Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Bilag 5 Høring

19-06-2026

Sagsnummer I F2
2025 - 24656

Dokumentnummer i F2
230002

Sagsnummer eDoc
2025-0377447

Indhold

- Høringssvar fra Indre By Lokaludvalg
- Medsendte høringssvar, herunder
    - Reaktioner fra et opslag om projektet på Indre By Lokal-udvalgs Facebook-side
    - Dansk Erhverv og Dansk Persontransport
    - Nyhavnsgruppen
    - Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening
    - Foreningen Ja Tak til Parkering
- Bemærkninger fra Handicaprådet (modtaget den 18. juni 2026)
- Bemærkninger fra Jeudan (modtaget den 17. juni 2026)
- Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens bemærkninger

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Indre By Lokaludvalg

28. maj 2026
J.nr. 2026-0174442

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Her kommer Indre By Lokaludvalgs kommentarer til det reviderede forslag til fredeliggørelse af Toldbodgade, som vi modtog d. 16. april 2026. Overordnet fremstår forslaget som en forbedring i forhold til det oprindeligt vedtagne projekt. Det er positivt, at der arbejdes med at skabe bedre byrum og øget trafiksikkerhed i området.

Lokaludvalget har haft borgerdialog om sagen pr. mail og på Facebook. Resultatet af borgerdialogen er vedlagt dette høringssvar.

Vi har spørgsmål til, hvem der er blevet hørt og om lokale beboere i gaden er blandt dem, der er blevet hørt. Beboerne i gaden har vigtige erfaringer, for hvordan gaden fungerer. Der bør som minimum være en nabohøring for dem der bor i området og har indgående kendskab til hvordan lokale gader befærdes og trafikeres.

Kommentarer til planen om fredeliggørelse
Vi har følgende ønsker til de planer, der er kommet i høring:

1. **Første prioritet:** Etablering af en todelt cykelsti mod havnen, så parkeringspladserne på modsatte side kan bevares.
2. **Anden prioritet:** At fodgængere henvises til et fortov, som det midlertidigt har fungeret på Amaliegade i forbindelse med Maersks genopbygning af domicil nr. 2.

Begrundelsen for at prioritere en todelt cykelsti er, at cykeltrafikken på strækningen – også i myldretiden – ikke er så omfattende, da mange cyklister i stedet benytter Bredgade og Store Kongensgade. Dette er baseret på observationer af trafikmønstret morgen og aften.

En samlet plan for området
Vi vil gerne have en dialog om forudsætningerne for den samlede trafik i området omkring Toldbodgade for at undgå nye flaskehalse og uhensigtsmæssige trafikforhold.

Hvilke trafiktællinger er der udført i området?

Der skal ikke nedlægges yderligere parkeringspladser i området. Parkeringsmuligheder er fortsat nødvendige for både beboere og erhverv, og en reduktion uden tilstrækkelig kompensation vil skabe udfordringer.

Vi ønsker, at der er en plan for turistbusser i Toldbodgade og det øvrige område, da de fylder meget i trafikken. Når vi taler om turistbusser taler vi også om Hop-On/Hop-Off busser i rutefart.

Afsluttende bemærkning
Sammenfattende er der tale om et forbedret projekt, men det bør justeres yderligere med fokus på en samlet trafikal plan, lokal forankring og bevarelse af nødvendige parkeringsmuligheder. Uden disse hensyn risikerer man at skabe løsninger, der ikke fungerer optimalt i praksis.

Med venlig hilsen

Åge Staghøj
Indre By Lokaludvalg

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026

Opsummering

Flere borgere ønsker turist- og Hop On Hop Off-busser væk fra Toldbodgade, Frederiksstaden og Indre By generelt. Busserne kritiseres for at skabe trængsel, støj, dieselos og utryghed for fodgængere og cyklister.

Flere fremhæver, at ensretningen i Toldbodgade har forbedret trafikflow og trafiksikkerhed, og at dobbeltrettet trafik vil forværre forholdene.

Der bliver udtrykt et ønske om, at der ikke fjernes flere parkeringspladser.

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026

Indre By Lokaludvalg is at **Toldbodgade**.
Published by Nana Frøling Nielsen · April 22 at 10:36 AM · Copenhagen ·

Hjælp os med at give et stærkt høringssvar om Toldbodgade ❗

Vi har fået en ny – og ændret – plan for Toldbodgade i høring.

Vi vil dog rigtig gerne inddrage jeres input❓ Så hjælp os gerne med at kvalificere vores svar med jeres viden og erfaring 😍

Den oprindelige plan (fra 2023) var at ensrette Toldbodgade og lave cykelstier i hele gadens længde. Den plan har man valgt at revidere, og derfor kan den nye plan for Toldbodgade opridses, så den ser sådan her ud👇

👉 Dobbeltrettet trafik fastholdes i hele gaden, og der anlægges cykelstier i begge retninger på strækningen nord for Skt. Annæ Plads (ca. 80 % af gadens længde), hvor fortovet langs Amaliehaven indsnævres for at give plads til cykelsti.

👉 Den sydlige del ikke ændres, da der ikke er plads nok. Belægning på fortove og kørebaner vil dog blive fornyet.

👉Turistbusser (Hop-on Hop-off) kan stadig køre begge veje – men uden et fast stoppested på nuværende tidspunkt. Man vil dog undersøge mulighederne for dette.

👉 I den reviderede løsning bevares kun 9 eksisterende parkeringspladser, primært syd for Sankt Annæ Plads, mens den øvrige parkering i Toldbodgade nedlægges, som vi forstår det.

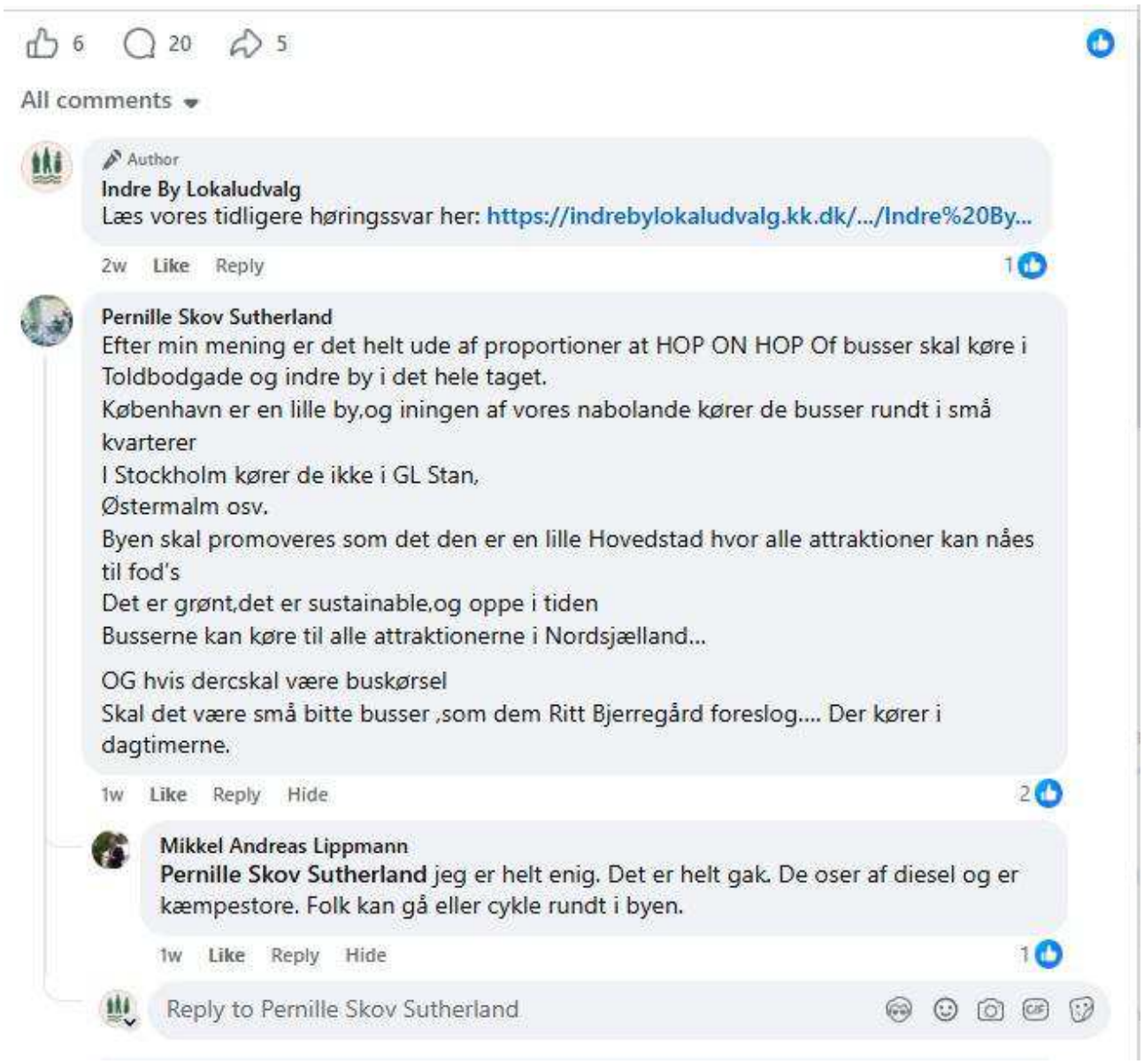
Del gerne jeres input og tanker med os i kommentarfeltet, så inddrager vi dialogen i vores videre arbejde 👇 **See less**







