

Februar 2026

Evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Parkering er
kun tilladt i
afmærkede
p-båse

Benyt eventuelt
p-husene i området

COWI



Resumé

Borgerrepræsentationen vedtog Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen den 2. februar 2023. Planens formål er at skabe rammer for et balanceret byliv for besøgende, beboere og erhvervsdrivende i Københavns historiske bymidte, Middelalderbyen. Herunder at reducere incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil, så de omlagte parkeringsarealer i stedet kan anvendes af fodgængere og cyklister – samt at skabe en ændring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter.

Omlægningen af cykel- og bilparkering er det første og eneste tiltag fra planen, som er udført og evalueres, inden projektet gennemføres i Nørre Kvarter. Målsætninger for tiltaget inkluderer at frigøre plads i gaderummet til bedre forhold for cyklister og fodgængere, frigøre historiske pladser for cykelparkering, så de kan benyttes af fodgængere og blive attraktive opholdssteder, etablere mere cykelparkering bredt i gaderne samt fordele eksisterende cykelstativer bedre.

Evalueringen bygger på data og analyser stillet til rådighed af Københavns Kommune til COWI, som har samlet og analyseret data baseret på et evalueringsdesign fra kommunen.

Københavnerne er inddraget gennem to spørgeskemaundersøgelser – én før og én efter anlægsprojektet. Den ene var målrettet erhvervsbilister med gule plader, den anden henvendte sig til københavnere, herunder besøgende og beboere i Middelalderbyen. Derudover er der udført gadeinterviews med 62 personer, herunder gående, cyklister og erhvervsbilister. Endelig er borgernes adfærd kortlagt gennem analyser af trafik- og parkeringsdata.

Evalueringen peger på en begyndende omfordeling i trafikken, hvor motortrafikken fylder mindre, og fodgængerne mere – en lille ændring i områdets balance mellem motortrafik og andre trafikanter.

Mange københavnere er overordnet tilfredse med trafikken i Middelalderbyen, men de fleste har ikke oplevet en ændring som følge af tiltagene. Bilister oplever en klar forværring af forholdene, og erhvervsbilister finder erhvervskørsel i Middelalderbyen svær. Omlagte parkeringsarealer bruges i høj grad til cykelparkering, mens fodgængere endnu ikke oplever større forbedringer – der er heller ikke implementeret fysiske tiltag som fortovsudvidelser, der specifikt tilgodeser dem.

Tiltagene blev implementeret i 2025 og har derfor ikke haft lang tid til at bundfælde sig. Dette kan påvirke resultaterne. Det vil være oplagt at evaluere igen, når beboere og borgere har vænnet sig til forandringerne, og tydeligere forbedringer evt. er skabt for fodgængere og cyklister.

Evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen er udarbejdet af et rådgiverteam fra COWI i samarbejde med Københavns Kommune.

Fotorettigheder tilhører COWI, med mindre andet er angivet.

Udgiver

Københavns Kommune

Publikationen er udgivet i februar 2026.

Tekst, grafisk design og layout
COWI



Indhold

Baggrund	4
Evalueringsfokus	6
Primære konklusioner	9
Metode og data	13
<i>Inddragelse af borgere og aktører</i>	
Trafikken overordnet	18
Fodgængere	24
Cyklister	28
Bilister	34
Erhvervskørsel	42
BILAG	46

Baggrund

I Budget 2023 afsatte Borgerrepræsentationen 16,3 mio. til at udføre det første initiativ fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen. Initiativet har til formål at omdanne 600 bilparkeringspladser - dels for at frigive plads til fodgængere, cyklister og ny cykelparkering dels for at gøre plads til, at der i fremtiden kan anlægges ni byrumsprojekter (såkaldte flagskibsprojekter), fortovsudvidelser, grønne tiltag mv. på centrale gader og pladser.

Mellem juli 2024 og marts 2025, har Teknik- og Miljøforvaltningen derfor omlagt 525 p-pladser i gadeplan, og etableret parkeringsforbud i hele Middelalderbyen. Parkering er nu kun tilladt i afmærkede båse eller parkeringsbaner og i private p-huse, hvor der er reserveret pladser til bilister med beboerlicens til Indre By. Parkeringskontrol blev igangsat i april 2025.

Antallet af pladser til bilister med handicapkort og erhvervsbilister med gule plader er øget med 10 %, og denne type pladser udgør derfor en væsentlig andel af de tilbageværende p-pladser i gadeplan. Med ny skiltning er det blevet muligt at foretage af- og pålæsning, herunder varelevering, flere steder end tidligere. Samtidig er cykelparkering flyttet fra udvalgte historiske pladser, og der er etableret 898 nye cykelparkeringspladser og 77 ladcykelpladser.

I den politiske beslutning indgik, at projektet skal evalueres med trafiktællinger og borgerinddragelse, inden den resterende del af projektet etableres i Nørre Kvarter i 2026. Den resterende del omfatter en omlægning af 75 p-pladser i Nørre Kvarter på baggrund af den politiske behandling af evalueringen, jf. kort på side 5. Samtidig skal der etableres 102 cykelparkeringspladser og tre ladcykelpladser i kvarteret.

Den primære dataindsamling til evalueringen er foretaget kort tid efter etableringen af de nye tiltag i de 8 andre kvarterer i Middelalderbyen - i perioden fra april 2025 til december 2025.

Gennemførte tiltag

Følgende tiltag er blevet realiseret i Middelalderbyen:

- Ca. 500 cykelparkeringspladser er flyttet fra Højbro Plads, Nikolaj Plads og Vandkunsten til omkringliggende gader.
- Der er etableret 898 nye cykelparkeringspladser og 77 ladcykelpladser.
- Rådhusstræde er blevet ensrettet, og Gåsegades ensretning er vendt.
- Der er omlagt 525 bilparkeringspladser i gadeplan ved etablering af en parkeringsforbudszone. Parkering er nu kun tilladt i afmærkede båse.
- Der er etableret mere plads til af- og pålæsning.
- Der er etableret 7 nye besøgspladser og 12 nye erhvervspladser.
- Der er etableret erstatningsparkeringspladser i private p-anlæg, som kan anvendes af bilister med beboerlicens til Indre By.

Tiltagene blev udført på baggrund af en førtælling af alle eksisterende bil- og cykelparkeringspladser i Middelalderbyen. Registreringen blev udført i maj 2023.

Projektet blev ledsaget af en kommunikationskampagne, som skulle gøre beboere, erhvervsdrivende og besøgende opmærksomme på forandringerne.

Etablering af modstrømscykling på 15 strækninger var oprindeligt en del af den politiske beslutning om projektet, men blev ikke gennemført, da Københavns Politi afviste at give tilladelse til løsningen.



Evalueringens fokus

Sammenhæng til Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen

Borgerrepræsentationen vedtog Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen den 2. februar 2023. Planens formål er at skabe rammerne for et balanceret byliv for både besøgende, beboere og erhvervsdrivende i Københavns historiske bymidte, Middelalderbyen. Området afgrænses af H.C. Andersens Boulevard, Nørre Voldgade, Gothersgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal og inkluderer Slotsholmen.

Byrums- og trafikplanen består bl.a. af en række såkaldte flagskibsprojekter, som på ni centrale steder skal realisere planens forslag til nye, permanente byrum og gågader med bl.a. nye belægninger, beplantning og inventar. De nye byrum skal bidrage til, at områdets særlige historie, kvaliteter, forskellighed og værdier bevares og styrkes. Flagskibsprojekterne er endnu ikke etablerede.

Omlægningen af cykel- og bilparkering er det første og eneste tiltag fra Byrums- og Trafikplanen, som er udført og nu skal evalueres, inden projektet skal gennemføres i Nørre Kvarter.

Projektet bidrager til Byrums- og trafikplanens formål ved at omlægge 600 bilparkeringspladser fra gadeplan, inden for relativt kort tid, så incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen mindskes, så de omlagte parkeringsarealer i stedet kan bruges til andre formål. Projektet vil skabe en stor forandring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter - samtidig med, at byrums- og trafikplanens forslag til permanente løsninger kan finansieres og realiseres, strækning for strækning, hen over en længere årrække.

Målsætningerne for projektet

Evalueringen omhandler følgende målsætninger:

- **Frigøre plads i gaderummet** for at give cyklister og fodgængere bedre forhold, bl.a. med mere plads til cyklister på kørebanen, så fodgængere får lettere ved at krydse gaden.
- **Frigøre historiske pladser for cykelparkering**, så de kan indtages af fodgængere og blive attraktive at opholde sig på. Cykelparkeringen flyttes fra Nikolaj Plads, Højbro Plads og Vandkunsten til omlagte bilparkeringspladser i de omgivende gader. På Højbro Plads, hvor mange omgivende gader er gågader, flyttes en del af cykelparkeringen til omlagte bilparkeringspladser langs Højbro Plads' ydre kant, så fodgængere får lettere ved at bevæge sig ind på pladsen.
- **Etablere mere cykelparkering, bredt fordelt i gaderne.** Cyklister får mulighed for at parkere flere steder og kan derfor i mange tilfælde komme tættere på deres destination. Stativerne placeres på vejarealet, hvor bilparkeringen er omlagt. Stativer placeres i mindre enheder frem for i lange, sammenhængende stræk. Der etableres ladcykelparkering i tilknytning til de nyetablerede stativpladser, og de fordeles jævnt i gaderne.
- **Fordele eksisterende cykelstativer bedre i gaderne** og aflaste strækninger, der er stærkt præget af cykelparkering. Cykelstativerne placeres med afstand imellem, så de ikke skaber barrierer for fodgængere.

På næste side ses et struktureret overblik, der viser de gennemførte tiltag og de ønskede adfærdsændringer og oplevelser for hhv. fodgængere, cyklister, bilister og erhvervsbilister. Dette overblik er udarbejdet med udgangspunkt i målsætninger fra Byrums- og Trafikplanen og de gennemførte tiltag, og er brugt som værktøj til at holde det ønskede fokus i evalueringen.

Målsætninger for de første tiltag i Byrums- og Trafikplanen

**Frigøre plads
i gaderummet**

**Frigøre historiske
pladser for
cykelparkering**

**Etablere mere
cykelparkering, der er
bredt fordelt i gaderne**

**Fordele eksisterende
cykelstativer bedre
i gaderne**

	TRIN 1 Tiltag	TRIN 2 Adfærdsændring	TRIN 3 Oplevelse
Fodgængere		- Omlagte parkeringsarealer bruges af fodgængere. - Cykelstativer skaber ikke barrierer i byrummene, og flowet for fodgængere er nemt.	- Bedre forhold for fodgængere. - Oplevelse af plads, tilgængelighed og fremkommelighed på gader, pladser og fortove. - Middelalderbyens torve og pladser opleves som attraktive at færdes og opholde sig på (Nikolaj Plads, Højbro Plads og Vandkunsten), da der er kommet mere plads.
Cyklister	- Flytte cykelparkering for at frigøre historiske pladser for cykelparkering. - Etablere 898 nye cykelparkeringspladser. - Etablere 77 ladcykelpladser.	- Omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister. - Cyklister parkerer i stativer tæt på deres destination. - Cykelstativer skaber ikke barrierer i byrummene, og flowet for fodgængere og cyklister er nemt.	- Bedre forhold for cyklister. - Oplevelse af, at der er mere plads til cyklister på kørebanen. - Oplevelse af, at der er mulighed for at parkere flere forskellige steder, og man kan komme tættere på sin destination (da cykelparkering er fordelt i alle gader, nu hvor bilparkering er omlagt). - Oplevelse af, at det er nemmere at parkere i flere mindre cykelparkeringspladser. - Oplevelse af, at det som lad-cyklist er blevet nemmere og tryggere at parkere.
Bilister	- Leje lidt under 1.300 pladser til beboerparkering i p-huse. - Etablere parkeringsforbud i hele Middelalderbyen – parkering er kun tilladt i afmærkede båse eller baner. - Omlægge 525 parkeringspladser i gadeplan. - Ensrette Rådhusstræde. - Vende Gåsegades ensretning. - Etablere 7 nye besøgspladser.	- Incitament til at køre ind i Middelalderbyen i bil mindskes. - Beboere og borgere med handicap skal have mulighed for at parkere og af- og pålæsse i p-hus/gaden.	- Oplevelse af, at cykel og gang (evt. i kombination med kollektiv) fungerer som alternativ til bil. - Oplevelse af, at parkering i p-huse fungerer. - Oplevelse af at kunne orientere sig ift., hvor man må parkere og hvordan betaling fungerer.
Erhvervsbilister	- Etablere 12 nye erhvervspladser. - Ny skiltning, der gør af- og pålæsning muligt flere steder.	Erhvervsbilister skal have mulighed for at parkere og af- og pålæsse på gaden.	- Oplevelse af at kunne orientere sig ift., hvor man må af-/pålæsse samt parkere, og hvordan betaling fungerer. - Oplevelse af at det er muligt at standse og af-/pålæsse.

796 BRYGGER ARNTHS GAARD 2010

KAPPA BAR+

WHERE PIXELS
MEET COCKTAILS



Primære konklusioner

Byrums- og trafikplanens overordnede mål er at reducere incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil, så de omlagte parkeringsarealer i stedet kan anvendes af fodgængere og cyklister – samt at skabe en ændring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter. For at evaluere dette mål er det vigtigt at undersøge, hvad der overordnet set er sket med trafikken og fordelingen af fodgængere, cyklister og bilister, samt hvordan københavnernes oplever trafikken og ændringerne i Middelalderbyen.

Ændring i områdets balance mellem motortrafik og andre trafikanter

Når man ser overordnet på trafikken i Middelalderbyen, indikerer trafikdata fra manuelle tællinger, Telraam og Open Traffic Cam (OTC), at der er sket ændringer i trafikmønstrene. Først og fremmest peger trafikdata på, at det samlede antal trafikanter er steget (med 10 % i de manuelle tællinger). Følgende ændringer er observeret:

- En stigning i antallet af fodgængere – 25 % i de manuelle tællinger.
- En mindre stigning i antallet af cyklister – 1 % i de manuelle tællinger.
- Et fald i motortrafikken – 4 % i de manuelle tællinger.

Data fra Telraam og OTC understøtter disse tendenser. Der ses en begyndende omfordeling i trafikken, hvor motortrafikken fylder mindre, mens fodgængerne fylder mere. Evalueringen peger således på, at der er ved at ske en lille ændring i områdets balance mellem motortrafik og andre trafikanter.

I de kvalitative gadeinterviews udtrykker flere fodgængere og cyklister, at de har en oplevelse af, at der er færre biler, og at det er blevet mere stille i Middelalderbyen end tidligere.

Mange er overordnet tilfredse med trafikken, men oplever ingen ændring

I spørgeskemaundersøgelsen fylder kategorierne "Ingen ændring" og "Ved ikke" rigtig meget i forhold til spørgsmålet om respondenternes oplevelse af ændringer i Middelalderbyen. For eksempel svarer 63 % "Ingen ændring" eller "Ved ikke" vedrørende bilparkering. For cykelparkering er tallet 75 %, og for forholdene for gående er det ligeledes 75 %. Langt størstedelen har altså ikke oplevet en bemærkelsesværdig eller nævneværdig ændring i Middelalderbyen.

I spørgeskemaet er der desuden spurgt til københavnernes tilfredshed med "din transport til Middelalderbyen" og "at gå rundt i Middelalderbyen." Her er svaret, at de er tilfredse. På en skala fra 1 til 7 (hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds) ligger gennemsnittet omkring 5. Der er dog sket et fald i tilfredsheden fra 2024 til 2025, både med transporten til og i Middelalderbyen, men også i forhold til "transport rundt i København." Det tyder på en generel mindre tilfredshed på trafikområdet. Ift. disse spørgsmål er det værd at notere, at beboere i Middelalderbyen generelt er mindre tilfredse end besøgende med transporten til Middelalderbyen og rundt i København.

Oplevet forværring af forholdene for bilister

I efterspørgeskemaet er der spurgt til respondenternes oplevelse af ændringer i Middelalderbyen på en række parametre, f.eks. forholdene for fodgængere, bilparkering og cykelparkering. Der er generelt en negativ opfattelse af forholdene for bilparkering og bilkørsel, både i 2024 og i 2025. Dette er forventeligt, da Byrums- og Trafikplanens mål er at mindske incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen. Når dette sammenholdes med trafiktællinger, der peger på et fald i motortrafikken, kan det tyde på, at incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil er mindsket.

I spørgeskemaundersøgelsen svarer bilister på spørgsmålene: Hvor tilfreds er du med 1) din transport til Middelalderbyen, 2) gå rundt i Middelalderbyen og

3) din transport rundt i København. Bilisterne svarer, at de er tilfredse med at gå rundt i Middelalderbyen – på en skala fra 1 til 7 (hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds) ligger svarene omkring 5. På spørgsmålet om transport til Middelalderbyen svarer bilisterne i 2024 gennemsnitligt 4,2, mens de i 2025 svarer 2,6. Samtidig er bilisterne negative over for ændringerne i Middelalderbyen – endnu mere i 2025 end i 2024. De synes i meget høj grad, at forhold for bilkørsel og bilparkering er forværret.

Der er flere fodgængere – de har dog svært ved at se forbedringerne

I de manuelle tællinger er antallet af fodgængere steget med 25 %. Denne stigning hænger ikke nødvendigvis direkte sammen med de første initiativer fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, men peger på en tendens til, at folk bevæger sig mere til fods i Middelalderbyen.

I spørgeskemaundersøgelsen svarer 69 % af fodgængerne enten "Ved ikke" eller "Ingen ændring" til spørgsmålet om, hvorvidt de siden juni 2024 har oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til forholdene for gående. I evalueringens gadeinterviews har det desuden været svært at få fodgængere til at tale om forbedringer, da de simpelthen ikke har lagt mærke til dem eller kan se dem. Kun ét sted, f.eks. på Rådhusstræde, er der opstillet blomsterkummer og bænke, og her er fodgængerne meget positive over disse forbedringer.

