

Parkeringskaos i København – en by i forfald for beboere og erhverv !

Parkeringssituationen i København er i frit fald. Hvad der engang var en levende by for både borgere, erhverv og besøgende, er nu blevet til et trafikpolitisk eksperiment, hvor ideologi og ønsket om en bilfri by har overtrumpet hensynet til virkeligheden. Især i Indre By og Middelalderbyen har udviklingen taget en dramatisk drejning – og de nyeste tiltag i foråret 2025 har bragt situationen til bristepunktet. Det er ligeledes kendt at brokvarterene har været presset på parkeringspladser i mange år og det er nu nået alle dele af byen.

1. Beboerne betaler – men får ingenting

I dag betaler tusindvis af københavnere for en beboerlicens, som ikke giver nogen reel garanti for en parkeringsplads – hverken i nærheden af hjemmet eller overhovedet i bydelen. Ifølge kommunens egne tal er der fjernet cirka **20.000 offentlige parkeringspladser** siden 2000, og i Indre By er der nu kun **ca. 225 offentligt tilgængelige p-pladser tilbage**. Det betyder, at kommunen i praksis sælger licenser til noget, der ikke eksisterer – og det sker samtidig med, at:

- Kommunen bruger **160 millioner kroner** på at leje parkeringspladser i private P-huse. Er det overhovedet tilladt? – Hvem har godkendt at bruge 160 mio. kr. på noget "ligegyldigt"?
- Der findes **hundredvis – måske tusindvis – af tomme parkeringsbåse i gaderne**, der er blevet fjernet uden at nye alternativer som borgerne ønsker at bruge, er skabt.

2. Børnefamilier og ældre rammes hårdt

Hverdagen for børnefamilier er blevet et logistisk mareridt. At bringe og hente børn fra institutioner og fritidsaktiviteter i tide kræver i mange tilfælde bil – og især for dem, der arbejder uden for byen eller skal rundt i flere bydele. Offentlig transport er ganske enkelt ikke et realistisk alternativ for mange familier med små børn og et presset skema.

De ældre lider også. Mange ældre borgere får i dag færre besøg, fordi familie og venner ikke kan finde parkering i nærheden. Plejepersonale og hjemmehjælpere presses af de nye parkeringsregler og risikerer bøder i arbejdstiden, hvis de ikke finder lovlige pladser i tide. Samtidig skal de ældre selv ofte gå lange strækninger fra bilen til deres bolig – en tur, der for mange er både fysisk og mentalt overvældende. Indførelsen af betalt parkering om søndagen giver også færre besøg.

3. Erhvervslivet i Indre By lider

Erhvervsdrivende i brokvarterene og Indre By mærker allerede konsekvenserne. Kunder søger mod butikcentre og handelsområder med nem adgang og gratis parkering. Resultatet er en stille afvikling af detailhandel og erhvervsliv i områder, som engang var byens hjerte. Mange håndværkere og leverandører nægter at tage opgaver i Middelalderbyen, fordi de ikke kan parkere

uden at få bøder – og den tid, de bruger på at lede efter p-pladser, lægges oveni regningen til kunden.

4. Dårlig kommunikation og vilkårlige bøder

De nyeste parkeringsrestriktioner, herunder fjernelsen af yderligere **600 pladser i vinteren og foråret 2025**, er gennemført uden tilstrækkelig varsling og uden ordentlig skiltning. Det har medført en bølge af parkeringsbøder til intetanende borgere og gæster i byen – herunder turister, servicebiler, familie og besøgende, som blot ønskede at handle eller besøge venner og familie. Kommunens parkeringsvagter har travlt – ikke med at sikre fremkommelighed, men med at generere bødeindtægter.

5. Ideologisk trafikpolitik uden borgerinddragelse

Det står klart, at der ikke længere er tale om trafikregulering, men om en ideologisk kamp mod bilen og dem, der er afhængige af den i hverdagen. Kommunen fjerner parkeringspladser uden at lytte til borgernes og erhvervslivets reelle behov, uden demokratiske processer og uden at etablere realistiske alternativer. Samtidig bliver der i kommunens egne redegørelser og dokumenter talt om 'mobilitetsmål' og 'omlægning til grønne byrum' – men realiteten er, at byen bliver sværere at leve i for almindelige borgere der har brug for deres bil. Gaderne står nu tomme til ingen verdens nytte.

Status på bilparkering – og krav om handling

Parkeringsituationen i Københavns brokvarterer og i særdeleshed i Indre By og Middelalderbyen er nu så grelt forværret, at det ikke længere giver mening – hverken for beboere, erhvervsdrivende, børnefamilier eller gæster. Hverdagen hænger ikke sammen. Adgangen til byen forringes, og borgere, der betaler dyrt for en licens, oplever ikke længere, at de kan parkere i nærheden af deres hjem. Det begrænser deres fleksibilitet til arbejde, fritidsaktiviteter og indkøb – ligesom flere forretninger melder om klager fra handlende kunder der ikke kan finde P-plads længere.

