



Notat

Orientering om resultater af evaluering og høring om omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen samt berosættelse af Nørre Kvarter

Resumé

Klima- Miljø- og Teknikudvalget orienteres om resultaterne af høringsprocessen for evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen samt forvaltningens bemærkninger. Store dele af bemærkningerne er håndteret ifm. den nyligt indgåede politiske aftale om byliv, parkering og sikre skoleveje (2. juni 2026) (A, B, C, F, I, O, V, Ø og Å). Cykelparkering er dog kun i begrænset omfang en del af aftalen, hvorfor notatet har særligt fokus på udfordringer og handlemuligheder på dette område. I aftalen indgik også, at den resterende del af projektet om omlægning af cykel- og bilparkering i Nørre Kvarter berosættes i tre år.

Sagsfremstilling

Med Budget 2023 (BR 6. oktober 2023) (B, C, D, I, O, V, Ø og Å) blev der afsat 16,3 mio. kr. til at anlægge det første initiativ fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen (BR 2. februar 2023). Initiativet omfatter bl.a. at omlægge 600 bilparkeringspladser i Middelalderbyen, hvoraf de første 525 pladser er omlagt i 2024-2025. Det indgik i beslutningen, at initiativet skal evalueres med henblik på at kvalificere omlægningen i 2026 af de resterende ca. 75 parkeringspladser i Nørre Kvarter, og at Byrums- og Trafikplanen skal indføres løbende jf. Bilag 1 og 6.

Omlægningen er gennemført i henhold til de besluttede principper (TMU 26. februar 2024) samt Byrums- og Trafikplanens mål om, at initiativet skal frigive plads til bl.a. fodgængere og ni byrumsprojekter (flagskibsprojekter), fortovsudvidelser mv. på centrale gader og pladser.

Evalueringen af initiativet blev afsluttet i februar 2026, hvor Klima- Miljø- og Teknikudvalget fik evalueringsrapporten til orientering (KTU- portalen 16. februar 2026). Høringsperioden om evalueringen blev afsluttet i marts 2026, jf. bilag 5. Siden er der i Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje truffet flere beslutninger om Middelalderbyen, bl.a. vedr. erhvervs- og handicapparkering,

17-08-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 4968

Dokumentnummer i F2
246491

Sagsnummer i eDoc
2026-0084942

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

midlertidigt byrumsinventar, erstatning af straksbænke samt hensigter om finansiering af flagskibsprojekter og om yderligere evaluering i Middelalderbyen (2. juni 2026) (A, B, C, F, I, O, V, Ø og Å). Herunder blev det også besluttet at sætte omlægningen af cykel- og bilparkering i Nørre Kvarter i bero i tre år, jf. Videre Proces.

Opsummering på evaluering og høring

Evalueringen viser, at de nye tiltag kræver tilvænning, og at konklusionerne derfor er indledende udsagn om effekten. Der ses bl.a. en begyndende omfordeling i trafikken, hvor motortrafikken fylder mindre, mens fodgængere fylder mere. De nye cykelstativer udnyttes i høj grad, men ud af ca. 10.000 parkerede cykler, holder ca. halvdelen uden for de ca. 6500 stativpladser i Middelalderbyen. Fodgængere og cyklister har ikke oplevet nævneværdige ændringer, mens privat- og erhvervsbilister er utilfredse og oplever det svært at parkere og af- og pålæsse, jf. bilag 2.

Evalueringen blev præsenteret for og var i høring hos Indre By Lokaludvalg og Følgegruppen for Byrums- og Trafikplanen samt foreningen JaTak til Parkering mellem den 16. februar og 25. marts 2026. Forvaltningen modtog 14 høringssvar, jf. bilag 3 og 4. Udvalgte input fra høringssvarene beskrives her, mens alle input og forvaltningens bemærkninger hertil fremgår af bilag 5.

Samlet udtrykker høringssvarene bl.a. stor utilfredshed med, at omlægningen af bilparkering er gennemført, uden at arealerne er omdannet til de byrum, som er tiltænkt i Byrums- og Trafikplanen, og at ændringerne har væsentlige konsekvenser for erhverv og beboere. Høringen peger desuden på udfordringer med bl.a. forholdene for erhvervsbilister og borgere med handicap samt med uhensigtsmæssigt parkerede cykler.

Der fremsættes en lang række ønsker til tiltag vedr. byrum, cykelparkering, bilparkering samt yderligere analyser. Herudover kritiserer flere parter evalueringens datagrundlag, metode og konklusioner.

Forvaltningens bemærkninger til høringen og særligt cykelparkering

Forvaltningen har afgivet bemærkninger til høringssvarene om evalueringen i henhold til følgende temaer, jf. bilag 5

1. Datagrundlag og metode
2. Implementering af Byrums- og Trafikplanen
3. Trafikudviklingen i Middelalderbyen
4. Fodgængerforhold og cykelparkering
5. Konsekvenser for erhvervslivet
6. Erhvervsparkering og af- og pålæsning
7. Handicapparkering
8. Øvrige parkeringsforhold og konsekvenser

9. Midlertidige byrum, herunder 'straksbænke'

I bemærkningerne fremgår, hvordan beslutningerne i Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje adresserer flere af høringssvarenes ønsker til fx erhvervsparkering, besøgshandicappladser samt håndtering af de såkaldte straksbænke, som er opstillet for at hindre ulovlig parkering.

Da cykelparkering kun i begrænset omfang er en del af beslutningerne i aftalen, fremhæves dette tema særskilt her:

Forvaltningen bemærker til ønskerne til cykelparkering, at det er muligt at etablere mere cykelparkering, jf. politisk handlerum. Det forventes dog ikke muligt at etablere cykelparkering nok i gadeplan til at modsvare behovet.

Med budget 2024 blev der afsat midler til at afdække muligheden for at øge cykelparkeringskapaciteten i Middelalderbyen ved at åbne private bilparkeringsanlæg for cykelparkering. Forvaltningen har modtaget positive interessetilkendegivelse fra to P-huse; Magasin (P-hus Bremerholmen) og Egmont (P-hus Vognmagergade). Det er forvaltningens vurdering, at udnyttelse af parkeringshuse vil kræve ombygning af adgangsforhold, hvis der skal opnås et attraktivt alternativ til cykelparkering på gaden. Såfremt der skal arbejdes videre med et konkret samarbejde, kræver det derfor en teknisk vurdering samt en plan for finansiering, hvor kommunens rolle skal fremgå, både i forhold til ombygning og i forhold til evt. fremtidig leje af areal til cykelparkering, jf. politisk handlerum.

Til ønskerne om løbende oprydning i cykler samt flytning af parkerede cykler til stativ bemærker forvaltningen, at det i Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje indgik, at der skal arbejdes for at finde finansiering til en forsøgsordning med flytning af parkerede cykler til stativ. Forvaltningen udarbejder derfor budgetnotat herpå til forhandlingerne om Budget 2027.

Politisk handlerum

For at imødekomme ønsker fra høringen, som ikke er adresseret i Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje, kan et eller flere udvalgsmedlemmer henvise finansiering til kommende budgetforhandlinger af følgende initiativer vedr. cykelparkering:

- Anlægsmidler til nye cykelstativer og en tilhørende screening med formål at undersøge, hvor parkerede cykler uden for stativ skaber hindringer for tilgængelighed og fremkommelighed for gående samt adgang til butikker mv. Cykelstativer opsættes i umiddelbar nærhed, hvor det er muligt. Midler til etablering af ca. 3-400 nye cykelparkeringspladser og screening har estimerede omkostninger på 980.000.kr.

- En dyberegående analyse af cykelparkeringsadfærden i Middelalderbyen. Analysen skal blandt andet bidrage med viden om parkanterne i forhold til formål med cykelturen, således at de rette indsatser kan igangsættes for at imødekomme udfordringerne. De estimerede omkostninger til analysen er 500.000 kr.
- En analyse med henblik på at afklare forudsætninger for leje af areal til cykelparkering i parkeringskældre med estimerede omkostninger på 1- 1,5 mio. kr.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, vil Klima- Miljø- og Teknikforvaltningen berosætte omlægningen af cykel- og bilparkering i Nørre Kvarter i tre år. Forvaltningen vil vende tilbage til udvalget forventet medio 2029 med en beslutningssag vedr. Nørre Kvarter. Såfremt der ved kommende budgetforhandlinger finansieres en ny evaluering af forholdene i Middelalderbyen, vil denne indgå i sagen.

Peter Højer
Vicedirektør

Bilag

Bilag 1: Oversigtskort
Bilag 2: Evaluering af Omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen
Bilag 3: Høringssvar fra Indre By Lokaludvalg
Bilag 4: Alle øvrige Høringssvar
Bilag 5: Forvaltningens bemærkninger til høringssvarene



Områder med ændret bil- og cykelparkering

Trådte i kraft i 2025

Der træffes beslutning om Nørre Kvarter i 2029



Februar 2026

Evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen



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.



NØRREPORT
ST.



GOTHERSGADE

NØREVOLDGADE

NØRREGADE

MIDDELALDERBYEN

NØRRE KVARTER

VESTERVOLDGADE

KØBMAGERGADE

KONGENS
NYTORV ST.



BREMERHOLM

NIKOLAJ
PLADS

HOLMENS
KANAL

GAMMEL
STRAND ST.



STRØGET

RÅDHUSSTRÆDE
VAND-
KUNSTEN

GIÅSEGADE

RÅDHUS-
PLADSEN
ST.



STORMGADE

H C ANDERSENS BOULEVARD

CHRISTIANS BRYGGE

500 m

Områder med ændret bil- og cykelparkering

Trådte i kraft i 2025

Træder først i kraft i 2026 efter evaluering af de øvrige kvarterer



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 biler, 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 biler

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 biler 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 belægningen 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. Belægningen 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.



hybrid

HØRKRAM
FOODSERVICE CHEFS CULINAR

CO
HAGEN

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.

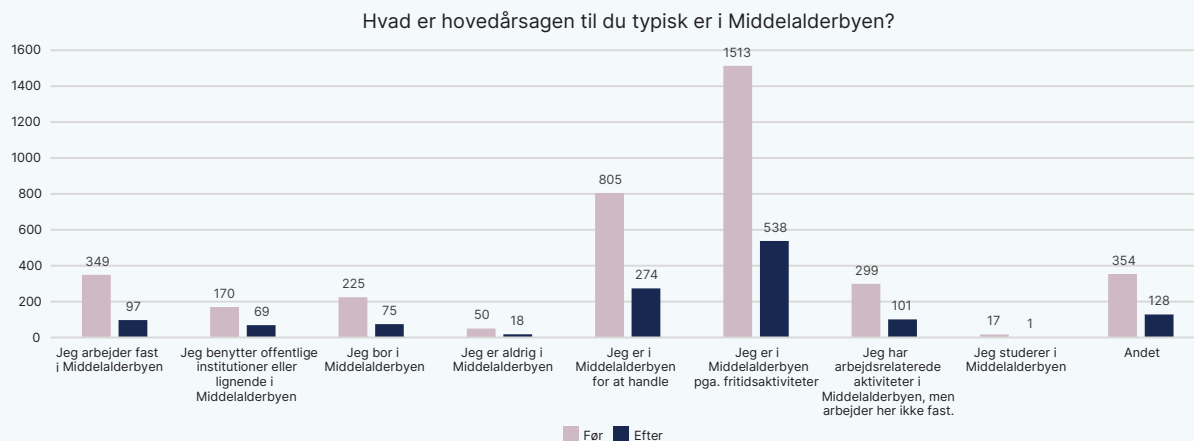
For at sikre, at der kom svar fra både privat- og erhvervsbilister, der med sikkerhed bruger parkering i Middelalderbyen, blev der indhentet svar på spørgeskemaet ved at uddele flyers med QR-kode til spørgeskemaet til bilister, der parkerer i Middelalderbyen.

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.

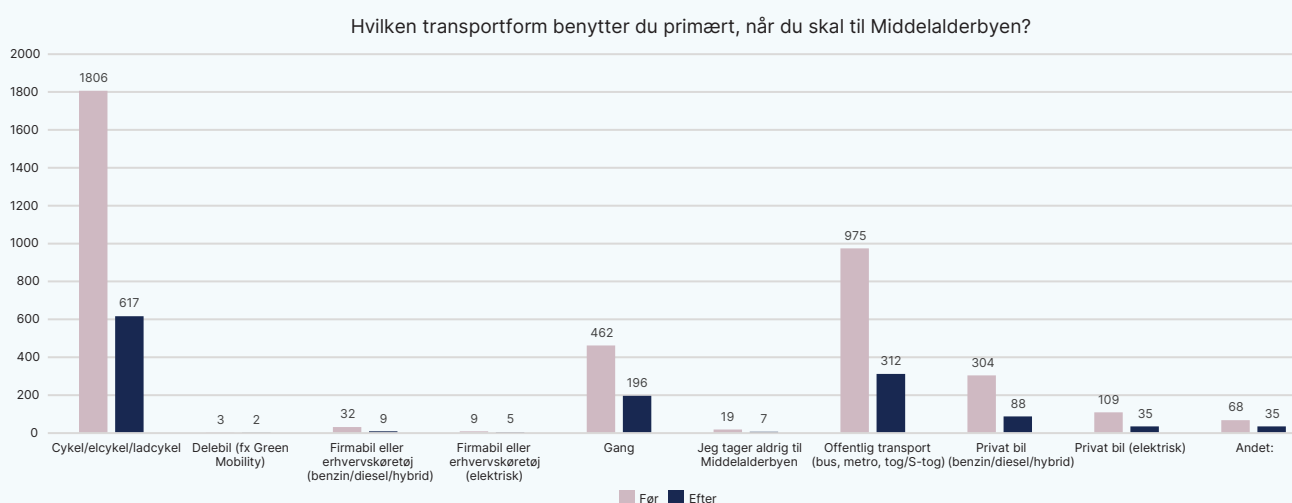
Tabellen viser antal besvarelser i de forskellige spørgeskemaer:

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 forbi passerende, 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 forbi passerende. 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 fodgænger, 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.

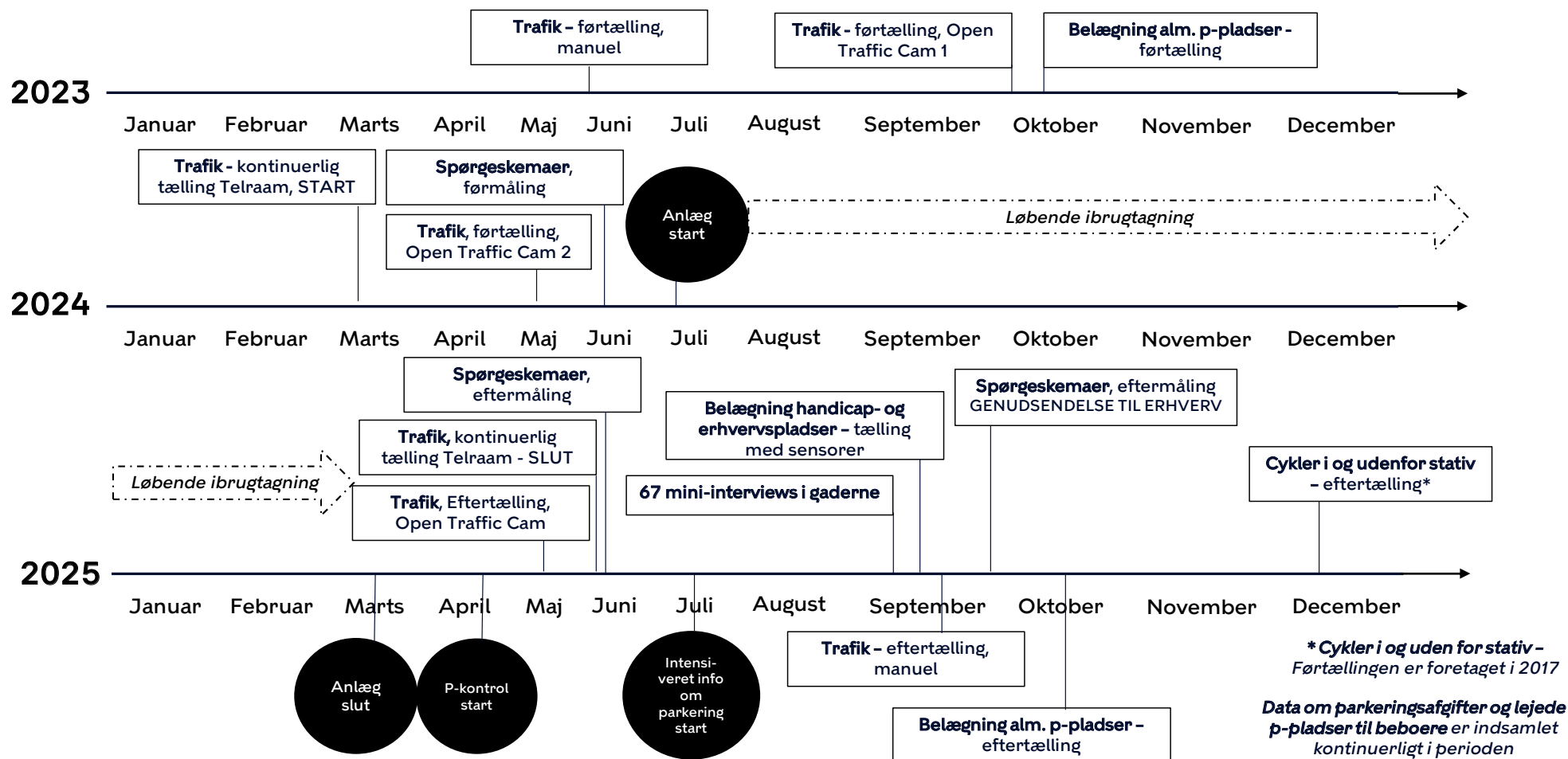
Derudover har COWI modtaget data om parkeringsafgifter for 2025. Disse data er brugt til at vise, hvad belægningsgraden er for de forskellige typer parkering, altså hvor mange der bliver brugt, og udviklingen i antallet af afgifter, der gives.

- **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

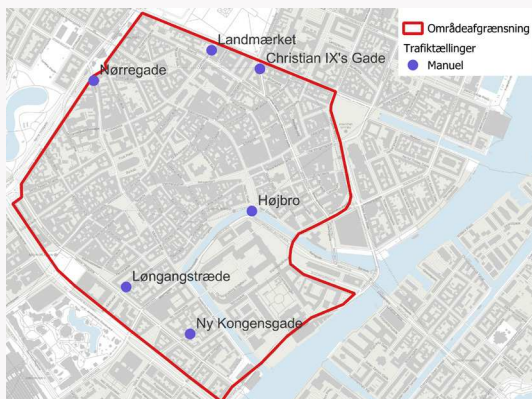
//

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.

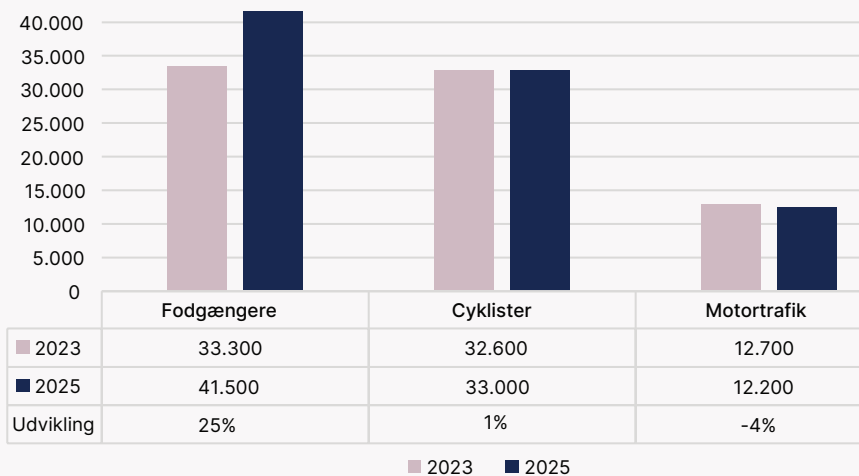
*Kenneth, 33 år, gående ved Vandkunsten/
Rådhusstræde*

Manuelle tællinger

Transportmiddelfordeling og trafikudvikling (ÅDT)



Figur 03. Tællepunkter for manuelle tællinger.



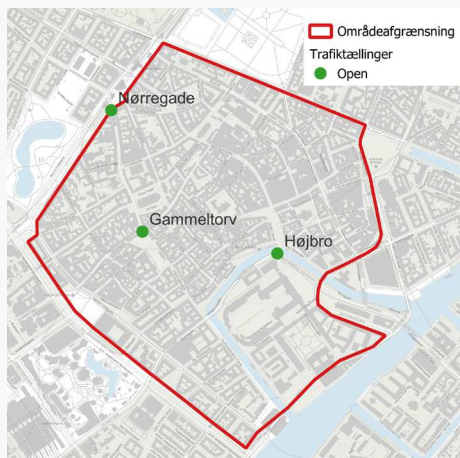
Figur 05. Udvikling og samlet trafik fra manuelle tællinger i 2023 og 2025 (ÅDT).

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

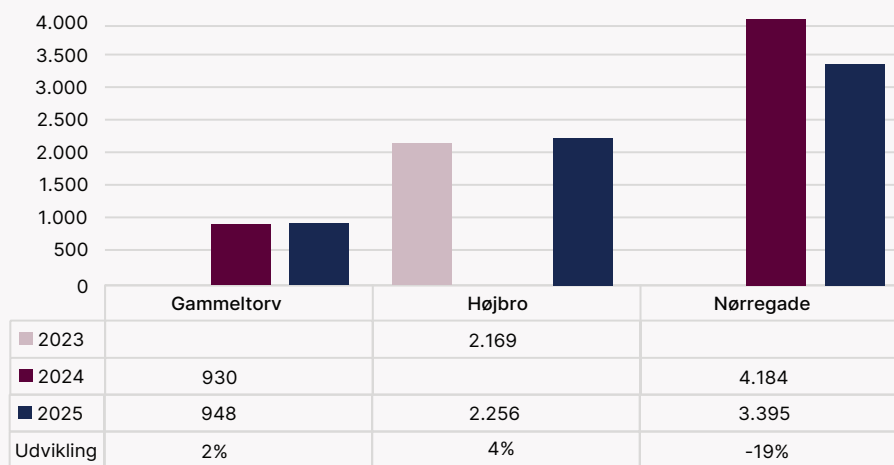
	% i 2023	% i 2025
Fodgængere	42%	48 %
Cyklister	42 %	38 %
Motortrafik	16 %	14 %

OTC

Udvikling i motortrafik (ÅDT)



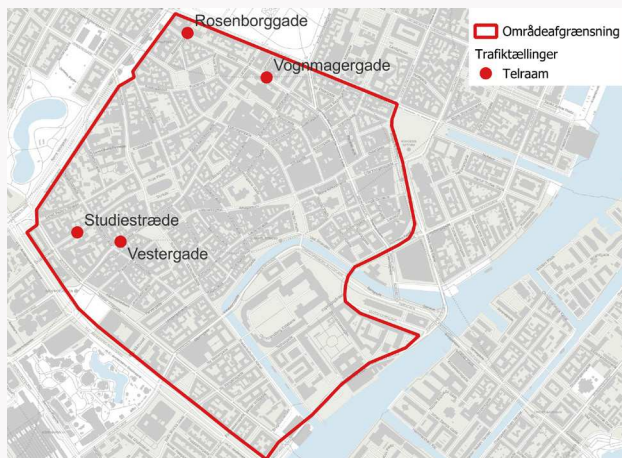
Figur 06. Tællepunkter for OTC.



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.

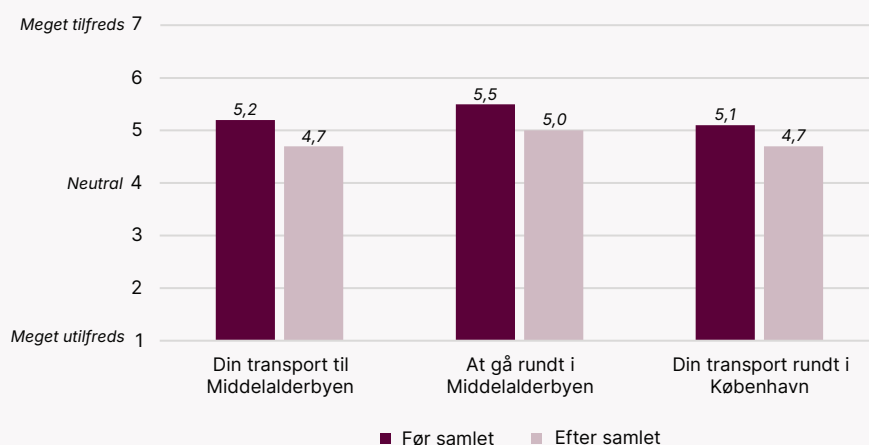
Vognmagergade	%-udvikling
Fodgængere	138%
Cyklister	107%
Motortrafik	-20%

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

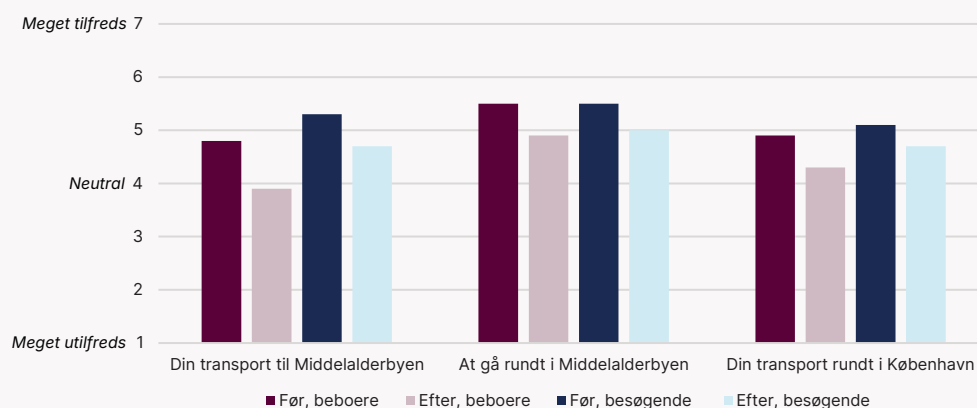
Rosenborggade	%-udvikling
Fodgængere	-24%
Cyklister	-3%
Motortrafik	-15%

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

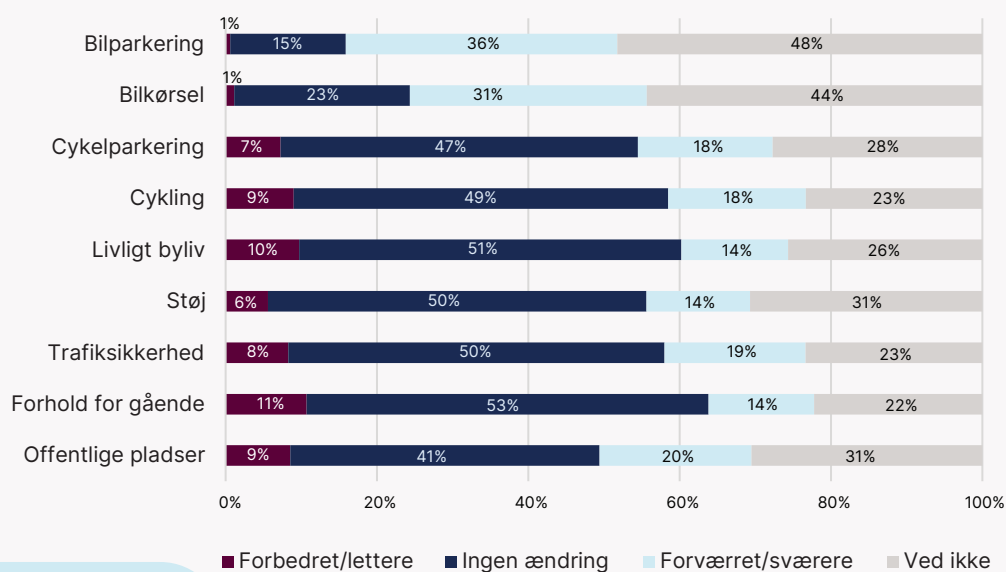
Figur 10. Alle besvarelser samlet: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



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.

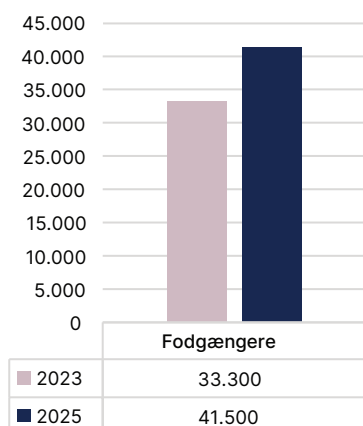
Fodgængerne er generelt tilfredse med at bevæge sig rundt i Middelalderbyen. Samtidig udfordres fremkommelighed og tilgængelighed af bl.a. smalle fortove og mange turister. På Højbro Plads, hvor cykelstativer er blevet flyttet, virker fremkommeligheden og tilgængeligheden dog bedre end før, da cykler 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)

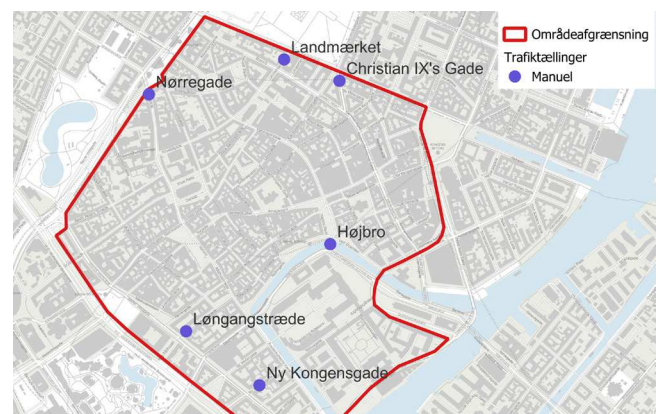


I gadeinterviewene fremhæver flere, at det slet ikke giver mening at tage bilen til Middelalderbyen og skulle finde parkering. De besøgende vælger i stedet at tage cykel eller kollektiv transport og gå rundt. De oplever, at det er nemmere end at tage bilen og finde parkering. Incitamentet til at tage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

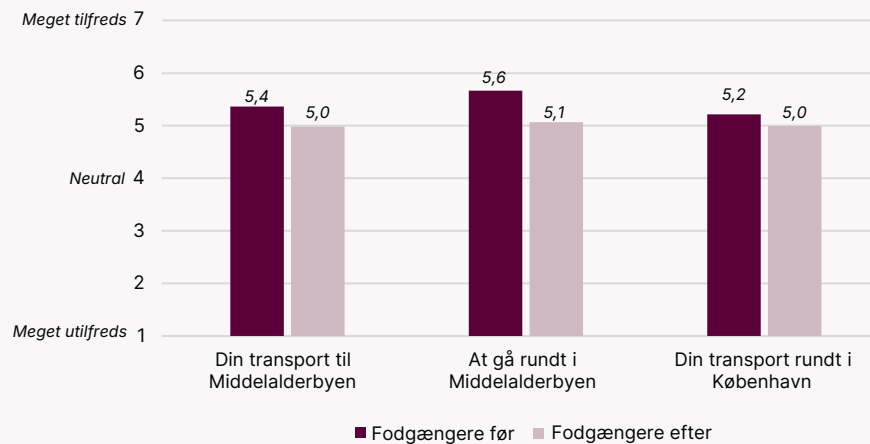
"Det er jo fint nok at gå herinde, men nogle gange kommer der store grupper af turister eller skoleklasser - det gjorde der lige før - og så bliver man nødt til at gå helt ud på vejen for at komme. Jeg tror faktisk, at det største problem herinde er turisterne – når de går ud på vejen foran en cykel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

Anders, 42 år, gående ved Vandkunsten

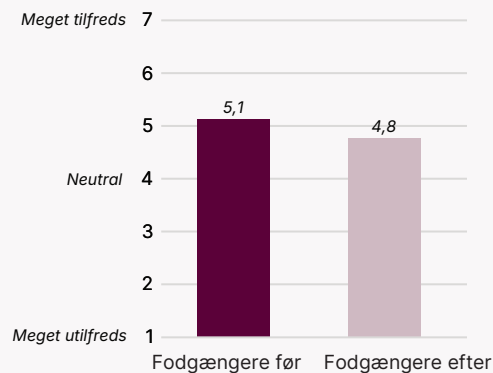
Som fodgænger skal man være opmærksom herinde. Man skal holde øjnene åbne! Det handler mest om, at man skal holde øje med de cykler, der kommer og ikke helt ser sig for, og så med bilerne.

Lise, 40 år, gående i Vognmagergade

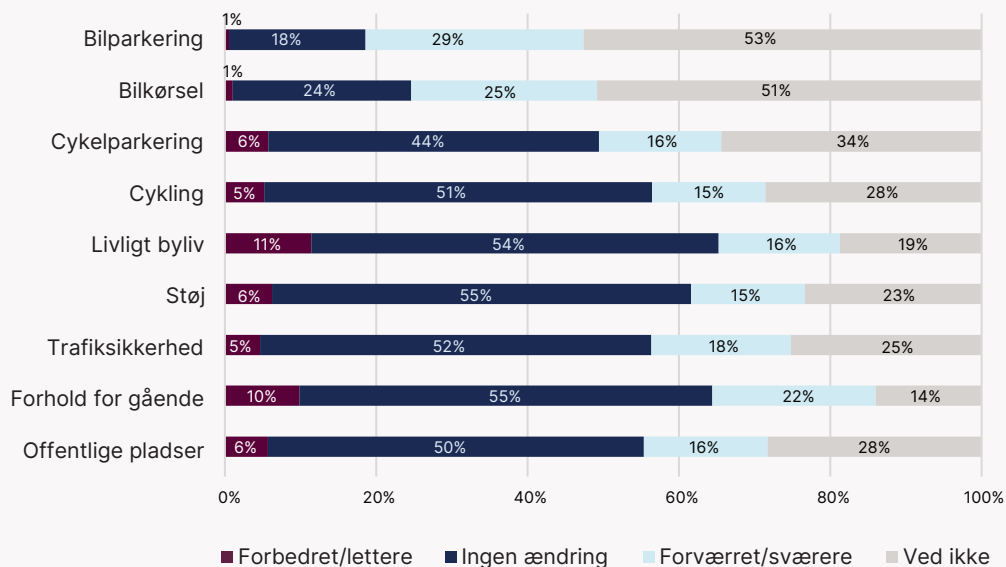
Figur 16. Fodgængere: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



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.

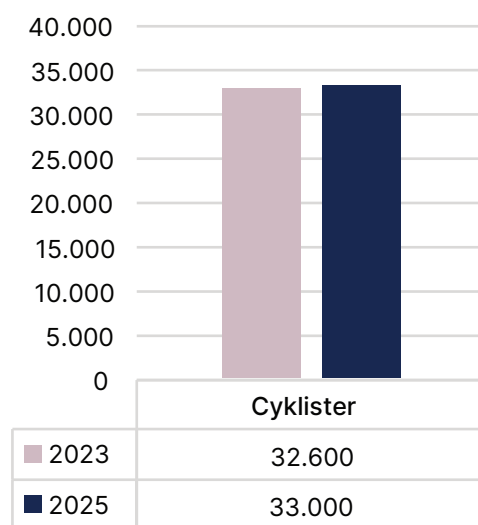
Her svarer cyklisterne, at de er tilfredse – på en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger svarene gennemsnitligt på over 5. Her svarer 5 til "Tilfreds til en vis grad." Der er dog en lidt faldende tilfredshed fra 2024 til 2025 på alle tre spørgsmål, hvilket kan være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

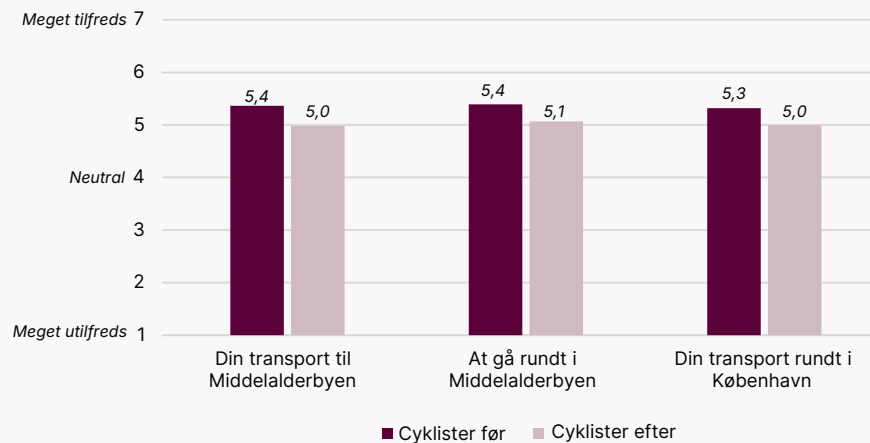
Figur 19. Cyklister (manuelle tællinger, ÅDT)



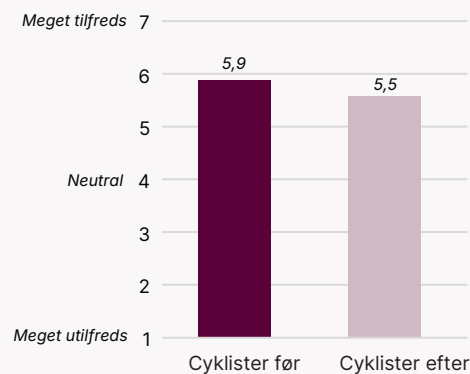
Figur 20. Cyklister, lokale forskelle (manuelle tællinger, ÅDT)

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%

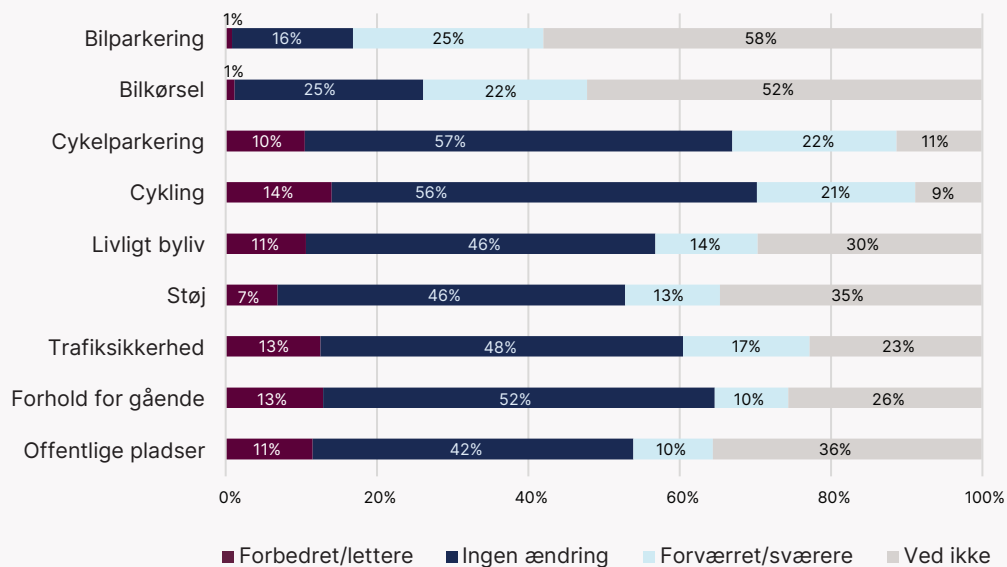
Figur 21. Cyklister: Hvor tilfreds er du med...?
Skala fra 1 (Meget utilfreds) til 7 (Meget tilfreds). 5 svarer til tilfreds til en vis grad.



