
Fra: KTFKP BPM Rådhuspost

Sendt: 15. september 2026 13:50

Til: Karoline Lindgaard (Borgerrepræsentationen)

Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Karoline Lindgaard (Å) vedr. totaløkonomisk og praktisk kortlægning af parkeringsløsninger. eDoc: 2026-0260988

Kære Karoline Lindgaard, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på dit spørgsmål af 5. august 2026 om totaløkonomisk og praktisk kortlægning af parkeringsløsninger.

Med venlig hilsen

Stine Dalsø Bredager

Politisk koordinator, chefkonsulent
BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

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



Besvarelse vedrørende totaløkonomisk og praktisk kortlægning af parkeringsløsninger

Medlem af Borgerrepræsentationen Karoline Lindgaard (Å) har den 5. august 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

Spørgsmål

På baggrund af datagrundlaget i sagsnummer F2 2025 - 14766 og F2 2026 - 7905, ønskes en konkret sammenligning af de værktøjer, der kan sikre at parkeringsbelægningen i København ikke overskrider 95 % nogen steder.

Forvaltningen bedes vurdere og sammenligne følgende tre hovedløsninger:

1. Anlæg af nye p-pladser (bygge nye p-huse/p-kældre).
2. Leje af eksisterende p-pladser (f.eks. private erhvervspladser uden for arbejdstid).
3. Prisregulering (hæve prisen på beboerlicensen).

For hver af de tre løsninger bedes forvaltningen svare på følgende to punkter:

A. Hvad bliver den samlede pris for hver model,

Den samlede pris bedes opdelt i:

- Udgiften for Københavns Kommune: Herunder anlæg, drift og den statslige modregning af parkeringsindtægter.
- Udgiften for borgerne: Herunder merudgifter til licenser, leje eller tabt mobilitet.
- Den samlede pris i alt: Kommunens og borgernes udgifter lagt sammen for at vise den reelle totalomkostning for byen som helhed.

I beregningerne, hvis muligt, må der gerne tages højde for ændringer i bilejerskab der kan komme ved de forskellige løsninger.

B. Afklare hvilke løsninger der er realistiske.

Hvilke af de tre løsninger kan rent fysisk gennemføres inden for kommunens økonomi og pladsen i byen.

C. Forvaltningens faglige vurdering

07-09-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 16722

Dokumentnummer i F2
273887

Sagsnummer i eDoc
2026-0260988

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Afslutningsvis ønskes forvaltningens faglige og trafikale vurdering af, hvilken af de tre løsninger (eller hvilken kombination af værktøjer), der ud fra et byplanlægningsmæssigt perspektiv vil være den bedste og mest langtidsholdbare for at sikre at Københavns borgere med brug for bil har adgang til en P-plads.

Svar

Det er lagt til grund for besvarelsen, at spørgsmålene alle angår betalingsområdet, da prisen på beboerlicenser alene kan reguleres i betalingsområdet.

Forvaltningen vil indledningsvist tage forbehold for, at vi ikke har mulighed for at indregne alle forhold, der ønskes belyst. Der er dermed fx ikke medregnet stigende bilejerskab, mobilitetseffekter eller andre trafikale faktorer, som kan påvirke den reelle effekt af tiltagene. Baggrunden er, at forvaltningen ikke har mulighed for at komme med et skøn for, hvordan biltrafikken vil udvikle sig med ekstra parkeringspladser i det omfang eller hvis prisen for beboerlicensen sættes op. Det vil kræve en mere dybdegående analyse. Generelt kan det dog siges, at hvis der anlægges parkeringspladser i stort omfang, vil det gøre det mere attraktivt at parkere en bil, hvorfor flere må forventes at anskaffe sig/køre i bil.

Ad 1. Anlæg af nye p-pladser (bygge nye p-huse/p-kældre)

Forvaltningen har beregnet, at der teoretisk set skal anlægges ca. 7.000 nye parkeringspladser til beboerne i betalingsområdet, for at belægningsgraden ikke overstiger 95%.

Beregningen er baseret på en udregning af, hvor mange parkeringspladser, der skal oprettes for at antallet af udstedte beboerlicenser udgør 95% kl. 22 i betalingsområdet. Der er på nuværende tidspunkt ca. 49.000 beboerlicenser. Udefrakommende biler er ikke indregnet, da de generelt udgør en lille andel (under 1%) af parkerede biler kl. 22 i betalingsområdet.