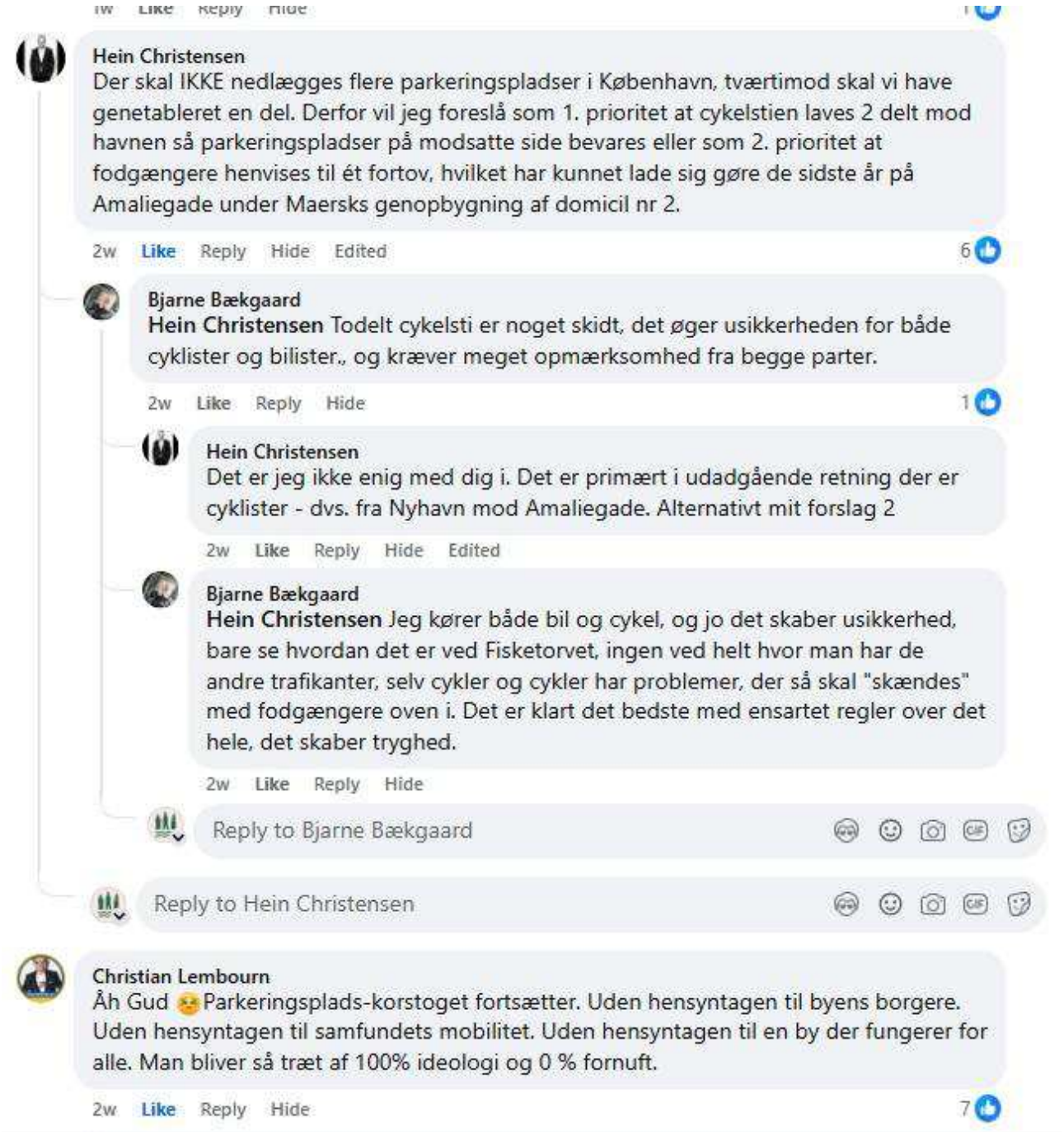
Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside
Sag: Høring om revideret projekt for fredeliggørelse af Toldbodgade
Dato opslag blev publiceret: 22-04-2026
Dato kommentarer blev hentet ned: 07-05-2026



Bemærkninger til revideret projekt for Toldbodgade

Til Indre By Lokaludvalg

Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport fremsender hermed bemærkninger til det reviderede projekt for Toldbodgade.

Vi henvender os, fordi Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har orienteret os om, at bemærkninger til projektet kan sendes til Indre By Lokaludvalg og indgå i lokaludvalgets høringssvar.

Vi forstår ønsket om en roligere og mere velfungerende Toldbodgade. Det er et område med mange hensyn på meget lidt plads. Netop derfor er det vigtigt, at projektet ikke behandles som en isoleret cykel- og vejsag.

Toldbodgade hænger tæt sammen med trafikafviklingen omkring Amalienborg, Marmorkirken, Nordre Toldbod, Esplanaden, Grønningen og Churchillparken. Når kommunen ændrer på bussernes adgangsveje, stoppesteder og mulighed for at komme rundt, får det konsekvenser andre steder.

Kommunen skal tage ansvar for de løsninger, der mangler

Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport har gennem flere år samarbejdet konstruktivt med Københavns Kommune om bedre løsninger for transport af turister.

Det gjaldt også den oprindelige handlingsplan fra 2021. Branchen gik ind i arbejdet, selv om planen lagde op til at begrænse turistbussernes adgang flere steder. Det kunne vi acceptere, fordi præmissen var, at der samtidig skulle etableres brugbare erstatningsløsninger.

Men mens pladser og funktioner er blevet fjernet, flyttet eller begrænset, er de nye løsninger ikke kommet på plads i samme tempo og med samme funktionalitet. Det har gjort afviklingen mindre forudsigelig og lagt større pres på de få steder, hvor busserne stadig kan sætte af, samle op, vende eller komme videre.

Det er ikke kun et problem for busvirksomhederne. Det er et problem for byen. Når der ikke findes gode løsninger, opstår de dårlige løsninger i gadebilledet.

Churchillparken gør problemet akut

Den nye Handlingsplan for transport af turister, som netop er vedtaget, er et vigtigt skridt. Den skal finansieres og gennemføres. Men den løser ikke i sig selv den konkrete situation, der nu opstår med beslutningen om fredeliggørelse af Churchillparken.

Med fredeliggørelsen af Churchillparken fjernes en vigtig del af den nuværende afvikling for turistbusser omkring Esplanaden, Nordre Toldbod og Churchillparken. Derfor skal der findes svar på et lavpraktisk spørgsmål:

Hvor skal busserne nu køre hen, sætte af, samle op, vende og komme væk igen?

Hvis svaret bare bliver Grønningen og Esplanaden, er der ikke tale om en samlet løsning. Det er ikke nok at pege på andre gader og pladser, hvis det ikke samtidig er klart, hvordan busserne konkret skal bruge dem.

Ellers får man ikke mindre buskørsel i området. Man får mere usikker buskørsel.

Toldbodgade skal bruges til at løse noget

Derfor bør Toldbodgade-projektet bruges til at rette op på en del af den planlægningsmæssige knude, der nu er opstået.

For Hop On-Hop Off skal der findes en konkret løsning i Toldbodgade-sporet, så stoppestedet ved Marmorkirken ikke fjernes uden en brugbar erstatning i området.

For de almindelige turistbusser er den vigtigste udfordring, hvordan busserne kan afvikles ordentligt. De skal ikke kun kunne komme ind i området. De skal også kunne komme væk igen uden at blive presset ud i uhensigtsmæssige vendinger, omvejskørsel eller tilfældige stop.

Derfor bør kommunen undersøge, hvor der kan skabes en funktionel vendemulighed eller afviklingsløsning for turistbusser. Her er området ved Amaliehaven oplagt at bringe i spil igen.

Det betyder ikke, at Amaliehaven skal være en ureguleret busholdeplads. Pointen er, at kommunen bør undersøge en kontrolleret og praktisk løsning, som kan aflaste området og skabe mere ro i trafikken.

Vores anbefaling

Dansk Erhverv og Dansk PersonTransport anbefaler, at Indre By Lokaludvalg opfordrer kommunen til:

- at Toldbodgade-projektet kobles direkte til beslutningen om Churchillparken og arbejdet med Handlingsplan for transport af turister
- at der findes en konkret løsning for Hop On-Hop Off i Toldbodgade-sporet
- at kommunen undersøger en funktionel vendemulighed eller afviklingsløsning for turistbusser i området
- at Amaliehaven bringes i spil igen som en oplagt mulighed, der bør undersøges nærmere
- at Grønningen og Esplanaden ikke bruges som svar på alt, før der er dokumenteret kapacitet, adgang, håndhævelse og sikre forhold for af- og påsætning.

Toldbodgade-projektet er ikke bare et cykel- og vejprojekt. Det er kommunens mulighed for at rette op på en situation, hvor flere års utilstrækkelige løsninger for turistbusser i Indre By nu risikerer at samle sig til et nyt trafikalt problem i Frederiksstaden.

Den mulighed bør kommunen gribe nu.

Med venlig hilsen

Teddy Becher

Sekretariatschef, Dansk Erhverv

Jens Hvid Bang

Public affairs- og kommunikationschef,
Dansk PersonTransport



Nyhavnsgruppen for beboere, skibe og erhvervsliv

Toldbodgade d.12. maj 2026
Nyhavnsgruppens foreløbige høringssvar til "Høring af revideret løsning for fredeliggørelse af Toldbodgade", jf. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen brev af 16. april 2026 til Indre By Lokaludvalg – sendes også i kopi til borgerrådgiveren med et råb om hjælp.

