

Susanne Janum

Emne: Svar: Politikerspørgsmål om Erhvervsparkering, rapport fra Epinion 2018. eDoc sag 2019-0080472
Vedhæftede filer: TMF_Parkering blandt erhvervsdrivende_rapport_Final 17.12.2018.pdf

Fra: TMFKP BA Rådhuspost

Sendt: 22. marts 2019 10:14

Til: Flemming Steen Munch (Borgerrepræsentationen)

Cc: Julie Bang Henriksen

Emne: Svar: Politikerspørgsmål om Erhvervsparkering, rapport fra Epinion 2018. eDoc sag 2019-0080472

Kære Flemming Steen Munch

Tak for din henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen af 19. marts 2019, hvor du efterspørger den analyse fra 2018 om erhvervsparkering, som er udarbejdet af Epinion. Analysen er vedhæftet til dig her.

Jeg kan oplyse, at forvaltningen modtog analysen i februar i år. Den er ikke blevet forelagt politisk, da der ikke er afsat ressourcer til, at forvaltningen på nuværende tidspunkt kan udarbejde forslag eller handle på baggrund af undersøgelsen. Resultaterne vil indgå i forvaltningens samlede data på parkeringsområdet.

Jeg håber, det var svar på din henvendelse. Du er naturligvis velkommen til at vende tilbage, såfremt analysen eller det ovenstående måtte give anledning til yderligere spørgsmål.

Med venlig hilsen

Hans Christian Karsten

Vicedirektør

Byens Anvendelse

Erhvervslivets holdning til effekt af parkeringsrestriktioner i København

Teknik- og
Miljøforvaltningen

Rapport

17. december 2018



INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	2
1.1	Centrale definitioner	2
2.	VIRKSOMHEDER MED BOPÆL I KØBENHAVNS KOMMUNE	4
2.1	Fakta om de deltagende virksomheder	4
2.2	Nuværende forhold	7
2.3	Forståelse af RELGER OG SKILTNING	9
2.4	Hvilke parkeringsbehov har erhvervslivet?	12
2.5	Hvilke parkeringsmodeller giver mening for Erhvervslivet?	16
3.	CASE - GUL ZONE	20
3.1	Nuværende forhold	20
3.2	Forståelse af regler og skiltning	23
3.3	Hvilke parkeringsbehov har erhvervslivet?	26
3.4	Hvilke parkeringsmodeller giver mening for Erhvervslivet?	30
4.	VIRKSOMHEDER, DER PENDLER IND TIL KØBENHAVNS KOMMUNE	34
4.1	Fakta om de deltagende virksomheder	34
4.2	Nuværende forhold	36
4.3	Forståelse af regler og skiltning	38
4.4	Hvilke parkeringsbehov har erhvervslivet?	40
4.5	Hvilke parkeringsmodeller giver mening for Erhvervslivet?	45

1. INDLEDNING

Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune (TMF) har bedt Epinion om at gennemføre en analyse blandt erhvervsdrivende bosiddende i Københavns Kommune og blandt erhvervsdrivende med bopæl uden for Københavns Kommune omkring deres oplevelse af de nuværende parkeringsrestriktioner og om de behov, som de har.

Baggrunden for analysen skal findes i, at Københavns Kommune løbende har indført og udvidet betalingsområdet i Indre by til brokvartererne. Senest i 2017 er det udvidet med gul zone på ydre Nørrebro, Østerbro og i dele af Valby. Herudover er der også etableret en række såkaldte erhvervs-parkeringspladser, hvor parkering er tidsbegrænset og gratis i dagtimerne, og hvor der er betaling for parkering i øvrig tid. Det er primært i Indre by.

Formålet med at indføre betalingsparkering har været at begrænse trængsel ved at reducere udefrakommende parkering ind til byen, mens formålet med tidsbegrænsede parkeringspladser er at sikre en løbende udskiftning på en række parkeringspladser i det tidsrum, hvor de forventes hovedsageligt at skulle anvendes af erhvervslivets besøgende. Men det er også Teknik- og Miljøforvaltningens erfaring, at reglerne om tidsbegrænset parkering i ét tidsrum og betaling i et andet kan være svært at forstå for byens brugere, ligesom det er med til at begrænse brugen af parkeringspladserne.

324 erhvervsdrivende bosiddende i Københavns Kommune og 101 erhvervsdrivende med bopæl uden for Københavns Kommune har deltaget i en telefonisk spørgeskemaundersøgelse omkring parkeringsrestriktioner i København og hvilke effekter det har for deres forretning. Interviewene er gennemført i løbet af november 2018.

Udover den kvantitative undersøgelse er der foretaget kvalitative dybdeinterview med 8 erhvervsdrivende fra København, 3 af disse interview er med erhvervsdrivende i gul zone. Der er desuden gennemført interview med tre interessenter: Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik i København via Transportlauget, samt Håndværkerforeningen i København (HFK).

1.1 CENTRALE DEFINITIONER

I undersøgelsen benyttes en række tekniske parkeringsbegreber, som det indledningsvis er værd at få defineret.

Betalingszone

Betalingszone er den del af København, hvor man skal betale for at parkere. Betalingszonen er inddelt i takstzoner, der gælder for timebetaling for parkering, og licenszoner, der gælder for beboere og erhvervsdrivende med p-licens.

Betalingsparkering

Betalingszonen er inddelt i takstzoner med hver sin pris. Takstzoner har forskellige farver. Prisen stiger, jo nærmere man kommer på centrum (rød zone).

Licenszoner/ Parkeringslicenser

Betalingszonen er opdelt i 9 licenszoner, hvor beboere og erhverv med adresse inden for zonen mod betaling kan få udstedt henholdsvis en beboerlicens og en erhvervslicens, hvilket reducerer prisen i forhold til timebetaling. Prisen på parkeringslicensen afhænger af bilens miljøvenlighed.

Erhvervslicens

Giver ret til at parkere i den licenszone, hvor virksomheden, som køretøjet er registreret til, har adresse. Erhvervslicens udstedes til virksomhedens køretøjer, der alene må anvendes erhvervsmæssigt.

Erhvervslicens Plus

Giver ret til at parkere i alle takstzoner på hverdage fra kl. 07.00-18.00. I aften timerne og om lørdagen gælder den kun i virksomhedens egen licenszone.

Tidsbegrænsede zoner

Der er etableret 7 tidsbegrænsede parkeringszoner i København, hvor de tre netop er trådt i kraft den 28. november 2018.

Der er tale om tre-timers parkering i tidsrummet kl. 08-19 på hverdage uden betaling. Weekender og helligdage er fritaget for 3 timers tidsbegrænsning. Det er ikke muligt at købe ekstra parkeringstid, og der udstedes ikke gæstelicenser eller gæstebilletter.

Beboere og erhvervsdrivende i en tidsbegrænset zone kan bestille en gratis beboerlicens og der udstedes erhvervslicenser efter samme principper som i betalingszone. Lokale p-restriktioner gælder stadig på strækninger, hvor der ved særlig skiltning er markeret tids- eller andre parkeringsbegrænsninger.

Tidsbegrænsede parkeringspladser

På en række strækninger i hele København er der etableret tidsbegrænsede parkeringspladser for at sikre større udskiftning på parkeringspladserne. Det kan være i forbindelse med erhverv, skoler og daginstitutioner med videre, hvor der er behov for korttidsparkering.

Der er oprettet cirka 250 såkaldte erhvervspladser inden for betalingszonen, hvor der er gratis tidsbegrænset parkering i 30 minutter eller 1 time i dagtimerne og betalingsparkering i øvrig tid.

Uden for en parkeringszone

Uden for en zone koster det ikke noget at parkere og der er i udgangspunktet ingen tidsbegrænsninger. Der kan dog være lokale restriktioner.

I det følgende vil resultaterne af undersøgelsen blive præsenteret. Først præsenteres resultaterne fra undersøgelsen blandt erhvervsdrivende bosiddende i København. Herefter zoomes der ind på de erhvervsdrivende i gul zone. Slutteligt præsenteres resultaterne fra undersøgelsen blandt erhvervsdrivende med bopæl uden for Københavns Kommune.

Resultaterne præsenteres både som procenttal og som absolutte tal. De absolutte tal er medtaget, da baserne nogle steder bliver små, når der krydses på forskellige kategorier.

