

---

## Om biler og byliv – 5 siders opsummering

---

### Biler og parkering – et kulturhistorisk perspektiv

#### Bilejerskab

Lige siden bilens ankomst til Danmark ved starten af det 20. århundrede, er antallet af biler steget.

I 2022 var der 2,8 mio. personbiler i Danmark. Heraf 170.000 i Københavns Kommune. Sammenholdt med indbyggertallet svarer det til, at hver anden dansker har bil, mens det kun er hver fjerde københavner. Indbyggertallet i Københavns Kommune stiger fortsat og ligeså gør bilbestanden; hele 32% fra 2008 til 2020.<sup>1</sup> Til sammenligning steg indbyggertallet kun 24% (Danmarks Statistik). Altså vokser bilbestanden *mere* end hvad kan retfærdiggøres af befolkningstilvæksten.

Tabel 1 - Bilejerskab<sup>2</sup> (Danmarks Statistik, 2022)

	Indbyggertal	Antal personbiler 2022	Bilejerskab per person, %
Danmark	5.873.420	2.787.553	47,5%
Københavns Kommune	644.431	171.683	26,6%
Østerbro <sup>3</sup>	80.166	21.324 (estimeret)	26,6% (antages som gennemsnit for kommunen)

#### Bilens effekt på samfundets udvikling

Den største effekt, som bilen har haft på samfundet er på bosætning. Bilen muliggjorde længere transportafstand uden længere transporttid, hvilket førte til en mere spredt bosætning.

Iveren efter mere bilisme og den dertilhørende infrastruktur gjorde også sit indtog i byerne. I København blev det i 1958 foreslået, at der skulle etableres en sekssporet motorvejsforbindelse, Søringen, som forlængelse af Lyngbymotorvejen fra Hans Knudsens Plads, gennem Fælledparken og Amorparken, videre langs Søerne og forbi Hovedbanegården for til sidst at ende ved havnen.

Projektet blev vedtaget både i Københavns Borgerrepræsentationen og Folketinget i hhv. 1959 og 1964. En række ejendomme ved Søerne blev eksproprieret og nedrevet (det nuværende Fredens Park). Først i 1973 blev projektet skrinlagt af den daværende Trafikminister, men

---

<sup>1</sup> Artiklen: "[Stigning i bilejerskab i København tager fart](#)", fra "[Magasinetkbh.dk](#)", vises i [dette link](#)

<sup>2</sup> Både antal personbiler til husholdning og erhverv. På landsplan udgør erhverv 10%, mens det i Københavns Kommune er 25% af personbilerne, der er indregistreret som erhvervskøretøjer (fx firmabiler).

<sup>3</sup> [En datapakke til Østerbro, fra Københavns Kommune, vises i dette link.](#)

nedrivningsaktiviteterne ophørte først i 1974. København blev sandsynligvis skånet at blive gennemskåret af en motorvej på grund af oliekrisen i 1973-1974.

Mange andre byer var ikke så heldige, og i USA har massiv motorvejsudbygning i indre bykerner ført til dårlig bykvalitet og affolkning, hvilket har resulteret i økonomisk nød og vanskelige sociale kår.

Danmark er ikke forskånet sit eget eksempel i form af Odense, hvor et værdifuldt kulturmiljø i bykernen blev nedrevet i 1960'erne til fordel for en gennemkørende motorvej. Fra 2014 til 2020 blev vejen nedlagt og området omdannet til et bilfrit boligområde med et stort underjordisk parkeringsanlæg og en letbane.<sup>1</sup>

## Parkering og prioritering af byens arealer

Udover arealet, der afsættes til vejinfrastruktur, skal der reserveres arealer til bilparkering. Da byen har et begrænset areal, skal der tages stilling til, hvad arealet skal anvendes til. En gade- eller terrænparkeringsplads fylder 15-20 m<sup>2</sup>. Historisk set har bilparkering været prioriteret højt i byrummet. Nedenfor ses nogle eksempler på københavnske byrum, som i 1960'erne var anvendt til parkering, men som i dag indeholder en lang række andre funktioner. Hvor arealerne ikke længere anvendes til bilparkering er i stedet kommet udendørsservering, cykelparkering, metrostationer, legepladser, midlertidige eller permanente markeder og generelt mere areal til fodgængere og cyklister. Når man vælger at bruge et areal til parkering, fravælger man samtidig andre anvendelser.

I Danmark har arkitekten Jan Gehl og hans bog "*Livet mellem husene*" fra 1971 været skelsættende i at ændre vores opfattelse af byer og byrum til et fokus på den menneskelige skala, adfærd og sanseoplevelser.

