

# Bilag 2

JANUAR 2022

KØBENHAVNS KOMMUNE, TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

## ERHVERVSANALYSE – MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

RAPPORT



COWI

PHOTOS:  
Københavns Kommune  
COWI  
Gettyimages





ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby  
TLF +45 56 40 00 00  
FAX +45 56 40 99 99  
WWW cowi.dk

JANUAR 2022  
KØBENHAVNS KOMMUNE, TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

# ERHVERVSANALYSE – MINDRE BILTRAFIK I MIDDELALDERBYEN

RAPPORT

PROJEKTNR.  
A227766

DOKUMENTNR.  
008

BESKRIVELSE  
Teknisk rapport

KONTROLLERET  
VIFO

VERSION  
4.0

UDGIVELSESDATO  
4. januar 2022

UDARBEJDET  
MJNS, ADTH, MRRR, THRD, MJHS, MOBR

GODKENDT  
VIFO



# INDHOLD

1	INTRODUKTION	7
2	HOVEDKONKLUSIONER	11
3	LÆSEVEJLEDNING	15
4	BAGGRUND FOR ANALYSEN	17
5	ERHVERV OG HANDEL	23
6	VARELEVERING	41
7	HÅNDVÆRKERYDELSER	51
8	ØVRIGE OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER	61
9	ANALYSEDESIGN OG -PROCES	63

# BILAG

BILAG A	KILDER	66
BILAG B	GENNEMFØRTE INTERVIEWS	67
BILAG C	HYPOTESER	68
BILAG D	NOTAT OM UDVIKLINGSTENDENSER	71



# 1 INTRODUKTION

Den 20. august 2020 behandlede Borgerrepræsentation i Københavns Kommune anbefalinger fra en borgersamling om "Middelalderbyen – mindre biltrafik og bedre hverdagsliv".

Borgersamlingens anbefaling er at begrænse biltrafikken markant med op til 65 % og trinvis at begrænse gade- og kantstensparkeringspladser med op til 90 %. Det vil betyde, at 700-900 parkeringspladser nedlægges. Målet er at give plads til flere grønne og ikke-kommercielle byrum, mere hensynsfuld cykelparkering og bedre forhold for bløde trafikanter. Borgerrepræsentationen besluttede at tage dialogprocessens resultater til efterretning, og med det afsæt igangsætte en analyse af konsekvenserne for erhvervslivet i Middelalderbyen.

Analysen er gennemført sideløbende med byrumsforsøg i fem udvalgte gader, og som grundlag for en ny trafik- og byrumsplan for Middelalderbyen. COWI har samlet resultaterne af analysen i denne rapport, som også giver en række anbefalinger til det videre arbejde med trafik- og byrumsplanen.

## RAMMEN FOR ERHVERVSANALYSEN

Det overordnede afsæt for analysen er beslutningen i Københavns Kommunes budgetaftale for 2021 om at gennemføre en analyse af konsekvenserne for erhvervslivet med fokus på tre udvalgte erhvervsgrupper:

- › **Erhverv og handel**, defineret som detailhandel og serviceerhverv i Middelalderbyen inddelt i segmenterne udvalgsvarebutikker, restaurationserhvervet, hotelbranchen, behandlingssteder samt store dagligvarebutikker.
- › **Varelevering**, det vil sige vareleverandørerne som erhverv samt distribution af varer til og fra erhverv i Middelalderbyen. Distribution til og fra beboere er ikke omfattet.
- › **Håndværkerydelser**, forstået som håndværkerne som erhverv samt deres servicering af erhvervsdrivende i Middelalderbyen. Håndværkerydelser i forbindelse med store byggerier og anlæg er fravalgt, da disse i udgangspunktet har deres egne byggeplads- og logistikløsninger. Håndværkerydelser for beboere er ikke omfattet.

## BORGERSAMLINGENS ANBEFALINGER OM BEGRÆNSNING AF BILTRAFIK

Borgersamlingen har afgivet en række anbefalinger som vil begrænse biltrafikken i Middelalderbyen, såfremt de besluttes politisk. Anbefalingerne er vores reference for at vurdere konsekvenserne for erhvervslivet i Middelalderbyen. De to implementeringsscenerier samt borgersamlingens anbefalinger er fremstillet i Figur 1.

Kørselsformål	I dag	Scenarie 1 – 40%	Scenarie 2 – 75%	Borgersamling – (60-65%)
<b>Drift (&lt;1 %)</b>				
Brand, redning og renovation	x	x	x	x
Kommunale driftsbiler (f.eks. gartnere, renhold)	x	x	(x)	(x)
<b>Beboere og privatparkering (20-40 %)</b>				
Privat gårdparkering og ambassade	x	x	x	x
Beboere (folkeregisteradresse i Middalalderbyen)	x	x	–	x
<b>Arbejdskørsel (40-60 %)</b>				
Håndværkere	x	x	–	–*)
Varelevering til butikker og specialkørsel (flyttebiler, byggematerialer)	x	x	(x)	(x)
Ansatte (personer med arbejdsplads i Middalalderbyen)	x	–	–	–
<b>Personbefordring (10-15 %)</b>				
Invalidekort og sygetransport	x	x	x	x
Taxa	x	x	–	x
Turistbusser, delebiler, limousinekørsel mv.	x	x	–	–
<b>Øvrig kørsel (20-40 %)</b>				
f.eks. Gæster, møder, handlende, kultur- og fritidskørsel	x	–	–	–

**FIGUR 1** Scenarier for begrænsning af biltrafikken i Middalalderbyen

x = kørsel tilladt med licens;

(x) = kørsel tilladt i begrænset tidsrum f.eks. kl. 04-11 (som i dag gælder for gågader);

– = kørsel ikke tilladt.

\*) Håndværkere vil dog kunne læsse varer af i tidsrummet for varelevering.





### COVID-19s BETYDNING FOR ANALYSEN

Nedlukningerne foranlediget af COVID-19 har defineret en ny virkelighed for de undersøgte erhvervsgrupper, hvilket gør det særdeles vanskeligt at vurdere de fremadrettede konsekvenser på baggrund af eksisterende viden og fremskrivninger af tidligere scenarier. Det er derfor analysens primære sigte at undersøge konsekvenserne i lyset af de dominerende udviklingstendenser, der præger de tre erhvervssegmenter, samt input fra disse nøgleaktører. Det betyder, at analysens resultater består af en kombination af kvantitative og kvalitative data identificeret via desk research og interviews med erhvervsrepræsentanter og interessenter.

### KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

Analysens opdrag er først og fremmest at belyse konsekvenser for erhvervslivet af en begrænsning af biltrafikken, herunder bilparkering. På baggrund af analysens delkonklusioner giver vi ligeledes en række anbefalinger, med det formål at forebygge eller afbøde negative konsekvenser og styrke potentialet for positive konsekvenser. Intentionen er at rammesætte dialogen om, hvordan potentialet i beslutningen bedst muligt udnyttes til fordel for at styrke København som en levende by.



FARAC'S CIGARETTER

FARAC'S CIGARETTER

SAMOS

FARAC'S CIGARETTER

FARAC'S CIGARETTER

2.2m

Right turn arrow

RESTAURANT SAMOS

Carlsberg

TRANSIT CUSTOM

CR 8171

25

PIE

PRO

## 2 HOVEDKONKLUSIONER

Hvad er konsekvenserne for erhvervslivet ved en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen? Med afsæt i det overordnede spørgsmål har vi undersøgt konsekvenser og muligheder for erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser i Middelalderbyen. Vi opsummerer herunder analysens hovedkonklusioner, som kan findes i deres fulde længde i kapitlerne 5, 6 og 7.

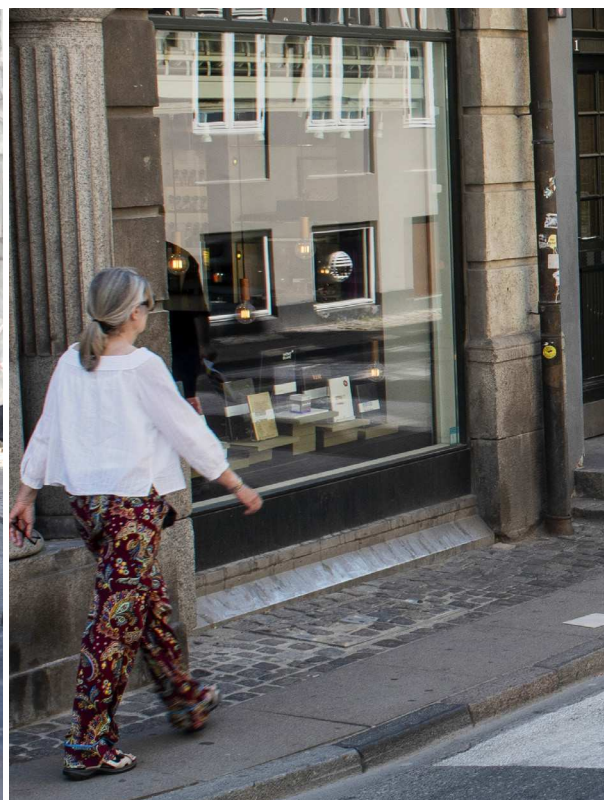
### **NYE FORRETNINGSMULIGHEDER**

Vores hovedkonklusion er, at kundegrundlaget for erhverv og handel ikke i væsentlig grad vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken, da kunderne fortrinsvis benytter andre transportformer end bilen, når de besøger Middelalderbyen. Den største påvirkning på omsætningen i detailhandel og restaurationer udgøres ligeledes af eksterne samfundsøkonomiske faktorer.

En begrænsning i biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det muligt for butikker og restaurationer at udnytte potentialet i en række generelle udviklingstendenser. Disse omfatter blandt andet nye forretningsmodeller, hvor oplevelseserhverv og kulturliv integreres tættere. Hertil kommer mulighederne for mere udeservering og udendørs vareudstilling, der dog bør afstemmes med mulige gener for berørte beboere og risikoen for en overkommercialisering af byrummet.

Et mindre antal butikker og virksomheder har kunder, der forventer at kunne parkere ved kantstenen. Blandt disse erhvervsdrivende er der en forventning om en negativ oplevelse af begrænsningen af biltrafikken. Disse butikker udgør et fåtal, og da parkering ved butikkens kantsten sjældent er en mulighed i dag, vil henvisning af kunderne til p-huse i praksis kun udgøre en lille forskel.

For operatørerne af turistbusser uden for rute vil begrænsningen af biltrafikken medføre negative konsekvenser, idet de vil miste en del af deres værditilbud. Vi finder dog ikke belæg for, at begrænsningen vil skabe afledte negative konsekvenser i form af nedgang i antallet af turister, da turisterne fortsat vil kunne blive transporteret relativt tæt på de ønskede attraktioner, bl.a. med Hop-On-Hop-Off busserne (Ved Stranden), og at turistbusserne helt eller delvist erstattes af andre transportløsninger. Der er imidlertid risiko for, at enkelte af hotellerne i Middelalderbyen i mindre grad vil blive påvirket negativt.



### VARELEVERINGEN VIL BLIVE UDFORDRET

Vareleverancer udgør anslået omkring 5 % af trafikken i Middelalderbyen, men er til gengæld præget af høj effektivitet som en forudsætning for fastholdelse af pris- og serviceniveau. Vareleveringen vil kunne høste en mindre fordel ved begrænsningen af biltrafikken og den dermed reducerede trængsel i Middelalderbyen. Dog risikerer en forøgelse af antallet af gader med et begrænset tidsrum for varelevering (f.eks. kl. 04-11) at skabe flaskehalse for varelevering og medføre stigende omkostninger for modtagerne. Ekstraomkostningerne vil afhænge af restriktionernes omfang.

Sikkerhed for, at der er plads til om- og aflæsning af varer i Middelalderbyen er en forudsætning for at undgå disse negative konsekvenser for både vareleverandører og erhvervs kunder. Den mest effektive løsning vil være dedikerede parkeringspladser til af- og omlæsning. Reelt er der dog allerede i dag så mange erhvervsparkingspladser (forbeholdt biler på gule plader), at antallet ikke vil kunne øges væsentligt, samtidig med at det samlede antal af parkeringspladser i Middelalderbyen reduceres. En mulighed er dog, at alle Middelalderbyens parkeringspladser skal være reserveret til erhvervsparkering, hvilket formentlig vil kunne dække behovet. Dette skal afvejes med behovet for parkering af biler på hvide plader og de såkaldte 'papegøjeplader'.



### **HÅNDVÆRKERNE VIL BLIVE UDFORDRET, MEN SANDSYNLIGVIS IKKE MISTE OMSÆTNING**

Vi vurderer overordnet, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at erhvervs kunderne i Middelalderbyen i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Vi noterer os dog, at en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil gøre det vanskeligt at tilgodese alle ønsker om adgang til og parkering for håndværkere. Yderligere restriktioner vil af håndværkerne blive oplevet som en gene. Da bygge- og anlægsbranchen er præget af høj efterspørgsel i øvrigt, vil det fortrinsvis betyde fravalg af opgaver for private, mens de erhvervsdrivende gennemgående tilkendegiver, at de har velfungerende aftaler med faste håndværkere, som de forventer at kunne videreføre – formodentlig til en øget pris. Gode aflæsningsforhold i gaderne og parkeringsmuligheder i p-husene i Middelalderbyens periferi vil kunne afhjælpe hovedparten af de negative konsekvenser. Samtidig har enkelte håndværkere i Middelalderbyen skiftet transportmiddel til ladcyklen, hvilket kan løse en mindre del af de udfordringer, der vil opstå.



INDISK  
MODE  
BOUTIQUE

TABAC

DELTRIKØB

BAR

TATTOO IMA

SON OF A TAILOR  
CUSTOM FITTED. MADE TO ORDER.

Regus

HAI

MAX

MAXIMUM TASTE  
NO SUGAR

MAX

MAX

NO SUGAR

128

TIL  
LE  
KO

45

INPRO

### 3 LÆSEVEJLEDNING

Herunder har vi opstillet en læsevejledning der giver overblik over rapportens indhold.

**TABEL 1** Skematisk læsevejledning.

<p><b>Baggrund for analysen</b> (Kap. 4)</p>	<p>Giver en introduktion til Middallderbyen med fokus på de tre temaer der er i fokus i denne analyse; Erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser. Kapitlet er delt i to. Første del præsenterer en række tal og fakta om Middallderbyen, mens anden halvdel giver en kvalitativ beskrivelse af handelslivet i Middallderbyen nu og fremover.</p>
<p><b>Konsekvenser for erhverv og handel</b> (Kap. 5)</p>	<p>I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan erhverv og handel (Analysetema A) i Middallderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Anbefaling A1: Muliggør udeservering og udendørs vareudstilling under hensyn til mangfoldigt byliv</li> <li>› Anbefaling A2: Lad eksisterende p-huse erstatte kantstensparkering og kommuniker tydeligt om parkeringsmulighederne</li> </ul>
<p><b>Konsekvenser for varelevering</b> (Kap. 6)</p>	<p>I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan varelevering (Analysetema B) til Middallderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Anbefaling B1: Understøt varelevering med dedikerede pladser til af- og pålæsning</li> <li>› Anbefaling B2: Etabler omlæsningsfaciliteter som incitament til brug af mindre køretøjer og ladcykler</li> <li>› Anbefaling B3: Licenssystem til indkørsel og gradvis implementering</li> <li>› Anbefaling B4: Optimer ruter for varelevering og afsøg mulighederne for støjsvag levering om natten</li> </ul>
<p><b>Konsekvenser for håndværkerydelser</b> (Kap. 7)</p>	<p>I kapitlet beskriver og vurderer vi, hvordan udførelsen af håndværkerydelser (Analysetema C) i Middallderbyen vil blive påvirket af en begrænsning af biltrafikken. Vi konkluderer, hvilke konsekvenser begrænsningen vil medføre og uddyber anbefalingerne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Anbefaling C1: Skab mulighed for aflæsning og alternative, dedikerede p-pladser uden for Middallderbyen.</li> <li>› Anbefaling C2: Skab incitamenter til at benytte arbejdskøretøjet mindre</li> <li>› Anbefaling C3: Giv håndværkerne mulighed for at køre ind til kunder – i særlige og akutte situationer</li> </ul>
<p><b>Øvrige opmærksomhedspunkter</b> (Kap. 8)</p>	<p>I dette kapitel gennemgår vi kort tre opmærksomhedspunkter, som vi er stødt på i vores analyse, men som ikke umiddelbart er dækket af analysens fokus på konsekvenser for erhvervslivet i Middallderbyen: Antallet af cykler kan blive problematisk, fremkommeligheden er presset og behov for bedre vidensgrundlag om Middallderbyens gæster.</p>
<p><b>Analysedesign- og proces</b> (Kap. 9)</p>	<p>I dette afsluttende kapitel beskriver vi analysens design og metodevalg. Herunder sammenhængen mellem det overordnede undersøgelsesspørgsmål og valget af design og metode. Vi beskriver også analyseprocessen og hvordan vi løbende har inddraget feltets nøgleinteressenter.</p>



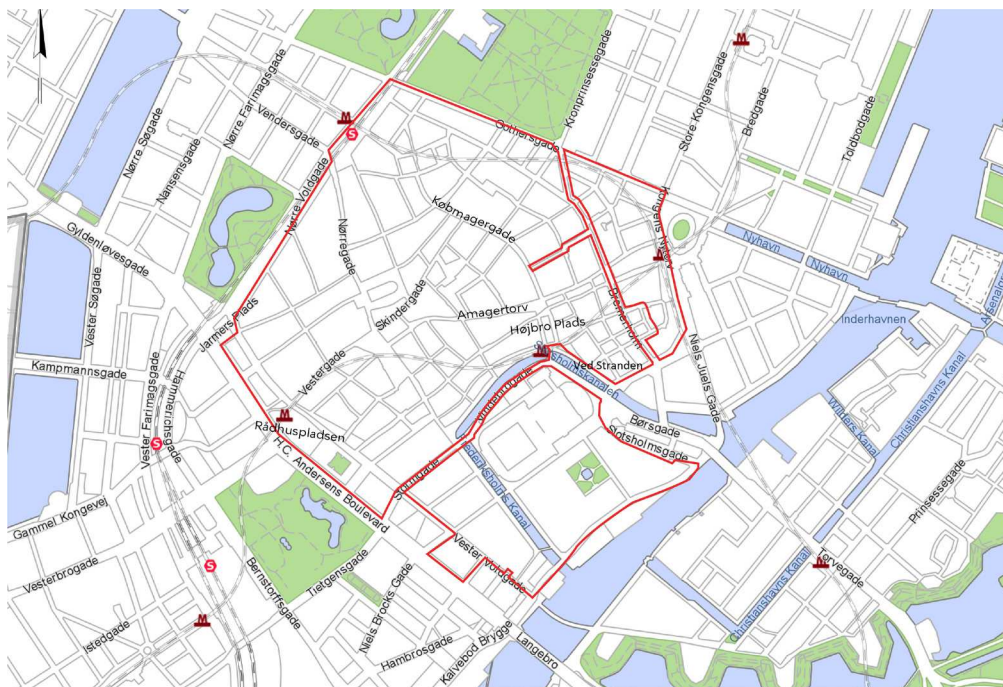


## 4 BAGGRUND FOR ANALYSEN

I dette kapitel introducerer vi Middelalderbyen med fokus på de tre temaer der er i fokus i denne analyse; Erhverv og handel, varelevering og håndværkerydelser. Kapitlet er delt i to. Første del præsenterer en række tal og fakta om Middelalderbyen, mens anden halvdel giver en mere kvalitativ beskrivelse af Middelalderbyens erhvervsmaessige profil.

### 4.1 TAL OG FAKTA OM MIDDELALDERBYEN

Middelalderbyen er den ældste del af København K. med et unikt byliv og kulturhistorie. Bydelen er domineret af smalle – og mange steder brolagte – gader og stræder, gamle huse og et net af gågader og gader, der rummer en stor mangfoldighed i erhvervs- og kulturliv (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019). Forretningslivet i Middelalderbyen er præget af butikker med detailhandel med udvalgsvarer i form af især kædebutikker på hovedstrøgene og mindre, uafhængige butikker og gallerier på de sekundære handelsstrøg. De flere end ca. 350 caféer og restauranter vidner om et livligt byliv med mange tilladelser til udeservering og i visse områder omfattende nattilladelser (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019).

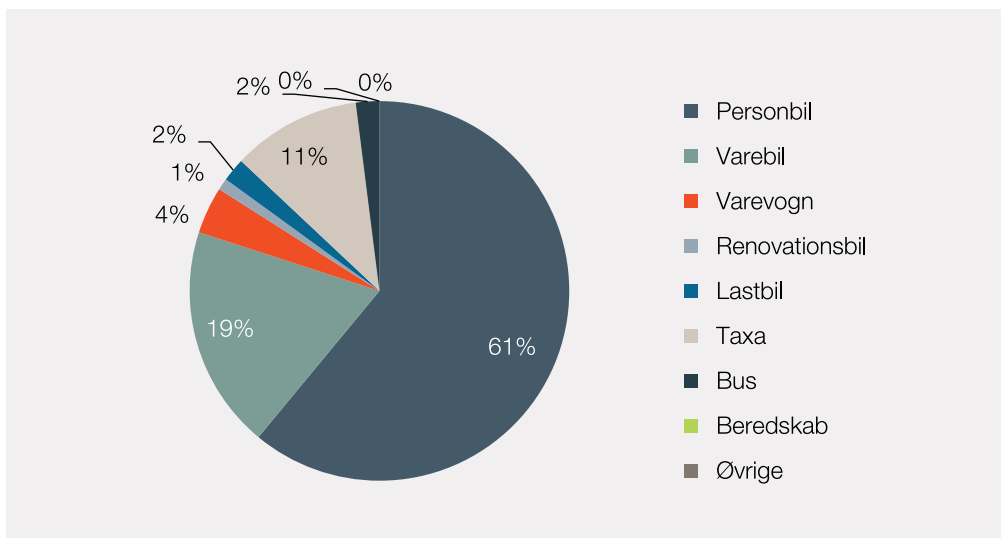


FIGUR 2  
Middelalderbyens  
udstrækning

#### TRAFIKFORDELING

Omkring 15.000 biler kører dagligt ind i Middelalderbyen især via Nørregade, Rådhusstræde og Højbro. Dog er det de cyklende og fodgængerne, der dominerer trafikken. Eksempelvis færdes der på Nørregade dagligt 11.000 cyklister, 12.000 fodgængere, men blot 4.000 bilister. Blandt bilisterne er den primære årsag til at køre ind i Middelalderbyen arbejdsrelateret. De største trafikandele i Middelalderbyen udgøres af personbiler (61 %), varebiler/varevogne (23 %) og taxi (11 %). Lastbiler udgør en beskeden andel på 2 %. Middelalderbyens gader er i vid udstrækning præget af restriktioner eller ensretning for den kørende trafik (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019).

Den kollektive trafikbetjening af Middellalderbyen sker via busser, fire metrostationer i periferien samt af regional- og S-tog på Nørreport St. og Hovedbanegården. Der er maksimalt lidt over 500 meter til nærmeste metrostation overalt i Middellalderbyen (Københavns Kommune 2020).



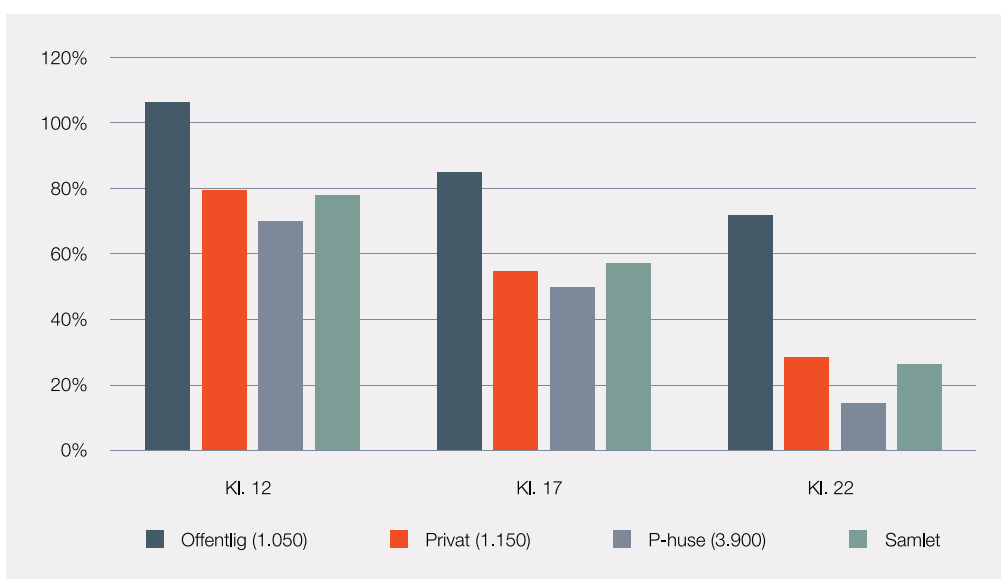
**FIGUR 3**

Trafikfordelingen  
i Middellalderbyen.

Kilde: ViaTrafik, Schönherr,  
ICP 2019.

### PARKERING

Der er 1.050 offentlige p-pladser på gaden og 1.150 private p-pladser i gårdene i Middellalderbyen (Københavns Kommune 2020). Tidligere analyser viser, at de private p-pladser i gårdene oftest benyttes af erhvervsdrivende samt kunder og gæster til virksomheder, mens de offentlige p-pladser er de foretrukne for områdets beboere om natten, da beboerlicensen ikke tillader parkering om dagen. 47 % af dem, der parkerer i Middellalderbyen angiver arbejde som årsag (ViaTrafik, Schönherr, ICP 2019). I og omkring Middellalderbyen er der yderligere omkring 4.400 p-pladser i offentligt tilgængelige p-huse. Belægningsgraden i disse p-huse er ca. 70 % kl. 12, ca. 50 % kl. 17 og ca. 15 % kl. 22 (ViaTrafik, Schönherr, ICP 2019). P-husene kan nås inden for en radius af maksimalt 500 meter fra et hvilket som helst sted i Middellalderbyen (Københavns Kommune 2020).



**FIGUR 4**

Belægning på  
parkeringspladser –  
hverdag.

Kilde: ViaTrafik, Schönherr,  
ICP 2019

## TURISTBUSSE

En vis andel af trafikken til og fra Middalalderbyen udgøres desuden af turistbustransport, der også i sig selv udgør et af erhvervene i Middalalderbyen. En medlemsundersøgelse foretaget af Dansk PersonTransport viser, at 50 virksomheder foretog sammenlagt 24.300 ture til Indre by i 2019, hvoraf 10.800 var med udenlandske turister. Desuden er 33 % af alle passagererne pensionister og ældre, mens andelen af de udenlandske turister, som er pensionister og ældre, set alene er 69 %. Turistgrupperne har en størrelse på mellem 21-40 personer (DPT 2021).

## VARELEVERING

Varebiler og varevogne udgør i dag 23 % af trafikken i Middalalderbyen. Se Figur 3. Disse kan typisk sidestilles med håndværkerkørsel (ViaTrafik, Schönherr, ICP 2019). Tal fra Danmarks Statistik (Danmarks Statistik. 2021e) indikerer, at 3-4 % af den samlede andel af varebiler på landsplan udgøres af varelevering. Tallet er formentlig lidt større i Københavns Kommune, men det kan ikke bekræftes statistisk. Ifølge Københavns Kommune er de 2 % af trafikken i Middalalderbyen, som udgøres af lastbiler, fortrinsvis varelevering. Samlet set vurderer vi, at varelevering formentlig udgør mindre end 5 % af den samlede biltrafikmængde. Tallene indikerer, at egentlige vareleverancer reelt ikke fylder meget i det samlede billede. Varelevering til Middalalderbyen kan overordnet finde sted i løbet af hele dagen, udover på gågadeområderne, såsom Købmagergade og Strøget, hvor varelevering er begrænset til tidsrummet kl. 04-11. Derudover er der en restriktion om begrænset totalvægt på 3,5 tons for køretøjer på bl.a. Amagertorv af hensyn til belægningen og parkeringsforbud for køretøjer på >18 tons i hele Middalalderbyen. Ifølge de interviewede er det ofte tilfældet, at der ikke findes nogen ledige p-pladser eller læssepladser, hvorfor vareleverandørerne holder ind til siden, og nogle gange i kø, for at kunne komme tilstrækkeligt tæt på leveringsstedet. I de tilfælde risikerer de at blokere for den øvrige trafik og at indkassere en p-bøde.

## HÅNDVÆRKERKØRSEL

Håndværkerarbejde i Middalalderbyen varierer betydeligt i omfang (antallet af håndværkere på opgaven og opgavens varighed). Som beskrevet ovenfor udgør varebiler og varevogne 23 % af trafikken i Middalalderbyen. Trækkes den andel fra, der udgøres af varelevering, svarer det til, at cirka en femtedel af biltrafikken i Middalalderbyen er håndværkere. I dag er der ingen restriktioner for håndværkerkørsel. I 2019 blev der etableret omtrent 150 dedikerede erhvervsparkingspladser reserveret til biler på gule plader. Ifølge de interviewede håndværkere er parkering dog stadig en stor udfordring i dag, og ofte regnes en p-bøde med i prisen til kunden.

## 4.2 MIDDELALDERBYEN – NU OG FREMOVER

Hovedstadsområdet er ét sammenhængende byområde med korte afstande og stor konkurrence mellem butikker og restauranter. Middalalderbyen er som handelsområde i konkurrence med andre større udbudspunkter i oplandet, der har stor oplandseffekt grundet deres størrelse og placeringer i tilknytning til knudepunkter for offentlig transport og ikke mindst det overordnede vejnet. Aflastningsområder, der er muliggjort i det nyeste Landsplandirektiv fra 2018, er områder, der er målrettet pladskrævende udvalgsvarebutikker, der er afhængige af god biltilgængelighed. For yderligere uddybning se Bilag D. Eksempler på aflastningsområder i Hovedstadsområdet er Fields, Lyngby Storcenter og BIG i Herlev.