Det er derfor svært at evaluere på, om forholdene generelt er blevet bedre for fodgængere, og om der er en oplevelse af, at det er attraktivt at opholde sig, og at der er plads, tilgængelighed og fremkommelighed på fortove, gader og pladser. I forhold til fodgængere er de konkrete forbedringer for fodgængernes flow og ophold endnu ikke tydelige, da der f.eks. ikke er tilføjet fortovsudvidelser, gågader eller andre fysiske tiltag, som specifikt tilgodeser fodgængere.

Cykelparkering og fremkommelighed for fodgængere

Overordnet set fylder cykler meget i Middelalderbyen – ved tællingen i 2025 blev der registreret 10.565 cykler. Både i og uden for stativ vil cykler optage meget plads og udgøre barrierer for fodgængere (ligesom parkerede biler også gør).

Ved Højbro Plads, Vandkunsten og Nikolaj Plads er cykelparkering flyttet for at frigøre historiske pladser for cykelparkering og skabe bedre fremkommelighed for fodgængere. Ved Højbro Plads peger cykeltællinger og -registreringer på, at cyklerne skaber færre barrierer for fodgængere. Idet cyklerne i 2025 i langt højere grad holder parkeret langs de omkringliggende veje end midt på selve pladsen. Ved Vandkunsten og Nikolaj Plads holder der stadig mange cykler i 2025 på pladserne – nu bare uden for stativ. Fremkommelighed for fodgængere synes derfor ikke umiddelbart forbedret.

Data om fodgængernes eget perspektiv mangler. Der kan desuden laves yderligere analyser af parkeringsdata for at forstå forskelle mellem de tre pladser.

Cyklister og brug af omlagte parkeringsarealer til cykelparkering

De manuelle trafiktællinger viser en stigning på 1 % fra 2023 til 2025. I tællinger af cykelparkering er det tydeligt, at der er kommet flere cykler – i sammenligning med tællingen i 2017, er der i 2025 næsten 2.000 flere parkerede cykler i Middelalderbyen. Det er dog ikke muligt at sige præcis, hvad årsagen er. I samme periode viser trafiktællingerne, at motortrafikken er faldet i Middelalderbyen – hvilket må betyde, at cyklerne har fået mere plads på kørebanen.

I spørgeskemaet udtrykker cyklisterne en generel tilfredshed med deres transport, selvom de ikke nødvendigvis oplever, at forholdene er blevet bedre. I evalueringens gadeinterviews giver både cyklister og fodgængere dog udtryk for, at det er positivt, at der er etableret mere cykelparkering i Middelalderbyen. De fremhæver, at den nye cykelparkering er nødvendig, men ikke ligefrem er pæn.

Siden 2017 er der kommet 1.041 flere cykelstativer (inklusive de 898 nye cykelparkeringspladser og 77 ladcykelpladser, der blev etableret i 2025). Alligevel er belægningsgraden steget med 20 procentpoint – fra 62 % i 2017 til 82 % i 2025 (se Figur 29). Overordnet set er der kommet flere cykler, flere stativer samt en større udnyttelse heraf. På denne baggrund er det svært at evaluere, om cyklister i Middelalderbyen oplever det som nemmere at parkere eller at parkere flere forskellige steder. Men da belægningsgraden på de mange nye stativer er høj, må det for mange cyklister være blevet nemmere at parkere i stativ og det kan siges med sikkerhed, at de omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister til parkering.

Overbelægning på almindelig gadeparkering, men plads til beboerparkering i P-huse

Antallet af parkerende er på samme periode faldet, dog ikke tilsvarende kapaciteten. Belægningsgraden på de almindelige parkeringspladser (gadeparkering) er derfor høj. Grundet regulering varierer antallet af almindelige parkeringspladser over døgnet. Belægningsgraden er opgjort klokken 12, hvor der er størst efterspørgsel. Belægningsgraden kl. 12 er derfor steget fra 104 % til 124 %. Når belægningsgraden er over 100 %, betyder det, at der foretages flere parkeringer, end der er afmærkede P-båse. Incitamentet til at køre ind til Middelalderbyen må være faldet, idet der er færre parkerende – der er dog stadig en høj belægningsgrad.

Københavns Kommune har i og omkring Middelalderbyen lejet parkering i flere P-huse. Der er samlet lidt under 1.300 P-pladser til beboere med parkeringslicens til Indre By. Der er stor

forskel på brugen af den lejede beboerparkering i parkeringshusene. Flere P-huse har gennemsnitlig belægning på over 95 %, mens den maksimale belægning f.eks. i P-hus ved ARCA var på 24 % i september 2025 (på lejet beboerparkering). Også BLOX havde lav benyttelse. Der er overordnet set restkapacitet – altså god plads – det handler om at omfordele. Beboere har altså mulighed for at parkere i P-hus, der er ikke nødvendigvis en oplevelse af, at parkering i p-huse fungerer.

Besøgspladser til køretøjer med handicapkort

Data fra besøgspladser til køretøjer med handicapkort viser, at der er stor forskel i brugen af pladserne. Overordnet er der ledige pladser i Middelalderbyen – nogle af dem ligger dog ikke nødvendigvis de helt rigtige steder. Der er høj belægning på de få pladser, der er centralt placeret i Middelalderbyen. Der mangler data på, hvordan besøgende med handicap selv oplever parkering og transport i Middelalderbyen.

En stigning og en stabilisering af parkeringsafgifter

Der ses en tydelig og markant stigning i antallet af afgifter efter indførelse af parkeringsforbudszone i Middelalderbyen. Over sommeren 2025 gennemførtes en kommunikationskampagne, der skulle oplyse om de nye parkeringsregler. Dette falder sammen med, at afgiftsniveauet efter sommerferien begynder at stabilisere sig – dog ligger det stadig lidt højere end tidligere. Stabiliseringen tyder på, at bilister i Middelalderbyen begynder at kunne orientere sig i parkeringsforbudszone i forhold til, hvor man må parkere, og hvordan betaling foregår.

De mange nylige parkeringsafgifter kan generelt påvirke folks oplevelse af transport og tiltag i Middelalderbyen negativt. Når niveauet af afgifter stabiliseres, og beboere samt besøgende har fået bedre kendskab til de nye regler, kan oplevelsen forbedres. Derfor er det oplagt at evaluere tiltagene igen, når forandringerne har sat sig.

Erhvervskørsel er svær i Middelalderbyen

En kombination af kvalitative gadeinterviews (med alle typer erhvervsbilister) og besvarelser fra spørgeskemaet (fra erhvervsbilister med gule plader) peger på, at det generelt opleves som svært at køre og parkere i forbindelse med erhvervskørsel i Middelalderbyen. På en skala fra 1 til 7 (hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds) ligger svarene omkring 3-4 i 2024, mens de i 2025 ligger omkring 2-3. Erhvervsbilisterne svarer samtidig, at de er negative over for ændringerne i Middelalderbyen.

I de kvalitative interviews giver erhvervsdrivende og -kørende udtryk for frustrationer. Flere har lagt mærke til ny parkering og muligheder for standsning, men der opleves ikke en forbedring. Datagrundlaget for evalueringen af forholdene for erhvervsbilister er dog langt mindre end for borgere og besøgende i Middelalderbyen. Derfor kan dette emne undersøges yderligere.

Evalueringsens datagrundlag giver dog en god indikation af, at erhvervsbilister er utilfredse med biltransport, parkering samt af- og pålæsning i Middelalderbyen. Enkelte understreger dog også, at dette er en del af at arbejde i landets hovedstad, og at de derfor har udviklet strategier efter omstændighederne – f.eks. brug af ladcykel eller trolley i kombination med bil.

Tilvænning til nye tiltag

Til slut er det vigtigt at understrege, at alle nye tiltag skaber reaktioner og kræver tilvænning – især når det gælder byrum og transport, da disse påvirker borgernes hverdag og rutiner. Tiltagene fra Byrums- og Trafikplanen blev implementeret i 2025, og der blev indsamlet data og evalueret kort tid efter (se tidslinje s. 16). Dette kan påvirke evalueringens resultater. Det vil derfor være oplagt at evaluere igen, når forandringerne har bundfældet sig, og der eventuelt er skabt tydeligere forbedringer for fodgængere og cyklister.



Inddragelse af borgere og aktører

Metode og data

1

Spørgeskema

- Sendt ud før (juni 24) og efter de nye tiltag (juni 25).
- Besvarelser fra borgere: 3789 før og 1307 efter.
- Besvarelser fra erhvervsbilister (gule plader): 156 før og 50 efter.
- Inklusiv fritekstbesvarelser.

2

Gadeinterviews

- 62 korte gadeinterviews, heraf med 27 erhvervsdrivende og 35 fodgængere/cyklister, primært besøgende.
- Udført ved Vandkunsten/ Rådhusstræde, Ny Adelgade og Vognmagergade.

3

Trafikdata

- Tre typer trafiktællinger: Manuelle, Telraam og Open Trafic Cam.
- Parkeringsdata – data fra gadeparkering, beboerparkering i p-huse, besøgspladser og p-afgifter.
- Samt data på cykelparkering.

Denne evaluering er baseret på en række forskellige data og analyser, som Københavns Kommune har stillet til rådighed for COWI. COWIs rolle har været at samle og analysere de forskellige data på baggrund af et evalueringsdesign, udarbejdet af Københavns Kommune.

Københavnerne er inddraget i evalueringen via:

- To spørgeskemaundersøgelser udsendt (før og efter anlægsprojektet) med mulighed for at udtrykke sig ved besvarelser i faste kategorier og i fritekst. En målrettet erhvervsbilister (gule plader), der parkerer i Middelalderbyen, og én målrettet københavnere, herunder besøgende og beboere og bilister, der parkerer i Middelalderbyen. Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført af Københavns Universitet (se bilag 1).
- Gadeinterviews med i alt 62 gående, cyklister og erhvervsbilister. 27 heraf havde et erhvervsformål i Middelalderbyen. Gadeinterviews er gennemført af COWI.
- Kortlægning af borgernes adfærd i forbindelse med trafik- og parkeringsdata. Trafik- og parkeringsdata er stillet til rådighed af Københavns Kommune.

Spørgeskema

Københavns Kommune har i samarbejde med Københavns Universitet gennemført og været ansvarlig for udarbejdelse af de to spørgeskemaundersøgelser, mens COWI udelukkende har stået for analyse af data. Spørgeskemaundersøgelserne fra Københavns Universitet rummer en lang række spørgsmål vedrørende Middelalderbyen – COWI har udvalgt og lavet analyser af de spørgsmål, der bedst belyser, hvorvidt målsætningerne for de første tiltag i Byrums- og Trafikplanen er nået.

Spørgeskemaet till både københavnere og erhvervsbilister (gule plader) blev sendt til

Københavns Kommunes Borgerpanel første gang i juni 2024 – lige inden anlægsarbejderne i Middelalderbyen gik i gang i juli. De deltagere fra førundersøgelsen, som selv ønskede at blive kontaktet igen, blev inviteret til at deltage i efterundersøgelsen i juli 2025. Idet der ikke var tilstrækkeligt med svar fra erhvervsbilister, blev invitationen også udsendt via relevante interesseorganisationers nyhedsbreve i løbet af efteråret 2025.

I februar 2024 havde Borgerpanelet omkring 17.000 medlemmer. Nogle medlemmer har selv fundet frem til panelet via Københavns Kommunes hjemmeside eller Facebook. Andre medlemmer har tilmeldt sig i forbindelse med Københavns Kommunes strategiske hvervning til panelet via brev i e-Boks.

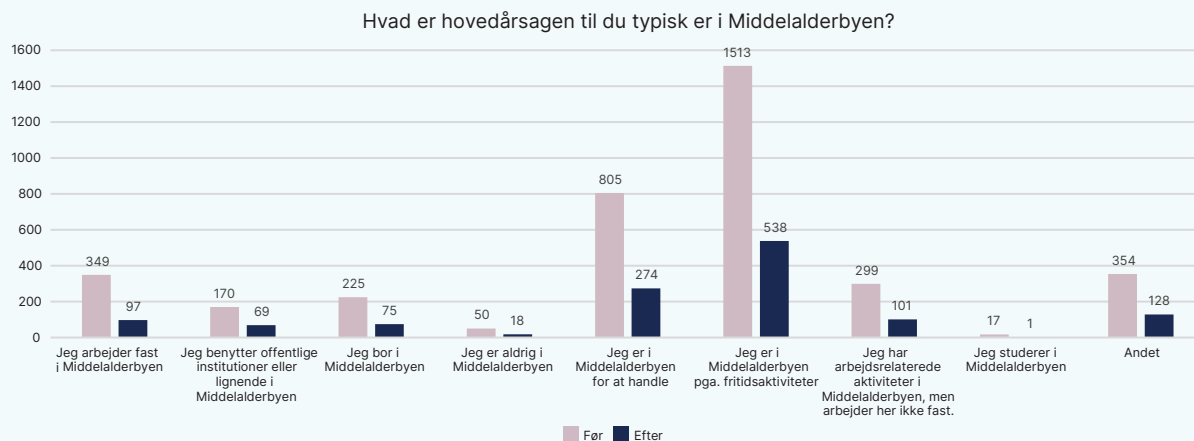
For at sikre, at der kom svar fra både privat- og erhvervsbilister, der med sikkerhed bruger parkering i Middelalderbyen, blev der indhentet svar på spørgeskemaet ved at uddele flyers med QR-kode til spørgeskemaet til bilister, der parkerer i Middelalderbyen.

Derudover har relevante interesseorganisationer (Dansk Erhverv, Dansk Industri, Københavns Vognmandslaug, Håndværkerforeningen i København og interesseorganisationen for Indre Bys handels- og kulturliv, KCC) fået mulighed for at udsende skemaet via deres nyhedsbreve både i juni 2024 og igen i september-oktober 2025.

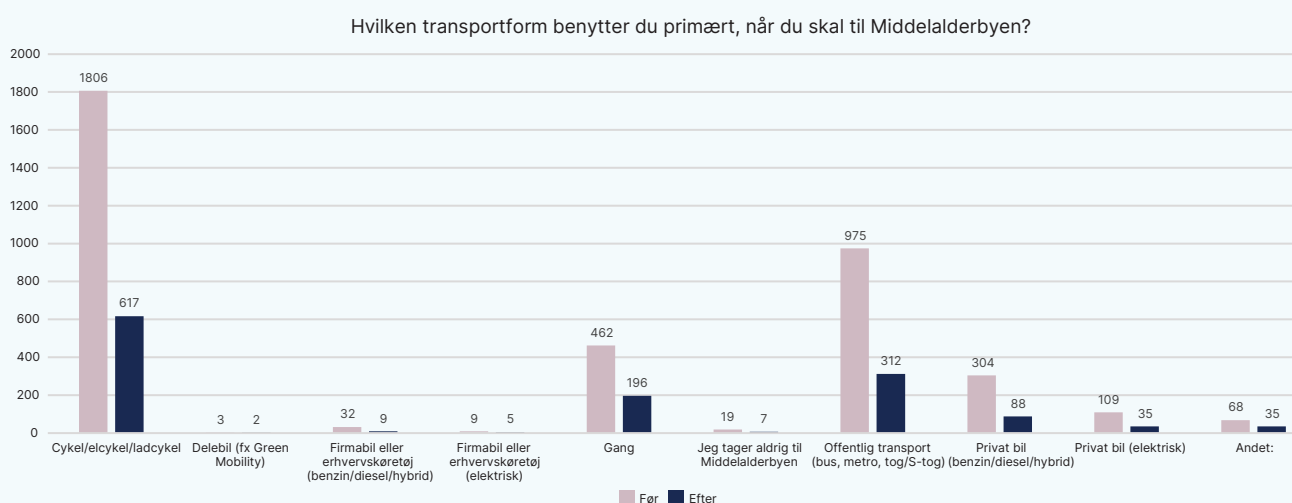
Tabellen viser antal besvarelser i de forskellige spørgeskemaer:

Antal svar	Før	Efter
Borgere	3.789	1.307
Erhvervsbilister	156	50

En færdig besvarelse for borgere kræver svar på mere end 20 spørgsmål samt køn. For erhvervsbilister gælder, at de skal have gennemført hele spørgeskemaet.



Figur O1. Spørgeskema til københavnere. Spørgsmål: Hvad er hovedårsagen til du typisk er i Middelalderbyen?
 I evalueringen skelnes mellem beboere og besøgende. Beboere er alle, der har svaret, "jeg bor i Middelalderbyen". Besøgende dækker over alle andre hovedårsager til at besøge Middelalderbyen.



Figur O2. Spørgeskema til københavnere. Spørgsmål: Hvilken transportform benytter du primært, når du skal til Middelalderbyen?

Der er markant flere besvarelser fra borgere end fra erhvervsbilister. Og der er flere svar i før- end efterundersøgelsen. Hvad angår spørgeskemaet målrettet københavnere er det svært at vurdere, hvorvidt besvarelserne er repræsentative for populationen af mennesker, som bruger Middelalderbyen, da den sande population ikke kendes. Derfor kan respondenterne i spørgeskemaet ikke sammenlignes med den sande population. Det relativt høje antal besvarelser (i både før- og efterspørgeskemaet til borgere) gør det dog mere sandsynligt, at resultaterne kan anvendes til at beskrive holdninger for den samlede population af brugere af Middelalderbyen.

Hvad angår spørgeskemaet målrettet erhvervsbilister er antallet af besvarelser lavt og derfor kun nok til at give en indikation af erhvervsbilisternes holdning.

Gadeinterviews

Der er over to dage i september 2025 gennemført korte gadeinterviews med i alt 62 gående, cyklister og erhvervsbilister. 27 heraf havde et erhvervsformål i Middelalderbyen. Helt konkret har en antropolog (ph.d.) og en bysociolog (cand.mag) fra COWI stået på tre udvalgte lokationer i Middelalderbyen, ved

Vandkunsten/Rådhusstræde, på Vognmagergade og Ny Adelgade/Grønnegade i sammenlagt to hele dage. Her er gennemført interviews på 2-10 minutter med forbigående, og stillet spørgsmål til deres oplevelse af de konkrete forandringer på disse lokationer samt deres oplevelse af trafikken i Middelalderbyen mere generelt.

