

Indre By Lokaludvalg
Formandskab og sekretariat
Att. Julie Nørløv

12. maj 2026

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

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

Den reviderede løsning, som beskrives i høringbrevet fra forvaltningen, medfører bl.a.:

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

Konsekvenser for beboere og erhvervsliv i Toldbodgade og omkringliggende kvarterer

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

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

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

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

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

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

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

Krænkelse af grundlæggende forvaltningsretlige principper

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vi efterspørger således svar på og dokumentation for spørgsmål som:

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

Anbefaling

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

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