2. VIRKSOMHEDER MED BOPÆL I KØBENHAVNS KOMMUNE

2.1 FAKTA OM DE DELTAGENDE VIRKSOMHEDER

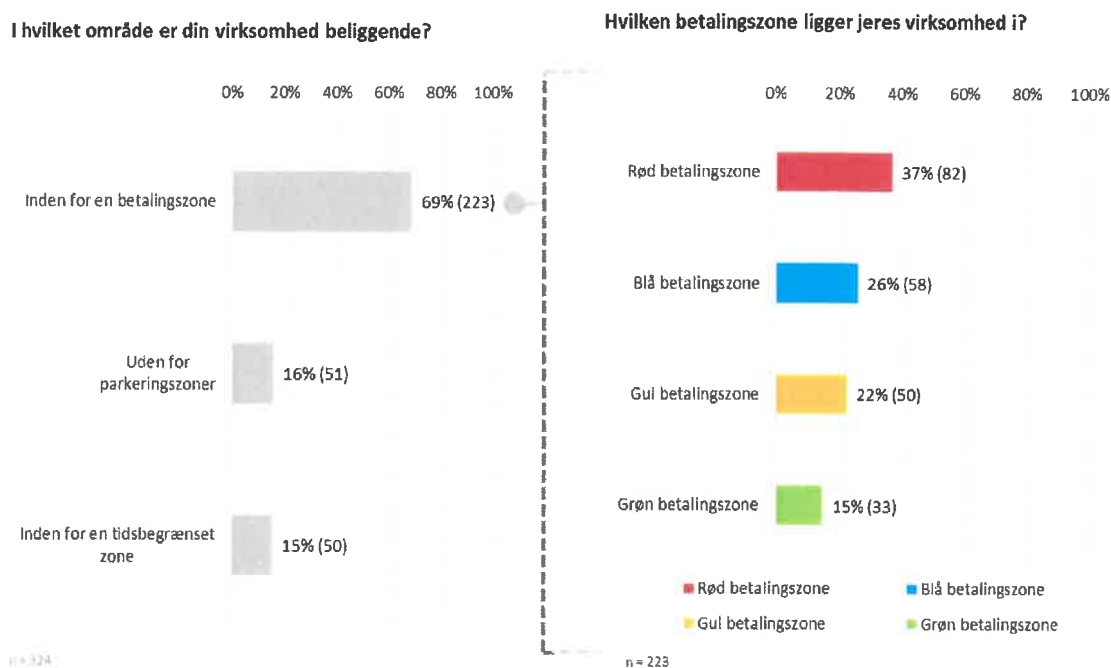
De 324 interview er fordelt med:

- 223 virksomheder inden for en betalingszone,
- 51 virksomheder udenfor en betalingszone
- 50 virksomheder inden for en tidsbegrænset zone.

Af de 223 virksomheder inden for en betalingszone, ligger 82 i rød zone, 58 i blå zone, 50 i gul zone og 33 i grøn zone.

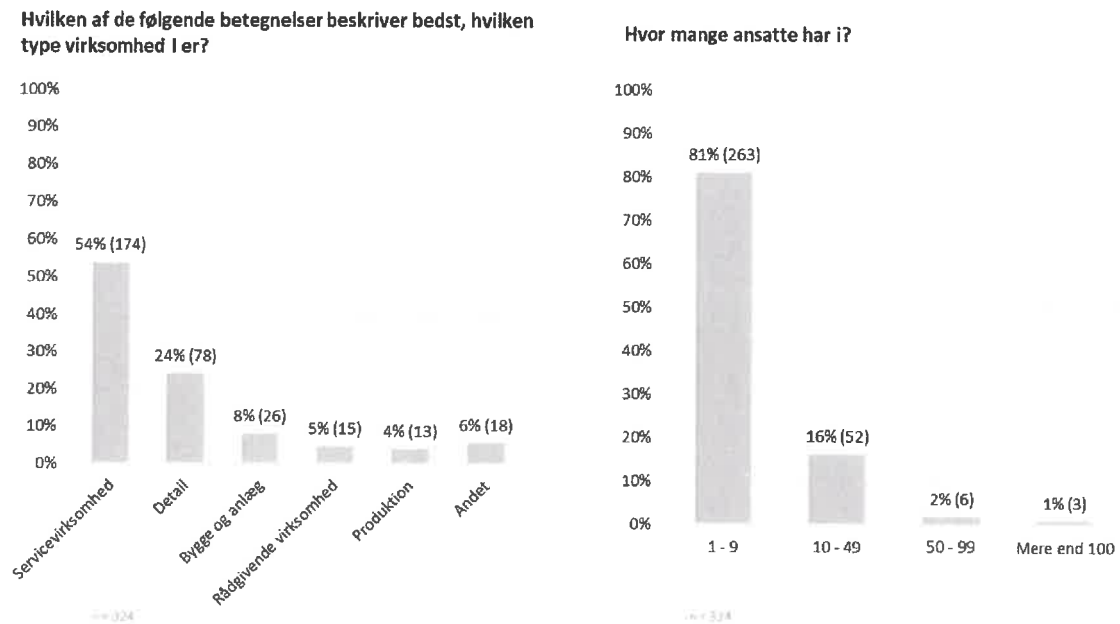
Ud af de 324 virksomheder har 65% (200) oplevet at få en p-afgift.

Figur 1 Område og betalingszone



De virksomheder, der har deltaget i undersøgelsen, er primært fra servicebranchen, detailbranchen samt fra bygge- og anlægsbranchen. Hovedparten af virksomhederne har mellem 1 og 9 ansatte. Analysen er repræsentativ på størrelse af antal ansatte.

Figur 2 type af virksomhed og antal ansatte



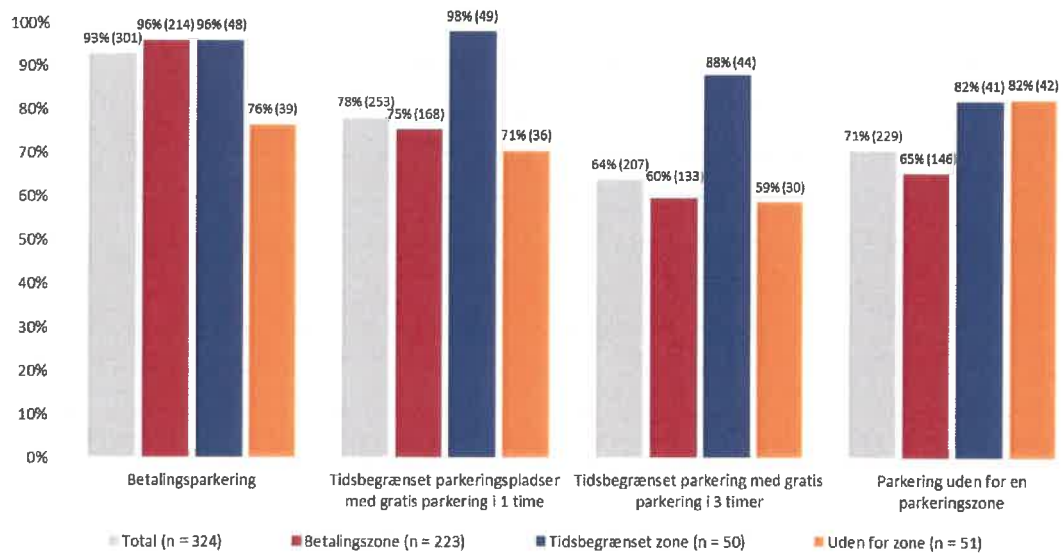
Generelt kan det konkluderes, at der er et højt kendskab til de fire parkeringstyper:

- 1) Betalingsparkering,
- 2) Tidsbegrænset parkering med gratis parkering i 1 time,
- 3) Tidsbegrænset parkering med gratis parkering i 3 timer
- 4) Parkering uden for en zone.

Det laveste kendskab er til tidsbegrænset parkering med gratis parkering i 3 timer, mens det højeste kendskab er til betalingsparkering. Også blandt virksomheder, som ikke er beliggende i en betalingszone. Kendskabet blandt virksomheder beliggende i en tidsbegrænset zone er højt til de to typer af tidsbegrænset parkering, mens virksomheder fra en betalingszone har det laveste kendskab til parkering uden for en zone.

Figur 3 Kendskab til de forskellige parkeringstyper

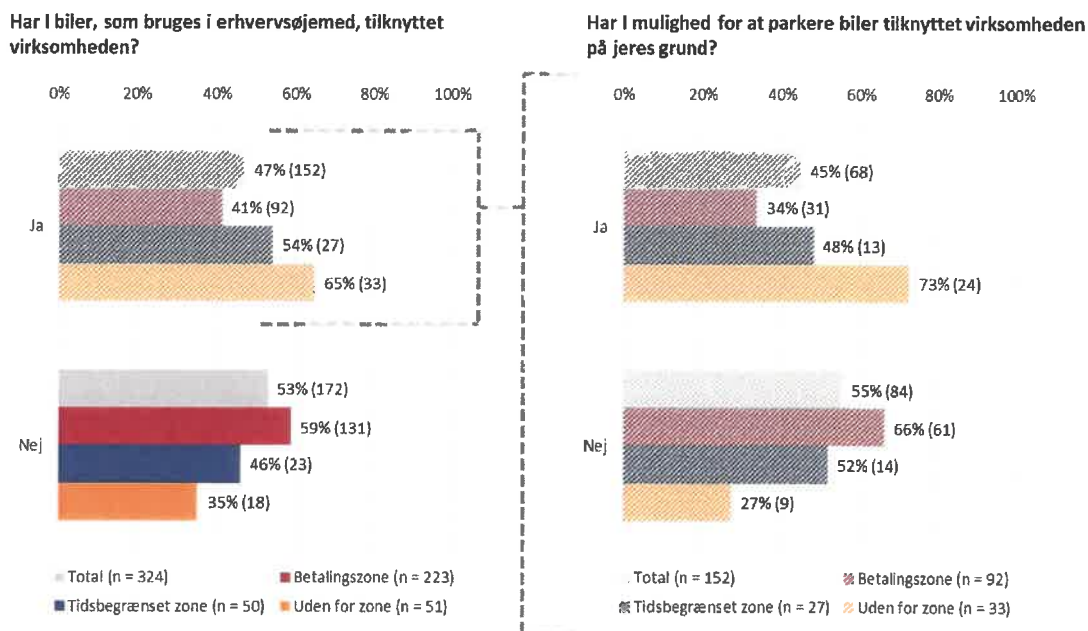
Andel, som er bekendt med følgende parkeringstyper



2.2 NUVÆRENDE FORHOLD

Analysen viser, at 47% af virksomhederne har biler tilknyttet deres virksomhed, og af dem har 45% mulighed for parkering på virksomhedens egen grund. Det vil sige, at lidt mere end halvdelen af virksomhederne ikke har biler tilknyttet. Det er især virksomheder beliggende i en betalingszone, der ikke har biler tilknyttet virksomheden.

