Bilag – dokumentation for undersøgelse om trafik- og parkeringsforhold

Kongsvang-Skovdal og Gl. Kongsvang · endeligt datagrundlag pr. 6. september 2026

Datagrundlag: 193 besvarelser. Undersøgelsen er afsluttet.

1. Metode og forbehold

Undersøgelsen er gennemført for hurtigt at tilvejebringe et lokalt input til Aarhus Kommunes igangværende arbejde med trafik, mobilitet og parkering omkring Kongelunden. På grund af den korte kommunale proces har undersøgelsen været åben i under to uger.

Undersøgelsen blev først offentliggjort i Kongsvangs Facebook-gruppe. Efterfølgende blev der udarbejdet og husstandsomdelt en flyer i området. Ved en normal undersøgelse med længere forberedelsestid ville grundejerforeningen også have skrevet direkte til medlemmerne og haft bedre mulighed for at følge op på deltagelsen.

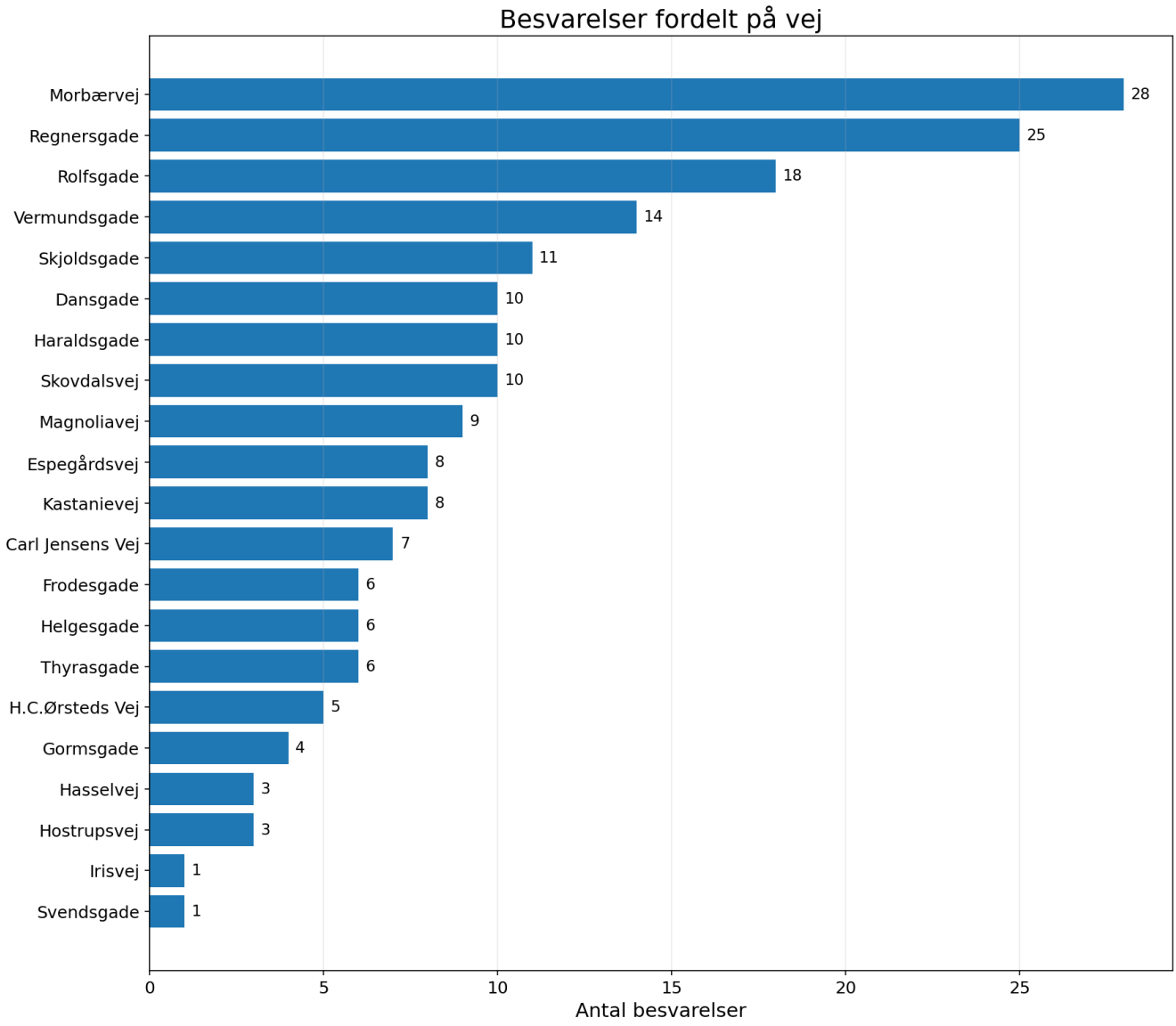
Den korte svarperiode betyder, at ikke alle beboere har haft samme mulighed for at blive opmærksomme på undersøgelsen, herunder personer der ikke bruger Facebook eller kun følger gruppen sporadisk. Resultaterne bør derfor læses som et aktuelt billede af de deltagende beboeres oplevelser og prioriteringer – ikke som en statistisk repræsentativ befolkningsundersøgelse.

152 af 193 besvarelser (79 %) indeholder en markering ved “Ja” til medlemskab af Kongsvang-Skovdal Grundejerforening; én af disse har samtidig markeret “Nej”. Analysen opdeler ikke resultaterne efter medlemskab.

