



Notat

Orientering om trafikanalyse af Frederiksstaden

Resumé

Klima-, Miljø- og Teknikudvalget orienteres om resultaterne af en trafikanalyse af Frederiksstaden, som blev igangsat med Overførselssagen 2024-2025. Resultaterne viser, at Frederiksstaden er et område med meget gennemkørende biltrafik, med meget cykeltrafik, særligt på Store Kongensgade, Bredgade, Toldbodgade og Kronprinsessegade, og med mange fodgængere, især omkring områdets seværdigheder. Områdets parkeringspladser på offentlig vej har en høj belægning over hele døgnet, hvilket beboere i området med bil beskriver som en stor udfordring i deres hverdag. Resultaterne fra trafikanalysen kan danne grundlag for bestilling af yderligere analyser eller tiltag i kommende budgetforhandlinger.

Sagsfremstilling

Orienteringen blev udsat fra dagsordenen til Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets møde den 24. august 2026.

Med Overførselssagen 2024-2025 (BR 30. april 2025) (A, B, F, I, O, V og Ø) blev der afsat 1,8 mio. kr. til en trafikanalyse af Frederiksstaden med fokus på at indsamle data om de trafikale mønstre, adfærd og behov i området. Analysen indeholder en spørgeskemaundersøgelse blandt beboere i Frederiksstaden med spørgsmål om deres transport og ønsker, samt trafikdata for søgetrafik til parkeringspladser i området, den gennemkørende biltrafik og trafikbelastningen gennem døgnet for bil- og cykeltrafikken og for gående.

Derudover er der ifm. udarbejdelsen af analysen gennemført 20 interviews med lokale aktører og afholdt to møder med Indre By Lokaludvalg (2. dec. 2025 og 13. januar 2026) og et møde for lokale interessenter den 4. marts 2026, hvor de foreløbige resultater blev præsenteret og drøftet. Indre By Lokalvalg har desuden haft den endelige rapport til en kort kommenteringsrunde i juni 2026. Bemærkninger fra interessentmødet og fra Indre By Lokaludvalgs kommentering har givet anledning til yderligere analyse af parkeringssøgningen og brugen af områdets parkeringspladser, samt til rettelser i rapportens resultater med yderligere data og i metodebeskrivelsen om parkeringssøgning og i spørgeskemaundersøgelsen.

26. august 2026

Sagsnummer i F2
2026 - 10517

Dokumentnummer i F2
259176

Sagsnummer i eDoc
2026-0166440

Sagsbehandler
Anna Garrett

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Resultater af trafikanalyse af Frederiksstaden

Trafikanalysens resultater er vedlagt som bilag 1 og 2 og ses nedenfor i hovedtræk.

Trafikken i Frederiksstaden generelt

- Frederiksstaden skal imødekomme mange forskellige behov. Her bor og arbejder mennesker; der er virksomheder og butikker, og området besøges af mange turister pga. seværdigheder som fx Marmorkirken, Amalienborg og Gefionspringvandet.
- Trafikken i Frederiksstaden koncentrerer primært på Store Kongensgade og Bredgade, som er en del af Ring 2. Det gælder både biltrafikken, cykeltrafikken og mange fodgængere. Fordi disse to gader er en del af Ring 2, er 40-50% af biltrafikken gennemkørende uden ærinde i området. Den resterende del af Frederiksstaden er kendetegnet ved smalle, historiske og ensrettede gaderum uden cykelstier, parkerede biler samt jævnligt vej- og byggearbejde, der kan gøre det sværere at komme på tværs af kvarteret i bil og på cykel.
- At der er et højere antal biler end cykler i gaderne i Frederiksstaden. Der er for eksempel 12-15.000 biler på en hverdag på Bredgade, Store Kongensgade og Grønningen, hvor der ifm. denne analyse er talt ca. halvt så mange cykler (6-7.000).
- Der er et højt niveau af biltrafik over hele døgnet, mens cykeltrafikken og den kollektive transport primært er høj i myldretiden.
- Der er mange fodgængere i Frederiksstaden, og flere steder færdes de i større grupper, hvilket stiller krav til pladsen på kvarterets fortove. På Toldbodgade, Bredgade, Store Kongensgade og i Frederiksgade færdes dagligt 8-12.000 fodgængere (målt på en hverdag i april). Til sammenligning er der ca. 18.000 fodgængere i Nyhavn på en sommerdag.

Parkering for biler og cykler

- I Frederiksstaden er der ca. 3000 p-pladser på gaden og 1600 p-pladser i offentligt tilgængelige p-huse. Gadeparkeringen har en jævn høj belægning over hele døgnet (72-99% i hele området og 89-99% i de dele af området, hvor belægningen er højest). Belægningen er højest kl. 12, mens den kl. 22 ligger ml. 79-93%, hvor der til sammenligning på Indre Vesterbro, Indre Østerbro og Indre Nørrebro er ml. 105-130% kl. 22.
- Parkeringssøgetiden i Frederiksstaden er analyseret ved hjælp GPS-tracking af 75.000 konkrete parkeringer i Frederiksstaden foretaget af Semlergruppens biler (VW, Skoda, Audi, Seat og Cupra). Den faktiske rute for hver enkelt bil fra indkørsel i Frederiksstaden til parkeringspladsen er sammenlignet med den direkte rute. Derved kan det konkrete tidsforbrug fastslås, samt ekstra kørsel og ekstra tidsforbrug beregnes. Gangtid fra

parkeringspladsen til destinationen kan ikke undersøges med denne metode og indgår ikke i denne analyse.

- GPS-analysen viser, at 69-75% af de parkeringssøgende har en beregnet ekstra køretid på under to minutter, når de skal finde en parkeringsplads og 2-4% af de parkeringssøgende har over 10 minutters ekstra køretid. GPS-analysen viser desuden, at der i gennemsnit over dagen er en ekstra køretid for at finde en parkeringsplads på 1 minut og 39 sekunder, mens gennemsnittet mellem kl. 9 og 12, hvor den er længst, er lidt over to minutter.
- Den ekstra kørsel forbundet med parkering er den kørsel, der ligger ud over den direkte rute fra indkørsel i Frederiksstad til den aktuelle parkeringsplads. Denne ekstra kørsel vurderes at udgøre ca. 3,4% af biltrafikken i området.
- I spørgeskemaundersøgelsen blev der spurgt til beboernes erfaringer med parkeringssøgetiden. Denne undersøgelse kortlægger den tid, som respondenterne erfarer, de bruger på at finde en parkeringsplads. Her er forudsætningerne for vurderinger ikke oplyst, fx ift. hvornår en parkeringssøgning starter og slutter. De to opgørelser kan ikke sammenlignes direkte.
- 71% af de 1449 responderende beboere angiver, at de hver gang eller jævnligt bruger 10 minutter eller derover, når de skal finde en parkeringsplads i Frederiksstad.
- Blandt beboere i området er gang (89%) og cykling (42%) den foretrukne daglige transportform, mens hhv. 23% og 52% kører bil dagligt eller ugentligt.
- Størstedelen af beboerne med bil parkerer på gaden (72%), og beboerne oplever, at det er blevet markant sværere at finde ledige parkeringspladser i området, og at det skaber praktiske udfordringer for dem i deres hverdag.

Beboer- og interessentinddragelse

- Beboerne peger på, at der ikke er nok plads på cykelstierne i myldretiden og på fortove pga. smalle fortove kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling, parkerede cykler og delecycler.
- Andre perspektiver fra interviews og spørgeskemaundersøgelsen er bl.a. manglende p-pladsers betydning for erhvervslivet, gener fra turistbusser i området, gener fra vedvarende vej- og byggearbejde, utilfredshed med ubenyttede delebilspladser og ønsker om mere udeservering.
- De første foreløbige resultater af analysen blev delt med en række interessenter på et møde den 4. marts 2026 med deltagelse af repræsentanter fra Indre By Lokaludvalg, Ældrerådet, beboerforeninger, Marmorkirken, Handicaprådet, Cyklistforbundet, Ja tak til Parkering, Dansk Person Transport, Jeudan, WOCO, Horesta, KCC og Dansk Erhverv. På mødet kommenterede deltagerne en række emner, som er indarbejdet i den endelige afrapportering.

- Revideringen af fredeliggørelse af Toldbodgade behandles på samme Klima-, Miljø og Teknikudvalgsmøde den 14. september 2026. Nærværende trafikanalyse, der bl.a. omfatter Toldbodgade har ikke givet anledning til ændringer i det reviderede projekt i Toldbodgade.

Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Klima-, Miljø- og Teknikudvalget. Klima-, Miljø- og Teknikudvalget kan også bestille et budgetnotat til kommende budgetforhandlinger på yderligere analyse, konkrete tiltag eller en større trafik- og byrumsplan for Frederiksstaden, som kan bygge videre på trafikanalysen og indeholde løsningsforslag. Budgetnotatet kan med fordel indeholde nogle prioriterede fokusområder, som trafik- og byrumsplanen skal finde løsningsforslag på.

Videre proces

Når Klima-, Miljø- og Teknikudvalget er orienteret, vil trafikanalysen indgå i forvaltningens videre arbejde med mobilitet i Indre By.

Peter Højer
Vicedirektør

KØBENHAVNS KOMMUNE

RESUMÈRAPPORT TRAFIKANALYSE FREDERIKSSTADEN

Juli 2026

COWI

Trafikanalyse Frederiksstaden
Fotos: Københavns Kommune og COWI
Tekst: Københavns Kommune og COWI

INDHOLD

Indledning.....	4
Konklusion.....	6
Trafikken i Frederiksstaden	26
Parkering i Frederiksstaden.....	38
Turisters færden i Frederiksstaden.....	48
Beboernes transportvaner og -behov.....	54
Lokale aktørers perspektiver.....	60
Metode.....	64

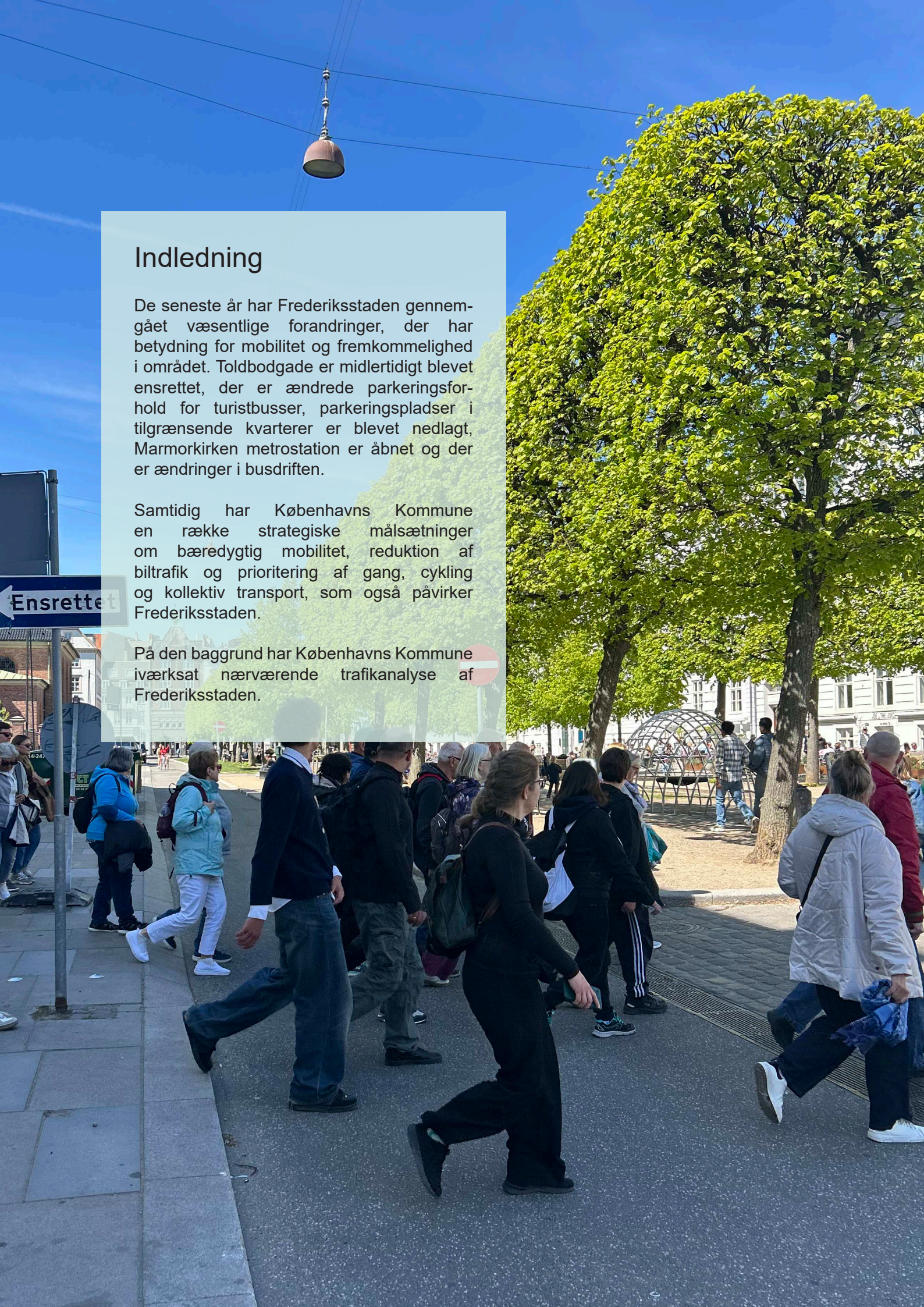
Indledning

De seneste år har Frederiksstaden gennemgået væsentlige forandringer, der har betydning for mobilitet og fremkommelighed i området. Toldbodgade er midlertidigt blevet ensrettet, der er ændrede parkeringsforhold for turistbusser, parkeringspladser i tilgrænsende kvarterer er blevet nedlagt, Marmorkirken metrostation er åbnet og der er ændringer i busdriften.

Samtidig har Københavns Kommune en række strategiske målsætninger om bæredygtig mobilitet, reduktion af biltrafik og prioritering af gang, cykling og kollektiv transport, som også påvirker Frederiksstaden.

På den baggrund har Københavns Kommune iværksat nærværende trafikanalyse af Frederiksstaden.

Ensrettet



Formål med rapporten

Med udgangspunkt i menneskers mobilitet er der udarbejdet en trafikanalyse af de ændrede trafikale forhold og krav baseret på en grundig dataindsamling af faktuelle trafikale data samt en undersøgelse af den trafikale adfærd og behovene for mobilitet, både blandt beboere, forretnings- og erhvervsdrivende, gæster og turister.

Der er indsamlet trafikale data om:

- Søgetrafik efter parkeringspladser i området
- Den gennemkørende biltrafik
- Trafikbelastningen gennem døgnet og ugen for bil- og cykeltrafikken samt udvalgte kryds/strækninger for gående

Derudover er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som har undersøgt:

- Beboernes valg af transportmiddel ifm. forskellige daglige gøremål, herunder brug og behov for cykel og metro
- Beboernes ønsker til transportmuligheder i kvarteret
- Biltrafikken i området. Både den gennemkørende biltrafik og beboerørsel og andre med ærinde i Frederiksstad, bl.a. familiebesøg, gæster til virksomheder og detailhandel, medarbejdere mv.

Om analysen og projektets grundlag

Analysen er baseret på en kombination af følgende kvantitative og kvalitative metoder:

- 8 manuelle trafiktællinger af fodgængere
- 16 slangetællinger af cyklister
- 16 slangetællinger biler
- GPS-baserede analyser af 76.500 parkeringer foretaget af 12.500 forskellige biler
- En spørgeskemaundersøgelse med 2.481 besvarelser
- Cirka 20 interviews med butikker, virksomheder, kulturinstitutioner og beboerforeninger
- Cirka 60 mini-interviews med beboere, besøgende og erhvervsdrivende
- Et fællesmøde for politiske udvalg, interesseorganisationer samt beboer- og erhvervsforeninger.

Samlet giver metoderne mulighed for både at dokumentere faktiske trafikmængder og mønstre og at forstå, hvordan trafikken opleves i hverdagen af dem, der bor, arbejder og færdes i Frederiksstad. Denne kombination er valgt for at sikre, at analysen både er datamæssigt solid og lokalt forankret.

1

Konklusion



Konklusion

Den samlede Trafikanalyse af Frederiksstaden viser, at Frederiksstaden er kendetegnet ved et højt og konstant trafikalt pres. Presset skyldes ikke meget trafik inden for én transportform, men opstår, fordi fodgængere, cyklister, kollektiv trafik, biltrafik og turisttrafik koncentrerer på få centrale vejstrækninger – særligt i Bredgade og Store Kongensgade (Ring 2). Det udfordrer både fremkommelighed, tryghed og oplevelsen af byrummene.

Biltrafikken dominerer trafikbilledet med mere end dobbelt så mange biler som cykler på centrale gader, samtidig med at 40–50 % af biltrafikken er gennemkørende uden ærinde i Frederiksstaden. Trafikken er koncentreret på Bredgade og Store Kongensgade, hvilket – kombineret med lave hastigheder under 20 km/t og rejsetidsforlængelser op til 160 % – skaber trængsel for biltrafikken gennem store dele af dagen.

Udfordringerne er størst om eftermiddagen. Her topper fodgængertrafikken samtidig med at cykeltrafikken og den kollektive trafik har tydelige peaks. Biltrafikken er høj hele dagen, men intensiveres også om eftermiddagen. Disse samtidige peaks skaber et større samlet pres på gader og byrum – især på Bredgade og Store Kongensgade.

Parkeringsforholdene i Frederiksstaden afspejler et tilsvarende pres. På trods af knap 3.000 parkeringspladser på gaden og ca. 1.600 pladser i p-huse er belægningsgraden i de centrale dele af området på gaden tæt på eller over 90 % på flere tidspunkter i døgnet. Dette indikerer en meget høj og konstant efterspørgsel efter parkering – særligt i nærheden af Bredgade og Store Kongensgade. I andre centrale bydele er belægningsgraden om aftenen væsentlig højere end i Frederiksstaden. Det særlige ved belægningsgraden i Frederiksstaden er, at den er jævnt høj hele døgnet.

En beregning af parkeringssøgetiden i Frederiksstaden viser, at bilister i gennemsnit kører omkring 1 minut og 39 sekunder ekstra når de skal finde en parkeringsplads. Søgetiden er kortere for bilister med lokal-kendskab og for brugere af elbilspladser, særligt i weekender. 35 % af beboerne angiver, at det tager mere end 10 minutter hver gang de skal finde en parkeringsplads i Frederiksstaden. Beboernes rapporterede søgetider afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt. Oplevelsen af parkeringssøgning påvirkes af forhold som trængsel, tidspunkt på dagen og særligt negative oplevelser, som kan præge den samlede vurdering. De erfarede udfordringer kan derfor være mere markante end det gennemsnitlige billede viser, men peger på en reel oplevelse af pres på kapaciteten.

Jo kortere bilisterne har kørt inden de parkerer i Frederiksstaden, jo kortere tid parkerer de i området. De korteste ture (0–2 km) er forbundet med de korteste parkeringer, mens både parkeringsvarighed og andel af længere ophold stiger i takt med turlængden. 43 % af bilturene er kortere end 5 km, før bilisterne parkerer i området.

Der er generelt få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden, og særligt i Nyboder parkeres mange cykler uden for stativ. Det kan begrænse fremkommeligheden for fodgængere. 49 % af beboerne synes, at det er nemt at finde cykelparkering, mens andre undersøgelser viser en tydelig efterspørgsel efter flere pladser – særligt blandt besøgende i Frederiksstaden.

Turismen bidrager til det trafikale pres. 31% af beboerne vurderer, at mængden af turister i området ikke er rimelig. Dermed oplever en væsentlig del af beboerne at der er for mange turister i Frederiksstaden og at hensynet til lokale beboere og hverdagsliv i stigende grad opleves som underordnet turisme og erhverv. 39 % af beboerne vurderer, at turistbusserne skaber problemer for trafikken. Tilsvarende gælder for Hop-on/Hop-off busserne, som af 36 % vurderes at give problemer for trafikken. Turismen forventes at stige yderligere frem mod 2030, hvilket vil øge belastningen.

Beboernes transportvalg er fleksible og situationsbestemte – men flest vælger at gå og cykle dagligt. 89 % af beboerne går dagligt og 42 % cykler dagligt. Bilen er for mange beboere et aktivt tilvalg. 23 % af beboerne kører i bil dagligt og 52 % kører i bil ugentligt. Den kollektive transport spiller en mindre rolle i hverdagen, hvor 11 % benytter metro dagligt og 1 % bus.

65% af beboerne har altid bil til rådighed. Selvom fremkommeligheden for bilister vurderes lav, vælger mange fortsat bilen på ture, hvor der er behov for fleksibilitet, komfort eller transport af børn, varer eller udstyr. Bilens funktionelle fordele opvejer ofte erfarede udfordringer med ensretninger, parkering og trængsel.

72% af beboerne, som parkerer hver dag eller næsten hver dag i Frederiksstaden, parkerer på en offentlig p-plads på gaden. Det indikerer, at beboerne foretrækker at parkere på en offentlig p-plads på gaden og i mindre grad at gøre brug af de øvrige muligheder i området – formentlig fordi de kan bruge deres beboerlicens til de offentlige p-pladser på gaden.

Beboerne oplever, at det er blevet vanskeligere at finde parkeringspladser i Frederiksstaden. De fremhæver at det

skaber praktiske udfordringer i hverdagen og særligt i relation til ældre, personer med nedsat mobilitet, besøg fra hjemmepleje, håndværkere samt ved private besøg. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstaden og særligt til fossile biler.

40 % af beboerne synes, at der ikke er plads nok på fortovene og 30 % synes, at der ikke er plads nok på cykelstierne, når de cykler i myldretiden. Smalle fortove, kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling samt parkerede cykler og lejecykler, reducerer den reelle gangbredde på fortovene markant.

Lokale aktører oplever, at trafikale forhold i Frederiksstaden har betydning for både erhvervsliv, byliv og områdets attraktivitet. Erhvervsdrivende oplever, at mangel på parkeringspladser kan påvirke detailhandlen negativt, mens udeservering fremhæves som afgørende for omsætning og den samlede oplevelse af området. Parkeringsforholdenes betydning for detailhandlen er ikke undersøgt gennem kvantitative analyser og dermed kan sammenhængen ikke dokumenteres.

Lokale aktører fremhæver, at den midlertidige ensretning af Toldbodgade har skabt trafikale gener på Sankt Annæ Plads, som udfordrer den oprindelige intention med pladsen og svækker dens rolle som et centralt opholdsrum i Frederiksstaden. Endelig peger flere aktører på, at negativ politisk kommunikation om parkering kan påvirke Frederiksstadens tilgængelighed i omverdenens øjne og dermed have betydning for besøgstal og national turisme.

På tværs af analyserne tegner der sig et samlet billede af Frederiksstaden som et område, hvor høj aktivitet, mange funktioner og store trafikmængder overlapper i et historisk og pladsbegrænset gadenet. Det er især denne koncentration – snarere end enkeltstående forhold – der skaber trængsel, udfordringer for fremkommelighed og et vedvarende trafikalt pres.

Den begrænsede plads i Frederiksstaden betyder, at det ikke er muligt at lave tiltag, som skaber bedre vilkår for alle transportformer i området. Men det er muligt at lave tiltag, der tilgodeser nogle transportformer over nogle andre. Nedenstående er eksempler på indsatser, der forbedrer forholdene for hhv. parkering eller cykel- og ganginfrastruktur. Tiltag, der forbedrer vilkårene for nogle transportformer vil uundgåeligt have betydning for andre:

Parkering

Tiltag der vil fremme muligheden for at parkere i bil i Frederiksstaden:

- Parkeringspladser til delebiler og el-delebiler kan laves om til almindelige parkeringspladser uden parkeringsordning i grøn og rødbetalingszone.
- Der kan etableres flere parkeringspladser på gaden ved at inddrage vejareal, fjerne cykelstier eller inddrage arealer fra fortove og pladser.
- Der kan lejes flere parkeringspladser i de private p-huse, som beboere med beboerlicens kan bruge.
- Der kan skiltes til ledige parkeringsarealer.

Cykel- og ganginfrastruktur

Tiltag der vil fremme cykling, gang og byliv i Frederiksstaden:

- Der kan anlægges cykelstier på hele Borgergade og Kronprinsessegade ved at fjerne parkeringspladser, så det bliver mere attraktivt for cyklister at bruge disse strækninger som supplement til Bredgade og Store Kongensgade.
- Der kan udvides og anlægges cykelstier på øst-vestgående gader, som f.eks. Sølvgade og Dronningens Tværgade, så det er lettere for cyklister at komme på tværs af Frederiksstaden.
- Forholdene for fodgængere kan forbedres ved f.eks. at udvide fortove, forbedre krydsningsmulighederne og sikre jævn belægning og universelt design – ved at inddrage vejareal, parkeringspladser, cykelparkering eller ved at give færre tilladelser til udeservering.

Flere interessenter har i forbindelse med denne trafikanalyse efterspurgt data om særligt parkeringsforholdenes betydning for detailhandel og serviceerhverv. En erhvervsanalyse kan undersøge disse konkrete forhold og give indblik i eventuelle sammenhænge mellem parkeringsforholdene og omsætning for detailhandel og serviceerhverv i området.

Figur 1 viser, hvordan arealerne i Frederiksstaden bruges i dag og figur 2 sammenligner fordelingen med resten af København.

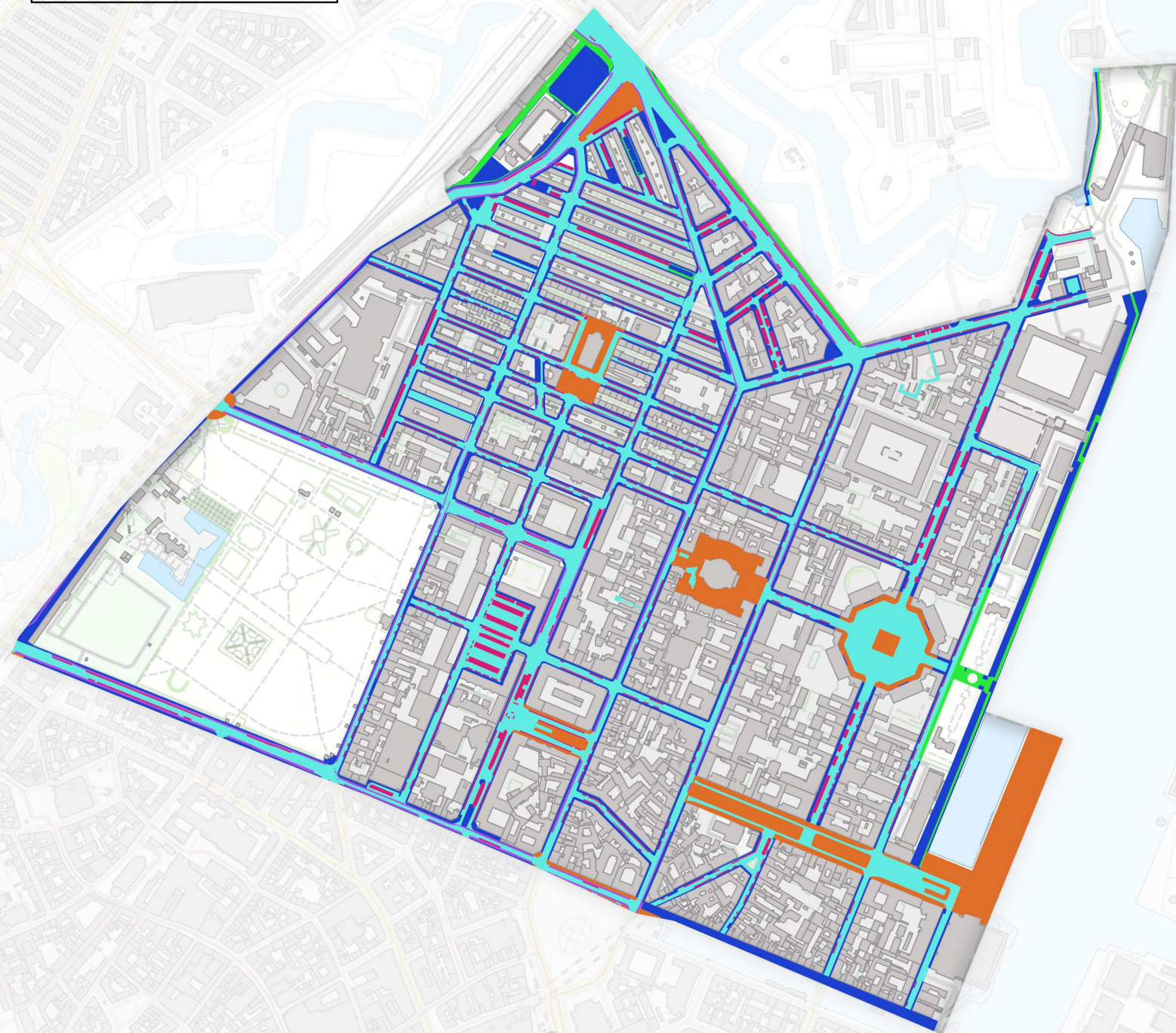
Kategori	Frederiksstaden	København
Cykelsti	5 %	6 %
Fortov	28 %	26 %
Bilparkering	10 %	9 %
Sti	3 %	4 %
Torve og pladser	13 %	5 %
Vej	40 %	49 %
Cykelparkering	1 %	1 %
Total	100 %	100 %

Figur 1 Arealfordelingen i Frederiksstaden sammenlignet med resten af kommunen. Kilde: Københavns Kommune



Vejflader i Frederiksstaden

- Cykelsti
- Fortov
- Parkering
- Sti
- Torve og pladser
- Vej



Figur 2 Arealfordelingen i Frederiksstaden. Kilde: Københavns Kommune.

Frederiksstaden som byområde

Frederiksstaden er et centralt og historisk kvarter i København, hvor der både er boliger, arbejdspladser og nationale og internationale turistdestinationer. Området rummer markante kulturhistoriske seværdigheder som Amalienborg, Marmorkirken og Gefionspringvandet og er samtidig præget af relativt smalle gader og høj bygningsmæssig tæthed, jf. figur 3.

Projektområdet i denne trafikanalyse er udvidet i forhold til Københavns Kommuneplan 2024 for også at omfatte Grønningen, hvor der kører mange turistbusser, samt Nyhavn, hvor der er indkørsel til et parkeringsanlæg.



-  Metrostationer
-  Seværdigheder
-  Grønne områder
-  Skoler
-  Vuggestuer
-  Børnehaver

Figur 3. Oversigtskort over projektområdet. Kilde: Københavnerkortet og Google Maps.

Beboernes alders- og kønsfordeling

Der bor lidt over 10.000 personer i Frederiksstad, jf. figur 4. Aldersfordelingen viser, at der er en overvægt af unge voksne og ældre i Frederiksstad. Den største aldersgruppe er 20-29-årige, som udgør 28 % af befolkningen. Samlet set udgør aldersgruppen 0–39 år 59% af beboerne.

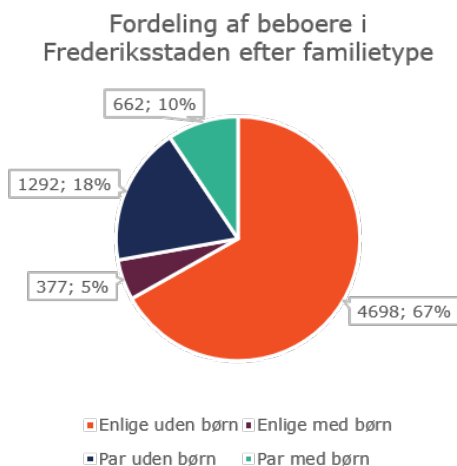
Kønsfordelingen i Frederiksstad er samlet set relativt balanceret, men med en overvægt af kvinder, særligt i de ældre aldersgrupper. Blandt de 60+-årige er der væsentligt flere kvinder end mænd, hvilket er et kendt demografisk mønster og afspejler højere levealder blandt kvinder.

Aldersgrupper	Antal personer	Fordeling	Antal mænd	Antal kvinder
0-9 år	702	7%	347	355
10-19 år	566	6%	300	266
20-29 år	2870	28%	1329	1541
30-39 år	1790	18%	952	838
40-49 år	801	8%	391	410
50-59 år	1233	12%	633	600
60+ år	2238	22%	970	1268
Total	10200	100%	4922	5278

Figur 4 Beboernes alders- og kønsfordeling. Kilde: Københavns Kommunes befolkningsopgørelse af Frederiksstad, 2026.

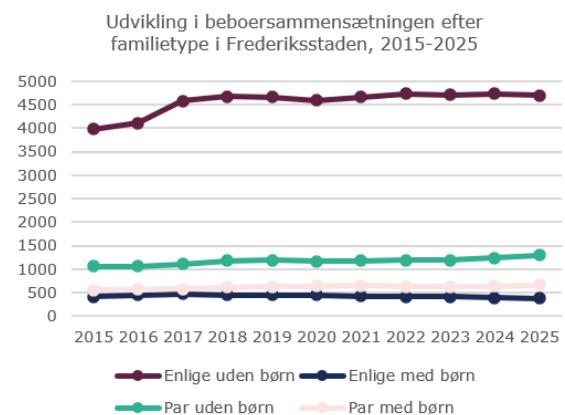
Familietyper og bilejerskab

Familietyperne i Frederiksstadens er domineret af enlige uden børn, som udgør den klart største gruppe blandt beboerne, jf. figur 5. 4698 af beboerne er enlige uden børn.



Figur 5. Fordeling af beboere i Frederiksstadens efter familietype, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger baseret på mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.

Gruppen har samtidig været stigende gennem perioden 2015-2025, mens de øvrige familietyper har været relativt stabile, jf. figur 6. Par uden børn udgør den næststørste gruppe – der er 1292, der lever i par med børn – mens par med børn og enlige med børn kun udgør en mindre del af beboersammensætningen. 662 beboere lever i par med børn og 377 er enlige med børn. Sammensætningen af familietyper afspejler i høj grad den aldersprofil, der kendetegner Frederiksstadens. Området rummer mange unge voksne og ældre beboere, mens børnefamilier udgør en relativt begrænset andel af befolkningen.



Figur 6. Udvikling i fordelingen af beboere i Frederiksstadens efter familietype, 2015-2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger baseret på mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.

Der er registreret 2.433 privatejede biler i Frederiksstadens i 2025, jf. figur 7. Hovedparten af bilerne er fortsat konventionelle biler, som udgør 84 % af bilparken. Benzinbiler er den mest udbredte biltype og udgør 65 % af de privatejede biler, mens dieslbiler udgør 14 %. Elbiler udgør 16 % af bilparken, mens plugin-hybridbiler udgør 5 %. Bilparken afspejler dermed en igangværende omstilling mod mere elektrificerede køretøjer, men viser samtidig, at de konventionelle drivmidler fortsat dominerer blandt de privatejede biler i området.

Privatejede biler i Frederiksstaden i 2025	Antal	Andel
El	393	16%
Benzin	1571	65%
Diesel	343	14%
Plugin-hybrid	126	5%
Total	2433	100%

Figur 7. Privatejede biler i Frederiksstaden fordelt på biltype, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger.

Bilbesiddelsen varierer markant mellem familietyperne. Enlige uden børn har den laveste bilbesiddelse, idet 3828 beboere svarende til 81 % ikke ejer en bil, mens kun 1 % råder over to eller flere biler, jf. figur 8. Blandt enlige med børn er bilbesiddelsen lidt højere, men også her er det flertallet, som ikke har bil. Parfamilierne har derimod en væsentligt højere bilbesiddelse. 668 af beboerne, der lever som par uden børn har adgang til mindst én bil – svarende til lidt over halvdelen. 10 % af beboerne, der lever som par uden børn råder over to eller flere biler. Bilbesiddelsen er højest blandt par med børn, hvor 71 % – 466 beboere – har mindst én bil, og 11 % har to eller flere biler. Det peger på, at transportbehovet stiger i takt med husstandens størrelse og familiedannelse.

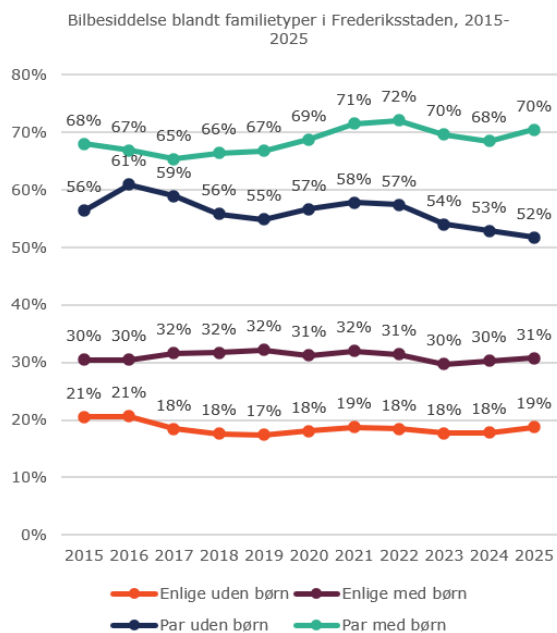
Udviklingen i bilbesiddelsen har været relativt stabil gennem perioden 2015-2025, jf. figur 9. Par med børn har i hele perioden haft den højeste bilbesiddelse, hvor mellem 65 og 72 % af husstandene har haft adgang til mindst én bil. Også blandt par uden børn er bilbesiddelsen relativt høj, om end andelen med bil er faldet fra 61 % i 2016 til 52 % i 2025.

Blandt enlige husstande er bilbesiddelsen markant lavere. Omkring 18-21 % af enlige uden børn har haft bil gennem hele perioden, mens andelen blandt enlige med børn har ligget omkring 30 %. Udviklingen peger dermed på, at familietype fortsat er en væsentlig forklaringsfaktor for bilbesiddelse i Frederiksstaden.

Samtidig viser figuren, at forskellene mellem familietyperne har været forholdsvis stabile over tid. Der ses ingen markante ændringer i bilejerskabet blandt hverken enlige eller parfamilier, hvilket indikerer, at de underliggende transport- og mobilitetsbehov blandt de forskellige familietyper har været relativt uændrede gennem perioden.

Familietype	Uden bil	1 bil	2 eller flere biler	I alt
Enlige uden børn	3818 (81%)	836 (18%)	44 (1%)	4698 (100%)
Enlige med børn	261 (69%)	104 (28%)	12 (3%)	377 (100%)
Par uden børn	624 (48%)	540 (42%)	128 (10%)	1292 (100%)
Par med børn	196 (30%)	394 (60%)	72 (11%)	662 (100%)

Figur 8. Bilbesiddelse blandt familietyper i Frederiksstaden, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistik. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata. 303 privatejede biler i Frederiksstaden indgår ikke i opgørelsen, da de ikke har kunnet kobles til en familietype.



Figur 9. Bilbesiddelse blandt familietyper i Frederiksstad, 2015-2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata.

Ser man omvendt på sammensætningen af husstande med biler, er enlige uden børn fortsat den største gruppe blandt husstande med én bil. Blandt husstande med to eller flere biler udgør par uden børn den største gruppe med halvdelen af husstandene, mens par med børn udgør lidt over en fjerdedel, jf. figur 10. Dette understreger, at flerbils-husstande i Frederiksstad primært findes blandt parfamilier.

Samlet set peger resultaterne på, at Frederiksstad er karakteriseret ved en beboersammensætning domineret af enlige uden børn og en relativt lav samlet bilbesiddelse. Bilbesiddelsen er tæt knyttet til familietype, idet parfamilier væsentligt oftere råder over en eller flere biler end enlige husstande. Samtidig viser udviklingen fra 2015 til 2025, at forskellene mellem familietyperne har været relativt stabile over tid. På trods af den lave bilbesiddelse blandt enlige uden børn udgør gruppen fortsat en betydelig del af de samlede bilejere i Frederiksstad som følge af dens størrelse.

Familietype	Uden bil	1 bil	2 eller flere biler
Enlige uden børn	3818 (78%)	836 (45%)	44 (17%)
Enlige med børn	261 (5%)	104 (6%)	12 (5%)
Par uden børn	624 (13%)	540 (29%)	128 (50%)
Par med børn	196 (4%)	394 (21%)	72 (28%)
I alt	4899 (100%)	1874 (100%)	256 (100%)

Figur 10. Fordeling af familietyper blandt husstande med 0, 1 og 2 eller flere privatejede biler i Frederiksstad, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata. 303 privatejede biler i Frederiksstad indgår ikke i opgørelsen, da de ikke har kunnet kobles til en familietype.

Beboernes indkomstniveau

Beboernes indkomst indikerer, at beboerne i Frederiksstadens generelt har et højt indkomstniveau. En stor andel af beboerne har erhvervsindkomst, og den gennemsnitlige erhvervsindkomst på cirka 540.000 kr. vidner om en stærk tilknytning til arbejdsmarkedet og et relativt højt lønniveau, jf. figur 11. Den gennemsnitlige personindkomst er højere – den er på cirka 657.000 kr. – hvilket indikerer, at mange har supplerende indtægter ud over løn. Beboernes indkomst peger samlet set på, at mange beboere i Frederiksstadens har gode levevilkår.

	Personer med indkomsten (antal)	Indkomstbeløb (1.000 kr.)	Gennemsnit for alle personer med indkomsten (kr.)
Erhvervsindkomst	6.750	3.658.864 kr.	542.054 kr.
Disponibel indkomst	8.525	3.684.595 kr.	432.211 kr.
Personindkomst i alt (ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig og før fradrag af renteudgifter)	8.502	5.583.685 kr.	656.750 kr.
Skattepligtig indkomst	8.138	3.517.141 kr.	432.187 kr.
Ækvivaleret disponibel indkomst	8.558	4.245.276 kr.	496.059 kr.

Figur 11 Beboernes indkomstniveau. Kilde: Københavns Kommunes indkomstopgørelse for Frederiksstadens, 2024.



Erhverv i Frederiksstaden

Der er registeret 9.839 P-enheder i Frederiksstaden, jf. figur 12. En P enhed (produktionsenhed) er Danmarks Statistiks betegnelse for et fysisk sted, hvor en virksomhed eller organisation udøver sin aktivitet. En virksomhed kan have flere P enheder, f.eks. et hovedkontor og flere afdelinger på forskellige adresser. P enheder siger ikke noget om antallet af ansatte på det enkelte sted.

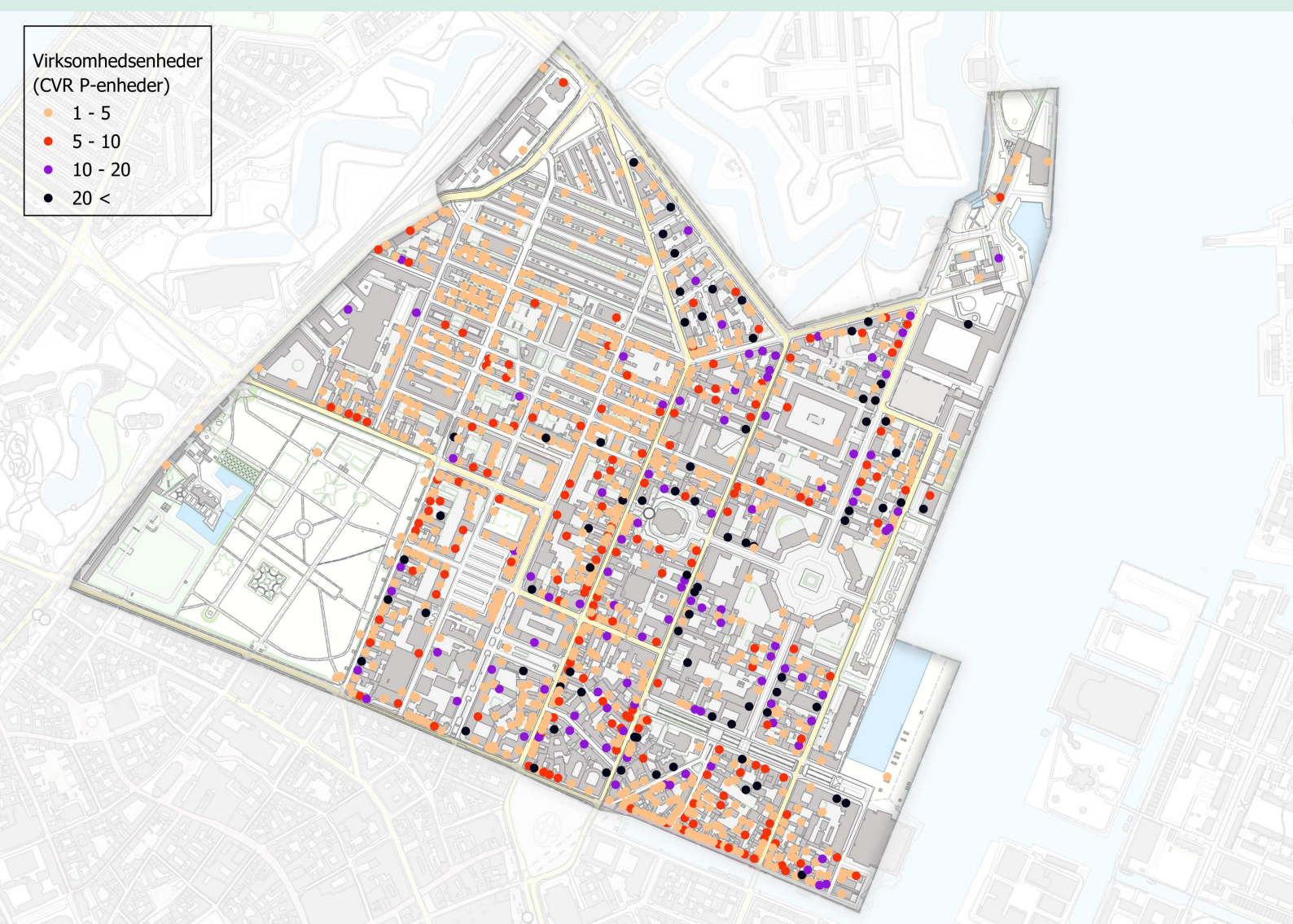
Antallet af P-enheder vidner om en høj koncentration af erhvervsaktiviteter. Der er mange finansielle, administrative og ejendomsrelaterede P-enheder, herunder ikke finansielle og finansielle holdingselskaber, investerings- og ventureselskaber samt øvrig finansiell formidling. Dette peger på Frederiksstaden som et attraktivt område for

hovedkontorer og selskabsadministration. Service- og oplevelseserhverv som restauranter er repræsenteret i mindre omfang.

Samlet set peger erhvervssammensætningen på et trafikmønster domineret af pendlere, korte ærinde- og mødeture samt gæstetgang i dagtimerne.

Ikke-finansielle holdingselskaber	1650
Andre organisationer og foreninger i.a.n.	488
Foreninger, legater og fonde med sygdomsbekæmpende, sociale og velgørende formål	482
Udlejning af erhvervsejendomme	348
Virksomhedsrådgivning og anden rådgivning om driftsledelse	347
Investeringselskaber	314
Private andelsboligforeninger	303
Anden finansiell formidling undtagen forsikring og pensionsforsikring, i.a.n.	293
Køb og salg af egen fast ejendom	200
Andre organisationers og foreningers aktiviteter i.a.n.	185
Administration af fast ejendom på kontraktbasis	174
Juridisk bistand	173
Anden udlejning af boliger	165
Computerprogrammering	156
Restauranter	149
Konsulentbistand vedrørende informationsteknologi	134
Ventureselskaber og kapitalfonde	105
Reklamebureauer	100
Kunstnerisk skaben	82
Finansielle holdingselskaber	79
Total	5.927

Figur 12 P-enheder i Frederiksstaden. Kilde: CVR-registret, 2025.



Figur 13 P-enhedernes lokalitet. Kilde: CVR-registret, 2025.

Arbejdspladser

Frederiksstaden rummer et betydeligt antal arbejdspladser og har gennem de seneste år udviklet sig til et endnu stærkere arbejdspladsområde, jf. figur 14. Udviklingen drives især af virksomheder og organisationer, hvor antallet af arbejdspladser er steget fra 14.594 i 2015 til 19.002 i 2024, svarende til en stigning på 30 %. Væksten er på niveau med udviklingen i København som helhed, hvor antallet af arbejdspladser i virksomheder og organisationer er steget med 29 % i samme periode.

Samtidig er antallet af arbejdspladser inden for offentlig forvaltning og service faldet markant i Frederiksstaden. Antallet af arbejdspladser er reduceret fra 4.139 i 2015 til 3.310 i 2024, svarende til et fald på 20 %. Til sammenligning er antallet af offentlige arbejdspladser steget med 9 % i København som helhed, mens Indre By samlet har oplevet et mindre fald på 7 %.

Udviklingen peger på en gradvis forskydning i Frederiksstadens erhvervsstruktur, hvor private virksomheder og organisationer fylder stadig mere, mens den offentlige beskæftigelse spiller en mindre rolle end tidligere. Samlet set er antallet af arbejdspladser i Frederiksstaden steget fra 18.733 til 22.312 i perioden 2015-2024, svarende til en samlet vækst på 19 %.

Den stigende koncentration af private arbejdspladser understøtter billedet af Frederiksstaden som et centralt kontor- og erhvervsområde med mange daglige pendlere. Væksten i arbejdspladser kan forventes at bidrage til øget pendlertrafik, særligt i morgen- og eftermiddagstimerne, og dermed forstærke det trafikpres, som allerede kendetegner de centrale gader i området.

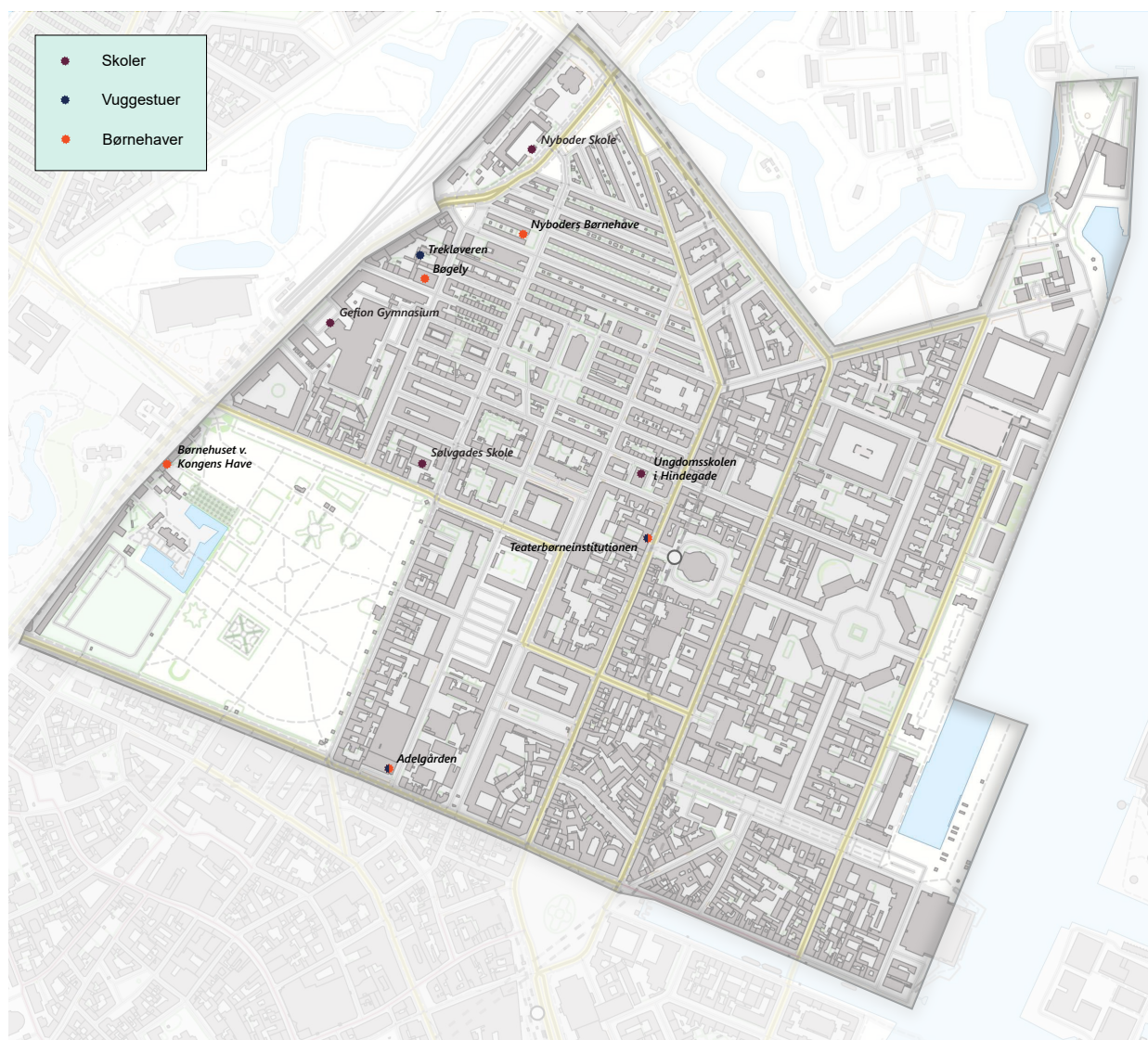
Arbejdspladser (ultimo november) efter sektor, distrikt og tid	Distrikt	2015	2024	Ændring i procent
Offentlig forvaltning og service	København i alt	116559	126824	9%
	Bydel - Indre By	29510	27589	-7%
	Indre By - Frederiksstaden	4139	3310	-20%
Virksomheder og organisationer	København i alt	261103	337909	29%
	Bydel - Indre By	94068	108886	16%
	Indre By - Frederiksstaden	14594	19002	30%

Tabel 14 Arbejdspladser efter sektor i Frederiksstaden, Indre By og København, 2015 og 2024. Kilde: Københavns Kommunes beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.



Skoler og uddannelsesinstitutioner

Frederiksstaden rummer to folkeskoler, et gymnasium og en ungdomsskole, jf. figur 15. Folkeskolerne skaber primært lokal trafik med elever, der ankommer til fods, på cykel og med den kollektive transport samt hente- og bringeaktivitet i morgentimerne og ved skoledagens afslutning. Gymnasiet og ungdomsskolen tiltrækker derimod formentlig elever fra et større opland, hvilket medfører øget brug af kollektiv trafik og cykeltrafik.



Figur 15 Skoler og uddannelsesinstitutioner i Frederiksstaden. Kilde: Københavnerkortet



A person wearing a brown fur jacket is riding a black bicycle across a street with white zebra crossings. In the background, the Royal Danish Church (København) is visible, featuring a large green dome and classical architecture. Several cars are parked on the street, and a few pedestrians are walking. A white semi-transparent box with text is overlaid on the upper part of the image.

2 Trafikken i Frederiksstaden

Trafikken i Frederiksstaden

Primære konklusioner om trafikken i Frederiksstaden:

1. Der er talt flere biler end øvrige transportformer i Frederiksstaden

Med henblik på at belyse trafikmængderne i Frederiksstaden er der gennemført en kortlægning af de forskellige transportformer baseret på flere datakilder. Fodgængertrafikken er kortlagt ved 8 manuelle fodgængertællinger foretaget på udvalgte lokaliteter i uge 17 i april 2026. Cykeltrafikken er tilsvarende kortlagt gennem 16 slangetællinger i uge 15 og 16 i april 2026. Den kollektive trafik er belyst ved brug af passagerdata fra Metroselskabet fra 2025 og fra Movia fra 2024 og 2025. Biltrafikken er kortlagt ved en kombination af slangetællinger og GPS-data.

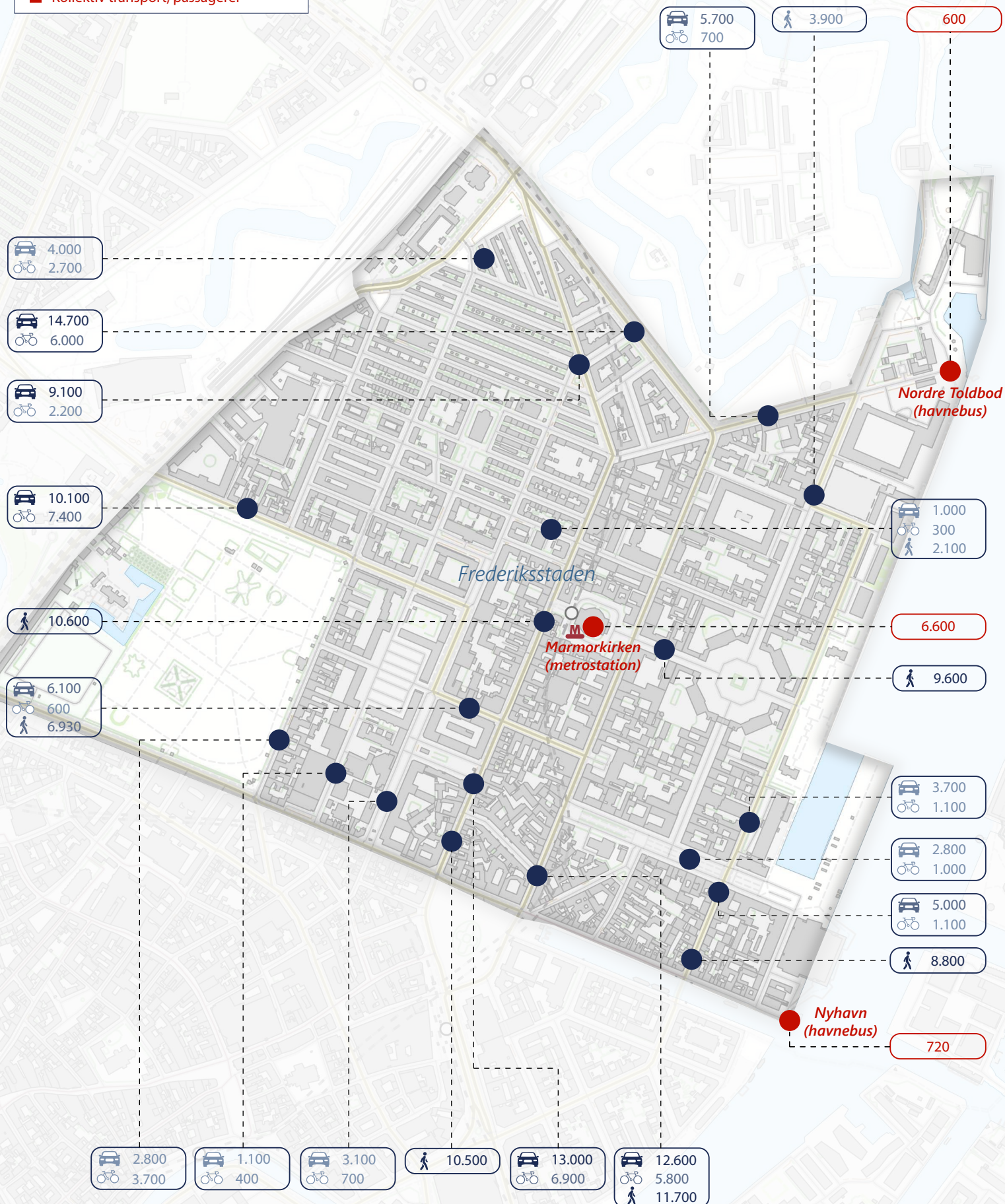
Der er foretaget 16 slangetællinger i uge 15 og 16 i april 2026 og giver et overblik over omfanget af biltrafikken på udvalgte

strækninger, mens GPS-data er anvendt til at belyse den overordnede fordeling og bevægelse af biltrafikken i Frederiksstaden. GPS-dataen er fra 2025 og består af ca. 20% af den samlede mængde bilture foretaget i Frederiksstaden.

Biltrafikken fylder mest i det samlede trafikbillede i Frederiksstaden. På flere centrale vejstrækninger – Bredgade, Store Kongensgade, Grønningen og Sølvgade – er der talt flere end dobbelt så mange bilister som cyklister, jf. figur 16.

Registrerede trafikanter for et hverdagsdøgn

- 1 - 4.950 personer
- 5.000 - 7.450 personer
- 7.500-10.000 personer
- Kollektiv transport, passagerer



Figur 16 Trafikmængder i Frederiksstad. Kilde: Københavner Kortet, manuelle fodgængertællinger i uge 17 2026, slangetællinger i uge 15 og 16 2026 og passagerdata fra Metroselskabet fra 2025 og Movia fra 2024 og 2025.

Det skal bemærkes, at slangetællingerne, der har dannet grundlag for kortlægningen af cykeltrafikken, er gennemført i april 2026. Erfaringsmæssigt er april ikke den mest repræsentative periode til at vurdere den maksimale cykelaktivitet, da både vejrforhold og sæsonvariationer typisk medfører lavere cykeltrafik end i sommermånederne. Tællingerne giver et solidt billede af cykeltrafikkens relative fordeling og niveau, men kan undervurdere det faktiske omfang af cykeltrafik i Frederiksstaden. For at belyse sæsonvariationer er tællingerne sammenholdt med tidligere tællinger gennemført i (sen)sommerperioder. Sammenligningen viser, at der for 5 ud af 6 lokaliteter er registreret flere cyklister i (sen)sommerpe-

rioderne end i april, jf. figur 17. Forskellen spænder fra 24 % til op mod 329 % flere cyklister sammenlignet med apriltællingerne. Det peger på en markant sæsonvariation i cykeltrafikken i, hvor cykelaktiviteten er væsentligt højere i (sen)sommermånederne end i foråret.

Det bemærkes samtidig, at de relative forskelle mellem lokaliteterne er konsistente på tværs af tællingerne. Det indikerer, at cykeltrafikken gennem året i vid udstrækning koncentrerer sig om de samme hovedstrækninger, særligt Sølvgade, Store Kongensgade, Bredgade og Grønningen, hvor de største cykelmængder registreres.