Figur 4 Har i biler tilknyttet virksomheden og er der mulighed for parkering?

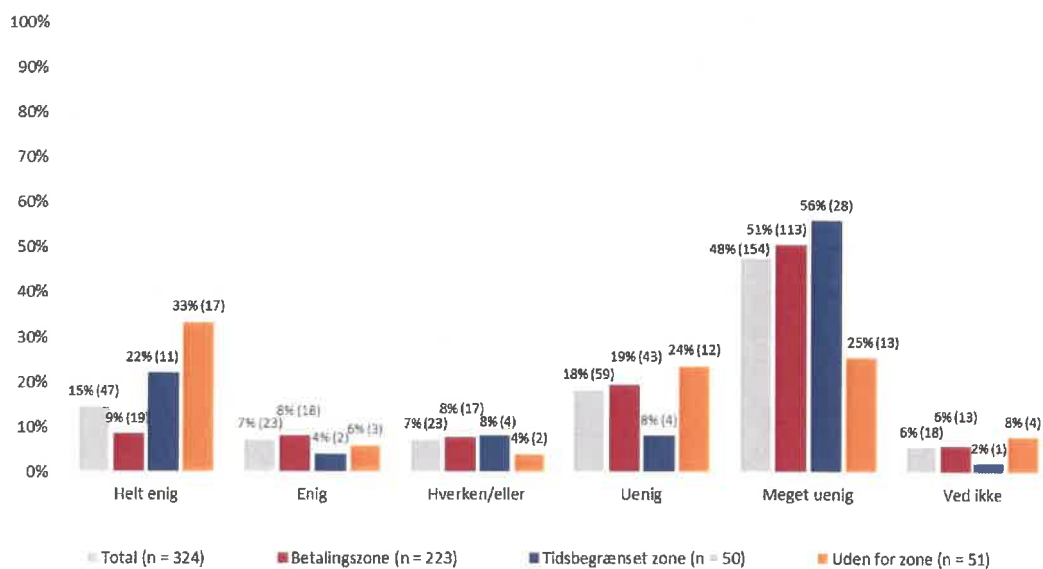


Langt hovedparten (82%) har ikke mulighed for at tilbyde gratis kunde- eller vareparkering. Faktisk er det kun 17% af virksomhederne, der kan tilbyde dette, og her er den procentvise andel højest i gul zone. Den er på 29% sammenlignet med 8% i betalingszone og 20% i tidsbegrænset zone.

Adspurgte om hvorvidt det er nemt at finde en parkeringsplads som erhvervsdrivende i forbindelse med, at de skal udføre deres arbejde, svarer over halvdelen (66%), at det er de 'uenig' eller 'meget uenig' i. Det er især virksomheder indenfor en betalingszone, eller som er i en tidsbegrænset zone, der har denne oplevelse. 22% oplever, at det ikke er svært at finde en parkeringsplads. Det drives især af virksomheder i gul zone.

Figur 5 Er det nemt at finde en parkeringsplads i erhvervsøjemed?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Jeg kan som erhvervsdrivende nemt finde en parkeringsplads i forbindelse med udførelse af mit arbejde



Fra de åbne besvarelser i undersøgelsen går der ønsker om 'flere parkeringspladser' hyppigt igen, ligesom de oplever, at både dem selv og deres kunder bruger tid på at finde en parkeringsplads.

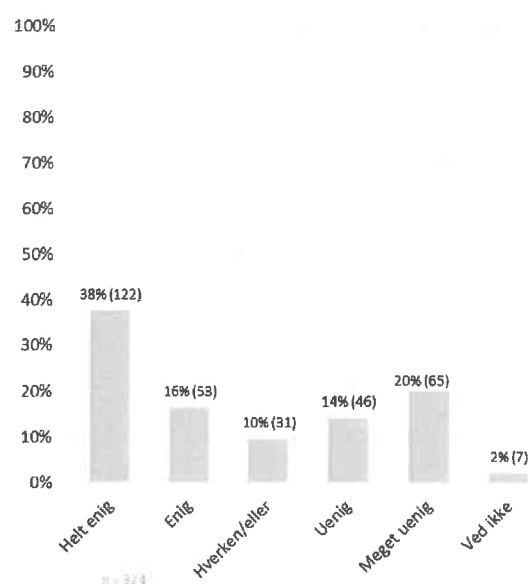
2.3 FORSTÅELSE AF RELGER OG SKILTNING

Virksomhederne oplever, at det er nemmere at forstå, hvor der er betalingsparkering end, hvor der er tidsbegrænset parkering. 56% er 'enig' eller 'helt enig' i, at det er nemt at se, hvor der er betalingsparkering mod 45% ift. tidsbegrænset parkering. Modsat så er der en ikke-ubetydelig andel på hhv. 34% og 38%, som synes det er svært at forstå, hvornår der er tale om hhv. betalingsparkering og tidsbegrænset parkering.

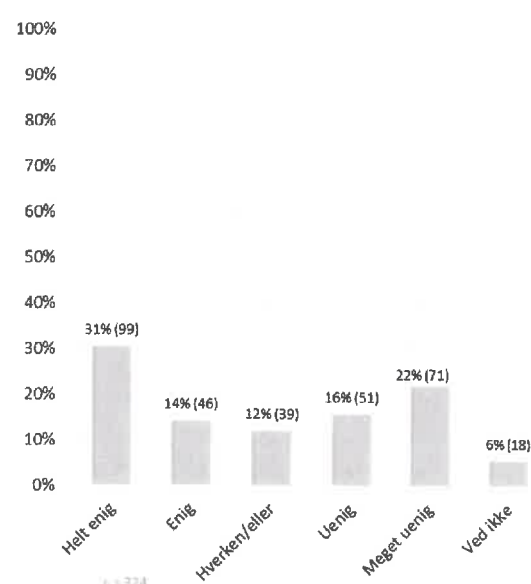
Det understøttes også af de kvalitative interview. F.eks. nævner en ejer af en blomsterforretning i et område, hvor tre zoner ligger tæt op ad hinanden, at det giver stress, fordi der inden for 50m er tre forskellige tidszoner. En frisør i indre by nævner: " *Det fungerer fint med tidsbegrænsede pladser sammen med betalingsparkering, men skiltningen er utrolig dårlig. Der burde være bedre skiltning med, at det er gratis i en time. To af mine kunder oplevede i lørdags at sætte deres biler på gratis parkering, men de havde ikke set skiltet. De havde betalt, men ikke sat p-skiven og fik en afgift.*

Figur 6 Er det nemt af forstå hvilken typer parkering, der gælder?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er betalingsparkering



Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er gratis, men tidsbegrænset, parkering

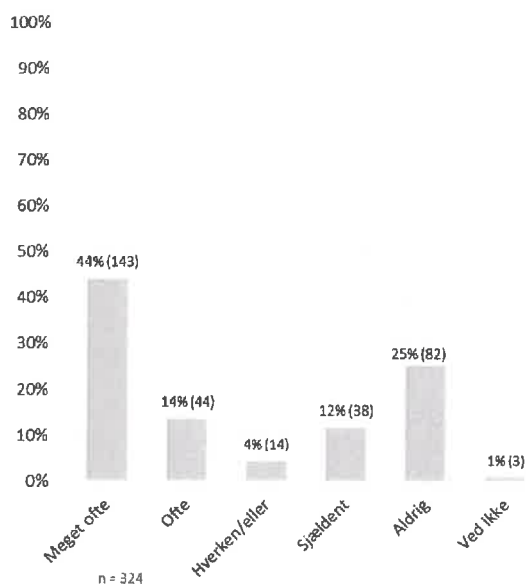


Samtidig viser analysen også, at for hovedparten af virksomhederne (73%) får de 'aldrig' stillet spørgsmål om parkering fra deres leverandører ved af – og pålæsning af varer. Kun 8% oplever, at det er noget de 'meget ofte' skal svare på. Derimod siger 44%, at deres kunder 'meget ofte' stiller dem spørgsmål omkring parkering.

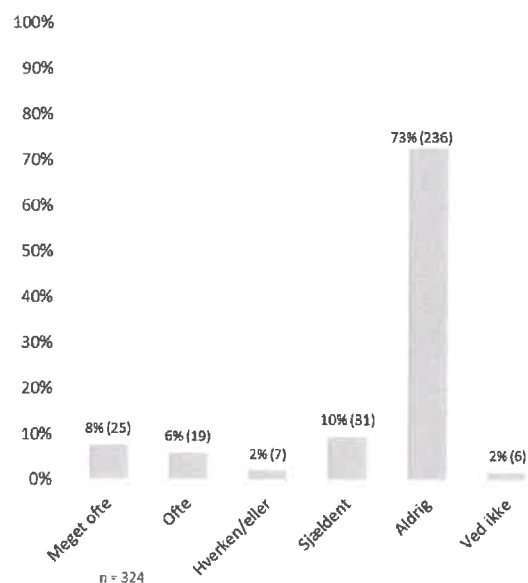
En af de erhvervsdrivende (bilforhandler) oplever, at kunderne forventer, at han har lavet en aftale med kommunen om parkering, eller at han dækker omkostninger, når deres biler skal stå på gaden i længere tid. Andre fortæller, at kunderne er usikre på, hvilken type parkering, der gælder og derfor får de mange spørgsmål herom.