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

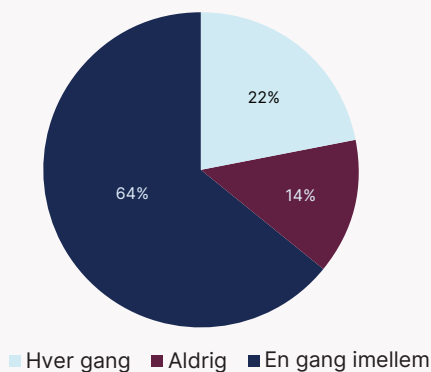
Nu står jeg her i gang med at parkere min cykel og kan ikke finde en plads i stativet, så der er jo tydeligvis ikke plads nok. Her mangler mere cykelparkering, men der mangler også parkeringspladser."

Esben, 48 år, cyklist i Vognmagergade

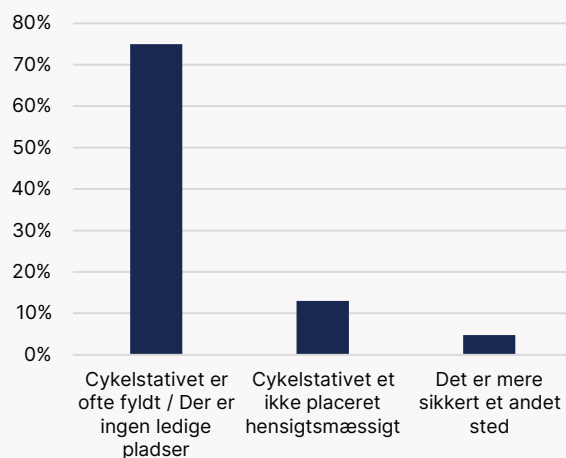
Her er simpelthen så mange parkerede cykler... Jeg savner, at der er noget opdeling og noget struktur i cykelparkeringen. Måske noget grønt indimellem eller noget andet pænt, så det ikke bare bliver en mur af cykler.

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-forbudszonen 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.

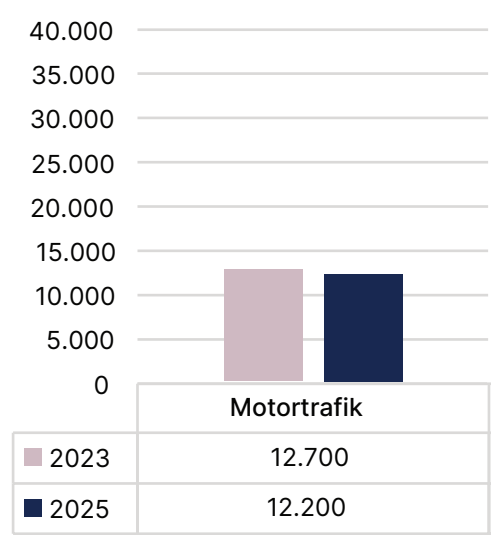
Lone, 65 år, gående/cyklist ved Vandkunsten

”

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 Nyadalgade

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%

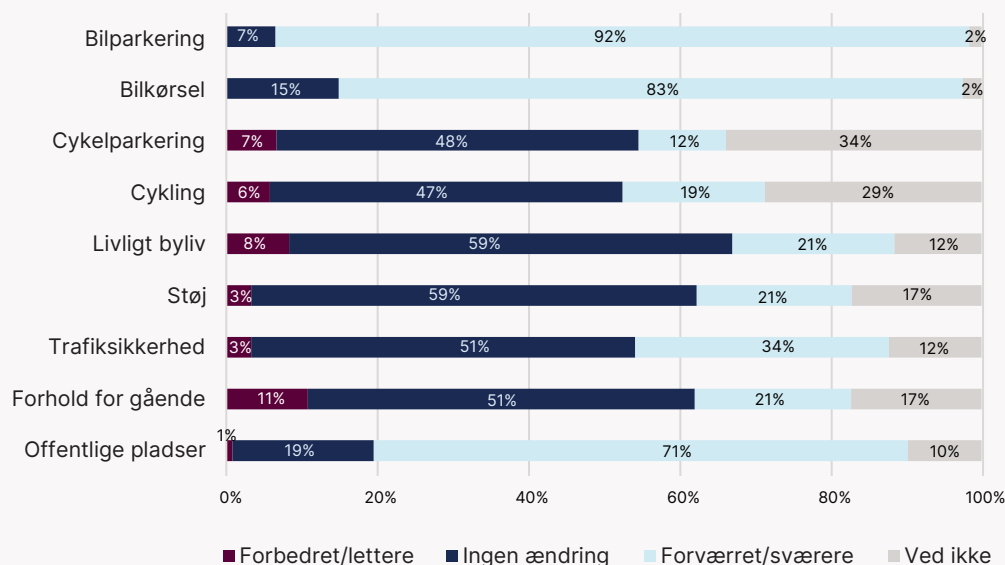
//

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

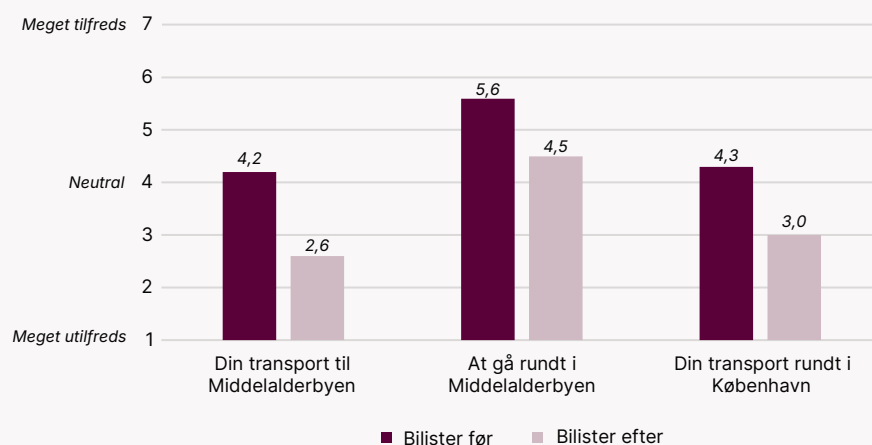


Figur 32. Privat bil: Har du siden juni 2024 oplevet ændringer i Middelalderbyen med hensyn til...?

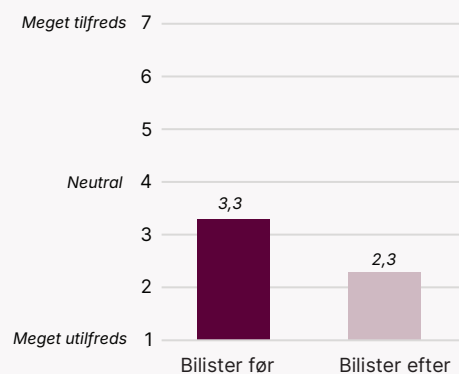


Figur 33. Privat bil: Hvor tilfreds er du med...?

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).

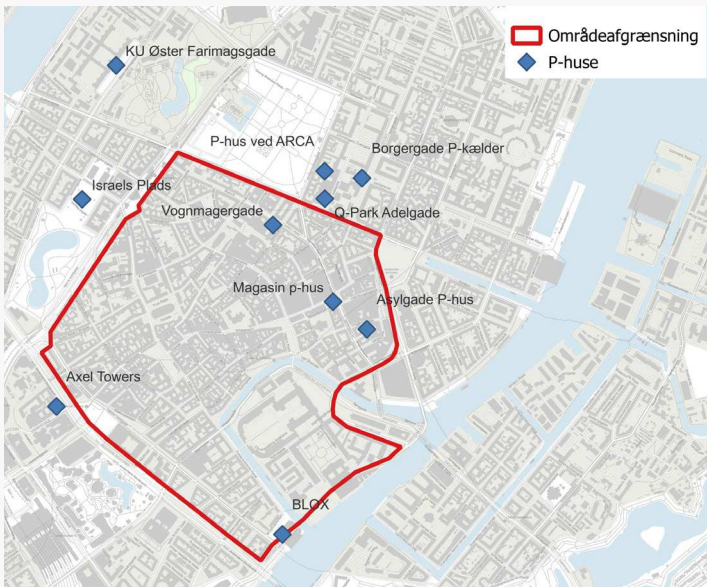
I weekenderne derimod er belægningsgraden lavere mellem lørdag formiddag og søndag aften. Her når belægningsgraden ned omkring 75 % ved laveste periode. Belægningsgraderne antyder, at nogle beboere i området ikke benytter bil i hverdagene, men i højere grad benytter bilen i weekenden.

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.

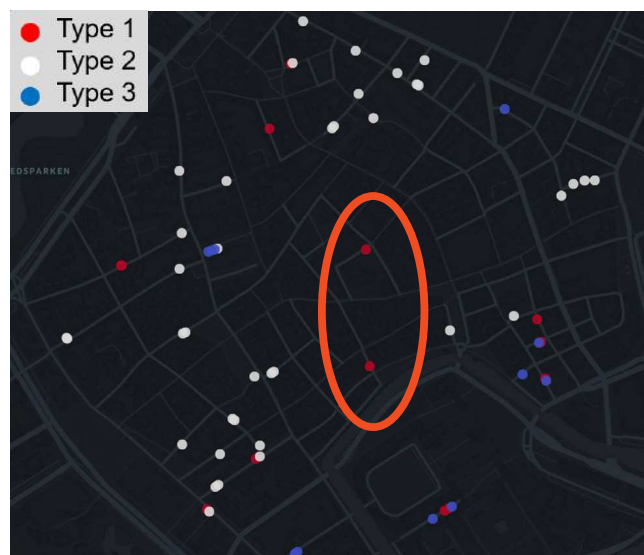
Fritekstbesvarelse, spørgeskema

“

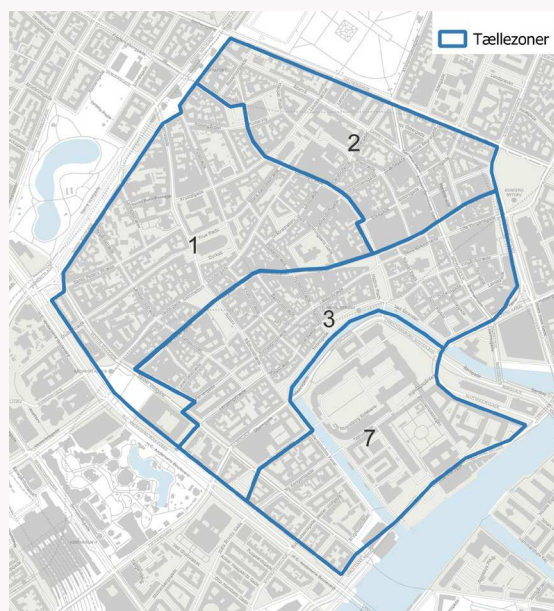
Hvis jeg boede her, ville jeg synes, det var pisse irriterende, at de har fjernet parkering. Men nu bor jeg her jo ikke, så det er fint nok. Det er mere derhjemme på Amager, der er jo heller ikke plads til biler. Og det vigtige er jo at kunne have plads til sin bil, der hvor man bor.

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

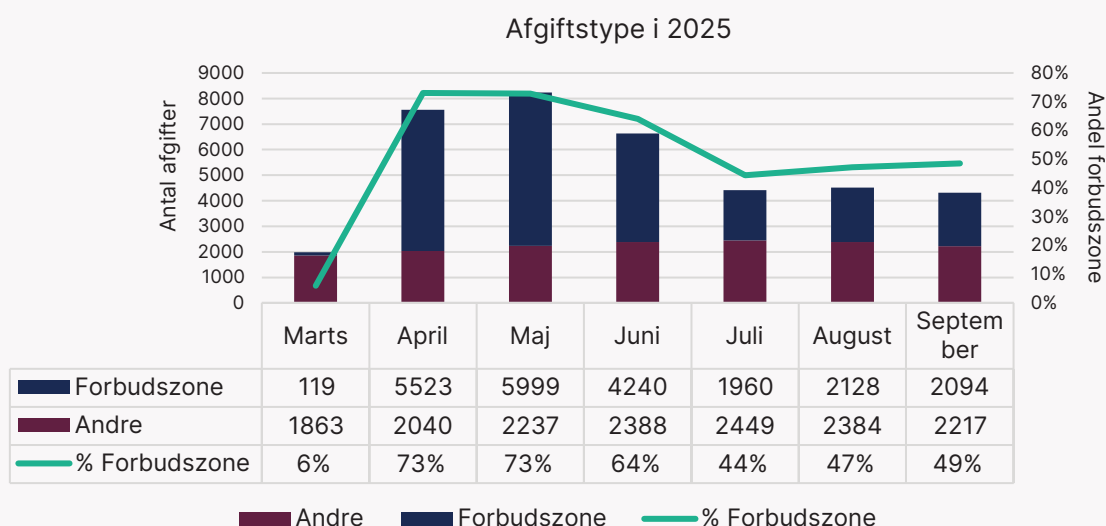


Figur 40. Belægningsgrad kl. 12, opgivet i % - almindelig gadeparkering.

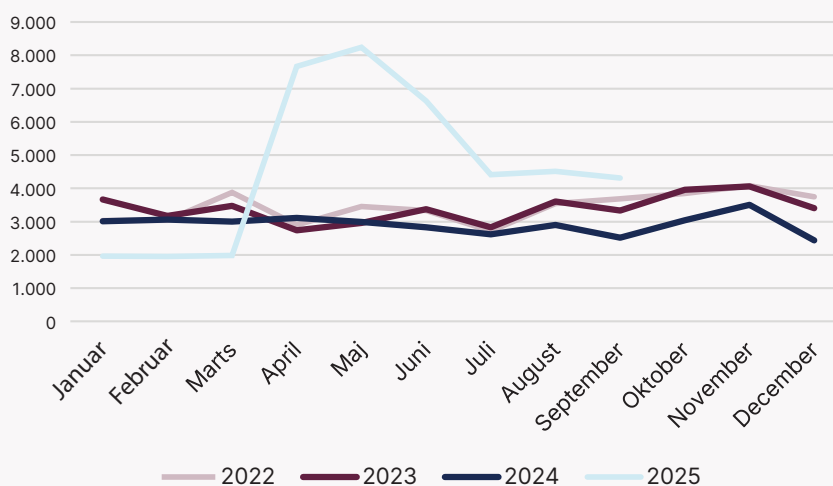
*Belægningsgraden er i område 3 på 171% i 2025. Parkeringen ved Dantes Plads (normalt 45 pladser) er dog ikke talt med i 2025 grundet vejarbejde. Dette kan have påvirket den høje belægning.

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

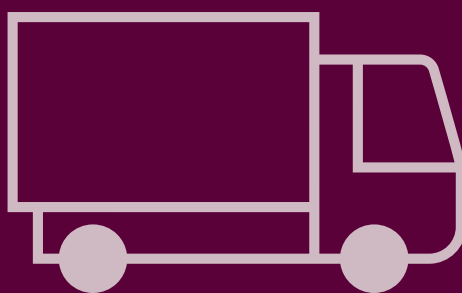


Figur 42. En stigning og en stabilisering af parkeringsafgifter



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.

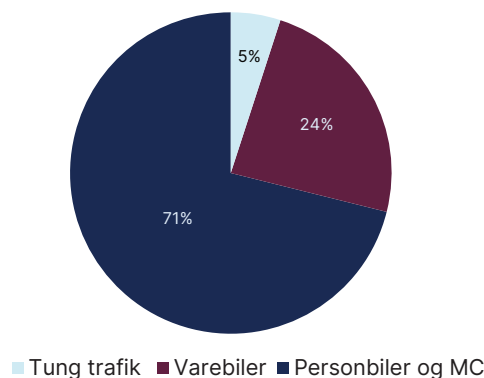
Utilfredse med at køre i Middelalderbyen

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.

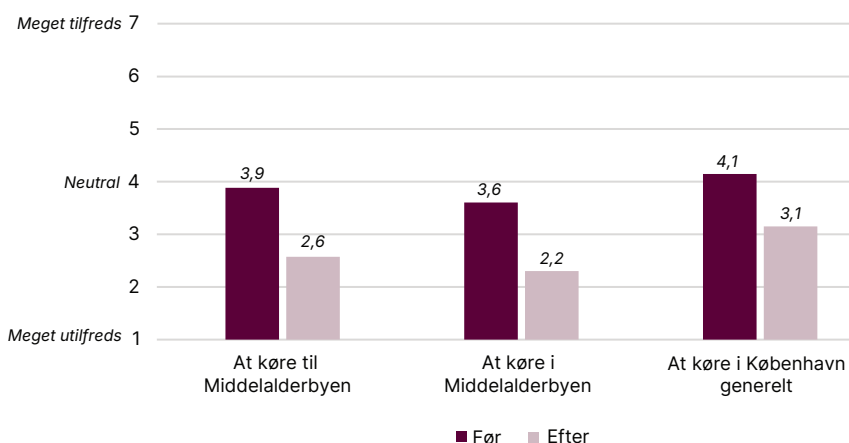
På en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds - ligger svarene omkring 3-4 i 2024 - mens de i 2025 svarer omkring 2-3. Erhvervsbilisterne svarer samtidig, at de er negative over for ændringerne i Middelalderbyen.

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

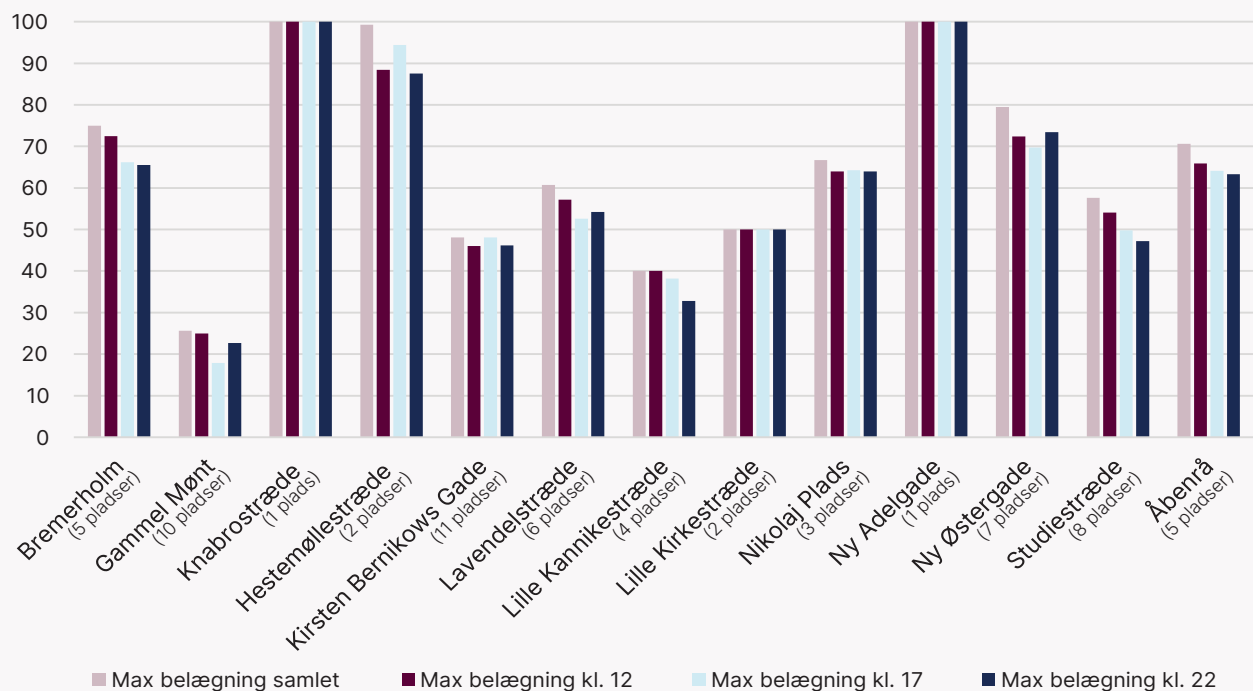
//

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

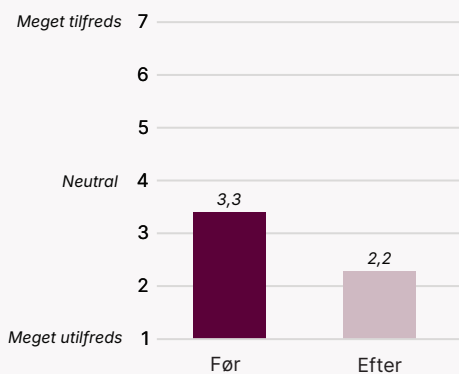


Figur 45. Erhvervsparkering belægningsgrader

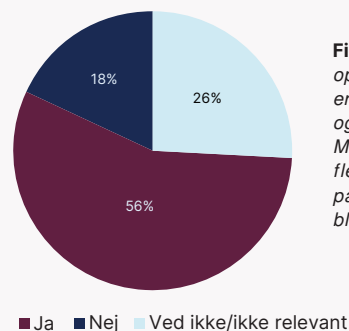


Figur 46. Erhvervsbilister:

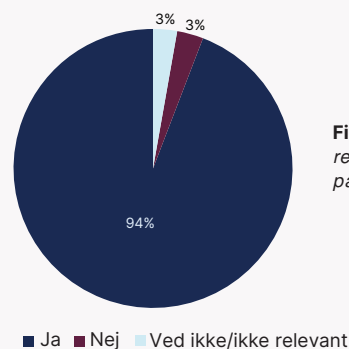
Middelalderbyen ønsker Københavns Kommune at skabe mere plads til gående og cyklende, til at sidde på en bænk, til lokalt byliv og til mere grønt mellem de gamle bygninger. Dette kræver, at biler optager mindre plads på gadeplan i Middelalderbyen. Derfor blev antallet af parkeringspladser på gaden reduceret 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

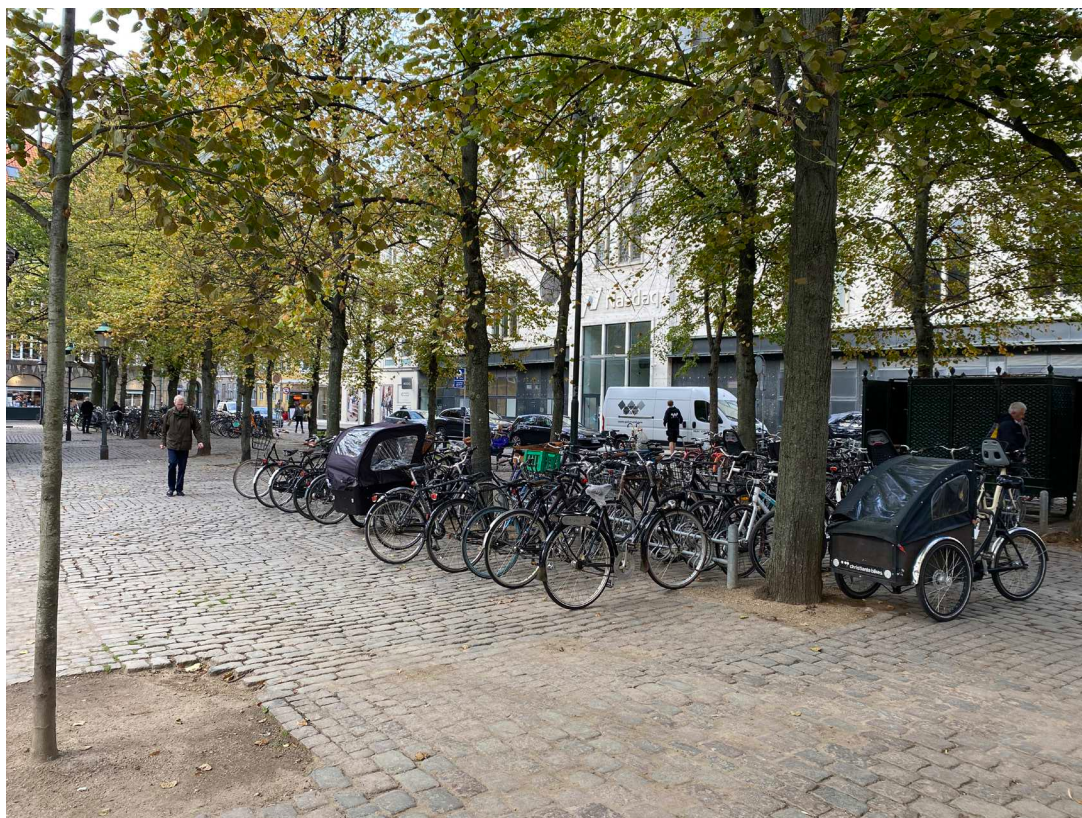
I regi af ELABORATOR er der på den baggrund indsamlet en række forskellige data, hvoraf kun en mindre del indgår i denne evaluering. Det er Teknik- og Miljøforvaltningen, der har besluttet, hvilke typer data der skulle deles med COWI ud fra en afvejning af evalueringens formål, tidsplan og økonomiske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



20. marts 2026
J.nr. 2026-097736

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

Indre By Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive bemærkninger til evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkeringen i Middelalderbyen samt for forvaltningens præsentation af evalueringen på borgermødet den 4. marts 2026.

Der er til høringssvaret tre bilag, der samler en række konkrete observationer og erfaringer fra borgere i Indre By. De består af kommentarerne fra lokaludvalgets borgermøde d. 4. marts 2026 om evalueringen, kommentarerne fra lokaludvalgets sociale medier og samt et overblik over, hvad der nævnes i kommentarerne fra borgermødet og sociale medier. Derudover er der et bilag med eksempel på cykelparkering.

Evalueringen

Lokaludvalget finder, at evalueringen kun i begrænset omfang afspejler de erfaringer, som beboere og lokale erhvervsdrivende har gjort sig siden omlægningen. De tilbagemeldinger, lokaludvalget har modtaget fra borgere, peger på en række udfordringer i hverdagen i Middelalderbyen, som ikke i tilstrækkelig grad fremgår af evalueringen.

Datagrundlaget er relativt begrænset, og der drages flere steder konklusioner, som efter lokaludvalgets vurdering ikke kan underbygges entydigt. For eksempel kan en stigning i antallet af fodgængere i området i høj grad hænge sammen med den generelle vækst i turismen i Indre By og ikke tiltagene i Middelalderbyen.

Behov for en helhedsplan

Lokaludvalget vurderer, at udviklingen i Middelalderbyen i dag sker gennem en række enkeltstående tiltag uden en tilstrækkelig samlet plan for området. Erfaringerne fra beboere og lokale aktører peger på, at en række forhold hænger tæt sammen – herunder turisme, natteliv, udeservering, byrum, cykelparkering, varelevering og bilparkering.

Lokaludvalget anbefaler derfor,

- at det videre arbejde med Middelalderbyen tager udgangspunkt i en mere helhedsorienteret plan for området, hvor disse forhold ses i sammenhæng.
- at flagskibsprojekterne i Middelalderbyen gennemføres før der kommer andre tiltag som sommergader.

De lokale erfaringer peger samtidig på en række konkrete forhold i byrummet, som bør justeres i tiltagene som følge af Byrums- og Trafikplanen. Blandt andet oplever beboere, at de opsatte straksbænke i aften- og nattetimerne bruges af gæster fra nattelivet og skaber gener i boligområderne. Lokaludvalget anbefaler derfor, at de bænke der bruges af nattelivsgæster fjernes.

Derudover peger borgere blandt andet på udfordringer med leveringstrafik, tilgængelighed for personer med handicap, behovet for korttids- og håndværkerparkering samt behovet for bedre håndtering af cykelparkering.

Særligt om cykelparkering

Da lokaludvalget i sit møde den 12. marts 2026 drøftede evalueringen, var der især fokus på cykelparkeringen. Lokaludvalget mener,

- at parkering af cykler i og ved cykelstativer i sidegaderne til Strøget er et problem, som der skal findes en løsning på. Se det vedlagte eksempel fra Niels Hemmingsens Gade.
- at parkering af udlejningscykler er et problem, som der skal findes en løsning på.
- at, nyt byinventar som fx. cykelstativer skal ikke placeres foran butikker, da det påvirker butikkernes salg og er medvirkende til butiksdød.
- at kommunen med nudging skal gøre opmærksom på, at parkerede cykler ikke må spærre.
- at kommunen skal intensivere fjernelsen af døde cykler.
- at kommunen skal ansætte cykel-butlere/cityassistenter til at sørge for, at parkerede cykler ikke står i vejen.

Konklusion

Lokaludvalget anbefaler, at lokale erfaringer i højere grad inddrages i det videre arbejde med udviklingen af Middelalderbyen, og at der fremover gennemføres behovs- og konsekvensanalyser før større ændringer, gennemføres i området.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

Bilag: Lokale erfaringer fra borgere og beboere i Indre By

Dette bilag samler en række erfaringer og observationer fra borgere og lokale beboere i Indre By i forbindelse med omlægningen af cykel- og bilparkeringen i Middelalderbyen, hvor der er behov for justeringer eller yderligere analyse.

Datagrundlag

Der efterlyses et bedre datagrundlag for vurderingen af ændringerne i Middelalderbyen.

- Hvilken trafik der faktisk er behov for i området.
- Hvem der anvender parkeringspladserne.
- Hvordan ændringerne påvirker beboernes hverdag.

Følgende burde have fremgået af evalueringen:

- Det skal defineres hvordan man har anvendt udtrykket Københavner i undersøgelsen.
- Det skal fremgå af datamaterialet, hvordan beboerne har svaret i forhold til de besøgende, da de er to forskellige grupper.
- Hvordan omlægningerne har ændret på livskvaliteten for beboerne i Middelalderbyen
- Hvordan omlægningerne har ændret på luft- og støjforureningen.
- Brugen af forskellige cykeltyper og på behovet for parkeringsmuligheder for de forskellige cykeltyper.

Der er fortsat ikke fjernet P-pladser i Nørre Kvarter. Det ønskes at der laves målinger på hvor ofte og hvem der bruger P-pladserne i Nørre Kvarter i dag, før man fjerner P-pladserne.

Parkering og tilgængelighed

Det er vigtigt at der er en plan for parkering i Middelalderbyen, der tilgodeser lokale behov.

- Korttidsparkering, som alle kan bruge.
- En plan for de el-delebilspadser, der i dag står tomme.
- Klar information på Kommunens hjemmeside om hvor lang tid man må parkere i forbindelse med af- og pålæsning.
- Et tilstrækkeligt antal handicapparkeringspladser.
Handicappede kan ikke benytte P-kældre på grund af afstanden mellem disse og deres ærinde.

- Et tilstrækkeligt antal håndværkerparkeringspladser; de eksisterende er ikke tilstrækkelige.
- Tidsbegrænsninger, der tager højde for varigheden af besøg i fx klinikker.

Byrum

Der peges på, at parkeringspladser er blevet nedlagt uden en klar plan for, hvad pladsen derefter skal bruges til. Der efterlyses derfor en tydeligere plan for indretningen af nye byrum, fx med begrønning eller kunst.

Man kan her lade sig inspirere af andre byrum såsom Værnedamsvej.

Der skal være en samlet plan i forhold til

- Hvor det giver mening at placere taxiholdepladser.
- Der skal afsættes ressourcer til at rydde op i cykelstativer løbende.
- Erhvervskøretøjer i Indre By kommer ofte i samme tidsrum og holder i vejen for hinanden.

Eksempel vedr. cykelparkering

Sidste år opsatte kommunen cykelstativer med plads til 28 cykler i Niels Hemmingsens Gade 1 - 3 (tættest på Strøget).

Resultatet er, at der står det dobbelte antal cykler i Niels Hemmingsens Gade, fordi "hvor cykler er, kommer cykler til" - og de står hulter til bulter. Hele gadebilledet er ødelagt og forretningerne kan ikke leje ud, på grund af cykler og cykelstativer.

Andre sidegader til Strøget har samme problemer med cykelstativer foran forretningsfacader.



Kommentarer på borgermødet den 4. marts 2026

- Ingen bænke foran cafe, barer, natklubber osv.
- Meget begrønning i form af plantekummer og træer mv.
- Cykelstativer godt. Mere oprydning af cykelvrage og udlejningscykler.
- Flagskibsprojekter og midlertidig byrumsinventar samtidigt med at p-pladser fjernes.
- Vær loyal mod beslutning om flagskibsprojekter i stedet for at opfinde nye tiltag (a la sommergader)
- Parkeringslicens (Visitor app) til erhvervsdrivende
- Forlænge antal dage ad gangen med Visitor app.
- Mere data på trafikken
- Hvad er trafikken funktion?
- Hvad er der brug for? Fx p-pladser til kunder?
- Lav målinger på biler i Nørre Kvarter: Hvem bruger p-pladserne?
- Vester Voldgade: 2 modsætninger
 1. Ind- og udkørsel til Dantes Plads – farligt
 2. Lysregulering Rysensteensgade
 3. Stormgadekryds farligt
- Folk med beboerlicens kan standse i 10-15 min
- Magstræde / Frederiksholms Kanal -?
- Vandkunsten: Mandskabsvogn og container må ikke spærre for af- og pålæsning
- Korttidsparkering 15 min for alle fordeles over byen ved skiltning
- Stop for misbrug af blå kort (handicap)
- Stop for unødvendig kørsel i Middelalderbyen
- Mere kunst i gaden
- Plan mangler. Især for handicapparkering
- Erfaringer fra Enghaveparken om et godt miljø uden hjemløse kan bruges
- Regler skal håndhæves. Beboere skal ikke ringe til politi.
- Grønt skal vedligeholdes.
- Festkultur i Nørre Kvarter
- Grønt bliver pissoir
- Lejecycleler skal styres mere
- Der skal være en helhedsplan for Nørre Kvarter der omhandler hvilken slags butikker vi har
- Indre By tilgodeser gæster
- Vi skal lære af Værnedamsvej
- Få ændr.
- Vestergade fungerer ikke.
- Taxiholdepladser skal være hvor det giver mening
- Ved cykelparkering skal vi undgå lange rækker
- Grønne bænke bruges til udeservering

Evalueringen af omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

- Erhvervsparkering skal være mulig
- Der skal være mere biodiversitet
- Data skal repræsentere beboere
- Hvor mange/hvem spurgt
- Handicapparkering er mere kritisk fordi almindelige pladser mangler
- Eldelebilpladser er tomme
- Fremme af butiksliv (ikke souvenirbutikker)
- Sammenhæng mellem de forskellige planer mangler, byrum, natteliv, sommergader, turisme, cykelby
- Behov for evalueringer og evt. tilbagerulning og reviderede planer
- Handicapparkering er et katastrofalt problem
- Tilpas antal p-pladser i p-huse uden restriktioner (på behovsanalyser)
- Fortrinsret for beboere og butiksejere at parkere lokalt f.eks. efter kl. 17 på erhvervspladser
- Erhvervskøretøjer holder i vejen for hinanden
- Regulér hurtig cykeltrafik
- Spørg dem, der berøres
- Konsekvens er, at folk bliver væk
- Fredeliggørelse, hvad betyder det?
- Lokaludvalget skal have en oversigt over antal p-pladser i p-huse
- Hjemløse opholder sig ved Vor Frue Kirke
- Der skal være klare regler for, hvor længe man må parkere i forbindelse med af- eller pålæsning
- Det er svært at få håndværkere
- Der skal korttidsparkeringspladser for cykler
- En app til registrering af status for p-pladser
- Handicapkort til p-pladser misbruges
- Det er umuligt for handicappede at komme til byen. Der er for få handicapparkeringspladser
- By for alle? Så skal der være kompenserende ordninger, der genopretter forholdene for handicappede
- Tidsbegrænsningen på handicapparkeringspladser giver ikke tid til noget
- P-huse er ikke brugbare for handicappede
- Der er kommet flere turister. Derfor er der måske en forkert konklusion i evalueringen.
- Visitorapp skal vise elbilpladser
- Hvad kan ændres?
- Der er frygt for, at antallet af p-pladser i p-huse til beboerlicens bliver færre.
- De skal være fortrinsret til beboere og erhverv til p-pladser
- Der skal være en plan, før man foretager ændringer
- Cykelparkering skal ikke blokere

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

Opsummering

Indre By Lokaludvalgs Facebookopslag om omlægningen af parkeringspladserne i Middelalderbyen og efterspørgslen på borgernes feedback har affødt en omfattende debat med i alt 154 kommentarer. Langt størstedelen af kommentarerne udtrykker frustration over de reducerede parkeringsmuligheder for biler i området, mens en mindre gruppe bakker op om omlægningen og peger på ønsket om mindre biltrafik, mere plads til cykler samt grønnere og mere opholdsvenlige byrum.