Lokalitet	Tællinger april 2026 (HVDT)	Tidligere tællinger (HVDT)	Difference
Store Kongensgade ved nr. 2	6.900	10.700 (Sep. 2024)	3.800 (55%)
Bredgade	5.800	7.200 (Sept. 2024)	1.400 (24%)
Esplanaden	700	3.000 (Jun. 2025)	2.300 (329%)
Sølvgade	7.300	9.100 (Sept. 2022)	1.800 (25%)
Grønningen	6.000	5.000 (sept. 2024)	-1.000 (-17%)
Store Kongensgade ved nr. 124	2.200	5.200 (sept. 2024)	3.000 (136%)

Figur 17 Sammenligning af slangetællinger. Kilde: Slangetællinger i uge 15 og 16 2026 og Københavnerkortet

2. Trafikken i Frederiksstaden koncentrerer sig på Store Kongensgade og Bredgade (Ring 2)

Fodgænger-, cykel-, kollektiv- og biltrafik samles i høj grad på de samme nord-sydgående gader – særligt Bredgade, Store Kongensgade, Grønningen og omkring Marmorkirken. Denne koncentration af trafikken i historiske og pladsbegrænsede gader skaber trængsel – særligt for biltrafikken.

Fodgængertrafikken er tydeligst koncentreret i den sydlige del af Frederiksstaden samt omkring Marmorkirken, Amalienborg og Amaliehaven og følger overvejende en nord-sydgående struktur på Ring 2, jf. figur 16.

Tællingerne viser samtidig, at der også færdes et betydeligt antal fodgængere på sidegaderne, særligt på Dronningens Tværgade og Frederiksgade i retning mod Amalienborg. Det indikerer, at fodgængertrafikken ikke alene følger de primære gader, men også fordeler sig på tilstødende gader, som fungerer som vigtige bindeled i den samlede vejstruktur.

Dette mønster genfindes i cykeltrafikken, som også er koncentreret på enkelte, gennemgående veje som Bredgade, Store Kongensgade, Esplanaden og Sølvgade. Selvom cykeltallene i Frederiksstaden er lavere end på byens største cykelkorridorer som Dronning Louises Bro (43.400 cyklister dagligt) og Langebro (31.100 cyklister dagligt)¹, er cykeltrafikken i området alligevel betydelig set i forhold til gadernes

begrænsede bredde og historiske udformning. Samlet set udgør Bredgade og Store Kongensgade dermed en central cykelkorridor i København.

Når disse resultater ses i sammenhæng, tegner der sig et billede af Frederiksstaden som et område, hvor alle transportformer koncentrerer sig langs bestemte nord-sydgående hovedforløb og omkring centrale knudepunkter. Det er netop her, at fodgængertrafik, cykeltrafik, kollektiv trafik og gennemkørende biltrafik mødes. Dette forklarer, hvorfor disse strækninger opleves som særligt pressede, og hvorfor selv moderate trafikmængder kan give anledning til trængsel og nedsat oplevet tryk.

Den kollektive trafik bidrager yderligere til denne koncentration. Frederiksstaden rummer flere kollektive knudepunkter, hvor især Marmorkirken Metrostation med ca. 2,4 mio. årlige passagerer spiller en central rolle, jf. figur 18. Metroens høje passagertal forklarer den høje fodgængeraktivitet omkring stationen og bidrager formentlig til øget fodgænger- og cykeltrafik i de omkringliggende gader. Havnebussens passagertal er sæsonbetonet og Movia-busser, som blev tilpasset ifm. åbningen af Metrocityringen, har en begrænset rolle i området, jf. figur 19 og 20.

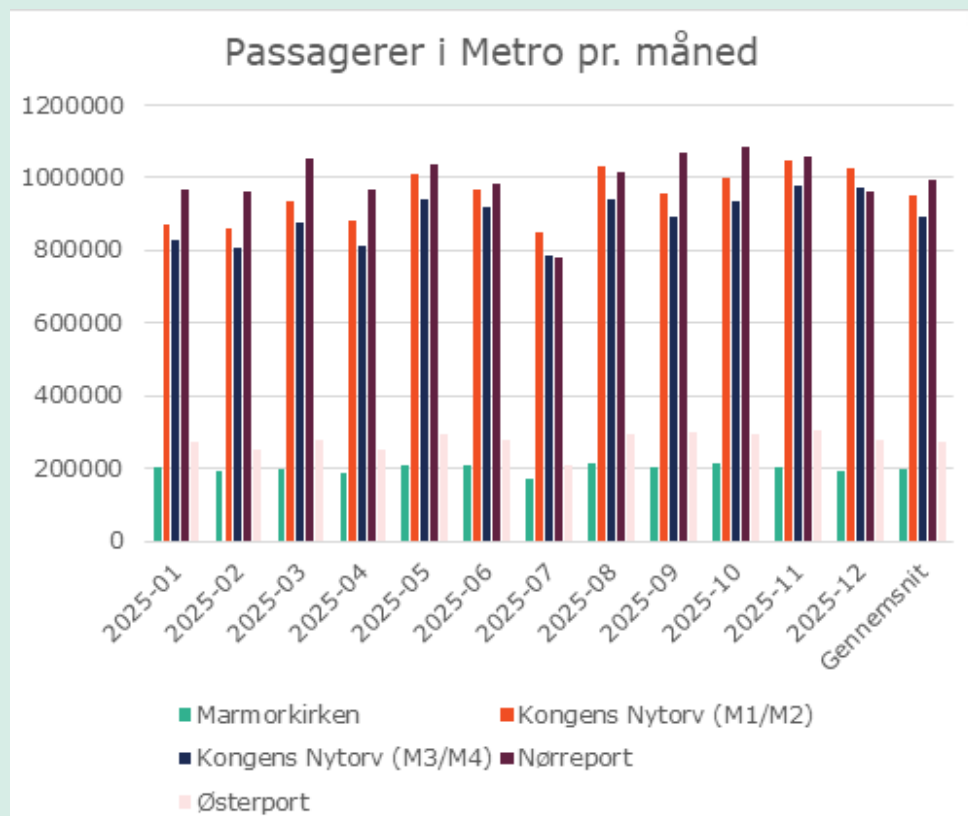
¹ Mobilitetsredegørelse Københavns Kommune, 2025



Frederiksstaden fungerer som en markant trafikal gennemkørselskorridor for biltrafik. Ca. 40-50% af biltrafikken på Bredgade og Store Kongensgade er gennemkørende, jf. figur 21 og 22. Sammenlignes dette med tællingerne betyder det, at der kører ca. 11.000 biler dagligt igennem området som især koncentrerer på Grønningen, Bredgade og Store Kongensgade, som både er fordelingsgader i vejklassehierakiet og en del af Ring 2. Dette forklarer også hvorfor disse gader opleves som særligt belastede: De skal både rumme lokal biltrafik, gennemkørende biltrafik, fodgængere, cyklister og kollektive trafikknudepunkter. Det understøtter billedet af, at visse gader fungerer som multimodale hovedårer, hvor pres fra flere trafikformer opkobles. Dermed opstår et trafikalt pres,

fordi Frederiksstaden skal fungere på mange måder samtidig. Her bor og arbejder mennesker, erhvervsdrivende har virksomheder og butikker, området besøges af mange turister og samtidig er cirka halvdelen af biltrafikken gennemkørende.

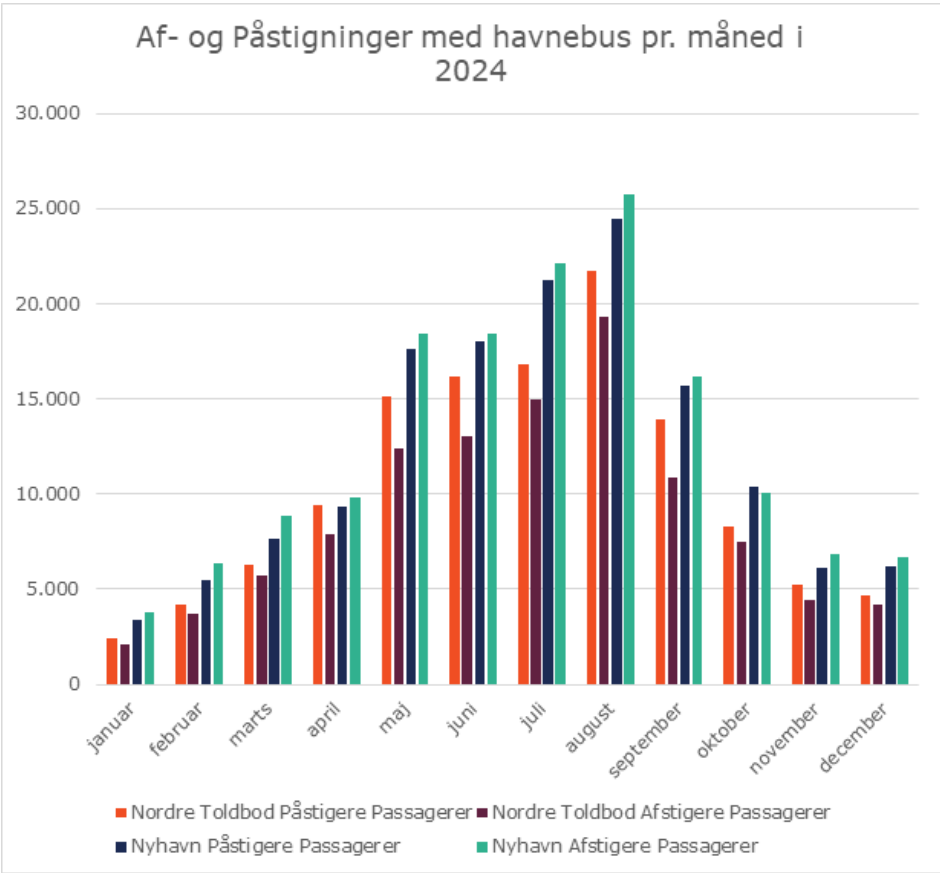
Samlet set viser analysen, at udfordringerne i Frederiksstaden ikke primært skyldes høje trafikmængder isoleret set, men sammenfaldet af flere transportformers bevægelsesmønstre i et historisk og pladsbegrænset gadenet, hvor ensretninger og fordelingsfunktioner yderligere koncentrerer trafikken.



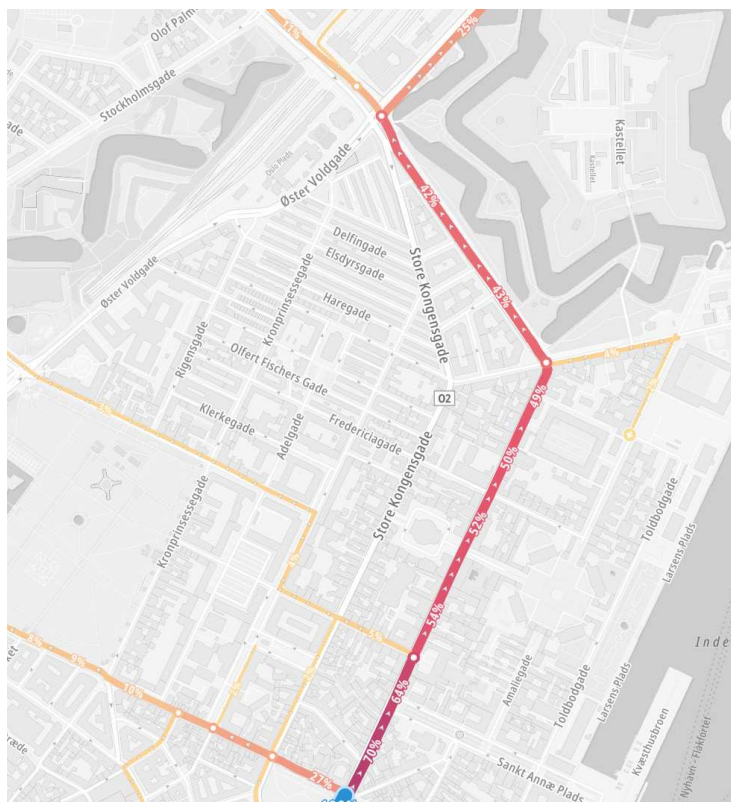
Figur 18 Af- og påstigninger metrostationer. Kilde: Metroselskabet 2025

Stopnavn	Gennemsnit måned	Årligt	Buslinje	Andel
Georg Brandes Plads	838	10.054	6A,94N,184,185	63%
Suensonsgade	19	229	23	1%
Odd Fellow Palæet	27	320	23	2%
Store Kongensgade	18	220	23	1%
Borgergade	25	295	23	2%
Kronprinsessegade	61	728	23	5%
Dronningens Tværgade	42	502	23	3%
Sankt Annæ Plads, Skuespilhuset	305	3.654	26	23%
Samlet	1.334	16.004		100%

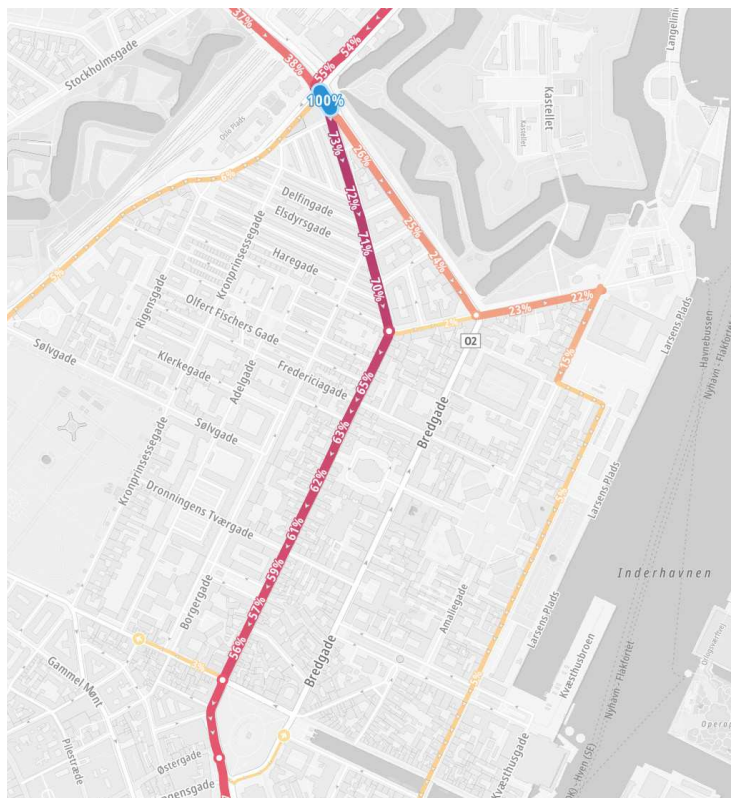
Figur 19 Af- og påstigninger busser. Kilde: Movia 2025



Figur 20 Af- og påstigninger med havnebus. Kilde: Movia 2024



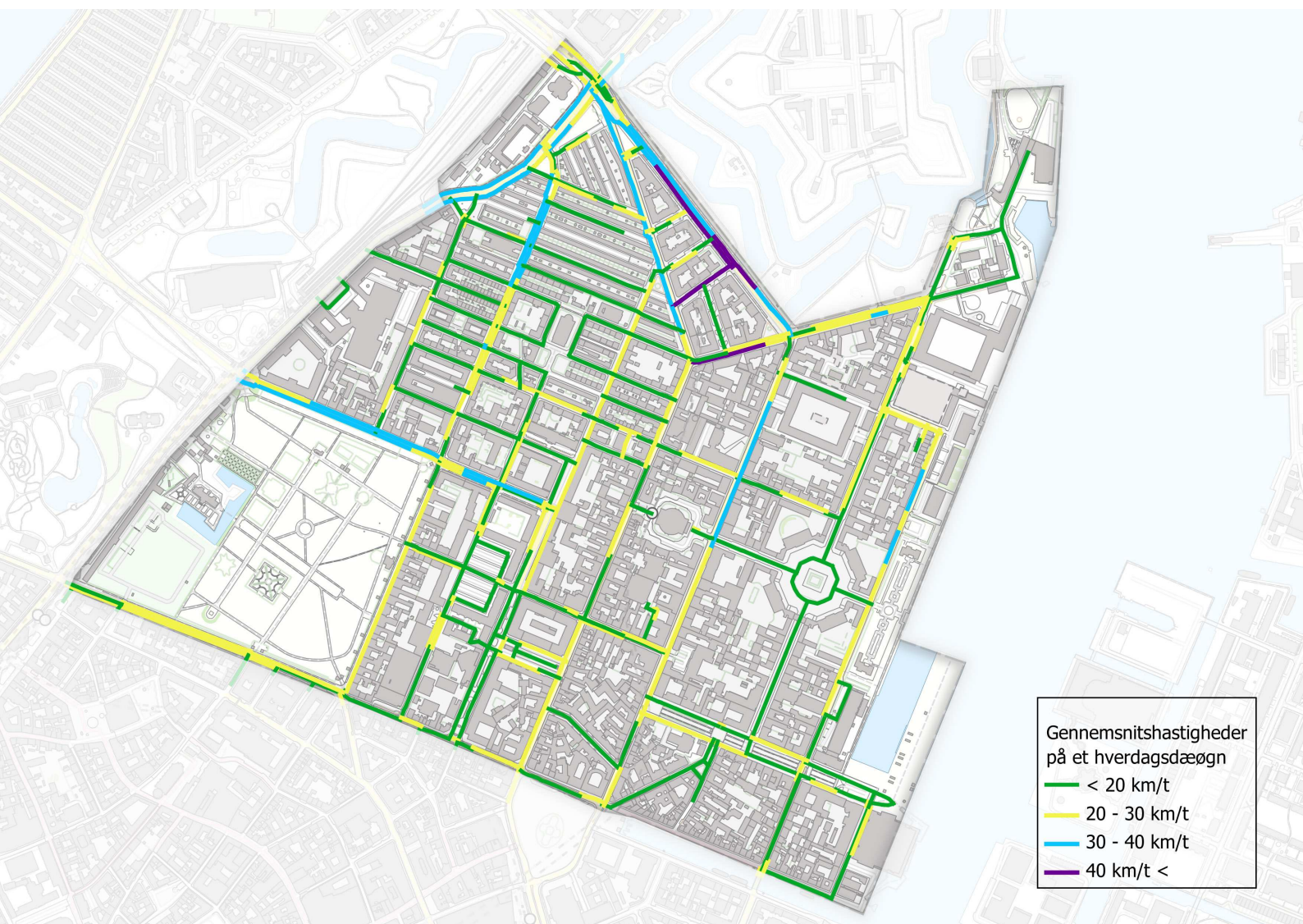
Figur 21 Gennemkørende biltrafik Bredgade. Kilde: GPS-data fra TomTom (1.600.000 bilture i 2025)



Figur 22 Gennemkørende biltrafik Store Kongensgade. Kilde: GPS-data fra TomTom (1.600.000 bilture i 2025)

3. Der er lav hastighed og konstant meget biltrafik i Frederiksstaden

Bilernes gennemsnitshastighed er flere steder under 20 km/t hele døgnet – også på de centrale gader, jf. figur 23. Biltrafikken er præget af et konstant trafikalt pres gennem størstedelen af dagtimerne og ikke kun i kortere spidsperioder. Trængslen medfører rejsetidsforlængelser i spidstimerne (op mod +160 %), jf. figur 24.



Figur 23 Gennemsnitshastigheder for biltrafik på et hverdagsdøgn. Kilde: Slangetællinger biltrafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom



Figur 24 Gennemsnitsrejsetid på Store Kongensgade. Kilde: Slangetællinger biltrafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom



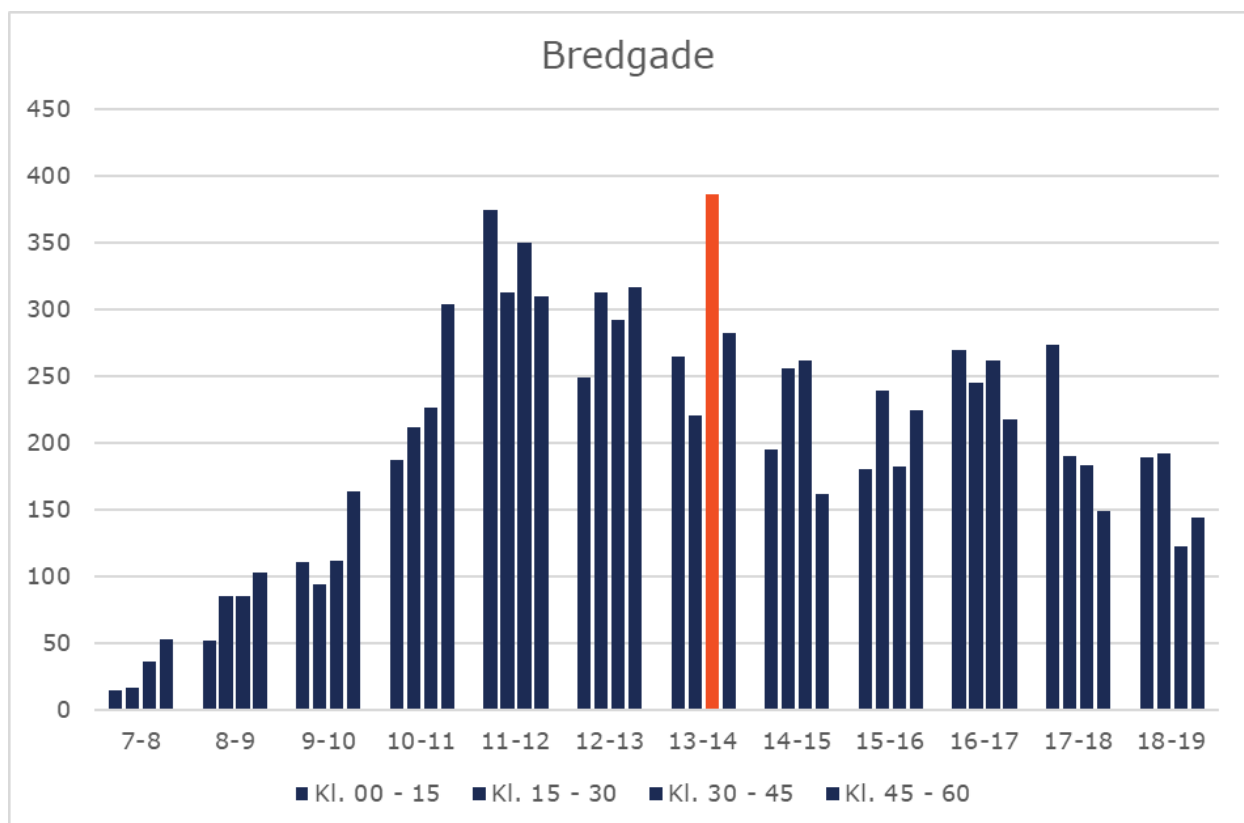
4. Der er mange fodgængere i Frederiksstaden

Fodgængertrafikken i området er omfattende og tællinger viser markante udsving i fodgængertrafikken i korte tidsrum. For tællingen på Bredgade er der i tidsrummet kl. 13:30–13:45 registreret over 75% flere fodgængere sammenlignet med det foregående kvarter (387 mod 211), jf. figur 25. Tilsvarende variationer ses i flere andre perioder, hvor antallet af fodgængere pr. kvarter kan variere betydeligt. Dette indikerer, at fodgængertrafikken har tendens til at forekomme i større grupper, hvilket stiller krav til gangarealerne.

At fodgængertrafikken samler sig i grupper, indikerer en tæt kobling til den kollektiv trafik og kan blandt andet skyldes, at signalanlæg tilbageholder fodgængere, som

herefter krydser samlet, når der bliver grønt. Derudover kan grupper af turister, som f.eks. er ankommet til området i turistbusser fra f.eks. krydstogtskibe og som bevæger sig samlet, bidrage til de observerede variationer. I perioder med mange samtidige fodgængere kan det være vanskeligt for fodgængerne at passere hinanden og orientere sig i forhold til den ønskede gangretning. Det skaber et pres på gangarealer og øger evt. utrygheden for nogle gående.

Som en del af trafikanalysen er der gennemført en tilgængelighedsscreening med fokus på tilgængelighed og universelt design af udvalgte lokationer i Frederiksstaden.



Figur 25 Manuelle fodgængertællinger i begge retninger på Bredgade i uge 17 april 2026

3 Parkering i Frederiksstaden



Parkering i Frederiksstaden

Primære konklusioner om parkering i Frederiksstaden:

1. Der er mange parkeringspladser i Frederiksstaden og de er højt belagt hele døgnet

Frederiksstaden rummer i alt knap 3.000 parkeringspladser på gaden. Der er ca. 2.600 parkeringer i rød og grøn betalingszone, som tilsammen udgør ca. 86% af den samlede kommunale parkeringskapacitet. Derudover er der parkeringspladser, som er reserveret til delebiler, elbiler og eldelembiler, som tilsammen udgør ca. 250 parkeringspladser samt ca. 150 pladser, som er afmærket til andre funktioner som f.eks. ambassader og handicapparkering². Foruden de ca. 3.000 gadeparkeringspladser er der også p-huse, hvor det er muligt at parkere. Her er der i alt ca. 1.600 parkeringspladser tilgængelige.

Over de sidste to år er antallet af parkeringspladser i Frederiksstaden reduceret med ca. 30 pladser, mens ca. 70 pladser er omdannet fra p-pladser i rød og grøn betalingszone til handicapparkering, delebiler eller elbiler. Derudover kan der være parkeringspladser,

som er utilgængelige i længere perioder på grund af anlægs- og byggearbejde.

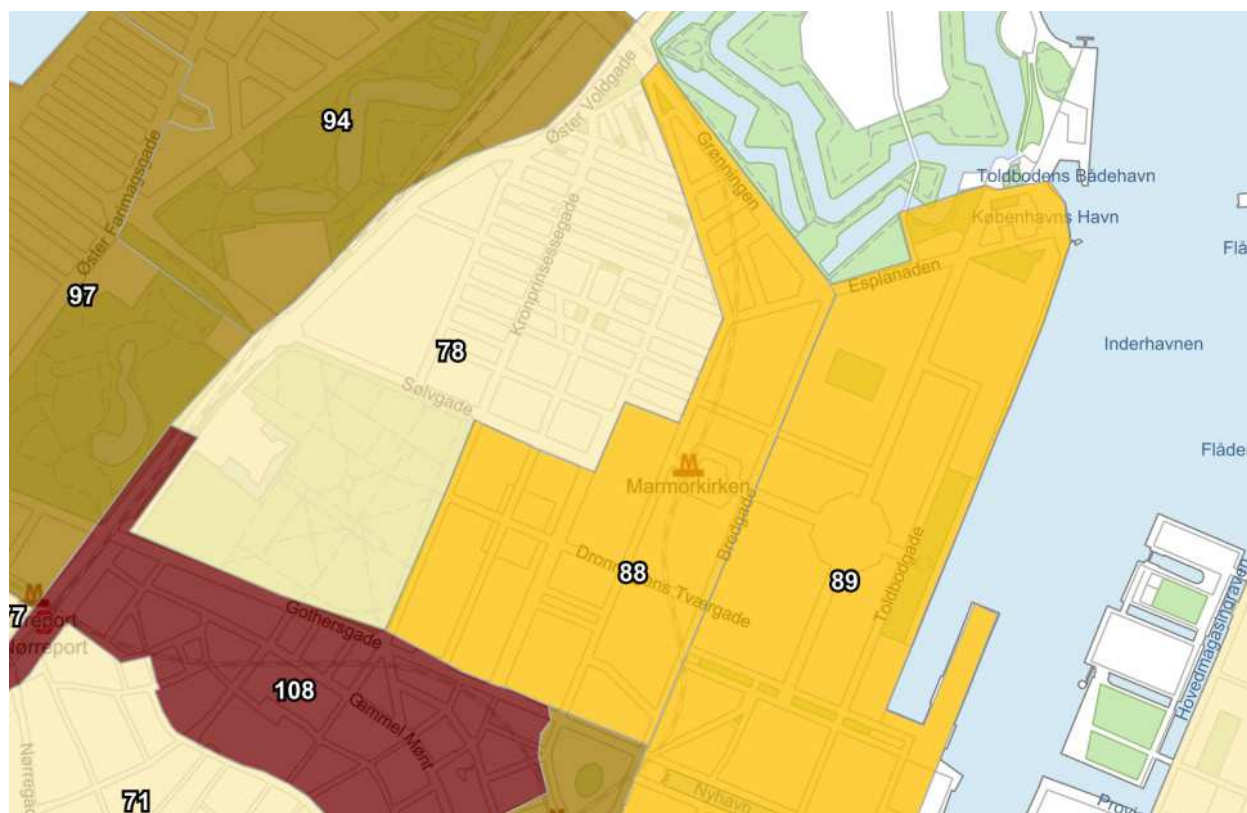
På trods af det relativt høje antal parkeringspladser viser belægningsopgørelser fra efteråret 2025, at parkeringspresset i Frederiksstaden er højt over hele døgnet. I særligt de centrale dele af området ligger belægningen tæt på eller over 90 % på flere tidspunkter i døgnet, jf. figur 26. Andre steder i København – f.eks. i brokvartererne – er belægningen om aftenen væsentlig højere end i Frederiksstaden. Det særlige ved belægningen i Frederiksstaden er, at den er jævnt høj hele døgnet.

Sidegader til Store Kongensgade og Bredgade er særligt belastede, hvilket indikerer en høj efterspørgsel efter parkering tæt på centrale destinationer.

Belægningsgrader	Kl. 12:00	Kl. 17:00	Kl. 22:00
Området i vest	72%	78%	87%
Området i midten	96%	88%	79%
Området i øst	99%	89%	93%

Figur 26 Belægning på gadeparkering. Kilde: Københavns Kommune.

² Opgørelsen af parkeringspladser er foretaget af Københavns Kommune i foråret 2025.

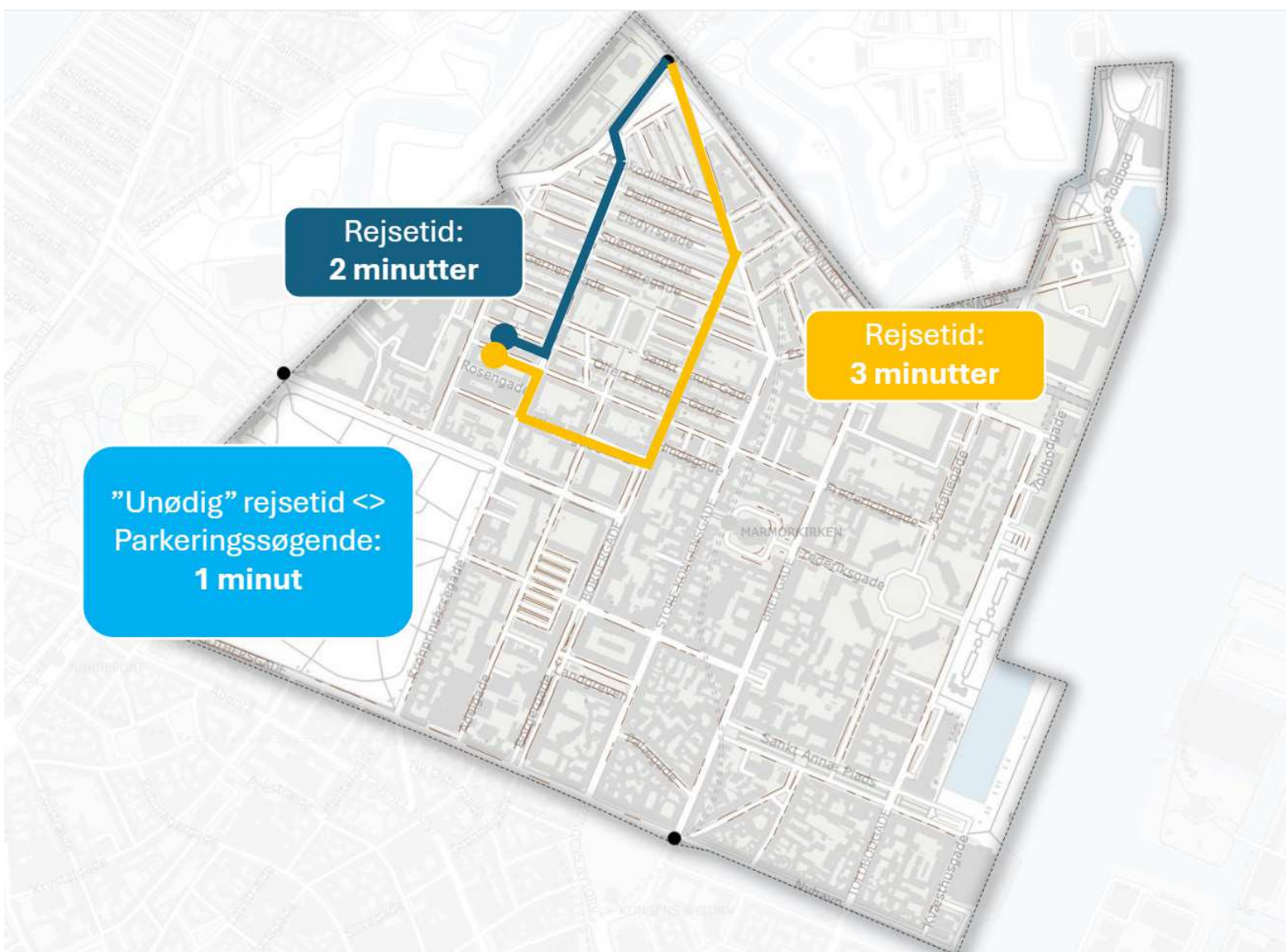


Figur 27. Belægning på gadeparkering klokken 12. Belægningen i områdets p-huse indgår ikke i opgørelsen. Kilde: Københavns Kommune

2. Søgetid efter parkering forlænger kørslen med 1 minut og 39 sekunder i gennemsnit

Bilisternes søgetid efter parkering i Frederiksstaden er blevet undersøgt ved at kortlægge den tid, bilister i praksis opholder sig i området, fra de ankommer, til de holder stille, og sammenholde dette med en estimeret direkte køretid til den parkeringsplads, hvor bilen ender med at blive parkeret. Forskellen mellem den faktiske køretid og den estimerede direkte køretid defineres som ekstra rejsetid, som kan henføres til parkeringssøgning.

Opgørelsen er baseret på GPS-data fra mere end 75.000 parkeringer fra 12.500 biler i Frederiksstaden i 2025 og giver et gennemsnitligt billede af parkeringssøgningens omfang i området. Metoden er illustreret ved en konceptuel visualisering af beregningsprincipperne.



Figur 28 Konceptuel visualisering af beregningsprincipper for bilisters søgetid efter parkering i Frederiksstaden



Forskellen mellem faktisk og estimeret køretid viser, at bilister i Frederiksstaden i gennemsnit har en ekstra rejsetid på 1 minut og 39 sekunder som følge af parkeringssøgning³. For de 5 % af bilisterne med længst søgetid er den ekstra køretid op til 7 minutter og 32 sekunder, jf. figur 29.

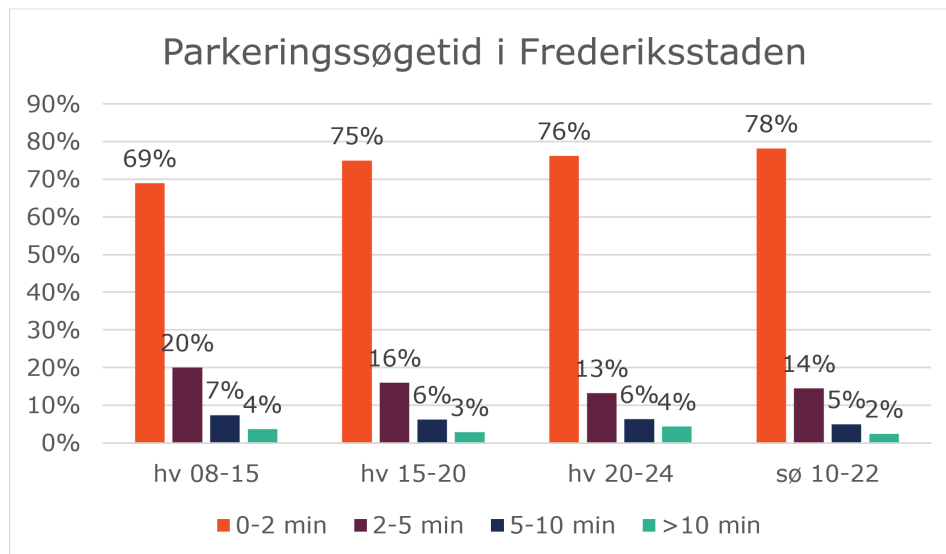
Gennemsnitlig kørelstid i Frederiksstaden	4 minutter og 35 sekunder
Estimeret effektiv kørelstid	2 minutter og 55 sekunder
Søgetid gennemsnit	1 minut og 39 sekunder
Søgetid 95% fraktil	7 minutter og 32 sekunder

Figur 29 Opgørelse over kørelstider og søgetider efter parkerings i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

En opgørelse over parkeringssøgetiden viser, at på hverdage mellem 08-15 kører 69 % af parkanterne 2 minutter ekstra, når de skal finde en parkeringsplads, jf. figur 30. På hverdage mellem 15-20 finder 75 % af parkanterne en parkeringsplads på under 2 minutter.

Bilister bruger i gennemsnit længere tid på at finde en parkeringsplads på ikke-regulerede parkeringspladser end på parkeringspladser, der er forbeholdt elbiler på hverdage, jf. figur 31. Forskellen er mere udtalt i weekenderne, hvor det i gennemsnit er hurtigere at finde en ledig elbilsplads sammenlignet med en ikke-reguleret parkeringsplads, jf. figur 31. Dataene indikerer desuden, at bilister med lokalkendskab har en kortere parkeringssøgning, jf. figur 32.

³ MOE og RawMobility har i 2018 lavet en analyse af søgetrafik i København for Københavns Kommune. Analysen viste, at der var en gennemsnitlig søgetid på 1 minut og 50 sekunder.



Figur 30 Opgørelse over hvornår på døgnet der foretages parkeringer i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

Parkeringsstidspunkt	Parkeringsplads	Søgetid gennemsnit.	Søgetid 95% fraktil
Hverdage	Elbil	1 minut og 30 sekunder	7 minutter og 22 sekunder
	Fossile biler	1 minut og 43 sekunder	7 minutter og 42 sekunder
Weekend	Elbil	54 sekunder	4 minutter og 44 sekunder
	Fossile biler	1 minut og 31 sekunder	7 minutter og 6 sekunder

Figur 31 Opgørelse over hvornår på døgnet der foretages parkeringer i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

Antal gange parkeret i Frederiksstaden	Søgetid gennemsnit	Søgetid 95% fraktil
Mindre end 3 gange	2 minutter	7 minutter og 45 sekunder
Flere end 3 gange	1 minut og 35 sekunder	7 minutter og 29 sekunder

Figur 32 Parkeringsfrekvens i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

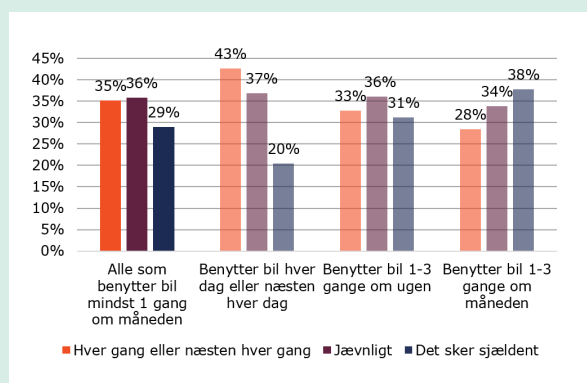
3. Beboerne angiver, at det ofte tager mere end 10 minutter at finde en parkeringsplads

I spørgeskemaundersøgelsen er beboerne blevet spurgt, hvor ofte de oplever, at det tager mere end 10 minutter at finde en parkeringsplads. 35 % af beboerne angiver, at de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads hver gang, de skal parkere, mens 29 % angiver, at de sjældent bruger mere end 10 minutter, jf. figur 33.

De rapporterede søgetider fra beboerne afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt. Spørgeskemabesvarelser

afspejler beboernes egne oplevelser, som kan være påvirket af konkrete situationer, f.eks. perioder med trængsel, bestemte tidspunkter på dagen eller særligt belastende oplevelser, hvor det har været vanskeligt at finde parkering. Sådanne oplevelser kan have stor betydning for den samlede vurdering af parkeringssituationen og er vigtige at tage alvorligt.

På side 66 uddybes analysen af parkeringssøgetid.



Figur 33. Hvor ofte beboerne kører i bil i Frederiksstad fordelt på, hvor ofte beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads. Søjlerne længst til venstre viser, hvor ofte alle beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads uanset hvor ofte de kører i bil. De øvrige søjler i figuren viser, hvor ofte beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i forhold til hvor ofte de kører i bil.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1449 respondenter, som har svaret på spørgsmålene Hvor ofte kører du i bil i Frederiksstad? og Hvor ofte tror du, at du bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i Frederiksstad? samt svaret de bor i Frederiksstad.

⁴ Saki, S. & Hagen, T. (2024). Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration. *Transportation Research Part A*, 1-22 .

4. Jo kortere bilture, jo kortere er parkeringerne

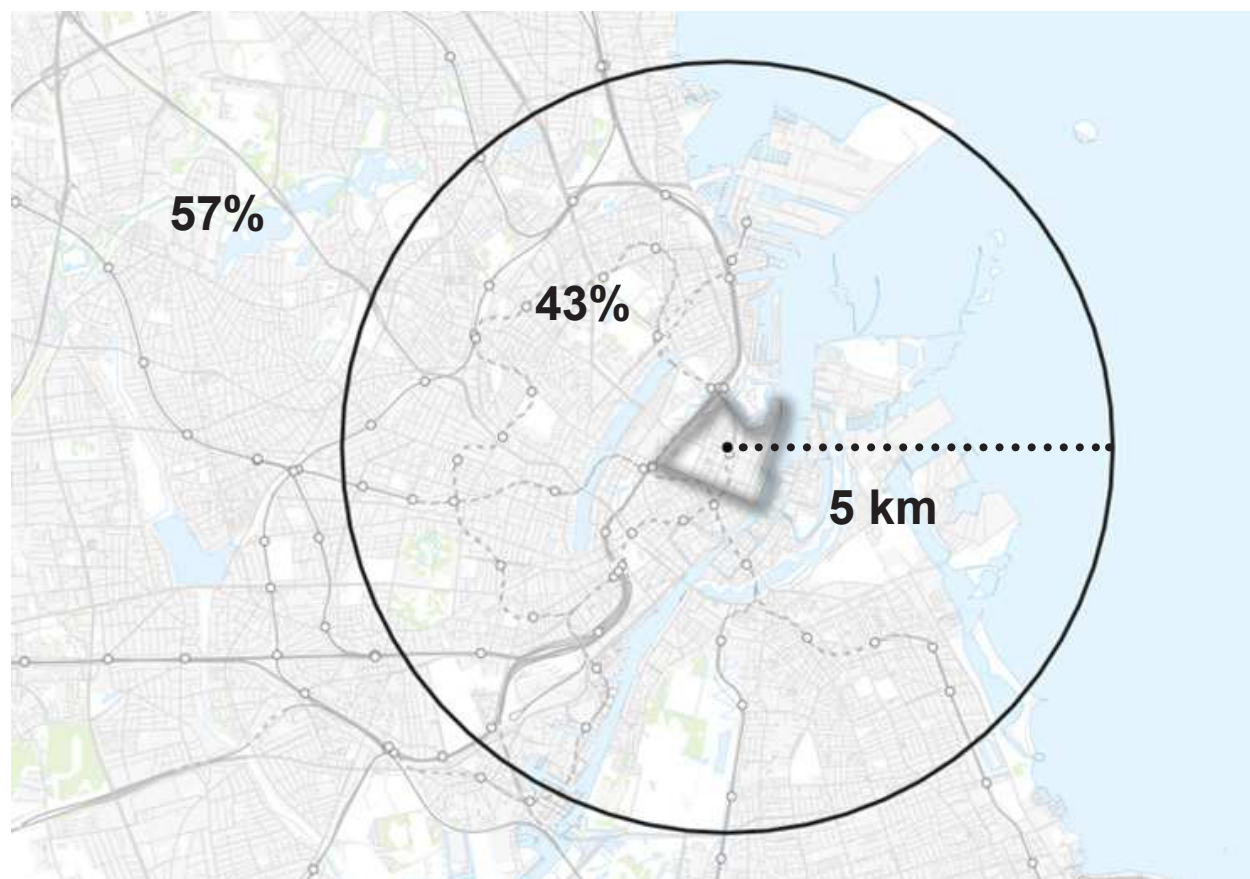
En opgørelse af turlængder for parkeringer i Frederiksstaden viser, at ca. 43 % af bilturene er kortere end 5 km, før bilisterne parkerer i området, jf. figur 35. Resultatet indikerer, at hovedparten af parkeringerne i Frederiksstaden foretages af bilister, som ikke har kørt lange distancer. I gennemsnit varer parkeringerne i Frederiksstaden 9 timer, jf. figur 34.

Parkeri ng	Gennemsnitspar kering	95% fraktil for parkeringslæn gden
Hverda ge	9 timer	1 dag og 12 minutter
Weeken der	10 timer og 11 minutter	1 dag, 16 timer og 12 minutter

Figur 34. Parkeringslængder i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

5. De besøgende i Frederiksstaden parker i gennemsnit 2,5 time

Data fra Easypark viser, at de besøgende i Frederiksstaden i gennemsnit parkerer 2 timer og 26 minutter. Medianen i dataene viser en parkeringstid på 1 time og 32 minutter. Det indikerer, at en mindre gruppe af besøgende parkerer i Frederiksstaden i længere tid og hermed trækker gennemsnittet op. Den største andel af de besøgende parkerer dermed kortere tid end 2 timer og 26 minutter i Frederiksstaden.



Figur 35 Turlængder for parkering. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

5. Der er begrænset cykelparkering – især i Nyboder

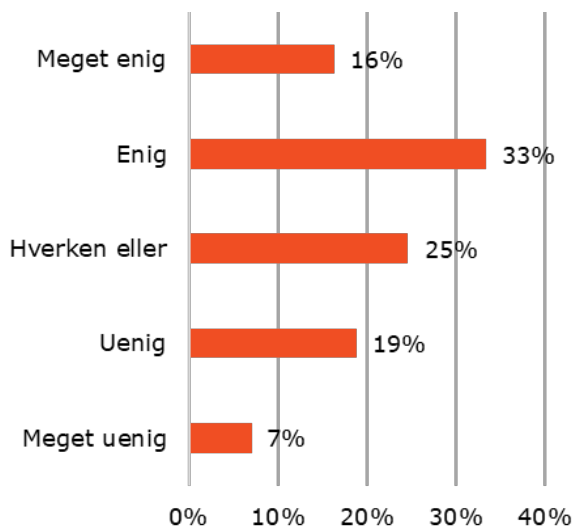
Der er generelt få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden, og særligt i Nyboder parkeres mange cykler uden for stativ. Det kan begrænse fremkommeligheden for fodgængere, jf. figur 36. Selvom der siden 2017 er etableret mere cykelparkering ved Marmorkirken og i Kronprinsessegade, begrænser den tætte bystruktur fortsat mulighederne for at udvide kapaciteten.



Figur 36 Registrering af cykelstativer og parkerede cykler. Kilde: Københavnerkortet

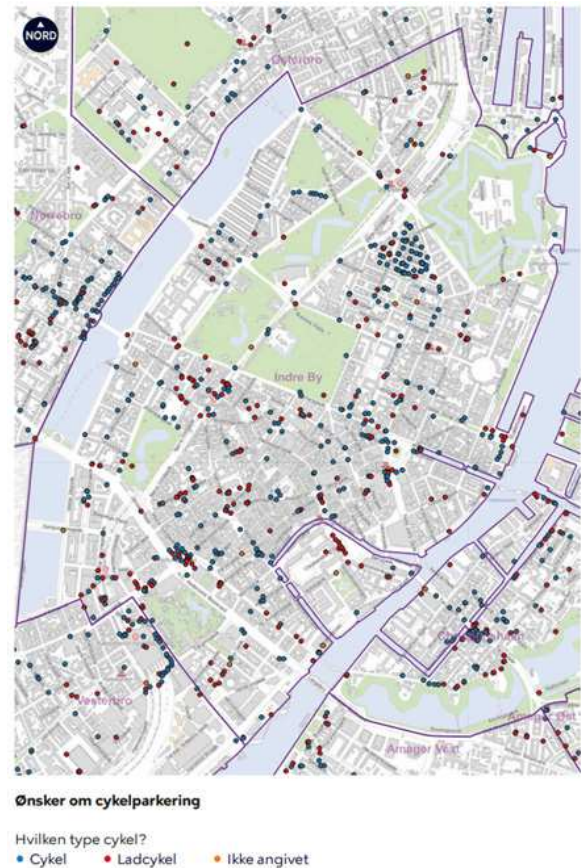
6. Beboere og besøgende har forskellige oplevelser og behov for cykelparkering

Mens knap halvdelen af beboerne oplever, at det er nemt at finde cykelparkering, jf. figur 37, efterspørger borgere i åbne kortbaserede undersøgelser markant mere cykelparkering – især ved Nyboder, jf. figur 38. Forskellen peger på, at besøgende, herunder ladcyklister, mangler synlige og let tilgængelige parkeringsmuligheder i gaderummet.



Figur 37 Andel af beboere, som mener, det er nemt at finde cykelparkering. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.

Note: Baseret på 1453 respondenter, som har svaret på spørgsmålet *Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at finde parkering som cyklist i Frederiksstad samt svaret at de cykler mindst 1 gang om måneden og bor i Frederiksstad.*



Figur 38 Forespørgsel om cykelparkering. Kilde: Mobilitetsregulering 2025

4 Turisters færden i Frederiksstaden



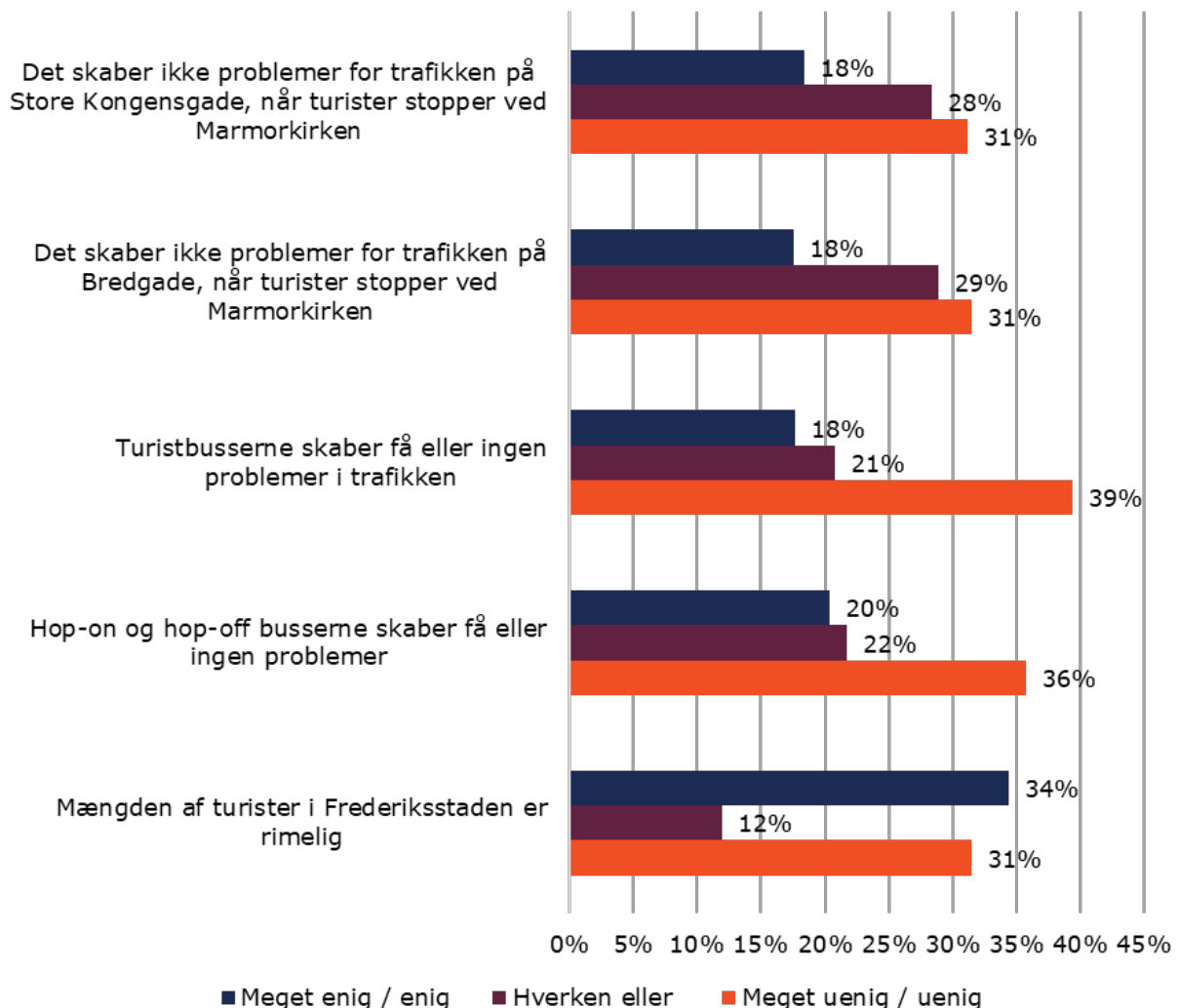
Turisters færden i Frederiksstaden

Primære konklusioner om turisters færden i Frederiksstaden

1. Turismen i København er siden COVID-19-pandemien tilbage på højt niveau og forventes at vokse yderligere frem mod 2030, hvilket vil presse Frederiksstaden yderligere som et af byens mest besøgte områder.

2. Beboere, erhvervsdrivende og andre aktører har forskellige oplevelser af turisters færden i Frederiksstaden

34% af beboerne er enige i, at mængden af turister i området er rimelig, er 31% af beboerne uenige i at mængden af turister i området er rimelig, jf. figur 39. Dermed oplever en væsentlig del af beboerne at der er for mange turister i Frederiksstaden og at hensynet til lokale beboere og hverdagsliv i stigende grad opleves som underordnet turisme og erhverv.



Figur 39 Hvor enig er beboere i følgende udsagn. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI. Note: Baseret på 1955 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt bor i Frederiksstaden.



3. Turistbusser og Hop-on Hop-off busser er ifølge beboere den største kilde til problemer, idet de skaber visuelle gener, trafikale udfordringer, utryghed og forringer byliv og opholdsoplevelser – særligt omkring Marmorkirken. 39% af beboerne vurderer, at turistbusserne skaber problemer for trafikken. Tilsvarende gælder for Hop-on Hop-off busserne, som af 36% vurderes at give problemer for trafikken, jf. figur 39. Turisttrafikken skaber utryghed for beboere og cyklister, som oplever farlige situationer ved turisttætte knudepunkter og kaotisk adfærd fra både busser og ulejningscykler.

31% af beboerne er uenige i, at mængden af turister er rimelig. Dermed oplever et flertal af beboerne et markant turismepres.

36% oplever, at Hop-on/hop off busserne skaber problemer for trafikken.

Turisttrafikken skaber utryghed for beboere og cyklister.



Figur 40. Turisttrafikken og beboernes oplevelse af den. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI

4. Københavns Kommunes handlingsplan for transport af turister 2025

Københavns Kommune ønsker en vækst i turismen, som sker i balance med lokalmiljøet, byens borgere og øvrige brugere af byen. Turismen skal spredes ud over året og ud over flere bydele, samt understøtte en øget brug af tog, metro, cykel og gang.

I den forbindelse har Københavns Kommune udarbejdet en handlingsplan for transport

af turister, som indeholder 22 initiativer spændende fra en overordnet flowplan for turistbusser over konkrete forslag til busparkering til kommunikations- og samarbejdsinitiativer samt initiativer der kan fremme brug af gang, cykel og kollektiv transport af turister. Initiativerne kræver finansiering for at blive realiseret.



CITY SIGHTSEEING
OFFICIAL
TOUR

Hop On
Hop Off

3 lines ↗
1 ticket, all sights

961

5 Beboernes transport- vaner og -behov



Beboernes transportvaner og -behov

Primære konklusioner om beboernes transportvaner og -behov

1. Beboernes transportvalg er fleksible og situationsbestemte – men flest vælger at gå og cykle dagligt

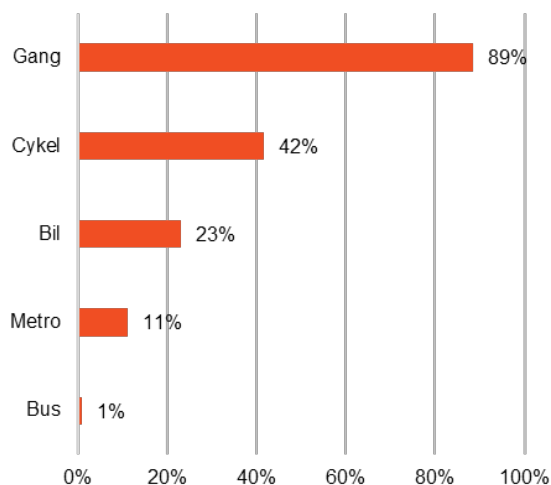
De fleste beboere kombinerer flere transportformer i hverdagen og vælger gang, cykel, kollektiv transport eller bil afhængigt af formål, afstand, tid og livssituation – snarere end ud fra faste præferencer.

Som det fremgår af figur 41, er gang den mest udbredte daglige transportform – 89 % af beboerne bevæger sig rundt til fods dagligt. Herefter følger cykling, som 42 % anvender dagligt, mens 23 % benytter bil dagligt. Den kollektive transport spiller en mindre rolle i hverdagen, hvor 11 % benytter metro dagligt og 1 % bus.

I beboernes ugentlige vaner har de en bredere brug af alle transportformer, jf. figur

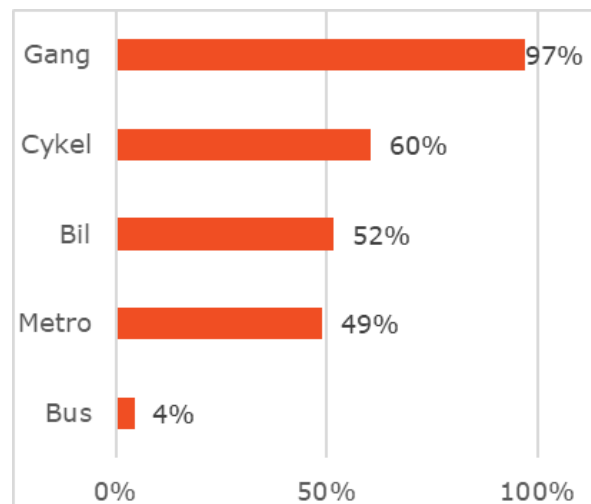
42. Andelen af beboere, der går, stiger til 97 % på ugentlig basis, mens cykling øges til 60 %. Bilbrug mere end fordobles fra 23 % dagligt til 52 % ugentligt. Tilsvarende ses en markant stigning i brugen af metro fra 11 % dagligt til 49 % ugentligt, mens bus fortsat anvendes i begrænset omfang, nemlig af 4 % ugentligt.

Samlet set viser sammenligningen af beboernes daglige og ugentlige transportvaner, at gang og cykling dominerer beboernes daglige transportvaner efterfulgt af bilen, mens metro og den øvrige kollektive transport i højere grad er transportformer beboerne anvender hyppigt, men ikke til daglige ture.



Figur 41 Beboernes anvendelse af transportform i Frederiksstad på daglig basis (besvaret dagligt eller næsten dagligt)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2273 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte benytter du følgende transportformer i Frederiksstad? samt svaret de bor i Frederiksstad.



Figur 42 Beboernes anvendelse af transportform i Frederiksstad på ugebasis

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2344 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte benytter du følgende transportformer i Frederiksstad? og svaret at de bor i Frederiksstad.

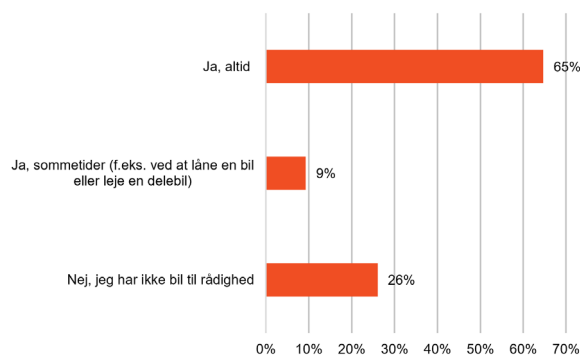
Beboernes transportvaner i Frederiksstaden hænger sammen med områdets demografiske sammensætning, som er domineret af enlige uden børn (4.698 beboere) og i mindre grad af par uden børn, mens børnefamilier udgør en relativt lille andel, jf. figur 3. Den høje andel af enlige uden børn har som udgangspunkt lavere behov for transport af børn og større varer, og det bidrager formentlig væsentligt til denne udbredte brug af aktiv mobilitet.

Familier med børn har typisk mere komplekse transportbehov knyttet til hente- og bringesituationer, fritidsaktiviteter og indkøb, hvilket ofte øger afhængigheden af bil. I Frederiksstaden, hvor kun 662 beboere lever i par med børn og 377 er enlige med børn, er disse behov samlet set mindre dominerende for områdets mobilitetsmønstre. Det bidrager til, at biltrafikken i højere grad er et tilvalg i specifikke situationer frem for en daglig nødvendighed for majoriteten af beboerne.

Beboernes transportvaner og -behov

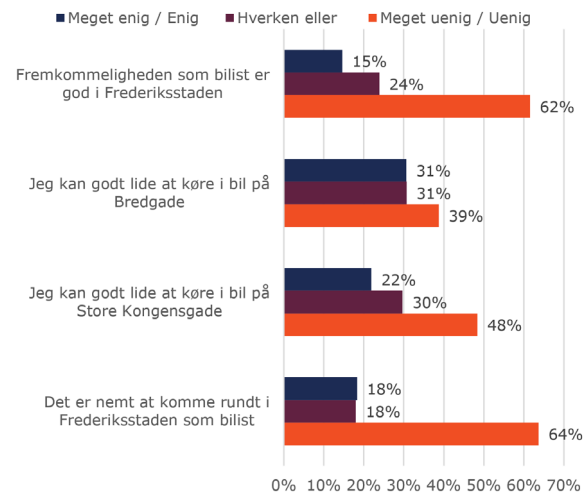
2. Bilen er for mange beboere et aktivt tilvalg – på trods af vanskelige kørselsforhold

23 % af beboerne kører i bil dagligt og 52 % kører i bil ugentligt, jf. figur 41 og 42. 65% af beboerne har altid bil til rådighed, jf. figur 43. Selvom fremkommeligheden for bilister vurderes lav, jf. figur 44, vælger mange fortsat bilen på ture, hvor der er behov for fleksibilitet, komfort eller transport af børn, varer eller udstyr, jf. figur 45. Bilens funktionelle fordele opvejer ofte erfarede udfordringer med ensretninger, parkering og trængsel.