Det eneste, der sætter grænser for anvendelsen af byrum, er principielt set fantasien og politisk vilje. Senest er det blevet vedtaget i Københavns Kommune, at 600 ud af 1050 gadeparkeringspladser i Middelalderbyen skal sløjfes i 2023-2024, hvoraf 580 af dem erstattes af underjordiske parkeringspladser under Israels Plads.

I den mere fantasifulde ende kan man lade sig inspirere af grafisk designer og animator Jan Kamensky fra Visual Utopias. Han tager fotos af eksisterende infrastrukturarealer i byer og omdanner dem via billedmanipulation til utopiske fremtidsvisioner.<sup>2</sup>

Selvom de forskellige arealanvendelser er i konkurrence med hinanden, er det ikke alle arealer, der kan anvendes til alle formål. For eksempel kan gadeparkering ikke direkte konverteres til en ny bygning, træer kan ikke plantes alle steder pga. de mange underjordiske tekniske installationer, og det er hverken nødvendigt og måske ikke ønsket, at der skal være udeservering og udendørs butiksudstillinger alle steder. Pointen er, at der er forskel på, hvor stor konkurrencen er mellem gadeparkering og andre anvendelser, hvad enten der er tale om en handelsegade eller en stille beboelsesgade. Dog kan gadens rum selv på stille beboelseskader omdannes til lege- og opholdsgader, parkering af (lad)cykler mv. Den politiske afvejning mellem forskellige behov og hensyn er alfa og omega.

---

## Parkeringskapacitet

---

<sup>1</sup> <https://realdania.dk/projekter/fra-gade-til-by>

<sup>2</sup> <https://visualutopias.com>

## Nuværende parkeringsforhold i Københavns Kommune og på Østerbro

I 2021 var der 125.200 kommunale parkeringspladser i Københavns Kommune.<sup>6</sup> Der skelnes i dag mellem beboere, som kan købe licenser til særligt fordelagtige priser hos kommunen, og udefrakommende, der har andre vilkår og priser. Næsten alle parkeringspladser er beliggende på gaderne, mens kun ca. 1.000 er etableret i kommunale parkeringsanlæg. Dertil kommer yderligere 125.000 private parkeringspladser jf. et estimat fra 2018 foretaget af Rambøll (dog en vis usikkerhed da fx ikke alle parkeringskældre i boligbyggeri indgår). Over 50% vurderes at være offentligt tilgængelige. De vil således kunne benyttes af alle mod betaling.

Tabel 2 - Fordeling af offentlige og private parkeringspladser på Østerbro og i Københavns Kommune. Baseret på data fra Københavns Kommune og Rambøll.

	Bygning	Garage	Kælder	Tag	Terræn	I alt
Østerbro – offentlige	-	-	-	-	12.817	12.817
Københavns Kommune – offentlige	-	-	-	-	125.127	125.127
Østerbro – private	1.089	312	1.848	55	8.401	11.705
Københavns Kommune - private	14.024	2.278	9.725	581	75.810	102.418 <sup>7</sup>

## Parkeringspriser

### Prisen på en årlig parkeringslicens – offentlige parkeringspladser

Prisen på en årlig parkeringslicens i Københavns Kommune afhænger af bilens energiklasse. El- og brintbiler er billigst med en pris på 215 kr. for 2023. Licenser for benzin- og dieslbiler varierer mellem 1.335 kr. – 5.530 kr.

<sup>6</sup> [En tabel, der viser udvikling i antal biler og bilejerskabet i Københavns Kommune, for hvert år i perioden 2008 til 2020, vises i dette link.](#)

[En besvarelse fra Københavns Kommune, vedrørende parkeringspladser, vises i dette link.](#)

Inkluderer ikke de 22.300 parkeringspladser ved én- og to-families boliger. Samlet set ca. 125.000.

Tabel 3 - Priser for beboerlicenser 2023<sup>3</sup>

<sup>3</sup> <https://www.kk.dk/licenszoner>

<b>Benzin km/l</b>	<b>Diesel km/l</b>	<b>Pris for årlig beboerlicens pr. 1. januar 2023</b>
min. 20,0	min. 22,5	1.335 kroner
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.405 kroner
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.405 kroner
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	5.530 kroner
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.405 kroner
Elbil og brintbil		215 kroner

### **Prisen på en årlig parkeringslicens – private parkeringspladser**

Prisen for en privat parkeringsplads på Østerbro (i et parkeringshus) er cirka 1.000 kr./måned, dvs. 12.000 kr./år.<sup>4</sup> Priserne på private parkeringspladser varierer meget og de højeste priser i Indre By er mere end 3.000 kr./måned. Sammenlignet med en normal beboerlicens koster en privat parkeringsplads 56 gange mere end en elbilslicens, 9 gange mere end den billigste kategori af benzin- og dieslbiler, samt dobbelt så meget som den dyreste beboerlicens.

