

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: svar til Mikkel Skovgaard (Ø) om Parkering

Fra: Nanna Simone Honoré Thulesen
Sendt: 15. september 2025 09:10
Til: Mikkel Skovgaard (Borgerrepræsentationen)
Emne: Svar på spørgsmål stillet af Mikkel Skovgaard (Ø) om parkering, eDoc nr. 2025-0213710

Kære Mikkel Skovgaard, MB

På vegne af vicedirektør Peter Højer, Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold, fremsendes hermed svar på dine spørgsmål stillet den 24. juni 2025, vedrørende parkering. Jeg beklager igen, at vi har brugt længere tid på svaret end lovet.

Med venlig hilsen

Nanna Simone Honoré Thulesen
Politisk koordinator
MKB Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold



Besvarelse vedrørende parkering

Medlem af Borgerrepræsentationen Mikkel Skovgaard (Ø) har den 24. juni 2025 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Hvis alle Københavnerne over 18 år skal være sikret en parkeringsplads hver, hvor mange nye parkeringspladser skal der så etableres i alt?
2. Hvor meget ekstra plads (fx hektar) vil disse ekstra parkeringspladser lægge beslag på i København, såfremt de skal være etableret i terræn?
3. Hvad vil henholdsvis anlægs- og driftsomkostningerne være i alt for alle disse ekstra parkeringspladser?
4. Hvis alle, der arbejder i København, men ikke bor i København, skal være sikret en parkeringsplads, hvor mange nye parkeringspladser skal der så etableres i alt?
5. Hvor meget ekstra plads (fx hektar) vil disse ekstra parkeringspladser lægge beslag på i København, såfremt de skal være etableret i terræn?
6. Hvad vil henholdsvis anlægs- og driftsomkostningerne være i alt for alle disse ekstra parkeringspladser?
7. Såfremt de ekstra parkeringspladser til alle, der bor eller arbejder i København, ikke skal etableres i terræn, men i konstruktion, hvad vil den anslåede pris (fra min.-max.) være pr. parkeringsplads i hhv. et nedgravet parkeringsanlæg og et parkeringshus?
8. Hvad vil de samlede omkostninger være, såfremt det er 25 %, 50 %, 75 % eller 100 % af de nye parkeringspladser, der skal etableres i konstruktion?
9. Hvor mange nye parkeringshuse skal der anslået etableres i hver af de Københavnske bydele, såfremt 25 %, 50 %, 75 % eller 100 % af de ekstra nye parkeringspladser skal etableres i konstruktion?
10. Hvor vil det være muligt at etablere så mange nye parkeringspladser?
11. Hvor meget ekstra biltrafik forventes der, dels i København og dels i vores nabokommuner, hvis der etableres så mange ekstra parkeringspladser i København – eller 25 %, 50 % eller 75 %?
12. Hvor meget skønner forvaltningen, at så meget ekstra biltrafik vil få af følger for folkesundheden?

12-09-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 14766

Dokumentnummer i F2
208247

Sagsnummer i eDoc
2025-0213710

Svar

Svarene er baseret på antagelser i forhold til gennemsnitlige enhedspriser for anlæg og drift af parkeringspladser, dobbeltudnyttelse af parkeringspladser, et bilejerskab tilsvarende det på landsplan samt tidligere analyser af parkeringsanlæg.

Antagelserne er beskrevet nedenfor.

a) *Areal til parkeringsplads*

En parkeringsplads (længdeparkering) fylder i gennemsnit 13 m².

b) *Enhedspriser for anlæg af parkeringspladser*

Enhedsprisen for anlæg af en parkeringsplads i terræn er gennemsnitligt ca. 150.000 kr.

Anlæg af parkeringspladser i et underjordisk anlæg har en estimeret pris på mellem 1,63 – 3,11 mio. kr. pr. plads. I beregningen nedenfor benytter forvaltningen prisen på 1,63 mio. kr. pr. plads. Der er her taget udgangspunkt i en gennemsnitspris fra analysen om p-anlæg i de fire brokvarterer (TMU 19. august 2024).

Anlæg af parkeringspladser i et parkeringshus har en estimeret anlægspris på ca. 1 mio. kr. pr. plads.

c) *Enhedspriser for drift af parkeringspladser*

Driftsomkostningerne er ca. 375 kr. årligt pr. plads i terræn på offentlig vej. Dette driftsbeløb dækker renhold og vintertjeneste samt drift af skiltning. I prisen er ikke medtaget udgifter til belysning, vedligehold af belægning og termoplast.

d) *Dobbeltudnyttelse*

Forvaltningen antager, at ca. 30 % af parkeringspladserne i København benyttes af eksempelvis ansatte i virksomheder samt kunder i butikker i dagtimerne og af borgere ved deres boliger om aftenen/natten. Denne antagelse er lagt til grund for beregningerne.

