



Beslutningsforslag nr. **B 37**

Folketinget 2026-27

Fremsat den 22. oktober 2026 af Hans Kristian Skibby (DD), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Dennis Flydtkjær (DD), Mads Fuglede (DD), Susie Jessen (DD) og Inger Støjberg (DD)

Forslag til folketingsbeslutning

om 15.000 flere parkeringspladser i Københavns Kommune

Folketinget pålægger regeringen i indeværende folketingsår at indgå de nødvendige aftaler med Københavns Kommune, som sikrer, at der etableres 15.000 flere parkeringspladser i Københavns Kommune inden 2035. Folketinget

pålægger endvidere regeringen i indeværende folketingsår at fremsætte de nødvendige lovforslag, der undtager kommunale investeringer i parkeringsanlæg fra anlægsloftet.

Bemærkninger til forslaget

Baggrund for forslaget

I Københavns Kommune er der store udfordringer med mangel på parkeringspladser. Det rammer ikke blot bilejere med bopæl i København, men også pendlere, erhvervsdrivende og besøgende i byen.

Antallet af parkeringspladser er faldet fra omkring 144.000 i 1995 (»Svar på spørgsmål stillet af Jakob Næsager til dagsordenspunkt 5. Forslag til initiativer på parkeringsområdet«, Københavns Kommune, 10. august 2015) til omkring 123.000 i 2025 (»Mobilitetsredegørelse 2025«, Københavns Kommune, juni 2025). Det er et fald på ca. 21.000 parkeringspladser over en periode på 30 år eller i gennemsnit 700 parkeringspladser hvert eneste år. Samtidig er indbyggertallet i København steget fra ca. 471.000 i 1995 til ca. 667.000 i 2025. En stigning på ca. 196.000 indbyggere eller godt 40 pct. siden 1995.

I marts 2025 skrev Politiken, at 8.000 parkeringspladser i København snart er forbeholdt særligt udvalgte (»Tusindvis af parkeringspladser i København er blevet reserveret til bestemte bilister«, Ida Nathan, Politiken, den 1. marts 2025). I artiklen beskrives, hvordan 5.000 almindelige parkeringspladser siden kommunalvalget i november 2021 er blevet øremærket til bestemte bilister, når det gælder delebiler, el-biler, erhvervskøretøjer og handicapparkeringspladser. Det oplyses også, at kommunalpolitikkerne er gået drastisk til værks i Middelalderbyen og har nedlagt 525 parkeringspladser, og at yderligere 75 parkeringspladser skal nedlægges. Det efterlader beboerne med kun 220 parkeringspladser.

Antallet af parkeringspladser i København er således reduceret markant over tid og er på ingen måde fulgt med befolkningsudviklingen. Tilmed er parkeringsafgifter nærmest blevet en pengemaskine for kommunen, som i 2024 indbragte omkring 168 mio. kr., hvoraf kommunen efter deling med staten beholdt ca. 100 mio. kr.

Forslagsstillerne mener, at moderne byudvikling skal ske på en måde, hvor der også er plads til biler. Det betyder ikke, at alle skal køre bil. Men det betyder, at dem, der har brug for bilen, også skal kunne få en parkeringsplads til den.

København skal være grøn og moderne – men den skal også være til at leve, arbejde og drive virksomhed i. Det er jo alle danskernes hovedstad – derfor bør der også vises et større hensyn til byens gæster.

Der er brug for flere parkeringspladser

Biler behøver ikke nødvendigvis at holde på gadeplan og optage plads, der kan anvendes til andre gode formål. Biler skal holde i parkeringshuse over eller under jorden, og derfor foreslår forslagsstillerne, at parkeringspladserne etableres som parkeringsanlæg over banerealer eller under parker, idrætsanlæg, søerne og havnen.

Konkrete forslag til placering kunne f.eks. være:

- Fælledparken: I 2007 blev det foreslået at bygge et parkeringsanlæg under Fælledparken med plads til

5.000-8.000 biler. Parken er stor, og der kan også bygges ét eller flere parkeringsanlæg under jorden.