Middelalderbyen har i kraft af butikkernes omgivelser en helt anden profil og attraktionsværdi end butikcentre og aflastningsområder. Hvor butikcentre er karakteriserede ved det overdækkede og kommercielt optimerede handelsmiljø, og hvor aflastningsområderne er kendetegnede ved især den gode biltilgængelighed, tilbyder Middelalderbyen i kraft af det historiske og tætbebyggede miljø en anden og helt unik handelsoplevelse.

### MIDDELALDERBYENS ERHVERVSLIV

- › Ca. **740 butikker** med en samlet omsætning på 8 mia. kr. og 6.500 fuldtidsstillinger, herunder ca. 90 dagligvarebutikker (bruttoareal 15.000 m<sup>2</sup>) og 650 udvalgswarebutikker (bruttoareal 275.000 m<sup>2</sup>)
- › Ca. **350 cafeer og restauranter** med en samlet omsætning på 1,4 mia. kr. og 2.000 fuldtidsstillinger (bruttoareal 50.000 m<sup>2</sup>)
- › Ca. **9 hoteller** med en omsætning på 500 mio. kr. og 750 fuldtidsstillinger (bruttoareal 60.000 m<sup>2</sup>)
- › Ca. **35.000 arbejdspladser** udgjort af liberale erhverv

(ViaTrafik, Schönherr, ICP 2019; ICP 2018)

### UDVALGSVARER

Udvalgsvarehandelen i Middelalderbyen er kendetegnet ved, at den finder sted i forholdsvis små butikker sammenlignet med gennemsnitlige butiksstørrelser i f.eks. butikcentre og aflastningsområder. Den gennemsnitlige størrelse af udvalgswarebutikker i Middelalderbyen var omtrent 385 m<sup>2</sup> i 2014 (ICP 2014). En stor andel af udvalgswarebutikkerne sælger tøj og sko eller andre varer, som kunder kan have med under armen. Samtidig er der mange nichebutikker og flagskibsbutikker, som kun findes få steder i Danmark.

### BUTIKSUBBUDET ER MEGET FORSKELLIGT FRA AFLASTNINGSOMRÅDER

Sammenlignes butiksubbuddet i Middelalderbyen med udbuddet i butikcentre eller aflastningsområder i regionen er der tydelige forskelle. Selvom aflastningsområderne adskiller sig væsentligt fra Middelalderbyen både i forhold til karakter og butikskoncepter vil der stadig være et vist overlap i varesortimenter og en øget konkurrence kan ikke undgås. Butikcentre er kendetegnede ved et udbud af forholdsvis ensartede kapitalkædebutikker, og aflastningsområderne er kendetegnede ved et udbud af arealkrævende butikker indenfor boksbutiksegmentet, som fortrinsvist sælger hus-, have- og fritidsudstyr.

### DEN GENERELLE STRUKTURUDVIKLING

Den generelle strukturudvikling i Danmark går mod færre, men større detailhandelsbutikker og udflytning af arealkrævende detailhandelsbutikker, der er afhængige af biltilgængelighed, fra bymidter til beliggenheder ved det overordnede vejnet ved byers periferi (COWI 2020; Indenrigs- og Boligministeriet 2021). Udviklingen har også fundet sted i Middelalderbyen (ICP 2014), og i hovedstadsområdet forventes en skærpet regional konkurrencesituation grundet blandt andet nye og udvidede aflastningsområder til udvalgswarebutikker på over 1.000 m<sup>2</sup> (ICP 2018; COWI 2020). Den forholdsvis begrænsede andel af detailhandlen i Middelalderbyen, som er butikker, der forhandler større udvalgsvarer, som skal afhentes fra butikken i bil, vil få vanskeligere konkurrencevilkår, fordi de samme butikker vil være at finde i aflastningsområderne, hvor biltilgængeligheden er langt bedre.

### STIGENDE NETHANDEL

Samtidig ligger en stigende andel af danskernes forbrug i netbutikker, og en mindre andel lægges i fysiske butikker. Alene i 2016 steg nethandlen med ca. 16 %. I 2017 rundede nethandlen 120 mia. kr., hvilket er dobbelt så meget som i 2012, og i 2019 nåede nethandlen ca. 150 mia. kr. (Dansk Erhverv 2021). Der flyttes dermed fortsat store markedsandele fra de fysiske butikker til nethandlen. I nethandlen indgår både ikke-fysiske varer som rejser, flybilletter og underholdning, men også fysiske varer som tøj, elektronik og bøger. Andelen af nethandel er meget brancheafhængig. Eksempelvis bliver en meget stor del af elektronik, bøger og børnetøj købt online, mens andelen af dagligvarer, der købes online, fortsat er lav.

## FRA SHOPPING- TIL OPLEVELSESESTINATION

Det øgede pres fra nethandlen (Dansk Erhverv 2021), udbygninger af eksterne butiksområder (COWI 2020) og en forventeligt fornyet storbyturisme (UNTWO 2021; DSTa 2021) vil samlet set medføre en fortsat gradvis omstilling af Middallderbyen fra shopping- til oplevelsesdestination, hvor der fortsat vil være efterspørgsel på lokaler til kundeorienterede erhverv. Fokus vil i fremtiden i højere grad være på oplevelser og rekreative aktiviteter, såsom café- og restaurantbesøg, kulturbegivenheder og øvrige events snarere end shopping alene som et gøremål. Her har Middallderbyens allerede i dag en stærk profil. En erhvervsdrivende beskriver Middallderbyens særskilte profil sådan:



*Det er attraktivt for folk i leisure mode, som gør noget i deres fritid for at hygge sig. Der er middelallderbyen perfekt på grund af størrelsesforholdene. Det er hyggeligt at gå i en gade, hvor bygningerne er max 4-5 etager høje og har al den variation, som det moderne byggeri ikke har. Der er masser af små individuelle forretninger. Det er de små enheders bydel, egentlig. Altså udover Strøget. (Erhvervsdrivende)*

## MIDLERTIDIGT FALD I ANTAL OVERNATNINGER SOM FØLGE AF CORONA

Coronakrisen har medført et pludseligt og markant fald i antallet af overnatninger i København og de øvrige dele af Region Hovedstaden (DST 2021c). Markedsanalytikere peger på, at udviklingen er midlertidig, og forventer fornyet vækst i turismen efter krisen, mens antallet af forretningsrejsende forventes at forblive på et reduceret niveau også på længere sigt.

En fornyet vækst i turismen vil påvirke erhvervs- og handelslivet i Middallderbyen positivt. En stigning i antallet af udenlandske turister vil betyde en stigning i antallet af kunder, der færdes til fods og med kollektiv transport snarere end i bil. Storbyturisterne lægger deres forbrug i overnatnings- og spisesteder, på museer og i forlystelser og køber varer som tøj og sko, der kan tages med under armen.

## SERVICEERHVERV SPILLER EN STIGENDE ROLLE I BYLIVET

Detailhandelsanalyser viser, at serviceerhverv som spisesteder, frisører og klinikker spiller en stigende rolle for bylivet, og sammen med butikkerne er service- og kulturtilbud vigtige bidragsydere til det byliv, der gør bymidterne attraktive for kunderne.

## MERE FOKUS PÅ VELVÆRE OG SUNDHED

Ligesom madvanerne er under forandring og flere spiser ude, er der i dag flere, der motionerer og prioriterer sundhed, skønhed og velvære. Detailhandelsanalyser og opgørelser fra Facilitetsdatabasen viser, at det har medført flere fitnesscentre (Facilitetsdatabasen 2021), saloner og lignende indenfor personlig pleje.

Frisører og saloner indenfor personlig pleje samt læger og behandlingssteder indenfor sundhed er vigtige dele af det kommercielle byliv. Disse kundeorienterede serviceerhverv består både af funktioner, der i høj grad fungerer på samme vilkår som detailhandlen, og af funktioner, der i højere grad har karakter af gøremål, men som sikrer en kundestrøm, og som er vigtige for udbuddets bredde.

STUDIO/GALLERY  
MODERN ART - WWW.STEFANFRETALD.DK

BLOMSTERVÆRK

La Trinacria  
Taste of Italy  
Cafe & Deli-casserol

CRIME  
PASSIONNEL  
PARFUMERIE

PARFUMERIE

TINY  
STUDIO

TIGHT  
RESTAURANT & BAR

rose de renaud

RESTAURANT



## 5 ERHVERV OG HANDEL

I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen for erhverv og handel (Analysetema A). Denne del af analysen indledes med et kort afsnit om de væsentligste udviklingstendenser, der sammen med begrænsningen i biltrafikken vil få betydning for erhverv og handel i Middalalderbyen. Da erhverv og handel udgør den største af de tre erhvervsgrupper, der undersøges i denne analyse, er beskrivelsen af konsekvenserne delt op i fem underafsnit, der fokuserer på:

- › Udvalgswarebutikker
- › Restauranterhvervet
- › Hotelbranchen
- › Behandlingssteder, frisører, saloner o. lign.
- › Store dagligvarebutikker

Konsekvensvurderingerne for erhverv og handel tager afsæt i, at gæster, ansatte og turistbusser uden for rute ikke vil få adgang til Middalalderbyen, mens beboere, taxakørsel samt invalide- og sygetransport stadig vil have adgang. Med afsæt i konsekvensvurderingerne afgiver vi i et samlet afsnit række anbefalinger der fortrinsvis skal adressere de udfordringer der forventeligt vil opstå.

### 5.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR ERHVERV OG HANDEL

I vores desk-research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer vil få betydning for konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen. Herunder beskriver vi de væsentligste:

#### **BEHOV FOR AT FRAGTE VARER I EGEN BIL FALDER**

I takt med at mulighederne for levering af varer til eget hjem forbedres, falder forbrugernes behov for at fragte varer i egen bil. I stedet vil mange varer blive fragtet direkte fra virksomhedernes produktion eller lager til slutforbrugeren og de fysiske butikker får i højere grad karakter af showrooms, hvor forbrugeren kan se, røre, opleve og bestille varer. Det vil både begrænse behovet for levering af store varepartier til butikkerne og for forbrugernes behov for at fragte varer hjem i egen bil.

#### **NYE FORRETNINGSKONCEPTER OG ØGET EFTERSPØRGSEL PÅ RESTAURATIONER GØR MIDDELALDERBYEN ROBUST OVER FOR ØGET NETHANDEL**

Bymidterne bliver løbende mere blandede og de kommercielle byerhverv består ikke som tidligere næsten kun af detailhandel. En større og større andel udgøres af restaurationer. Det skyldes overordnet set, at restaurationserhvervet i modsætning til detailhandlen har oplevet stor vækst i de forgange år (DST 2021a og b). Udviklingen vil forventeligt fortsætte i takt med, at danskernes forbrug på udespisning øges, og nethandlen øger sin markedsandel. Det betyder også, at Middalalderbyen vil være robust overfor nethandlen, i takt med at restaurationsbranchens rolle øges.

## **NYE FORRETNINGSKONCEPTER HARMONER MED BEGRÆNSET BILTRAFIK**

Nye forretningskoncepter vinder frem. For eksempel åbner restauranter et butiksuksnit og vice versa. Andre koncepter tilbyder dagligvarer leveret på cykel inden for 10 minutter eller t-shirts leveret på dørmåttan dagen efter, at de er bestilt i et showroom. Det betyder, at mere attraktive byrum omkring forretningerne får større betydning og at Middallderbyens forretninger opnår større robusthed over for konkurrence fra nethandel. Mere plads til attraktiv udeservering kan facilitere brancheglidningen og skabe bedre rammevilkår for nye koncepter. Udviklingstendensen harmonerer med ønsket om at begrænse biltrafikken, men det skal også ses i lyset af borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum.

## **FLERE TURISTER – INDEN COVID-19**

I årene op til Coronakrisen voksede storbyturismen i hovedstadsområdet målt på både antal overnatninger og gæsternes døgnforbrug (DST 2021c; VisitDenmark 2018). Også i et større perspektiv og over en længere årrække er turismebranchen vokset – både i Danmark og globalt set, hvor der har været en jævn vækst i den internationale turisme i over de sidste tre årtier (World Tourism Organization 2021). Som beskrevet tidligere er der forventninger blandt markedsanalytikere om fornyet vækst i turismen efter krisen.

## **5.2 KONSEKVENSER FOR ERHVERV OG HANDEL**

Sammenholdes de beskrevne udviklingstendenser med data fra de gennemførte interviews med erhvervsdrivende i Middallderbyen udkrystalliseres en række mulige konsekvenser, som vi beskriver i de efterfølgende afsnit. Konsekvenserne behandles separat for de erhvervssegmenter, som vi har undersøgt, dvs. udvalgswarebutikker, restaurationserhvervet, hotelbranchen, behandlingssteder samt store dagligvarebutikker.

### **5.2.1 UDVALGSVAREBUTIKKERNE**

I dette afsnit beskriver vi konsekvenserne for den del af erhvervs- og handelslivet der handler om udvalgswarebutikkerne.

Middallderbyen har en bred kombination af erhverv, der falder under detailhandlen. Der var omtrent 650 udvalgswarebutikker i Middallderbyen i 2018, hvoraf omtrent en tredjedel var indenfor kædesamarbejde (ICP 2018). Butikkerne spænder fra den store kædebutik eller stormagasinet til små selvstændige specialbutikker. Sammensætningen er mangfoldig, hvilket medfører forskellige behov og fremtidsperspektiver.

### **MINIMAL BETYDNING FOR DE FLESTE BUTIKKERS KUNDEGRUNDLAG**

En begrænsning af biltrafikken vil ikke efter vores vurdering få væsentlige konsekvenser for kundestrømmen og butikkernes omsætning. Det skyldes fortrinsvis, at både sammensætningen i detailhandlen og kundernes adfærd allerede i dag er tilpasset en lav biltilgængelighed i Middallderbyen. Der er forholdsvist få forretninger, der sælger tunge og store varer direkte fra butikken, og langt størstedelen af kunderne kommer ikke i bil. Tendensen er tydelig i data om butikssammensætningen i seneste detailhandelsanalyse fra 2018 samt i analyser af sammenhængen mellem forbrug og transportmiddel i tætte byområder, herunder København (Incentive 2012; COWI 2018). Vurderingen går ligeledes igen i de gennemførte interviews med feltets aktører.

### **BILEN ER IKKE DET PRIMÆRE TRANSPORTVALG**

Selvom det i dag er tilladt at køre i bil til de sekundære handelsstrøg, betyder de mange ensrettede gader samt det lille udbud af gade- og kantstensparkeringspladser ifølge de interviewede, at kunderne allerede i dag anvender andre transportformer end bilen, når de skal ind i Middallderbyen.





*Det er så forsvindende lidt, der kommer i bil til de sekundære handelsstrøg. Hvor meget kan du sælge til de tre bilister, der kan holde? Det hænger ikke sammen. Det er ikke dem, der driver læsset. Dem, der er der i bil, er der i andre formål.*

(chef i større butikskæde)

Detailhandlerne oplever således, at det ikke er deres kunder, der anvender parkeringspladserne i dag. Derfor tilkendegiver de interviewede detailhandlere, at en begrænsning i biltrafikken ikke vil påvirke deres kundegrundlag negativt. Det eksemplificeres af nedenstående citater fra butiksrepræsentanter:



*Det [begrænsning af biltrafikken] gør ikke så meget for kunderne – kun for driften.*

*Det vil snarere give flere end færre kunder, hvis man gør det på den rigtige måde.*

(Repræsentant fra boligbutik).

Enkelte interviewede fortæller, at kunderne er bevidste om, at det kræver en taxa, hvis man skal "lige til døren" i Middelalderbyen. Med Borgersamlingens anbefaling vil denne mulighed fortsat bestå.

#### UDVALGSVAREBUTIKSCASE.

*"For mit vedkommende er vi helt med på ideen [om at begrænse biltrafikken], så længe der kan komme fragt. Vi har ikke behov for, at der kan komme biler",* sådan lyder det fra ejeren af en udvalgswarebutik i Middelalderbyen. Hun uddyber, at Middelalderbyen er så få kvadratmeter: *"Det er så lille område, så jeg kan ikke se for mig, at man ikke kan undvære en bil. (...) Nogle kommer i dag i bil til min butik, men jeg tror ikke, at de ikke ville komme, hvis de ikke kunne komme i bil".* I dag parkerer kunderne alligevel i p-hus ved Magasin eller lignende, mener butiksejeren.

#### FÆRRE P-PLADSER OPVEJES AF MERE BYLIV

De interviewede udlejere bekræfter ovenstående konklusion og tilkendegiver, at de ikke har modtaget opsigelser på grund af dårlig biltilgængelighed. Selvom potentielle lejere ser det som en fordel, hvis der er tilgængelige parkeringspladser i eksempelvis lokalernes gård, er det ifølge udlejerne ikke af afgørende betydning, da lejerne søger Middelalderbyens profil. Eksempelvis udtaler en udlejer:



*Tabet, der opstår i forbindelse med at ganske få parkeringspladser nedlægges, opvejes af fordelene af mere byliv – af at have et område, hvor man går på gaden og slapper af, shopper og hygger.*

Samtidig viser tidligere analyser, at den primære årsag til, at folk kører i bil ind og kantstensparkerer i Middelalderbyen er arbejdsrelateret, da 47 % angiver arbejde som årsag, imens kun 9 % angiver årsagen som indkøb (Via Trafik, Schönherr & ICP 2019).

#### DIALOG OM GADELUKNINGER

Fleere af de interviewede detailhandlere har også allerede været i dialog med andre erhvervsdrivende på deres respektive gader om de positive aspekter ved at kunne lukke deres gade af. Denne positive holdning skyldes for nogle også en forhåbning om, at den frigivne plads fra biler og parkeringspladser på vejene kan benyttes til udendørs vareudstilling. Det er vores vurdering, at udnyttelsen af disse muligheder udgør et vækstpotentiale for en del af de butikker der er beliggende i Middelalderbyen, men bør ses i lyset af borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum. Afvejningen mellem de to hensyn vil afgøre potentialets størrelse.

## BILEN SOM STATUSMARKØR

Mens den overordnede konklusion er tydelig, er vi også opmærksomme på, at der forsat vil være en række butikker, hvor kunderne forsat vil have et ønske eller behov om at benytte deres bil. Dette gælder blandt andet kundesegmenter hvor bilen er andet end et transportmiddel (f.eks. en statusmarkør). For dem vil en yderligere begrænsning af biltrafikken forringe Middelalderbyens attraktionsværdi. Det er imidlertid vanskeligt at vurdere antallet af denne typer kunder. På baggrund af de gennemførte interviews er det tydeligt, at disse kundesegmenter er købestærke, men ikke kan opveje gevinsterne ved begrænset biltrafik. Videre bemærker vi, at den høje koncentration af flagskibs- og high-end butikker på Strøget, Købmagergade og Amagertorv indikerer, at disse butikker i højere grad er afhængige af eksponering til en stor fodgængerkundestrøm end biltilgængelighed.

## KONSEKVENSERNE RAMMER ET AFGRÆNSET FORRETNINGSSEGMENT

### ERHVERVSSAMMENSÆTNINGEN HAR TILPASSET SIG

Konklusionen om, at kundernes adfærd er tilpasset den i forvejen lave biltilgængelighed, hænger sammen med, at sammensætningen af de kundeorienterede erhverv også allerede i dag er tilpasset de vanskelige vilkår for biltrafik. Det er blandt andet i boligudstyrbutikkerne, at der kan være en vis afhængighed af biltilgængelighed, men disse fungerer i større og større grad som showrooms end som egentlige butikker. Butikkerne med boligudstyr er imidlertid koncentreret på Store Kongensgade og Bredgade, dvs. udenfor Middelalderbyens afgrænsning. Omkring 15 % af butikkerne i Middelalderbyen udgjordes af boligudstyrbutikker i 2014 (ICP 2014). Der er således ikke mange butikker, der sælger tunge og store varer direkte fra butikken.

Imens ovenstående indikerer, at der sker en løbende tilpasning hen mod mindre afhængighed af biler, noterer vi os også, at der vil være butikker for hvem en begrænsning af biltrafikken vil være entydigt negativ. Det gælder andre, der sælger store eller tunge varer direkte fra deres butik. Herunder kan der også være krav til eksempelvis forretninger, der sælger egenproducerede fødevarer om at holde kølekæden, når de videresælger deres produkter. Det er vanskeligt at vurdere hvor mange butikker det vil gælde, men vi hæfter os ved, at det er enkeltbutikker, der i de gennemførte interviews bliver fremhævet. Den gennemgående vurdering i de gennemførte interviews er dog også, at disse butikker har betydning for Middelalderbyens mangfoldighed, og at man bør finde løsninger der kan understøtte, at deres kunder forsat kan afhente indkøb. Det er vores vurdering, at behovet for adgang i bil fortrinsvis dækker muligheden for at korttidsparkere umiddelbart ved butikken.

### NOGLE KUNDER VIL FÅ DET VANSKELIGT

I forlængelse af ovenstående, gennemgående observationer noterer vi os fra de gennemførte interviews, at nogle kundegrupper og aktører vil have vanskeligt ved at tilpasse sig en begrænsning af biltrafikken. Det gælder eksempelvis gangbesværede personer. Her vil alternativerne i den kollektive trafik være afgørende for, om den begrænsede biltrafik vil begrænse adgangen til Middelalderbyen. Hertil kommer, at flere af de interviewede nævner sælgere, der som oftest kører i egen bil og medbringer forskellige materialer til butikkerne. Begrænsningen af biltrafikken vil af denne gruppe blive opfattet som en begrænsning, men vi hæfter os ved, at der sjældent vil være mulighed for at parkere ved kantsten ved den ønskede destination, og at afstanden fra nærmeste p-hus formentlig i praksis vil være den samme.

## 5.2.2 RESTAURANTIONSERHVERVET

I dette afsnit beskriver vi konsekvenserne for den del af erhvervs- og handelslivet, der handler om restaurationserhvervet.

### MULIGHEDER FOR UDESERVERING

Middelalderbyen er blandt andet kendetegnet ved et rigt café- og restaurationsliv. Samtidig med at en begrænsning af biltrafikken i Middelalderbyen vil betyde, at restauranternes gæster ikke får mulighed for at køre ind i Middelalderbyen, vil frigørelsen af vej- og parkeringsarealer åbne muligheder. Spisestederne med udeservering er afhængige af attraktive udendørsarealer og byrum, der appellerer til ophold. En begrænsning af biltrafikken vil bidrage til at fredeligøre

byrummene, og en begrænsning af bilparkeringen vil kunne give plads til mere og bedre udendørsservering. Udnyttelse af disse muligheder vil dog afhænge af, hvordan mulighederne afvejes med borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum og hensynet til beboere.

### KUNDESTRØMMEN TIL RESTAURATIONER VIL VÆRE UPÅVIRKET

Som det er tilfældet for den øvrige detailhandel, kommer restaurationserhvervets gæster også i dag primært med andre transportmidler end bil. Vi vurderer, at begrænsningen af biltrafikken ikke i al væsentlighed vil påvirke strømmen af gæster til Middelalderbyens restauranter.

Undersøgelsens interviews peger på, at restauratørerne generelt er positivt stemte over for en begrænsning i biltrafikken og bilparkeringspladserne i Middelalderbyen. Den gennemgående vurdering er, at gæsterne generelt vælger andre transportformer, dels for at kunne nyde alkohol, dels fordi de forventer, at bilen vil være en besværlig løsning.



*Jeg tror kun, at det [en begrænsning i biltrafikken] vil betyde noget positivt. (...) Når jeg snakker med vores gæster i dag, siger jeg: I skal tage metroen, for I kan ikke forvente parkering. Derfor kunne man lige så godt lukke det helt. Det vil ikke være en hæmsko for os. Folk er okay med, at de skal tage metroen. Så jeg tror ikke, at vi har færre kunder pga. af det [begrænsning i biltrafikken]. (økonomichef i restaurant)*

Biltrafikens begrænsede betydning gælder efter vores opfattelse også Takeaway-restauranter. Vi vurderer, at en forholdsvis begrænset andel af kunderne i takeaway-steder udgøres af kunder i bil, og at kunderne her i højere grad udgøres af cyklister og gående. Takeaway-stederne serviceres i dag i stor udstrækning af leveringstjenester, hvor maden afhentes og bringes ud af et bud på cykel, scooter eller lignende. Derfor vurderer vi, at takeaway-steder vil kunne tilpasse sig en begrænset biltilgængelighed.

### POSITIV VIRKNING AF ET MERE ATTRAKTIVT BYMILJØ

#### FLERE GRØNNE BYRUM ER ATTRAKTIVE

I forlængelse af ovenstående konklusion noterer vi os på baggrund af de gennemførte interviews, at begrænset biltrafik kan give en række positive virkninger. De interviewede restauratører er blandt andet enige om, at grønnere byrum med bedre forhold for bløde trafikanter og mulighed for at gå på vejene vil skabe et mere attraktivt bymiljø, som understøtter deres forretningsgrundlag. Restauratørerne giver generelt udtryk for, at en begrænsning i biltrafikken vil give gæsterne en bedre oplevelse under deres besøg i såvel Middelalderbyen som på restauranterne, da restauranternes nærmiljø har betydning for den samlede oplevelse på restauranten og under opholdet i Middelalderbyen.

#### KUNDER VIL SPREDE SIG FRA STRØGET TIL SIDEGADER

Fra de gennemførte interviews noterer vi os også en forventning om, at en del af den nuværende kundestrøm på Strøget vil blive spredt ud til sidegaderne, hvis sidegaderne skifter karakter fra gader med meget bilparkering til gader, der er mere hyggelige og indbydende for bløde trafikanter. En restauratør fremhæver eksempelvis, at de midlertidige tilladelser til udeservering på nedlagte p-pladser under COVID-19 har været en succes, der har aktiveret byrummet. Tilladelserne har medført en større kundestrøm i gaden, og der har været en synergieffekt mellem forretningerne på gaden.

#### BEDRE RAMMER FOR EVENTS

Vi vurderer, at en begrænsning af biltrafikken desuden kan skabe bedre rammer for oplevelser i byrummene som f.eks. madevents og arrangementer, street food-festivaler og lignende, dvs. koncepter, hvor flere spisesteder får bedre mulighed for at gå sammen om at skabe et miljø med særlige madoplevelser.

Tendenserne indikerer en positiv virkning, men det er vanskeligt at vurdere om det samlet set vil have en mærkbar positiv indvirkning på restauranterne i Middelalderbyen.

### RESTAURATIONS CASE.

*“Det historiske vingesus ved bygningerne og de bittesmå gader, som er lidt skæve. De fantastiske ejendomme, der er fredede. De har en speciel ånd og følelse. Turisterne er i svime over; hvor hyggeligt det er”,* sådan tegner ejeren af en restaurant på en sidegade til Strøget, et billede af Middelalderbyen, inden han fortsætter: *“Men tit og ofte kan du i dag ikke se fra Strøget, hvor hyggeligt der er hernede, fordi der bare er parkering”.* Restaurantejeren håber, at begrænsningen af biltrafikken og gade- og kantstensparkeringspladserne vil kunne trække mere liv ind på stræderne. Derfor ser han positivt på det nye forslag: *“Vi [erhvervsdrivende i gaden] har set meget frem til potentialet om at kunne få lov at være bilfri. Det ville gøre noget fantastisk for de små sidegader. Det ville skabe et bedre flow (...) Det vil også gøre det mere attraktivt for mindre erhvervsdrivende, som er rykket væk fra det her kvarter de sidste 10 år, fordi der ikke er den store synlighed, fordi gaden er en parkeringsplads, og det er ikke dine kunder, der holder her.”* Restaurantejeren forklarer, hvordan de erhvervsdrivende på strædet har nydt godt af de midlertidige tilladelser til øget udeservering. Nu kan man se facaderne, og der er et større flow af kunder. Alle de fire restauratører på restaurantejerens gade støtter forslaget om at begrænse biltrafikken. Det samme gør de erhvervsdrivende, der er med i en forening i gaden: *“Fra tøjhandlen til frisøren til tatovøren”.* Drømmen er, at mindre biltrafik vil forbedre deres forretning, men vareleverance er et *must*, understreger restaurantejeren.

### RESTAURATIONSERHVERVENES FORRETNINGSGRUNDLAG KAN UNDERSTØTTES VED AT ANVENDE DEN FRIGIVNE PLADS TIL ØGET UDESERVERING, MEN FULD ELLER DELVIS BELÆGNING BESTEMMER GEVINSTEN

Efter vores opfattelse er det væsentligt at hæfte sig ved, at de positive holdninger til en begrænsning af biltrafikken især skyldes restauratørernes forventning om, at den frigivne plads vil blive udnyttet til mere udeservering. Vores konklusion er derfor, at en begrænsning i biltrafikken i sig selv vil have neutral til moderat positiv betydning for restaurationserhvervet i Middelalderbyen imens det kommercielle potentiale afhænger af mulighederne for mere udeservering.



*Hvis man bare laver et byrum for at gøre det grønt uden biler og ikke giver mulighed for, at forretningerne eksponerer sig selv i det nye byrum, så bliver det ikke godt. Men hvis man for eksempel tillader større udeserveringsarealer uden for hos restauranter og lignende, så er vækst absolut en mulighed. (Hoteldirektør)*

### ØGET UDESERVERING – FORDELE OG ULEMPER

Herunder ligger også, at udeserveringen på den ene side risikerer at skabe en fortrængningseffekt blandt restauranterne og forskyde omsætningen mellem restauranterne i Middelalderbyen. På den anden side kan øget udeservering tiltrække flere gæster til Middelalderbyen og dermed øge den samlede omsætning. Herudover vil konsekvenserne for restauranterne også blive påvirket af, om den enkelte restaurant kan få tilladelse til udeservering, og om den i forvejen har udnyttet sin kapacitet. Balancen mellem disse mekanismer er vanskelig at vurdere, men vil være styrende for indfrielsen af de positive gevinster ved at begrænse biltrafikken. Effektforventningen er en gennemsnitsbetragtning – der vil være restauranter, der er placeret steder i Middelalderbyen, hvor der i forvejen er begrænset adgang for biltrafik, hvor effekten ikke vil være så markant.