### **Timetakster for parkering – offentlige parkeringspladser**

Timetaksten for parkering er afhængigt af zonen, man parkerer i. Indre Østerbro ligger fortrinsvis i blå og delvist i grøn zone.

*Tabel 4 – Timetakster for betalingsparkering i Københavns Kommune<sup>5</sup>*

<sup>4</sup> Baseret på research af priser på lokalebasen.dk

<sup>5</sup> <https://www.kk.dk/parkeringszoner>

Priser 2023 i pr. time	Rød zone Pris pr. time	Grøn zone Pris pr. time	Blå zone	Gul zone betalingszonerne	Pris pr. time	Pris
Dag (kl. 08-18)		41 kr.	24 kr.	15 kr.	12 kr.	
Aften (kl. 18-23)		16 kr.	16 kr.	16 kr.	12 kr.	
Nat (kl. 23-08)		5 kr.	5 kr.	5 kr.	3 kr.	

Priser 2023 i betalingszonerne	Rød zone Pris pr. time	Grøn zone Pris pr. time	Blå zone Pris pr. time	Gul zone Pris pr. time
Lørdag fra kl. 17.00 til mandag kl. 08.00	Gratis	Gratis	Gratis	Gratis

### Timetakster for parkering – private parkeringspladser

Timetaksten fastsættes af den enkelte udbyder. I dagtimerne er priser fundet fra 15-60 kr./time og 1632 kr. for aften/natparkering.<sup>6</sup> De højeste priser er i Indre By, mens brokvarterene typisk kun koster halvdelen.

## Typer af parkeringsanlæg

Forskellige typer af parkeringsanlæg beskrives og eksemplificeres i en udgivelse af Realdania fra 2014. Priserne er ikke opdateret til nutidspriser, men forholdet mellem tallene antages at være de samme. Fx koster en parkeringsplads i et parkeringshus ca. 8 gange så meget eller mere at anlægge sammenlignet med gadeparkering eller parkering på terræn. Dette er uden at tage højde for prisen på selve grundarealet.<sup>7</sup>

Drivhusgasudledningen fra anlæg samt ved drift og vedligehold er ukendt, men der er en stærk sammenhæng mellem omkostninger og udledninger. Udover pris og klimapåvirkning bør man bl.a. overveje byrums kvalitet, når man bestemmer antallet og typen af parkeringspladser. Dimensioneringen af forskellige former for parkering ses i bilag 3.

<sup>6</sup>Jf. parkeringsinfo.dk

<sup>7</sup>Jf. Boligsiden var den gennemsnitlige kvadratmeterpris for grunde i København By tæt på 7.000 kr. i oktober 2019. Det svarer til, at en almindelige gadeparkeringsplads på 15-20 m<sup>2</sup> har en værdi på mere end 100.000 kr.  
<https://finansbureauet.dk/pris-og-stoerrelse-paa-byggegrunde-i-danmark-varierer-voldsomt.126393.html>.

Tabel 5 - Oversigt over parkeringstyper

Type	Anlægspris (kr./plads)	Årlig drift & vedligehold (kr./plads/år)	Grundareal (m <sup>2</sup> /plads)	Etageareal inkl. manøvreplads (m <sup>2</sup> /plads)	Eksempler
Gadeparkering	20.000-30.000	1.000 – 1.200	15-20	15-20	Offentlig parkering
Parkering på terræn	20.000 – 30.000	1.000 – 1.200	15-20	15-20	Strandgade nr. 14
Parkeringshus	150.000 – 175.000	1.200 – 1.500	13-15	25-35 (ved 4 etager)	?
Multifunktionelt parkeringshus	175.000 – 200.000	1.200 – 1.500	13-20	35-40	VM-bjerget Ørestad, Lüders og Imperial