Indledningsvis vil Nyhavnsgruppen beklage, at vi som gammel beboer og erhvervsorganisation for Nyhavnsområdet ikke har fået tilstillet materialet i god tid, vi skal derfor bede Indre By Lokaludvalg om

1. at viderebringe vore synspunkter i lokaludvalgets høringssvar
2. at arbejde for at mindre beboer- og erhvervsforeninger i fremtiden kontaktes i god tid
3. at tage Teknik- og Miljøforvaltningens nuværende høringsmåde op med Borgerrådgiveren, så mindre lokalforeninger sikres indflydelse. Herunder når der er tale om

Krænkelse af grundlæggende forvaltningsretlige principper
(nedenstående er citater fra skrivelsen fra Frederiksstadens Beboer- og Erhvervsforening som vi deler fuldt ud men savner svar på) **citeres med tilladelse**
s. 2
Den reviderede løsning er besluttet og skitseforslaget er udarbejdet inden den igangværende COWI undersøgelse af trafikforholdene i Frederiksstaden, som blev besluttet i forbindelse med overførelsessagen i 2024/2025 og igangsat i foråret 2026, er blevet fremlagt (så vidt oplyst er dette planlagt til august 2026) samt uden anvendelse af opdateret viden og data fra Frederiksstaden, herunder om trafikforholdene henholdsvis om behov og konsekvenser for beboere og virksomheder.....

På det foreliggende grundlag krænker fremsættelsen af den reviderede løsning således det forvaltningsretlige princip om undersøgelsespligt, der pålægger en offentlig myndighed at indhente alle relevante oplysninger i en sag, før der træffes afgørelse. ...

Da trafikmængden i Toldbodgade på det foreliggende grundlag vil stige og efter alt at dømme ganske betydeligt, og i altovervejende grad fra gennemkørende trafik, der ikke har ærinder i Frederiksstaden, må betegnelsen af projektet om "fredeliggørelse" anses for vildledende.



Nyhavnsgruppen for beboere, skibe og erhvervsliv

Høringsbrevet til Indre By Lokaludvalg indeholder desuden vildledende information om antallet af parkeringspladser. I brevet skrives, at der vil være flere parkeringspladser tilbage end forudsat i budgetforliget, og at 9 parkeringspladser mellem Sankt Annæ Plads og Nyhavn vil blive bevaret. Hvordan ingen parkeringspladser kan være flere end forudsat, må anses for vildledende. Hvordan 9 parkeringspladser, hvor der er stopforbud i kl. 7-9 og 15-18, kan fremstilles som almindelige parkeringspladser, må ligeledes anses for vildledende.

s. 3

Den reviderede løsning og skitsen krænker deslige (desuden?) det forvaltningsretlige princip om proportionalitet, som tilsiger, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende foranstaltninger er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet. Det gælder, at myndigheden er forpligtiget til at vælge den for borgeren mindst indgribende løsning....

s. 4

Endelig kan der sættes spørgsmålstegn ved, om den reviderede løsning og skitseforslaget forfølger uvedkommende hensyn og krænker princippet om saglighed i forvaltningen...

Vi efterspørger således svar på og dokumentation for spørgsmål som:

- Må en myndighed forhindre beboere i at have bil ved at nedlægge deres parkeringspladser?
- Må en myndighed forfølge et politisk formål om at reducere bilejerskabet, her blandt Frederiksstadens beboere, uden at nævne det i den revidere løsning og i den politiske aftale der ligger bag?
- Må en myndighed bestemme – uden saglig begrundelse, uden at overveje proportionalitet i indgrebet og uden at leve op til undersøgelsespligten - at det skal prioriteres, at gennemkørende trafik uden ærinde i Frederiksstaden, skal kunne køre hurtigere gennem Toldbodgade, og at beboerne i Toldbodgade skal medvirke hertil ved at deres parkeringspladser nedlægges og således konkret vil forhindre 80 familier i Toldbodgade området i at bruge bil i hverdagen?
- Må en myndighed bestemme, at f.eks. beboere på Amager og i Sydhavnen henholdsvis i Nordhavnen og Østerbro, der pendler gennem Frederiksstaden på daglig basis, skal kunne komme hurtigere frem gennem Toldbodgade, og at beboerne i Toldbodgade skal medvirke hertil ved at deres parkeringspladser nedlægges og således konkret vil forhindre 80 familier i Toldbodgade området i at bruge bil i hverdagen?
- Må en myndighed træffe beslutninger i 2026 med væsentligt indgribende konsekvenser for borgeres livsbetingelser, herunder at passe deres erhverv, arbejde, familie, børn,



Nyhavnsgruppen for beboere, skibe og erhvervsliv

børnebørn, fritidsaktiviteter, sundhed, indkøb mv. baseret på et budgetforlig fra 2022, uden at datagrundlag og forudsætninger er opdateret, og uden at sagsfremstillingen forholder sig til, at beslutningsgrundlaget og beslutningen lever på til de forvaltningsretlige principper om undersøgelsespligt, proportionalitet, saglighed og sandhed?

-

Nyhavnsgruppens konklusion

Den reviderede løsning virker ugennemarbejdet, da den ikke bygger på nye trafiktællinger, intet har gjort for at indhente oplysninger fra de lokale foreninger eller afholdt borgermøder. Vi vil på det kraftigste opfordre *indre by lokaludvalg* til at arbejde for at processen sættes på stand by, indtil der foreligger et ordentligt beslutningsmateriale.

Nyhavnsgruppen har sat punktet – fredeliggørelse af Toldbodgade – på foreningens dagsorden til generalforsamlingen, der afholdes 26. maj, da vi regnede med, at det efter den foreliggende tidsplan burde være tids nok. Vi beder derfor *indre by lokaludvalg* og borgerrådgiveren om at tage kontakt til kommunen, så lokale interesser kan høres inden så vidtgående planer føres ud i livet.

Venlig hilsen
Nyhavnsgruppen
Formand Jens Tommerup

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening

Indre By Lokaludvalg
Formandskab og sekretariat
Att. Julie Nørløv 12. maj 2026

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening foreløbige høringssvar til "Høring af revideret løsning for fredeliggørelse af Toldbodgade", jf. Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen brev af 16. april 2026 til Indre By Lokaludvalg

Ifølge høringsbrevet tager den reviderede løsning udgangspunkt i, at "Forligskredsen bag Budget 2022 i april 2026 har besluttet, at forvaltningen skal arbejde videre med en løsning, hvor dobbeltrettet trafik fastholdes i hele gaden, og der anlægges cykelstier i begge retninger på strækningen nord for Skt. Annæ Plads. Der er til høringsbrevet vedhæftet skitser/tegninger, der viser et sådant layout af Toldbodgade, men ingen data og beskrivelser i øvrigt om skitser/tegninger.

Den reviderede løsning, som beskrives i høringbrevet fra forvaltningen, medfører bl.a.:
- At samtlige 80 parkeringspladser i Toldbodgade mellem Sankt Annæ Plads og Amaliegade nedlægges,
- At der vil blive stopforbud i Toldbodgade på strækningen Sankt Annæ Plads og Amaliegade,
- At Hop On/Off busserne (og andre turistbusser) kommer tilbage til Toldbodgade og Sankt Annæ Plads,
- At der vil komme væsentlig mere trafik i Toldbodgade og i altovervejende grad gennemkørende trafik herunder tung trafik, da løsningsskitsen medfører, at det ofte vil blive hurtigere at køre ad Toldbodgade, end at køre ad Ring 2 St. Kongensgade henholdsvis Bredgade,
- At Toldbodgade med den reviderede løsning reelt bliver gjort til en del af Ring 2.

Konsekvenser for beboere og erhvervsliv i Toldbodgade og omkringliggende kvarterer
Den reviderede løsning og skitseforslaget favoriserer gennemkørende trafik herunder tung trafik og turistbusser uden ærinde i Toldbodgade samt turister på cykler på bekostning af områdets beboeres og lokalt erhvervslivs behov for at bruge bil i hverdagen og have adgang til parkeringspladser, herunder handicapparkeringspladser og ambasadeparkeringspladser samt afsætningsmuligheder for varer, services, indkøb mv.

Skitseforslaget er i direkte modstrid med beboernes og lokalt erhvervslivs ønske om at bevare de 80 parkeringspladser og de nuværende i altovervejende grad rolige og kontrollerede trafikforhold i Toldbodgade, for gående som cyklister og bilister.

En henvendelse til politiet, som bevogter Ukraines Ambassade, vil kunne bekræfte de rolige trafikforhold, ligesom politiet vil kunne bekræfte, at Toldbodgade er som godt som uden trafikuheld. Det kan bemærkes, at de største trafikale udfordringer i Toldbodgade og Frederiksstaden knytter sig til turister på udlejnings-el cykler, som i altovervejende grad ikke overholder færdselsloven, og som kører usikkert pga. manglende rutine og cyklerne beskaffenhed.

Mere end 80 familier er dagligt afhængige af parkeringspladserne i Toldbodgade, der er belagt over 100 procent i aften og nattetimerne. Familierne bor i Toldbodgade og omkringliggende kvarterer, bl.a. Nyhavn og Gammelholm, hvor nedlæggelsen af parkeringspladser har tvunget beboere til at søge og benytte parkeringspladserne i Toldbodgade.

