



POLITISK NOTAT TIL BORGERREPRÆSENTATIONEN

Vedrørende manglende konsekvensanalyse, borgerinddragelse og skæv prioritering i parkeringspolitikken i Middelalderbyen

Dette notat fremlægges på baggrund af evalueringen af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen, februar 2026, samt de konkrete erfaringer fra beboere i området.

Det er dokumenteret, at 525 parkeringspladser i gadeplan er nedlagt eller omlagt i Middelalderbyen. Denne reduktion er gennemført uden forudgående samlede konsekvensberegninger for beboere, uden reel borgerinddragelse og uden en samlet analyse af forholdet mellem antal beboerlicenser og reelt tilgængelige pladser.

I Middelalderbyen er situationen i dag, at der eksisterer over 1.000 beboerlicenser til cirka 225 tilbageværende gadepladser. Ikke alle pladser er aktive på alle tidspunkter, hvilket yderligere reducerer den reelle kapacitet. Det betyder, at forholdet mellem licenser og pladser i praksis er stærkt ubalanceret.

Belægningsgrader på over 120 procent – og i delområder helt op til 171 procent – dokumenterer et massivt pres. Når der parkeres langt flere biler, end der er afmærkede pladser, er søgetrafik og frustration en uundgåelig konsekvens.

Der henvises ofte til lejet kapacitet i p-huse som kompensation. Imidlertid ligger flere af disse p-huse op til 1,4 kilometer fra beboernes hjem. Kun tre p-huse ligger inden for Middelalderbyen, og her er kun ganske få pladser reserveret til beboere – og kun mod forudbestilling via app. Teoretisk kapacitet kan ikke sidestilles med reel, nær og funktionel adgang til parkering i eget nærområde.

Samtidig er der en åbenlys skæv prioritering i forhold til delebilsordninger. Green Mobility lejer pladser til omkring 741 kroner om året. Beboere betaler mellem 2.000 og 6.000 kroner årligt for beboerlicens. Delebiler har reserverede stampladser, forrang og sikker adgang til pladser, mens beboere med licens ingen garanti har for at finde en plads i eget område. Det rejser et grundlæggende spørgsmål om proportionalitet og ligebehandling.

Vi anmoder Borgerrepræsentationen om at igangsætte en samlet, uafhængig analyse af parkeringsforholdene i Middelalderbyen med reel inddragelse af beboerne. Analysen skal omfatte forholdet mellem licenser og pladser, søgetrafik, geografisk fordeling af p-huskapacitet, erhvervets adgangsforhold samt vilkårene for delebilsordninger.

Middelalderbyen er det hårdest ramte område i København, og beslutninger om parkering i beboernes nærområde bør ikke træffes uden dokumenterede konsekvensberegninger og aktiv borgerinddragelse.

“Evaluering af omlægningen af cykel- og bilparkering i Middelalderbyen” (februar 2026 – COWI rapport)

1. Systematisk reduktion af bilens plads – 525 pladser væk

Projektet har konkret omlagt 525 bilparkeringspladser i gadeplan og indført parkeringsforbudszone i hele Middelalderbyen. Parkering er nu kun tilladt i afmærkede båse eller private p-huse

Det politiske formål har eksplicit været at:

- Mindske incitamentet til at køre ind i Middelalderbyen i bil
- Ændre balancen mellem biltrafik og andre trafikanter

Det er altså ikke en bivirkning – det er en bevidst politisk strategi at gøre det vanskeligere at være bilist.

2. Overbelægning og reelt parkeringspres

Belægningsgraden på almindelig gadeparkering kl. 12 er steget fra 104 % til 124 %

I område 3 er belægningen opgjort til 171 %

Over 100 % betyder i praksis:

- Flere biler parkerer, end der er afmærkede pladser
- Søgetrafik er en logisk konsekvens
- Konflikter og ulovlig parkering øges

Antallet af parkerende biler er faldet – men kapaciteten er faldet endnu mere. Det betyder, at pres og konkurrence om de resterende pladser er intensiveret.

3. Markant forværring i bilisters tilfredshed

Bilister vurderer deres transport til Middelalderbyen:

- 2024: 4,2
- 2025: 2,6

(på en skala fra 1–7)

Det er et dramatisk fald.

Bilister oplever i meget høj grad, at forholdene for bilkørsel og bilparkering er forværret

Der er generelt negativ opfattelse af bilkørsel og bilparkering – både før og efter, men endnu mere i 2025

Det bekræfter, at incitamentet til at køre ind i området er reduceret – men det sker via forringelse, ikke via alternativer.

