

## **Vedrørende parkeringspolitik i København – behov for revurdering af prioritering og anvendelse**

Kære Line Barfod, Kære Sisse Marie Welling

Indledningsvis kan jeg til morgen på DR P4 lytte mig til at du, Line, måske ikke helt forstår tallene og konklusionerne i den nye rapport – vedhæftet her. Det skal jeg gerne uddybe for dig ved lejlighed – for det er vigtige pointer der kommer frem i denne rapport som igen viser at I er ude af takt med behov og borgerne.

Københavns Kommunes parkeringspolitik er i dag ikke bare ude af balance – den er dokumenteret ineffektiv og potentielt urimelig i sin nuværende form.

Den seneste parkeringsanalyse af el-delebilspadser i København dokumenterer blandt andet:

Den samlede belægningsgrad er kun 22,7 %, hvilket betyder, at pladserne står tomme 77,3 % af tiden

Kun 8,2 % af belægningen kan henføres til el-delebiler

Ulovlig parkering udgør 14,5 % – altså næsten dobbelt så meget som den faktiske brug af debiler

I konkrete stikprøver er op til 78 % af pladserne observeret tomme, mens kun 8 % var brugt af debiler

Der er ingen tegn på stigende anvendelse over tid – tværtimod stabile, lave niveauer  
Anvendelsen er ensartet lav i hele byen – det er ikke et lokalt problem, men et systemisk

### **DET REELLE PROBLEM – POLITIK MOD VIRKELIGHED**

Disse tal dokumenterer én ting:

Der reserveres og prioriteres parkeringspladser til en løsning, der i praksis ikke anvendes.

Samtidig fjernes almindelige parkeringspladser i stor skala på tværs af København.

Det skaber en situation, hvor:

pladser står tomme

borgere mangler pladser

trafikken øges på grund af søgning

hverdagen forringes

Det er ikke et spørgsmål om enkelte områder – det er et strukturelt problem i hele byen.  
Hvis man lige skulle dvæle ved Nørrebro så ser det dog ud som om at Nørrebro og Nordvest er blevet en smule favoriseret ift. p-pladser og lempeligere regler til gavn for beboeren – Er det korrekt ???

### **MIDDELALDERBYEN – ET KONKRET EKSEMPEL**

Middelalderbyen illustrerer problemets konsekvenser meget tydeligt.

Her er der udstedt over 1.000 beboerlicenser, mens kommunen opererer med ca. 225 pladser – og det reelle antal anvendelige pladser vurderes at være væsentligt lavere, omkring 150.

Det giver en overbelægning, der i praksis gør det ekstremt vanskeligt at parkere.

Konsekvensen er:

daglig cirkulation i området  
øget søgetrafik og CO<sub>2</sub>  
massivt tidsspild  
og et konstant pres på beboerne

Men det er vigtigt at understrege:

Dette er ikke et isoleret problem for Indre By – det er blot et tydeligt eksempel på en bredere udfordring i København.

I flere andre bydele, herunder Østerbro, ses også betydelig overbelægning i niveauet 30–35 % i visse områder.

## **DET HELT CENTRALE**

Det skal slås helt fast:

Dette handler ikke om at reducere antallet af beboerlicenser.

Beboerne har betalt for adgang til parkering.

Derfor er princippet enkelt:

Der skal være reel sammenhæng mellem antal licenser og den faktiske parkeringskapacitet.

## **ET PRINCIPIELT PROBLEM OM ANVENDELSE AF FÆLLES RESSOURCER**

Den nuværende model rejser et mere grundlæggende spørgsmål:

Hvordan anvendes offentligt vejareal bedst muligt?

I dag ser vi, at en stigende andel af pladser reserveres til specifikke formål og brugergrupper – herunder el-delebiler – selv om anvendelsen dokumenteret er meget lav.

Det betyder i praksis, at et knapt fælles gode ikke udnyttes effektivt.

Det rammer bredt:

beboere  
erhvervsliv  
kunder og besøgende  
håndværkere og leverandører

## **LIGEBEHANDLING OG FAIRNESS**

Samtidig opstår der et væsentligt spørgsmål om fairness.

Private delebilsoperatører får adgang til parkeringspladser på vilkår, der fremstår markant mere fordelagtige end for almindelige borgere.

De betaler i praksis omkring 741 kr. årligt pr. plads.

Beboere betaler mellem 2.000 og 6.000 kr. årligt – uden garanti for adgang.

Alligevel er det:

beboerne, der mangler pladser  
og de reserverede pladser, der står tomme

Det rejser et legitimt spørgsmål om, hvorvidt der er tale om en skæv prioritering – og om ordningen i sin nuværende form er rimelig.

## **KONSEKVENSER FOR ERHVERVSLIVET**

Parkeringspolitikken påvirker ikke kun beboere.

Den har direkte konsekvenser for byens erhvervsliv:

kunder fravælger byen  
leverancer bliver vanskeligere  
håndværkere siger nej til opgaver  
omsætningen falder

Når tilgængeligheden reduceres, påvirker det byens liv og økonomi.

## **KONKLUSION**

Der er i dag et dokumenteret misforhold mellem:

politisk prioritering  
faktisk anvendelse  
og behovet hos borgere og erhverv

Kommunen:

nedlægger pladser  
reserverer pladser  
og opretholder en ordning, der ikke fungerer i praksis

## **FORSLAG TIL RETNING**

På den baggrund bør der ske en justering af kursen.

Offentlige parkeringspladser bør som udgangspunkt være tilgængelige for alle – uanset biltype – så kapaciteten udnyttes bedst muligt.

Henvendelser til lokaludvalget, maj 2026  
Om rapport om eldelebil-parkeringspladsen HB

Der bør sikres bedre sammenhæng mellem:

udstedte licenser  
og faktisk parkeringskapacitet

Reserverede pladser bør revurderes, hvis de dokumenteret ikke anvendes.

Og der bør generelt arbejdes med en mere effektiv udnyttelse af den eksisterende kapacitet, fremfor yderligere reduktion.

## **AFSLUTNING**

København er en by, der skal fungere i praksis – for alle -ikke kun 50% af borgerne – I har selv bil i jeres husstand – hvad kører du i – Delebil?

Det kræver en parkeringspolitik, der bygger på dokumenteret anvendelse, proportionalitet og lige adgang til fælles ressourcer.

Jeg håber derfor, at du vil tage initiativ til en fornyet gennemgang af området.

Nu er rapporten ude og den skal ikke tilbage i skuffen der skal handles på den og jeg forventer svar på hvad du konkret vil gøre. Der er stærkt kritisable forhold i rapporten som I burde vide INDEN I rullede delebilspladserne ud og I må være vidende om at I støtter en privat aktør og forfordeles dem frem for jeres beboere?

Hvornår forventer du de private/Offentlige pladser kommer i spil – som lovet?

Hvornår retter I op på fejl og mangler på onlinekortet over mulige pladser i byen?

I nedprioriterer igen og igen handicappladser er det en ny trend?

Det er endvidere mit håb og ønske at alle lokaludvalg tager emnet op da det berører ALLE bydele i Hovedstaden.

Med venlig hilsen

H.B.