Desuden er i tusindvis af besøgende og kunder til virksomheder og beboere i Toldbodgade afhængige af parkeringspladserne. Det samme gælder Toldbodgades 3 ambassader, herunder Ukraines Ambassade, der tilsammen har 9 parkeringspladser i gaden. Dertil kommer taxaer ved Admiral Hotel, hvor der i dagtimerne i gennemsnit holder 6-7 biler i Toldbodgade.

Beboere, som på grund af deres arbejde, familie og fritidsliv ikke meningsfuldt kan substituere bil med andre transportformer, vil blive tvunget til at flytte fra Toldbodgade. Beboere, der har mulighed herfor, kan mod betaling på omkring 50.000 kr. om året parkere bilen i private parkeringsanlæg, idet generne ved afstanden til parkeringsanlægget herunder med børn, børnebørn, varer og gangbesvær er betydelige. Beboere, som ikke har mulighed for at flytte eller betale 50.000 kr. om året, eller ikke kan gå de lange afstande til private parkeringsanlæg, vil blive tvunget til at sælge deres bil og omlægge deres daglige tilværelse.

Mange af Frederiksstadens beboere har boet i bydelen i en længere årrække, 20, 30, 40 og 50 år.

<u>Krænkelse af grundlæggende forvaltningsretlige principper</u>
Den reviderede løsning er besluttet og skitseforslaget er udarbejdet inden den igangværende COWI undersøgelse af trafikforholdene i Frederiksstaden, som blev besluttet i forbindelse med overførelsessagen i 2024/2025 og igangsat i foråret 2026, er blevet fremlagt (så vidt oplyst er dette planlagt til august 2026) samt uden anvendelse af opdateret viden og data fra Frederiksstaden, herunder om trafikforholdene henholdsvis om behov og konsekvenser for beboere og virksomheder.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at foreningen og beboerne i Toldbodgade observerer trafikken i Toldbodgade på daglig basis og kan dokumentere med billeder og videoer, at der i altovervejende grad er rolige og kontrollerede trafikforhold i Toldbodgade, for gående som for cyklister og bilister – siden turistbusserne blev flyttet væk fra Toldbodgade – og at samtlige

parkeringspladser er belagt med over 100 procent af beboere i Toldbodgade og nærliggende kvarterer i aften og nattetimerne og af beboere, besøgende til beboere og besøgende til virksomhederne i dagtimerne.

På det foreliggende grundlag krænker fremsættelsen af den reviderede løsning således det forvaltningsretlige princip om undersøgelsespligt, der pålægger en offentlig myndighed at indhente alle relevante oplysninger i en sag, før der træffes afgørelse.

Da trafikmængden i Toldbodgade på det foreliggende grundlag vil stige og efter alt at dømme ganske betydeligt, og i altovervejende grad fra gennemkørende trafik, der ikke har ærinder i Frederiksstaden, må betegnelsen af projektet om "fredeliggørelse" anses for vildledende.

Høringsbrevet til Indre By Lokaludvalg indeholder desuden vildledende information om antallet af parkeringspladser. I brevet skrives, at der vil være flere parkeringspladser tilbage end forudsat i budgetforliget, og at 9 parkeringspladser mellem Sankt Annæ Plads og Nyhavn vil blive bevaret. Hvordan ingen parkeringspladser kan være flere end forudsat, må anses for vildledende. Hvordan 9 parkeringspladser, hvor der er stopforbud i kl. 7-9 og 15-18, kan fremstilles som almindelige parkeringspladser, må ligeledes anses for vildledende.

Den reviderede løsning og skitsen krænker deslige det forvaltningsretlige princip om proportionalitet, som tilsiger, at der ikke må anvendes mere indgribende foranstaltninger, hvis mindre indgribende foranstaltninger er tilstrækkelige, og indgrebet skal som middel stå i rimeligt forhold til målet. Det gælder, at myndigheden er forpligtiget til at vælge den for borgeren mindst indgribende løsning.

Den mindst indgribende løsning for beboere og virksomheder i Toldbodgade og de omkringliggende kvarterer, og som forbedrer trafikforholdene i Toldbodgade, er:

- At bringe Toldbodgade tilbage som dobbeltrettet gade som inden Maersk ombygningen,
- At bevare parkeringspladserne herunder handicap og ambassade parkeringspladser,
- At begrænse den gennemkørende trafik uden ærinde i Toldbodgade ved at indføre fartdæmpende bump eller tilsvarende (som også vil kunne nedsætte hastigheden hos el-cyklister),
- At indføre indkørselsforbud på tung trafik uden specifikt ærinde i Toldbodgade, herunder også for Hop On/Off og turistbusser,
- At pålægge en ny støjdæmpende asfalt,
- At håndhæve hastighedsgrænsen på 40 km/t for alle trafikanter.

Herudover kunne det overvejes at afmærke en cykelsti på dele af Langelinie Kaj/Larsen Plads, hvor cyklisterne i forvejen kører.

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening har igangsat et arbejde med at udarbejde en løsningsskitse med udgangspunkt i ovenstående. Kan dog ikke nå at blive klar til Indre By Lokaludvalgs deadline 12. maj.

Endelig kan der sættes spørgsmålstegn ved, om den reviderede løsning og skitseforslaget forfølger uvedkommende hensyn og krænker princippet om saglighed i forvaltningen?

Vi efterspørger således svar på og dokumentation for spørgsmål som:

- Må en myndighed forhindre beboere i at have bil ved at nedlægge deres parkeringspladser?
- Må en myndighed forfølge et politisk formål om at reducere bilejerskabet, her blandt Frederiksstadens beboere, uden at nævne det i den revidere løsning og i den politiske aftale der ligger bag?
- Må en myndighed bestemme – uden saglig begrundelse, uden at overveje proportionalitet i indgrebet og uden at leve op til undersøgelsespligten - at det skal prioriteres, at gennemkørende trafik uden ærinde i Frederiksstaden, skal kunne køre hurtigere gennem Toldbodgade, og at beboerne i Toldbodgade skal medvirke hertil ved at deres parkeringspladser nedlægges og således konkret vil forhindre 80 familier i Toldbodgade området i at bruge bil i hverdagen?
- Må en myndighed bestemme, at f.eks. beboere på Amager og i Sydhavnen henholdsvis i Nordhavnen og Østerbro, der pendler gennem Frederiksstaden på daglig basis, skal kunne komme hurtigere frem gennem Toldbodgade, og at beboerne i Toldbodgade skal medvirke hertil ved at deres parkeringspladser nedlægges og således konkret vil forhindre 80 familier i Toldbodgade området i at bruge bil i hverdagen?
- Må en myndighed træffe beslutninger i 2026 med væsentligt indgribende konsekvenser for borgeres livsbetingelser, herunder at passe deres erhverv, arbejde, familie, børn, børnebørn, fritidsaktiviteter, sundhed, indkøb mv. baseret på et budgetforlig fra 2022, uden at datagrundlag og forudsætninger er opdateret, og uden at sagsfremstillingen forholder sig til, at beslutningsgrundlaget og beslutningen lever på til de forvaltningsretlige principper om undersøgelsespligt, proportionalitet, saglighed og sandhed?

Anbefaling

Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening er af den opfattelse og anbefaler, at Toldbodgade projektet skal starte forfra, og at beslutningsgrundlaget eksplicit dokumenterer, hvordan kravene til undersøgelsespligt, proportionalitet og saglighed er mødt.

Foreningen forudsætter, at de vildledende informationer i materialet og projektets navn bliver korrigeret og i givet fald rettet.

Ja tak til Parkering
Læderstræde 1, c/o Busch On Board
1201 København K
henrik@buschonboard.dk

28. maj 2026

Til
KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Høringssvar til revideret løsning for fredeliggørelse af Toldbodgade
Foreningen Ja tak til Parkering afgiver herved høringssvar til forslaget til revideret løsning om fredeliggørelse af Toldbodgade, som er sendt i høring på baggrund af, at forligskredsen bag Budget 2022 i april 2026 har besluttet, at Klima, Miljø og Teknikforvaltningen skal arbejde videre med en løsning, hvor dobbeltrettet trafik fastholdes i hele gaden, og der anlægges cykelstier i begge retninger på strækningen nord for Skt. Annæ Plads.

Fakta
Forslaget til revideret løsning lægger op til, at Toldbodgade reelt bliver gjort til en del af Ring 2. Der vil komme væsentlig mere gennemkørende trafik uden ærinde i området, også i forhold til før den midlertidige ensretning af Toldbodgade i forbindelse med Mærsk byggeriet. Stigningen i trafik vil også omfatte tung trafik. Forslaget nævner eksplicit, at Hop On/Off busserne igen kommer til at køre gennem Toldbodgade.

Forslaget til revideret løsning opererer med at nedlægge samtlige parkeringspladser i Toldbodgade mellem Sankt Annæ Plads og Amaliegade. Det er en strækning på 600 meter, hvor der i dag er omkring 80 parkeringspladser. Det er parkeringspladser, som mange beboere i Toldbodgade og fra omkringliggende gader med behov for bil i hverdagen er helt afhængige af, og som virksomheder herunder 3 ambassader i Toldbodgade såvel som virksomheder med leverancer og services til gadens beboere og virksomheder er afhængige af i ugens hverdage. Til parkering såvel som af- og pålæsning. Der er 12 reserverede ambassade parkeringspladser og 4 handicap parkeringspladser i Toldgade.

Parkeringspladserne er belagt med over 100 procent. Der er i de sidste år sket en væsentlig stigning i søgetrafikken efter nedlæggelsen af et betydeligt antal parkeringspladser i bl.a. Nyhavn og Gammelholm kvartererne. Det ses ofte, at beboere og besøgende må anvende ambassadernes parkeringspladser i aften og nattetimerne.