Deltagerne i denne undersøgelse er tilfældige forbigående. De er derfor ikke repræsentativ udvalgt, men data herfra giver et indikativt indblik i holdningen hos brugerne. Denne metode giver indblik i holdninger og oplevelser fra borgere og besøgende, der ikke nødvendigvis deltager i længere spørgeskemaundersøgelser, men alligevel har en holdning, når tilfældigt adspurgt. Denne metode er et godt supplement til trafikdata og spørgeskema, da den sikrer en bredere inddragelse og kan give kvalitative, bagvedliggende forklaringer på tal og statistik. Citater og indsigter fra gadeinterviews indgår derfor som del af evalueringen, hvor relevant.

Trafikdata

Ved hjælp af forskellige typer trafik- og parkeringsdata kortlægges borgernes konkrete adfærd – herunder deres trafik- og parkeringsmønstre. Her trækkes der på en række data, som COWI har modtaget fra Københavns Kommune.

- **Manuelle trafiktællinger:** Her er tale om trafiktællinger, der er gennemført manuelt over én enkelt dag. Hovedparten af tællingerne fra 2023 er talt i juni, i 2025 er der talt i september. Dette giver en usikkerhed, da trafikmønstre kan være forskellige fra måned til måned. Data fra manuelle trafiktællinger er dog generelt af høj kvalitet. Ulempen er, at der tælles over kort tid. De manuelle tællinger er i denne rapport et årligt gennemsnit per dag (ÅDT), udregnet af Københavns Kommune.

Der er lavet manuelle tællinger seks steder i Middelalderbyen: Højbro, Landemærket, Løngangstræde, Ny Kongensgade, Nørregade og Chr. IX's Gade.

- **Telraam tællinger:** Her er tale om trafiktællinger, der indsamles ved hjælp af opsatte kameraer over en længere periode (perioden 1. marts til 1. juni i 2024 og i 2025). Fordelen ved disse data er den lange tælleperiode, men kameraerne har en lavere nøjagtighed i registreringen af trafikanter. Den lange dataperiode kan desuden være følsom over for hændelser, som kan påvirke trafikken og dermed gøre det sværere at sammenligne data fra forskellige år. Generelt er der usikkerhed omkring de absolutte tal i Telraam data, hvorfor data ikke bruges ift. antal trafikanter eller trafikfordeling (modal split). Usikkerheden er dog konstant, hvorfor den relative forskel mellem før og efter stadig er relevant, og siger noget om trafikudviklingen.

Der er lavet Telraam-tællinger fire steder: Vestergade, Studiestræde, Vognmagergade og Rosenborggade. Talraam data er kun fra 07-18 i hverdage.

- **Open Traffic Cam (OTC):** Her er igen tale om trafiktællinger, der indsamles ved hjælp af opsatte kameraer over en længere periode. I undersøgelse har de været opsat i en uge. Før-tællingerne er lavet i oktober 23 eller maj 24, mens efter-tællingerne er lavet i maj 25. Der er de samme fordele og ulemper ved denne metode som Telraam. I OTC data for denne undersøgelse har der vist sig at være flere udfordringer ved OTC data, f.eks. er enkelte kameraer opsat så fodgængere ikke er talt med og kameraerne har tendens til at forveksle cykler og motorcykler, derfor har vi i denne undersøgelse valgt kun at bruge data på motortrafik fra OTC. OTC tællinger er i denne rapport udtrykt som et årligt gennemsnit per dag (ÅDT), udregnet af COWI.

Der er lavet OTC-tællinger tre steder: Gammeltorv, Højbro og Nørregade. (der er lavet tællinger flere steder, men her vurderes kvaliteten af data til at være for lav)

Generelt for disse tællemetoder er, at man tæller på udvalgte lokationer på udvalgte tidspunkter. De giver altså ikke et fuldstændigt billede af den reelle trafik i Middelalderbyen. Man har talt på de primære indgangsveje til Middelalderbyen, hvorfor de giver en god indikation på trafikken i middelalderbyen.

Overordnet set kan de tre metoder tilsammen give en god forståelse af den trafikale situation og de trafikale mønstre, ift. hvordan den har udviklet sig fra 2023 til 2025. COWI vurderer, at særligt de manuelle tællinger, pga. af deres præcision, giver et godt indblik i trafikfordelingen, altså hvordan det samlede antal trafikanter fordeler sig i kategorierne fodgængere, cyklister og motortrafik.

- **Bilparkering:** COWI har modtaget parkeringsdata fra 2023 og 2025 fra Københavns Kommune, herunder antal af parkeringspladser og anvendelse af parkeringspladser fra
 - 1) almindelig gadeparkering,
 - 2) beboerparkering i P-huse,
 - 3) besøgspladser for borgere med handicap,
 - 4) erhvervspladser.

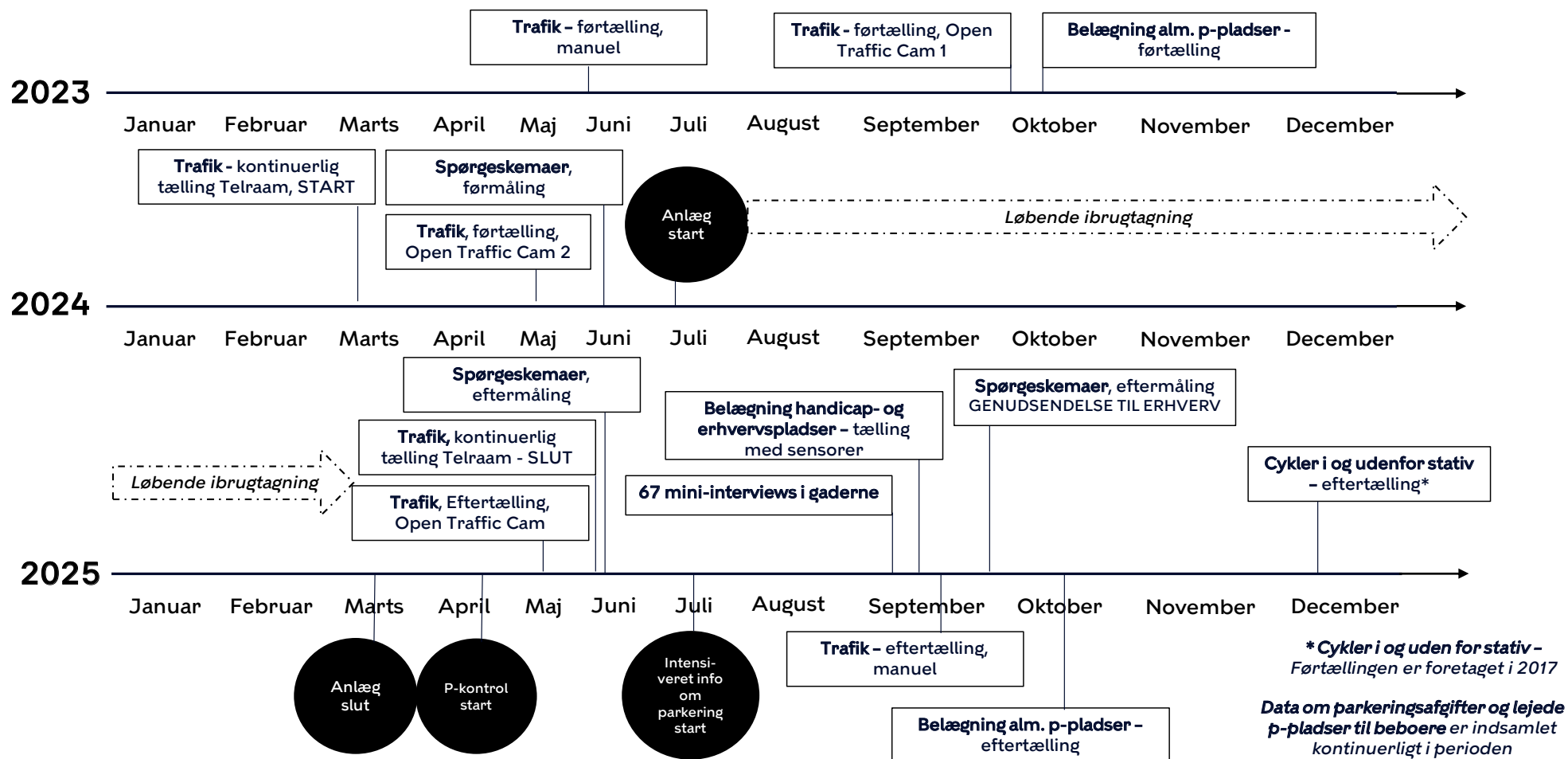
Derudover har COWI modtaget data om parkeringsafgifter for 2025. Disse data er brugt til at vise, hvad belægningsgraden er for de forskellige typer parkering, altså hvor mange der bliver brugt, og udviklingen i antallet af afgifter, der gives.

- **Cykelparkering:** COWI har modtaget cykeltællinger af parkerede cykler i og uden for stativ, samt før og efter fotos fra Middelalderbyen. Før-tællinger er fra 2017 og efter-tællinger er fra december 2025.

Samlet fungerer de forskellige datatyper som en metodisk triangulering, hvor vi ser på udviklingen i Middelalderbyen igennem trafikdata, spørgeskemadata og kvalitative interviewdata. Dermed inddrages Københavnerne både gennem data om deres konkrete adfærd samt data om deres oplevelser og holdninger til trafikken i Middelalderbyen.

De mange forskellige typer data betyder også, at indsigterne ikke nødvendigvis peger i samme retning. For eksempel er citater fra gadeinterviews ofte langt mere positive over for tiltagene i Middelalderbyen end besvarelsene i spørgeskemaundersøgelserne. Det viser kompleksiteten i Middelalderbyen, og hvordan forskellige metoder belyser forskellige perspektiver og inddrager forskellige borgergrupper.

Omlagt cykel- og bilparkering i Middelalderbyen- tidslinje for anlæg og dataindsamling





Trafikken overordnet

Byrums- og trafikplanens overordnede mål er at reducere incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil, så de omlagte parkeringsarealer i stedet kan anvendes af fodgængere og cyklister – samt at skabe en ændring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter. For at evaluere dette mål, er det vigtigt at undersøge, hvad der overordnet set er sket med trafikken og fordelingen af fodgængere, cyklister og bilister. Samt hvordan københavnernes oplever trafikken og ændringerne i Middelalderbyen. Dette belyser det følgende kapitel.

Trafikken overordnet

Trafikdata fra manuelle tællinger, Telraam og OTC indikerer, at der er sket ændringer i trafikmønstrene i Middelalderbyen:

- Stigning i antallet af fodgængere og cyklister.
- Fald i motortrafik.

Tendenserne er sammenfaldende med formålet med projektet for Middelalderbyen. Flere bløde trafikanter indikerer, at der er bedre forhold for disse, mens færre motorkøretøjer indikerer, at det er mindre attraktivt at benytte sig af bilen, når man skal til Middelalderbyen. I spørgeskemaet ses også en utilfredshed med forholdene for biler i Middelalderbyen blandt københavnere – hvilket stemmer overens med ønsket om at mindske incitamentet til at køre i bil derind. Generelt er der dog en tilfredshed med trafikforholdene i Middelalderbyen, og langt de fleste københavnere har ikke lagt mærke til forandringer det seneste år.

Andelen af fodgængere er steget, mens andelen af motortrafik er faldet

De manuelle trafiktællinger giver et godt indblik i transportmiddelfordelingen (modal split), altså hvordan trafikanterne fordeler sig i kategorierne fodgængere, cyklister og biler. Her ses, at andelen af motortrafik er faldet fra 16 % i 2023 til 14 % i 2025, at andelen af cykler ligeledes er faldet fra 42 % til 38 % og at andelen af fodgængere er steget fra 42 % til 48 % (Figur 04). I de manuelle tællinger ses en omfordeling i trafikken: motortrafikken fylder mindre, mens fodgængerne fylder mere. Eller med andre ord – en lille ændring i områdets balance mellem biltrafik og andre trafikanter.

Antallet af trafikanter i alt er steget, fordi antallet af fodgængere og cyklister er steget

I de manuelle tællinger er det samlede antal af trafikanter 10 % højere i 2025 end i 2023 – dette skyldes i høj grad de flere fodgængere. Antal fodgængere er steget med 25 %, cyklister er steget med 1 % og motortrafik faldet med 4 % i de manuelle tællinger (Figur 05). OTC data peger ligeledes på et fald i motortrafikken på 9 %, hvor størstedelen er sket på Nørregade (Figur 06). Telraam-data peger i

samme retning for fodgængere og motortrafik, hvor fodgængere er steget med 35 % og motortrafikken er faldet med 16 %, mens cyklister i Telraam-data er steget med 21 % (kun hverdage kl. 07-18 – se Figur 09a).

Det peger på, at antallet af trafikanter generelt er steget – herunder særligt fodgængere og cyklister, mens antallet af bilister faktisk er faldet.

Lokale forskelle

Der er lokale forskelle i trafikudviklingen, nogle er mere iøjnefaldende end andre.

Motortrafikken er overordnet set faldet de fleste steder, dog er der i de manuelle tællinger registreret en stigning på 43 % på Løngangstræde. Trafikmængden er dog fortsat relativt lav med 1.000 talte motorkøretøjer i 2025 (ÅDT). Der kan være sket en overflytning af trafik til Løngangstræde fra andre veje (Figur 31).

På Højbro og Nørregade viser de manuelle tællinger en stor stigning i antal fodgængere, hhv. 52 % og 35 %, mens der i Løngangsstræde er et fald på 12 % (Figur 15). Cykeltrafikken er også faldet med 12 % i Løngangsstræde i de manuelle tællinger, mens cykeltrafikken er steget med 10 % i Christian IX's Gade (Figur 20).

I Telraam-data ses at cykel- og fodgængertrafikken er steget meget i Vognmagergade, mens Rosenborggade generelt er blevet mindre trafikeret. Særligt det høje antal fodgængere i Vognmagergade er bemærkelsesværdigt. Her har kameraet siddet ved uddannelsesinstitutionen KVUC, og derfor tælles de mange studerende. Der kan være talt for mange, hvis de studerende f.eks. går frem og tilbage foran bygningen. Der er dog samtidig sket en stor stigning i antallet af cyklister, hvilket kan tyde på en generel stigning i aktive trafikanter i Vognmagergade (Figur 09b).

Årsagerne til disse lokale forskelle i udviklingen kan undersøges yderligere, men er uden for rammerne af denne evaluering.

Generel tilfredshed med trafikforholdene i Middelalderbyen

I spørgeskemaet er der spurgt til københavnernes tilfredshed med "din transport til Middelalderbyen" og "at gå rundt i Middelalderbyen." Her svarer de, at de er tilfredse. På en skala fra 1 til 7 – hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger gennemsnittet omkring 5.

Der er dog sket et fald i tilfredsheden fra 2024 til 2025, både med transporten til og i Middelalderbyen, men også i forhold til "transport rundt i København." Det tyder på en generel mindre tilfredshed på området (Figur 10).

Beboere er mindre tilfredse end besøgende

Beboerne i Middelalderbyen er generelt mindre tilfredse med transporten end besøgende – både før og efter tiltagene (Figur 11).

Beboernes faldende tilfredshed fra 2024 til 2025 kan hænge sammen med et stigende antal fodgængere og cyklister i Middelalderbyen og færre parkeringspladser. I gadeinterviewene fremhæves desuden de mange turister i Middelalderbyen som en udfordring (turisme/turister ligger dog uden for rammerne af denne evaluering).

Oplevet forværring af forhold for bilister

I efterspørgeskemaet er der spurgt til respondenternes oplevelse af ændringer i Middelalderbyen på en række parametre, f.eks. forholdene for fodgængere, bilparkering og cykelparkering (Figur 12).

Der er generelt en negativ opfattelse af forholdene for bilparkering og bilkørsel, både i 2024 og i 2025. Dette er forventeligt, da Byrums- og Trafikplanens mål er at

mindske incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen. Incitamentet mindskes, når forholdene opleves som forringede, hvilket også afspejles i den faldende motortrafik.

Mange oplever ingen ændring

I spørgeskemaet fylder kategorierne "Ingen ændring" og "Ved ikke" rigtig meget i forhold til spørgsmålet om respondenternes oplevelse af ændringer i Middelalderbyen. For eksempel svarer 63 % "Ingen ændring" eller "Ved ikke" vedrørende bilparkering. For cykelparkering er tallet 75 %, og for forholdene for gående er det ligeledes 75 %. Langt størstedelen har altså ikke oplevet en bemærkelsesværdig ændring i Middelalderbyen (Figur 12).

I gadeinterviewene (udført i gaderne omkring Vandkunsten, Ny Adelgade og Vognmagergade, hvor der er sket ændringer) har langt de fleste heller ikke lagt mærke til forandringerne eller nye tiltag i Middelalderbyen. Man kan derfor antage, at mange af disse respondenter ville have svaret "Ingen ændring" eller "Ved ikke" i spørgeskemaet.

Når tiltagene nævnes som led i interviewene, kan respondenterne godt se forandringerne og har holdninger til de nye tiltag. Langt de fleste respondenter i gadeinterviewene ser positivt på tiltagene og de forbedrede forhold for cyklister og fodgængere. Kategorierne "Ingen ændring" og "Ved ikke" i spørgeskemaet kan derfor dække over besvarelser med en mere positiv karakter. Dette kan undersøges nærmere.

//

Uh jeg har faktisk rigtig travlt, fordi jeg arbejder herinde, Men jeg cykler herind. Her er fint nok at cykle, men det kan godt være lidt et problem at parkere. Altså finde et sted til sin cykel. Jeg har ikke lagt mærke til, at der er noget, der har ændret sig. Men det vil da være fint nok med flere cykelstativer.