På vej-niveau varierer antallet af svar betydeligt. Vejvise resultater bruges derfor primært til at identificere mønstre og forskelle i problemtype. Særligt resultater fra veje med få besvarelser skal fortolkes med forsigtighed.

2. Antal besvarelser og fordeling på veje

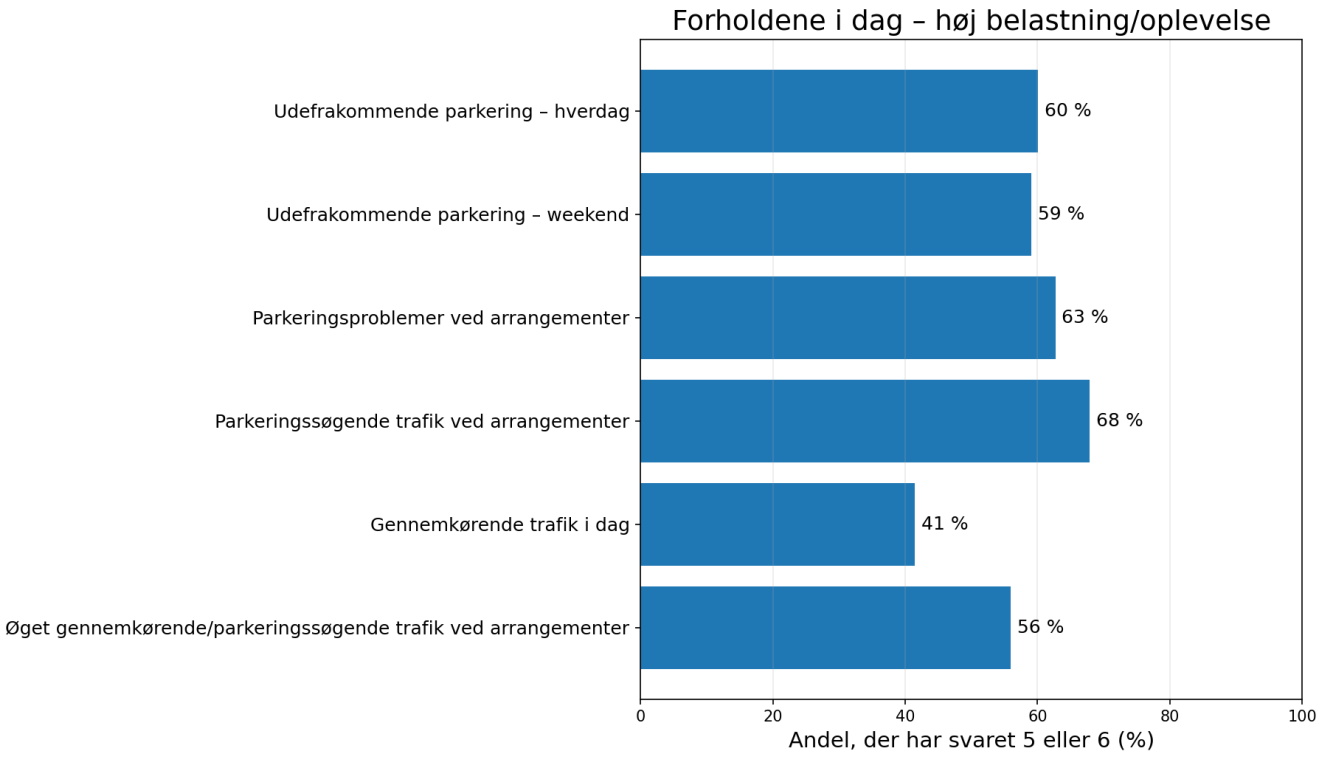
Der foreligger 193 besvarelser fordelt på 21 veje. De største bidrag kommer fra Morbærvej (28), Regnersgade (25), Rolfsgade (18) og Vermundsgade (14). Fordelingen betyder, at nogle veje fylder mere i det samlede resultat end andre, fordi der ikke er foretaget vægtning efter antal husstande.



Figur 1. Antal besvarelser fordelt på vej. Kilde: Google Forms-udtræk, 6. september 2026.

3. Del 1 – forholdene i dag

Besvarelserne viser, at trafik- og parkeringsbelastningen allerede i dag opleves som væsentlig af en stor del af deltagerne. Belastningen er dog ikke ensartet i området, og vejanalysen peger på to forskellige typer problemstillinger.