## RESTAURANTER MED FULD BELÆGNING

Restauranter med fuld belægning er i en situation, hvor de med jævne mellemrum må afvise kunder, fordi de ikke har ledige borde. En økonomichef på en restaurant i Middalalderbyen fortæller eksempelvis:



---

*Har du en restaurant med 100 pladser inde og 20 pladser ude, så er det [flere pladser til udeservering] en tilvækst, hvis du har fuldt hus. Hvis du ikke har fuldt hus, så vil det være at flytte den samme omsætning udenfor. Men for os, der har vi set med udeservering [COVID-19-tilladelser], at når der ikke er et eneste bord inde, så siger walk-ins, at det er fint, at de sidder ude. Så sælger vi 6 menuer ekstra.  
(Økonomichef på restaurant)*

Øget udeservering for restauranter med fuld belægning vil betyde øget kapacitet, der muliggør flere gæster. Det forudsætter, at restauranten også på andre parameter som personale, kapacitet i køkkenet kan øge kapaciteten.

## RESTAURANTER MED DELVIS BELÆGNING

Restauranter med delvis belægning har omvendt ledige borde og kun et vist antal gæster. For dem vil en del af pladserne udenfor blot gå til gæster, der tidligere sad indenfor. Således medfører det øgede antal borde ikke et øget antal gæster i forholdet 1:1. Som en restaurantejer udtrykker det:



---

*Det med decideret omsætningstilgang skal tages med et gran salt. Fordi vi kan sætte 20 gæster udenfor, så vækster man ikke nødvendigvis. For kan man sidde ude, sidder man ude i stedet for inde. Så 20 ekstra pladser udenfor giver ikke 20 ekstra gæster. Man skal nedskalere det lidt.*

For disse restauranter kan resultatet potentielt være det samme, uagtet muligheden for udeservering.

Der knytter sig ligeledes forskellige problemstillinger til frygten for konkurrenceforvridning restauratørerne imellem. En anden restaurantejer påpeger således, at de i dag oplever en skævvridning i forhold til restauranter på nogle af de andre små gader i Middalalderbyen, hvor der allerede er god mulighed for udeservering. Denne restaurantejer håber, at konkurrencen vil blive udlignet med en begrænsning af biltrafik og parkeringspladser til fordel for øget udeservering.

## BEBOERHENSYN ER VIGTIGE

### BLANDET BYLIV SKAL BALANCERES MED BEBOERHENSYN

Analysen er afgrænset fra at afdække konsekvenserne for Middalalderbyens beboere. Vi noterer os dog fra de gennemførte interviews og løbende interessentinddragelse, at der er en tæt sammenhæng mellem mulighederne for øget udeservering og hensyn til beboerne, som risikerer gener ved øget udeservering. Særligt stederne med natbevilling risikerer at skabe gener, men vi noterer os, at udeservering generelt bliver sat i forbindelse med mulige gener. Det er vores opfattelse, at man særligt bør holde dette forhold for øje, da der er bred enighed om, at Middalalderbyen besidder en særlig værdi på grund af sin mangfoldighed og blandede byliv. Derfor er det også i sidste ende i restaurationernes interesse at finde en balance mellem udeservering og beboerhensyn, således at det forsat vil være attraktivt at bo i Middalalderbyen.

### FLERE UDESERVERINGER OG NATBEVILLINGER ER EN RISIKO

Det samme hensyn gør sig efter vores opfattelse også gældende i forhold til risikoen for en overudnyttelse af mulighederne for udeservering og natbevillinger. Flere af de interviewede interessenter – heriblandt restauratørerne selv – fremhæver risikoen for, at der sker en "tivolisering" af Middelalderbyen og en udbredelse af flere festgader. Det er vores vurdering, at disse tendenser på kort sigt skaber nye vækstmuligheder for restauranterne, men erfaringerne fra andre byer viser, at udnyttelsen af disse muligheder på længere sigt virker ødelæggende for bylivet.

### 5.2.3 HOTELBRANCHEN

I Middelalderbyen ligger ni hoteller eller overnatningssteder. De appellerer til forskellige typer af gæster, herunder turister og backpackere. For hoteller er beliggenhed essentiel, og de lever blandt andet af de oplevelser som Middelalderbyen tilbyder gæsterne. I dette afsnit undersøger vi, hvilke konsekvenser en begrænsning af biltrafikken vil have for hotellerne i Middelalderbyen.

**TABEL 2** Hoteller og overnatningssteder i Middelalderbyen

Hotel	*	Værelser	Services (bl.a.)	Parkering
Skt. Petri	5	288	Restaurant, fitnesscenter, mødefaciliteter, lufthavnstransfer	Ingen (henviser til Israels Plads p-hus)
Hotel SP34 (Brøchner Hotels)	4	118	Tre restauranter, fitnesscenter, konferencecenter, biograf	Parkering mod betaling i parkeringskælder (begrænset plads)
Scandic Palace Hotel	4	169	Restaurant, fitnesscenter, konferencecenter	Ingen (henviser til offentlig betalingsparkering)
Hotel Danmark (Brøchner Hotels)	4	89	Restaurant, konferencecenter, fitnesscenter	Ingen (der henvises til offentlig betalingsparkering)
Hotel Twentyseven	4	200	Restaurant (morgenmad)	Parkering mod betaling på parkeringsplads (8 pladser)
Copenhagen Downtown Hostel	5	82 (365 senge)	Restaurant, primært backpackerorienteret	Ingen
Hotel D'Angleterre	5	92	Restaurant, fest- og konferencelokaler, spa og fitness	Ingen
Herman K	5	31	Restaurant og grøn tagterrasse	Parkering
Hotel Kong Frederik	4	110	Restaurant (morgenmad)	Ingen
Hines, 25-Hours hotels	5	243	Endnu ikke (om)bygget	Ingen information

## EN BEDRE TURISTOPLEVELSE, MEN TVIVLSOM VÆKST

### HOTELBRANCHEN ER POSITIV

De gennemførte interviews viser en klar tendens til, at hotelbranchen er positiv over for en begrænsning i biltrafikken og bilparkeringspladserne i Middelalderbyen. Hoteldirektørerne fremhæver i den forbindelse, at ingen af dem har parkering lige ude foran hotellet, og at de kun har afsætningstrafik. Ligesom de øvrige erhverv deler de interviewede dog vurderingen af, at gevinsterne ved at begrænse biltrafikken afhænger af mulighederne for at udnytte byrummet kommercielt.



---

*Gæster eller turister vil besøge noget, som er sjovt og anderledes. Det bliver det jo flere forretninger og restauranter, der kommer ned i det nye indre København. Mulighederne skal blive mere tydelige. Men alle gader skal heller ikke være som Gothersgade – få gader skal have mere liv end andet. (Hoteldirektør)*

De interviewede hoteldirektører er alle enige om, at en begrænsning i biltrafikken vil give gæsterne en bedre oplevelse efter deres check-in. Dette skyldes både ovennævnte mulighed for at skabe flere oplevelser i byrummet i den frigivne plads samt en øget fremkommelighed for gæsterne efter check-in, hvor de i langt overvejende grad ikke færdes i bil. Derudover kobles den bedre oplevelse af nogen interviewede sammen med Københavns profil som en grøn cykelby. Den positive vurdering af begrænsningen af biltrafikken skyldes også, at taxakørsel stadig vil være tilladt, hvilket er vigtigt for en del af hotellernes gæster.

Blandt de interviewede hoteldirektører vurderer flere, at mindre biltrafik i Middelalderbyen harmonerer med udviklingstendenserne på turismeområdet.



---

*Når man ser på Coronakrisen, og på hvilke ændringer, der vil ske fremadrettet, så tror jeg på, at forretningsrejsende og større kongresser måske bliver skaleret ned. Der kommer mere fokus på 'leisure travel', fritidsrejsende, og der står man bedre med den grønne profil i København med mindre trafik. Selvom nogle vil synes, at det er træls, så tror jeg, at det vil styrke Københavns brand og gøre meget ved den grønne profil og derigennem gør det noget godt for os. Så jeg er ikke bekymret for min forretning. (Hoteldirektør)*

### USIKKERHED OM VÆKST I OMSÆTNING BLANDT HOTELLER

Interviewene med hoteldirektørerne afspejler også en vis usikkerhed om, hvorvidt de forbedrede turistoplevelser vil medføre en øget omsætning for hotellerne. Hotellernes centrale beliggenhed er i forvejen populær og – når man ser bort fra COVID-19 – har derfor en meget høj belægningsgrad næsten hele året. Af den grund er flere af hoteldirektørerne tvivlsomme over for, om den forbedrede turistoplevelse kan omsættes til vækst. En sammenhæng mellem begrænsning af biltrafik i Middelalderbyen og omsætningsvækst hos hotellerne vil derfor forde, at hotellerne kan hæve priserne. Dette er efter vores opfattelse ikke usandsynligt, men vil først og fremmest afspejle den generelle efterspørgsel i turismesektoren.

Vi er bevidste om, at analysens konklusion står i kontrast til en tidligere gennemført analyse (ViaTrafik, Scrønherr, ICP, 2019), der konkluderede, at fem ud af ni daværende hoteller i Middelalderbyen ville være lukningstruet under forudsætning af en 75 %-reduktion af biltrafikken. Med denne analyses kvalitative metodevalg har vi ikke kunne genfinde de negative konsekvenser. En sandsynlig forklaring er, at der formentlig er sket en holdningsændring blandt hotellerne, der nu i højere grad end tidligere kan se gevinsterne af at begrænse biltrafikken, samt mulige løsninger på de udfordringer, der vil opstå.

**HOTELCASE.**

*“Til vores danske gæster siger vi allerede: Lad vær at tag bilen, men tag toget til København. Det spørgsmål vi oftest har med vores gæster i løbet af ugen er omkring parkering. De får et autosvar, hvor vi anbefaler dem de forskellige p-huse.”* Sådan fortæller en hoteldirektør, hvilken rolle bilen som transportform spiller for deres forretning. *“Mange kører helt herhen og lægger bagage af og parkerer så.”* De fleste kommer dog ikke i egen bil, påpeger hoteldirektøren. Han er positivt stemt over for en begrænsning af biltrafikken i indre by, selvom han ikke ved, om det vil skabe vækst: *“Det vil helt sikkert bevirke en bedre gæsteoplevelse. (...) Nogle får måske en bedre oplevelse af København og kommer derfor måske oftere på besøg. Men os i Indre By er i forvejen ret godt besøgt. Hvis jeg sænker min pris 2 kr. i forhold til naboen, er jeg fuldt belagt. Os der ligger tættest på kan måske hæve vores priser, fordi byrummet er federe, og efterspørgslen bliver højere. Men vi kan ikke trække ret mange flere gæster ind, fordi vi i forvejen har så mange.”* Hoteldirektøren oplever, at de parkerede biler i Middelalderbyen er et problem for byrummet: *“Når man i dag færdes som gæst og turist ned gennem stræderne, holder der biler parkeret hele vejen. Det er fint nok, at man kan køre igennem, så man også lige kan aflaste. Men parkeringerne... Charmen er blevet mindre, fordi bilerne holder parkeret.”* For hoteldirektøren omhandler de positive aspekter ved mindre biltrafik primært om at øge sikkerheden for gæsterne og mindske støjniveauet. *“Samtidig ville det være trist, hvis det hele i gaderne bare blev beboelse. Så går effekten af at få lukket gaderne af og få gågade”,* uddyber han. Hoteldirektøren fortæller derudover, om sin oplevelse med byfornyelse og træer tæt på hotellet: *“Træerne er med til at skabe et levende byrum på en hel anden måde. Men træerne smider bladene hele sommeren. Vi har måtte lukke vores udeservering, fordi det blev beskidt. Det er helt absurd – vi kan ikke efterleve at tilbyde det, som byrummet har skabt.”*

**AFSÆTNINGSTRAFIK OG VARELEVERING ER NØDVENDIG, MEN KAN HÅNDTERES**

De gennemførte interviews viser en tydelig bekymring, hvis begrænsningen i biltrafikken også kommer til at omfatte afsætningstrafikken ved hotellerne, der består af taxaer, turistbusser og private biler. Enkelte hotelejer fremhæver, at især nogle af deres danske kunder kommer i bil og har et behov for at kunne sætte deres bagage af, inden de parkerer i et nærliggende p-hus:



*Det er ikke godt, hvis privatpersoner ikke må aflæsse bagage. (...) Hvis en taxa kan komme ind foran døren, hvorfor kan en bil ikke også? Det er nødvendigt at skabe fleksibilitet. I dag stod gæster og ventede 30 min på en taxa. Hvis man ikke får logistikken på plads, giver det problemer med begrænsning af biltrafikken. Der skal samtidig skabes flere parkeringspladser udenfor Middelalderbyen og bedre løsninger på offentlig transport. (Hoteldirektør)*

Her er det dog væsentligt at bemærke, at taxakørsel ikke vil blive omfattet af begrænsningen, hvilket reducerer udfordringen til turistbussers og private bilers adgang.

**BEHOV FOR AFSÆTNING AF PASSAGERER BLIVER TILGODESET**

Det gælder for syv ud af ni hoteller, at de enten er beliggende i Middelalderbyens periferi eller fortrinsvis henvender sig til backpackere. Derfor er vores konklusion, at dette ikke vil medføre negativ virkning for Middelalderbyens hoteller at begrænse biltrafikken.





**FIGUR 5**  
Placering af hoteller  
i Middelalderbyen

### VARELEVERING SKAL SIKRES

De interviewede hoteldirektører fremhæver alle, at hotellerne er afhængige af store og tunge leverancer, for eksempel lastbiler med sengetøj. Også håndværkerydelserne fremhæves som essentielle for driften. Vi behandler disse spørgsmål særskilt i de to følgende kapitler, men bemærker indledningsvist, at hotellerne vil kunne få tilgodeset dette behov inden for rammerne af borgersamlingens anbefalinger.

### DE ØKONOMISKE OMKOSTNINGER FOR TURISTBUSSENE VIL VÆRE MÆRKBARE, MEN DERES KUNDER SKAL STADIG TRANSPORTERES

En del af turisterne, som hotelbranchen også er afhængige af, ankommer med turistbusser. Der findes ikke nogen opgørelse over andelen, men Dansk PersonTransport estimerer på baggrund af en medlemsundersøgelse fra 2019, at der årligt foretages 24.300 ture til Indre by (DPT 2021). Turisterne udgør et vigtigt kundegrundlag for Middelalderbyens detailhandel og restaurationer, ligesom at turistbusserne i sig selv udgør et selvstændigt erhverv i Middelalderbyen. Ifølge de interviewede repræsentanter for turistbusserne vil en restriktion på deres adgang have negative økonomiske konsekvenser for dem. Dels fordi ture i Middelalderbyen udgør en del af busoperatørernes ydelse og værditilbud, dels fordi omstillingen til nye forhold vil medføre omkostninger.



---

*Vi er markedsført i hele verden med, at vi starter i [gade i Middelalderbyen] ud for Rådhuspladsen, og hvis vi ikke kan det, så koster det spidsen af en jetjager at få ændret det. Ruten er guidet gennem digitalt GPS-styret guidesystem. Skal vi til at køre en anden vej, skal vi ud at lave nyt speak på 12 sprog, som matcher, hvor vi må køre hen, og hvor vi kan køre hen. Det er nok 1-2 mio. kr. det koster os i ren forandring. (Repræsentant fra selskab med turistbus i rute).*

Ifølge de interviewede repræsentanter fra turistbusserne vil det grundet turistgruppernes størrelse og turisternes alder være vanskeligt at flytte turisterne over i andre transportmidler:



*Vi henter dem og kører dem ud. Det kan ikke lade sig gøre, hvis vi ikke må hente dem. (...) En tourleder kan ikke håndtere 50 gæster i metroen, og det forøger rejsetiden.*  
(Turistbusrepræsentant)

#### BRANCHEN MENER AT BYEN VIL TABE OMSÆTNING

I forbindelse med analysens interessentinddragelse har vi noteret os den klare vurdering fra brancherepræsentanternes side, at Middallderbyen vil tabe omsætning, hvis turistbussernes adgang begrænses. Hertil noterer vi os, at afgrænsningen af Middallderbyens område undtager Højbro og Ved Stranden, og dermed ikke rammer turistbusser i rute, som kører her. Det begrænser hovedsageligt udfordringen til de busser, der er uden for rute. Yderligere har vi tidligere beskrevet, hvordan hovedparten af hotellerne i Middallderbyen er placeret i dens periferi.

For operatørerne af turistbusser uden for rute vil en begrænsning af biltrafikken medføre negative konsekvenser, idet de vil miste en del af deres værditilbud. Vi finder dog ikke belæg for, at begrænsningen vil skabe afledte negative konsekvenser i form af nedgang i antallet af turister, da turisterne fortsat vil kunne blive transporteret relativt tæt på de ønskede attraktioner, og at turistbusserne helt eller delvist erstattes af andre transportløsninger.

Til spørgsmålet om de mulige negative konsekvenser for turistbusoperatørerne bemærker vi, at dette håndteres sideløbende med denne analyse i 'Handlingsplan for transport af turister'.

#### 5.2.4 BEHANDLINGSSTEDER, FRISØRER, SALONER O. LIGN.

Middelallderbyens erhvervsliv består også af forskellige andre liberale erhverv, som i større eller mindre grad vil blive berørt af en begrænsning af biltrafikken. Læger, behandlingssteder og lignende har et kundegrundlag, der i højere grad end de andre erhvervsdrivende er gangbesværede. De har dermed et ønske om at kunne tilbyde bilparkering. Denne problematik gør sig ikke gældende for frisører, saloner og lignende, der ikke vil opleve mærkbare konsekvenser af en begrænsning af biltrafikken.

#### BILEN SIKRER TILGÆNGELIGHED FOR DET GANGBESVÆREDE PATIENTKLIENTEL, MENS ØNSKET OM BEKVEMMELIGHED OGSÅ HAR BETYDNING

På baggrund af de gennemførte interviews kan vi konstatere, at læger, behandlingssteder o. lign. generelt mener, at en begrænsning af biltrafikken vil indsnævre deres potentielle patientklientel, da de har patienter, der efterspørger bilparkering både på grund af gangbesvær og på grund af bekvemmelighed.



*Hvis man er dårligt gående, er selv metrostationen på Kongens Nytorv langt væk.*

Lægen bag ovenstående udsagn vurderer videre, at cirka 30 % af klinikkens patienter er glade for muligheden for at komme i bil. Nogle af disse kommer i egen bil og anvender gade- og kantstensparkeringsplads, men især handicapparkeringspladserne er vigtige for klinikken. Disse vil dog ikke vil blive nedlagt. Ligesom handicapkørsel, taxa og flextrafik fortsat vil have adgang. De patienter, som kommer med disse transportformer, vil altså fortsat kunne køres til døren, hvis restriktionerne på biltrafikken indføres som tiltænkt. Yderligere noterer vi os, at en del af patienterne vælger egen bil af hensyn til komfort.

## NEGATIV VIRKNING FOR GANGBESVÆREDE I EGEN BIL

Vores konklusion er derfor, at den direkte negative virkning kan komme til at ramme gangbesværede patienter, der vælger egen bil som transportmiddel – og som ikke er berettigede til at anvende handicapparkeringspladser. Hertil bemærker vi, at situationen i dag langt fra skaber sikkerhed for parkering ved den ønskede destination. Dermed vil den faktiske afstand fra parkeringssted til den ønskede destination i realiteten ofte være den samme som ved parkering i et af de omkringliggende p-huse (Københavns Kommune 2021). Vi anerkender imidlertid, at en begrænsning i biltrafikken vil blive opfattet som en forringelse i vilkårene for denne gruppe af erhvervsdrivende, og at dette i sig selv vil kunne føre til nedgang i antallet af patienter.

## SAMSPIL MED ØVRIGE ERHVERV

Middelalderbyens liberale erhverv er del af det samlede og brede udbud og bidrager desuden til at generere kundestrøm til fordel for det øvrige nærliggende handelsliv.



---

*Også sundheds- og helseerhvervene er med til at trække folk herind, fordi de skal til lægen eller tandlægen. (...) I andre byudviklingsområder snakker man om, at sundhedserhverv skal fylde mere. (Interesseorganisation)*

Dette kan potentielt skabe en negativ afledt effekt på omsætningen i de øvrige erhverv, men da det fortrinsvis er gangbesværede patienter der risikerer at vælge behandlingsstederne i Middelalderbyen fra på grund af begrænset biltrafik er vores vurdering, at den afledte effekt ikke vil være mærkbar.

## NÆRHED TIL METRO AFBØDER DEN NEGATIVE EFFEKT

Samtidig er det også værd at fremhæve, at der også er positive gevinster for behandlingsstederne ved at være beliggende i Middelalderbyen. Særligt nærhed til metrostationer er i de gennemførte interviews fremhævet som et forhold der øger attraktiviteten.



---

*Det var ikke en oplevelse at gå på klinik i Brønshøj, hvor jeg tidligere var. Kunderne kombinerer turen hos mig med en shoppetur, en museumstur eller lign.*

Om en begrænsning i biltrafikken vil øge attraktivitet i en sådan grad, at det kan kompensere for færre parkeringsmuligheder ved behandlingsstederne er ikke klart, men vores vurdering er, at begge mekanismer vil have mindre betydning for erhvervene af denne type.

## INGEN MÆRKBAR BETYDNING FOR FRISØRER OG SALONER

Nogle frisører, saloner o. lign. vil opleve fordele ved lokalisering i mere attraktive bymiljøer, men ikke i samme omfang som butikker og restauranter. Derfor vurderer vi, at der ikke samlet set vil være mærkbare effekter af at begrænse biltrafikken.

## EN MINDRE DEL AF KUNDERNE FRAVÆLGER BEHANDLING I BYEN

For denne gruppe af erhvervsdrivende er mekanismerne identiske med de øvrige erhvervsdrivende. Dels vil der være kunder som fravælger behandling i Middelalderbyen på grund af begrænsningerne i biltrafik. Denne kundegruppe udgør en mindre del af omsætningen. Dels vil begrænsningen fremme den igangværende omstilling, hvor kunderne i stigende grad parkerer i de omkringliggende p-huse eller vælger andre transportløsninger. Samtidig vil denne erhvervsgruppe kunne høste gevinsterne ved et mere levende byrum, på lige fod med detailhandel og restauranter.

Baseret på ovenstående og øvrige erfaringer vurderer vi, at en begrænsning af biltrafikken primært vil påvirke Middelalderbyens frisører og saloners kundegrundlag og omsætning positivt. Dog vurderer vi ikke, at effekten vil være så stor, at det vil være mærkbart.

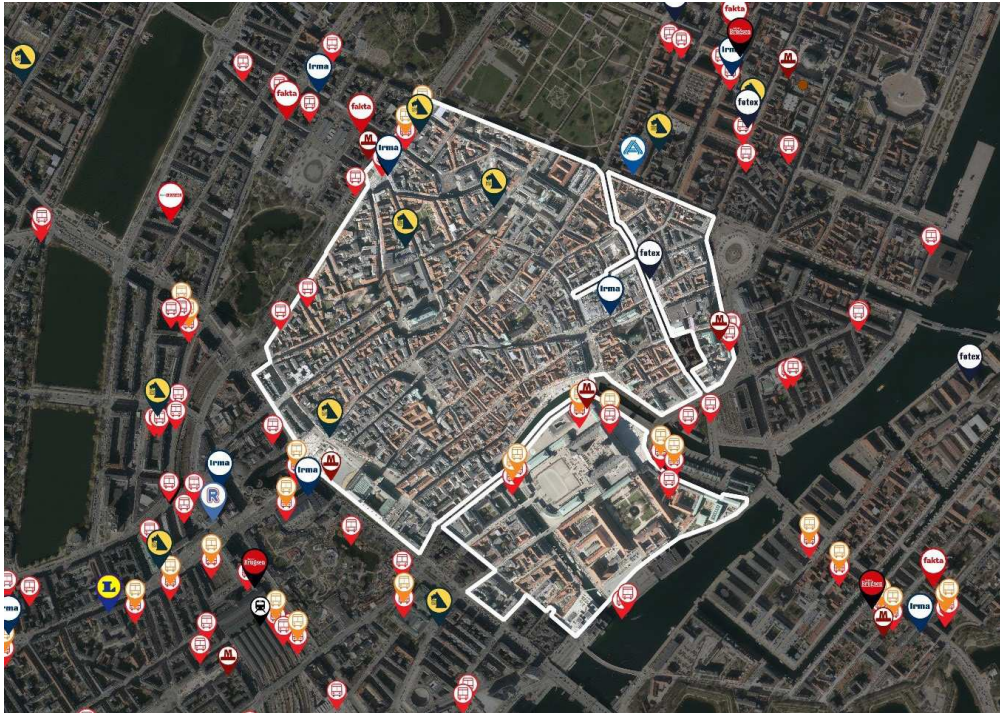
### 5.2.5 STORE DAGLIGVAREBUTIKKER

Der ligger omtrent 90 dagligvarebutikker i Middalderbyen, hvoraf blot otte er store dagligvarebutikker. De store dagligvarebutikker er vigtige for borgernes adgang til dagligvareindkøb og er samtidig vigtige ankerfunktioner, der genererer kundestrøm til det øvrige handelsliv. I dette afsnit beskriver vi, hvilke konsekvenser en begrænsning af biltrafikken vil have for de store dagligvarebutikker.

De store dagligvarebutikker i Middalderbyen fremgår af Tabel 3.

**TABEL 3** Store dagligvarebutikker i Middalderbyen

Butik	Beliggenhed	Parkering	Andre karakteristika	Primære målgruppe
Netto	Nørre Voldgade, Nørreport Station	Ingen	Intet forareal	Gående, cyklende samt kunder rejsende med offentlig transport.
Irma	Nørre Voldgade, Nørreport Station	Ingen	Forareal til frugt og grønt	Gående, cyklende samt for personer rejsende med offentlig transport
Netto	Landemærket	Kantstensparkering og cykelparkering	Mindre butik, intet forareal	Gående eller cyklende
Netto	Fiolstræde, Gågade	Ingen	Større butik m. beklædningsartikler, planter og convenience produkter, samt forareal	Gående
Netto	Vestergade	Ingen	Større butik, intet forareal	Gående, cyklende samt kunder rejsende med offentlig transport
Irma	Østergade, Illum	Q-Park parkeringskælder ved Illum	Større udvalg af convenience-produkter samt egen delikatesseafdeling og slagter	Bilister, cyklende og gående
Føtex Food	Kristen Bernikowsgade	Ingen	Fokus på madvarer og fører derfor ikke beklædning og øvrige udvalgsvarer. Butikken har et større udvalg af convenience produkter.	Gående og cyklister
Magasin Mad & Vin	Magasin	Magasin har tilhørende Q-Park parkeringskælder	Større butik med fokus på madvarer, egen vin- og slagterafdeling og et større udvalg af convenience produkter.	Bilister, cyklende og gående.



**FIGUR 6**  
Placering af  
dagligvarebutikker  
i Middelfaldbyen

### KUNDERNE GÅR OG CYKLER

De nævnte dagligvarebutikker er under ét karakteriseret ved forholdsvis små butiksstørrelser set i forhold til de gennemsnitlige butiksstørrelser for hhv. varehuse, supermarkeder og discountbutikker på landsplan. Butikkerne er desuden kendetegnet ved, at der er ingen eller få bilparkeringspladser ved butikkerne, men mere cykelparkering end normalt. Til sammenligning ønsker dagligvarebutikskæderne til en moderne discountbutik med et bruttoetageareal på ca. 1.200 m<sup>2</sup> på en placering i tilknytning til det overordnede vejnet i hovedstadsområdet typisk 60 bilparkeringspladser.

### VI SPISER MERE UDE

Danskerne spiser i stigende grad ude og laver i mindre omfang end tidligere selv mad (DST 2021a). En del af forbruget flyttes fra dagligvarebutikker til restauranter, caféer og andre spisesteder. Det er især unge, som spiser meget ude (DST. 2021d). Dagligvarekæderne er opmærksomme på tendensen og tilbyder i højere grad f.eks. convenienceprodukter, bake-off og click-and-collect ordninger. Når dagligvarebutikkerne i højere grad omstiller sig til de nye forbrugs- og indkøbsmønstre, får de også del i væksten.

### MERE NETHANDEL MED DAGLIGVARER

Selv om der er sket en kraftig vækst i nethandlen med dagligvarer, senest som følge af Coronakrisen, er dette sket fra et meget lavt udgangspunkt, nemlig 2,6 % (Dansk Erhverv 2021) og der er derfor endnu ikke sket et egentligt gennembrud indenfor nethandlen med dagligvarer, f.eks. som måltidskasser. Vi vurderer, at andelen af dagligvareforbruget i hovedstadsområdet, der lægges i netbutikker, vil stige markant til omkring 15 % frem mod 2033.

Da kunderne i Middelfaldbyens dagligvarebutikker i langt overvejende grad i dag benytter sig af andre transportformer end bilen, når de foretager indkøb i dagligvarebutikkerne, vurderer vi, at en begrænsning i biltilgængeligheden til disse butikker ikke vil få mærkbar betydning for dette erhvervssegment.

## 5.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne for erhverv og handel af at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal hjælpe med at indfri potentialet i et byrum med mindre biltrafik, og skabe balance mellem de forskellige hensyn aktørerne imellem.