Emma, 22 år, gående i Ny Adelgade

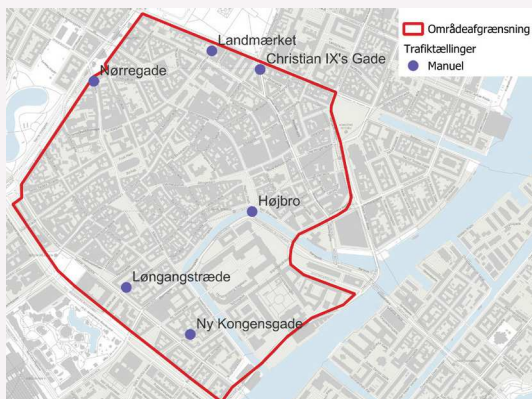
//

Jeg kender det her område godt og kommer her fra tid til anden. Men når du spørger, skal jeg da lige tænke mig om ... Hold da op ja! ... Jeg kan da godt se det - det er da helt vildt luksus, at der er kommet bænke og blomsterkrukker.

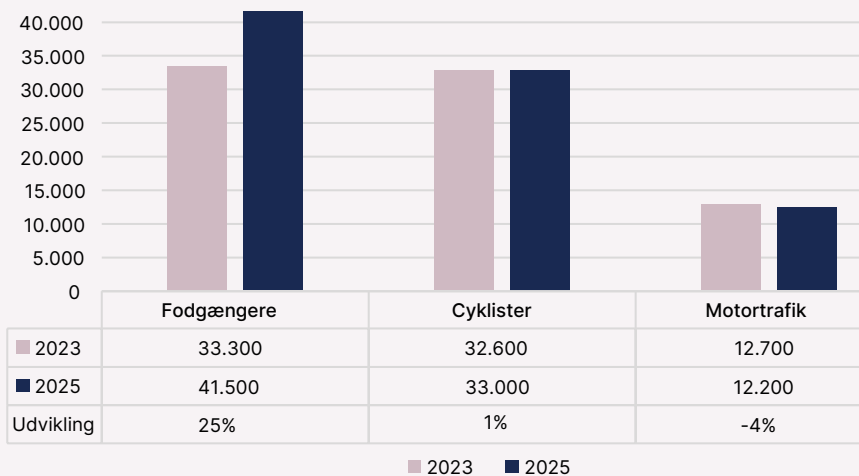
*Kenneth, 33 år, gående ved Vandkunsten/
Rådhusstræde*

Manuelle tællinger

Transportmiddelfordeling og trafikudvikling (ÅDT)



Figur 03. Tællepunkter for manuelle tællinger.



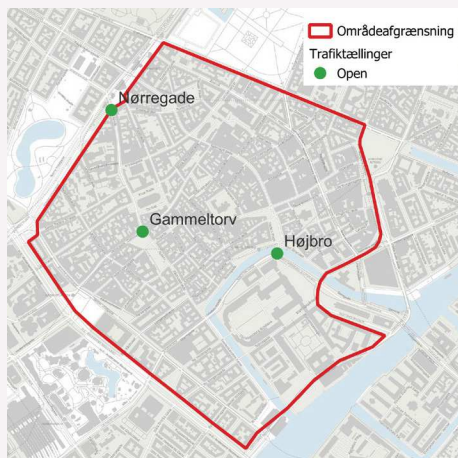
Figur 05. Udvikling og samlet trafik fra manuelle tællinger i 2023 og 2025 (ÅDT).

Figur 04. Transportmiddelfordeling (modal split) ved manuel tælling gennemført i 2023 og 2025 (ÅDT).

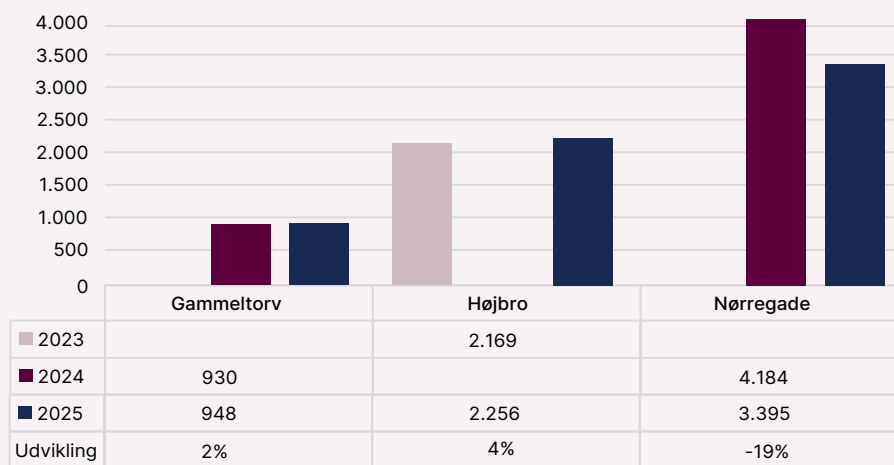
	% i 2023	% i 2025
Fodgængere	42%	48 %
Cyklister	42 %	38 %
Motortrafik	16 %	14 %

OTC

Udvikling i motortrafik (ÅDT)



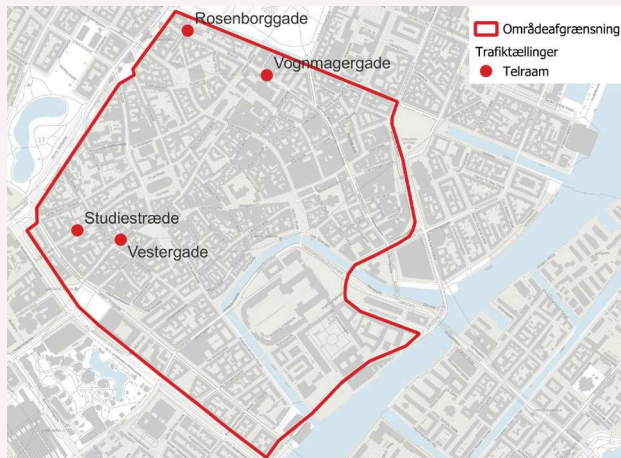
Figur 06. Tællepunkter for OTC.



Figur 07. Udvikling i motortrafik ved OTC tællinger gennemført i 2023/2024 og 2025.

Telraam

Trafikudvikling



Figur 08. Tællepunkter for Telraam.

Figur 09a. Trafikudvikling i Telraam data fra 2024 til 2025.

	%-udvikling
Fodgængere	35 %
Cyklister	21 %
Motortrafik	-16 %

Figur 09b. Lokale forskelle, udvikling i Telraam data fra 2024 til 2025.

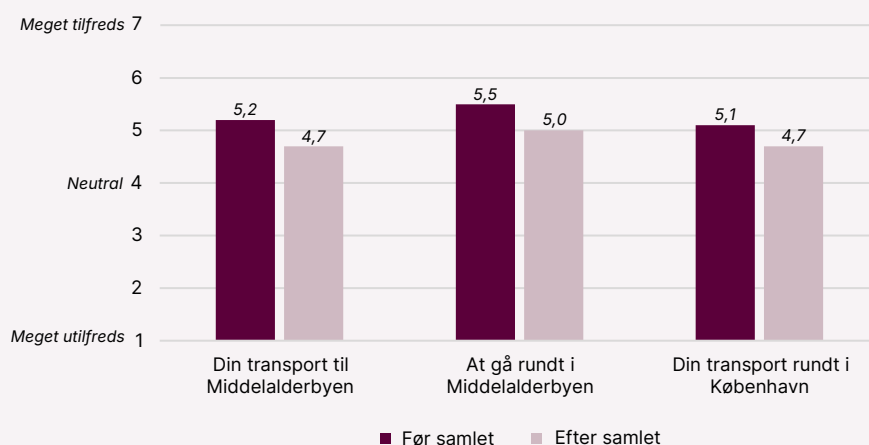
Vognmagergade	%-udvikling
Fodgængere	138%
Cyklister	107%
Motortrafik	-20%

Vestergade	%-udvikling
Fodgængere	14%
Cyklister	3%
Motortrafik	-16%

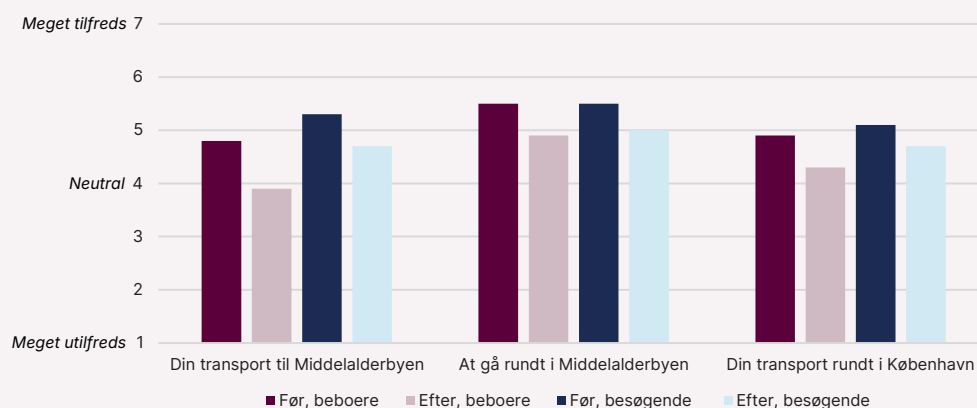
Rosenborggade	%-udvikling
Fodgængere	-24%
Cyklister	-3%
Motortrafik	-15%

Studiestræde	%-udvikling
Fodgængere	6%
Cyklister	5%
Motortrafik	-10%

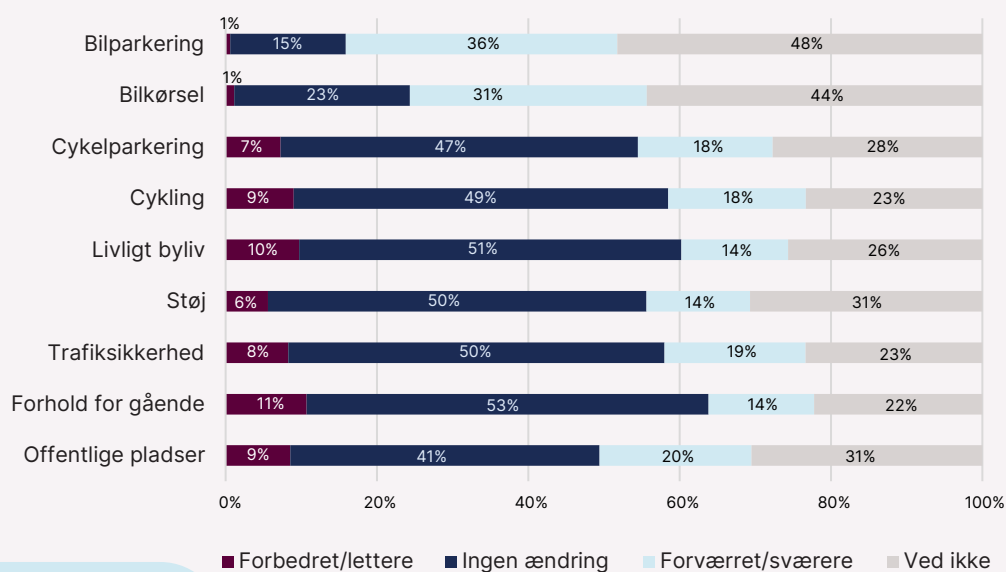
Figur 10. Alle besvarelser samlet: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



Figur 11. Beboere og besøgende. Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



Figur 12. Alle besvarelser samlet: Har du siden juni 2024 oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til...?



Der er jo ingen parkeringspladser...
Så jeg tror faktisk ikke på, at der er nogen,
der parkerer derinde.

Fritekstsbesvarelse, spørgeskema

Fodgængere

Der evalueres på, om forholdene generelt er blevet bedre for fodgængere, herunder om der blandt fodgængere er en oplevelse af, at det er attraktivt at opholde sig, og at der er plads, tilgængelighed og fremkommelighed på fortove, gader og pladser (Nikolaj Plads, Højbro Plads og Vandkunsten), samt om de omlagte parkeringsarealer bruges af fodgængere, om flowet for fodgængere virker nemt, og at cykelstativer ikke skaber barrierer for fodgængere.



”

Jeg arbejder i Sydhavnen, og så tager jeg en taxa herind. Vi har helt droppet at tage bil herind. Jeg er advokat, og vi skal tit i retten, så jeg har også en masse sagsmapper med. Privat kommer jeg fra Egedal, altså helt ude på bøhlandet, men der har vi også droppet at tage bilen fra. Det er altså bare nemmere at tage s-toget og metroen, man kan jo ikke finde parkering.

Tine, 45 år, gående ved Rådhusstræde

Fodgængere

Overordnet peger evalueringen på, at der er kommet flere fodgængere i Middelalderbyen. Årsagen er dog ukendt. Det kan hænge sammen med, at incitamentet til at køre i bil er mindsket, at motortrafikken er dalende, og at folk derfor i stedet vælger at cykle, gå eller bruge kollektiv transport.

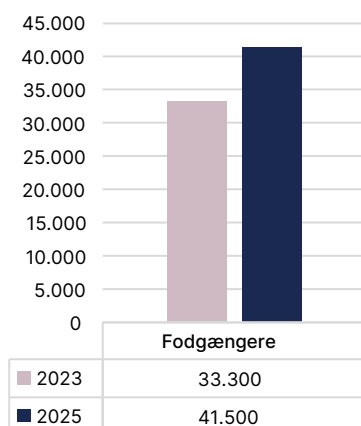
Fodgængerne er generelt tilfredse med at bevæge sig rundt i Middelalderbyen. Samtidig udfordres fremkommelighed og tilgængelighed af bl.a. smalle fortove og mange turister. På Højbro Plads, hvor cykelstativer er blevet flyttet, virker fremkommeligheden og tilgængeligheden dog bedre end før, da cykler ikke i lige så høj grad skaber barrierer for de gående.

Fodgængerne har svært ved at vurdere, om forholdene generelt er blevet bedre. De kan ikke se, hvilke forbedringer der er sket for dem som trafikantgruppe det seneste år, og de har vanskeligt ved at bruge de omlagte parkeringsarealer. Dette giver mening, da der endnu ikke er implementeret store forbedringer for fodgængerne.

Flere fodgængere

I de manuelle tællinger er antallet af fodgængere steget med 25 %, mens det i Telraam-data er steget med 35 %. Denne stigning hænger ikke nødvendigvis direkte sammen med de første initiativer fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, men peger på en tendens til, at folk bevæger sig mere til fods i Middelalderbyen.

Figur 13. Fodgængere (manuelle tællinger, ÅDT)

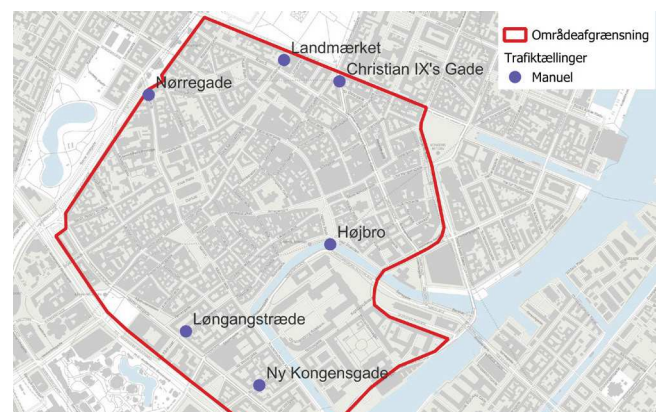


I gadeinterviewene fremhæver flere, at det slet ikke giver mening at tage bilen til Middelalderbyen og skulle finde parkering. De besøgende vælger i stedet at tage cykel eller kollektiv transport og gå rundt. De oplever, at det er nemmere end at tage bilen og finde parkering. Incitamentet til at tage bil lader til at være faldet blandt de besøgende – ifølge gadeinterviewene.

Lokale forskelle

Der er lokale forskelle i, hvor stigningerne i fodgængere er sket. På Vognmagergade peger Telraam-data på en stor stigning i antal fodgængere og cyklister, med mere end en fordobling for begge typer. På Højbro og Nørregade peger de manuelle tællinger på en stor stigning i antal fodgængere, på hhv. 52 % og 35 %. Omvendt var der på Løngangsstræde et fald på 12 % af fodgængere (Figur 15). Disse forskelle vil kræve yderligere, lokale analyser at forklare.

Figur 14. Tællepunkter (manuelle tællinger)



Figur 15. Fodgængere (manuelle tællinger, ÅDT)

Fodgængere	2023	2025	Udvikling
Højbro	9.900	15.000	52%
Landmærket 26	6.500	6.800	5%
Løngangsstræde 37	2.500	2.200	-12%
Ny Kongensgade 15	2.400	2.600	8%
Nørregade 40	8.200	11.100	35%
Christian IX's Gade 7	3.800	3.800	0%

Fodgængere er tilfredse med at gå rundt i Middelalderbyen

I spørgeskemaundersøgelsen svarer fodgængere på spørgsmålet: Hvor tilfreds er du med at gå rundt i Middelalderbyen. Her svarer de, at de er tilfredse. På en skala fra 1 til 7 – hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger svarene gennemsnitligt på over 5.

Der er dog en lidt faldende tilfredshed fra 2024 til 2025. Dog er tilfredsheden samtidig faldet ift. deres transport generelt i København og transport til Middelalderbyen, så det kan være tegn på en mere generel tendens.

Svært at se forbedringer for fodgængere

I forhold til fodgængere er de konkrete forbedringer for fodgængernes flow og ophold endnu ikke tydelige, da der f.eks. ikke er tilføjet fortovsudvidelser, gågader eller andre fysiske tiltag, som specifikt tilgodeser fodgængere. I evalueringens gadeinterviews har det derfor været svært for fodgængerne at tale om forbedringer, da de simpelthen ikke har lagt mærke til dem eller kan se dem. Kun ét sted, f.eks. på Rådhusstræde, er der opstillet blomsterkummer og bænke, og her er fodgængerne meget positive over disse forbedringer.