Figur 7 Spørgsmål om kundeparkering og varelevering

Hvor ofte oplever du, at jeres kunder spørger jer om parkeringsregler i området?



Hvor ofte oplever du, at jeres leverandører spørger jer om regler for af- og pålæsning i forbindelse med varelevering?



Figur 8 Skiltning om parkering



Under halvdelen, nærmere bestemt 35% læser og forstår skilteteksten på billedet korrekt: "jeg kan parkere gratis max. én time mellem 10-18 på hverdage. På øvrige tidspunkter betaler jeg for den tid jeg parkerer".

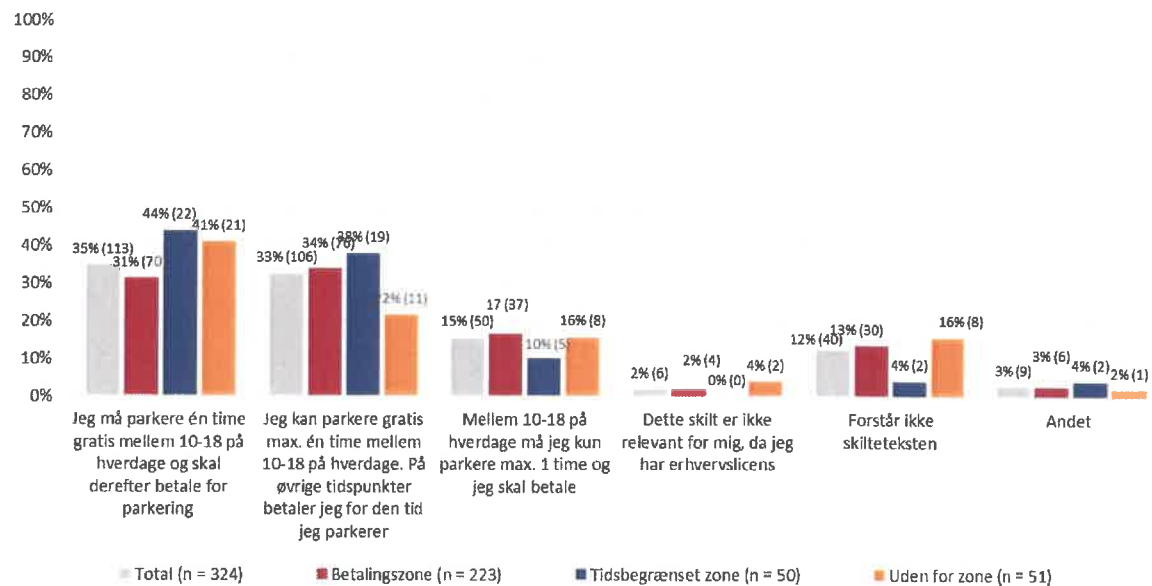
Virksomheder i en betalingszone er dem, som mindst forstår skilteteksten.

Næsten lige så mange virksomheder (33%) forstår skiltet som, at de må parkere en time gratis mellem 10-18 på hverdage, og at man derefter skal betale for parkering. 12% forstår ikke skilteteksten (figur 9).

Opsummerende kan det konstateres, at på den ene side oplever de fleste virksomheder, at det er nemt at forstå, dels hvor der er betalingsparkering, dels hvor der er tidsbegrænset parkering. På den anden side så viser undersøgelsen også, at under halvdelen forstår og læser skiltningen omkring parkering korrekt.

Figur 9 Hvordan forstår du følgende skiltetekst?

Hvordan forstår du følgende skiltetekst: 1 time 10-18. Øvrig tid P-betalingszone



Fra de åbne besvarelser til undersøgelsen nævnes skiltning og regler ofte. Flere kommentarer kan kategoriseres som 'forvirring omkring regler', altså at det er svært at finde ud af hvad man må og ikke må, mens en anden kategori er 'skiltetekst'. Her går kommentarerne på, at den er uforståelig og mangelfuld.

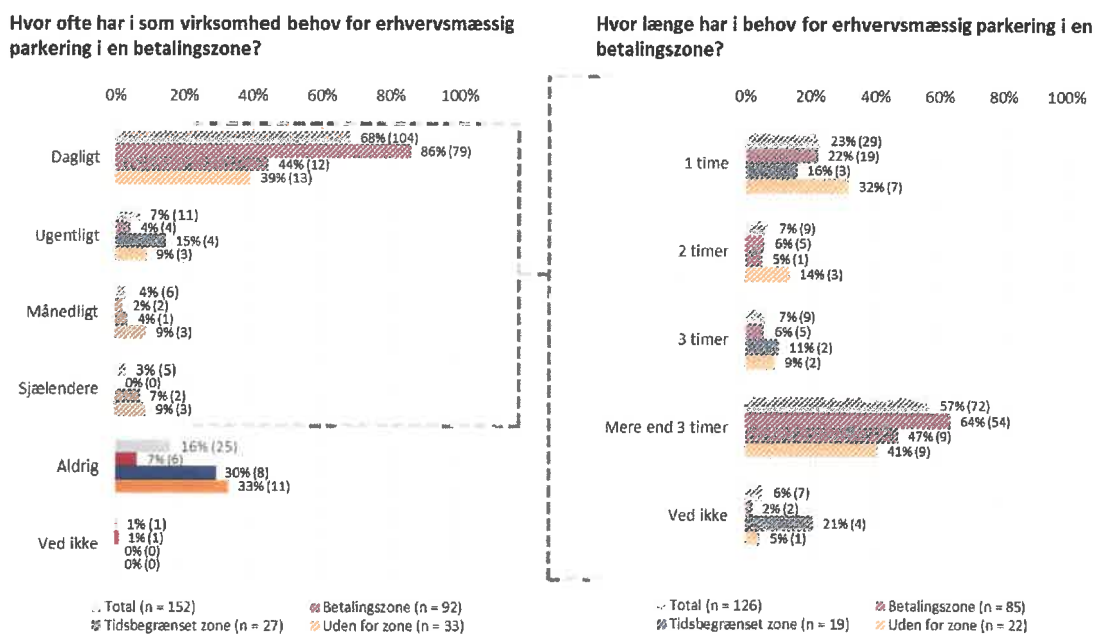
2.4 HVILKE PARKERINGSBEHOV HAR ERHVERVSLIVET?

Dette afsnit omhandler de oplevede parkeringsbehov, virksomheder i Københavns Kommune har. Spørgsmålene er stillet til de 152 virksomheder, som har angivet, at de har biler, som benyttes i erhvervsøjemed. Analysen forholder sig både til parkeringsbehov i Københavns Kommune generelt og til parkeringsbehov ved de enkelte virksomheders egen adresse.

Overordnet set viser analysen, at der er størst behov for at kunne parkere erhvervsmæssigt i en betalingszone. Det har 126 (83%) af de 152 virksomheder et dagligt, ugentligt eller månedligt behov for. Behovet er også tilstede i de tidsbegrænsede zoner, hvor 97 (64%) har sådan et behov, mens behovet er mindst uden for en zone. 81 (53%) virksomheder har behov for at kunne parkere uden for en zone enten dagligt, ugentligt eller månedligt.

For de virksomheder, der har behov for at kunne parkere inden for en betalingszone, er der primært tale om et dagligt behov. Omfanget varierer imidlertid. De fleste (57%) angiver, at de har behov for at kunne parkere i mere end tre timer, mens 23% angiver, at de har behov for at kunne parkere i en time.

Figur 10 Behov for parkering i en betalingszone og omfang

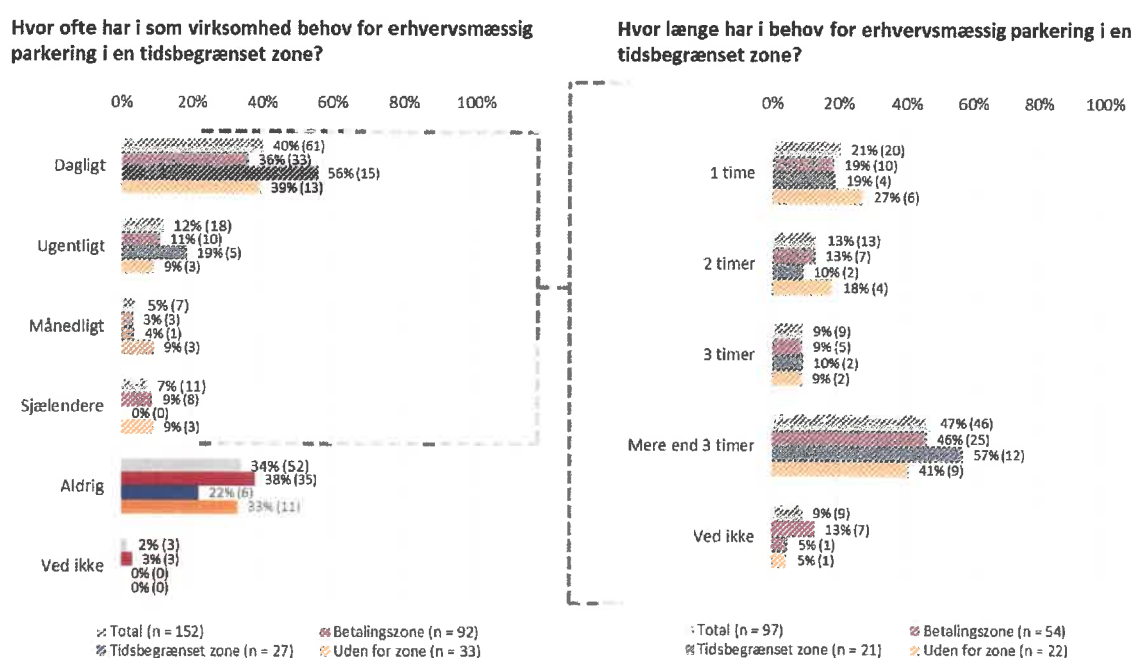


Andelen, der har behov for at kunne parkere inden for en tidsbegrænset zone, er, som allerede nævnt, mindre. For de som har et behov, er der igen primært tale om et dagligt behov. Dog er der andelsmæssigt flere, som har et ugentligt behov sammenlignet med behovet inden for en betalingszone. 3 timer eller mere er det omfang hovedparten (47%) har brug for at kunne parkere, men igen er der også en forholdsvis stor andel som har brug for en times parkering (21%).