Fakta:

Ifølge Københavns Kommunes egne tal var der i marts 2024 registreret ca. **125.432 kommunale parkeringspladser**, hvoraf **53.000** lå i betalingszonerne. Af disse er tusindvis nu i gang med at blive omdannet til særlige pladser for delebiler og elbiler. I perioden 2022-2025 skal **7.300 almindelige pladser nedlægges eller konverteres**, hvilket sker uden at der oprettes nye kapacitetsbærende alternativer.

I Indre By alene er der nu kun ca. **12.474 parkeringspladser**, mens der er udstedt **7.804 beboer- og erhvervslicenser** blot i denne zone – altså næsten én licens per plads, hvilket er uden at medregne gæster, erhverv, servicefolk og handlende. Situationen forværres yderligere af, at kommunen i 2024 og 2025 fortsætter konverteringen i et område, der i forvejen er presset til bristepunktet.

Konsekvenserne er massive:

- **Børnefamilier** må aflyse fritidsaktiviteter og ændre rutiner, fordi de ikke kan komme hjem med bilen uden at skulle lede i halve timer efter en plads. Er det CO2 venligt?
- **Ældre og handicappede** får ikke besøg – børn og børnebørn tør eller kan ikke tage bilen ind til byen, og ældre med bil må ofte gå meget langt (op til 1,2 km) Søndagsbetalingen har

også givet mange udfordringer.

- **Håndværkere og erhvervsliv** dropper Indre By. Parkeringsvanskeligheder og risiko for bøder betyder, at kunder og opgaver fravælges – eller bliver dyrere, fordi ekstra tidsforbrug og p-afgifter lægges oveni regningen.
- **Butiksliv og caféer** mister kunder til forstæder og indkøbscentre, hvor det er let at parkere.

Det betaler borgerne for: Man betaler som beboer mellem 695 og 5.755 kr. årligt for en p-licens afhængig af biltype – men er **ikke garanteret en plads**. Mange steder overstiger antallet af udstedte licenser antallet af reelle p-pladser.

Dertil kommer, at kommunen i budget 2024 har afsat **160 millioner kroner** over fire år til at leje private p-pladser i parkeringsanlæg – samtidig med, at der står **tusindvis af pladser tomme** i byens gader om natten og i weekender. Hvad er det økonomiske ræsonnement i denne beslutning og er den lovlig?

Vores krav til en ny parkeringspolitik

1. **Vi vil have p-pladserne tilbage** i Indre By og Middelalderbyen – og en stop for yderligere nedlæggelser.
2. **Erhvervskøretøjer skal have fortrinsret frem til kl. 15.00** på hverdage – herefter skal beboernes licenser veje tungere.
3. **Tidsbegrænsede parkeringspladser (1–2 timer)** skal genetableres i gadebilledet til brug for handlende og borgere med ærinder.
4. **Efter kl. 17.00 skal beboerlicens og korttidsparkering (ærinder)** overtrumfe erhvervsparkering.
5. **10-meter-zonen i små gadekryds i Middelalderbyen suspenderes**, hvor det er trafikalt forsvarligt i de meget små gader.
6. **Man må holde langs kantstenen**, også uden afmærkede båse, hvor pladsen tillader det.
7. **Gratis parkering på lørdage, søndage og helligdage** skal genindføres.

Disse ændringer vil ikke kun genetablere en rimelig balance mellem beboere, erhverv og gæster – de vil også spare kommunen for unødvendige udgifter og sikre, at byen igen bliver tilgængelig for dem, der bor, arbejder og lever her. Politikerne kan uden de store investeringer genskabe p-pladserne hvis der er politisk vilje til at lytte til borgere og erhvervslivet.

CO₂ og Fremkommelighed – myter og realiteter

Meget af debatten om trafik og parkering i København tager udgangspunkt i et ønske om at fremme den grønne omstilling. Men virkeligheden er, at flere af kommunens tiltag – herunder fjernelsen af tusindvis af parkeringspladser – i praksis **forværrer CO₂-regnskabet**, skaber unødigt kaos og har ringe dokumenteret klimaeffekt. Det er reelt ikke de biler der har ærinde i byen der er problemet –

men de mange tusinde biler der kører igennem byen – den gennemkørende trafik som også påvirker tallene ganske betydeligt.

1. Unødig søgetrafik = unødig CO₂

Når beboere, håndværkere og besøgende dagligt må **køre rundt i halve eller hele timer** for at finde en ledig p-plads, skaber det omfattende unødig trafik og dermed også **unødige CO₂-udledninger**. Flere undersøgelser viser, at søgetrafik i byer kan stå for op mod 30% af den samlede kørsel i visse områder – og i København er problemet kraftigt forværret af den bevidste nedlæggelse af p-pladser og mangel på planlagt alternativ kapacitet.

Ved at **genindføre parkeringspladser i de centrale bydele** og gøre det muligt at parkere tæt på målpunktet, vil denne trafikform blive reduceret markant – og dermed vil vi **reelt mindske CO₂-belastningen** i byen.