Parkeringskælder under bygning	250.000 – 350.000	2.500 – 3.000	0	30-35	Thomas B. Thriges Gade
Parkeringskælder under byrum	400.000 – 700.000	3.000 – 4.000	0	30-35	Kvæsthusprojektet og Frederiksberg Rådhus
Parkeringskælder under gårdrum i halv højde	175.000 – 300.000	2.500 – 3.000	0	25-30	Sluseholmen
Automatiseret parkeringsanlæg i bygning	200.000 – 300.000	3.000 – 6.000	4-6	10-15	BLOX
Automatiseret parkeringsanlæg under byrum	500.000 – 700.000	3.000 – 6.000	0	10-15	Leifsgade og Nørre Allé

## Drivhusgasudledninger fra opførelse af parkeringsanlæg

Krav om livscyklusanalyser for byggeri i Danmark er først indført fra 1. januar 2023. Derfor har det ikke været muligt at finde nogle danske tal for, hvad konstruktionen af parkeringsanlæg udleder.

### Traditionelt parkeringshus

SBFU (den svenske byggebranches udviklingsfond) har tal for, hvad opførelsen af et traditionelt parkeringshus udleder og sammenligner dette med bl.a. et nyopført parkeringshus i træ.<sup>8</sup> Ud fra dette eksempel fremgår det, at et traditionelt parkeringshus udleder lidt over 6 ton CO<sub>2</sub>e/parkeringsplads. Det mest CO<sub>2</sub>-venlige eksempel lå lidt over 4 ton CO<sub>2</sub>e/parkeringsplads. Til sammenligning udleder tre års kørsel i en gennemsnitlig benzinbil 6 ton CO<sub>2</sub>e.

<sup>8</sup> <https://lfm30.se/wp-content/uploads/2022/05/SBUF-13862-Slutrapport-Klimatpositiva-p-hus-vidnyproduktion-20210412.pdf>

## Parkeringskælder

En svensk rapport fra IVL refererer, at én underjordisk parkeringsplads udleder ca. 10t CO<sub>2</sub>.<sup>9</sup>

I Danmark har det kun været muligt at finde data for opgravning og bortkørsel af jord. Et eksempel er, at der i København blev anlagt 1500 parkeringspladser i en parkeringskælder. Det førte til udgravning af godt 400.000 tons jord, og opgravning og bortkørsel af jord udledte ca. 1000 ton CO<sub>2</sub>, altså godt 650 kg CO<sub>2</sub>e per parkeringsplads.

---

## Tankeeksperiment: hvad ville det koste at omdanne gadeparkering til parkeringshuse?

Udfordringen ved et sted som Indre Østerbro er, at det er fuldt udbygget. Der er således ingen tilgængelige byggegrunde, som nemt og billigt kan omdannes til parkering. I praksis vil det sandsynligvis kræve, at en eksisterende bygning købes op, nedrives og at lokalplanen ændres til at tillade parkering, før der endelig kan opføres et parkeringsanlæg. De nuværende (2022) gennemsnitlige kvadratmeterpriser for ejerlejligheder i København er 50.000 kr./m<sup>2</sup>.<sup>10</sup> En parkeringsplads i et traditionelt parkeringshus på fire etager kræver 25-35 m<sup>2</sup> i etageareal (jf. tabel 6). Hvis man hypotetisk skulle omdanne en bygning med ejerlejligheder til et parkeringshus, ville omkostningerne til én parkeringsplads således være 1,25 – 1,75 mio. kr. at købe selve bygningen, et ukendt beløb til nedrivning og 150.000 - 175.000 kr. til anlæg. I alt 1,4-1,9 mio. kr. For at runde op og antage et vist beløb til nedrivning ca. 1,5-2,0 mio. kr./parkeringsplads.

Der er lige under 10.000 parkeringspladser på Indre Østerbro som gadeparkering. Hvis de alle skulle flyttes i parkeringshuse ved at konvertere eksisterende boligejendomme, ville de samlede udgifter således være 15-20 mia. kr. Hele budgettet for Københavns Kommune er under 50 mia. kr./år. En omdannelse af den eksisterende gadeparkering på Indre Østerbro vil ud fra de givne forudsætninger løbe op i 30-40% af Københavns Kommunes årlige budget. Et traditionelt parkeringshus er den billigste type parkering i konstruktion.

En omdannelse fra gadeparkering til traditionelle parkeringshuse på fire etager vil lidt mere end halvere det nødvendige grundareal (55-60%).

---

<sup>9</sup> Ejlertsson, A., 2019. Projektrapport inom arbetspaket: wp3: Testbäddar. Grön BoStad Stockholm, samverkan för hallbar stadsutveckling. IVL Svenska Miljö Institutet.