Der er i beregningen ikke taget højde for et stigende bilejerskab, når der anlægges flere pladser, da det ikke har været muligt at medregne.

Omkostninger for Københavns Kommune

Anlæg af 7.000 parkeringspladser i et parkeringshus skønnes at koste 7 mia. kr. og anlæg af 7.000 parkeringspladser i et underjordisk anlæg skønnes at koste 11,4 mia. kr.

Driften af parkeringsanlæg med i alt 7.000 pladser skønnes at koste mindst 50 mio. kr. årligt. Skønnet er forbundet med betydelig usikkerhed, da forvaltningen ikke har erfaringer fra sammenlignelige anlæg.

Udregningen af prisen er baseret på, at anlæg af parkeringspladser i et underjordisk anlæg har en estimeret pris på mellem godt 1,6 og 3,1 mio.

kr. pr. plads. I beregningen benytter forvaltningen prisen på godt 1,6 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.

Hvis der oprettes ca. 7.000 parkeringspladser i betalingsområdet vil provenuet fra disse pladser modregnes i det statslige tilskud, kommunen modtager årligt (bloktilskuddet). Indtægterne vil dog give forhøjet servicemåltal.

Omkostninger for borgerne

Anlæg af parkeringspladser og den efterfølgende drift er en skattefinansieret opgave og har dermed indirekte omkostning for borgerne, da det blandt andet finansieres gennem kommuneskatten.

Ad 2. Leje af eksisterende p-pladser

Forvaltningen har benyttet samme beregningsmetode som ved udregningen af anlæg af pladser. Konklusionen er dermed den samme: der skal teoretisk set lejes 7.000 ekstra parkeringspladser i betalingsområdet, hvis der skal være en belægningsprocent på 95% kl. 22 i hele byen.

Omkostninger for Københavns Kommune

Leje af ca. 7.000 private parkeringspladser skønnes til at koste ca. 170 mio. kr. årligt.

Omkostninger for borgerne

Leje af parkeringspladser og den efterfølgende drift er en skattefinansieret opgave og har dermed indirekte omkostning for borgerne, da det blandt andet finansieres gennem kommuneskatten.

Ad 3. Prisregulering

Forvaltningen skønner på baggrund af den normale model til beregning af effekter af ændringer i beboerlicenser, at en ensartet takst på ca. 14.000 kr. for alle takstkategorier teoretisk medfører et fald på ca. 7.000 licenser.

Omkostninger for Københavns Kommune

Forvaltningen skønner merprovenu til kommunen fra beboerlicenser på ca. 485 mio. kr. årligt. Kommunen afleverer alle indtægter fra betalingsparkering, som ligger over 320 kr. (2020-niveau) pr. indbygger i kommunen, til staten i form af modregning i bloktilskuddet. Øgede indtægter fra beboerlicens vil således betyde en tilsvarende større modregning i bloktilskuddet.

Omkostninger for borgerne

Forhøjelse af beboerlicensen har direkte betydning for den enkelte beboerlicenshaver, for hvem prisen i gennemsnit vil stige med mellem 7.700 og 12.700 kr. årligt afhængigt af kategori.

Vurdering af løsningerne

Leje af p-pladser

Forvaltningen har ikke viden om, hvorvidt der er et udbud af 7.000 private parkeringspladser, kommunen kan leje. Det vil kræve en screening af markedet at få tilvejebragt overblik over udbuddet og samtidig sikre en placering som gør, at pladserne vil blive anvendt i fornødent omfang. De pladser, som forvaltningen lejer i dag, udnyttes i forskellig grad og sjældent 100% af tiden.

Anlæg af p-pladser

Forvaltningen vurderer også, at det er vanskeligt at finde egnede lokaliteter til at anlægge 7.000 parkeringspladser i betalingszonen.

Priser på beboerlicens

Forvaltningen vurderer, at der vil være en effekt på antallet af beboerlicenser af at hæve taksterne for beboerlicenser med henblik på at opnå den ønskede effekt med at nedsætte belægningsprocenten. Beregningen ovenfor tager dog ikke højde for adfærdsændringer som følge af de relativt store ændringer i taksten. Ligeledes har forvaltningen heller ikke mulighed for at lave et skøn for, hvor lang en tilpasningsperiode ændringerne vil indtræffe over.

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

Lena Kongsbach
Vicedirektør