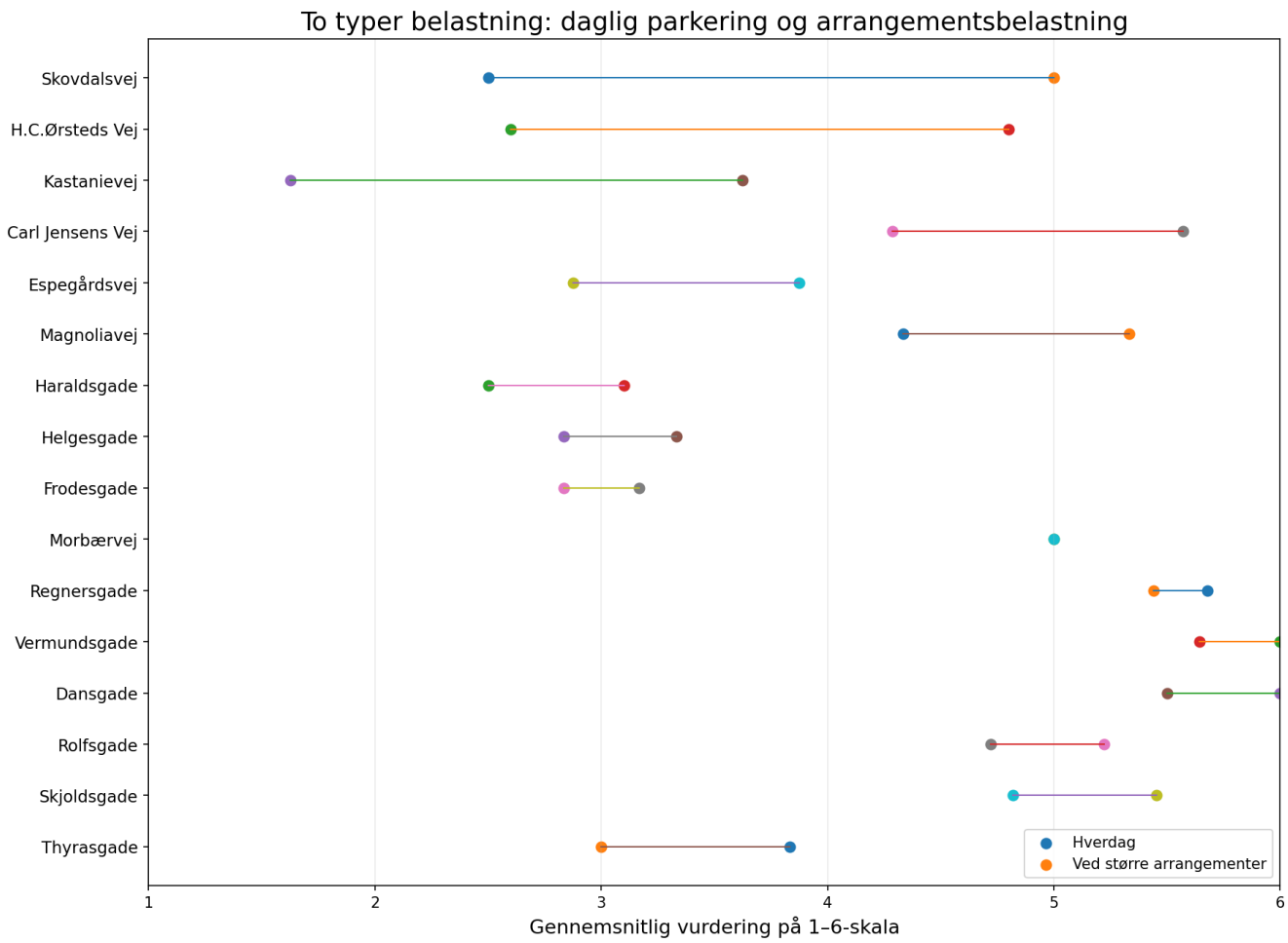


Figur 2. Andel der har svaret 5 eller 6 på 1–6-skalaen for udvalgte spørgsmål om forholdene i dag.

Tema	Resultat	Fortolkning
Udefrakommende parkering på hverdage	60 % svarer 5–6	Et flertal oplever allerede høj belastning i dag.
Parkeringsproblemer ved større arrangementer	63 % svarer 5–6	Arrangementsdage forstærker problemerne i store dele af området.
Parkeringssøgende trafik ved arrangementer	68 % svarer 5–6	Det mest markante nutidige trafiksignal i de samlede data.
Gennemkørende trafik i dag	41 % svarer 5–6	Mindre entydigt end parkering, men stadig tydeligt for en betydelig gruppe.
Øget gennemkørende/parkeringssøgende trafik ved arrangementer	56 % svarer 5–6	Arrangementer påvirker både parkering og trafikbevægelser.

3.1 To forskellige problemtyper i vejdata

Vejdata viser et mønster, som passer godt med de to problemtyper, der tidligere er observeret i området: nogle veje har en høj, mere permanent parkeringsbelastning på almindelige hverdage, mens andre veje har en mere moderat daglig belastning, men får en markant stigning ved større arrangementer.



Figur 3. Gennemsnitlig vurdering af parkeringsbelastning på hverdage sammenholdt med parkeringsproblemer ved større arrangementer. Kun veje med mindst 5 besvarelser er vist.

Den første type ses særligt tydeligt på Vermundsgade, Dansgade, Regnersgade, Skjoldsgade og Rolfsgade, hvor den almindelige hverdagsbelastning ligger højt. Dette problem opstod med indførelse af beboerparkering i naboområder og blev kun værre med tiden. Der blev observeret langtidsparkering og folk udefra, der kører til området og så kører videre på cykler, løbehjul, scootere – medbragte eller fastlåst til skilte mv. i området.

Den anden type ses blandt andet på Skovdalsvej, H.C. Ørsteds Vej, Kastanievej og Carl Jensens Vej, hvor vurderingen stiger markant fra hverdag til større arrangementer. Morbærvej og Magnoliavej er særligt interessante i retning mod Friheden/Kongelunden. Morbærvej har 28 svar og ligger allerede højt på en almindelig hverdag (gennemsnit 5,0), samtidig med at belastningen fortsat er høj ved arrangementer. Magnoliavej har 9 svar og viser et meget tydeligt arrangementsspring: hverdagsbelastningen er 4,33, mens parkeringsproblemer ved arrangementer er 5,33 og parkeringssøgende trafik ved arrangementer 5,89. På Magnoliavej er den almindelige gennemkørende trafik væsentligt lavere (3,22) end den gennemkørende/parkeringssøgende trafik ved arrangementer (4,78).

