



Notat

Liste over analyser og undersøgelser, som danner grundlag for arbejdet på parkeringsområdet

Devaluering af middelalderbyen (2026)

I forbindelse med evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen er oplevelsen af forandringerne blevet undersøgt blandt erhvervsbilister, der parkerer i Middelalderbyen.

Klima- Miljø og Teknikudvalget er blevet orienteret om evalueringen på portalen den 16. februar og skal tage stilling til den på og høringen på udvalgmøde forventet 18. maj 2026.

<https://www.kk.dk/sites/default/files/2026-02/16.02.26%20-%20Orienteringsnotat%20om%20evalueringen%20af%20cykel-%20og%20bilparkering%20i%20Middelalderbyen.pdf>

Metodenotat fra Klimastrategien, KK (2025)

I forbindelse med klimastrategien blev der beregnet CO2 effekter (NIRAS) og økonomiske konsekvenser for erhverv og borgere (Deloitte) ved en række forskellige tiltag på mobilitetsområdet, herunder også flere parkeringstiltag

[2f3287f6-6ce2-4ed1-8e7f-9a7e41b83949-bilag-7_0.pdf](#)

Den tværgående mobilitetsanalyse (2025)

Den tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet blev vedtaget med Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) (B, C, D, I, O, V, Ø og Å) og igangsat i 2023 i et samarbejde mellem Københavns Kommune, KKR Hovedstaden og Region Hovedstaden. Analysen har været opdelt i to faser.

I Fase 1 blev der gennemført en analyse af mobiliteten i 2035 i et basis-scenarie, hvor det er forudsat, at alle politisk besluttede infrastrukturprojekter er gennemført og i drift. Analysen tegnede udfordringer for mobiliteten i hovedstadsområdet op

25-02-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 4099

Dokumentnummer i F2
244508

Sagsnummer eDoc
2026-0075630

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

og viste blandt andet, at transporten vil stige frem mod 2035, hvilket vil medføre øget trængsel både på vejene og i den kollektive trafik.

I fase 2 blev der udviklet scenarier for mobiliteten i hovedstadsområdet i 2035 og peget på indsatser, der kan være med til at realisere KKR Hovedstadens vision for arbejdet med mobilitet og infrastruktur. Scenarierne blev beregnet med trafikmodellen COMPASS, og der blev gennemført samfundsøkonomiske analyser af scenarierne.

[Tværgående mobilitetsanalyse for hovedstadsområdet | De fælleskommunale embedsmandsudvalg, kommunerne i hovedstadsregionen](#)

Nordre Frihavsgade evaluering 2024

Der er ikke nedlagt parkering i Nordre Frihavsgade, men effekten for begrænsning af biltrafikken, blandt andet for handelslivet indgår i evalueringen.

[a2fafd43-4bd8-4e4c-a1b4-fe5a95fc4119-bilag-6_0.pdf](#)

Analyse af bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune (2023)

Klima-, Teknik- og Miljøforvaltningen har fået udarbejdet en analyse af bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune. Analysen er gennemført primo 2023 af konsulenthuset Incentive.

Der er i forbindelse med analysen indsamlet, opdateret og udbygget viden indenfor følgende fire områder:

1. Bilejerskab i København
2. Københavnernes brug af bil
3. Behov og barrierer for brug af bil
4. Økonomiske virkemidlers påvirkning af bilejerskab og brug af bil.

Kan findes som bilag til dette svar: [05.04.24 - svar til Jakob Næsager \(C\) om Antal biler der kun bruges i weekenden.pdf](#)

Cyklister og handelsliv, EY og DISICIO for Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme (2023)

Vejdirektoratet fået udarbejdet et litteraturstudie over den eksisterende danske og udenlandske viden om konsekvenserne for handelslivet af tiltag, der gør det mere attraktivt at cykle. Analysen konkluderer at butiksejere har en tendens til at undervurdere andelen af deres kunder, som ankommer med cykel, at cyklister står for en større andel af omsætningen i butikkerne i de større byer og at forretninger, hvis kundebase hovedsageligt handler lokalt, opnår gevinster af trafikalt fredeliggørende tiltag. Nogle studier viser, at trafikalt fredeliggørende tiltag bidrager positivt til handelslivet, andre viser, at tiltagene har en negativ effekt på handelslivet.

[Cyklister og handelsliv – Bilag til litteraturstudie](#)

Erhvervsanalyse - mindre biltrafik i middelalderbyen, COWI (2022)

COWI undersøgte konsekvenser og muligheder for erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser i Middelalderbyen med mindre biltrafik i Middelalderbyen. COWIS gennemførte bl.a. 39 interviews med erhvervsdrivende og erhvervsrepræsentanter. De relevante erhvervsorganisationer var inddraget i arbejdet. Hovedkonklusion i analysen var, at kundegrundlaget for erhverv og handel ikke påvirkes i væsentlig grad af en begrænsning af biltrafikken. Det skyldes, at kunderne bruger andre transportformer end bilen, når de besøger Middelalderbyen.