e) *Bilejerskab*

Det er forvaltningens vurdering, at bilejerskabet i København forventeligt ikke vil komme til at overstige landsgennemsnittet på 55 % (uanset antallet af tilgængelige p-pladser) og dette tal er derfor lagt til grund for beregningerne af, hvor mange pladser der skal etableres hvis alle Københavnerne over 18 skal være sikret en parkeringsplads. Et bilejerskab på 55 % er ligeledes lagt til grund for beregningen af, hvor mange pladser der vil skulle etableres til dem, der pendler ind til arbejde og uddannelse i København. Københavnerne
Bilejerskabet er i dag ca. 25 %.

f) *Ikke-kommunale pladser*

Forvaltningen har ikke et samlet overblik over antallet af private parkeringspladser i byen. Rambøll (2019) "*Kortlægning af ikke-kommunale*

parkeringspladser i Københavns Kommune" har foretaget en optælling af ikke-kommunale parkeringspladser, der viste knapt 125.000 ikke-kommunale pladser i kommunen. Pladserne er fordelt på parkeringshuse og parkeringskældre i private bygninger, parkering i gårde og parkering på egen grund ved en- og to familiehuse.

Hvor mange af disse pladser, der benyttes af Københavnerne, er behæftet med så stor usikkerhed, at forvaltningen på nuværende tidspunkt ikke har mulighed for at lave en antagelse/et estimat til brug for beregningen af, hvor mange pladser der yderligere vil skulle etableres, hvis alle københavnere over 18 år skulle have en p-plads.

Da ca. 50 % af de private parkeringspladser vurderes at være offentligt tilgængelige (tidsbegrænset eller mod betaling) – og dermed vil kunne benyttes af pendlere - modregnes dette tal (62.500) i det samlede behov for nye pladser til indpendlere.

Herunder besvares spørgsmålene enkeltvist.

1. *Hvis alle Københavnerne over 18 år skal være sikret en parkeringsplads hver, hvor mange nye parkeringspladser skal der så etableres i alt?*

Der tages her udgangspunkt i en beregning, hvor københavnernes bilejerskab er tilsvarende bilejerskabet på landsplan. I så fald skal der etableres 182.991 nye parkeringspladser jævnfør tabellen nedenfor.

Antal eksisterende kommunale, offentligt tilgængelige parkeringspladser i Københavns Kommune	124.936
Antal københavnere over 18 år	558.468
Antal parkeringspladser der skal etableres ved et bilejerskab på 55 % (samme som på landsplan) fratrukket det eksisterende antal kommunale, offentligt tilgængelige p-pladser	182.991

2. *Hvor meget ekstra plads (fx hektar) vil disse ekstra parkeringspladser lægge beslag på i København, såfremt de skal være etableret i terræn?*

En parkeringsplads (længdeparkering) fylder i gennemsnit 13 m².

182.991 nye parkeringspladser vil dermed fylde over 2,3 mio. m² svarende til over 230 ha.

Til sammenligning har Fælledparken et areal på ca. 59 ha og Valbyparken har et areal på ca. 64 ha.

3. *Hvad vil henholdsvis anlægs- og driftsomkostningerne være i alt for alle disse ekstra parkeringspladser?*

Enhedsprisen for anlæg af en parkeringsplads i terræn er gennemsnitligt ca. 150.000 kr.

De samlede anlægsomkostninger for 182.991 nye p-pladser er, forudsat at alle etableres i terræn/på vej, ca. 27,5 mia. kr.

Driftsomkostningerne er ca. 375 kr. årligt pr. plads i terræn på offentlig vej. De samlede driftsomkostninger for de nye parkeringspladser estimeres dermed til minimum 69 mio. kr. årligt

4. *Hvis alle, der arbejder i København, men ikke bor i København, skal være sikret en parkeringsplads, hvor mange nye parkeringspladser skal der så etableres i alt?*

Der er 209.896 personer, der er beskæftiget i København, men som bor uden for kommunen (indpendlere). Igen har forvaltningen antaget, at bilejerskabet er på 55 %. Derudover er der modregnet 50 % af de private parkeringspladser jf. antagelse f. Forvaltningen har desuden en antagelse om, at der er en dobbeltudnyttelse af pladser på 30 % jf. antagelse d. Det vil sige, at der skal etableres yderligere 37.060 parkeringspladser.

Det samlede antal parkeringspladser til borgere og indpendlere, der skal etableres er dermed 220.051

5. *Hvor meget ekstra plads (fx hektar) vil disse ekstra parkeringspladser lægge beslag på i København, såfremt de skal være etableret i terræn?*

37.060 nye parkeringspladser vil fylde omkring 0,5 mio. m² svarende til omkring 50 ha

6. *Hvad vil henholdsvis anlægs- og driftsomkostningerne være i alt for alle disse ekstra parkeringspladser?*

Med en anlægspris på 150.000 kr. pr plads i terræn vil det totale anlægs-overslag for 220.051 nye p-pladser være ca. 33 mia. kr.