Ønsket om at kunne erhverve sig en erhvervslicens går igen i såvel de kvalitative interview som i de åbne besvarelser til undersøgelsen. Nogle giver også udtryk for et ønske om at kunne få licens til medarbejdere.

Ifølge Håndværkerforeningen i København får de henvendelser fra medlemmer om, at medarbejdere finder nyt arbejde netop pga. parkeringsudfordringer. En af de interviewede erhvervsdrivende (bilforhandler) har oplevet, at to har fravalgt et job hos dem pga. parkeringsforhold, og en medarbejder har sagt op efter, at det blev til gul zone grundet forlænget rejsetid til arbejdet, da den tætteste gratis parkeringsplads er 2,5 km væk ved Bispebjerg.

Figur 11 Behov for parkering i en tidsbegrænset zone og omfang



Mønstret fra betalingszone og tidsbegrænset zone vedrørende parkeringshyppighed og omfang går igen, når der ses på behovet uden for en zone.

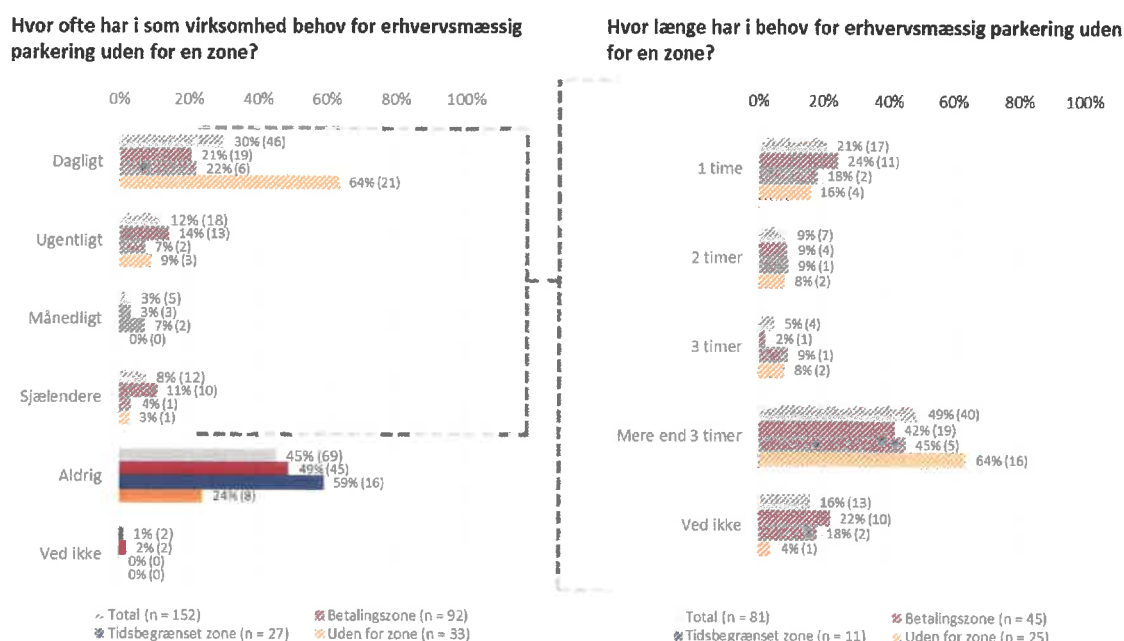
De virksomheder, som har haft behov for at parkere de seneste 6 måneder andre steder i København end ved deres virksomhed, angiver, at det primært foregår som betalingsparkering. Gennemsnitligt foregår 74% af deres parkering som betalingsparkering, mens 13% er som tidsbegrænset parkering og 13% som gratis ubegrænset parkering.

Blandt de erhvervsdrivende (åbne besvarelser og kvalitative interview) efterspørges flere muligheder for flere reserverede erhvervspladser. Et ønske, der understøttes af DTL og Håndværkerforeningen i København. Noget man, ifølge Håndværker Foreningen, afprøver pt i Aarhus Kommune. DTL nævner desuden et ønske om at få flere af- og pålæsningspladser til lastbiler, ligesom de gerne ser, at der udarbejdes en oversigt, gerne digital, over hvor der er mulighed for at holde med lastbiler.

Dansk Erhverv nævner last mile levering med mindre varevogne som en mulig løsning, selvom det kun nævnes som en del af løsningen, og at det også vil kunne skabe øget trafik af mindre køretøjer.

En af de andre erhvervsdrivende (blomsterforretning) oplever negative effekter ved tidsbegrænset parkering i form af, at hun selv skal ud hver anden eller hver tredje time – alt efter hvilken gade hun holder på – for at flytte egen bil. Det skal den ene af hendes medarbejdere også. Det koster hende i form af pause til medarbejderen og hvis hun er alene, må hun enten lukke butikken imens hun flytter sin bil eller få nabobutikken til at passe hendes butik.

Figur 12 Behov for parkering uden for en zone og omfang



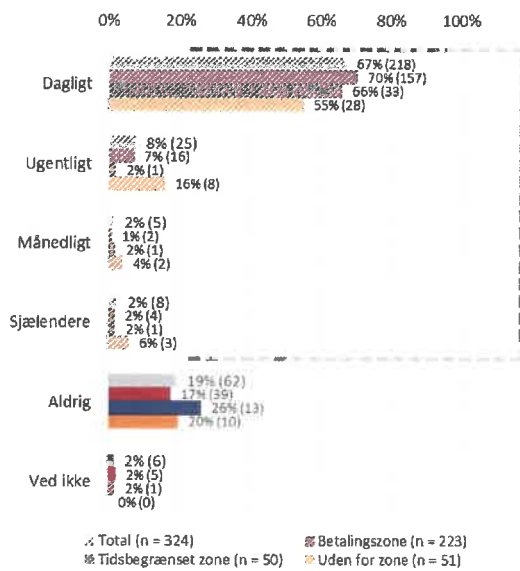
Behovene varierer med andre ord ikke så meget på tværs af parkeringstyper. Analysen indikerer i stedet, at der mere er tale om forskellige behov på tværs af brancher, hvor især servicevirksomheder, rådgivende virksomheder og detail virksomheder angiver, at de har behov for en times parkering, mens bygge- og anlæg i mindre omfang har dette behov. Især virksomheder inden for produktion, service samt bygge- og anlæg angiver behovet for at kunne parkere i tre timer eller mere. Detail i noget mindre grad.

I de kvalitative interview er det kommet frem, at håndværkere (bygge-og anlæg) på en time kan nå at besøge en potentiel kunde og tale om en ny opgave som der skal gives tilbud på, mens at de, naturligt nok, har behov for at kunne parkere i længere tid når opgaven efterfølgende skal løses.

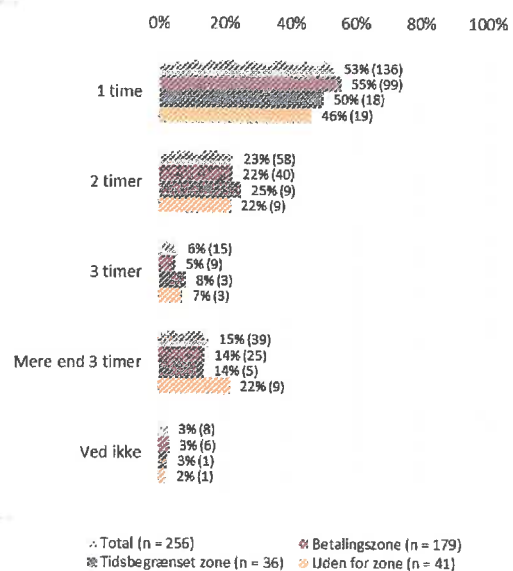
Analysen viser endvidere, at 79% af virksomhederne har behov for, at kunder kan parkere hos dem ved deres bopæl. Og at det for 67% af virksomhederne er et dagligt behov primært af 1-2 timers varighed. Det er virksomhedernes egen vurdering, at kudeparkeringen primært sker som betalingsparkering, og at andelen inden for de seneste 6 måneder gennemsnitligt har været 69% for betalingsparkering, 19% for tidsbegrænset parkering og 12% har været gratis ubegrænset parkering.