[Erhvervsanalyse](#)

Analyse af delebilisme og deres effekter i København, Urban creators (2021)

Analysen lister blandt andet en række virkemidler som kan anvendes for at fremme delebilisme, herunder forskellige tiltag på parkeringsområdet, såsom reservede p-pladser.

[277-Analyse-af-forskellige-typer-delebilisme-og-deres-effekter-i-Koebenhavn.pdf](#)

En grøn omstilling af trafikken (2021)

Med Budget 2020 (BR 31. oktober 2019) (A, B, F, V, Ø og Å) besluttede Borgerrepræsentationen at igangsætte en analyse af en grøn omstilling af trafikken, der skulle belyse mulighederne for at reducere CO₂-udledningen fra vejtrafikken i København med henholdsvis 50.000, 75.000, 100.000 ton inden 2025. Nedlæggelse af parkering indgår som et greb.

[b29ae96b-d277-45c7-b2d0-3061d5166e0c-bilag-2.pdf](#)

Reduktion af biltrafik og tung trafik i Indre By og brokvartererne (2021)

Med Budget 2020 (BR 31. oktober 2019) (A, B, F, V, Ø og Å) besluttede Borgerrepræsentationen at igangsætte en analyse af udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne. Her blev der afsat 1,3 mio. kr. til analysen. Borgerrepræsentationen besluttede den 14. maj 2020, at forvaltningen skulle vende tilbage med forslag til behandling om at begrænse den tunge transport i myldretiden efter færdiggørelsen af trafikanalysen.

Analysen viste, at det er muligt at reducere personbiltrafikken med ca. 35% lokalt i Indre By og brokvartererne med initiativer, som Københavns Kommune selv kan gennemføre med begrænsede anlægsmidler, herunder Etablering af seks trafikker, Etablering af grønne trafikveje, Omprioritering af udvalgte flersporede regionale veje og fordelingsgader, Nedlæggelse af parkeringspladser (20% færre offentlige P-pladser på overfladen).

[4c63d300-615b-4e81-97c6-08435de02ac4-bilag-2_0.pdf](#)

Privatøkonomiske og sociale effekter ved grøn omstilling (2021)

Analysen undersøger de privatøkonomiske effekter ved initiativpakkerne i analysen 'En grøn omstilling af trafikken'. Analysen viser, at der både er privatøkonomiske gevinster og omkostninger for bilejerne forbundet med initiativpakkerne. Det er en omkostning for dem, der fastholder fossil bil, men en privatøkonomisk gevinst for dem, der skifter til elbil eller skifter transportvane/middel. En væsentligt dyrere beboerlicens er noget af det, der slår mest markant ud på de privatøkonomiske effekter.

Analysen er afrapporteret sammen med En grøn omstilling af trafikken ([b29ae96b-d277-45c7-b2d0-3061d5166e0c-bilag-2.pdf](#))

Parkeringssøgende trafik i København (2018)

Undersøgelsen havde til formål at belyse hvor stor andelen af søgetrafikken egentlig er i København. Undersøgelsen konkluderede blandt andet, at der i gennemsnit blev kørt ca. 370 m. i forbindelse med søgning efter en ledig p-plads, at den

gennemsnitlige søgetid var 1 minut og 50 sekunder og at mere end 70 % af bilisterne finder en ledig p-plads på under 2 min. på hverdage mellem kl. 08-24.

En artikel om undersøgelsen kan findes her: [Maanedens-artikel-august-2018.pdf](#)

Parkeringsområdet, Bruger- og holdningsundersøgelse, COWI, (2018)

COWI har gennemført en bruger- og holdningsundersøgelse af parkeringsområdet i København. Undersøgelsen finder blandt andet at en ret stor andel af respondenterne oplever, at antallet af bilparkeringspladser er passende. De, der oplever at der er for få pladser, er respondenter i lejlighed med bil til rådighed især inden for betalingszonen. Samtidig er det - ikke overraskende - respondenter uden bil til rådighed, der oplever at der er for mange p-pladser til biler.

[58227130-c02e-4915-9fe9-ca41b0a46f66-bilag-1.pdf](#)

Hvordan bruges P-pladserne i København, COWI (2017)

Analysen undersøgte hypotesen om at en væsentlig del af parkeringspladserne er optaget af beboernes biler, der holder på pladserne i længere perioder uden at blive brugt. Undersøgelsen viser, at mellem 23 og 26 % af parkeringskapaciteten på Østerbro og Vesterbro er optaget af biler, der holder det samme sted fra mandag til fredag

[2c3446c7-0eb9-461b-8510-6051ca390725-bilag-3.pdf](#)