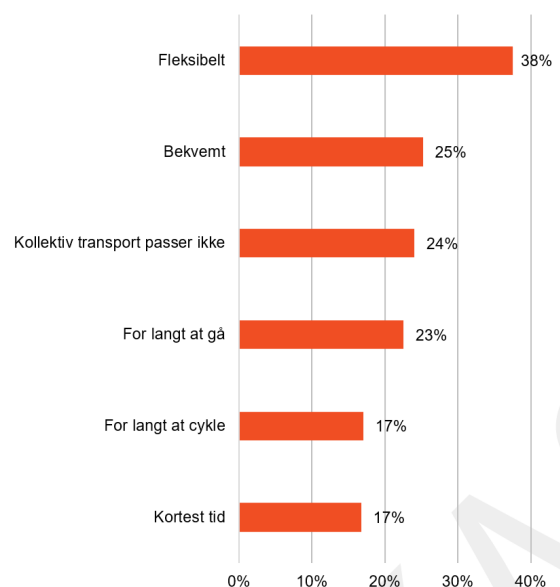
Figur 43 Andel af beboere med bil til rådighed

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2178 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Har du bil til rådighed i hverdagen? samt svaret de bor i Frederiksstad.



Figur 44 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (bilister)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1415 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstad og kører bil mindst en gang om måneden.

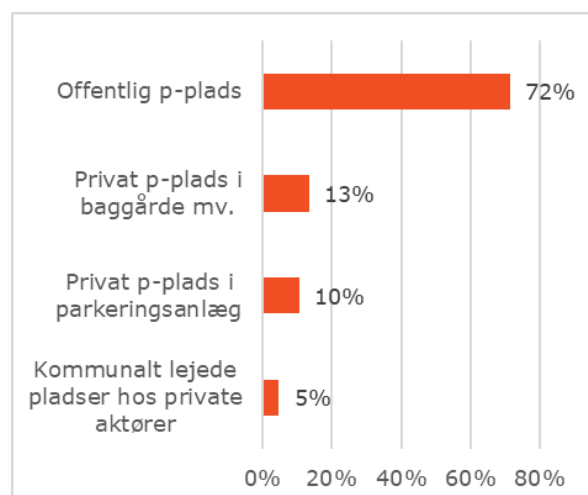


Figur 45 De vigtigste årsager til beboerne vælger bil

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1172 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvad er de vigtigste årsager til at du vælger at køre i bil når du skal bevæge dig omkring, f.eks. i Frederiksstad? samt angivet, at de bor i Frederiksstad.

3. 72 % parkerer på offentlige p-pladser på gaden

72% af beboerne, som parkerer hver dag eller næsten hver dag i Frederiksstaden, parkerer på en offentlig p-plads på gaden, jf. figur 46. Det indikerer, at beboerne foretrækker at parkere på en offentlig p-plads på gaden frem for at gøre brug af de øvrige muligheder i området – formentlig fordi de kan bruge deres beboerlicens til de offentlige p-pladser.



Figur 46 Hvor parkerer de respondenter, som parkerer dagligt i Frederiksstaden

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1437 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte parkerer du på... samt angivet, at de altid har bil til rådighed og parkerer næsten hver dag.

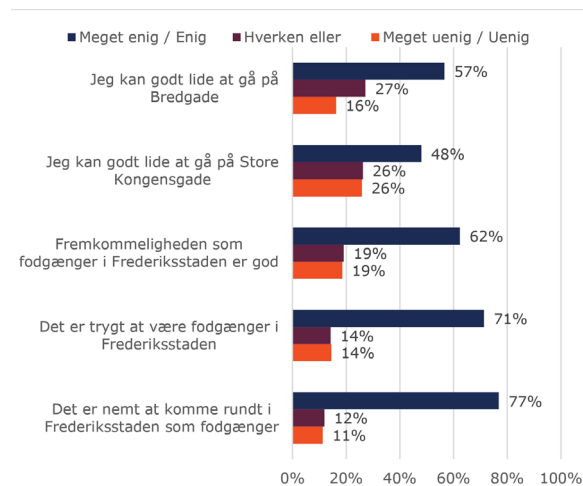
4. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstaden

Åbne besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen viser, at beboerne oplever, at det er blevet markant vanskeligere at finde parkeringspladser i Frederiksstaden. 47 % af beboerne oplever som bilister at det er udfordrende at finde en parkeringsplads i området omkring Bredgade og Store Kongensgade og 37 % af beboerne oplever som bilister at det er udfordrende at finde en parkeringsplads i området omkring Esplanaden og Grønningen. De fremhæver at det skaber praktiske udfordringer i hverdagen og særligt i relation til ældre, personer med nedsat mobilitet, besøg fra hjemmepleje, håndværkere samt ved private besøg. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstaden og særligt til fossile biler.

Flere beboere peger i den forbindelse på, at parkeringspladser reserveret til delebiler – særligt el-delebiler uden ladestandere – ofte står ubenyttede. Det opleves som frustrerende i et område, hvor mange samtidig har vanskeligt ved at finde almindelig parkering.

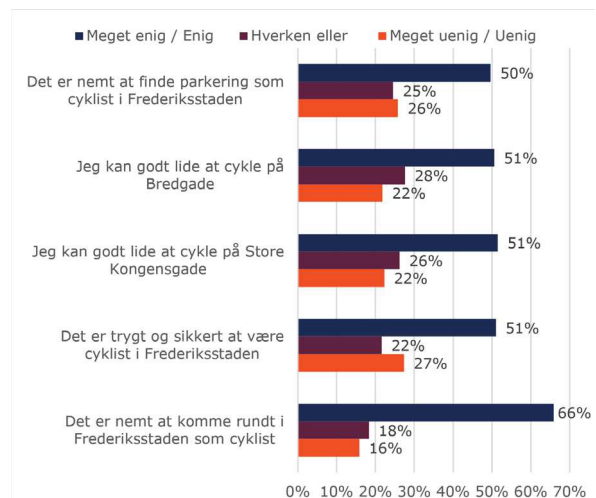
5. Beboerne oplever at der nogle steder mangler plads på fortove og cykelstier

40 % af beboerne synes, at der ikke er plads nok på fortovene og 30 % synes, at der ikke er plads nok på cykelstierne, når de cykler i myldretiden, jf. figur 47 og 48. Smalle fortove, kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling samt parkerede cykler og leje-cykler, reducerer den reelle gangbredde på fortovene markant.



Figur 47 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (gående)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2104 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstad og går mindst en gang om måneden.



Figur 48 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (cyklister)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1453 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstad og cykler mindst en gang om måneden.

6 Lokale aktørers perspektiver



Lokale aktørers perspektiver

Dette kapitel præsenterer lokale aktørers perspektiver på de trafikale forhold i Frederiksstad. Perspektiverne er indsamlet gennem interviews med butikker, kulturinstitutioner og beboerforeninger samt via input fra fællesmødet for interessenter.

1. Når der mangler parkeringspladser, går det ud over detailhandlen i Frederiksstad

Erhvervsdrivende giver udtryk for, at manglen på parkeringspladser har konsekvenser for detailhandlen i Frederiksstad. Flere oplever, at begrænset parkering gør det vanskeligere for kunder at besøge butikkerne, hvilket efter deres vurdering påvirker omsætningen negativt. Samtidig peger de på, at udfordringer med parkering kan besværliggøre varelevering og servicebesøg. Udsagnene afspejler dermed en oplevet sammenhæng mellem parkeringsforhold og detailhandlens vilkår i området. Parkeringsforholdenes betydning for detailhandlen er ikke undersøgt gennem kvantitative analyser og dermed kan sammenhængen ikke dokumenteres.

En detailhandelsanalyse for Københavns Kommune i 2023 viser, at der generelt i København og resten af Danmark er en ændring i sammensætningen af butikker, hvor der særligt siden 2014 har været tilbagegang i udvalgsvarerhandlen. I København er der særligt færre beklædnings- og boligbutikker end tidligere. Den samme tendens ses på landsplan.

I København er der blevet færre udvalgsvarerbutikker i alle ti bydele, udvalgsvarerarealet er reduceret, og udvalgsvareromsætningen er faldet på trods af befolkningstilvækst. Ifølge analysen er den øgede konkurrence fra e-handel en væsentlig årsag, men konkurrencen fra hovedstadsområdets øvrige regionale handelsområder og de seneste års færre oversøiske turister har også haft indfly-

delse. Ligeledes har forbrugernes øgede fokus på bæredygtighed og genbrug påvirket udviklingen⁵. En detailhandelsanalyse for Frederiksberg Kommune i 2024 viser en lignende tendens⁶.

2. Udeservering er afgørende for drift, atmosfære og byliv i Frederiksstad

Udeservering spiller en central rolle for hoteller og restauranter i Frederiksstad – både for omsætning og for den samlede oplevelse af området. Aktørerne fremhæver, at udeservering bidrager væsentligt til den attraktive og luksuriøse stemning, som de opfatter som kendetegnende for området.

Særligt peges der på, at restriktioner på parasoller og varmeapparater opleves som problematiske, da de reducerer gæsternes komfort og forkorter sæsonen for udeservering. Samtidig fremhæves det, at fraværet af synlig udeservering svækker stedernes tilstedeværelse i gadebilledet og gør det vanskeligere at tiltrække gæster. Samlet set opleves udeservering som en central forudsætning for både drift, atmosfære og byliv i Frederiksstad.

3. Det er vanskeligt for nogle erhvervsdrivende at få leveret varer – for andre er det ikke en udfordring

Oplevelsen af varelevering i Frederiksstad varierer markant mellem forskellige typer erhverv. Nogle aktører, særligt inden for hotel- og restaurationsbranchen, oplever betydelige udfordringer med leverancer. De peger på manglende dedikerede vareleveringszoner, begrænset adgang til at holde i gaden og manglende overholdelse af tidsbegrænsede parkeringsregler, hvilket kan forstyrre både varelevering og affaldshentning. I nogle tilfælde kræver det ekstra ressourcer at sikre adgang, og leverancer kan skabe støj og gener i byrummet.

⁵ Detailhandelsanalyse for Københavns Kommune 2023
Detailhandelsanalyse 2023

⁶ Detailhandelsanalyse for Frederiksberg Kommune 2024.

Andre erhvervsdrivende oplever derimod, at varelevering fungerer relativt uproblematisk. Særligt aktører, der har tilpasset deres drift, f.eks. ved at planlægge leverancer i nattetimerne eller reducere antallet af leverancer, peger på, at det er muligt at få logistikken til at fungere tilfredsstillende.

Samlet set afhænger varelevering i Frederiksstadens både af stedets fysiske rammer og den enkelte virksomheds organisering af leverancer.

4. Den midlertidige ensretning af Toldbodgade har skabt trafikale gener på Sankt Annæ Plads

Lokale aktører påpeger, at den midlertidige ensretning af Toldbodgade har ændret trafikstrømmene og medført øgede trafikale gener på Sankt Annæ Plads. Ensretningen har betydet, at en større del af bil- og busstrafikken ledes gennem pladsen, hvor gaderummet samtidig er relativt smalt og i høj grad indrettet til ophold.

Sankt Annæ Plads fremhæves af flere som en særlig oase i Frederiksstadens – et roligt og grønt byrum med fokus på ophold, kvalitet og byliv. Når pladsen i højere grad præges af trafik, opleves det derfor ikke som en udfordring for pladsen alene, men som noget, der påvirker oplevelse af hele Frederiksstadens.

Ifølge aktørerne skaber den øgede trafik trængsel og konflikter mellem ophold og gennemkørsel, og særligt busser og tung trafik fremhæves som problematiske. Samlet set peger flere på, at de nuværende forhold udfordrer den oprindelige intention med pladsen og svækker dens rolle som et centralt opholdsrum i området.

5. Negativ kommunikation om parkering kan afholde gæster fra at besøge Frederiksstadens

Flere aktører peger på, at den måde, der politisk kommunikeres om parkering og adgang til Frederiksstadens og København generelt, kan have negative konsekvenser for den nationale turisme. Det fremhæves, at udmeldinger om nedlæggelse af parkeringspladser eller generelle fortællinger om, at det er svært at komme til byen i bil, kan skabe en oplevelse af, at København er utilgængelig.

Ifølge aktørerne kan denne opfattelse afholde særligt danske gæster fra at besøge området, da en stor del af turismen fortsat er national. Når potentielle besøgende får indtryk af, at det er vanskeligt at parkere eller komme frem, vælger nogle helt at fravælge turen – også selvom der i praksis kan være ledig kapacitet i parkeringsanlæg.

Der peges derfor på et behov for en mere nuanceret kommunikation, hvor mulighederne for parkering og adgang til området synliggøres tydeligere. Samlet set opleves det, at kommunikationen om parkering ikke blot påvirker mobilitet, men også Frederiksstadens attraktivitet som destination og dermed det lokale erhvervslivs kundegrundlag.



7

Metode



Metode

Trafikanalysen af Frederiksstadens er gennemført i perioden november 2025 til maj 2026. Analysen bygger på en kombination af kvantitative data og kvalitative metoder med henblik på at belyse områdets trafikale forhold, trafikmønstre og udfordringer.

Følgende metoder er anvendt i analysen:

Trafiktællinger

Der er anvendt flere typer trafiktællinger for at belyse trafikmængderne i Frederiksstadens. Bil- og cykeltrafikken er registreret ved hjælp af slangetællinger, mens fodgængertrafikken er opgjort gennem manuelle tællinger foretaget af COWIs tællekorps. Trafiktællingerne viser den faktiske trafik i de perioder, hvor registreringerne er gennemført, og giver dermed et øjebliksbillede af trafikniveauet og fordelingen mellem trafikantgrupper.

Der er foretaget slangetællinger i to forskellige tidsperioder. Den første er gennemført i november 2025, men grundet årstidens våde vejr og mørke, blev tællingerne gennemført igen i uge 15 og 16 i april 2026. Her var vejret tørt og uden større mængder nedbør. De manuelle fodgængertællinger er gennemført i uge 17 i april 2026, hvor vejret ligeledes var tørt og uden større mængder nedbør. Rapporten er baseret på slangetællingerne og de manuelle fodgængertællinger fra april 2026.

Trafikal kortlægning med GPS-data

Der er anvendt flere typer GPS data i trafikanalysen af Frederiksstadens. Trængsel, trafikdensitet og omfanget af gennemkørende trafik er kortlagt ved hjælp af GPS data fra TomTom, som repræsenterer ca. 20 % af den samlede biltrafik i Frederiksstadens. F.eks. består kortlægningen af den gennemkørende trafik på Bredgade af data for 1.600.000 millioner bilture aggregeret over alle hverdage i 2025. Datagrundlaget giver et solidt billede af trafikafviklingen og variationer i hastighed og belastning over tid.

Trængsel er defineret på baggrund af den målte hastighed i forhold til den såkaldte Free Flow-hastighed og opdelt i følgende kategorier:

- Ubetydelig eller begyndende trængsel: Hastigheden er mindst 80 % af Free Flow-hastigheden
- Trængsel eller stor trængsel: Hastigheden er mellem 40 og 60 % af Free Flow-hastigheden
- Kritisk trængsel: Hastigheden er under 40 % af Free Flow-hastigheden

GPS dataene anvendes dermed til at identificere strækninger og tidspunkter med nedsat fremkommelighed og til at understøtte vurderingen af de overordnede trafikale udfordringer i området.

Parkeringsanalyse med GPS-data

Til parkeringsanalysen er der anvendt GPS-data fra Connected Cars som indeholder data fra bilmærker som Audi, Cupra, Seat, Skoda og VW og repræsenterer ca. 5 % af den samlede bilpark i Danmark. Den brede palette af bilmærker giver mulighed for at lave en gennemsnitlig betragtning af parkeringsmønstre. Dataene er ikke skaleret i forhold til den samlede bilpark. Analysen er baseret på data fra mere end 75.000 offentlige gadeparkeringer i Frederiksstaden (2991 pladser), foretaget af 12.500 biler, hvilket giver et solidt grundlag for at analysere parkeringsadfærd i området. Det fremgår ikke af GPS-dataen om parkeringerne er foretaget af beboere, pendlere eller besøgende.

Dataene er anvendt til at kortlægge tur- og parkeringslængder ved hjælp af aggregerede oplysninger om bilernes bevægelsesmønstre. Oplandsanalysen baserer sig på den sidste registrerede tur frem til parkeringsstedet og giver dermed indblik i, hvorfra bilerne ankommer til Frederiksstaden.

Parkeringslængden er opgjort som tidsrummet fra det tidspunkt, hvor bilen slukkes, til den startes igen. Dette tidsinterval definerer den enkelte parkerings varighed og anvendes til at vurdere parkeringsmønstre og kørselstider i området. En parkering skal minimum være 5 minutter før den indgår i datasættet.

Analyse af parkeringssøgetid

Der findes ikke én entydig metode til at måle parkeringssøgetid, og alle metoder har hver deres styrker og begrænsninger. I denne trafikanalyse er parkeringssøgetiden primært analyseret på baggrund af GPS-data fra Connected Cars.

En væsentlig styrke ved denne metode er datagrundlagets omfang, som omfatter mere end 75.000 offentlige gadeparkeringer i Frederiksstaden fordelt over hele året. Det giver et solidt datagrundlag på tværs af døgn, uger og årstider og sikrer dermed et robust og repræsentativt billede af de faktisk gennemførte parkeringer. Omvendt er der forhold ved bilisternes parkeringsadfærd, som ikke kan kortlægges med denne metode. Det gælder f.eks. situationer, hvor en bilist oprindeligt har ønsket at parkere et andet sted, men har opgivet på grund af manglende ledige pladser og derfor har valgt en alternativ placering. Metoden giver således ikke et fuldt billede af den samlede efterspørgsel efter parkeringspladser, men et estimat af den parkeringssøgende trafik frem mod de parkeringer, der faktisk gennemføres⁷.

GPS-analysen suppleres af et spørgsmål i spørgeskemaundersøgelsen, hvor respondenterne er blevet spurgt: "Hvor ofte bruger du mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i Frederiksstaden?" Svarmulighederne til spørgsmålet er "Hver dag eller næsten hver dag", "1-3 gange om ugen", "1-3 gange om måneden". (Se et senere afsnit for en generel gennemgang af metodiske forhold ved spørgeskemaundersøgelsen).

Resultaterne viser, at 35 % af beboerne angiver, at de bruger mere end 10 minutter hver gang, de skal parkere, 36 % angiver, at de jævnligt bruger over 10 minutter, mens 29 % sjældent oplever en søgetid over 10 minutter, jf. figur 41. De rapporterede søgetider afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt.

⁷ I analysen for den Parkeringssøgende trafik i København fra 2018 er det opgjort at den gennemsnitlige gangafstand fra parkeringspladsen til slutdestinationen i gennemsnit er 160 meter. Dog ses der markante forskelle i gangafstandene, hvor det er opgjort, at på hverdagsaftner i indre by kan den være op mod 500 meter.

Spørgeskemabesvareelserne afspejler beboernes egne oplevelser, som kan være påvirket af konkrete situationer, fx perioder med trængsel, bestemte tidspunkter på dagen eller særligt belastende situationer, hvor det har været vanskeligt at finde parkering. Sådanne erfaringer kan have stor betydning for den samlede vurdering af parkeringssituationen.

GPS-baserede målinger giver et mere gennemsnitligt billede af parkeringssøgetiden på tværs af mange parkeringer. Metoden har den fordel, at den baserer sig på et stort antal registrerede hændelser, men den indeholder ikke information om, hvornår bilisten begynder at søge efter parkering, den ønskede destination eller den efterfølgende gangafstand, som også kan påvirke den erfarede søgetid.

Forskelle mellem borgernes erfaringer og målt adfærd er en generel udfordring i analyser af transportvaner. Internationale erfaringer viser, at besvarelser i interviews og spørgeskemaundersøgelser ofte påvirkes af hukommelse og særligt markante oplevelser⁸. Samtidig varierer parkeringssøgning betydeligt mellem bilister, afhængigt af lokalkendskab, erfaring og konkrete behov. Nogle vælger f.eks. konsekvent at køre til det samme område, mens andre cirkulerer tæt på destinationen eller kører direkte til et p-hus. Derudover kan forhold som ærinder, medbragte varer eller børn påvirke både søgetid og villigheden til at parkere i større afstand fra destinationen.

Parkeringssøgetid kan også undersøges med andre metoder. I analysen *Parkeringssøgende trafik i København* fra 2018 blev der f.eks. gennemført ca. 2.440 registrerede parkeringer i Frederiksstad, indre Vesterbro og indre Østerbro.

Forsøgspersoner registrerede her via en app, hvornår de oplevede at begynde parkeringssøgningen, hvor de parkerede, og hvornår de nåede deres destination til fods. Denne metode giver indsigt i den subjektive oplevelse af søgetid og gangafstanden, men er samtidig ressourcekrævende og begrænset i datamængde. Resultaterne fra analysen fra 2018 er i overensstemmelse med resultaterne fra analysen af parkeringssøgetid i denne trafikanalyse.

En anden mulig tilgang er interviews med bilister umiddelbart efter parkering. Denne metode kan give mere præcise oplysninger om den konkrete parkeringssituation, men er ligeledes omkostningstung og vil typisk omfatte et relativt begrænset antal observationer foretaget over en begrænset tidsperiode.

I denne trafikanalyse er det derfor vurderet, at GPS-data baseret på et stort antal parkeringer kombineret med spørgeskemadata giver det mest robuste grundlag. Metoderne supplerer hinanden ved, at GPS-data belyser den gennemsnitlige parkeringssøgetid, mens spørgeskemadata giver indsigt i beboernes erfarede parkeringssituation.

Analysen af GPS-dataen bygger på en beregningsmetode, hvor den faktiske kørselstid til en ledig parkeringsplads i Frederiksstad sammenholdes med en beregnet rejsetid direkte til den ledige parkeringsplads, så differencen mellem den faktiske og den beregnede rejsetid udgør parkeringssøgetiden. Der er oprettet en række portzoner på de primære indfaldsveje for den indkørende trafik til området. På baggrund heraf er der foretaget en beregning af den teoretiske rejsetid fra den relevante portzone til den enkelte parkeringsplads.

⁸ Saki, S. & Hagen, T. (2024). *Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration. Transportation Research Part A*, 1-22

Den teoretiske rejsetid repræsenterer den tid, det ville tage at køre direkte fra portzonen til parkeringspladsen, hvis bilisten ved indkørsel i området vidste, at netop denne parkeringsplads var ledig og derfor kørte målrettet direkte mod den.

Den teoretiske rejsetid korrigeres herefter med data for faktiske rejsetider i spidsbelastningsperioder. Efterfølgende anvendes Connected Cars-data til at opgøre, hvor lang tid det i praksis har taget for den enkelte bilist at køre fra portzonen frem til den ledige parkeringsplads, hvor bilen parkeres.

Ved at sammenholde den beregnede rejsetid med den faktiske rejsetid er det muligt at udlede et udtryk for den ekstra parkeringssøgetid, som bilisten har anvendt på at finde frem til den ledige parkeringsplads. Dette opgøres for den gennemsnitlige parkeringssøgning, men også for de bilister, som bruger længst tid, som udtrykkes ved 95% fraktilen, altså de 5 % som bruger længst tid ifølge beregningen.

Metoden bygger på en antagelse om, at hvis bilisten havde vidst, at netop den parkeringsplads, som vedkommende ender med at parkere på, var ledig på det tidspunkt, hvor området blev indkørt, ville bilisten have kørt direkte dertil og dermed ikke have haft nogen parkeringssøgetid. Derudover forudsætter metoden, at bilisten har haft til hensigt at parkere i Frederiksstaden og ikke i andre områder.

Analyse af hvor meget trafik den parkeringssøgende trafik generer

Udregning af omfanget af den parkeringssøgende trafik belyser, hvor meget denne trafik udgør på vejene på et gennemsnitligt døgn. Til at belyse dette tages der udgangspunkt i to forskellige registreringer af bilister i Frederiksstaden.

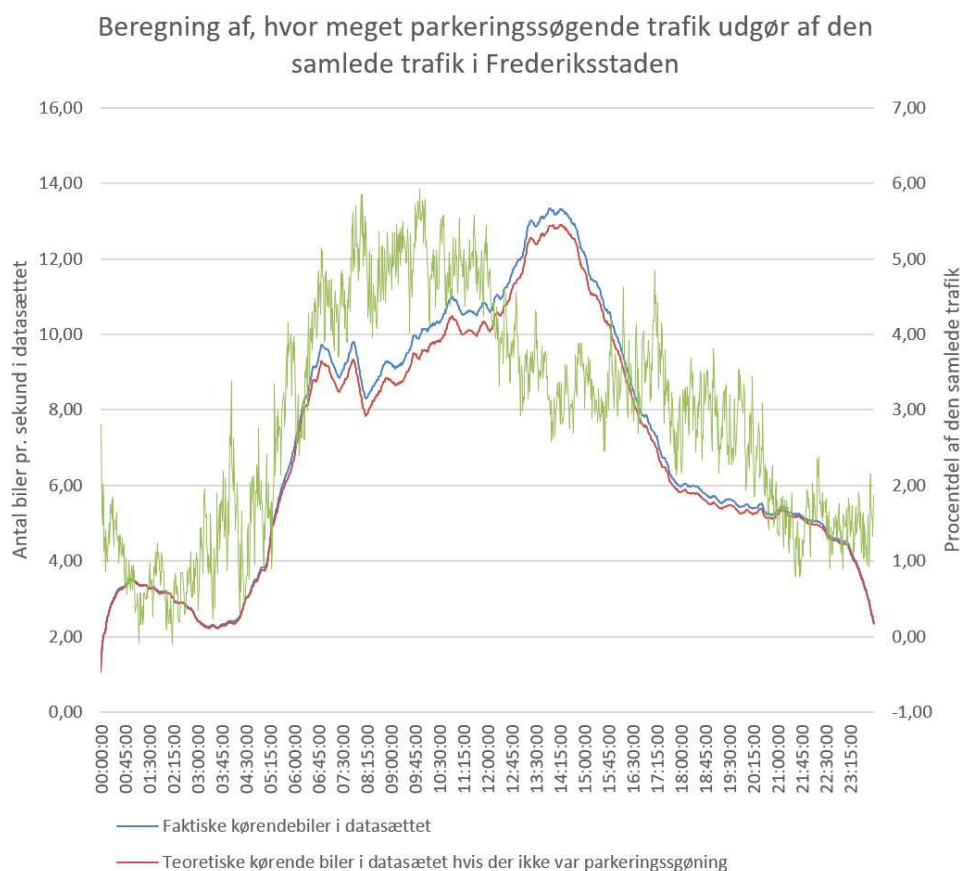
Faktiske situation: Det antal biler, som faktisk ses i datasættet på vejnettet hvert minut.
Estimeret referencesituation: Det antal biler, der ville være på vejnettet, hvis parkeringssøgende biler fandt en p-plads uden ekstra kørsel.

For hver af de registrerede bilister er der kortlagt et øjebliksbillede af trafikken på et bestemt tidspunkt. Det vil sige, at der lokaliseres hvert minut, hvor mange biler der samtidigt opholder sig på vejnettet.

Den forventede trafikmængde som ville kunne reduceres, fremkommer ved at reducere den faktiske mængde bilers (biler, der ender med at parkere i Frederiksstaden) køretid til den teoretiske køretid fra indgangspunkt i området til parkeringsplads. I denne reference antages bilen derfor at opholde sig på vejen i den teoretiske tid i stedet for den faktisk registrerede tid.

Forskellen mellem første del (faktiske) og anden del (forventet reference) kan dermed indikere den ekstra trafik, der opstår, når bilisterne bruger ekstra tid på at finde parkering.





Figur 49 Beregning af parkeringssøgende trafik ift den samlede biltrafik i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars.

Den blå streg indikerer hvor mange biler aktive biler pr minut som ender med at parkerer i Frederiksstaden, hvor den røde streg viser, hvor mange det kunne have været, hvis der ikke var noget parkeringssøgning (venstre Y-akse). Differencen mellem disse to udgør hvor mange færre biler der ville være i Frederiksstaden, hvis der ikke var noget parkeringssøgning og dermed ikke have genereret noget trafik. Den grønne streg (højre Y-akse) indikerer hvor stor en andel af denne trafik udgør i det samlede trafikale billede, hvor den kortlagte parkeringssøgende trafik sammenholdes med den nødvendige trafik i forbindelse med

parkering, men også den gennemkørende trafik.

Metoden bygger på en teoretisk beregning for parkeringssøgning, ligesom i afsnittet for p-søgetiden, hvor det antages, at hvis bilerne vidste, hvor der var ledig parkering inden de kørte i ind i Frederiksstaden, ville de køre direkte efter denne plads. Dermed kan metoden ikke belyse, hvor trafik som genereres grundet omvejskørsel når der ikke var ledig parkering ved den ønskede destination, hvormed der forekommer yderligere kørsel i forbindelse med parkeringssøgning i tilstødende gader.

Data fra Københavnerkortet

I trafikanalysen er der anvendt en række data, som Københavns Kommune stiller til rådighed via Københavnerkortet. Dataene omfatter blandt andet oplysninger om parkeringsbelægning, vejhierarki, parkeringspladser, cykelfaciliteter samt øvrige relevante trafikale og infrastrukturelle forhold. Disse data anvendes som supplerende grundlag til at understøtte analysen af de eksisterende trafikale forhold i Frederiksstad.

Data for parkeringspladser og parkeringsbelægning

Data for parkeringsudbud og belægning herpå på offentlig gadeparkering er leveret af Københavns Kommune. Ligeledes er data om udbuddet af parkeringspladser i p-huse leveret af Københavns Kommune selvom disse parkeringspladser i nogen grad er administreret af private selskaber. Det har været forsøgt at få belægningsgrader for p-husene, men de private selskaber har ikke ønsket at indgå i analysen.

Københavns Kommune vurderer belægningsgraden ud fra følgende metode:

- Antal parkeret køretøj / Antal almindelige p-pladser * 100.
- Ved parkeret køretøjer, menes der køretøjer som er parkeret med motoren slukket og uden fører. Almindelige p-pladser er offentlige p-pladser uden parkeringsordning dvs. (dvs. uden elbils-, delebils-, eldelebils-, besøgs-, handicap-, ambassade- og taxiholdepladser).

Spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i januar 2026, som belyser borgernes vaner og holdninger til trafikken i området. Spørgeskemaet er udsendt til alle beboere samt virksomhedsejere og lejere i Frederiksstad via e Boks.

Derudover er spørgeskemaet distribueret til besøgende og erhvervsdrivende via sociale medier samt via mails med hjælp fra Indre By Lokaludvalg og KBH Commerce & Culture.

Der er i alt modtaget 2.481 gennemførte besvarelser samt 543 delvist gennemførte besvarelser af spørgeskemaet.

I denne rapport indgår primært beboernes svar, idet beboernes oplevelser, adfærd og transportvaner vurderes at være særligt relevante at belyse i relation til trafikanalysens formål. Besvarelser fra respondenter, der arbejder fast i Frederiksstad og som dermed er pendlere, indgår blot i begrænset omfang i rapporten, fordi andelen af disse respondenter er markant lavere end antallet af beboere. Der er 2344 respondenter i spørgeskemaundersøgelsen, der bor i Frederiksstad, hvilket svarer til godt 20 % af beboerne i Frederiksstad, og 315 respondenter, der arbejder fast i Frederiksstad.

51 % af respondenterne er kvinder og 49 % er mænd, hvilket svarer til kønsfordelingen i Frederiksstad. Blandt respondenterne er 24 % mellem 18 og 39 år. Dette er en lavere andel end blandt beboerne i Frederiksstad generelt. Forskellen skyldes dels, at spørgeskemaet kun kunne besvares af personer over 18 år, og dels en generel tendens til, at yngre borgere i mindre grad deltager i spørgeskemaundersøgelser.

41 % af respondenterne er over 60 år, hvilket er en højere andel end blandt beboerne i Frederiksstad som helhed. Dette afspejler en generel tendens til, at ældre borgere i højere grad deltager i spørgeskemaundersøgelser. Der er flest besvarelser beboere på Store Kongensgade, Dronningens Tværgade, Toldbodgade, Borgergade og Fredericiagade.

Spørgeskemaet består samlet set af 40 spørgsmål, hvoraf 26 er betingede af respondenternes svar. At en stor del af spørgsmålene er betingede betyder, at de kun stilles til respondenter, hvis deres tidligere svar gør dem relevante, hvilket reducerer den samlede spørgelængde for den enkelte respondent og målretter spørgeskemaet til den enkeltes situation.

Ved udarbejdelse af spørgerammer er det centralt at balancere ønsket om datadækning med hensynet til respondenternes tidsforbrug og oplevelse af spørgeskemaet. Et stort antal spørgsmål kan øge frafaldet undervejs og dermed påvirke både svarprocenten og datakvaliteten negativt.

Der foretages derfor altid både til- og fravalg i udviklingen af en spørgeramme. I praksis vil der ofte være et ønske om at inkludere flere spørgsmål for at belyse et emne mere detaljeret, men det er metodisk hensigtsmæssigt at prioritere de mest relevante spørgsmål. Hvert ekstra spørgsmål øger belastningen for respondenterne og kan medføre lavere gennemførelsesrate, mere overfladiske svar eller øget risiko for såkaldt "satisficing", hvor respondenterne vælger hurtige og mindre gennemtænkte svar.

Fravalg af spørgsmål er således ikke kun et spørgsmål om længde, men også om kvalitet. Et kortere og mere fokuseret spørgeskema vil typisk give mere pålidelige og konsistente besvarelser, samtidig med at det øger sandsynligheden for, at respondenterne gennemfører hele spørgeskemaet.

Flere af spørgsmålene i spørgeskemaundersøgelsen er formuleret som udsagn, som respondenterne skal tage stilling til på en fempunktsskala fra "meget uenig" til "meget enig". Denne spørgeteknik anvendes ofte i spørgeskemaundersøgelser, da den gør det muligt at måle graden af en holdning eller oplevelse frem for blot at registrere, om respondenterne er enig eller uenig.

En fordel ved udsagnsbaserede spørgsmål er, at de giver mulighed for at indfange nuancer i respondenternes vurderinger. For eksempel kan en respondent være delvist tilfreds med fremkommeligheden som fodgænger uden at være entydigt enig eller uenig. Samtidig gør svarskalaen det muligt at identificere både positive, neutrale og negative vurderinger.

Ved anvendelse af udsagnsbaserede spørgsmål er det metodisk vigtigt at formulere udsagnene konsekvent enten positivt eller negativt. En blanding af positivt og negativt formulerede udsagn kan skabe forvirring hos respondenterne og øge risikoen for fejlsvar. I denne undersøgelse er alle udsagn formuleret positivt for at sikre en ensartet og letforståelig besvarelse.

En kendt metodisk udfordring ved udsagnsbaserede spørgsmål er risikoen for enighedsbias, hvor nogle respondenter har en generel tendens til at erklære sig enige i udsagn uanset deres faktiske holdning. Denne risiko kan være større, når udsagnene er positivt formuleret. I nærværende undersøgelse vurderes risikoen for systematisk enighedsbias at være begrænset af flere forhold. For det første indeholder svarskaalen både positive, neutrale og negative svarkategorier, hvilket giver respondenterne mulighed for at udtrykke uenighed. For det andet viser resultaterne en betydelig

variation i svarene på tværs af spørgsmålene, herunder en væsentlig andel af neutrale og negative vurderinger på flere temaer. Hvis respondenterne generelt havde været præget af enighedsbias, ville man forvente en større koncentration af positive svar på tværs af alle spørgsmål.

Det kan dog ikke udelukkes, at de positive formuleringer i et vist omfang påvirker svarfordelingen. Resultaterne bør derfor fortolkes som udtryk for respondenternes oplevelser og holdninger inden for rammerne af det anvendte spørgeskemadesign.

Interviews

I perioden fra januar til marts er der gennemført cirka 20 interviews med butikker, virksomheder, kulturinstitutioner og beboerforeninger. Interviewene giver indsigt i de kommercielle og kulturelle aktørers mobilitetsbehov samt deres oplevelser af de trafikale forhold i området.

De interviewede aktører er udvalgt med henblik på at opnå indblik i forskellige behov og perspektiver. Indre By Lokaludvalg har bidraget med vurderinger af, hvilke aktører der vurderes at være mest relevante at interviewe.

Interviewene er primært gennemført som telefon- eller digitale interviews og er baseret på en semistruktureret interviewguide, som har sikret både sammenlignelighed på tværs af interviews og mulighed for uddybning af lokale forhold.

Antallet af gennemførte interviews med aktører er begrænset og kan ikke betragtes som statistisk repræsentativt for alle aktører i Frederiksstaden. Interviewene er imidlertid ikke gennemført med henblik på at opnå statistisk generaliserbare resultater, men derimod for at tilvejebringe kvalitative indsigter i forskellige aktørers behov, erfaringer og perspektiver.

Interviewmetoden er velegnet til netop dette formål, da den giver mulighed for at afdække nuancer, sammenhænge og problemstillinger, som ikke nødvendigvis kan identificeres gennem kvantitative metoder. De udvalgte aktører repræsenterer forskellige typer af brugere af området og bidrager samlet set med et bredt erfaringsgrundlag.

Resultaterne fra interviewene skal derfor ikke læses som et dækkende billede af hele Frederiksstaden, men som kvalitative bidrag, der supplerer analysens øvrige datagrundlag. I samspil med de kvantita-

tive analyser bidrager interviewene til at kvalificere forståelsen af de identificerede udfordringer og behov.

Udover interviewene med aktørerne er der gennemført cirka 60 mini-interviews med forbigående borgere, besøgende og erhvervsdrivende i Frederiksstaden i februar 2026. Interviewene bidrager med konkrete og stedsspecifikke erfaringer fra hverdagslivet samt brugen af området.

De interviewede borgere, besøgende og erhvervsdrivende er udvalgt tilfældigt, dog med henblik på at opnå en bred repræsentation i forhold til køn, alder og den interviewedes tilsyneladende tilknytning til Frederiksstaden.

Interviewene er gennemført med udgangspunkt i en semistruktureret interviewguide, men har samtidig haft en uformel karakter, som har givet mulighed for spontane og erfaringsbaserede input.

Fællesmøde med interessenter

Som led i trafikanalysen blev der i marts 2026 afholdt et fællesmøde, hvor lokalpolitiske udvalg, interesseorganisationer samt beboer og erhvervsforeninger deltog. Deltagerne havde på forskellig vis interesse i borgernes trafikale adfærd og oplevelser i Frederiksstaden. Herudover deltog repræsentanter fra Københavns Kommune.

Formålet med mødet var at præsentere foreløbige hovedresultater fra trafikanalysen af Frederiksstaden samt at inddrage interessenterne i en kvalificering og drøftelse af den foreløbige analyse.

På mødet rejste flere deltagere spørgsmål til den præsenterede data om søgetrafik til parkeringspladser samt til formuleringen af spørgsmålene i spørgeskemaundersøgelsen. To beboerforeninger gav blandt andet udtryk for, at de ikke kan genkende den præsenterede data om søgetrafik ud fra deres egne erfaringer.

På baggrund af input fra mødedeltagerne er begrænsningerne ved data om søgetrafik til parkeringspladser blevet tydeliggjort, og analysen er blevet yderligere udfoldet. Dette omfatter blandt andet en opdeling af søgetrafikken på drivmidler, forskellige typer parkeringspladser samt en nærmere analyse af top-5-fraktilen med de længste parkeringer. Derudover er rapporten blevet præciseret med hensyn til de spørgetekniske forhold i spørgeskemaundersøgelsen. I rapporten er respondenternes besvarelser desuden opdelt på henholdsvis beboere og pendlere, da beboerne udgør den største andel af besvarelserne, og fordi deltagere på mødet påpegede, at de to grupper ikke bør sammenlægges i én samlet respondentgruppe.

Analysens validitet og reliabilitet

Den samlede trafikanalyses resultater vurderes overordnet at have en høj grad af validitet, idet de bygger på en kombination af omfattende kvantitative data (trafiktællinger, GPS-baserede analyser af trafik og parkering) og kvalitative data (spørgeskemaundersøgelse og interviews). Denne metodiske triangulering styrker analysens evne til at belyse både faktiske trafikmønstre og brugernes erfarede udfordringer, hvilket er centralt i forhold til trafikanalysens formål.

Samtidig er der metodiske begrænsninger, som har betydning for resultaternes fortolkning. Trafiktællingerne repræsenterer øjebliksbilleder fra udvalgte perioder, og slagnetællingerne registrerer ikke hele cykeltrafikken. GPS-data dækker – selv med et omfattende datagrundlag – kun en del af den samlede biltrafik og bygger på antagelser om blandt andet parkeringsadfærd og rutevalg. Dermed kan GPS-data ikke indfange urealiseret efterspørgsel eller bilisters intentioner.

Spørgeskemaundersøgelsen bidrager med væsentlig viden om adfærd og oplevelser, men er samtidig påvirket af kendte usikkerheder knyttet til selvrapporterede data, herunder erindrings- og enighedsbias. Mangler: om dataen er repræsentativ. Ligeledes er interviewene kvalitative og ikke statistisk repræsentative, men bidrager med væsentlige nuancer og kontekst.

På tværs af datakilderne er der generelt god konsistens i de overordnede resultater, hvilket styrker analysens reliabilitet. Forskelle mellem målte og erfarede forhold, særligt i relation til parkering, vurderes at være metodisk forventelige og understreger værdien af at kombinere flere metoder.

Samlet set vurderes analysen at give et robust og anvendeligt grundlag for at forstå de trafikale udfordringer og mobilitetsbehov i Frederiksstad, samtidig med at resultaterne bør fortolkes med bevidsthed om de identificerede metodiske forudsætninger og begrænsninger.



KØBENHAVNS KOMMUNE

TRAFIKANALYSE FREDERIKSSTADEN

Juli 2026

COWI

Trafikanalyse Frederiksstaden
Fotos: Københavns Kommune og COWI
Tekst: Københavns Kommune og COWI

INDHOLD

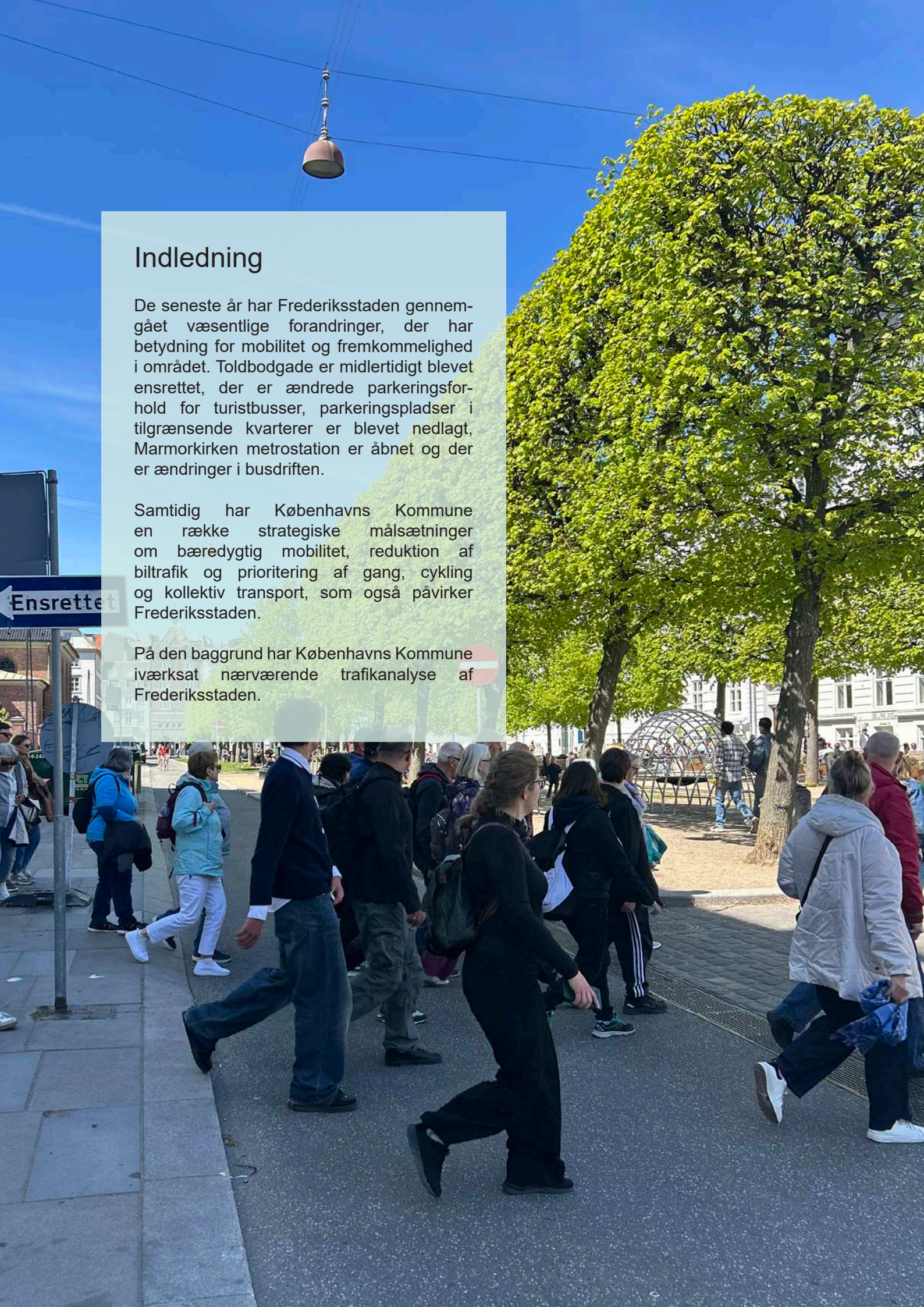
Indledning.....	4
Trafikken i Frederiksstaden.....	20
Parkering i Frederiksstaden.....	58
Turisters færden i Frederiksstaden.....	84
Beboernes transportvaner og -behov.....	96
Lokale aktørers perspektiver.....	118
Konklusion.....	122
Metode.....	128

Indledning

De seneste år har Frederiksstaden gennemgået væsentlige forandringer, der har betydning for mobilitet og fremkommelighed i området. Toldbodgade er midlertidigt blevet ensrettet, der er ændrede parkeringsforhold for turistbusser, parkeringspladser i tilgrænsende kvarterer er blevet nedlagt, Marmorkirken metrostation er åbnet og der er ændringer i busdriften.

Samtidig har Københavns Kommune en række strategiske målsætninger om bæredygtig mobilitet, reduktion af biltrafik og prioritering af gang, cykling og kollektiv transport, som også påvirker Frederiksstaden.

På den baggrund har Københavns Kommune iværksat nærværende trafikanalyse af Frederiksstaden.



Formål med rapporten

Med udgangspunkt i menneskers mobilitet er der udarbejdet en trafikanalyse af de ændrede trafikale forhold og krav baseret på en grundig dataindsamling af faktuelle trafikale data samt en undersøgelse af den trafikale adfærd og behovene for mobilitet, både blandt beboere, forretnings- og erhvervsdrivende, gæster og turister.

Der er indsamlet trafikale data om:

- Søgetrafik efter parkeringspladser i området
- Den gennemkørende biltrafik
- Trafikbelastningen gennem døgnet og ugen for bil- og cykeltrafikken samt udvalgte kryds/strækninger for gående

Derudover er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse, som har undersøgt:

- Beboernes valg af transportmiddel ifm. forskellige daglige gøremål, herunder brug og behov for cykel og metro
- Beboernes ønsker til transportmuligheder i kvarteret
- Biltrafikken i området. Både den gennemkørende biltrafik og beboer-erkørsel og andre med ærinde i Frederiksstaden, bl.a. familiebesøg, gæster til virksomheder og detailhandel, medarbejdere mv.

Om analysen og projektets grundlag

Analysen er baseret på en kombination af følgende kvantitative og kvalitative metoder:

- 8 manuelle trafiktællinger af fodgængere
- 16 slangetællinger af cyklister
- 16 slangetællinger biler
- GPS-baserede analyser af 76.500 parkeringer foretaget af 12.500 forskellige biler
- En spørgeskemaundersøgelse med 2.481 besvarelser
- Cirka 20 interviews med butikker, virksomheder, kulturinstitutioner og beboerforeninger
- Cirka 60 mini-interviews med forbipasserende beboere, besøgende og erhvervsdrivende
- Et fællesmøde for lokalpolitiske udvalg, interesseorganisationer samt beboer- og erhvervsforeninger.

Samlet giver metoderne mulighed for både at dokumentere faktiske trafikmængder og mønstre og at forstå, hvordan trafikken opleves i hverdagen af dem, der bor, arbejder og færdes i Frederiksstaden. Denne kombination er valgt for at sikre, at analysen både er datamæssigt solid og lokalt forankret.

Læsevejledning

Rapporten indledes med et kort afsnit, der beskriver Frederiksstaden som byområde. Herefter er rapporten opbygget i fem analytiske kapitler. Kapitel 1 giver et overblik over den samlede trafik i Frederiksstaden. Kapitel 2 har fokus på parkering og omfatter både bil- og cykelparkering. Kapitel 3 belyser turisternes færden i området og de afledte konsekvenser for trafik, tryghed og byliv. Kapitel 4 omhandler beboernes transportvaner og -behov samt de trafikale udfordringer, som beboerne oplever i hverdagen. Kapitel 5 præsenterer lokale aktørers perspektiver på trafikken. Rapporten afsluttes med en samlet konklusion samt en beskrivelse af analysens metoder.

Rapporten indeholder citater, som er udvalgt, fordi de afspejler holdninger og erfaringer, der går igen hos flere respondenter.

Hvert kapitel kan læses selvstændigt, men rapporten er samtidig opbygget, så analyserne tilsammen giver et samlet billede af trafikken i Frederiksstadens gader og byrum.

God læselyst!





Frederiksstaden som byområde

Frederiksstaden er et centralt og historisk kvarter i København, hvor der både er boliger, arbejdspladser og nationale og internationale turistdestinationer. Området rummer markante kulturhistoriske seværdigheder som Amalienborg, Marmorkirken og Gefionspringvandet og er samtidig præget af relativt smalle gader og høj bygningsmæssig tæthed, jf. figur 1.

Projektområdet i denne trafikanalyse er udvidet i forhold til Københavns Kommuneplan 2024 for også at omfatte Grønningen, hvor der kører mange turistbusser, samt Nyhavn, hvor der er indkørsel til et parkeringsanlæg.



Figur 1. Oversigtskort over projektområdet. Kilde: Københavnerkortet og Google Maps.

Beboernes alders- og kønsfordeling

Der bor lidt over 10.000 personer i Frederiksstad, jf. figur 2. Aldersfordelingen viser, at der er en markant overvægt af unge voksne og ældre i Frederiksstad, mens børn og unge udgør en relativt mindre andel. Den største aldersgruppe er de 20-29-årige, som alene udgør 28 % af beboerne. Det vidner om at Frederiksstad i høj grad tiltrækker eller fastholder unge voksne, f.eks. studerende og unge i starten af arbejdslivet. Der er også relativt mange 30-39-årige, der bor i Frederiksstad – de udgør 18 % af beboerne. Samlet set udgør de 0-39-årige 59 % af beboerne.

Børn og unge under 20 år udgør tilsammen 13 % af beboerne, hvilket er en forholdsvis lav andel. Det kan indikere, at Frederiksstad i mindre grad tiltrækker børnefamilier, eller at familier flytter videre i takt med ændrede bolig- og pladsbehov. Aldersgruppen 40-49 år er også relativt lille.

22 % af beboerne er 60 år og derudover.

Det er en betydelig andel. Det indikerer, at området også er attraktivt for ældre borgere, herunder pensionister og seniorer, som enten er blevet boende eller er flyttet til området senere i livet. Kombinationen af mange unge voksne og mange ældre giver således en todelt aldersprofil med forskellige behov til infrastruktur, boligtyper og service.

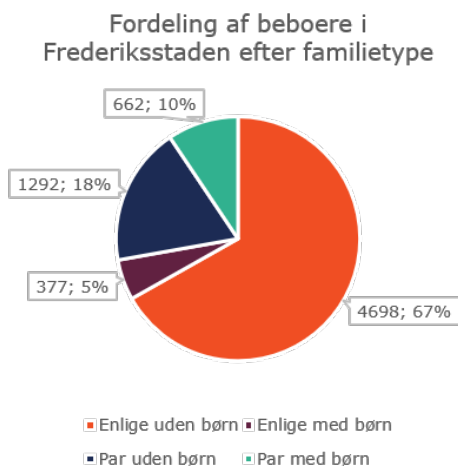
Kønsfordelingen i Frederiksstad er samlet set relativt balanceret, men med en overvægt af kvinder, særligt i de ældre aldersgrupper. Blandt de 60+-årige er der væsentligt flere kvinder end mænd, hvilket er et kendt demografisk mønster og afspejler højere levealder blandt kvinder. I de yngre aldersgrupper, særligt blandt de 20-29-årige, er der også flere kvinder end mænd.

Aldersgrupper	Antal personer	Fordeling	Antal mænd	Antal kvinder
0-9 år	702	7%	347	355
10-19 år	566	6%	300	266
20-29 år	2870	28%	1329	1541
30-39 år	1790	18%	952	838
40-49 år	801	8%	391	410
50-59 år	1233	12%	633	600
60+ år	2238	22%	970	1268
Total	10200	100%	4922	5278

Figur 2 Beboernes alders- og kønsfordeling. Kilde: Københavns Kommunes befolkningsopgørelse af Frederiksstad, 2026.

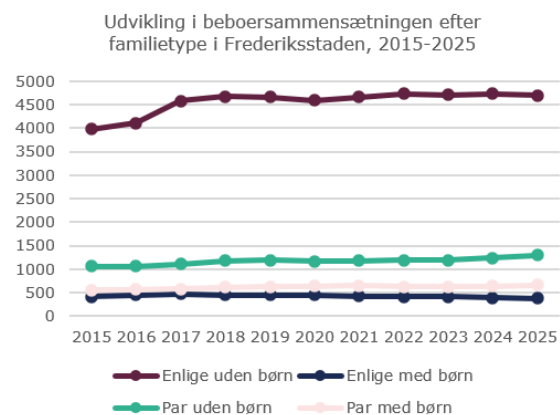
Familietyper og bilejerskab

Familietyperne i Frederiksstadens er domineret af enlige uden børn, som udgør den klart største gruppe blandt beboerne, jf. figur 3. 4698 af beboerne er enlige uden børn.



Figur 3. Fordeling af beboere i Frederiksstadens efter familietype, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger baseret på mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.

Gruppen har samtidig været stigende gennem perioden 2015-2025, mens de øvrige familietyper har været relativt stabile, jf. figur 4. Par uden børn udgør den næststørste gruppe – der er 1292, der lever i par med børn – mens par med børn og enlige med børn kun udgør en mindre del af beboersammensætningen. 662 beboere lever i par med børn og 377 er enlige med børn. Sammensætningen af familietyper afspejler i høj grad den aldersprofil, der kendetegner Frederiksstadens. Området rummer mange unge voksne og ældre beboere, mens børnefamilier udgør en relativt begrænset andel af befolkningen.



Figur 4. Udvikling i fordelingen af beboere i Frederiksstadens efter familietype, 2015-2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger baseret på mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.

Der er registreret 2.433 privatejede biler i Frederiksstadens i 2025, jf. figur 5. Hovedparten af bilerne er fortsat konventionelle biler, som udgør 84 % af bilparken. Benzinbiler er den mest udbredte biltype og udgør 65 % af de privatejede biler, mens dieslbiler udgør 14 %. Elbiler udgør 16 % af bilparken, mens plugin-hybridbiler udgør 5 %. Bilparken afspejler dermed en igangværende omstilling mod mere elektrificerede køretøjer, men viser samtidig, at de konventionelle drivmidler fortsat dominerer blandt de privatejede biler i området.

Privatejede biler i Frederiksstaden i 2025	Antal	Andel
El	393	16%
Benzin	1571	65%
Diesel	343	14%
Plugin-hybrid	126	5%
Total	2433	100%

Figur 5. Privatejede biler i Frederiksstaden fordelt på biltype, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger.

Bilbesiddelsen varierer markant mellem familietyperne. Enlige uden børn har den laveste bilbesiddelse, idet 3828 beboere svarende til 81 % ikke ejer en bil, mens kun 1 % råder over to eller flere biler, jf. figur 6. Blandt enlige med børn er bilbesiddelsen lidt højere, men også her er det flertallet, som ikke har bil. Parfamilierne har derimod en væsentligt højere bilbesiddelse. 668 af beboerne, der lever som par uden børn har adgang til mindst én bil – svarende til lidt over halvdelen. 10 % af beboerne, der lever som par uden børn råder over to eller flere biler. Bilbesiddelsen er højest blandt par med børn, hvor 71 % – 466 beboere – har mindst én bil, og 11 % har to eller flere biler. Det peger på, at transportbehovet stiger i takt med husstandens størrelse og familiedannelse.

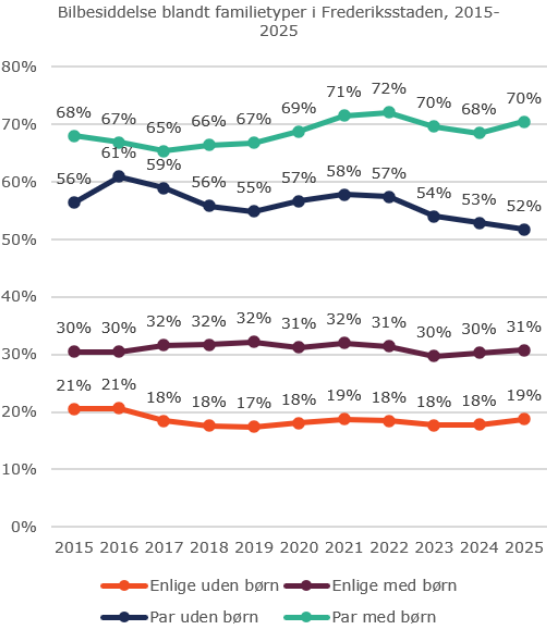
Udviklingen i bilbesiddelsen har været relativt stabil gennem perioden 2015-2025, jf. figur 7. Par med børn har i hele perioden haft den højeste bilbesiddelse, hvor mellem 65 og 72 % af husstandene har haft adgang til mindst én bil. Også blandt par uden børn er bilbesiddelsen relativt høj, om end andelen med bil er faldet fra 61 % i 2016 til 52 % i 2025.

Blandt enlige husstande er bilbesiddelsen markant lavere. Omkring 18-21 % af enlige uden børn har haft bil gennem hele perioden, mens andelen blandt enlige med børn har ligget omkring 30 %. Udviklingen peger dermed på, at familietype fortsat er en væsentlig forklaringsfaktor for bilbesiddelse i Frederiksstaden.

Samtidig viser figuren, at forskellene mellem familietyperne har været forholdsvis stabile over tid. Der ses ingen markante ændringer i bilejerskabet blandt hverken enlige eller parfamilier, hvilket indikerer, at de underliggende transport- og mobilitetsbehov blandt de forskellige familietyper har været relativt uændrede gennem perioden.

Familietype	Uden bil	1 bil	2 eller flere biler	I alt
Enlige uden børn	3818 (81%)	836 (18%)	44 (1%)	4698 (100%)
Enlige med børn	261 (69%)	104 (28%)	12 (3%)	377 (100%)
Par uden børn	624 (48%)	540 (42%)	128 (10%)	1292 (100%)
Par med børn	196 (30%)	394 (60%)	72 (11%)	662 (100%)

Figur 6. Bilbesiddelse blandt familietyper i Frederiksstaden, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistik. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata. 303 privatejede biler i Frederiksstaden indgår ikke i opgørelsen, da de ikke har kunnet kobles til en familietype.



Figur 7. Bilbesiddelse blandt familietyper i Frederiksstad, 2015-2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata.

Ser man omvendt på sammensætningen af husstande med biler, er enlige uden børn fortsat den største gruppe blandt husstande med én bil. Blandt husstande med to eller flere biler udgør par uden børn den største gruppe med halvdelen af husstandene, mens par med børn udgør lidt over en fjerdedel, jf. figur 8. Dette understreger, at flerbilshusstande i Frederiksstad primært findes blandt parfamilier.

Samlet set peger resultaterne på, at Frederiksstad er karakteriseret ved en beboersammensætning domineret af enlige uden børn og en relativt lav samlet bilbesiddelse. Bilbesiddelsen er tæt knyttet til familietype, idet parfamilier væsentligt oftere råder over en eller flere biler end enlige husstande. Samtidig viser udviklingen fra 2015 til 2025, at forskellene mellem familietyperne har været relativt stabile over tid. På trods af den lave bilbesiddelse blandt enlige uden børn udgør gruppen fortsat en betydelig del af de samlede bilejere i Frederiksstad som følge af dens størrelse.

Familietype	Uden bil	1 bil	2 eller flere biler
Enlige uden børn	3818 (78%)	836 (45%)	44 (17%)
Enlige med børn	261 (5%)	104 (6%)	12 (5%)
Par uden børn	624 (13%)	540 (29%)	128 (50%)
Par med børn	196 (4%)	394 (21%)	72 (28%)
I alt	4899 (100%)	1874 (100%)	256 (100%)

Figur 8. Fordeling af familietyper blandt husstande med 0, 1 og 2 eller flere privatejede biler i Frederiksstad, 2025. Kilde: Københavns Kommunes egne beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice. Opgørelsen omfatter alene biler, der kan kobles til husstande og familietyper via registerdata. 303 privatejede biler i Frederiksstad indgår ikke i opgørelsen, da de ikke har kunnet kobles til en familietype.

Beboernes indkomstniveau

Beboernes indkomst indikerer, at beboerne i Frederiksstaden generelt har et højt indkomstniveau. En stor andel af beboerne har erhvervsindkomst, og den gennemsnitlige erhvervsindkomst på cirka 540.000 kr. vidner om en stærk tilknytning til arbejdsmarkedet og et relativt højt lønniveau, jf. figur 9. Den gennemsnitlige personindkomst er højere – den er på cirka 657.000 kr. – hvilket indikerer, at mange har supplerende indtægter ud over løn. Beboernes indkomst peger samlet set på, at mange beboere i Frederiksstaden har gode levevilkår.