2. Elbiler udgør en større andel – men presses af parkeringspolitikken

Antallet af elbiler i København er **stærkt stigende** – og netop elbilejerne rammes hårdt af kommunens parkeringspolitik. Mange elbiler må cirkulere længere, fordi der mangler både almindelige og lade-venlige pladser. Kommunen hævder at støtte den grønne omstilling, men skaber i praksis benspænd for dem, der har valgt at køre grønt. De bilejere der kører på benzin og diesel rammes så til gengæld af ladepladserne som ofte står tomme. Hvorfor laver man specialparkering for visse biltyper – det er urimeligt især når der ikke er behov lige nu for så mange ladestandere og i øvrigt at delebilsordningen slet, slet ikke fungerer.

Desuden er den **største udleder i Københavns private boligområder ikke biltrafik – men brændeovne**. Ifølge CO₂-regnskabet er brændeovne stadig blandt de største enkeltkilder til lokal partikelforurening og udledning i vinterhalvåret.

Det er derfor en **myte**, at en reduktion i antallet af parkeringspladser har en mærkbar klimaeffekt – tværtimod kan det skubbe elbilsejere væk fra byen.

3. Fremkommeligheden: Byen flyder – men kommunen skaber selv trængslen

En anden udbredt fejlslutning er, at København generelt er præget af trafikpropper. Det er forkert. Ifølge kommunens egen redegørelse er der **kun alvorlige fremkommelighedsproblemer i korte tidsrum**, nemlig:

- Hver morgen mellem **7:00–8:30**
- Hver eftermiddag mellem **15:30–17:30**

Resten af døgnet glider trafikken nogenlunde normalt, hvilket er imponerende for en hovedstad af Københavns størrelse .

Den egentlige årsag til kaos og uforudsigelige kødannelser er **kommunens egen praksis med at give tilladelser til vejarbejder uden overblik og koordinering**. Flere samtidige opgravninger og spærringer i samme område skaber lokal nedsmeltning og giver indtryk af et mere alvorligt trafikproblem end nødvendigt.

4. Politisk skabt trængsel og reduceret kapacitet

Over de seneste 25 år er **cirka 30% af vejkapaciteten inden for Søsnettet i København forsvundet** – ikke på grund af trafikvækst, men på grund af **politiske valg**:

- Bilbaner er nedlagt til fordel for cykelstier, busbaner og bredere fortove.
- Flere gader er gået fra **to bilbaner til én** (fx Bernstorffsgade, Borgergade, Nørregade).
- På **Amagerbrogade** må biler holde stille, hver gang en bus stopper for at tage passagerer op – en model der i praksis fordobler transporttiden i myldretiden.

Det er altså **bevidst politik og ikke stigende trafik**, der har skabt det, nogen kalder trængsel. Det er tvivlsomt om Københavns Kommune overhovedet benytter og udnytter de teknologiske muligheder for at sikre ”Grønne Bølger” og automatisk trafikregulering.

Konklusion:

Hvis vi vil fremme den grønne omstilling og samtidig bevare en levende by, skal vi tage et opgør med de løsrevne forestillinger om, at fjernelse af p-pladser og ensretning er vejen frem. Den mest CO₂-neutrale by er ikke en bilfri by – men en by, hvor **transport er målrettet, kort, effektiv og tilgængelig**.

Parkeringsforhold i København – Overblik og Fakta

Antal kommunale parkeringspladser i Københavns bydele (marts 2024)

Ifølge Københavns Kommunes egne opgørelser er der i alt **125.432 kommunale parkeringspladser** fordelt på bydelene som følger:

Bydel	Antal p-pladser
Amager Vest	12.087
Amager Øst	14.949
Bispebjerg	10.708
Brønshøj-Husum	12.067
Indre By	12.474
Nørrebro	12.174
Valby	12.594
Vanløse	10.946
Vesterbro-Kongens Enghave	10.610
Østerbro	16.823
Total	125.432

(Kilde: Københavns Kommune, marts 2024)

Antal beboerlicenser i betalingszoner (marts 2024)

Kommunen opererer med 9 licenszoner i betalingsområder. Herunder antal beboerlicenser:

Licenszone	Beboerlicenser
------------	----------------

Amager Nord	5.874
-------------	-------

Christianshavn	1.478
----------------	-------

Indre By	7.542
----------	-------

Indre Nørrebro	4.668
----------------	-------

Indre Østerbro	9.158
----------------	-------

Valby	2.781
-------	-------

Vesterbro	6.149
-----------	-------

Ydre Nørrebro	5.774
---------------	-------

Ydre Østerbro	5.064
---------------	-------

Total	48.488
--------------	---------------

(Kilde: Tabel 6, Status på bilparkering, marts 2024)

Antal beboerlicenser i tidsbegrænsede zoner (marts 2024)