Flere borgere beskriver mangel på parkeringspladser som en væsentlig forringelse af hverdagen. En borger nævner udfordringer med besøg fra familie med handicap, da det ikke er muligt at parkere tæt på boligen. En anden anfører, at omlægningen efter vedkommendes opfattelse ikke har reduceret trafikken, men tværtimod øget den, fordi flere bilister kører rundt for at finde en ledig plads. Der peges også på, at ændringerne gør det vanskeligere for butiksejere at fastholde kunder, mens en enkelt kommentar fremhæver, at butiksdød snarere kan forklares med øget nethandel og stigende huslejer. Opsætningen af bænke på tidligere parkeringspladser kritiseres af flere, og der nævnes udfordringer med at få håndværkere og anden service til området på grund af manglende parkeringsmuligheder. En borger foreslår gratis parkering om søndagen, og flere fortæller, at familie og venner fravælger at komme på besøg på grund af parkeringsforholdene.

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

**Indre By Lokaludvalg**
Published by Nana Frøling Nielsen · February 19 at 3:11 PM · 🌐

Hvordan oplever I omlægningen af parkeringspladserne i Middelalderbyen ? 🚗👉

Mindre biltrafik, flere cykelparkeringspladser og bedre plads til fodgængere – det var nogle af intentionerne bag omlægningen af 600 parkeringspladser i Middelalderbyen. Planerne blev besluttet af et bredt politisk flertal i 2023 med udgangspunkt i anbefalinger fra blandt andet beboerne.

Se mere her: <https://tinyurl.com/2u8r5z9t>

Vi skal nu afgive et hørings svar i forbindelse med den første evaluering af projektet 🙌👥

Vi vil meget gerne læse jeres kommentarer – gerne så konkrete som muligt. Hvis I oplever særlige udfordringer på bestemte steder, vil vi rigtig gerne høre om dem. Har I forslag til konkrete løsninger, er de også meget velkomne !

Del jeres besyv med os i kommentarsporet, så arbejder vi videre med det 🙌



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

 124

Like

Comment

Share

All comments ▾



Author

Indre By Lokaludvalg

Vi har kort skimmet kommentarsporet og kan – som forventet – se, at parkering er et “hot” emne. Vi lader debatten rulle videre og følger med fra sidelinjen 🗨️

Vi vil dog gerne henvise til sidens debatregler, som vi opfordrer jer til at overholde, og som vi modererer efter. Vi vil især fremhæve retningslinjerne om at holde en god tone og undgå hadefuldt indhold eller indhold med karakter af mobning 🚫

Læs reglerne her: <https://tinyurl.com/s45ykev2>



Indre By Lokaludvalg

1w

Like

Reply

Remove Preview

3 



Thomas Rønne Pedersen

Indre By Lokaludvalg det skulle i måske have undersøgt inden I begyndte at terrorisere hele byen, fjolser.

6d

Like

Reply

Hide

2 



Stella Condenson

Thomas Rønne Pedersen Ja, det er lidt sent nu hvor byen kaldes Bænkeby.

5d

Like

Reply

Hide





Author

Indre By Lokaludvalg

Hej Thomas Rønne Pedersen nu er det jo ikke en beslutning, som vi har truffet 😊

3

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Per Lindved

Indre By Lokaludvalg jeg prøver bare at forholde mig til virkeligheden og den måde bilejere bliver behandlet på.

3d Like Reply Hide



Reply to Indre By Lokaludvalg



Camilla Kragh Lynning

Jeg bor i middelalderbyen og har familie som er handicappet og ikke kan gå særligt langt. De kan sjældent besøge mig, da der ofte ikke er parkering i nærheden, trods de har tilladelse til handicapparkering. Offentlig transport er ikke en mulighed for dem grundet handicappet.

1w **Sad** Reply Hide

50



Camilla Kragh Lynning

Derudover har vi på et halvt år oplevet flere aflysninger fra håndværkere, som ikke kan komme til at parkere lovligt.

1w **Sad** Reply Hide

16



Karina Poulsen Bonfils

Camilla Kragh Lynning samme her!

1w Like Reply Hide

2



Author

Indre By Lokaludvalg

Hej **Camilla Kragh Lynning** det er desværre en problemstilling, som flere har fremhævet 😞

4d Like Reply



Reply to Camilla Kragh Lynning



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Mikkel Albrecht Conrad Radicke

Virker måske også rimeligt dumt at bosætte sig midt inde i København hvis hele ens familie er så handicappet at de hverken kan tage tog eller metro og så efterfølgende transportere sig 5-700 meter.

Det er dog dig selv der har taget den beslutning. Nogle gange har de valg man tager konsekvenser.

1w Like Reply Hide Edited

11 🤔 😡 👍



Camilla Kragh Lynning

Mikkel Albrecht Conrad Radicke det kan du jo synes. Jeg synes vi skal have en by der kan rumme alle.

1w Like Reply Hide

14 👍



Mikkel Albrecht Conrad Radicke

Camilla Kragh Lynning nej. Du synes din familie skal kunne parkere lige foran din lejlighed. Det handler ikke om rummelighed men om dit eget egoistiske behov. Hvis dit behov er at kunne have privat parkering foran din bopæl, så findes der hundredetusindevis af parcelhuse der kan imødekomme det behov.

Det er dit eget valg, og du får aldrig parkering foran din dør, om du så lavede hele middelalderbyen om til en parkeringsplads.

1w Like Reply Hide Edited

4 👍 🤔 😡



Camilla Kragh Lynning

Mikkel Albrecht Conrad Radicke jeg synes du skal passe din egen butik. Hvis du har kommentarer kan du jo bidrage med dine oplevelser, som der lægges op til 😊

1w Like Reply Hide

10 👍



Mikkel Albrecht Conrad Radicke

Camilla Kragh Lynning lol

1w Like Reply Hide 2 🤔 😡

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Nikolaj M. Thomsen

Mikkel Albrecht Conrad Radicke fandme en respektløs kommentar. Hun opfordres til at komme med en kommentar. Ingen havde bedt om dine bedrevidende nedladende bemærkning.

1w Like Reply Hide

21



Peter Würtz Lindum

Mikkel Albrecht Conrad Radicke din unge alder undskylder til en vis grad din uvidenhed. Som ung er det svært at forestille sig, at dem man elsker - måske endda en selv - med tiden kan gå hen og blive gangbesværet eller sværere handicappet. Er det rimeligt, at tvinge handdicappede og ældre ud af byen? Ikke rigtigt - medmindre man er et egoistisk menneske selvfølgelig.

1w Like Reply Hide

7



Mikkel Albrecht Conrad Radicke

Peter Würtz Lindum Der tages højde for behovet for handicapparkering i alle forslag for omstruktureringen af perkeringsmulighederne i indre by.

1w Like Reply Hide

3



Peter Würtz Lindum

Mikkel Albrecht Conrad Radicke nej. Det ved jeg alt om, da jeg selv har et af de forfættede blå skilte i min bil. Jeg tager aldrig min bil til indre by af samme årsag.

1w Like Reply Hide



Author

Indre By Lokaludvalg

Hej **Mikkel Albrecht Conrad Radicke** nu er det jo os, der har bedt jer om at komme med input, og der er naturligvis forskellige problemstillinger, man kan pege på (alt efter hvad man "bokser" med i privaten og hvordan ens dagligdag ser ud). Vi sætter derfor stor pris på alle bidrag 🙌

Derudover vil vi gerne opfordre til, at man holder den gode tone og tjekker reglerne ud for debat på siden: <https://tinyurl.com/s45ykev2>



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

6d Like Reply Remove Preview 2

**Pernille Skov Sutherland**
Mikkel.... Sådan kan du ikke argumentere 🤔 hvilken planet er du født på.....

6d Like Reply Hide

**Stella Condenson**
Mikkel Albrecht Conrad Radicke det kunne jo være personen boede i byen FØR politikerne stjal gratis parkeringen i weekenderne ! Der var engang, hvor det var gratis at parkere fra lørdag til mandag morgen i København, og det var en rigtig god ordning, det har de skøre pseudo-socialister ophævet. 🗿🤔

5d Like Reply Hide

**Stella Condenson**
Camilla Kragh Lynning tag dig ikke af sådan en knold. Han ved ikke hvad han taler om.

5d Like Reply Hide

**Reply to Mikkel Albrecht Conrad Radicke**

🗿 😊 📷 GIF 🗨️

**Susse Jønsson**
Camilla Kragh Lynning, din familie kan blive kørt fra dør til dør med HandicapFlextrafik.
Det benytter jeg mig af, jeg bor også i middelalderbyen.

1w Like Reply Hide

3

**Camilla Kragh Lynning**
Susse Jønsson tak! Det må jeg bestemt undersøge!

1w Like Reply Hide

1

**Jeanette Erichsen**
Susse Jønsson hvis man har handicapbil kan man ikke benytte sig af den ordning.

1w Like Reply Hide

**Reply to Susse Jønsson**

🗿 😊 📷 GIF 🗨️

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Annette Slivsgaard

Camilla Kragh Lynning - måske de kan visiteres til Flekshandicap transport 🙄

6d Like Reply Hide



Lars Agertoft

Camilla Kragh Lynning Hvis jeg har læst papirerne korrekt, så skulle der gerne komme 10 % flere handicapparkeringer samt 10 % flere pladser til Gulpladebiler - orienter mig gerne hvis jeg er galt på den. Jeg er selv håndværker og arbejder af og til i gågaderne jeg har meget spildtid da jeg efter aflæsning kører til Amager for at tage metroen ind igen - jeg elsker imidlertid vore charmerende by og håber på flere grønne områder fremfor asfalt

5d Like Reply Hide



Reply to Camilla Kragh Lynning



Maria With Feldman

At fjerne parkeringspladser, giver ikke mindre trafik men mere trafik. Alle dem der har brug for en bil i hverdagen, til f.eks. at passe sit arbejde, bruger nu både mere tid, som kunne bruges bedre, til at køre rundt og rundt for at finde en plads, og øger derfor trafikmængden.

Til gengæld vil byen lige så stille miste købeglade kunder ude fra.

Ideen med at stille bænke op på parkeringspladser er ikke bare en hån, mod parkeringslicensbetalerne, men er også komplet ugennemtænkt. Jeg vil vædde en femmer på, at når sommeren kommer, vil der flere steder i byen, f.eks. i Lavendelstræde, være larm og fest på bænkerne, som jo står lige under beboelsesvinduer til stor gene for beboerne.

1w Like Reply Hide

72 🍎



Joan Mardahl Berggreen

Maria With Feldman ja da jeg så de bænke første gang troede jeg at det var en form for happening. Gaden er omdøbt til Bænkestræde....

1w Like Reply Hide

5 🍎 🤔

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Indre By Lokaludvalg
Hej Joan Mardahl Berggreen generelt er mange af bænkene virkelig placeret ulogisk 🤔

1w Like Reply 2 👍



Joan Mardahl Berggreen
Indre By Lokaludvalg det har I fuldstændigt ret i..

6d Like Reply Hide 1 👍



Reply to Joan Mardahl Berggreen

🗨️ 😊 📷 📄 🗑️



Lars Agertoft
Maria With Feldman Hvor skal vi gøre af bilerne fremover ? Der kommer flere og flere biler. Det skaber forurening i indre by, og snart når luftforureningen fra lufthavnen også indre by. Det er svært tilkommeligt for renovationsarbejdere, vi har en velfungerende metro, vi har en stigning af folk der udlejer deres boliger i centrum så der er masser af kunder til butikkerne, vi danskere har et overdrevent forbrug som godt kan tåle lidt nedjustering, at have bil i indre by er en hån imod dem som cykler eller bevidst køber en dyr billet til metroen. Er kedeligt asfalt og store biler det vil vil ødelægge Københavns fantastiske arkitektur med ? handicappede med bil, renovationsarbejder, leverandør, akutberedskab skal gerne kunne komme frem i byen, når klimakrisen for alvor begynder at tage fat i vores egen andedam.

1w Like Reply Hide 4 👍 😂 😠

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide

4 🍌 🍌 🍌 🍌



Peter Solhøj Ørsted

Lars Agertoft antallet af EL-biler er steget markant og om meget få år er det mindretallet der kører i fossilbil, ergo kan du ikke give bilerne skylden for forureningen, og hvis du gad at undersøge hvor det meste forurening kommer fra, så vil du finde ud af at den kommer ude fra København.

At eje en bil er en dyr omgang, folk køber ikke en bil for sjovt, men fordi de har brug for den og sidste jeg tjekke var det ikke ulovligt at eje en bil, og derfor skal der og være plads til bilerne, ligeså vel som der skal være plads til cykler og gående.

1w Like Reply Hide

2 🍌



Lars Agertoft

m2 prisen i indre by ligger et sted mellem kr. 70.000-110.000 er vi enige om det? Bilparken er steget, heldigvis er meget af nysalgte elbiler som forurener mindre hvilke er super positivt på forureningen, men der er fortsat mange diesel turistbusser og havnerundfarter som kan nedbringe forureningen. Jeg er helt enig i at der skal være plads til alle, men hvordan vil du skabe mere parkering til de fortsat flere biler? Jeg finder det er vigtigere at skraldet kan blive hente, den handicappede kan parkere og ambulancen kan komme samt at der er grønne arealer beboerne og turisterne i centrum kan nyde. Jeg holder til på Amager tæt ved Christianshavn og jeg kan lugte Fuel fra lufthavnen ofte, ekspansionen af lufthavnen vil også snart betyde lugtgener og partikelforurening i indre by. Jeg er ikke efter bilejerne, er selv på arbejde i indre by og det er super bøvl - skal læsse af inden kl. 11 parkere på amager og tage metro ind for at kunne starte på opgaven - det er super dyrt og bøvl og jeg får meget ofte bøde, men vi bliver alle nødt til at ofre os hvis vi skal skabe en acceptabel, behagelig, charmerende og grøn by fremadrettet for de kommende generationer.

1w Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Peter Solhøj Ørsted

Lars Agertoft de folk der bor i København skal ikke straffes for at have en bil, det er borgmesterens opgave at finde på en løsning som er acceptabel for alle byes borgere, men det er de ikke skide gode til.

Som det er lige nu bliver bilejere udskammet og generet i København fordi der er nogle politikere der hader biler og går med en drøm om at København skal være en botanisk have, med fuglekvidder og hvor solen altid skinner.

Hvis man gider at lave et stykke ordentlig arbejde og undersøge hvad man gør i andre storbyer rundt om i verden, så kunne man få mange gode input til hvordan en storby kan se ud, både med biler, parkeringspladser, cykler, fodgængere og grønne områder med træer og blomster.

6d Like Reply Hide

2



Lars Agertoft

Peter Solhøj Ørsted Jeg er helt enig i at det ikke kan skade at kigge efter inspiration fra andre storbyer, mon ikke de har gjort det i lokaludvalget ? Den løsning der er acceptabel for alle findes måske slet ikke - uanset om man cykler eller kører bil, stemmer rødt eller blå eller er for eller imod botanik. Forventning om at den til enhver tid siddende borgmester kan trylle, er nok desværre lige i overkanten. Jeg vil selv prøve at komme til lidt lokaludvalgsmøder på Amager, møderne skulle være åbne det meste af tiden og man kan stille spørgsmål - giv det et forsøg hvis du vil påvirke tingene og tak for snakken.

6d Like Reply Hide



Reply to Lars Agertoft



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Indre By Lokaludvalg
Hej **Maria With Feldman** tak for at dele nogle vigtige pointer med os. For eksempel udfordringerne med "øgning" af trafik, når der skal findes parkeringspladser – og man kan jo sagtens forestille sig det scenarie, du beskriver med bænkene i Lavendelstræde til sommer 🌻

1w Like Reply



Jay Rex Solis
Maria With Feldman Ingen parkeringsplads?
Sounds like a You-problem!
Yes to more bike parking and benches!

5d Like Reply Hide



Reply to **Maria With Feldman**

🗨️ 😊 📷 GIF 🎭



Top fan
Bjarne Hvidkjær
1. Afskaf betaling om søndagen
2. Fjern planter og kummer som alene er sat op for at fjerne p-pladser
3. Fjern den underlige regel om at der kun må parkeres i markerede felter
4. Flere P-vagter om aftenen hvor nattelivsindustrien blæser på p-regler

Cykler:
1: etablering af flere cykelparkeringer
2: cykler der parkeres uden for de dedikerede områder indsamles dagligt og kan mod gebyr afhentes på en mark på Amager eller i Sydhavnen

1w Like Reply Hide 43 🍎



Annelise Hennig
Bjarne Hvidkjær Især det sidste punkt kunne med fordel anvendes i hele København, hvor lejecykler og løbehjul parkeres tilfældigt og meget tit midt på fortovet

1w Like Reply Hide 7 🍎

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide

7

**Lars Agertoft**
Bjarne Hvidkjær - jeg må nok skuffe dig lidt - tror ikke der er så mange marker i Sydhavnen - Lynetteholmen kommer til at mangle jord - der kunne vi da tømme de forfærdelige kummer og planterne i havnen så vi helt kan undgår noget grønt i byen.

1w Like Reply Hide

1w Like Reply

**Indre By Lokaludvalg**
Hej Bjarne Hvidkjær tak for konkret feedback - særligt det sidste punkt er skarpt formuleret 😊😊👍

1w Like Reply

5d Like Reply Hide

**Thomas Schütt**
Bjarne Hvidkjær wtf??

5d Like Reply Hide

4d Like Reply Hide

**Bjarne Hvidkjær**
Thomas Schütt ?

4d Like Reply Hide

Reply to Thomas Schütt



Reply to Bjarne Hvidkjær



1w Like Reply Hide

**Joan Lykkeaa**
Har aldrig været generet af de p-pladser der er i indre by, men dog af de egoistiske parkering, som flere bruger. Er mere generet af folks hensynsløse cykelparkeringer, hvor de spærre fortove og lukker andre cykler inde. Frygter for fremtidens beboere, som bliver påtvunget en ideologi, som ikke er særlig beboer venlige. Virker mere som at EL tager hensyn til turisterne, som er steget gevaldigt de sidste mange år, fremfor at sørge for at indre by forbliver en by med beboere.

1w Like Reply Hide

38

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

The screenshot shows a thread of Facebook comments. At the top, a comment from Mikkelt Albrecht Conrad Radicke is visible, followed by a reply from Joan Lykkeaa. Below these are two more replies, both labeled 'Reply to Mikkelt Albrecht Conrad Radicke' and 'Reply to Joan Lykkeaa'. At the bottom, a comment from Thomas Rønne Pedersen is shown. The interface includes standard Facebook elements like profile pictures, timestamps ('1w'), and interaction buttons ('Like', 'Reply', 'Hide', 'Edited').

Mikkelt Albrecht Conrad Radicke
Joan Lykkeaa det du foreslår er altså at man laver mere cykelparkering, så de ikke skal parkere på fortovet? Det er umiddelbart det der bliver gjort ved at omdanne bilparkering til cykelparkering.
Godt at også du kan se meningen i en mere fleksibel og tilgængelig by for fodgængere frem for biler.

1w Like Reply Hide Edited 4

Joan Lykkeaa
Mikkelt Albrecht Conrad Radicke Øh nej det handler mere om folks adfærd og om dovenskab, da mange cyklister vil parkere lige udenfor den bar eller butik de skal ind i.

1w Like Reply Hide Edited 5

Reply to Mikkelt Albrecht Conrad Radicke

Reply to Joan Lykkeaa

Thomas Rønne Pedersen
At kalde det omlægning er en direkte hån og lodret løgn. Det hedder nedlægning.... Nåh nej de er omlagt til at folk kan sidde på en bænk, midt i trafikken, og glo på frustrede håndværkere der leder efter en p-plads. Men lad bare hele lortet forfalde, for i får ingen håndværkere ind i midtbyen..
Et glimrende eksempel på fuldstændig hjernedød magtanvendelse, I burde skamme jer...

1w Like Reply Hide 5

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide

5

Lars Agertoft
Thomas Rønne Pedersen , Jeg giver dig medhold i at der må være tale om nedlægning, men der er måske tale om omlægning fra almindelige til el standerpladser m.v. Det er jo ikke noget nyt, det har været umuligt for håndværkere de sidste 10 år - Jeg sætter værktøj / materialer af og parkerer ved en metro på Amager, det er bøvlet og dyrt for kunden - men byen er ikke bygget og indrettet til vores magelige transportvaner. Lad skraldemænd, håndværkere, leverandører, og handicappede beboere få adgang. For privatpersoner bosat i indre by, har vi en yderst velfungerende metro. Bilparken i Danmark er konstant stigende og vi har en klimakrise der buldrer derudaf og vi prioriterer asfalt over biodiversitet og grønne åndehuller - hvad er dit løsningsforslag ?

1w Like Reply Hide

Thomas Rønne Pedersen
Lars Agertoft det er ikke omlægning at sætte en bænk eller en blomsterkumme op, det er nedlægning.
Du spørger efter mit løsningsforslag, på hvad???
Jeg ser det ikke som et problem, men en nødvendighed at der er trafik, og dermed parkeringsmuligheder i byen.

1w Like Reply Hide

Lars Agertoft
I årets sidste kvartal i 2025 var salget af personbiler i fremgang. Lidt over 50.500 nye personbiler rullede ud på de danske veje svarende til en stigning på 8,0 % sammenlignet med fjerde kvartal 2024. Ændringen knyttes til stigninger i alle kvartalets måneder. For hele 2025 blev der solgt ca. 184.600 personbiler svarende til 6,7 % flere solgte personbiler end året før. Personbilparken voksede i løbet af året med knap 47.600 personbiler svarende til en stigning i bestanden på 1,7 % i forhold til 2024. - Skaber flere biler ikke bare behov for flere parkeringspladser - eller er jeg helt forkert på den ?

1w Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide



Thomas Rønne Pedersen
Lars Agertoft jeg taler udelukkende på vegne af håndværkerne, som ikke har en chance for at udføre deres arbejde, medmindre de kan finde en parkeringsplads. Der er glimrende muligheder med offentlig transport at nå midtbyen for de fleste andre. At man ikke kan se det fuldstændigt idiotiske i at stille en bænk, hvor der kunne have holdt en bil, er mig ubegribeligt. Hvem i hele verden gavner det, udover den magtliderlige venstrefløj på rådhuset..

4d Like Reply Hide



Reply to Lars Agertoft





Reply to Thomas Rønne Pedersen





Daniel Bojsen
Jeg synes det er godt 👍
Flere ladcykelparkeringer som man kan låse sin cykel fast til 🚲

1w Like Reply Hide Edited

5   



Martin Høgstedt Poulsen
Kommer ikke i middelalderbyen længere. Det er for bøvlet og butiksudvalget er reduceret og for mange kineser-turistbutikker. Der er ingen butikker som ikke kan findes andre mere tilgængelige steder.
Cykler er smidt overalt uden hensyntagen til andre mennesker. Herunder særligt lejecykler.
Trist.

1w Like Reply Hide Edited

31 



Sune Graae Norsker
En ting er de kraftigt forringede parkeringsmuligheder i Indre By, men at politikerne nøler med de forbedringer der skulle kompensere for disse, det er simpelthen at pisse på os - og nu har jeg ikke engang nævnt den udstrakte langefinger som opsætning af bænke overalt er...

1w Like Reply Hide

19 

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Sune Graae Norsker

En ting er de kraftigt forringede parkeringsmuligheder i Indre By, men at politikerne nøler med de forbedringer der skulle kompensere for disse, det er simpelthen at pisse på os - og nu har jeg ikke engang nævnt den udstrakte langefinger som opsætning af bænke overalt er...

1w Like Reply Hide

19



Bo Schwartz Madsen

Sune Graae Norsker Hvor i Middelalderbyen savner du at kunne køre ind til?

1w Like Reply Hide



Sune Graae Norsker

Bo Schwartz Madsen til min lejlighed fx 😊

I øvrigt synes jeg det er OK med at reducere gadeparkering, det skal dog kompenseres med masser af parkering i parkeringskælder mv. Og det er mange år siden, at folk der boede udenfor København lige tog bilen ind i Indre By og shoppede. Det har været umuligt i mange år nu.

Men når man gør livet besværligt for lokale og samtidigt lover dem en meget tiltrængt renovering, og så "glemmer" det med renovering, så føler man sig snydt.

1w Like Reply Hide

4



Bo Schwartz Madsen

Sune Graae Norsker Jeg synes det er glimrende for Middelalderbyen at dem der går en tur på Strøget ikke parkerer i Middelalderbyen. Det er der simpelthen ikke kapacitet til. Det ville være skrækkeligt.

Der er da gode muligheder for parkering i randen af området?
Parkeringshuse i Borgergade/Israels plads/etc.

1w Like Reply Hide

3

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Sune Graae Norsker
Bo Schwartz Madsen ja, sikkert, og som jeg siger, så er jeg heller ikke imod den byfornyelsesplan som kommunen har vedtaget med stort flertal. Men så må de jo få fingeren ud...

Men det kan være svært for os lokale beboere at få en hverdag til at hænge sammen, ikke mindst hvis man er børnefamilie eller svagt gående, og det bør man også have med når man ændrer ting så radikalt (og nedlæggelse af 80% af gadeparkering er sgu ret radikalt...).

1w Like Reply Hide 2



Reply to Bo Schwartz Madsen

😊 😊 📷 GIF 🗨



Reply to Sune Graae Norsker

😊 😊 📷 GIF 🗨



Karina Poulsen Bonfils
Linket virker ikke!?

På Købmagergade, hvor jeg bor er der pt. 5 souvenirbutikker og 12 tomme butikker. Mangel på parkering hjælper ikke.

Indre by bør også være for os der bor her med mulighed for at parkere vores bil og få besøg.

1w Like Reply Hide 26



Emma Lindberg
Karina Poulsen Bonfils jeg bor ikke i indre by men i Husum, og før i tiden var det en hyggelig oplevelse at tage til byen for at ose lidt, måske spise men det er nærmest et overstået kapitel, for som du selv skriver er der nu nærmest kun tomme butikslokaler eller souvenirbutikker, og de små specialbutikker er næsten alle væk, byen har mistet sin sjæl og charme til fordel for masseturisme og så Ø har solgt byen til kapitalfonde, det er bare så trist

6d Like Reply Hide 4

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Lars Agertoft
Emma LindbergInternetforbrug.: hvor mange handler på nettet (mænd og kvinder 16-74 årige- Danmarks statistik 2011 = 57 % 2025 = 82 %)
2d Like Reply Hide



Emma Lindberg
Lars Agertoft det har intet med sagen at gøre men til info handler jeg helst i fysiske butikker og de lukke desværre en for en
1d Like Reply Hide



Reply to Emma Lindberg



Reply to Karina Poulsen Bonfils



Andrea Møller Holm
Er det her en f--- joke?
Kommunen fører OFFENSIV chikanepolitik
"Hvordan har I det med det?"
Hold nu kæft mand....
1w Like Reply Hide 16



Indre By Lokaludvalg
Hej **Andrea Møller Holm** det er os, der skal afgive høringssvar omkring den evaluering, der er blevet foretaget. Man kan sige, at det er en mulighed for jer til at bidrage til svaret 🙌
4d Like Reply

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

4d Like Reply



Andrea Møller Holm
Indre By Lokaludvalg At der overhovedet er den process er med til at legitimere det hele
Som at blive udsat for overfald og så blive bedt om at evaluere det
Chikanepolitik er chikanepolitik. Punktum.

3d Like Reply Hide

1d Like Reply Hide



Stella Condenson
Det føles som mental voldtægt. Vi borgere = afmagt overfor magtliderlige politikere, som sikkert ikke selv bliver berørt af deres uretfærdige udemokratiske regler.

1d Like Reply Hide

1d Like Reply Hide



Stella Condenson
Andrea Møller Holm ENIG.

1d Like Reply Hide



Reply to Indre By Lokaludvalg





Reply to Andrea Møller Holm





Ann Raaberg
Det var dog en upassende kommentar! Måske vedkommende har boet der i mange år og er senere i livet blevet handicappet. De færreste flytter jo fra en bolig, fordi en pårørende bliver handicappet. Hvis man ikke er rask og rørig, skal man med andre ord ikke kunne komme ind til byen!!!

1w Like Reply Hide

3

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Christian Bernhard Hagen

Hvis man tror, "de små butikker" lukker grundet manglende p-pladser, tager man grundigt fejl. De lukker fordi stadig mere handel foregår på nettet, og fordi huslejerne er astronomiske.

Hvis man laver flere p-pladser, og/eller gør dem billigere, kommer der flere biler. Og pladsen er nu en gang i alle tilfælde begrænset, så uanset hvor mange p-pladser man laver, og hvor billige de er, vil der dermed altid opleves at være for få af dem. Det eneste man opnår derved er at byen drukner i biler.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) [Edited](#) 14   



Coco Dolly

Christian Bernhard Hagen frisør og café er vel ikke online

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 



Christian Bernhard Hagen

Coco Dolly hvorfor ikke læse hele min kommentar før du svarer?

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 



Lars Agertoft

Internetforbrug.: hvor mange handler på nettet (mænd og kvinder 16-74 årige- Danmarks statistik 2011 = 57 % 2025 = 82 %)

3d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Karina Poulsen Bonfils

Christian Bernhard Hagen helt uenig 😞

5d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Reply to Coco Dolly     

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Lars Agertoft

Jeg er så enig med dig Christian, når først meget af trafikken er reduceret og grønne oaser dukker op, vil mange butikker og restauranter igen blomstre op. Der er ingen der stopper mig i min varebil på Kompagnistrædet og siger, dejligt du er her mens de skal til at starte på deres frokost. Meget af Nørrebro har være lukket af i en lang periode nu, har ikke indtryk af at det har skadet butikslivet

5d Like Reply Hide



Anne Sophie Hurst

Christian Bernhard Hagen altså du ved bedre end alle de små butiksejere? Bor du i Indre By og taler du med de små butiksejere? Der er den samme historie de alle fortæller - de mærker markant at deres forretning er gået ned efter parkeringspladser er fjernet. Der er jo mange butikker som ikke kan erstattes af net indkøb (cafer, frisør, tøjbutikker som sælger fra små lokale designere, alt hvad man gerne vil prøve på/røre ved, blomsterhandler, slagter, bager osv).

5d Like Reply Hide



Reply to Christian Bernhard Hagen



Hanne Grimm

København er helt droppet som et sted jeg vil køre til (inkl Bus og Metro) , gåtur på Strøget , Nyhavn , og handle i butikker osv - Det er droppet pga Parkeringsforhold , og Kommunens had overfor bilister trods man betaler skat i stor stil.. Rødovre Centrum har alt inkl god biograf , og god parkerings forhold-

1w Like Reply Hide

22

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Anne Sophie Hurst
Bor i middelalder byen og den ene lille butik efter den anden lukker fordi de ikke har kunder nok da de ikke kan parkere. Jeg hører det fra min frisør, min lokale café, min lille vin butik, og tøjbutikker. Lyt nu til de små butiksejere i stedet for at give lov til flere souvenir butikker og store kæder.

Der er også alt for mange arrangementer og der bliver ikke gjort ordentlig rent. Jeg har forgæves forsøgt at for svar på hvem der er ansvarlig for rengøring efter Pride og er 10 e-mails inde med kommunen men kan ikke få et ordentligt svar eller nogen indsigt i hvad der bliver anderledes denne sommer så vi ikke skal træde over bræk/tis/gamle drinks/glass hver weekend når vi går tur med vores børn og hund.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 19   



Lars Agertoft
Anne Sophie Hurst Internetforbrug.: hvor mange handler på nettet (mænd og kvinder 16-74 årige- Danmarks statistik 2011 = 57 % 2025 = 82 %)

3d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 



Anne Sophie Hurst
Lars Agertoft ok, hvad er din point? Selvfølgelig er der mere handel på nettet i 2025 når vi købe alt fra mælk til biler men det betyder jo ikke at der ikke er brug for butikker og at byer ikke skal gøre hvad de kan for at støtte det lokale butiks liv.

2d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Lars Agertoft

Jeg ønsker meget mere butiksliv, meget gerne udeserveringer og charmerende detailbutikker som fremhæver arkitekturen. Min konstatering helt overordnet er at vi danskere generelt er blevet for bekvemlige (bilsalget stiger konstant, vi rejser mere end tidligere, livsstilssygdomme stiger, vi spiser usundere, mennesker generelt mødes fysisk mindre ofte end tidligere (stigende skærmforbrug). Jeg tror at mange ønsker et fysisk lokale i indre by men udgiften til at afholde lokale derinde er for høj sammenholdt med at afholde en butik på nettet uden huslejudgift overhovedet. Et generelt meget højt huslejeniveau (kr. 70-80.000 pr. m2 ved køb) gør det svært for en frisør og en vinhandel overhovedet at generere overskud nok til at betale huslejen. Mit personlige gæt er at huslejepriserne skal reduceres kraftigt for at kunne genskabe fortidens butiksliv, men håber inderligt at butikkerne kan genskabes - og det gør de kun hvis vi alle tager metroen derind af og til og støtter disse fremfor de store detailkæder. håber det lidt forklarede mit synspunkt - god dag til dig Anne Sophie

2d Like Reply Hide Edited



Reply to Lars Agertoft



Reply to Anne Sophie Hurst



Esther Lee Wilkinson

Vi savner de parkerings pladser der var i Kompagnistræde og gaderne rundt om.... Både af egoistiske grunde som børnefamilie med bil, men også pga alle de små butikker der ytrer at de kan mærke det 😞

1w Like Reply Hide

17 🍕 🍕 🍕

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Eva Lunderskov

Jeg kan ikke forstå at indre by lokal udvalg og Københavns kommune er så inkompetente at de ikke engang kan hamle op med Århusianerne. I Århus har man (måske inspireret af London) formået at lave massere af gade parkering som er forbeholdt beboere. Skiltningen er klar og enkel og det fungerer. På den måde kan man som beboer få adgang til parkering nær sin bopæl og man kan undgå det som alle i både KK og lokaludvalget nævner igen og igen, nemlig at folk fra andre bydel og forstaderne tager bilen ind til byen. Og hvis de så alligevel vil køre herind må de parkere i parkerings anlæg.

Kom nu ind i kampen og gør jeres arbejde for os der bor her.

1w Like Reply Hide

9



Lars Agertoft

Eva Lunderskov , Der bor 7758 personer i middelalderbyen - så du vil gerne have 8000 parkeringsplader i middelalderbyen til beboere alene er det korrekt forstået ?

5d Like Reply Hide



Eva Lunderskov

Lars Agertoft nej nej men måske til dem der bor der som betaler op til 6000 kr per år for en parkerings licens. Kommunen kender det præcise antal hvis de kigger i deres register over parkerings licenser udstedt til folk med adresse i middelalderbyen. Det behøver selvfølgelig ikke at være til alle dem der bare vil sidde på bænke på vejene, eller smider deres cykel hvor de har lyst. De behøver selvfølgelig ikke en beboerparkeringsplads

5d Like Reply Hide Edited

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

5d Like Reply Hide Edited



Lars Agertoft

Eva Lunderskov Er vi enige om at m2 prisen i indre by er på niveauet kr. 70.000-100.000 pr. m2 - og at en årlig parkering på kr. 6000 da en ordenlig slat penge ? Jeg kan ikke helt forholde mig til disse beløb, da de ligger noget fjernt fra mine transport og boligbudgetter. Jeg er meget enig med dig om at der slet ikke bør være parkering fra folk der kommer udefra og bare skal til frisør eller restaurant i indre by. Vi har en velfungerende Metro så alle uden handicap kan parkere i Vanløse og tage Metro ind, den fungerer fantastisk. Vil vi have en charmerende, livlig grøn indre by hvor det er behageligt at sidde udenfor og besøge de små erhvervsdrivende bør man skifte den kedelige asfalten ud med noget arkitektur som svarer til de flotte naturbevarede bygninger, selvfølgelig med plads til handicapbeboere, adgang for renovationsarbejdere og akutberedskab. Jeg arbejder sommetider som håndværker i indre by, det er super bøvlet - køre ind -læsse af - køre ud af centrum - parkere - tage metro tilbage ind i byen og samme procedure efter arbejdet. Vi er i en dundrende klimakrise med et ekstremt overforbrug hos os danskere, er det ikke på tide at vi trækker os lidt tilbage og lader naturen og biodiversiteten komme i spil og i det mindste forsøge at skabe bare en tålelig fremtid for kommende generationer. Jeg har læst en del af basismaterialet fra lokaludvalget igennem og det giver rigtig god mening, som jeg forstår lokaludvalgsarbejde er man velkommen til at møde op at fremlægge sine synspunkter for lokaludvalget som vist består af ung som gammel, rig som fattig, rød som blå, asfalt som natur. Tak for snakken og god søndag til dig

5d Like Reply Hide



Reply to Lars Agertoft



Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Indre By Lokaludvalg
Hej Eva Lunderskov nu er det jo ikke os, der har omlagt parkeringspladserne. Og vi har heller ikke noget at gøre med skiltningen eller rammerne for hvordan det er håndteret 😊

4d Like Reply



Eva Lunderskov
Indre By Lokaludvalg Det er jeg klar over men tænkte i må have adgang til eventuelt at stille forslag eller give feedback til borgerrepræsentationen eller andre med politisk indflydelse.

3d Like Reply Hide



Reply to Indre By Lokaludvalg

👍 😊 📷 GIF 🗨️



Reply to Eva Lunderskov

👍 😊 📷 GIF 🗨️



Bo Schwartz Madsen
Jeg synes det har været godt.
Meget debat omkring de har skide pladser bliver mudret til af at mange giver deres besyv med om parkering i byen generelt. Men Middelalderbyen er altså kun et ganske lille område, som man sagtens kan parkere i randen af og gå ind i.