Dette tyder på, at evalueringen vil pege i en mere positiv retning i forhold til fodgængere, hvis de omlagte parkeringsarealer indrettes til dem. I spørgeskemaundersøgelsen ses det også, at 69 % svarer enten "Ved ikke" eller "Ingen ændring" til spørgsmålet om, hvorvidt de siden juni 2024 har oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til forholdene for gående.

Flow, fremkommelighed og tilgængelighed

I evalueringens gadeinterviews fortæller fodgængere, at det kan være udfordrende at gå i Middelalderbyen – "man skal være vågen," siger en ung kvinde. De beskriver det ikke nødvendigvis som en dårlig ting, blot som en del af at færdes i det tætte byliv. Derudover beskrives fortovene i Middelalderbyen som generelt smalle, hvilket kan være et problem for fremkommeligheden, når der f.eks. er mange turister, der går langsomt eller stopper op.

I tællingen af parkerede cykler ses det, hvordan det høje antal parkerede cykler ligeledes kan påvirke fremkommelighed og tilgængelighed i Middelalderbyen. Der er talt hele 5.283 cykler parkeret uden for stativ og 5.282 cykler i stativ. Begge dele kan skabe barrierer.

Ved Højbro Plads peger tællinger og registreringer på, at siden cykelparkeringen er flyttet fra de historiske pladser, skaber cykler færre barrierer for fodgængere særligt på Højbro Plads – hvor cyklerne i 2025 i langt højere grad holder parkeret langs de omkringliggende veje end midt på selve pladsen (Figur 26). Ved Vandkunsten og Nikolaj Plads holder der stadig mange cykler i 2025 på pladserne – nu bare uden for stativ. Fremkommelighed for fodgængere synes derfor ikke umiddelbart forbedret (Figur 27 og 28).

Data om fodgængernes eget perspektiv mangler. Der kan desuden laves yderligere analyser af parkeringsdata for at forstå forskelle mellem de tre pladser.



Det er rigtig fedt her ved Sunny [Rådhusstræde], hvor de har stillet møbler ud. Det måtte de gerne gøre flere steder.

Albert, 33 år, gående i Rådhusstræde

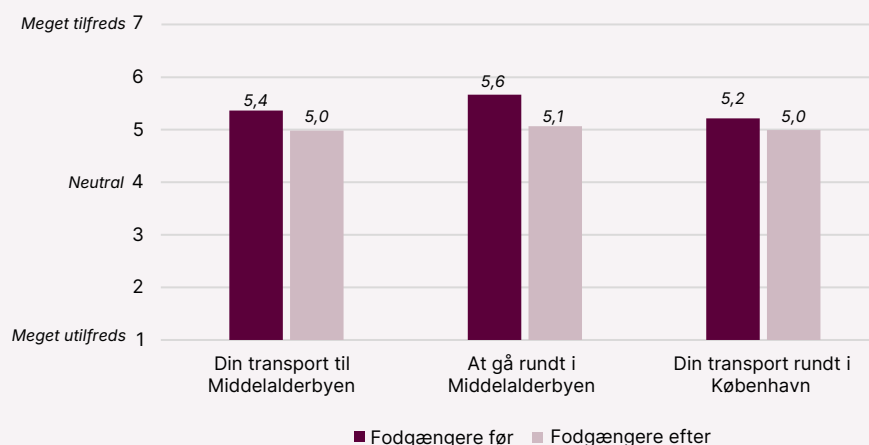
"Det er jo fint nok at gå herinde, men nogle gange kommer der store grupper af turister eller skoleklasser – det gjorde der lige før – og så bliver man nødt til at gå helt ud på vejen for at komme. Jeg tror faktisk, at det største problem herinde er turistene – når de går ud på vejen foran en cykel eller når de selv er på cykel."

Anders, 42 år, gående ved Vandkunsten

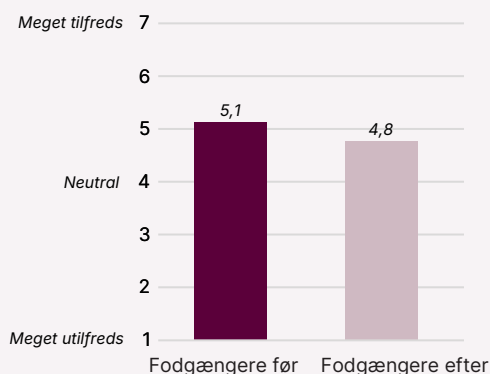
Som fodgænger skal man være opmærksom herinde. Man skal holde øjnene åbne! Det handler mest om, at man skal holde øje med de cykler, der kommer og ikke helt ser sig for, og så med bilerne.

Lise, 40 år, gående i Vognmagergade

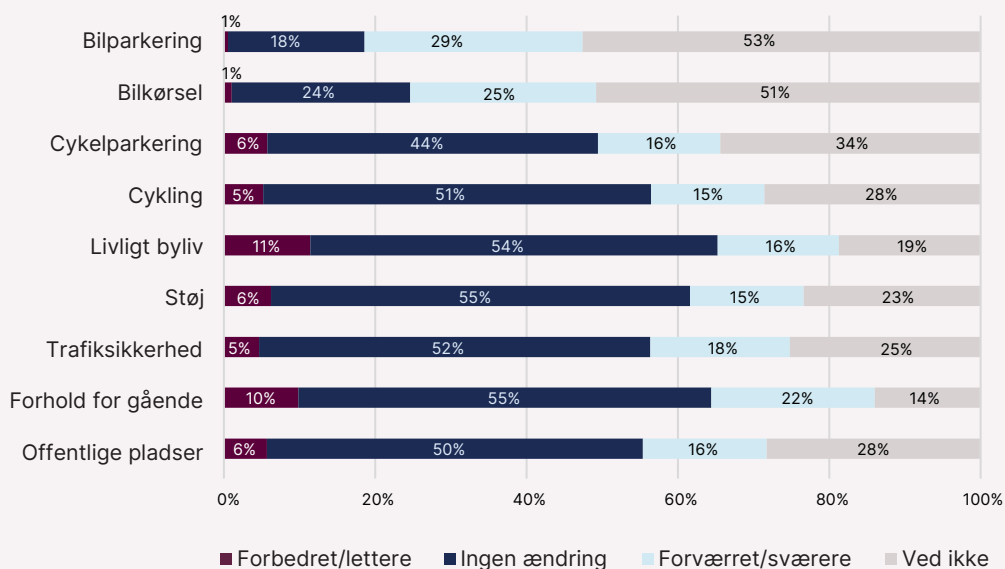
Figur 16. Fodgængere: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



Figur 17. Fodgængere: I Middelalderbyen ønsker Københavns Kommune at skabe mere plads til gående og cyklende, til at sidde på en bænk, til lokalt byliv og til mere grønt mellem de gamle bygninger. Dette kræver, at biler optager mindre plads på gadeplan i Middelalderbyen. Derfor blev antallet af parkeringspladser på gaden reduceret i 2024, hvilket til gengæld gav flere cykelstativer og på længere sigt et bedre byrum for gående og cyklende. Hvad tænker du om det?



Figur 18. Fodgængere: Har du siden juni 2024 oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til...?



Cyklister

Der evalueres på, om forholdene generelt er blevet bedre for cyklister, herunder om der er kommet mere plads til cyklister på kørebanen, om de omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister – f.eks. til parkering i stativer flere forskellige steder og tæt på deres destination. Desuden vurderes det, om cyklister oplever det som nemt, og om der er mulighed for at parkere flere forskellige steder. Endelig fokuseres der på, om det som ladcyklist er blevet nemmere og tryggere at parkere.



//

Jeg er da helt sikker på, at det har været nødvendigt at skifte bilparkeringspladserne ud med cykelstativer. Alle cykelstativerne er jo fuldstændig propfyldt! Så det tænker jeg er en god forandring.

Ida, 24 år, cyklist i Vognmagergade

//

Jeg bor på Nørrebro... men jeg arbejder herinde... Jeg synes egentlig her er fint for cyklister, og her er ikke særlig mange biler. Prøv f.eks. at se [peger på Rådhusstræde] - der er måske kun kørt én bil forbi, mens vi to har talt sammen. Det største problem er alle turisterne.

Mette, 60 år, gående/cyklist ved Rådhusstræde

Cyklister

Som tidligere beskrevet, er antallet af cyklister steget. Der er sket både en stigning i antal cyklister og i antal parkerede cykler i Middelalderbyen. De manuelle trafiktællinger viser en stigning på 1 % fra 2023 til 2025. Telraam trafiktællinger viser en stigning på hele 21 % fra 2024 til 2025. I tællingerne af cykelparkering er det tydeligt, at der er kommet flere cykler. I sammenligning med tællingen i 2017, er der i 2025 næsten 2.000 flere parkerede cykler i Middelalderbyen (Figur 29). Dette kan tyde på, at forholdene er blevet bedre. I samme periode viser trafiktællingerne, at motortrafikken er faldet i Middelalderbyen.

I spørgeskemaet udtrykker cyklisterne en generel tilfredshed med deres transport, selvom de ikke nødvendigvis oplever, at forholdene er blevet bedre. I gadeinterviewene giver både cyklister og fodgængere dog udtryk for, at det er positivt, at der er etableret mere cykelparkering i Middelalderbyen.

Cyklister er tilfredse med deres transport

I spørgeskemaundersøgelsen svarer cyklister på spørgsmålene: Hvor tilfreds er du med

- 1) din transport til Middelalderbyen,
- 2) gå rundt i Middelalderbyen og
- 3) din transport rundt i København.

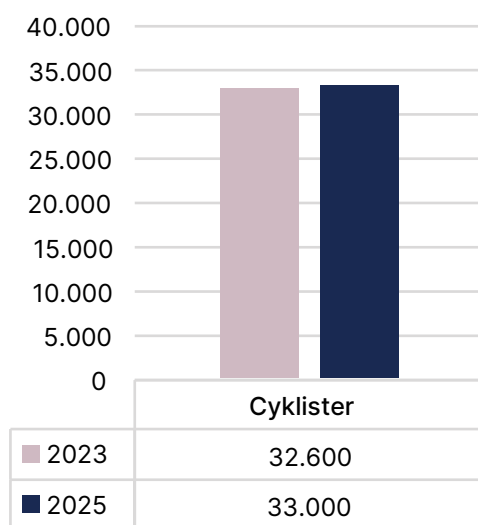
Her svarer cyklisterne, at de er tilfredse – på en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger svarene gennemsnitligt på over 5. Her svarer 5 til "Tilfreds til en vis grad." Der er dog en lidt faldende tilfredshed fra 2024 til 2025 på alle tre spørgsmål, hvilket kan være udtryk for en generelt tendens ift. transport (Figur 21).

Cyklister er generelt positive over for ændringerne

I spørgeskemaet er cyklister generelt positive over for ændringerne, men lidt mindre positive i 2025 efter de er gennemført (Figur 22). De er generelt mere positive over for ændringerne end bilisterne.

Flere cyklister synes dog, at forholdene for cykling og cykelparkering er forværret siden juni 2024. Det er dog igen værd at notere at langt de fleste svarer "Ingen ændring" og "Ved ikke" (Figur 23).

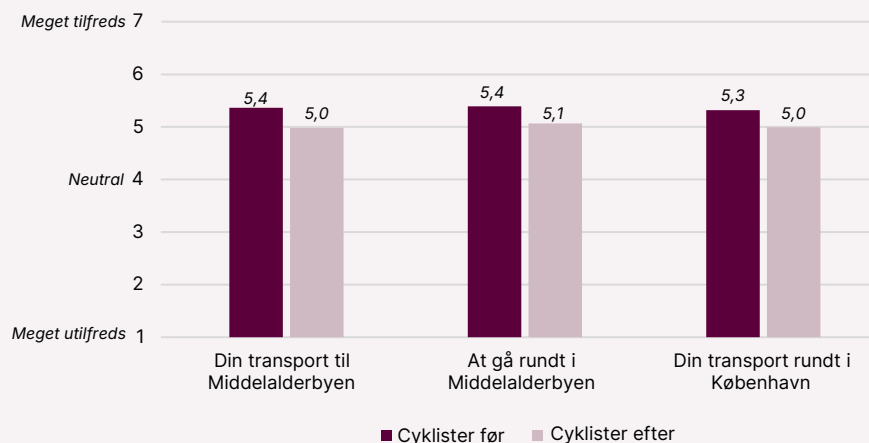
Figur 19. Cyklister (manuelle tællinger, ÅDT)



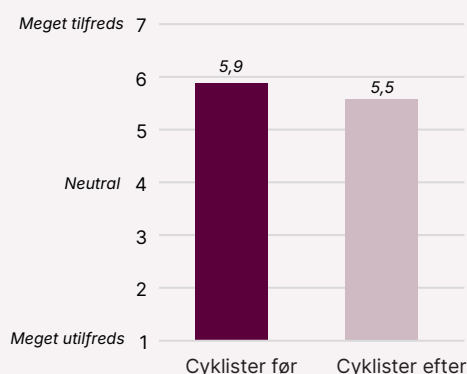
Figur 20. Cyklister, lokale forskelle (manuelle tællinger, ÅDT)

Cyklister	2023	2025	Udvikling
Højbro	3.800	4.100	8%
Landemærket 26	3.000	3.100	3%
Løngangstræde 37	1.700	1.500	-12%
Ny Kongensgade 15	3.500	3.600	3%
Nørregade 40	10.700	9.800	-8%
Christian IX's Gade 7	9.900	10.900	10%

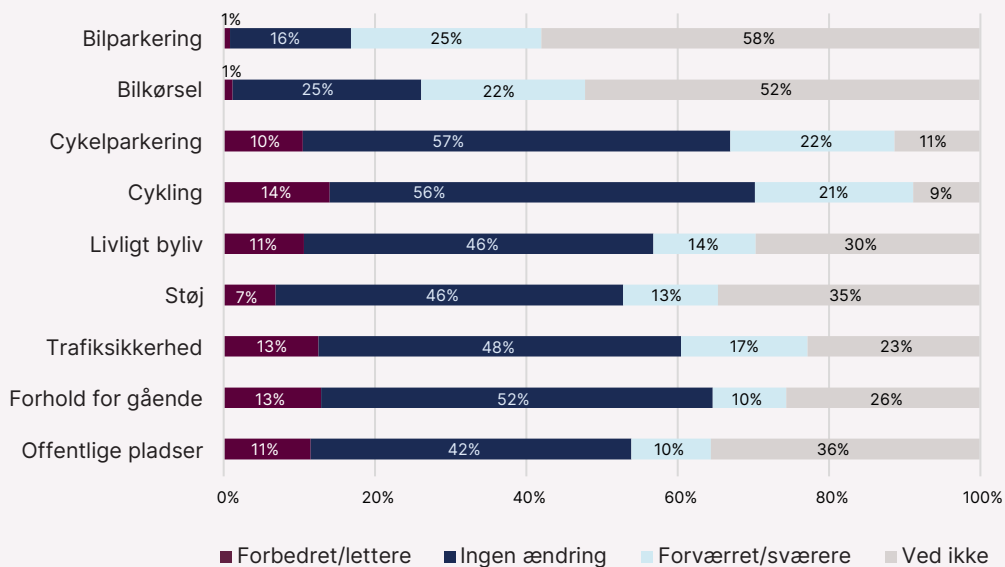
Figur 21. Cyklister: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



Figur 22. Cyklister: I Middelalderbyen ønsker Københavns Kommune at skabe mere plads til gående og cyklende, til at sidde på en bænk, til lokalt byliv og til mere grønt mellem de gamle bygninger. Dette kræver, at biler optager mindre plads på gadeplan i Middelalderbyen. Derfor blev antallet af parkeringspladser på gaden reduceret i 2024, hvilket til gengæld gav flere cykelstativer og på længere sigt et bedre byrum for gående og cyklende. Hvad tænker du om det?



Figur 23. Cyklister: Har du siden juni 2024 oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til...?



Høj belægning på cykelstativer

Ved cykeltællingen i 2025 er der i alt registreret 6.464 cykelstativer i Middelalderbyen, hvor der er parkeret 5.282 cykler. Det giver en relativt høj belægningsgrad på 82 %. Der er registreret 5.283 cykler uden for cykelstativer, hvilket betyder, at der i alt var parkeret 10.565 cykler i Middelalderbyen på tælledagen. Der er således behov for, at langt flere cykler kunne parkeres i cykelstativer. Behovet for de nye cykelstativer er altså til stede, og de omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister til parkering.

Siden 2017 er der kommet 1.041 flere cykelstativer (inklusive de 898 nye cykelparkeringspladser og 77 ladcykelpladser) samtidig med, at flere af de eksisterende stativer er blevet flyttet. Fra 2017 til 2025 er der nu cirka 2000 flere cykler, der holder i stativ. Dette peger på et bedre samlet udbud af cykelparkering i Middelalderbyen.

Belægningsgraden er steget med 20 procentpoint – fra 62 % i 2017 til 82 % i 2025 (se Figur 29). Overordnet set er der kommet flere cykler, flere stativer samt en bedre udnyttelse heraf.

Cykelstativerne opleves som fyldte

I spørgeskemaet svarer 22 %, at de hver gang stiller deres cykel uden for et cykelstativ, når de parkerer i Middelalderbyen. 14 % svarer, at de aldrig gør det, mens 64 % svarer, at de gør det en gang imellem. Når de skal angive den vigtigste grund til, at de ikke parkerer i stativ, svarer 75 %, at cykelstativerne er fyldte, mens kun 13 % mener, at cykelstativerne er placeret uhensigtsmæssigt (Figur 24 og 25).

I spørgeskemaets fritekstbesvarelser forklares det således: "Cykelstativerne er fyldt med gamle cykler!", "Der står så mange udlejningscykler, at der ikke er plads", "Jeg har en ladcykel, som skal låses fast, og den passer ikke i et traditionelt cykelstativ", og "Der er dårlig mulighed for at låse cyklen fast."