Licenszone	Beboerlicenser
------------	----------------

Grønjord	356
----------	-----

Havnestaden	1.002
-------------	-------

Den Hvide Kødby	0
-----------------	---

Hellerup Station	369
------------------	-----

Lergravsparken	2.842
----------------	-------

Vanløse	2.477
---------	-------

Valby Syd	1.494
-----------	-------

Nordvest	4.275
----------	-------

Amager Strand	489
---------------	-----

Sundbyvester	3.971
--------------	-------

Sundbyøster	1.887
-------------	-------

Total	19.222
--------------	---------------

(Kilde: Tabel 7, Status på bilparkering, marts 2024)

Samlet antal beboerlicenser i København (betalings- og tidsbegrænsede zoner):

48.488 + 19.222 = 67.710 beboerlicenser (marts 2024)

Bilejerskab i Københavns Kommune

Ifølge Danmarks Statistik og tidligere mobilitetsredegørelser (2022-2023) har cirka **30-35 % af husstandene i København adgang til en bil**. Ved ca. 650.000 borgere estimeres antallet af biler til **ca. 200.000** hjemmehørende biler i kommunen.

Dette betyder, at antallet af **bilejere er langt højere end antallet af kommunale p-pladser**, og der udstedes flere licenser, end der er pladser i visse zoner.

Konklusion og budskab:

- Der er **kun 125.432 kommunale p-pladser** i hele København.
- Kommunen har udstedt **ca. 67.700 beboerlicenser** – og det tal dækker ikke engang alle bilejere.
- I flere zoner udstedes **flere licenser, end der er p-pladser**.
- Dette viser, at mange bilister reelt **betaler for en rettighed, de ikke kan gøre brug af**.
- Vi foreslår, at kommunen **gennemgår og genetablerer** fjernede p-pladser i Indre By og brokvartererne samt **sikrer balance mellem licenser og fysiske pladser**.
-

Penge i p-pladser – Københavns pengemaskine på hjul

Københavns parkeringsindtægter: Milliardindtægter fra bilister

De seneste års udvikling i Københavns Kommunes indtægter fra parkering og kontrol viser tydeligt, at kommunen har opbygget en særdeles indbringende forretningsmodel. Tallene taler for sig selv:

Bruttoindtægter fra parkeringskontrol og betalingsparkering (mio. kr.)

År	Parkeringsbøder	Betalingsparkering	I alt
2018	159,9	457,4	617,3
2019	170,5	470,2	640,7
2020	116,6	474,5	591,1
2021	145,2	483,9	629,1
2022	156,6	493,0	649,6
2023	150,3	498,7	649,0
2024	167,6*	549,6**	717,2

* Heraf afregnes 67,1 mio. kr. til Rigspolitiet.

** Beløbet inkluderer også indtægter fra beboerlicenser mv. Kommunen har dog måtte aflevere 315 mio. kr. til staten i form af bloktilskudsmodregning. Nettoindtægt til kommunen er derfor 234,6 mio. kr.

København står for over 60 % af samtlige p-indtægter i Danmark.

Parkeringsbøder: Top 10 gader i 2024

Gade	Antal bøder
Nyropsgade	3.391
Blegdamsvej	2.726
Flæsketorvet	2.546
H.C. Andersens Boulevard	2.404
Frederik V's Vej	2.355
Borgergade	2.343

Gade	Antal bøder
Dronningens Tværgade	2.335
Nørre Voldgade	2.068
Juliane Maries Vej	2.051
Østerbrogade	2.027
I alt (top 10)	24.246

Klager og medhold i p-sager: Stadigt flere føler sig uretfærdigt behandlet

År Antal klager Medhold

2018	21.479	4.972
2019	24.147	5.203
2020	15.778	4.788
2021	18.072	4.206
2022	20.297	6.859
2023	22.422	6.438
2024	30.152	6.901

Ca. 1 ud af 5 klager giver borgeren ret – det understreger, at fejl og uretmæssige bøder er et reelt problem. Man må erkende at kvaliteten af de bøder der udstedes er alt for ringe når så mange får medhold i deres klager. Det at få en bøde er for mange grænseoverskridende og igangsætter en proces når der skal klages – og svartiden på at få afgjort sin klage er pr. 31/7-2025 25 uger

Bemanding: 120 parkeringsvagter og fuld fart på bødeudskrivning

- **Antal årsværk på parkeringsområdet:** 120 parkeringsvagter + 2 ledere
- **Samt udefineret antal administrative medarbejdere**
- **Vi vil gerne se et regnskab for hele parkeringsområdet**

Kommunens brug af pengene: Et sort hul i fælleskassen

- **Ingen af midlerne fra p-betaling og p-bøder er øremærkede til vejvedligeholdelse, parkeringsforhold, kampagner eller mobilitetsforbedringer.**
- Indtægterne går direkte i kommunekassen og **indgår i det samlede budget**, hvor **7 borgmestre** kæmper om at få flest penge til netop deres område – uanset om det er relevante for trafik og byliv. Kommunens organisering lægger klart op til silotænkning.