Fortolkning: Resultaterne understøtter, at området ikke kun har ét parkeringsproblem, men også et trafikproblem. Der ses både en mere permanent belastning og en arrangementsdrevet belastning, og

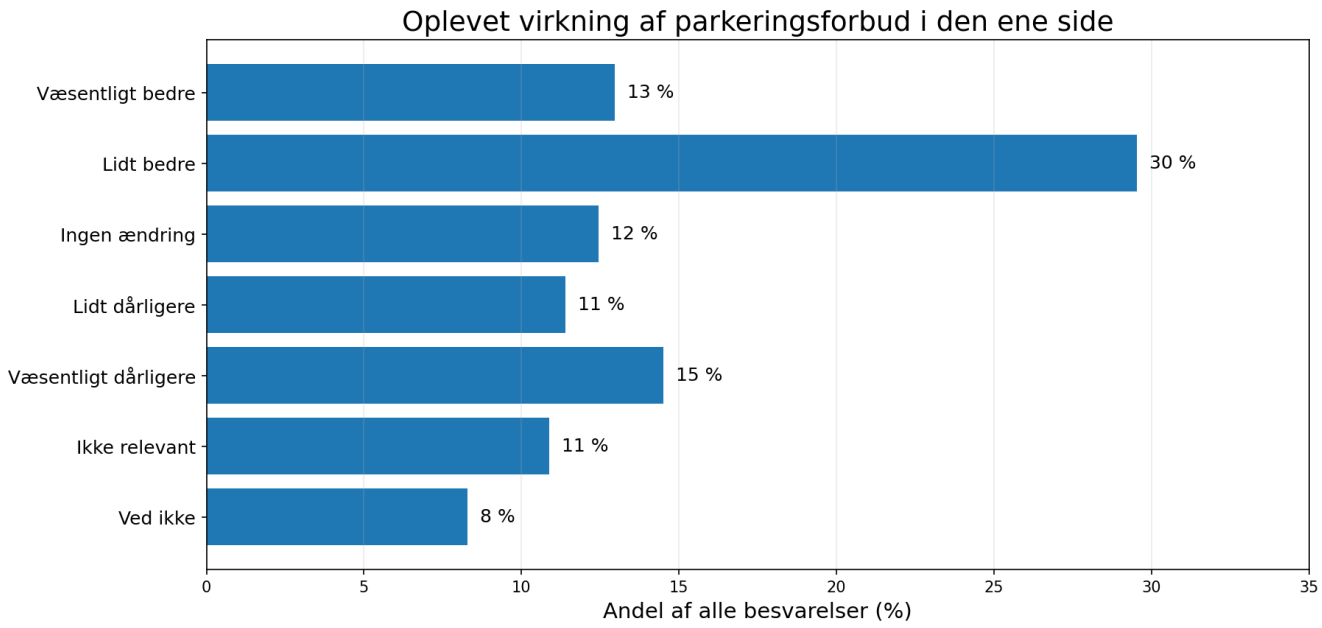
der ses samtidig et selvstændigt problem med gennemkørende trafik. De forskellige problemtyper løses ikke nødvendigvis med samme tiltag.

3.2 Muligheden for selv og gæster at finde parkering

Spørgsmålet om egen parkering påvirkes af, at 74 respondenter (38 %) har angivet, at spørgsmålet ikke er relevant, fordi de ikke har bil eller bruger egen indkørsel. Blandt alle svar angiver 44 personer (23 %) "ofte" eller "meget ofte" problemer med selv at finde en plads. For gæster er problemet tydeligere: 96 personer (50 %) angiver "ofte" eller "meget ofte", at gæster har problemer med at finde parkering i rimelig nærhed af boligen. Så borger i området er en udfordring ved at kunne parker ved deres bolig pga. tredje partner tager pladsen.

3.3 Virkningen af parkeringsforbud i den ene side

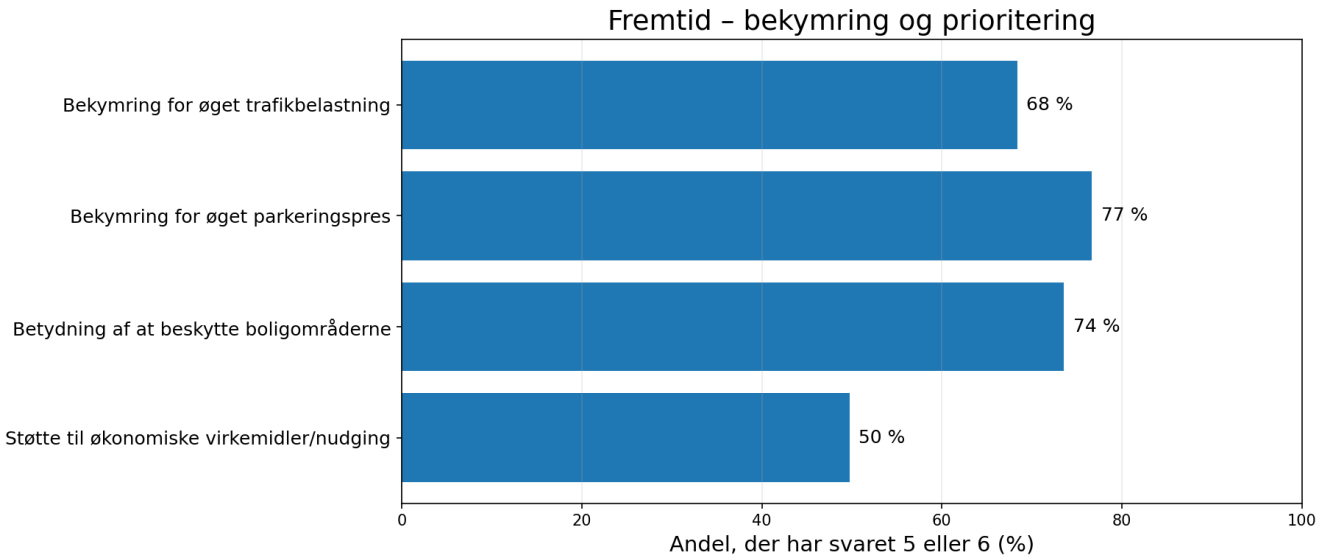
Vurderingen af parkeringsforbuddet er delt. 82 respondenter (42 %) vurderer, at forholdene er blevet lidt eller væsentligt bedre, mens 50 (26 %) vurderer, at de er blevet lidt eller væsentligt dårligere. 24 (12 %) oplever ingen mærkbar ændring. Resultatet tyder derfor på en samlet positiv overvægt, men ikke på en entydig oplevelse.