### ANBEFALING A1

**MULIGGØR UDESERVERING OG UDENDØRS VAREUDSTILLING UNDER HENSYN TIL ET MANGFOLDIGT BYLIV.** Indfrielsen af de positive gevinster for Middelalderbyens udvalgsbutikker og restaurationserhverv ved at begrænse biltrafikken afhænger af erhvervenes muligheder for at udnytte byrummet kommercielt til udeservering, vareudstilling og forskellige events i krydsfeltet med oplevelseserhvervene. Udviklingstendenserne er præget af en markant udvikling på feltet, hvor den enkeltes aktørs funktion i forbundne økosystemer vil få stigende betydning. Samtidig vil interessefællesskaber, showrooms og mødesteder være væsentlige elementer. Hertil vil digitalisering af detailhandelen og stigende integration af digitale og fysiske forretningsmodeller sætte sit præg på byrummet. Potentialets størrelse vil i denne sammenhæng først og fremmest afhænge af, hvordan borgersamlingens anbefaling om flere ikke-kommercielle byrum vil blive implementeret i praksis. På den præmis, at implementeringen giver helt eller delvist mulighed for en kommerciel udnyttelse af byrummet, er det efter vores opfattelse vigtigt, at udnyttelsen ikke sker på bekostning af mangfoldigheden i bylivet og Middelalderbyens særpræg. Det centrale argument er, at det netop er disse karakteristika, der giver erhverv og handel i Middelalderbyen sin konkurrencefordel i forhold til butikcentre og nethandel, og dermed gør Middelalderbyen mindre afhængig af biltilgængelighed. Vores overordnede anbefaling er derfor, at Københavns Kommune vægter det langsigtede mål om et varieret byliv tungere end udnyttelse af de kommercielle muligheder, så udeservering og udendørs vareudstilling kun sker der, hvor det ud fra en helhedsbetragtning styrker et varieret og mangfoldigt byliv. Under hensyntagen til denne overordnede prioritering anbefaler vi videre at:

- › Tillade mere udeservering og udendørs vareudstilling på arealer og pladser, der ikke længere anvendes til parkering. Mindre områder kan også skabe værdi for den enkelte restauratør eller butik og bidrage til et mere levende byliv, samtidig med, at de skaber færre støjgener end større udeserveringssteder.
- › Udnyttelsen af byrummet til udeservering og udendørs vareudstilling bør afvejes med støjgener for beboere, og fravælges der, hvor generne er størst. Dette gælder særligt nattilladelser og stor koncentration af udeservering.
- › Kommuniker tydeligt til de erhvervsdrivende om de hensyn der lægges til grund for godkendelser og afslag på ansøgninger om udeservering og vareudstillinger. Proaktiv dialog understøtter oplevelses af legitimitet i svære beslutninger.
- › Overvej at understøtte byudviklingen ved sammen med handelslivets aktører at arbejde strategisk med en rendyrkning af bestemte områder i Middelalderbyen, sådan at områderne over tid udvikler mere unikke profiler, der adskiller sig tydeligt fra konkurrerende handelsområder. Etableringen af samarbejder på kvartersniveau inspireret af Business Improvement District (BID)-modellen, hvor forretningsdrivende eller grundejere indgår i økonomiske forpligtigende foreninger, herunder til finansieringen af f.eks. citymanagers, vil efter vores opfattelse være et oplagt værktøj at lade sig inspirere af.

## ANBEFALING A2

**LAD EKSISTERENDE P-HUSE ERSTATTE KANTSTENSPARKERING OG KOMMUNIKER TYDELIGT OM PARKERINGSMULIGHEDER.** På tværs af aktørerne i erhverv og handel findes der forsat kunder, som foretrækker bil, når de besøger Middalalderbyen. Nogle kunder og erhvervsdrivende vil opleve det som en ulempe, når biltrafikken og parkeringsmulighederne begrænses. De nuværende parkeringsforhold gør dog, at kunderne langt fra kan forvente at finde en parkeringsplads umiddelbart ved deres bestemmelsessted, og i praksis vil afstanden fra parkeringssted til bestemmelsessted være den samme som fra et p-hus i Middalalderbyens periferi til bestemmelsesstedet. Afstanden vil maksimalt være 500 meter og p-husene have kapacitet til at kompensere for de nedlagte p-pladser i Middalalderbyen (Københavns Kommune, 2021). Dette bekræftes af en tidligere analyse (ViaTrafik, Schønher, ICP 2019), der viser, at belægningsgraden i p-huse i Middalalderbyen er ca. 70 % kl. 12, ca. 50 % kl. 17 og ca. 15 % kl. 22. Derfor er vores overordnede anbefaling, at Københavns Kommune konsekvent lader eksisterende p-huse erstatte mulighederne for kantstensparkering i Middalalderbyen. Herunder anbefaler vi en række konkrete tiltag der skal understøtte beslutningens implementering.

- › Kommuniker tydeligt om parkeringsmulighederne. Det bør omfatte målrettet kommunikation til de erhvervsdrivende, så det er tydeligt for både dem og deres kunder, at det forsat er muligt at parkere på deres bestemmelsessted i Middalalderbyen.
- › Prioriter tydelig skiltning, så bilister effektivt ledes mod de tilgængelige parkeringsmuligheder i p-husene, og tydeligt informeres om priser og vilkår for parkering.
- › Overvåg kapaciteten i p-husene over tid, så Københavns Kommune har sikker viden om parkeringsmulighederne og derved kan oppebære troværdigheden i kommunikationen om parkeringsmuligheder tæt på middalalderbyen.
- › Afdæk de trafikale konsekvenser i Middalalderbyens periferi, så der skabes klarhed om de trafikale konsekvenser ved at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen og lede biltrafikken mod p-husene.



fotex leverer lige til døren

61

fotex

DK CX 13 996



## 6 VARELEVERING

*I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middallderbyen for varelevering. Vurderingen af konsekvenserne omfatter en vurdering for de virksomheder, der leverer varer i Middallderbyen samt konsekvenserne for de virksomheder, der modtager varerne. Konsekvensvurderingerne for varelevering tager afsæt i, at vareleverandører vil få adgang til Middallderbyen i et begrænset tidsrum f.eks. fra kl. 04-11 som det er i gågaderne i dag, hvis borgersamlingens anbefalinger implementeres. Med afsæt i konsekvensvurderingen afgiver vi en række anbefalinger der fortrinsvis skal adressere de udfordringer der forventeligt vil opstå.*

### 6.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR VARELEVERING

I vores desk research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer, vil få betydning for konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middallderbyen.

#### **STIGENDE KRAV TIL VAREBILERS MILJØBELASTNING**

Vare- og lastbiltrafikken udgør op til 30 – 40 % af trafikens samlede CO<sub>2</sub>-udledning i centrale byområder i Danmark. Det største CO<sub>2</sub> bidrag stammer fra varetransporter til detailhandel og stykgods. (ca. 30–50 %). Pakkedistribution fra nethandel står for 4-6 % (Concito 2021). For vareedistributører og -modtagere medfører skærpede miljøkrav en omstilling af køretøjernes drivmidler. I 2019 blev kravene skærpet for varetransporten, da Københavns Kommune udvidede miljøzonen med krav til varebiler. I første omgang omfattede disse kun de ældste varebiler, men kravene vil blive skærpet yderligere i 2022 eller 2023, når ny lovgivning implementeres. Vi forventer, at udviklingen vil sætte sit præg på krav til varelevering i Middallderbyen og omstilling af køretøjernes drivmidler.

#### **STIGENDE NETHANDEL**

Nethandlen, der omfatter både Business-to-Business og Business-to-Consumer (og Consumer-to-Consumer) internethandel er kraftigt stigende. Samtidig ser nye logistikkoncepter dagens lys, ikke mindst med afsæt i brugen af cykel og knallert til hurtig udbringning af mindre forsendelser til private (Dansk Erhverv 2021a). Af den grund vil der i fremtiden være flere pakker, der primært skal leveres til Middallderbyen (især til borgerne), men i nogen grad også fra Middallderbyen. Det er vanskeligt at vurdere e-handlens betydning for udviklingen i den samlede varetransport i Middallderbyen. På den ene side øges antallet af leverancer, på den anden side øges blandt andet også varebilernes effektivitet, altså antal leverede pakker per dag (Incentive 2017).

#### **JUST-IN-TIME FORVENTNINGER PRESSER LEVERANDØRERNE**

I dag transporteres også ikke-tidskritiske varer med krav om Just-in-time-levering (JIT). I fremtiden vil der ske et endnu større pres på vareleverandørerne om effektivitet, i bl.a. last mile-delen af transportkæden. Efter vores vurdering vil dette pres i et vist omfang mindske efterspørgslen på JIT. Det skyldes, at omkostningerne i stigende grad vil blive pålagt kunden, hvorfor det vil blive mindre attraktivt for kunden at stille krav om JIT ved ikke-tidskritiske varer. Samlet set forventer vi, at det kan give vareleverandørerne bedre vilkår for at optimere transporterne og dermed alt andet lige føre til mindre varekørsel i Middallderbyen.

## 6.2 KONSEKVENSER FOR VARELEVERING

### VARELEVERING VIL BLIVE UDFORDRET

Som udgangspunkt vil en begrænsning af biltrafikken i Middalderbyen skabe en række udfordringer for varelevering, og dermed også for at opretholde det nuværende aktivitetsniveau i detailhandlen og restauranterne i Middalderbyen. Dette gælder særligt omfangsrige leverancer og leverancer af køle- og frostvarer. Det er dog vores vurdering, at det vil være muligt for Københavns Kommune at begrænse de negative konsekvenser via af en række konkrete løsninger. Løsningerne vil blandt andet omfatte dedikerede pladser til af- og pålæsning i Middalderbyens periferi. Muligheden for at gennemføre løsningerne vil herudover afhænge af, hvordan borgersamlingens anbefalinger i praksis implementeres, og hvordan byrummene fremadrettet vil blive indrettet.

### VARELEVERING ER EN FORUDSÆTNING FOR AT OPRETHOLDE AKTIVITETSNIIVEAUET I DETAILHANDEL OG RESTAURATIONER

Både vareleverandører og erhvervsdrivende fremhæver i de gennemførte interviews, at vareleverancer til Middalderbyen er afgørende for at kunne opretholde bydelens nuværende funktion som handels-, oplevelses- og arbejdssted. I de gennemførte interviews er det tydeligt at de to ting ses som hinandens forudsætninger, og der er en udbredt bekymring for, hvad en begrænsning af biltrafikken og tidsrummet for varelevering vil betyde for behovet for varelevering.

Flere af de interviewede giver udtryk for, at det kan blive vanskeligt at fastholde deres omsætning, hvis begrænsningen af biltrafik, herunder en indskrænkning af tidsrummet for varelevering gør det mere vanskeligt at gennemføre varelevering. I et af de gennemførte interviews med en repræsentant fra en udvalgswarebutik i Middalderbyen vurderer forholdet mellem begrænset biltrafik og handelsliv således:

”

---

*Det er en hårfin balance mellem at ville holde gang i butikker og cafeer – men de skal have varer.*

### VARELEVERING TIL BUTIKKER OG RESTAURANTER SKAL SIKRES

Denne tendens bekræftes af samtlige restauratører, der har deltaget i undersøgelsen, som understreger, at det er centralt at sikre fortsat adgang for varelevering. Begrænses biltilgængeligheden for privatbilister forbedres mulighederne for mere attraktiv udeservering, men begrænses tilgængeligheden samtidig for varelevering risikerer udfordringerne at overstige fordelene for restaurationsbranchen.

”

---

*Dem, der bliver ramt, er især restauranterne. (...) Umiddelbart ville de nok reagere positivt, fordi de kan udeservere mere, men i praksis ville de få problemer, hvis varelevering og håndværkerarbejde ikke kan afvikles. (Chef i større butikskæde).*

Udmålingen af konsekvenserne for varelevering vil dermed afhænge af i hvilket omfang begrænsningen af biltrafikken også vil omfatte varelevering, og om hvordan byrummet i fremtiden blive udnyttet af udeservering og andre initiativer der begrænser fremkommeligheden.

### SÆRLIG UDFORDRING MED STORE KØRETØJER

De interviewede hoteldirektører fremhæver også, at de er afhængige af vareleverancer, og at leverancernes tilgængelighed skal sikres. Hotelbranchen får ofte store og tunge leverancer, for eksempel lastbiler med linned. Her er det afgørende, at vareleverandørerne kan parkere tæt på hotellet. En hoteldirektør fortæller eksempelvis:



*De store lastbiler med linned og så videre, der kan chauffører ikke gå 300 meter.*

Problematikken gør sig også gældende for andre tunge eller omfangsrige leverancer som drikkevarer til restauranter og cafeer, samt byggematerialer, som vi omtaler yderligere under kapitlet om konsekvenserne for udførelse af håndværkerydelser. En lignende udfordring vil opstå levering af køle- og frysevarer, som har særlige krav til temperatur og hygiejne og derfor kræver at vareleverandøren kan aflæse varer ved bestemmelsesstedet. Muligheden for indkørsel og korttidsparkering af denne type vil være nødvendig for at undgå negative konsekvenser af en begrænsning af biltrafikken.

### **INDSNÆVRING AF VARELEVERINGSTIDSRUMMET KAN GIVE UDFORDRINGER, MEN DE ERHVERVSDRIVENDE ER ÅBNE OVER FOR TILPASNINGER**

En udvidelse af området med tidsbegrænsning for vareleveringer fra kl. 04-11 vil på den ene side medføre flere godskøretøjer, større pres på tilgængelige gader og læssepladser samt længere opholdstider for godskøretøjer i det tidsrum, hvor leveringsvinduet er "åbent", fordi samme godsmængder skal ind på kortere tid. Vareleverandørerne vil på den anden side kunne høste en mindre fordel ved begrænsningen af biltrafik og dermed reduceret trængsel i Middalalderbyen. Det er dog vores vurdering, at de negative konsekvenser ved at udbrede området for tidsbegrænset varelevering uden kompenserende tiltag vil have en eksponentiel karakter, da der er risiko for flaskehalse i afviklingen af trafikken. Samtidig er vi af den opfattelse, at der tegner sig flere mulige løsninger på udfordringerne, hvor også aktørerne på markedet for varelevering vil reagere på nye begrænsninger i biltrafikken.

### **HÅNDTERING AF ET KORTERE TIDSRUM FOR VARELEVERING**

Flertallet af de interviewede erhvervsdrivende er åbne over for at begrænse vareleveringen til et bestemt tidsrum såsom kl. 04-11. Flere understreger imidlertid, at der skal være modtagere til leverancerne, hvorfor leveringen i praksis ikke kan finde sted kl. 04, men godt f.eks. mellem kl. 09-11. En restaurantejer siger f.eks.:



*Det er bare et spørgsmål om, at vi informerer vores leverandør. Det, der er problemet, er, at du ikke kan sætte varerne udenfor noget sted. Så de kan ikke komme kl. 04. Kokkene kommer fra kl. 9-10, og der skal være nogen til at modtage. (...) Det er vigtigere, at [Middelalder]byen lukkes for biler – alt andet kan man aftale sig ud af. Men det er klart, at muligheden for at komme ind i Middalalderbyen skal være der. Og det kan ikke nytte, at du skal holde ved Amalienborg. Man skal kunne køre det mere eller mindre til døren en gang imellem med tunge varer. (Restaurantejer)*

### **VARELEVERING TILPASSER SIG**

Flere af de forskellige erhvervsdrivende understreger, at så længe der fastsættes et tidsrum til levering, vil vareleverandørerne efter deres opfattelse tilpasse sig til de nye forhold og regler. Nogle af de erhvervsdrivende fremhæver, at de også selv er parate til at foretage ændringer, der muliggør varelevering i et begrænset tidsrum. Mulige løsninger inkluderer at åbne forretninger tidligere eller en rotationsordning blandt de forskellige erhvervsdrivende på en gade om at stå for modtagelse af varerne.

Denne villighed til at forsøge at facilitere varelevering i et begrænset tidsrum skyldes, at de erhvervsdrivende gerne vil understøtte omstillingen til et mere attraktivt byrum, herunder det gode gademiljø med muligheder for gågade. Det er samtidig vigtigt at understrege, at disse holdninger fra de erhvervsdrivende også skyldes, at de forventer den frigivne plads også kan anvendes til kommercielle formål, der understøtter deres forretninger. Det er samtidig vigtigt at understrege, at de erhvervsdrivende ikke nødvendigvis har tilstrækkelig viden om, hvad det logistisk vil kræve af vareleverandørerne, hvis al levering skulle finde sted kl. 04-11.

## BEHOV FOR FLERE TIMER TIL VARELEVERING

Flere af de interviewede erhvervsdrivende er dog også mere negativt stemt over for et indsnævret leveringstidsrum og understreger, at leveringstidspunktet har stor betydning for både butikken og det omgivende lokalmiljø. Også en af de interviewede hoteldirektører har tidligere erfaringer med levering i tidsrummet klokken 06-10 og oplever, at det var for snævert. Han ser flere fordele ved at få leverancer tidligere kontra senere på dagen, men mener overordnet, at flere timer til aflevering vil spille en afgørende rolle i at gøre vareleveringen nemmere.

De delte meninger går igen blandt vareleverandørerne. De understreger, at leveringstidspunktets betydning varierer afhængigt af kunden og de varer, der skal leveres. Meget tidsfølsomme varer, varer med krav til særlige temperaturforhold under hele transporten, og varer af særlig høj værdi er eksempler på varer, der nødvendigvis skal leveres på bestemte tidspunkter. Det skaber et snævert leveringsvindue. En vareleverandør beskriver virksomhedens situation således:



*Ved 80 pct. af kunderne, der er kunderne til stede og tager egenkontrol på leverancen. Her er det nødvendigt, at kunden er til stede, når vi leverer. Og vores kunder forventer, at vi kommer inden for en times vindue. (Vareleverandør)*

Udtalelsen udtrykker en generel holdning blandt vareleverandører i Middalalderbyen: Det er muligt at justere tidsrummet for varelevering i Middalalderbyen, men ændringerne skal tage højde for adgangsforholdene hos erhvervs kunderne.

## VARELEVERING OM NATTEN SES SOM EN MULIGHED

Overordnet vurderer vi, at der ikke er de store forbehold fra erhvervslivets side i at udvide vinduet for varelevering til at strække sig over flere af nattetimerne, hvor de bløde trafikanter i overvejende grad ikke har behov for at færdes i byrummet. Det ville således blot skabe en større mulighed for fleksibilitet fra vareleverandørernes side, hvis der er automatiserede løsninger uden behov for en tilstedeværende modtager. Til gengæld er leveringsstøj i beboernes nattetimer en problematik, og støjsvagt materiel vil derfor være en forudsætning.

## FLERE VAREBILER KAN FORDYRE VARELEVERING

Selv om begrænsningen i biltrafik i sig selv vil give mindre trængsel, peger flere af de interviewede vareleverandører på, at indførelsen af tidsrestriktioner på vareleveringen kan resultere i et større antal godskøretøjer, fordi leverandørerne skal sikre leveringen af en større godsmængde på kort tid. Ifølge vareleverandørerne vil det betyde en større koncentration af vare- og lastbiler end i dag i de timer, hvor leveringsvinduet er åbent. Transportørerne (Danske Fragtmænd, GLS) vurderer, at det vil give et større pres på de tilgængelige gader og af- og pålæsningsparkeringspladser og føre til længere opholdstider for køretøjerne i Middalalderbyen.

### VARELEVERANDØRCASE.

*“En begrænsning af tidsrummet for varelevering vil medføre en ny ‘Strøproblematik’ samt reelt en times effektiv leveringstid.”* Sådan fortæller en vognmand, der igennem en årrække har leveret varer til Middalalderbyen. Effektiv leveringstid henviser til den tid, leverandøren bruger på at levere varen. Det vil sige fraregnet tid brugt på at holde i kø, cirkulere efter parkeringsplads m.v. Med begrebet ‘Strøproblematik’ beskriver vognmanden de logistiske udfordringer, der, ifølge flere vareleverandører, kendetegner vareleveringen til de erhvervsdrivende på Strøget i Middalalderbyen. F.eks. at chaufførerne kører i kø, bidrager til øget trængsel og oplever at blive udsat for kritik af deres medtrafikanter. Vognmanden frygter, at yderligere restriktioner på varelevering i Middalalderbyen vil forstærke de eksisterende forhold, og at tilsvarende udfordringer vil begynde at gøre sig gældende i det øvrige København: *“Derefter vil der opstå ‘bilsprøjt’ [skal forstås som ‘sivetrafik’, red.] til den øvrige by, og det vil være nødvendigt for os at indsætte flere biler.”*

Den virksomhed, som vognmanden repræsenterer, kører allerede i dag dagligt fire fyldte lastbiler til Middelalderbyen. Men i et scenarie med tidsbegrænset varelevering forventer han at måtte opjustere med tre lastbiler for at nå de samme leverancer.

### FORDYRET GODSTRANSPORT ER ET SANDSYNLIGT SCENARIO

Vi konkluderer, at en begrænset tilgængelighed til Middelalderbyen for vare- og lastbiler på længere sigt sandsynligvis vil fordyre godstransporterne. Dette skyldes øget tidsforbrug på grund af trængsel og behov for flere last- og varebiler. På baggrund af de gennemførte interviews vurderer vi, at prisstigningen vil være 4-6% i forhold til det nuværende niveau. Prisstigningen vil på sigt blive pålagt kunderne. Vurderingen underbygges af, at der allerede i dag er særskilte tillæg for levering i specifikke tidsrum.

### LEVERANDØRER ER POSITIVE OVERFOR ALTERNATIVE TRANSPORTMIDLER, MEN KAPACITETEN MANGLER

En af konsekvenserne ved at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen vil være, at mulighederne for at anvende alternativer til vare- og lastbiler vil vokse. I de gennemførte interviews er holdningerne til denne omstilling blandet, hvilket fortrinsvis kan tilskrives, at kapacitet i vare- og lastbiler kan være svær at matche med alternative løsninger. Hertil kommer, at de alternative løsninger kræver omlæsningsfaciliteter i Middelalderbyens periferi.

### GODSVOLUMEN ER AFGØRENDE

Transportørernes skepsis i forhold til mulighederne for at anvende alternative varekøretøjer skyldes især de store varepartier, som ikke kan omlades til f.eks. ladcykler. Forbeholdet skal ses i lyset af, at de forskellige varekøretøjers kapacitet, hvilket fremgår af Tabel 4.

**TABEL 4** Varekøretøjers kapacitet

Varekøretøjers kapacitet	Ladcykler	El-varebil <sup>1</sup>	Dieselvarebil <sup>2</sup>	Lastbil
Nyttelast	420 kg.	750 kg.	957-1.342 kg.	18 tons (totalvægt), 10-12 tons last
Volumen	1,5 m <sup>3</sup>	10,7 m <sup>3</sup>	9,9-17,5 m <sup>3</sup>	

For erhvervskunderne er det imidlertid afgørende, at transportørerne fortsat kan levere den nødvendige mængde varer. Særligt de større erhvervskunder forholder sig i de gennemførte interviews skeptiske til dette spørgsmål, hvilket efter vores opfattelse er en reel bekymring, som bør adresseres for at undgå negative konsekvenser for denne del af erhvervet. Overvejelsen går igen hos en vareleverandør, der forudsiger en stigning i antallet af cykelbude. Udviklingen er, ifølge leverandøren, positiv, men kan have konsekvenser for større leverancer:



*Fremover kommer Middelalderbyen til at være præget af el- og cykellevering. Det kan få konsekvenser for møbellevering og andet større gods. Det samme gælder pakkeshops, hvor der også kan være udfordringer ved større leverancer.*

På den anden side kan man også anføre, at hvis Middelalderbyen fremover vil være præget af cykellevering vil der være bedre plads til de resterende store leverancer.

<sup>1</sup> e-Crafter, Volkswagen

<sup>2</sup> Crafter, Volkswagen (brochure)

## BEHOV FOR FACILITETER TIL OMLÆSNING

Konsekvenserne af stigningen i mindre og mere fleksible køretøjer til varelevering i Middelhøjebyen vil være, at godset skal kunne omlæses fra de større vare- og lastbiler. Ifølge varetransportørerne forudsætter muligheden for at omlæse godset fra større til mindre køretøjer en terminal beliggende et sted nær Middelhøjebyen. På baggrund af tidligere gennemførte projekter i København (f.eks. COWI, 2019. *Skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer og grøn varelevering*) og interviews med varetransportører er det vores vurdering, at omlæsningsfaciliteter kan være både dyre og vanskelige at finde. En varetransportør fortæller for eksempel:



*Vi har en lille distributionshub i Sydhavnen, som vi bruger til omlæsning af pakker, og det gør leveringen lettere. Det bliver imidlertid sværere at finde hubs i Middelhøjebyen. Vi mangler et godt sted i centrum af København. (Vareleverandør)*

## P-HUSE TIL OMLÆSNING?

Et muligt alternativ er at anvende offentligt tilgængelige p-huse til omlæsning. Her skal der imidlertid foretages specifikke vurderinger af en række forhold, herunder hvorvidt p-husene er for lavloftede. Erfaringerne om citylogistikløsningerne viser at det er vanskeligt at finde generiske løsninger på tværs af forskellige leverandører. Forskellige krav til selve leveringen, sikkerheden (især ved højværdiprodukter), forsikringsforhold, adgang til forretning og/eller lager mm. betyder, at det kan være svært at finde brugbare løsninger.

Det er efter vores opfattelse tydeligt, at omlæsningsfaciliteter vil være afgørende for, at en del af den eksisterende varetransport kan erstattes med eksisterende løsninger, og dermed afværge en del af de negative konsekvenser ved at begrænse biltrafikken. Særligt de gennemførte byrumsforsøgs reduktion af korttidsparkeringen, som anvendes til varelevering, er i de gennemførte interviews fremhævet som problematiske.

## KRAV TIL TAKEAWAY-LEVERING PÅ ELCYKLER KAN VÆRE EN LØSNING

Desuden er vi i forbindelse med dataindsamlingen blevet opmærksomme på, at der parallelt med et fokus på biltrafikken også er andre opmærksomhedspunkter for vareleverancer i Middelhøjebyen. Herunder udgør leveringer af takeaway en stigende problematik, da efterspørgslen er i vækst, antallet af bude på knallerter er stigende. Derfor efterspørger en række af de aktører vi har interviewet, at der også stilles krav til disse leverandører om deres køretøjer, såsom om elcykler, der også er mindre pladskrævende end knallerterne. En række europæiske storbyer har allerede indført sanktioner på knallerter, så der er mulig inspiration at hente til videre undersøgelse.

## 6.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne for varelevering af at begrænse biltrafikken i Middelalderbyen har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de negative virkninger af begrænsningen.

### ANBEFALING B1

#### UNDERSTØT VARELEVERINGEN MED DEDIKEREDE PLADSER TIL AF- OG PÅLÆSNING.

Analysen viser, at der – uagtet mulighederne for at konvertere en del af den nuværende varelevering til alternative transportformer – forsat vil være behov for aflæsning af varer umiddelbart ved kunderne i Middelalderbyen. Der er allerede i dag er omtrent 150 erhvervsparkeringspladser i Middelalderbyen, og den kommende trafik- og byrumsplan opererer med et samlet antal på mellem 150-400 parkeringspladser i alt. For at undgå en række af de negative konsekvenser for både vareleverandører og erhvervskunder er det vores overordnede anbefaling så vidt muligt at prioritere parkeringspladser, der understøtter behovet for aflæsning. Konkret foreslår vi, at Københavns Kommune inden for de gældende rammer for parkering:

- › Prioriterer udbuddet af tidsbegrænsede parkeringspladser til af- og pålæsning, som dog ikke er indsnævret til erhvervsmæssig brug. På den måde vil de også kunne anvendes af beboere og andre private biler med adgang til Middelalderbyen.
- › Prioriterer udbuddet af erhvervsparkeringspladser med kort tidsbegrænsning på maksimalt 20 minutter. Udover at understøtte varelevering vil det også understøtte, at håndværkere kan læsse værktøj og materialer af, men ikke langtidsparkere. Vi anbefaler yderligere at indsnævre tidsrummet, som p-pladserne kan benyttes i til tidsrummet kl. 04-11. På den måde kan restaurations- og detailbranchen få mulighed for at udnytte byrummet efter kl. 11.

### ANBEFALING B2

#### ETABLER OMLÆSNINGSFACILITETER SOM INCITAMENT TIL BRUG AF MINDRE KØRETØJER OG LADCYKLER.

Omlæsseterminaler, læssezoner, pakkebokse og pakkeshops kan medvirke til at fremme brugen af mindre køretøjer og gøre det muligt for varemodtageren selv at hente forsendelser til fods. Dette kan være en forudsætning for at begrænse antallet af store køretøjer. Vi anbefaler derfor, at Københavns Kommune i dialog med markedsaktørerne arbejder mod at skabe fysiske rammer i form af lokaler, plads og god tilgængelighed for større lastbiler til disse lokaliteter. Inspiration kan bl.a. hentes i Dansk Erhvervs 'Green Mile'-projekt, hvor forskellige offentlige og private aktører er gået sammen for at finde grønne og bæredygtige transport- og logistikløsninger til varelevering i storbyerne. Konkret anbefaler vi, at der etableres:

- › Større læssezoner, dvs. større parkeringspladser med kort tidsbegrænsning i det fri med fysisk plads og tilgængelighed for større lastbiler. Samtidig vil det kræve plads i byrummet, som konkurrerer med andre ting, såsom cykelparkering. Vi vurderer derfor, at disse større læssezoner også kan lokaliseres umiddelbart uden for Middelalderbyens periferi.
- › Omlæsningsfaciliteterne i form af en terminal eller lagerhal, hvor vareleverandører kan opbevare og omlæsse deres gods. Sådanne faciliteter kan placeres i nærheden af Middelalderbyen og evt. være kommunalt ejet. Omlæsningsfaciliteterne kan tilrettelægges, så private og erhvervskunder kan afhente deres pakker dér, eller så ladcykler eller mindre (elektrificerede) køretøjer end varebilerne kan håndtere "last mile" distributionen. Et eksempel på sidstnævnte kan findes i det tidligere 'Citylogistik's' forretningsmodel.



