

Fra: KTFKP Sekretariat
Emne: svar til Niels E. Bjerrum (A) om Betalingsparkering Philip de Langes Allé og generelt på privat fællesvej

Fra: KTFKP BPM Rådhuspost
Sendt: 20. februar 2026 10:09
Til: Niels Efterstigaard Bjerrum
Cc: jacobbfuchs@gmail.com
Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Niels E. Bjerrum (A) den 11. februar 2026 vedr. betalingsparkering Philip de Langes Allé og generelt på privat fællesvej eDoc-sag: 2026-0064784

Kære Niels E. Bjerrum, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på dit spørgsmål af 11. februar 2026 om betalingsparkering Philip de Langes Allé og generelt på privat fællesveje.

Med venlig hilsen

Stine Dalsø Bredager
Politisk koordinator
BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



Besvarelse vedrørende privat parkeringsordning på Philip de Langes Allé

Medlem af Borgerrepræsentationen Niels E. Bjerrum (A) har den 11. februar 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

Spørgsmål

Vil I forholde jer til nedenstående problemstilling og sende svar til os begge?

- 1. Vil forvaltningen oplyse antallet af tilfælde og antallet af omfattede parkeringspladser, hvor Københavns Kommune har givet tilladelse til grundejeres etablering af betalingsparkering på privat fællesvej? Hvilken begrundelse har været anvendt, og hvordan har antallet af tilladelser/berørte parkeringspladser udviklet sig over tid? Hvilke krav – om nogle – er stillet til prisen på parkering i de pågældende tilfælde?*
- 2. Vil forvaltningen give sin vurdering af effekten på parkeringssituationen i de berørte nabolag af etableringen af de pågældende tilfælde af betalingsparkering?*
- 3. Hvilke muligheder har Københavns Kommune for at begrænse den yderligere udbredelse af disse tilladelser inden for det eksisterende lovgrundlag?*

Svar

Ad 1. Omfang, begrundelse og pris

Private fællesveje er private veje, som er åbne for almindelig færdsel. Grundejerne kan ikke ændre reguleringen af parkering uden kommunens og politiets samtykke, jf. privatvejslovens § 57, stk. 2, jf. færdselslovens § 92.

Når en grundejer ansøger om at etablere privat parkeringsregulering – herunder betalingsparkering – skal forvaltningen foretage en konkret og individuel vurdering af, om almene offentligretlige hensyn, navnlig trafikale og vejtekniske forhold, taler imod det ansøgte.

Begrundelserne for ansøgningerne er i praksis forskelligartede og kan fx vedrøre oplevet parkeringspres, fremkommelighed, hensyn til beboere

19-02-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 3690

Dokumentnummer i F2
243547

Sagsnummer i eDoc
2026-0064784

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed

eller ønske om bedre styring af parkeringen. Ansøger er imidlertid ikke retligt forpligtet til at påvise et særligt behov. Kommunens opgave er ikke at vurdere, hvilke forhold der taler for ordningen, men alene om der foreligger almene hensyn, der taler imod. Hvis sådanne hensyn ikke kan påvises, kan ansøgningen som udgangspunkt ikke afslås.

Der findes ikke en samlet politisk beslutning om at fremme privat betalingsparkering på private fællesveje. Tilladelser gives administrativt og beror på en konkret vurdering i den enkelte sag.

Forvaltningen har i skrivende stund syv ansøgninger om privat parkeringsordning under behandling.

Forvaltningens registreringer viser, at forvaltningen har behandlet i alt 127 ansøgninger om privat parkeringsordning i perioden 2018–2026, jf. Tabel 1. Heraf er 103 endt med godkendelse mens 24 er endt med afslag.

Tabel 1. Behandlede ansøgninger om privat parkeringsordning på private fællesveje, 2018-2026

Årstal	Godkendt	Afslag	I alt
2018	1	4	5
2019	4	4	8
2020	6	0	6
2021	11	2	13
2022	23	1	24
2023	22	5	27
2024	17	5	22
2025	15	3	18
2026	4	0	4
Total	103	24	127

Tallene omfatter ansøgninger om alle former for privat parkeringsregulering på private fællesveje (fx betalingsparkering, tidsbegrænsning, parkeringsforbud mv.). Forvaltningen fører ikke særskilt statistik over, hvor mange af de godkendte sager der vedrører egentlig betalingsparkering, og hvor mange parkeringspladser der er omfattet i den enkelte sag.