På denne baggrund er det svært at evaluere, om cyklister i Middelalderbyen oplever det som nemmere at parkere eller at parkere flere forskellige steder. Da belægningen på de mange nye stativer er høj, må det for mange cyklister være blevet nemmere at parkere i stativ. Samtidig er der dog også kommet flere cykler, og derfor er oplevelsen af fyldte stativer legitim. Der mangler data om ladcyklister, hvilket eventuelt kan undersøges nærmere i fremtiden.

Glade for mere cykelparkering

I de kvalitative gadeinterviews er både fodgængere og cyklister positive over for initiativer, der forbedrer forholdene for cyklister. Måske er respondenterne her mere positive, fordi de reelt kan se forbedringerne – modsat i et spørgeskema. Særligt fremhæves mere cykelparkering som både god og nødvendig. Ved flere interviews peges på konkrete stativer, som er fyldte, og det understreges, at der derfor sagtens kunne være brug for mere plads til cykelparkering.

Samtidig understreger flere – i gadeinterviewene – at cykelparkering ikke ligefrem er pænt. Cyklerne roder, der mangler æstetik omkring cykelparkering og -stativer, og samtidig fylder cyklisterne i sig selv meget i gadebilledet. Det er altså ikke så meget fremkommelighed og tilgængelighed, der fremhæves i forhold til cykelstativer, som det er deres æstetik.



Det ligner da noget værre rod. Cykler, der er væltet. Skæve stativer osv. Det kunne man virkelig godt gøre noget ved. De mange cykler får byrummet til at se rodet ud.

Svend, 75 år, gående i Ny Adelgade

Cyklerne er svære at navigere udenom. De kører bare midt på gaden, og så er det mig, der skal køre bagerst. Vi er ligesom nederst i hierarkiet.

Amin, 30 år, Vareleverandør ved Vandkunsten

Der mangler virkelig cykelparkering herinde, f.eks. nede ved min frisør var der helt fuldt. Så det er rigtig godt at se, at der er kommet mere, og at de har fjernet parkeringen. Jeg synes overordnede set, at de burde have bilerne helt ud af byen. Der kunne sagtens være mere cykelparkering også.

Karen, 65 år, fodgænger/cyklist ved Vandkunsten

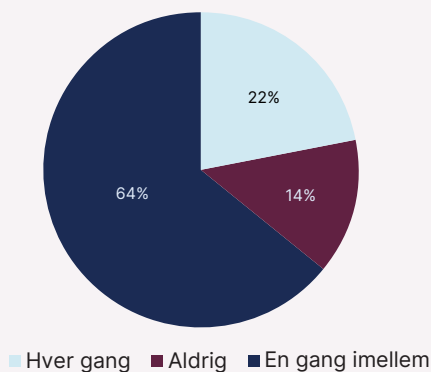
Nu står jeg her i gang med at parkere min cykel og kan ikke finde en plads i stativet, så der er jo tydeligvis ikke plads nok. Her mangler mere cykelparkering, men der mangler også parkeringspladser."

Esben, 48 år, cyklist i Vognmagergade

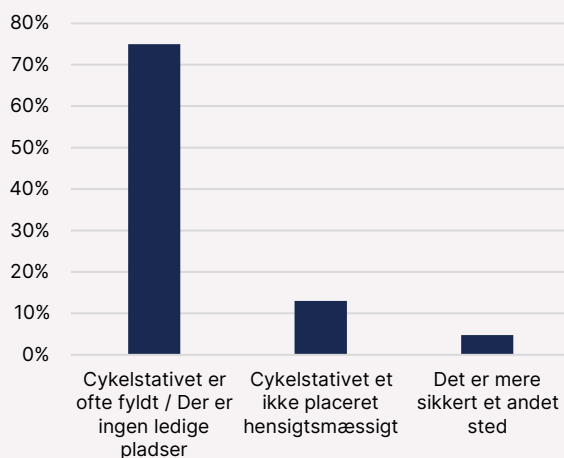
Her er simpelthen så mange parkerede cykler... Jeg savner, at der er noget opdeling og noget struktur i cykelparkeringen. Måske noget grønt indimellem eller noget andet pænt, så det ikke bare bliver en mur af cykler.

Anders, 33 år, gående i Vognmagergade

Figur 24. Hvor tit stiller du din cykel uden for et cykelstativ i Middelalderbyen?



Figur 25. Hvad er den vigtigste grund til, at du ikke parkerer din cykel i et cykelstativ i Middelalderbyen?



Figur 26. Cykelparkering på Højbro Plads



Figur 27. Cykelparkering på Vandkunsten



Figur 28. Cykelparkering på Nikolaj Plads



Figur 29. Cykelparkering 2017 vs 2025.

	2017	2025	Forskel
Udbud af cykel-parkering	5.423	6.464	+1.041 cykelstativer
Udnyttelse af cykelparkering	3.372	5.282	+1.910 parkering i cykelstativer
Belægningsgrad	62%	82%	+20 procentpt.
Cykler udenfor stativ	5.252	5.283	+31 cykler
Cykelparkering i alt	8.624	10.565	+1.941 cykel-parkeringer

OBS. En plet er ikke én registreret cykel – en plet er én registrering af, hvor der holder cykler parkeret. Hver plet dækker altså over x antal cykler. Den mørkeblå plet i det nordøstlige hjørne af Nikolaj Plads dækker f.eks. over 45 cykler. Samme nordøstlige hjørne ses også i før- og efterfotos i Bilag 2.



Bilister

Der evalueres på, om incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil er mindsket, samtidig med at beboere fortsat har mulighed for at parkere samt af- og pålæsse i parkeringshuse og på gaden. Og at borgere med handicap fortsat har mulighed for at parkere.

Desuden vurderes det, om cykel og gang – eventuelt i kombination med kollektiv transport – fungerer som et alternativ til bilen. Evalueringen omfatter også om beboerparkering i parkeringshuse fungerer, og i hvilken grad man som bruger kan orientere sig i forhold til, hvor man må parkere, og hvordan betaling foregår.



Bilister

Generelt er bilisterne utilfredse med trafikforholdene og ændringerne i Middelalderbyen. Disse svar er forventelige i en indsats, der fokuserer på at mindske incitamentet til at køre i bil til Middelalderbyen. Trafiktællingerne peger på, at motortrafikken er faldet, mens antallet af fodgængere og cyklister er steget, hvilket indikerer, at incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil er mindsket. Samtidig er antallet af parkerede biler faldet – dog er der stadig en tydelig overbelægning på den almindelige gadeparkering.

Der har været en markant stigning i antallet af parkeringsafgifter i 2025, efterfulgt af et fald og en stabilisering lidt over niveauet i 2024, hvilket peger på, at brugerne begynder at kunne orientere sig i P-forbudszone i forhold til, hvor man må parkere, og hvordan betaling foregår.

I forhold til beboerparkering i parkeringshuse er der generelt god kapacitet, men der er en lokal ubalance, idet nogle p-huse ofte er fyldte, mens andre står relativt tomme – det fungerer altså ikke optimalt. For borgere med handicap har besøgspladserne en rimelig spredning og kapacitet, men enkelte centrale pladser har høj belastning i forhold til af- og påæsning mangler der data, og der kan ikke evalueres herpå.

Kvalitativt er der blandt fodgængere og cyklister i gadeinterviewene en oplevelse af, at Middelalderbyen er blevet mere stille og at der er færre biler.

Bilister er utilfredse med transport til Middelalderbyen

Generelt set er bilisterne utilfredse med transport til Middelalderbyen – mere utilfredse end cyklister og fodgængere (Figur 33).

I spørgeskemaundersøgelsen svarer bilister på spørgsmålene: Hvor tilfreds er du med

- 1) din transport til Middelalderbyen,
- 2) gå rundt i Middelalderbyen og
- 3) din transport rundt i København.

Her svarer bilisterne, at de er tilfredse med at gå rundt i Middelalderbyen – på en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger svarene omkring 5. På spørgsmålet om transport til Middelalderbyen svarer bilisterne i 2024 gennemsnitligt 4,2 – mens de i 2025 svarer 2,6 (Figur 33).

Samtidig er bilisterne negative over for ændringerne i Middelalderbyen; endnu mere efter end før, og bilister synes i meget høj grad, at forhold for bilkørsel og bilparkering er forværret (Figur 34).

I gadeinterviews fremhæver flere fodgængere og cyklister, at de oplever, at det er nemmest at lade bilen stå, når man skal ind til Middelalderbyen. Særligt besøgende udefra fremhæver, at de primært bruger

kollektiv transport, når de skal til Indre København – også selvom de tidligere har brugt bil. Der mangler dog mere data på, hvordan andre transportmidler fungerer som alternativ til bilen og f.eks. hvordan tidligere billister transporterer sig til Middelalderbyen i dag.

Der er mere stille – en oplevelse af færre biler i Middelalderbyen

De kvalitative gadeinterviews er udført på to hverdage fra tidlig morgen til sen eftermiddag. Fordelen ved at stå ude i byen er, at folk lettere kan forholde sig til deres sanselige indtryk. Her siger flere, at de har en oplevelse af, at der er færre biler og mere stille i Middelalderbyen end tidligere. I de minutter, interviewene gennemføres, er der flere, der pointerer, at der faktisk er kørt meget få biler forbi. Flere fremhæver, at en bilfri bymidte er at foretrække, mens andre irriteres over, at bilen ikke prioriteres højere.

”

Jeg kører aldrig herind, det er nemmere med tog eller cykel... Hvis vi en sjælden gang skal noget, hvor vi skal bruge bilen, f.eks. i teatret. Så tjekker vi altid hjemmefra, hvor der er et parkeringshus, fordi vi hader at køre rundt og lede. Og så parkerer vi altid, hvor vi har planlagt.

Helle, 58 år, gående ved Vandkunsten

”

Jeg har arbejdsplads i Roskilde, og bruger bil arbejdsmæssigt i hele Region Sjælland, og når jeg skal til møder på Fyn og i Jylland. Så jeg har brug for en bil.

Fritekstbesvarelse, spørgeskema

”

Der er faktisk ikke så mange biler, som der plejede at være. Jeg har cyklet herinde i mange år, også dengang jeg arbejdede. Jeg synes, det er fint at cykle herinde. Men bilerne kunne da godt komme helt ud af byen.

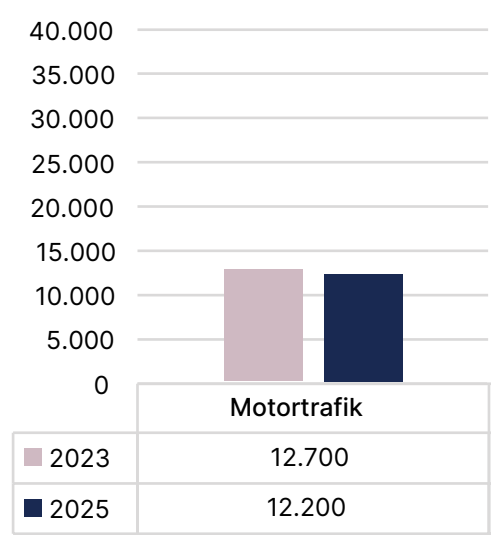
Lone, 65 år, gående/cyklist ved Vandkunsten

”

Jeg drømmer jo om, at denne her gade bliver lukket for biler, og der bare er plads til at være udenfor.

Mathias, 30 år, gående og erhvervsdrivende ved Nydelgade

Figur 30. Motortrafik (manuelle tællinger, ÅDT)



Figur 31. Motortrafik, lokale forskelle (manuelle tællinger, ÅDT)

Motortrafik	2023	2025	Udvikling
Højbro	2.100	2.100	0%
Landemærket 26	2.900	2.700	-7%
Løngangstræde 37	700	1.000	43%
Ny Kongensgade 15	1.000	1.100	10%
Nørregade 40	3.400	2.900	-15%
Christian IX's Gade 7	2.600	2.400	-8%

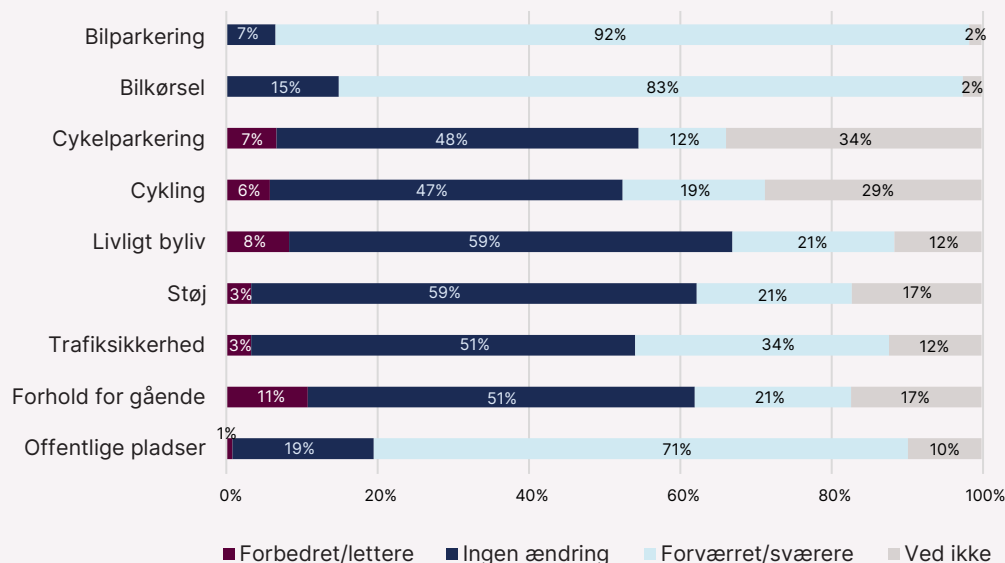
//

Jeg ville aldrig tage bilen herind.
Det er for dyrt og for kompliceret. Og jeg
kommer fra Glostrup af. Så jeg tager toget
herind og går resten af vejen.

Sofie, 40 år, gående ved Vognmagergade

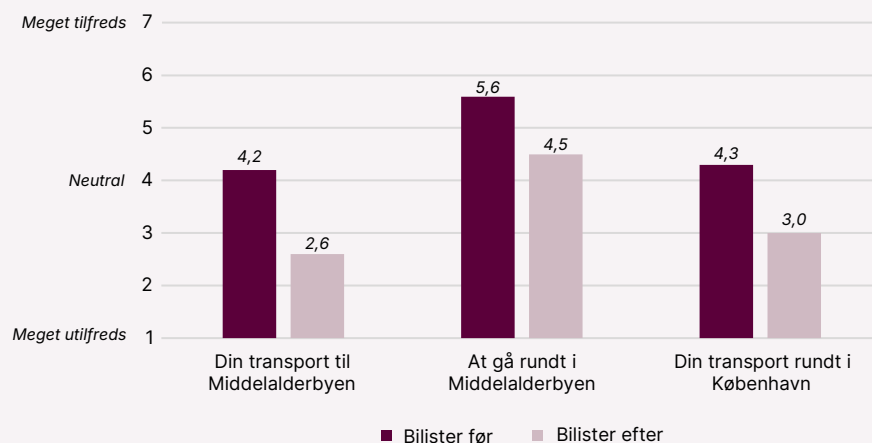


Figur 32. Privat bil: Har du siden juni 2024 oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til...?

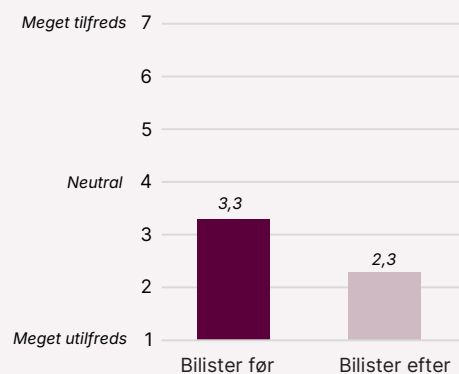


Figur 33. Privat bil: Hvor tilfreds er du med...?

Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



Figur 34. Privat bil: I Middelalderbyen ønsker Københavns Kommune at skabe mere plads til gående og cyklende, til at sidde på en bænk, til lokalt byliv og til mere grønt mellem de gamle bygninger. Dette kræver, at biler optager mindre plads på gadeplan i Middelalderbyen. Derfor blev antallet af parkeringspladser på gaden reduceret i 2024, hvilket til gengæld gav flere cykelstativer og på længere sigt et bedre byrum for gående og cyklende. Hvad tænker du om det?



Parkering

Der er i og omkring Middelalderbyen flere typer af parkering - her er definitionerne:

- **Almindelig parkeringsplads (gadeparkering):** Alle køretøjer kan parkere på pladserne.
- **Beboerparkering i P-huse:** Forbeholdt beboere. Der skal bookes en plads gennem en app for at kunne parkere.
- **Besøgspladser:** Reserveret parkeringsplads til køretøjer med handicapkort. Reserveringen gælder som udgangspunkt hele døgnet. Enkelte pladser kan have en tidsmæssig reservering. Uden for dette tidsrum må pladserne benyttes af alle.
- **Handicapplads:** Reserveret parkeringsplads med en nummertavle til et specifikt køretøj. Reserveringen gælder som udgangspunkt hele døgnet. Enkelte pladser kan have en tidsmæssig reservering. Uden for dette tidsrum må pladserne benyttes af alle.
- **Erhvervspladser:** Reserveret parkeringsplads til erhvervskøretøjer med gule nummerplader. Køretøjer på hvide nummerplader eller papegøjeplader må ikke benytte pladserne, selvom køretøjet også anvendes til erhverv. Reserveringen gælder som udgangspunkt kun i tidsrummet 7-17 på hverdage. Uden for dette tidsrum må pladserne benyttes af alle.
- **Delebilplads:** Reserveret til delebiler med fast stamplads.
- **Taxiplads:** Reserveret til taxaer.
- **Ambassadeplads:** Reserveret til køretøjer tilknyttet den pågældende ambassade.