### ANBEFALING B3

**LICENSSYSTEM TIL INDKØRSEL OG GRADVIS IMPLEMENTERING.** Det vil efter vores vurdering være muligt at indføre yderligere restriktioner, som begrænser varetransporterne, uden at det skaber væsentlige negative konsekvenser for varetransportører eller erhvervs kunder. Sammenhængene er dog komplekse, og kræver derfor fleksibilitet i udformning og implementering. Vores overordnede anbefaling er derfor, at Københavns Kommune anlægger en pragmatisk og fleksibel tilgang til implementeringen, hvor der udarbejdes konkrete løsninger til de forskellige dele af Middalderbyen, og afprøver løsninger før de udbredes. Konkret anbefaler vi, at:

- › Skabe mulighed for dispensation fra tidsbegrænsningen eller indkørselsforbud i akutte tilfælde. Dette skal i særlig grad understøtte løsning af akut opståede opgaver, og skal forhindre driftsforstyrrelser for de erhvervsdrivende. Inspirationer kan findes i andre byer på europæisk eller dansk niveau (f.eks. Aarhus Midtby). Et ubureaukratisk og fleksibelt licenssystem, hvor varelevering, renovation, taxa og andre kan modtage licens til indkørsel og parkering i Middalderbyen er desuden en del af de anbefalinger, som borgersamlingen, 'Mindre biltrafik i Middalderbyen', har været baseret på.
- › Restriktionerne indføres i etaper med systematisk opsamling og anvendelse af erfaringer. Erfaringsopsamlingen bør ske via inddragelse af de berørte aktører.
- › At der foretages konkrete vurderinger af transportbehovet i de forskellige dele af Middalderbyen, hvor der tages højde for forskellige behov hos de erhvervsdrivende.





#### ANBEFALING B4

**OPTIMER RUTER FOR VARELEVERING OG AFSØG MULIGHEDERNE FOR STØJSVAG LEVERING OM NATTEN.** Det er vores vurdering, at der er særlig risiko for negative konsekvenser for både vareleverandørerne og erhvervs-kunder, hvis der opstår flaskehalse i gaderne i og omkring leveringsstederne i Middalalderbyen. Hurtig og effektiv distribution af varer vil bidrage til at reducere omvejskørslen og den unødige ventetid for vare- og lastbiler i Middalalderbyen. Vi anbefaler derfor at afsøge mulighederne for at etablere optimerede ruter for varelevering igennem Middalalderbyen, der giver god tilgængelighed, et minimum af hindringer for passagen og for standsning i forbindelse med aflæsning. Det er værd at være opmærksom på, at kørsel med store køretøjer udgør et særligt risikoelement i relation til cykler og fodgængere. Hertil anbefaler vi at afdække mulighederne for støjsvag levering yderligere for at undersøge om, der i større omfang end i dag kan foretages varelevering på et tidligere tidspunkt af døgnet.



P

P-betaling  
påkrævet



7-17

Reserveret til  
erhvervskøretøjer  
på gule  
nummerplader

Øvrige tid  
P-betaling

## 7 HÅNDVÆRKERYDELSER

I dette kapitel beskriver vi konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen i forhold til udførelsen af håndværkerydelser. Vurdering af konsekvenser omfatter en vurdering for de virksomheder, der udfører opgaver i Middalalderbyen, samt konsekvenserne for de virksomheder i Middalalderbyen som får udført ydelserne. Konsekvenserne for beboerne er ikke omfattet af analysen, men omtales enkelte steder, hvor vi skønner det relevant for det samlede billede. Konsekvensvurderingerne for håndværkere tager afsæt i, at håndværkere vil få adgang til at køre ind i Middalalderbyen og læsse af f.eks. i tidsrummet kl. 04-11, der gælder for gågaderne i dag, men ikke vil få lov at parkere, hvis borgersamlingens anbefalinger implementeres. Med afsæt i konsekvensvurderingen afgiver vi en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de udfordringer, der forventeligt vil opstå. Analysen er afgrænset fra at vurdere de større bygge- og anlægsarbejder i Middalalderbyen, da der typisk etableres specifikke logistikløsninger til disse opgaver.

### 7.1 UDVIKLINGSTENDENSER MED BETYDNING FOR UDFØRELSE AF HÅNDVÆRKERYDELSER

I vores desk-research (se Bilag D) har vi identificeret en række udviklingstendenser og kontekstforhold, som vi vurderer, vil få betydning for konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen.

#### HØJ EFTERSPØRGSEL I BYGGE- OG ANLÆGSBRANCHEN

Bygge- og anlægsbranchen er præget af en vedvarende høj efterspørgsel. Beskæftigelsen i håndværkerbranchen har været støt stigende siden 2010, og branchen har oplevet uafbrudt vækst siden 2013 uden væsentlige variationer på tværs af brancher (DST 2021). Der er udsigt til, at udviklingen fortsætter de kommende år (Deloitte 2020). Den vedvarende højde efterspørgsel er generel og vil også omfatte Middalalderbyen.

#### PRISSTIGNINGER INDEN FOR RENOVERING OG VEDLIGEHOLDELSE

Priserne for reovering og vedligeholdelse er steget over de sidste fem år (DST 2021f; Berlingske 2021). Samtidig viser en analyse fra Dansk Erhverv, at hver tredje virksomhed i håndværksfagene mangler medarbejdere i et omfang, der sænker aktivitetsniveauet (Dansk Erhverv 2021b). Konsekvensen er, at håndværkeren vælger de mest attraktive opgaver, og fravælger de opgaver, der har den mest kritiske risikoprofil. Da tendensens betydning for Middalalderbyen ikke er entydig, er det vigtigt at skelne mellem konsekvenserne af denne overordnede tendens og konsekvensen af en begrænsning af biltrafikken, når man vurderer perspektiverne for Middalalderbyen.

### 7.2 KONSEKVENSER FOR UDFØRELSE AF HÅNDVÆRKERYDELSER

Allerede i dag oplever mange håndværkere, at mulighederne for at parkere i Middalalderbyen er begrænsede. En yderligere begrænsning af biltrafikken i Middalalderbyen vil derfor alt andet lige medføre større utilfredshed blandt både håndværkere og kunder. I en undersøgelse gennemført blandt håndværksvirksomheder svarer 40 % af de 186 respondenter, at det er en dårlig ide at lukke Middalalderbyen for biler (SMV Danmark, 2019). Dog vil den forventede begrænsning af biltrafikken maksimalt være op til en 65 %-reduktion. Dermed afviger måden spørgsmålet

er formuleret på fra den begrænsning i biltrafikken, der forventeligt vil blive implementeret. Herudover er det efter vores opfattelse væsentligt at skelne mellem utilfredshed med ændringer af de nuværende forhold og egentlige negative konsekvenser.

### ERHVERVSKUNDER KAN STADIG FÅ UDFØRT HÅNDVÆRKERYDELSER

De gennemførte interviews giver også det gennemgående indtryk, at både håndværkere og erhvervs kunder forventer, at det vil blive mere vanskeligt at få leveret de ønskede håndværkerydelser. Samtidig vurderer de, at der også er væsentlige faktorer, f.eks. store kunder og muligheden for at arbejde i historiske bygninger, der fortsat vil gøre det attraktivt at løse opgaver i Middelalderbyen, og dermed opretholde det nuværende udbud. Vores samlede konklusion er derfor, at begrænsningen i biltrafikken ikke vil føre til tab af omsætning hos håndværkerne, og at de erhvervs kunderne i Middelalderbyens i langt overvejende grad vil kunne få udført de ønskede ydelser. Den generelt høje efterspørgsel i bygge- og anlægsbranchen vil i kombination med begrænsningen af biltrafikken formentlig dog betyde, at udbuddet af håndværkerydelser for private formentlig vil falde. Under de følgende fire overskrifter uddyber vi de identificerede konsekvenser for udførelsen af håndværkerydelser i Middelalderbyen.

### STÆRK MOTIVATION FOR AT FASTHOLDE ERHVERVSKUNDER I MIDDELALDERBYEN

På baggrund af de gennemførte interviews kan vi konstatere, at en række forhold motiverer håndværkerne til at fastholde kunder i Middelalderbyen uagtet, at der forventeligt indføres restriktioner for indkørsel og parkering. Dermed mindsker forholdene også risikoen for, at begrænsningen af biltrafikken vil medføre negative konsekvenser for de erhvervsdrivende, der i fremtiden skal have løst opgaver, og at håndværkerne vil miste omsætning som følge af begrænsningen.

### ØKONOMISK BETYDNINGSFULDE KUNDER I MIDDELALDERBYEN

Kunder i Middelalderbyen har, ifølge de interviewede, væsentlig økonomisk betydning for håndværkerne. Det gælder især større erhvervs kunder, hvor opgaverne i Middelalderbyen ofte er en opgave blandt flere for samme kunde. Det illustreres ved følgende udsagn fra en af de interviewede håndværksvirksomheder:



*Det er nemmere at arbejde fra Nærum og nordpå. Men nogle af vores kunder i Middelalderbyen ligger også andre steder i landet, og hvis jeg fravælger dem i Middelalderbyen, er jeg også nødt til at fravælge dem de andre steder. Og det kan jeg ikke, for det er gode kunder.*

Selvom flere håndværkere i de gennemførte interviews giver udtryk for, at de kan føle sig fristede til at fravælge opgaver i Middelalderbyen, viser de økonomiske konsekvenser sig således ofte at være for store. Det skyldes også, at de gamle bygninger generelt medfører et hyppigt behov for håndværkerydelser, hvilket en repræsentant fra en interesseorganisation udtrykker:



*Når du går ind i fredede bygninger og driver erhverv, ved du aldrig, hvad der dukker op. Derfor er der jævnlige brug for håndværkere til at ordne ting.*

Den økonomiske betydning af kunderne i Middelalderbyen forstærkes yderligere af den store koncentration af detailhandel, der generelt har et større behov for håndværkerydelser end private.

Til ovenstående bemærker vi, at de private kunder i Middelalderbyen hver især udgør en mindre økonomisk interesse for håndværkerne. Det vil formentlig derfor også være de kunder, der først vil mærke et faldende udbud af håndværkerydelser som konsekvens af begrænsningen af biltrafik og den store efterspørgsel i branchen i øvrigt.

## FASTE SAMARBEJDS-AFTALER MED KUNDER HAR BETYDNING

Den gensidige afhængighed mellem håndværkere og erhvervsdrivende er også tydelig på kundesiden. Langt størstedelen af de interviewede erhvervsdrivende oplever ikke at blive valgt fra på grund af, at de er placeret i Middelhøjebyen.



---

*Har du en opgave med lav indtjening – en lille opgave, så kan håndværkerne godt sige nej. Men vi prøver at bruge nogle faste, så det ofte er den samme, der sætter lamper op og maler, og de ønsker at have et godt forhold til os.*

De erhvervsdrivende peger i forlængelse heraf på, at de generelt har gode samarbejdsaftaler med faste håndværkere. De faste håndværkere er vant til at arbejde med en lav biltilgængelighed, hvorfor velplanlagte opgaver ikke er svære at afsætte til faste håndværkere.



---

*Det sker, at håndværkerne kommer og siger, at de ikke kan finde parkering, men oftest løses det ved god planlægning, og ved at vores leverandører er vant til at komme herinde. Når vi ringer til en VVS'er, ved de, hvad det betyder at komme ind til os. For nogle drejer det sig om at komme ind tidligt med de ting, de skal bruge, og så køre ud og parkere et andet sted. Og vi har også selv et værksted med mange ting, de lige kan låne. Det er et spørgsmål om planlægning og faste samarbejdspartnere. (Hoteldirektør)*

## HÅNDVÆRKERE BLIVER 'SPECIALISEREDE' I MIDDELALDERBYEN

Ovenstående indikerer efter vores vurdering, at der er sket en vis grad af specialisering blandt de håndværkere der løbende udfører opgaver i Middelhøjebyen, hvor håndværkerne har opbygget kendskab til og delvis accept af driftsvilkårene i Middelhøjebyen.

Fleere af de interviewede fremhæver dog, at der kan opstå udfordringer med akutte opgaver, hvor det er vanskeligt for håndværkerne at kompensere for vanskelige parkeringsforhold via planlægning. Et forhold, der efter vores opfattelse, bør medregnes i den samlede vurdering af konsekvenserne af at begrænse biltrafikken.

## ARBEJDE MED HISTORISKE BYGNINGER MOTIVERER

Håndværkernes motivationen for at udføre arbejde på Middelhøjebyens historiske bygninger er også en faktor, der er med til at sikre udbuddet. For eksempel bruger nogle håndværkere Middelhøjebyen som læreplads for lærlinge, der skal tilegne sig grundviden om traditionelle materialer og metoder, da de gamle bygninger kræver særlige håndværksmæssige kompetencer. De interviewede håndværkere fremhæver blandt andet, at Middelhøjebyen er Københavns ældste bydel med bygninger af en særlig kvalitet. En håndværker siger om Middelhøjebyen:



---

*Der er noget særligt på spil. Der er særlige håndværksmæssige traditioner og grundviden at hente. Vi får lov til at lave tingene lidt anderledes der, end andre steder.*

Omend ovenstående er fremhævet i flere interviews, er det dog vores vurdering, at det dog kun har mindre betydning i det samlede billede af motivationen for håndværkerne.



### BEGRÆNSNING I PARKERINGSMULIGHEDER KAN FØRE TIL PRISSTIGNING PÅ HÅNDVÆRKERYDELSER

På trods af ovenstående observationer, der efter vores opfattelse vil bidrage til at opretholde udbuddet af håndværkerydelser i Middalalderbyen, vil en kombination af dels de generelle håndværkerne vil opleve ved forringede adgangsforhold til og parkeringsmuligheder i Middalalderbyen dels den generelt høje efterspørgsel i bygge- og anlægsbranchen forventeligt øge priserne på håndværksydelser i Middalalderbyen. Dette afspejler, at en række håndværkere sandsynligvis vil fravælge at løse opgaver i Middalalderbyen, mens kunderne efter alt at dømme ligesom i dag også i fremtiden vil absorbere de øgede omkostninger, der vil være forbundet med at få løst opgaver.

### NOGLE HÅNDVÆRKERE FRAVÆLGER MIDDELALDERBYEN

Generelt oplever nogle af de interviewede håndværkere Middalalderbyen som en 'sten i skoen', hvor særligt manglende parkeringspladser og parkeringsafgifter giver anledning til frustration i hverdagen. En repræsentant for en arbejdsgiverorganisation fortæller f.eks.:

”

*Vores medlemmer har mange opgaver i Middalalderbyen, men den udgør også en sten i skoen, fordi der er så vanskeligt at arbejde.*

På samme måde er et flertal af håndværkere og brancheforeninger bekymrede for, om færre parkeringspladser og en begrænsning i biltrafikken vil føre til at håndværkerne vil betjene færre private kunder, fordi de i stigende grad vil vælge denne kundegruppe fra. En håndværker kan eksempelvis forestille sig at give afkald på kunder i Middalalderbyen, fordi arbejdet er blevet for besværligt at udføre:



*Jeg kunne sagtens finde på at sige nej til en opgave [i Middelalderbyen]. For det er simpelthen blevet for bøvet.*

Udsagnet er dog efter vores opfattelse udtryk for et yderpunkt i håndværkernes vurdering af situationen, men vi anser det for sandsynligt, at nogle håndværkere vil fravælge at løse opgaver i Middelalderbyen – først og fremmest fordi den høje efterspørgsel medfører alternative opgaver andre steder.

### HÅNDVÆRKERCASE.

*“Jeg kan huske en gang, hvor vi skulle installere en opvaskemaskine for en kunde. En simpel opgave for én mand, men vi var nødt til at lade to biler cirkulere omkring Strøget, imens en tredje håndværker udførte arbejdet, fordi vi ikke kunne få lov til at parkere.”* Sådan fortæller en håndværker om en af sine mange arbejdsdage i Middelalderbyen. Situationen er karakteristisk for Middelalderbyen, hvor begrænsede adgangs- og parkeringsmuligheder i mange tilfælde gør enkle opgaver til komplekse, logistiske øvelser. *“Den slags sviner, øger omkostningerne og giver stress”*, vurderer håndværkeren, der sætter pris på opgaverne i Middelalderbyen, men gang på gang føler sig overmandet af uforstående p-vagter og uflexible adgangsforhold. For også fremover at kunne tilbyde håndværkerydelser i Middelalderbyen, håber håndværkeren på et større antal erhvervsparkeringspladser og en bedre dialog med p-vagterne i Middelalderbyen.

### PRISSTIGNINGER LÆGGES OVER PÅ KUNDERNE

De interviewede håndværkere og brancheforeninger giver udtryk for, at en begrænsning i biltrafikken kan fordyre ydelserne for erhvervs kunder, fordi kunderne i stigende grad bliver pålagt et såkaldt ‘genetillæg’.

Genetillægget kommer af, at håndværkere cirkulerer i deres bil i op til en time, inden de finder en parkeringsplads og kan påbegynde en opgave. Den ekstra transporttid fordyrer håndværkerydelserne. Dels fordi omkostningerne for de timer, hvor håndværkeren cirkulerer efter en parkeringsplads, sættes på kundens regning. Dels fordi parkeringsafgifter, som håndværkerne modtager for at parkere ulovligt, også pålægges kunden. I praksis betyder det, at håndværkerne allerede i dag hæver prisen for ydelser i Middelalderbyen for at få dækket mistet indkomst som følge af logistiske udfordringer. Ifølge de interviewede håndværkere vil den tendens forstærkes yderligere ved en begrænsning af biltrafikken og antallet af parkeringspladser i Middelalderbyen.

Selvom ulovlig parkering ifølge et flertal af de interviewede håndværkere er mere undtagelsen end reglen, kan det i visse situationer være nødvendigt at foretage en ulovlig parkering for at komme af med håndværkerbilen. En håndværker fortæller:



*Vi er ude i situationer, hvor vi parkerer ulovligt, og det er en kæmpe stressfaktor for medarbejderne. Nogle gange ender politiet med at komme, og hvis de f.eks. ender med at tage bilen, er det et stort problem.*

Selvom mange håndværkere forsøger at undgå at pålægge deres kunder ekstraudgifter, fortæller et flertal af håndværkerne, at den øgede transporttid og -omkostninger, som gør sig gældende for opgaver i Middelalderbyen, giver anledning til stigende priser.



*Man ønsker ikke at påføre ekstraudgifter til kunden, men det fordyrer processen, hvis vi ikke kan komme til.*

Vi vurderer på den baggrund, at prisen på håndværkerydelser i Middalalderbyen vil stige, hvis der indføres en begrænsning i biltrafikken. Dels på grund af stor efterspørgsel fra erhvervskunder, som er villige til at betale ekstra for at få opgaverne løst. Dels fordi en begrænsning i tilgængeligheden for biler risikerer at øge håndværkernes transporttid og dermed også den pris, som kunderne skal betale.

### **ANTALLET AF HÅNDVÆRKERE, DER BENYTTER SIG AF F.EKS. LADCYKLER TIL AT TRANSPORTERE MINDRE MATERIEL, VIL STIGE, MEN VIL DOG FORSAT UDGØRE EN NICHE**

Nogle af de adspurgte håndværkere ser et potentiale i cyklen som et smidigt alternativ til håndværkerbilen. Det er vores vurdering, at anvendelsen af ladcykler vil blive mere udbredt som følge af en begrænsning af biltrafikken, og dermed kompensere for nogle af de negative virkninger for håndværkerne og deres kunder. Men der vil forsat være tale om et nichemarked, og det er først og fremmest håndværkere, der allerede benytter cyklen på opgaver i Middalalderbyen, som forholder sig entydigt positivt til cyklen som transportmiddel. En håndværker, der i over ti år har brugt cyklen til opgaver i Middalalderbyen, beskriver fordelene:



*Cyklen er billigere for kunderne på grund af den manglende parkeringsafgift, og så er den tidsbesparende. Det er et helvede at lede efter en parkeringsplads i Middalalderbyen.*

### **LADCYKLER KAN ANVENDES TIL VISSE FORMÅL**

Selvom nogle erhvervsdrivende har gode erfaringer med at modtage håndværkerydelser fra en håndværker på cykel, er vores vurdering baseret på interviewene, at der er behov for at skelne mellem forskellige typer af opgaver. Tilbagemeldingen fra både håndværkere og erhvervsdrivende er således, at cyklende håndværkere kan håndtere nogle opgaver, men at de ikke har kapaciteten til at erstatte samtlige opgaver i Middalalderbyen. Det skyldes blandt andet, at det ikke altid er muligt at planlægge, hvilket værktøj og materialer, der bliver brug for i løbet af en arbejdsdag, samt at nogle opgaver i den henseende er for omfattende. Derudover fremhæver de interviewede håndværkere, at varebilen i løbet af dagen bruges periodevis både i og uden for Middalalderbyen, hvilket nødvendiggør et køretøj, der kan køre længere distancere.

Interviews med de erhvervsdrivende peger imidlertid på, at systematisk erfaringsopsamling og dialog med kunder kan lette denne udfordring. På samme måde letter faste kunder og velkendte bygninger udfordringen.

### **VAREBILEN ER BÅDE PRAKTIK OG KULTUR**

At få håndværkere samlet set vælger cyklen skyldes ikke mindst varebilens funktion i håndværkernes hverdag. For langt de fleste håndværkere spiller varebilen en central rolle i arbejdet som frokoststue, garderobeskab og rullende kontor. For nogle er den kun et pendlertransportmiddel, mens den for andre bruges til at fragte værktøj og materialer. For en håndværker er bilen virksomhedens kontor:



*Vores biler er vores kontor. Der er køletasker. Der er regntøj. Vi skriver regninger i bilen. Den har en vigtig funktion udover selve transporten. Så er den naturligvis også lager. Og vi får leveret materialer direkte til bilen af eksterne leverandører.*

De interviewede håndværkere understreger således, at deres varebil har mange funktioner. Vi vurderer derfor, at håndværkeren ikke uden videre kan udskifte sin bil med hverken kollektiv transport (persontransport af håndværkere) eller en ladcykel.





### P-RESTRIKTIONER KAN BRUGES SOM INCITAMENTER

I interviewene er håndværkerne blevet bedt om at forholde sig til konsekvenserne af en begrænset mulighed for at parkere nær arbejdsstedet. Et flertal af håndværkerne vurderer, at restriktionen i nogle tilfælde vil skabe incitament for samkørsel eller for at parkere uden for Middelalderbyen, f.eks. i p-huse i periferien. Langvarige opgaver kan ligeledes retfærdiggøre brug af alternative opbevaringssteder til materiel og dermed lette brugen af alternative persontransportformer (f.eks. cykel, kollektiv transport, samkørsel i personbil). Det understøtter vores konklusion om, at større planlagte opgaver i mindre grad vil blive negativt berørt af den begrænsede biltilgængelighed. Vi ser her bort fra store bygge- og anlægsopgaver, der ofte vil have etableret specifikke logistikløsninger og kun i mindre grad benytter sig af kørsel med varebiler.

### BEGRÆNSET TILGÆNGELIGHED VIL FORRINGE ARBEJDSMILJØET FOR HÅNDVÆRKERE

Udover de praktiske udfordringer oplever håndværkerne allerede i dag en række psykiske såvel som fysiske arbejdsmiljømæssige barrierer i forbindelse med deres arbejde i Middelalderbyen. Et flertal af de interviewede håndværkere beskriver Middelalderbyen som et "stressende" og "hektisk" sted at arbejde. Begrænset tilgængelighed og et utilstrækkeligt antal parkeringspladser betyder, at håndværkerne ikke oplever at have den nødvendige arbejdsro til at udføre en opgave. I stedet opstår der hektiske arbejdsituationer, hvor håndværkeren dels skal udføre en opgave for en kunde, dels skal holde øje med parkeringsvagter, politi og utilfredse medtrafikanter. Som en håndværker fortæller:



*Jeg har en seddel, jeg smækker i forruden, hvor der står, at de kan ringe på det her nummer, hvis jeg holder i vejen. Og så sætter jeg nødblinket på, imens jeg arbejder. Men det er en helt igennem uholdbar situation, som giver anledning til meget ekstrakørsel og stress.*

Håndværkere, der ikke kan parkere i umiddelbar nærhed af kunden, risikerer desuden at skulle fragte værktøj og andet materiel over større afstande. Det slider på håndværkerne med konsekvens for håndværkerens fysiske helbred. Og det strider imod arbejdsmiljølovgivningen. Som en repræsentant for en brancheorganisation forklarer:



*Det optimale er at kunne parkere så tæt som muligt på kunden. For ifølge arbejdsmiljølovgivningen er det begrænset, hvor meget du må løfte. Vi skal også tænke på vores medlemmer. Selvom de godt kan slæbe, vil vi ikke have, at de slæber for meget.*

Et flertal af håndværkerne peger således på, at en begrænsning i biltrafikken i Middalalderbyen dels vil give anledning til en række praktiske barrierer for at udføre håndværkerydelser i Middalalderbyen, dels vil lægge pres på håndværkerens fysiske og psykiske arbejdsmiljø, som allerede i dag er presset.

### 7.3 ANBEFALINGER

Med afsæt i vores vurdering af konsekvenserne af at begrænse biltrafikken i Middalalderbyen for udførelsen af håndværkerydelser har vi herunder opstillet en række anbefalinger, der fortrinsvis skal adressere de negative virkninger af begrænsningen.

#### ANBEFALING C1

**SKAB MULIGHED FOR AFLÆSNING OG ALTERNATIVE, DEDIKEREDE P-PLADSER UDEN FOR MIDDELALDERBYEN.** Vi vurderer, at en central forudsætning for at opretholde udbuddet af håndværkerydelser i Middalalderbyen er, at håndværkere har adgang til de dedikerede erhvervsparkingspladser, så værktøj og materialer kan læses af der, hvor opgaven skal udføres. Herefter er der ikke længere samme behov for at have bilen stående. Den kan – hvis opgaven har en vis varighed – flyttes til en lokalitet, hvor der er bedre plads. De tilgængelige p-huse kan udfylde denne funktion, eventuelt med dedikerede erhvervsparkingspladser. Det er derfor vores anbefaling, at

- › Københavns Kommune i kombination med muligheden for korttidsparkering til aflæsning af materialer og værktøj kommunikerer tydeligt til håndværkerne om parkeringsmulighederne i de nærliggende p-huse,
- › Om muligt sikre dedikerede pladser til erhvervsparkering, der skaber sikkerhed for, at håndværkerne kan parkere.

## ANBEFALING C2

**SKAB INCITAMENTER TIL AT BENYTTE ARBEJDSKØRETØJET MINDRE.** Håndværkernes arbejdskøretøj er en central del af deres arbejde, og som sådan er biltilgængelighed og udførelsen af håndværkerydelser som udgangspunkt tæt forbundet. Derfor vil det også kræve en kombination af restriktioner og andre incitamenter at tilskynde til at håndværkerne bruger deres køretøj mindre i forbindelse med løsning af opgaver i Middalalderbyen. P-afgifter alene er f.eks. ikke nødvendigvis en effektiv form for regulering, fordi udgiften dækkes af kunden. Der vil derfor efter vores opfattelse være også behov for at tænke i alternative incitamentsskabende virkemidler for at reducere håndværkernes brug af arbejdskøretøjet til opgaver i Middalalderbyen. Vi anbefaler konkret at

- › Københavns Kommune i samarbejde med brancheorganisationer indfører forsøgsordninger eller demonstrationsprojekter, hvor ladcykler eller andre eldrevne køretøjer stilles gratis eller billigt til rådighed for håndværkere ved en erhvervsparkingsplads i Middalalderbyens periferi
- › Gøre det muligt at parkere ladcykler inde i Middalalderbyen, så håndværkerne kan parkere tæt på de steder, hvor arbejdet skal udføres.
- › Afsøge mulighederne for opbevaring af materialer og værktøj som alternativ daglig fremkørsel med varebil i den periode en opgave varer. Det kan eksempelvis være i uudnyttede lokaler eller via deleordninger. Disse faciliteter kan stilles til rådighed for håndværkerne af Københavns Kommune og understøttes med et digitalt bookingsystem.

## ANBEFALING C3

**GIV HÅNDVÆRKERNE MULIGHED FOR AT KØRE IND TIL KUNDER – I SÆRLIGE OG AKUTTE SITUATIONER.** Der kan opstå akut eller særligt behov for indkørsel, der kræver dispensation fra de kommende restriktioner. Vi anbefaler derfor, at håndværkere kan søge om licens til indkørsel til eksempelvis at løse akut opståede opgaver eller håndtere andre særligt opståede situationer. Licens gives via systemet beskrevet i anbefaling B3. Se side 48.



## 8 ØVRIGE OPMÆRKSOMHEDS- PUNKTER

Foruden ovenstående konklusioner og anbefalinger i relation til en begrænsning af biltrafikken har vi noteret os en række yderligere observationer der ligger uden for analysens afgrænsning, som vi kort beskriver herunder.

### ANTALLET AF CYKLER KAN BLIVE PROBLEMATISK

I forbindelse med de gennemførte interviews er vi blevet opmærksom på, at cykler for nogle af de interviewede erhvervsdrivende er en større udfordring i dag end biler. En af de erhvervsdrivende oplever eksempelvis, at det især er et problem, at gaden foran hendes forretning er en "cykelmotorvej", mens mængden af biltrafik i gaden er meget begrænset. Lignende beskrivelser går igen i andre interviews. Parkerede cykler er især en problematik for Middelalderbyens detailhandel, da de ifølge de interviewede blokerer for deres udstillingsvinduer, hvilket gør det svært at tiltrække kunder. Det er efter vores opfattelse værd at være opmærksom på problematikken, og forsat arbejde for hensigtsmæssige cykelparkeringsforhold i Middelalderbyen.

### FREMKOMMELIGHEDEN ER PRESSET

Nogle af detailhandlerne peger på den generelle fremkommelighed til indre by som et opmærksomhedspunkt. De udtrykker således bekymring for, hvad der vil ske med fremkommeligheden på det omkringliggende vejnet og hovedtrafikåre, som holdes åbne, hvis man nedlægger biladgangen til sidegaderne. I forlængelse heraf efterspørger de, at man sikrer fremkommeligheden til de p-huse, der er omkring Middelalderbyen.