1w Like Reply Hide

9 👍 😊 📷 GIF 🗨️



Joan Lykkeaa
Bo Schwartz Madsen Både og da de pladser også er reduceret samtidig med at grøn zone er udvidet således at det koster 47 kr i t langt ude fra indre by 😊

6d Like Reply Hide



Bo Schwartz Madsen
Joan Lykkeaa Det er helt fint med mig. Hvis man ikke bor der, så skal man betale en ordentlig pris for at bruge så meget plads.

6d Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Bo Schwartz Madsen
Joan Lykkeaa Det er fint de vil besøge. Men jeg foretrækker at gøre parkering billigere for beboere for at sikre plads til dem.

Du køber hurtigt tør for plads i København hvis du vil gøre parkering nemt og billigt for 6 mio.

Og man kan komme med det offentlige til indre København fra alle steder i landet. Så kan man jo bare parkere ved en station nær ens hjem.

6d Like Reply Hide



Reply to Joan Lykkeaa

😊 😊 📷 GIF 🗨️



Reply to Bo Schwartz Madsen

😊 😊 📷 GIF 🗨️



Jesper Sichlau
Jeg kører næsten dagligt på cykel i middelalderbyen, og jeg har som cyklist ikke kunne mærke nogen positiv effekt af ændringerne - eneste negative effekt var da I gjorde Skinderagde til gågade som forsøg. Det med bænkene på parkeringspladserne virker bare provokerende unødvendigt.

6d Like Reply Hide



Per Skovhave
Butiks-DØD og rabiat venstrefløjs-propaganda eller kommunistisk ideologi (vælg selv hvilket er værst...)

Vi oplever selv - denne nytteløse kamp på Østerbro, hvor arbejdsgruppe og følgegruppe i KK., under dække af trafiksikkerhed og handelsliv - bliver ignoreret af en (absurd) tankegang, om at hele København SKAL være bilfri.

Hvis bare alle butikker flyttes ud i store centrer (Fisketorvet, Fields, Waves) - så bliver der plads til rullegræs og bænke i hele vores hovedstad!!!

1w Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Per Skovhave
Butiks-DØD og rabiat venstrefløjs-propaganda eller kommunistisk ideologi (vælg selv hvilket er værst...)

Vi oplever selv - denne nytteløse kamp på Østerbro, hvor arbejdsgruppe og følgegruppe i KK., under dække af trafiksikkerhed og handelsliv - bliver ignoreret af en (absurd) tankegang, om at hele København SKAL være bilfri.

Hvis bare alle butikker flyttes ud i store centrer (Fisketorvet, Fields, Waves) - så bliver der plads til rullegræs og bænke i hele vores hovedstad!!!

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 6   



Stella Condenson
Per Skovhave Ja, og rigtig kedelige nye "parker/pladser" med en masse beton, og meget underlige små tynde træer og mærkelige genstande til børn. 🙄😏

5d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

The comment Per Skovhave is replying to has been deleted.



Per Skovhave
Stella Condenson - so Sorry
Misforstået - har slettet min kommentar 🙏

5d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 

The comment Stella Condenson is replying to has been deleted.



Stella Condenson
Per Skovhave Det er OK 😊

5d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Reply to Per Skovhave

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Frederik Grubb Rømeling
Det er den mest fortryvnlige dårlige beslutning. Man har indledt et angreb imod butikkerne og deres kunder, ældre, gangbesværede og børnefamilier. Super flot!

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 13 



Lars Agertoft
Frederik Grubb Rømeling En grøn og fremkommelig, charmerende, arkitektonisk flot by tager vel ikke skade af lidt mindre kedelig indhegnet asfalt beboet med SUVér, Crossovers og større familiebler ? Gider du spise på uderrestaurant med biler kørende forbi, vil du tillade dine børn at bo hvor renovationsbiler, akutberedskaber har svært ved at komme frem ? Giver færre parkeringspladser dårligere vilkår for gangbesværede har jeg lidt svært ved at følge. En ren og charmerende by vil alt andet lige også indbyde til charmerende butiksliv.

5d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Mark Colclough
Jeg bor i Indre By, endda på en af prik gaderne og er bil ejer. Jeg leder altid efter en parkerings plads til bilen, og ender ofte med en længere gåtur hjem.

Jeg synes rigtig godt om tiltagene som kommunen har gjort, og har bemærket at området omkring Pilestræde / Møntergade (hvor jeg bor) er meget mindre trafik og støj ramt.

Jeg kunne ønske mig at man omgjorde kørsels tilladelsen til alle skralde biler tilbage til 0600 eller 0700, nu hvor trafikken er fjernet (deres argument for ankomst 0330).

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 4 



Michael Henriksen
Kære Indre By Lokaludvalg - omlægningen er intet mindre en en katastrofe - alle med bil drøner rundt i 100- vis af timer årligt for at finde parkeringsplads, familien nægter nu at komme på besøg (og nej en 82 årig kan ikke tage bus og tog fra skibby), jeg handler ikke med bil i københavn k - og det gør mange andre sikkert heller ikke. Eneste butikker der kommer er barer og flere souvenir butikker. Eldelebler - er kun leje biler - få dem ud af byen.

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Michael Henriksen

Kære Indre By Lokaludvalg - omlægningen er intet mindre en en katastrofe - alle med bil drøner rundt i 100- vis af timer årligt for at finde parkeringsplads, familien nægter nu at komme på besøg (og nej en 82 årig kan ikke tage bus og tog fra skibby), jeg handler ikke med bil i københavn k - og det gør mange andre sikkert heller ikke. Eneste butikker der kommer er barer og flere souvenir butikker. Eldelebler - er kun leje biler - få dem ud af byen.

4d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) [Edited](#)

3



Christian Lembourn

Hvis intentionen var en mere død by, hvor der kun er turister - så er målet nået. I perioden med nedlæggelsen af parkeringspladser er der lukket flere almindelige butikker og en tsunami af souvenirbutikker åbnet. Sidegaderne er øde. Cyklisterne der er "blevet mere plads til" er turister på Donkey Republic cykler 😞

6d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

4



Lone Skov Al Awssi

Når politik bliver næsten religiøs- så rammer det hverdagen for de borgere som ikke kan undvære en bil.

De ældre lider under parkeringspolitikken.

Afskaffelse af gratis søndags parkering øger ensomheden fordi pårørende afkorter deres besøg.

Ensomhed blandt ældre er et stort fokus punkt i Sundhed- og Omsorgsforvaltningen - men i Teknik- og Miljø afskaffer man bare gratis søndagsparkering for alle!

Forvaltninger og politiske udvalg arbejder slet ikke sammen

4d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

5

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Anders Feerup

Omlægningen er en dårlig ide, fokuser i stedet på at forbedre den offentlige trafik. Gør den gratis, måske små shuttle busser i et rutesystem så man ikke behøver at køre ind med egen bil. Når det kommer til stykket vil bilisterne helst undgå bilen i indre by, der er slet ikke brug for færre P-pladser, mere ensretning osv. Det sker helt af sig selv hvis offentlig transport kan løse opgaven.

Nogle gange har man brug for at levere/afhente større genstande/mængder, hvis alle p-muligheder så er væk dør byen eller det bliver urimelig dyrt - det der med en leverings holdeplads for hver 100m, det dur ikke i virkeligheden. Bilen skal være under observation eller låses hver gang man skal frem og tilbage, så minimum to personer til en levering eller langt stop/levering (dyrt) - lang levering giver kø for at holde på pladsen, vare som skal fragtes 50m imellem fodgængerne, bøvlet er et mildt ord.

Cykelstativer... de ligner allesammen lossepladser og optager plads som kunne bruges til ophold og grønne områder.

6d Like Reply Hide

2



Per Lindved

Siden finanskrisen er der kommet 130-140.000 flere indbyggere til København. Byen har været overbefolket i årevis. Det har skabt trængslerne og så vil kommunen bygge endnu flere nye boliger på den samme plads og tiltrække endnu flere tilflyttere. Hvordan synes kommunen selv logikken ser ud?

Kommunen mener naivt, at privatbiler er problemet. Nej for i omegnen af København kan du ofte parkere helt gratis endda på din egen bolpæl og bo meget billigere generelt og uden trængsler. Mit råd er derfor. Behold din nødvendige bil for at få hverdagen til at hænge sammen og flyt til omegnen og så mindskes trængslerne, når virksomheder også rykker ud af byen og har fået nok.

1w Like Reply Hide Edited

3

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide

 **Sanne Jakobsen**
Jeg bor ikke i indre by, men kører igennem hver dag på cykel til og fra arbejde. Jeg bemærker, at langt de fleste biler på min rute stadig står dækket med sne fra snestormen for 2 uger siden - så meget har beboerne altså tydeligvis heller ikke behov for deres transportmiddel i dagligdagen. Kan man undvære bilen i 14 dage, kan man formentlig også undvære den længere tid end det...

1w Like Reply Hide 9   

 **Karina Poulsen Bonfils**
Sanne Jakobsen hvorfra ved at det er beboerebiler??

1w Like Reply Hide 

 **Sanne Jakobsen**
Karina Poulsen Bonfils du har ret, det aner jeg ikke, men sandsynligheden for at folk udenbys fra skulle efterlade deres bil i flere uger i et område med landets højeste parkeringsafgift antager jeg nok bare er meget lille...

1w Like Reply Hide

 **Kristian Wronski-Petersen**
Sanne folk kan jo også være på ferie, arbejdsrejse, syg - eller også er det ikke vejr at køre til sommerhus etc lige nu; måske mangles der en sneskraber.
Bilen er måske i trafik 6 af ugens dage hele resten af året - så må den da gerne stå på en beboerlicens i øvrig tid.

1w Like Reply Hide

 **Joan Lykkeaa**
Sanne Jakobsen Da kommunen ikke har levet op til deres ansvar om snerydning, er flere biler lukket inde af sne og isbræmmer, hvilket nok er grunden til at de ikke er kørt ud 😊

1w Like Reply Hide 9   

 **Sanne Jakobsen** replied · 3 Replies

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Sanne Jakobsen
Joan Lykkeaa arh, så er det vist heller ikke værre med den sne. Og hvis man har så meget brug for sin bil, som tråden her indikerer, så havde man nok fundet en skovl frem 🙄

1w Like Reply Hide 2 👍 😂



Sanne Jakobsen
Joan Lykkeaa så er det vist heller ikke værre med den sne, hva'? Hvis man virkelig er så afhængig af sin bil, som tråden her antyder, så havde man nok været i stand til at finde en skovl frem 🙄

1w Like Reply Hide



Joan Lykkeaa
Sanne Jakobsen Vi taler ikke bare om sne men om isblokke 🙄

1w Like Reply Hide 1 👍



Pia Dalsgaard
Sanne Jakobsen Det har været vinterferie de sidste 2 uger, og mange er taget på ski-og sol ferie.

1w Like Reply Hide



Reply to Joan Lykkeaa

👤 😊 📷 GIF 🗨



Rine Helme
Sanne Jakobsen mon ikke det også handler meget om de nye lovkrav til dæk. Ingen havde regnet med, at de ikke kunne bruge deres biler i SÅ lang tid som i denne vinter. Normalt er sneen i København jo smeltet væk med det samme. Jeg har selv måttet aflyse en hel del aftaler, da det ikke er lovligt at flytte min bil pt.

1w Like Reply Hide 2 👍



Troels Grum-Schwensen
Sanne Jakobsen Med al respekt - det er et forkert ræsonnement. Man kan f.eks som selvstændig og/eller handicappet have et STORT behov for en (egen) bil uden at det er dagligt eller blot ofte. Men mange - incl myndighederne - ophører det mest almindelige - at være lønmodtager - til en undtagelsesløs norm.

6d Like Reply Hide Edited

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Celina L. Hilslev

Det er ikke længere en bydel jeg handler i, udelukkende pga. dårlig parkerings muligheder.

Ville være rart med nogle 15-20minutters parkeringspladser evt. i tidsrummet 09-17 for også at skabe pladser til beboere efterfølgende.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Pede Larsen

DEJLIGT mere af dette

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Pernille Skov Sutherland

Det er en ideologisk nedlægning af P-pladser....., der rammer rigtig mange borgere der bor og betaler skat til Københavns Kommune !!

Vi lever i 2026 og det er ikke en forbrydelse af ha en bil, nogen har arbejde i Malmø,på Fyn, andre møder på skæve tidspunkter for at byen fungerer, som altså ikke kan cykle til Tåstrup og starte en bybus op til glæde for kollektiv trafik..... !!

Vedr Lejecycleler.... De ligger i bunker på fortove og kørebaner, kan ikke forstå udlejer ikke har pligt til at afhente dem....

Det er en HETZ der foregår

Hilsen fra en cyklist 🌱

6d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Ari Bach

Gider ikke handle derinde mere.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Janice Kongsbak

Vi udenfor byen lægger vores indkøb i forstæderne. Frisørbesøg i byen er stoppet og café samt restaurant besøg lægges i højere grad udenfor Kbh

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Jens Ungstrup

Det er en om'er

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Janice Kongsbak

Vi udenfor byen lægger vores indkøb i forstæderne. Frisørbesøg i byen er stoppet og café samt restaurant besøg lægges i højere grad udenfor Kbh.

1w Like Reply Hide



Jens Ungstrup

Det er en om'er

1w Like Reply Hide 4



Pia Blegvad

Hvordan har det skaffet bedre forhold for gående? Jeg synes, at KK har mest fokus på cyklister.

4d Like Reply Hide



Anders Olaf Sørensen

Det er fuldstændig gagalak, det er dumt med dumt på, få etableret de 600 p pladser + 500 og det kan ikke gå for hurtigt.

1w Like Reply Hide



Daniel Fritzboeger

Komplet mangel af respekt for byens beboere og forretnings drivende....

1w Like Reply Hide



Lars Agertoft

Daniel Fritzboeger Internetforbrug.: hvor mange handler på nettet (mænd og kvinder 16-74 årige- Danmarks statistik 2011 = 57 % 2025 = 82 %)

3d Like Reply Hide



Reply to Daniel Fritzboeger



Thomas M. Balslöv

Som ren terrorisme mod beboere og besøgende.

En hån mod alle de som betaler politikernes løn og service i byen, herunder parkering.



3d Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Bo Schwartz Madsen

Jeg synes også det er interessant med så mange kommentarer fra folk langt fra Middelalderbyen.

Den lille del af indre by skal selvfølgelig ikke indrettes med fokus på folk som måske vil tage bilen derind hveranden måned.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

2



Thomas O. Hildebrand

Busdrift i Nørregade genindføres.

6d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

2



Sørensen Bak Simon

Håbløs mangel på P 🙄 pladser . Kommer aldrig til Kbh for at handle mere . Det er for dyrt i P bøde / afgifter.

Bruger Rødovre centret som har frie P pladser

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) [Edited](#)

22



Jeanette Hendeliowitz

Så dårligt for alle med den måde det foregår på .. nedlægge så mange og med så mange forhindringer for at få et liv i byen og for forretninger at kunne fungere. Ikke i orden 🙄

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Snaphanen Steen Raaschou

I har jo lukket gamle fine butikker med dem !!!!

4d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Torben Pedersen

Linket virker ikke Indre By Lokaludvalg

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

1w Like Reply Hide

 **Indre By Lokaludvalg**
Hej **Torben Pedersen** tak for at gøre os opmærksom på det. Det skulle meget gerne virke nu! 😊

1w Like Reply

 Reply to **Torben Pedersen**

 **Frode Benedikt Nielsen**
Jeg gider ikke legitimere Lokaludvalget ved at svare.

4d Like Reply Hide

 **Indre By Lokaludvalg**
Hej **Frode Benedikt Nielsen** det må du da meget gerne uddybe 👍

4d Like Reply

 Reply to **Frode Benedikt Nielsen**

 **Kristian Wronski-Petersen**
Linket virker ikke ❤️

1w Like Reply Hide

 **Ari Bach**
Kristian Wronski-Petersen selvfølgelig gør den ikke det...det er jo KK 😊

1w Like Reply Hide

 **Indre By Lokaludvalg**
Hej **Kristian Wronski-Petersen** det skulle meget gerne virke nu! 😊

1w Like Reply

 Reply to **Kristian Wronski-Petersen**

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Lars Agertoft
Mindre trafik, flere cykler, bilparkering til pensionister, leverandører, håndværkere og enkelte el-delebilsparkeerter - det er super god stil - vi har en velfungerende metro, en dundrende klimakrise, mangler grønne områder og vi bør nedsætte vores fortsat ekspanderende forbrug og udslip af skadelige gasser - tak for et godt arbejde til Indre By Lokaludvalg

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 4 



Joshua Glenn Murphy
Der er stadig ALT for mange biler derind

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 2  



Hans Nielsen
Ren ØF visioner. Ingen borgerlig opbakningen. Hvorfor skal borgerne deles op? Ja tak til fri og fair parkering og bylivet.

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 2 



Zoran Popovic
En skændsel mod borgerne ... ideologisk symbolpolitik af værste skuffe - husk I burde være der for os ! Os der betaler jeres løn I er folkevalgte og ikke selvvalgte og stop med at bruge vores penge på noget der fx. mangler evidens og efterspørgsel.....

3d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Karina Poulsen Bonfils
Opfordringen til at melde sig ind i gruppen "ja tak til parkering i København" 🙏

1w [Like](#) [Reply](#) [Hide](#) 14  



Kurt Hansen
I Gunder bare spørgsmålet behøves at stilles. Hvordan oplever i egentlig kassebeholdning sovses ind i penge Københavns kommune #dkpol

4d [Like](#) [Reply](#) [Hide](#)



Bøje Arenholt
Kommer ikke længere i Kbh. Har indtil 1998 boet på Østerbro i 13 år, men kan simpelthen ikke genkende byen mere. Hadet mod bilister er helt afsindigt, og butiksudbuddet totalt stereotyp.

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026



Bøje Arenholt

Kommer ikke længere i Kbh. Har indtil 1998 boet på Østerbro i 13 år, men kan simpelthen ikke genkende byen mere. Hadet mod bilister er helt afsindigt, og butiksudbuddet totalt stereotyp.

4d Like Reply Hide



Frederik Grubb Rømeling

Hej Lars, ja, færre parkeringspladser giver helt åbenbart dårligere vilkår for dem, som har brug for dem. Jeg er sikker på, at de, der bor i indre by og dem, som har butikker eller restauranter, vil kunne bekræfte, at Enhedslistens angreb på bilismen, har skabt en dårligere by. Dine stråmænd om akutberedskabet og renovationsbiler er useriøse.

5d Like Reply Hide

Kommentarer fra Indre By Lokaludvalgs Facebookside

Sag: Evaluering af omlægning af parkeringspladserne i Middelalderbyen

Publicering: 19-02-2026

Dato for indsamling af kommentarer: 27-02-2026

5d Like Reply Hide



Lars Agertoft

Frederik Grubb Rømeling Hvad mener du med har brug for dem - jeg kan læse af materialet at der er planlagt 10 % flere pladser til handicappede og 10 % flere til gulpladebiler. Jeg arbejder selv af og til i indre by skal meget tidligt om morgenen læsse værktøj af køre ud af centrum for at parkere, tage metroen ind og gå til destinationen - og det samme igen når man er færdig - det er da dybt spild af min tid og ressourcer MEN skal vi ændre en buldrende klimakrise og et for os danskere ekstremt overforbrug så må vi lære at tæmme vores forbrug og lade biodiversiteten bare få en lille smule af pladsen, fremfor kedelig asfalt beplantet med store SUV'er, Crossovers og store familiebil (35 cm længere en for 10-15 år siden). Vil du gerne sidde som gæst på en restaurant med udeservering samtidig med at min firmabil kører forbi (er dog på el). Hvis det at forsøge at skabe en grønnere by med mere natur og biodiversitet er med til at skabe en dårligere by, så er vi nok uenige om hvad en god by er og respekt for det. Vil du have ændre tingene til dit synspunkt så kom til lokaludvalgsmøder, det er vist frit at deltage og give sit besyv med og lokaludvalg består vist af både rig som fattig, ung som gammel, cyklist som billist, rød som blå, hvid som sort. Jeg angriber ikke bilismen, jeg ønsker bare en mere ren og bæredygtig fremtid for min søn, at du ønsker noget andet har jeg så fuld respekt for. En gruppe engagerede frivillige ildsjæle i dit lokaludvalg af bred politisk orientering har sandsynligvis læst snakket og diskuteret en masse og omsider fundet en løsning som du bare nedgør bag skærmen, vis en smule pli og respekt omkring deres ulønnede frivillige indsats. Bliver du ikke selv glad når du rejser dig op i metroen eller bussen for at den ældre dame kan komme til at sidde ned, og hun siger stort tak ? God søndag til dig

5d Like Reply Hide Edited



Lars Agertoft

Frederik Grubb Rømeling Internetforbrug.: hvor mange handler på nettet (mænd og kvinder 16-74 årige- Danmarks statistik 2011 = 57 % 2025 = 82 %)

3d Like Reply Hide



Reply to Frederik Grubb Rømeling



Frederik Schultz

Er det en joke?

1w Like Reply Hide



Torben E. Lund

Fri cykelparkering ved alle butikker, tak. Det er for bøvet, at man skal gå 300-400 meter frem og tilbage, for lige at handle i 3 minutter. Og færre brosten !!

1w Like Reply Hide



LU og suppleanter

Kommentar 1:

Stort og flot arbejde.

Min beskedne kommentar: Der mangler mere fokus på de forskellige cykeltyper: Trædecykler, elcykler, longjohns og mest af alt ladcykler. Måske er antallet af cykler kun øges med 1%, men ladcyklerne må være øget en del mere – og de kører ofte med 2-4 børn i ladet, dvs., at antallet af de cykletransporterede er større. Ladcyklerne fordrer nye og anderledes parkeringsstativer/pladser.

Borgere

1.

Kære Indreby Lokaludvalg,

Jeg kan ærligt sige, at jeg aldrig har oplevet et mindre intelligent, mindre gennemtænkt og mindre positivt politisk træk end jeres afskaffelse af parkering i den indre by. Årsagerne er så åbenlyse og mangesidede, at jeg ikke vil spille vores tid her, men det er nok at sige, at det har den effekt, at det øger forureningen (bilister kører rundt i lange perioder og leder efter parkering), øger trafikken og er fuldstændig respektløst over for de borgere, der betaler for en parkeringstilladelse. Hvis man vil rydde området for biler (ikke i sig selv en dårlig idé), er det nødvendigt at give borgerne et fungerende alternativ.

Mh,

2.

Vi finder at en række pladser kan genetableres (herunder med tydeligere bemaling) uden at miste målet med færre pladser.

I Ny Østergade er der fx et lille område som ikke er 'bemalet' - det kan give en ekstra plads uden gene for nogen.

Hertil kan håndværkerparkering ændres fra 07.00 - 17.00 til 07.00 - 15.00 og således give lidt flere pladser eftermiddage på hverdage. Håndværkere kommer meget sjældent efter 15.00(!) - hvis de kommer før, kan de jo bare holde længere.

Som beboere er vi meget afhængige af at kunne parkere/læses af og på tæt på vores bolig.

P-hus modellen virker meget fint, men bør ændres således, at når man kører ud af P-huset stopper man sin parkering. Det er oplevelsen, at mange blot reservere tre døgn selv om pladsen ikke bruges. Det betyder ind i mellem, at der meldes 'optaget' selv om der er mange ledige pladser. Vi kan ikke helt gennemskue om der er forskelligt praksis/system for de enkelte p-huse.

Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026

Endelig noteres at udlejningscykler 'smides' helt tilfældigt til ulempe for gående og øvrige som vil stille cyklen.

mvh

3.

Som selvstændig erhvervsdrivende i Middelalderbyen er det blevet et decideret helvede at komme rundt med varer, inventar og værktøj. P-vagterne kan være fleksible hvis man skal smide noget af, men det er umuligt hvis man har et 20-30 min ærinde på hver lokation og har gods med der kræver bil. Udgifterne til P-bøder er eksploderet og frustrationen er total over at det er umuligt at finde en p-plads (både gul- og hvid-pladebil). Når vi har håndværkere eller servicefolk på besøg bliver der næsten altid faktureret +510kr pr. besøg pga. p-bøder. Vi oplever desuden et stort fald i antallet af kunder der kommer til i bil, et fald der ikke dækkes af lokale kunder.

Mvh.

4.

Til Khs Kommune / Miljø og Teknik!

"Omlægning af parkeringsområder"?

Hvorfor skriver I ikke "Afskaffelse af byboere"?

I håner os, der bor i byen, og I håner de ældre, de beboere, som har svært ved at gå, og som ikke, som Line Barfod, kan cykle!

Dertil - når vi har fået nedlagt vores postvæsen - kan vi svært sende breve mere. Vi kan ikke komme hen til en daobutik.

Og I giver os ikke Flextraffik- som alle andre kommuner har.

Vi tvinges til at sidde alene i vores hjem- den gratis søndagsparkering har I taget fra os.

Og nu vil I stille bænke ud på alle p- områder.

I er uempatiske og fantasiløse.

Og I klistrer gaderne til med jeres kæmpe skilte(elbil elbil elbil elbill)

Træd ned, Line Barfod!

Du har ødelagt vores dagligdag.

Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026

5.

Ganske kort:

Kald venligst tingene ved deres rette navn: ikke omlægning af parkeringspladser men nedlæggelse af parkeringspladser.

En by er som bekendt kultur, ikke natur. Dvs: I en by bor der mennesker, som arbejder, og som derfor ofte har brug for en bil, de også kan parkere, når de vender hjem fra arbejde, indkøb, afhentning af børn etc. Når vi på denne måde forringer mulighederne for at leve et almindeligt (arbejds)liv i indre by, skaber vi rum for en bydel, som primært er for ladcykler og turister på udlejningscykler. Desuden, og det har vi jo allerede set, må mange små butikker lukke - dels på grund af høje huslejer, men også fordi kunderne udefra bliver væk, når de ikke kan parkere deres bil.

6.

Jeg skriver i forbindelse med høringen om evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen.

Jeg ønsker at tilkendegive min meget positive vurdering af omlægningen. Forandringen opleves markant. Det er næsten som at bo i en ny by.

Middelalderbyen er i højere grad blevet givet tilbage til dem, der bor og færdes her. Man ser igen husene og gaderne. Byens arkitektur og historiske rum træder tydeligere frem.

Der er kommet mere ro og en anden form for plads - både fysisk og mentalt. Tempoet er sænket, og der er bedre mulighed for at bevæge sig langsomt gennem byen.

Det har en mærkbar betydning for livskvaliteten i området.

Jeg er selv bilejer, men oplever, at løsningen med parkeringshusene fungerer tilfredsstillende. For mig har det ikke været et problem at tilpasse mig den nye struktur.

På den baggrund vil jeg opfordre til, at udviklingen fortsættes. Personligt ser jeg gerne, at antallet af biler og parkeringspladser i Middelalderbyen reduceres yderligere.

Med venlig hilsen

7.

Vedr håndværkerparkeringspladser

Det er rigtig fint at de findes, men træls at de løber til kl 17 (der står 7-17 på skiltene). For håndværkere kommer tidligt om morgenen, og kører normalt mellem kl 15-16. Så derfor burde der kun stå til kl 15. Der kommer ikke nye håndværkerbiler til efter kl 15, og dem der allerede holder der må jo blive, så længe de lyster. Men vi andre der kommer tidligt hjem eller får besøg før kl 17 må ikke betale for at holde der. Det er ærgerligt, da de tit står tomme efter kl 15/16. Med håbet om at det kan laves om

Smil og bedste hilsner

**Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i
Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026**

8.

Nedlægning af parkeringspladser i indre by

Det der er foregået inden for det sidste års tid er en hån mod de mange mennesker der bor her.

Det er nu komplet umuligt at parkere nær sin bolig selv for en kort bemærkning hvis du som jeg har en almindelig benzinbil, til gengæld kan du sidde på en bænk på kørebanen og drikke øl og råbe, sygeligt.

Jeg har nu boet i indre by i 45 år og må nu erkende at det er ved at være slut

Jeg er dårlig gående og har handicap skilt til min bil, men hvad hjælper det når der ingen pladser er, de få pladser der er, er forbeholdt elbiler eller delebiler, ikke almindelige til mennesker med en fossilbil.

Jeg har godt nok parkeringsplads i p kælders (når der er plads) men det er for langt at gå for mig.

Jeg anbefaler at I får tilbageført de nedlagte parkeringspladser, så beboerne i indre by kan få en hverdag til at fungere,

Der er ok at biler udefra som udgangspunkt ikke skal parkere i indre by, eller køre rundt i gaderne med fuld drøn på musik i weekenden.

Indre by er blevet til et tivoli, med beboerne som ufrivillige tilskuer.

VH

9.

Kære lokal udvalg indre by,

Jeg sætter stor pris på Jeres arbejde!

Min familie og jeg er bosiddende i middelalderbyen. Derfor har jeg nogle kommentarer.

På sin vis fint at der er færre biler parkeret, men skiltningen er helt forfærdelig. Ingen forstår, at der er parkering forbudt i gaden, hvilket udløser mange p-bøder dagligt. Vi bor i Rosenborggade.

De bænke, som KK har sat op, er den mest tåbelige beslutningen nogensinde. For ikke at tale om spild af penge. Vi har aldrig haft afmærkning på vejen til parkering af biler, men pludselig har vi fået afmærkede båse til bænke?!? Hvem forventer de gider sidde midt ud på vejen. Det virker utrolig provokerende. Hvis de endelig skulle sætte bænke op, så mangler der nogle skraldespande.

Hvad gør vi med håndværkere? Hvor skal håndværkerne parkere? Middelalderbyen er den ældste del, mange af bygningerne er fredet og kræver derfor vedligeholdelse. Men der er svært at finde håndværkere, når ikke de kan parkere nogen steder. Et kæmpe problem!

Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026

Med venlig hilsen

10.

Hej

Se nedenstående kommentar til evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen

Til Indre By Lokaludvalg

Jeg ønsker at bidrage med nogle kommentarer til evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen. Efter at have gennemgået materialet ser jeg flere forhold, som efter min vurdering fortjener en mere nuanceret belysning.

1. Om forholdet mellem evalueringens data og den offentlige formidling

Når man sammenholder evalueringens tal med den efterfølgende formidling, oplever jeg en vis forskel i tone. Pressemeddelelserne fremstår generelt mere positive, end hvad jeg umiddelbart læser ud af datagrundlaget. Det virker eksempelvis til, at mange af de adspurgte borgere ikke har ændret opfattelse af parkeringssituationen, og at det primært er et mindre mindretal, der oplever omlægningen som en forbedring.

Når resultaterne præsenteres som gennemsnit, kan det give et indtryk af større enighed eller positiv udvikling, end der reelt er. Det behøver ikke være udtryk for bevidst skævvridning, men det kan give et lidt upræcist billede af, hvordan omlægningen faktisk opleves i praksis.

2. Om repræsentationen af beboere i Indre By

Jeg bemærker også, at beboere i Indre By ikke ser ud til at være særligt stærkt repræsenteret i datagrundlaget. Det er naturligvis vigtigt, at alle københavnere høres, men samtidig er det også en realitet, at beboerne i området er mere direkte berørt af ændringerne i deres hverdag – eksempelvis når det gælder adgang for håndværkere, leverancer og hjælpere.

Det betyder ikke, at andre borgeres perspektiver er mindre relevante, men det kan give et skævt billede af konsekvenserne, hvis de mest berørte grupper ikke fylder mere i evalueringen.

3. Erhvervsparkering og adgang for håndværkere

Antallet af erhvervsparkeringspladser er i forvejen lavt, og en stigning på 10% ændrer ikke væsentligt på situationen. Når der samtidig er nedlagt et stort antal almindelige pladser, virker det oplagt, at der burde kunne findes plads til flere erhvervspladser.

Hvis man ønsker at undgå, at det bliver unødigt besværligt at bo og arbejde i Indre By, er det nødvendigt at sikre rimelige forhold for håndværkere, serviceleverandører og vareleverancer. Ellers risikerer man at gøre området mindre attraktivt for både beboere og erhvervsliv.

4. Handicapparkering og manglende inddragelse af berørte borgere

Handicapparkering fremstår som et af de mest kritiske – og samtidig mest underbelyste – punkter i evalueringen. Antallet af handicapparkeringspladser er reduceret markant, og de tilbageværende pladser er ofte fuldt belagt, især i butikkernes åbningstider. For gangbesværede borgere betyder det, at hvis en plads ikke er ledig, er der reelt ingen alternativer. Man må opgive sin tur, tage en taxi eller få en chauffør til at hjælpe.

Min egen familie er personligt ramt af dette. Eksempelvis er pladserne ved Vor Frue Kirke stort set altid optaget, og på over 10 år i København har jeg aldrig oplevet at kunne få en plads dér – uanset tidspunkt.

Når man nedlægger hundredvis af almindelige pladser, burde det være muligt at opprioritere handicapparkering markant. At tilføje 6-10 nye pladser er langt fra tilstrækkeligt og sender et signal om, at borgere med handicap ikke prioriteres i samme grad som andre grupper.

Samtidig fremgår det ikke, at borgere med handicap eller relevante handicaporganisationer er blevet inddraget særskilt i evalueringen. Det er en væsentlig mangel, når netop denne gruppe rammes hårdest af ændringerne. Indre By Lokaludvalg fremhæver ofte, at "hvis det er godt for børn og ældre, er det godt for alle" – men i denne proces synes man at have overset de borgere, der har størst behov for tilgængelighed.

Afsluttende bemærkning

Jeg vil opfordre Indre By Lokaludvalg til at:

- sikre, at beboere i Indre By repræsenteres bedre i fremtidige undersøgelser
- sætte fokus på erhvervsparkering og adgang for håndværkere
- gennemføre en særskilt analyse af handicapparkering og tilgængelighed
- inddrage handicaporganisationer og berørte borgere direkte i det videre arbejde

Omlægningen må ikke ske på bekostning af tilgængelighed, rimelige levevilkår og en fungerende hverdag for dem, der bor og arbejder i Middelalderbyen.

Mvh

11.

Formål for hele Byrums og Trafikplan var, jvnf. rapportens indledning, at der

" - - - skal især gives plads til fodgængere og cyklister, til ophold uden kommercielt indhold, til grønne pauser mellem bydelens historiske huse, til mere hensynsfuld cykelparkering og til, at områdets historiske fortællinger kan træde tydeligere frem."

så grundlæggende er det ret indskrænket af forvaltningen blot at bede om evaluering af cykel- og bilparkering. Hvor er alt det grønne blevet af? Og alle opholdsstederne? Jeg går ud fra, at den nuværende filosofi med fastskriving af bænke i tilfældig orden ikke

Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026

seriøst er ment som bidrag til, at områdets historiske fortælling kan træde tydeligere frem?

Om den efterspurgte delmængde har jeg disse kommentarer.

Cykelparkering er stadigvæk fundamentalt anarkistisk. De mange nye stativer benyttes generelt flittigt, men der er for megen hensynsløs hensmiden af cykler over hele middelalderbyen. Jeg vedlægger som eksempel to billeder til illustration af, hvad jeg mener.

Kommunen må gøre noget aktivt for at få orden på det kaos, den har igangsat med de cykler. Havde det været biler der var anbragt på den måde, var der blevet grebet ret kontant ind. Det må også kunne gøres overfor cyklerne. Og vi beboere har ikke brug for at høre undskyldninger/forklaringer gående på manglende prioriteter og budgetter og bemanning. Der skal handling til, så vi der bor eller bare færdes herinde ikke skal igennem et forhindringsløb for at komme rundt.

Bilparkering er for os med beboerlicens fortsat noget bøvlet. Vi er vant til ikke at kunne parkere foran hoveddøren, men afstand til P-huse forekommer unødigt lang for os, der kun kører, og dermed parkerer, aperiodisk. Systemet med P-huse er godt nok, og det virker også som om, der er de nødvendige pladser til rådighed. MEN hvorfor man kun (fraset under Israels Plads) må parkere i 72 timer plus evt. forlængelse i yderligere 72 timer - det er helt ubegribeligt. Der bliver ikke hverken flere eller færre beboer-biler eller parkeringer i det system. Det ville være betydelig mere brugervenligt at give slip på de tidsvinduer, og bare stille pladserne til rådighed.

Med venlig hilsen

**Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i
Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026**



12.

Hej,

Her kommer lige en længere bemærkning, som vi talte om ovre ved REMA

Som beboere i Valkendorfsvej har vi læst COWI rapporten udført for KbHs kommune vedr. Indreby med en vis undren. Der konkluderes ret tendentiøst på baggrund af data, der ikke udviser nogen statistisk signifikans vedr. ændringerne over årene. Det mest grelle er måske, at man mener at 1 % stigning fra 2023 til 2025 plus en stigning af parkerede cykler mellem 2017 og 2025 indikerer, at der er kommet flere cykler. På baggrund af disse to tal konkluderes det, at "cyklerne har fået mere plads på kørebanen". Trafiktællingen af cykler har ikke nogen statistisk signifikans - og antallet af parkerede cykler er blot steget pga de mange kommercielle cykler: udlejnings- og hotelcykler. Man kan således alene konkludere, at der holder flere cykler parkeret.

Samtidigt bør rapporten forholde sig til om 4 % fald i motortrafik kan antages at være signifikant eller tilfældig. Der er simple regler for almindelig god praksis indenfor statistik. Ordlyden indikerer at de to tal 1 % og 4 % indikerer at parkeringstiltage har en effekt. Rapporten må derfor konkluderes at være baseret på en uvidenskabelig holdning til tallene og er derfor ikke retvisende og viser ingen markant ændring. Som professionel der i dagligdagen bruger avanceret statistik i min forskning, er jeg forundret, og ville nok have dumpet forfatteren, hvis det var en eksamensopgave på DTU.

Man tager en høj belægning på cykelstativer som en positiv indikation af "at det... er blevet nemmere at parkere i stativ". Dette kunne også være et positivt effekt at cykelparkering er placeret de rigtige eller bedre steder i forhold til hvor gæster i byen færdes. Igen burde optællingen have skelnet mellem almindelig cykler og udlejningscykler, som jo er nemt genkendelige, og til tider kan ligge "døde" hen i gaden i uger.