De 9 parkeringspladser mellem Sankt Annæ Plads og Nyhavn strækningen af Toldbodgade, som forslaget anfører vil blive bevaret, er reelt ikke til rådighed for beboerparkering, idet der er stopforbud mellem kl. 7-9 og kl. 15-18.

Toldbodgade kan i dag bedst betegnes som en fredelig gade, endog som en meget fredelig gade lige siden turistbusserne i 2024 blev forment adgang til kørsel i Toldbodgade og pladsen til busparkering i tilknytning til Amaliehaven blev inddraget til andre formål. Det er alene i myldretiden og især i en time om eftermiddagen, hvor antallet af gennemkørende biler uden ærinde i Frederiksstaden er så stort, at det giver anledning til kø ved lyssignalerne ved Sankt Annæ Plads og ved Nyhavn og videre gennem Holbergsgade og til krydset ved Niels Juels Gade og Frederiksholms Kanal. I morgentimerne, i perioder midt på dagen og om aftenen er der meget begrænset biltrafik.

Toldbodgade er en sikker gade for gående og cyklister mv. 40 km fartgrænsen overholdes og bilernes gennemsnitshastigheden i Toldbodgade er væsentligt under elcykelhastighed. Fodgængerovergangen ved Amalienborg og Amaliehaven har en klart fartdæmpende virkning på biltrafikken. Der er så vidt vides ingen rapporter om alvorlige uheld, som involverer biler og cyklister i Toldbodgade mellem Sankt Annæ Plads og Amaliegade.

Antallet af cyklister til og fra arbejde, med børn til og fra skole og institution samt på vej til og fra andre aktiviteter er overskueligt og i perioder af dagen endog meget begrænset. Faktisk er en fornøjelse (bortset fra asfalten) at cykle i denne del af Toldbodgade. Turister på elcykler og turister uden cykelerfaring og kendskab til færdselsloven udgør reelt den største risiko i trafikken i Toldbodgade. For turisterne selv, andre cyklister og for gående.

Utilsigtede konsekvenser af forslaget
Allerede i dag er Toldbodgade mellem Sankt Annæ Plads og Nyhavn og videre i Holbergsgade til Niels Juels Gade og Frederiksholms Kanal den for cyklister problematiske del af Toldbodgade. Der er smalt, der er busser og tung trafik, og der er tilkørselsveje.

Forslaget til revideret løsning tager ikke højde for, at flere biler, busser og tung trafik gennem Toldbodgade og Holbergsgade vil medføre øget utryghed og risiko for cyklister, og at flere cyklister, som planen om cykelstier i den nordlige del af Toldbodgade må forudsætte, kun vil øge utryghed og risiko. Tilkørslen fra lyssignalet ved Sankt Annæ Plads mod Nyhavn og Holbergsgade vil virke som en sluse for både biler og cyklister, der vil blive trængt sammen på et meget mindre areal.

Ja Tak til Parkerings udgangspunkt
Foreningen Ja Tak til Parkering har flere end 10.000 medlemmer og arbejder for rimelige og balancerede parkerings- og mobilitetsforhold i København med fokus på beboere, familier, børnefamilier, ældre, handicappede, erhvervsdrivende, håndværkere og besøgende, som er afhængige af bil i hverdagen. Vi er optaget af, at København er for alle, og at data, behovs- og konsekvensanalyser er afgørende i den demokratiske dialog og for retssikkerheden.

Ja tak til Parkering
Læderstræde 1, c/o Busch On Board
1201 København K
henrik@buschonboard.dk

28. maj 2026

Vildledende benævnelse af projektet
Det forekommer vildledende, at et projekt, som omtales "fredeliggørelse af Toldbodgade" vil føre til øget trafik i Toldbodgade og i særlig grad til en stigning i gennemkørende trafik uden ærinde i Toldbodgade herunder tung trafik og transport af turister, og som vil øge utryghed og risiko for cyklister i Toldbodgade mellem Sankt Annæ Plads og Nyhavn og i Holbergsgade.

Toldbodgade strækningen nord for Sankt Annæ Plads til Amaliegade er over 600 meter lang. Det forekommer vildledende og urealistisk at præsentere en løsning for en så tæt beboet og erhvervsmæssigt intensivt anvendt bygade uden parkeringspladser og mulighed for af- og pålæsning.

Der er ikke redegjort for, hvad projektets egentlige formål er.

Alvorlige bekymringer for beboere og erhvervsdrivende
Vi finder det nødvendigt at udtrykke alvorlig bekymring over for projektet om fredeliggørelse af Toldbodgade. Det gælder især de konkrete konsekvenser for beboere og erhvervsdrivende i Toldbodgade og Frederiksstaden, men også for mere principielle spørgsmål om data og dokumentation, proportionalitet, borgerhensyn og kommunal praksis.

Der lægges der op til en markant reduktion af antallet af parkeringspladser i et område, som i forvejen har knaphed på parkeringspladser, og som har en ikke ubetydelig søgetrafik mellem de tilgrænsende gader og kvarterer. I Nyhavn og Gammelholm og i Bornholmsgadekvarteret samt på Grønningen er der nedlagt og omlagt et betydeligt antal parkeringspladser, bl.a. til el-delebiler og el-opladningspladser. I Indre By og ikke mindst i Middelalderbyen er der i 2025 nedlagt en meget stor del af parkeringspladserne i nærafstand til beboernes bopæl.

For mange borgere opleves det ikke som enkeltstående projekter, men som endnu et skridt i en samlet udvikling, hvor det gradvist bliver vanskeligere at bo, arbejde og drive virksomhed i København, hvis man er afhængig af bil i hverdagen. Det gælder blandt andet familier med børn og børnebørn, ældre borgere, personer med handicap herunder nedsat mobilitet, erhvervsdrivende, håndværkere, hjemmepleje, servicefunktioner samt borgere, der arbejder uden for byen og/eller har skiftende arbejdssteder.

Mangel på data og dokumentation
Klima, Miljø og Teknikområdet har sendt et for beboere og virksomheder meget indgribende forslag til høring uden at fremlægge fyldestgørende dokumentation for, hvilke data herunder

behovs- og konsekvensanalyser, der ligger til grund for forslaget. Der savnes blandt andet dokumentation for:

- Opdaterede trafik- og mobilitetsanalyser.
- Vurderinger af de samlede trafikale konsekvenser, herunder på søgetrafik og omvejskørsel.
- Behovs- og konsekvensanalyser for beboere.
- Behovs- og konsekvensanalyser for erhvervsvirksomheder.
- Klima- og miljøeffekter.

Forslaget til revideret løsning er udarbejdet inden en igangværende COWI undersøgelse af trafikforholdene i Frederiksstaden er fremlagt til høring og til test af fejlopfattelser og konsekvenser samt uden at anvendelse af opdateret viden og data fra og om Frederiksstaden, herunder om beboeres og virksomheders behov samt konsekvensanalyser af den foreslåede skitseløsning.

Proportionalitetsovervejelser

Forslaget til revideret løsning indeholder ingen overvejelser om alternative løsninger herunder for borgere og virksomheder mindre indgribende løsninger.

En mindre indgribende løsning for beboere og virksomheder i Toldbodgade og hosliggende kvarterer, og som vil forbedre trafikforholdene i Toldbodgade, kunne f.eks. indeholde:

- At bringe Toldbodgade tilbage som dobbeltrettet gade som inden Mærsk ombygningen,
- At bevare parkeringspladserne herunder handicap og ambassadeparkeringspladserne.
- At begrænse den gennemkørende trafik uden ærinde i Toldbodgade ved at indføre fartdæmpende bum (som også vil kunne nedsætte hastigheden hos el-cyklister).
- At indføre indkørselsforbud, evt. tidsbestemt, for tung trafik uden specifikt ærinde i Toldbodgade, herunder også for Hop On/Off og turistbusser.
- At pålægge ny asfalt og gerne støjdæmpende asfalt, i Toldbodgade og videre i Holbergsgade.
- At håndhæve hastighedsgrænsen på 40 km/t for alle trafikanter, herunder ved digital advarsel om hastigheden.
- At afmærke en cykelsti på Langelinie Kaj/Larsen Plads, hvor cyklisterne i forvejen kører.

Saglighed

Spørgsmålet er, om løsningsskitsen også forfølger uvedkommende hensyn og krænker princippet om saglighed i forvaltningen? Må en myndighed forhindre, at beboere har bil ved at nedlægge deres parkeringspladser? Må en myndighed bestemme – uden saglig grund og uden at leve op til undersøgelsespligten - at det er vigtigere, at beboere på f.eks. Amager og i Sydhavnen henholdsvis Nordhavnen og Østerbro, som har behov for bil i hverdagen, skal kunne køre hurtigere gennem Toldbodgade, og at beboerne i Toldbodgade skal medvirke hertil

Ja tak til Parkering
Læderstræde 1, c/o Busch On Board
1201 København K
henrik@buschonboard.dk 28. maj 2026

ved at deres parkeringspladser nedlægges? Er det overhovedet lovligt at forfølge et politisk formål uden at nævne det i løsningsskitsen og i den politiske aftale, konkret her, at forhindre flere end 100 familier i Toldbodgade området i at bruge bil i hverdagen?