Figur 4. Oplevet virkning af parkeringsforbud i den ene side af vejen.

4. Del 2 – fremtidig udvikling og ønskede løsninger

Bekymringen for den kommende udvikling er højere end vurderingen af de nuværende forhold. Særligt parkeringspresset og behovet for at beskytte de omkringliggende boligområder står tydeligt i besvarelserne. Dette skal også ses i det lys at Aarhus Kommune ikke endnu har præsenteret en løsning hvor Kongelunden selv løser problemer. Havde det været varehus, så ville der ikke været bygget og det måtte ikke tages i brug før parkering var på plads. Kommune skriver i kommuneplanen at parkering skal forgår på egen matrikel. Denne retningslinje mener Aarhus Kommune ikke skal føles på tros at problemstilling var gjort opmærksom siden 2019.



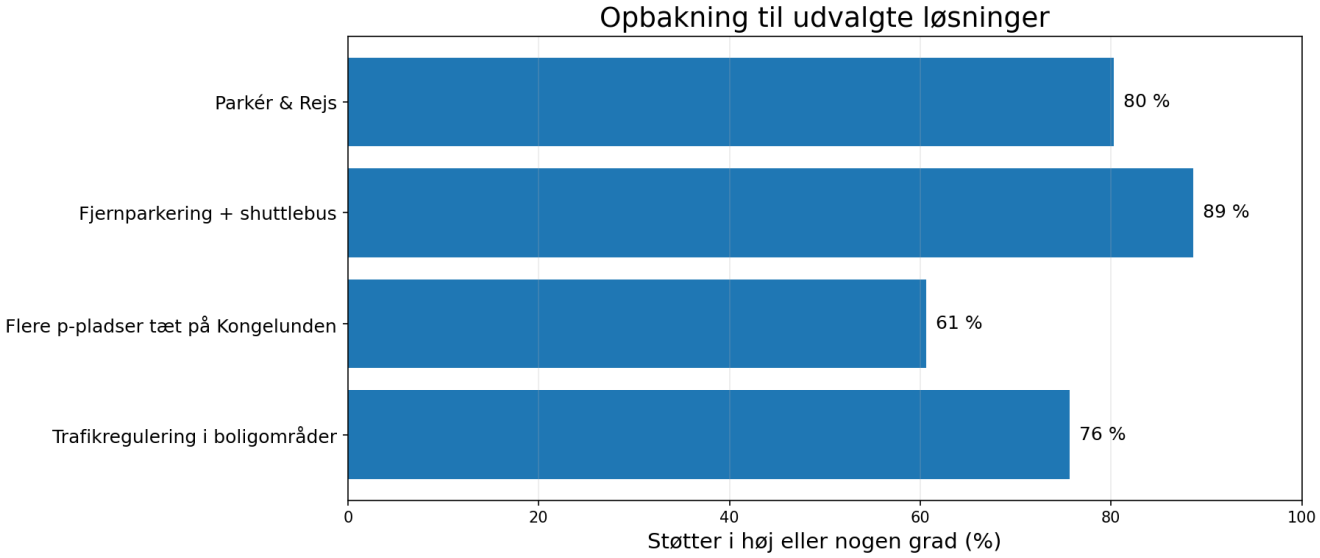
Figur 5. Andel der har svaret 5 eller 6 på 1–6-skalaen for spørgsmål om fremtidig udvikling.

77 % svarer 5 eller 6 på spørgsmålet om bekymring for øget parkeringspres, og 74 % svarer 5 eller 6 på betydningen af at beskytte de omkringliggende boligområder mod øget gennemkørende og parkeringssøgende trafik. For trafikbelastningen generelt er andelen 68 %.

4.1 Beboerparkering

102 respondenter (53 %) ønsker, at bestyrelsen arbejder for at få beboerparkering indført hurtigere end kommunens nuværende tidshorisont. 20 (10 %) foretrækker den kommunale proces på ca. 2–3 år, 40 (21 %) ønsker ikke beboerparkering, mens 31 (16 %) ikke har taget stilling. Så total går 63% af svarene et ønske om beboere parkering. Der er dermed en tydelig overvægt for beboerparkering, men også en reel gruppe, der ikke ønsker ordningen.