---

*Der er en del privatkunder, som i dag kører ind og parkerer [i p-hus]. Og de kan stadig komme ind og handle. Dealbreakeren kan være, at de ikke kan komme ind i København på grund af, at der er kø i et spor, fordi det kun er den vej, der er åben.*

(Chef i større butikskæde)

### BEDRE VIDENSGRUNDLAG OM MIDDELALDERBYENS GÆSTER ØNSKES

Selvom de fleste af de erhvervsdrivende er positive over for en begrænsning af biltrafikken (hvis dette kan gøres samtidig med at driftsvilkår med varelevering og håndværkerydelser sikres), ønsker flere et bedre vidensgrundlag om gæsterne i Middelalderbyens adfærd. De efterspørger, at de erhvervsdrivende kunne få adgang til et sådant vidensgrundlag og mener, at det ville styrke deres forretningsmuligheder. Herunder fremhæves 1) hvilket formål, dem der parkerer, kommer med; 2) sidegevinsterne ved de ture, hvor gæster kører ind med andre formål; 3) en footfall-analyse, der viser, hvad de gående gør, samt hvilken adfærd og hvilket bevægelsesmønster de har.



## 9 ANALYSEDESIGN OG -PROCES

I dette kapitel beskriver vi vores analysetilgang og den metode, vi har anvendt for at komme frem til analysens resultater og konklusioner.

Analysen er designet således, at det er muligt at vurdere konsekvenserne af en begrænsning af biltrafikken for tre på forhånd udvalgte erhvervssegmenter:



Heri ligger også, at en række andre aktører, der bliver berørt af en begrænsning af biltrafikken, ikke indgår i analysen. Det gælder eksempelvis advokater, revisorer, konsulenter og andre kontorerhverv, kulturinstitutioner og beboere. Det har været nødvendigt at afgrænse analysen for at skabe fokus på de mest centrale erhvervsaktører.

Analysen er tilrettelagt som en sammenhængende analyse centreret om de tre analysetemaer. Vi har for alle tre analysetemaer opstillet hypoteser om, hvad der vil slå igennem hvordan, når biltrafikken reduceres i Middellalderbyen. Hypoteserne er valideret i samarbejde med Københavns Kommune, og er efterfølgende testet ved hjælp af to metodiske redskaber:

- › **Desk-research**, hvor der er skabt et overblik over dels det kvantitative datagrundlag, dels tendenser fra ind- og udland. Vores desk research supplerer vores eksisterende viden, og på den måde har vi så vidt muligt dækket videnshuller med eksisterende data.
- › Der er gennemført **seminstrukturerede interviews** med relevante repræsentanter for erhvervet – disse defineres i beskrivelserne af de tre analyseemner. Interviews tager udgangspunkt i en interviewguide, der godkendes af Københavns Kommune og justeres efter de første f.eks. 5 interviews, så spørgsmålene bedst muligt indfanger de relevante temaer.

Resultaterne fra de gennemførte interviews er analyseret og de identificerede konsekvenser er karakteriseret i forhold til, hvordan de vil påvirke erhvervet. Herunder er også en vurdering af omfanget af konsekvenserne så vidt muligt lagt til grund, så f.eks. negative effekter, der kun berører en mindre gruppe ikke vægtes lige så højt som konsekvenser, der rammer større grupper. Det har samtidigt været tydeligt, at grænser og definition af konsekvenser har været flydende og udtryk for subjektive udlægninger.

## KONSEKVENSER ER AFHÆNGIGE AF KONTEKSTEN

Den grundlæggende præmis for analysen er, at konsekvenserne for erhvervslivet er et resultat af et samspil mellem det konkrete initiativ og den kontekst, det implementeres i. Derfor har vi også som en del af analysen udpeget de væsentligste udviklingstendenser, som vil få betydning for konsekvenserne for erhvervet. Samtidig er det også tydeligt, at de væsentligste konsekvenser for erhvervet i nogle tilfælde i højere grad er styret af forhold i omverdenen end af en begrænsning af biltrafikken. Dette beskriver vi nærmere i selve analysen.

COVID-19 er et vilkår, som komplicerer muligheden for en historisk tilgang til at undersøge konsekvenserne for erhvervslivet. Dertil kommer, at mange andre parametre såsom teknologisk udvikling har betydning for Middelalderbyens og erhvervslivets udvikling. Disse to faktorer er med til at vanskeliggøre en kvantitativ vurdering af, hvilken virkning en begrænsning af biltrafikken ville have isoleret set. Derfor har vi valgt en kvalitativ, interviewbaseret tilgang, som er bedre i stand til at indfange nuancerne i de mekanismer, som en begrænsning af biltrafikken vil aktivere.

## ANALYSETILGANG

Vores analysetilgang er inspireret af en forskningsmæssig tilgang, hvor vi systematisk har testet en række hypoteser empirisk. Tilgangen sikrer en tydelig sammenhæng mellem analysens overordnede undersøgelsesspørgsmål, dataindsamlingen og de handlingsrettede anbefalinger, der afgives med afsæt i analysen. Med afsæt i eksisterende viden om de vigtigste udviklingstendenser har vi formuleret en række hypoteser om de fremtidige scenarier for Middelalderbyen (se Bilag C). Hypoteserne er fremlagt for og kvalificeret af Københavns Kommune. Med dette afsæt testes hypoteserne empirisk, hvilket vil sige, at de blev operationaliseret og indarbejdet i vores interviewguides. På den måde har vi sikret, at den kvalitative dataindsamling har været forankret i analysedesignet og har tilvejebragt viden, der kunne anvendes til at vurdere hypotesernes holdbarhed. Normalt vil man på baggrund af den empiriske test kunne be- eller afkræfte en hypotese. Vi er dog opmærksomme på, at virkeligheden rummer større kompleksitet end der afspejles i disse to udfaldsmuligheder. Derfor har vi anlagt en tilgang til analysedesignet, hvor man i stedet kan tale om større eller mindre forklaringskraft i hypoteserne i stedet for 'enten eller'.

## DESK-RESEARCH OG KVALITATIVE INTERVIEWS

Analysen tager altså sit metodiske afsæt i desk-research af eksisterende analyser fra ind- og udland. På den baggrund er der for hver af de tre analyseemner, opstillet en række hypoteser, der er belyst via gennemførelse af 38 interviews med et bredt udsnit af feltets centrale aktører (se Bilag B), herunder repræsentanter fra primære og sekundære handelsstrøg, og fra stormagasiner til små, selvstændige specialbutikker. Interviewene er gennemført som semistrukturerede interviews og er primært afholdt virtuelt, men enkelte fysisk. Interviewene har givet os muligheder for at vurdere konsekvenserne for erhvervslivet baseret på aktørernes egne vurderinger, og for at identificere vigtige dynamikker og afledte virkninger af en begrænsning af biltrafikken.

Vi har prioriteret en transparent analyseproces med løbende inddragelse og validering af både analysens opdragsgiver og nøgleinteressenter. Der er således indhentet input til analysens design og indhold fra projektets følgegruppe i juni 2021. På en workshop med repræsentanter fra følgegruppen og erhvervsdrivende i Middelalderbyen i september 2021 blev analysens foreløbige resultater drøftet og valideret.



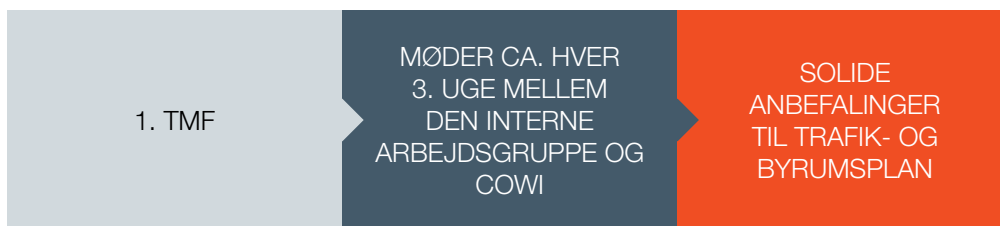
## PROCES, DIALOG OG INDDRAGELSE

Vi har løst opgaven i en proces, der forløber i tre overordnede trin:



I fase 1 har vi på et opstartsmøde med kommunens interne arbejdsgruppe i detaljer drøftet opgavens indhold, tidsplan og leverancer.

I fase 2 indsamlede og analyserede vi data inden for de tre analysetemaer. I denne fase var dialogen med både Københavns Kommune og opgavens interessenter meget vigtig, hvorfor dialogen også har kørt i disse to spor:



Gennem dialogen med Københavns Kommune har vi løbende drøftet, hvordan opgavens fokus fastholdes. På denne måde har vi sikret, at opgavens anbefalinger, der er output fra fase 2, er realiserbare input til Trafik- og Byrumsplanen.



Dialogen med interessenterne på møder/workshops og via interviews har bidraget til at sikre inddragelse af interessenterne.

I projektets fase 3 har vi fokuseret på at formidle analysens resultater. Output fra denne fase er nærværende rapport der beskriver konsekvenser og anbefalinger.

## GRÆNSEFLADER TIL ANDRE, IGANGVÆRENDE ANALYSER/TILTAG

De trafikale og bylivsmæssige problematikker, der er aktuelle i Middelhøjebyen, er genstand for en række analyser og forsøg, der søger at håndtere disse. Københavns Kommune har således bl.a. taget initiativ til fem byrumsforsøg, en komparativ analyse af effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler samt en analyse af turistbusser i Middelhøjebyen. Derudover arbejder Københavns Kommune med en 'Restaurations- og nattelivsplan' samt en mulig, kommende 'nul-emissionszone'.

# BILAG A

## KILDER

- Concito. 2021. Dekarbonisering af Citylogistik.
- COWI. 2018. Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg.
- COWI. 2019. Perspektiver for citylogistik i Københavns Kommune – Resumérapport.
- COWI. 2020. Liberaliseret planlov baner vejen for boksbutikker, KTC Teknik & Miljø.
- COWI. 2021. Detailhandelsportalen.
- Danmarks Statistisk. 2021a. Firmaers køb og salg.
- Danmarks Statistisk. 2021b. Detailomsætningsindeks
- Danmarks Statistisk. 2021c. Kommunal overnatningsstatistik.
- Danmarks Statistisk. 2021d. Forbrugsundersøgelsen.
- Danmarks Statistisk. 2021e. Særkørsel på Motorregistret
- Dansk Erhverv. 2021. E-handelsanalysen: Forbruget på nettet vokser markant og slår ny rekord.
- Dansk PersonTransport (DPT). 2021. Undersøgelse om busture til Indre By i København.
- Facilitetsdatabasen. 2021.
- Gangsted. 2020. Fremtidens retail 2030 i et udlejerperspektiv
- Gangsted. 2021. Ny virkelighed for udlejning til retail efter Corona
- Håndværkerforeningen. 2021. Tema: Håndværk i Hovedstaden – transport og byudvikling.  
<https://hfk.dk/erhvervsvenlig-hovedstad/tema-haandvaerk-i-hovedstaden-transport-og-byudvikling/>
- ICP. 2018. Redegørelse for konsekvenserne af nye aflastningsområder i Hovedstadsområdet.
- Incentive. 2017. Fakta om godskørsel for fremmed regning med varebiler. Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet
- Incentive. 2012. Indkøb og transportvaner i København.
- Indenrigs- og Boligministeriet. 2021. Redegørelse for udviklingen i kommunernes detailhandelsplanlægning.
- SMV Danmark. 2019. Spørgeskemaundersøgelse vedr. bilfrizone i middelalderbyen KBH.  
<https://hfk.dk/pagefiles/wp-content/uploads/2019/01/Sp%C3%B8rgeskemaunders%C3%B8gelse-trafik-i-indre-by.pdf>
- TMF, Københavns Kommune. 2021. Afstand til nærmeste p-hus.
- TMF, Københavns Kommune. 2021. Effekterne for erhvervslivet i andre byer, der har begrænset adgang for biler.
- UNTWO. 2021. International Tourism and COVID-19.
- ViaTrafik, Schönherr, ICP. 2019. Mindre biltrafik i Middelalderbyen
- VisitDenmark. 2018. Turisternes døgnforbrug.
- World Tourism Organization. 2021. Yearbook of Tourism Statistics, Compendium of Tourism Statistics and data files.

# BILAG B

## GENNEMFØRTE INTERVIEWS

### Virksomhed

Magasin

Rêve de Renard

Mads Nørgaard Copenhagen

Københavnercafeen

Frisør Koch

Nikolaj Kunsthal

Barfoed Group

Dansk PersonTransport

Stromma

Vinoble

Marv og Ben

Øjenlæge Nicolai Sjö

Scandic Palace Hotel

Hotel Kong Frederik

Villa Copenhagen

Rekom

Dessertdragens Kageværksted

Butikskompagniet

Galleri Krebsen

Matas

Sankt Petri

Alton&heim

KBH – Commerce & Culture (KCC)

### Virksomhed

DHL

Danske Fragtmænd

Nomeco

Rødekro Kurér

Hørkram

Nemlig.com

GLS

Bring

IVECO

Vognmandslauget

### Virksomhed

Søkvist Ei-Anlæg A/S

Snoer Glas

Vognmand Henrik Tofteng A/S

Dansk Håndværk

Tømrer Søren

Tømrer/Snedker Sørheim

# BILAG C

## HYPOTESER

Herunder præsenteres COWIs hypoteser inden for de tre analyseemner 1) Erhverv og handel, 2) Varelevering og 3) Håndværkerydelser). De er baseret på de beskrevne rammebetingelser, der er gældende for erhvervslivet i Middallderbyen og er udformet med afsæt i viden indsamlet via desk-research og eksisterende erfaringer.

Hypoteserne beskriver: Hvad der vil ske inden for hvert analyseemne, når biltrafikken og antallet af p-pladser reduceres kraftigt? Hypoteserne vil være kernen i den kvalitative undersøgelse.

### ERHVERV OG HANDEL

**Hypotese 1:** Begrænsning af biltrafikken i Middallderbyen vil ikke få mærkbare negative effekter for store dagligvarebutikker, da kunderne i disse butikker allerede i dag anvender andre transportmidler end bil.

**Hypotese 2:** Begrænsning af biltrafikken i Middallderbyen vil bidrage til, at Middallderbyen får en tydeligere profil som et handelsområde med attraktive shoppingoplevelser set ift. konkurrerende handelsområder som f.eks. butikcentre eller aflastningsområder.

**Hypotese 3:** Mens en begrænsning af biltrafikken i Middallderbyen vil få entydig positiv effekt for specialvarebutikkerne på de primære handelsstrøg, kan nogle af specialvarebutikkerne på de sekundære handelsstrøg, hvor der er bedre biltilgængelighed, i nogle tilfælde få vanskeligere driftsvilkår.

**Hypotese 4:** Begrænsning af biltrafikken i Middallderbyen vil give bedre plads til attraktiv udeservering og kan derfor styrke restaurationernes kapacitet og tilbud til kunderne. Begrænsning af biltrafikken vil derfor føre til en omsætningstilvækst især hos de restaurationserhverv, der kan øge deres udeservering.

**Hypotese 5:** Begrænsning af biltrafikken i Middallderbyen vil skabe mulighed for flere oplevelser for turisterne i byrummene og vil øge fremkommeligheden for turisterne efter check-in, hvor de ikke færdes i bil. Derfor vil begrænsningen af biltrafikken indirekte bidrage til vækst hos de hoteller og andre overnatningssteder, der er afhængige af storbyturismen.

**Hypotese 6:** Begrænsning af biltilgængelighed ved hotellerne vil ikke få mærkbare negative konsekvenser for hotellerne, der er afhængige af, at deres kunder kan blive sat af direkte ved hotellet fra taxa og bus, da der fortsat vil være mulighed herfor med de nye restriktioner på trafikken i Middallderbyen.

**Hypotese 7:** Læger, behandlingssteder og lignende vil få vanskeligere driftsvilkår, da de er afhængige af at kunne tilbyde bilparkering. Frisører, saloner og lignende vil samlet set kunne få fordel ved de mere attraktive bymiljøer, der muliggøres i kraft af en reduceret biltrafik.

## VARELEVERING

**Hypotese 1:** Mindre biltrafik generelt vil give bedre vilkår for gennemførelse af varetransporter til/fra Middellalderbyen.

**Hypotese 2:** Reduktion i arealet til biltrafik og i tidspunkterne for varelevering vil gøre det vanskeligt at gennemføre varetransporterne til Middellalderbyen.

**Underhypotese A:** En afledt effekt kan blive trængsel med last- og varebiler i gaderne omkring Middellalderbyen.

**Underhypotese B:** Det kan vise sig vanskeligt at få visse varetyper frem til modtageren. Det gælder fx. meget tidsfølsomme varer, varer der kræver særlige temperaturforhold under hele transporten og varer af særlig høj værdi.

**Underhypotese C:** Da godsmængderne til Middellalderbyen antageligt ikke vil aftage væsentligt i fremtiden, må det forventes, at reduktion i areal til parkering og tidsrummet for vareleveringer vil lægge ekstra pres på de eksisterende læssepladser/-zoner.

**Hypotese 3:** Skærpede vilkår for distribution af varer i Middellalderbyen kan gøre det mere attraktivt for transportørerne at indsætte alternative mindre pladskrævende og mere fleksible køretøjer til at udføre den sidste del af forsyningskæden (last mile).

**Hypotese 4:** Skærpede vilkår for distribution af varer i Middellalderbyen vil gøre det dyrere at få leveret varer til de lokale erhvervsdrivende.

**Hypotese 5:** Øget nethandel vil påvirke leverancerne til/fra Middellalderbyen i fremtiden, og der vil forventeligt i fremtiden blive flere og mindre leverancer (varepartier), og over et større tidsrum over døgnet.

## HÅNDVÆRKERYDELSER

**Hypotese 1:** Det vil blive så svært at parkere tæt på kunderne, at håndværkere vil vælge kunder i Middellalderbyen fra, hvilket vil resultere i ringere service til disse kunder.

**Hypotese 2:** Håndværkerne vil hæve prisen for ydelser i Middellalderbyen for på den måde at få dækket eventuelle tab/mistet indkomst som følge af, at logistikken bliver vanskeliggjort.

**Hypotese 3:** Restriktioner, der "skræmmer" traditionelle håndværkere bort, vil åbne for mere nicheprægede ydelser udført af håndværkere, der arbejder uden behov for f.eks. varebiler.

**Hypotese 4:** Det er den historiske tilgang til, hvordan en håndværker organiserer sit arbejde og sin transport, der medfører behov for en pladsoptagende servicebil i byen.



# BILAG D: NOTAT OM UDVIKLINGSTENDENSER

## INDHOLD

1	INDLEDNING	72
2	ERHVERV OG HANDEL	72
3	VARELEVERING	85
3.1	ERHVERVSSTRUKTURENS BETYDNING FOR VARETRANSPORTERNE	85
3.2	E-HANDEL	86
4	HÅNDVÆRKERYDELSER	86
BILAG		
BILAG A	KILDER	88

PROJEKTNR.  
A227766

DOKUMENTNR.  
001

BESKRIVELSE  
Notat

KONTROLLERET  
VIFO

VERSION  
2.0

UDGIVELSESDATO  
29. november 2021

UDARBEJDET  
MRRR, THRD, MJHS

GODKENDT  
VIFO

## 1 INDLEDNING

I dette notat opsummerer vi viden indsamlet via desk-studier og erfaringer i en beskrivelse af de udviklingstendenser, der er gældende for erhvervslivet i Middalalderbyen. Notatet er struktureret omkring de tre analyseemner: 1) Erhverv og handel, 2) Varelevering og 3) Håndværkerydelser.

## 2 ERHVERV OG HANDEL

De seneste godt 10 år har budt på stigende urbanisering mod København, økonomisk afmatning og efterfølgende vækst, stigende nethandel og øget konkurrence mellem detailhandlen i kommunerne i hovedstadsområdet. Senest har krisen i handelslivet affødt af Coronavirus medført pludselige og meget markante udsving i forbruget og drastisk ændrede indkøbsmønstre indenfor nogle varegrupper og serviceydelser. Krisen har i overvejende grad vist sig at være er midlertidig, og situationen normaliserer sig, men på et nyt normalniveau. Privatforbruget stiger igen, men udviklingen på længere sigt indenfor de kommercielle byerhverv er usikker. En række rammebetingelser vil påvirke erhvervs- og handelslivet og indvirke på effekterne af en reduktion af biltrafikken i Middalalderbyen.

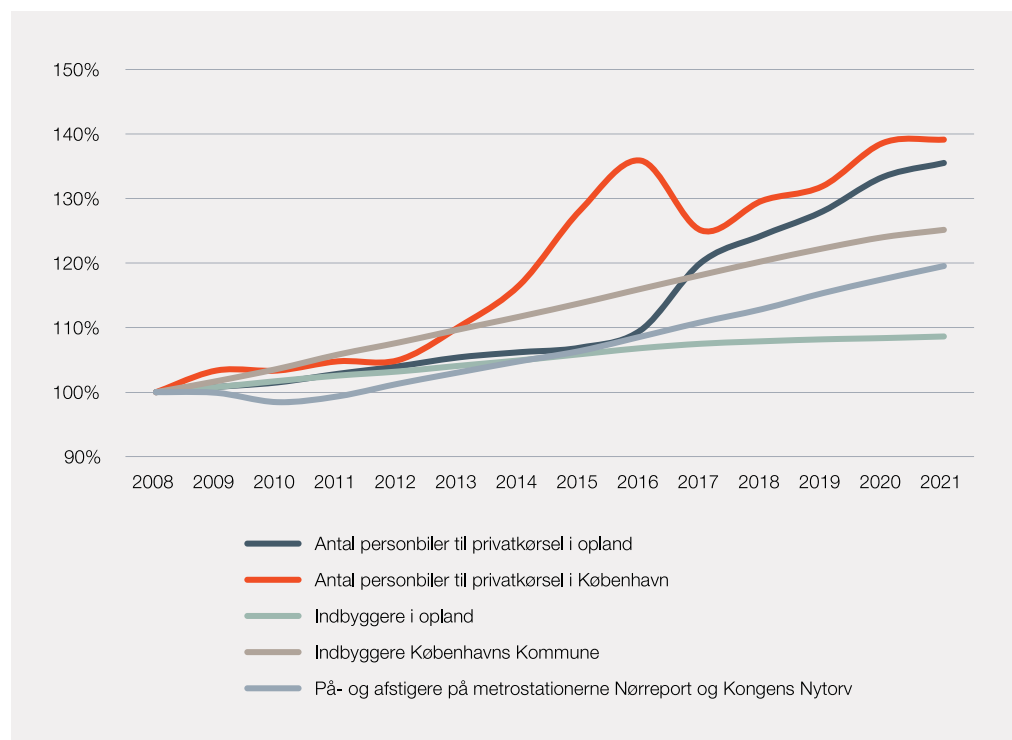
### 2.1.1 UDVIKLING I VALG AF TRANSPORTMIDDEL

Borgerne bliver mere mobile, hvilket bl.a. kan aflæses i stigningen i transportarbejdet og antallet af nyregistrerede personbiler i husholdningerne og erhvervene i Danmark over de sidste 10 år (DST 2021). Det øgede bilejerskab medfører et øget krav om biltilgængelighed hos kunderne og dermed også biltilgængelighed som etableringskrav for store dele af detailhandlen.

Borgerne kører gerne langt efter en koncentration af attraktive butikker, og det kommer til udtryk i strukturudviklingen i detailhandlen, der generelt medfører udflytning af detailhandel fra centrale beliggenheder til beliggenheder ved det overordnede vejnet og øget klynge dannelse indenfor udvalgsvarer.

Beklædningsbutikkerne og de mindre specialvarebutikker, der er kernebrancher i Middalalderbyen, vægter dog fortsat placeringer på fodgængerstrøg, i butikcentre og ved pladser, hvor der er store forgængerstrømme.

**FIGUR 2-1**  
Indekseret udvikling i antal indbyggere, personbiler og metropassagerer. Antallet af personbiler er steget forholdsvis mere end antallet af indbyggere og metropassagerer. Oplandet omfatter Albertslund, Allerød, Ballerup, Brøndby, Dragør, Egedal, Frederiksberg, Furesø, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Greve, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Hørsholm, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal, Rødovre, Tårnby og Vallensbæk Kommune.



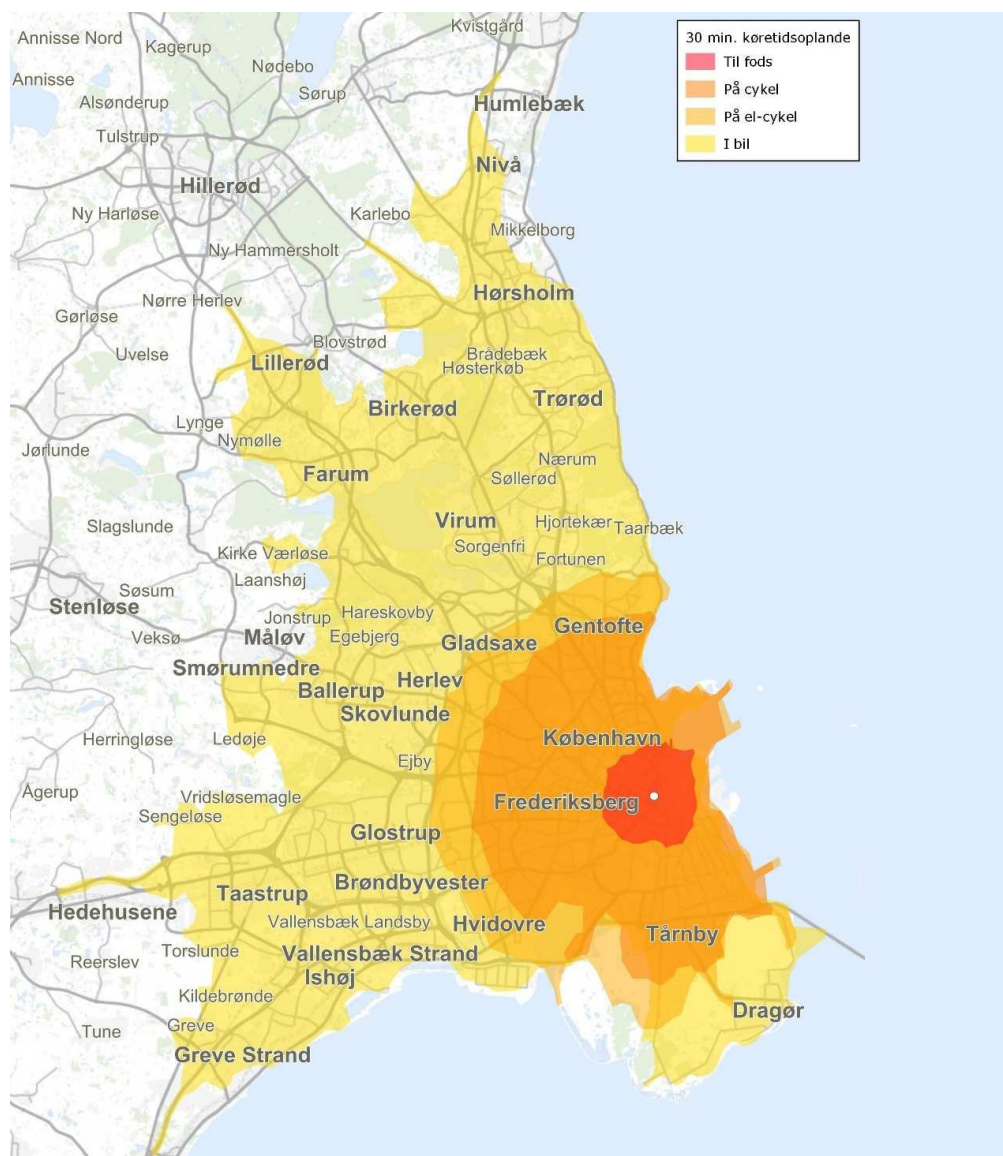


## 2.1.2 STOR BEFOLKNINGSTILVÆKST

Detailhandlen og de kundeorienterede serviceerhverv i Middalalderbyen betjener et primært regionalt opland, der udgøres af store dele af hovedstadsområdet og et sekundært opland, der omfatter de øvrige dele af hovedstadsområdet såvel som fra Skåne og Sjælland i øvrigt. Middalalderbyens store oplandseffekt afspejles bl.a. i handelsbalancerne for Indre By, som ifm. seneste detailhandelsanalyse for Københavns Kommune blev opgjort til ca. 470 % for dagligvarer og udvalgsvarer under ét og ca. 816 % for udvalgsvarer i 2013. Indre By omfatter foruden Middalalderbyen bl.a. også Fisketorvet.

Handelsoverskuddet for varer viser, at omsætningen i detailhandlen i Indre By er knap fem gange større end de lokale borgeres samlede forbrug på varer. Overskuddet skyldes dels, at mange borgere fra de øvrige dele af Københavns Kommune og andre kommuner i hovedstadsområdet køber visse dagligvarer og især udvalgsvarer i Indre By og dels den omfattende turisme. Ligeledes gæster mange forretningsrejsende Middalalderbyen, og der afholdes ofte store begivenheder, som tiltrækker mange af besøgende.

En stor andel af de lokale borgeres indkøb af øvrige udvalgsvarer som f.eks. hårde hvidevarer, elektronik og møbler sker sandsynligvis udenfor Middalalderbyen, men samlet set overstiger forbruget fra besøgende og turister i Middalalderbyen i væsentlig grad de lokale borgeres forbrug uden for Middalalderbyen.