Figur 13 Behov for kundeparkering og omfang

Hvor ofte har i som virksomhed behov for kundeparkering ved jeres virksomhed?



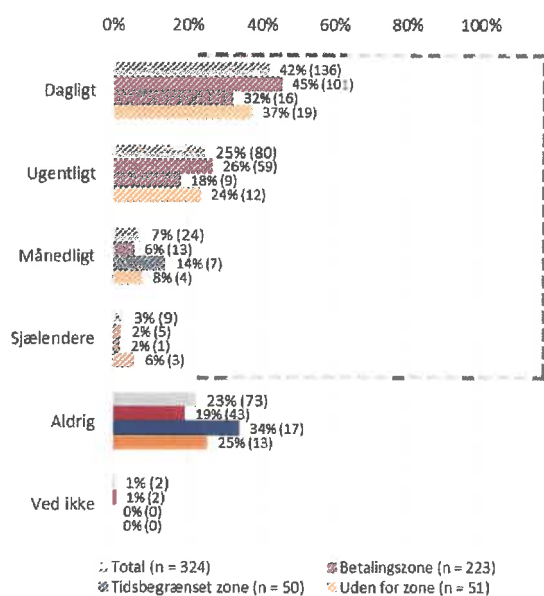
Hvor længe har i behov for kundeparkering ved jeres virksomhed?



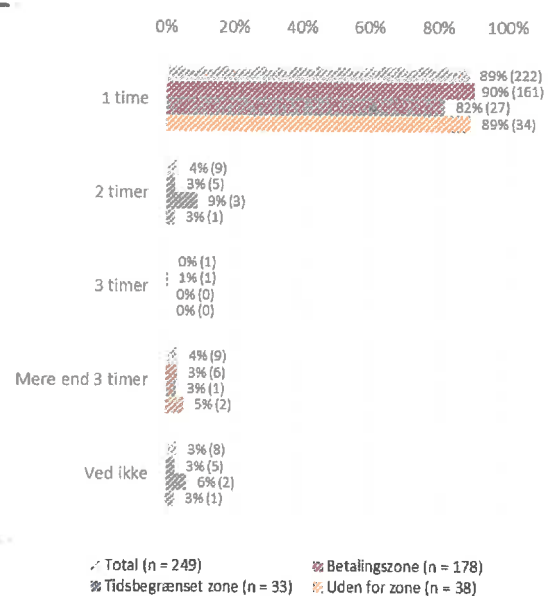
I forhold til levering af varer er der et tydeligt behov for en times parkering både dagligt, ugentlig og månedligt. 23% af virksomheder har ikke behov for parkering til levering af varer mens 77% har. Igen er det virksomhedernes egen vurdering, at vareparkering primært finder sted som betalingsparkering. De vurderer, at andelen inden for de seneste 6 måneder gennemsnitlig har været på 58% for betalingsparkering mod 27% som tidsbegrænset og 15% har været som gratis ubegrænset parkering.

Figur 14 Behov for varelevering og omfang

Hvor ofte har i som virksomhed behov for parkering til varelevering ved jeres virksomhed?



Hvor længe har i behov for parkering til varelevering ved jeres virksomhed?



2.5 HVILKE PARKERINGSMODELLER GIVER MENING FOR ERHVERVSLIVET?

Virksomhederne er blevet bedt om at forholde sig til tre forskellige parkeringsløsninger og vurdere, hvilken en der vil understøtte deres forretning og virksomhed bedst.

De tre løsningsmodeller der er blevet undersøgt, er dels den nuværende dels to andre løsningsmodeller. De er beskrevet i boksen nedenfor.

(_1) Den **nuværende parkeringsløsning** med et antal parkeringspladser, der er **tidsbegrænsede i dagtimerne og hvor man kan betale for tidsbegrænset parkering i andre tidsrum** fungerer godt for vores virksomhed og vores kunder

(_2) En løsningsmodel, hvor **flere betalingsparkeringspladser uden tidsbegrænsning erstatter gratis men tidsbegrænsede p-pladser** ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

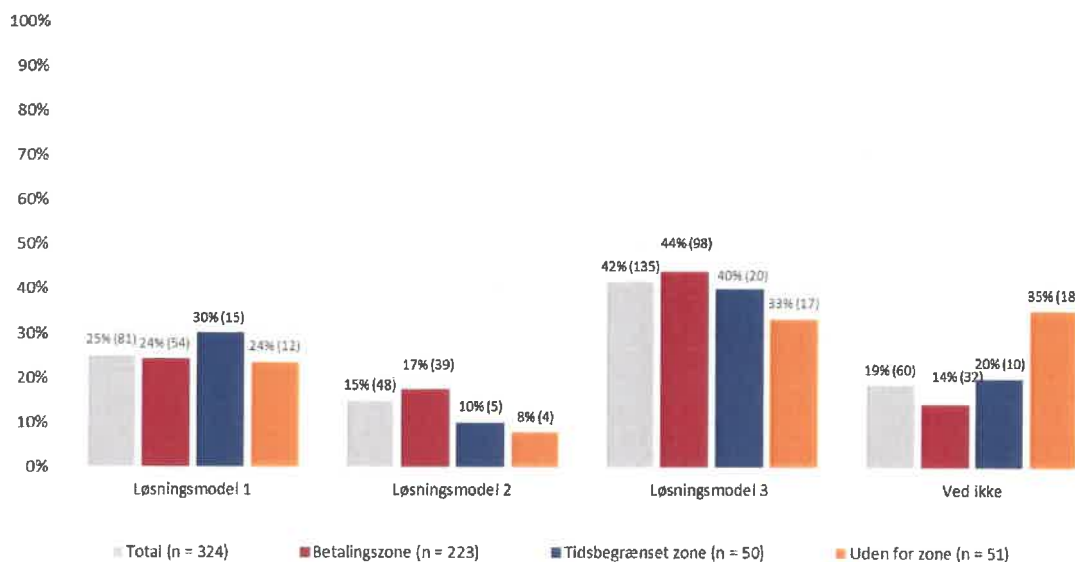
(_3) En løsningsmodel hvor **flere gratis, men 1 times tidsbegrænsede, pladser i dagtimerne erstatter betalingspladser uden tidsbegrænsning** ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

Løsningsmodel 3, hvor man arbejder med flere 1 times tidsbegrænsede parkeringspladser, er den løsningsmodel, som foretrækkes af flest, når de bedes prioritere en af de tre modeller. 42% ønsker denne model, mens 25% gerne ser, at den nuværende model fastholdes. Løsningsmodel 2, hvor der kommer flere betalingsparkeringspladser, har mindst opbakning. 15% ønsker dette. Sammenholdes det med de virksomheder, som pendler ind til København, er der forskel på ønsker. Virksomheder bosiddende uden for København er primært fortalere for løsningsmodel 1 (40%), altså den nuværende model, herefter model 2 (27%).

En af de erhvervsdrivende (tømrer) oplever, at det er mere fleksibelt på Frederiksberg, hvor man i hele kommunen som udgangspunkt kan holde de 2 første timer gratis. Det gør det nemmere for ham at navigere i (reglen er simpel og gælder hele kommune) og han kan på 2 timer nå at besøge potentielle kunder og komme med et tilbud på en opgave. I Københavns Kommune er det mere komplekst med regler, og de steder, hvor der er tidsbegrænset parkering i 1 time, kan han næsten ikke nå at komme om til en kunde og tale ordentligt med dem. I de tilfælde hvor han "blot" skal give et tilbud, kan han ikke viderefakturere udgiften til parkering til nogen.

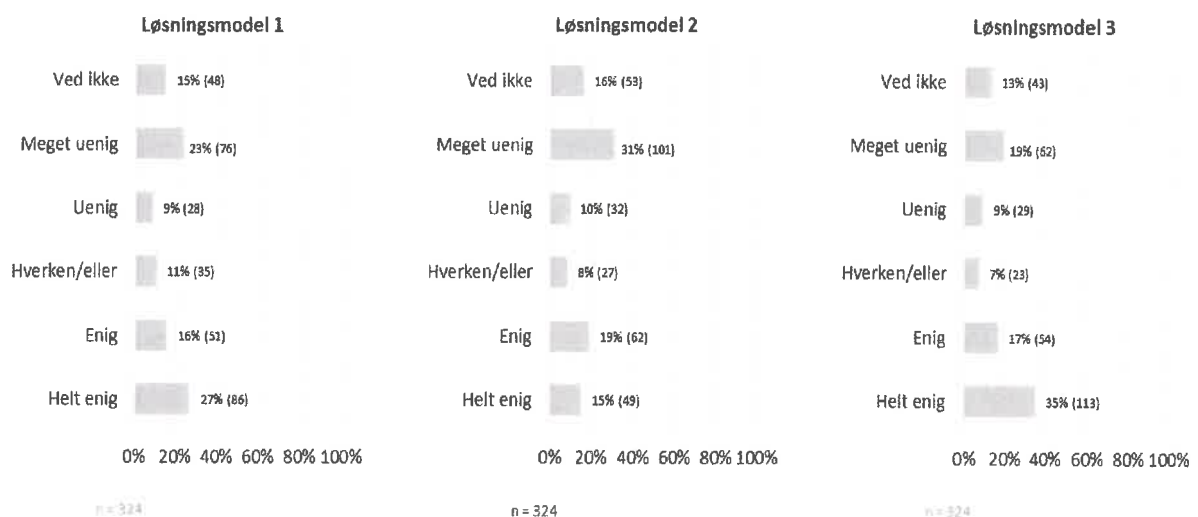
Figur 15 Tre løsningsmodeller

Hvilken løsningsmodel vil du foretrække ud fra et forretningsmæssigt hensyn?