Et forældet styresystem og manglende sammenhæng

København er den eneste kommune i Danmark med **magistratsstyre** – et system hvor hver borgmester leder sit eget område med stor autonomi. Det skaber:

- **Siloer uden koordination**

- **Manglende fælles strategi**
- **En "konge" for hvert område – men ingen "statsminister" for hele byen**

Og hvad bruger man pengene til? At leje p-pladser i dyre domme

Efter at have fjernet **600 p-pladser i Indre By alene i foråret 2025**, har kommunen **erkendt fejlen** og besluttet at bruge:

4 x 40 mio. kr. = 160 mio. kr. på at leje pladser i private parkeringsanlæg

Et ekstremt ressourcespild når tusindvis af parkeringspladser i gaderne står tomme pga. forbud og nye regler. Penge der kunne være brugt på:

- **Velfærd**
- **Ældrepleje**
- **Unge med sociale udfordringer**
- **Flere varme hænder i stedet for kolde bøder**

Konklusion og politisk budskab

- København har gjort parkeringsområdet til **en pengemaskine uden sidestykke.**
- Bilister betaler – men får intet igen.
- Licenser er ingen garanti for p-plads.
- Borgernes tillid til systemet smuldrer.
- Tiden er inde til at **reformere parkeringspolitikken, afskaffe magistratsstyret og prioritere sammenhæng og retfærdighed.**

Elbiler og delebiler – den nye undskyldning for at fjerne p-pladser

Københavns Kommunes seneste dille synes at være ladestandere og reserverede pladser til delebiler – og det i en grad, hvor det reelt fortrænger almindelige beboere, kunder, håndværkere og børnefamilier fra gadebilledet.

Kommunens strategi ser ikke længere ud til at være baseret på borgernes **aktuelle behov**, men på en **teoretisk fremtidsvision**, hvor alle har skiftet til elbiler eller bruger delebil. Det er ønsketænkning og skæv forvaltning på højt plan – og det skaber en virkelighed, hvor tusindvis af p-pladser står **tomt reserverede** det meste af tiden.

Tomt og afspærret – 80 % ubrugt i gaderne

Flere beboere i brokvartererne (bl.a. Østerbro, Nørrebro, Vesterbro og Indre By) rapporterer, at reserverede p-pladser til delebiler og elbiler **står tomme i op til 80 % af tiden**. Det sker samtidig med, at beboere og gæster **kører rundt i halve og hele timer** for at finde en p-plads.

Man skal ikke have gået i folkeskole længe for at forstå, at det ikke hænger sammen.

Kommunens svar: Vi evaluerer ...ja om lang tid – vi vil have handling nu og genopretning hvor det giver mening.

I sit svar til undertegnede oplyser kommunen:

- **Evaluering af el-delebilspladser** sker i slutningen af 2025
- **Sensorer** opsættes på pladserne i løbet af 2025 for at måle brugen – dette er altså ikke engang i gang endnu.
- **For elbilspladser generelt** er der **ingen planlagt evaluering** overhovedet – kommunen planlægger efter fremtidige behov, ikke aktuelle.
- **Delebilerne prioriteres højt** – med dedikerede pladser, særlige el-delebilszoner og tilskud til operatører, men **uden krav om fyldningsgrad, dokumenteret behov eller udnyttelse**.

Kritikpunkter og konsekvenser

- Kommunen reserverer pladser **før behovet er der** – ikke omvendt.
- Det er **ikke kundenvenligt**, ikke beboervenligt og **ikke bæredygtigt**, når biler kører i ring i jagten på plads.
- Mange delebilspladser står **ubrugt i ugevis**, mens beboere med licens **ikke kan parkere uden at få bøder**.
- Der skabes en **kunstigt optrukket konflikt** mellem “grøn omstilling” og borgernes hverdag – selvom det **kunne balanceres** langt bedre med fleksible løsninger.
- Kommunens svar viser en forvaltning, der arbejder **mere for visioner end virkelighed**, og som lader **ideologi overtrumfe praktik**.

Borgerforslag og løsninger

Vi foreslår:

- **Fleksible p-pladser:** Delebils- og elbilspladser bør **kun reserveres i dagtimerne**, og åbnes op for almindelig parkering **efter kl. 17.00 og i weekender**.
- **Delte pladser:** Hvis delebiler ikke benytter pladserne 80 % af tiden, skal **beboere og besøgende kunne benytte dem** midlertidigt.

- **Evaluering nu – ikke i 2025:** Brug sensordata og håndholdt optælling til at **revurdere behovet allerede i år.**
- **Stop for yderligere reserveringer:** Kommunen må **fryse udlægningen af nye pladser** til reserverede formål, indtil en fair og balanceret strategi er lagt.
- **Mere beboerfokus:** Bilister er også borgere – og mange er afhængige af bilen til arbejde, børn, transport af varer eller pleje af ældre familiemedlemmer. Det er tid til at **stoppe diskriminationen af bilejere.**

Konklusion

Når pladser står tomme, og folk samtidig jages rundt i byen, har vi at gøre med **politisk skabt trængsel og stress**. Kommunen burde være serviceorgan, ikke en **trafikal ideologisk kampplads**. Det her handler ikke om at være imod elbiler eller delebiler – det handler om **balance, timing og rimelighed**. København er for alle – også dem med bil.