Konklusionen
Det er Ja Tak til Parkerings opfattelse, at projektet om fredeliggørelse af Toldbodgade bør startes helt forfra. Beslutningsgrundlaget ikke er baseret på opdateret og fyldestgørende data og dokumentation. Der kan stilles alvorlige spørgsmål til, om forvaltningsretlige principper om proportionalitet, herunder undersøgelse af for borgere og virksomheder mindre indgribende løsninger, og om saglighed, herunder om at være tydelig om projektet formål.

Desuden viser vores gennemgang af fakta og utilsigtede konsekvenser, at projektet ikke fredeliggør Toldbodgade, men bringer mere gennemkørende trafik til gaden og gør det mindre trygt og mere risikofyldt at cykle på strækning efter Sankt Annæ Plads i retning af Nyhavn og Holbergsgade samt vil være til betydelig gene for områdets beboere og erhvervsdrivende. Bl.a. må beboere flytte, forringe deres familieliv og livskvalitet og andre igen sælge deres bil, når den ikke mere kan parkeres i nærafstand.

Overvejelser om Grundloven
Beboere, som på grund af deres arbejde, familie og fritidsliv ikke meningsfuldt kan substituere bil med andre transportformer, vil blive tvunget til at flytte fra Toldbodgade. Beboere, der har mulighed herfor, kan mod betaling på omkring 50.000 kr. om året parkere bilen i private parkeringsanlæg, idet generne ved afstanden til parkeringsanlægget herunder med børn, børnebørn, varer og gangbesvær skal tillægges. Beboere, som ikke har mulighed for at flytte eller betale 50.000 kr. om året, eller ikke kan gå de lange afstande til private parkeringsanlæg, vil blive tvunget til at sælge deres bil og omlægge deres tilværelse.

Mange af Frederiksstadens beboere har boet i bydelen i mange år, nogle i 30, 40 og 50 år. Kan man ændre borgernes livsbetingelser, herunder for at passe deres erhverv/arbejde, familie, fritidsaktiviteter, sundhedsvæsen, indkøb, ja at kunne bevæge sig rundt, ved et politisk forlig om et budget fra 2022 og baseret på et projektforslag, der krænker væsentlige forvaltningsretlige principper?

Løsningsforslaget medfører således konsekvenser, der giver anledning til overvejelser om grundlovens bestemme § 73 om ejendomsretten og ekspropriation og § 74 om den frie og lige adgang til erhverv.

I begge tilfælde forudsættes inddragelse af Folketinget og vedtagelse af lovgrundlag samt betaling af fuldstændig erstatning. F.eks. til dem, der må fraflytte deres bopæl i utide eller som må sælge deres bil, ikke mere kan håndtere deres arbejde, køre børn i skole og til sport mv.

Dertil kommer, om en tolkning af Grundlovens frihedsrettigheder i nutidigt perspektiv kunne anlægge det synspunkt, at København Rådhus ikke kan beslutte med tilbagevirkende kraft, hvilke beboere og bydele, som ikke mere skal have mulighed for at anvende bil i hverdagen, fordi deres parkeringspladser nedlægges.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

19-06-2026

Sagsnummer I F2
2025 - 24656

Dokumentnummer i F2
230002

Sagsnummer eDoc
2025-0377447

Bemærkninger fra Handicaprådet

Forvaltningen modtog den 18. juni 2026 Handicaprådets bemærkninger til det reviderede projektforslag for fredeliggørelsen af Toldbodgade.

Handicaprådet havde intet at bemærke.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Fredeliggørelse af Toldbodgade

Jeudan A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar på den reviderede løsning for fredeliggørelse af Toldbodgade.

Jeudan ejer ejendommene Toldbodgade 18, 33, 35, 41, 55 samt 59-61. Ejendommene rummer både erhverv og boliger, og projektet har derfor direkte betydning for en bred kreds af vores kunder – beboere, virksomheder og besøgende.

Vi vil indledningsvis kvittere for projektets ambitioner og samtidig anerkende, at den nuværende situation i Toldbodgade er utilfredsstillende. Gaden opleves i dag som utryg og konfliktfyldt, ikke mindst for cyklister, hvilket også er baggrunden for projektet.

Den midlertidige ensretning har allerede bidraget til en forbedring af fremkommelighed og overskuelighed. Hvis der i den nye løsning igen åbnes for trafik i begge retninger uden en grundlæggende omdisponering af gaderummet, vurderer vi imidlertid, at der vil opstå nye – og potentielt farlige – situationer.

Vi hilser derfor etableringen af cykelstier velkommen som et nødvendigt og vigtigt tiltag for at skabe øget trafiksikkerhed.

Bekymringer ved den foreslåede disponering

Det er imidlertid en væsentlig udfordring, at projektet lægger op til at fjerne parkeringspladser og i praksis også standsningsmuligheder på hele strækningen nord for Sankt Annæ Plads.

Strækningen nord for Sankt Annæ Plads er over 600 meter lang. Det forekommer urealistisk at planlægge en så central og intensivt anvendt bygade uden mulighed for parkering eller dedikerede zoner til af- og pålæsning.

Toldbodgade betjener i dag:

- boliger
- arbejdspladser
- serviceerhverv
- daglige leverancer og drift

Disse funktioner forsvinder ikke med projektet.

Uden planlagte standsningsmuligheder må det forventes, at der i praksis vil opstå:

- varelevering fra kørebanen
- standsning i vejside eller på cykelstier
- uformelle og uhensigtsmæssige løsninger

Dette vil efter vores vurdering:

- skabe nye konflikter og farlige situationer – særligt for cyklister
- reducere fremkommeligheden
- undergrave projektets intention om mere entydige og sikre trafikforhold

Forslag til justeringer

Vi tillader os på denne baggrund at pege på to alternative disponeringer, som efter vores vurdering i højere grad balancerer trafiksikkerhed og funktionalitet:

1. **Dobbeltrettet cykelsti og parkerings-/standsning zoner**

Vi foreslår at samle cykeltrafikken i en dobbeltrettet cykelsti i den ene side af gaden.

Fordele:

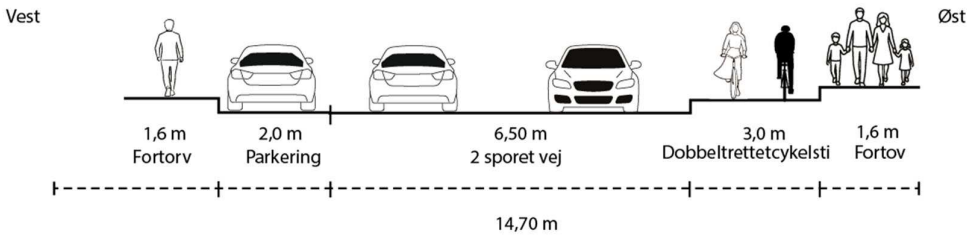
- reduceret arealforbrug til cykelinfrastruktur
- mulighed for at etablere parkeringslommer og af- og pålæsningszoner i den mod-satte side
- bedre balance mellem sikkerhed og drift

En sådan løsning vil – kombineret med fortove med en fribredde på minimum ca. 1,5 meter – efter vores vurdering kunne rumme:

- cykelsti i høj kvalitet
- kørebane med acceptabel fremkommelighed
- nødvendige driftsfunktioner

De smallere fortove skal ses i sammenhæng med nærheden til Amaliehaven og Larsens Plads, hvor hovedparten af fodgængeropholdet allerede finder sted.

Forslag til vejprofil i Toldbodgade nord for Sankt Annæ Plads



2. Cykelsti langs Larsens Plads (havneruten)

Som alternativ foreslår vi at flytte cykelinfrastrukturen ud på Larsens Plads og etablere en sammenhængende cykelrute langs havnen.

Perspektiver:

- naturlig kobling til fremtidige forbindelser mod Langelinie og Refshaleøen
- mulighed for at etablere en attraktiv, rekreativ og højkapacitets cykelrute ("su-percykelsti")
- aflastning af Toldbodgade

En omlægning af Larsens Plads vil samtidig være oplagt, da belægningen flere steder er nedslidt.

Løsningen vil:

- skabe klar adskillelse mellem fodgængere og cyklister
- forbedre sikkerheden for begge trafikantgrupper
- løfte byrummets samlede kvalitet

Nedenstående figur der viser trafikflow fra forslaget til fredeliggørelse af Churchillparken. Her kan det ses at en havnerute for cykler langs Larsens Plads giver rigtig god mening. Og vil være en forlængelse af et flow fra kastellet, der sikrer en rekreativ forbindelse langs vandet.



Figur 5. Forventet fremtidigt cykelflow via Churchillparken.

Afsluttende bemærkninger

Jeudan støtter ambitionen om at skabe en tryggere og mere velfungerende Toldbodgade, hvor trafiksikkerhed og byliv prioriteres.

Vi vurderer dog, at en løsning uden parkerings- og standsningsmuligheder på en så lang strækning ikke er robust i praksis – og risikerer at skabe nye problemer, herunder netop de konflikter og utrygge situationer, som projektet søger at løse.

Vi opfordrer derfor til, at projektet justeres, så der sikres:

- realistiske driftsvilkår for erhverv og ejendomme
- mulighed for af- og pålæsning
- en samlet løsning, hvor adfærd i praksis understøtter – og ikke modarbejder – de trafikale mål

Jeudan indgår gerne i en videre dialog om projektets udvikling.