Fordelingen af resultaterne for hver af de tre løsningsmodeller er vist neden for på totalniveau. Som anført er der størst opbakning til løsningsmodel 3. Her udgør andelen, der er 'enig' eller 'meget enige' 52% mens denne andel for løsningsmodel 1 er på 43% og for løsningsmodel 3 ligger på 34%.

Figur 16 tre løsningsmodeller

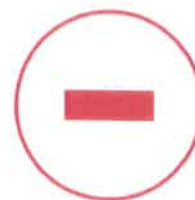


40% har svært ved at se, at der er fordele ved betalingsparkering, mens 36% mener, at betalingsparkering er med til at sikre en bedre adgang til ledig parkering. 21% ser det også som en fordel, at man kan parkere så længe som der er behov for. Ulempen er en økonomisk udgift. Det angiver 80%. 8% synes også at den tid de skal bruge på et betalingssystem, er en ulempe. 7% oplever ikke, at der ulemper ved betalingsparkering.

Figur 17 Fordele og ulemper – betalingsparkering



- Ingen fordele 40% (129)
- Bedre adgang til ledig parkering 36% (118)
- Man kan parkere så længe man har behov 21% (69)
- Andet 6% (19)
- Man betaler kun for den tid man skal holde 5% (16)



- Økonomisk udgift 80% (258)
- Tid brugt på betalingssystem 8% (27)
- Ingen ulemper 7% (23)
- Mister kunder 6% (20)
- Ikke stor udskiftning 3% (11)
- Besværlig betaling 3% (11)
- Risiko for bøder 2% (7)
- Betaler for mere tid end jeg bruger 2% (6)

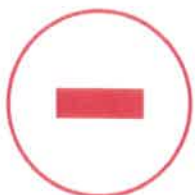
N = 324

Den største fordel ved tidsbegrænset parkering opleves som en større udskiftning ved parkeringspladserne. Det mener 45%, mens 34% nævner at det er gratis. 24% fremhæver at der er bedre adgang til ledig parkering. Den altoverskyggende ulempe er, at man skal overholde tidsbegrænsningen. Det fremføres af 49%. For 11% virksomheder er det også en ulempe, at man skal huske at sætte p-skiven. 33% oplever ikke, at der er ulemper ved tidsbegrænset parkering.

Figur 18 Fordele og ulemper – tidsbegrænset parkering



- Større udskiftning ved parkeringspladserne 45% (147)
- Gratis parkering 34% (109)
- Bedre adgang til ledig parkering 24% (78)
- Ingen fordele 17% (56)
- Andet 6% (21)



- Skal overholde tidsbegrænsning 49% (159)
- Ingen ulemper 33% (108)
- Skal sætte p-skive 11% (37)
- Andet 8% (25)
- En time er for kort tid 6% (20)

N = 324

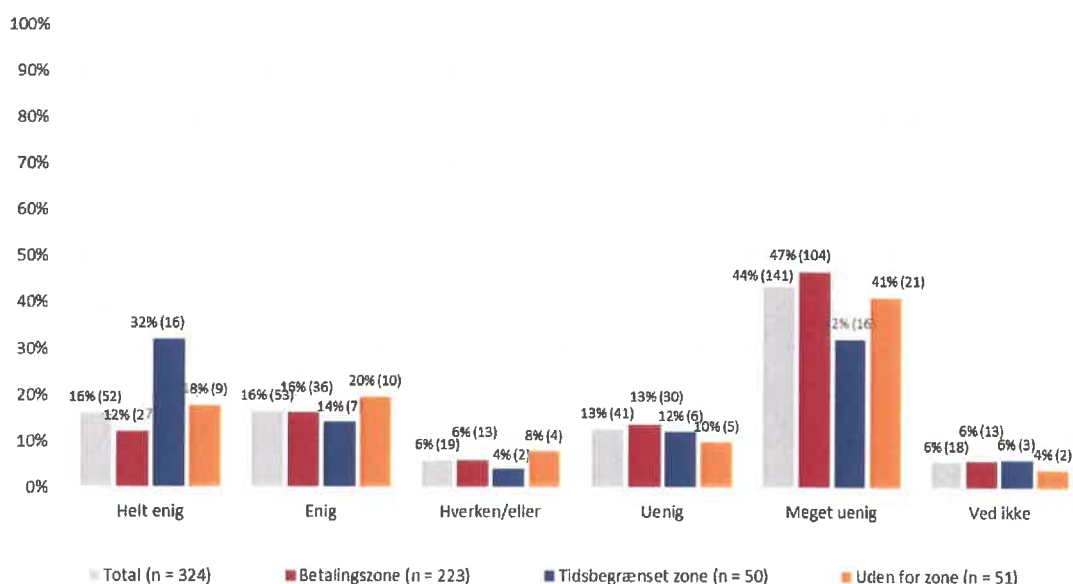
44% af virksomhederne ønsker ikke at skulle betale mere for parkering end de gør i dag, også selvom det ville betyde flere ledige parkeringspladser til erhverv. Det gælder især virksomheder beliggende i en betalingszone eller uden for en zone. 53% af virksomhederne i en betalingszone er enten 'uenig' eller 'meget uenig' i udsagnet om: 'vi vil som virksomhed være villig til at betale mere for parkering hvis det betød flere ledige parkeringspladser til erhverv' og for virksomheder uden for en zone er det 51%.

Den største tilslutning for mere betaling er blandt virksomheder beliggende i en tidsbegrænset zone. Her er 46% enten 'enig' eller 'meget enig' i udsagnet.

Analysen viser ydermere, at der hvor der er størst betalingsvillighed for parkering er blandt virksomheder inden for service, detail og bygge- og anlæg. Den største betalingsvillighed er blandt bygge- og anlægsbranchen. Håndværkerrådet i København deler denne opfattelse. Når de vurderer tidsbegrænsning i forhold til betaling, er det holdningen at "Der er ingen, der siger, de har noget imod at betale. Betale lidt mere for at frigøre flere pladser vil være ok".

Figur 19 Er du villig til at betale mere for parkering?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Vi vil som virksomhed være villig til at betale mere for parkering hvis det betød flere ledige parkeringspladser til erhverv



Et gennemgående tema, såvel i de kvalitative interviews med erhvervsdrivende og interesseorganisationer samt i de åbne besvarelser til undersøgelsen, er behovet for at finde en løsning for private biler. Både de, som ejes af borgere i Københavns Kommune, og de som pendler ind til kommunen. Her nævnes behovet for flere parkeringshuse og underjordiske parkeringsmuligheder, ligesom bedre parkeringsmuligheder ved stationer i Københavns Kommune fx ved Flintholm og Amager også foreslås som en løsningsmulighed.

3. CASE - GUL ZONE

Som en del af analysen er der gennemført 50 kvantitative interview med erhvervsdrivende i gul zone. Formålet har været at zoome ind på den gule betalingszone som blev indført 1. marts 2017 for at se på, hvilken betydning indførelsen af betalingsparkering har haft for de erhvervsdrivende. Effekter er i denne henseende de oplevede effekter. Udover de 50 kvantitative interview, er der gennemført 3 kvalitative interview med erhvervsdrivende.

Analysen af gul zone holdes op mod de øvrige københavnske virksomheder som har deltaget i undersøgelsen.

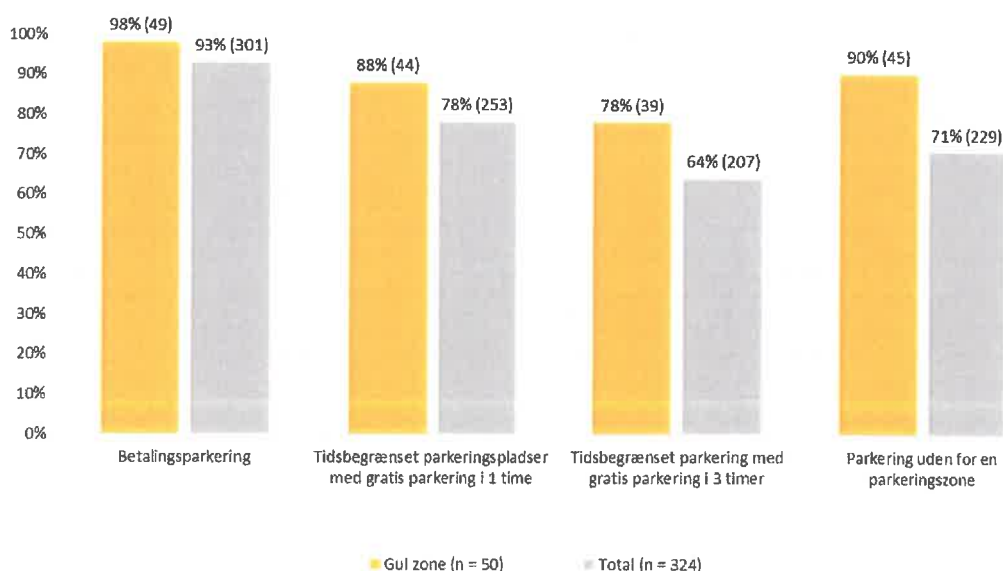
Afsnittet om gul zone rapporteres primært i absolutte tal da der er tale om en forholdsvis lille base på 50 interview. Procentfordelingerne er imidlertid bibeholdt i figurerne da de bl.a. er gode når man ønsker at holde gul zones resultater op mod totalen for alle 322 virksomheder i Københavns Kommune, der har deltaget i undersøgelsen. Resultaterne skal læses som indikationer når der er krydset fx med parkeringstype.