<sup>10</sup> På Østerbro er priserne faktisk tættere på 60.000 kr./m<sup>2</sup>. Priser er jf. [www.boligsiden.dk](http://www.boligsiden.dk)

Tabel 6 - Nøgletal for omkostninger ved hypotetisk omdannelse og etablering af parkeringshuse

	<b>Antal</b> (afrundet til nærmeste 10.000)
Nuværende antal offentlige parkeringspladser på Indre Østebro (gadeparkering)	10.000 (9.918)
Nuværende grundareal (15-20 m <sup>2</sup> /plads)	150.000 – 200.000 m <sup>2</sup>
Påkrævet etageareal i parkeringshus (25-35 m <sup>2</sup> /plads)	250.000 – 350.000 m <sup>2</sup>
Påkrævet grundareal ved et 4-etagers parkeringshus	60.000 – 90.000 m <sup>2</sup>
Pris per m <sup>2</sup> ved opkøb af ejerlejligheder til omdannelse (ekskl. nedrivning)	50.000 kr./m <sup>2</sup>

Indenfor Indre Østerbros grænser er det største friareal Fælledparken. Hypotetisk set kunne man godt vælge at grave dele af Fælledparken op og lave en parkeringskælder nedenunder for bagefter at etablere byrum ovenpå igen. Ulempen ved denne form for løsning er generne for Fælledparkens brugere mens byggeriet står på. Det ville sandsynligvis rent administrativt og økonomisk være mindre omkostningsfuldt end andre løsningsmodeller, men dog koster det mindst 300.000 kr./parkeringsplads i en kælder. Samtidig vil der være en væsentlig CO<sub>2</sub>-udledning.

Alternativt kan et eventuelt parkeringsanlæg placeres udenfor Indre Østebro i et billigere og mindre udbygget område. Indenfor byplanlægning findes der et begreb, der hedder stationsnærhed. Det er

etableret, at hvis et område ligger 600-800 meters gangafstand til en station, vil det kunne betegnes som stationsnært. Her vil anvendelsen af kollektiv trafik være højere, mens der vil være mindre afhængighed af bilen. Hvis man tog dette princip og applicerede det på parkering, kunne man placere parkering mere perifært efter samme afstandskriterie. Parkering ville være tilgængelig, men ikke nødvendigvis lige ved hoveddøren.

## Hvordan kan man reducere behovet for parkering?

Som det fremgår af afsnittene om parkeringspriser og -typer er parkering i byer en storm omkostning. Det illustreres ligeledes af det ovenstående tankeeksperiment, hvor der tages udgangspunkt i at omdanne boligareal til parkeringshuse. I Københavns Kommune dækker mange beboerlicenser kun lidt mere end de årlige udgifter til drift og vedligehold. De resterende omkostninger forbundet med parkering er således oppebåret af kommunens skatteindtægter. Det er vigtigt at bemærke, at jo nemmere og billigere, det er at eje og parkere bil, desto flere vil eje og køre i bil. Derfor er der ingen garanti for, at en omlægning eller udvidelse af parkeringskapaciteten, fx ved at bygge flere parkeringsanlæg i bygninger eller under terræn vil løse problemet med parkering og biltrafik på lang sigt.

Hvorvidt man mener, at de 75% af borgerne, som ikke ejer bil, skal finansiere parkeringen for de resterende 25% er et politisk spørgsmål. Simplificeret sagt kan man skelne mellem, om man betragter parkering som et velfærdsgode eller et personligt forbrugsgode. Hvad enten man hælder til det ene eller det andet – eller et sted derimellem, er det fornuftigt at arbejde på at reducere bilejerskabet for dermed at reducere behovet for parkering.

Hvis man ønsker at reducere behovet for parkering, findes der flere forskellige virkemidler – både hårde og bløde. Virkemidlerne kan både stå alene og kombineres.



Helt generelt bør parkering differentieres efter behov, så man tilgodeser personer med særlige mobilitetsbehov (fx handicappede), varelevering, skraldebiler, håndværkere og andre bilafhængige services og erhverv. Evt. på særlige steder og med tidsbegrænsning.