De samlede driftsomkostninger estimeres til omkring 83 mio. kr. årligt.

Dette beløb dækker renhold og vintertjeneste samt drift af skiltning. I prisen er ikke medtaget udgifter til belysning, vedligehold af belægning og termoplast.

7. *Såfremt de ekstra parkeringspladser til alle, der bor eller arbejder i København, ikke skal etableres i terræn, men i konstruktion, hvad vil den anslåede pris (fra min.-max.) være pr. parkeringsplads i hhv. et nedgravet parkeringsanlæg og et parkeringshus?*

Anlæg af parkeringspladser i et underjordisk anlæg har en estimeret pris på mellem 1,63 – 3,11 mio. kr. pr. plads.

Anlæg af parkeringspladser i et parkeringshus har en estimeret anlægspris på ca. 1 mio. kr. pr plads.

8. *Hvad vil de samlede omkostninger være, såfremt det er 25 %, 50 %, 75 % eller 100 % af de nye parkeringspladser, der skal etableres i konstruktion?*

Med udgangspunkt i en gennemsnitspris på 1,63 mio. kr. pr. plads i underjordisk anlæg samt prisestimat på 150.000 kr. pr. plads for længdeparkering i terræn vil det koste minimum mellem 114-359 mia. kr. for 220.051 p-pladser.

Prisintervallet yderpunkter er udtryk for prisen ved, at hhv. 25 % og 100 % af pladserne anlægges i et underjordisk anlæg, mens de resterende pladser anlægges i terræn.

9. *Hvor mange nye parkeringshuse skal der anslået etableres i hver af de Københavnske bydele, såfremt 25 %, 50 %, 75 % eller 100 % af de ekstra nye parkeringspladser skal etableres i konstruktion?*

I beregningen er der taget udgangspunkt i, at der skal være minimum 250 parkeringspladser i et anlæg.

Med anlæg af 25 % parkeringspladser ud fra det efterspurgte 181.037 nye p-pladser vil det kræve 220 p-anlæg.

I København er der 10 bydele, så det svarer til 22 anlæg i hver bydel.

- For 50 % af de efterspurgte p-pladser vil det kræve 440 nye anlæg
- For 75 % af de efterspurgte p-pladser vil det kræve 660 nye anlæg
- For 100 % af de efterspurgte p-pladser vil det kræve 880 nye anlæg

10. *Hvor vil det være muligt at etablere så mange nye parkeringspladser?*

I analysen om etablering af parkeringsanlæg i fire brokvarterer blev der udpeget fire steder, hvor der er mulighed for at etablere underjordiske parkeringsanlæg med plads til samlet 1.145 parkeringspladser.

De fire placeringer blev valgt ud fra 15 lokationer fra en større screening af alle kommunalt ejede matrikler og offentlige vejarealer i brokvarterne i København. Her blev en lang række arealer frasorteret bl.a. pga. kravet til parkeringsanlæggets størrelse (min. 250 p-pladser),

eksisterende bygninger i terræn som umuliggør et p-anlæg, fredninger og bevaringsværdige forhold, lav parkeringsbelægningsgrad i området mv.

Man udpegede 15 lokationer, hvor det fysisk er muligt, at anlægge et parkeringsanlæg med plads til minimum 250 parkeringspladser, og hvor der ikke allerede foreligger andre planer for arealet.

Forvaltningen vurderer, at det ikke vil være muligt at finde egnede lokationer til etablering af parkering i konstruktion i ovennævnte størrelsesorden.

11. Hvor meget ekstra biltrafik forventes der, dels i København og dels i vores nabokommuner, hvis der etableres så mange ekstra parkeringspladser i København – eller 25 %, 50 % eller 75 %?

Forvaltningen har ikke mulighed for at komme med et estimat for, hvordan biltrafikken vil udvikle sig med ekstra parkeringspladser i det omfang. Det vil kræve en mere dybdegående analyse. Men jævnfør Mobilitetsredegørelsen har antallet af tilbagelagte km i bil i København været omkring 5 mio. km. pr. hverdag hvert år siden 2017. Generelt vælger trafikanter at benytte det transportmiddel, der er nemmest og giver den korteste rejsetid. Hvis der anlægges en parkeringsplads til alle personer over 18 år, vil det gøre det mere attraktivt at parkere en bil, hvorfor flere må forventes at anskaffe sig/køre i bil.

12. Hvor meget skønner forvaltningen, at så meget ekstra biltrafik vil få af følger for folkesundheden?

Forvaltningen har ikke mulighed for at komme med et estimat for konsekvenserne for folkesundheden. Det vil kræve en mere dybdegående analyse. Dog vil det højst sandsynligt ske på bekostning af arealer til cyklister, gående og ophold, hvis der skal skabes plads til så mange bilparkeringspladser, hvorfor forholdene for aktiv mobilitet kan forventes at blive ringere.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoeudvalget/politikerspørgsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>.

Peter Højer
Vicedirektør