



## **Besvarelse vedrørende beboerlicenser og bilbrug**

Medlem af Borgerrepræsentationen Karoline Lindgaard (Å) har den 7. april 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

**22-04-2026**

Sagsnummer i F2  
2026 - 7905

Dokumentnummer i F2  
253305

Sagsnummer i eDoc  
2026-0134319

### **Spørgsmål**

1. Hvilket prisniveau for beboerlicenser, vurderer forvaltningen, vil være nødvendigt for at bringe parkeringsbelægningen ned på højst 90 pct. i de enkelte bydele?
2. Hvilke konkrete virkemidler, vurderer forvaltningen, kan anvendes for at nedbringe parkeringsbelægningen til under 90 pct., og hvilket virkemiddel vurderes at være mest omkostningseffektivt målt som størst forventet reduktion i belægning pr. anvendt krone?
3. Hvilken forventet effekt på parkeringsbelægningen vurderer forvaltningen, at en forhøjelse af beboerlicensen til 16.000 kr. årligt vil have?
4. Hvilke modeller for differentieret prisfastsættelse af beboerlicenser, vurderer forvaltningen, kan anvendes for at undgå, at ordningen rammer borgere med lave indkomster uforholdsmæssigt hårdt, og hvordan vurderes sådanne modeller at kunne implementeres administrativt enkelt og juridisk holdbart?
5. Kan forvaltningen give et overslag over, hvor mange biler registreret i Københavns Kommune, der anvendes dagligt?
6. Kan forvaltningen tilsvarende give et overslag over, hvor stor en andel af bilerne i kommunen, der i dagligdagen primært anvendes til ture under 5 km?

Bygge-, Parkerings- og  
Miljømyndighed

## Svar

Ad 1.

Taksten for en beboerlicens udgør generelt en lille del af de samlede årlige omkostninger ved bilejerskab. Det betyder, at ændringer i taksten vil udgøre en begrænset ændring i den samlede årlige omkostning og derfor også at adfærdseffekten af en ændring i licens-taksterne er relativt begrænset.

Takststigninger på licenser har alene effekt i betalingsområdet. Da effekten af takststigninger på beboerlicenser samtidig har en begrænset virkning på bilejerskabet, vil effekten på belægningsgraden i byen som helhed derfor være begrænset.

Via KK-kortet kan man se en oversigt over tælleområder og belægningsgrader ([Link](#)). Belægningen er vist kl. 22, hvor det hovedsageligt er beboerbiler, der afstedkommer parkeringspresset. Kortet giver mulighed for interaktivt at vælge andre tidspunkter samt få specifikke oplysninger om de enkelte område/strækninger. Bemærk, at forvaltningen også tæller udenfor betalingsområdet.

Forvaltningens beregninger, som er foretaget ad hoc på baggrund af denne forespørgsel, viser, at licenstaksterne skal tidobles, hvis effekten skal være tilstrækkelig til teoretisk at sænke belægningsgraden i alle tælleområder til under 90%. Beregningens forudsætning er det nuværende licenssystem, hvor der gælder samme takster i hele betalingsområdet.

Det bemærkes, at en potentiel trafikaleffekt af takststigninger reelt er påvirket af mange komplekse faktorer, hvorfor resultatet skal læses med størst mulige forbehold.

Takstkategori	Beløb i kr. 2026	Antal beboerlicenser marts 2026
<b>Beboerlicenser, pr. forbrug (km/l)</b>		
Elbil og brintbil (Nulemissionskøretøjer)	1.235	11.949
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1	6.135	4.035
Benzin 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3	2.670	4.579
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5	2.670	4.194
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5	1.855	24.074
Beboerlicens forbrug ikke registreret	2.670	349
<b>Total</b>		<b>49.180</b>

Tabellen viser de nuværende takster samt antal udstedte licenser

Ad 2.

Hvis belægningsgraden ønskes reduceret, findes der overordnet set to hovedgreb: etablering af flere pladser eller regulering af adgangen til pladserne.

Flere pladser kan tilvejebringes på veje eller i anlæg eller kommunen kan udnytte evt. ledig kapacitet via lejeaftaler.

Regulering af adgangen kan ske ved indførelse højere takster for licenser og timebetaling samt zoneændringer og evt. kombineres med et loft over antal udstedte licenser eller som nævnt geografisk differentierede takster.

Forvaltningen vurderer, at regulering via takster vil være mest omkostningseffektivt.

Ad 3.

En stigning til en flad takst på 16.000 kr. for alle takstkategorier vil teoretisk medføre et fald på ca. 15 % i antal udstedte licenser. Effekten vil forventeligt indtræffe gradvist i årene efter implementering.

Ad 4.

Kommunens muligheder for at differentiere takster for beboerlicenser er udtømmende defineret i *Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje*. Bekendtgørelsen efterlader efter forvaltningens vurdering ingen mulighed for at takstfastsætte efter borgerens indkomst.

Ad 5.

Forvaltningen har ingen tal for, hvor mange biler registreret i Københavns Kommune, der anvendes dagligt. En tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet fra 2024 viser dog, at 63% af de daglige transportture (gangture undtaget) foretages i bil. En ekstern undersøgelse fra 2017 viser desuden, at 60% af bilerne parkeret på Vesterbro mandag ikke holdt på samme plads onsdag.

Ad 6.

En ekstern undersøgelse foretaget for kommunen i 2023 viser, at ca. 1/3 af københavnernes totale antal bilture er under 5 km.

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

Lena Kongsbach  
Vicedirektør