De ovenstående godkendte sager, dækker alene over forvaltningens tilladelse. Ansøger har herefter to år til at udføre den godkendte parkeringsregulering i praksis, jf. privatvejslovens § 56, stk. 1.

Forvaltningen har registreret, at der samlet set indgår ca. 6.000 parkeringspladser i private parkeringsordninger på private fællesveje i København. Tallet dækker alle typer ordninger og omfatter også pladser, der aldrig har været almindelig døgnparkering, herunder fx korttidsparkering i Ørestad, Nordhavn og andre nyere byudviklingsområder som Carlsberg Byen. I vedhæftede kortbilag er

vist de registrerede parkeringsordninger, som kommunen ligger inde med, herunder både kommunale og private.

Der er i alt registreret omkring 125.000 offentligt tilgængelige parkeringspladser på kommunale og private fællesveje i Københavns Kommune.

Kommunen regulerer ikke prisen på privat betalingsparkering på private fællesveje. Fastlæggelse af pris og eventuel fordeling af indtægter er et privatretligt forhold mellem grundejer og operatør. Kommunens kompetence vedrører alene de offentligretlige hensyn.

Ad 2. Effekt på parkeringssituationen

Effekten på parkeringssituationen vurderes konkret i den enkelte sag.

En privat parkeringsregulering på private fællesveje kan have lokale konsekvenser, herunder i form af forskydning af parkering til nærliggende veje. Denne risiko indgår altid i den konkrete vurdering, hvor forvaltningen bl.a. ser på områdets afgrænsning, sammenhængen med det øvrige vejnet og eventuelle trafikale følgevirkninger.

I sagen om Philip de Langes Allé har forvaltningen bl.a. lagt vægt på, at der er mulighed for betaling og gæstelicens, så parkering ikke fuldstændigt afskæres for gæster og øvrige udefrakommende.

Det er desuden indgået i vurderingen, at der er tale om et begrænset antal parkeringspladser, som i øvrigt ikke er primært parkeringsareal for andre end grundejer. De omkringliggende ejendomme har i vidt omfang egen parkeringsløsning, og vejen indgår ikke i et lokalt vejnet, hvor parkeringskapaciteten i gadeplan er afgørende for beboernes samlede parkeringsmuligheder.

Parkeringspladserne er placeret på et særskilt areal i indhak og ikke på selve kørebanen. Den private ordning ændrer dermed ikke reguleringen af den gennemgående færdsel eller det generelle parkeringsforbud på vejarealet, men vedrører alene de konkret afmærkede parkeringsbåse.

Forvaltningen fandt derfor ikke, at der forelå konkrete hensyn, der talte imod ordningen.

Ad 3. Muligheder for at begrænse udbredelsen

Efter privatvejslovens § 57, stk. 2, skal kommunen i hver sag foretage en konkret og faglig vurdering af, om almene, navnlig trafikale og vejtekniske hensyn taler imod det ansøgte. Skønnet skal udøves individuelt i den enkelte sag og må ikke sættes under regel. Kommunen kan derfor ikke indføre et generelt forbud mod privat betalingsparkering eller på forhånd udelukke bestemte områder.

Forvaltningen foretager i dag en faglig helhedsvurdering, hvor der bl.a. lægges vægt på parkeringsforskydning, trafiksikkerhed og

fremkommelighed, sammenhæng med eksisterende regulering, samt hensynet til en helhedsorienteret og ikke-fragmenteret regulering i området. Der stilles som udgangspunkt vilkår om korttids- og gæsteparkering for at begrænse forskydningseffekter.

Der er et politisk handlerum i forhold til, hvilke saglige hensyn der generelt skal tillægges vægt i denne vurdering. Politisk kan det fx besluttes, at forskydningseffekter, sammenhæng i reguleringen eller hensynet til det omkringliggende vejnet skal tillægges større eller mindre vægt fremadrettet. En sådan rammesætning er lovlig, så længe der fortsat foretages en konkret vurdering i den enkelte sag.

Det politiske handlerum er dog begrænset af praksis fra Vejdirektoratet.