Med venlig hilsen
Jeudan A/S

[Navn]
[Stilling]

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

19-06-2026

Sagsnummer I F2

2025 - 24656

Dokumentnummer i F2

230002

Sagsnummer eDoc

2025-0377447

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningens bemærkninger

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen har modtaget høringssvar fra Indre By Lokaludvalg. Lokaludvalget har sammen med sit høringssvar medsendt reaktioner fra lokaludvalgets sociale medier, samt bemærkninger fra en række foreninger og organisationer. Eftersom flere af de medsendte bemærkninger stiller konkrete spørgsmål, som ikke er indeholdt i lokaludvalgets høringssvar, besvares disse også her, men særskilt.

Der er sammen med lokaludvalgets høringssvar modtaget følgende materiale:

- Reaktioner fra et opslag om projektet på Indre By Lokaludvalgs Facebook-side
- Dansk Erhverv og Dansk Persontransport
- Nyhavnsgruppen
- Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening
- Foreningen Ja Tak til Parkering

Efterfølgende har forvaltningen modtaget bemærkninger fra Jeudan. Forvaltningens bemærkninger dertil er samlet med materiale fra øvrige lokale interessenter.

Forvaltningens bemærkninger til høringssvar fra Indre By Lokaludvalg

Overordnet bemærker forvaltningen, at lokaludvalget opfatter det reviderede projekt som en forbedring ift. det tidligere, men at man ønsker nogle ændringer og svar på de trafikale forudsætninger.

Forvaltningen bemærker, at lokaludvalgets høringssvar generelt repræsenterer de reaktioner fra sociale medier, som lokaludvalget har medsendt, særligt frustrationen over trafik fra turistbusser og nedlæggelse af parkering. Flere borgere gør også opmærksom på, at den midlertidige ensretning har forbedret trafikflow og -sikkerhed, og at man ikke ønsker genetablering af dobbeltrettet trafik. En ensretning var en del af det oprindelige mandat for projektet, men har vist sig ikke at kunne godkendes af politiet pga. fremkommelighedshensyn.

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer

5798009809452

Lokaludvalget fremstiller i høringssvaret en række ønsker og forslag, som forvaltningen forholder sig til enkeltvis.

1) Lokaludvalget spørger til, hvem er blevet hørt, herunder lokale beboere og naboer.

Svar: I det reviderede projektforslag har Indre By Lokaludvalg været den eneste høringspart. Det følger den almene praksis for Københavns Kommunes anlægsprojekter, som også gjorde sig gældende da projektet var i høring ifm. en tidligere politisk behandling i 2023. I forbindelse med høringen hos lokaludvalget, har forvaltningen også udsendt projektmaterialet til orientering til de foreninger, som har vist interesse for projektet og henvist til lokaludvalget for input til høringssvaret. Det er derudover altid muligt for lokaludvalget selv at afholde en lokal høring, hvis man ønsker det, og medtage resultatet i lokaludvalgets høringssvar. Det er forvaltningens indtryk, at lokaludvalget har gjort brug af denne mulighed i denne sag.

2) Lokaludvalget fremlægger to ønsker til ændringer i projektet med det formål at frigøre plads til parkering, - hhv. etablering af en dobbeltrettet cykelsti i den østlige side af gaden og henvisning af fodgængere til ét fortov i én side af vejen.

Svar: Toldbodgade blev ifm. Cykelstiprioriteringsplanen 2017-2025 udpeget af borgerne som et sted med behov for cykelsti. Forvaltningen vurderer stadig at behovet gør sig gældende, da der ikke er sket ændringer i området, der har ændret på forudsætningerne. Forvaltningen bemærker derfor, at projektet opfylder et konkret ønske om cykelstier på strækningen.

Dobbeltrettet cykelsti langs vej frarådes i bymæssig bebyggelse, på grund af betydelige risiko for ulykker i kryds ved sideveje og hvor cykelstierne ender. Det gælder også for delte, dobbeltrettede gang- og cykelstier samt fællesstier, som skaber potentielle konflikter mellem fodgængere og cyklister. En dobbeltrettet cykelsti kræver derudover en bredde på minimum 4 meter for at leve op til kommunens anbefalinger, og vil langs Toldbodgade optage den samme del af vejbredden som de to planlagte enkeltrettede cykelstier på 2 meter i hver side.

Det er ikke muligt at samle fodgængere i én side af vejen og nedlægge fortovet i den anden side for at frigøre areal til parkering. Da der er matrikler på begge sider af vejen, der har adgang ud til Toldbodgade, skal der være fortov i begge sider, så fodgængere har et sammenhængende vejnet. Det er bestemt i vejloven, hvor kommunen er forpligtet til at sørge for at sikre gode forhold mellem hjem, skole, arbejdspladser mv. Derudover er det et område med en stor mængde af fodgængere, hvor fortovene er prioriterede.

3) Lokaludvalget spørger til, hvilke trafiktællinger der udført i området.

Svar: Ved Overførselssagen 2024-2025 blev det vedtaget at udføre en trafikanalyse af området Frederiksstaden i Indre By. Resultatet fra

trafikanalysen fremlægges på samme møde som denne indstilling. Eftersom trafikanalysen også udføres af forvaltningen, har projektet løbende kunne forholde sig til de opdaterede resultater omkring trafikken i området, og vurdere om det påvirker præmissen for projektet på Toldbodgade.

4) Lokaludvalget ønsker ikke nedlæggelse af parkering i området uden kompensation, da det vurderes at være nødvendigt for beboere og erhverv

Svar: Det er med vedtagelsen af projektet ved Budget 2022 ikke vedtaget erstatningsparkering for de nedlagte pladser på Toldbodgade, som er nødvendige for at etablere cykelstier i begge retninger. I indstillingen er det muligt for Klima-, Miljø- og Teknikudvalget at tilvælge erstatningsparkering for de ni parkeringspladser, som nedlægges ud over det antal p-pladser som oprindeligt var besluttet nedlagt jf. udvalgets seneste behandling af projektet i maj 2023.

Der er mange ønsker til, hvad der skal fylde, når de offentlige veje i København skal indrettes – parkering, vejbaner, cykelstier, fortove, lysregulering, busstoppesteder og meget mere. Det er politikerne i Borgerrepræsentationen og Klima-, Miljø- og Teknikudvalget, der træffer beslutning om, hvordan pladsen skal prioriteres.

5) Lokaudvalget ønsker en plan for turistbusser i Toldbodgade, herunder også Hop on – Hop off busser.

Svar: Den politisk behandlede handlingsplan for transport af turister har foreløbigt kun fået afsat midler til etablering af fem turistbusparkeringspladser i 2026. Langelinie (2 p-pladser), Edel Sauntes Allé (2 p-pladser) og Sjælør Boulevard (1 p-plads). Øvrige initiativer, herunder yderligere løsninger på de trafikale udfordringer for turistbusser i området og Indre By generelt, afventer eventuel fremtidig finansiering.

Det skal desuden bemærkes, at initiativ 1 i Handlingsplan for transport af turister omfatter udpegning af et rutenet for turistbusser i en samlet flowplan for Indre By. Formålet er at skabe bedre overblik og struktur for turistbussernes kørsel og ophold, og dermed bidrage til en mere hensigtsmæssig trafikafvikling. Dog er der i skrivende stund ikke afsat midler til udarbejdelse af en samlet flowplan

Forvaltningens bemærkninger til bemærkninger fra Dansk Erhverv (DE) og Dansk Persontransport (DPT)

Forvaltningen anerkender bekymringerne om parkeringsmuligheder og trafikafvikling for turistbusser i Toldbodgade og Indre By. Området i Indre By rummer flere af kommunens store turistattraktioner og stiller derfor særlige krav til koordinering og håndtering af trafikale forhold.

DE og DPT fremstiller i høringssvaret en række ønsker og forslag, som forvaltningen forholder sig til enkeltvis.

1) Handleplan for transport af turister: Rammerne for turistbusser er blevet forværret uden rettidige og tilstrækkelige afbødende tiltag

Svar: Der er flere renoveringer i gang i byen, der har medført, at eksisterende busparkeringspladser er blevet inddraget til skurby, byggeplads eller er blevet utilgængelige pga. byggepladserne. Det er bl.a. Toldbodgade (Mærsk), Slotsholmsgade (Børsen) og Havnegade (Nationalbanken). Pladserne mangler kun midlertidigt, mens byggearbejderne pågår. Ombygningen af Mærsks hovedkvarter forventes færdig ved midten af 2027, genopbygningen af Børsen i 2029, og renoveringen af Nationalbanken ved udgangen af 2030.

Mht. bemærkninger om status og proces for Handlingsplan for transport af turister henvises til forvaltningens bemærkninger til svar på lokaludvalgets høringssvar under punkt 5.

2) at Toldbodgade-projektet kobles direkte til beslutningen om Churchillparken og arbejdet med Handlingsplan for transport af turister

Svar: Forvaltningen er opmærksomme på, at der skal ske midlertidige tiltag ifm. ombygningen af Churchillparken indtil Toldbodgade er ibrugtaget. Parkering/ud og indstigning kan dermed ske på sæsonparkeringen på Grønningen og Esplanaden.

Mht. bemærkninger om status og proces for Handlingsplan for transport af turister henvises til svar under punkt 1 samt forvaltningens bemærkninger til svar på lokaludvalgets høringssvar under punkt 5.

3) at der findes en konkret løsning for Hop On-Hop Off i Toldbodgadesporet

Svar: Et stoppested i Toldbodgade er mulig jf. det politiske handlerum i indstillingen, men forvaltningen mener ikke, at dette kan gøres på en tilstrækkelig trafiksikker måde og anbefaler det derfor ikke.

4) at kommunen undersøger en funktionel vendemulighed eller afviklingsløsning for turistbusser i området, herunder tidl. holdeplads ved Amaliehaven.