Erhvervsliv og detailhandel lider under parkeringspolitikken

Den københavnske detailhandel og det lokale erhvervsliv er i frit fald – ikke alene på grund af stigende nethandel og strukturelle ændringer i forbrugsmønstre, men i høj grad også som følge af Københavns Kommunes aggressive parkeringspolitik og manglende erkendelse af, hvad det kræver at drive forretning i en levende storby.

Langsigtet butikserosion – flere årsager, ét overset ansvar

Detaildøden i Danmark har været undervejs i mere end 40 år. Den er drevet af øget e-handel, generationsskifteproblemer i familieejede butikker og en udhulning af specialhandlen til fordel for megabutikker og kædeformater med større sortiment og længere åbningstider. Eksempelvis lukker den traditionsrige isenkræmmer Møller & Mammen i Gothersgade, og kunderne søger i stedet til kæder som Bauhaus og Jem & Fix – dette er kun et af mange eksempler på at specialforretningerne er pressede

Men en væsentlig forskel på de ydre centerområder og bymidten i København er tilgængelighed – og her halter Indre By efter. Når kunderne ikke kan finde en p-plads og udsættes for bøder, afgifter og parkeringskaos, fravælger de ganske enkelt byen.

Konkurrencemæssig slagside: Omegnscentre med gratis parkering

Over hele hovedstadsområdet er der opført eller udvidet indkøbscentre de sidste 10-20 år. Disse centre tilbyder gratis parkering, nem adgang og komfortabel infrastruktur. Det skaber en unfair konkurrencesituation, hvor forretningerne i København mister fodfæste.

Ingen strategi for detailhandel – kun floskler om “grøn udvikling”

Københavns Kommune postulerer, at grøn mobilitet og byrumsudvikling skulle styrke handelslivet. Men i praksis ser vi ikke forbedringer, der reelt understøtter butikkerne – tværtimod. Forretninger lukker, lejemål står tomme, og omsætningen falder. Det kommunale svar om, at "udvikling af

byrum gavner handelslivet", er ikke dokumenteret i praksis. Trods milliardindtægter fra parkering og afgifter investeres der ikke systematisk i at støtte detailhandlen med fx midlertidige p-pladser, afhentningszoner, tidsbegrænset parkering eller gratis weekendparkering.

Tabet af korttidsparkering – endnu en søm i kisten

Tidligere havde København mange 30 minutters, 1 og 2 timers p-zoner tæt på butikker, læger, tandlæger og andre liberale erhverv. Disse er stort set forsvundet. De betød, at kunder kunne ordne ærinder og handle uden stress og uden risiko for bøder. Det er i dag en mangelvare – og en af de vigtigste årsager til, at kunder nu vælger alternativer uden for byen.

Turister og erhvervsliv – storbyen lider

København er en attraktiv turistdestination, men besøgende i bil har svært ved at orientere sig og finde parkering. Samtidig bor og arbejder tusindvis af mennesker i Indre By – de holder liv i caféer, butikker og kulturliv, men oplever også, at kommunen vender dem ryggen. Tilgængelighed – også for bilister – er en nødvendighed, ikke en luksus. Der er iflg. Kommunen udstedt mange, mange bøder til udenlandske køretøjer – men ikke nok til at man syntes at skiltningen om at man kun må holde i en afmærket bås er vigtig for udlændinge at forstå.

En opfordring til en ny detailhandelsstrategi

Københavns Kommune bør snarest formulere en egentlig detailhandelsstrategi, som:

- Kortlægger udviklingen i butiksarealer i København
- Inkluderer analyse af centerkonkurrence og parkeringsforhold
- Prioriterer tilgængelighed og korttidsparkering i bymidten
- Inddrager erhvervslivets og forbrugernes perspektiver
- Opsætte trafiktællere der kan måle antallet af kunder på de to hovedstrøg, Strøget og Købmagergade

I en levende storby skal der være plads til både grønne ambitioner og mennesker med ærinder, børn, varer og behov for fleksibilitet. Det er ikke enten-eller – det er både-og.

København skal være en by for alle!

Skiltning, information og kommunikation – Københavns Kommune dumper

Hvis vi skulle give karakter for information, skiltning og kommunikation fra Københavns Kommune – så er der ingen vej udenom: Det er dumpekarakter.

Kommunen har i årevis forsømt den basale opgave at sikre, at borgerne er **korrekt og tydeligt informeret** om ændringer, der påvirker deres hverdag. Det gælder både os der bor her, de der arbejder i byen, dem der driver forretning – og ikke mindst de tusindvis af turister og besøgende,

som gæster hovedstaden hver dag.