## **Virkemidler til at reducere parkering**

### **1. Øge prisen på offentlige parkeringslicenser**

Hvis parkering bliver dyrere, vil færre ønske/have råd til eje og parkere en bil. Kommunen kunne fx gå efter at udligne priserne på offentlige parkeringslicenser med de private udbydere. I en analyse foretaget for Københavns Kommune er det estimeret, at en prisstigning på beboerlicenser til 2.000 kr. om måneden for fossilbiler forventes at medføre en reduktion i antallet af privatejede biler på 4%. I andre estimater fra samme rapport fremgår det, at prisen minimum skal være 6.000 kr./år, før der sker en reduktion.<sup>11</sup>

### **2. Begrænse antallet af offentlige parkeringslicenser og -pladser**

Ved at begrænse antallet af parkeringslicenser kan kommunen bestemme præcis hvor meget eller hvor lidt parkering, de ønsker. Parkeringslicenser kan fx auktioneres bort til højstbydende eller

---

fordeles ved lodtrækning. Licensen vil gælde for en tidsbegrænset periode. Der er eksempler på sådanne tiltag i fx Storbritannien, Holland og Singapore.

### **3. Fremme delebiler (med eller uden fast stamplads) og samkørsel**

Delebil kan især dække behovet for mange fritids- og ærindture såsom større indkøb, tur til sommerhus eller besøge familie/venner. At bilen har en transparent og attraktiv prissætning, er tæt på, nem at bruge, og er et klimavenligt alternativ til at eje egen bil, nævnes som vigtige årsager og parametre blandt brugere. Eksempler på barrierer til at bruge delebil er, at der ikke altid er den ønskede fleksibilitet, at man ikke kan have egne ting til børn og dyr liggende i bilen, og at det opfattes som dyrt.<sup>12</sup>

Erfaringsmæssigt er det estimeret, at én delebil kan erstatte 5-10 private biler. Potentialet vil være størst blandt de bilejere, der bruger deres biler mindst. I Københavns Kommune er 25% af bilerne såkaldte "weekendbiler", der holder stille mandag-fredag.<sup>13</sup> Hvis alle "weekendbiler" på Indre Østerbro blev udskiftet med delebiler ville det reducere parkeringsbehovet skønsmæssigt fra 2.500 til 500-1.000 pladser.

Samkørsel er især relevant for pendlere og på længere ture, men det kræver mere koordination mellem parterne. Teoretisk set er potentialet stort, men det har vist sig mere vanskeligt i praksis; mange savner både fleksibiliteten og alenetiden ved egen bil. Potentialet er størst, hvis parterne kender hinanden i forvejen, fx kollegaer.

---

<sup>11</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/2022-02/14.02.22%20-%20svar%20til%20Marcus%20Vesterager%20%28A%29%20om%20parkeringspladser%2C%20pris%2C%20B8I%20somhed%20og%20bilejerskab.pdf>

<sup>12</sup> Selvom det er billigere at køre delebil, hvis man ikke har et stort kørselsbehov, er udgiften per delebilstur mere synlig end ved en bil, som betales mere jævnt over længere tid.

<sup>13</sup> <https://www.dr.dk/nyheder/politik/kommunalvalg/koebenhavn-har-langt-flere-biler-endparkeringspladser-til-sidst#:~:text=OP%20MOD%20HVER%20FJERDE%20BIL%20I%20BROKVARTERERNE%20HOLDER%20STILLE%20MANDAG%20TIL%20FREDAG.&text=DET%20ER%20KUN%20LIGE%20UNDER,END%20DER%20ER%20LOVLIGE%20PARKERINGSPLADSER.>

I en analyse fra 2021 kan der læses mere om forskellige delebilsløsninger og deres effekt.<sup>14</sup>

## Hvad kan vi få i stedet for parkering?

Hvad enten man vælger at reducere mængden af gadeparkering gennem at begrænse antallet af parkeringspladser eller ved at flytte den eksisterende parkering ind i (perifære) parkeringsanlæg, er resultatet det samme; mindre areal til parkering og mere areal til andre formål. Herunder følger nogle eksempler på, hvad et sådant areal alternativt kan anvendes til.

Det kan være svært at forestille sig, hvordan et bilfrit byområde ser ud, da det langt fra er normen. I et inspirationskatalog fra Københavns Kommune ses eksempler fra ind- og udland.<sup>15</sup>

### Hvor meget areal er der til rådighed?

Hvis vi tager udgangspunkt i gadeparkering, vil hver sløjfet plads give 15-20 m<sup>2</sup> areal, der kan bruges på noget andet.

Ud af de i alt 10.000 offentlige parkeringspladser på Indre Østerbro vil det ikke være alle pladser, som kan flyttes fra gadeplan. For eksempel vil det være hensigtsmæssigt at sikre parkeringsarealer til handicapparkering samt tidsbegrænsede pladser til af- og påsætningspladser, taxikørsel, håndværkere, varelevering, skraldebiler og lignende formål. Et forsigtigt estimat kunne være, at hvis man beholdt 10% af det nuværende areal til gadeparkering til disse formål, ville det være tilstrækkeligt.