	Personer med indkomsten (antal)	Indkomstbeløb (1.000 kr.)	Gennemsnit for alle personer med indkomsten (kr.)
Erhvervsindkomst	6.750	3.658.864 kr.	542.054 kr.
Disponibel indkomst	8.525	3.684.595 kr.	432.211 kr.
Personindkomst i alt (ekskl. beregnet lejeværdi af egen bolig og før fradrag af renteudgifter)	8.502	5.583.685 kr.	656.750 kr.
Skattepligtig indkomst	8.138	3.517.141 kr.	432.187 kr.
Ækvivaleret disponibel indkomst	8.558	4.245.276 kr.	496.059 kr.

Figur 9 Beboernes indkomstniveau. Kilde: Københavns Kommunes indkomstopgørelse for Frederiksstaden, 2024.

Erhverv i Frederiksstaden

Der er registreret 9.839 P-enheder i Frederiksstaden, jf. figur 10. En P enhed (produktionsenhed) er Danmarks Statistiks betegnelse for et fysisk sted, hvor en virksomhed eller organisation udøver sin aktivitet. En virksomhed kan have flere P enheder, f.eks. et hovedkontor og flere afdelinger på forskellige adresser. P enheder siger ikke noget om antallet af ansatte på det enkelte sted.

Antallet af P-enheder vidner om en høj koncentration af erhvervsaktiviteter. Der er mange finansielle, administrative og ejendomsrelaterede P-enheder, herunder ikke finansielle og finansielle holdingselskaber, investerings- og ventureselskaber samt øvrig finansiell formidling. Dette peger på Frederiksstaden som et attraktivt område for hovedkontorer og selskabsadministration.

Service- og oplevelseserhverv som restauranter er repræsenteret i mindre omfang.

Samlet set tegner tallene et billede af et byområde med høj koncentration af kontorbaserede aktiviteter. P-enheder er særligt koncentreret langs Bredgade, Store Kongensgade og Amaliegade, jf. figur 11.

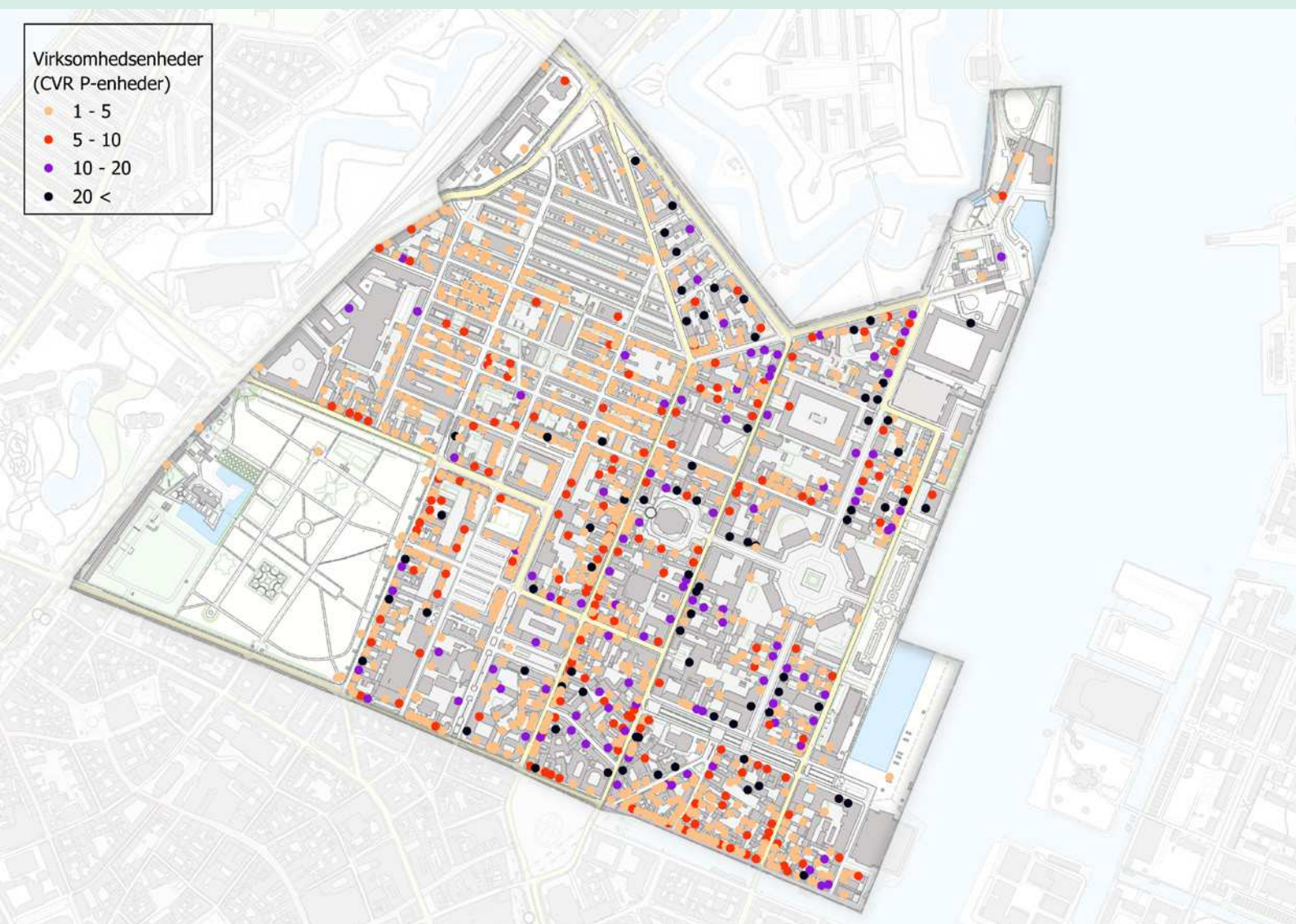
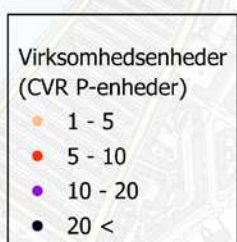
Denne erhvervsstruktur genererer især pendlertrafik med klare spidsbelastninger morgen og eftermiddag, da mange arbejdspladser er kontorbaserede og bemandedes af ansatte, der formentlig bor uden for området. Samtidig bidrager mødeaktivitet, rådgivningssydelser og juridiske funktioner til et løbende flow af besøgende i dagtimerne.

Ikke-finansielle holdingselskaber	1650
Andre organisationer og foreninger i.a.n.	488
Foreninger, legater og fonde med sygdomsbekæmpende, sociale og velgørende formål	482
Udlejning af erhvervsejendomme	348
Virksomhedsrådgivning og anden rådgivning om driftsledelse	347
Investeringselskaber	314
Private andelsboligforeninger	303
Anden finansiell formidling undtagen forsikring og pensionsforsikring, i.a.n.	293
Køb og salg af egen fast ejendom	200
Andre organisationers og foreningers aktiviteter i.a.n.	185
Administration af fast ejendom på kontraktbasis	174
Juridisk bistand	173
Anden udlejning af boliger	165
Computerprogrammering	156
Restauranter	149
Konsulentbistand vedrørende informationsteknologi	134
Ventureselskaber og kapitalfonde	105
Reklamebureauer	100
Kunstnerisk skaben	82
Finansielle holdingselskaber	79
Total	5.927

Figur 10 P-enheder i Frederiksstaden. Kilde: CVR-registret, 2025.

Den markante tilstedeværelse af ejendomsadministration, holdingselskaber og fonde medfører formentlig relativt begrænset vareleveringer, men øger til gengæld behovet for tilgængelighed med kollektiv trafik, cykel og gang. Service- og oplevelseserhverv fylder mindre, hvilket kan betyde, at aftentransport og weekendrettet trafik er mere begrænset end i mere funktionsblandede byområder.

Samlet set peger erhvervssammensætningen på et trafikmønster domineret af pendlere, korte ærinde- og mødeture samt gæsteankomst i dagtimerne.



Figur 11 P-enhedernes lokalitet. Kilde: CVR-registret, 2025.

Arbejdspladser

Frederiksstaden rummer et betydeligt antal arbejdspladser og har gennem de seneste år udviklet sig til et endnu stærkere arbejdspladsområde, jf. figur 12. Udviklingen drives især af virksomheder og organisationer, hvor antallet af arbejdspladser er steget fra 14.594 i 2015 til 19.002 i 2024, svarende til en stigning på 30 %. Væksten er på niveau med udviklingen i København som helhed, hvor antallet af arbejdspladser i virksomheder og organisationer er steget med 29 % i samme periode.

Samtidig er antallet af arbejdspladser inden for offentlig forvaltning og service faldet markant i Frederiksstaden. Antallet af arbejdspladser er reduceret fra 4.139 i 2015 til 3.310 i 2024, svarende til et fald på 20 %. Til sammenligning er antallet af offentlige arbejdspladser steget med 9 % i København som helhed, mens Indre By samlet har oplevet et mindre fald på 7 %.

Udviklingen peger på en gradvis forskydning i Frederiksstadens erhvervsstruktur, hvor private virksomheder og organisationer fylder stadig mere, mens den offentlige beskæftigelse spiller en mindre rolle end tidligere. Samlet set er antallet af arbejdspladser i Frederiksstaden steget fra 18.733 til 22.312 i perioden 2015-2024, svarende til en samlet vækst på 19 %.

Den stigende koncentration af private arbejdspladser understøtter billedet af Frederiksstaden som et centralt kontor- og erhvervsområde med mange daglige pendlere. Væksten i arbejdspladser kan forventes at bidrage til øget pendlertrafik, særligt i morgen- og eftermiddagstimerne, og dermed forstærke det trafikpres, som allerede kendetegner de centrale gader i området.

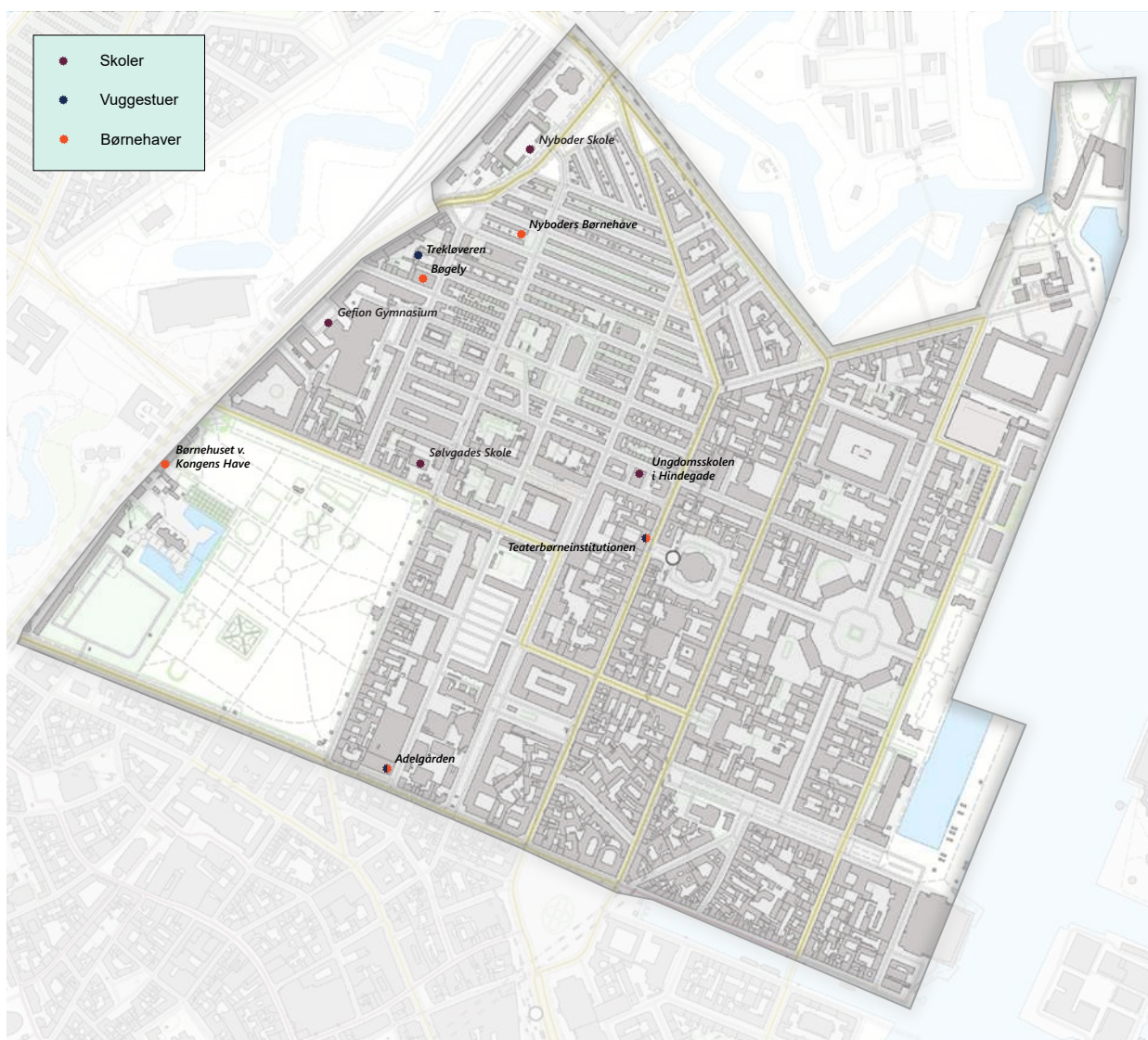
Arbejdspladser (ultimo november) efter sektor, distrikt og tid	Distrikt	2015	2024	Ændring i procent
Offentlig forvaltning og service	København i alt	116559	126824	9%
	Bydel - Indre By	29510	27589	-7%
	Indre By - Frederiksstaden	4139	3310	-20%
Virksomheder og organisationer	København i alt	261103	337909	29%
	Bydel - Indre By	94068	108886	16%
	Indre By - Frederiksstaden	14594	19002	30%

Tabel 12 Arbejdspladser efter sektor i Frederiksstaden, Indre By og København, 2015 og 2024. Kilde: Københavns Kommunes beregninger på baggrund af mikrodata fra Danmarks Statistiks Forskningsservice.

Skoler og uddannelsesinstitutioner

Frederiksstaden rummer to folkeskoler, et gymnasium og en ungdomsskole, jf. figur 13. Folkeskolerne skaber primært lokal trafik med elever, der ankommer til fods, på cykel og med den kollektive transport samt hente- og bringeaktivitet i morgentimerne og ved skoledagens afslutning. Gymnasiet og ungdomsskolen tiltrækker derimod formentlig elever fra et større opland, hvilket medfører øget brug af kollektiv trafik og cykeltrafik.

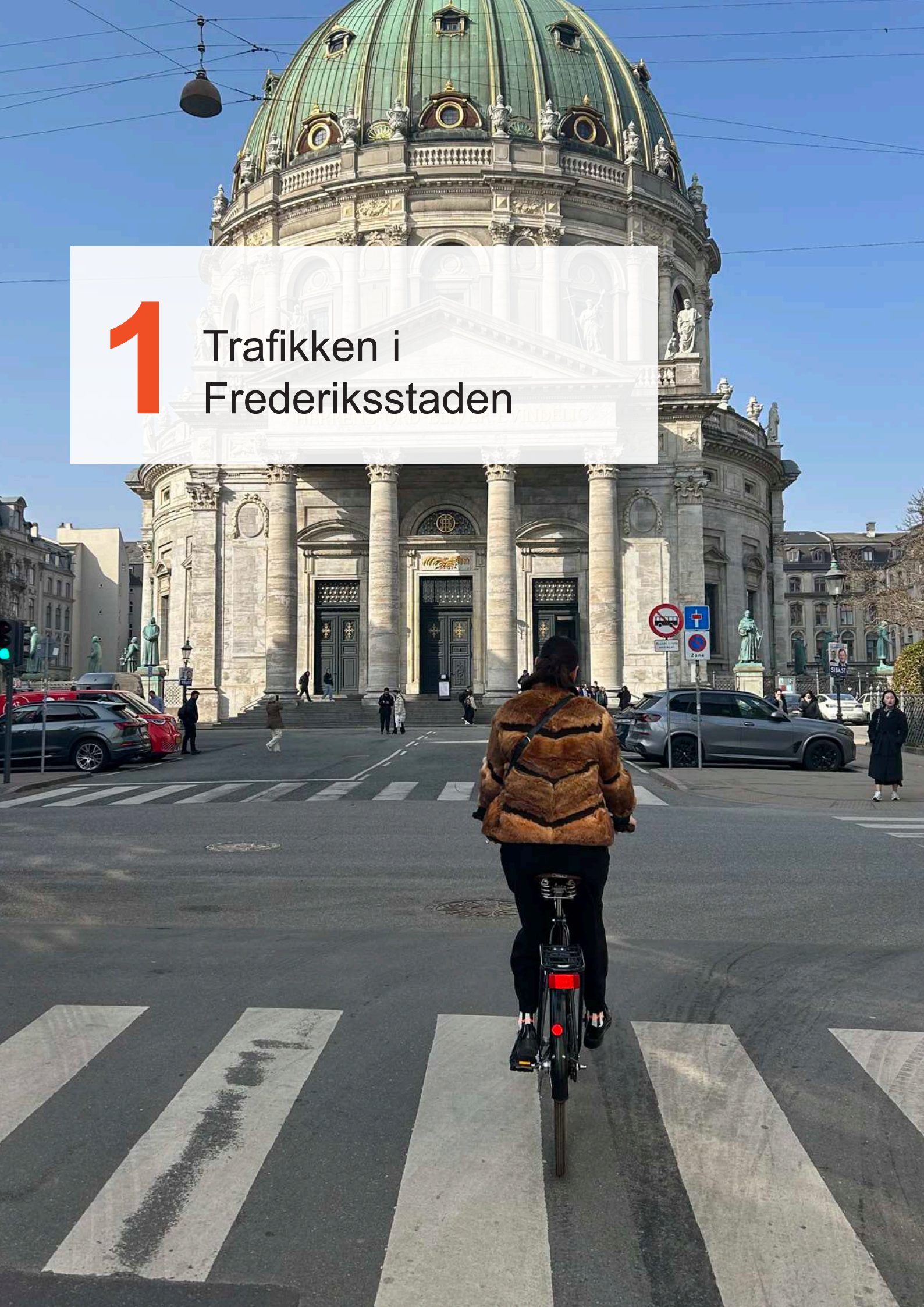
Trafikbelastningen er kendetegnet ved tydelige spidsbelastninger på hverdage, hvor skolernes start- og sluttidspunkter overlapper med den øvrige pendlertrafik i området. Samlet set bidrager uddannelsesinstitutionerne til et tæt hverdagsbrug af vej- og stinettet i Frederiksstaden og understreger behovet for trygge skoleveje, gode cykelforbindelser og velfungerende kollektiv trafik på tværs af området.



Figur 13 Skoler og uddannelsesinstitutioner i Frederiksstaden. Kilde: Københavnerkortet



1 Trafikken i Frederiksstaden



Trafikken i Frederiksstaden

Primære konklusioner om trafikken i Frederiksstaden:

1. Der er talt flere biler end øvrige transportformer i Frederiksstaden

Biltrafikken fylder mest i det samlede trafikbillede i Frederiksstaden. På flere centrale vejstrækninger – Bredgade, Store Kongensgade, Grønningen og Sølvgade – er der talt flere end dobbelt så mange bilister som cyklister.

2. Trafikken i Frederiksstaden koncentrerer på Store Kongensgade og Bredgade (Ring 2)

Fodgænger-, cykel-, kollektiv- og biltrafik samles i høj grad på de samme nord-sydgående gader – særligt Bredgade, Store Kongensgade, Grønningen og omkring Marmorkirken. Denne koncentration af trafikken i historiske og pladsbegrænsede gader skaber trængsel – særligt for biltrafikken.

3. Frederiksstaden er både bolig- og arbejds kvarter, turistmål og gennemkørselskorridor

Frederiksstaden skal fungere på mange måder samtidig. Her bor og arbejder mennesker, erhvervsdrivende har virksomheder og butikker, området besøges af mange turister, og samtidig udgør gennemkørende trafik 40–50 % af biltrafikken. De forskellige brugergrupper – beboere, pendlere, turister og gennemkørende – har forskellige formål og behov, som i dag mødes på de samme veje. Det skaber trafikale udfordringer og stiller komplekse krav til infrastrukturen.

4. Der er lav hastighed og konstant meget trafik i hele Frederiksstaden

Bilernes gennemsnitshastighed er flere steder under 20 km/t hele døgnet – også på de centrale gader. Biltrafikken er præget af et konstant trafikalt pres gennem størstedelen af dagtimerne og ikke kun i kortere spidsperioder. Trængslen medfører rejsetidsforlængelser i spidstimerne (op mod +160 %).

5. Der er mange fodgængere i Frederiksstaden

Fodgængertrafikken i området er omfattende og den bevæger sig ofte i bølger. Tællinger viser markante udsving i fodgængertrafikken i korte tidsrum, hvilket tyder på en tæt kobling til den kollektive trafik og kan skyldes, at signalanlæg tilbageholder fodgængere, som herefter krydser samlet, når der bliver grønt. Det kan også hænge sammen med grupper af turister, der bevæger sig samlet i området.

Om kapitlet

Dette kapitel giver et samlet overblik over trafikmængder og trafikmønstre i Frederiksstaden på tværs af transportformer. Først beskrives datagrundlaget og de overordnede trafikale strukturer, herunder hvordan fodgænger, cykel-, kollektiv- og biltrafik geografisk koncentrerer på få gennemgående gader.

Herefter uddybes analyser af de enkelte transportformer med fokus på omfang, fordeling og særlige karakteristika som sæsonvariationer, gennemkørende trafik og kollektive knudepunkter. Afsnittet afsluttes med en tværgående analyse af døgnvariationer, hastigheder og rejsetider, der peger på eftermiddagstimerne som perioden med det største samlede trafikale pres i Frederiksstaden.



Trafikmængder i Frederiksstaden

Med henblik på at belyse trafikmængderne i Frederiksstaden er der gennemført en kortlægning af de forskellige transportformer baseret på flere datakilder.

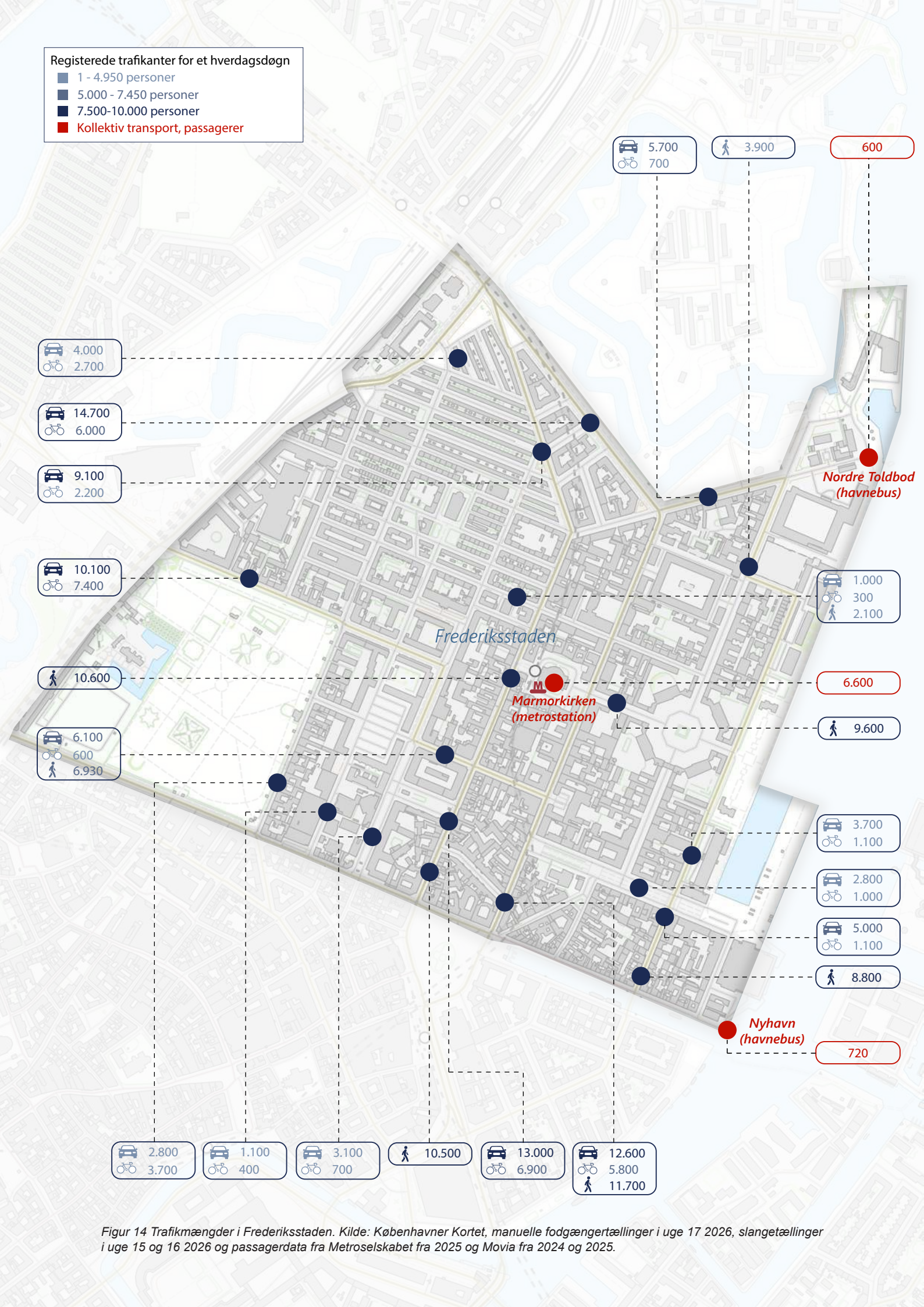
Fodgængertrafikken er kortlagt ved 8 manuelle fodgængertællinger foretaget på udvalgte lokaliteter i uge 17 i april 2026. Cykeltrafikken er tilsvarende kortlagt gennem 16 slangetællinger i uge 15 og 16 i april 2026. Den kollektive trafik er belyst ved brug af passagerdata fra Metroselskabet fra 2025 og fra Movia fra 2024 og 2025. Biltrafikken er kortlagt ved en kombination af slangetællinger og GPS-data. Biltrafikken er kortlagt gennem 16 slangetællinger i uge 15 og 16 i april 2026, som giver et overblik over omfanget af biltrafikken på udvalgte strækninger. GPS-data er anvendt til at belyse den overordnede fordeling og bevægelse af biltrafikken i Frederiksstaden. GPS-dataen er fra 2025 og består af ca. 20% af den samlede mængde bilture foretaget i Frederiksstaden.

De forskellige datakilder viser, at Frederiksstaden betjener flere forskellige mobilitetsformer samtidig, og at disse overlapper geografisk. Fodgængertrafikken, cykeltrafikken og biltrafikken er i høj grad centreret i de samme gader, men med forskellige bevægelsesmønstre og intensitet, hvilket er med til at forklare de erfarede konflikter og trængselsproblemer i området.

Kortet på næste side viser de samlede trafikmængder i Frederiksstaden. På de efterfølgende sider analyseres trafikmængdernes indbyrdes betydning og deres konsekvenser for Frederiksstaden.



Registrerede trafikanter for et hverdagsdøgn
 ■ 1 - 4.950 personer
 ■ 5.000 - 7.450 personer
 ■ 7.500-10.000 personer
 ■ Kollektiv transport, passagerer



Figur 14 Trafikmængder i Frederiksstaden. Kilde: Københavner Kortet, manuelle fodgængertællinger i uge 17 2026, slangetællinger i uge 15 og 16 2026 og passagerdata fra Metroselskabet fra 2025 og Movia fra 2024 og 2025.

Fodgænger-, cykel- og biltrafik samles i få gennemgående på Ring 2

Fodgængertrafikken er tydeligst koncentreret i den sydlige del af Frederiksstadens samt omkring Marmorkirken, Amalienborg og Amaliehaven og følger overvejende en nord-sydgående struktur på Ring 2, jf. figur 14. At fodgængertrafikken generelt er større på nord-sydgående gader end på øst-vestgående, peger på et sammenhængende fodgængerflow gennem området, hvor fodgængere til og fra Middelalderbyen, centrale knudepunkter og turistattraktioner kanaliseres langs de samme hovedstrækninger.

Tællingerne viser samtidig, at der også færdes et betydeligt antal fodgængere på sidegaderne, særligt på Dronningens Tværgade og Frederiksgade i retning mod Amalienborg, jf. figur 14. Det indikerer, at fodgængertrafikken ikke alene følger de primære gader, men også fordeler sig på tilstødende gader, som fungerer som vigtige bindeled i den samlede vejstruktur.

Dette mønster genfindes i cykeltrafikken, som også er koncentreret på enkelte, gennemgående veje som Bredgade, Store Kongensgade, Esplanaden og Sølvgade, jf. figur 14. Selvom cykeltallene i Frederiksstadens er lavere end på byens største cykelkorridorer som Dronning Louises Bro (43.400 cyklister dagligt) og Langebro (31.100 cyklister dagligt)¹, er cykeltrafikken i området alligevel betydelig set i forhold til gadernes begrænsede bredde og historiske udformning. Samlet set udgør Bredgade og Store Kongensgade dermed en central cykelkorridor i København.

Den kollektive trafik bidrager yderligere til denne koncentration. Frederiksstadens rummer flere kollektive knudepunkter, hvor især Marmorkirken Metrostation med ca.

2,4 mio. årlige passagerer spiller en central rolle, jf. figur 18. Metroens høje passagertal forklarer den høje fodgængeraktivitet omkring stationen og bidrager formentlig til øget fodgænger- og cykeltrafik i de omkringliggende gader. Havnebussens passagertal er sæsonbetonet og Movia-busser, som blev tilpasset ifm. åbningen af Metrocityringen, har en begrænset rolle i området.

Frederiksstadens fungerer som en markant trafikalt gennemkørselskorridor for biltrafik. Ca. 40-50% af biltrafikken på Bredgade og Store Kongensgade er gennemkørende, jf. figur 23 og 24. Sammenlignes dette med tællingerne betyder det, at der kører ca. 11.000 biler dagligt igennem området som især koncentrerer på Grønningen, Bredgade og Store Kongensgade, som både er fordelingsgader i vejklassehierakiet og en del af Ring 2.

Når disse resultater ses i en sammenhæng, tegner der sig et billede af, at visse gader i Frederiksstadens fungerer som multimodale hovedårer, hvor flere trafikformer mødes og ophobes. Særligt på Bredgade og Store Kongensgade mødes både fodgængertrafik, cykeltrafik, kollektiv trafik og gennemkørende biltrafik. Det forklarer også hvorfor disse gader opleves som særligt belastede: De skal både rumme lokal biltrafik, gennemkørende biltrafik, fodgængere, cyklister og kollektive trafikknudepunkter. Dermed opstår et trafikalt pres, fordi Frederiksstadens på én gang er boligkvarter- og arbejds-kvarter, turistmål og transportkorridor, og derfor kan selv moderate trafikmængder give anledning til trængsel og nedsat oplevet tryk.

¹ Københavns Kommunes mobilitetsredegørelse 2025.

Samlet set viser analysen, at udfordringerne i Frederiksstaden ikke primært skyldes høje trafikmængder isoleret set, men sammenfaldet af flere transportformers bevægelsesmønstre i et historisk og pladsbegrænset gadenet, hvor ensretninger og fordelingsfunktioner yderligere koncentrerer trafikken.

I de følgende afsnit udfoldes yderligere analyser af cykeltrafikken, den kollektive trafik og biltrafikken.



Resultater fra tilgængelighedsscreening

Som en del af trafikanalysen er der gennemført en tilgængelighedsscreening med fokus på tilgængelighed og universelt design af udvalgte lokationer i Frederiksstaden. Besigtigelsen er gennemført til fods og på cykel hen over én dag i uge 11. Screeningen giver indblik i uhensigtsmæssige design og tilgængelighedsudfordringer i Frederiksstaden, som særligt har betydning for fodgængere.

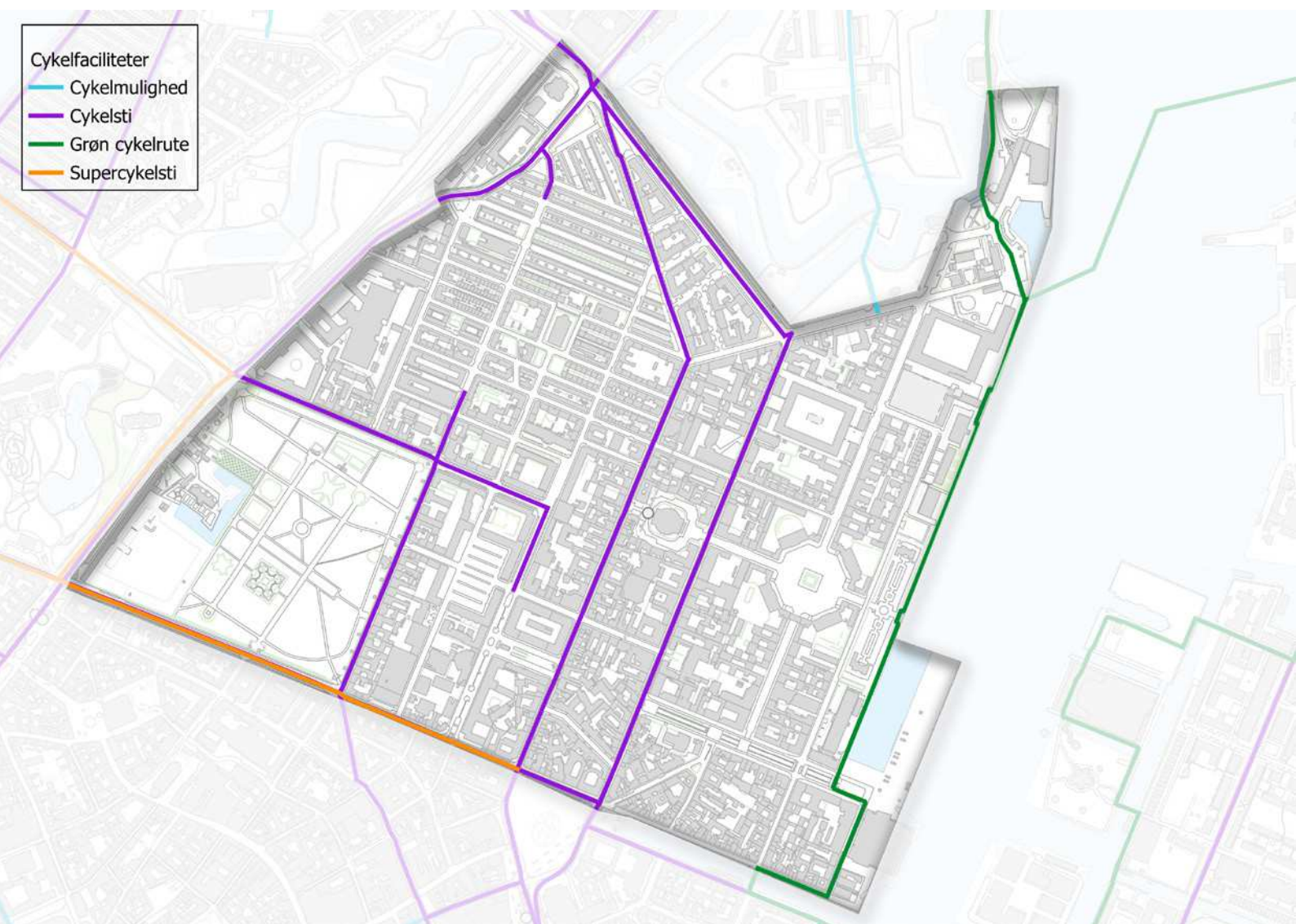
Bilagsrapporten *Tilgængelighedsscreening Bilagsrapport* indeholder den fulde beskrivelse af opmærksomhedspunkter, uhensigtsmæssige design og tilgængelighedsudfordringer i Frederiksstaden. De primære resultater fra tilgængelighedscreeningen er:

- Mange steder er det sammenhængende jævne areal i fortovet kun 62,5 cm mod de anbefalede 80 cm.
- Flere steder reduceres gangzonen på fortove af bl.a. udeservering, cykelparkering og detailhandel. Vejudstyr som signalmaster, skiltestandere, skraldespande m.m. er flere steder også placeret i gangzonen.
- Utilstrækkelig afmærkning af vejarbejder gør det vanskeligt for blinde, svagtseende og personer med hjælpemidler at komme trygt rundt om vejarbejder.
- Der er ikke en standard for universelt design og tilgængelighed for alle på trafikknudepunkter som Marmorkirken metrostation og Østerport Station.
- Mange steder følger tilgængelighedsbelægningen i kryds ikke forskrifterne med retningsfelter, opmærksomhedsfelter, ramper og kantstenslysning.
- Der er ikke akustiske lydfyr i alle signalanlæg. Lydfyr kan hjælpe blinde og svagtseende med at vide, hvornår der er grønt lys.
- I forbindelse med etablering af sorteringspunkter er der flere steder, hvor der ikke er indtænkt universelt design for alle.
- Der er mange hvilemuligheder med bænke i Frederiksstaden, men der mangler hvilemuligheder med bænke nogle steder.
- Ved valg af beplantning i byens udearealer bør der generelt vælges beplantning ud fra koncept med tilgængelighed for alle (allergier, wayfinding og giftighed).
- Der er begrænset info og wayfinding til fodgængere.
- Flere steder er der store uregulerede kryds med meget store asfaltarealer, som kan gøre det svært for fodgængere at krydse dem.
- Der mangler et sammenhængende tilgængelighedsnet med ledelinjer rundt i området.
- Særligt omkring Nyboder, Nyhavn og Amalienborg er belægningerne ofte ujævne og det sikrer ikke tilgængelighed for alle. Belægningerne kan være fredede, men det bør undersøges nærmere ved reetablering efter gravearbejde, renovering eller genopretning om arealerne kan etableres mere universelt og sikre en bedre tilgængelighed. De ujævne belægninger gør samtidig fremkommeligheden for cyklister vanskelig og bumpende, hvormed nogle cyklister trækker op på fortove og cykler på fortove til fare for fodgængere.

- Særligt omkring Nyboder, Nyhavn og Amalienborg er belægningerne ofte ujævne og det sikrer ikke tilgængelighed for alle. Belægningerne kan være fredede, men det bør undersøges nærmere ved reetablering efter gravearbejde, renovering eller genopretning om arealerne kan etableres mere universelt og sikre en bedre tilgængelighed. De ujævne belægninger gør samtidig fremkommeligheden for cyklister vanskelig og bumpende, hvormed nogle cyklister trækker op på fortove og cykler på fortove til fare for fodgængere.
- Ved både Østerport St. og omkring Sankt Annæ Plads blev observeret cykelparkering placeret i gangzonerne. Cykelparkering placeret uden for afmærkede områder kan skyldes nærhed til indgang, manglende ledige pladser eller muligheden for at aflåse sin cykel – specielt ladcykel – til en fast genstand.

Cykeltrafikken samler sig primært på hovedgader og er præget af sæsonvariation

En stor del af cyklisterne i Frederiksstaden benytter gader med separate cykelstier, herunder Sølvgade, Kronprinsessegade, Store Kongensgade og Bredgade. Derudover indgår den sydlige del af Gothersgade i Supercykelstien Farumruten (C95), og langs havnen forløber den grønne cykelrute Havneringen, jf. figur 15.



Figur 15 Cykelstier i Frederiksstaden. Kilde: Københavnerkortet

Slangetællingerne, der har dannet grundlag for kortlægningen af cykeltrafikken, er som nævnt gennemført i april 2026. Erfaringsmæssigt er april ikke den mest repræsentative periode til at vurdere den maksimale cykelaktivitet, da både vejrforhold og sæsonvariationer typisk medfører lavere cykeltrafik end i sommermånederne. Tællingerne giver et solidt billede af cykeltrafikens relative fordeling og niveau, men kan undervurdere det faktiske omfang af cykeltrafik i Frederiksstad.

Tællingerne viser, at der kører ca. 5.800 cykler på Bredgade, 6.900 på Store Kongensgade, 6.000 på Esplanaden og 7.400 på Sølvgade om dagen, jf. figur 14.

For at belyse sæsonvariationer er tællingerne sammenholdt med tidligere tællinger

gennemført i (sen)sommerperioder, jf. figur 16. Sammenligningen viser, at der for 5 ud af 6 lokaliteter er registreret flere cyklister i (sen) sommerperioderne end i april. Forskellen spænder fra 24 % til op mod 329 % flere cyklister sammenlignet med apriltællingerne. Det peger på en markant sæsonvariation i cykeltrafikken i, hvor cykelaktiviteten er væsentligt højere i (sen)sommermånederne end i foråret.

Det bemærkes samtidig, at de relative forskelle mellem lokaliteterne er konsistente på tværs af tællingerne. Det indikerer, at cykeltrafikken gennem året i vid udstrækning koncentrerer sig om de samme hovedstrækninger, særligt Sølvgade, Store Kongensgade, Bredgade og Grønningen, hvor de største cykelmængder registreres.

Lokalitet	Tællinger april 2026 (HVDT)	Tidligere tællinger (HVDT)	Difference
Store Kongensgade ved nr. 2	6.900	10.700 (Sep. 2024)	3.800 (55%)
Bredgade	5.800	7.200 (Sept. 2024)	1.400 (24%)
Esplanaden	700	3.000 (Jun. 2025)	2.300 (329%)
Sølvgade	7.300	9.100 (Sept. 2022)	1.800 (25%)
Grønningen	6.000	5.000 (sept. 2024)	-1.000 (-17%)
Store Kongensgade ved nr. 124	2.200	5.200 (sept. 2024)	3.000 (136%)

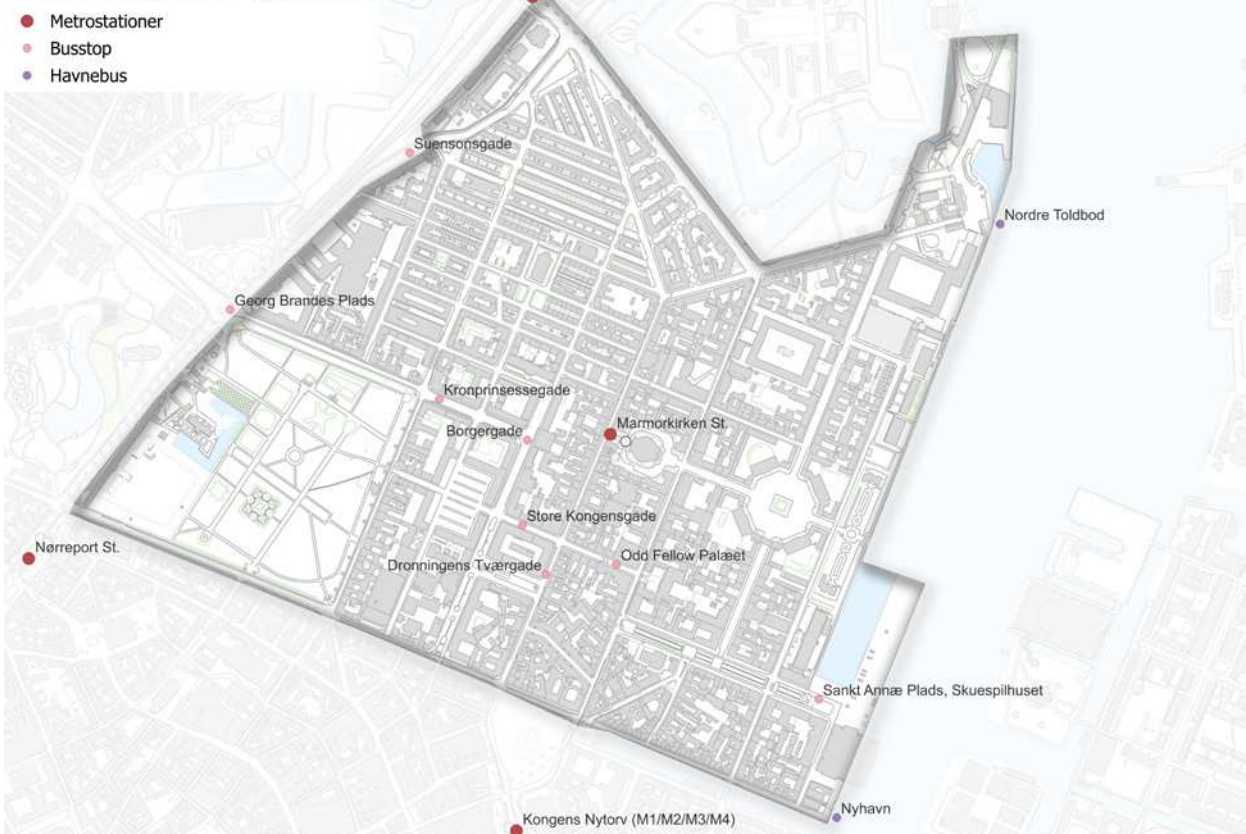
Figur 16 Sammenligning af slangetællinger. Kilde: Slangetællinger i uge 15 og 16 2026 og Københavnerkortet

Kollektiv trafik i Frederiksstaden bæres primært af metroen

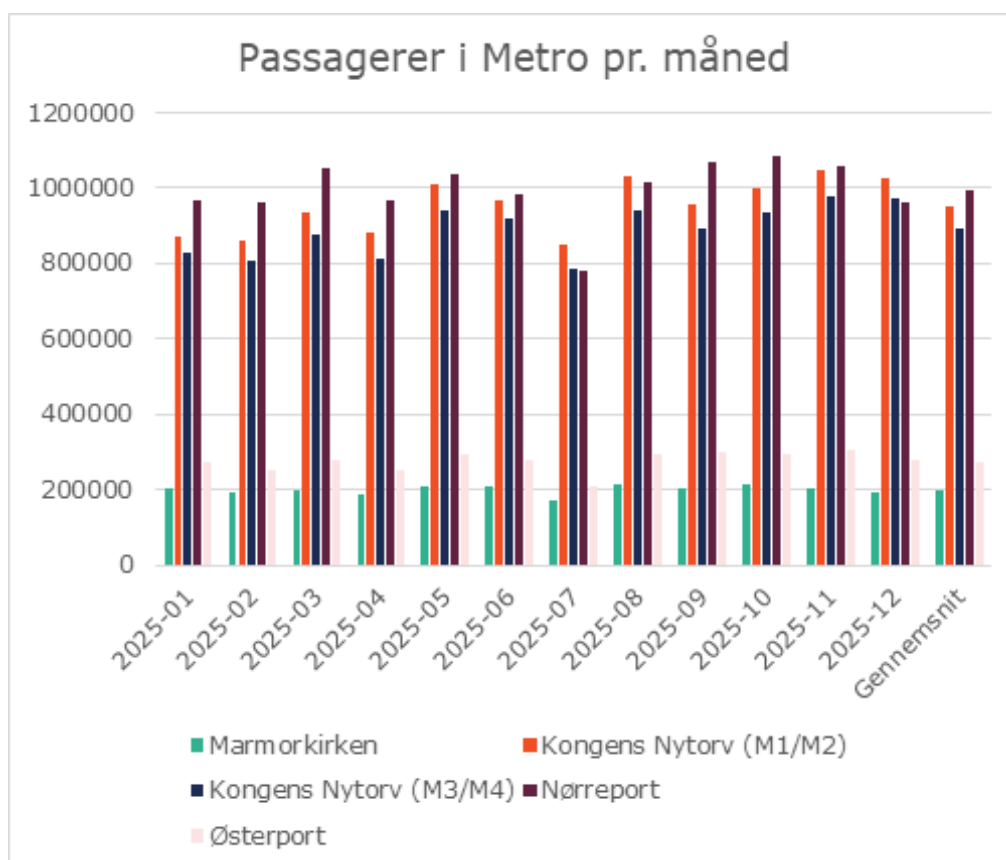
Frederiksstaden betjenes af metro, bus og havnebusser, jf. figur 17. Metroen er den klart den mest benyttede kollektive transportform i og omkring Frederiksstaden, jf. figur 18, 19 og 20.



Kollektiv stoppesteder og stationer



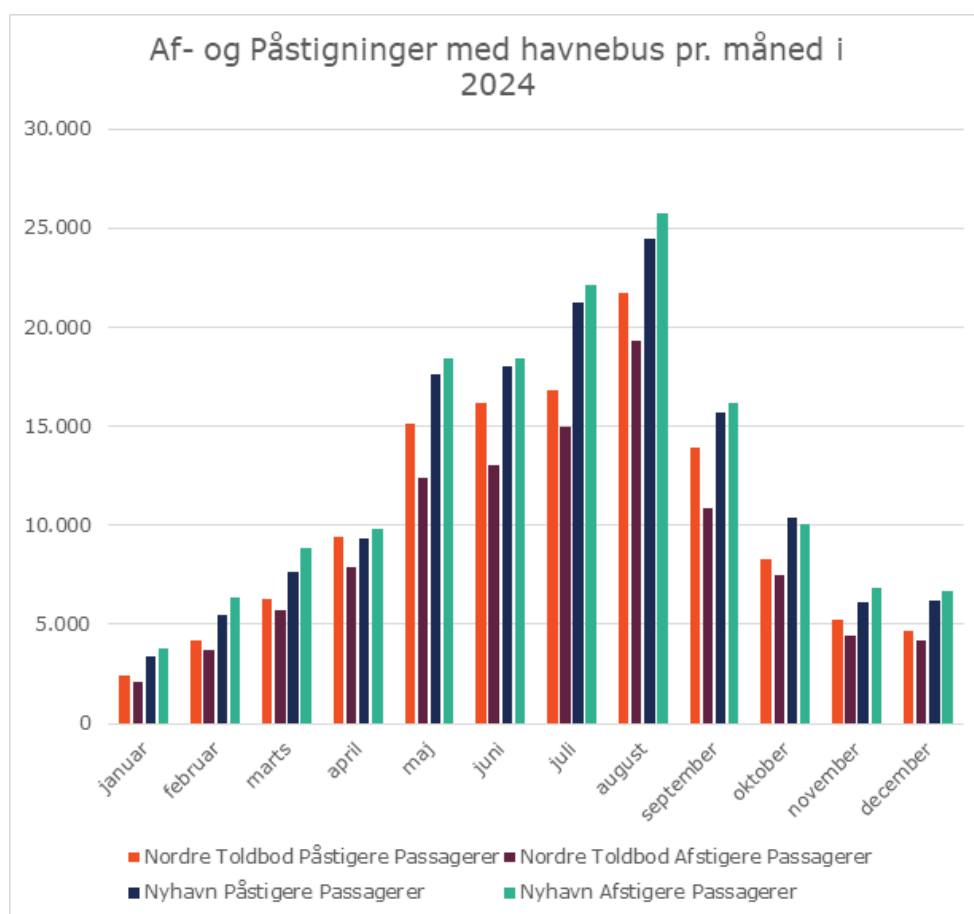
Figur 17 Kollektive stoppesteder og stationer. Kilde: Københavnerkortet



Figur 18 Af- og påstigninger metrostationer. Kilde: Metroselskabet 2025

Stopnavn	Gennemsnit måned	Årligt	Buslinje	Andel
Georg Brandes Plads	838	10.054	6A,94N,184,185	63%
Suensonsgade	19	229	23	1%
Odd Fellow Palæet	27	320	23	2%
Store Kongensgade	18	220	23	1%
Borgergade	25	295	23	2%
Kronprinsessegade	61	728	23	5%
Dronningens Tværgade	42	502	23	3%
Sankt Annæ Plads, Skuespilhuset	305	3.654	26	23%
Samlet	1.334	16.004		100%

Figur 19 Af- og påstigninger busser. Kilde: Movia 2025



Figur 20 Af- og påstigninger med havnebus. Kilde: Movia 2024

Marmorkirken Station er den eneste metrostation, der ligger centralt placeret i området, mens Kongens Nytorv Station, Nørreport Station og Østerport Station er beliggende uden for Frederiksstaden.

Fra Marmorkirken Station afgår metroen med høj frekvens, idet der i dagtimerne kører tog hvert 2. minut. I gennemsnit er der omkring 6.000 passagerer, som stiger af eller på om dagen på Marmorkirken Station. Sammenlignet med de omkringliggende metrostationer har Marmorkirken Station dog færre passagerer, hvilket afspejler, at stationen primært betjener Frederiksstaden, mens de øvrige stationer betjener større og mere trafikale knudepunkter, jf. figur 18.

Frederiksstaden betjenes af buslinjerne 23, 26, 6A, 94N, 184 og 185. Georg Brandes Plads fungerer som det primære busstoppested med flest linjer, mens Sankt Annæ Plads betjenes af rute 26, og de øvrige stoppesteder betjenes af rute 23.

Sammenlignet med metroen har busbetjeningen et markant lavere passagergrundlag med i alt ca. 16.000 årlige på- og afstigere i Frederiksstaden, jf. figur 19. Det svarer

i gennemsnit til cirka 44 passagerer om dagen. Cirka 10.000 (63%) af de årlige på- og afstigningerne sker på Georg Brandes Plads i den vestlige udkant af området. De øvrige stoppesteder, der betjenes af rute 23 og 26, har i gennemsnit samlet ca. 16 daglige på- og afstigere. Rute 23 kører med 30 minutters drift, mens rute 26 kører med 15 minutters drift.

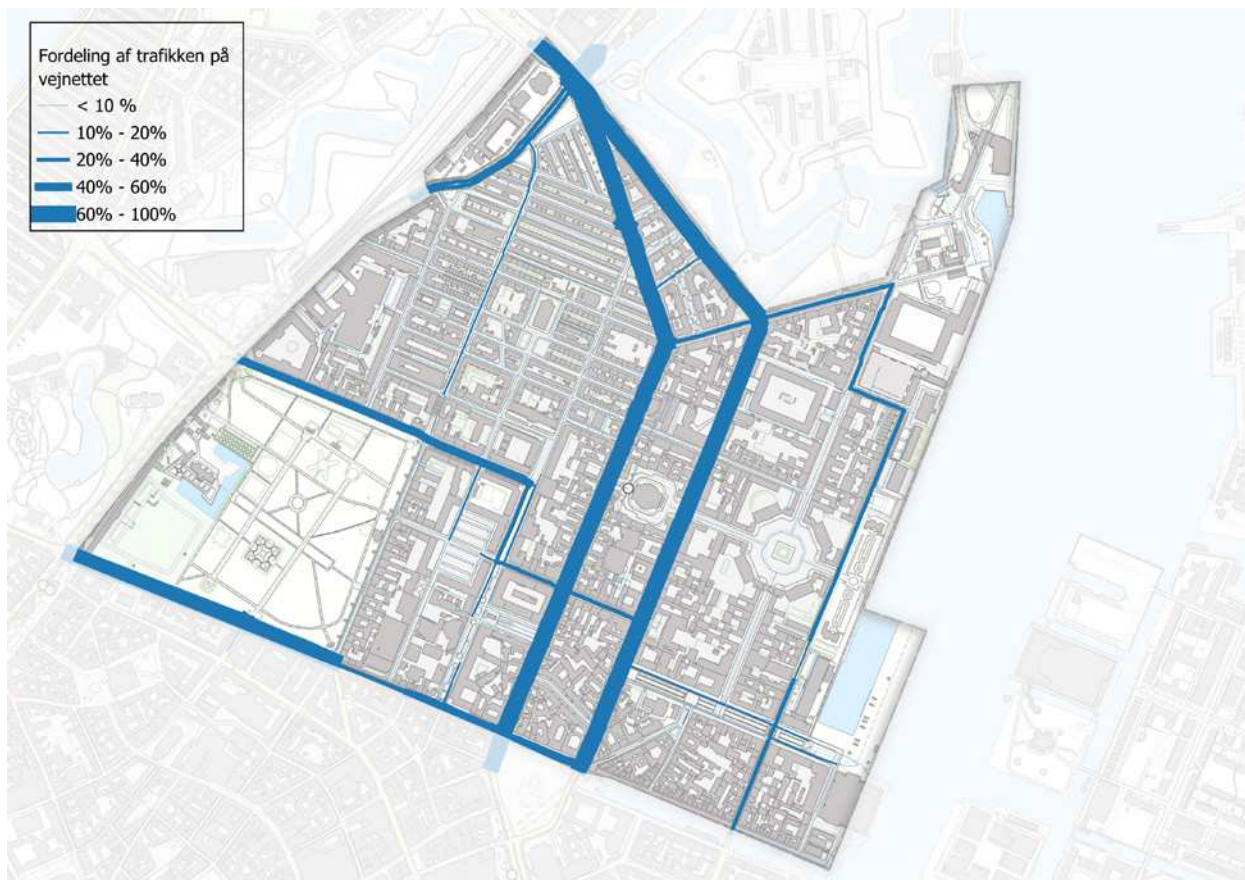
I Frederiksstaden er der stoppesteder for havnebusserne ved Nyhavn og Nordre Toldbod. Anvendelsen af havnebusserne er præget af tydelige sæsonudsving med markant højere passagertal i sommermånederne, hvor august er den mest benyttede måned med over 90.000 passagerer. Samlet set benytter mere end 500.000 passagerer årligt havnebusserne til eller fra Nyhavn og Nordre Toldbod – hvilket i gennemsnit svarer til ca. 1350 passagerer om dagen, jf. figur 20.

Det understreger havnebussernes betydning som et sæsonpræget, men væsentligt supplement til den kollektive trafik i området.



Biltrafikken i Frederiksstaden er koncentreret på få centrale vejstrækninger

Kortlægningen viser, at biltrafikken er størst på Grønningen, Bredgade og Store Kongensgade, som er en del af Ring 2, jf. figur 21. Derudover registreres der også betydelig biltrafik på Sølvgade og Esplanaden.

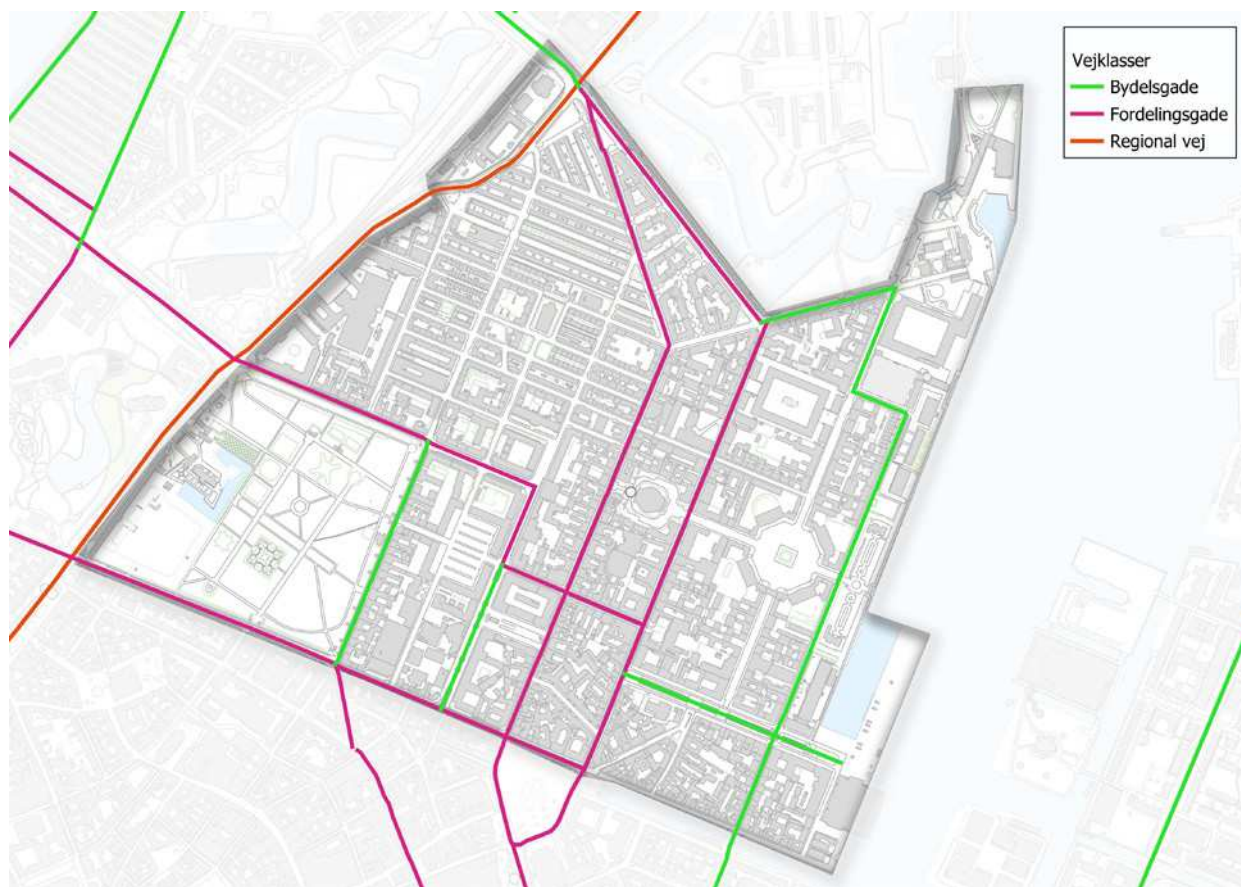


Figur 21 Fordeling af trafikken på vejene i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra TomTom

Og det er ikke tilfældigt, at de største mængder af biltrafik i Frederiksstaden forekommer på Grønningen, Bredgade og Store Kongensgade. Trafikmønstret hænger tæt sammen med områdets vejhierarki og de enkelte vejes funktion i det overordnede vejnet.

Vejinfrastrukturen i Frederiksstaden består af flere vejtyper, som afvikler biltrafik på forskellige niveauer, jf. figur 22:

- **Regionale veje:**
Forbinder København med den øvrige region.
- **Fordelingsgader:**
Afvikler trafik mellem forskellige bydele i København.
- **Bydelsgader:**
Fordeler trafikken fra de overordnede veje til lokalgader.
- **Lokalgader:**
Leder trafikken til lokale funktioner, primært boliger og arbejdspladser.