Svar: Der pågår i øjeblikket dialog om den fremtidige anvendelse af Amaliehavens busholdeplads. Her undersøges en vendeplads også som en mulighed. Der er dog flere forskelligrettede ønsker om anvendelsen af arealet, og i dialogen vil derfor også indgå en afvejning af, hvad der skal prioriteres. Løsningen skal i sidste ende også vedtages politisk og finansieres før det kan realiseres.

5) at Grønningen og Esplanaden ikke bruges som svar på alt, før der er dokumenteret kapacitet, adgang, håndhævelse og sikre forhold for af- og påsætning.

Svar: Forvaltningen bemærker, at Grønningen indtil videre lader til at være fri fra almindelig bilparkering, så den nye sæsonskiltning lader til at virke og vil derfor være den, der anvendes fremover. For Esplanaden har forvaltningen endnu ikke nok data til at vurdere, om løsningen virker, men følger løbende op på dette. Strækningen har været reserveret til busser siden 1 maj og forvaltningen har indtil nu ikke modtaget henvendelser om uhensigtsmæssige/ulovlig brug af pladserne.

Mht. afvikling af bustrafik fra Grønningen og Esplanaden henvises til forvaltningen svar på punkt 1.

Forvaltningens bemærkninger til bemærkninger fra foreningerne Nyhavnsgruppen, Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening, Foreningen Ja Tak til Parkering og Jeudan

Foreningerne Nyhavnsgruppen, Frederiksstadens Beboer og Erhvervsforening og Foreningen Ja Tak til Parkering har enslydende bemærkninger, hvorfor forvaltningens bemærkninger dertil er grupperet efter temaer, der dækker indholdet.

Jeudan anerkender behovet for bedre cykelfaciliteter i Toldbodgade, men ønsker ikke at der nedlægges parkering i gaden pga. de afledte konsekvenser for hhv. beboere, arbejdspladser, varelevering og serviceerhverv. I den forbindelse fremsætter Jeudan to forslag til alternative løsninger, hhv. en dobbeltrettet cykelsti i gaden og en flytning af cykeltrafikken til Larsens plads, langs kajen. Forvaltningens bemærkninger til muligheden for en dobbeltrettet cykelsti er besvaret under bemærkningerne til lokaludvalgets 2. punkt under høringssvaret, mens muligheden for at flytte cykeltrafikken er besvaret i dette afsnit.

Foreningerne fremstiller i sine bemærkninger en række ønsker og forslag, som forvaltningen forholder sig til enkeltvis.

1) Beboeres ret til p-pladser på offentlig vej og generel kritik af, at der nedlægges p-pladser i Indre By.

Svar: Punktet er besvaret ifm. forvaltningens bemærkninger til lokaludvalgets høringssvar, punkt 4. Derudover bemærker forvaltningen, at ambassade- og handicappladser ikke nedlægges men flyttes til nærliggende gader.

2)Kritik af manglende dokumentation for data og analyser, samt spørgsmål til om forvaltningen har levet op til sin oplysningspligt.

Svar: Forvaltningen har anvendt den almindelige proces for at indhente alle relevante oplysninger om projektet, inden for det politiske mandat fra budgetbeslutningen (bilag 7), ifm. projekteringen af løsningen. Forvaltningen har løbende taget bestik af trafikale ændringer i området samt opdaterede trafiktal i perioden under planlægningen, for at holde dem op mod løsningen.

Trafikanalysen af Frederiksstaden udføres også af Klima-, Miljø- og

Teknikforvaltningen, og det har således været muligt at koordinere projekterne undervejs. Forvaltningen har løbende forholdt sig til nye resultater fra trafikanalysen, og om det påvirker præmissen for projektet på Toldbodgade. Resultaterne fra trafikanalysen i Frederiksstaden fremlægges for Klima-, Miljø- og Teknikudvalget på det samme møde som indstillingen for det reviderede projekt på Toldbodgade, netop så udvalget kan tage stilling til løsningen ud fra et samlet billede af den aktuelle trafik i Frederiksstaden.

3) Om kommunens ret til at prioritere og omdanne det offentlige vejnet ud fra politiske ønsker.

Svar: Toldbodgade er i Københavns Kommuneplan 2024 defineret som tilhørende to forskellige vejklasser - hhv. som bydelsgade fra Amaliegade til Amaliehaven og som strøggade fra Amaliehaven til Nyhavn. Begge vejklasser tilsiger, at man skal forsøge at sanere trafikken, reducere hastigheden og prioritere bus- og cykeltrafik. En strøggade stiller flere krav til fodgængerfaciliteter, opholdsmuligheder og tryghed for bløde trafikanter.

Det er forvaltningens vurdering, at det reviderede projekt på Toldbodgade understøtter gadens planlagte funktion ved at forbedre forholdene for bløde trafikanter og håndtere udfordringer med parkerede turistbusser i gaden, selvom mængden og typen af gennemkørende trafik vil være uændret.

4) Toldbodgade vil efter omdannelse have mere gennemkørende trafik end tidligere.

Svar: På grund af en privat byggeplads i Toldbodgade, er der i byggeperioden en midlertidig trafikafvikling med ensretning og forbud mod buskørsel, bortset fra busser til et lokalt hotel, hvilket siden maj 2023 har begrænset mængden af biltrafik. Der er ikke noget, som indikerer, at trafikmængden skulle blive større, når den midlertidige ensretning ophæves, end den var før ensretningen.

5) Manglende overholdelse af forvaltningsretlige principper om undersøgelsespligt, proportionalitet, saglighed og sandhed.

Svar: Forvaltningen mener at man har levet op til de nævnte principper ifm. planlægningen og projekteringen af projektet inden for det politiske mandat.

6) Manglende inddragelse af borgere og lokale foreninger.

Svar: Forvaltningen har pligt til at høre én part i en sag efter reglerne i Forvaltningsloven, eller hvis lovgivning i øvrigt konkret gør en part høringsberettiget. Her anvendes kommunens lokaludvalg som høringspart, og det er således op til lokaludvalget at repræsentere områdets ønsker og interesser. Der er ikke praksis for, at forvaltningen gør foreninger høringsberettigede ud over det, lovgivningen foreskriver. I nogle

tilfælde vurderes det ifm. vedtagelsen af et projekt ved et forlig, at der er behov for yderligere inddragelse. I de tilfælde indgår det i projektets mandat, som defineres i det budgetnotat, som udgør den politisk vedtagne ramme for projektet. Dette er ikke tilfældet for projektet på Toldbodgade, og er således heller ikke indregnet i hverken tidsplanen eller budgettet.

7) Ønske om en samlet trafikplan for Frederiksstaden.

Svar: Det er muligt at lave en trafikplan for Frederiksstaden. Det kræver at den vedtages og finaniseres ved et kommende budgetforlig.

8) Ønske om plan for turistbusser i Toldbodgade

Svar: Svar henvises til forvaltningens bemærkninger til lokaludvalgets høringssvar punkt 5.

9) Foreningerne fremlægger en række forslag og alternative løsninger, herunder: fartdæmpende bump, indkørselsforbud for tung trafik uden ærinde. Herunder turistbusser, støjdæmpende asfalt, håndhævelse af hastighedsgrænsen og en afmærket cykelsti på Langelinje Kaj/Larsens Plads.

Svar: Forvaltningen har grundigt undersøgt mulighederne for at etablere det politisk vedtagne projekt, som indeholder en fredeliggørelse ved etablering af cykelstier og ensretning. Det er ikke muligt at etablere cykelstier i begge retninger uden at nedlægge parkering, særligt når gaden fortsat skal være dobbeltrettet. Det er muligt at etablere bump, hvis det ønskes politisk. Der er imidlertid ikke praksis for at anvende støjdæmpende asfalt på kommunens vejnet og dette skal derfor besluttes særskilt og finansieres. Hastighedsgrænsen håndhæves af politiet.

Lovmæssigt er det muligt at lave et forbud mod tung trafik med ærindekørsel tilladt. Det er dog ikke sandsynligt at det vil have nogen effekt, da de lastbiler og busser der kører i Toldbodgade, har et ærinde. Det er bl.a. ikke muligt at skelne mellem et ærinde i Toldbodgade, eller omkringliggende gader. Forvaltningen vurderer også, at det vil være svært for politiet at håndhæve. Hop on - Hop off bussernes ruter er bestemt og ønsket politisk og knytter sig til de mange turistmål i området.

Med hensyn til muligheden for at flytte cykeltrafikken til kajen er dette uden for projektområdet og det politisk givne mandat om at etablere cykelstier i Toldbodgade. Langs kajen går i forvejen to grønne cykelruter, Havneringen N og Langelinieruten, som er rekreative og trygge ruter, der går gennem parker og langs havnen og fører uden om de trafikerede veje med gode krydsningsmuligheder undervejs, fx via stibroer og særlige trafiksignaler. Der er på nuværende tidspunkt ikke planer om at opgradere den grønne rute til decideret cykelsti.

10) Kritik med udgangspunkt i Grundlovens bestemme § 73 om ejendomsretten og ekspropriation og § 74 om den frie og lige adgang til erhverv.

Svar: Forvaltningen mener ikke, at de nævnte bestemmelser i Grundloven gør sig gældende i denne sag, da der er tale om ændringer på offentligt vejareal. Kritikken beror primært på, at borgere får ringere adgang til at parkere i området, hvilket forvaltningen ikke vurderer kræver inddragelse af Folketinget.