At det "kan siges med sikkerhed, at de omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister til parkering" er en forventelig effekt når man stiller et område til rådighed.

Stigningen i antallet af fodgængere på alle døgnets timer kan vi kun alt for godt genkende - og 25 % er klart et tal, man godt må forholde sig til som signifikant. Her angiver forfatteren med det rette forbehold, at stigningen måske ikke hænger sammen med cykel- og bilparkeringstiltaget. Men det er for beboerne - især for os, der bor i de gamle huse, der alene har værelser ud mod gaden, heller ikke altid noget positivt.

Ved omlægningen af bilparkeringen, fik vi oplyst at man kunne få en beboerlicens til parkeringskælder - men det var meget sparsom info der blevet givet, og vi fik det klare indtryk at for os var det Israelsplads alene. Og Visitorappen har vi kun lært gennem andre. Kortene var også misvisende i begyndelsen, og vi har bemærket at dele af Valkendorfsvej er klare parkeringafgiftsfæller, idet det på brostenene kan være meget svært at se metalsømmen, og der ikke er nogen skiltning

Der har været en generel og markant Tivolificering af indreby over de sidste 15 års tid, hvor der er et utal af cafeer, barer og restauranter, og kæder, men meget få specialbutikker, der er blevet presset ud over årene. Sommergaderne kan ses som en del af dette - selvom vi helt klart vil være glade for mere grønt - men oprettelsen af sådan en

***Kommentarer vedr. "Evalueringen af omlægningen af parkeringspladser i
Middelalderbyen", modtaget i februar-marts 2026***

installation I Studiestræde frygter vi vil skabe mere nattetrafik gennem transitgader som Klosterstræde og Valkendorfsgrde, der forbinder flere festknudepunkter. Man kunne stedet for at opgradere festzoner som Studiestræde, placere mere permanent grønt I flere gader, og gøre by rar at bo og færdes I både som gæst og som beboer.

Cyklistforbundet ønsker at bemærke følgende til høringen om omlægningen af bil- og cykelparkering i Middelalderbyen:

Vi noterer med tilfredshed, at det overordnede mål med ændringerne i form af en nedbringelse af biltrafikken i området foreløbig er opfyldt. Og dette er i virkeligheden så også nærmest det eneste, der kan konkluderes på dette foreløbige stadie, hvor kun få af forslagene fra Byrumsplanen indtil videre er implementeret.

At fodgængerne og cyklisterne i evalueringen ikke har svaret nævneværdigt positivt kan man derfor ikke tolke på anden måde end, at de jo udelukkende kan forholde sig til de meget begrænsede, nærmest usynlige ændringer, der er sket for disse trafikformer, mens det omvendt er logisk, at den trafikantgruppe, der har oplevet de største forandringer - nemlig bilisterne - også er dem der responderer mest tydeligt.

For Cyklistforbundet er det vigtigt at påpege, at det springende punkt er, hvorledes Københavns Kommune fremover vil tilgodese cyklisterne i Middelalderbyen i langt højere omfang end det er sket i den indledende fase af implementeringen af Byrumsplanen - de trods alt gennemførte forbedringer af cykelparkeringsmulighederne ufortalt.

Det er dog uundgåeligt ikke at pege på den fortsatte, udtalte mangel på tilstrækkeligt mange cykelparkeringsmuligheder i Middelalderbyen. Herunder ikke mindst muligheden for at parkere ladcykler på forsvarlig og sikker vis.

Men det er også fremdeles Cyklistforbundets vurdering, at kun såfremt der udover bedre cykelparkeringsforhold også etableres reelle forbedringer for den kørende cykeltrafik, vil der ske en signifikant forbedring i cyklisternes vurdering af forholdene i Middelalderbyen. Flere cykelgader, flere gader med dobbeltrettet cykeltrafik og flere gader helt uden biltrafik vil bidrage til en højere tilfredshed med at være cyklist i det centrale København.

Afslutningsvis skal Cyklistforbundet bemærke, at på det foreliggende grundlag ser vi ingen grund til at denne foreløbige evaluering af første etape af udrulningen af Byrumsplanens elementer skal give anledning til at ændre i målsætningerne i den politisk bredt forankrede Byrumsplan for Middelalderbyen endsige i de elementer, der indgår i den.

Erik Hjulmand

Cyklistforbundets Københavnsafdeling

Høringssvar vedrørende Evalueringen af omlægning af cykel- og bilparkering i Middalderbyen.

Kære Klima-, Teknik- og Miljøudvalg

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til rapporten "*Evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middalderbyen*".

På vegne af Danmarks Restauranter og Caféer (DRC) og vores medlemmer ønsker vi at fremføre følgende bemærkninger.

1. Metodisk grundlag og anvendelighed

Det er problematisk, at evalueringen er gennemført i en anden måned end den foregående måling, og at respondentgrundlaget samtidig er væsentligt lavere. Rapporten konkluderer selv, at undersøgelsen ikke er repræsentativ, og at resultaterne ikke kan sammenlignes direkte med tidligere målinger.

Det indebærer, at evalueringen reelt alene udgør et øjebliksbillede uden robust sammenligningsgrundlag. Når den faktiske population af brugere af Middalderbyen ikke kendes, og repræsentativiteten derfor ikke kan sikres, svækkes validiteten yderligere.

Vi finder det betænkeligt, at der træffes eller fastholdes politiske beslutninger på et metodisk så usikkert grundlag. En evaluering bør kunne danne et solidt beslutningsgrundlag – ikke blot dokumentere, at sammenligning ikke er mulig.

Vi opfordrer derfor til, at der fremadrettet gennemføres en metodisk stringent og sammenlignelig evaluering, herunder med ensartet måleperiode og tilstrækkeligt respondentgrundlag.

2. Konsekvenser for erhvervslivet

Rapportens tal viser et markant fald i antallet af personer, der angiver handel som formål med deres besøg (fra 805 til 274), samt et betydeligt fald i fritidsbesøg (fra 1.513 til 538). Dette er ikke blot statistiske udsving – det udgør et direkte omsætningstab for byens erhvervsdrivende. Vores medlemmer oplever konkret:

- Færre gæster, særligt gæster i bil
- Udfordringer med af- og pålæsning
- Vanskeligheder med håndværker- og leverandøradgang
- Øget administrativ byrde
- Flere situationer, hvor virksomheder må håndtere eller kompensere for parkeringsbøder

Restaurationsbranchen bidrager desuden væsentligt til bylivet i Middelalderbyen og skaber rammerne for sociale og kulturelle mødesteder for både unge og ældre. Det er en del af den oplevelsesøkonomi og det hverdagsliv, der gør København attraktiv som hovedstad.

Når adgangen til området samtidig opleves som vanskeligere, rammer det især grupper, der ikke uden videre kan benytte cykel eller kollektiv transport. Ældre, gangbesværede og gæster, der kommer langvejs fra, er i højere grad afhængige af biltransport, og for dem er alternative transportformer ikke altid realistiske eller praktiske.

En markant reduktion af parkeringskapaciteten mindsker tilsvarende incitamentet til at besøge området i bil. At biltrafikken falder, er derfor en forventelig konsekvens – men det er ikke en neutral udvikling. Den har direkte betydning for omsætning, kundesammensætning og bylivets dynamik og bør indgå som en væsentlig del af den samlede vurdering af tiltagene.

3. Beboernes situation

Rapporten viser, at beboerne i Middelalderbyen generelt er mindre tilfredse end besøgende, og at tilfredsheden med transport – både til og i området – er faldet fra 2024 til 2025.

Dette harmonerer med de tilbagemeldinger, vi modtager: Fastboende oplever vanskeligheder med at finde parkering i rimelig nærhed af deres bopæl. Det påvirker hverdagen og skaber usikkerhed – også i relation til boligværdi og attraktivitet.

At kommunen efterfølgende har valgt at leje sig ind i parkeringskældre og -huse indikerer, at behovet for parkeringskapacitet fortsat består. Det rejser et legitimt spørgsmål om rækkefølgen i beslutningsprocessen: Burde alternative løsninger have været etableret, før eksisterende kapacitet blev fjernet?

4. Cykelparkering og fremkommelighed

Et centralt formål med omlægningen har været at forbedre fremkommeligheden og byrummets kvalitet.

Undersøgelsen viser imidlertid, at der er registreret 5.283 cykler uden for stativ og 5.282 i stativ – trods opsætning af nye stativer. Det indikerer, at udfordringen ikke er løst. Mængden af cykler i byrummet skaber fortsat fremkommelighedsproblemer, og den faktiske adfærd har ikke ændret sig i den ønskede retning.

Hvis målet var forbedret fremkommelighed, må det konstateres, at effekten er begrænset.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Tiltagene har medført:

- En markant stigning i bøder
- Flere klager og tilsyn
- Øget administrativ belastning for både kommune og erhverv
- Efterfølgende kommunale udgifter til leje af parkeringskapacitet

Det er vanskeligt at gennemskue, om der forud for beslutningen blev foretaget en fyldestgørende samfundsøkonomisk analyse, herunder en egentlig cost-benefit-vurdering af de erhvervsmæssige konsekvenser.

En samlet vurdering bør ikke alene baseres på trafikale hensyn, men også inddrage byliv, erhvervsudvikling, kommunale driftsudgifter og administrative konsekvenser.

6. Hvilken Middelalderby – og hvilken hovedstad – ønsker vi?

Ud over de metodiske og trafikale forhold rejser evalueringen et mere grundlæggende spørgsmål: Hvad er det for en Middelalderby – og hvilken hovedstad – ønsker vi, at København skal være fremadrettet?

Middelalderbyen er ikke blot et geografisk område. Det er historisk centrum, turistdestination, handelsområde og kulturelt samlingspunkt. Det er her, byens puls mærkes – og det er i høj grad restauranter, caféer, specialbutikker og mindre erhvervsdrivende, der udgør bydelens liv og identitet. Vores medlemmer oplever imidlertid et stigende pres – ikke alene som følge af parkeringsomlægningen, men også som konsekvens af et samlet administrativt og reguleringsmæssigt skifte.

Særligt peger vores medlemmer på:

- Skærpede rammer for udeservering i Middelalderbyen, som har reduceret kapacitet og indtjening
- Fratagelse af udeserveringstilladelser på grund af fortovsbredden
- Restriktiv praksis ved fornyelse af nat- og alkoholbevillinger, herunder tilfælde hvor overskredne frister har medført bortfald og behandling som ny ansøgning
- Øgede administrative krav og omkostninger

Disse forhold påvirker direkte virksomhedernes bundlinje og investeringslyst. Samlet set tegner der sig et billede af en bydel, hvor det gradvist bliver vanskeligere at drive restaurations- og cafévirksomhed. Det rejser et principielt spørgsmål:

Hvad er endemålet for udviklingen af Middelalderbyen?

Hvad skal drive området? Hvad skal være trækplasteret? Og hvilke hensyn vejer tungest, når reglerne fastlægges netop her?

Hvis rammevilkårene samlet set gør det vanskeligere at drive de virksomheder, der skaber liv i gadeplan, risikerer vi en utilsigtet udvikling mod mindre mangfoldighed, færre ejerledede virksomheder og et mere ensartet byliv.

København er internationalt anerkendt som en levende, åben og attraktiv hovedstad. Det er værd at overveje, hvordan de samlede reguleringer – trafikalt såvel som administrativt – påvirker denne position.

Vi mener, at udviklingen af Middelalderbyen bør hvile på en klar politisk vision for balancen mellem:

- Klima- og trafik hensyn
- Beboernes hverdag
- Turisme
- Små og mellemstore erhvervsdrivendes vilkår
- Byens økonomiske bæredygtighed

En sådan vision bør være tydelig, sammenhængende og forudsigelig, så virksomheder tør investere langsigtet i området.

Afsluttende bemærkninger

Evalueringen rejser ikke alene spørgsmål om parkering og fremkommelighed – den rejser spørgsmål om retning.

Når både tilfredshedstal falder, erhvervslivet melder om omsætningsnedgang, og beboere oplever forringede vilkår, bør det give anledning til politisk refleksion. Ikke nødvendigvis om målsætningerne – men om virkemidlerne, rækkefølgen og balancen.

Middelalderbyen er et historisk centrum, men også et levende erhvervsområde. Hvis rammevilkårene samlet set gør det vanskeligere at drive virksomhed, risikerer vi en gradvis udhuling af det byliv, som politisk ønskes bevaret og styrket.

Vi opfordrer derfor udvalget til:

- At sikre en metodisk solid og sammenlignelig opfølgende evaluering
- At gennemføre en samlet samfundsøkonomisk vurdering af de trafikale og administrative konsekvenser
- At genbesøge balancen mellem regulering og erhvervslivets vilkår i Middelalderbyen
- At formulere en tydelig politisk vision for bydelens fremtidige rolle

Danmarks Restauranter og Caféer ønsker en konstruktiv dialog om, hvordan Middelalderbyen kan udvikles med respekt for klimaambitioner, beboernes hverdag og de erhvervsdrivende, der skaber liv i gaderne.

For uden et bæredygtigt erhvervsliv i gadeplan mister byen sin puls.

Med venlig hilsen

Romy Andersen, Politisk Chef

Danmarks Restauranter og Caféer

Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Islands Brygge 37
2300 København S

Den 20. marts 2026

Høringssvar vedr. omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Dansk Erhverv har modtaget Københavns Kommunes høring over evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Dansk Erhverv anerkender intentionen bag Byrums- og Trafikplanen om at skabe et mere attraktivt byrum med bedre forhold for fodgængere og cyklister. Det er væsentligt, at Middelalderbyen fortsat udvikles som et levende byområde for både borgere, besøgende og erhvervsliv.

Samtidig er det afgørende, at ændringer i trafikale forhold sker på et balanceret og oplyst grundlag, hvor hensynet til erhvervslivets mobilitet og adgang indgår som en central parameter. Evalueringen viser, at der er sket en reduktion i motortrafikken og en ændring i trafikmønstrene, men samtidig fremgår det tydeligt, at forholdene for bilister, og særligt erhvervsbilister, er blevet forringet, og at erhvervskørsel generelt opleves som vanskelig i Middelalderbyen.

Erhvervslivets konkrete udfordringer

Dansk Erhverv har modtaget input fra medlemsvirksomheder, som peger på en række væsentlige driftsmæssige udfordringer som følge af de ændrede parkeringsforhold.

Detailhandelen i Middelalderbyen har i moderne tid altid haft en konkurrencemæssig udfordring i forhold til lignende butikker placeret i omegnen når det kommer til parkeringsmuligheder for både leverandører og kunder.

Detailhandelen i Middelalderbyen har derfor udtrykt bekymring for, om denne konkurrencemæssige ubalance forrykkes yderligere ved foreliggende tiltag.

For butik og handelserhvervet ser Dansk Erhverv det dog som positivt, at der i evalueringen indgår en målsætning om, i trin 2 på side 7, at erhvervet skal have mulighed for at parkere og af- og pålæsse på gaden. Dette er essentielt, hvis butikkerne i området skal have mulighed for at modtage deres varer uden ekstra omkostninger og besvær.

For pakkelevering, andre servicevirksomheder, håndværkere og leverandører har reduktionen i parkeringspladser haft mærkbare konsekvenser for den daglige drift. I praksis betyder de færre

parkeringsmuligheder og at medarbejdere ofte må anvende betydelig ekstra tid på at finde en lovlig parkeringsplads i nærheden af arbejdsstedet.

Dette øgede tidsforbrug er ikke blot en praktisk gene, men har direkte økonomiske konsekvenser. Den tid, der bruges på at køre rundt og lede efter parkering, er arbejdstid, som indgår i prisen for den ydelse, der leveres. Samtidig bidrager parkeringsafgifter til at øge omkostningsniveauet yderligere.

Konsekvensen er, at opgaver i Middelalderbyen bliver relativt dyrere end tilsvarende opgaver andre steder i byen, virksomheder i stigende grad fravælger opgaver i Indre By og tilgængeligheden af håndværks- og serviceydelser for både borgere og erhvervsliv forringes.

Dansk Erhverv finder det bekymrende, at der allerede nu er indikationer på, at efterspørgslen efter butikslokaler i Middelalderbyen – herunder Strøget og Købmagergade - er mindsket samt at virksomheder fravælger opgaver i området. På længere sigt kan dette få konsekvenser for byliv, vedligeholdelse af bygninger, installationer og servicefunktioner i Middelalderbyen, både for borgere og erhverv.

Derudover giver de nuværende parkeringsforhold væsentlige udfordringer i forhold til transport og håndtering af materiel. Mange opgaver kræver anvendelse af tekniske hjælpemidler såsom lifte, maskiner og andet tungt udstyr, som forudsætter mulighed for parkering tæt på arbejdsstedet. Når dette ikke er muligt, vanskeliggøres eller forsinkes opgaveløsningen betydeligt.

Disse erfaringer fra medlemsvirksomheder understøttes af evalueringen, som viser, at erhvervsbilister er utilfredse med forholdene, og at det generelt opleves som vanskeligt at udføre erhvervskørsel i Middelalderbyen.

Dansk Erhvervs anbefalinger

På baggrund af ovenstående anbefaler Dansk Erhverv, at konsekvenserne for erhvervet tænkes yderligere ind inden der laves yderligere reduktion af parkeringspladser i middelalderbyen, da det kan have konsekvenser både for borgere og erhvervet.

Derudover anbefales det, at der i det videre arbejde med Byrums- og Trafikplanen i højere grad indarbejdes fleksible løsninger for erhvervskørsel. Fleksible løsninger kan f.eks. omfatte flere og bedre placerede parkerings- og af- og pålæsningsmuligheder målrettet erhvervskøretøjer samt udvidelse af tidsrummet for reservering af erhvervsparkering. Mulighed for på- og aflæsning af varer til butikker på gaden er et godt eksempel på en fleksibel løsning.

Det er afgørende, at nødvendige leverings-, service- og vedligeholdelsesopgaver fortsat kan udføres effektivt i Middelalderbyen.

Dansk Erhverv står naturligvis til rådighed, hvis høringsvaret giver anledning til spørgsmål eller behov for yderligere dialog.

Med venlig hilsen

Signe Holmbjerg Zacho
Politisk konsulent

Til Københavns Kommune
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Sendt til Anne Selsøe Sørensen m04z@kk.dk
og Rasmus Burvad på LQ5C@kk.dk

Høringssvar fra DI vedr. omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Dansk Industri (DI) takker for muligheden for at afgive høringssvar om evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen, inden sagen skal behandles politisk i Københavns Kommunes Klima- Miljø- og Teknikudvalg.

DI støtter generelt en øget mobilitet og et forbedret bymiljø. En velfungerende bykerne består af et attraktivt bymiljø hvor det er nemt, sikkert og trygt at færdes rundt i, men også hvor der gives mulighed til at køre rundt og parkere for dem hvor som helt afhængige af et køretøj. Derfor skal der skabes bedre vilkår for varelevering og håndværkerparkering. Der er mange af DI's medlemsvirksomheder, herunder mange håndværkere, der er meget afhængige af adgang til reserverede parkeringspladser til erhvervskøretøjer med gule nummerplader (erhvervsparkeringspladser).

Kommentarer til evalueringen vedr. erhvervskørsel

Evalueringens resultater stemmer overens med de tilbagemeldinger vi i DI har fået fra vores medlemsvirksomheder; Erhvervskørsel er svær i Middelalderbyen, hvilket ikke blot giver de erhvervsdrivende en frustration, men direkte oplever forringer mulighederne for at drive erhverv i området. Dels ift. kunder, men også i høj grad ift. at få leveret og afhentet varer samt håndværkere som har meget svært ved at finde parkering tæt på kunden, hvilket er nødvendigt ift. bilen ofte er et kørende værksted med materialer og værktøj m.v.

Vi hæfter os ved at det direkte anføres i evalueringen, at "erhvervsbilister er utilfredse med biltransport, parkering samt af- og pålæsning i Middelalderbyen". Dette bør tages meget seriøst og yderligere tiltag for at forbedre erhvervsparkeringen bør medtages ifm. påtænkte yderligere omlægningen af cykel- og bilparkeringen.

Konkrete forslag

Som skrevet er det helt afgørende, at håndværkere og andre erhvervsdrivende fortsat har adgang til at parkere deres gulpladebiler tæt på, hvor deres opgaver skal løses. Alternativet er, at opgaver ikke vil blive løst til stor skade for både de forretningsdrivende, der mister omsætning, og de beboere og virksomheder, der ikke kan få løst deres opgaver.

Det er vigtigt, at der opretholdes det nødvendige antal erhvervsparkeringspladser de rette steder i byen, så der er mulighed for at erhvervslivet kan udføre deres arbejde og dermed understøtte byens funktioner. Der er tilfredshed med de steder hvor der allerede er indført erhvervsparkeringspladser og ser frem til at se reel effekt af forsøgsordningen med sensorer der viser ledige erhvervsparkeringspladser.

Der bør dog øges med yderligere reserverede erhvervsparkeringspladser samt oprettes flere af- og pålæsse zoner. Det er særligt centralt med parkeringspladser for værditransporterne, der helst ikke skal transportere værdier over for lange afstande, hvorfor parkering tæt på kunden er vigtig.

Ift. den grønne omstilling er det vigtigt, at de erhvervsdrivende ifm. deres parkering har adgang til opladningsmuligheder, hvilket bør tænkes ind i parkeringsordningen.

Ift. det konkrete forslag om at indskrænke tidsrummet for reserverede erhvervsparkeringspladser til tidsrummet kl. 7-14 på hverdage (til forskel fra i dag, hvor kl. 7-17 eller uden tidsbegrænsning), er det DI's opfattelse, at indskrænkningen er for vidtgående ift. den eksisterende ordning og det behov, håndværkere og andre erhvervsdrivende reelt har. I stedet vil DI foreslå, at tidsrummet kan indskrænkes til kl. 7-15 på hverdage, sådan at håndværkere og andre erhvervsdrivende kan holde på en reserveret erhvervsparkeringsplads i den almindelige fulde arbejdstid.

DI opfordrer også til, at der gives lov til varelevering om natten og tidlig morgen, såfremt leveringen sker i et elkøretøj, som ikke larmer. Dette vil også kunne minimere trængsel i myldretiden og skabe bedre trafiksikkerhed.

DI ser det som vigtigt, at omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen udvikles i tæt dialog med erhvervslivet og vi deltager derfor gerne i den videre dialog,

Med venlig hilsen

Jacob Pryds Winkel
Chefkonsulent, DI

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

20-03-2026

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbl@fdm.dk

Sagsnr.
S26-7989

Ref: DBL/

Evalueringsrapport om omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

FDM takker for muligheden for at komme med bemærkninger til evalueringsrapporten om omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Biltrafikken i Middelalderbyen var også før de omfattende ændringer i området relativt begrænset. Det har selvsagt ikke betydet, at man omkostningsfrit har kunne begrænse adgangen til området yderligere.

Som Middelalderbyen er indrettet med ensrettede gader og begrænsede parkeringsmuligheder, er det klart, at de bilister, der kører i Middelalderbyen, gør det af en årsag – både før og efter omlægningen. Der er således ingen, der kører igennem Middelalderbyen uden at have et legitimt ærinde og et formål med kørslen. Det gælder uanset, om der er tale om beboere, ansatte, handlende, gæster etc. Det fremgår da også af kommunens egne undersøgelser forud for omlægningen, at bilister, der kører inde i Middelalderbyen, udelukkende er bilister, der har et specifikt ærinde i bydelen.

De mange nedlagte parkeringspladser har haft en negativ effekt for de af områdets brugere og besøgende, der ankommer i bil. De færre parkeringspladser har gjort det sværere at finde et sted at parkere i relativ nærhed af sit ærinde, ligesom den valgte model med at fylde parkeringsbåse med bænke og andet tiloversbleven byinventar forståeligt har virket som våd klud i ansigtet på de berørte bilister. Hvis man vil anskueliggøre, at pladsen er bedre brugt til noget andet end parkering, bør man næppe gøre dette ved hjælp af tilfældigt placerede bænke etc., der blot efterlader indtrykket af, at pladsen netop ikke reelt kan bruges til andet end parkering.

Parkeringsforbuddet i området valgte kommunen at markere ved zoneskiltning i stedet for skiltning opsat ved de berørte strækninger. Som FDM også allerede indledningsvist bemærkede, er det ikke en god løsning, om end den er lovlig. Alle erfaringer viser, at zoneskiltning kun i ringe grad erkendes og erindres af bilister, da skiltene typisk placeres forholdsvis lang tid før konkrete overvejelser om parkering igangsættes. Zoneskiltning er angiveligt en billigere løsning for kommunen, men betyder samtidig at man i meget ringe grad opnår den adfærdsændring, man ønsker. Dette er da også blevet un-

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

derstreges af det store antal parkeringsafgifter, som kommunen har pålagt bilister, der havde overset zoneskiltningen. FDM vil opfordre til, at man som kommune gør op med sig selv, om det er flest muligt pålagte parkeringsafgifter, der er målet, eller om det er at afholde bilisterne fra at parkere de ønskede steder. Den valgte skiltningsmodel efterlader desværre indtrykket af, at det er det første, der gør sig gældende.

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Høringssvar Middelalderbyen

Fodgængerforbundet takker for muligheden for at afgive høringssvar til evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Set fra fodgængernes perspektiv er det generelt positivt, at der i et område som Middelalderbyen omdannes plads, så fodgængere, opholdsmuligheder og cyklister tilgodeses mere. Evalueringen peger på, at omdannelsen af parkeringspladser betyder mindre biltrafik og væsentligt mere fodgængertrafik og det ser vi som en positiv udvikling. Derimod er det ikke så godt at fodgængere – og andre trafikanter – ikke oplever ændringerne som forbedringer. Her vil vi pege på, at det på sigt skal være mere synligt, hvilke forbedrede forhold, der kommer ud af at omlægge parkeringspladser. Det gælder ikke kun de store anlægsprojekter, men også midlertidige synlige tiltag.

Udover ovennævnt har vi enkelte kommentarer og spørgsmål, som fremgår nedenfor.

Cykelparkering:

Det fremgår af evalueringen, at der fortsat ofte er udfordringer for fodgængere med parkerede cykler udenfor stativ. Det gælder i de smalle gader, men også på pladserne Vandkunsten og Nikolaj Plads, hvor cykelparkering er fjernet for at give plads til ophold og fodgængere.

Derfor ønsker vi, at kommunen gennemfører tiltag for at flytte cyklerne til de omkringliggende stativer eller etablerer bænke, grønt eller andet, så cykelparkering ikke er oplagt.

Krydsningsmuligheder for fodgængere

I målsætninger for projektet på side 6 i evalueringen fremgår denne målsætning:

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.

Kan I forklare, hvordan mere plads til cyklister på kørebanen gør det lettere for fodgængere at krydse vejen?

I det hele taget er det svært at se, at der er sket forbedringer af krydsningsmuligheder for fodgængere. Det er et ønske fra vores side, at der er fokus på tydelige og trygge krydsningsmuligheder på de veje, hvor der fortsat er en del biltrafik. Det er muligt, at dette kommer i flere af de større anlægsprojekter, der indgår i Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen. Men indtil der bevilges penge til disse anlæg vil vi opfordre til at afprøve midlertidige markeringer på gadeareal, der signaler krydsning for fodgængere og evt. også markeringer på gadeareal, der signalerer at her kan man trygt gå som fodgænger.

19. marts 2026

Hastighedsbegrænsning

Evalueringen omtaler ikke bilhastigheder, men lavere hastigheder har betydning for både fodgængere og cyklisters sikkerhed og tryghed. I Byrums- og Trafikplanen indgår et forslag om at Middelalderbyen omdannes fra en 40 km/t zone til 30 km/t zone. Er dette indført eller hvad er planerne for dette?

Kollektiv transport

Gang i området hænger tæt sammen med kollektiv transport og på figur 02, side 14, fremgår også at offentlig transport er den næstmest anvendte transportform til Middelalderbyen. Her kunne det være godt at have mere data og viden om, dem der går til og fra stationerne i kanten af området, da det kan have betydning for fremtidige løsninger.

I øvrigt er figur 2 meget svært at anvende til at sammenligne andel af transportformer før og efter omdannelserne, da der anvendes faktiske antal og ikke procentfordeling. Det kunne være godt med den relative sammenligning.

Hvis I har spørgsmål til vores høringssvar, er I velkomne til at kontakte os for nærmere uddybning. Vi ser frem til den videre proces og de kommende omdannelser i Middelalderbyen, som vi håber at blive inddraget i.

Med venlig hilsen

Fodgængerforbundet

post@fodgaengerforbundet.dk



Til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen

**Handicaprådets høringssvar vedr. evaluering af
omlægningen af cykel- og bilparkering i
Middelalderbyen**

19. marts 2025

Handicaprådet takker for inddragelsen via følgegruppen for Middelalderbyen, samt for muligheden for at afgive høringssvar.

Handicaprådet ser generelt positivt på, at der skal være færre biler i Indre By. Rådet ser derfor også positivt på forvaltningens opmærksomhed på at skabe flere handicapparkeringspladser i Middelalderbyen, og at sådanne parkeringspladser allerede er øget. Det er samtidigt også godt, at brugen heraf bliver fulgt tæt. Byen skal være for alle, og derfor skal antallet af handicapparkeringspladser også være tilsvarende antallet af borgere med handicap, der besøger området i bil og har behov for at parkere tæt ved klinikker, butikker, seværdigheder osv.

Konkret foreslår Handicaprådet, at personer med handicap i en overgangsperiode får tilladelse til at parkere på ledige el- og delebilspladser, grundet mangel på handicapparkeringspladser. Denne midlertidige løsning kan gælde, indtil der findes et større udvalg af elektriske handicapkøretøjer, som gør det muligt for borgere reelt at vælge et køretøj på el. Hertil foreslår Handicaprådet også et mere grundigt tjek af parkeringstilladelserne hos parkeringsvakterne, da rådet ser mange ulovlige skilte. Tiltagene vil sikre bedre adgang og inklusion for personer med handicap.

Handicaprådet har nedenstående bemærkninger til evalueringen.

Inddragelse af brugere med handicap:

Handicaprådet er bekymrede over, at personer med handicapparkeringskort ikke er blevet tilstrækkeligt inddraget i evalueringen af, hvordan omlægningen påvirker dem. De besøgende med handicap kan ikke benytte parkeringsanlæggene på grund af afstanden til deres mål, hvilket kræver, at plads og tidsbegrænsninger for handicapparkering tilpasses de faktiske behov. I den sammenhæng er det vigtigt at bemærke, at der mangler data på, hvordan besøgende med handicap selv oplever parkering og transport i Middelalderbyen. Rådet vil derfor opfordre til, at deres oplevelser inkluderes og tages i betragtning, således at nødvendige justeringer kan foretages og parkeringen opfylder deres behov.

Cykelparkering:

På steder som Nikolaj Plads og Højbro Plads er der fortsat mange cykler, der parkeres uden for cykelstativerne, hvilket viser, at der er behov for at optimere mulighederne for cykelparkering. Dette kan være med til at undgå uorden og give cyklisterne bedre adgang til sikre parkeringsløsninger. Dette kan samtidigt sikre, at borgere med eksempelvis synshandicap og kørestolsbrugere har mulighed for at færdes sikkert i Middelalderbyen.

Fravær af fysiske tiltag for fodgængere:

Der er endnu ikke blevet implementeret praktiske forbedringer såsom fortorvsudvidelser og gågader, der vil assistere fodgængere og kørestolsbrugere. Sådanne ændringer er afgørende for at forbedre adgangen og sikkerheden for alle parter, og rådet opfordrer derfor til, at sådanne tiltag implementeres i Middelalderbyen.

Tidspunktet for evalueringen:

Evalueringen er sket for tidligt i processen, hvorfor de tal, der præsenteres, kun viser en begrænset effekt på fodgængere og cyklister, mens utilfredsheden har været mærkbar blandt bilister. Rådet anbefaler en mere langvarig evaluering for at give et dybere indblik i de langsigtede effekter og behovet for eventuelle justeringer.

Som nævnt i forbindelse med en tidligere høring, ønsker rådet at gentage vigtigheden af skarp håndhævelse af handicaptilladelser, da indbrud i handicapbiler fortsat er en bekymring. Pladserne er særligt vigtige for personer i kørestol og gangbesværede, som ofte ikke kan bruge byens andre parkeringsanlæg på grund af bilstørrelse.

Disse bemærkninger er fremsat for at sikre, at tiltagene i Middelalderbyen opfylder behovene for alle borgere og skaber en inkluderende og tilgængelig by for alle.

På vegne af Handicaprådet



Janne Sander
Forperson for Handicaprådet i Københavns Kommune

Til Københavns Kommune, Teknik og Miljøforvaltningen Høringssvar vedrørende evaluering af omlægningen af cykel og bilparkering i Middelalderbyen

HORESTA takker for muligheden for at afgive høringssvar til evalueringen af omlægningen af cykel og bilparkering i Middelalderbyen. Vi afgiver høringssvaret på baggrund af vores medlemskab af følgegruppen for Byrum og Trafikplanen i Middelalderbyen.

HORESTA anerkender ambitionen om at skabe et bedre byliv i Middelalderbyen med mere plads til fodgængere og cyklister.

Det er dog væsentligt at understrege, at en mere bilfri bymidte ikke må realiseres på en måde, der i praksis gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at drive virksomhed i området. Middelalderbyen rummer et stort antal hoteller, restauranter, caféer og oplevelsesaktører, som er afhængige af stabile leverancer, adgang for medarbejdere og mulighed for servicekørsel. Når evalueringen samtidig peger på, at erhvervskørsel generelt opleves som vanskelig, bør dette indgå tungt i det videre arbejde.

Samtidig er det vigtigt, at omlægningen faktisk omsættes til et mere levende byrum. Her spiller restauranter og caféer en central rolle. Udeservering kan skabe ophold, tryghed og aktivitet i gaderne og er med til at gøre Middelalderbyen mere attraktiv for både københavnere og besøgende. Det forudsætter dog, at de fysiske løsninger i gaderummet understøtter, at udeservering kan fungere hensigtsmæssigt side om side med fortove og cykelparkering.

Erhvervskørsel, varelevering og erhvervsparkering

Evalueringen viser, at omlægningen blev gennemført med øget mulighed for af og pålæsning flere steder, og at der er etableret nye erhvervspladser. Det er positivt. Samtidig peger både gadeinterviews og spørgeskemabesvarelser dog på, at erhvervsbilister fortsat oplever erhvervskørsel, parkering og orientering som vanskelig, og at skiltningen ikke opleves tilstrækkelig klar for dem, der ikke kender området indgående.

HORESTA anbefaler derfor, at kommunen i den videre proces prioriterer en konkret og målbar styrkelse af rammerne for erhvervskørsel i Middelalderbyen. Det kan blandt andet ske ved at sikre flere og mere hensigtsmæssigt placerede erhvervspladser, bedre sammenhæng mellem af og pålæsningsmuligheder til de mest leveringsintensive erhverv samt en tydeligere og mere ensartet skiltning og håndhævelsespraksis. Ambitionen om en mere attraktiv bymidte bør gå hånd i hånd med, at den fortsat er praktisk tilgængelig for drift, leverancer og service.

Det er samtidig relevant at sikre, at regler og indretning i gaderne understøtter, at restauranter, caféer og hoteller kan modtage leverancer effektivt og sikkert. Udeservering og byliv kræver en stabil drift. Hvis leverancer og service bliver uforudsigelige, bliver det sværere at levere den kvalitet og det værtskab, som netop er med til at skabe den levende bymidte, kommunen ønsker.

Fodgængere, byliv og brugen af de omlagte arealer

Evalueringen viser, at fodgængere har svært ved at se og opleve forbedringerne, og at der endnu ikke er gennemført fysiske tiltag som fortovsudvidelser, der specifikt tilgodeser fodgængere. Hvis parkeringspladser fjernes, men arealet ikke samtidigt omdannes til reelt byrum, opstår der usikkerhed om, hvad arealet skal bruges til, og gevinsten udebliver for både byliv og fremkommelighed.

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA anbefaler, at kommunen i højere grad prioriterer løsninger, der skaber sammenhængende byrumsforbedringer, eksempelvis bredere fortove eller tydelige opholds og leveringszoner, frem for løsninger hvor enkeltstående parkeringsarealer møbleres ad hoc. Evalueringen viser, at bænke og blomsterkummer kun er etableret få steder, men at sådanne tiltag kan opleves positivt, når de er tydelige og funktionelle.

I den sammenhæng bør kommunen i højere grad indtænke udeservering som et aktivt byrumsgreb. Udeservering skaber liv, ophold og lokal tryghed, og den er en væsentlig del af Middelalderbyens identitet og attraktivitet. Hvis udeservering skal bidrage til et mere levende byrum, kræver det dog, at fortove og gadeprofiler dimensioneres, så der både er plads til gennemgang, ophold og drift. En oplagt løsning kan derfor være at arbejde mere konsekvent med fortovsudvidelser, hvor der skabes plads til både udeservering og cykelparkering uden at de to funktioner kolliderer.

Cykelparkering skal tænkes sammen med byliv og udeservering

Evalueringen dokumenterer, at cykler fortsat fylder betydeligt i Middelalderbyen, og at cykelparkering kan udgøre barrierer for fodgængere. Der er etableret mange nye cykelparkeringspladser, og belægningsgraden i stativer er høj, hvilket viser et reelt behov. Samtidig fremgår det, at cykelparkeringen ved Vandkunsten og Nikolaj Plads stadig i betydeligt omfang ligger på pladserne uden for stativ, og at fremkommeligheden for fodgængere derfor ikke nødvendigvis er forbedret.

HORESTA anbefaler, at cykelparkering i de mest belastede gader i højere grad indtænkes i en samlet gadeprofil, hvor gangarealer, cykelstativer og udeservering planlægges sammen, så de ikke modarbejder hinanden. I dag oplever flere restauranter og caféer, at cykelparkering og stativer kan komme til at ligge uhensigtsmæssigt i forhold til udeservering og gæstestrømme. Det kan skabe konflikter i gaderummet og gøre både drift og byliv mindre velfungerende.