Figur 22 Vejinfrastruktur. Kilde: Københavnerkortet

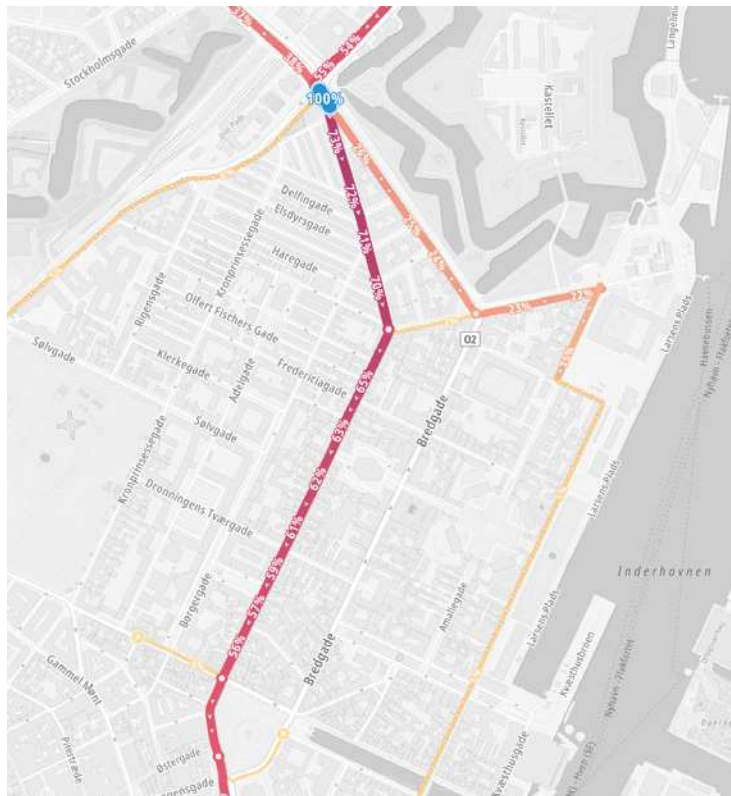
Grønningen, Bredgade og Store Kongensgade er fordelingsgader og er samtidig en del af Ring 2. Disse gader muliggør både trafik mellem Københavns bydele og ind- og udkørsel af byen for pendlere og besøgende. Det medfører betydelige mængder biltrafik, hvoraf mellem 40 og 50 % af biltrafikken på Bredgade og Store Kongensgade er gennemkørende, jf. figur 23 og figur 24. Samlet set viser dette, at Frederiksstaden ikke alene fungerer som et lokalt bykvarter, men også som en gennemkørselskorridor i det overordnede vejnet – og som betyder, at Frederiksstaden ikke er slutdestinationen for halvdelen af biltrafikken.

GPS-data og slangetællinger viser samtidig, at trafikmængderne på bydel- og lokalgaderne i Frederiksstaden generelt er begrænsede og svarer til de funktioner gaderne er tiltænkt.

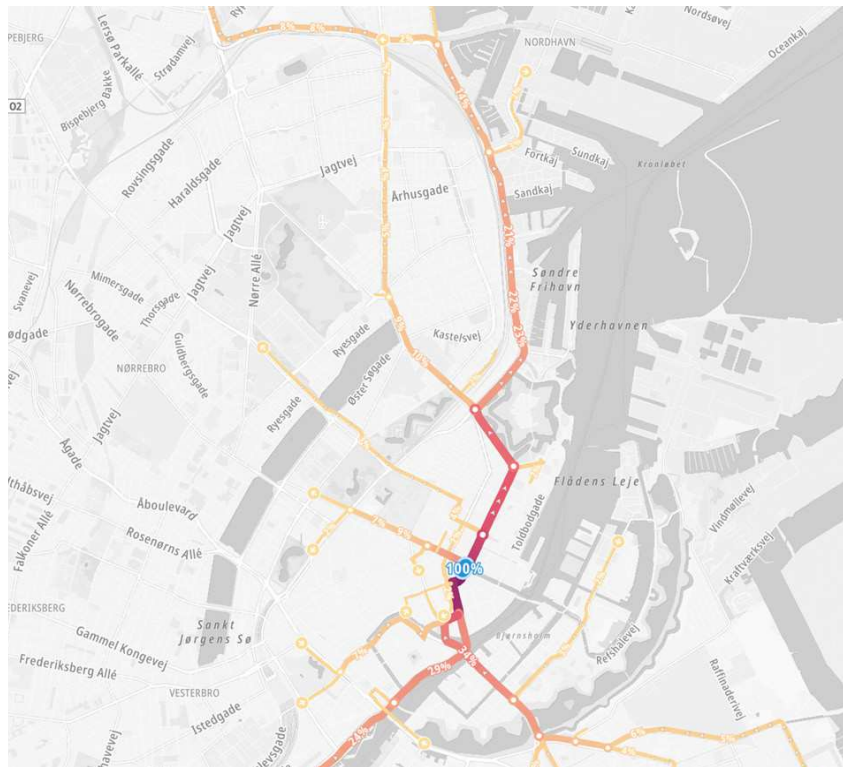
Analyse af trafikophav viser, at cirka 17 % af den indkørende biltrafik på Grønningen kommer fra Nordhavnstunnelen/Helsingørmotorvejen, mens 19 % kommer fra Trianglen på Østerbro. På Bredgade kommer cirka 34 % af den indkørende trafik fra Christianshavn og 25 % fra Kalvebod Brygge, jf. figur 25 og 26. Det indikerer, at den gennemkørende biltrafik i Frederiksstaden har ophav i flere forskellige dele af København.



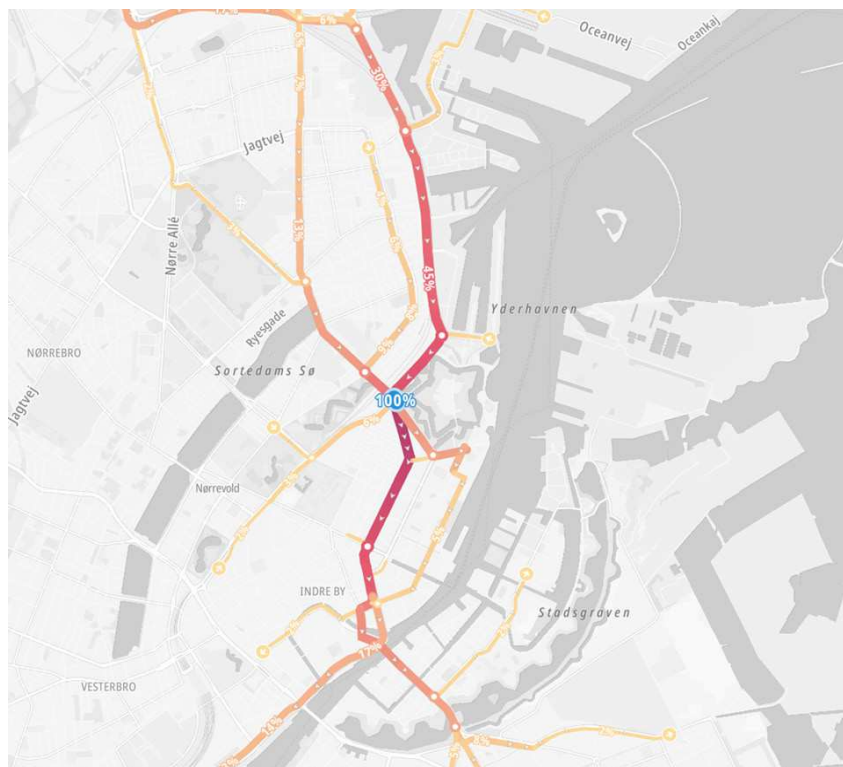
Figur 23 Gennemkørende trafik Bredgade. Kilde: GPS-data fra TomTom



Figur 24 Gennemkørende trafik Store Kongensgade. Kilde: GPS-data fra TomTom



Figur 25 Gennemkørende trafik Bredgade. Kilde: GPS-data fra TomTom



Figur 26 Gennemkørende trafik Store Kongensgade. Kilde: GPS-data fra TomTom



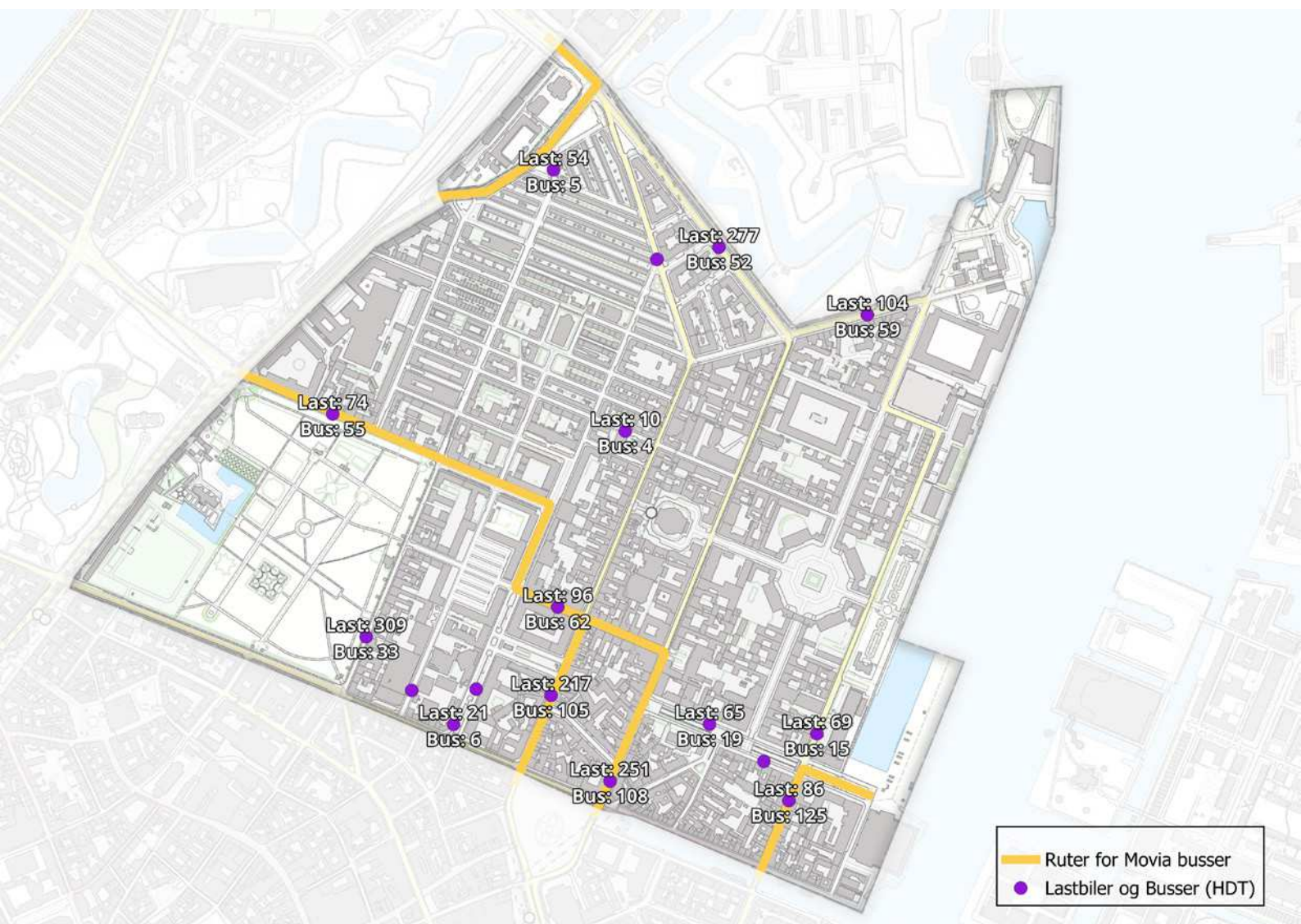
Tung trafik i Frederiksstaden

De gennemførte trafiktællinger i Frederiksstaden viser omfanget af den tunge trafik. Ved tung trafik forstås køretøjer over 3.500 kg, som opdeles i lastbiler og busser. På figur 27 fremgår fordelingen mellem lastbiler og busser baseret på trafiktællinger udført i april 2026.

Af nedenstående kort fremgår det, at der generelt er væsentligt flere lastbiler end busser i området. Dog viser tællingerne, at der på Toldbodgade er flere busser end lastbiler.

På baggrund af tællingerne vurderes det, at der dagligt kører ca. 800 lastbiler og ca. 300 busser i Frederiksstaden. Busserne omfatter både Movias rutebusser samt øvrige buskategorier såsom hop-on hop-off-busser og turistbusser.

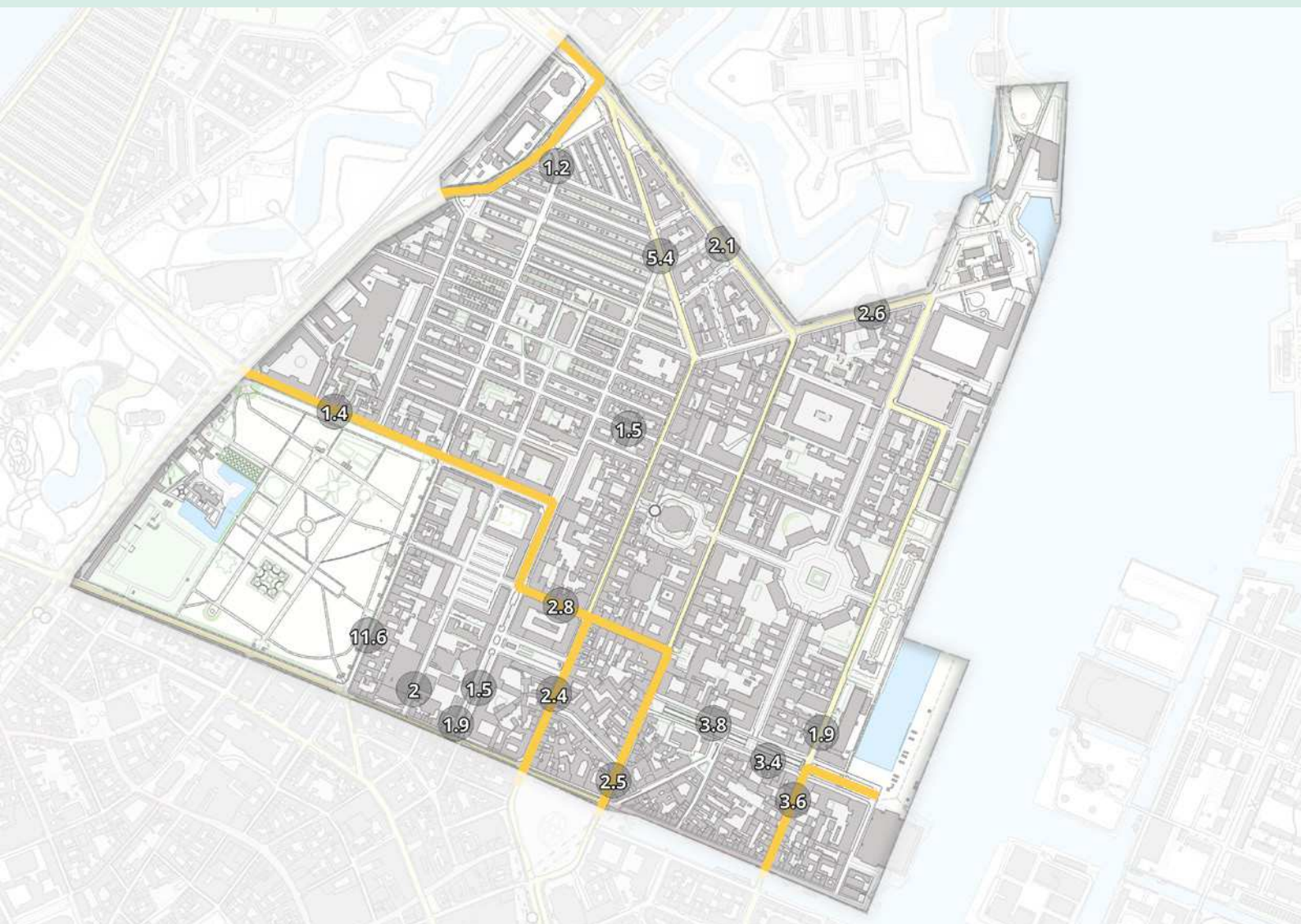
Det skal bemærkes, at tællingerne er gennemført i april og dermed uden for højsæsonen for turisttrafik. Det vurderes derfor, at antallet af busser – særligt turistbusser – er væsentligt højere i sommermånederne end angivet i ovenstående trafiktal.



Figur 27 Opførelse over lastbiler og busser i Frederiksstaden på et gennemsnitligt hverdagsdøgn (HDT). Kilde: Trafiktællinger, april 2026.

Et eksempel herpå er, at Københavns Kommune i maj 2025 gennemførte en tælling på Esplanaden i en periode, hvor der lå krydstogtskibe ved Langelinie. Her blev der på én dag registreret 166 busser, hvilket er knap tre gange så mange som ved tællingen i april 2026 (59 busser). Dette indikerer, at der i perioder kan forekomme væsentligt flere busser i området som følge af øget turistaktivitet i sommermånederne.

For det samlede trafikbillede i Frederiksstaden udgør den tunge trafik ca. mellem 1,4% til 5,4%, jf. figur 28, hvilket vurderes at være et gennemsnitligt niveau sammenlignet med resten af København. Der ses dog en relativt høj andel af tung trafik på Kronprinsessegade.



Figur 28 Andel af tung trafik i forhold til den totale trafikmængde i Frederiksstaden. Kilde: Trafiktællinger, april 2026.

Udvikling af antallet af busser i Frederiksstaden

For at opnå en dybere forståelse af udviklingen i bustrafikken anvendes historiske tællinger. Tællingerne er stillet til rådighed af Københavns Kommune og er gennemført i perioden 2022 til 2024. Bustrafikken i Frederiksstaden blev væsentligt reduceret og dermed tilpasset i forbindelse med åbningen af Metro Cityringen, inddrages der kun sammenlignelige data fra efter 2019 og frem.

Tællingerne på Bredgade og Store Kongensgade viser, at mængden af rutebusser har været relativt konstant i perioden fra 2022 til 2024, jf. figur 29. For øvrige buskategorier ses der derimod en stigning i samme periode. Særligt på Bredgade er antallet af busser steget markant.

Stigningen kan skyldes flere forhold, men det vurderes, at en væsentlig forklaring er en øget andel af turistbusser i takt med stigende turisme i perioden.

Bredgade (Dato for tælling)	27-09-2022		17-09-2024
Movia busser	23		21
Andre busser	23		61
Store Kongensgade syd (Dato for tælling)	27-09-2022	27-09-2023	17-09-2024
Movia busser	23	25	23
Andre busser	16	45	30

Figur 29 Manuelle bustællinger, opdelt på bustyper i Frederiksstaden. Kilde: Københavnerkortet (Københavns Kommune).



Trafikken på et typisk døgn i Frederiksstaden

Eftermiddagstimerne skaber det største samlede pres på Frederiksstadens gader

Trafikbelastningen i Frederiksstaden tiltager i løbet af dagen og kulminerer om eftermiddagen, uanset transportmiddel.

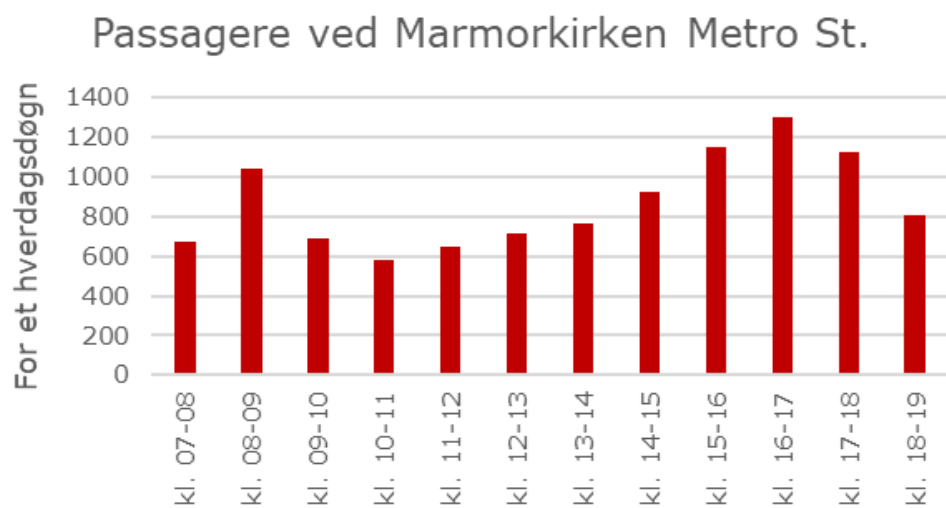
Fodgængertrafikken er jævnt stigende fra morgen til eftermiddag, hvor de største mængder registreres. Især på Store Kongensgade og Bredgade overstiger fodgængerantallet 10.000 personer på et gennemsnitligt hverdagsdøgn, jf. figur 30.

Her adskiller fodgængertrafikken sig desuden fra de øvrige transportformer ved at ankomme i markante bølger, hvor korte perioder kan have op mod dobbelt så mange fodgængere som de omkringliggende tidsrum. For tællingen på Bredgade er der i tidsrummet kl. 13:30–13:45 registreret over 75% flere fodgængere sammenlignet med det foregående kvarter (387 mod 211), jf. figur 31. Tilsvarende variationer ses i flere andre perioder, hvor antallet af fodgængere pr. kvarter kan variere betydeligt. Dette indikerer, at fodgængertrafikken har tendens til at forekomme i større grupper, hvilket stiller krav til gangarealerne.

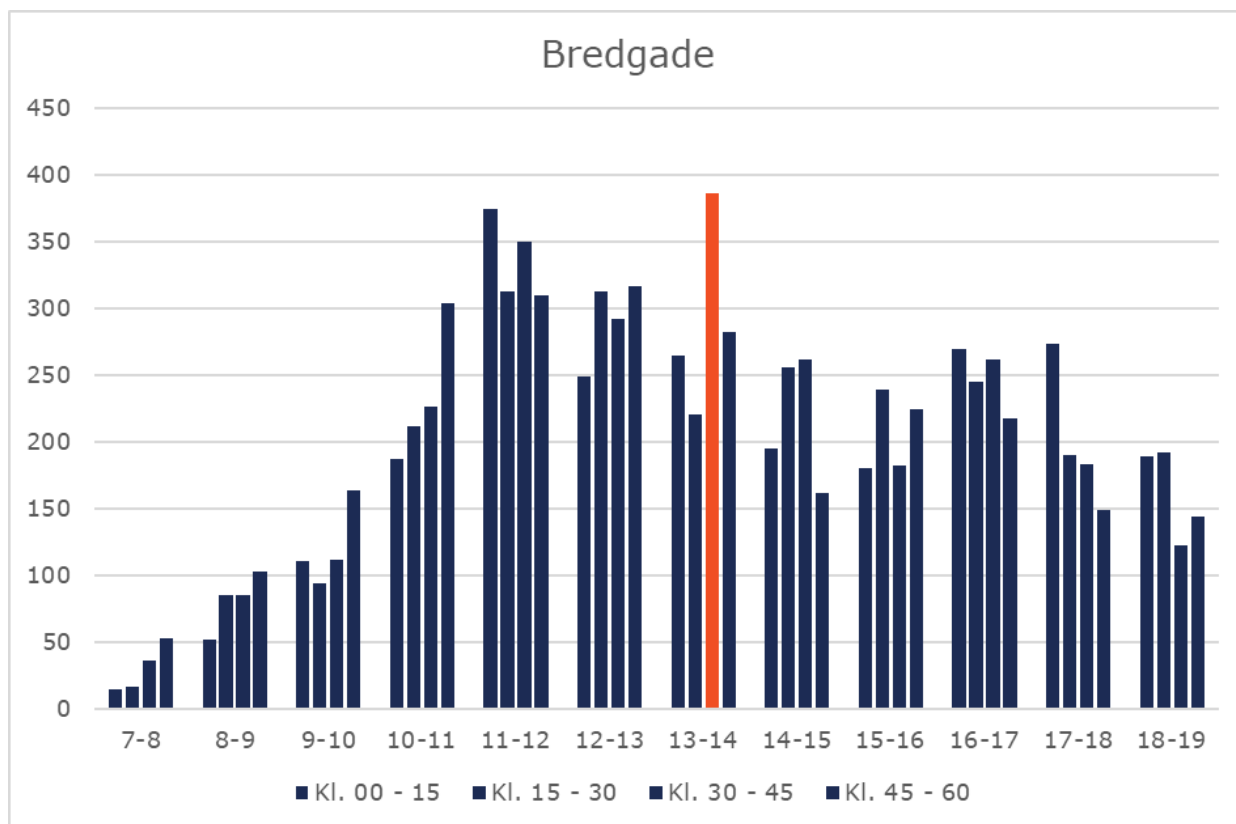
At fodgængertrafikken samler sig i grupper, indikerer en tæt kobling til den kollektive trafik og kan blandt andet skyldes, at

signalanlæg tilbageholder fodgængere, som herefter krydser samlet, når der bliver grønt. Derudover kan grupper af turister, som f.eks. er ankommet til området i turistbusser fra f.eks. krydstogtskibe og som bevæger sig samlet, bidrage til de observerede variationer. I perioder med mange samtidige fodgængere kan det være vanskeligt for fodgængerne at passere hinanden og orientere sig i forhold til den ønskede gangretning. Det skaber et pres på gangarealer og øger evt. ulykkesrisikoen for nogle gående.

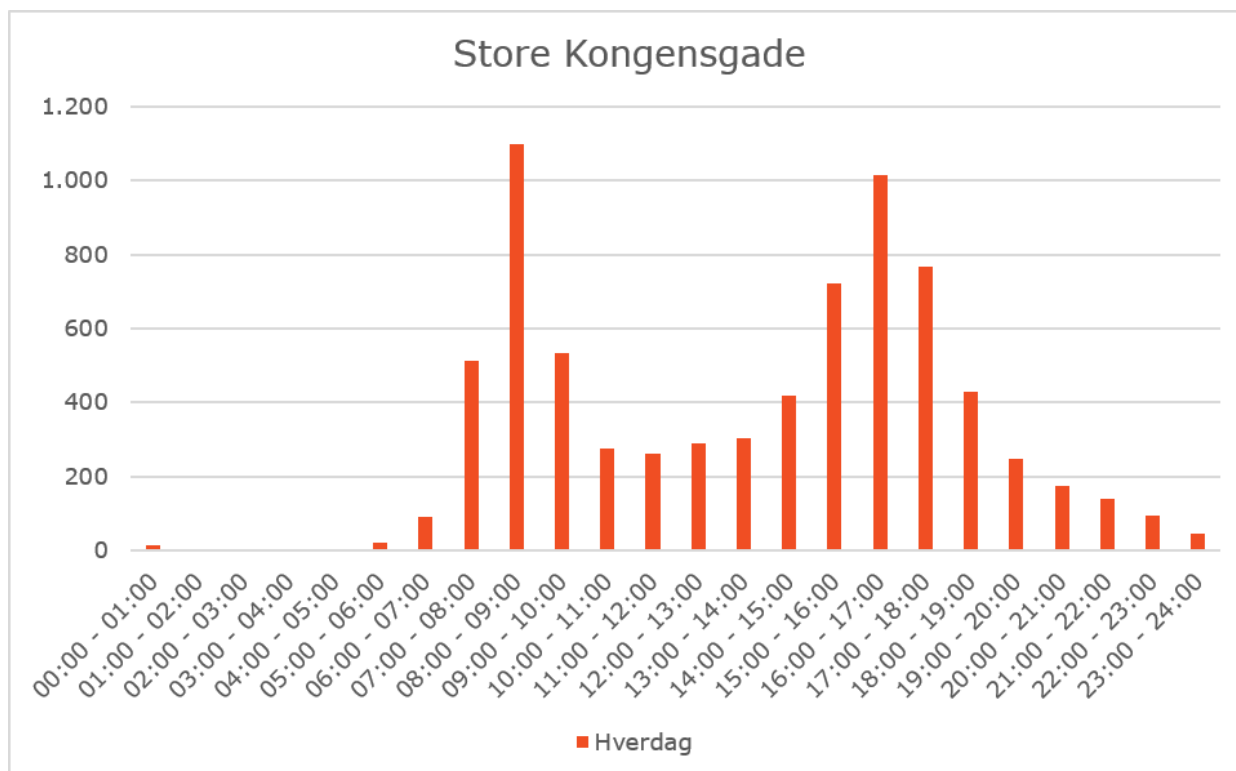
Cykel- og den kollektive trafik viser derimod et mere klassisk pendlermønster, med tydelige spidstimer om morgenen og om eftermiddagen, jf. figur 32. Pendlermønsteret i cykeltrafikken ses tydeligt i døgnfordelingen af cykeltrafikken i Store Kongensgade, jf. figur 33. Heraf fremgår det, at cykeltrafikken stiger markant i morgen- og eftermiddags-spidstimerne. I tidsrummet kl. 10–14 falder cykeltrafikken med ca. 60 % sammenlignet med spidsperioderne, hvilket understøtter billedet af et tydelig pendlerrelateret mønster.



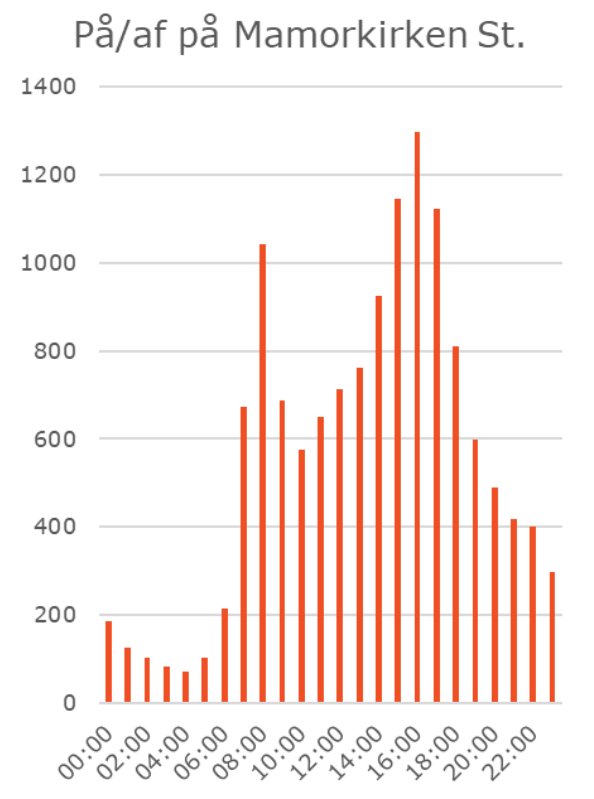
Figur 30 Trafikbelastningen hen over døgnet for fodgængertrafik, cykeltrafik, kollektiv trafik og biltrafik. Kilde: Manuelle fodgængertællinger i uge 17 2026, slagnetællinger i uge 15 og 16 2026 og passagerdata fra Metroselskabet fra 2025 og Movia fra 2024 og 2025.



Figur 31 Manuelle fodgængertællinger på Bredgade i uge 17 april 2026



Figur 32 Slangetællinger af cykeltrafik på Store Kongensgade i uge 15 og 16 april 2026



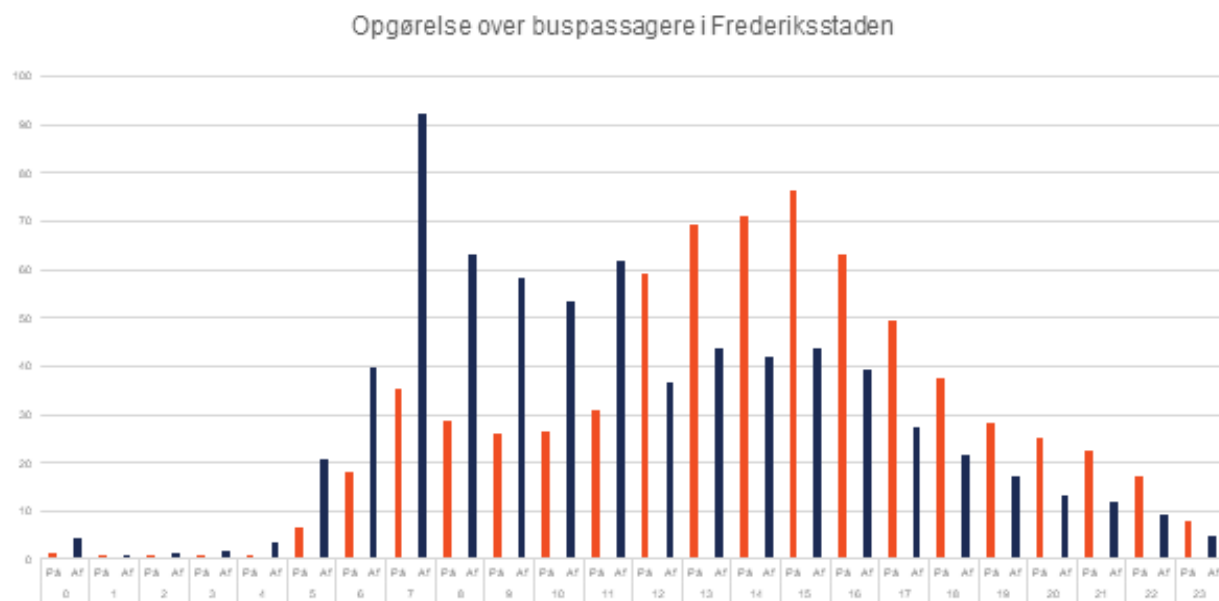
Figur 33 Antal af- og påstigere i løbet af døgnet på hverdage på Marmorkirken Station.

Den markante stigning i cykeltrafikken i disse tidsrum falder sammen med de mest belastede perioder i metro- og bustrafikken, særligt ved Marmorkirken metrostation. Den klare retningsfordeling i på- og afstigere understøtter billedet af Frederiksstadens område, der i høj grad benyttes af pendlere. Aktiviteten på Marmorkirken Station er højest i eftermiddagstimerne med en spidsbelastning omkring kl. 16. Der ses desuden en markant morgen- og spids omkring kl. 8, jf. figur 34. Pendlingsstrømmene i busserne viser, at flest passagerer rejser mod Frederiksstadens område om morgenen, mens flest forlader området om eftermiddagen, jf. figur 35.

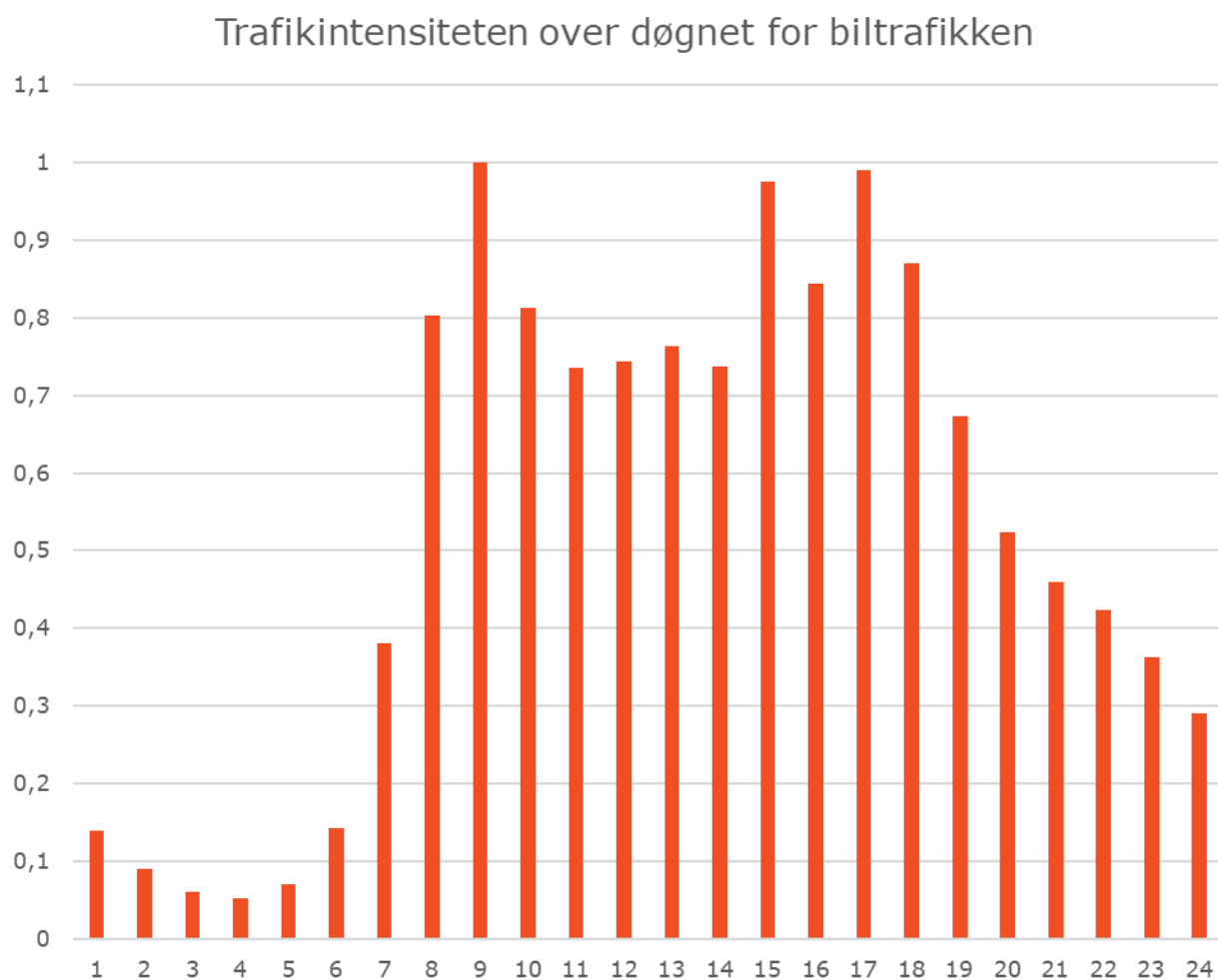
Biltrafikken adskiller sig ved ikke kun at være belastet i korte spidsbelastningsperioder, men snarere ved at være præget af et vedvarende trafikalt pres gennem størstedelen af dagtimerne, jf. figur 30. Trafikintensiteten er høj i Frederiksstadens område fra kl. 08 til 18, med den største belastning i morgentimen mellem kl. 08 og 09. I timerne både før og efter morgenspidsen forbliver trafikniveauet højt, og der ses ikke et markant fald i belastningen før sidst på dagen. I eftermiddagstimerne ligger trafikintensiteten tæt på niveauet i morgenspidsen, hvilket indikerer, at trafikken er fordelt over et længere tidsrum frem for at være koncentreret omkring enkelte timer. Dette peger på, at biltrafikken i højere grad også omfatter ærinde- og gennemkørende trafik, som bidrager til en mere jævnt fordelt belastning over dagen, frem for en klassisk døgnfordeling med spidstimer i myldretiden.

Når analyserne sammenholdes på tværs af transportmidler, tegner der sig et tydeligt billede af, at eftermiddagstimerne er det tidspunkt, hvor Frederiksstadens samlede set er mest belastet. Her overlapper fodgængernes høje aktivitetsniveau med cykel- og pendlertrafikken eftermiddagsspidsen samt et fortsat højt pres fra biltrafikken.

Dette medfører samtidige peaks på tværs af transportformer, hvilket skaber et markant pres på gader og byrum i disse timer. Når dette sammenholdes med, at fodgænger-, cykel- og biltrafik i høj grad koncentrerer sig på få gennemgående gader, jf. afsnittet *Fodgænger-, cykel- og biltrafik samles i få gennemgående gader*, peger analysen på et særligt højt og samlet trafikalt pres på få hovedgader i Frederiksstadens område i eftermiddagstimerne.



Figur 34 Buspassagerer i Frederiksstaden over et døgn. Kilde: Movia



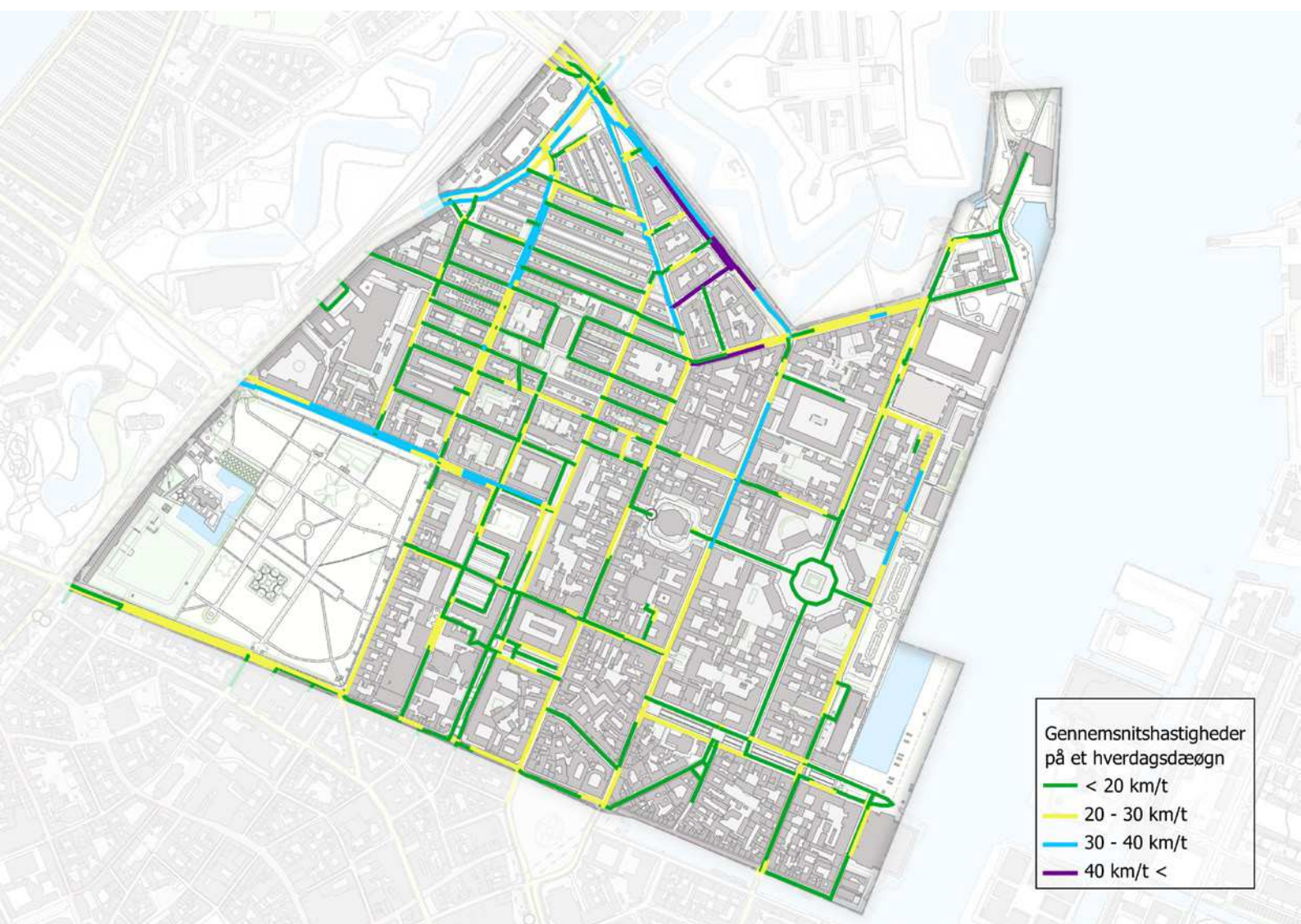
Figur 35 Trafikintensiteten over døgnet for biltrafikken. Kilde: GPS-data fra TomTom



Hastigheder og rejsetider i Frederiksstaden

Eftermiddagstimerne skaber det største samlede pres på Frederiksstadens gader

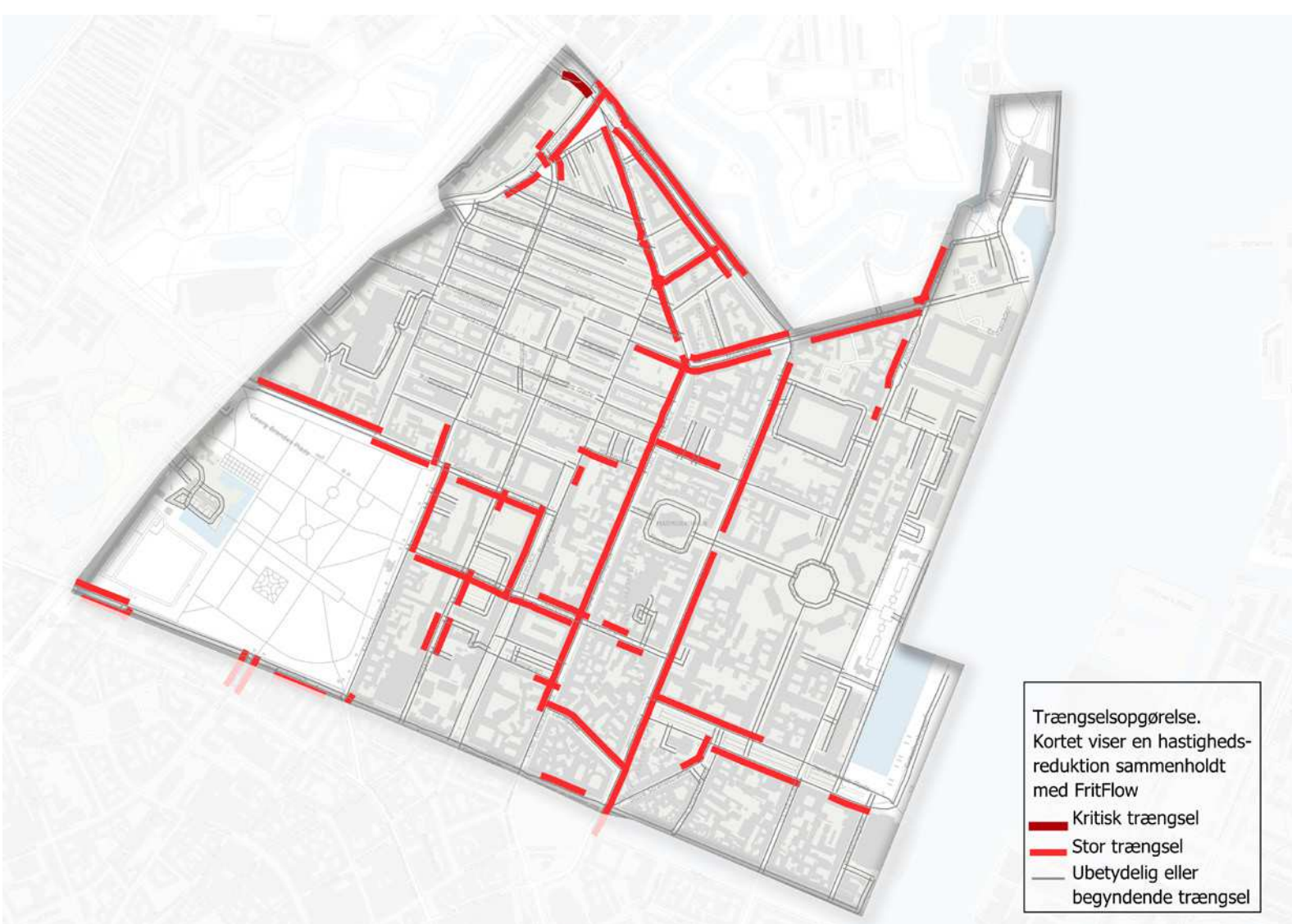
Slangetællinger og GPS-baserede hastighedsopgørelser viser, at bilernes gennemsnitshastighed på et hverdagsdøgn ofte er lav og flere steder, ikke overstiger 20 km/t – både på mindre veje og på centrale gader som Store Kongensgade og Bredgade, jf. figur 36. Det betyder, at det mange steder er lige så hurtigt at cykle som at køre i bil, og i praksis opleves lignende rejsehastigheder for de to transportformer.



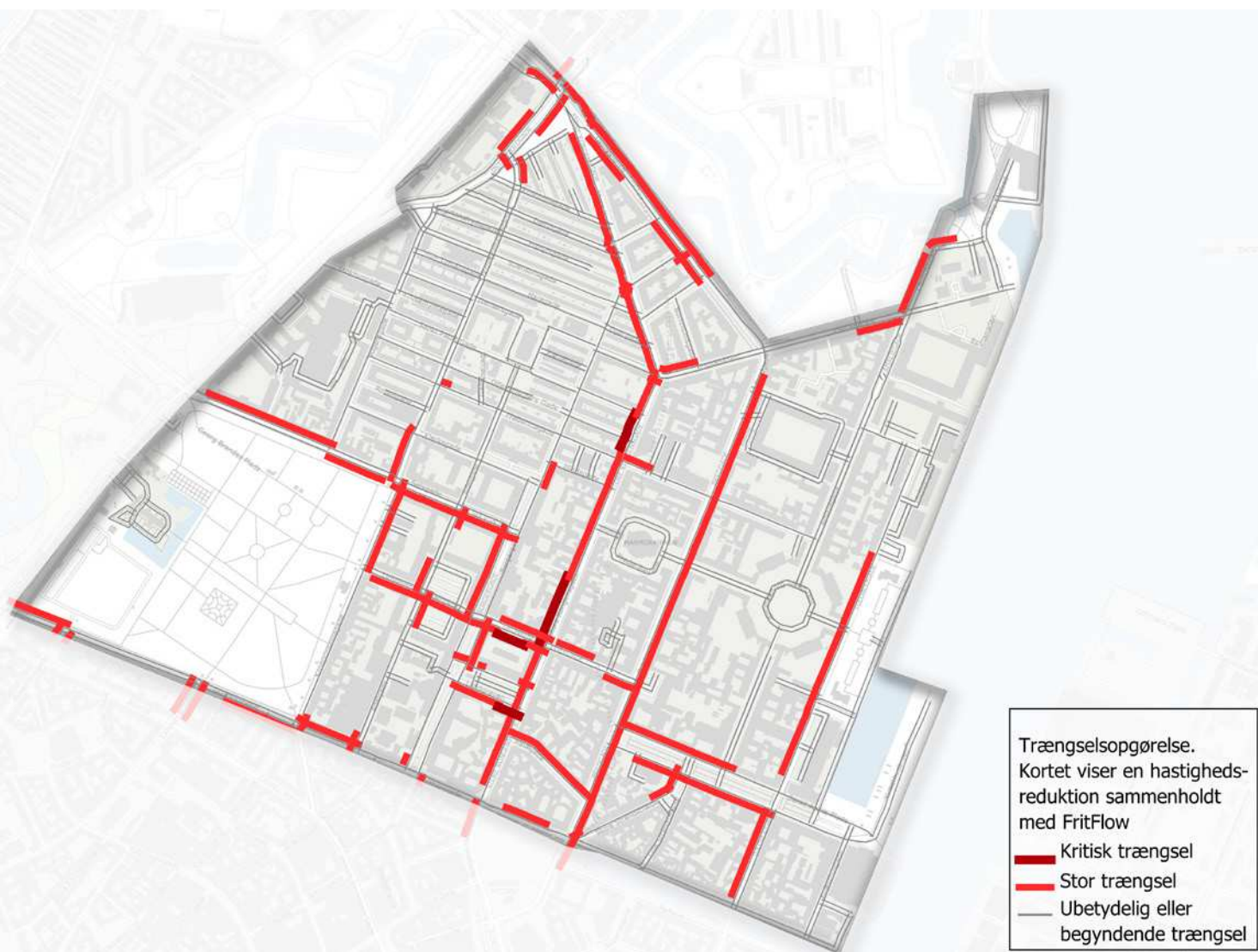
Figur 36 Gennemsnitshastigheder for biltrafik på et hverdagsdøgn. Kilde: Slangetællinger biltrafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom

At gennemsnitshastigheden for biltrafikken – og for busserne – flere steder ikke kommer over 20 km/t på et døgn, skyldes flere forhold, herunder trængsel, parkeringssøgning og den generelle belastning af vejnettet. Dette påvirker bilisternes rejsetid betydeligt og særligt i spidstimerne reduceres bilernes fremkommelighed markant.

I morgenspidstimen registreres der trængsel på samtlige fordelingsgader i Frederiksstadens, mens der i eftermiddagsspidstimen ses et tilsvarende – og flere steder mere kritisk – trængselsniveau, som blandt andet omfatter Grønningen, Bredgade, Store Kongensgade, Toldbodgade og Dronnings Tværgade, jf. figur 37 og 38.



Figur 37 Trængsel i morgenspidstimen. Kilde: Slangetællinger biltrafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom



Figur 38 Trængsel i eftermiddagsspidstimen. Kilde: Slangetællinger biltrafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom



Trængslens betydning ses tydeligt i rejsetidsanalyserne. På strækningen Store Kongensgade mellem Østerport og Kongens Nytorv tager en gennemkørsel i gennemsnit ca. 2,5 minut om natten, hvor trafikbelastningen er lav. I eftermiddagsspidstimen øges rejsetiden til ca. 6,5 minut, svarende til en stigning på omkring 160 %. Denne rejsetidsforlængelse understreger, at trængslen har stor indflydelse på biltrafikkens fremkommelighed i området, jf. figur 39.

Kombinationen af lave gennemsnitshastigheder og høj trængsel medfører, at bilister og cyklister ofte bevæger sig med næsten samme hastighed, jf. figur 40. Cyklen fremstår derfor som et konkurrencedygtigt transportmiddel i området – særligt i eftermiddagsspidstimen.

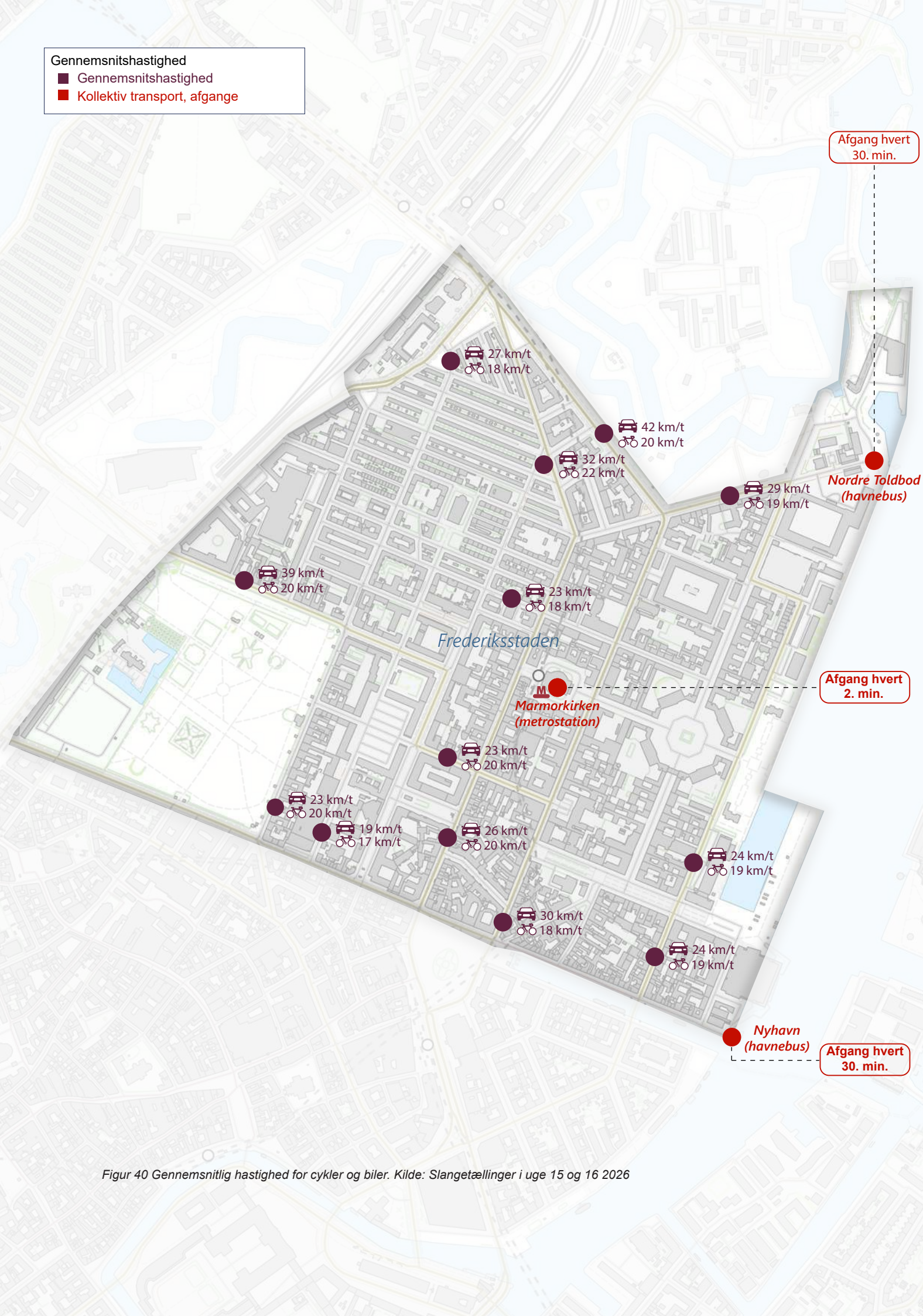
Samtidig kan der være et element af utryghed på de strækninger, hvor der ikke er cykelstier og bilister og cykler dermed deler vejareal og nærmest samme hastighed – f.eks. på Dronningens Tværgade. Her kan cyklister blive utrygge, når bilister svinger og dermed krydser det vejareal, som cyklisterne kører på.



Figur 39 Gennemsnitsrejsetid på Store Kongensgade. Kilde: Slangetællinger bil-trafik i uge 15 og 16 og GPS-data fra TomTom

Gennemsnitshastighed

- Gennemsnitshastighed
- Kollektiv transport, afgang



Figur 40 Gennemsnitlig hastighed for cykler og biler. Kilde: Slangetællinger i uge 15 og 16 2026



Opsummering

Trafikken i Frederiksstaden er præget af et betydeligt og vedvarende pres, hvor flere transportformer anvender de samme, pladsbegrænsede gader. Det trafikale pres skyldes i mindre grad store mængder inden for én transportform og i højere grad et markant overlap mellem fodgængere, cyklister, kollektiv trafik og biltrafik i et historisk og kompakt gadenet.

Trafikken koncentrerer især på de nord-sydgående hovedstrækninger, særligt Store Kongensgade og Bredgade samt omkring centrale knudepunkter, hvor de forskellige trafikformer i høj grad deles om de samme arealer.

Biltrafikken dominerer det samlede trafikbillede, idet der på centrale strækninger som Bredgade, Store Kongensgade, Grønningen og Sølvgade er talt mere end dobbelt så mange biler som cykler. Samtidig udgør gennemkørende trafik en væsentlig del – 40–50 % af biltrafikken på Bredgade og Store Kongensgade svarende til ca. 11.000 biler dagligt – hvilket understreger områdets rolle som gennemfartskorridor i København.

Trafikmønstret hænger tæt sammen med områdets vejhierarki og Store Kongensgade og Bredgades funktion som fordelingsveje. Derudover er der i nærheden af Store Kongensgade og Bredgade en metrostation og flere attraktioner, hvorfor der helt naturligt er mange fodgængere i området.

Området fungerer samtidig som boligkvarter, turistmål, pendlerdestination og gennemkørselskorridor, hvilket medfører udfordringer for fremkommelighed og tryghed. I eftermiddagstimerne er det største samlede pres, hvor høje fodgængermængder, cykel- og pendlertrafikkens spidstime samt et vedvarende pres fra biltrafikken falder sammen.

Analysen peger således på, at de trafikale udfordringer i Frederiksstaden i høj grad er et resultat af samtidige og konkurrerende trafikstrømme, snarere end isoleret høj aktivitet fra enkelte transportformer.

Trafikmønstrene i Frederiksstaden kan sammenlignes med andre bydele, som f.eks. Christianshavn. Christianshavn er også domineret af gennemkørende biltrafik og cyklister på Torvegade. Samtidig er der en travl Metrostation, mange fodgængere og turister i området. Det skaber på samme måde mange modsatrettede interesser for trafikanterne.

2 Parkering i Frederiksstaden



Parkering i Frederiksstaden

Primære konklusioner om parkering i Frederiksstaden:

1. Der er mange parkeringspladser i Frederiksstaden og de er højt belagt hele døgnet

Frederiksstaden rummer knap 3.000 offentlige parkeringspladser på gaden og knap 1.600 i p-huse. På trods af dette er belægningsgraden for gadeparkering ofte over 90 % i centrale dele af området, særligt tæt på Store Kongensgade og Bredgade, hvilket indikerer en vedvarende høj efterspørgsel efter parkering.

2. Søgetid efter parkering forlænger kørslen med 1 minut og 39 sekunder i gennemsnit

Bilister kører i gennemsnit ca. 1,5 minut ekstra, når de skal finde en parkeringsplads i Frederiksstaden. For de 5 % af bilisterne med længst søgetid er den ekstra køretid over 7 minutter. Søgetiden er kortere for bilister med lokalkendskab og for brugere af elbilspladser, særligt i weekender.

3. Jo kortere bilture, jo kortere er parkeringerne

Jo kortere bilisterne har kørt inden de parkerer i Frederiksstaden, jo kortere tid parkerer de i området. De korteste ture (0–2 km) er forbundet med de korteste parkeringer, mens både parkeringsvarighed og andel af længere ophold stiger i takt med turlængden. 43 % af bilturene er kortere end 5 km, før bilisterne parkerer i området. I gennemsnit varer parkeringerne i Frederiksstaden 9 timer.

4. Der er begrænset cykelparkering – især i Nyboder

Der er generelt få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden, og særligt i Nyboder parkeres mange cykler uden for stativ. Det kan begrænse fremkommeligheden for fodgængere. Selvom der siden 2017 er etableret mere cykelparkering ved Marmorkirken og i Kronprinsessegade, begrænser den tætte bystruktur fortsat mulighederne for at udvide kapaciteten.

5. Beboere og besøgende har forskellige oplevelser og behov for cykelparkering

Mens knap halvdelen af beboerne oplever, at det er nemt at finde cykelparkering, efterspørger borgere i åbne kortbaserede undersøgelser markant mere cykelparkering – især ved Nyboder. Forskellen peger på, at besøgende, herunder ladcyklister, mangler synlige og let tilgængelige parkeringsmuligheder i gaderummet.



Om kapitlet

Dette kapitel belyser parkeringsforholdene i Frederiksstad for både biler og cykler på baggrund af GPS-baserede analyser, registreringer og spørgeskemadata.