Almindelig gadeparkering – belægningsgraden er høj

To tredjedele af den almindelige gadeparkering er omlagt i 2025. Grundet regulering varierer antallet af almene parkeringspladser dog over døgnet. Belægningsgraden er opgjort klokken 12, hvor der er størst efterspørgsel. Antallet af parkerende er på samme tid faldet, dog ikke tilsvarende kapaciteten. Belægningsgraden kl. 12 er derfor steget fra 104 % til 124 %. Når belægningsgraden er over 100 %, betyder det, at der foretages flere parkeringer, end der er afmærkede P-båse. Dette er særligt forekommende i tællezone to og tre (se Figur 38 og 39).

Incitamentet til at køre ind til Middelalderbyen må være faldet, idet der er færre parkerende; der er dog stadig en høj belægningsgrad.

Vi har sommerhus og vi vil ikke være i stand til at kunne bruge det uden egen bil.

Fritekstbesvarelse, spørgeskema

Jeg har brug for en bil, fordi den offentlige transport er lavfrekvent, langsom, dårligt dækkende og relativt upålidelig.

Fritekstbesvarelse, spørgeskema

Beboerparkering i P-huse – overordnet set er der god plads

Københavns Kommune har i og omkring Middelalderbyen lejet parkering i flere P-huse. Der er samlet lidt under 1.300 P-pladser til beboere med parkeringslicens til Indre By.

Der er stor forskel på brugen af den lejede beboerparkering i parkeringshusene. F.eks. var den maksimale belægning i P-hus ved ARCA 24 % i september (på lejet beboerparkering). Også BLOX havde lav benyttelse. Dette er interessant, da de er eneste to P-huse mod sydvest. Andre P-huse er meget benyttede. Flere P-huse har gennemsnitlig belægning på over 95 %.

Der er overordnet set restkapacitet – altså god plads – det handler om at omfordele og at informere om ledigheden i f.eks. BLOX, ARCA og Vognmagergade (Figur 35 og 36).

Weekend-biler

Hvis vi f.eks. ser på beboerparkeringen ved Israels Plads, bliver det tydeligt, at en del biler i Københavns Indre By fungerer som weekend-biler. Det vil sige, at de primært står stille i hverdagene og bruges i weekender.

Næsten halvdelen af Københavns Kommunes lejede parkeringskapacitet (til beboere i Indre By) er i P-huset Israels Plads, som er i den umiddelbare nærhed til Middelalderbyen. Her er 630 beboerpladser ud af næsten 1.300 pladser. Belægningsgraden viser, at der generelt er høj belægning. I hverdagene er der fuldt belagt om natten (markeret med rødt) og omkring 87 % belagt ved laveste perioder (Figur 37).

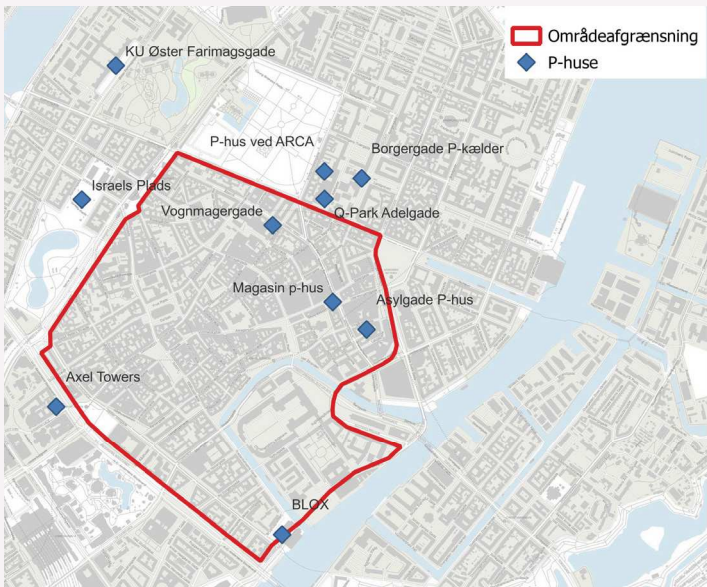
I weekenderne derimod er belægningsgraden lavere mellem lørdag formiddag og søndag aften. Her når belægningsgraden ned omkring 75 % ved laveste periode. Belægningsgraderne antyder, at nogle beboere i området ikke benytter bil i hverdagene, men i højere grad benytter bilen i weekenden.

Det er vigtigt at kunne parkere, hvor man bor

I de kvalitative interviews er der flere, der fremhæver vigtigheden i at kunne parkere dér, hvor man bor. Selv de fodgængere og cyklister, der udtrykker, at det er vigtigt med gode forhold for netop gående og cyklister i Middelalderbyen – og argumenterer for færre biler i bymidten – understreger også, at det er rart at kunne have en bil i nærheden af sit hjem. Der er i interviewene generel forståelse for beboeres behov for bil.

Der opleves en tydelig forskel på, om man skal parkere, fordi man skal på arbejde, til et møde eller i teatret – her kan de fleste se det nemme i at tage tog, metro, cykel og at gå. Eller om man bor i nærheden og har behov for at parkere ved sit hjem – dette mener flere er vigtigt.

Figur 35. Beboerparkering i P-huse



Figur 36. Beboerparkering i P-huse: Belægning.

Navn	Antal pladser	Gennemsnitsbelægning i %	Max belægning i perioden i %	Antal bookinger pr. dag
Vognmagergade P-hus	220	53%	59%	388
KU Øster Farimagsgade	22	98%	100%	120
Axel Towers	30	26%	37%	43
Magasin P-hus	20	98%	100%	104
BLOX	150	24%	29%	159
Q-park Adelgade	20	98%	100%	93
Asylgade P-hus	20	99%	100%	105
Borgergade P-kælder	60	42%	53%	114
P-hus ved ARCA	100	17%	24%	97
Israels Plads*	630	97%	100%	-

Data fra september 2025; * Er fra september-november 2024.

Figur 37: Beboerparkering i P-huse: Israels plads belægning.

Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lørdag	Søndag
0	100	100	100	100	100	95	84
1	100	100	100	100	100	95	84
2	100	100	100	100	100	95	84
3	100	100	100	100	100	95	84
4	100	100	100	100	100	95	84
5	100	100	100	100	100	94	84
6	100	100	99	100	100	94	84
7	99	98	98	100	100	94	84
8	95	95	95	93	99	93	84
9	89	89	92	91	95	91	83
10	87	88	90	90	92	88	80
11	87	88	89	89	91	83	78
12	88	89	90	88	89	81	76
13	91	91	91	89	89	78	76
14	93	92	93	91	89	76	77
15	95	95	98	94	89	75	80
16	100	100	100	96	91	76	83
17	100	100	100	100	92	78	91
18	100	100	100	100	92	78	96
19	100	100	100	100	92	80	99
20	100	100	100	100	92	82	100
21	100	100	100	100	93	82	100
22	100	100	100	100	94	83	100
23	100	100	100	100	95	84	100

En stigning og en stabilisering af parkeringsafgifter

Der ses en tydelig og markant stigning i antallet af afgifter efter indførelse af parkeringsforbudszone i Middelalderbyen. Over sommeren 2025 gennemførtes en kommunikationskampagne, der skulle oplyse om de nye parkeringsregler. Dette falder sammen med, at afgiftsniveauet efter sommerferien begynder at stabilisere sig – dog ligger det stadig lidt højere end tidligere. Stabiliseringen tyder på, at brugerne begynder at kunne orientere sig i parkeringsforbudszone i forhold til, hvor man må parkere, og hvordan betaling foregår.

Hvis man ser på typen af afgifter, er "Parkering i forbudszone" den primære grund til stigningen. Samtidig er der sket et fald i forseelserne for "Skiltet standsningsforbud", "Parkering for tæt på vejkryds" og "Manglende betaling".

I uge 22 i 2025 blev der lavet en stikprøve af parkeringsafgifter udstedt på tre gader i Middelalderbyens forbudszone: Dyrkøb, Knabrostræde og Kattesundet – de tre gader, der i uge 22 havde flest pålagte parkeringsafgifter. Stikprøven omfattede i alt 328 parkeringsafgifter. Resultatet viste, at kun 18,6 % af parkeringsafgifterne i de tre gader var udstedt til køretøjer med registreret bruger i Københavns Kommune.

De mange nylige parkeringsafgifter kan generelt påvirke folks oplevelse af transport og tiltag i Middelalderbyen negativt – hvilket kan afspejles i spørgeskemaundersøgelsen. Når niveauet af afgifter stabiliseres, og beboere samt besøgende har fået bedre kendskab til de nye regler, kan oplevelsen forbedres. Derfor er det oplagt at evaluere tiltagene igen, når forandringerne har sat sig.

Besøgspladser for borgere med handicap

Der har været installeret sensorer på 63 besøgspladser, som registrerer brug af pladserne. Dataen vedr. belægning på besøgspladser omfatter 63 pladser. Det skyldes, at alle pladser under installationsfasen ikke kunne udstyres med sensorer grundet igangværende vejarbejde. Data herfra viser, at der er stor forskel i brugen af pladserne. Overordnet er der ledige pladser i Middelalderbyen – nogle af dem ligger dog ikke nødvendigvis de helt rigtige steder. Pladserne kan opdeles i tre grupper:

- TYPE 1 RØD - Høj belægning (gennemsnitlig belægning på 71 %): udgør ca. 20 % af pladserne
- TYPE 2 HVID - Lav belægning om natten, højere om dagen (gennemsnitlig belægning på 40%): udgør ca. 60 % af pladserne.
- TYPE 3 BLÅ - Lav belægning (gennemsnitlig belægning på 13%): udgør ca. 20 % af pladserne.

Geografisk er der fin spredning i brug af besøgspladserne (Figur 38). Der er ikke ét område, hvor alle de mest benyttede pladser er lokaliseret. Der er dog høj belægning på de få pladser, der er centralt placeret i Middelalderbyen (markeret med rød cirkel). Der mangler data på, hvordan besøgende med handicap selv oplever parkering og transport i Middelalderbyen.

“

Jeg er splittet omkring hvad jeg synes om, at der er fjernet parkeringspladser her. Nu bor jeg jo selv på Østerbro og der mangler vi virkelig parkeringspladser til os beboere – men lige nu er jeg jo gående, og jeg synes også, det er dejligt, at der er plads til at være gående og cyklist.

Anja, 55 år, gående ved Rådhusstræde

“

Jeg synes faktisk ikke det er en god løsning at fjerne bilparkering, når man ikke kommer med et alternativ til bilisterne. Altså det er jo ikke alle, der kan både bo og arbejde inde i byen. Jeg synes, at man skal prioritere pladsen – ligesom man gør på Frederiksberg, hvor jeg bor. Der har man altså både plads til cyklerne og til bilerne.

Nina, 38 år, cyklist i Vognmagergade

“

Jeg har brug for bil, fordi jeg er er gangbesværet og har handicapskilt.

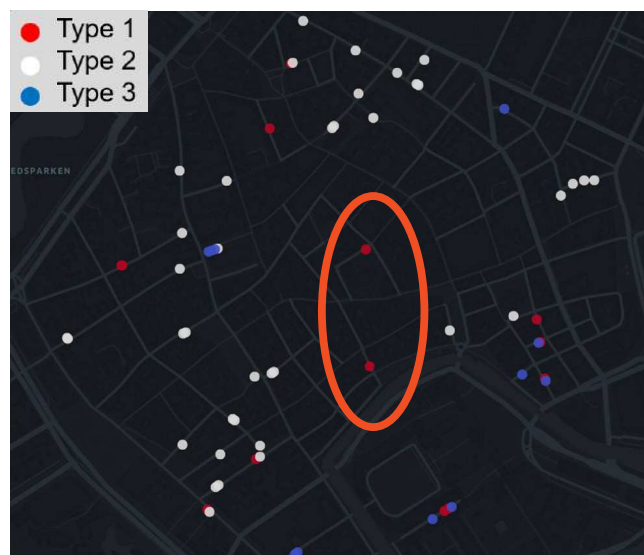
Fritekstbesvarelse, spørgeskema

“

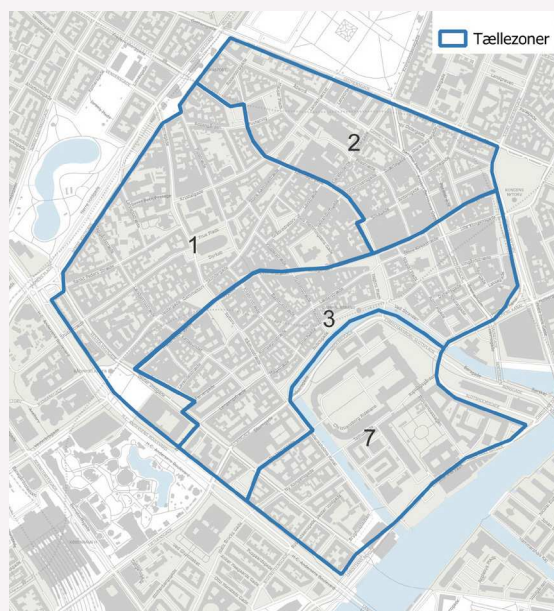
Hvis jeg boede her, ville jeg synes, det var pisse irriterende, at de har fjernet parkering. Men nu bor jeg her jo ikke, så det er fint nok. Det er mere derhjemme på Amager, der er jo heller ikke plads til biler. Og det vigtige er jo at kunne have plads til sin bil, der hvor man bor.

Luna, 35 år, lad-cyklist i Ny Adelgade

Figur 38. Kort over Middelalderbyen - besøgspladser for borgere med handicap. Belægning i tre kategorier (ikke COWIs illustrationer)



Figur 39. Gadeparkering

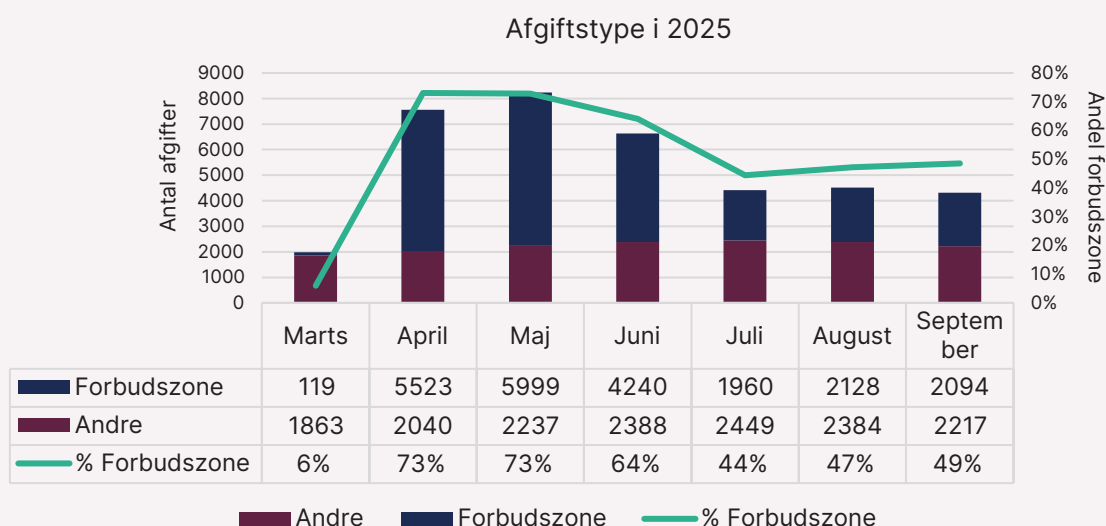


Figur 40. Belægningsgrad kl. 12, opgivet i % - almindelig gadeparkering.

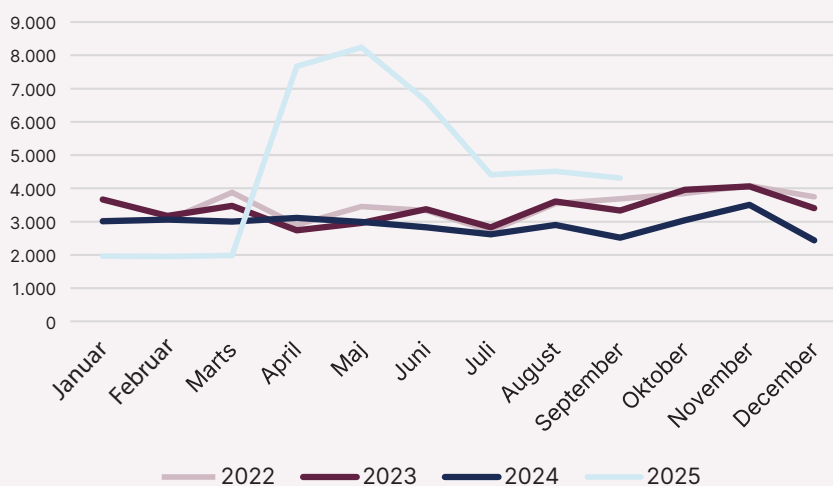
*Belægningsgraden er i område 3 på 171 % i 2025. Parkeringen ved Dantes Plads (normalt 45 pladser) er dog ikke talt med i 2025 grundet vejarbejde. Dette kan have påvirket den høje belægning.

Gadeparkering	2023	2025
Område 1	105%	119%
Område 2	112%	149%
Område 3*	99%	171%
Område 7	98%	101%
I alt	104%	129%

Figur 41. Parkeringsafgifter - typer

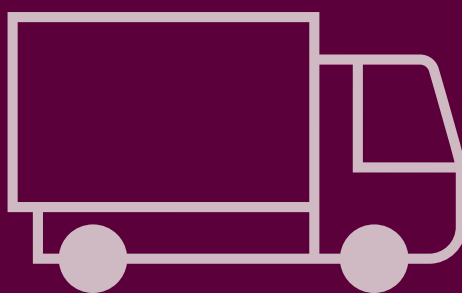


Figur 42. En stigning og en stabilisering af parkeringsafgifter



Erhvervs- bilister

Der evalueres på, om erhvervsbilister har mulighed for at parkere og af- og pålæsse på gaden, herunder om erhvervsbilister oplever, at det er muligt at standse og læsse varer af/på og om det er muligt at orientere sig ift., hvor man må parkere, og hvordan betaling fungerer.