Hvis målet er en mere levende Middelalderby, bør kommunen derfor sikre en mere helhedsorienteret indretning, hvor cykelparkering placeres, så den understøtter fremkommelighed og samtidig giver mulighed for aktive stueetager, ophold og udeservering.

HORESTAs anbefalinger

På baggrund af evalueringen anbefaler HORESTA, at kommunen i det videre arbejde prioriterer følgende:

1. Styrk rammerne for erhvervskørsel, varelevering og erhvervsparkering, så det fortsat er praktisk muligt at drive virksomhed i Middelalderbyen, og så drift og leverancer ikke bliver unødigt besværliggjort.
2. Omsæt de frigjorte arealer til reelle, sammenhængende byrumsforbedringer, f.eks. gennem fortovsudvidelser og tydelige opholds, leveringszoner og mere udeservering, frem for midlertidige løsninger der ikke er tilstrækkeligt forankret i lokale behov.
3. Indtænk udeservering mere aktivt som et byrumselement, der kan skabe liv, ophold og tryghed i gaderne, og sørg for at gadeprofilerne giver plads til både udeservering, gangarealer og drift.
4. Planlæg cykelparkering, fremkommelighed og udeservering samlet, så cykelstativer og parkerede cykler ikke skaber nye barrierer eller konflikter i gaderummet, men i stedet understøtter et levende og velfungerende byliv.

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

HORESTA står gerne til rådighed for yderligere dialog og uddybning.

Mvh
Maria Olafsson
Politisk chef, HORESTA

Hotel • Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel. +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 88

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr.nr. 17 01 48 11

A large, light gray, stylized map of Denmark is positioned in the lower half of the page, extending from the left edge towards the right. It includes the main landmass and the island of Greenland.

København 19. marts 2026

Høringssvar vedr. evaluering af omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Tak for muligheden for at kommentere på den udarbejdede evaluering af omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Indledningsvis hæfter vi os ved, at evalueringen er udført meget hurtigt efter nedlæggelsen af de 525 gadeparkeringspladser, og vi stiller os selv spørgsmålet, om ikke den burde have ventet nogle måneder.

Men der er ingen tvivl om, at den udførte evaluering fører til to klare og entydige konklusioner/anbefalinger:

- Vent med at gå i gang i Nørre Kvarter, til der er vedtaget og afsat midler til de byrumsændringer, der skal træde i stedet for de parkeringspladser, man fjerner.
- Start forfra i resten af Middelalderbyen. Genetabler gadeparkeringspladserne i alle de dele af bydelen, hvor der ikke er vedtaget og finansieret et byrumsprojekt. Inddrag herefter parkeringspladserne successivt, efterhånden som byrumsprojekter udarbejdes, vedtages og finansieres.

Den meget hurtige udrulning er kritisabel

Nedlæggelsen af 525 af Middelalderbyens gadeparkeringspladser er sket uden at de nødvendige/ønskede ændringer i byrummet er blevet vedtaget og disponeret, hvilket bl.a. har ført til den meget omtalte og kritiserede 'bænke-opstilling' på parkeringspladserne.

Vi har heldigvis noteret os, at borgmester Line Barfod (Ø) har medgivet over for pressen, at den løsning ikke har fungeret optimalt. Det er vi meget enige i fra Håndværkerforeningens side.

Derfor opfordrer vi til, at man starter forfra i bydelen, og genetablerer de nedlagte parkeringspladser i de områder, hvor der ikke pt. er vedtaget et byrumsprojekt, og kun nedlægger parkeringspladser successivt, når der foreligger et vedtaget byrumsprojekt.

Det giver forvaltningen mulighed for at udarbejde og finde finansiering til de byrumsprojekter, der skal træde i stedet for parkeringspladser, og herefter få projekterne godkendt politisk.

Erhvervstrafikanter er utilfredse – med god grund

Først og fremmest hæfter vi os ved, at evalueringen viser, at erhvervstrafikanter oplever en væsentlig forringelse af muligheden for at køre og parkere i Middelalderbyen.

Det hænger givetvis sammen med den meget voldsomme og hurtige nedlæggelse af 525 gadeparkeringspladser, som langt fra opvejes af nye erhvervsparkeringspladser. Derfor kæmper det samme antal bilister (minus 4 procent) om langt færre parkeringspladser.

Det siger sig selv, at det er dømt til at skabe frustrationer og måske endda konflikter med andre bilister, cyklister og fodgængere.

Forudsætningen for byrumsplanen er faldet bort

I evalueringen hæfter vi os ved, at motortrafikken er faldet med 4 procent. Det er ikke meget, og det tyder på, at det ikke er lykkedes kommunen at kommunikere de meget markante ændringer.

Det viser præcis den udfordring, som man kunne forudse fra projektets start, nemlig, at når man nedlægger 525 af alle parkeringspladser i bydelen – uden at sikre sig, at bilisterne ved det, eller at man fysisk afskærer biler fra at køre ind i bydelen – så vil folk stadig køre ind, fordi de regner med, at de kan finde en ledig parkeringsplads.

Derfor advarede vi allerede i 2022 om, at forudsætningen for byrums- og trafikplanen var faldet bort.

Og nu kan vi så se, at nedlæggelsen af de 525 parkeringspladser skaber kaos og søgetrafik, og det er præcis den situation, som erhvervsbilisterne nu er taget som gidsel i.

Evalueringen siger ikke noget om, hvor meget søgetrafikken i bydelen og de omkringliggende gader er steget, men det bør være et forhold, der undersøges yderligere.

Ingen oplever forbedring, men flere oplever forværring

Det er bemærkelsesværdigt, at evalueringen viser, at ingen har oplevet forbedring efter ændringerne, mens bilister og erhvervstrafik har oplevet markante forværringer.

Det giver anledning til at overveje, hvad målet med øvelsen egentlig er?

Med venlig hilsen

Christoffer Susé

Adm. direktør i Håndværkerforeningen København

Københavns Beboernetværk (KBN) input til høring vedr. evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkeringen i Middelalderbyen

Københavns Beboernetværk (KBN) består bl.a. af: Nørre Kvarters Beboerforening (NKBF), Stræderne og Strøgets Beboerforening (SSBF), Rundetårn Kvarters Beboerforening (RKBF),

1) Problematisk at omlægge cykel- og bilparkeringen, uden at Flagskibsprojekter var klar

Principielt finder vi det forkert at omtale det som en omlægning af bilparkeringen. Der er tale om en nedlægning og det bør betegnes således.

Vores væsentligste kritik er, at omlægningen af cykel- og bilparkeringen skete, uden at flagskibsprojekterne i Middelalderbyen blev igangsat. Dette har skabt meget stor frustration og uvilje mod omlægningen - som kunne være undgået. Omlægning af cykel- og bilparkering i hvert område for Flagskibsprojekterne i takt med, at Flagskibsprojekterne blev gennemført, havde givet langt mere mening.

Vi konstaterer med tilfredshed, at Borgmester Line Barfod har indrømmet, at det var en fejl at nedlægge alle parkeringspladser uden at være klar med omdannelserne af kvarterne.

Byrums- og Trafikplanen og Flagskibsprojekter bør igangsættes hurtigst muligt

Vi mener, at det er afgørende at fastholde, at Byrums- og Trafikplanen - som er resultatet af omfattende forsøg og evalueringer - er gældende. Vi er derfor meget undrende over for, hvorfor politikerne nu ønsker at indføre andre typer af byrum, som fx "sommergader", "bylivsgader", etc.

Mest uheldige og forfejlede tiltag er placeringen af udeservering i gader med nedlagte parkeringspladser, som det er sket i Badstuestræde, Hovedvagtsgade, Ll. Kongensgade og Valkendorfsgade (udeservering er netop IKKE en del af Byrums- og Trafikplanen - derimod skal der oprettes "ikke-kommercielle byrum"). Disse nyopfundne tiltag ønsker vi beboere IKKE. Vi ønsker derimod, at Flagskibsprojekterne igangsættes hurtigst muligt.

Vi er klar over, at politikerne har bevilget et mindre beløb til igangsætning af enkelte dele af Flagskibsprojekt A og B, men vi er helt uforstående overfor, at man ikke har afsat midler til fx omlægning af Nørregade. Nørregade er en gade præget af meget hurtigkørende og tæt trafik - og en blanding af - på den ene siden store turistbusser, HopOnHopOff busser, massiv varelevering, mange renovationsbiler - og på den anden side mange bløde trafikanter som cyklister (herunder en del turister) og gående. En uheldig og farlig cocktail. Vi ønsker renovering af Nørregade hurtigst muligt.

Vi ønsker meget mere midlertidigt Byrumsinventar indtil Flagskibsprojekter virkeliggøres

Indtil Flagskibsprojekter bliver etableret, skulle der opsættes "midlertidigt byrumsinventar" (plantékummer, cykelstativer, bænke, affaldsspande, mv). I sommeren 2025 blev der kun opsat midlertidigt byrumsinventar FEM steder i byen (Knabrostræde, Rådhusstræde, Vandkunsten, Krystalgade, Suhmsgade). Vi ønsker midlertidigt Byrumsinventar i ALLE gader med nedlagte parkeringspladser hurtigst muligt, og indtil Flagskibsprojekterne etableres alternativt at parkeringspladserne genetableres.

Strakstiltag-bænke bør fjernes omgående

De opsatte straks-bænke skaber meget store gener i aften- og nattetimerne for beboerne. Bænkene bruges af kunder fra omkringliggende barer og natklubber og generelt af gæster i nattelivet. Især giver bænkene i Knabrostræde store gener fra bl.a. kunder fra natklubben Chateau Motel og i Lavendelstræde (Ølbaren Taphouse).

Bænkene bør fjernes omgående.

Vi bemærker, at beboerne ikke blev spurgt til råds (og politikerne tilsyneladende ikke orienteret), men bænke blev alene opsat på initiativ fra forvaltningen for at nedbringe antallet af p-bøder.

Allerede umiddelbart efter opsætningen orienterede vi forvaltningen om, at bænke kan være meget problematiske, da de i aften og nattetimer ofte bruges til spontane fester, hvilket skaber meget støj, affald, narkosalg, mv.

2) Evalueringen konkluderer fejlagtigt på ikke-signifikante resultater om gående, cyklisme og bilisme

Evalueringen afspejler kun i begrænset omfang de erfaringer, vi beboere har gjort os siden omlægningen. Datagrundlaget er relativt begrænset, og der drages flere steder konklusioner, som efter vores vurdering ikke kan underbygges entydigt.

Når man ser på trafiktællingerne i evalueringen, er det fx tydeligt, at:

- kun antallet af fodgængere er steget væsentligt. Den primære årsag er, at der er kommet mange flere turister siden 2023 (Rapportens forfattere angiver med det rette forbehold, at stigningen måske ikke hænger sammen med cykel- og bilparkering tiltaget).

- det ikke er lykkedes at fremme cyklisme i nogen mærkbar grad. 1 pct. flere cyklister er for tæt på måleusikkerheden til overhovedet at kunne kaldes en stigning.

- det kun er lykkedes at reducere antallet af biler med 500, altså ganske lidt - hvis overhovedet - over måleusikkerheden.

At fodgængere og cyklister ikke mærker forbedringer, er ikke underligt, for der er ingen forbedringer!

På baggrund af disse to tal konkluderes det, at "cyklerne har fået mere plads på kørebanen". Trafiktællingen af cykler har ikke nogen statistisk signifikans - og antallet af parkerede cykler er bla. nok steget pga. de mange kommercielle cykler: udlejnings- og hotelcykler. Man kan således alene konkludere, at der holder flere cykler parkeret.

Man tager en høj belægning på cykelstativer som en positiv indikation af, "at det er blevet nemmere at parkere i stativ". Det kunne også være en positiv effekt af, at cykelparkering er placeret bedre steder i forhold til, hvor brugerne i byen færdes. Igen burde optællingen have skelnet mellem almindelige cykler og udlejningscykler.

At det "kan siges med sikkerhed, at de omlagte parkeringsarealer bruges af cyklister til parkering" er en forventelig effekt, når man stiller et område til rådighed.

Stigningen i antallet af fodgængere på alle døgnets timer kan vi beboere alt for godt genkende - og 25 pct. er et klart (signifikant) tal. Men det er for beboerne - især for beboere, der bor i gamle, fredede huse uden termovinduer ikke kun positivt.

At bilismen er faldet så lidt, skyldes, at den rationelle bilist, der leder efter parkering, måske holder sig væk, mens alle de irrationelle bilister (og motorcyklister) blot fortsætter i mindst samme omfang som tidligere, idet de slet ikke leder efter parkering, men blot kommer for at cirkulere rundt ved aftenstide (fx muskelbiler der vil "vise sig frem") eller på udkig efter kunder (taxaer).

Vi mener derfor, at der konkluderes ret tendentiøst på baggrund af data, der ikke udviser nogen statistisk signifikans vedr. ændringerne over årene. Rapporten er baseret på en uvidenskabelig holdning til tallene og er derfor ikke retvisende og viser ingen markant ændring.

3) Parkering og tilgængelighed

Nedlæggelse af gadeparkering har givet store udfordringer for beboerne - især ældre og familier med små børn. Vi har oplevet fraflytninger pga. manglende mulighed for at parkere i nærheden af

bolig. Beboerne fortæller også om, at familie og venner ikke længere ønsker at komme på besøg grundet manglende parkeringsmuligheder - igen især ældre og familier med små børn. Beboerne oplever desuden at det er blevet tiltagende vanskeligere at rekvirere håndværkere grundet manglende parkeringsmuligheder. Vi ser i øvrigt, at der fortsat og i stigende grad foregår ulovlig parkering med handicapparkeringskort.

Vi ønsker desuden,

- flere håndværkerparkeringspladser, som også kan anvendes af beboere den første time og de sidste to timer hvis ledig.
- flere handicapparkeringspladser
- langt mere information om dels parkering med beboerlicens i private parkeringshuse og reglerne herfor og dels i parkeringshuse som Israels Plads (fx hvornår bedst muligheder for plads, etc). Vi oplever, at beboere er usikre overfor at bruge private parkeringshuse som fx BLOX, grundet manglende viden.
- mere korttidsparkering, som alle kan bruge
- klar information på Kommunens hjemmeside om hvor lang tid man må parkere i forbindelse med af- og pålæsning.

Vi efterspørger, at

- der afsættes ressourcer til at rydde op i cykelstativer løbende. Cykelstativerne er meget overfyldte med cykelvrag og udlæjningscykler. I øvrigt ønsker vi renhold mellem cyklerne i cykelstativerne.

4) Bedre datagrundlag er nødvendigt

Vi finder, at det ville være relevant at undersøge,

- Hvordan ændringerne påvirker beboernes hverdag.
 - Hvordan omlægningerne har ændret på livskvaliteten for beboerne i Middelalderbyen
 - Hvorledes omlægningerne kunne tage hensyn til den højere grad af elbiler
 - Hvordan omlægningerne har medvirket til den omfattende butiksdød i området. (Alene i marts måned 2026 er til eksempel både tøjbutikkerne Paul Smith og Storm ved Christian IX's, Gade lukket
 - kort tid efter at boligbutikken samme steds lukkede. Denne negative udvikling beskrives af butiksejerne som en konsekvens af nedlagte parkeringsmuligheder.
- Konsekvenser for butiksliv og andre afledte konsekvenser bør vurderes for de nye områder, inden der nedlægges parkeringspladser i nye områder.
- Hvordan omlægningerne har ændret på luft- og støjforureningen.

5) Behov for en helhedsplan

Vi er enige med Indre By Lokaludvalg i, at udviklingen i Middelalderbyen i dag sker gennem en række enkeltstående tiltag uden en tilstrækkelig samlet plan for området. Mange forhold hænger tæt sammen – herunder turisme, natteliv, udeservering, byrum, cykelparkering, butiksdød, varelevering, delebiler og bilparkering.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Københavns Kommune

19. marts 2026

Ældrerådets høringssvar til evaluering af omlægningen af cykel- og bilkparkeringen i Middelalderbyen

Ældrerådet takker for høringen, som vi modtog den 16. februar 2026, vedrørende evaluering af omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Ifølge evalueringen tyder det på, at tiltagene i Trin 1 har resulteret i mindre ændringer i trafikmønstrene med færre biler og flere fodgængere, men mange af de adspurgte oplever ingen ændringer og svarer "ved ikke" eller "ingen ændring" til mange af spørgsmålene. Det er derfor Ældrerådets vurdering, at evalueringen er gennemført for tidligt efter etableringen af de nye tiltag. Ældrerådet opfordrer til, at der gennemføres endnu en evaluering, når alle de planlagte tiltag er gennemført, og der er skabt tydelige forbedringer for fodgængere og cyklister.

Ældrerådet har bemærket, at tilfredsheden med "din transport i Middelalderbyen" er faldet fra 2024 til 2025, og at beboerne i Middelalderbyen generelt er mindre tilfredse end besøgende.

Det fremgår ikke af evalueringen om deltagerne i interviews og spørgeskemaundersøgelser er unge eller ældre, men det er Ældrerådets opfattelse, at der fortsat er mange ældre, der oplever problemer med tilgængelighed og fremkommelighed i Middelalderbyen. På den baggrund opfordrer Ældrerådet til, at der eksplicit evalueres på ældres oplevelser.

Ældrerådet hæfter sig bl.a. ved, at der til trods for etableringen af nye cykelparkeringspladser og flytning af cykelparkeringspladser fra Højbro Plads, Nikolaj Plads og Vandkunsten, fortsat er mange cykler på de centrale

pladser - nu holder cyklerne bare uden for stativerne. Fremkommeligheden for fodgængere er derfor ikke forbedret, og det gør det svært for mange ældre at benytte pladserne. Ældrerådet foreslår derfor, at der etableres endnu flere cykelstativer. Derudover vil Ældrerådet opfordre til, at forvaltningen er opmærksom på de mange udlejningscykler, der ligger og flyder i gaderne og er til gene for fodgængere.

Ældrerådet vil gerne benytte lejligheden til at gøre opmærksom på, at afskaffelsen af den gratis søndagsparkering i Middelalderbyen, og i resten af Københavns Kommunes betalingszoner, har store konsekvenser for ældre borgere. Mange ældre har givet udtryk for, at afskaffelsen af den gratis søndagsparkering har betydet, at deres familie og venner afkorter besøg eller helt dropper dem, og at det har stor betydning for de ældre og deres livskvalitet.

Ældrerådet ser frem til realiseringen af resten af Byrums- og Trafikplanen, herunder de ni flagskibsprojekter, hvor vi prioriterer Nørregade meget højt. Desuden glæder vi os til planens fortovsudvidelser og grønne tiltag på centrale pladser og gader.

På vegne af Ældrerådet

Kirsten Nissen
Formand for Københavns Ældreråd

Peder Blom
Formand for Københavns Ældreråds Teknik- og Miljøudvalg

Københavns Ældreråd

aeldreraadet@kk.dk

www.aeldreraadet.kk.dk

Høringssvar fra Vognmandslauget om evalueringen af omlægning af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen støttet af DTL-Danske Vognmænd, som er landsdækkende brancheorganisation for vognmandserhvervet

Cowis evaluering viser, at en stor del af de mennesker der bruger Middelalderbyen ikke har registreret nogle forandringer de sidste to år. Der er dog en gruppe der skiller sig ud, og det er erhvervs folkene. Kort sagt, de mennesker der skal arbejde i Middelalderbyen, og derfor har en bil på gule plader eller en lastbil med. De svarer i 2025 at forholdene er blevet meget værre. På en skala fra 1 til 7, hvor 1 er meget utilfreds og 7 er meget tilfreds – ligger svarene i 2025 omkring 2-3.

Størstedelen af respondenterne i spørgeskemaet kører med erhvervskøretøjer 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. I de kvalitative interviews giver erhvervsdrivende og -kørende udtryk for frustrationer. Næsten alle understreger, at det er svært at levere varer og ydelser i Middelalderbyen. Mange håndværkere og vareleverandører benytter sig af to mand på bilen. Mens den ene arbejder på adressen, cirkulerer den anden rundt i bilen, og vender tilbage når varen er leveret af kollegaen, eller når kollegaen mangler værktøj. Mange leverandører i bil kalkulerer i deres priser med parkeringsbøder, det er skidt.

Det er frustrerende for Vognmandslauget, at det præcis er det scenarie vi har forudsagt fra starten af gruppefølgemøderne. Vi havde dog ikke gennemskuet at så mange som ændringerne skulle være til glæde for, ikke har registreret nogle ændringer.

Vi ser ind i en tid hvor mange biler overgår til El-drift. De kan køre i byen uden at larme. Det betyder at man i fremtiden, og allerede nu vælger at arbejde i byen om natten. Derfor skal det overvejes at udvide reserveringen af erhvervsparkeringspladser til hele døgnet, alle hverdage. I dag gælder reserveringen som udgangspunkt kun i tidsrummet 7-17 på hverdage. Uden for dette tidsrum må pladserne benyttes af alle.

I Vognmandslauget mener vi at Cowis evalueringsrapport viser et tydeligt billede af en fejlslagen politik i Københavns kommune. Det vil derfor være glædeligt hvis kommunen tager evalueringen til efterretning, og tilgodeser dem der holder byen i gang.

Med venlig hilsen

Steen Tofteng

Direktør

Vognmandslauget



UDKAST



Høringssvar fra Foreningen Ja tak til Parkering

Vedrørende evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Foreningen Ja tak til Parkering takker for muligheden for at afgive høringssvar til evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen.

Vi afgiver dette svar som repræsentant for en stor kreds af borgere, beboere, erhvervsdrivende, pendlere, kunder, gæster, håndværkere og andre brugere af byen, som dagligt mærker konsekvenserne af de trafikale og parkeringsmæssige ændringer i Indre By.

Overordnet hovedsynspunkt

Vores hovedsynspunkt er klart.

De nedlagte gadeparkeringspladser bør tilbageføres, så længe der ikke foreligger konkrete, finansierede og politisk vedtagne planer for, hvordan de frigjorte arealer skal anvendes på en måde, der dokumenterbart skaber bedre forhold for byens beboere, erhvervsliv, tilgængelighed og funktionalitet.

Den nu foreliggende evaluering dokumenterer efter vores opfattelse ikke, at omlægningen har skabt en tilstrækkelig forbedring af byen til at opveje de meget store negative konsekvenser for bilister, erhvervsbilister og de mange mennesker, som er afhængige af at kunne komme til og fra Middelalderbyen i bil.

Tværtimod viser evalueringen, at effekterne for fodgængere er begrænsede og uklare, at bilerne er markant mere utilfredse, at erhvervskørslen opleves som vanskelig, og at grundlaget flere steder er for usikkert eller for spinkelt til at bære så vidtgående beslutninger.

Omlægningen er gennemført før byrumsprojekterne

Det er væsentligt at begynde med evalueringens egne præmisser.

Rapporten fastslår selv, at omlægningen af cykel- og bilparkering er det første og eneste realiserede tiltag fra Byrums- og Trafikplanen, og at de større permanente byrumsprojekter endnu ikke er etableret.

Samtidig fremgår det, at formålet med omlægningen har været at frigøre plads til fodgængere, cyklister, ny cykelparkering og fremtidige byrumsprojekter, fortovsudvidelser og grønne tiltag.

Men rapporten viser samtidig, at de konkrete forbedringer for fodgængerne endnu ikke er tydelige, netop fordi fortovsudvidelser, gågader og andre fysiske tiltag, som specifikt tilgodeser fodgængere, ikke er gennemført.

Det betyder i praksis, at man har fjernet en meget stor del af gadeparkeringen uden at de påståede bymæssige gevinster i nævneværdig grad er realiseret.

Efter vores opfattelse er dette et helt centralt problem.

Når kommunen først fjerner pladserne og senere håber på, at byrumsløsninger, finansiering og forbedringer kommer bagefter, pålægges borgere og erhvervsliv en meget konkret belastning her og nu, mens fordelene i bedste fald ligger ubestemt ude i fremtiden.

Usikkert datagrundlag

Rapporten viser ganske vist en begyndende omfordeling i trafikken.

De manuelle tællinger peger på

25 procent flere fodgængere

1 procent flere cyklister

4 procent færre motorkøretøjer

Telraam-data peger på

35 procent flere fodgængere

21 procent flere cyklister

16 procent mindre motortrafik

Modal split i de manuelle tællinger ændrer sig fra

2023

42 procent fodgængere

42 procent cyklister

16 procent motortrafik

2025

48 procent fodgængere

38 procent cyklister

14 procent motortrafik

Disse tal kan imidlertid ikke uden videre bruges som dokumentation for, at projektet samlet set er en succes.

Rapporten understreger selv, at data bygger på udvalgte tællepunkter og ikke giver et fuldstændigt billede af den reelle trafik i Middelalderbyen.

Derudover er hovedparten af de manuelle tællinger fra 2023 foretaget i juni, mens 2025-tællingerne er foretaget i september, hvilket ifølge rapporten selv skaber usikkerhed, fordi trafikmønstre kan variere fra måned til måned.

Telraam anvendes desuden ikke til absolutte tal eller modal split på grund af usikkerhed om nøjagtigheden, og OTC-data er ligeledes behæftet med metodiske problemer.

Datagrundlaget bør derfor ikke stå alene som legitimt grundlag for at gøre et så vidtgående indgreb permanent.

De fleste oplever ingen forbedring

Det er bemærkelsesværdigt, at evalueringen selv konstaterer, at langt størstedelen af brugerne ikke oplever nogen markant forbedring.

63 procent svarer “ingen ændring” eller “ved ikke” vedrørende bilparkering.

For cykelparkering er tallet 75 procent, og for forholdene for gående er det ligeledes 75 procent.

Selv efter et meget omfattende indgreb i byens parkeringsstruktur har det store flertal altså ikke oplevet en bemærkelsesværdig forbedring.

Når borgerne ikke oplever tydelige gevinster, men bilisterne samtidig oplever en klar forværring, tyder det på en skæv omkostningsfordeling.

Bilisterne er blevet markant mere utilfredse

Evalueringen dokumenterer også en markant faldende tilfredshed blandt bilister.

Bilisternes tilfredshed med transport til Middelalderbyen falder fra 4,2 i 2024 til 2,6 i 2025 på en skala fra 1 til 7.

Rapporten beskriver dette som forventeligt, fordi målet netop er at mindske incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen.

Efter vores vurdering er dette en problematisk præmis.

Når man på forhånd accepterer, at en stor gruppe borgere og brugere skal opleve en forværring – og ovenikøbet betragter dette som tegn på succes – bevæger man sig væk fra princippet om en by, der fungerer for mange forskellige mennesker med forskellige behov.

Begrænsede forbedringer for fodgængere

Rapportens egne konklusioner om fodgængerne er langt mere nøgterne, end den offentlige fortælling ofte har været.

Rapporten siger direkte, at det er svært at evaluere, om forholdene generelt er blevet bedre for fodgængere, fordi de konkrete tiltag endnu ikke er gennemført.

69 procent af fodgængerne svarer “ved ikke” eller “ingen ændring”.

Det eneste tydeligt positive eksempel nævnes blandt andet i Rådhusstræde, hvor blomsterkummer og bænke modtages positivt.

Dette fremstår ikke som et stærkt argument for at fastholde en så omfattende nedlæggelse af gadeparkering.

Begrænset kapacitet i p-huse i Middelalderbyen

Det er også væsentligt at understrege, at der i selve Middelalderbyen kun findes ganske få p-huse, og at disse samlet set rummer et relativt begrænset antal pladser.

De eksisterende p-huse ligger samtidig ikke nødvendigvis dér, hvor borgere, kunder, erhverv og besøgende reelt har deres destination.

Når kommunen i evalueringen henviser til restkapacitet i enkelte p-huse i eller omkring området, overses det derfor ofte, at mange brugere i praksis vil være nødt til at parkere i betydelig afstand fra deres mål.

For mange mennesker er en gåafstand på over cirka 400 meter fra parkering til destination ikke rimelig i en tæt og historisk bymidte.

Dette gælder særligt for ældre borgere, mennesker med nedsat mobilitet, familier med børn, kunder med varer samt håndværkere og erhvervsdrivende med udstyr.

Erhvervskørsel opleves som vanskelig

Når det gælder erhvervslivet, er evalueringen endnu mere kritisk.

Rapporten konstaterer direkte, at erhvervskørsel opleves som svær i Middelalderbyen, og at erhvervsbilister er utilfredse med transport, parkering samt af- og pålæsning.

Samtidig bygger spørgeskemaundersøgelsen kun på 50 fulde besvarelser fra erhvervsbilister.

Det betyder, at kommunen har gennemført et indgreb med store konsekvenser for erhvervslivet uden et solidt dokumentationsgrundlag.

Overbelægning i gadeparkeringen

Rapporten viser, at belægningsgraden på almindelig gadeparkering klokken 12 er steget fra 104 procent til 124 procent.

Når kapaciteten reduceres kraftigt, men efterspørgslen fortsat er høj, skabes der søgetrafik, frustration og dårligere vilkår for både beboere, gæster og erhverv.

Markant stigning i parkeringsafgifter

Evalueringen konstaterer en tydelig stigning i antallet af parkeringsafgifter efter indførelsen af parkeringsforbudszonen.

Når en ny ordning udløser en massiv bølge af afgifter, er det ikke blot et kommunikationsproblem, men et tegn på at ændringen er utilstrækkeligt forklaret eller for uoverskuelig i praksis.

El-delebiler, reserverede pladser og ulige vilkår

Forvaltningen har oplyst, at virksomheden GreenMobility betaler 741 kr. årligt pr. bil for en bydækkende licens, som giver adgang til parkering i hele kommunen, herunder i betalingszoner uden tidsbegrænsning. Samtidig betaler virksomheden ikke særskilt for de mere end 1.000 reserverede el-delebilspladser, som er etableret rundt omkring i byen.

Til sammenligning betaler borgere med beboerlicens mellem ca. 2.000 og 6.500 kr. årligt – uden garanti for en parkeringsplads og uden adgang til de reserverede el- og el-delebilsplad-

ser, selv når disse står tomme. I praksis betyder det, at almindelige borgere betaler op til næsten ti gange så meget som en privat kommerciel aktør for at få adgang til byens fælles parkeringsarealer, samtidig med at en betydelig del af pladserne reserveres til én bestemt type virksomhed.

I praksis oplever vi, at et betydeligt antal el-bil- og el-delebilspladser henstår tomme i længere perioder, samtidig med at betalende borgere bruger unødigt tid på at finde en almindelig parkeringsplads. Det skaber en oplevelse af ubalance og forskelsbehandling mellem borgere og en privat kommerciel aktør.

I den forbindelse er det også relevant at stille et mere grundlæggende spørgsmål: Hvis beboere i Middelalderbyen i større omfang skulle skifte til elbiler, hvor skulle de så lade deres biler? Der findes i dag kun ganske få ladestandere i selve Middelalderbyen, og infrastrukturen er langt fra dimensioneret til et større antal elbiler blandt beboerne.

Samtidig bør det indgå i den politiske vurdering, at mange af de ladeløsninger, som i disse år etableres i byrummet, er baseret på teknologier, som udvikler sig meget hurtigt. Det er derfor ikke usandsynligt, at en del af de nuværende løsninger kan være teknologisk forældede inden for få år. At fylde byrummet med en stor mængde tekniske installationer, som måske allerede om to til tre år skal udskiftes eller opgraderes, er derfor ikke nødvendigvis en langsigtet eller æstetisk holdbar strategi for en historisk bymidte.

Denne problemstilling handler ikke om at være imod delebiler eller grøn omstilling. Den handler om proportionalitet, rimelighed og lige vilkår i brugen af byens fælles arealer samt om at sikre, at de løsninger, der vælges, også fungerer i praksis for byens beboere og erhverv.

Udlejningscykler og cykelkaos i byrummet

Udlejningscykler og den generelle håndtering af cykelparkering i København er i stigende grad blevet en udfordring for byrummet. Cykler fylder på gågader, foran indgange til butikker og ejendomme samt på fortove, hvor de kan skabe utryghed og fremkommelighedsproblemer – særligt for ældre borgere, mennesker med handicap og personer med nedsat mobilitet.

Problemet er ikke kun sæsonbetonet. Selvom vi nærmer os cykelhøjsæsonen igen, kan man selv på kolde vinterdage finde udlejningscykler hensat de mest uhensigtsmæssige steder og uden omtanke for byens funktioner. De står til gene for butikker, fodgængere, beboere og trafikssikkerhed.

Samtidig spiller turisme en rolle i problemets omfang. Mange besøgende har begrænset erfaring med at cykle i en tæt storby, og det skaber jævnligt farlige situationer i trafikken. Når tusindvis af udlejningscykler samtidig placeres i byrummet uden tilstrækkelig styring, øges risikoen for konflikter og uorden.

Det er derfor problematisk, at reguleringen af udlejningscykler fortsat fremstår begrænset og i høj grad baseret på aftaler med operatørerne selv. Tidligere sager har vist, at der i lange perioder ikke har været loft over antallet af cykler pr. operatør, og at kontrollen i praksis har været begrænset. Samtidig har kommunen i flere tilfælde henvist til, at cyklerne står "lovligt" efter de gældende regler, selv når de opleves som en klar gene i gadebilledet.

Hvis byen skal undgå en gentagelse af de problemer, som blev oplevet i 2023, 2024 og 2025, er der behov for en mere operationel og konsekvent strategi. Det bør blandt andet omfatte klare kriterier for, hvornår udlejningscykler anses for at stå til gene, tydelige procedurer for

fjernelse, dokumenterede sanktioner over for operatører, som ikke lever op til aftalerne, samt en mere aktiv kontrol i byrummet.

Formålet er ikke at modarbejde cykling eller deleordninger. Tværtimod kan udlejningscykler være et positivt bidrag til mobiliteten i byen, hvis de reguleres ansvarligt. Men hvis ordningerne skal fungere i en tæt storby, må operatørerne også påtage sig et reelt ansvar for oprydning, justering af antallet af cykler og efterlevelse af de regler, der skal sikre orden og fremkommelighed i byrummet.

Byrum, bænke og blomsterkummer

Det er også relevant at forholde sig til de midlertidige byrumsinstallationer, som kommunen efterfølgende har etableret i form af bænke og blomsterkummer placeret direkte på tidligere parkerings- og vejarealer. Opsætningen af disse elementer skete i en periode, hvor antallet af parkeringsafgifter steg markant – i praksis til omtrent det dobbelte af tidligere niveauer. Samtidig blev der i hast etableret forskellige former for byrumsmarkeringer på de tidligere parkeringsarealer.

Efter vores vurdering fremstår disse installationer i høj grad som en hasteløsning snarere end som resultatet af en gennemtænkt og planlagt byrumsstrategi. Flere steder er bænke og blomsterkummer placeret direkte i vejarealer uden en klar funktionel sammenhæng med omgivelserne.

Der er samtidig betydelig lokal kritik af disse installationer. Hvis man lytter til både Indre By Lokaludvalg og flere af områdets beboerforeninger, fremhæves det, at bænke i praksis i mange tilfælde ikke bruges til ophold i dagtimerne, men snarere fungerer som samlingspunkter for natteliv og uorganiserede fester. Dette har medført en række klager fra beboere om støj, uro og utryghed.

Det fremstår derfor som relevant at spørge, om disse installationer reelt har forbedret byrummet, eller om de i stedet er blevet et synligt eksempel på en forhastet implementering af tiltag, som ikke i tilstrækkelig grad har været baseret på analyser af brug, konsekvenser og lokal forankring.

I den forstand risikerer bænke og blomsterkummer at fremstå som et symbol på, at nedlæggelsen af en meget stor del af parkeringspladserne i Middelalderbyen ikke har været ledsaget af en tilstrækkelig gennemarbejdet plan for, hvordan de frigjorte arealer konkret skulle anvendes.

Tilbagerulning vil afhjælpe en stor del af problemerne

En delvis eller fuld tilbagerulning af de nedlagte gadeparkeringspladser vil efter vores vurdering kunne afhjælpe en betydelig del af de problemer, som evalueringen selv dokumenterer.

Genetablering af en del af de tidligere parkeringspladser vil kunne reducere søgetrafik, lette presset på de tilbageværende pladser, forbedre vilkårene for erhvervskørsel og gøre adgangen til Middelalderbyen mere rimelig for beboere, gæster og kunder.

Foreningens anbefalinger

På den baggrund anbefaler Foreningen Ja tak til Parkering følgende.

De nedlagte gadeparkeringspladser bør tilbageføres helt eller delvist, indtil der foreligger konkrete og finansierede planer for anvendelsen af de frigjorte arealer.

Fremtidige indgreb i parkeringskapaciteten bør først gennemføres, når der foreligger klare konsekvensberegninger for beboere, erhverv, handicappede, trafiksikkerhed og byens samlede funktion.

Kommunen bør gennemføre en stærkere og mere reel borgerinddragelse.

Foreningen Ja tak til Parkering bør fremover inddrages som fast høringspart i spørgsmål om mobilitet og parkering i Middelalderbyen.

Endelig bør der gennemføres en ny og mere grundig evaluering, når de egentlige byrumsprojekter er realiseret.

Samlet vurdering

Foreningen finder samlet set ikke, at den foreliggende evaluering giver grundlag for at gå videre med yderligere reduktioner i Nørre Kvarter efter samme model.

Materialet viser tværtimod, at de lovede forbedringer for fodgængere endnu ikke er realiseret, at de fleste brugere ikke oplever store forbedringer, at bilisterne er markant mere utilfredse, at erhvervskørsel opleves som vanskelig, at p-huskapaciteten ikke fungerer som reelt alternativ til nærparkering, og at datagrundlaget flere steder er usikkert.

Derfor bør kommunen stoppe op, rette fejlene, genetablere nødvendig gadeparkering og først gå videre, når besluthingsgrundlaget er mere solidt, mere gennemsigtigt og bedre forankret i byens virkelige brugsmønstre.