Et af de mest grelle eksempler er **Grønningen**, hvor turistbusser nu har fået fortrinsret til parkering i dagtimerne. Det fremgår kun af et **bitte lille ikon** på et skilt, som mange bilister ikke fanger – og det har udløst **hundredevis af parkeringsbøder**. Det fortsætter endda endnu, og det lugter af en kalkuleret pengemaskine frem for borgeroplysning.

Eller tag **Middelalderbyen**: Hvem ved reelt, hvor grænsen til Middelalderbyen går? Gør du? Det gør mange beboere ikke engang. Den 1. april 2025 gennemførte kommunen en **massiv p-plads-nedlæggelse – 70% af pladserne i området forsvandt med et pennestrøg**. Men skiltningen? Afmærkningen? Informationsniveauet?

Selv medio juli 2025 – tre en halv måned senere – er der stadig ikke styr på skiltningen. Det har udløst en **historisk bøderegn**. Antallet af parkeringsbøder udstedt i april og maj 2025 er **fire-doblet** i forhold til tidligere. Det kan alene tilskrives mangelfuld og uforståelig skiltning. Det burde kommunen faktisk **straffes for**.

Danske gæster, der kommer til byen og ikke kender den usynlige grænse mellem Indre By og Middelalderbyen, bliver fanget i fælden – mange **parkerer i god tro langs kantstenen** og får alligevel en hilsen fra en af de flittige, men noget frustrerede P-vagter. Siden 1. april har de ikke bare haft ekstra travlt – de må også diskutere med borgere, der ikke har haft en chance for at vide, de gjorde noget galt.

Tal fra kommunen viser, at op mod **33% af alle klager over parkeringsbøder giver medhold**. Det er et tårnhøjt tal og vidner om, at der er **noget galt med udskrivningen, vurderingen og rimeligheden**. Det må og skal der **kikkes grundigt på**.

Kommunens forsøg på at rette op med store gule *“Find en P-plads i et P-hus”*-skilte er **for lidt og for sent**. De er kun på dansk, og turister forstår dem ikke. Det hele er symptomatisk for en by, der **ikke kommunikerer med sine borgere og gæster**, men i stedet straffer dem.

Det er ikke beboervenligt. Det er ikke gæstfrit. Det er ikke værdigt for en hovedstad.

Klage til Folketingets Ombudsmand: Beboerrettigheder, bilisme og brud på forvaltningsprincipper

Den 8. august 2025 indgav borgerforeningen *Ja Tak til Parkering* en formel klage til **Folketingets Ombudsmand** over Københavns Kommunes parkeringspolitik i Middelalderbyen og de omkringliggende brokvarterer. Det var ikke et udtryk for almindelig utilfredshed – det var et nødråb.

Vi mener, at kommunens praksis er i **strid med grundlæggende frihedsrettigheder, forvaltningsretlige principper og demokratisk legitimitet**.

Fra frihed til tvang – bilister tvinges ud

Biljere i København oplever, at de ikke længere har mulighed for at parkere i nærheden af deres bolig. Det er ikke blot en praktisk gene – det er en væsentlig indgriben i deres **personlige frihed** og

livsmuligheder.

Forestil dig, at du bor i byen, har købt bil for at kunne hente børn, klare job og fritid – og vågner op til, at **600 parkeringspladser er fjernet fra den ene dag til den anden**. Det er virkeligheden for beboerne i Middelalderbyen, hvor kommunen i vinteren 2024/25 reducerede antallet af pladser fra ca. 825 til 225 – over 70% væk, uden tydelig varslings, uden brugbare alternativer.

Samtidig **sælger kommunen fortsat parkeringslicenser**. Det er, som vi skrev til Ombudsmanden: *“At sælge billetter til en koncert, hvor der ikke er pladser nok – det er vildledende og underminerer borgernes tillid.”*

Ulighed mellem bydele – nybyggeri vs. Indre By

Det, der gør det hele endnu værre, er den synlige **ulighed** i kommunens politik. I nye byområder som Nordhavn og Ørestad stilles der krav om parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri. Men i den historiske bykerne – Indre By – går man bevidst den modsatte vej: Man fjerner eksisterende pladser uden kompensation.

Det er diskriminerende. Det sender et tydeligt signal om, at **man ikke ønsker beboere med bil** i byens centrale kvarterer – en politik der rammer bredt: børnefamilier, ældre, handicappede, erhvervsdrivende og folk med fleksible arbejdsliv.

Et konkret eksempel er “Maria”, som vi henviste til i klagen – en borger, der blev tvunget til at flytte fra sit hjem, fordi kommunen fratog hende muligheden for at få hverdagen til at hænge sammen. En mor der ikke kunne få hverdagen til at fungere uden bil.

Manglende skiltning og massetilskrivning af bøder

Som beskrevet i klagen, blev den massive ændring i parkeringsreglerne **ikke ledsaget af tydelig skiltning**. Reglerne blev ændret, så det nu er ulovligt at parkere langs kantstenen – men **ingen lokal opdatering** i gadebilledet informerer herom.