4.2 Opbakning til forskellige løsninger

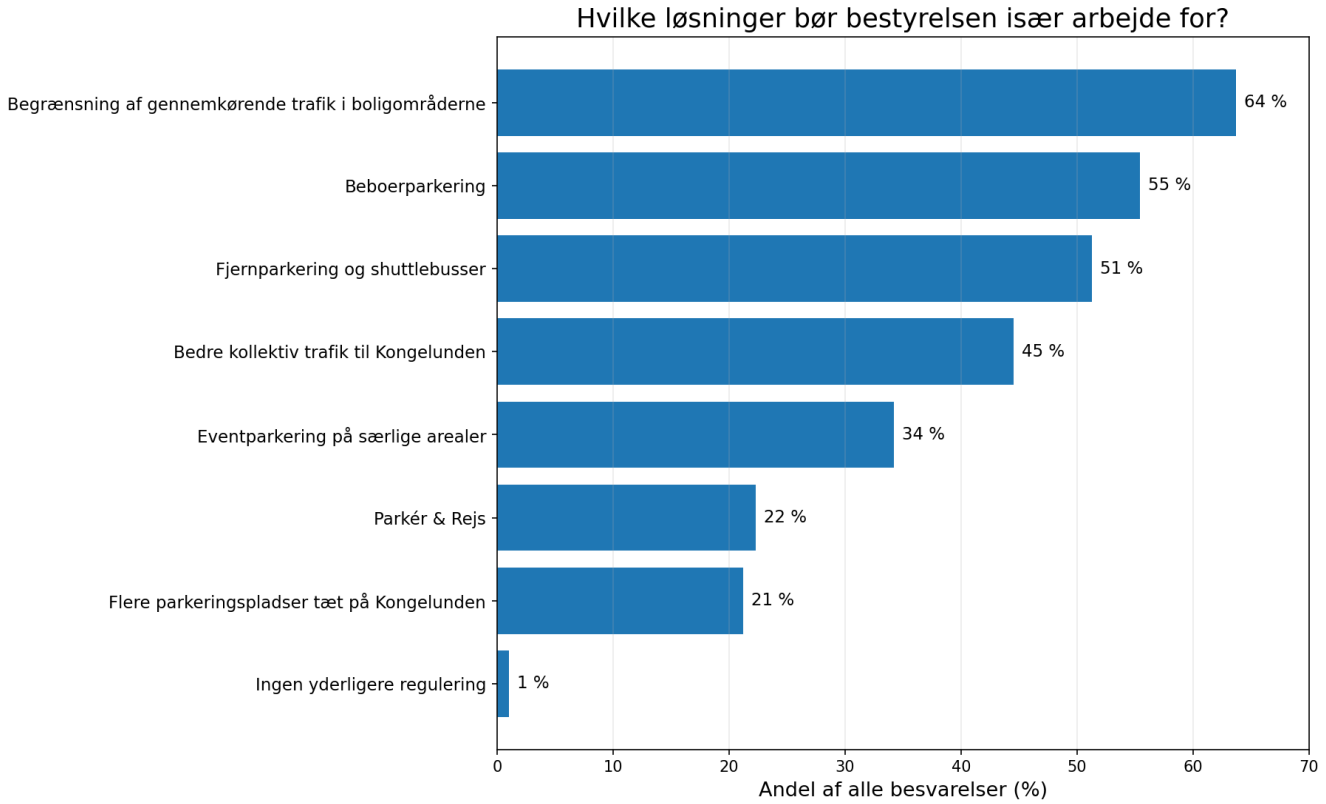


Figur 6. Andel der støtter udvalgte løsninger i høj eller nogen grad.

Den største opbakning findes til fjernparkering og shuttlebusser ved større arrangementer, som 89 % støtter i høj eller nogen grad. Parkér & Rejs støttes af 80 %, og trafikregulering i boligområderne støttes af 76 %. Flere parkeringspladser i eller tæt ved Kongelunden har også flertal (61 %), men er mere delt end de øvrige hovedløsninger.

4.3 Hvilket princip bør veje tungest?

Svarene peger ikke på én enkelt løsning. 35 % foretrækker en balance mellem parkering tæt på Kongelunden og løsninger længere væk, 32 % ønsker mest mulig parkering uden for Kongelunden kombineret med kollektiv trafik eller shuttlebus, og 19 % ønsker mest mulig begrænsning af biltrafikken til Kongelunden. Kun 10 % peger på flest mulige parkeringsmuligheder tæt på Kongelunden som det vigtigste princip.



Figur 7. Andel der har valgt den enkelte løsning i spørgsmålet om, hvad bestyrelsen især bør arbejde for. Flere svar var mulige.

I det afsluttende spørgsmål, hvor flere løsninger kunne vælges, er begrænsning af gennemkørende trafik i boligområderne den løsning, som flest har valgt: 123 af 193 respondenter (64 %). Herefter følger beboerparkering (55 %), fjernparkering og shuttlebusser (51 %) samt bedre kollektiv trafik til Kongelunden (45 %). Kun 1 % har valgt "ingen yderligere regulering". Det er derfor væsentligt, at analysen ikke reduceres til et spørgsmål om parkeringskapacitet; beboerne peger tydeligst på selve trafikstrømmen gennem boligområdet.