4. Kraftig stigning i parkeringsafgifter

Efter indførelsen af parkeringsforbudszone ses en markant stigning i antallet af parkeringsafgifter

Primær årsag: “Parkering i forbudszone”.

I stikprøve på tre gader viste det sig, at kun 18,6 % af afgifterne var udstedt til køretøjer med registreret bruger i Københavns Kommune

Det betyder i praksis:

- Gæster og erhverv rammes hårdt
- Manglende orientering fører til bøder
- Negativ oplevelse for besøgende og kunder

Rapporten anerkender selv, at de mange afgifter kan påvirke oplevelsen negativt

5. Beboerparkering i p-huse fungerer ikke optimalt

Kommunen har lejet ca. 1.300 pladser i p-huse til beboere

Men:

- Nogle p-huse er næsten fuldt belagte (over 95 %)
- Andre, fx ARCA og BLOX, har ekstrem lav belægning (ned til 17–24 %)

Der er altså teoretisk kapacitet – men geografisk og praktisk ubalance.

For beboere betyder det:

- Parkering tæt på hjemmet er ikke sikret
- Man skal booke via app
- Man kan være nødt til at parkere langt væk

I de kvalitative interviews understreges det tydeligt, at det opleves vigtigt at kunne parkere dér, hvor man bor og ikke op til 1,4 km. væk.

6. Erhvervskørsel opleves som svær

Erhvervsbilister vurderer tilfredshed med at køre i Middelalderbyen:

- 2024: ca. 3–4
- 2025: ca. 2–3

Generel oplevelse:

Det er svært at køre og parkere i forbindelse med erhvervskørsel

Der er frustration over:

- Manglende gulpladepladser
- Skiltning
- Tidsbegrænsninger ved af- og pålæsning
- Risiko for bøder

Erhvervstrafikken (varebiler/tung trafik) er ikke faldet – den er bibeholdt

Det betyder:

Færre pladser + samme behov = øget pres.

7. Handicapparkering – geografisk skævhed

Der er overordnet ledige handicappladser, men:

- Høj belægning på de centralt placerede pladser
Evaluering af omlægningen af cy...
- Data mangler om brugernes egen oplevelse

Det indikerer, at udbud og placering ikke nødvendigvis matcher behov.

8. Søggetrafik – indirekte dokumenteret

Rapporten måler ikke direkte søggetrafik, men følgende forhold peger entydigt i retning af øget søggetrafik:

- 124 % belægning på gadeparkering
- 171 % i område 3
- Fald i pladskapacitet
- Utilfredshed blandt bilister

Når belægningsgrader ligger langt over 100 %, er søggetrafik en matematisk konsekvens.

9. Delebiler og Green Mobility – negativ side

Transportdata viser, at brug af delebil (fx Green Mobility) er meget begrænset i forhold til gang, cykel og kollektiv transport

Delebilpladser er reserverede stampladser

Det betyder:

- Pladser reserveres til kommercielle aktører
- De optager fysisk plads i et allerede presset parkeringsmiljø
- De er ikke tilgængelige for almindelige beboere

Samtidig viser rapporten, at almindelig gadeparkering er massivt overbelagt.

Dermed kan man argumentere for, at delebilsordninger prioriteres strukturelt på bekostning af privat bilparkering – uden dokumentation for, at de reelt aflaster området.

10. Beboere er mindre tilfredse end besøgende

Beboere i Middelalderbyen er generelt mindre tilfredse med transporten end besøgende

Det er en central pointe:

Dem, der bor der, oplever forværring – mens mange besøgende svarer “ingen ændring” eller “ved ikke”.

Samlet negativt billede for bilister

Rapportens data viser:

- 525 pladser fjernet
- 124 % belægning
- 171 % i delområde
- Markant fald i bilisters tilfredshed (4,2 → 2,6)
- Kraftig stigning i bøder -mere end 50% - mange beboere er ramt
- Erhverv oplever forringelser
- P-husløsning fungerer ujævnt
- Handicappladser skævt placeret
- Delebiler reserverer plads i presset system

Det bekræfter, at projektet systematisk har reduceret bilens tilgængelighed i Middelalderbyen – og at konsekvenserne mærkes af beboere, erhverv og bilister.

Henrik Busch

Foreningen Ja Tak Til Parkering

03.03.2026