Resultatet: En bølge af parkeringsbøder til borgere og gæster, der har parkeret i god tro. Det er dybt problematisk og har affødt spørgsmål om **overholdelse af kommunens oplysningspligt og forvaltningsretlige ansvar**.

Ombudsmandsklagen rejser følgende principielle spørgsmål:

1. **Er det ekspropriation**, når borgere i praksis tvinges til at sælge deres bil, fordi de ikke længere kan parkere i nærheden af deres hjem?
2. **Er det i strid med Grundlovens frihedsrettigheder**, når kommunen fratager beboere muligheden for at udøve et normalt hverdagsliv?
3. **Er det demokratisk legitimt**, at kommunen ændrer fundamentale livsvilkår uden valg, dialog eller reel borgerinddragelse?
4. **Er det vildledende**, at kommunen fortsat opkræver betaling for licenser, uden at der er faktiske pladser til rådighed?

Vi har bedt Ombudsmanden **undersøge lovligheden og proportionaliteten** af kommunens praksis – og opfordret til at:

- Parkeringslicens-salget sættes i bero, hvor der ikke er faktiske pladser
- Parkeringsbøder udstedt uden klar lokal skiltning annulleres
- Kommunen genoptager en **reel og forpligtende borgerdialog** om mobilitet
- Tidligere nedlagte p-pladser genetableres, hvor det er muligt

Det handler ikke bare om biler – det handler om borgernes liv, rettigheder og mulighed for at være en del af byen.

En by for alle? Cykelkaos, udlejningscykler og balancen der forsvandt

Man kan, hvad man vil – og **hvor der er vilje, er der vej**. Men i København synes den vilje, der styrer byens udvikling, primært at være rettet mod **én form for transport: cyklen**.

Vi er stolte af at være en cykelby. Det er vigtigt. Det er bæredygtigt. Det er sundt. Men vi må også erkende, at **cykelkulturen har fået lov at vokse ukritisk** – og det er sket på bekostning af både fodgængere og bilister. Mange P-pladser er nedlagt for at skabe plads til cykelparkering.

Gågaderne – Strøget eller cykelsti?

Når du bevæger dig ned ad Strøget, Købmagergade eller andre gågader, risikerer du at blive *overrasket – eller påkørt – af cykler*, der suser ned mellem fodgængere, turister og ældre. Det er ikke rimeligt.

Gågaderne er ikke længere for gående – de er blevet *de facto* cykelveje. Forbudsskilte ignoreres. Lovgivningen efterleves ikke. Håndhævelse mangler. Folk springer for livet. Det er hverken trygt eller byvenligt.

Respektløs cykelparkering – også for dem med handicap

Cyklister parkerer overalt – op ad husmure, foran butikker, i opgange, på smalle fortove og langs caféer. Det spærrer for **barnevogne, gangbesværede, blinde og kørestolsbrugere**. Der er tale om fysisk og social ulighed, når fremkommelighed bliver et privilegium for de mest mobile.

Udlejningscyklerne – anarki i systemets navn

Udlejningscyklerne er blevet det nye "grønne image" – men realiteten er, at de **forværrer byrummet, skaber visuel og fysisk støj, og lægger beslag på fællesarealer** uden ansvar.

Kommunen indrømmer selv, at:

- De **ikke har hjemmel** til at begrænse antallet af cykler eller kræve zoner for placering.
- Der **ikke føres systematisk oprydning**, og at **borgerne selv** skal anmelde problemet via apps og formularer.

- Operatørerne **betaler et minimalt gebyr** – 144 kr. pr. cykel årligt – hvilket ikke dækker de gener, de skaber.
- Cykler **står i dagevis**, fejlagtigt geofencet, eller henstillet ved metrostationer, torve og strøggader – til gene for alle.

Løbehjulene blev reguleret hurtigt og effektivt. Men udlejningscyklerne er fredet – fordi de er blevet symbol på en “moderne” by. En by, hvor **branding og cykel-PR** tæller mere end hverdagsliv, tryghed og rummelighed.

En opfordring til nyt mod og vilje til handling

Vi ønsker en **by i balance** – ikke en by for de få. Cyklister skal være velkomne, men de skal **følge reglerne, vise hensyn og dele byrummet** med andre.

Vi foreslår:

- En **styrket fælles indsats mellem Kommune og Politi** mod farlig cykling og ulovlig cykelparkering
- En **reel oprydningsstrategi** for udlejningscykler – med zoner, sanktioner og loft over mængden
- Forbud mod cykling på gågader i dagtimerne
- En **kampagne for respekt og færdselsregler** målrettet både københavnere og besøgende
- Et system med **mærkede cykelstativer og bøder for hensynsløs cykelparkering**

Skal København være en by for alle – så skal alle også føle sig **velkomne, respekteret og trygge**. Cykelkaosset har taget overhånd – det er på tide, vi genfinder balancen.

Foreningen Ja Tak Til Parkering 08.08.2025

Henrik Busch

www.jataktilparkering.dk

<https://www.facebook.com/groups/1305162653909119>