På 6 måneder har Kommunen udstedt 18788 flere bøder i Middelalderbyen end i fjor. Det er næsten 10 mio.kr. – det er endvidere op til index 276 bare i maj måned 2025 - se skema

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Tidsperiode	Antal afgifter pålagt	Tidsperiode	Antal afgifter pålagt	Tidsperiode	Antal afgifter pålagt	Tidsperiode	Antal afgifter pålagt	INDEX	FORSKEL	
2022		2023		2024		2025				
januar	3035	januar	3665	januar	3014	januar	1966			
februar	3046	februar	3171	februar	3064	februar	1957			
Marts	3881	Marts	3478	Marts	3002	Marts	1982			
April	2899	April	2740	April	3111	April	7663	246	4552	
Maj	3459	Maj	2960	Maj	2988	Maj	8236	276	5248	
Juni	3338	Juni	3375	Juni	2830	Juni	6628	234	3798	
Juli	2717	Juli	2835	Juli	2620	Juli	4409	168	1789	
August	3542	August	3602	August	2906	August	4512	155	1606	
September	3685	September	3331	September	2516	September	4311	171	1795	
Oktober	3846	Oktober	3955	Oktober	3040				18788	
November	4084	November	4063	November	3505					
December	3748	December	3403	December	2442					
Total	41280	Total	40578	Total	35038	Total t.o.m sep	41664			

Israels Plads – det er umuligt for flere beboere at få plads på Israels plads – når de kommer hjem efter kl. 16.00 på de fleste dage – mange beboere har mellem 800 og 1,4 km. til dette P-Hus & til BLOX

Tabel 1. Belægningsprocent Israels Plads parkeringsanlæg, beboerpladser (pct.)						
Klokken	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Lør
0	100	100	100	100	100	
1	100	100	100	100	100	
2	100	100	100	100	100	
3	100	100	100	100	100	
4	100	100	100	100	100	
5	100	100	100	100	100	
6	100	100	100	100	100	
7	99	98	98	100	100	
8	95	95	95	93	99	
9	89	89	92	91	95	
10	87	88	90	90	92	
11	87	88	89	89	91	
12	88	89	90	88	89	
13	91	91	91	89	89	
14	93	92	93	91	89	
15	95	95	98	94	89	
16	100	100	100	96	91	
17	100	100	100	100	92	
18	100	100	100	100	92	
19	100	100	100	100	92	
20	100	100	100	100	92	
21	100	100	100	100	93	
22	100	100	100	100	94	
23	100	100	100	100	95	

KOMMUNENS LEJEDE P-ANLÆG til 160 Mio. kr.

Line Barfod omtaler de mange lejede P-pladser i Middelalderbyen -men glemmer øjensynligt hvor middelalderbyen har sine grænser.

På TV – På Møder- og i pressen udtaler Borgmesteren om de mange pladser der er lejet til 160 mio. kr. i fire år.

Israels Plads med 630 pladser indgår ikke i Middelalderbyen – afstand til dette P-hus er op-til 1,4 km.

De P-huse der ligger i Middelalderbyen er Magasin med 20 BLOX med 150 og Asylgade med 20 alt i alt 190 pladser til de ca. 1.000 borgere der har beboerlicens

Det siges at der er 225 aktive P-pladser i Middelalderbyen (Gadeparkering) men det reele tal skønnes at være ca. 150 pladser.

Selv med fuldbelægning i de tre P-huse og gadeparkering mangler der fortsat 585 Pladser til dem der har beboerlicens – HVOR skal de holde???

Navn	Adresse	Antal pladser lejet
Vognmagergade P-hus	Vognmagergade 5	220
KU Øster Farimagsgade	Øster Farimagsgade 5A	22
Axel Towers	Axel Torv 2.	30
Magasin p-hus	Bremerholm 2.	20
BLOX	Vester Voldgade 129	150
Q-Park Adelgade	Adelgade 5	20
Asylgade P-hus	Asylgade 1	20
Borgergade P-kælder	Borgergade 13.	60
P-hus ved ARCA	Adelgade 11	100

Analysen af de parkeringsanlæg, hvor der er lejet pladser i Middelalderbyen, viser en meget forskellig kapacitet mellem anlæggene. Flere af parkeringshusene har kun et meget begrænset antal pladser til rådighed i denne aftale. For eksempel har KU Øster Farimagsgade, Axel Towers, Magasin p-hus, Q-Park Adelgade og Asylgade P-hus kun omkring 20–30 pladser til rådighed hver. Det betyder, at selv en relativt lav eller moderat belægningsprocent i praksis dækker over et meget lille antal biler og derfor ikke kan tolkes som udtryk for en betydelig alternativ parkeringskapacitet.

De større anlæg er primært Vognmagergade P-hus med 220 pladser, BLOX med 150 pladser og P-huset ved ARCA med 100 pladser samt Borgergade P-kælder med 60 pladser. Det er derfor i realiteten disse anlæg, der bærer langt størstedelen af kapaciteten i ordningen.

Når man vurderer belægningsprocenterne, er det derfor afgørende at holde kapaciteten op imod tallene. Et anlæg med 20 pladser kan ikke i praksis aflaste parkeringstrykket i Middelalderbyen i nævneværdig grad, uanset belægningsprocenten. Selv hvis alle disse små anlæg var fuldt udnyttet, ville den samlede effekt være meget begrænset sammenlignet med behovet i området.

Konklusionen er derfor, at den reelle parkeringskapacitet i ordningen i praksis er koncentreret på ganske få større parkeringsanlæg, mens flere af de øvrige adresser kun bidrager med et symbolsk antal pladser. Det gør det metodisk misvisende at bruge gennemsnitlige belægningsprocenter alene som argument for, at der generelt er tilstrækkelig parkeringskapacitet i området. Den faktiske kapacitet er væsentligt mere begrænset, når man ser på det samlede antal pladser.

Vognmagergade P-hus – ca. **39,2 %** gennemsnitlig belægning

KU Øster Farimagsgade – ca. **44,2 %** gennemsnitlig belægning

Axel Towers – ca. **81,1 %** gennemsnitlig belægning

Magasin P-hus – ca. **92,6 %** gennemsnitlig belægning

BLOX – ca. **21,0 %** gennemsnitlig belægning

Q-Park Adelgade – ca. **30,1 %** gennemsnitlig belægning

Asylgade P-hus – ca. **75,8 %** gennemsnitlig belægning

Borgergade P-kælder – ca. **90,4 %** gennemsnitlig belægning

P-hus ved ARCA – ca. **16,9 %** gennemsnitlig belægning

ERHVERVS PARKERINGSPLADSER

Der tales meget om Erhvervs P-pladser og de mangler. Men belægningsprocenten fra Kommunens egne optællinger viser noget helt andet.

Det er kun Ny Adelgade og Knabrostræde der er fuldt belagt ind i mellem.

Hvor P-pladserne til borgere med Beboerlicens.? – se nedenfor.

Lokation	Antal pladser	Tidsperiode	Max belægning samlet	Max belægning kl. 12	Max belægning kl. 17	Max belægning kl. 22
Bremerholm		5 September	75	72.5	66.2	65.5
Gammel Mønt		10 September	25.6	25	17.9	22.7
Knabrostræde		1 September	100	100	100	100
Hestemøllestræde		2 September	99.3	88.4	94.4	87.5
Kirsten Bernikows Gade		11 September	48.1	46	48.1	46.2
Lavendelstræde		6 September	60.7	57.2	52.6	54.2
Lille Kannikestræde		4 September	40	40	38.2	32.8
Lille Kirkestræde		2 September	50	50	50	50
Nikolaj Plads		3 September	66.7	64	64.3	64
Ny Adelgade		1 September	100	100	100	100
Ny Østergade		7 September	79.5	72.4	69.7	73.4
Studiestræde		8 September	57.6	54.1	49.8	47.2
Åbenrå		5 September	70.6	65.9	64.1	63.3

Foreningens baggrund og demokratiske rolle

Som en forening med nu over 10.000 medlemmer er vi glade for at være blevet høringsberettiget i denne sag. Havde foreningen eksisteret tidligere, er det vores klare opfattelse, at denne beslutning næppe var blevet gennemført i sin nuværende form.

Vi arbejder for dem der bor, lever, arbejder og driver erhverv i vores hovedstad. Foreningen opstod rent faktisk på baggrund af det, der skete i Middelalderbyen den 1. april 2025. Den dag blev for mange borgere et symbol på en markant ændring i mobiliteten i byens historiske centrum. Samme dato blev i øvrigt i USA omtalt som en frihedsdag, men det er ikke en oplevelse, mange borgere i Middelalderbyen deler.

Vi oplever, at der i den førte politik ligger et forsøg på at styre borgernes valg af transportform på en måde, som mange opfatter som et indgreb i deres frihed til selv at vælge. Når man politisk søger at bestemme om man skal eje en bil, bruge en bil eller hvilken type bil man bør anvende, bevæger man sig ind på et område, som mange borgere oplever som en begrænsning af deres frihedsrettigheder i hverdagen.

I den forbindelse er det også værd at bemærke, at der stort set ikke findes ladestandere i Middelalderbyen. Samtidig er der blandt mange borgere en stigende debat om, hvorvidt yderligere opsætning af ladestandere i de historiske gader vil være den rigtige løsning, både fordi teknologien udvikler sig hurtigt, og fordi installationer i stort omfang kan påvirke byrummets æstetik og udtryk.

Som en stor borgerforening forventer vi derfor også fremadrettet at blive inddraget i arbejdet med mobilitet, trafik og parkering i København. Vi deltager gerne i møder, analyser og andre initiativer, der kan bidrage til bedre og mere gennemtænkte løsninger og dermed forhindre politiske beslutninger, som efterfølgende viser sig at være fejlskøn.

Det vil samtidig klæde alle 55 borgervalgte medlemmer af Borgerrepræsentationen at huske, at de repræsenterer alle byens borgere – i en kommune med omkring 700.000 mennesker – også dem der ejer eller bruger en bil i deres hverdag.

Tak for muligheden for at afgive dette høringssvar.

Henrik Busch

Formand for Foreningen – Ja Tak Til Parkering

www.jataktilparkering.dk & <https://www.facebook.com/groups/1305162653909119>



Scan QR koden og kom med i foreningen





Dokumentation vedrørende parkeringssituationen i Middelalderbyen

Dette bilag sammenfatter de væsentligste data og observationer vedrørende parkeringssituationen i Middelalderbyen i København. Oplysningerne bygger primært på materiale udleveret af Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, herunder data fremsendt af projektleder Rasmus Burvad.

Materialet giver samlet set et tydeligt billede af konsekvenserne af den parkeringspolitik, der er gennemført i området.

En gennemgang af kommunens egne tal viser, at der på blot seks måneder er udstedt **18.788 flere parkeringsafgifter i Middelalderbyen** end i samme periode året før. Den samlede merindtægt fra disse ekstra bøder udgør næsten **10 millioner kroner**.

Udviklingen kulminerer i maj 2025, hvor bødeniveauet når **indeks 276**, hvilket dokumenterer en markant stigning i antallet af parkeringsafgifter efter nedlæggelsen af omkring **70 procent af parkeringspladserne i området**.

Samtidig viser tallene en betydelig ubalance mellem antallet af parkeringslicenser og det faktiske antal parkeringspladser.

Der findes i dag omkring **1.000 beboere med parkeringslicens i Middelalderbyen**.

Antallet af registrerede gadeparkeringspladser oplyses til omkring **225 pladser**, men flere opgørelser peger på, at det reelle antal i praksis ligger nærmere **150 pladser**.

Derudover har kommunen indgået aftaler med enkelte parkeringsanlæg i området. De parkeringshuse, der reelt ligger inden for Middelalderbyen, er følgende:

Magasin P-hus med cirka 20 pladser

BLOX med cirka 150 pladser

Asylgade P-hus med cirka 20 pladser

Det giver samlet set omkring **190 parkeringspladser i parkeringshuse** i selve Middelalderbyen.

Selv hvis både gadeparkeringen og disse parkeringshuse var fuldt udnyttet, vil der fortsat mangle omkring **585 parkeringspladser** til de beboere, der har parkeringslicens i området.

I den offentlige debat henvises der ofte til **parkeringshuset ved Israels Plads** som en del af løsningen. Israels Plads ligger imidlertid **ikke i Middelalderbyen**, og afstanden til dette parkeringsanlæg kan være op til **1,4 kilometer fra mange adresser i området**.

Derudover viser erfaringer fra beboere i området, at parkeringshuset ofte allerede er fuldt belagt sidst på eftermiddagen, typisk omkring kl. 16, hvor mange beboere vender hjem fra arbejde.

Dette betyder i praksis, at parkeringshuset ved Israels Plads ikke fungerer som en stabil parkeringsmulighed for en stor del af områdets beboere.

Kommunen har samtidig indgået aftaler om **leje af parkeringspladser for omkring 160 millioner kroner over en fireårig periode.**

Når de enkelte parkeringsanlæg analyseres, viser det sig imidlertid, at flere af dem kun bidrager med et meget begrænset antal pladser.

KU Øster Farimagsgade – cirka 20 til 30 pladser

Axel Towers – cirka 20 til 30 pladser

Magasin P-hus – cirka 20 pladser

Q-Park Adelgade – cirka 20 til 30 pladser

Asylgade P-hus – cirka 20 pladser

Selv ved høj belægningsprocent repræsenterer disse anlæg derfor kun et meget begrænset antal biler.

Den reelle kapacitet i ordningen er i praksis koncentreret på nogle få større parkeringsanlæg.

Vognmagergade P-hus har cirka 220 pladser med en gennemsnitlig belægning på omkring 39,2 procent.

BLOX har cirka 150 pladser med en gennemsnitlig belægning på omkring 21 procent.

P-huset ved ARCA har cirka 100 pladser med en gennemsnitlig belægning på omkring 16,9 procent.

Borgergade P-kælder har cirka 60 pladser med en gennemsnitlig belægning på omkring 90,4 procent.

Flere af de parkeringsanlæg, som kommunen betaler for gennem disse aftaler, bliver således ikke udnyttet i nævneværdig grad.

Det understreger samtidig, at gennemsnitlige belægningsprocenter ikke i sig selv kan bruges som dokumentation for, at der generelt findes tilstrækkelig parkeringskapacitet. Et parkeringsanlæg med 20 pladser kan ikke i praksis aflaste parkeringspresset i Middelalderbyen, uanset hvor høj belægningsprocenten måtte være.

Den samlede analyse viser derfor, at den faktiske parkeringskapacitet i ordningen er langt mere begrænset, end den kan fremstå, når belægningsprocenterne præsenteres uden hensyntagen til det reelle antal pladser.

Kommunens egne optællinger af erhvervsparkeringspladser viser samtidig, at belægningsprocenten i flere gader ikke er fuldt udnyttet. Det gælder blandt andet erhvervspladser i flere af Middelalderbyens gader, hvor kun Ny Adelgade og Knabrostræde i perioder fremstår fuldt belagte.

Dette står i kontrast til situationen for beboere med parkeringslicens, hvor der i praksis mangler et betydeligt antal parkeringspladser.

Den samlede dokumentation peger derfor på en markant strukturel ubalance mellem antallet af parkeringslicenser, det faktiske antal parkeringspladser og den kapacitet, som de lejede parkeringsanlæg reelt bidrager med.

Henrik Busch

Ja Tak Til Parkering

07.03.2026



Bilag 5

Bemærkninger til høringssvar om evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen

Overblik over høringsproces og høringsparter

Nedenfor er høringssvarene om evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen kort refereret og besvaret af forvaltningen. Inputtene er gengivet og besvaret efter emner i henhold til den prioritering, som indgår i Byrums- og Trafikplanen og evalueringen. Under hvert tema fremgår en række konkrete ønsker med afsendere. Særligt for ønsker med flere afsendere gælder, at det er forvaltningens fortolkning af lignende ønsker på tværs af høringssvar.

Evalueringen blev præsenteret for Indre By Lokaludvalg og Følgegruppen for Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen på et møde den 5. februar 2026 og på lokaludvalgets borgermøde den 4. marts 2026. Rapporten var i høring hos disse parter fra den 16. februar til 20. marts 2026 og hos Ja Tak til Parkering fra den 24. februar til den 25. marts 2026. Forvaltningen modtog 14 høringssvar fra:

- Indre By Lokaludvalg
- Cyklistforbundet
- Danske Restauranter og Caféer
- Dansk Erhverv
- DI Transport
- FDM
- Fodgængerforbundet
- Handicaprådet i Københavns Kommune
- HORESTA
- Håndværkerforeningen i København
- Københavns Beboernetværk (repræsenterer bl.a. beboerforeninger for Nørre Kvarter, Stræderne og Strøget samt Rundetårn Kvarter)
- Københavns Ældreråd
- Vognmandslauget
- Ja Tak til Parkering

Følgende vendte ikke tilbage med høringssvar: Dansk PersonTransport, KBH K Commerce and Culture, Kulturkvarteret, Rådet for Bæredygtig

17-06-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 4968

Dokumentnummer i F2
246491

Sagsnummer eDoc
2026-0084942

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Trafik, Ungeråd KBH, Wonderful Copenhagen. Ungeråd KBH meldte sig ud af følgegruppen den 19. februar 2026. De fulde høringssvar er gengivet i særskilte bilag med lokaludvalgets høringssvar først og herefter i alfabetisk rækkefølge på baggrund af organisationens navn.

Derudover har forvaltningen modtaget en række henvendelser fra beboere i ejendommen Niels Hemmingsens 3 (vedr. cykelparkering foran deres ejendom) og beboere i gader med bænke opstillet som strakstiltag for at hindre p-afgifter (vedr. bl.a. gener fra natteliv). Forvaltningen har oplyst, at det kræver en politisk beslutning at ændre på forholdene, jf. bemærkningerne nedenfor.

Indhold og temaer i høringsbilaget

1. Datagrundlag og metode.....	2
2. Implementering af Byrums- og Trafikplanen	4
3. Trafikudviklingen i Middelalderbyen.....	5
4. Fodgængerforhold og cykelparkering.....	7
5. Konsekvenser for erhvervslivet.....	11
6. Erhvervsparkering og af- og pålæsning.....	12
7. Handicapparkering.....	14
8. Øvrige parkeringsforhold og konsekvenser.....	16
9. Midlertidige byrum, herunder 'straksbænke'	18

1. Datagrundlag og metode

Håndværkerforeningen, Københavns Ældreråd og Handicaprådet mener, at evalueringen er udført for tidligt efter ændringerne i Middelalderbyen. Danske Restauranter og Caféer samt Ja Tak til Parkering mener, at det er problematisk, at evalueringens før- og eftermålinger ikke er gennemført i de samme måneder, og at respondentgrundlaget samtidig er væsentligt lavere i eftermålingen. De finder det endvidere betænkeligt, at der træffes eller fastholdes politiske beslutninger på et metodisk usikkert grundlag og opfordrer til, at der fremadrettet gennemføres en metodisk stringent og sammenlignelig evaluering med ensartet måleperiode og tilstrækkeligt respondentgrundlag.

Københavns beboernetværk og Indre By Lokaludvalg mener, at evalueringen kun i begrænset omfang afspejler de erfaringer, beboere har gjort sig. Forvaltningen burde ifølge lokaludvalget have defineret, hvordan man anvender udtrykket københavner, og det burde have fremgået, hvordan beboere har svaret i forhold til besøgende. Beboernetværket angiver, at evalueringen konkluderer uvidenskabeligt pba. data, der ikke giver sikkerhed for ændringerne over årene, jf. afsnittet om trafikudviklingen. De ønsker et bedre datagrundlag. Handicap- og Ældrerådet mener, at der mangler data på, hvordan ældre og besøgende med handicap oplever parkering og transport i Middelalderbyen.

Konkret ønskes:

- En ny opfølgende evaluering med større fokus på metode og sammenlignelighed (Danske restauranter og Caféer, Københavns   ldrer  d, Ja Tak til Parkering)
- Undersøgelse af, hvordan ændringerne påvirker beboeres hverdag og livskvalitet samt støj- og luftkvalitet (Indre By Lokaludvalg, Københavns Beboernetværk, Ja Tak til parkering).
- Evaluering på ældres og besøgende med handicaps oplevelse med parkering og transport i Middelalderbyen, s   der kan justeres efter deres behov (  ldrer  det og Handicaprådet)

Forvaltningens bemærkninger

Timingens for og omfanget af evalueringen følger den politiske beslutning om, at projektet skulle evalueres med trafiktællinger og borgerinddragelse, inden den resterende del af projektet etableres i Nørre Kvarter i 2026. Det betyder, at den primære dataindsamling til evalueringen er foretaget kort tid efter etableringen af de nye tiltag, og at det af hensyn til denne tidsplan ikke har været muligt at indhente fuldstændig sammenlignelige data fra f  r og efter perioden. Forvaltningen vurderer derfor, at evalueringen udgør et øjebliksbillede.

Det er bl.a. derfor, at forvaltningen i forbindelse med formidlingen om rapporten har oplyst om usikkerhederne ved undersøgelsen og opfordret følgegruppens organisationer til at afgive høringssvar med henblik på at bidrage til flere nuancer af evalueringen.

Forvaltningen er enig i, at der er grundlag for at foretage en opfølgende evaluering af de forskellige forhold i Middelalderbyen, og at evalueringen med fordel kan foretages, når der også er anlagt kommende flagskibsprojekter eller øvrige tiltag fra Byrums- og Trafikplanen. COWI vurderer i evalueringen: "Det vil være oplagt at evaluere igen, når beboere og borgere har vænnet sig til for  ndringerne, og tydeligere forbedringer evt. er skabt for fodgængere og cyklister."

I Aftalen om parkering, byliv og sikre skoleveje (2. juni 2026) (A, B, C, F, I, O, V,    og   ) blev parterne enige om at arbejde for at finde finansiering af en ny evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering og de øvrige nye tiltag i Middelalderbyen, som blev besluttet i aftalen. Såfremt der afsættes finansiering hertil, vil forvaltningen forventeligt gennemføre evalueringen ultimo 2027/primo 2028.

Respondenter (benævnt københavnere i evalueringen) til de spørgeskemaundersøgelser, som blev gennemført f  r og efter omlægningen af cykel- og bilparkering er fundet gennem Københavns Kommunes Borgerpanel. Borgerpanelet blev valgt, da det gav mulighed for effektivt at nå ud til mange københavnere – b  de beboere i og brugere af Middelalderbyen. Panelet består af borgere

bosat i kommunen. I februar 2024 havde Borgerpanelet omkring 17.000 medlemmer, som fik mulighed for at deltage i undersøgelsen i juni 2024. Det fremgår af evalueringen, at 225 ud af de ca. 3.800 respondenter i førmålingen var beboere i Middelalderbyen. Der kan laves yderligere datatræk af beboeres og ældres besvarelser, men som følge af de mange temaer, der skulle behandles i evalueringen har dette dog ikke været en del af opgavens afgrænsning, da den blev stillet til COWI.

For at sikre, at der kunne vurderes præcist på respondenternes holdnings- og adfærsudvikling, er undersøgelsen baseret på, at det er de samme respondenter der svarer i før- og efterundersøgelsen. De deltagere fra førundersøgelsen, som selv ønskede at blive kontaktet igen, blev inviteret til at deltage i efterundersøgelsen. I den forbindelse faldt antallet af besvarelser, da færre valgte svare i efterundersøgelsen.

COWI vurderer i rapporten, at antallet af besvarelser før og efter er tilstrækkeligt til at vurdere de generelle holdninger, men forvaltningen er enig i, at der ikke er sikkerhed for, at undersøgelsen kan anses som repræsentativ for alle københavnere, herunder beboere.

2. Implementering af Byrums- og Trafikplanen

Flere høringsvar udtrykker ønske om, at Middelalderbyen fortsat udvikles som et levende byområde for beboere, besøgende og erhvervsliv, men der er ønske om, at det skal være mere synligt, hvilke forbedringer der kommer af at omlægge parkeringspladser. At arealerne ikke er omdannet til byrum, giver usikkerhed om, hvad de skal bruges til, og gevinsten udebliver, mens erhvervslivet oplever forringede vilkår. Der er bredt ønske om højere vægtning af erhvervslivets vilkår.

Københavns Beboernetværk og Håndværkerforeningens primære kritik er, at omlægningen af bilparkering er sket, uden at flagskibsprojekterne fra Byrums- og Trafikplanen blev igangsat, hvilket har skabt stor frustration om omlægningen. Lokaludvalget og Beboernetværket vurderer, at udviklingen i Middelalderbyen i dag sker gennem en række enkeltstående tiltag (fx sommergader) uden en samlet plan for området, og at det er afgørende "at fastholde, at Byrums- og Trafikplanen - som er resultatet af omfattende forsøg og evalueringer - er gældende."

Ja Tak til Parkering mener, at projektet er gennemført uden forudgående konsekvensberegninger og reel borgerinddragelse.

Konkret ønskes:

- At Flagskibsprojekterne igangsættes, herunder ønskes særligt finansiering af Nørregade pga. de usikre trafikale forhold. Derudover ønskes en plan for sammenhængende byrumsforbedringer, fortovsudvidelser og grønne tiltag på centrale pladser og gader (Københavns Beboernetværk,

Ældrerådet, Handicaprådet, HORESTA, Fodgængerforbundet, Indre By Lokaludvalg)

- At p-pladser i Middelalderbyen ikke reduceres yderligere, før behov og konsekvenser for bl.a. erhvervslivet er undersøgt eller indtænkt, og der er afsat midler til de byrumsændringer, der skal træde i stedet for p-pladserne (Dansk Erhverv, Danske Restauranter og Caféer, Københavns Beboernetværk, Håndværkerforeningen, Indre By Lokaludvalg, Ja Tak til Parkering).
- At p-pladserne genetableres i alle dele af Middelalderbyen, hvor der ikke er vedtaget et byrumsprojekt. Inddragelse af p-pladserne kan herefter ske løbende, efterhånden som byrumsprojekter finansieres (Håndværkerforeningen, Ja Tak til Parkering).
- At det videre arbejde med Middelalderbyen sker ud fra en helhedsorienteret plan, hvor turisme, natteliv, udeservering, byrum, cykel- og bilparkering og varelevering ses i sammenhæng (Københavns Beboernetværk og Indre By Lokaludvalg).
- At der fremover gennemføres behovs- og konsekvensanalyser og borgerinddragelse før større ændringer (Københavns Beboernetværk og Indre By Lokaludvalg, Danske Restauranter og Caféer, Ja Tak til Parkering)

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningen anbefaler, at ønsker til byrum og den videre udvikling af Middelalderbyen håndteres gennem implementering af Byrums- og Trafikplanen, hvor der er taget helhedsorienteret stilling til områdets mange hensyn.

Implementering af Byrums- og Trafikplanens projekter forudsætter, at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger. Med Budgetaftalen for 2026 er der afsat midler til etablering af et delprojekt af Flagskibsprojekt A (Dyrkøb, Bispetorvet og en delstrækning af Nørregade) samt Flagskibsprojekt B (Skindergade, Vestergade, Gammeltorv).

I Aftalen om parkering, byliv og sikre skoleveje blev parterne enige om at arbejde for at finde finansiering af Flagskibsprojekt A (Nørregade) og Flagskibsprojekt C (Lille Kongensgade, Nikolaj Plads (nord), Store Kirkestræde og Højbro Plads) i Budget 2027. Der er desuden enighed om at arbejde for at finde finansiering til et byrumsprojekt i Hovedvagtsgade i Budget 2027.

Derudover blev parterne enige om at udskyde beslutningen om omdannelse af de resterende ca. 75 p-pladser i Nørre Kvarter tre år.

Forvaltningen bemærker, at der generelt afsættes midler til analyser samt inddragelse i forbindelse med større udviklingsplaner- og projekter.

3. Trafikudviklingen i Middelalderbyen

Biltrafik

Håndværkerforeningen og Københavns Beboernetværk hæfter sig ved, at faldet i motortrafik på 4 procent ikke er signifikant, og Håndværkerforeningen mener, at bilister stadig kører ind, fordi det ikke er lykkedes kommunen at kommunikere de meget markante ændringer tilstrækkeligt, og at denne søgetrafik er til gene for erhvervsbilisterne. Københavns Beboernetværk mener, at det skyldes, at "de irrationelle bilister (og motorcyklister)" fortsætter i mindst samme omfang som tidligere med ikke at lede efter parkering, men blot cirkulere rundt ved aftenstide (fx muskelbiler der vil "vise sig frem") eller taxaer på udkig efter kunder.

FDM vurderer, at biltrafikken i Middelalderbyen før ændringerne var relativt begrænset, og at kommunens egne undersøgelser forud for omlægningen viser, at ingen kører igennem Middelalderbyen uden at have et legitimt ærinde og et formål med kørslen. Det gælder uanset, om der er tale om beboere, ansatte, handlende, gæster etc.

Danske Restauranter og Caféer mener, at det, at biltrafikken falder, ikke er en neutral udvikling, men at den har direkte betydning for omsætning, kundesammensætning og bylivets dynamik og bør indgå som en væsentlig del af den samlede vurdering af tiltagene, jf. punkt 5 og 6. Ja Tak til Parkering kritiserer, at evalueringen fremhæver, at det er forventeligt, at bilister oplever en forværring, når der er en målsætning om at mindske incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen. Foreningen mener, at man herved bevæger man sig væk fra princippet om en by, der fungerer for mange forskellige mennesker med forskellige behov.

Cyklistforbundet, Handicaprådet og Fodgængerforbundet ser positivt på, at der skal være færre biler og mere plads til fodgængere og cyklister i Indre By.

Fodgænger- og cykeltrafik

Københavns Beboernetværk og Indre By Lokaludvalg mener, at stigningen i antal fodgængere på 25 % er det eneste signifikante tal, og at den primære årsag til stigningen er, at der er kommet mange flere turister siden 2023. De mener, at det ikke er en positiv udvikling for beboere.

Fodgængerforbundet mener, at gang i området har tæt sammenhæng til kollektiv transport og henviser til, at evalueringen viser, at offentlig transport er den næstmest anvendte transportform til Middelalderbyen.

Københavns beboernetværk mener, at tællingen af 1 % flere cykler er for tæt på måleusikkerheden til overhovedet at kunne kaldes en stigning og siger, at det ikke er lykkedes at fremme cyklisme i mærkbar grad.

Konkret ønskes:

- Undersøgelse af om søgetrafikken i bydelen og de omkringliggende gader er steget (Håndværkerforeningen).
- Mere data og viden om antal gående til og fra stationerne i kanten af området, da det kan have betydning for fremtidige løsninger. En procentvis sammenligning af andele transportformer (figur 2) før og efter omdannelserne, da der anvendes faktiske antal og ikke procentfordeling (Fodgængerforbundet).
- Svar på om Byrums- og Trafikplanens forslag om, at Middelalderbyen omdannes fra en 40 km/t zone til 30 km/t zone er indført (Fodgængerforbundet)

Forvaltningens bemærkninger

Omlægningen af parkeringspladser er det greb, som vurderes at have størst effekt på at nå målsætningen om at reducere biltrafik i Middelalderbyen og samtidig skabe plads til andre anvendelsesmuligheder af arealerne. Denne vurdering indebærer dog også, at effekten bliver større, jo flere tiltag fra Byrums- og Trafikplanen der implementeres.

Dataindsamlingen til eftermålingerne i evalueringen er foretaget kort tid efter omdannelsen af cykel- og bilparkering, jf. afsnit 1.

Erfaringsmæssigt tager det dog længere tid, før trafikanter vænner sig til nye trafikale forhold, og en afsluttende evaluering, som også omfatter forholdene efter flere Flagskibsprojekter er etableret, kan derfor være relevant og vise andre resultater end den aktuelle evaluering. I Aftalen om parkering, byliv og sikre skoleveje blev parterne enige om at arbejde for at finde finansiering af en ny evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering og de øvrige nye tiltag i Middelalderbyen, som blev besluttet i aftalen. Såfremt der afsættes finansiering hertil, vil forvaltningen forventeligt gennemføre evalueringen ultimo 2027/primus 2028. Denne evaluering vil dog ikke som udgangspunkt omfatte anlagte tiltag i Nørre Kvarter og Flagskibsprojekt A og B, da disse tiltag først forventes anlagt i 2029.

Med leje af parkeringspladser i private parkeringsanlæg til beboere med licens i Indre By, er det muligt at køre direkte til anlægget og dermed undgå søgekørsel. Evalueringen viser, at der er ledig kapacitet i flere af p-anlæggene. Såfremt det skal undersøges nærmere, om søgetrafikken er steget, kræver det en analyse heraf, som der politisk skal afsættes midler til. Det samme er gældende, hvis der ønskes mere data og viden om, hvor mange der går til og fra stationerne.

30 km/t zonen i Middelalderbyen er indført.

4. Fodgængerforhold og cykelparkering

Ældrerådet og Handicaprådet oplyser, at der fortsat er mange ældre, synshandicappede og kørestolsbrugere, der oplever problemer med tilgængelighed og fremkommelighed i Middelalderbyen. Trods nye cykelparkeringspladser og flytning af cykelparkering fra Højbro Plads, Nikolaj Plads og Vandkunsten fremhæver flere parter, at der fortsat er mange cykler på centrale pladser og i gaderne, som holder uden for stativerne. Der er fortsat udtalt mangel på tilstrækkelige cykelparkeringsmuligheder i Middelalderbyen, og behov for forbedringer af den kørende cykeltrafik, vurderer Cyklistforbundet.

Københavns Beboernetværk er uenige i konklusionerne om cykelparkering, idet høj belægning i evalueringen bl.a. tages som indikation på, at det er blevet nemmere at parkere i stativ. De mener, at man alene kan konkludere, at der holder flere cykler parkeret end tidligere, og at det er en forventelig effekt af, at man stiller et område til rådighed.

Beboernetværket mener, at antallet af parkerede cykler bl.a. er steget pga. de mange kommercielle cykler, udlejnings- og hotelcykler, og optællingen burde have skelnet mellem almindelige cykler og udlejningscykler. Endvidere mener Ja Tak til Parkering sammen med Indre By Lokaludvalg og Ældrerådet, at udlejningscykler og den generelle håndtering af cykelparkering i København i stigende grad er blevet en udfordring for byrummet. Det påpeges, at cykler fylder på gågader, foran indgange til butikker og ejendomme samt på fortove, hvor de kan skabe utryghed og fremkommelighedsproblemer – særligt for ældre borgere, mennesker med handicap. Ja Tak til Parkering mener, at det er problematisk, at reguleringen af udlejningscykler fremstår begrænset og i høj grad er baseret på aftaler med operatørerne selv. De påpeger, at der mangler loft over antallet af cykler pr. operatør, og at kommunen i flere tilfælde har henvist til, at cyklerne står "lovligt" efter de gældende regler, selv når de opleves som en klar gene i gadebilledet.

Konkret ønskes:

- Fortovsudvidelser og gågader i Middelalderbyen, da de er afgørende for at forbedre adgangen og sikkerheden for alle, herunder fodgængere, ældre og kørestolsbrugere.
(Handicaprådet, Fodgængerforbundet, Ældrerådet)
- Tydelige og trygge krydsningsmuligheder for fodgængere, evt. midlertidige markeringer på gadeareal, der signaler krydsning for fodgængere, indtil der bevilges penge til de større anlægsprojekter (Fodgængerforbundet).
- At gangarealer, cykelstativer og udeservering planlægges sammen for at understøtte fremkommelighed og give

mulighed for aktive stueetager, ophold og udeservering (HORESTA).

- Bedre og flere cykelparkeringsmuligheder, som tilgodeser forskellige cykeltyper (Ældrerådet, Handicaprådet, Cyklistforbundet, Indre By Lokaludvalg).
- En løsning på parkering af cykler i og ved cykelstativer i sidegaderne til Strøget, fx Niels Hemmingsens Gade, herunder at nyt byinventar ikke placeres foran butikker, da det påvirker butikkernes salg og er medvirkende til butiksdød (Indre By Lokaludvalg samt henvendelser fra beboere i ejendommen Niels Hemmingsens Gade 3).
- At der gennemføres tiltag, fx cykelbutlere, for løbende at rydde op i cykelstativer og udlejningscykler og flytte cyklerne til de omkringliggende stativer eller etablere inventar, grønt eller andet, som hindrer cykelparkering (Fodgængerforbundet, Københavns Beboernetværk og Ældrerådet, Indre By Lokaludvalg).
- En konsekvent strategi for håndtering af udlejningscykler, som fx omfatter klare kriterier for, hvornår udlejningscykler anses for at stå til gene, tydelige procedurer for fjernelse, dokumenterede sanktioner over for operatører, som ikke lever op til aftalerne, samt en mere aktiv kontrol i byrummet (Ja Tak til Parkering).
- Flere cykelgader, flere gader med dobbeltrettet cykeltrafik og flere gader helt uden biltrafik (Cyklistforbundet)

Forvaltningens bemærkninger

Etablering af gågader, udvidelse af fortove og flere sikre krydsningspunkter forudsættes af, at der politisk afsættes midler til projekterne i Byrums- og Trafikplanen. Størstedelen af gaderne i Middelalderbyen er i Byrums- og Trafikplanen udpeget til at få bredere fortove samt brolagte og hævede flader på kørebanen for at forbedre fodgængerforholdene. Cyklister skal ifølge planen have bedre forhold på de gader, der leder ind i Middelalderbyen, bedre cykelparkering, og ensretning for cyklister skal ophæves for at gøre det nemmere at cykle gennem området.

Omlægningen af p-pladser for at frigøre areal er et grundlæggende greb for at realisere dette og samtidig øge pladsen til af- og pålæsning for bl.a. erhverv. Etablering af fx flere bil- eller cykelparkeringspladser kan derfor få konsekvenser for målene om at frigøre mere plads til fx fodgængere og cyklister. Det skyldes, at størstedelen af gaderne har en smal vejbredde, hvilket giver begrænset mulighed for at bruge vejarealet til flere formål.