Desuden kan der afsættes plads til delebiler med eller uden fast stamplads, hvis man ønsker at tilgodese brugen af disse.

Tabel 7 - Estimat af areal fra gadeparkering ekskl. areal til særlige formål og delebiler

	Antal offentlige gadeparkeringspladser	Arealforbrug (m <sup>2</sup> )
Nuværende situation	10.000	150.000 – 200.000
Reserveret til særlige formål	-	15.000 – 20.000
Reserveret til delebiler	1.000	15.000 – 20.000
Resterende areal	8.000	120.000 – 160.000

På Indre Østerbro vil det frigivne areal svare til ca. 120.000 - 160.000 m<sup>2</sup>, hvis der tages højde for, at noget gadeparkering bibeholdes til særlige formål og delebilsparkering.

### Byliv og bynatur – konkrete eksempler

Under COVID-19-pandemien blev 30 parkeringspladser i Københavns Kommune omdannet til udeservering. Der er nu planer om permanent at omdanne 450 parkeringspladser.<sup>16</sup> Mange restauratører oplever lange

<sup>14</sup> <https://urbancreators.dk/wp-content/uploads/2021/02/2021-Analyse-af-forskellige-typer-delebilisme-og-deres-effekter-i-Koebenhavn-Urban-Creators.pdf>

<sup>15</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-04/Inspirationskatalog-bilfri-byudvikling.pdf>

<sup>16</sup> <https://www.berlingske.dk/samfund/koebenhavn-vil-droppe-450-parkeringspladser-til-fordel-for> <sup>22</sup> <https://smvdanmark.dk/analyser/temaanalyser/næsten-hver-tredje-ansøgning-om-udendørsservering-ikøbenhavn-afvises>

behandlingstider på ansøgninger om udeservering cirka 30% bliver afvist.<sup>22</sup> Der er altså en efterspørgsel på mere udeservering, som kan imødegås ved at omdanne gadeparkering.

Både Aalborg og København Kommuner har i 2021 forsøgt at udtage et mindre antal parkeringspladser til midlertidige byrumseksperimenter.<sup>17</sup>

Helt lavpraktisk kan én gadeparkeringsplads (5 x 2 m jf. bilag 3) omdannes til for eksempel 7-8 cykelparkeringspladser (jf. bilag 4), 4 ladcykler, et vejtræ, ét sæt caféborde med stole eller noget helt andet.

---

## Er der negative konsekvenser af reduktion af parkering, og hvad kan man gøre for at adressere dem?

Man kan dele bilisterne op i to overordnede grupper: 1) erhvervsdrivende og deres kunder, og 2) beboere. Når det gælder tilgængelighed til parkering, har de hver deres bekymringer. Dertil kommer kommunen, som også bliver påvirket af ændringer af prioritering af byens rum.

### For erhvervsdrivende

De erhvervsdrivende kan være bekymrede for, om de kan få tilstrækkelig parkering til dem selv, deres vareleverancer og/eller deres kunder. For den erhvervsdrivende selv vil behovet for et motorkøretøj og en parkeringsplads variere efter typen af erhverv.

For den erhvervsdrivende bør der være dedikerede pladser i byrummet til midlertidig parkering, så der fx kan læsses materialer af og på, køres ud med leverancer af produkter- og serviceydelser mv. Der eksisterer i dag erhvervsparkeringspladser i København, men efterspørgslen overstiger udbuddet. Dette skaber problemer for fx håndværkere, som det fremgår af personlige beretninger fra håndværkere i det indre København og brokvartererne.<sup>18</sup>

En generel reduktion i parkeringsareal behøver ikke at betyde en reduktion i erhvervsparkering. Overordnet set er det måske endda en fordel for erhvervsdrivende, at parkering generelt reduceres, så længe de tilgodeses.