5. Anbefaling: Kongsvang-Skovdal som selvstændigt beskyttet trafikområde

Undersøgelsen peger på, at udfordringen ikke alene er, hvor biler parkerer, men også hvordan trafik bevæger sig gennem boligområdet. Lokale erfaringer er, at der blandt andet ved større arrangementer og AGF-kampe kører betydelige trafikmængder gennem området mod Dansgade og videre til Skanderborgvej. Denne konkrete rute er en lokal observation og er ikke i sig selv dokumenteret af spørgeskemaet, men den er i overensstemmelse med undersøgelsens tydelige prioritering af at begrænse gennemkørende trafik.

Aarhus Kommune anvender selv begrebet trafik-ø om geografisk afgrænsede områder, hvor gennemkørende trafik flyttes ud på de større veje, mens adgang for biler med ærinde bevares. Kommunen fremhæver samtidig, at den konkrete udformning skal tage udgangspunkt i lokale forhold og dialog med lokalområdet. På den baggrund anbefales det, at Kongsvang-Skovdal behandles som et selvstændigt boligområde, der trafikmæssigt beskyttes mod gennemkørsel til og fra Kongelunden - frem for at fungere som gennemkørsels- eller parkeringsreserve for aktiviteterne i Kongelunden.

Som første skridt anbefales en konkret dialog mellem Aarhus Kommune og Kongsvang-Skovdal Grundejerforening (KSG) om de lokale trafikmønstre, mulige adgangspunkter og virkemidler. KSG kan bidrage med det detaljerede lokalkendskab til de enkelte veje og de to hovedretninger i trafikmønstret. Herefter bør Viby Fællesråd inddrages i den videre proces og i sammenhængen til de øvrige berørte lokalområder. Man kunne anvende skiltning lige som Miljøzone for midtbyen, men hvor man gjorder trafik igennem området for ikke gæster til beboere og beboere ulovlig. Folk kunne stadig kører ind og parker men ikke kører igennem.

Anbefaling: Begrænsning af gennemkørende trafik bør være et hovedspor i kommunens videre arbejde. Trafik-ø-princippet giver en ramme, hvor adgang til boliger bevares, mens smutvejskørsel og parkeringssøgende gennemkørsel begrænses.

5.1 Parkeringsregulering skal ses geografisk samlet

Kongsvang-Skovdal er i dag et af de sammenhængende boligområder omkring Kongelunden, som ikke har samme betalings- og beboerparkeringsregulering som flere af naboområderne. Lokale erfaringer er, at en del af parkeringspresset er flyttet mod området efter indførelsen af regulering i de omkringliggende kvarterer. Undersøgelsen dokumenterer ikke udviklingen før og efter reguleringen direkte, men det er en relevant forklaring, som bør undersøges nærmere.

Det er derfor vigtigt, at en eventuel ny parkeringsregulering vurderes som en samlet geografisk løsning. Hvis regulering kun indføres i enkelte områder, kan presset flyttes videre til den næste uregulerede boligvej. Omvendt vil en mere sammenhængende regulering reducere den økonomiske fordel ved at køre længere væk fra Kongelunden for at finde gratis parkering. Dette er en forventet adfærdseffekt og ikke noget, spørgeskemaet alene kan dokumentere.

Et enkelt fritekstsvar formulerer den lokale oplevelse meget direkte: “Hvorfor skal vores område være parkering plads for Kongelunden”. Kommentaren er et enkeltstående synspunkt, men den illustrerer det principielle spørgsmål om, hvorvidt boligområdet skal fungere som aflastning for aktiviteter uden for området.

Anvendelse af parkeringsindtægter

Hvis der indføres betalings- og beboerparkering i Kongsvang-Skovdal og de omkringliggende boligområder, bør Aarhus Kommune samtidig redegøre for den forventede økonomi i ordningen og for, hvordan et eventuelt nettooverskud anvendes.

Grundejerforeningen finder, at parkeringsregulering først og fremmest bør være et trafik- og mobilitetsværktøj og ikke en selvstændig kommunal indtægtskilde. Et eventuelt nettooverskud fra beboerlicenser og parkeringsafgifter bør derfor i videst muligt omfang tilbageføres til de berørte lokalområder eller anvendes til løsninger, der dokumenterbart reducerer de trafik- og parkeringsproblemer, som ordningen skal håndtere.

Midlerne kan eksempelvis anvendes til **trafiksanering, forbedret trafiksikkerhed, grønne byrum, cykel- og gangforhold samt andre lokale tiltag**, der reducerer generne i boligområderne. Midlerne kan også anvendes til **større fælles løsninger som parkeringshuse eller anden parkeringskapacitet**, hvis disse løsninger har en reel aflastende effekt på de omkringliggende boligområder.

Det bør samtidig være et krav, at virkningen af de valgte tiltag følges og vurderes, herunder om de faktisk reducerer gennemkørende trafik, parkeringssøgende trafik og parkeringspresset i de berørte boligområder.

6. Sammenhæng mellem forholdene i dag og fremtiden

Når del 1 og del 2 ses samlet, fremkommer tre hovedlinjer:

- Der er allerede i dag et dokumenteret oplevet pres fra udefrakommende parkering. Det gør bekymringen for yderligere parkeringspres i forbindelse med udviklingen af Kongelunden forståelig i lyset af de nuværende erfaringer.
- Arrangementsbelastningen er tydelig på flere veje, som ikke nødvendigvis har samme høje belastning på en almindelig hverdag. Det peger på, at løsninger til større arrangementer – fx fjernparkering, shuttlebusser og Parkér & Rejs – adresserer en anden problemtype end den daglige langtidsparkering.
- Der er samtidig høj opbakning til at beskytte boligområderne og til trafikregulering. Det stemmer med, at en betydelig del allerede i dag oplever gennemkørende og parkeringssøgende trafik, især ved arrangementer.