Kapitlet indledes med en analyse af bilparkeringens omfang, sammensætning og belægningsgrad samt udviklingen i parkeringskapaciteten. Herefter udfoldes en detaljeret analyse af parkeringssøgning, turlængder og parkeringsvarighed baseret på GPS-data fra mere end 75.000 parkeringer fra 12.500 biler i Frederiksstad i 2025, som samlet set belyser, hvordan parkeringssøgning bidrager til trafikbelastning og arealpres i Frederiksstad.

Kapitlet afsluttes med en gennemgang af udbud og efterspørgsel på cykelparkering, herunder forskelle mellem beboeres og besøgendes behov.

Bilparkeringen er omfattende, men presset

Ifølge Københavns Kommunes opgørelse fra 2025 rummer Frederiksstaden i alt knap 3.000 parkeringspladser på gaden.. Der er ca. 2.600 parkeringspladser i rød og grøn betalingszone, som tilsammen udgør ca. 86% af den samlede kommunale parkeringskapacitet. Derudover er der parkeringspladser, som er reserveret til delebiler, elbiler og eldelebiler, som tilsammen udgør ca. 250 parkeringspladser samt ca. 150 pladser, som er afmærket til andre funktioner som f.eks. ambassader og handicapparkering².

Foruden de ca. 3.000 gadeparkeringspladser er der også p-huse, hvor det er muligt at parkere. Her er der i alt ca. 1.600 parkeringspladser tilgængelige.

Over de sidste to år er antallet af parkeringspladser i Frederiksstaden reduceret med ca. 30 pladser, mens ca. 70 pladser er omdannet fra p-pladser i rød og grøn betalingszone til handicapparkering, delebiler eller elbiler. Derudover kan der være parkeringspladser, som er utilgængelige i længere perioder på grund af anlægs- og byggearbejde.

På trods af det relativt høje antal parkeringspladser viser belægningsopgørelser fra foråret 2026, at parkeringspresset i Frederiksstaden er højt over hele døgnet.

Belægningsgrader	Kl. 12:00	Kl. 17:00	Kl. 22:00
Området i vest	72%	78%	87%
Området i midten	96%	88%	79%
Området i øst	99%	89%	93%

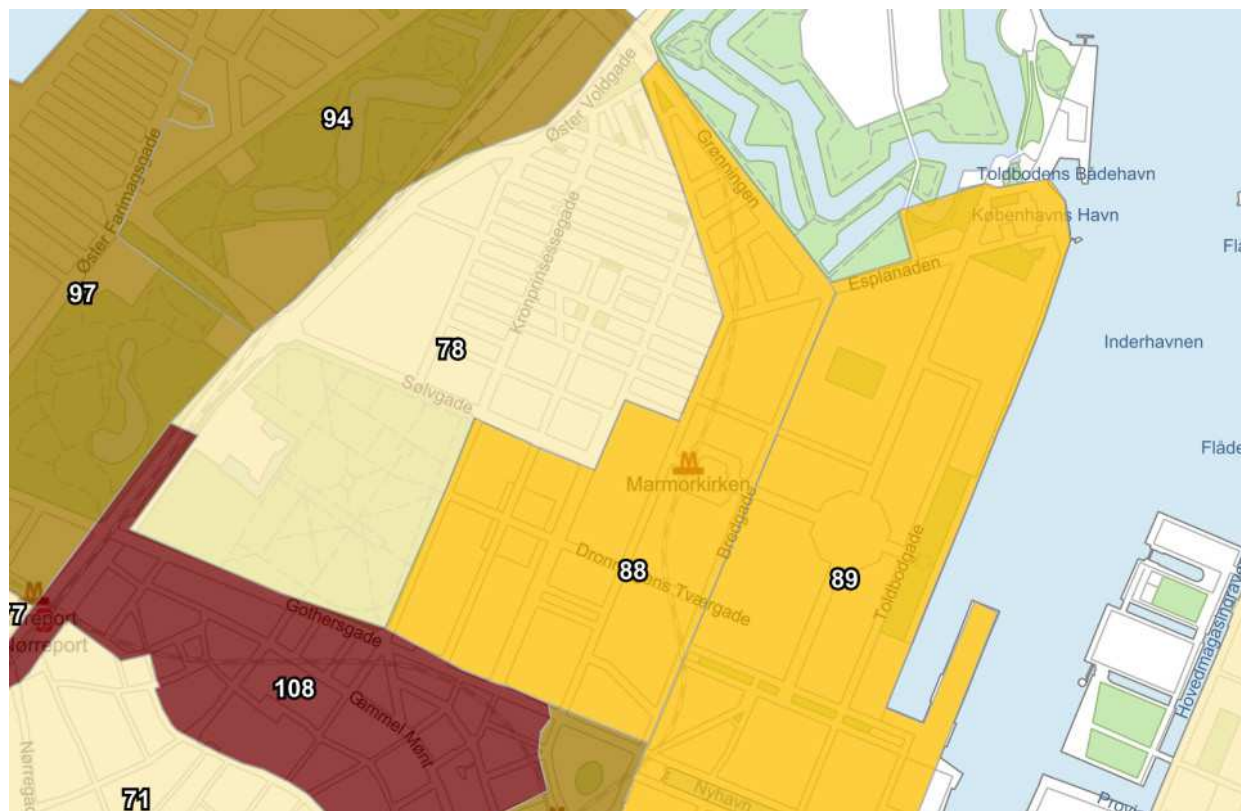
Figur 41 Belægning på gadeparkering. Kilde: Københavns Kommune.

² Opgørelsen af parkeringspladser er foretaget af Københavns Kommune i foråret 2025.



I særligt de centrale dele af området ligger belægningen tæt på eller over 90 % på flere tidspunkter i døgnet, jf. figur 41. Andre steder i København – f.eks. i brokvartererne – er belægningen om aftenen væsentlig højere end i Frederiksstaden. Det særlige ved belægningen i Frederiksstaden er, at den er jævnt høj hele døgnet.

Sidegader til Store Kongensgade og Bredgade er særligt belastede, hvilket indikerer en høj efterspørgsel efter parkering tæt på centrale destinationer.



Figur 42. Belægning på gadeparkering klokken 12. Belægningen i områdets p-huse indgår ikke i opgørelsen. Kilde: Københavns Kommune

Københavns Kommune lejer en række parkeringspladser til beboerne i området. Det drejer sig om:

- Q-park Adelgade (Adelgade 5) med 20 pladser
- P-kælder ved ARCA (Adelgade 11) med 100 pladser
- Borgergade P-kælder (Borgergade 13) med 60 pladser.

Belægningsgraden for disse lejede parkeringspladser varierer. Den er højest i Q-park Adelgade og lavest i p-kælder ved ARCA, jf. figur 43.

Belægningsgrader	Kl. 12:00	Kl. 17:00	Kl. 22.00
Q-park Adelgade	100%	100%	100%
P-kælder ved ARCA	41%	41%	42%
Borgergade P-kælder	95%	97%	97%

Figur 43 Belægning for lejede parkeringspladser. Kilde: Københavns Kommune.



Parkeringsudbud i Frederiksstaden

For at opnå en bedre forståelse af parkeringsanvendelsen i Frederiksstaden er beboernes oplysninger om deres bilbrug sammenholdt med de faktiske registreringstal for privatejede biler i området. Disse data er efterfølgende holdt op mod udbuddet af parkeringspladser samt data fra EasyParks dashboard over registrerede betalingsparkeringer i Frederiksstaden. På den måde skabes et samlet overblik over parkeringssituationen i området.

I Frederiksstaden findes der ca. 2.700 offentligt tilgængelige gadeparkeringspladser, inklusive pladser reserveret til elbiler. Dertil kommer ca. 1.600 parkeringspladser i offentlige parkeringsanlæg, hvilket giver et samlet

udbud på omkring 4.300 offentligt tilgængelige parkeringspladser. I det følgende fokuseres analysen på udnyttelsen af gadeparkeringspladserne.

De i alt 2.700 gadeparkeringspladser er fordelt over hele Frederiksstaden. Samtidig er der registreret 2.433 biler med adresse i området. Selvom beboerne har mulighed for at parkere på gaden, har nogle også adgang til private parkeringspladser i gårdum eller parkeringsanlæg. I spørgeskemaundersøgelsen er beboerne derfor blevet spurgt om, hvor de typisk parkerer deres bil. På baggrund af besvarelsene er de 2.433 registrerede beboerbiler fordelt efter parkeringssted, som vist i figur 44.

Parkeringsplads	Fordeling fra spørgeskema	Fordeling af beboernes biler
Offentlig p plads	72%	1.752
Privat i baggård	13%	316
P anlæg	10%	243
Kommunalt lejede	5%	122
Total	100%	2.433

Figur 44 Fordeling fra spørgeskemaundersøgelsen for bilejerne i forhold til deres parkeringstype sammenholdt med bilejerskabet i Frederiksstaden. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse og Københavns Kommunes Statistikbank

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 72 % af beboerne med adgang til bil parkerer på gaden. Det svarer til ca. 1.752 biler. På den baggrund vurderes det, at omkring 966 af områdets gadeparkeringspladser ikke benyttes af beboerbiler og dermed potentielt er til rådighed for besøgende, erhvervsdrivende og øvrige brugere af Frederiksstaden, jf. figur 45.

Beboerparkering på gadeparkeringspladser	1.752
Resterende tilgængeligt gadeparkering	966
Total	2.718

Figur 45 Antallet af beboere, som parkerer på gaden sammenholdt med parkeringsudbuddet. Kilde: Københavns Kommunes Statistikbank

Udnyttelsen af gadeparkeringspladserne varierer hen over døgnet. Beboernes parkeringsbehov er generelt størst uden for dagtimerne, hvor mange biler forventes at være tilbage i området efter endt arbejdsdag. Samtidig findes der en gruppe beboere, som kun sjældent anvender deres bil. Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 23 % af bilejerne bruger bilen mindre end én gang om ugen, og disse biler må derfor antages at være parkeret størstedelen af tiden, jf. figur 46.

Hvis denne gruppe fordeles proportionalt på tværs af de forskellige parkeringsformer, svarer det til, at ca. 403 gadeparkeringspladser er optaget af beboere, der kun sjældent benytter deres bil. Dermed reduceres den gadeparkeringskapacitet, som i praksis er til rådighed for øvrige brugere, til ca. 2.178 pladser, jf. figur 47.

Parkeringsplads		Beboere som benytter bilen i løbet af ugen	Beboere som benytter bilen mindre en gang om ugen
		76%	23%
Offentlig p-plads	72%	1.331	403
Privat p-plads i baggård mv.	13%	240	73
Privat p-plads i parkeringsanlæg	10%	185	56
Kommunalt lejede pladser hos privat aktører	5%	92	28
Total		1849	560

Figur 46 Matrice, som viser et antaget forhold mellem bilejerskabet i forhold til parkeringsformen og hvor ofte beboerne benytter bilen i Frederiksstaden. Kilde: Spørgeskemaundersøgelsen

Data	
Offentligt tilgængelige gadeparkeringspladser	2.718
Gadeparkering optaget af beboere	403
Tilgængeligt gadeparkering	2.315

Figur 47 Beregningen for hvor mange gadeparkeringspladser som vurderes tilgængelige i hverdage i Frederiksstaden.

Data fra parkeringsselskabet EasyPark viser, at der dagligt registreres omkring 2.000 gadeparkeringer via appen i Frederiksstaden. Fordelingen over døgnet viser, at størstedelen af disse parkeringer finder sted mellem kl. 9 og 12. På dette tidspunkt vurderes EasyPark-parkeringerne at udgøre ca. 35 % af det samlede antal gadeparkeringer.

Parkering påbegyndt time	00:00	01:00	02:00	03:00	04:00	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00
Easypark belægning i Frederiksstaden	1%	1%	1%	0%	0%	1%	4%	9%	17%	26%	32%	35%
Parkering påbegyndt time	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Easypark belægning i Frederiksstaden	18%	16%	15%	13%	13%	7%	13%	17%	11%	7%	3%	2%

Figur 48 Parkeringsbelægning for parkering foretaget med Easypark. Kilde: Easypark

I løbet af eftermiddagen falder andelen til ca. 13 %, hvilket indikerer, at en større del af de parkerede biler tilhører andre brugergrupper, herunder områdets beboere. Mønstrer peger således på, at de tidsbegrænsede og betalingsbaserede parkeringer primært efterspørges i dagtimerne, mens beboerparkering udgør en relativt større andel af belægningen senere på dagen, jf. figur 48.

Nedenstående tabel viser en estimeret fordeling af belægningen på gadeparkeringspladserne mellem EasyPark-brugere, øvrige betalende parkerende og beboere. Opgørelsen illustrerer, hvordan parkeringsbelægningen vurderes at være fordelt mellem de forskellige brugergrupper på forskellige tidspunkter af døgnet.

Som det fremgår, er fordelingen mellem brugergrupperne omkring kl. 11 relativt jævn. Omkring kl. 21 er billedet derimod markant anderledes, idet beboerparkering udgør den dominerende del af belægningen. Dette afspejler, at parkeringspladserne i stigende grad anvendes af områdets beboere uden for dagtimerne, jf. figur 49.

	Kl. 11	Kl. 16	kl. 21
Easypark	35%	13%	7%
Andre parkeringsformer*	35%	13%	7%
Beboerparkering	31%	74%	86%

Figur 49 Forhold mellem forskellige parkeringsformer og deres parkeringsbelægning i Frederiksstaden. *Andre parkeringsformer er f.eks. andre parkeringsapps osv. Det er antaget, at disse udgør samme parkeringsmønstre og andele som Easypark.

Samlet set viser analysen, at de forskellige brugergrupper har forskellige parkeringsmønstre hen over døgnet. Beboernes efterspørgsel efter parkering er størst i eftermiddags- og aftentimerne, mens besøgende – herunder brugere af EasyPark – primært benytter parkeringspladserne i dagtimerne, særligt omkring middagstid.

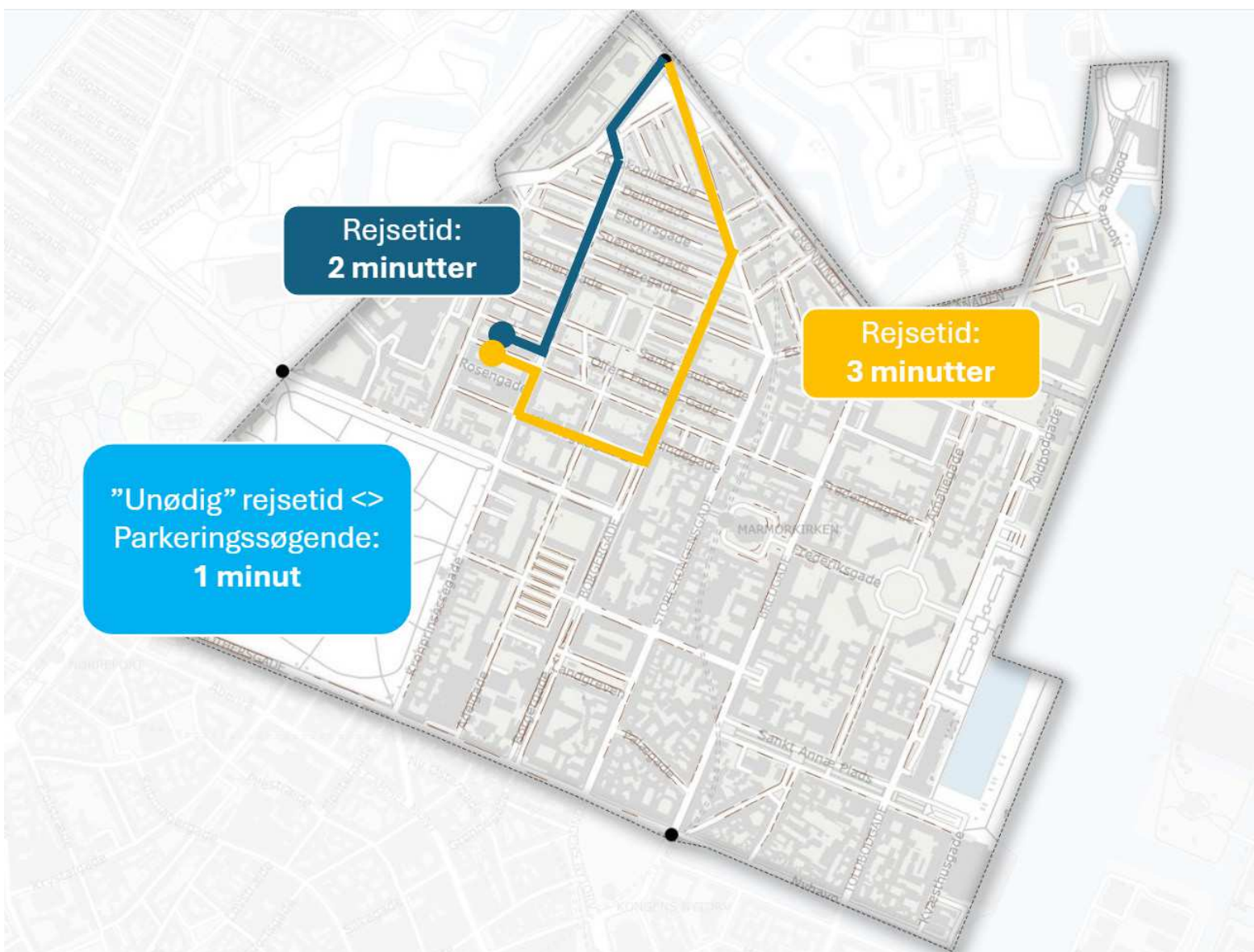
Københavns Kommunes kortlægning af belægningsgrader viser samtidig, at parkeringsbelægningen i Frederiksstaden generelt ligger over 80 % gennem hele døgnet. Det høje belægningsniveau kan forklares ved, at efterspørgslen fra de forskellige brugergrupper topper på forskellige tidspunkter, men tilsammen opretholder et vedvarende pres på parkeringskapaciteten. Selvom sammensætningen af brugere ændrer sig i løbet af dagen, er den samlede efterspørgsel således høj gennem hele døgnet.

Søgetid efter parkering forlænger kørslen med 1 minut og 39 sekunder i gennemsnit

Som led i trafikanalysen er bilisternes søgetid efter parkering i Frederiksstaden analyseret. Analysen kortlægger den tid, bilister i praksis opholder sig i området, fra de ankommer, til de holder stille, og sammenholde dette med en estimeret direkte køretid til den parkeringsplads, hvor bilen ender med at blive parkeret. Forskellen mellem den faktiske køretid og den estimerede direkte køretid defineres som ekstra rejsetid, som kan henføres til parkeringssøgning.

Opgørelsen er baseret på GPS-data fra mere end 75.000 parkeringer fra 12.500 biler i Frederiksstaden i 2025 og giver et gennemsnitligt billede af parkeringssøgningens omfang i området. Metoden er illustreret ved en konceptuel visualisering af beregningsprincipperne.





Figur 50 Konceptuel visualisering af beregningsprincipper for bilisters søgetid efter parkering i Frederiksstaden

Analysen viser, at bilister i gennemsnit har en kørselstid i Frederiksstaden i 4 minutter og 35 sekunder, inden de parkerer. For de bilister, der bruger længst tid på at finde parkering (95% fraktilen), kan kørselstiden være op til 11 minutter, jf. figur 51. Denne kørselstid omfatter både egentlig fremkørsel til destinationen og den tid, hvor bilister leder efter en ledig parkeringsplads.

For at isolere søgetiden er der beregnet en effektiv kørselstid, svarende til den tid bilisterne i gennemsnit ville have brugt, hvis de

på forhånd havde kendt placeringen af en ledig parkeringsplads. Denne direkte køretid beregnes til 2 minutter og 55 sekunder. Forskellen mellem faktisk og estimeret køretid viser, at bilister i Frederiksstaden i gennemsnit har en ekstra rejsetid på 1 minut og 39 sekunder som følge af parkeringssøgning³. I den mest belastede periode mellem klokken 9 og 12 er den gennemsnitlige søgetid over 2 minutter. For de 5 % af bilisterne med længst søgetid er den ekstra køretid op til 7 minutter og 32 sekunder. .

³ MOE og RawMobility har i 2018 lavet en analyse af søgetrafik i København for Københavns Kommune. Analysen viste, at der var en gennemsnitlig søgetid på 1 minut og 50 sekunder.

Gennemsnitlig kørselstid i Frederiksstaden	4 minutter og 35 sekunder
Estimeret effektiv kørselstid	2 minutter og 55 sekunder
Søgetid gennemsnit	1 minut og 39 sekunder
Søgetid 95% fraktil	7 minutter og 32 sekunder

Figur 51 Opgørelse over kørselstider og søgetider efter parkerings i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstaden.

Generelt viser GPS-data, at bilister i gennemsnit bruger længere tid på at finde en parkeringsplads på ikke-regulerede parkeringspladser end på parkeringspladser, der er forbeholdt elbiler på hverdage, jf. figur 52.

Forskellen er mere udtalt i weekenderne, hvor det i gennemsnit er hurtigere at finde en ledig elbilsplads sammenlignet med en ikke-reguleret parkeringsplads. Her er forskellen også synlig på de længste parkeringer, hvor forskellen er næsten 2,5 minut, jf. figur 52.

Dataene indikerer desuden, at bilister med lokalkendskab har en kortere parkeringssøgning. Bilister, der ofte parkerer i Frederiksstaden, finder generelt hurtigere en parkeringsplads end bilister, som sjældnere besøger området, jf. figur 53. Desuden viser analysen, at bilister, som parkerer natten over, i gennemsnit er hurtigere til at finde parkering end bilister, der parkerer i få timer, jf. figur 54.

En opgørelse over parkeringssøgetiden viser, at på hverdage mellem 08-15 kører 69 % af parkanterne 2 minutter ekstra, når de skal finde en parkeringsplads, jf. figur 55. På hverdage mellem 15-20 finder 75 % af parkanterne en parkeringsplads på under 2 minutter.



Parkeringsstidspunkt	Parkeringsplads	Søgetid gennemsnit.	Søgetid 95% fraktil
Hverdage	Elbil	1 minut og 30 sekunder	7 minutter og 22 sekunder
	Fossile biler	1 minut og 43 sekunder	7 minutter og 42 sekunder
Weekend	Elbil	54 sekunder	4 minutter og 44 sekunder
	Fossile biler	1 minut og 31 sekunder	7 minutter og 6 sekunder

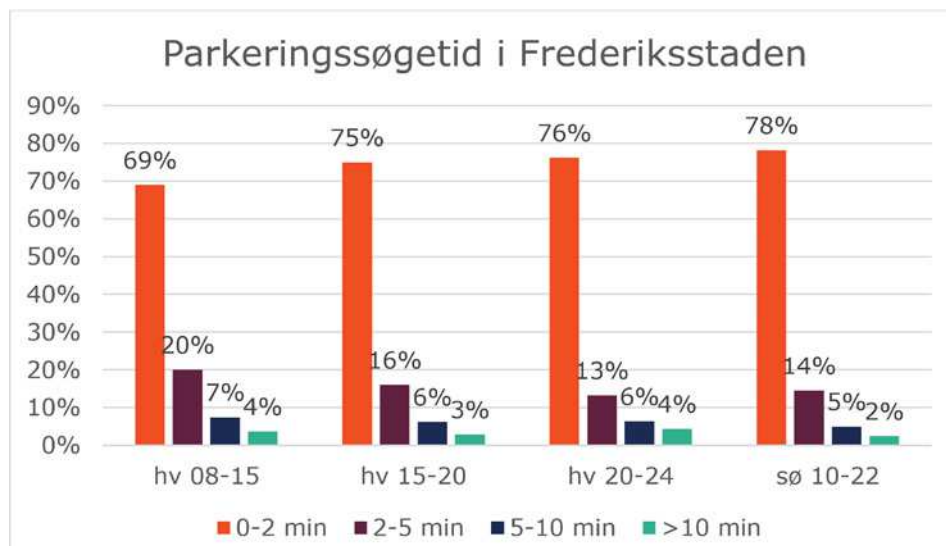
Figur 52 Opgørelse over hvornår på døgnet der foretages parkeringer i Frederiksstad. Kilde: GPS-data fra Connected Cars

Antal gange parkeret i Frederiksstad	Søgetid gennemsnit	Søgetid 95% fraktil
Mindre end 3 gange	2 minutter	7 minutter og 45 sekunder
Flere end 3 gange	1 minut og 35 sekunder	7 minutter og 29 sekunder

Figur 53 Parkeringsfrekvens i Frederiksstad. Kilde: GPS-data fra Connected Cars

Parkeringsstype	Søgetid gennemsnit	Søgetid 95% fraktil
Dagsparkering	1 minut og 44 sekunder	7 minutter og 54 sekunder
Overnattende parkering	1 minut og 8 sekunder	5 minutter og 24 sekunder

Figur 54. Parkeringsstype i Frederiksstad. Kilde: GPS-data fra Connected Cars



Figur 55. Parkeringsøgetid i Frederiksstad. Kilde: GPS-data fra Connected Cars fra mere end 75.000 parkeringer i Frederiksstad.

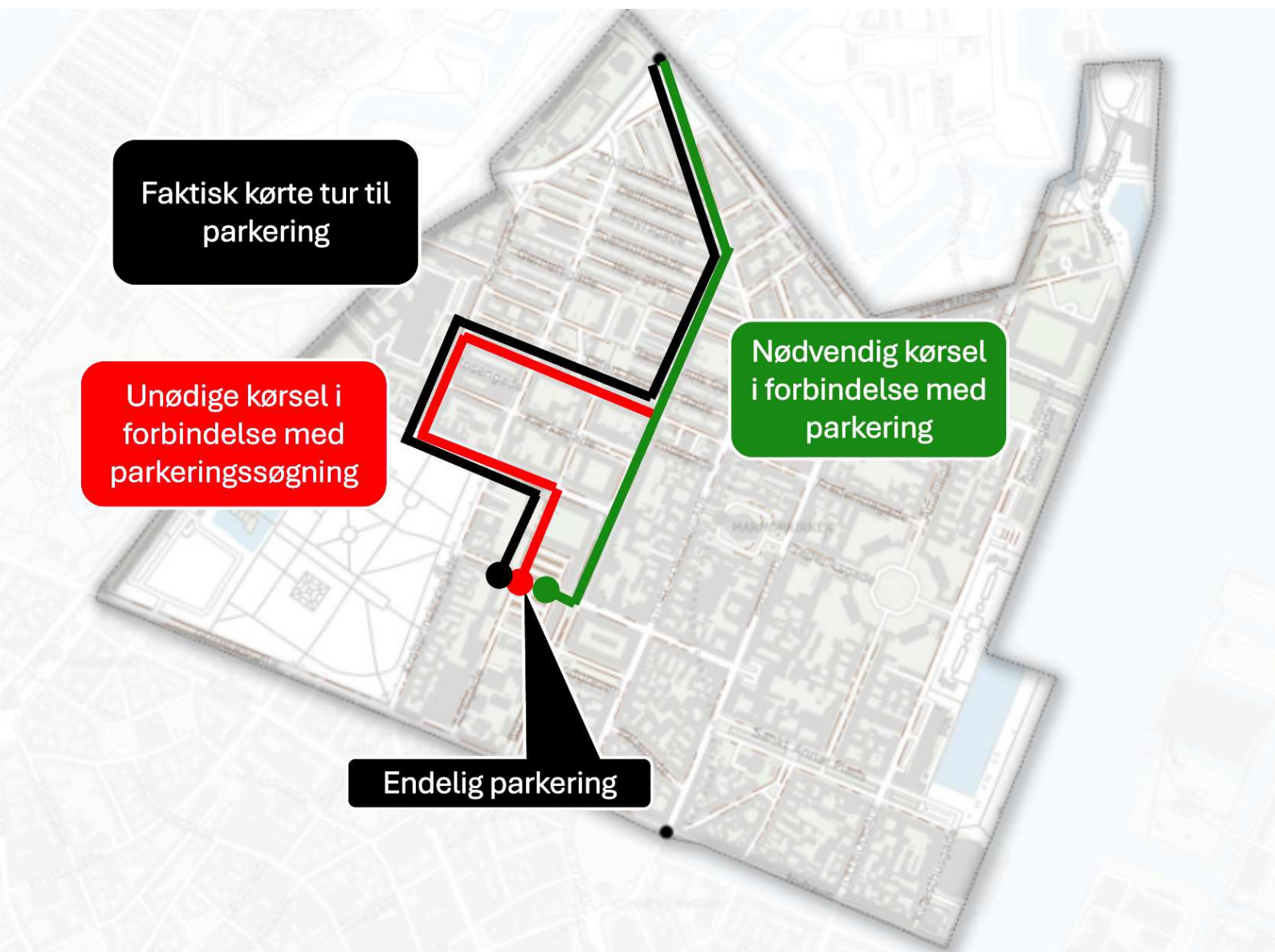
Der er lavet en vurdering af, hvor meget den ekstra kørsel i forbindelse med at finde en parkeringsplads, udgør af den samlede trafikmængde i Frederiksstad. Beregningen baserer sig på GPS-data fra Connected Cars og omfatter data fra 625.000 biler som enten parkerer i eller kører igennem Frederiksstad i 2025.

Af disse biler parkerer ca. 75.000 i Frederiksstad, og de har i gennemsnit kørt 4 minutter og 35 sekunder fra de er kørt ind i Frederiksstad til de parkerer. Denne køretid kunne være reduceret til en gennemsnitlig køretid på 2 minutter og 55 sekunder, hvis bilisterne vidste, hvor der var ledige parkeringspladser. Det betyder, at bilisterne ekstra køretid i gennemsnit er 1 minut og 40 sekunder, jf. figur 51.

Parkeringsøgetiden genererer biltrafik i området, som kunne være undgået hvis bilisterne vidste, hvor der er en ledig parkeringsplads. Den genererede trafik estimeres ved først at beregne, hvor meget mindre trafik, der ville køre i Frederiksstad, hvis bilisterne ikke havde nogen parkeringsøgetid. Herefter sammenholdes den

reducerede trafikmængde med den som er nødvendig i forbindelse med parkering og med den gennemkørende biltrafik, for at kortlægge, hvor meget den ekstra kørsel i forbindelse med at finde en parkeringsplads, udgør af den samlede trafikmængde i Frederiksstad. Den ekstra biltrafik vurderes at udgøre cirka 3,4 % af den samlede biltrafik i Frederiksstad på et gennemsnitligt døgn⁴. Denne biltrafik fordeler sig i Frederiksstad på forskellige veje, hvor andelen af den samlede trafikmængde på disse veje varierer. Den ekstra biltrafik udgør en større andel af trafikken på lokale veje end på f.eks. Store Kongensgade. I metodeafsnittet kan ses en yderligere beskrivelse af metoden.

⁴ Københavns Kommune har tidligere fået foretaget en lignende analyse. Analysen for Parkeringsøgende trafik i København fra 2018 vurderer, at den parkeringsøgende trafik udgør 3,1% i København.



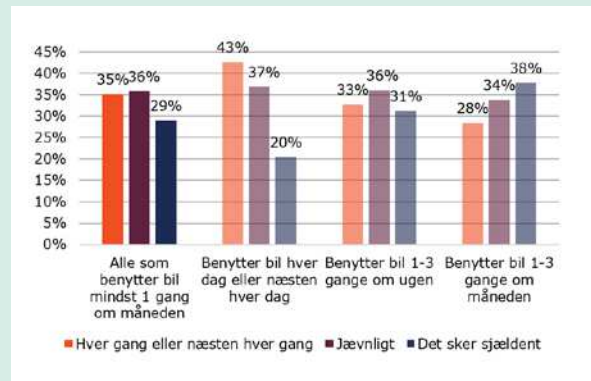
Figur 56. Parkeringssøgetid i Frederiksstaden

Beboerne angiver, at det ofte tager mere end 10 minutter at finde en parkeringsplads

I spørgeskemaundersøgelsen er beboerne blevet spurgt, hvor ofte de oplever, at det tager mere end 10 minutter at finde en parkeringsplads. 35 % af beboerne angiver, at de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads hver gang, de skal parkere, mens 29 % angiver, at de sjældent bruger mere end 10 minutter, jf. figur 57.

De rapporterede søgetider fra beboerne afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt. Spørgeskemabesvarelser afspejler beboernes egne oplevelser, som kan være påvirket af konkrete situationer, f.eks. perioder med trængsel, bestemte tidspunkter på dagen eller særligt belastende oplevelser, hvor det har været vanskeligt at finde parkering. Sådanne oplevelser kan have stor betydning for den samlede vurdering af parkeringssituationen og er vigtige at tage alvorligt.

På side 128 uddybes analysen af parkerings-søgetid.



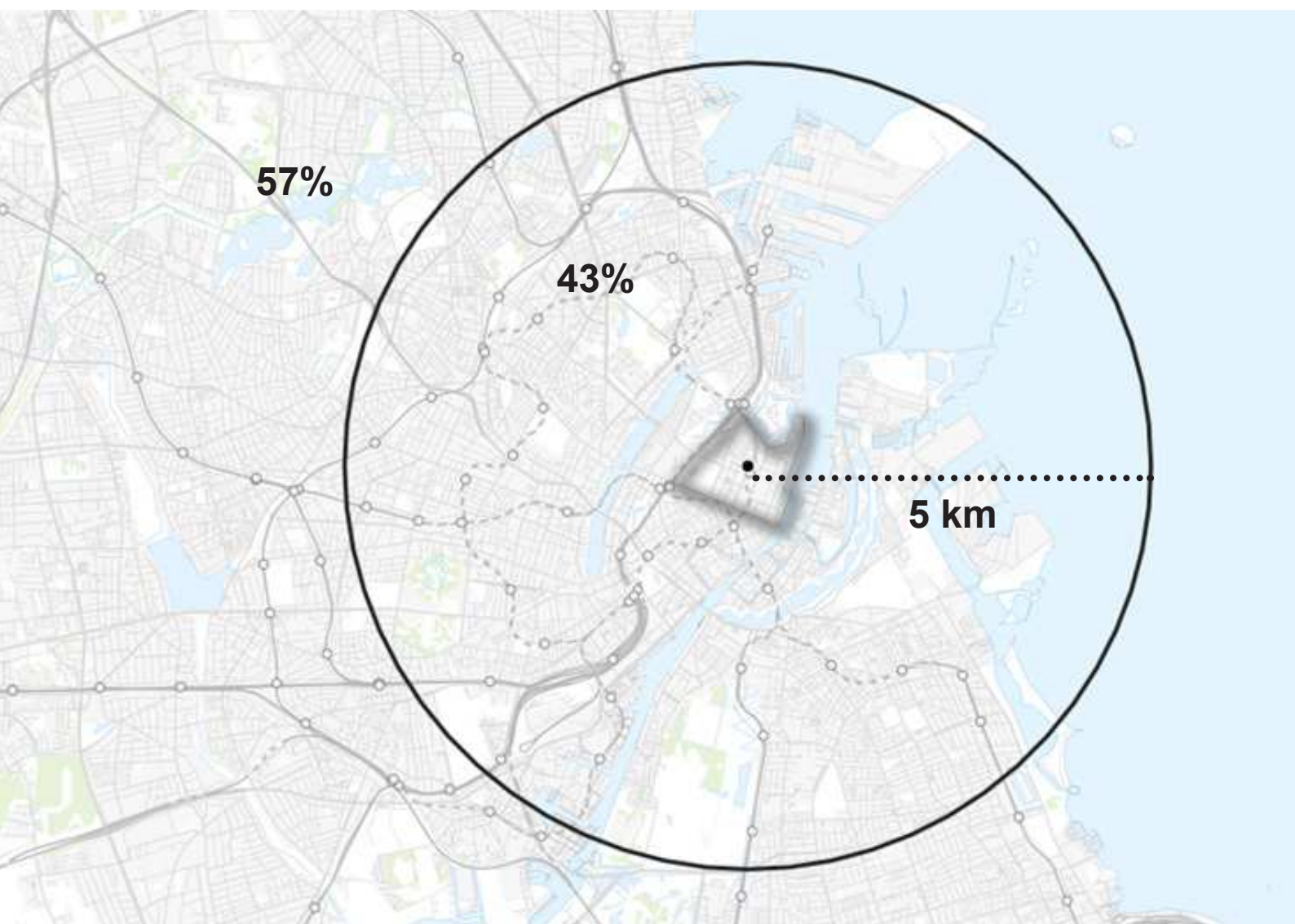
Figur 57. Hvor ofte beboerne kører i bil i Frederiksstad fordelt på, hvor ofte beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads. Søjlelængden til venstre viser, hvor ofte alle beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads uanset hvor ofte de kører i bil. De øvrige søjler i figuren viser, hvor ofte beboerne synes de bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i forhold til hvor ofte de kører i bil.

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1449 respondenter, som har svaret på spørgsmålene Hvor ofte kører du i bil i Frederiksstad? og Hvor ofte tror du, at du bruger mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i Frederiksstad? samt svaret de bor i Frederiksstad.

⁵ Saki, S. & Hagen, T. (2024). Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration. *Transportation Research Part A*, 1-22.

43% af bilisterne har kørt mindre end 5 kilometer inden de parkerer i Frederiksstaden

En opgørelse af turlængder for parkeringer i Frederiksstaden viser, at ca. 43 % af bilturene er kortere end 5 km, før bilisterne parkerer i området, jf. figur 58. Den gennemsnitlige turlængde for disse ture er ca. 4,9 km. Resultatet indikerer, at hovedparten af parkeringerne i Frederiksstaden foretages af bilister, som ikke har kørt lange distancer.



Figur 58 Turlængder for parkering. Kilde: GPS-data fra Connected Cars.

Jo kortere tur, jo kortere parkering

For yderligere at belyse parkeringsmønstrene i Frederiksstad er der foretaget en mere detaljeret opgørelse af turlængde og parkeringsvarighed fordelt på hverdage og weekender. Denne opdeling giver mulighed for at afdække eventuelle forskelle i brugen af området afhængigt af tidspunkt og formål med parkeringen.

Data fra Easypark viser, at de besøgende i Frederiksstad i gennemsnit parkerer 2 timer og 26 minutter. Medianen i dataene viser en parkeringstid på 1 time og 32 minutter. Det indikerer, at en mindre gruppe af besøgende parkerer i Frederiksstad i længere tid og hermed trækker gennemsnittet op. Den største andel af de besøgende parkerer dermed kortere tid end 2 timer og 26 minutter i Frederiksstad.

Opland – Dagsparkering er - Hverdage	Fordelin g	Gns. parkeringslæng de (Timer:Min:Sek)
0-2 km	20 %	01:18:00
2-5 km	23 %	02:02:00
5-15 km	35 %	03:29:00
15-50 km	19 %	04:34:00
50-500 km	3 %	04:10:00

Figur 59. Oplandsopgørelse for parkering i Frederiksstad.
Kilde: GPS-data fra Connected Cars

Analysen viser desuden en tydelig sammenhæng mellem turlængde og parkeringsvarighed: Jo længere turen til Frederiksstad er, desto længere varer parkeringen typisk. De korteste ture (0–2 km) er forbundet med de korteste parkeringer, mens både parkeringsvarighed og andel af længere ophold stiger i takt med turlængden, jf. figur 59.

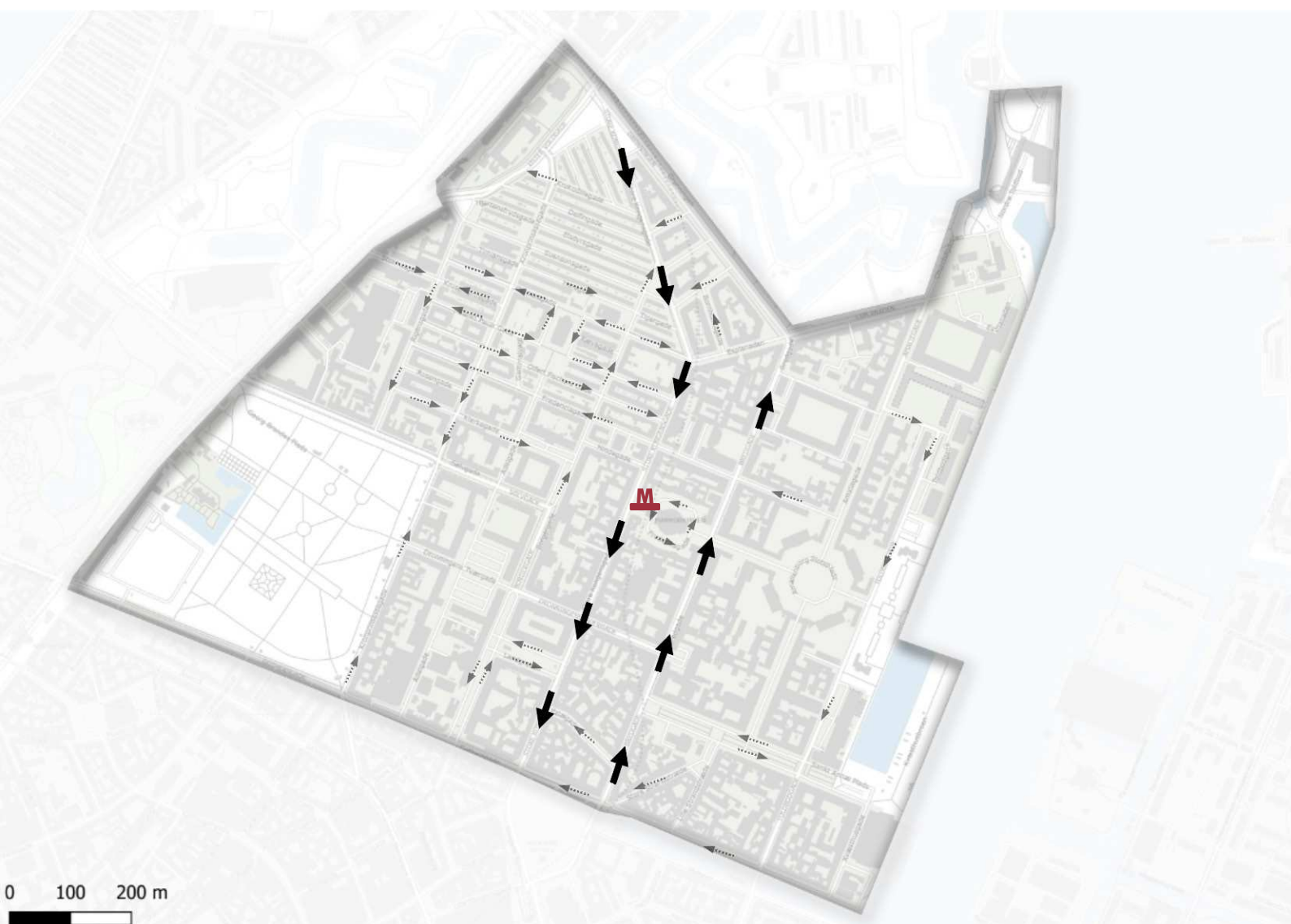
Generelt er der ikke den store forskel på den gennemsnitlige parkering i Frederiksstad. Dog ses der en forskel på de længste parkeringer i weekenden, som er længere end hverdagene, jf. figur 60.

Parkeri ng	Gennemsnitspar kering	95% fraktil for parkeringslæn gden
Hverda ge	9 timer	1 dag og 12 minutter
Weeken der	10 timer og 11 minutter	1 dag, 16 timer og 12 minutter

Figur 60. Parkeringslængder i Frederiksstad. Kilde:
GPS-data fra Connected Cars

Ensretningerne i Frederiksstaden gør det vanskeligt at nå frem og finde parkering

En betydelig del af gaderne i Frederiksstaden er ensrettede. Nogle gader er ensrettet udelukkende for biltrafik, mens andre er ensrettet for både bil- og cykeltrafik, jf. figur 61.



Figur 61 Ensretninger i Frederiksstaden Kilde: Københavnerkortet

Ensretningerne medfører, at både bilister og cyklister i visse tilfælde må foretage omvejskørsel for at nå deres destination. De mange ensretninger opleves som særligt vanskelige at orientere sig i for bilister – især de bilister, der ikke færdes regelmæssigt i Frederiksstaden.

Ensretningerne kan føre til, at bilister bliver ledt væk fra deres destination og efterfølgende har svært ved at finde tilbage, hvilket i nogle tilfælde resulterer i lang søgetid og parkering i betydelig afstand fra målet.

Beboere oplever også at ensretningerne kan medføre øget omvejskørsel og søgetrafik. En beboer forklarer: "Efter Københavns Kommune har gjort Toldbodgade ensrettet, kører bilerne store omveje for at finde parkering. Mange af de samme biler kører gentagne gange ad Bredgade, Esplanaden, Toldbodgade og Holbergsgade for at finde en parkeringsplads."

En anden beboer fremhæver særligt den midlertidige ensretning af Toldbodgade grundet ombygning af Mærskes hovedsæde: "Der er for mange ensrettede gader. Strækningen ved Toldbodgade fra Sankt Annæ Plads er særligt problematisk, fordi

man må køre hele vejen udenom for at finde parkering. Samtidig gør lyssignalet ved Sankt Annæ Plads, at Bredgade ikke fungerer i myldretiden, hvor bilister ofte bliver fanget, når de skal fra pladsen og ind på Bredgade."

Ensretningerne bidrager dermed til at det er vanskeligt for bilisterne at finde parkering i Frederiksstaden – hvilket er en af de velkendte effekter ved ensretninger.

Ensretninger som trafikalt virkemiddel kan bruges til både at begrænse og fremme biltrafik – afhængig af de pågældende trafikale behov. Ensretninger kan give et bedre trafikflow, fordi der ikke er modkørende bilister, herunder modkørende bilister, der skal dreje. Det giver en bedre trafikafvikling og trafiksikkerheden forbedres som udgangspunkt, når alle bilister kører i samme retning. Det betyder også, at mange cyklister som udgangspunkt oplever større tryghed på ensrettede gader.

Ensretninger gør det også muligt at indsnævre kørearealet, og dermed kan noget af arealet anvendes til andre formål – f.eks. til fodgængere, cyklister eller parkeringspladser.



Ensretning af Toldbodgade

Toldbodgade er midlertidigt ensrettet for biltrafik fra Skt. Annæ Plads til Amaliegade grundet ombygningen af Mærskes hovedsæde ved Toldbodgade/Amaliegade/Esplanaden frem til byggeriet forventes afsluttet i 2027.

Det blev besluttet i Budget 2022 at fredeliggøre Toldbodgade ved at etablere cykelstier og ensrette for biltrafikken for at forbedre fremkommeligheden for cykeltrafikken og modvirke trængsel og farlige situationer mellem cykler, turistbusser og biler. Toldbodgade indgik i Københavns cykelstiprioriteringsplan for 2017-2025 og fremgik som den syvende mest prioriterede strækning, hvor der manglede

cykelstier. Ensretning og cykelstier skulle anlægges fra Nyhavnsbroen til Amaliegade, men politiet valgte ikke at godkende en ensretning af biltrafikken (og Transportministeriet gav politiet medhold i deres afgørelse) og derfor har forvaltningen udarbejdet et revideret forslag med dobbeltrettet biltrafik og cykelstier i begge retninger på strækningen nord for Sankt Annæ Plads til Amaliegade. Forslaget forventes behandlet af Klima-, Miljø- og Teknikudvalget og Borgerpræsentationen medio 2026. Derfor er det på nuværende tidspunkt uvist om Toldbodgade ombygges eller ej.



Der er få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden

I 2017 gennemførte Københavns Kommune en registrering af alle cykelstativer og parkerede cykler – både i og uden for stativer. Opgørelsen viser, at der generelt er få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden, og at der særligt i Nyboder er mange cykler parkeret uden for stativ, jf. figur 62. I andre dele af området vurderes det, at beboere i højere grad parkerer deres cykler i baggårde.

Siden registreringen i 2017 er der etableret yderligere cykelparkering ved Marmorkirken

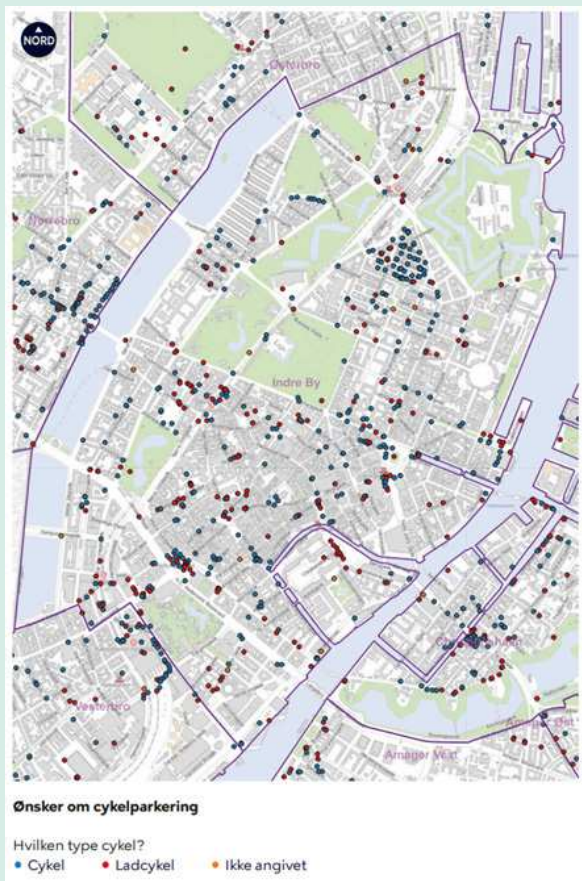
Metrostation samt i den ombyggede del af Kronprinsessegade, hvilket har styrket cykelparkeringskapaciteten lokalt. De overordnede strukturelle forhold – herunder den tætte bystruktur og begrænsede plads i gaderummet – betyder dog fortsat, at cykelparkering er en knap ressource i dele af området.



Figur 62 Registrering af cykelstativer og parkerede cykler. Kilde: Københavnerkortet

Borgerne har brug for mere cykelparkering – og særligt ved Nyboder

I december 2024 udsendte Københavns Kommune, på Facebook og Instagram, en offentlig forespørgsel om cykelparkering i København. Borgerne havde mulighed for at markere på et kort, hvor de savner cykelparkering hhv. ladcykelparkering og almindelig cykelparkering. Undersøgelsen viser, at mange borgere efterspurgte cykelparkering ved Nyboder, jf. figur 63.

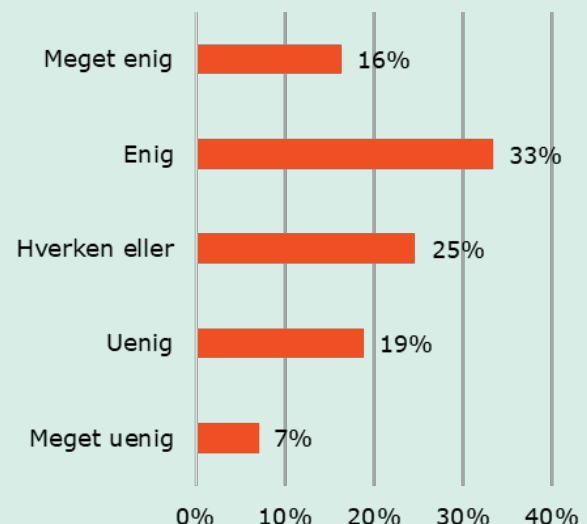


Figur 63 Forespørgsel om cykelparkering. Kilde: Mobilitetsredegørelse 2025

Dette står i kontrast til resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen gennemført i forbindelse med denne analyse, hvor 49 % af beboerne angiver, at det er nemt at finde cykelparkering i Frederiksstadens, jf. 64.

Forskellen mellem disse to resultater peger på en væsentlig skelnen mellem beboeres og besøgendes behov. Beboere har ofte adgang til kendte og faste parkeringsmuligheder – f.eks. i gårde eller på private arealer – og har mulighed for at tilpasse deres adfærd. Besøgende, herunder særligt ladcyklister, har derimod behov for synlige, let tilgængelige og korrekt dimensionerede parkeringspladser i gaderummet.

Manglen på sådanne faciliteter kan føre til en oplevelse af utilstrækkelig cykelparkering blandt besøgende, uden at det nødvendigvis ændrer beboernes overordnede vurdering af parkeringsforholdene.



Figur 64 Andel af beboere, som mener, det er nemt at finde cykelparkering. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.

Note: Baseret på 1453 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at finde parkering som cyklist i Frederiksstadens samt svaret at de cykler mindst 1 gang om måneden og bor i Frederiksstadens.



Opsummering

Bilparkeringen i området er omfattende med knap 3.000 offentlige parkeringspladser på gaden samt ca. 1.600 pladser i p-huse.

Belægningsgraden er i de centrale dele af området tæt på eller over 90 % på flere tidspunkter i døgnet. Dette indikerer en meget høj og konstant efterspørgsel efter parkering – særligt i nærheden af Bredgade og Store Kongensgade. I andre centrale bydele er belægningsgraden om aftenen væsentlig højere end i Frederiksstad. Det særlige ved belægningsgraden i Frederiksstad er, at den er jævnt høj hele døgnet.

Bilister kører i gennemsnit 1 minut og 39 sekunder ekstra, når de skal finde en parkeringsplads. De 5 % med længst søgetid kan bruge op til 7 minutter og 32 sekunder.

Analysen viser desuden, at en stor del af parkeringerne stammer fra korte bilture: 43 % af bilisterne har kørt under 5 km, inden de parkerer i Frederiksstad. Samtidig er

der en klar sammenhæng mellem turlængde og parkeringsvarighed – korte ture medfører korte ophold, mens længere ture typisk giver længere parkeringer. Samtidig er den gennemsnitlige parkeringsvarighed ca. 9 timer, hvilket indikerer, at mange pladser optages over længere tid.

Cykelparkering er også en knap ressource, især i Nyboder, hvor mange cykler parkeres uden for stativer. Selvom der er tilført ny kapacitet de seneste år, begrænser den tætte bystruktur fortsat mulighederne for udvidelse. Samtidig peger analyserne på en forskel mellem beboeres og besøgendes oplevelser: 49 % af beboerne synes, at det er nemt at finde cykelparkering, mens andre undersøgelser viser en tydelig efterspørgsel efter flere pladser – særligt blandt besøgende.

Samlet set viser analysen, at både bil- og cykelparkering er under markant pres i Frederiksstad.

3 Turisters færden i Frederiksstaden



Turisters færden i Frederiksstaden

Primære konklusioner om turisters færden i Frederiksstaden:

1. **Turismen i København er siden COVID-19-pandemien tilbage på højt niveau og forventes at vokse yderligere frem mod 2030**, hvilket vil presse Frederiksstaden yderligere som et af byens mest besøgte områder.

2. 31% af beboerne vurderer, at mængden af turister i området ikke er rimelig. **Dermed oplever en væsentlig del af beboerne at der er for mange turister i Frederiksstaden** og at hensynet til lokale beboere og hverdagsliv i stigende grad opleves som underordnet turisme og erhverv.

3. **Turistbusser og Hop-on Hop-off busser er ifølge beboere den største kilde til problemer**, idet de skaber visuelle gener, trafikale udfordringer, utryghed og forringer byliv og opholdsoplevelser – særligt omkring Marmorkirken. 39% af beboerne vurderer, at turistbusserne skaber problemer for trafikken. Tilsvarende gælder for Hop-on Hop-off busserne, som af 36% vurderes at give problemer for trafikken.

4. **Turisttrafikken skaber utryghed for beboere og cyklister**, som oplever farlige situationer ved turisttætte knudepunkter og kaotisk adfærd fra både busser og udlejningscykler.

5. **Kommunen har iværksat og planlagt en række tiltag for at styre turisttransporten bedre**, men indsatserne er ikke fuldt realiseret, og de lokale gener opleves fortsat som betydelige.

Om kapitlet

Frederiksstadens mange kulturelle seværdigheder gør kvarteret til et attraktivt sted at besøge for turister – både nationale og internationale. Dette kapitel belyser udviklingen i turismen i København og de konkrete konsekvenser for Frederiksstaden.

Kapitlet beskriver dels den generelle vækst i turismen siden 2019 og forventningerne frem mod 2030, dels hvordan turismen opleves lokalt af beboere, erhvervsdrivende og andre aktører. Der er særligt fokus på turisternes transportformer – herunder turist-

busser, HO-HO-busser og udlejningscykler – og på de udfordringer, disse skaber for trafiksikkerhed, tryghed, byliv og gadebillede. Endelig redegøres der for kommunale strategier, handlingsplaner og konkrete tiltag for transport af turister i Frederiksstaden i de seneste år.

Kortet på næste side giver et overblik over turistmetrafikken og er baseret på beboernes besvarelse af spørgeskemaundersøgelsen.

31% af beboerne er uenige i, at mængden af turister er rimelig. Dermed oplever et flertal af beboerne et markant turismepres.

36% oplever, at Hop-on/hop off busserne skaber problemer for trafikken.

Turisttrafikken skaber utryghed for beboere og cyklister.



Figur 65. Turisttrafikken og beboernes oplevelse af den. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI

Udvikling i turismen generelt

Udviklingen af turismen i København fra 2019 til 2024 har været præget af store udsving, især som følge af COVID-19-pandemien. Efter pandemien er der sket en hurtig genopretning af rejseindustrien, og turismen er i 2024 tilbage på niveau med 2019, med 12,4 mio. kommercielle turistovernatninger⁶ på hotel.

Wonderful Copenhagen forventer en stigning frem mod 2030 til over 15 mio. overnatninger på hoteller i København. Dertil skal lægges krydstogtturister, som overnatter på skibet, men transporterer sig til attraktioner i og udenfor København. Frederiksstaden er et stort turistmål for både indenlandske og internationale turister, så forventningen er, at behovet for transport af turister i området vil stige.

Flertallet af beboerne oplever turismepres i Frederiksstaden

Beboere, erhvervsdrivende og andre aktører har forskellige oplevelser af turisternes færden i Frederiksstaden. Hvor 34% af beboerne er enige i, at mængden af turister i området er rimelig, er 31% af beboerne uenige i at mængden af turister i området er rimelig, jf. figur 66.

Selvom nogle beboere udviser forståelse og tolerance over for turister, peger flere på konkrete gener i hverdagen. En 80-årig beboer fortæller: "Der er mange turister her. Men de gør jo ikke nogen fortræd, og de opfører sig pænt." Andre oplever imidlertid, at turismen i stigende grad fortrænger lokale hensyn. En 58-årig beboer siger:

"Det eneste, jeg ikke bryder mig om, er alle de turistbusser, der kører rundt. (...) Det er vigtigt, at lokale kan være her uden at blive helt vildt forstyrret af turister."

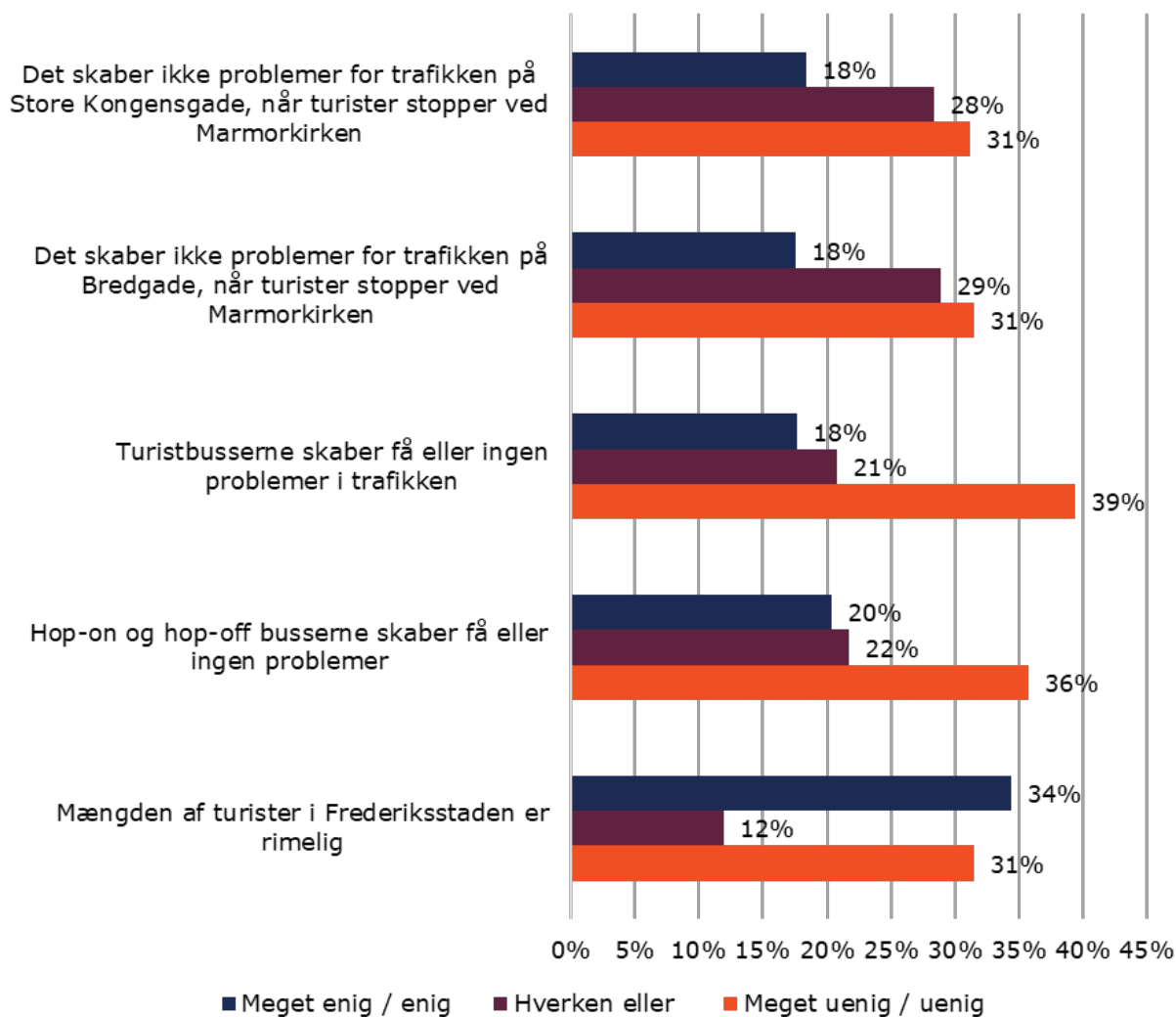
Blandt erhvervsdrivende er der samtidig en forståelse for, at turisme er en grundlæggende del af hovedstadens vilkår – men også et ønske om en anden organisering. En erhvervsdrivende fortæller: "København er ikke kun for københavnernes – det er landets hovedstad. (...) Men der er ingen grund til, at de store turistbusser skal ind i netop dette kvarter. Turisterne burde tage metroen eller havnebussen, og vi burde langt oftere opfordre dem til at gå rundt i byen."