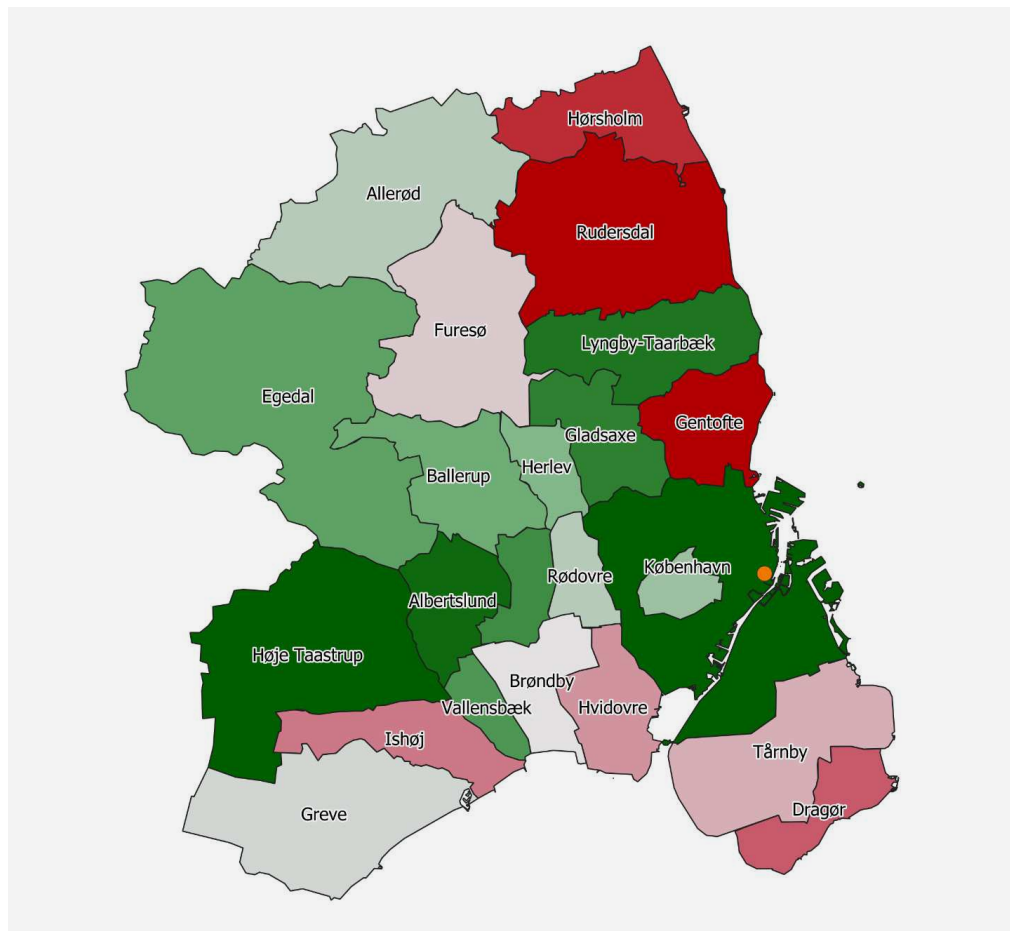
**FIGUR 2-2**  
Køretidsoplande à 30 min. til Kgs. Nytorv for forskellige transportformer. Den kollektive trafikbetjening er ikke omfattet af kortet, men har stor betydning for ikke mindst pendling til og fra København.  
Kilde: Openrouteservice, 2021

Befolkningstilvæksten i det regionale opland er en rammebetingelse, der påvirker erhvervs- og handelslivet positivt, da kundegrundlaget øges. Alene i Region Hovedstaden forventes i følge Danmarks Statistik en stigning i antallet af borgere på godt 100.000 frem mod 2030, (DST 2021). Ifølge Københavns Kommunes befolkningsprognose fra 2020 forventes alene i Københavns Kommune en stigning i antallet af borgere på knap 80.000 frem mod 2030 (Københavns Kommune 2020).

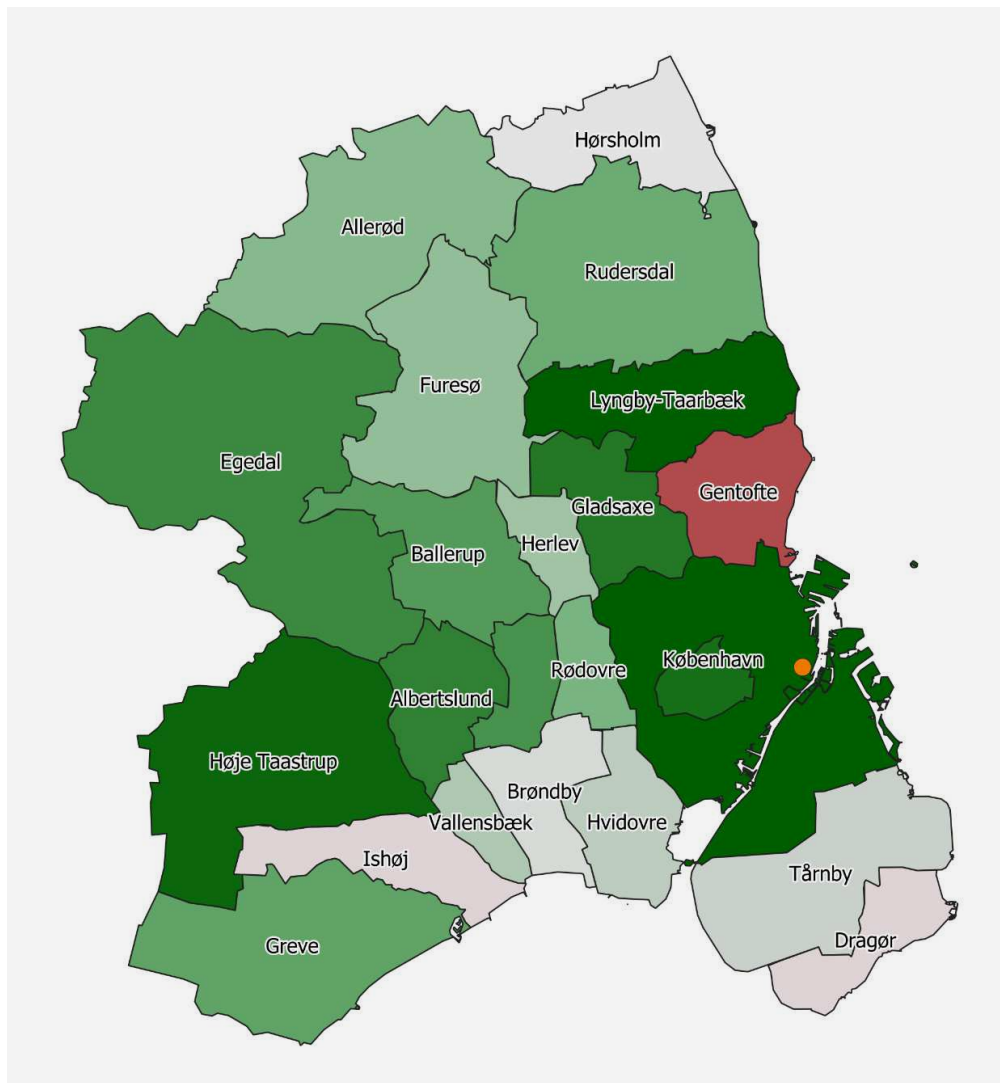
Figur 2-3 og Figur 2-4 viser den forventede udvikling i forbrugsgrundlaget for hhv. dagligvarer og udvalgsvarer i oplandet til Middelalderbyen frem mod år 2033 svarende til en 12-årig planperiode. I fremskrivningen af forbrugsgrundlaget indgår som forudsætninger en fortsat kraftig vækst i nethandlen, befolkningsudviklinger jf. kommunernes befolkningsprognoser<sup>1</sup> og en moderat til kraftig vækst i privatforbruget svarende til udviklingen i årene op til Coronakrisen. Udviklingen i forbrugsgrundlaget i oplandet er ikke kun styret af konjunkturerne, men også det stigende indkomstniveau i København. Forudsætningerne er beskrevet i afsnit 2.1.3-2.1.5.

Tages der højde for nethandlen, dvs. trækkes den øgede nethandel ud af forbruget, så forventes en stigning i det årlige forbrugsgrundlag for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer i Københavns Kommune på i størrelsesordenen hhv. 1,7 mia. kr. eller 9 %, 375 mio. kr. eller 13 % og 1,6 mia. kr. eller 20 % frem mod 2033. Samlet set forventes i oplandet en stigning i det årlige forbrugsgrundlag for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer på i størrelsesordenen hhv. 2,6 mia. kr. eller ca. 5 %, 700 mio. kr. eller ca. 9 % og 3,5 mia. kr. eller ca. 15 % frem mod 2033. Til sammenligning var dagligvare- og udvalgsvareomsætningen i Indre By hhv. ca. 3,3 mia. kr. og ca. 10,3 mia. kr. i 2013.

**FIGUR 2-3**  
Forventet udvikling i forbrugsgrundlag ekskl. nethandel for dagligvarer frem mod 2033. Middelalderbyen er vist med orange prik.



<sup>1</sup> Kommunernes prognoser viser i gennemsnit en 6 % højere vækst for den enkelte kommune end fremskrivningerne fra DST. For oplandet forventes jf. kommunernes prognoser en samlet vækst på ca. 12 %, mens fremskrivningerne viser en vækst på ca. 7 %.



**FIGUR 2-4**  
Forventet udvikling i forbrugsgrundlag ekskl. nethandel for udvalgsvarer frem mod 2033. Middelalderbyen er vist med orange prik.

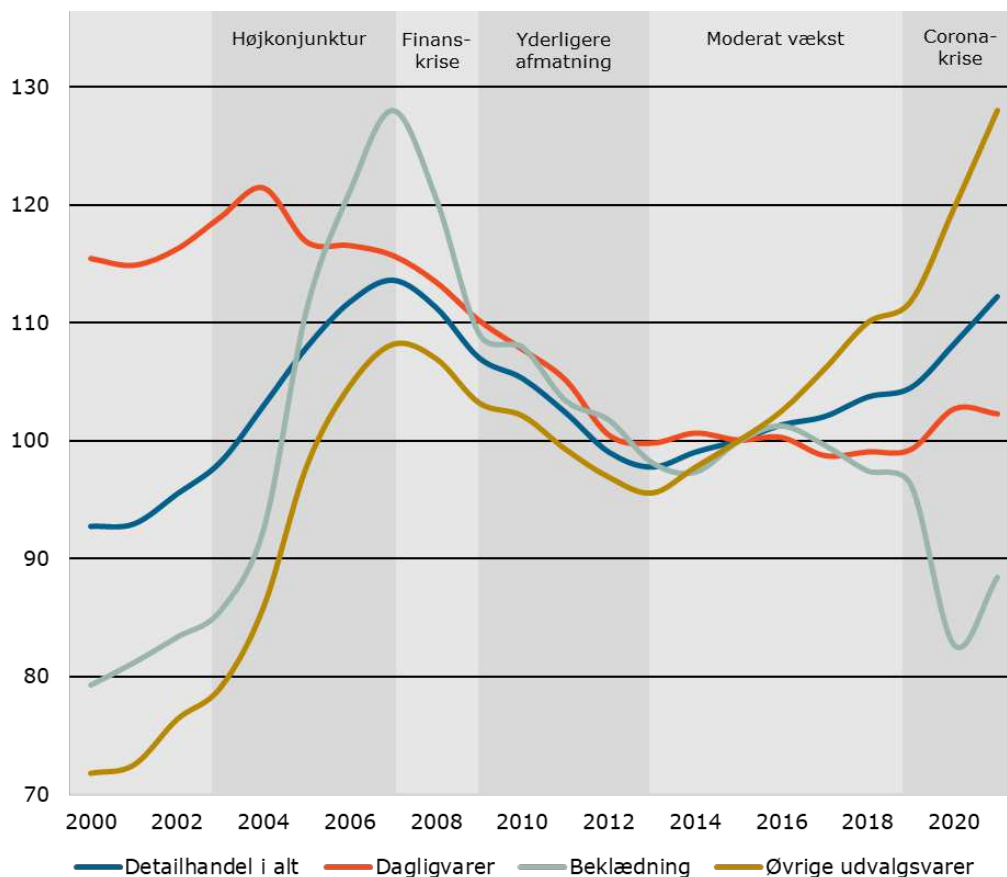
### 2.1.3 STIGENDE PRIVATFORBRUG

Efter 2008, hvor forbruget toppede, var forbrugerne tilbageholdende som konsekvens af den økonomiske krise.

- › Samlet set faldt omsætningen på landsplan med ca. 8 % fra 2007 til ultimo 2019. Omsætningen lå i 2019 lidt under niveauet i 2005<sup>2</sup>.
- › Omsætningen i dagligvarebutikkerne faldt i perioden 2007-2019 med ca. 14 %. Discountbutikkerne under ét havde markant fremgang under lavkonjunktoren. Siden 2012 og frem til 2020 lå omsætningen i dagligvarebutikkerne på et nogenlunde konstant niveau.
- › Beklædning er den mest konjunkturfølsomme branche, og tilbagegangen i perioden 2007-2019 var størst indenfor beklædning, hvor omsætningen faldt med knap 25 % på landsplan.
- › Omsætningen indenfor øvrige udvalgsvarer steg med ca. 3 % i perioden 2007-2019. Øvrige udvalgsvarer lå efter en stor stigning i perioden 2013-2019 over niveauet i 2007, hvor forbruget var på sit hidtil højeste.

<sup>2</sup> Bygger på udviklingen i det sæsonkorrigerede mængdeindeks ved sammenligning af det gennemsnitlige niveau i 2004 og 2005 med det gennemsnitlige niveau i 2019.

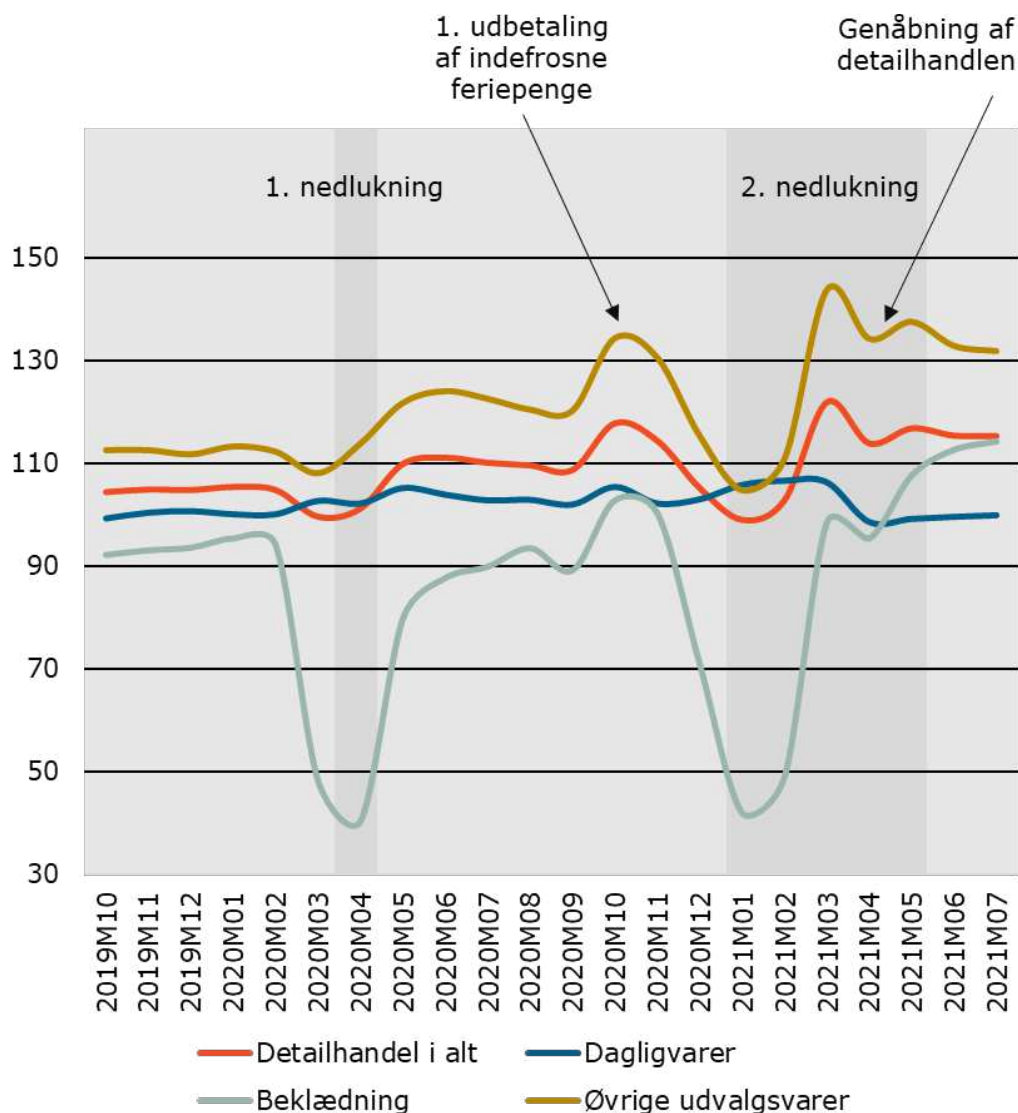
**FIGUR 2-5**  
Det sæsonkorrigerede mængdeindeks viser udviklingen i årsgennemsnittet i omsætningen i dansk detailhandel og danske netbutikker i faste priser, dvs. korrigeret for sæsonudsving og prisudvikling, frem til august 2020. Her er der taget udgangspunkt i 2015 som indeks 100 (DST 2021).



Udviklingen i detailomsætningsindekset viser, at omsætningen af udvalgsvarer som f.eks. elektronik, biludstyr, møbler, køkkener og fritidsudstyr i landets fysiske butikker og danske netbutikker under ét aldrig har været højere. Den samlede omsætning af øvrige udvalgsvarer nåede i 2019, efter næsten uafbrudt vækst siden 2013, et niveau væsentligt højere end før finanskrisen. Sammenlignet med 2013, hvor omsætningen nåede et lavpunkt, er der tale om en stigning på 21 %.

Den markante vækst i omsætningen af øvrige udvalgsvarer er sket i en periode, hvor omsætningen indenfor dagligvarer, med en vækst på ca. 1 %, har været stort set uændret. Samtidig er omsætningen indenfor beklædning faldet med ca. 13 %. Det er dermed alene omsætningen indenfor øvrige udvalgsvarer, der har båret væksten på ca. 8 % i omsætningen i perioden 2013-2019. I samme periode er antallet af indbyggere i Danmark steget med kun knap 4 %, og væksten i kundegrundlaget forklarer derfor kun en del af stigningen i omsætningen.

Coronakrisen har i væsentlig grad påvirket omsætningen i detailhandlen og de kundeorienterede serviceerhverv, men udviklingen har været forskellig indenfor brancherne. Figur 2-6 viser udviklingen i omsætningen i detailhandlen og de danske netbutikker det seneste år, herunder under nedlukningen som følge af Corona, og i den første tid efter genåbningen.



FIGUR 2-6

Det sæsonkorrigerede mængdeindeks viser udviklingen i omsætningen i dansk detailhandel og danske netbutikker i faste priser, dvs. korrigeret for sæsonudsving og inflation, i perioden oktober 2019 – juli 2021. Her er der taget udgangspunkt i 2015 som indeks 100.

Mest markant har udviklingen været indenfor beklædning, som faldt drastisk til indeks 40. Forklaringerne kan være:

- › At beklædning er en meget konjunkturfølsom varegruppe, og at en del forbrugere har valgt at udskyde køb af nyt tøj grundet generel usikkerhed om samfundskonometri og jobsikkerhed,
- › at forårsudsalg blev aflyst grundet nedlukningen,
- › at butikscentrene, hvor en stor del af kapitalkædebutikkerne indenfor beklædning ligger, har været lukket i en længere periode,
- › at de udenlandske turisternes forbrug er udeblevet,
- › at forbrugerne ikke har haft samme behov for køb af beklædning grundet hjemmearbejde og
- › at retningslinjerne for social afstand har sat begrænsninger på mulighederne for at prøve tøj.

Dagligvareomsætningen er steget under krisen. Forklaringerne kan være:

- › At mange har arbejdet hjemmefra, og derfor ikke har spist i arbejdspladsens kantine som normalt,
- › at der har ikke været mulighed for udespisning på restauranter og caféer,
- › at der er sket en markant vækst i nethandlen med dagligvarer, og
- › at dele af forbrugerne har hamstret eller købt stort ind under krisens start.

Det øvrige udvalgsvareforbrug er steget, og har nået et rekordhøjt niveau. Forklaringerne kan være:

- › At mange borgere har udnyttet den megen tid hjemme til gør-det-selv projekter, og at byggemarkeder og plantecentre i vid udstrækning ikke har været lukkede.

### **SAMLET VURDERING AF UDVIKLING I PRIVATFORBRUG**

Indenfor en 12-årig planperiode forventes det, at privatforbruget vil vokse – om end i et noget mere afdæmpet tempo end gennemsnittet for perioden fra 2000-2007. Det vurderes altså, at opbremsningen er vendt, og at der igen bruges flere penge.

#### **2.1.4 ØGET NETHANDEL**

En stigende andel af danskernes forbrug lægges i netbutikker, og en mindre andel lægges i fysiske butikker. Alene i 2016 steg nethandlen med ca. 16 %. I 2017 rundede nethandlen 120 mia. kr., hvilket er dobbelt så meget som i 2012, og i 2019 nåede nethandlen ca. 150 mia. kr. (Dansk Erhverv 2021). Der flyttes dermed fortsat store markedsandele fra de fysiske butikker til nethandlen. I nethandlen indgår både ikke-fysiske varer som rejser, flybilletter og underholdning, men også fysiske varer som tøj, elektronik og bøger. Andelen af nethandel er meget brancheafhængig. Eksempelvis bliver en meget stor del af elektronik, bøger og børnetøj købt online, mens andelen af dagligvarer, der købes online, fortsat er lav.

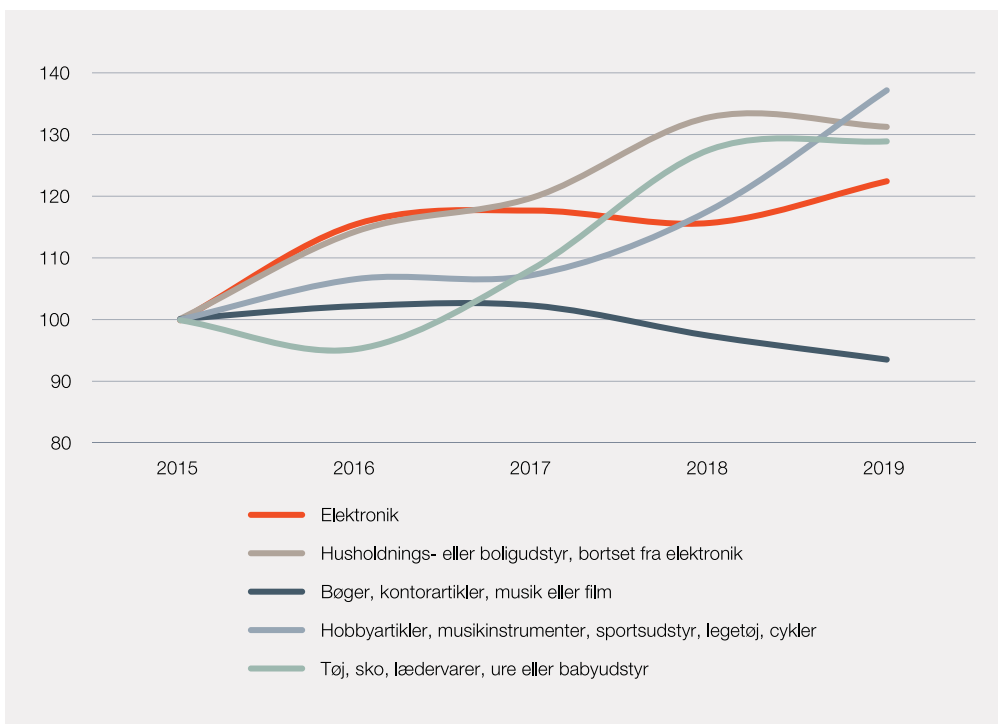
Dagligvarer købes typisk nær bopælen, herunder på vej til eller fra arbejde eller i butikker med god trafikal beliggenhed. Indtil videre købes dagligvarer kun i begrænset omfang på nettet. Der er endnu ikke sket et egentlig gennembrud indenfor nethandlen med dagligvarer, f.eks. som måltidskasser. Der er sket en kraftig vækst i nethandlen med dagligvarer, senest som følge af Coronakrisen, men fra et meget lavt udgangspunkt. Nethandel med dagligvarer er mest udbredt i hovedstadsområdet og i de større byer. Nethandelsandelen for dagligvarer på landsplan var ca. 2,6 % før situationen med Corona. Vi vurderer, at nethandlen med dagligvarer p.t. udgør 4-5 % af det samlede dagligvareforbrug på landsplan, og at andelen er højere i Middellalderbyen.

Samlet set er den øgede nethandel til ulempe for detailhandlen, som taber markedsandele til nethandlen, men udviklingen er ikke helt entydig. Hvis forbrugsvæksten online primært sker i rene netbutikker, vil det reducere behovet for fysiske butikker eller arealer til butiksformål, da varelagre og distribution vil kunne foregå i f.eks. lagerbygninger i erhvervsområder, og da nogle fysiske butikker helt vil lukke. Sker omsætningen derimod som et supplement til omsætningen i den fysiske butik eller fordi netbutikker åbner en fysisk butik eller et showroom, vil det i nogle tilfælde direkte medvirke til at øge behovet for butiksareal eller medvirke til at sikre eksistensen af fysiske butikker.

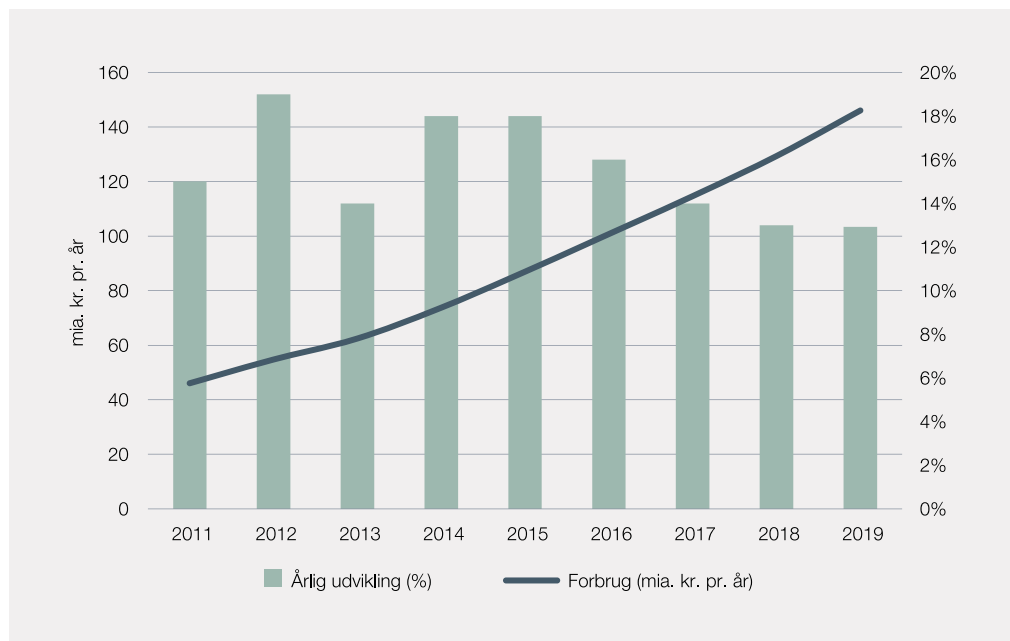
Netbutikker har behov for god logistikmæssig lokalisering, f.eks. i erhvervsområder nær det overordnede vejnet og til en lav leje. Der er mange eksempler på, at der over tid indrettes et mindre butiksudsnit med lagersalg i tilknytning til netbutikken. Samtidig kan netbutikker have behov for showrooms på mere centrale placeringer for at eksponere sig selv overfor en kundestrøm. En analyse fra FDIH viser, at forbrugerne helst vil handle i de netbutikker, der har tilhørende fysiske butikker. Fysiske butikker skaber tillid og kendskab, der kan øge salget på nettet. Samlet set forventes det, at den øgede nethandel vil medføre et behov for flere showrooms i Middellalderbyen.

**FIGUR 2-7**

IKEA Planning Studio på Vesterbrogade, er et eksempel på hvordan en kæde har tilpasset sit koncept til beliggenheden i den tætte by. I IKEA Planning Studio kan kunder få vejledning og inspiration til køkken- og garderoabeløsninger. Kunderne kan bestille varer fra IKEAs sortiment, og få varerne leveret.

**FIGUR 2-8**

Indekseret udvikling i omsætningen i nethandlen med varer. Det sæsonkorrigerede mængdeindeks viser udviklingen i omsætningen i danske netbutikker i faste priser, dvs. korrigeret for sæsonudsving og inflation. Her er der taget udgangspunkt i 2015 som indeks 100.