COWI konkluderer i en erhvervsanalyse fra 2022 ift. betydningen af parkering i Middelalderbyen, at grundlaget for erhverv og handel ikke påvirkes af en begrænsning af biltrafikken, da de fleste kunder allerede benytter andre transportformer. Der vil være et mindre samfundsøkonomisk tab fra eksisterende detailhandel og restauration, men det vil erstattes af nye forretningsmodeller indenfor oplevelseserhverv, kulturliv, udeservering og udendørs vareudstilling. Det vurderes desuden, at lettere håndværkertransport kan erstattes af elladecykler.<sup>19</sup>

---

<sup>17</sup> <https://migogaalborg.dk/groenne-byrum-i-vestbyen/> & <https://www.kk.dk/nyheder/fem-byrumsforsogklar-i-middelalderbyen>

<sup>18</sup> <https://hfk.dk/erhvervsvenlig-hovedstad/erhvervsparkering/>

<sup>19</sup> <https://magasinetkbh.dk/sites/default/files/public/uploads/imce/rapport-erhverv-middelalderby-cowi.pdf>

For de erhvervsdrivende og deres kunder vil det ofte være tilstrækkeligt med tidsbegrænset parkering fordelt rundt i byen, så der kan af- og pålæses (tunge) materialer og varer uden stor gåafstand til parkering. Det er desuden vigtigt at tage hensyn til gangbesværede og handicappede personer, der kan komme i egen bil eller via taxa. For kunder i øvrigt kan parkering samles i konstruktion, evt. i udkanten af et område.

Når det gælder den mere permanente parkering for erhverv, kan man vælge at afsætte parkeringsareal i nabolaget eller henvise til decentrale parkeringsanlæg. Det giver mere plads til andre aktiviteter i byen, men er mere tidskrævende for den erhvervsdrivende. De eksisterende forhold med meget parkeringssøgende trafik taget i betragtning, er det muligt, at tidsforbruget til at køre til et decentralt anlæg ikke er større end ved at finde en central parkeringsplads.

## For beboere

Blandt beboerne er behovet for og holdningerne til biler og parkering mere blandet. Det afhænger af den enkeltes personlige indstilling og livsomstændigheder, herunder arbejdsplads, hvor ens familie og venner bor, lokalisering af fritidsinteresser, helbred og førlighed, om man har sommerhus, det generelle velstandsniveau etc. Altså en blanding af nødvendighed, komfort og vaner. Nogle vil

---

betragte reduktion af antallet af parkeringspladser som negativt, især hvis de selv er afhængige af eller vant til have adgang til en bil og billig parkering forholdsvis tæt på deres bolig. Andre vil betragte det som positivt, fordi der bliver mindre støj- og luftforurening, mere plads mv. Efterspørgslen på boliger i alle prisklasser er så høj i København, at hvorvidt der er parkering eller ej ikke forventes at have en reel effekt på efterspørgslen på boliger, så længe der er andre transportmuligheder indenfor en rimelig afstand.

Hvis (gade)parkering reduceres, skaber det plads til andre formål. Dette kan give anledning til bekymringer fra beboere. Disse går på, at mere byliv også kan skabe andre gener i form af støj, skruld osv. Dette sås fx i forbindelse med forløbet omkring en bilfri Middelalderby, hvor en del af aftalen går på, at der ikke gives flere licenser til udeservering i forbindelse med reduktionen af gadeparkering. Det er vigtigt at adressere borgernes bekymringer, og at lokalrådets ordensregler bliver håndhævet.

En by med færre biler og mindre gadeparkering er også en mere børnevenlig og trafikssikker by. I Københavns Kommune er det muligt at omdanne gader til lege- og opholdsgader, hvor børn kan færdes mere trygt på deres egne præmisser.

## For kommunen

I 2021 inddrev Københavns Kommune 629 mio. kr. i parkeringsindtægter fra både beboerlicenser og betalingsparkering. Betalingsparkering er klart den største indtægtskilde og står for 3/4 af indtægterne.<sup>20</sup> Man kunne umiddelbart tro, at hvis antallet af parkeringspladser reduceres uden at kommunen øger priserne, vil kommunen skulle finansiere hullet i budgettet på anden vis. Men sådan forholder det sig ikke. Det er nemlig kun lovligt for kommunen at bruge pengene fra betalingsparkering på drift af og investeringer i parkering. Hvis kommunen har indtægter på betalingsparkering modregnes de i kommunens bloktilskud fra staten. Siden 2019 har staten modregnet 70% af kommunernes indtægter fra parkeringsbilletter. Lovgivning har til formål at forhindre, at kommunerne kan bruge parkering som en "skjult skat".

---

<sup>20</sup> <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2022-08-22-kommuner-hentede-knap-en-milliard-pa-p-indtaegter-i2021#:~:text=K%C3%B8benhavns%20Kommune%20har%20langt%20den,lidt%20under%20100%20millioner%20kroner.>

Hvis offentlige gadeparkeringspladser reduceres, men skal erstattes af parkering i anlæg (p-hus eller p-kælder), kræver det store investeringer fra kommunen.

---