Turistbusser opleves som den største gene i området

Både beboere og erhvervsdrivende peger entydigt på turistbusserne som den primære kilde til gener i Frederiksstaden. Problemerne handler særligt om manglende håndhævelse, visuelle gener og trafikale konsekvenser. En erhvervsdrivende uddyber: "Vi har en udfordring med turistbusserne. Det er ikke supercharmerende at sidde på en restaurant og kigge på en turistbus i timevis."

Blandt beboerne vurderer 39%, at turistbusserne skaber problemer for trafikken, jf. figur 48. Tilsvarende gælder for Hop-on Hop-off (HOHO) busserne, som af 36 % vurderes at give trafikale problemer, jf. 66.

⁶ Comeback Copenhagen 2023, Plan for genopretning af hovedstadens turisme; Erhvervsministeriet, Københavns Kommune og Wonderful Copenhagen.



Figur 66 Hvor enig er beboere i følgende udsagn. Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI. Note: Baseret på 1955 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt bor i Frederiksstad.

Turisttrafikken skaber utryghed for beboere og cyklister

Flere beboere beskriver, hvordan turistbusser påvirker både tryghed og trafiksikkerhed i hverdagen. En 43-årig beboer fortæller: "Vi er egentlig glade for at bo her, men vi overvejer at flytte herfra, fordi der er for stort fokus på erhverv og turister – og intet fokus på os, som bor her." Særligt cyklister oplever utryghed ved knudepunkter som Marmorkirken, Gefionspringvandet og Sankt Annæ Plads. En 28-årig beboer forklarer: "Turistbusserne overser simpelthen cyklister og drejer bare utålmodigt til højre."

Mange fremhæver også, at turisters færden på cykelstier er utrygt. En 51-årig beboer fortæller: "Det er jo fint at de gerne vil cykle,

men de kører vanvittigt på cykelstierne. De kører imod ensretningerne, ser sig ikke for og stopper midt i det hele, når de skal tage et billede".

En anden 58-årig beboer siger: "Antallet af udlejningscykler er alt for høj nu – særligt i vinterhalvåret. De flyder alle vegne, optager cykelstativer, fylder omkring metronedgange, parkeres midt på fortove og står/ligger ubrugte i dagevis. Det er sympatisk, at København gerne vil være en cykelby, også for turister, men det kræver bredere cykelstier i Store Kongensgade og Bredgade".



Marmorkirken er et særligt problematisk hotspot

Marmorkirken modtager over 1 million besøgende årligt, og på sommerdage er der mellem 4.000 og 8.000 gæster dagligt. Det høje besøgstal gør området omkring kirken til et særligt belastet trafikalt og bylivsmæssigt hotspot.

18% af beboerne vurderer, at turisternes stop ved Marmorkirken skaber få eller ingen problemer for trafikken på henholdsvis Bredgade og Store Kongensgade, jf. figur 46.

En 33-årig beboer peger på, at turisternes adfærd omkring Marmorkirken gentagne gange giver anledning til farlige situationer: "Turisterne myldrer ud på vejene og cykelstierne ved Marmorkirken. Det er virkelig farligt." Og en anden 43-årig beboer siger: "Frederiksgade rundt om Marmorkirken er trafikalt alt for diffus. Turisterne går på gaden i den tro, at det er en gågade. Mit forslag er, at de gamle brosten kommer tilbage, så gaden bliver til en miljøgade, hvor biler og cykler skal køre under hensyntagen til fodgængere". Flere fremhæver manglende sikre forbindelser for cyklister mellem Bredgade og Store Kongensgade samt overfyldte fortove, som tvinger fodgængere ud på kørebanen.

Turismen ændrer handelslivet og gadebilledet

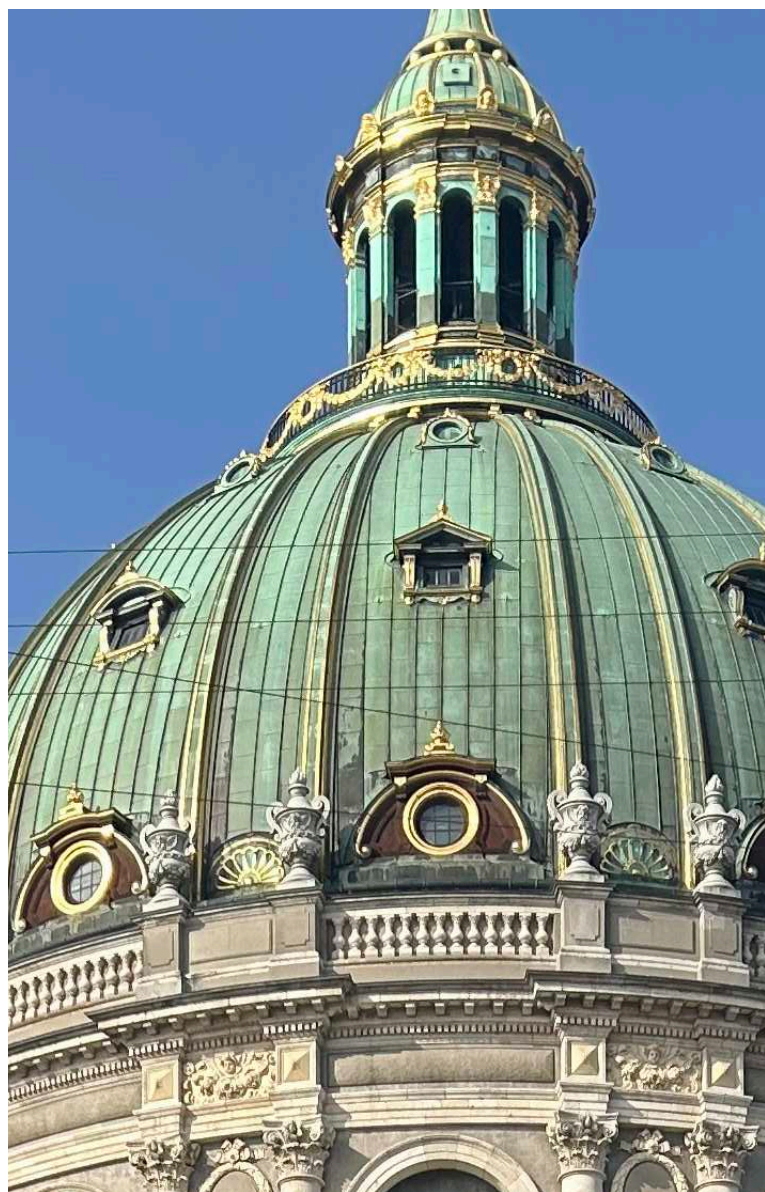
Ifølge en sognepræst i Marmorkirken påvirker turismen også områdets detailhandel: "Vi er oppe på 50 turistbutikker, og det præger gadebilledet meget. Det er en forgrimmelse af bygningerne."

Dette skaber ifølge både beboere og aktører en oplevelse af, at Frederiksstad i stigende grad udvikler sig på turismens præmisser – på bekostning af lokal identitet og hverdagsliv.

Københavns Kommunes handlingsplan for transport af turister 2025

Københavns Kommune ønsker en vækst i turismen, som sker i balance med lokalmiljøet, byens borgere og øvrige brugere af byen. Turismen skal spredes ud over året og ud over flere bydele, samt understøtte en øget brug af tog, metro, cykel og gang.

I den forbindelse har Københavns Kommune udarbejdet en handlingsplan for transport af turister, som indeholder 22 initiativer spændende fra en overordnet flowplan for turistbusser over konkrete forslag til busparkering til kommunikations- og samarbejdsinitiativer samt initiativer der kan fremme brug af gang, cykel og kollektiv transport af turister. Initiativerne kræver finansiering for at blive realiseret.



Tiltag for transport af turister de seneste 5 år

Frederiksstaden har gennem tiderne været genstand for en række forskellige initiativer rettet mod transporten af turister, primært med det formål at skabe bedst mulig adgang for turisterne til området, herunder med busser, både de private og de rutebundne HOHO-busser.

HOHO-busserne er i princippet en del af den kollektive trafik i København med fast rute, faste stoppesteder og en forpligtelse til en kontraktlig drift. Færdselsstyrelsen er myndighed for bussernes rute og driftskontrakt, mens Københavns Kommune er myndighed for placering af busstoppesteder.

I Frederiksstaden kører HOHO-busserne i dag i Bredgade og har stop på pladsen foran Marmorkirken og ved Churchillparken. Det er vedtaget i af Klima-, Miljø- og Teknikudvalget i april 2026 at nedlægge stoppestedet ved Marmorkirken, når udvidelsen af Mærskss hovedsæde er færdigt. Tanken er i fremtiden at flytte stoppestedet til Toldbodgade, Esplanaden eller Grønningen.

For private turistbusser blev der som følge af handlingsplan for transport af turister etableret 19 sæsonparkeringspladser fra 1. april til 1. oktober på hhv. Esplanaden og på Grønningen. Sæsonparkeringspladserne skal sørge for at turistbusserne ikke holder ulovligt i f.eks. Bredgade og St. Kongensgade, mens passagererne går til Amalienborg, Marmorkirken, Churchill Parken etc., eller at de kører rundt, mens de venter på at samle passagererne op.

Holdepladsen i den nordlige del af Amaliehaven har tidligere været anvendt til parkeringsplads for private turistbusser. Amaliehaven er et fælleseje mellem Københavns Kommune og Slots- og Kulturstyrelsen. Der pågår pt. en dialog i

ejer kredsen omkring den fremtidige anvendelse af pladsen, herunder kommunens forslag om at omdanne den til bilparkering med ladestandere.

Fredeliggørelse af Churchillparken

I Budget 2026 indgik, at Churchillparken foran Gefionspringvandet lukkes for biltrafik og indrettes til et grønt byrum. Formålet er at fredeliggøre Churchillparken og omdanne den til et rekreativt område for lokale og besøgende. A. P. Møller Fonden finansierer og anlægger parken og kan på nuværende tidspunkt ikke angive, hvornår projektet kan stå færdigt, da det blandt andet afhænger af varigheden af myndighedsbehandlingen.

Med forslaget vil Churchillparken blive lukket for biltrafik med visse undtagelser. Blandt andet skal der fortsat sikres adgang til de private ejendomme ved vejen og kørsel til erhverv og krydstogtskibe på Nordre Toldbod. Den eksisterende kørebane anlægges med brosten for at markere en pladsdannelse og indrettes som en gågade med undtagelse af den nødvendige bilkørsel og cykling igennem området.

Turistbusserne – det vil sige såvel Hop on hop off busser (rutebusser) og de almindelige turistbusser vil ikke længere kunne køre igennem Churchillparken. De almindelige turistbusser vil være henvist til at parkere på Grønningen, hvor der i dag er sæsonparkering i sommerhalvåret. I dag kører turistbusserne primært i en sløjfe fra Esplanaden og Nordre Toldbod og derfra ind til Churchillparken. Med forslaget vil busserne ikke længere kunne køre i denne sløjfe. KTU ønsker på den baggrund at etablere et busstoppested på Toldbodgade, når/hvis denne ombygges (KTU 13. april 2026).

Opsummering

Kapitlet understøtter den overordnede konklusion om, at Frederiksstaden er præget af et højt og vedvarende trafikalt pres, som i høj grad udspringer af samtidige og konkurrerende trafikstrømme i et historisk og pladsbegrænset gadenet. Turismen bidrager markant til dette pres, ikke primært gennem ekstreme mængder i sig selv, men gennem koncentration af mange mennesker og transportformer i de samme gader og knudepunkter, særligt i nord-sydgående retning og omkring Marmorkirken. Turismen forventes yderligere at stige frem mod 2030.

31 % af beboerne vurderer, at mængden af turister ikke er rimelig, hvilket indikerer, at en stor del oplever turismepresset som højt.

Turistbusser, Hop-on/Hop-off busser, fodgængere og udlejningscykler føjer sig til eksisterende strømme af cyklister, pendlere og biltrafik og forstærker dermed udfordringerne med fremkommelighed og tryghed. Særligt turistbusser fremhæves som en central kilde til problemer, hvilket afspejles i, at 39 % vurderer, at turistbusser skaber problemer, mens det tilsvarende gælder for 36 % i forhold til Hop-on Hop-off busser.

Dette er særligt tydeligt i eftermiddagstimerne, hvor turister, pendlere og lokal trafik

er til stede samtidig, og hvor vejhierarki og ensretninger yderligere koncentrerer trafikken. Turisttrafikken skaber samtidig utryghed blandt beboere og cyklister, som oplever farlige situationer ved turisttætte knudepunkter og uforudsigelig adfærd fra både busser og udlejningscykler.

De erfarede gener blandt beboere – herunder utryghed, konflikter i trafikken og forringet byliv – kan således ses som en direkte konsekvens af denne samlede belastning. Samtidig hænger turismens transportmønstre tæt sammen med parkeringspresset i Frederiksstaden. Turistbussernes ophold og standsning optager betydelig plads i gaderummet og skaber konflikter med øvrig trafik, mens turisternes brug af udlejningscykler bidrager til et yderligere pres på den i forvejen begrænsede cykelparkeringskapacitet.

Samlet set viser kapitlerne, at turismens udfordringer i Frederiksstaden skal forstås i sammenhæng med det samlede trafik- og parkeringspres. Turismen forstærker eksisterende belastninger i et byområde, der både fungerer som boligområde, turistmål, pendlerdestination og gennemkørselskorridor.



4

Beboernes transport- vaner og -behov



Beboernes transportvaner og -behov

Primære konklusioner om beboernes transportvaner og -behov:

1. Beboernes transportvalg er fleksible og situationsbestemte – men flest vælger at gå og cykle dagligt

De fleste beboere kombinerer flere transportformer i hverdagen og vælger gang, cykel, kollektiv transport eller bil afhængigt af formål, afstand, tid og livssituation – snarere end ud fra faste præferencer. 89 % af beboerne går dagligt og 42 % cykler dagligt.

2. Bilen er for mange beboere et aktivt tilvalg – på trods af vanskelige kørselsforhold

23 % af beboerne kører i bil dagligt og 52 % kører i bil ugentligt. 65% af beboerne har altid bil til rådighed. Selvom fremkommeligheden for bilister vurderes lav, vælger mange fortsat bilen på ture, hvor der er behov for fleksibilitet, komfort eller transport af børn, varer eller udstyr. Bilens funktionelle fordele opvejer ofte erfarede udfordringer med ensretninger, parkering og trængsel.

3. 72% parkerer på offentlige p-pladser på gaden

72% af beboerne, som parkerer hver dag eller næsten hver dag i Frederiksstaden, parkerer på en offentlig p-plads på gaden. Det indikerer, at beboerne foretrækker at parkere på en offentlig p-plads på gaden frem for at gøre brug af de øvrige muligheder i området – formentlig fordi de kan bruge deres beboerlicens til de offentlige p-pladser.

4. 35% af beboerne oplever, at det tager mere end 10 minutter hver gang de skal finde en parkeringsplads i Frederiksstaden

Resultaterne viser en forskel mellem beboernes erfarede parkeringssøgetid og den målte gennemsnitlige søgetid baseret på GPS-data. Beboernes rapporterede søgetider afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt.

5. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstaden

Åbne besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen viser, at beboerne oplever, at det er blevet markant vanskeligere at finde parkeringspladser i Frederiksstaden. 47 % af beboerne oplever som bilister at det er udfordrende at finde en parkeringsplads i området omkring Bredgade og Store Kongensgade og 37 % af beboerne oplever som bilister at det er udfordrende at finde en parkeringsplads i området omkring Esplanaden og Grønningen. De fremhæver at det skaber praktiske udfordringer i hverdagen og særligt i relation til ældre, personer med nedsat mobilitet, besøg fra hjemmepleje, håndværkere samt ved private besøg. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstaden og særligt til fossile biler.

6. Beboerne oplever at der nogle steder mangler plads på fortove og cykelstier

40 % af beboerne synes, at der ikke er plads nok på fortovene og 30 % synes, at der ikke er plads nok på cykelstierne, når de cykler i myldretiden. Smalle fortove, kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling samt parkerede cykler og lejecykler, reducerer den reelle gangbredde på fortovene markant.



Om kapitlet

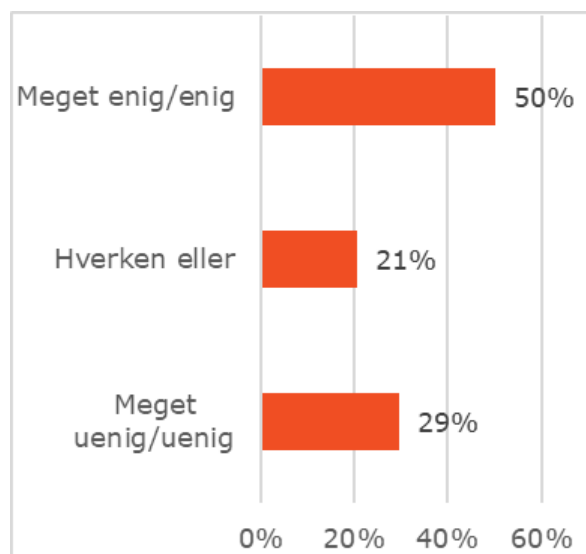
Kapitlet belyser beboernes transportvaner og behov i Frederiksstad. Indledningsvis beskrives, hvordan beboerne anvender og kombinerer forskellige transportformer i hverdagen, og hvilke hensyn der ligger til grund for deres valg. Dernæst sammenlignes beboernes vaner med pendlernes transportmønstre.

Herefter analyseres forholdene for fodgængere, cyklister og bilister med fokus på tryghed, fremkommelighed og bilisternes oplevelser af udfordringer med parkering. Kapitlet afsluttes med en tværgående analyse af stedsspecifikke mobilitetsudfordringer.

Beboernes transportvalg

Flest beboere går og cykler dagligt

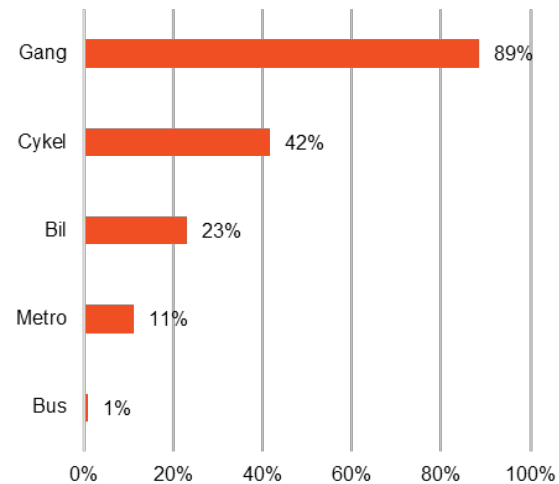
50 % af beboerne vurderer, at det er nemt at komme rundt i Frederiksstaden, mens den anden halvdel dermed oplever udfordringer med fremkommeligheden, jf. figur 67.



Figur 67 Mener beboerne, det er nemt at komme rundt i Frederiksstaden?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2302 respondenter, som har svaret på spørgsmålet 'Hvor enig er du i følgende udsagn: "Det er nemt at komme rundt i Frederiksstaden"? samt svaret at de bor i Frederiksstaden.

De fleste beboere benytter flere transportformer i forbindelse med daglige gøremål i og udenfor Frederiksstaden. I spørgeskemaundersøgelsen har respondenterne haft mulighed for at vælge flere transportformer til at beskrive deres transportvaner. Som det fremgår af figur 68, er gang den mest udbredte daglige transportform – 89 % af beboerne bevæger sig rundt til fods dagligt. Herefter følger cykling, som 42 % anvender dagligt, mens 23 % benytter bil dagligt. Den kollektive transport spiller en mindre rolle i hverdagen, hvor 11 % benytter metro dagligt og 1 % bus.



Figur 68 Beboernes anvendelse af transportform i Frederiksstaden på daglig basis (besvaret dagligt eller næsten dagligt)

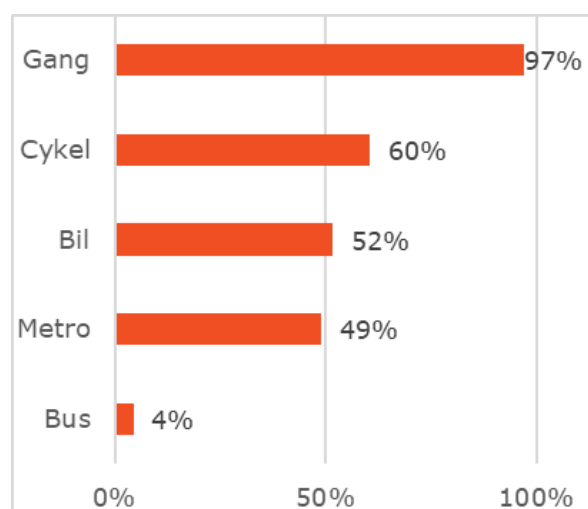
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2273 respondenter, som har svaret på spørgsmålet 'Hvor ofte benytter du følgende transportformer i Frederiksstaden?' samt svaret de bor i Frederiksstaden.

I beboernes ugentlige vaner har de en bredere brug af alle transportformer, jf. figur 69. Andelen af beboere, der går, stiger til 97 % på ugentlig basis, mens cykling øges til 60 %. Bilbrug mere end fordobles fra 23 % dagligt til 52 % ugentligt. Tilsvarende ses en markant stigning i brugen af metro fra 11 % dagligt til 49 % ugentligt, mens bus fortsat anvendes i begrænset omfang, nemlig af 4 % ugentligt.

Samlet set viser sammenligningen af beboernes daglige og ugentlige transportvaner, at gang og cykling dominerer beboernes daglige transportvaner efterfulgt af bilen, mens metro og den øvrige kollektive transport i højere grad er transportformer beboerne anvender hyppigt, men ikke til daglige ture.

Beboernes transportvaner i Frederiksstadens hænger sammen med områdets demografiske sammensætning, som er domineret af enlige uden børn (4.698 beboere) og i mindre grad af par uden børn, mens børnefamilier udgør en relativt lille andel, jf. figur 3. Den høje andel af enlige uden børn har som udgangspunkt lavere behov for transport af børn og større varer, og det bidrager formentlig væsentligt til denne udbredte brug af aktiv mobilitet.

Familier med børn har typisk mere komplekse transportbehov knyttet til hente- og bringesituationer, fritidsaktiviteter og indkøb, hvilket ofte øger afhængigheden af bil. I Frederiksstadens, hvor kun 662 beboere lever i par med børn og 377 er enlige med børn, er disse behov samlet set mindre dominerende for områdets mobilitetsmønstre. Det bidrager til, at biltrafikken i højere grad er et tilvalg i specifikke situationer frem for en daglig nødvendighed for majoriteten af beboerne.



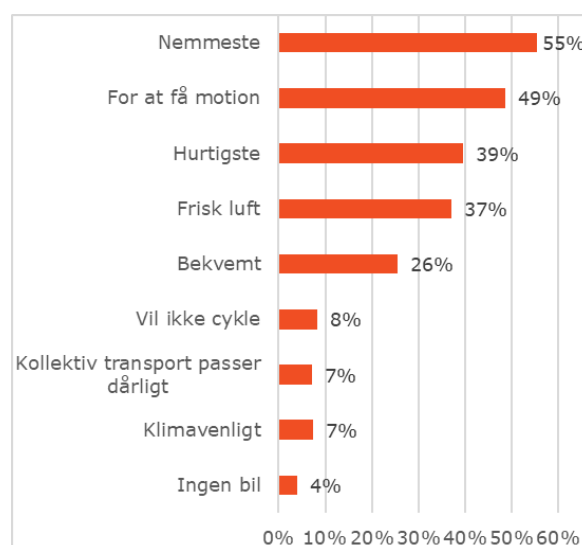
Figur 69 Beboernes anvendelse af transportform i Frederiksstadens på ugebasis

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2344 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte benytter du følgende transportformer i Frederiksstadens? og svaret at de bor i Frederiksstadens.

Beboernes transportvalg er fleksible og styret af hverdagens behov

Beboerne vælger at gå, når afstandene er korte, og hvor det opleves som det mest enkle og direkte valg – samtidig med at gang rummer rekreative kvaliteter som motion, jf. figur 70.

En 54-årig beboer fortæller: "Det er klart det mest praktiske at gå når man ikke skal så langt. For visse steder giver det ikke mening at cykle hen, fordi de mange ensretninger i Frederiksstadens betyder, at man må køre omveje".



Figur 70 De vigtigste årsager til beboerne vælger at gå

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2242 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvad er de vigtigste årsager?

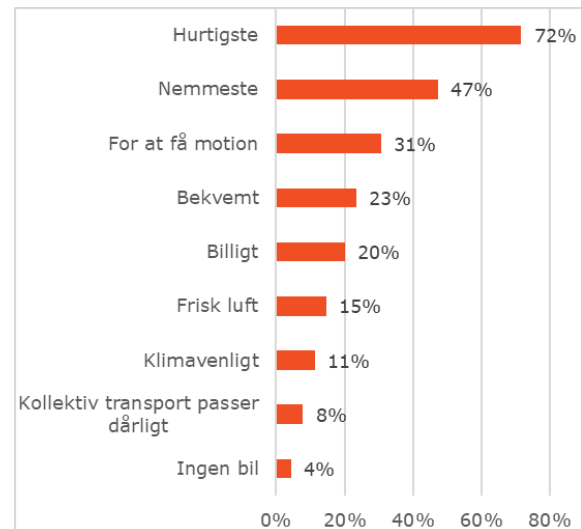
Som det kommer til udtryk i citatet, begrænses cyklens attraktivitet visse steder af områdets mange ensretninger og trafikale struktur, som kan gøre selv korte ture mere besværlige. 60% af beboerne cykler dog ugentligt og dermed fremstår cyklen som det primære effektive transportmiddel for mange beboere, især på daglige ture med faste formål som arbejde, hente- og bringeaktiviteter og indkøb, jf. figur 71.

En 34-årig beboer fortæller: "Jeg bruger cykel til at aflevere og hente mit barn i institutionen. Det er lige så hurtigt som bil og så undgår jeg kø i myldretiden".

At cyklen for mange beboere opleves som hurtigere og nemmere end både bil og kollektiv transport i et tæt byområde som Frederiksstaden viser, at cyklen spiller en central rolle i beboernes daglige mobilitet. Samtidig indikerer resultaterne, at Frederiksstadens bystruktur generelt understøtter aktiv mobilitet.

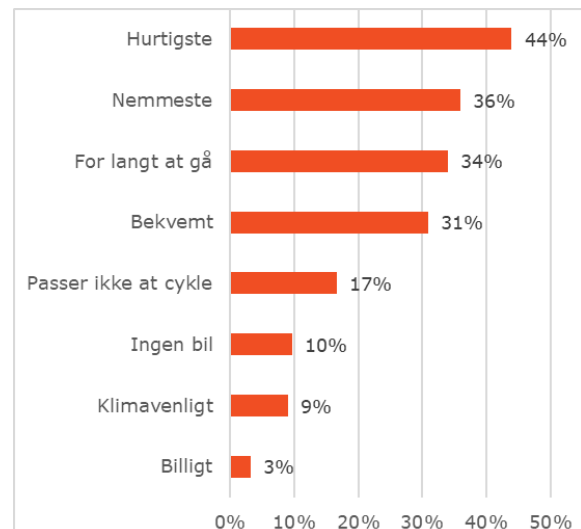
Den kollektive transport spiller en supplerende rolle, som især vælges, når afstandene bliver for lange til gang og cykling, og hvor den opleves som mere bekvem, jf. figur 72. 18% af dem, der tager kollektiv transport hver dag eller næsten hver dag, kombinerer også metro og bus hver dag eller næsten hver dag, jf. figur 73.

Samtidig peger svarene på, at den kollektive transport ikke altid matcher beboernes konkrete hverdagsbehov, hverken tidsmæssigt eller funktionelt. Det betyder, at kollektiv transport ikke i sig selv erstatter andre transportformer, men bruges i kombination med de andre transportformer. Som det fremgår af afsnittet *Kollektiv trafik i Frederiksstaden bæres primært af metroen*, er antallet af på- og afstigere i busserne i området relativt lavt.



Figur 71 De vigtigste årsager til beboerne vælger at cykle

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1561 respondenter, som har svaret på spørgsmålet *Hvad er de vigtigste årsager til at du vælger at cykle, når du skal bevæge dig omkring, f.eks. i Frederiksstaden?* samt svaret at de bor i Frederiksstaden.



Figur 72 De vigtigste årsager til beboerne vælger kollektiv transport



Figur 73 Hvor ofte kombinerer beboerne bus og metro når de skal til/fra eller rundt i Frederiksstad

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.

Note: Baseret på 264 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte kombinerer du bus og metro når du skal til/fra eller rundt i Frederiksstad? samt svaret at de anvender kollektiv transport hver dag eller næsten hver dag og bor i Frederiksstad.

23 % af beboerne benytter bil dagligt og dermed spiller bilen fortsat en væsentlig og foretrukken rolle for en del af beboernes hverdagsmobilitet i Frederiksstad. En 38-årig beboer siger: "Jeg har et handicap, så jeg har ikke andre muligheder". Og en 42-årig beboer fortæller: "Som børnefamilie er det nødvendigt med en bil på grund af bagage m.v. Men vi bruger ikke bilen når vi skal rundt i Frederiksstad".

For nogle beboere opfattes den kollektive transport som for langsom eller upraktisk, mens cykling og gang har klare begrænsninger ved længere afstande eller særlige ærinder. En 62-årig beboer forklarer det på følgende måde: "Jeg, og de fleste andre som bor her, bruger udelukkende bil til at komme på arbejde. Ellers går vi, tager cyklen eller metroen. Men jeg kan ikke undvære min bil når jeg skal til og fra mit arbejde, fordi jeg skal fragte musikudstyr".

Flere beboere peger på, at bilen giver en kombination af fleksibilitet, komfort og tidsmæssige fordele, som gang, cykel og kollektiv transport ikke altid kan tilbyde i alle

situationer, jf. figur 74. Det gælder især for ture til og fra arbejde, for beboere med skiftende destinationer, samt hvor der er behov for at transportere børn, varer eller udstyr. I disse situationer opleves bilen som den mest pålidelige og effektive løsning i en kompleks hverdag.

Samtidig viser resultaterne, at bilkørsel i Frederiksstad opleves som vanskelig. Blot 15 % af beboerne vurderer, at fremkommeligheden som bilist er god, og kun 18 % finder det nemt at komme rundt i området som bilist, jf. figur 75.

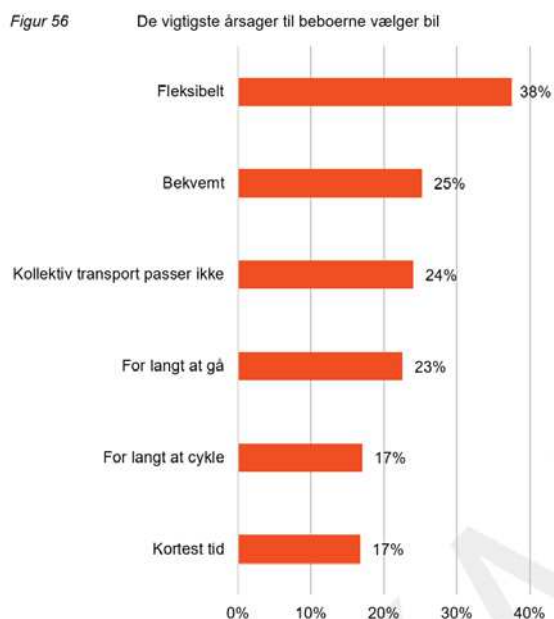
Derfor fravælger beboerne med bil også sommetider bilen, når de skal bevæge sig omkring. Det gør de særligt, fordi det er svært at finde en parkeringsplads i Frederiksstad, når det er hurtigere at cykle eller når afstanden er for kort, jf. figur 76.

Flere beboere peger også på områdets mange ensretninger som en væsentlig forklaring på, at bilkørsel kan opleves som kringlet, selv på korte ture. En 52-årig beskriver det på følgende måde: "Det er nemt at komme rundt, men der er mange ensrettede veje, og det kan godt gøre det lidt kringlet for bilister."

Samlet set viser resultaterne, at mange beboere benytter gang, cykel og metro til lokale og kortere ture, men vælger bilen, når kravene til fleksibilitet, tid eller funktionalitet overstiger det, de øvrige transportformer kan tilbyde. Dette peger på, at bilens fordele i form af anvendelighed og rækkevidde vejere tungere end de udfordringer, der er forbundet med at køre i bil i området.

Beboernes transportvalg er dermed ikke entydige, men kontekstafhængig og tæt knyttet til beboernes samlede livssituation og hverdagsliv.

Figur 56



Figur 74 De vigtigste årsager til beboerne vælger bil

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
 Note: Baseret på 1172 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvad er de vigtigste årsager til at du vælger at køre i bil når du skal bevæge dig omkring, f.eks. i Frederiksstaden? samt angivet, at de bor i Frederiksstaden.

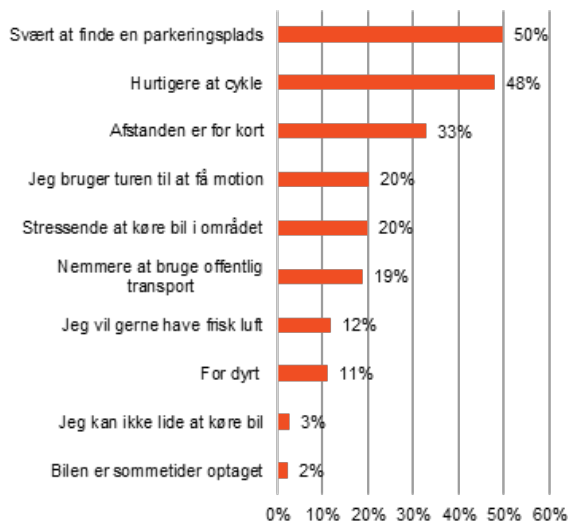


Figur 75 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (bilister)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
 Note: Baseret på 1415 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstaden og kører bil mindst en gang om måneden.







Figur 76 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (gående)

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2104 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstad og går mindst en gang om måneden.

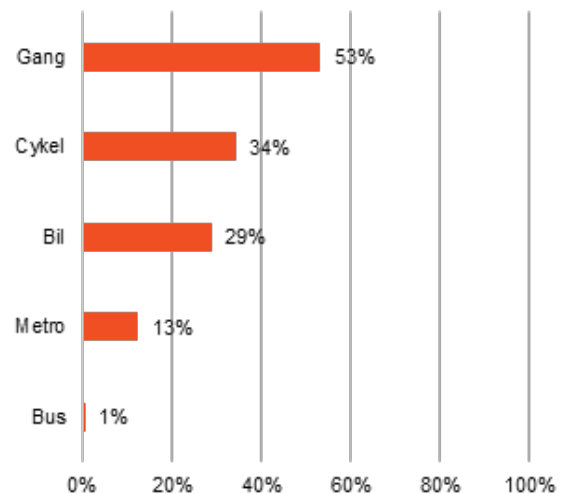
Pendlere bruger i højere grad bil og kollektiv transport end beboere

I spørgeskemaundersøgelsen har 317 respondenter angivet, at de arbejder fast i Frederiksstad og dermed kan betragtes som daglige pendlere i området. Blandt disse går 53 % dagligt, mens 34 % cykler. 29 % kører i bil dagligt, mens 13 % benytter metroen, og 1 % tager bus, jf. figur 77.

Sammenholdt med beboernes transportvaner ses visse forskelle i den daglige mobilitet. Som det fremgår af figur 48, er gang væsentligt mere udbredt blandt beboere, hvor hele 89 % bevæger sig til fods dagligt, mod 53 % blandt pendlere. Også cykling er lidt mere udbredt blandt beboere (42 %) end blandt pendlere (34 %).

Omvendt benytter pendlere i højere grad bil, hvor 29 % kører dagligt, sammenlignet med 23 % af beboerne. Det samme gør sig gældende for metro, som anvendes dagligt af 13 % af pendlere mod 11 % af beboerne, mens busandelen er ens og meget lav (1 %).

Samlet set peger sammenligningen på, at pendlere i højere grad end beboerne anvender bil og kollektiv transport, hvilket afspejler længere rejseafstande til og fra området.



Figur 77 Andel af personer, der arbejder fast i Frederiksstad, som går, cykler, tager kollektiv transport, kører i bil dagligt eller næsten dagligt i Frederiksstad

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 317 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte benytter du følgende transportformer i Frederiksstad? samt svaret de arbejder fast i Frederiksstad.

Gode betingelser for fodgængere og cyklister, som udfordres af trængsel og adfærd

Beboerne oplever overordnet Frederiks-staden som et trygt og velfungerende område for aktiv mobilitet. 71 % vurderer, at det er trygt at være fodgænger, og 77 % finder det nemt at komme rundt i området til fods. 62 % oplever, at fremkommeligheden for fodgængere generelt er god, jf. figur 78. Tilsvarende vurderer 51 % af beboerne, at det er trygt at være cyklist i Frederiksstaden og 60 % at det er nemt at komme rundt i området som cyklist, jf. figur 79.

En 67-årig beboer fortæller: "Det er nemt at handle på cykel. Så skal man ikke bære sine varer så langt og man slipper for at lede efter en parkeringsplads i halve og hele timer".



Figur 78 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (gående)

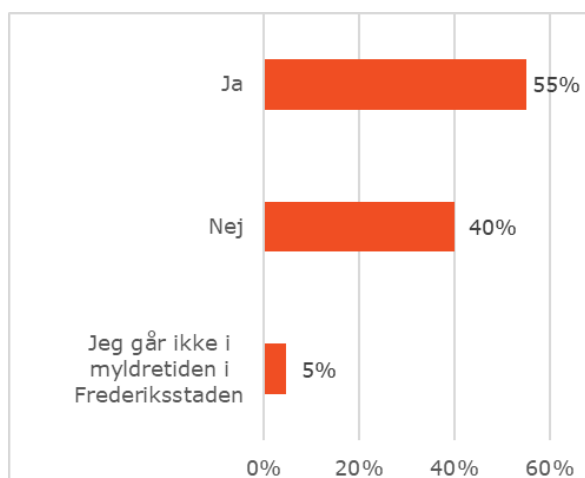
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2104 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstaden og går mindst en gang om måneden.



Figur 79 Hvor enig er beboere i følgende udsagn (cyklister)

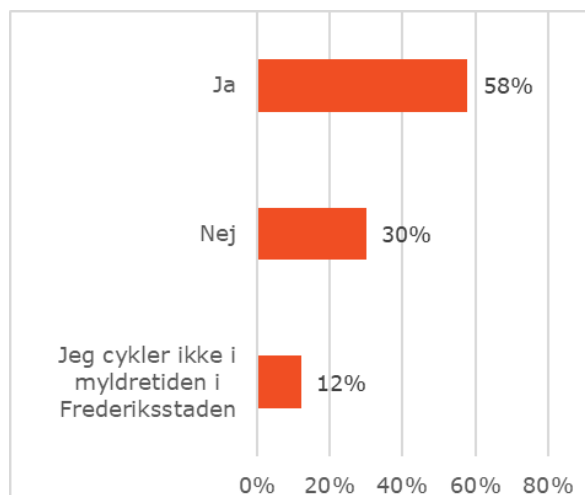
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1453 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor enig er du i følgende udsagn samt angivet de bor i Frederiksstaden og cykler mindst en gang om måneden.

Størstedelen af beboerne finder det således nemt at komme rundt som fodgænger og cyklist, men analysen peger samtidig på, at oplevelsen for begge grupper er følsom over for trængsel. 40 % af beboerne synes, at der ikke er plads nok på fortovene og 30 % synes, at der ikke er plads nok på cykelstierne, når de cykler i myldretiden, jf. figur 80 og figur 81. Det indikerer, at pladsforholdene på både fortove og cykelstier opleves som pressede af en betydelig del af beboerne i Frederiksstaden. Smalle fortove, kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling samt parkerede cykler og leje-cykler, reducerer den reelle gangbredde på fortovene markant. Se afsnittet Resultater fra tilgængelighedsscreening for uddybning af udfordringer for fodgængere.



Figur 80 Mener beboerne, at der plads nok på fortovene?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
 Note: Baseret på 2220 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Er der plads nok på fortovene når du går i myldretiden i Frederiksstaden? samt svaret at de bor i Frederiksstaden.



Figur 81 Synes beboerne, at der plads nok på cykelstierne, andel

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
 Note: Baseret på 860 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Er der plads nok på cykelstierne når du cykler i myldretiden i Frederiksstaden? samt svaret at de bor i Frederiksstaden.

Oplevelsen af fortovenes gangvenlighed varierer også mellem områdets hovedgader. 57 % af beboerne kan godt lide at gå på Bredgade, mens det samme kun gælder for 48 % på Store Kongensgade, jf. figur 78. Forskellen kan hænge sammen med, at Bredgade er bredere end Store Kongensgade, hvilket skaber større afstand mellem fodgængere og biltrafik og dermed en højere oplevet komfort og tryghed.

En 48-årig beboer fortæller: "Det kan være svært at gå på fortovet på Store Kongensgade, når caféer sætter borde og stole op." Forskellen i oplevelsen af Bredgade og Store Kongensgade understreger betydningen af gadernes bredde og afstand til biltrafik for oplevet komfort og tryghed.

Det lader imidlertid ikke til at have en betydning for oplevelsen af at cykle på Bredgade og Store Kongensgade. Cykelstien langs Store Kongensgade er bredere end i Bredgade, men lige mange beboere – 51% – kan godt lide at cykle på både Bredgade og Store Kongensgade, jf. figur 79.

På trods af erfaret trængsel og lokale udfordringer peger udsagn fra mange beboere samtidig på, at de har stor glæde ved at cykle i Frederiksstaden. En 33-årig beboer fortæller: "Vi har et lille barn på 3 år. Det føles meget trygt at tage hende med ud på løbecycle her i området." Enkelte fysiske forhold, som brosten, opleves som mindre praktiske, men accepteres som en del af områdets karakter: "Det kan da godt være lidt besværligt for et barn at cykle på brosten, men det er jo også en del af charmen."

For nogle beboere har områdets egnethed til gang og cykling medført en mere grundlæggende ændring i transportvaner. Flere fortæller, at de har fravalgt bilen til fordel for cykel og gang. En 58-årig beboer beskriver: "Nu kører vi på cykel og går rundt – og det er simpelthen så dejligt." Tilsvarende fortæller en 34-årig beboer: "Før havde vi faktisk to biler, men vi solgte dem begge og tænkte: 'Nej, ved du hvad? Nu skal vi bare have denne her ladcykel!' – og så må vi få det til at fungere! Ladcyklen er nemlig god at bruge herinde. Måske skal vi en dag opgradere til en af de større ladcykler, så vi kan transportere endnu mere."

Samtidig viser resultaterne, at cykling i Frederiksstaden i høj grad forudsætter lokalkendskab. Ensretninger og historiske gadeforløb kan gøre navigationen mindre intuitiv, både for besøgende og for nogle beboere. En 52-årig beboer fortæller: "Ensretningen af Bredgade og Store Kongensgade gør, at jeg ofte ikke gider cykle, fordi det bliver så omstændigt at komme omkring."

Samtidig peger flere beboere på en oplevet utryghed forbundet med andre cyklisters adfærd. Både turistens færden på lejecykler, som er beskrevet i kapitlet *Turistens færden i Frederiksstaden*, og andre cyklister på ladcykler og almindelige cykler. En 68-årig beboer fortæller: "Elcyklerne gør det farligt at cykle i Frederiksstaden. Hastigheden er for høj og det er ubehageligt med de store kasser." Og en 47-årig beboer siger: "Jeg synes det er utrygt at cykle, fordi mange cyklister ikke overholder færdselsreglerne."

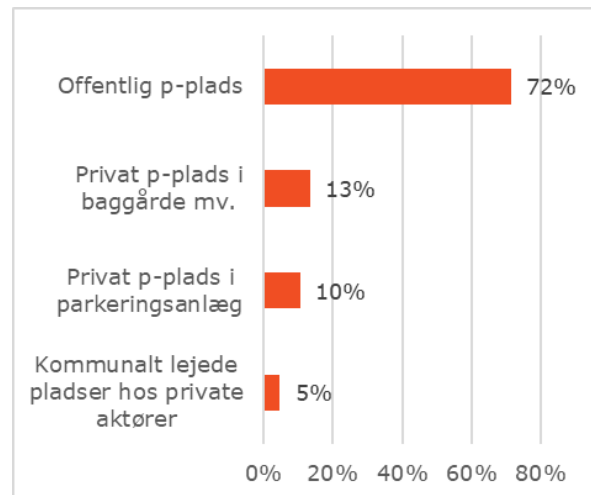
Samlet set viser analysen, at Frederiksstaden rummer gode grundbetingelser for aktiv mobilitet, men at både fodgængere og cyklister påvirkes af trængsel, uforudsigelig adfærd og overlap mellem funktioner i gaderummet. Hvor fodgængere især udfordres af pladsforhold på grund af anden anvendelse af fortovene end som gangarealer, oplever cyklister i højere grad udfordringer knyttet til trafikadfærd og orientering i de ensrettede gader. Det peger på, at selv mindre justeringer i disponering, prioritering og regulering kan få stor betydning for oplevet tryghed og kvalitet for fodgængere og cyklister i området.



72% parkerer på offentlige p-pladser på gaden

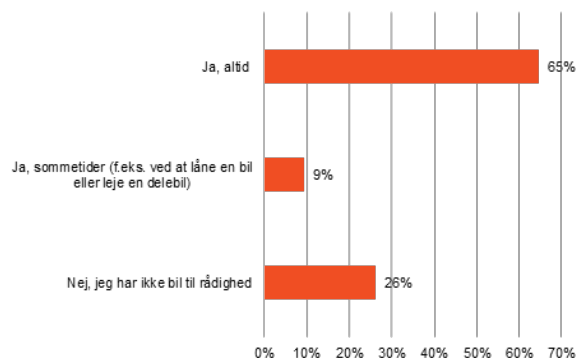
En væsentlig andel af beboerne i Frederiksstaden har adgang til bil, idet 65 % oplyser, at de altid har en bil til rådighed, mens yderligere 9 % har adgang til bil lejlighedsvis, f.eks. via lån eller delebilsordninger, jf. figur 82. Samtidig kører 23 % af beboerne dagligt i bil, og blandt disse angiver 72 %, at de benytter en offentlig parkeringsplads på gaden, når de parkerer dagligt eller næsten dagligt i Frederiksstaden, jf. figur 83.

Dette indikerer en klar præference for gadeparkering, hvilket formentlig hænger sammen med brugen af beboerlicenser, som gør denne parkeringsform både økonomisk attraktiv og fleksibel. Samtidig kan det afspejle en begrænset oplevet attraktivitet af alternative parkeringsmuligheder.



Figur 83 Hvor parkerer de respondenter, som parkerer dagligt i Frederiksstaden

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1437 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor ofte parkerer du på... samt angivet, at de altid har bil til rådighed og parkerer næsten hver dag.



Figur 82 Andel af beboere med bil til rådighed

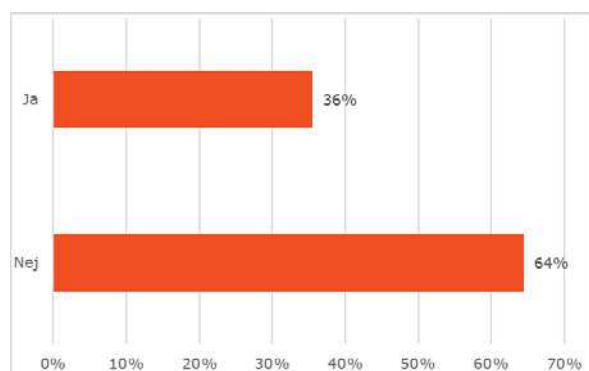
Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2178 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Har du bil til rådighed i hverdagen? samt svaret de bor i Frederiksstaden.

Stigende pres på parkering skaber udfordringer i hverdagen

De åbne besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen viser, at beboerne oplever, at det er blevet markant vanskeligere at finde parkeringspladser i Frederiksstad. Flere beskriver, at det "er blevet kropumuligt at finde p-plads", og at "vi kan ikke få vores hverdag til at hænge sammen, fordi der mangler parkeringspladser".

Beboerne peger på, at dette skaber praktiske udfordringer i hverdagen – særligt for ældre, personer med nedsat mobilitet samt i forbindelse med besøg fra hjemmepleje, håndværkere og private gæster. Der er derfor et udtalt ønske om flere parkeringspladser i Frederiksstad, særligt til fossile biler.

Denne efterspørgsel efter gadeparkering afspejles også i beboernes oplevelse af at finde en parkeringsplads. 35 % angiver, at det hver gang tager mere end 10 minutter at finde parkering, mens 29 % sjældent oplever dette, jf. figur 57. Dermed tegner der sig et billede af en betydelig variation i parkeringssituationen, hvor en stor gruppe beboere oplever udfordringer med at finde ledige pladser.



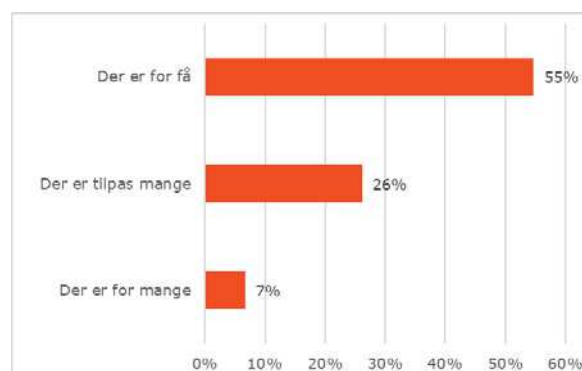
Figur 84 Andel af beboere med bil til rådighed, som ejer en elbil

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1607 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Ejer du en elbil? samt angivet, at de har bil til rådighed og bor i Frederiksstad.

⁷ Der er cirka 130 parkeringspladser til elbiler (hvoraf cirka 95 er med ladestandere) og cirka 65 parkeringspladser til el-delebiler på gaden i Frederiksstad.

Flere beboere peger i den forbindelse på, at parkeringspladser reserveret til delebiler – særligt el-delebiler uden ladestandere – ofte står ubenyttede. Det opleves som frustrerende i et område, hvor mange samtidig har vanskeligt ved at finde almindelig parkering. En beboer fortæller: "Hver gang jeg kører forbi p-pladserne til delebiler, er de tomme. Og det irriterer mig, fordi jeg ved, hvor stor manglen på parkeringspladser er." En anden beboer udtrykker et ønske om en anden prioritering: "De permanent tomme delebilspladser – både til elbiler og almindelige biler – burde laves om til almindelige parkeringspladser."

Samtidig viser resultaterne, at 36 % af de beboere, der har bil, har en elbil, og blandt disse vurderer 55 %, at der er for få ladestandere i Frederiksstad, jf. figur 84 og figur 85⁷.



Figur 85 Er der nok ladestandere i Frederiksstad?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 570 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Er der nok ladestandere i Frederiksstad? samt angivet, at de ejer en elbil og bor i Frederiksstad.

Store Kongensgade opleves særligt belastet af gennemkørende biltrafik

Som det fremgår af afsnittet Biltrafikken i Frederiksstaden er koncentreret på få centrale vejstrækninger, er 40-50% af biltrafikken på Bredgade og Store Kongensgade gennemkørende.

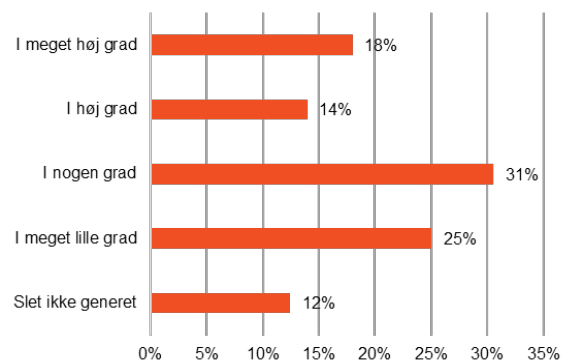
63 % af beboerne angiver, at de i varierende grad bliver generet af gennemkørende biltrafik i Frederiksstaden, jf. figur 86. Da beboerne ikke har mulighed for at skelne mellem gennemkørende og lokal biltrafik, må resultatet forstås som et udtryk for, at en majoritet oplever biltrafikken i området som generende.

Beboerne er desuden blevet bedt om at pege på konkrete steder, hvor generne opleves særligt markante. Her fremhæves Store Kongensgade oftest, jf. figur 87. At flere oplever gener her end på Bredgade kan hænge sammen med, at Store Kongensgade har et smallere vejprofil. Det betyder, at biltrafikken kommer tættere på både cyklister og fodgængere, hvilket kan øge oplevelsen af utryghed og manglende komfort.

Denne oplevelse af større trafikale gener på Store Kongensgade hænger sammen med beboernes vurdering af gangvenligheden på de centrale hovedgader, som beskrevet i foregående afsnit. Hvor flere beboere foretrækker at færdes til fods på Bredgade, opleves Store Kongensgade som mindre komfortabel.

Samlet set peger resultaterne på, at gennemkørende biltrafik har betydning for oplevet tryghed og kvalitet i byrummet, særligt i gader med begrænset plads og kort afstand mellem trafik og fortove.

En mulig forklaring på generne er støj fra biltrafikken. Støjkort for området viser, at støjniveauet på både Store Kongensgade og Bredgade er højere end på mange af de øvrige veje i Frederiksstaden, hvilket kan bidrage til beboernes oplevelse af trafikbelastning, jf. figur 88.



Figur 86 I hvilken grad bliver beboere generet af gennemkørende biltrafik

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 2006 respondenter, som har svaret på spørgsmålet I hvilken grad bliver du generet af gennemkørende biltrafik i Frederiksstaden? samt bor i Frederiksstaden.



Figur 87 Hvor bliver beboere mest generet af gennemkørende biltrafik?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.

Note: Baseret på 570 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor bliver du mest generet af gennemkørende biltrafik? samt bor i Frederiksstad.



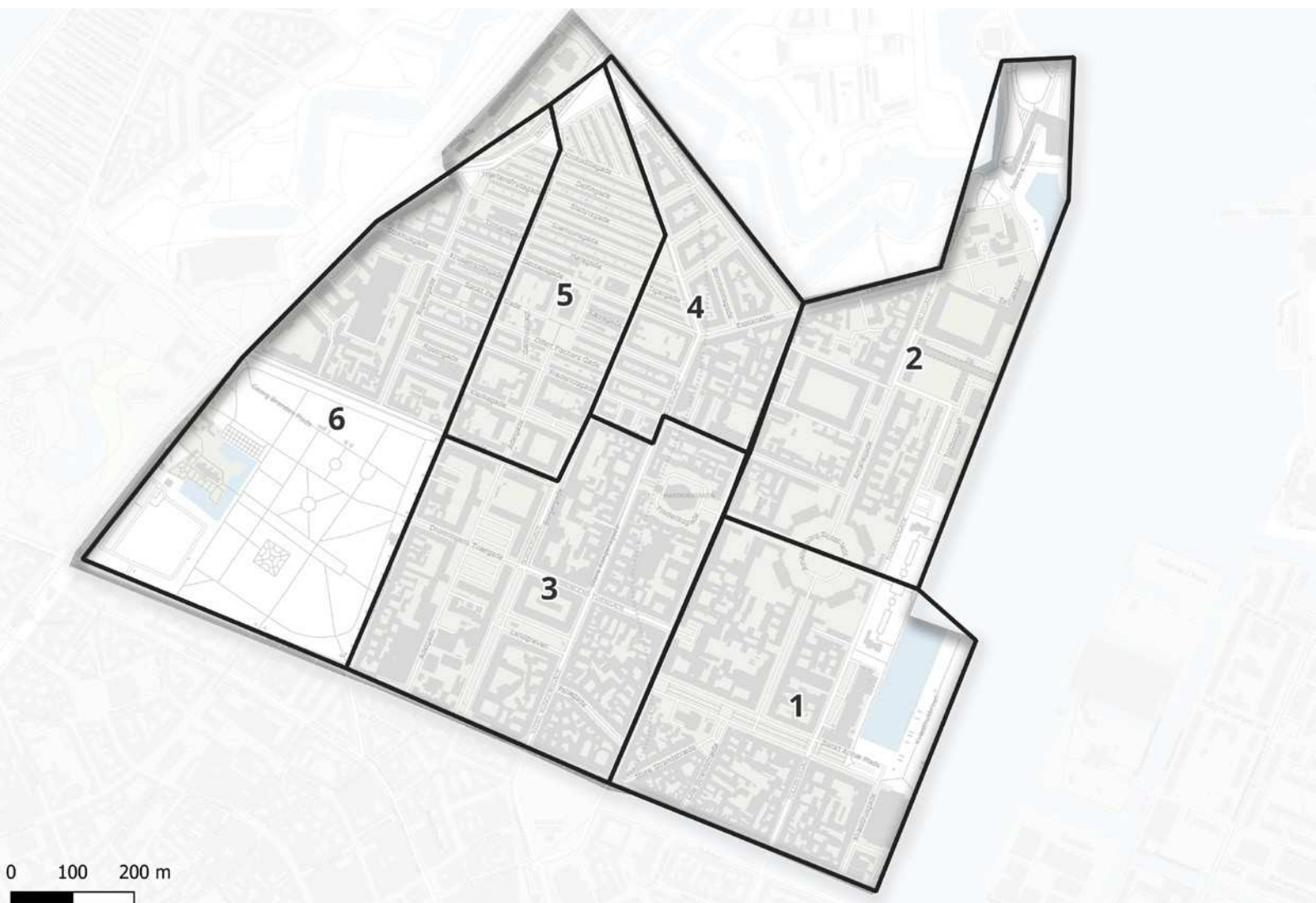
Figur 88 Støj kort for Frederiksstad. Kilde: Københavnerkortet

Mobilitetsudfordringer koncentrerer i Frederiksstadens centrale gader

Beboerne er blevet spurgt til, hvor og hvilke typer stedsspecifikke udfordringer de oplever i Frederiksstaden. Dette afsnit præsenterer dermed beboernes oplevelser af trafikale udfordringer i Frederiksstaden.

Resultaterne viser, at beboerne oplever flest udfordringer som både fodgængere, cyklister og bilister i område 3, 1 og 4, jf. figur 90, 91, 92. Bilister oplever flest udfordringer med at finde parkeringsplads i område 3.

På tværs af transportformer peger beboernes udsagn på, at mobiliteten i Frederiksstaden er præget af en ophobning af samtidige belastninger, som påvirker fodgængere, cyklister og bilister forskelligt, men ofte i de samme gader. Udfordringerne kan ikke tilskrives én enkelt faktor, men opstår i samspillet mellem langvarigt byggeri, begrænset plads i de historiske gadeforløb, høj trafikintensitet og et stigende pres fra turisme.



Figur 89 Områdeafgrænsning af Frederiksstaden

For fodgængere forstærkes disse gener af i forvejen begrænsede fortovsarealer, som også er beskrevet i afsnittet Gode grundbetingelser for fodgængere og cyklister, som udfordres af trængsel og adfærd. Desuden forværrer ujævn belægning med brosten og løse fliser yderligere og rammer især ældre, gangbesværede, rollatorbrugere og forældre med barnevogn. I gader som Store Kongensgade, Gothersgade og Dronningens Tværgade opleves det fortovene som særligt udfordrende at færdes på.

Cyklister bliver tilsvarende udfordret af Frederiksstadens snævre og historiske gaderum. Flere steder er cykelstierne meget smalle eller overfyldte, som også er beskrevet i afsnittet Gode grundbetingelser for fodgængere og cyklister, som udfordres af trængsel og adfærd. Desuden medfører manglende cykelparkering, at cykler placeres på fortove, i porte og i overgangszoner, hvilket igen skaber konflikter med fodgængere. Hotspots som Bredgade, Dronningens Tværgade, Borgergade og Amaliegade/Toldbodgade illustrerer, at cyklister ofte må navigere i et krydsfelt mellem biler, fodgængere og midlertidige anlæg, hvilket øger oplevelsen af utryghed.

For bilister udgør vejarbejdet ligeledes en væsentlig udfordring, men suppleres af problemer med parkering og trafikafvikling. Som beskrevet i kapitlet Parkering i Frederiksstaden oplever mange beboere mangel på parkeringspladser og hertil kommer ensretninger, som skaber omveje og kø, samt tung og gennemkørende trafik – herunder lastbiler, varevogne samt turist- og partybusser – især på Store Kongensgade, Bredgade og Amaliegade.

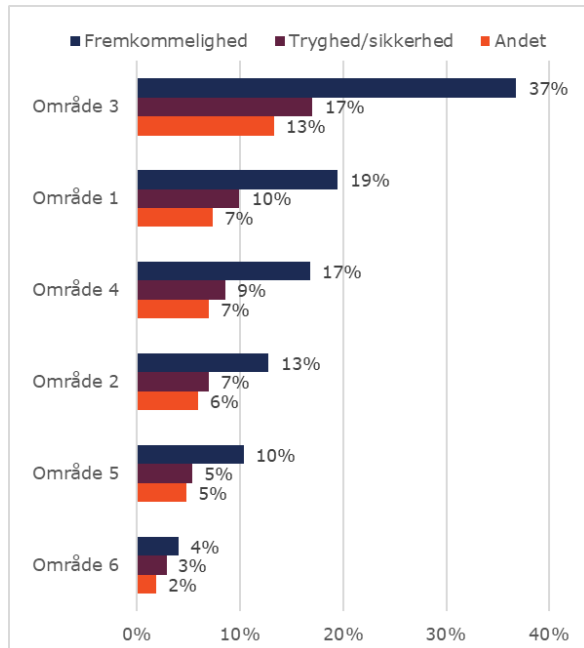
For bilister udgør vejarbejde og byggeri ligeledes en væsentlig udfordring, som forstærkes af problemer med parkering og trafikafvikling. Som beskrevet i afsnittet

Stigende pres på parkering skaber udfordringer i hverdagen, erfarer mange beboere, at der er mangel på parkeringspladser, hvilket kombineret med ensretninger skaber omveje, kø og uforudsigelige kørselsmønstre. Hertil oplever beboerne at der er en betydelig andel tung og gennemkørende trafik – herunder lastbiler, varevogne samt turist- og partybusser – særligt på Store Kongensgade, Bredgade og Amaliegade.