Forvaltningen har bestræbt sig på at etablere pladser til ladcykler i tilknytning til den almindelige cykelparkering, hvor det har været muligt, så flere typer cykelparkering kan indgå i Middelalderbyen. Der er blevet etableret 77 ladcykelpladser i projektet. Finansiering af yderligere faciliteter til ladcykler kan henvises til kommende budgetforhandlinger.

Forvaltningen har i sin placering af cykelstativer primært placeret stativer på arealer, hvor der før var bilparkering, så cykelparkeringen ikke påvirker anvendelsen af aktive stueetager, opholdsarealer og udeservering mere, end bilparkeringen gjorde.

I Aftalen om parkering, byliv og sikre skoleveje blev parterne enige om at henvise finansiering af forsøgsordning med at flytte parkerede cykler til stativ til Budget 2027. Såfremt der besluttet finansiering, vil forvaltningen gennemføre forsøget.

Såfremt der skal etableres flere og bedre cykelparkeringsmuligheder, kan der afsættes midler til nye cykelstativer og en tilhørende screening med formål at undersøge, hvor der opleves udfordringer med parkerede cykler uden for stativ, der skaber hindringer i forhold til tilgængeligheden og fremkommeligheden for gående samt adgang til butikker mv. Der, hvor der opleves størst udfordringer, kan der opsættes nye stativer i umiddelbar nærhed. Screeningen kan også have et særskilt fokus på de historiske pladser, hvor der er blevet flyttet cykelparkering ud i de omkringliggende gader med henblik på at undersøge, om der er behov for yderligere cykelparkering. Forvaltningen bemærker, at det ikke forventes at være muligt at etablere cykelparkering nok i gadeplan til at modsvare behovet.

Der gennemføres cykeloprydning flere gange om året i Middelalderbyen, og frekvensen sættes op, jo flere herreløse cykler, der indsamles. Det er muligt for den enkelte borger at melde behov for cykeloprydning ind på specifikke steder.

Ift. ønsket om løsning på cykelstativer i sidegader til Strøget, herunder Niels Hemmingsens Gade, oplyser forvaltningen, at der ikke er en oplagt alternativ placering af stativerne. Forvaltningens placering af stativerne følger de politisk besluttede principper for placeringen af cykelstativer i Middelalderbyen. Ønskes cykelparkering jævnt fordelt i Middelalderbyen, er det ikke muligt at friholde alle butiksfacader for cykelparkering. Skal princippet om ikke at placere cykelparkering foran butiksfacaderne på Strøget opretholdes, betyder det, at der skal placeres cykelstativer i sidegaderne. Konsekvenserne ved at fjerne stativerne er, at der skal laves en anden løsning for terrorsikring, da stativerne har denne funktion i dag, og der stadig er behov for terrorsikring. Samtidig vurderer forvaltningen, at en fjernelse af stativerne vil medføre, at cyklerne vil blive stillet mindre organiseret i området, da stativerne bliver mindre attraktive for cyklisterne, hvis de placeres længere væk fra cyklisternes forventede slutmål på cykelturen.

Det var ikke en del af opgaven, der blev stillet til COWI vedr. evalueringen at vurdere omfanget af udlejningscykler, men den nyeste tælling af parkerede cykler, som ligger til grund for evalueringen, omfatter også en skelnen mellem almindelige cykler og udlejningscykler/delecykler. Forvaltningen kan derfor oplyse, følgende om forholdet mellem almindelige cykler og delecykler i tællingen foretaget i Middelalderbyen i december 2025:

Total antal parkerede cykler i Middelalderbyen	10.565
Antal stativpladser	6.464
Antal udlejningscykler i stativ	596
Antal udlejningscykler uden for stativ	689
Totale antal udlejningscykler (i og uden for stativ)	1.285

Reguleringen af delecykler på offentlige arealer er fastlagt nationalt i Lov om offentlige veje, herunder at kommunen skal indgå aftaler med operatørerne, at kommunen ikke må fastsætte et loft, samt hvornår cykler står lovligt. Borgerrepræsentationen har den 25. august 2025 besluttet, at der pr. 1. januar 2026 skal afsættes et ekstra årsværk til yderligere administrativ kontrol af delecyklerne, som på baggrund af erfaringer og data målrettet skal arbejde på at minimere generne med delecykler. Denne ordning evalueres i slutningen af 2026.

Med Byrums- og trafikplanen er der foreslået cykelgader på Nørregade, Ny Kongens Gade og Åbenrå/Vognmagergade. Etablering af disse forudsætter, at der politisk afsættes midler i kommende budgetforhandlinger. Som led i beslutningen om omlægning af cykel- og bilparkering blev der i Budget 2023 afsat midler af til at etablere modstrømscykling på flere af de ensrettede gader i Middelalderbyen. På 15 strækninger har politiet dog ikke givet samtykke til cykling mod ensretningen. Sagen er sendt til afgørelse hos Vejdirektoratet, som forsat afventes. Forvaltningen forventer, at der vil være nyt i sagen, når der foreligger afklaring om det verserende lovforslag om ændring af færdselsloven mv.

5. Konsekvenser for erhvervslivet

Dansk Erhverv, DI Transport, Vognmandslauget og Danske Restauranter og caféer oplyser, at deres medlemmer oplever forringede muligheder for at drive erhverv som følge af ændringerne af parkeringsforholdene. Servicevirksomheder, håndværkere og leverandører må fx ofte bruge betydelig ekstra tid på at finde en lovlig parkeringsplads. Konsekvensen er, at opgaver i Middelalderbyen bliver relativt dyrere end tilsvarende opgaver andre steder, at virksomheder i stigende grad fravælger opgaver i Indre By, og at tilgængeligheden af håndværks- og serviceydelser for både borgere og erhvervsliv forringes. Dansk Erhverv og Københavns Beboernetværk finder det bekymrende, at der er indikationer på, at efterspørgslen efter butikslokaler i Middelalderbyen – herunder Strøget og Købmagergade - er mindsket.

Danske Restauranter og Caféer oplyser, at de oplever færre gæster, særligt i bil, og at øgede øvrige krav, regulering og omkostninger vedr. bl.a. udeservering bidrager til, at det samlet er blevet vanskeligere at drive restaurations- og cafévirksomhed i Middelalderbyen. De mener, at rapportens tal viser et markant fald i antallet af personer, der angiver handel som formål med deres besøg (fra 805 til 274), samt et betydeligt fald i fritidsbesøg (fra 1.513 til 538).

Konkret ønskes:

- En undersøgelse af konsekvenserne omlægningen af parkeringspladser for erhvervslivet (Danske Restauranter og Caféer, Københavns Beboernetværk, Ja Tak til Parkering). Danske Restauranter og Caféer mener, det bør suppleres af en samlet samfundsøkonomisk vurdering af de trafikale og administrative konsekvenser, som også inddrager byliv, erhvervsudvikling, kommunale driftsudgifter og administrative konsekvenser.
- At ændringer i trafikale forhold og øvrig regulering ikke gør det uforholdsmæssigt vanskeligt at drive erhverv (Danske Restauranter og Caféer, HORESTA, DI Transport, Dansk Erhverv, Vognmandslauget, Håndværkerforeningen).
- At balancen mellem regulering og erhvervslivets vilkår i Middelalderbyen genbesøges (Danske Restauranter og caféer)

Forvaltningens bemærkninger

Det vil kræve en politisk beslutning at iværksætte tiltag, der kan imødekomme ønskerne ovenfor, jf. bemærkningerne til punkt 6 nedenfor.

Klima-, Miljø og Teknikudvalget vedtog den 29. januar 2026 at henvise finansiering af en særskilt evaluering af projektets konsekvenser for bl.a. butik-/erhvervslivet til forhandlingerne om Overførselssagen 2025-2026. Initiativet blev dog ikke finansieret.

Jf. Danske Restauranter og Caféers bemærkning kan faldet i antallet af personer, der angiver hhv. handel og fritidsbesøg som formål med deres besøg i Middelalderbyen i evalueringen ikke tages som udtryk for et fald i antallet af handlende og besøgende. I stedet udtrykker det, at det samlede antal respondenter, der har valgt at besvare spørgeskemaet er faldet fra 3.789 i førmålingen i juni 2024 til 1.307 i juni 2025. Andelen af handlende (ca. 21 % af respondenterne) og besøgende (ca. 40 % af respondenterne) er derimod uændret i før- og eftermålingen.

Umiddelbart vurderer forvaltningen, at Byrums- og Trafikplanen i meget lille grad har påvirket administrationen af udeservering. Der kan være få områder, som har været påvirket af at kunne opnå mindre udeservering, hvor der er smalle fortove, og der er prioriteret bedre tilgængelighed. Omvendt er der kommet mere udeservering på

forskellige gadestrækninger i bl.a. forsøgsordningen med Grønne Byrum, hvor der er tilladt udeservering på kørebanen i udvalgte områder. I Aftalen om parkering, byliv og sikre skoleveje blev parterne desuden enige om at udvide denne forsøgsordning med udeservering på kørebanen på yderligere fem gader i Middelalderbyen. De konkrete gader fastlægges i en kommende høringsproces.

Forvaltningen modtager mange henvendelser om flere forskellige forhold, herunder virksomheders brug af offentlige arealer. Om disse skyldes Byrums- og Trafikplanen, implementering af nyt administrationsgrundlag for udeservering, nyt administrationsgrundlag for skilte- og vareudstillinger eller reaktioner på ændringer i bybilledet, er ikke muligt at vurdere. Omkostninger for virksomheder med udeservering afspejler tilsynet, håndhævelsen og administrationen af udeservering ud fra de politiske beslutninger.

6. Erhvervsparkering og af- og pålæsning

Dansk Erhverv, DI Transport, Vognmandslauget, Håndværkerforeningen, HORESTA og Danske Restauranter og Caféer ønsker bedre vilkår for erhvervskørsel, af- og pålæsning og håndværkerparkering. Håndværkerforeningen vurderer, at erhvervstrafikanter oplever af en væsentlig forringelse af muligheden for at køre og parkere i Middelalderbyen hænger sammen med "den meget voldsomme og hurtige nedlæggelse af 525 gadeparkeringspladser, som langt fra opvejes af nye erhvervsparkeringspladser." Københavns Beboernetværk oplyser, at beboerne oplever, at det er blevet tiltagende vanskeligt at rekvirere håndværkere p  ga. mangel på parkeringsmuligheder. Dansk Erhverv ønsker, at der indarbejdes mere fleksible løsninger for erhvervskørsel.

Konkret   nskes:

- Flere reserverede erhvervspladser (Dansk Erhverv, DI Transport, Håndværkerforeningen, HORESTA, Københavns Beboernetværk, Indre By Lokaludvalg).
- Flere og bedre placerede af- og p  l  sningszoner målrettet erhvervskøretøjer (Dansk Erhverv, DI Transport og HORESTA).
- Tidsrum for erhvervsparkering
 -    DI Transport mener, at indskrænkning af tidsrummet fra kl. 7-17 til kl. 7-14 er for vidtgående. I stedet foreslås tidsrum på kl. 7-15, så håndværkere og andre erhverv har en plads i den fulde arbejdstid
 -    Dansk Erhverv og Vognmandslauget vurderer, at det skal overvejes at udvide det eksisterende tidsrum for erhvervsparkeringspladser til op til hele døgnet, alle hverdage. Dette kan fx give mulighed for varelevering nat og tidlig morgen for el-køretøjer, som ikke larmer som foreslået af DI Transport og Vognmandslauget.

- Københavns Beboernetværk ønsker flere erhvervsparkeringspladser, samt at pladserne også kan anvendes af beboere den første time og de sidste to timer, hvis de er ledige.
- Tydeligere, ensartet skiltning og håndhævelsespraksis (HORESTA).
- Erhvervsdrivende skal have adgang til opladningsmuligheder under parkering (DI Transport).

Forvaltningens bemærkninger

I Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje blev parterne enige om, at der skal etableres 30 ekstra erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen. De skal etableres efter samråd med relevante erhvervsaktører og med henblik på at opnå så stor spredning som muligt af pladserne. Derudover blev det besluttet, at tidsbegrænsningen på erhvervsparkeringspladserne i Middelalderbyen ændres fra kl. 7-17 til kl. 7-15.

I forhold til ønsket om at udvide tidsrummet for brug af pladserne bemærker forvaltningen, at der efter indførelse af parkeringsforbudszone er opstået en hel række nye døgnmuligheder for af- og pålæsning, samt at specifikt udpegede faste pladser som regel fungerer uhensigtsmæssigt til formålet, idet vognmanden søger at holde så tæt på leveringsstedet som muligt

Ift. af- og pålæsning bemærker forvaltningen samtidig, at der med indførelsen af parkeringsforbudszone i Middelalderbyen er hele zonen blevet til en af- og pålæsningszone, hvorfor det bør være nemmere at foretage en af- og pålæsning end før indførelsen af zonen. Forvaltningen vurderer, at ønskerne om flere af- og pålæsningszoner kan hænge sammen med en usikkerhed om reglerne for af- og pålæsning i en parkeringsforbudszone og foreslår derfor, at der finansieres indsatser til at styrke dialog og information herom, evt. som supplement til etablering af et antal erhvervspladser, jf. politisk handlerum.

I Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje blev parterne enige om, at der er behov for at øge kendskabet til af- og pålæsning i Middelalderbyen, hvorfor der blev afsat 0,2 mio. kr. til en informationskampagne om af- og pålæsningsregler. Kampagnen skal gennemføres i samarbejde med lokaludvalg og erhvervsorganisationer.

Forvaltningen vurderer, at den eksisterende skiltning er tydelig og ensrettet, idet der ved alle indkørselsveje til parkeringsforbudszone i Middelalderbyen er store zonetavler, samt parkeringsinformationstavler i alle gader. Skiltningen i Middelalderbyen er godkendt af politiet. En anden løsning end zonetavler, f.eks. strækningstavler vil kræve, at der opsættes uhensigtsmæssigt mange skilte i gadebilledet. Samtidig er det

forvaltningens erfaring, at kombinationer af flere detaljerede restriktioner på samme pladser/skiltepladser kan være vanskelige for bilisten at afkode og dermed årsag til unødigt pålæggelse af p-afgifter.

I seneste udbudsrunde med normalladere var en del af aftalerne, at der skal etableres ladestander på ca. 40 erhvervspladser inden for betalingszonen. Det er på nuværende tidspunkt truffet beslutning om, etablering af ladestander på 40 erhvervspladser. Forvaltningen kender ikke placeringerne endnu, men er ved at behandle forslagene til placeringen af ladestanderne. Dog placeres der i denne udbudsrunde ingen ladestanderne på erhvervspladser i Middelalderbyen. Det er tvivlsomt, om der kan etableres ladestander på erhvervspladserne i Middelalderbyen, da fortovene ofte ikke er brede nok til formålet, men det vil kræve en konkret vurdering pr. erhvervsplads.

7. Handicapparkering

Handicaprådet ser generelt positivt på, at der skal være færre biler i Indre By og på forvaltningens opmærksomhed på at skabe flere handicapparkeringspladser i Middelalderbyen. Pladserne er særligt vigtige for personer i kørestol og gangbesværede, som ofte ikke kan bruge byens andre parkeringsanlæg på grund af bilstørrelse. Københavns Beboernetværk, Indre By Lokaludvalg og Handicaprådet oplyser, at der fortsat og i stigende grad foregår ulovlig parkering med handicapparkeringskort.

Konkret ønskes:

- Flere handicapparkeringspladser, så de svarer til antallet af borgere med handicap, der besøger området i bil og har behov for at parkere tæt ved klinikker, butikker, seværdigheder osv. (Københavns Beboernetværk, Indre By Lokaludvalg og Handicaprådet).
- At personer med handicap i en overgangsperiode får tilladelse til at parkere på ledige el- og delebilspladser, grundet mangel på handicapparkeringspladser. Denne midlertidige løsning kan gælde, indtil der findes et større udvalg af elektriske handicapkøretøjer, som gør det muligt for borgere at vælge et køretøj på el (Handicaprådet).
- En skarp håndhævelse af handicaptilladelser, herunder et mere grundigt tjek af parkeringstilladelserne hos parkeringsvagterne (Handicaprådet og Københavns beboernetværk, Indre By Lokaludvalg)

Forvaltningens bemærkninger

I Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje besluttede parterne, at der skal etableres 20 ekstra besøgshandicappladser i Middelalderbyen efter samråd med Handicaprådet og andre aktører. Parterne er desuden enige om, at der fremadrettet ønskes en proaktiv

indsats for etablering af handicapparkeringspladser i Middelhagerbyen med inddragelse af bl.a. Handicaprådet og Danske Handicaporganisationer. Det bemærkes, at etablering af handicappladser er underlagt nationale krav til indretning og placering, hvorfor det ikke altid er fysisk muligt.

I Middelhagerbyen er der etableret flere handicapparkeringspladser uden nummerpladetavle (besøgspladser) i forbindelse med omlægningen af parkeringspladser. Som udgangspunkt etablerer forvaltningen derudover handicapparkeringspladser på baggrund af konkrete henvendelser fra borgere, institutioner, lægeklinikker eller virksomheder. Særligt for Middelhagerbyen kan dette ske, også selvom der ikke er en almindelig parkeringsplads at erstatte. Enhver kan derfor henvende sig til forvaltningen med forslag til nye handicappladser på konkrete steder på baggrund af deres vurdering af behovet.

Forvaltningen vurderer, at behovet for besøgspladser ikke opgøres alene ud fra antallet af handicapkort og varierer over tid. Det skyldes, at handicapparkeringspladser har løbende udskiftning, og at personer med handicapparkeringskort også kan benytte almindelige pladser, ligesom kortet giver visse lempelser i andre tilfælde. Forvaltningen arbejder på at etablere sensorer i Middelhagerbyen for at få et bedre datagrundlag for fremtidige vurderinger af behov og placering.

Københavns Kommune har ikke hjemmel til at udvide de rettigheder, der følger af handicapparkeringskortet, herunder til at tillade parkering på el- eller delebilspladser. Ifølge bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort giver kortet bl.a. adgang til at parkere i op til 15 minutter på steder med parkeringsforbud, men ikke på steder med standsningsforbud. En ændring vil forudsætte national regulering, fx fra Transportministeriet. Desuden er der kun ganske få el- og delebilspladser i Middelhagerbyen.

Kontrol med handicappladser og -kort er en del af parkeringsvagternes daglige indsats og er prioriteret. Kontrollen sker ved, at parkeringsvagten indtaster kortets løbenummer i sin terminal, hvorved det kontrolleres automatisk op mod en liste over gyldige kort, som kommunen modtager fra Danske Handicaporganisationer. Hvis parkeringsvagten møder et forfalsket kort, tilkaldes politiet, der overtager sagen. Parkeringsvagterne kan ikke afgøre, om et gyldigt kort misbruges, da det ikke altid er muligt at se, om føreren blot henter eller hjælper den person, der har ret til at benytte handicapparkeringskortet.

8. Øvrige parkeringsforhold og konsekvenser heraf

Københavns Beboernetværk og Indre By Lokaludvalg oplyser, at omlægningen af parkeringspladser har givet store udfordringer for beboerne - især ældre og familier med små børn, og de har oplevet fraflytninger pga. manglende mulighed for at parkere i nærheden af bolig. Beboere fortæller også, at familie og venner ikke længere ønsker

at komme på besøg grundet manglende parkeringsmuligheder.

Ældrerådet oplyser, at afskaffelsen af den gratis søndagsparkering i Middelalderbyen og resten af kommunen har betydet, at mange ældre oplever, at familie og venner afkorter besøg eller helt dropper dem, og at det har stor betydning for de ældre og deres livskvalitet.

FDM og Ja Tak til Parkering skriver, at de mange omlagte parkeringspladser har haft en negativ effekt for de af områdets brugere og besøgende, der ankommer i bil, idet det har gjort det sværere at finde et sted at parkere i relativ nærhed af sit ærinde. Ja Tak til Parkering mener endvidere, at der er stor ubalance i forholdet mellem beboerlicenser og p-pladser, og at de lejede pladser i p-huse ikke kompenserer for dette. De mener, at der er lejet for få pladser, at de er placeret for langt fra beboernes hjem, og at den reelle parkeringskapacitet i ordningen er koncentreret på få større parkeringsanlæg, mens flere af de øvrige adresser kun bidrager med et symbolsk antal pladser. De mener, at det er metodisk misvisende at bruge gennemsnitlige belægningsprocenter som argument for, at der generelt er tilstrækkelig parkeringskapacitet i området.

Ja Tak til Parkering mener desuden, at antallet af afgifter indikerer, at de nye parkeringsforhold er utilstrækkeligt forklaret. FDM kritiserer ligeledes, at parkeringsforbudszonen og den valgte zoneskiltning i stedet for skiltning opsat ved de berørte strækninger medfører, at bilister har svært ved at navigere i reglerne, da de typisk passerer skiltene forholdsvis lang tid, før konkrete overvejelser om parkering igangsættes.

Konkret ønskes:

- En undersøgelse af, hvilken trafik der er behov for i området, og hvem der anvender p-pladserne. Særligt ønskes målinger på, hvem og hvor ofte p-pladserne bruges, før der laves ændringer i Nørre Kvarter (Indre By Lokaludvalg og Ja Tak til Parkering)
- En samlet analyse af parkeringsforholdene i Middelalderbyen med inddragelse af beboerne. Analysen skal omfatte forholdet mellem licenser og pladser, søgetrafik, geografisk fordeling af p-huskapacitet, erhvervets adgangsforhold samt vilkårene for delebilsordninger (Ja Tak til Parkering).
- Øget information om parkering med beboerlicens i private p-huse, da beboere er usikre ved at bruge private parkeringshuse som fx BLOX, grundet manglende viden (Københavns Beboernetværk)
- Klar information om parkeringsreglerne på fx kommunens hjemmeside og særligt om, hvor lang tid man må parkere i forbindelse med af- og pålæsning (Indre By Lokaludvalg, Københavns Beboernetværk).

- Mere korttidsparkering, som alle kan bruge, med tidsbegrænsninger, der tager højde for varigheden af besøg i fx klinikker (Indre By Lokaludvalg, Københavns Beboernetværk).
- At der indtænkes hensyn til den øgede mængde elbiler ved at øge antallet af ladestandere (Københavns Beboernetværk og Ja Tak til Parkering.)
- En plan for el-delebilspladser, der i dag står tomme, og for, hvor det giver mening at placere taxiholdepladser (Indre By Lokaludvalg)

Forvaltningens bemærkninger

Med beslutningen i Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje om at etablere 30 ekstra erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen og samtidig indskrænke det reserverede tidsrum til 7-15, vil der være flere p-pladser til rådighed. Parkerede erhvervskøretøjer kan blive holdende på den enkelte plads, indtil arbejdet er udført, men mange af pladserne kan komme beboere og andre til rådighed efter kl. 15

Udførsel af en ny samlet analyse af parkeringsforholdene forudsætter, at der politisk afsættes midler ved kommende budgetforhandlinger.

Forvaltningen sendte et informationsbrev ud i sommeren 2025 til alle licensindehavere om, hvordan beboer med aktiv beboerlicens kan benytte sig af de lejede private parkeringspladser. Denne information er også tilgængelige på kommunens hjemmeside.

I Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje blev parterne enige om, at der er behov for at øge kendskabet til af- og pålæsning i Middelalderbyen, hvorfor der blev afsat 0,2 mio. kr. til en informationskampagne om af- og pålæsningsregler. Kampagnen skal gennemføres i samarbejde med lokaludvalg og erhvervsorganisationer.

Forvaltningen ser dog ikke en mulighed for at oplyse om, hvor lang tid man må parkere i forbindelse med af- og pålæsning, da der ved af- og pålæsning ikke er tale om en parkering. Dette ville bryde reglerne for parkeringsforbudszonen i Middelalderbyen. Der er ved af- og pålæsning tale om, at køretøjet er standset og ikke parkeret. For at være omfattet af reglerne for af- og pålæsning, skal der være tale om tungt og/eller omfangsrigt gods eller være et led i en større udbringning. Der er ikke fastsat en maksimalt tilladt varighed for af- og pålæsning. Af- og pålæsningen skal dog foregå kontinuerligt – det vil sige uden pauser eller unødigt ophold. Varigheden af af- og pålæsningen skal stå i naturligt forhold til mængden og omfanget af godset.

Det er forventeligt, at der udstedes flere parkeringsafgifter end normalt, når der ændres på reglerne. Dog er antallet af parkeringsafgifter faldet til et stabilt niveau, som forvaltningen vurderer, man kan forvente fremadrettet med de nuværende forhold.

Etablering af flere parkeringspladser, herunder korttidsparkering vil ikke være i overensstemmelse med Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, men kan imødekomme nogle af de parkeringsudfordringer, som opleves. Etablering af korttidsparkeringspladser i Middelalderbyen kræver politisk beslutning.

Der er på nuværende tidspunkt ikke yderligere ladeinfrastruktur på vej i Middelalderbyen. Det er tvivlsomt, om der kan etableres ladestandere på p-pladserne i Middelalderbyen, da fortovene ofte ikke er bredde nok til formålet, men det vil kræve en konkret vurdering.

Ifølge forvaltnings oplysninger befinder der sig ikke el-delebilspladser i Middelalderbyen.

9. Midlertidige byrum, herunder 'straksbænke'

Københavns Beboernetværk og Indre By Lokaludvalg oplyser, at 'straksbænkene', dvs. de bænke, der blev opsat som straks-tiltag for at forebygge ulovlige parkeringer, skaber meget store gener i aften- og nattetimerne for beboerne, da de bruges af gæster i nattelivet. Det gælder særligt i Knabrostræde og i Lavendelstræde. Disse pointer understøttes af en række stærkt kritiske borgerhenvendelser, forvaltningen har modtaget vedr. bænkene. FDM, Ja Tak til Parkering og Håndværkerforeningen er også kritiske over for bænkene, og Ja Tak til Parkering mener, at de midlertidige byrum, som i det hele taget er etableret på tidligere p-pladser, fremstår som en hasteløsning snarere end som resultatet af en gennemtænkt og planlagt byrumsstrategi. De peger på, at bænke og blomsterkummer flere steder er placeret direkte på vejarealer uden en klar funktionel sammenhæng med omgivelserne.

Konkret ønskes:

- De opsatte straksbænke bør fjernes omgående (Københavns Beboernetværk, Indre By Lokaludvalg)
- Midlertidigt byrumsinventar i alle gader med nedlagte p-pladser hurtigst muligt og indtil Flagskibsprojekterne etableres. Alternativt ønskes p-pladserne genetableret (Københavns Beboernetværk)

Forvaltningens bemærkninger

I Aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje blev parterne enige om at opsætte plantekummer eller andet grønt byrumsinventar i Middelalderbyen, som bl.a. kan erstatte bænke, der midlertidigt har været opsat som strakstiltag i forbindelse med udrulningen af cykel- og bilparkeringsprojektet i Middelalderbyen. Da tidligere afsatte midler ikke rækker til at erstattet samtlige bænke, vil forvaltningen prioritere bænkene i Lavendelstræde og Knabrostræde. Det blev i aftalen konkret besluttet, at bænkene i Lavendelstræde skal erstattes af mulighed for udeservering ud for gadens restaurationer.

Forvaltningen har ultimo juni 2026 fjernet bænkene i Knabrostræde og erstattet dem med plantekummer. Det forventes, at bænkene i

Lavendelstræde fjernes inden medio juli. I Lavendelstræde opsættes desuden ekstra cykelparkeringsstativer, hvilket forventes etableres i august.

Forvaltningen forventer, at straksbænkene i Rosenborggade samt på Dyrkøb erstattes af alternativt inventar eller cykelparkering senest i 4. kvartal af 2026.

Straksbænkene i Skindergade er nedtaget i juni 2026 ifm. den nyligt etablerede sommergade, og forvaltningen er ved at undersøge muligheder for alternativt byrumsinventar, når sommergaden nedtages. Primo 2028 vil anlæg af flagskibsprojekt på strækningen opstarte.

Straksbænke i Ny Vestergade fjernes medio 2027 ifm. etablering af midlertidigt byrum fra projektet Midlertidige byrum i Middelalderby

Parterne blev i aftalen enige om at arbejde for at finde finansiering i Budget 2027 til yderligere etablering af midlertidige grønne byrum på ledige arealer i Middelalderbyen, som bl.a. kan erstatte de resterende bænke i relevant omfang.



Notat

Bilag 6. Udmøntnings- og budgetnotat

TM295 Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By (s. 37)

Aftaletekst: Parterne noterer sig, at der er fundet 580 erstatningsparkeringspladser i 2023, 530 pladser i 2024-2028 og 480 pladser i 2029-2031 i parkeringshuset under Israels Plads, jf. budgetaftalen for 2021. Parterne er enige om, at der så vidt muligt skal være samtidighed i forhold til nedlæggelse af parkeringspladser og erstatningsparkeringspladser. Parterne er desuden enige om, at trafik- og byrumsplanen indfases løbende, og at Nørre Kvarter fredeliggøres i sidste fase på baggrund af en evaluering, som bygger på borger inddragelse. Endeligt er parterne enige om, at i trafik- og byrumsplanen vil indeholde initiativer i forhold til cykelparkering, som sikrer, at cyklerne parkeres rette sted.

Bevilling:

Der afsættes:

- 16,3 mio. kr. samlet på anlæg i 2023-2026.
- 23,2 mio. kr. årligt på service i 2024 og frem til mindreindtægter fra betalingsparkerering.
- 23,2 mio. kr. årligt på finansposter i 2024 og frem som følge af mindre udgifter til statslig modregning af parkeringsindtægter.

Initiativet forventes at reducere kommunens udledning med 100 ton CO₂e i 2025 og med 150 ton CO₂e årligt ved fuld indfasning.

Proces: Af de afsatte midler til Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen er 2,2 mio. kr. stjernemarkeret og dermed frigivet med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2023. Teknik- og Miljøudvalget forelægges 4. kvartal 2023 indstilling om projektforslag og implementeringsplan inklusive proces for nedlæggelse af parkeringspladser med henblik på at få fri givet de resterende anlægsmidler. Der foretages en evaluering forventeligt medio 2025 af projektet baseret på borgerinddragelse inden anlæg af tiltag i Nørre Kvarter. Projektet forventes ibrugtaget oktober 2026. Som følge af projektet nedlægges parkeringspladser, og der er fundet erstatningspladser i parkeringshuset under Israels Plads frem til og med 2031.

16-06-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 4968

Dokumentnummer i F2
246491

Sagsnummer eDoc
2026-0084942

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Budgetnotat: TM295 Implementering af Byrums- og Trafikplanen for
Middelalderbyen, Indre By

TM295 Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2023 om et initiativ fra Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, som Teknik- og Miljøudvalget 20. juni 2022 vedtog at sende i høring. Byrums- og trafikplanen er i høring fra 28. juni 2022 til 26. september 2022, og planen forventes at blive forelagt endeligt for Borgerrepræsentationen primo 2023.

Derfor skal der ved forhandlingen om initiativet i dette budgetnotat tages forbehold for, at høringsprocessen fortsat er i gang, hvorfor der ikke er behandlet hørings svar, samt at planen ikke er endelig vedtaget.

Politiet har ligeledes haft planen til kommentering, men de har ikke behandlet de enkelte forslag til flagskibsprojekter konkret. Derfor vil der efterfølgende skulle føres dialog og indhentes samtykke hos politiet.

Indhold

Budgetnotatet indeholder et udvalgt initiativ fra Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen.

Budgetnotatet er gensidigt udelukkende med TM54 *Implementering af Byrums- og Trafikplanen for Middelalderbyen, Indre By*

Initiativ 1. Nedlæggelse af 600 bilparkeringspladser, flytning og etablering af ny cykelparkering, ændring af ensretninger, kommunikationsindsats, før- og efter trafiktællinger samt cykelparkeringshåndtering (16,3 mio. kr. i anlæg)

Med initiativet nedlægges 600 bilparkeringspladser i Middelalderbyen. Initiativet implementeres ved at oprette en parkeringsforbudszone, hvor der opsættes forbudsskilte ved indkørsler til det afgrænsede område, som er vist på ovenstående kort. Det vil blive afmærket på vejbanen, hvor det fortsat er tilladt at parkere. Initiativet indføres gradvist hvorefter det evalueres. Efter evalueringen implementeres det i Nørre Kvarter.

Initiativet indeholder ydermere flytning af eksisterende stativer og etablering af ny cykelparkering på den plads, der frigives ved nedlæggelsen af bilparkeringspladser. Der flyttes ca. 700 eksisterende stativer fra pladser og gader til nye placeringer for at aflaste gader og pladser med meget cykelparkering. Derudover etableres i alt 1000 nye stativpladser i gaderne inkl. stativpladser til ladcykler. Desuden etableres ny kapacitet til



op mod 80 ladcykler på markerede arealer uden stativ. Pladsen frigives fra ca. 20 bilparkeringspladser, og tiltaget skal primært tilgodese ladcykler, der parkeres kortvarigt, og derfor ikke har samme behov for stativ.

Initiativet indebærer desuden, at der tillades cykling mod ensretningen i de gader, hvor det for nuværende ikke er tilladt, jf. kort 11 på side 56 i Byrums- og trafikplanen. Dette medfører udskiftning af tavler og afmærkning på kørebanen. Tiltaget er afhængigt af, at parkeringsforbudszonen oprettes, så der frigives plads. Derudover ensrettes Rådhusstræde for biler fra Nybrogade til Brolæggerstræde. I Gåsegade vendes ensretningen i forhold til den nuværende.

Med initiativet igangsættes der samtidig en kommunikationsindsats forud for og sideløbende med projektet. Indsatsen har til hensigt at informere borgere og brugere af området om, at parkeringspladserne nedlægges og samtidig gøre opmærksom på, hvor der i stedet kan parkeres.

Med initiativet udføres der desuden før- og efter trafiktællinger af fodgængere, cykler og køretøjer på ind/udgangsveje til Middelalderbyen, som vil vise effekten af initiativet. Tællingerne indgår i evaluering af initiativet.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer.

Beboerlicenser giver adgang til 580 erstatningspladser i parkeringshuset under Israels Plads i år 2022-2023. I 2024-2028 giver licensen samlet set adgang til 520 parkeringspladser i parkeringshuset. I 2029-2031 vil der samlet set være 480 parkeringspladser til rådighed. Der anlægges ikke erstatningsparkeringspladser som følge af anlægsprojektet, men der udnyttes eksisterende pladser i parkeringshuset.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/uden-for zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
997	Rød zone: 824 Grøn zone: 173	Kl. 22: 72 %	Rød zone: 542 Grøn zone: 58	0

I processen inddrages politiet, som skal give samtykke til at oprette en parkeringsforbudszone og tillade ændringer af ensretninger.

Der foretages nabohøring i forbindelse med implementering af tiltagene.

Teknik- og Miljøudvalget forelægges ultimo 2023 indstilling om projektforslag og frigivelse af de resterende anlægsmidler.

Aftaletekst:

"Parterne noterer sig, at der er fundet 580 erstatningsparkeringspladser i 2023, 520 pladser i 2024-2028 og 480 pladser i 2029-2031 i parkeringshuset under Israels Plads, jf. budgetaftalen for 2021. Parterne er enige om, at der så vidt muligt skal være samtidighed i forhold til nedlæggelse af parkeringspladser og erstatningsparkeringspladser. Parterne er desuden enige om, at trafik- og byrumsplanen indføres løbende, og at Nørre Kvarter fredeliggøres i sidste fase på baggrund af en evaluering, som bygger på borgerinddragelse.



Endeligt er parterne enige om, at i trafik- og byrumsplanen vil indeholde initiativer i forhold til cykelparkering, som sikrer, at cyklerne parkeres rette sted".

Økonomi

Initiativet estimerede anlægsudgifter på i alt 16,3 mio. kr. i perioden 2023-2026.

Initiativet ibrugtages i oktober 2026.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2023-2026 er afhængig, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Nedlæggelse af bilparkering, etablering af cykelparkering m.m.</i>						
- Anlæg	Anlæg	1.600	7.900	1.950	4.850	16.300
-Reduktion af parkeringsindtægter	Service		23.150	23.150	23.150	69.450
- Statslig modregning af parkeringsindtægter	Finans- poster		-23.150	-23.150	-23.150	-69.450
Udgifter i alt		1.600	7.900	1.950	4.850	16.300

Tabel. Oversigt over skønnede CO₂e-effekter af budgetnotatet

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO ₂ e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO ₂ e)
Initiativ 1	100	150
I alt	100	150

Note: Estimatet er behæftet med usikkerhed.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsmåltallene til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mer-/mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mer-/mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

Anlæg (1.000 kr. – 2023 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt /udgift (I/U)	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
- Projektering	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	1.000	700	350	250	2.300	1.200*



- Udførsel	TMU	2000 Ordinær anlæg	U		6.400	1.000	3.800	11.200	
- Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	600	800	600	800	2.800	1.000*
Anlægsudgifter i alt				1.600	7.900	1.950	4.850	16.300	2.210*
<i>Afledte servicemåltaleffekter</i>									
Reduktion af parkeringsindtægter	TMU	1010 Parke-ring	U		23.150	23.150	23.150	69.450	
Afledte servicemåltaleffekter i alt				0	23.150	23.150	10.850	32.550	
<i>Finansposter</i>									
Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500 Finansposter	I		-23.150	-23.150	-23.150	-69.450	
Finansposter i alt				0	-23.150	-23.150	-23.150	-69.450	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende							
Bispebjerg	Indre by	X	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro		Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

I Budget 2021 blev der afsat 9,0 mio. kr. til mindre biltrafik i Middelalderbyen, herunder byrumsforsøg (5,0 mio. kr.), erhvervsanalyse (1,0 mio. kr.) og udarbejdelse af byrums- og trafikplan for Middelalderbyen (3,0 mio. kr.)

(1.000 kr., løbende p/l)	2021	2022
Budgetaftale 2021	8.500	500
Afsatte midler i alt	8.500	500

Henvisning

[Byrums- og trafikplan for Middelalderbyen \(kk.dk\)](#)