Samlet læsning: Data peger på behov for en kombination af løsninger. En enkelt parkeringsforanstaltning vil næppe adressere både den daglige udefrakommende parkering og den arrangementsdrevne trafikbelastning.

7. Fritekst og "Andet"-svar

Der var ikke et selvstændigt fritekstfelt, men enkelte respondenter skrev egne forslag under "Andet" i det afsluttende spørgsmål. De mest relevante temaer er:

- Langtidsparkering på boligvejene nævnes som en selvstændig udfordring.
- Et ønske om gæstekort i forbindelse med en eventuel beboerparkeringsordning.
- Forslag om mere målrettet regulering af indkørsel/ensretning for at reducere uvedkommende trafik uden at privatisere vejene.
- En konkret bekymring for parkering over for indkørsler, hvor pladsforhold kan gøre det svært at komme ind på egen grund og de p-pladser der er etableret der.
- En respondent fremhæver, at beboerparkering ikke nødvendigvis løser problemer ved store arrangementer, fordi arrangementsparkering kræver andre virkemidler.
- En respondent peger på, at nye parkeringsløsninger ikke bør ske på bekostning af naturarealer.
- En respondent spørger: "Hvorfor skal vores område være parkering plads for Kongelunden", hvilket illustrerer oplevelsen af, at boligområdet bruges som aflastning for aktiviteter uden for området. Dette blev vi også spurgte om da vi rund delt flyver fra boger der modtog flyver personligt.

Fritekstsvarene er enkeltstående synspunkter og kan ikke tillægges samme vægt som de kvantitative resultater. De er medtaget, fordi de illustrerer konkrete problemstillinger, som kan være relevante i den videre dialog.

8. Resultater spørgsmål for spørgsmål

Nedenfor er en kompakt oversigt. For 1–6-skalaer vises gennemsnit samt andelen, der har svaret 5 eller 6. For kategoriske spørgsmål vises de største svargrupper.

Spm.	Tema	Nøgletal	Bemærkning
4	Udefrakommende parkering – hverdag	Gns. 4.40; 60 % svarer 5–6	1–6-skala
5	Udefrakommende parkering – weekend	Gns. 4.49; 59 % svarer 5–6	1–6-skala
6	Parkeringsproblemer ved arrangementer	Gns. 4.70; 63 % svarer 5–6	1–6-skala
7	Parkeringssøgende trafik ved arrangementer	Gns. 4.85; 68 % svarer 5–6	1–6-skala
11	Gennemkørende trafik i dag	Gns. 3.91; 41 % svarer 5–6	1–6-skala
12	Øget trafik ved arrangementer	Gns. 4.44; 56 % svarer 5–6	1–6-skala
13	Fremtidig trafikbelastning	Gns. 4.91; 68 % svarer 5–6	1–6-skala
14	Fremtidigt parkeringspres	Gns. 5.13; 77 % svarer 5–6	1–6-skala
15	Beskyttelse af boligområder	Gns. 5.09; 74 % svarer 5–6	1–6-skala
17	Økonomiske virkemidler/nudging	Gns. 4.36; 50 % svarer 5–6	1–6-skala
8	Egen mulighed for at finde parkering	23 % ofte/meget ofte; 38 % ikke relevant	Kategorisk
9	Gæsters mulighed for at finde parkering	50 % ofte/meget ofte	Kategorisk
10	Virkning af ensidigt parkeringsforbud	42 % bedre; 26 % dårligere; 12 % uændret	Kategorisk
16	Tidspunkt for beboerparkering	53 % hurtigst muligt; 21 % ønsker ikke ordningen	Kategorisk
18	Parkér & Rejs	80 % støtter i høj/nogen grad	Kategorisk
19	Fjernparkering og shuttlebus	89 % støtter i høj/nogen grad	Kategorisk
20	Flere p-pladser tæt på Kongelunden	61 % støtter i høj/nogen grad	Kategorisk

21	Vigtigste princip	35 % balance; 32 % parkering udenfor + kollektiv/shuttle	Kategorisk
22	Trafikregulering i boligområder	76 % støtter i høj/nogen grad	Kategorisk
23	Løsninger bestyrelsen bør arbejde for	64 % begrænse gennemkørende trafik; 55 % beboerparkering; 51 % fjernparkering/shuttle	Flere valg mulige

9. Spørgeskema som dokumentation

Det fulde spørgeskema bør vedlægges som et selvstændigt dokument sammen med dette bilag, så spørgsmål, svarkategorier og den baggrundstekst, respondenterne har set, kan kontrolleres direkte.

VEDLÆGGES SOM SEPARAT BILAG: "Trafikforhold i Kongsvang-Skovdal og Gl. Kongsvang - spørgeskema.pdf" (15 sider).

Det er vigtigt, at denne PDF følger med ved fremsendelsen til Aarhus Kommune. Den indeholder både Del 1 om de aktuelle forhold og Del 2 om den forventede udvikling og de mulige løsninger.

Datakilde: Google Forms/Excel-udtræk, 193 besvarelser. Endeligt dataudtræk efter svarfrist 6. september 2026.