Turismen fungerer som en tværgående forstærker af mange af disse udfordringer. Turismetrafikkens udfordringer er beskrevet i kapitlet Turisters færd i Frederiksstaden, herunder hvordan de store mængder turister øger trængslen i byrummet, både til fods, på lejecykler og gennem turistbusser.

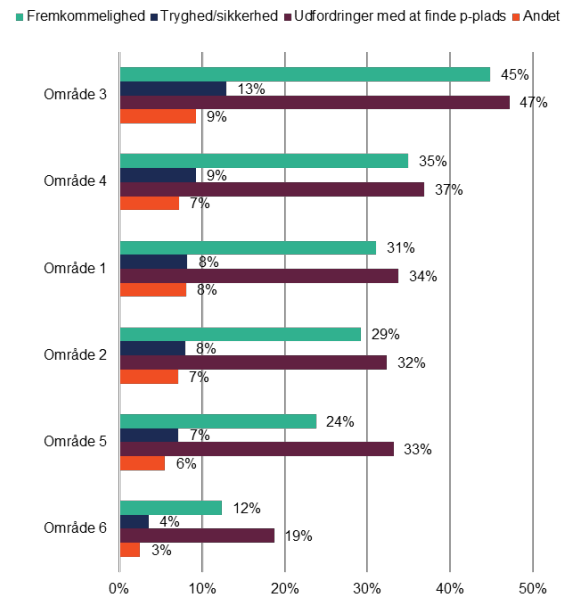
Særlige hotspots som Nyhavn, Marmorkirken, Sankt Annæ Plads og Gefionspringvandet er præget af høj opholdstæthed, uforudsigelig adfærd og store køretøjer, som blokerer udsyn og reducerer trafiksikkerheden. Endelig peger beboerne på støj, luftforurening og miljøgener som en væsentlig, men ofte underliggende belastning i hverdagen. Tæt trafik, turistbusser, motorcykler, partybusser og natlig støj påvirker opholdskvaliteten i de mest trafikerede gader, særligt Bredgade, Store Kongensgade og Esplanaden. Disse forhold påvirker ikke alene komforten, men bidrager også til en oplevelse af, at byrummet i perioder er domineret af trafikmæssige hensyn frem for menneskelig skala og ophold.

Samlet set viser analysen, at mobilitetsudfordringerne i Frederiksstaden primært er strukturelle og gensidigt forstærkende. Når vejarbejde, smalle gader, intensiv turisme og høj trafikbelastning overlapper i de samme gader, opstår konflikter mellem trafikantgrupper, og oplevet tryk og fremkommelighed forringes på tværs.



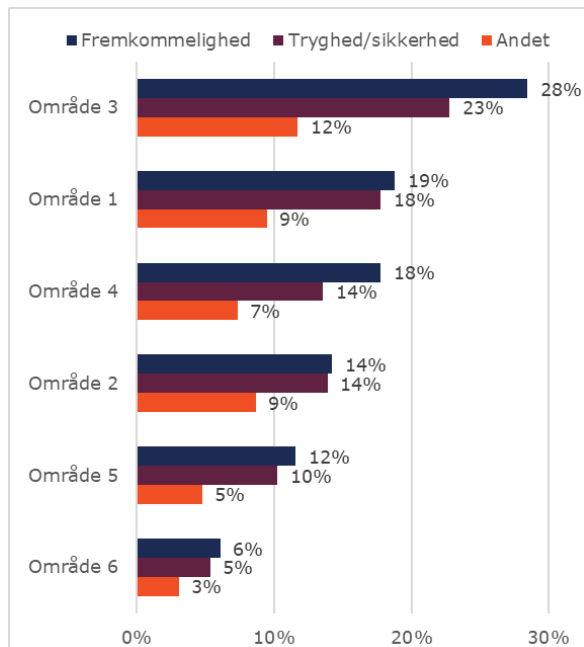
Figur 90 Hvilke trafikale udfordringer oplever beboere som fodgængere i Frederiksstad?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1925 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor oplever du trafikale udfordringer som fodgænger i Frederiksstad? samt bor i Frederiksstad.



Figur 92 Hvilke trafikale udfordringer oplever beboere som bilister i Frederiksstad?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1311 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor oplever du trafikale udfordringer som bilist i Frederiksstad? samt bor i Frederiksstad.



Figur 91 Hvilke trafikale udfordringer oplever beboere som cyklister i Frederiksstad?

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse gennemført af COWI.
Note: Baseret på 1276 respondenter, som har svaret på spørgsmålet Hvor oplever du trafikale udfordringer som cyklist i Frederiksstad? samt bor i Frederiksstad.

Pendlere oplever lignende udfordringer som beboere – men med større fokus på fremkommelighed og adgang

Dette afsnit præsenterer pendlernes oplevelser af trafikale udfordringer i Frederiksstaden baseret på åbne besvarelser i spørgeskemaundersøgelsen. Pendlere udgør en særlig brugergruppe, idet de færdes dagligt i området, men typisk med et mere funktionelt formål knyttet til arbejde og erhvervsaktiviteter, hvilket præger deres perspektiv.

På tværs af besvarelserne peger pendlerne – i lighed med beboerne – på, at trafikken er præget af ophobning af belastninger i de centrale gader. Udfordringerne opstår i samspillet mellem langvarigt vejarbejde, smalle historiske gaderum, høj trafikintensitet og et betydeligt pres fra turisme. Særligt vejarbejde fremhæves som en central årsag til trængsel.

Som fodgængere oplever pendlerne trængsel på fortove, ofte forstærket af turisme og udeservering, hvilket i nogle tilfælde presser dem ud på cykelstier og kørebaner. Som cyklister oplever pendlerne tilsvarende udfordringer som dem, beboerne oplever: smalle eller manglende cykelstier, dårlig belægning og mange samtidige trafikanter. Pendlerne fremhæver dog i højere grad udfordringer med fremkommelighed end beboerne gør.

Som bilister har pendlerne et funktionelt behov, f.eks. til transport af varer eller i forbindelse med kundebesøg. Derfor vægter de fremkommelighed og adgang højt. Mange fremhæver også udfordringer med parkering, herunder mangel på pladser, høje priser og begrænset tilgængelighed. Disse forhold kobler pendlerne direkte til erhvervsmæssige konsekvenser. Flere peger på, at manglende

adgang til parkering og dårlig fremkommelighed gør det vanskeligt at udføre deres arbejde, særligt i erhverv med behov for transport af varer, værktøj eller kundebesøg. Nogle beskriver, at håndværkere og servicevirksomheder må indregne parkeringsbøder i deres priser eller helt fravælger opgaver i området. I flere tilfælde fremhæves det, at de nuværende forhold kan føre til, at virksomheder overvejer at flytte aktiviteter væk fra Frederiksstaden.

Samtidig peger pendlerne – i lighed med beboerne – på, at turistbusser og turister generelt forstærker trængsel og skaber utrygge situationer, særligt for fodgængere og cyklister. Der efterspørges desuden bedre regulering og håndhævelse, herunder i forhold til cyklisters adfærd, parkering og varelevering.

Samlet set viser analysen, at pendlernes oplevelser i høj grad overlapper med beboernes, men med et andet fokus. Hvor beboerne også lægger vægt på tryghed, prioriterer pendlerne i højere grad fremkommelighed og adgang.

Opsummering

Beboernes transportvaner i Frederiksstaden er i høj grad fleksible og situationsbestemte. Gang og cykling dominerer de daglige transportvalg, idet 89 % af beboerne går dagligt og 42 % cykler dagligt. På ugentlig basis anvender 97 % gang og 60 % cykel, hvilket understreger, at aktiv mobilitet er grundlaget for beboernes transport i området. Samtidig vurderer kun 50 % af beboerne, at det er nemt at komme rundt, hvilket peger på, at fremkommeligheden opleves som udfordret trods høj brug af disse transportformer.

Bilen spiller fortsat en væsentlig rolle, særligt i situationer med behov for fleksibilitet og transport af børn, varer eller udstyr. 23 % kører bil dagligt og 52 % ugentligt, mens hele 65 % har bil til rådighed. Dette sker på trods af, at kun 15 % vurderer fremkommeligheden som god for bilister, og kun 18 % finder det nemt at komme rundt i bil. Bilens funktionelle fordele opvejer således ofte trængsel, ensretninger og parkeringsudfordringer.

Parkering er en central udfordring. 72 % af de beboere, der parkerer dagligt, benytter gadeparkering, hvilket viser en klar præference for offentlige p-pladser. Samtidig oplever 35 %, at det hver gang tager mere end 10 minutter at finde en parkeringsplads, og mange peger på stigende vanskeligheder og mangel på pladser. 36 % af bilejerne har elbil, og 55 % af disse oplever, at der er for få ladestandere.

For fodgængere og cyklister er der generelt gode betingelser, men disse udfordres af trængsel og pladsmangel. 71 % oplever tryghed som fodgænger og 77 % finder det nemt at komme rundt til fods, mens tilsva-

rende 51 % føler sig trygge som cyklister. Samtidig mener 40 %, at der mangler plads på fortove, og 30 %, at der mangler plads på cykelstier i myldretiden.

Trafikale udfordringer er især koncentreret i de centrale gader, hvor 63 % af beboerne oplever gener fra biltrafik, og hvor 40-50 % af trafikken er gennemkørende. Problemerne skyldes et samspil mellem trængsel, smalle gader, vejarbejde og turisme, som forstærker hinanden. Mobilitetsudfordringerne opleves som tydeligt stedsspecifikke og koncentreret i bestemte gader, hvor mange funktioner mødes. Beboerne peger især på centralgader som Store Kongensgade og Bredgade som udfordrende, både som fodgænger, cyklist og bilist. Her opleves gener relateret til trængsel, støj, vejarbejde og gennemkørende trafik, som samlet påvirker hverdagsmobiliteten.

Pendlere oplever i vid udstrækning de samme udfordringer som beboerne, men med større fokus på fremkommelighed og adgang. De anvender i højere grad bil (29 % dagligt) og kollektiv transport (13 % metro dagligt) end beboerne, hvilket afspejler længere transportafstande og erhvervsmæssige behov.

Samlet set viser kapitlet, at beboernes transportvaner er tilpassede og situationsbestemte, men at hverdagsmobiliteten i Frederiksstaden i praksis er præget af konkrete og tilbagevendende udfordringer i bestemte dele af gadenettet.

5 Lokale aktørers perspektiver



Lokale aktørers perspektiver

Dette kapitel præsenterer lokale aktørers perspektiver på de trafikale forhold i Frederiksstad. Perspektiverne er indsamlet gennem interviews med butikker, kulturinstitutioner og beboerforeninger samt via input fra fællesmødet for interessenter.

1. Når der mangler parkeringspladser, går det ud over detailhandlen i Frederiksstad

Erhvervsdrivende giver udtryk for, at manglen på parkeringspladser har konsekvenser for detailhandlen i Frederiksstad. Flere oplever, at begrænset parkering gør det vanskeligere for kunder at besøge butikkerne, hvilket efter deres vurdering påvirker omsætningen negativt. Samtidig peger de på, at udfordringer med parkering kan besværliggøre varelevering og servicebesøg. Udsagnene afspejler dermed en erfaret sammenhæng mellem parkeringsforhold og detailhandlens vilkår i området. Parkeringsforholdenes betydning for detailhandlen er ikke undersøgt gennem kvantitative analyser og dermed kan sammenhængen ikke dokumenteres.

En detailhandelsanalyse for Københavns Kommune i 2023 viser, at der generelt i København og resten af Danmark er en ændring i sammensætningen af butikker, hvor der særligt siden 2014 har været tilbagegang i udvalgsvarerhandlen. I København er der særligt færre beklædnings- og boligbutikker end tidligere. Den samme tendens ses på landsplan.

I København er der blevet færre udvalgsvarerbutikker i alle ti bydele, udvalgsvarerarealet er reduceret, og udvalgsvareromsætningen er faldet på trods af befolkningstilvækst. Ifølge analysen er den øgede konkurrence fra e-handel en væsentlig årsag, men konkurrencen fra hovedstadsområdet øvrige

regionale handelsområder og de seneste års færre oversøiske turister har også haft indflydelse. Ligeledes har forbrugernes øgede fokus på bæredygtighed og genbrug påvirket udviklingen⁸. En detailhandelsanalyse for Frederiksberg Kommune i 2024 viser en lignende tendens⁹.

2. Udeservering er afgørende for drift, atmosfære og byliv i Frederiksstad

Udeservering spiller en central rolle for hoteller og restauranter i Frederiksstad – både for omsætning og for den samlede oplevelse af området. Aktørerne fremhæver, at udeservering bidrager væsentligt til den attraktive og luksuriøse stemning, som de opfatter som kendetegnende for området og ønsker, at der skabes mere plads til udeserveringen.

Særligt peges der på, at restriktioner på parasoller og varmeapparater opleves som problematiske, da de reducerer gæsternes komfort og forkorter sæsonen for udeservering. Samtidig fremhæves det, at fraværet af synlig udeservering svækker stedernes tilstedeværelse i gadebilledet og gør det vanskeligere at tiltrække gæster. Samlet set opleves udeservering som en central forudsætning for både drift, atmosfære og byliv i Frederiksstad.

⁸ Detailhandelsanalyse for Københavns Kommune 2023

⁹ Detailhandelsanalyse for Frederiksberg Kommune 2024.

3. Det er vanskeligt for nogle erhvervsdrivende at få leveret varer – for andre er det ikke en udfordring

Oplevelsen af varelevering i Frederiksstaden varierer markant mellem forskellige typer erhverv. Nogle aktører, særligt inden for hotel- og restaurationsbranchen, oplever betydelige udfordringer med leverancer. De peger på manglende dedikerede vareleveringszoner, begrænset adgang til at holde i gaden og manglende overholdelse af tidsbegrænsede parkeringsregler, hvilket kan forstyrre både varelevering og affaldsafhentning. I nogle tilfælde kræver det ekstra ressourcer at sikre adgang, og leverancer kan skabe støj og gener i byrummet.

Andre erhvervsdrivende oplever derimod, at varelevering fungerer relativt uproblematisk. Særligt aktører, der har tilpasset deres drift, f.eks. ved at planlægge leverancer i nattetimerne eller reducere antallet af leverancer, peger på, at det er muligt at få logistikken til at fungere tilfredsstillende.

Samlet set afhænger varelevering i Frederiksstaden både af stedets fysiske rammer og den enkelte virksomheds organisering af leverancer.

4. Den midlertidige ensretning af Toldbodgade har skabt trafikale gener på Sankt Annæ Plads

Lokale aktører påpeger, at den midlertidige ensretning af Toldbodgade har ændret trafikstrømmene og medført øgede trafikale gener på Sankt Annæ Plads. Ensretningen har betydet, at en større del af bil- og bustrafikken ledes gennem pladsen, hvor gaderummet samtidig er relativt smalt og i høj grad indrettet til ophold.

Sankt Annæ Plads fremhæves af flere som en særlig oase i Frederiksstaden – et roligt og grønt byrum med fokus på ophold, kvalitet

og byliv. Når pladsen i højere grad præges af trafik, opleves det derfor ikke som en udfordring for pladsen alene, men som noget, der påvirker oplevelse af hele Frederiksstaden.

Ifølge aktørerne skaber den øgede trafik trængsel og konflikter mellem ophold og gennemkørsel, og særligt busser og tung trafik fremhæves som problematiske. Samlet set peger flere på, at de nuværende forhold udfordrer den oprindelige intention med pladsen og svækker dens rolle som et centralt opholdsrum i området.

5. Negativ kommunikation om parkering kan afholde gæster fra at besøge Frederiksstaden

Flere aktører peger på, at den måde, der politisk kommunikeres om parkering og adgang til Frederiksstaden og København generelt, kan have negative konsekvenser for den nationale turisme. Det fremhæves, at udmeldinger om nedlæggelse af parkeringspladser eller generelle fortællinger om, at det er svært at komme til byen i bil, kan skabe en oplevelse af, at København er utilgængelig.

Ifølge aktørerne kan denne opfattelse afholde særligt danske gæster fra at besøge området, da en stor del af turismen fortsat er national. Når potentielle besøgende får indtryk af, at det er vanskeligt at parkere eller komme frem, vælger nogle helt at fravælge turen – også selvom der i praksis kan være ledig kapacitet i parkeringsanlæg.

Der peges derfor på et behov for en mere nuanceret kommunikation, hvor mulighederne for parkering og adgang til området synliggøres tydeligere. Samlet set opleves det, at kommunikationen om parkering ikke blot påvirker mobilitet, men også Frederiksstadens attraktivitet som destination og dermed det lokale erhvervslivs kundegrundlag.

Opsummering

Kapitlet viser, at lokale aktører oplever, at trafikale forhold i Frederiksstaden har betydning for både erhvervsliv, byliv og områdets attraktivitet. Særligt peges der på, at mangel på parkeringspladser kan påvirke detailhandlen negativt, mens udeservering fremhæves som afgørende for omsætning og den samlede oplevelse af området.

Samtidig viser aktørernes udsagn, at udfordringer som varelevering og trafikafvikling ikke opleves ens på tværs af erhverv, men afhænger af både brancher og tilpasning. Den midlertidige ensretning af Toldbodgade fremhæves som en væsentlig årsag til øget trængsel på Sankt Annæ Plads, hvilket påvirker oplevelsen af hele bydelen.

Endelig peger flere aktører på, at negativ kommunikation om parkering kan påvirke Frederiksstadens tilgængelighed i omverdenens øjne og dermed have betydning for besøgstal og national turisme.





6

Konklusion

Konklusion

Den samlede Trafikanalyse af Frederiksstaden viser, at Frederiksstaden er kendetegnet ved et højt og konstant trafikalt pres. Presset skyldes ikke meget trafik inden for én transportform, men opstår, fordi fodgængere, cyklister, kollektiv trafik, biltrafik og turisttrafik koncentrerer på få centrale vejstrækninger – særligt i Bredgade og Store Kongensgade (Ring 2). Det udfordrer både fremkommelighed, tryghed og oplevelsen af byrummene.

Biltrafikken dominerer trafikbilledet med mere end dobbelt så mange biler som cykler på centrale gader, samtidig med at 40–50 % af biltrafikken er gennemkørende uden ærinde i Frederiksstaden. Trafikken er koncentreret på Bredgade og Store Kongensgade, hvilket – kombineret med lave hastigheder under 20 km/t og rejsetidsforlængelser op til 160 % – skaber trængsel for biltrafikken gennem store dele af dagen.

Udfordringerne er størst om eftermiddagen. Her topper fodgængertrafikken samtidig med at cykeltrafikken og den kollektive trafik har tydelige peaks. Biltrafikken er høj hele dagen, men intensiveres også om eftermiddagen. Disse samtidige peaks skaber et større samlet pres på gader og byrum – især på Bredgade og Store Kongensgade.

Parkeringsforholdene i Frederiksstaden afspejler et tilsvarende pres. På trods af knap 3.000 parkeringspladser på gaden og ca. 1.600 pladser i p-huse er belægningsgraden i de centrale dele af området på gaden tæt på eller over 90 % på flere tidspunkter i døgnet. Dette indikerer en meget høj og konstant efterspørgsel efter parkering – særligt i nærheden af Bredgade og Store Kongensgade. I andre centrale bydele er belægningen om aftenen væsentlig højere end i Frederiksstaden. Det særlige ved belægningen i Frederiksstaden er, at den er jævnt høj hele døgnet.

En beregning af parkeringssøgetiden i Frederiksstaden viser, at bilister i gennemsnit kører omkring 1,5 minut ekstra når de skal finde en parkeringsplads. Søgetiden er kortere for bilister med lokalkendskab og for brugere af elbilspladser, særligt i weekender. 35 % af beboerne angiver, at det tager mere end 10 minutter hver gang de skal finde en parkeringsplads i Frederiksstaden. Beboernes rapporterede søgetider afspejler i høj grad de længste søgetider i GPS-data, hvilket er både forventeligt og metodisk velkendt. Oplevelsen af parkeringssøgning påvirkes af forhold som trængsel, tidspunkt på dagen og særligt negative oplevelser, som kan præge den samlede vurdering. De erfarede udfordringer kan derfor være mere markante end det gennemsnitlige billede viser, men peger på en reel oplevelse af pres på kapaciteten.

Jo kortere bilisterne har kørt inden de parkerer i Frederiksstaden, jo kortere tid parkerer de i området. De korteste ture (0–2 km) er forbundet med de korteste parkeringer, mens både parkeringsvarighed og andel af længere ophold stiger i takt med turlængden. 43 % af bilturene er kortere end 5 km, før bilisterne parkerer i området.

Der er generelt få cykelparkeringspladser i Frederiksstaden, og særligt i Nyboder parkeres mange cykler uden for stativ. Det kan begrænse fremkommeligheden for fodgængere. 49 % af beboerne synes, at det er nemt at finde cykelparkering, mens andre undersøgelser viser en tydelig efterspørgsel efter flere pladser – særligt blandt besøgende i Frederiksstaden.

Turismen bidrager til det trafikale pres. 31% af beboerne vurderer, at mængden af turister i området ikke er rimelig. Dermed oplever en væsentlig del af beboerne at der er for mange turister i Frederiksstadens og at hensynet til lokale beboere og hverdagsliv i stigende grad opleves som underordnet turisme og erhverv. 39 % af beboerne vurderer, at turistbusserne skaber problemer for trafikken. Tilsvarende gælder for Hop-on/Hop-off busserne, som af 36 % vurderes at give problemer for trafikken. Turismen forventes at stige yderligere frem mod 2030, hvilket vil øge belastningen.

Beboernes transportvalg er fleksible og situationsbestemte – men flest vælger at gå og cykle dagligt. 89 % af beboerne går dagligt og 42 % cykler dagligt. Bilen er for mange beboere et aktivt tilvalg. 23 % af beboerne kører i bil dagligt og 52 % kører i bil ugentligt. Den kollektive transport spiller en mindre rolle i hverdagen, hvor 11 % benytter metro dagligt og 1 % bus.

65% af beboerne har altid bil til rådighed. Selvom fremkommeligheden for bilister vurderes lav, vælger mange fortsat bilen på ture, hvor der er behov for fleksibilitet, komfort eller transport af børn, varer eller udstyr. Bilens funktionelle fordele opvejer ofte erfarede udfordringer med ensretninger, parkering og trængsel.

72% af beboerne, som parkerer hver dag eller næsten hver dag i Frederiksstadens, parkerer på en offentlig p-plads på gaden. Det indikerer, at beboerne foretrækker at parkere på en offentlig p-plads på gaden og i mindre grad at gøre brug af de øvrige muligheder i området – formentlig fordi de kan bruge deres beboerlicens til de offentlige p-pladser på gaden.

Beboerne oplever, at det er blevet vanskeligere at finde parkeringspladser i Frederiksstadens. De fremhæver at det

skaber praktiske udfordringer i hverdagen og særligt i relation til ældre, personer med nedsat mobilitet, besøg fra hjemmepleje, håndværkere samt ved private besøg. Beboerne ønsker flere parkeringspladser i Frederiksstadens og særligt til fossile biler.

40 % af beboerne synes, at der ikke er plads nok på fortovene og 30 % synes, at der ikke er plads nok på cykelstierne, når de cykler i myldretiden. Smalle fortove, kombineret med udeservering, butiksskilte, vareudstilling samt parkerede cykler og lejecykler, reducerer den reelle gangbredde på fortovene markant.

Lokale aktører oplever, at trafikale forhold i Frederiksstadens har betydning for både erhvervsliv, byliv og områdets attraktivitet. Erhvervsdrivende oplever, at mangel på parkeringspladser kan påvirke detailhandlen negativt, mens udeservering fremhæves som afgørende for omsætning og den samlede oplevelse af området. Parkeringsforholdenes betydning for detailhandlen er ikke undersøgt gennem kvantitative analyser og dermed kan sammenhængen ikke dokumenteres.

Lokale aktører fremhæver, at den midlertidige ensretning af Toldbodgade har skabt trafikale gener på Sankt Annæ Plads, som udfordrer den oprindelige intention med pladsen og svækker dens rolle som et centralt opholdsrum i Frederiksstadens. Endelig peger flere aktører på, at negativ politisk kommunikation om parkering kan påvirke Frederiksstadens tilgængelighed i omverdenens øjne og dermed have betydning for besøgstal og national turisme.

På tværs af analyserne tegner der sig et samlet billede af Frederiksstadens som et område, hvor høj aktivitet, mange funktioner og store trafikmængder overlapper i et historisk og pladsbegrænset gadenet. Det er især denne koncentration – snarere end enkeltstående forhold – der skaber trængsel, udfordringer for fremkommelighed og et vedvarende trafikalt pres.

Den begrænsede plads i Frederiksstadens betyder, at det ikke er muligt at lave tiltag, som skaber bedre vilkår for alle transportformer i området. Men det er muligt at lave tiltag, der tilgodeser nogle transportformer over nogle andre. Nedenstående er eksempler på indsatser, der forbedrer forholdene for hhv. parkering eller cykel- og ganginfrastruktur. Tiltag, der forbedrer vilkårene for nogle transportformer vil uundgåeligt have betydning for andre:

Parkering

Tiltag der vil fremme muligheden for at parkere i bil i Frederiksstadens:

- Parkeringspladser til delebiler og el-delebiler kan laves om til almindelige parkeringspladser uden parkeringsordning i grøn og rødbetalingszone.
- Der kan etableres flere parkeringspladser på gaden ved at inddrage vejareal, fjerne cykelstier eller inddrage arealer fra fortove og pladser.
- Der kan lejes flere parkeringspladser i de private p-huse, som beboere med beboerlicens kan bruge.
- Der kan skiltes til ledige parkeringsarealer.

Cykel- og ganginfrastruktur

Tiltag der vil fremme cykling, gang og byliv i Frederiksstadens:

- Der kan anlægges cykelstier på hele Borgergade og Kronprinsessegade ved at fjerne parkeringspladser, så det bliver mere attraktivt for cyklister at bruge disse strækninger som supplement til Bredgade og Store Kongensgade.
- Der kan udvides og anlægges cykelstier på øst-vestgående gader, som f.eks. Sølvgade og Dronningens Tværgade, så det er lettere for cyklister at komme på tværs af Frederiksstadens.
- Forholdene for fodgængere kan forbedres ved f.eks. at udvide fortove, forbedre krydsningsmulighederne og sikre jævn belægning og universelt design – ved at inddrage vejareal, parkeringspladser, cykelparkering eller ved at give færre tilladelser til udeservering.

Flere interessenter har i forbindelse med denne trafikanalyse efterspurgt data om særligt parkeringsforholdenes betydning for detailhandel og serviceerhverv. En erhvervsanalyse kan undersøge disse konkrete forhold og give indblik i eventuelle sammenhænge mellem parkeringsforholdene og omsætning for detailhandel og serviceerhverv i området.

Figur 93 viser, hvordan arealerne i Frederiksstadens bruges i dag og figur 94 sammenligner fordelingen med resten af København.

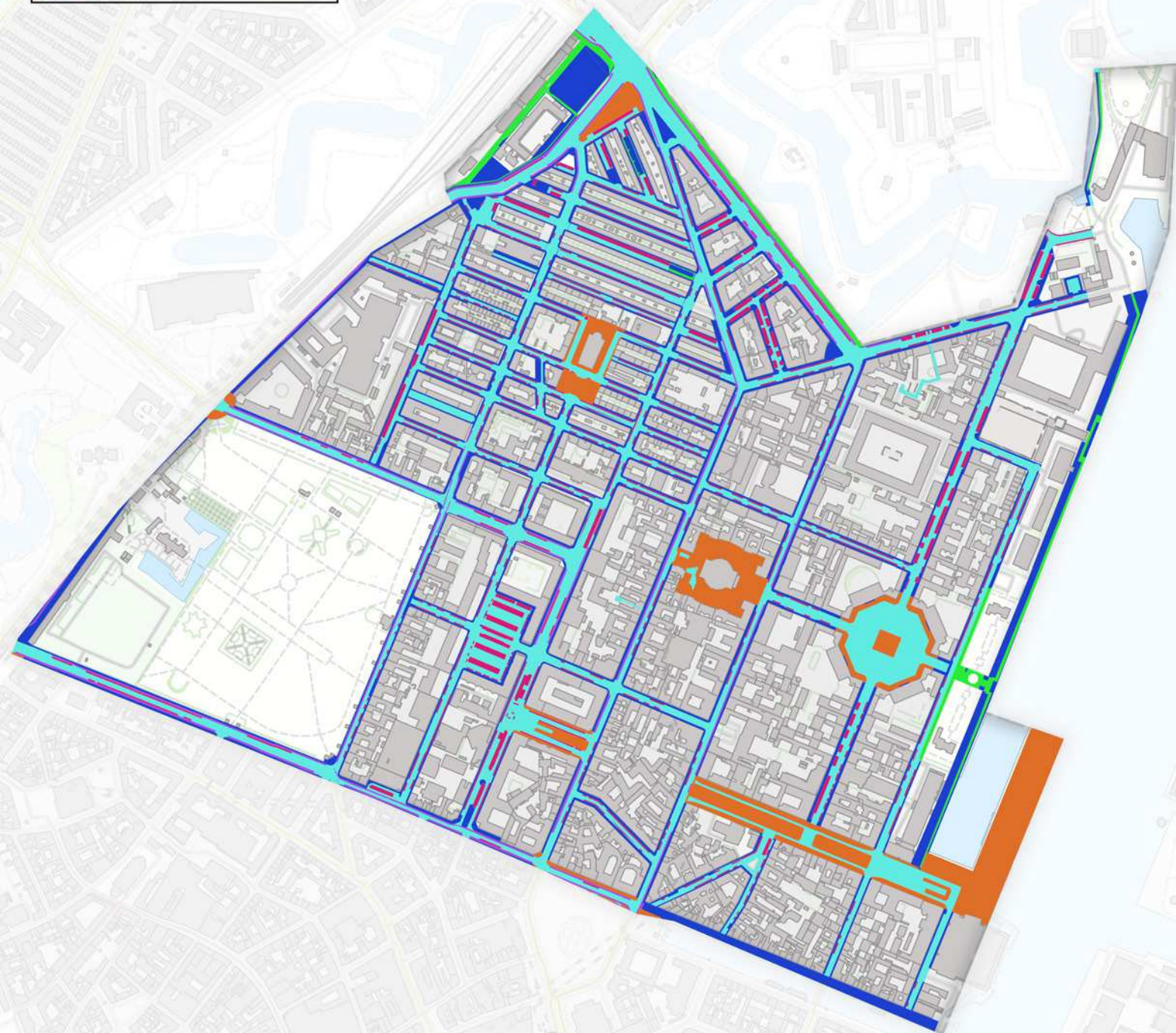
Kategori	Frederiksstaden	København
Cykelsti	5 %	6 %
Fortov	28 %	26 %
Bilparkering	10 %	9 %
Sti	3 %	4 %
Torve og pladser	13 %	5 %
Vej	40 %	49 %
Cykelparkering	1 %	1 %
Total	100 %	100 %

Figur 93 Arealfordelingen i Frederiksstaden sammenlignet med resten af kommunen. Kilde: Københavns Kommune



Vejflader i Frederiksstaden

- Cykelsti
- Fortov
- Parkering
- Sti
- Torve og pladser
- Vej



Figur 94 Arealfordelingen i Frederiksstaden. Kilde: Københavns Kommune.

7

Metode



Metode

Trafikanalysen af Frederiksstadens er gennemført i perioden november 2025 til maj 2026. Analysen bygger på en kombination af kvantitative data og kvalitative metoder med henblik på at belyse områdets trafikale forhold, trafikmønstre og udfordringer.

Følgende metoder er anvendt i analysen:

Trafiktællinger

Der er anvendt flere typer trafiktællinger for at belyse trafikmængderne i Frederiksstadens. Bil- og cykeltrafikken er registreret ved hjælp af slangetællinger, mens fodgængertrafikken er opgjort gennem manuelle tællinger foretaget af COWIs tællekorps. Trafiktællingerne viser den faktiske trafik i de perioder, hvor registreringerne er gennemført, og giver dermed et øjebliksbillede af trafikniveauet og fordelingen mellem trafikantgrupper.

Der er foretaget slangetællinger i to forskellige tidsperioder. Den første er gennemført i november 2025, men grundet årstidens våde vejr og mørke, blev tællingerne gennemført igen i uge 15 og 16 i april 2026. Her var vejret tørt og uden større mængder nedbør. De manuelle fodgængertællinger er gennemført i uge 17 i april 2026, hvor vejret ligeledes var tørt og uden større mængder nedbør. Rapporten er baseret på slangetællingerne og de manuelle fodgængertællinger fra april 2026.

Trafikal kortlægning med GPS-data

Der er anvendt flere typer GPS data i trafikanalysen af Frederiksstadens. Trængsel, trafikdensitet og omfanget af gennemkørende trafik er kortlagt ved hjælp af GPS data fra TomTom, som repræsenterer ca. 20 % af den samlede biltrafik i Frederiksstadens. F.eks. består kortlægningen af den gennemkørende trafik på Bredgade af data for 1.600.000 millioner bilture aggregeret over alle hverdage i 2025. Datagrundlaget giver et solidt billede af trafikafviklingen og variationer i hastighed og belastning over tid.

Trængsel er defineret på baggrund af den målte hastighed i forhold til den såkaldte Free Flow-hastighed og opdelt i følgende kategorier:

- Ubetydelig eller begyndende trængsel: Hastigheden er mindst 80 % af Free Flow-hastigheden
- Trængsel eller stor trængsel: Hastigheden er mellem 40 og 60 % af Free Flow-hastigheden
- Kritisk trængsel: Hastigheden er under 40 % af Free Flow-hastigheden

GPS dataene anvendes dermed til at identificere strækninger og tidspunkter med nedsat fremkommelighed og til at understøtte vurderingen af de overordnede trafikale udfordringer i området.

Parkeringsanalyse med GPS-data

Til parkeringsanalysen er der anvendt GPS-data fra Connected Cars som indeholder data fra bilmærker som Audi, Cupra, Seat, Skoda og VW og repræsenterer ca. 5 % af den samlede bilpark i Danmark. Den brede palette af bilmærker giver mulighed for at lave en gennemsnitlig betragtning af parkeringsmønstre. Dataene er ikke skaleret i forhold til den samlede bilpark. Analysen er baseret på data fra mere end 75.000 offentlige gadeparkeringer i Frederiksstaden (2991 pladser), foretaget af 12.500 biler, hvilket giver et solidt grundlag for at analysere parkeringsadfærd i området. Det fremgår ikke af GPS-dataen om parkeringerne er foretaget af beboere, pendlere eller besøgende.

Dataene er anvendt til at kortlægge tur- og parkeringslængder ved hjælp af aggregerede oplysninger om bilernes bevægelsesmønstre. Oplandsanalysen baserer sig på den sidste registrerede tur frem til parkeringsstedet og giver dermed indblik i, hvorfra bilerne ankommer til Frederiksstaden.

Parkeringslængden er opgjort som tidsrummet fra det tidspunkt, hvor bilen slukkes, til den startes igen. Dette tidsinterval definerer den enkelte parkeringsvarighed og anvendes til at vurdere parkeringsmønstre og kørelstider i området. En parkering skal minimum være 5 minutter før den indgår i datasættet.

Analyse af parkeringssøgetid

Der findes ikke én entydig metode til at måle parkeringssøgetid, og alle metoder har hver deres styrker og begrænsninger. I denne trafikanalyse er parkeringssøgetiden primært analyseret på baggrund af GPS-data fra Connected Cars.

En væsentlig styrke ved denne metode er datagrundlagets omfang, som omfatter mere end 75.000 offentlige gadeparkeringer i Frederiksstaden fordelt over hele året. Det giver et solidt datagrundlag på tværs af døgn, uger og årstider og sikrer dermed et robust og repræsentativt billede af de faktisk gennemførte parkeringer. Omvendt er der forhold ved bilisternes parkeringsadfærd, som ikke kan kortlægges med denne metode. Det gælder f.eks. situationer, hvor en bilist oprindeligt har ønsket at parkere et andet sted, men har opgivet på grund af manglende ledige pladser og derfor har valgt en alternativ placering. Metoden giver således ikke et fuldt billede af den samlede efterspørgsel efter parkeringspladser, men et estimat af den parkeringssøgende trafik frem mod de parkeringer, der faktisk gennemføres⁹.

GPS-analysen suppleres af et spørgsmål i spørgeskemaundersøgelsen, hvor respondenterne er blevet spurgt: "Hvor ofte bruger du mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads i Frederiksstaden?" Svarmulighederne til spørgsmålet er "Hver dag eller næsten hver dag", "1-3 gange om ugen", "1-3 gange om måneden". (Se et senere afsnit for en generel gennemgang af metodiske forhold ved spørgeskemaundersøgelsen).

Resultaterne viser, at 35 % af beboerne angiver, at de bruger mere end 10 minutter hver gang, de skal parkere, 36 % angiver, at de jævnligt bruger over 10 minutter, mens 29 % sjældent oplever en søgetid over 10 minutter, jf. figur 41. I den mest belastede periode mellem klokken 9 og 12 er den gennemsnitlige søgetid over 2 minutter. For de 5 % af bilisterne med længst søgetid er den ekstra køretid op til 7 minutter og 32 sekunder.

¹⁰ I analysen for den Parkeringsøgende trafik i København fra 2018 er det opgjort at den gennemsnitlige gangafstand fra parkeringspladsen til slutdestinationen i gennemsnit er 160 meter. Dog ses der markante forskelle i gangafstandene, hvor det er opgjort, at på hverdagsaftner i indre by kan den være op mod 500 meter.

Spørgeskemabesvareelserne afspejler beboernes egne oplevelser, som kan være påvirket af konkrete situationer, fx perioder med trængsel, bestemte tidspunkter på dagen eller særligt belastende situationer, hvor det har været vanskeligt at finde parkering. Sådanne erfaringer kan have stor betydning for den samlede vurdering af parkeringssituationen.

GPS-baserede målinger giver et mere gennemsnitligt billede af parkeringssøgetiden på tværs af mange parkeringer. Metoden har den fordel, at den baserer sig på et stort antal registrerede hændelser, men den indeholder ikke information om, hvornår bilisten begynder at søge efter parkering, den ønskede destination eller den efterfølgende gangafstand, som også kan påvirke den erfarede søgetid.

Forskelle mellem borgernes erfaringer og målt adfærd er en generel udfordring i analyser af transportvaner. Internationale erfaringer viser, at besvarelser i interviews og spørgeskemaundersøgelser ofte påvirkes af hukommelse og særligt markante oplevelser¹⁰. Samtidig varierer parkeringssøgning betydeligt mellem bilister, afhængigt af lokalkendskab, erfaring og konkrete behov. Nogle vælger f.eks. konsekvent at køre til det samme område, mens andre cirkulerer tæt på destinationen eller kører direkte til et p-hus. Derudover kan forhold som ærinder, medbragte varer eller børn påvirke både søgetid og villigheden til at parkere i større afstand fra destinationen.

Parkeringssøgetid kan også undersøges med andre metoder. I analysen *Parkeringssøgende trafik i København* fra 2018 blev der f.eks. gennemført ca. 2.440 registrerede parkeringer i Frederiksstadens indre Vesterbro og indre Østerbro.

Forsøgspersoner registrerede her via en app, hvornår de oplevede at begynde parkeringssøgningen, hvor de parkerede, og hvornår de nåede deres destination til fods. Denne metode giver indsigt i den subjektive oplevelse af søgetid og gangafstanden, men er samtidig ressourcekrævende og begrænset i datamængde. Resultaterne fra analysen fra 2018 er i overensstemmelse med resultaterne fra analysen af parkeringssøgetid i denne trafikanalyse.

En anden mulig tilgang er interviews med bilister umiddelbart efter parkering. Denne metode kan give mere præcise oplysninger om den konkrete parkeringssituation, men er ligeledes omkostningstung og vil typisk omfatte et relativt begrænset antal observationer foretaget over en begrænset tidsperiode.

I denne trafikanalyse er det derfor vurderet, at GPS-data baseret på et stort antal parkeringer kombineret med spørgeskemadata giver det mest robuste grundlag. Metoderne supplerer hinanden ved, at GPS-data belyser den gennemsnitlige parkeringssøgetid, mens spørgeskemadata giver indsigt i beboernes erfarede parkeringssituation.

Analysen af GPS-dataen bygger på en beregningsmetode, hvor den faktiske kørselstid til en ledig parkeringsplads i Frederiksstadens sammenholdes med en beregnet rejsetid direkte til den ledige parkeringsplads, så differencen mellem den faktiske og den beregnede rejsetid udgør parkeringssøgetiden. Der er oprettet en række portzoner på de primære indfaldsveje for den indkørende trafik til området. På baggrund heraf er der foretaget en beregning af den teoretiske rejsetid fra den relevante portzone til den enkelte parkeringsplads.

¹¹ Saki, S. & Hagen, T. (2024). *Cruising for parking again: Measuring the ground truth and using survival analysis to reveal the determinants of the duration*. *Transportation Research Part A*, 1-22

Den teoretiske rejsetid repræsenterer den tid, det ville tage at køre direkte fra portzonen til parkeringspladsen, hvis bilisten ved indkørsel i området vidste, at netop denne parkeringsplads var ledig og derfor kørte målrettet direkte mod den.

Den teoretiske rejsetid korrigeres herefter med data for faktiske rejsetider i spidsbelastningsperioder. Efterfølgende anvendes Connected Cars-data til at opgøre, hvor lang tid det i praksis har taget for den enkelte bilist at køre fra portzonen frem til den ledige parkeringsplads, hvor bilen parkeres.

Ved at sammenholde den beregnede rejsetid med den faktiske rejsetid er det muligt at udlede et udtryk for den ekstra parkeringssøgetid, som bilisten har anvendt på at finde frem til den ledige parkeringsplads. Dette opgøres for den gennemsnitlige parkeringssøgning, men også for de bilister, som bruger længst tid, som udtrykkes ved 95% fraktilen, altså de 5 % som bruger længst tid ifølge beregningen.

Metoden bygger på en antagelse om, at hvis bilisten havde vidst, at netop den parkeringsplads, som vedkommende ender med at parkere på, var ledig på det tidspunkt, hvor området blev indkørt, ville bilisten have kørt direkte dertil og dermed ikke have haft nogen parkeringssøgetid. Derudover forudsætter metoden, at bilisten har haft til hensigt at parkere i Frederiksstaden og ikke i andre områder.

Analyse af hvor meget trafik den parkeringssøgende trafik generer

Udregning af omfanget af den parkeringssøgende trafik belyser, hvor meget denne trafik udgør på vejene på et gennemsnitligt døgn. Til at belyse dette tages der udgangspunkt i to forskellige registreringer af bilister i Frederiksstaden.

Faktiske situation: Det antal biler, som faktisk ses i datasættet på vejnettet hvert minut.

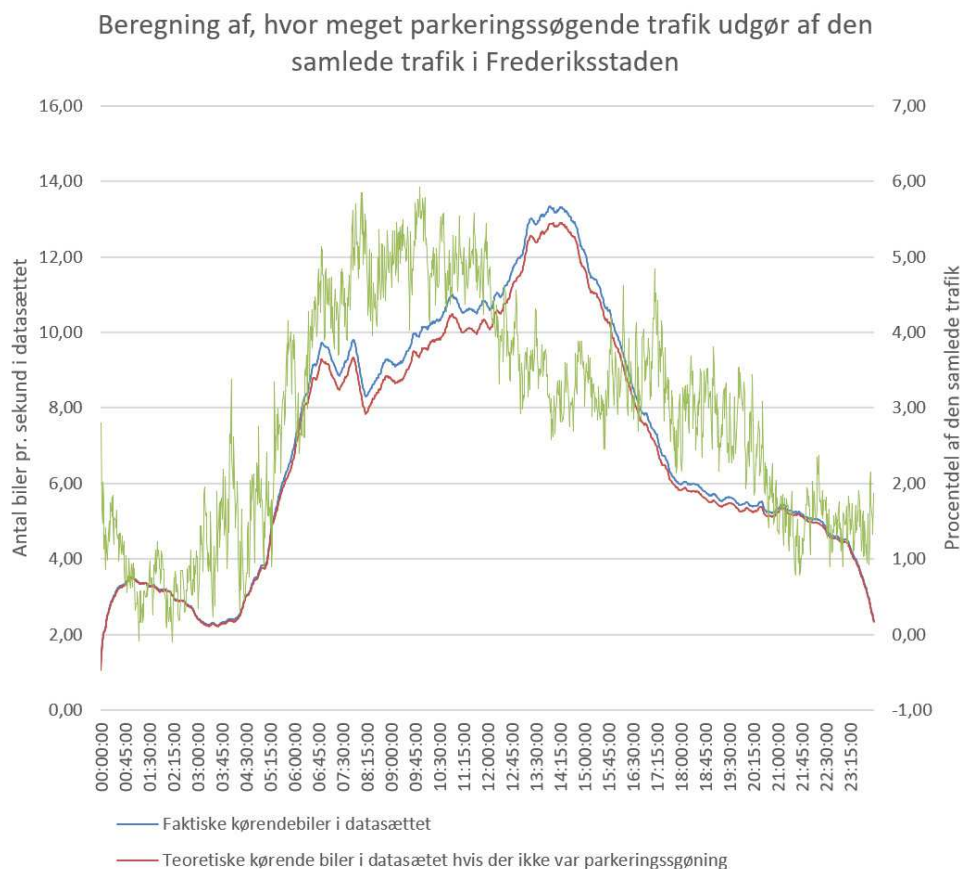
Estimeret referencesituation: Det antal biler, der ville være på vejnettet, hvis parkeringssøgende biler fandt en p-plads uden ekstra kørsel.

For hver af de registrerede bilister er der kortlagt et øjebliksbillede af trafikken på et bestemt tidspunkt. Det vil sige, at der lokaliseres hvert minut, hvor mange biler der samtidigt opholder sig på vejnettet.

Den forventede trafikmængde som ville kunne reduceres, fremkommer ved at reducere den faktiske mængde bilers (biler, der ender med at parkere i Frederiksstaden) køretid til den teoretiske køretid fra indgangspunkt i området til parkeringsplads. I denne reference antages bilen derfor at opholde sig på vejen i den teoretiske tid i stedet for den faktisk registrerede tid.

Forskellen mellem første del (faktiske) og anden del (forventet reference) kan dermed indikere den ekstra trafik, der opstår, når bilisterne bruger ekstra tid på at finde parkering.





Figur 95 Beregning af parkeringssøgende trafik ift den samlede biltrafik i Frederiksstaden. Kilde: GPS-data fra Connected Cars.

Den blå streg indikerer hvor mange biler aktive biler pr minut som ender med at parkerer i Frederiksstaden, hvor den røde streg viser, hvor mange det kunne have været, hvis der ikke var noget parkeringssøgning (venstre Y-akse). Differencen mellem disse to udgør hvor mange færre biler der ville være i Frederiksstaden, hvis der ikke var noget parkeringssøgning og dermed ikke have genereret noget trafik. Den grønne streg (højre Y-akse) indikerer hvor stor en andel af denne trafik udgør i det samlede trafikale billede, hvor den kortlagte parkeringssøgende trafik sammenholdes med den nødvendige trafik i forbindelse med

parkering, men også den gennemkørende trafik.

Metoden bygger på en teoretisk beregning for parkeringssøgning, ligesom i afsnittet for p-søgetiden, hvor det antages, at hvis bilerne vidste, hvor der var ledig parkering inden de kørte ind i Frederiksstaden, ville de køre direkte efter denne plads. Dermed kan metoden ikke belyse, hvor trafik som genereres grundet omvejskørsel når der ikke var ledig parkering ved den ønskede destination, hvormed der forekommer yderligere kørsel i forbindelse med parkeringssøgning i tilstødende gader.

Data fra Københavnerkortet

I trafikanalysen er der anvendt en række data, som Københavns Kommune stiller til rådighed via Københavnerkortet. Dataene omfatter blandt andet oplysninger om parkeringsbelægning, vejhierarki, parkeringspladser, cykelfaciliteter samt øvrige relevante trafikale og infrastrukturelle forhold. Disse data anvendes som supplerende grundlag til at understøtte analysen af de eksisterende trafikale forhold i Frederiksstad.

Data for parkeringspladser og parkeringsbelægning

Data for parkeringsudbud og belægning herpå på offentlig gadeparkering er leveret af Københavns Kommune. Ligeledes er data om udbuddet af parkeringspladser i p-huse leveret af Københavns Kommune selvom disse parkeringspladser i nogen grad er administreret af private selskaber. Det har været forsøgt at få belægningsgrader for p-husene, men de private selskaber har ikke ønsket at indgå i analysen.

Københavns Kommune vurderer belægningsgraden ud fra følgende metode:

- $\text{Antal parkeret køretøj} / \text{Antal almindelige p-pladser} \cdot 100$.
- Ved parkeret køretøjer, menes der køretøjer som er parkeret med motoren slukket og uden fører. Almindelige p-pladser er offentlige p-pladser uden parkeringsordning dvs. (dvs. uden elbils-, delebils-, eldelebils-, besøgs-, handicap-, ambassade- og taxiholdepladser).

Spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i januar 2026, som belyser borgernes vaner og holdninger til trafikken i området. Spørgeskemaet er udsendt til alle beboere samt virksomhedsejere og lejere i Frederiksstad via e Boks.

Derudover er spørgeskemaet distribueret til besøgende og erhvervsdrivende via sociale medier samt via mails med hjælp fra Indre By Lokaludvalg og KBH Commerce & Culture.

Der er i alt modtaget 2.481 gennemførte besvarelser samt 543 delvist gennemførte besvarelser af spørgeskemaet.

I denne rapport indgår primært beboernes svar, idet beboernes oplevelser, adfærd og transportvaner vurderes at være særligt relevante at belyse i relation til trafikanalysens formål. Besvarelser fra respondenter, der arbejder fast i Frederiksstad og som dermed er pendlere, indgår blot i begrænset omfang i rapporten, fordi andelen af disse respondenter er markant lavere end antallet af beboere. Der er 2344 respondenter i spørgeskemaundersøgelsen, der bor i Frederiksstad, hvilket svarer til godt 20 % af beboerne i Frederiksstad, og 315 respondenter, der arbejder fast i Frederiksstad.

51 % af respondenterne er kvinder og 49 % er mænd, hvilket svarer til kønsfordelingen i Frederiksstad. Blandt respondenterne er 24 % mellem 18 og 39 år. Dette er en lavere andel end blandt beboerne i Frederiksstad generelt. Forskellen skyldes dels, at spørgeskemaet kun kunne besvares af personer over 18 år, og dels en generel tendens til, at yngre borgere i mindre grad deltager i spørgeskemaundersøgelser.

41 % af respondenterne er over 60 år, hvilket er en højere andel end blandt beboerne i Frederiksstad som helhed. Dette afspejler en generel tendens til, at ældre borgere i højere grad deltager i spørgeskemaundersøgelser. Der er flest besvarelser beboere på Store Kongensgade, Dronningens Tværgade, Toldbodgade, Borgergade og Fredericiagade.

Spørgeskemaet består samlet set af 40 spørgsmål, hvoraf 26 er betingede af respondenternes svar. At en stor del af spørgsmålene er betingede betyder, at de kun stilles til respondenter, hvis deres tidligere svar gør dem relevante, hvilket reducerer den samlede spørgelængde for den enkelte respondent og målretter spørgeskemaet til den enkeltes situation.

Ved udarbejdelse af spørgerammer er det centralt at balancere ønsket om datadækning med hensynet til respondenternes tidsforbrug og oplevelse af spørgeskemaet. Et stort antal spørgsmål kan øge frafaldet undervejs og dermed påvirke både svarprocenten og datakvaliteten negativt.

Der foretages derfor altid både til- og fravalg i udviklingen af en spørgeramme. I praksis vil der ofte være et ønske om at inkludere flere spørgsmål for at belyse et emne mere detaljeret, men det er metodisk hensigtsmæssigt at prioritere de mest relevante spørgsmål. Hvert ekstra spørgsmål øger belastningen for respondenterne og kan medføre lavere gennemførelsesrate, mere overfladiske svar eller øget risiko for såkaldt "satisficing", hvor respondenterne vælger hurtige og mindre gennemtænkte svar.

Fravalg af spørgsmål er således ikke kun et spørgsmål om længde, men også om kvalitet. Et kortere og mere fokuseret spørgeskema vil typisk give mere pålidelige og konsistente besvarelser, samtidig med at det øger sandsynligheden for, at respondenterne gennemfører hele spørgeskemaet.

Flere af spørgsmålene i spørgeskemaundersøgelsen er formuleret som udsagn, som respondenterne skal tage stilling til på en fempunktsskala fra "meget uenig" til "meget enig". Denne spørgeteknik anvendes ofte i spørgeskemaundersøgelser, da den gør det muligt at måle graden af en holdning eller oplevelse frem for blot at registrere, om respondenterne er enig eller uenig.

En fordel ved udsagnsbaserede spørgsmål er, at de giver mulighed for at indfange nuancer i respondenternes vurderinger. For eksempel kan en respondent være delvist tilfreds med fremkommeligheden som fodgænger uden at være entydigt enig eller uenig. Samtidig gør svarskalaen det muligt at identificere både positive, neutrale og negative vurderinger.

Ved anvendelse af udsagnsbaserede spørgsmål er det metodisk vigtigt at formulere udsagnene konsekvent enten positivt eller negativt. En blanding af positivt og negativt formulerede udsagn kan skabe forvirring hos respondenterne og øge risikoen for fejlsvar. I denne undersøgelse er alle udsagn formuleret positivt for at sikre en ensartet og letforståelig besvarelse.

En kendt metodisk udfordring ved udsagnsbaserede spørgsmål er risikoen for enighedsbias, hvor nogle respondenter har en generel tendens til at erklære sig enige i udsagn uanset deres faktiske holdning. Denne risiko kan være større, når udsagnene er positivt formuleret. I nærværende undersøgelse vurderes risikoen for systematisk enighedsbias at være begrænset af flere forhold. For det første indeholder svarskaalen både positive, neutrale og negative svarkategorier, hvilket giver respondenterne mulighed for at udtrykke uenighed. For det andet viser resultaterne en betydelig

variation i svarene på tværs af spørgsmålene, herunder en væsentlig andel af neutrale og negative vurderinger på flere temaer. Hvis respondenterne generelt havde været præget af enighedsbias, ville man forvente en større koncentration af positive svar på tværs af alle spørgsmål.

Det kan dog ikke udelukkes, at de positive formuleringer i et vist omfang påvirker svarfordelingen. Resultaterne bør derfor fortolkes som udtryk for respondenternes oplevelser og holdninger inden for rammerne af det anvendte spørgeskemadesign.

Interviews

I perioden fra januar til marts er der gennemført cirka 20 interviews med butikker, virksomheder, kulturinstitutioner og beboerforeninger. Interviewene giver indsigt i de kommercielle og kulturelle aktørers mobilitetsbehov samt deres oplevelser af de trafikale forhold i området.

De interviewede aktører er udvalgt med henblik på at opnå indblik i forskellige behov og perspektiver. Indre By Lokaludvalg har bidraget med vurderinger af, hvilke aktører der vurderes at være mest relevante at interviewe.

Interviewene er primært gennemført som telefon- eller digitale interviews og er baseret på en semistruktureret interviewguide, som har sikret både sammenlignelighed på tværs af interviews og mulighed for uddybning af lokale forhold.

Antallet af gennemførte interviews med aktører er begrænset og kan ikke betragtes som statistisk repræsentativt for alle aktører i Frederiksstad. Interviewene er imidlertid ikke gennemført med henblik på at opnå statistisk generaliserbare resultater, men derimod for at tilvejebringe kvalitative indsigter i forskellige aktørers behov, erfaringer og perspektiver.

Interviewmetoden er velegnet til netop dette formål, da den giver mulighed for at afdække nuancer, sammenhænge og problemstillinger, som ikke nødvendigvis kan identificeres gennem kvantitative metoder. De udvalgte aktører repræsenterer forskellige typer af brugere af området og bidrager samlet set med et bredt erfaringsgrundlag.

Resultaterne fra interviewene skal derfor ikke læses som et dækkende billede af hele Frederiksstad, men som kvalitative bidrag, der supplerer analysens øvrige datagrundlag. I samspil med de kvantita-

tive analyser bidrager interviewene til at kvalificere forståelsen af de identificerede udfordringer og behov.

Udover interviewene med aktørerne er der gennemført cirka 60 mini-interviews med forbigående borgere, besøgende og erhvervsdrivende i Frederiksstad i februar 2026. Interviewene bidrager med konkrete og stedsspecifikke erfaringer fra hverdagslivet samt brugen af området.

De interviewede borgere, besøgende og erhvervsdrivende er udvalgt tilfældigt, dog med henblik på at opnå en bred repræsentation i forhold til køn, alder og den interviewedes tilsyneladende tilknytning til Frederiksstad.

Interviewene er gennemført med udgangspunkt i en semistruktureret interviewguide, men har samtidig haft en uformel karakter, som har givet mulighed for spontane og erfaringsbaserede input.

Fællesmøde med interessenter

Som led i trafikanalysen blev der i marts 2026 afholdt et fællesmøde, hvor lokalpolitiske udvalg, interesseorganisationer samt beboer og erhvervsforeninger deltog. Deltagerne havde på forskellig vis interesse i borgernes trafikale adfærd og oplevelser i Frederiksstad. Herudover deltog repræsentanter fra Københavns Kommune.

Formålet med mødet var at præsentere foreløbige hovedresultater fra trafikanalysen af Frederiksstad samt at inddrage interessenterne i en kvalificering og drøftelse af den foreløbige analyse.

På mødet rejste flere deltagere spørgsmål til den præsenterede data om søgetrafik til parkeringspladser samt til formuleringen af spørgsmålene i spørgeskemaundersøgelsen. To beboerforeninger gav blandt andet udtryk for, at de ikke kan genkende den præsenterede data om søgetrafik ud fra deres egne erfaringer.

På baggrund af input fra mødedeltagerne er begrænsningerne ved data om søgetrafik til parkeringspladser blevet tydeliggjort, og analysen er blevet yderligere udfoldet. Dette omfatter blandt andet en opdeling af søgetrafikken på drivmidler, forskellige typer parkeringspladser samt en nærmere analyse af top-5-fraktilen med de længste parkeringer. Derudover er rapporten blevet præciseret med hensyn til de spørgetekniske forhold i spørgeskemaundersøgelsen. I rapporten er respondenternes besvarelser desuden opdelt på henholdsvis beboere og pendlere, da beboerne udgør den største andel af besvarelserne, og fordi deltagere på mødet påpegede, at de to grupper ikke bør sammenlægges i én samlet respondentgruppe.

Analysens validitet og reliabilitet

Den samlede trafikanalyses resultater vurderes overordnet at have en høj grad af validitet, idet de bygger på en kombination af omfattende kvantitative data (trafiktællinger, GPS-baserede analyser af trafik og parkering) og kvalitative data (spørgeskemaundersøgelse og interviews). Denne metodiske triangulering styrker analysens evne til at belyse både faktiske trafikmønstre og brugernes erfarede udfordringer, hvilket er centralt i forhold til trafikanalysens formål.

Samtidig er der metodiske begrænsninger, som har betydning for resultaternes fortolkning. Trafiktællingerne repræsenterer øjebliksbilleder fra udvalgte perioder, og slagnetællingerne registrerer ikke hele cykeltrafikken. GPS-data dækker – selv med et omfattende datagrundlag – kun en del af den samlede biltrafik og bygger på antagelser om blandt andet parkeringsadfærd og rutevalg. Dermed kan GPS-data ikke indfange urealiseret efterspørgsel eller bilisters intentioner.

Spørgeskemaundersøgelsen bidrager med væsentlig viden om adfærd og oplevelser, men er samtidig påvirket af kendte usikkerheder knyttet til selvrapporterede data, herunder erindrings- og enighedsbias. Mangler: om dataen er repræsentativ. Ligeledes er interviewene kvalitative og ikke statistisk repræsentative, men bidrager med væsentlige nuancer og kontekst.

På tværs af datakilderne er der generelt god konsistens i de overordnede resultater, hvilket styrker analysens reliabilitet. Forskelle mellem målte og erfarede forhold, særligt i relation til parkering, vurderes at være metodisk forventelige og understreger værdien af at kombinere flere metoder.

Samlet set vurderes analysen at give et robust og anvendeligt grundlag for at forstå de trafikale udfordringer og mobilitetsbehov i Frederiksstad, samtidig med at resultaterne bør fortolkes med bevidsthed om de identificerede metodiske forudsætninger og begrænsninger.



The map shows a section of Frederiksstad in Copenhagen. A green line outlines a specific area. Streets visible include Agsgade, Sankt Pauls Gade, Frederiksbergsgade, and others. The area is labeled 'Frederiksstad' in the center. A red 'M' icon marks the location of Marmorkirken.

Side 1 af 2



Som en del af udarbejdelsen af trafikanalysen vil Indre By Lokaludvalg samt lokale interessenter blive inddraget med henblik på at kvalificere trafikanalysens fokus og resultater.

Trafikanalysen forventes afsluttet i maj 2026, og dens resultater forelægges Teknik- og Miljøudvalget forventeligt medio 2026. På baggrund af analysens karakter forventes det ikke, at den vil munde ud i konkrete tiltag til budgetnotater.

Økonomi

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2025 p/l)	Styrings- område	2025	2026	2027	2028	I alt
Analyse	Anlæg	876	876			1.752
Udgifter i alt		876	876	0	0	1.752

Risikovurdering

Der er tale om en analyse, og der er derfor ikke afsat midler til risikotillæg.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

1.000 kr. - 2025 p/l	Ud- valg	Bevilling	2025	2026	2027	2028	I alt	*
Anlægsudgifter								
- Projektering	TMU	2000 - Ordinær anlæg	500	500			1.000	1.000*
-Udgifter til bygherreorganisation	TMU	2000 - Ordinær anlæg	376	376			752	752*
Anlægsudgifter i alt			876	876	0	0	1.752	1.752*

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende: ☐											
Bispebjerg	☐	Indre by	☒	Vesterbro/Kgs. Enghave	☐	Valby	☐	Amager Øst	☐	Udenbys	☐
Nørrebro	☐	Østerbro	☐	Brønshøj/Husum	☐	Vanløse	☐	Amager Vest	☐		
Adresse	Frederiksstaden										

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i KEK/ByK/KEJD		X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.