Heraf følger bl.a., at:

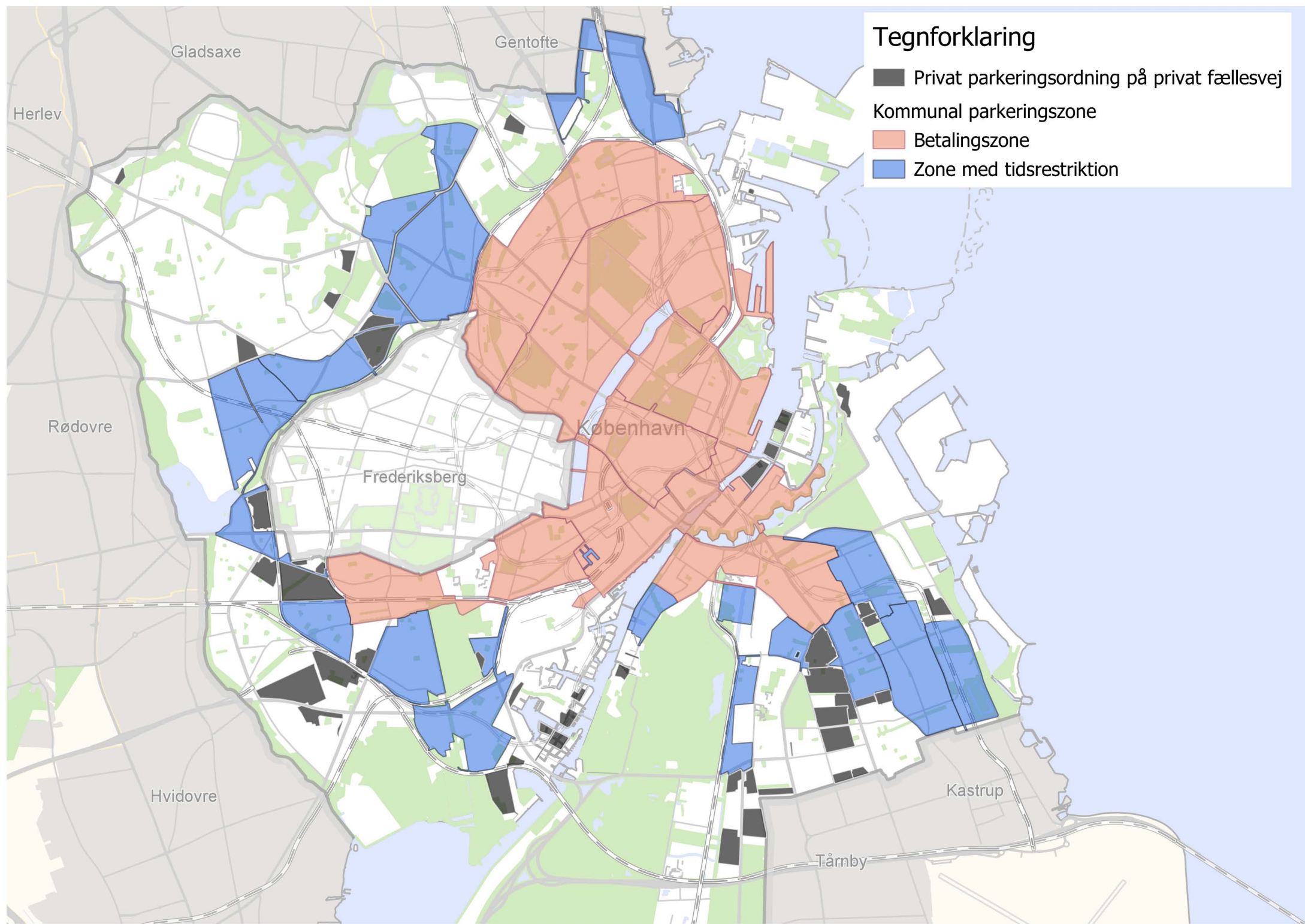
- Private fællesveje i udgangspunktet ikke skal oppebære parkeringsbehovet for andre end de vejberettigede,
- afslag skal kunne begrundes i konkrete og dokumenterbare trafikale eller vejtekniske forhold,
- generelle parkeringspolitiske eller fordelingsmæssige hensyn ikke i sig selv er tilstrækkelige,

Hvis en privat fællesvej anses for så central for den almene trafik, at kommunen ønsker en bredere styring af parkeringen, må vejen i givet fald overvejes optaget som offentlig vej. Et generelt forbud mod privat betalingsparkering vil kræve lovændring.

Svaret er offentligt tilgængeligt på [Politikerspørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen 2026 | Københavns Kommune](#)

Med venlig hilsen

Lena Kongsbach
Vicedirektør



Tegnforklaring

- Privat parkeringsordning på privat fællesvej
- Kommunal parkeringszone
- Betalingszone
- Zone med tidsrestriktion