- Andre parkanlæg: Kongens Have og Enghaveparken.
- Over banerealer ved Dybbølsbro og over banegravene ved H. C. Andersens Boulevard og ved Østerport Station.
- Sportsanlæg: Under fodboldbaner (f.eks. ved Østre Gasværk og ved Vestre Fængsel) og andre sportanlæg rundt om i byen.
- Søerne: Under Sankt Jørgens Sø, Peblinge Sø og Sortedams Sø kan der etableres ét eller flere anlæg under hver sø. Søerne kan samtidig renses op og gøres til badesøer til gavn for københavnere.
- Havnen: Der har været forslag om parkeringsanlæg under havnen ved Operaen og i forbindelse med en eventuel kommende havnetunnel.

Når anlæggene er færdigbyggede, skal overfladen selvfølgelig føres tilbage til det oprindelige formål. Park- og sportsanlæg vil derved også blive ført op to date.

Fælles for alle forslag er, at de tilsammen kan generere tusindvis af parkeringspladser, som der er brug for, ikke mindst hvis man politisk ønsker at bruge byrummet til andet end parkeringspladser til biler og samtidig skal have plads til de biler, som en voksende befolkning og en moderne by har brug for.

Fordelene ved at få biler i parkeringshuse er indlysende. De optager ikke plads i byrummet, der kan bruges til andre gode formål. Det er ikke mindst vigtigt for forslagsstillerne, at beboere med parkeringslicens får deres biler i parkeringshuse, så pendlere, erhvervsdrivende og besøgende får en større og nemmere adgang til gadeparkering.

Parkeringskældre og beredskab

En afledt effekt af flere underjordiske parkeringshuse er flere beskyttelsesrum. Vi lever i en tid, hvor der er fokus på beredskab og beskyttelsesrum. Underjordiske parkeringshuse kan være en vigtig del af beredskabet, hvor tusindvis af borgere kan søge beskyttelse, hvis det bliver nødvendigt.

I Københavns Kommune er der omkring 455.000 pladser i beskyttelsesrum til en befolkning på mere end 660.000 borgere. Det vil sige, at der er pladser til to tredje-dele af befolkningen (»Danmark har 3,6 millioner pladser i beskyttelsesrum under jorden«, bt.dk, den 17. juli 2024).

Parkeringshuse under jorden kan rumme et stort antal mennesker, når de tømmes for biler. Beredskabssituationen skal naturligvis indtænkes i kommende byggerier af parkeringshuse.

Økonomi og finansiering

Det er dyrt at etablere parkeringshuse, ikke mindst i København, hvor der ikke er mange ledige grunde, og hvor det kan være vanskeligt at bygge.

Det er vanskeligt at estimere anlægsudgifterne. Men NCC har opført et parkeringshus i Valby for nogle år siden med

plads til 280 biler til en pris af 35 mio. kr., hvilket giver en pris pr. plads på 125.000 kr. pr. plads (»Parkeringshus i Valby«, ncc.dk).

Det er forslagsstillernes opfattelse, at langt de fleste parkeringspladser hurtigst og billigst vil kunne etableres i parkeringshuse over banearaler, mens resten kan være en kombination af parkeringspladser i gadeplan og underjordiske parkeringshuse.

Det vil uden tvivl koste flere milliarder kroner at etablere 15.000 nye parkeringspladser, men til sammenligning har letbanen fra Lundtofte og Ishøj på den københavnske vestegn kostet 9 mia. kr. (»Ni milliarder kroner koster en kedelig køretur med letbanen«, Holger Dahl, Berlingske Tidende, den 1. september 2026), og de potentielle trafikale og miljømæssige fordele er tilmed tvivlsomme.

Københavns Kommune har en god økonomi og vurderes at kunne løfte opgaven med at bygge flere parkeringshuse. Men anlægsloftet er en forhindring, fordi loftet betyder, at kommunen derfor må prioritere skoler, daginstitutioner, cykelstier og meget andet over etablering af parkeringshuse under jorden.

Derfor foreslår forslagsstillerne, at Københavns Kommune undtages fra anlægsloftet, så anlæg af parkeringsanlæg kan foretages uden om anlægsloftet.

Finansieringen kan desuden findes ved at undersøge, om pensionskasser og fonde kunne være interesserede i at bidrage til løsningen af parkeringsproblemerne i hovedstaden.

Skriftlig fremsættelse

Hans Kristian Skibby (DD):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

*Forslag til folketingsbeslutning om 15.000 flere
parkeringspladser i Københavns Kommune.*

(Beslutningsforslag nr. B 37)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.