Erhvervsbilister

En kombination af kvalitative gadeinterviews (med alle typer erhvervsbilister) og besvarelser på spørgeskemaet (fra erhvervsbilister på guleplader) peger på, at det generelt opleves som svært at køre og parkere i forbindelse med erhvervskørsel i Middelalderbyen. Der er dog også eksempler på erhvervsdrivende, der har tillagt sig forskellige strategier, og derved har håndteret de nye trafikale forhold i Middelalderbyen. Parkeringsdata viser, at erhvervspladserne ikke altid er fuldt belagte.

Samtidig peger gadeinterviews og observationer på, at der mangler viden om erhvervsparkering, specielt af-/pålæsning. I denne evaluering er der få besvarelser på spørgeskemaet fra erhvervsbilister, og derfor kun nok til at give en indikation af erhvervsbilisternes holdning.

Den tunge trafik og varebiltrafikken er på samme niveau

Motortrafik udgør i 2025 14 % af den samlede trafik. Heraf var 29 % varebiler eller tung trafik - primært varebiler. I 2023 var det 28 %, hvilket er en lille stigning. Alt imens indikerer tællingerne, at den samlede motortrafik i Middelalderbyen er faldet, i samme periode som den tunge trafik og varebiltrafikken er stagneret. Erhvervskørslen er altså bibeholdt, selvom der er lavet ændringer i Middelalderbyen.

Erhvervsparkering

Der har været installeret sensorer på 65 erhvervspladser, som registrerer brug af pladserne. Dataen vedr. belægning på erhvervspladser omfatter 65 pladser, da der endnu ikke var opsat sensorer på de resterende pladser. P-båsene er fordelt på 13 lokaliteter med forskellige antal P-pladser - f.eks. fra en enkelt i Ny Adelgade til 11 pladser i Kirsten Bernikows gade. Kun to lokaliteter var 100 % fuldt

belagte ved middagstid, dog har disse lokaliteter kun én plads. På de resterende lokaliteter var der restkapacitet.

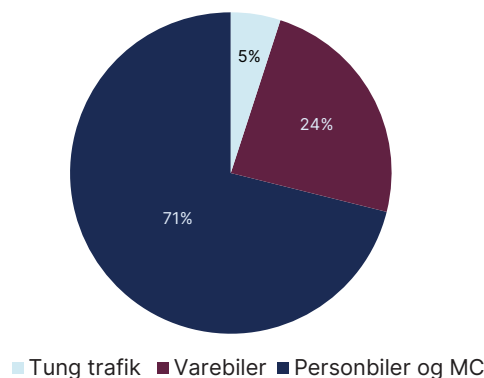
Utilfredse med at køre i Middelalderbyen

Størstedelen af respondenterne i spørgeskemaet kører med erhvervskøretøj på gule plader 2-7 dage om ugen til og i Middelalderbyen. Blandt disse erhvervsbilister er der generel utilfredshed med at køre i og til Middelalderbyen samt i København generelt. Markant mere i efter-spørgeskemaet.

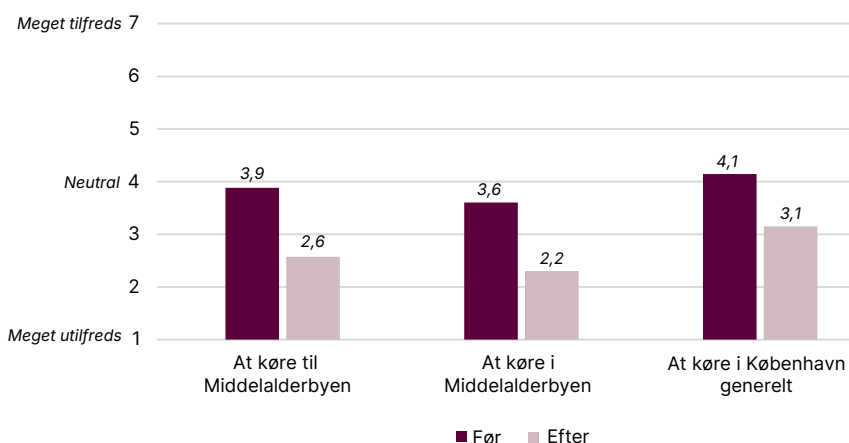
På en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds - ligger svarene omkring 3-4 i 2024 - mens de i 2025 svarer omkring 2-3. Erhvervsbilisterne svarer samtidig, at de er negative over for ændringerne i Middelalderbyen.

I de kvalitative interviews giver erhvervsdrivende og -kørende også udtryk for frustrationer. Næsten alle understreger, at det er svært at levere varer og ydelser i Middelalderbyen - men flere har lagt mærke til ny parkering og mulighed for standsning.

Figur 43. Fordeling af motortrafik ved trafiktællinger (% 2025)



Figur 44. Erhvervsbilister: Hvor tilfreds er du med følgende...?



//

Skiltning er for dårlig, hvis man ikke kender forholdene - det gør jeg selv, men mange udefra gør ikke.

Fritekstbesvarelse, spørgeskema

//

Standsnings er ikke noget problem, men der er overhovedet ikke nok gulpladeparkeringer i KBH.

Fritekstbesvarelse, spørgeskema

Af- og pålæsning

I spørgeskemaet svarer over halvdelen, at de er opmærksomme på, at der er kommet flere steder, hvor der må af- og pålæsses. Samtidig svarer 94 %, at de kender reglerne for af- og pålæsning.

Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der kun er 34 svar på dette spørgsmål fra efter-spørgeskemaet, mens de resterende 16 ikke svarede på spørgsmålet.

For at få mere data på erhvervskørsel er der gennemført kvalitative interviews med erhvervsdrivende og -kørende i Middelalderbyen. Blandt dem virkede det til, at der var langt større usikkerhed og mangel på viden omkring reglerne for erhvervsparkering og af-/pålæsning, og vi observerede flere få afgifter i forbindelse hermed.

Flere af dem, vi talte med i forbindelse med varelevering, talte ikke dansk – og derfor besværliggøres viden og kommunikation om P-regler yderligere.

Flere har lært at håndtere parkeringen

I gadeinterviewene er alle enige i, at det er både svært at køre og at parkere for erhverv i Middelalderbyen. Flere understreger dog, at det ikke er så overraskende, når de nu kører i landets hovedstad – og i det inderste af København.

Derfor har flere affundet sig med situationen og har tillagt sig forskellige rutiner for at håndtere trafikken og parkeringen. F.eks. at møde tidligere, at have en trolley med til at transportere sine ting (og dermed kunne parkere længere væk), at få leveret så mange varer som muligt på ladcykel, altid at køre to personer, så den ene kan stå af med værktøjet, mens den anden finder parkering osv.

På den måde giver flere udtryk for, at hvis man arbejder længe nok i Indre By, så lærer man at begå sig som erhvervsbilist – selvom det er svært.

//

Når jeg skal herind for at arbejde, så er det umuligt at holde varevognen et sted. Man kan sige, at generelt er det ad helvede til at parkere herinde.

Håndværker, Rådhusstræde

//

Det er fucking umuligt at være erhvervsdrivende herinde. Vejene er jo beregnet til biler, og der er jo plads til dem – men nu fylder de dem op med blomsterkummer og pis og lort.

Erhvervsdrivende, Rådhusstræde

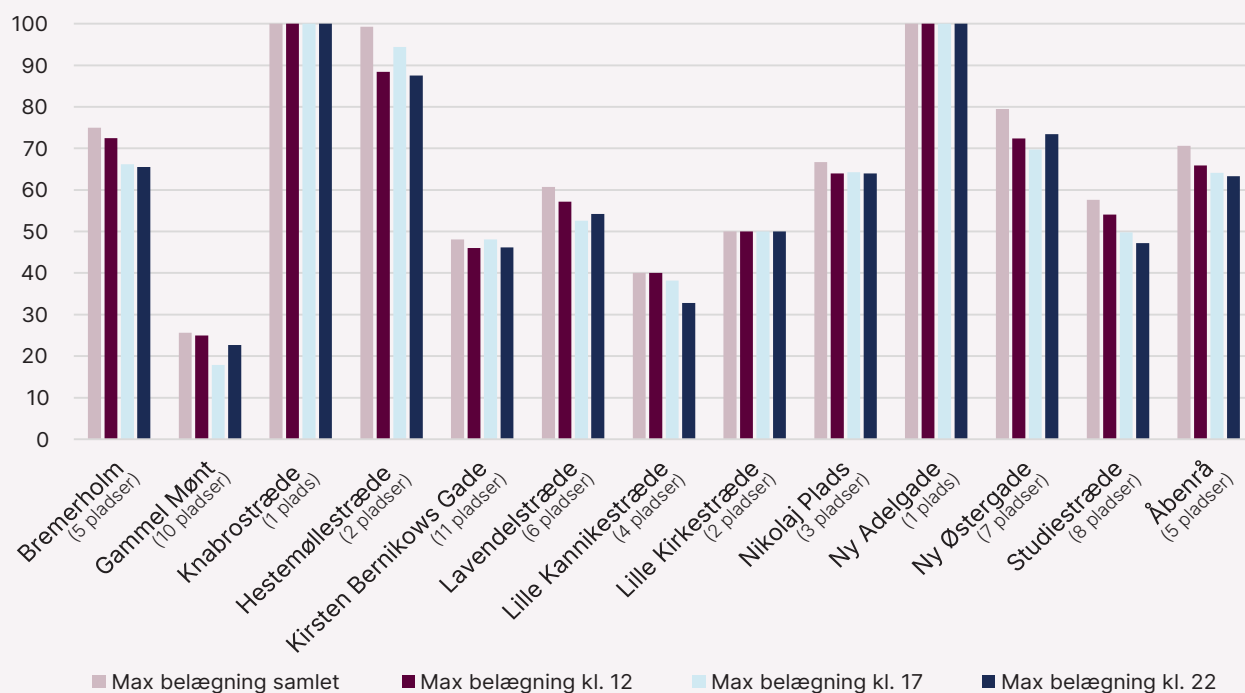
//

Der er kommet nye regler! Nu må man på og aflæse de fleste steder – så længe der er aktivitet ved bilen, og den står stille i max 4 minutter... hvis det bare var 8-10 minutter var der sandsynlighed for, jeg kunne nå det.

Chauffør og levering af pakker, Vandkunsten

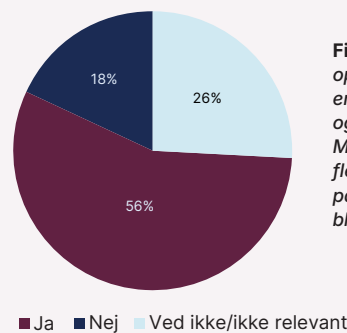
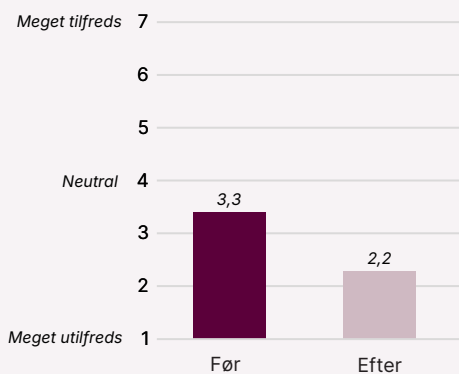


Figur 45. Erhvervsparkering belægningsgrader

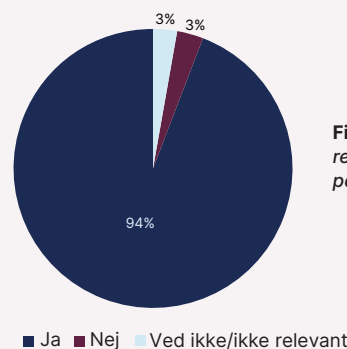


Figur 46. Erhvervsbiler:

Middelalderbyen ønsker Københavns Kommune at skabe mere plads til gående og cyklende, til at sidde på en bænk, til lokalt byliv og til mere grønt mellem de gamle bygninger. Dette kræver, at biler optager mindre plads på gadeplan i Middelalderbyen. Derfor blev antallet af parkeringspladser på gaden reduceret i 2024, hvilket til gengæld gav flere cykelstativer og på længere sigt et bedre byrum for gående og cyklende. Hvad tænker du om det?



Figur 47. Er du opmærksom på, at det er tilladt at standse og af- og pålæsse i Middelalderbyen langt flere steder end før parkeringspladserne blev omlagt?



Figur 48. Kender du reglerne for af- og pålæsning?

Bilag

Bilag 1

Samarbejde med Københavns Universitet om dataindsamlingen

Dele af den data, som indgår i denne evaluering, er indsamlet som led i et større trafikstudie udført i et samarbejde mellem Københavns Kommune og Københavns Universitet. Studiet er en del af EU-forskningsprojektet ved navn ELABORATOR.

ELABORATOR er et eksplorativt projekt, som søger at finde nye måder at indhente viden om trafikken i europæiske byer, både hvad angår datakilder og databehandlingsmetoder.

Formålet er at se på samspillet mellem trafikformer med specifikt fokus på cyklister og fodgængergrupper. I den del af projektet, som omhandler København, undersøges derfor både trafikale ændringer i en større del af København og ned på krydsniveau i Middelalderbyen, hvor genstandsfeltet er hændelser/konflikter mellem trafikanter.

Formålet med fx at udføre de to typer trafiktællinger, som indgår i evalueringen (Telraam og OpenTrafficCam), har på den baggrund bl.a. været at opfylde ELABORATORS formål om at teste nye typer af tælleudstyr. Derudover har det været et mål at få så mange forskellige trafikdata fra Middelalderbyen før og efter som muligt ud fra, hvad der økonomisk, tidsmæssigt og ressourcemæssigt har kunnet lade sig gøre.

Læs mere om ELABORATOR her: <https://www.elaborator-project.eu>

Brug af data fra ELABORATOR i evalueringen

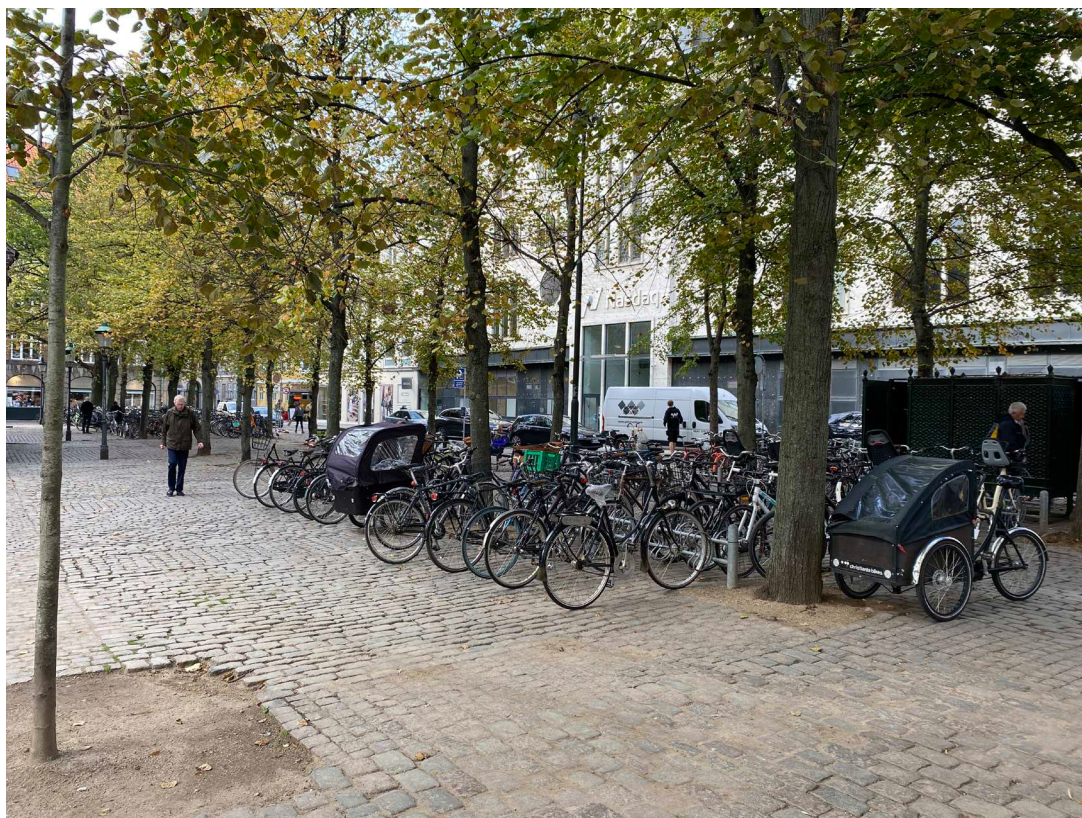
I regi af ELABORATOR er der på den baggrund indsamlet en række forskellige data, hvoraf kun en mindre del indgår i denne evaluering. Det er Teknik- og Miljøforvaltningen, der har besluttet, hvilke typer data der skulle deles med COWI ud fra en afvejning af evalueringens formål, tidsplan og økonomiske ramme. Følgende data fra ELABORATOR har været til rådighed for COWI i evalueringen:

- Spørgeskemaundersøgelserne til borgerpanelet, privatbilister og erhvervsbilister
- Trafiktællinger med Telraam-data på fire lokationer - Studiestræde, Vestergade, Rosenborggade, Vognmagergade
- Trafiktællinger med OpenTrafficCam på Stormbroen, Højbro, Gammel Torv/Nørregade, Nørregade/Nørreport, Vandkunsten/Rådhusstræde

Det er COWI i samarbejde med Københavns Kommune, der har udvalgt og truffet beslutning om, hvordan de data, som blev stillet til rådighed, skulle analyseres.

Bilag 2

Før- og efterfotos fra Nikolaj Plads, hvor cykelparkering er flyttet fra den historiske plads. Her ses hvorledes cykler før står i stativer, mens de efter står på pladsen alligevel, blot uden for stativ.





COWI