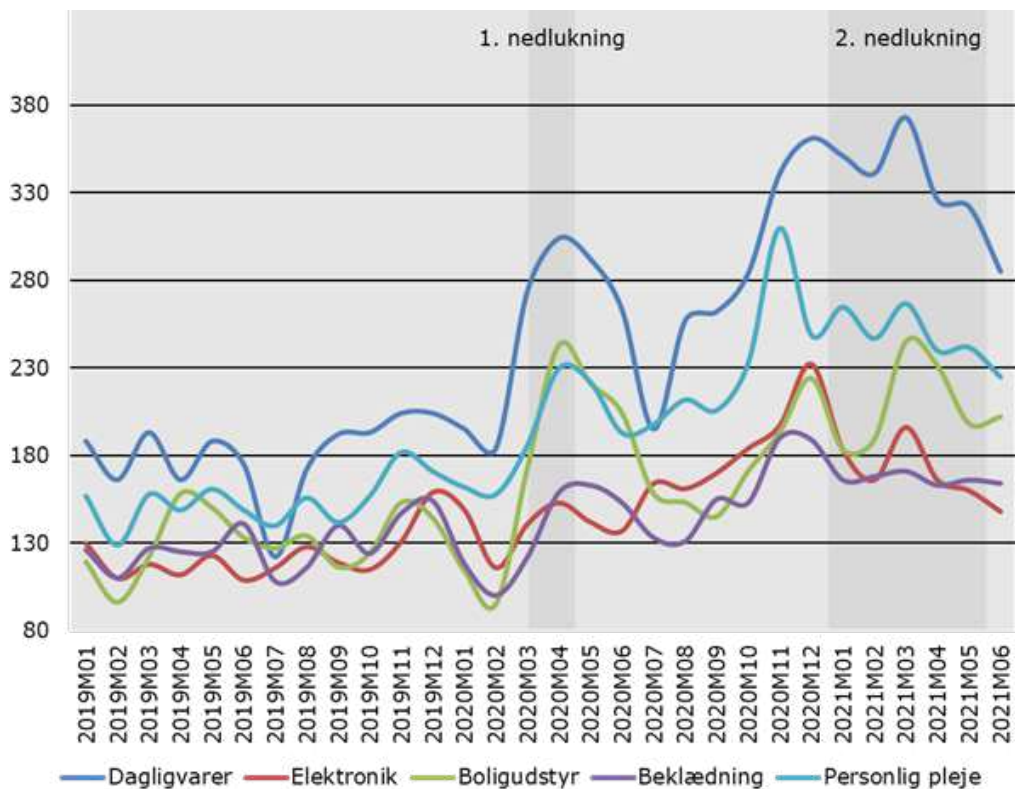


**FIGUR 2-9**  
Udviklingen i danskernes forbrug online over de sidste knap 10 år. Varer udgør ca. 37 % af forbruget. Kilde: Foreningen for Dansk Nethandel (FDIH).

## EFFEKTER AF CORONA

Coronakrisen har haft stor betydning for nethandlen, som er steget markant. Nethandlen er dels steget som følge af nedlukningen af dele af detailhandlen og dels som en umiddelbar reaktion fra store dele af forbrugerne. Omsætningsindekset viser imidlertid, at de markante stigninger har været efterfulgt af omtrent næsten lige så store fald.

**FIGUR 2-10**  
Udviklingen i omsætning i danske netbutikker. Detailomsætningsindeks efter branche, med indeks 2015 = 100. DST. Udsvingene skyldes ikke kun nedlukninger, men også sæsonudsving. For dagligvarer kan stigningen i efteråret skyldes, at forbrugerne igen har modtaget måltidskasser efter sommerferien, mens stigningen i november og december i høj grad kan henføres til julehandlen.





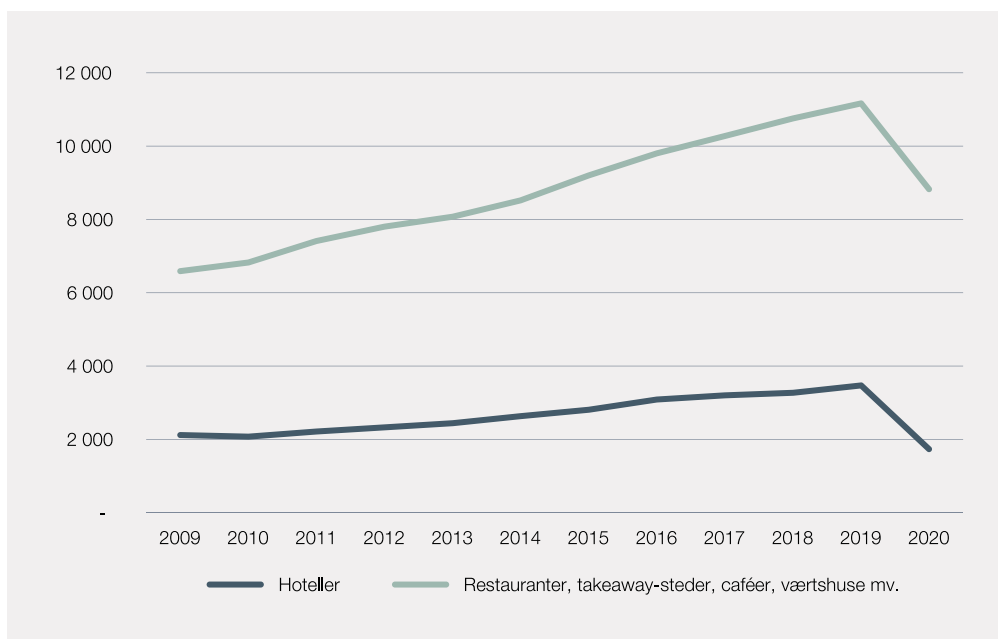
## SAMLET VURDERING AF UDVIKLING I NETHANDEL

Samlet set viser tallene, at mens mange forbrugere og forretningsdrivende har gjort sig flere erfaringer med nethandel, så har den stærkt øgede nethandel været midlertidig indenfor de fleste brancher. Set i et større perspektiv vurderes det, at Coronakrisen har medført, at nethandelsandelene har lagt sig på niveauer højere end før krisen, men lavere end under krisen. Det er endnu for tidligt at vurdere, om Coronakrisen har været startskuddet til et egentligt gennembrud for nethandlen med dagligvarer.

Udviklingen på længere sigt vil i høj grad afhænge af den teknologiske udvikling og danskernes forbrugssvaner. Både inden for dagligvarer, beklædning og øvrige udvalgsvarer forventes en væsentlig vækst i nethandlen. Væksten i nethandlen vil skabe mulighed for nye forretningsmodeller og virksomheder med både fysiske butikker, showrooms og netbutikker, og væksten i nethandlen reducere behovet for detailhandel, som vi kender, det i Middelalderbyen.

### 2.1.5 ØGET UDESPISNING

Danskerne spiser i stigende grad ude og laver i mindre omfang end tidligere selv mad. Fra 2010-2019 steg salget i den danske restaurations- og hotelbranche i løbende priser med ca. 65 %. Dermed er det nærliggende at antage, at en del af forbruget flyttes fra dagligvarebutikker til restauranter, caféer og andre spisesteder. Det er især unge i de større byer, som spiser meget ude. Det kan skabe et større grundlag for restauranter, caféer, street food markeder og udsækningssteder, der er afhængige af et attraktivt bymiljø snarere end god biltilgængelighed.



**FIGUR 2-11**

Salg i løbende priser i mio. kr. i den danske hotel- og restaurationsbranche op til Corona-krisen.

Omvendt er dagligvarekæderne opmærksomme på tendensen og tilbyder i højere grad convenienceprodukter, bake-off og slagterafdelinger, click-and-collect ordninger. Når dagligvarebutikkerne i højere grad omstiller sig til de nye forbrugs- og indkøbsmønstre, får de også del i væksten.

En øget grad af hjemmearbejde kan betyde, at færre kontoransatte færdes i Middelalderbyen til hverdag. Det kan få afledte effekter for især restaurationserhvervene.



**FIGUR 2-12**

Handelslivet i bymidterne bliver mere blandet. Både sammensætningen af de kommercielle byerhverv og den enkelte forretning skifter karakter. Et større fokus på oplevelser og en brancheglidning, der udviser grænserne mellem detailhandel, kundeorienteret service og nethandel finder sted. Her er det et eksempel på kombination af restauration og detailhandel.

### 2.1.6 ØGET REGIONAL KONKURRENCE

Detailhandelsplanlægningen i Hovedstadsområdet er delvist styret af et landsplandirektiv. Indtil efteråret 2017 kunne kommunerne i Hovedstadsområdet indmelde ønsker om aflastningsområder til Erhvervsstyrelsen. Det nye Landsplandirektiv for detailhandel i Hovedstadsområdet muliggør planlægningen for fire nye aflastningsområder og udvidelsen af ét eksisterende. Dermed er der udsigt til, at antallet af aflastningsområder i Hovedstadsområdet mere end fordobles.

Udbygningerne vil i de pågældende aflastningsområder medføre mere konkurrencedygtige indkøbsområder med et større butiksudvalg og kritisk masse og vil forstærke strukturudviklingen, hvor udvalgsvarerhandlen koncentrerer sig i få store udbudspunkter. Udbygningerne i en håndfuld kommuner vil derfor få mærkbare effekter for handelslivet i Hovedstadsområdet (COWI 2020).

Med de mange nye kvadratmeter til store butikker uden for bymidterne, vil nogle danskere få kortere afstand til et større udvalg, og konkurrencen i detailhandelsbranchen vil blive øget. På den anden side er udviklingen med til at presse detailhandlen i de historiske bykerner yderligere. Nogle bymidter vil skulle genopfinde sig selv til andre formål end detailhandel, og den hurtige omstilling vil medføre tomme butikslokaler.

Aflastningsområderne er målrettet pladskrævende udvalgsvarebutikker, der er afhængige af god biltilgængelighed. En konsekvensvurdering fra 2018 viser, at der kan forventes et fald i den årlige udvalgsvareomsætning i København City på ca. 60 mio. kr. som følge af udbygningerne i aflastningsområderne (ICP 2018). Konsekvensvurderingen viser dermed, at omsætningsnedgangen og det øgede konkurrencepres på Middelalderbyen vil være forholdsvist begrænset, og at den allerede i dag tydelige rollefordeling mellem Middelalderbyen og områder til storbutikker ved det overordnede vejnet vil blive endnu tydeligere.

### KONKURRENCEPRES FRA EKSTERNE HANDELSOMRÅDER

Landsplandirektiv for detailhandel i hovedstadsområdet fastlægger en minimumsbutiksstørrelse på 1.000 m<sup>2</sup> for udvalgsvarebutikker i aflastningsområder. Reguleringen bidrager til rollefordelingen mellem udvalgsvarehandlen i aflastningsområderne og bymidterne.

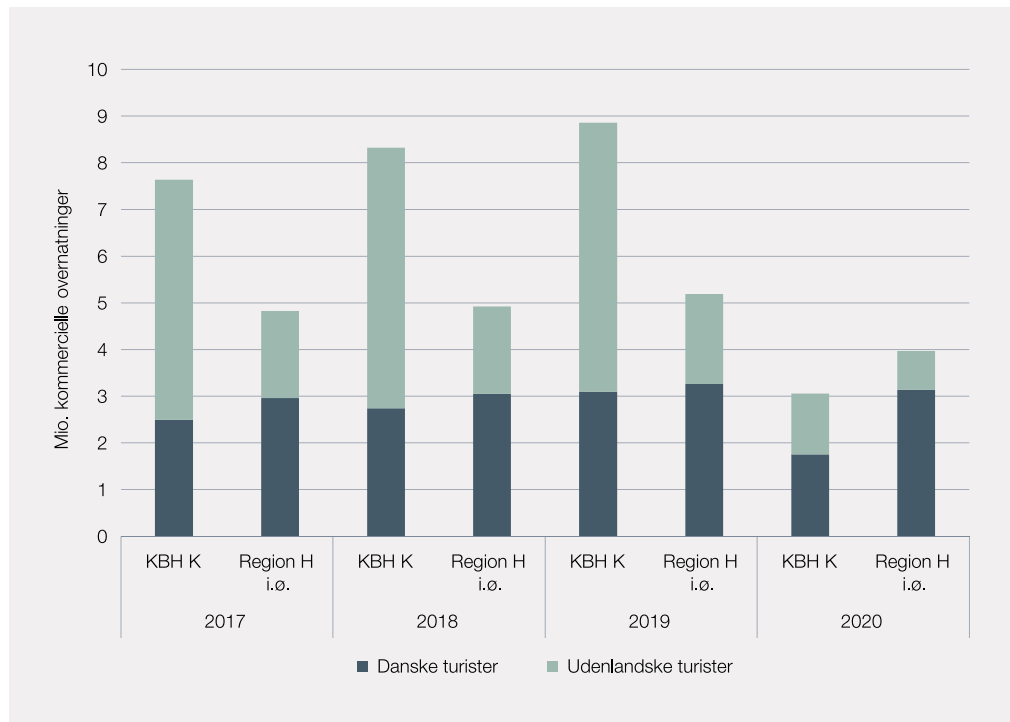
Det forventes, at butikkerne i aflastningsområderne i koncept og varesortiment vil adskille sig væsentligt fra butikkerne i Middelalderbyen. Konkret vurderes det, at butikkerne i aflastningsområderne især vil forhandle følgende varegrupper: Autotilbehør, scootere, knallerter, cykler, barnevogne, køkkenelementer, hårde hvidevarer, brændeovne, tæpper, boligtekstiler, belysning, elektronik, værktøj, campingudstyr, haveredskaber og lignende, dyreartikler og sportsudstyr, biler, lystbåde, campingvogne, trailere, planter, havebrugsvarer, tømmer, byggematerialer, grus, sten- og betonvarer, og møbler.

Omvendt forventes det, at butikkerne i aflastningsområder kun i begrænset omfang vil forhandle følgende varegrupper, der tilhører Middelalderbyens kernebrancher: Tøj, sko, briller, smykker, gaveartikler, isenkram, kunst, musikinstrumenter, bøger, spil, legetøj, fotoartikler eller lignende varegrupper.

Selvom aflastningsområderne adskiller sig væsentligt fra Middelalderbyen både ift. karakter og butikskoncepter vil der stadig være et vist overlap i varesortimenter og en øget konkurrence kan ikke undgås.

## 2.1.7 ØGET STORBYTURISME

I årene op til Coronakrisen voksede turismebranchen, hvilket kan aflæses i en stigning i antallet af turister og et højere forbrug pr. turist. Antallet af årlige kommercielle overnatninger i Region Hovedstaden steg således med knap 1,6 mio. fra 2017-2019, heraf udgjorde stigningen i Københavns Kommune godt 1,2 mio. overnatninger (DST 2021). Samtidig viser VisitDenmarks nyeste tal for turisternes døgnforbrug, at døgnforbruget pr. turist steg med ca. 450 kr. og ca. 350 kr. for hhv. udenlandske og danske storbyturister i perioden 2014-2017 (VisitDenmark 2018).

**FIGUR 2-13**

Udvikling danske og udenlandske turisternes kommercielle overnatninger i hhv. Københavns Kommune og de øvrige dele af Region Hovedstaden i perioden 2017-2020.

Coronakrisen har imidlertid medført et pludseligt og markant fald i antallet af overnatninger i København og de øvrige dele af Region Hovedstaden. Antallet af kommercielle overnatninger i København faldt med knap 6 mio. eller ca. 65 % fra 2019 til 2020, mens faldet var ca. 1,2 mio. eller knap 25 % for de øvrige dele af Region Hovedstaden under ét. Antallet af udenlandske turister i København faldt med knap 80 % mens antallet af danske turister faldt med godt 40 %.

Globalt set er antallet af internationale turister steget forholdsvis jævnt i en periode på omtrent 30 år og op til Coronakrisen. På den baggrund forventes en normalisering og en efterfølgende vækst efter Coronakrisen. Analytikere vurderer, at den internationale flytrafik kan være tilbage på 2019-niveau omkring 2023. Dog er en generel konsensus blandt analytikere, at mængden er forretningsrejsende ikke vil nå tidligere niveauer (International Air Transport Association 2021; UNTWO 2021).

En fortsat vækst i turismen vil påvirke erhvervs- og handelslivet i Middelalderbyen positivt. En stigning i antallet af udenlandske turister vil betyde en stigning i antallet af kunder, der færdes til fods og med kollektiv transport snarere end i bil. Storbyturisterne lægger deres forbrug i overnatnings- og spisesteder, på museer og i forlystelser og køber varer som tøj og sko, der kan have med under armen.

### 2.1.8 FRA SHOPPING- TIL OPLEVELSESDESTINATION

Det øgede pres fra nethandlen (Dansk Erhverv 2021), udbygninger af eksterne butiksområder (COWI 2020), øget udespisning og en forventeligt fornyet storbyturisme (UNTWO 2021; DSTa 2021) vil samlet set medføre en fortsat gradvis omstilling af Middelalderbyen fra shopping- til oplevelsesdestination, hvor der fortsat vil være efterspørgsel på lokaler til kundeorienterede erhverv. Fokus vil i fremtiden i højere grad være på oplevelser og rekreative aktiviteter, såsom café- og restaurantbesøg, kulturbegivenheder og øvrige events snarere end shopping alene som et gøremål. Derfor vil samarbejde mellem forskellige private og offentlige aktører i 'økosystemer' i langt højere grad end i dag blive en præmis for de fysiske forretningers overlevelse i byerne (Gangsted, 2021).

Derudover vinder nye forretningskoncepter frem. For eksempel åbner restauranter et butiksudsnit og vice versa. Andre koncepter tilbyder dagligvarer leveret på cykel inden for 10 minutter eller t-shirts leveret på dørmåtten dagen efter, at de er bestilt i et showroom. Det betyder, at mere attraktive byrum omkring forretningerne får større betydning.

## 3 VARELEVERING

Vareleveringen til byen (og returvarer og affald ud af byen) er en væsentlig forudsætning for opretholdelse af Middelalderbyens funktioner. Vareleverancerne til butikker, serviceerhverv og borgerne, der bor i byen, foregår fra tidlig morgen til sen aften med store lastbiler, varebiler, budcykler. En række forskellige rammebetingelser har betydning for hvilke og hvordan varetransporterne foregår og kan forventes at ville ændre sig i de kommende år i Middelalderbyen.

### 3.1 ERHVERVSSTRUKTURENS BETYDNING FOR VARETRANSPORTERNE

En mere omfattende ændret erhvervs sammensætning i Middelalderbyen vil have betydning for hvilke godsmængderne og typer af varer, der skal transporteres ind/ud af byen.

I storbyer rundt om i verden findes de såkaldte "Dark Stores". Disse kan bedst sammenlignes med et foodstore koncept efter Amazon-modellen. Dvs. at al handel foregår via internettet, og med direkte levering af varerne til kunderne med effektive og billige transportmidler som fx. scooter, cykel eller cargo-bike. Fordi disse "madfabrikker" ikke har nogen fysisk kontakt med kunderne, har de heller ikke behov for hverken lokaler med borde, attraktive lokaliseringsbehov mv. I forhold til varetransporter vil en udbredelse af dette koncept medføre ændring af de logistiske behov fra en situation med mange, hyppige leverancer af bl.a. ferskvarer til mange adresser, til i stedet betydeligt færre men større leverancer til fåtal adresser (dark stores enhederne). Spørgsmålet er dog, om denne type virksomheder vil lokalisere sig i Middelalderbyen, og ikke snarere i udkanten af denne, hvor ejendomspriserne er lavere og udbuddet af egnede lokaler større. Det vil dog antageligt stadig kunne få betydning for antallet af fastfood restauranter og udsalgssteder i Middelalderbyen, og dermed for behovet for varetransporter til bydelen.

#### 3.1.1 GODSKØRETØJER OG KØRETØJSTEKNOLOGI

Mange byer i Skandinavien og Europa har indført restriktioner for godstransporten på de mest trafikerede gader og strøg. Det gælder også i København og Middelalderbyen. Gennem en række nationale og EU-initiativer tilstræbes det at fremme mulighederne for godskørsel med brug af alternative grønnere drivmidler. Blandt disse er f.eks.:

- › indførelse af kilometerbaserede vejafgifter for lastbiler over 12 tons
- › certifikatsystem ved brug af (visse typer) biomassebaserede biobrændstoffer
- › CO<sub>2</sub>-fortrængningskrav til erstatning af det nuværende iblandingskrav for biobrændstoffer
- › tilladelse til ekstra totalvægt for nul-emissionslastbiler
- › fra 1. juli 2022 krav om at alle lastbiler og busser over 3,5 tons skal være indregistreret efter 1. januar 2015 for at kunne få adgang indenfor miljøzonerne.

Parallelt hermed foregår der en hastig teknologisk udvikling af last- og varebilerne, som forventeligt indenfor en 3-5-årig horisont vil gøre udskiftning af vare- og mindre lastbiler til eldrift økonomisk og teknisk attraktivt for operatørerne<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> COWI, 2021.

### 3.2 E-HANDEL

Som konsekvens af billig transport er just-in-time krav til transporterne stadig normen i rigtig mange sammenhænge. Men det rummer implicit også et element af suboptimering, dvs. at kapaciteten i vare- og lastbilerne ikke altid udnyttes så godt som den teoretisk set kunne.

Den kraftigt stigende handel med varer på nettet (e-handel) gennem de seneste 10 år har ikke for alvor kunnet aflæses i transportstatistikkerne. En af forklaringerne er antageligt, at der har været en betydelig ledig kapacitet blandt vognmændene og kurerfirmaerne, som står for denne kørsel. Men på et tidspunkt, hvis udviklingen i e-handlen fortsætter, må det forventes at slå igennem i kraft af mere varebilskørsel, især i byområderne. E-handlen har også den afledte effekt, at det (delvist) fjerner underlaget for en række udsalgsvarebutikker, og dermed en del af den samlede mængde varer til byen.

Privates handel med dagligvarer via nettet udgør en efterhånden betydelig del af den samlede internethandel. Udbringning af dagligvarer til private fx. fra COOP og Nemlig.com kan på mange måder sidestilles med varer til restauranterne. Den væsentlige forskel er, at husstandsomdelingen omfatter langt flere modtagere, i flere niveauer (etager) og at leverancerne i princippet sker 24/7, altså ikke indenfor forretningernes almindelige (interne) åbningstider. En øget dagligvarehandel vil således påvirke strømmene af varebiler og andre mindre køretøjer med et anderledes kørselsmønster end det hidtil kendte i Middellalderbyen.

E-handlen gør det også muligt for forbrugeren at bestille varer uden (synlige) transportomkostninger. Det betyder, at bytteretten ganske ofte udnyttes. Billedligt talt betyder det, at last- og varebilerne i nogen udstrækning kommer til at fungere som et "rullende prøverum" og altså lægge kapacitet til, hvad der i sidste ende er overflødig varetransport og vareudveksling. Så længe priserne for godstransporten ikke er synlige, vil dette fænomen formodentlig fortsætte og øges i takt med stigende e-handel.

## 4 HÅNDVÆRKERYDELSER

Håndværkerydelser har på en række områder en anden karakter end ydelser knyttet til varelevering. Der er oftest tale om længere ophold i bybilledet, ligesom transportmidlet (varevognen) især tjener som transport for personer og som rullende værksted. Transport af større materialer sker ofte kun i mindre grad i "håndværkerbilen".

Grundlæggende kan man dele håndværkerydelser i to hovedgrupper. Serviceydelser, der ofte vil være kendetegnet ved relativt korte ophold hos kunden, og de længevarende opgaver, der indebærer daglange ophold (og tænkeligt en række af disse) hos kunden.

Klassiske eksempler på de to ydelsestyper er:

- › Serviceydelsen kan fx. være den månedlige service på barista kaffemaskiner samt fadølsanlæg i en cafe i Middellalderbyen. Serviceteknikeren kører til opgaven (om muligt formiddag uden for normal åbningstid) i en – mindre- varebil, og opholder sig på matriklen en halv til en time for derefter at fortsætte til andre lignende jobs. Bilen indeholder udover teknikeren en del specialværktøj samt almindelige reservedele til de to anlæg (i praksis vil der nok som hovedregel kun være tale om et anlæg, da kaffe og øl næppe "blandes"). I den udstrækning der alene er tale om at udføre opgaver i fx. Middellalderbyen, vil teknikeren formentlig med lethed kunne udskifte bilen til en ladcykel (evt. med el) set i forhold til krav til kørselsafstand og behov for reservedele mm.

- › Den traditionelle håndværkerydelse er fx. renovering og efterfølgende installation af et nyt køkken i en lejlighed i området. Her vil der – udover en evt. varelevering af køkkenelementer fra en producent med en (mindre) lastbil, blive udført kørsel med en eller flere varebiler over en periode. Antallet af biler og længden af deres ophold vil naturligvis fuldstændig afhænge af arbejdets omfang, men en række biler over en periode er næppe et fortegnet billede. Og i mange situationer vil ansatte i samme firma anvende hver deres bil, da værktøj og til dels materialer er personligt og dermed "knyttet" til køretøjet. Omvendt kan køretøjets funktion som kombineret værktøjskasse og transportmiddel også i en række situationer erstattes af noget andet, hvis der gennemføres en grundig planlægning. Og en løsning hvor varebilen "bliver hjemme" er endnu mere oplagt såfremt der er tale om et længerevarende (bygge)projekt. Her kan containere til opbevaring af materialer og værktøj kombineres med persontransport med personbil, kollektiv transport eller cykel.

Udfordringer i form af trafikale og trængselsmæssige belastninger i forbindelse med håndværkerydelser, er primært forbundet med de store byer, herunder specifikke områder indenfor disse. Det er her håndværkerbilerne belaster i hele kæden: Fra morgens kørsel i den tætte pendlingstrafik over kørsel i indre by, og ikke mindst langvarig parkering i byrummet, til hjemturen, der ligeledes ofte foregår i myldretiden. Alene af disse årsager belaster varebilerne derfor bymiljøet meget både trafikalt, men ikke mindst i form af at optage plads ved parkering.

Brugen af bilen er ofte "tvangsbestemt", men ikke af kunden eller opgaven, men af håndværkeren og/eller håndværkervirksomheden. I mange tilfælde vil en personbil<sup>4</sup> kunne udføre transportopgaven bedre (da der ofte primært er tale om persontransport). Og i de situationer hvor der er behov for værktøj og evt. mindre partier af varer kan disse være i bagagerum eller evt. på en trailer. Sidstnævnte vil kunne kobles fra bilen, og de to enheder parkeres mere optimalt, evt. hver for sig.

Kontrasten er en håndværkerydelse leveret i en mindre by eller på landet. Her er der ikke problemer med den trafikale adgang, og parkering er heller ikke en udfordring hvorfor der ikke som udgangspunkt er behov for at tænke i alternativer.<sup>5</sup> Udfordringen er derfor overvejende et storbyfænomen. Så en del af omstillingen vil omfatte at omsætte denne erkendelse til handling. Omstillingen må derfor foregå over et vist tidsrum.

På den korte bane vil restriktioner føre til, at håndværkere og serviceleverandører vil kunne vælge andre kunder. Dette vil især være situationen i en periode med stor efterspørgsel, som tilfældet er nu. Ved faldende efterspørgsel vil situationen formentlig vende tilbage til en mere normal/traditionel efterspørgselsmodel.

Ved den normaliserede model vil timetillæg, kørselstillæg og parkeringstillæg indgå. Desuden en bevidst udvælgelse af hvilke ydelser der tilbydes i fx. Middalalderbyen. Samtidig vil denne tilgang kunne booste en udvikling af alternative udbydere med en anden tilgang og formentlig åbne nicher for andre håndværkere. Og hvem ved om en "vicevært Meyer ordning" kan opstå i forhold til en række nære og mindre komplicerede ydelser. Her kan være tale om håndværkere der fx. mere er i handyman/vicevært-segmentet, der uden behov for servicebil kan løse en række opgaver, som traditionelle håndværkere vælger fra.

På den længere bane skal der arbejdes mere tilbunds gående med nye måder at organisere arbejdet på. Løsninger her er derfor både af organisatorisk og tekniske karakter fx. bedre planlægning af opgaven og dermed eksempelvis brug af en ladcykel frem for varebil osv. og herudover knyttet til pladsforhold/parkeringsforhold i storbyen mere end til den specifikke ydelse/transport. Bedre løsninger end de vi kender i dag kræver derfor nok især nytænkning og dialog mellem håndværkere, kunder og kommunen, mere end udvikling af nye teknologiske løsninger.

---

<sup>4</sup> Og i en del tilfælde en cykel af en eller anden type

<sup>5</sup> Andet end ud fra en klimavinkel. I langt de fleste situationer vil en pedalbaseret transport i klimamæssig forstand være at foretrække.

## BILAG A KILDER

- Berlingske. 2021.  
Markant stigning: Det er blevet dyrere at få håndværkere på besøg (berlingske.dk)
- COWI. 2019. Perspektiver for citylogistik i Københavns Kommune – Resumérapport
- COWI. 2021. Detailhandelsportalen
- COWI. 2021. Grønne drivmidler til lastbiler.
- Danmarks Statistisk. 2021a. Kommunal overnatningsstatistik
- Danmarks Statistisk. 2021b. Befolkningsfremskrivning
- Danmarks Statistisk. 2021c. Detailomsætningsindeks
- Danmarks Statistisk. 2021d. Forbrugsundersøgelsen
- Danmarks Statistisk. 2021e. Firmaers køb og salg
- Danmarks Statistik. 2021f. Priser for renovering og vedligehold – Danmarks Statistik (dst.dk)
- Dansk Erhverv. 2021a. E-handelsanalysen: Forbruget på nettet vokser markant og slår ny rekord (danskerhverv.dk)
- Dansk Erhverv. 2021b. Mangel på arbejdskraft spreder sig (danskerhverv.dk)
- Deloitte. 2019. Byggeanalyse\_2020\_web.pdf (deloitte.com)
- Gangsted. 2020. Fremtidens retail 2030 i et udlejerperspektiv
- Gangsted. 2021. Ny virkelighed for udlejning til retail efter Corona
- ICP. 2019. Erhvervsanalyse – Middalderbyen
- KTC. 2020. Liberaliseret planlov baner vejen for boksbutikker
- Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. 2020. Notat. Bilag 6. Faktaark om parkeringskapacitet og metro
- Teknik og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. Afstand til nærmeste p-hus.
- UNTWO. 2021. International Tourism and COVID-19
- Varebilskrav. 2019. varebilskrav.dk
- Via Trafik, Schønher, ICP. 2019. Notat: Mindre Biltrafik i Middalderbyen – kortlægning, analyse og effekter for trafik, byrum og erhverv.







---

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby  
TLF +45 56 40 00 00  
FAX +45 56 40 99 99  
WWW [cowi.dk](http://cowi.dk)