3.1 NUVÆRENDE FORHOLD

Kendskabet til de forskellige typer af parkeringer er generelt lidt højere blandt virksomheder i gul zone sammenlignet med kendskabsniveauet i den store undersøgelse. Der hvor virksomhederne især adskiller sig i gul zone, er kendskabet til parkering uden for en parkeringszone. Resultatet skal formodentligt ses i lyset af, at man først har indført parkeringszone i gul zone pr. 1. marts 2017. Indtil da lå virksomhederne selv uden for parkeringszone.

Figur 20 Kendskab til parkeringstyper

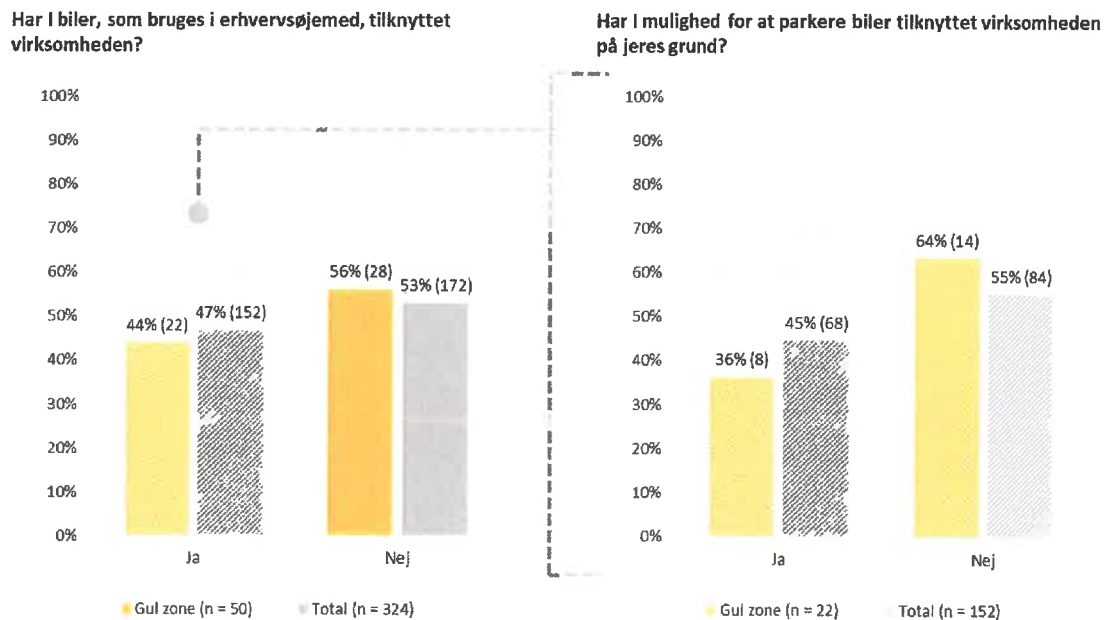
Andel, som er bekendt med følgende parkeringstyper:



22 af de 50 virksomheder har biler i virksomheden som de benytter i erhvervsøjemed. Af dem har 8 (36%) parkering tilknyttet virksomheden. Andelsmæssigt er det lidt under resultaterne for den store undersøgelse blandt de 322 virksomheder. Her havde 45% adgang til parkering ved virksomheden.

9 virksomheder - svarende til 18% - har gratis kundeparkering ved virksomheden, hvilket andelsmæssigt er på niveau med totalen i den store undersøgelse. Her havde 17% gratis kundeparkering.

Figur 21 Har I bil tilknyttet virksomheder og er der mulighed for parkering



Ideen bag indførelse af betalingsparkering i gulzone var at dæmme op for en tendens til, at pendlere og andre besøgende til København parkerede deres bilen for at undgå at betale for parkering i betalingsområderne. Intentionen med den nye betalingszone var derfor at få flere pendlere og besøgende til at bruge alternativer til bilen, når de skulle ind til København, og dermed reducere trængslen. Samtidig skulle det gerne frigive op imod 700 parkeringspladser til beboerne i området.

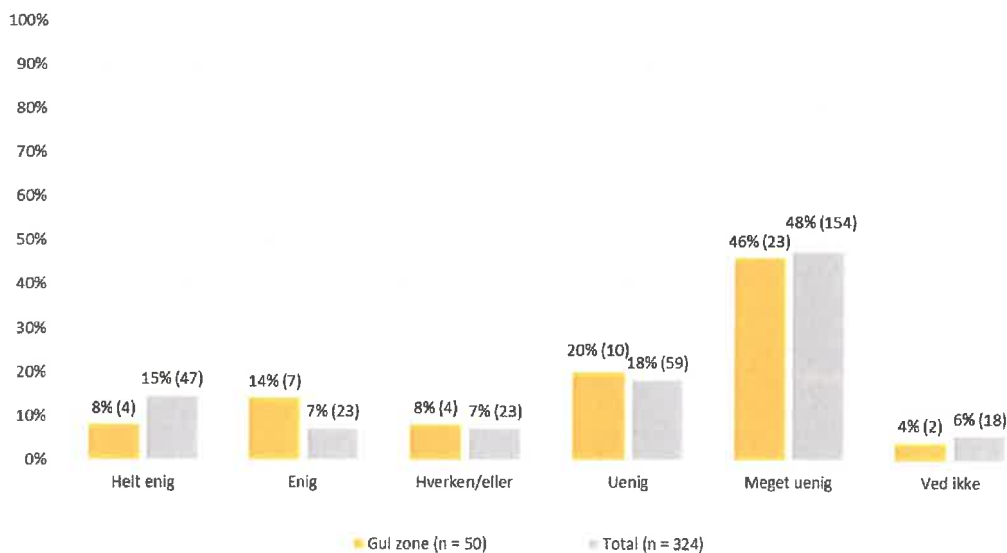
Københavns Kommunes egne optællinger før og efter 1. marts 2017 konkluderer, at det er lykkedes efter hensigten at reducere mængden af udefrakommende trafik og parkering i gul zone. Og at parkeringsbelægningen er faldet mere end forventet i alle tre områder på alle tidspunkter af døgnet. Effekten er dog størst i dagtimerne, og i de stationsnære områder. Rapporten konkluderer videre at der i gennemsnit over døgnet er ca. 2500 færre parkerede biler i Gul Zone efter zonen er indført. Denne effekt er dog aftaget i de efterfølgende tællinger som Københavns Kommune har foretaget.

Det er imidlertid fortsat oplevelsen, at det kan være svært at finde en parkeringsplads for de erhvervsdrivende. 33 virksomheder er enten 'uenig' eller 'meget uenig' i udsagnet: *jeg kan som erhvervsdrivende nemt finde en parkeringsplads i forbindelse med udførelse af mit arbejde*. De oplever altså ikke, at det er blevet lettere at finde en parkeringsplads efter indførelse af gul zone.

Fra de kvalitative interview er det også kommet frem, at det er vanskeligt at finde en parkeringsplads. En virksomhedsejer (tømrer) nævner: *"det var lettere lige efter indførelsen af gul zone, men nu har næsten alle fået licenser, og så er det igen som før bortset fra man nu skal betale"*. I de kvalitative interviews nævnes også andre forhold, som har medvirket til færre parkeringspladser, bl.a. at der i forbindelse med indførelse af gul zone blev omdannet pladser til lastvogns-, el- og delebilspladser. Oplevelsen er, at disse parkeringspladser står tomme.

Figur 22 Mulighed for at finde en parkeringsplads

Hvor enig er du i følgende udsagn: Jeg kan som erhvervsdrivende nemt finde en parkeringsplads i forbindelse med udførelse af mit arbejde



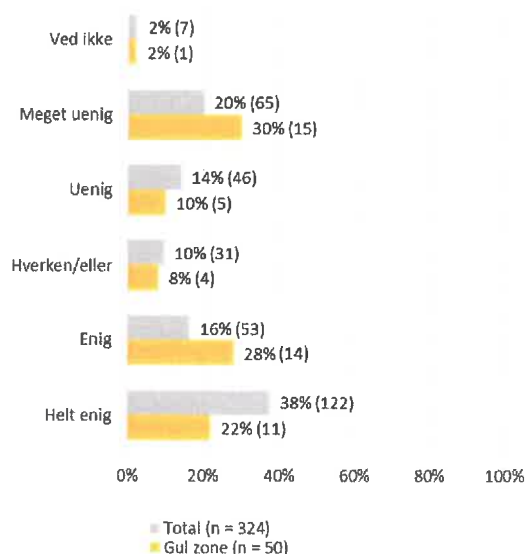
3.2 FORSTÅELSE AF RELGER OG SKILTNING

Analysen viser et næsten fifty-fifty billede når det kommer til at forstå de nuværende parkeringsregler. 25 virksomheder mener det er nemt at forstå, hvor der er betalingsparkering. 20 mener det modsatte. Samme billede tegner der sig for tidsbegrænset parkering, her oplever 20 virksomheder, at det er nemt at forstå, hvornår der er tale om tidsbegrænset parkering, mens 23 virksomheder ikke mener, at det er let at forstå.

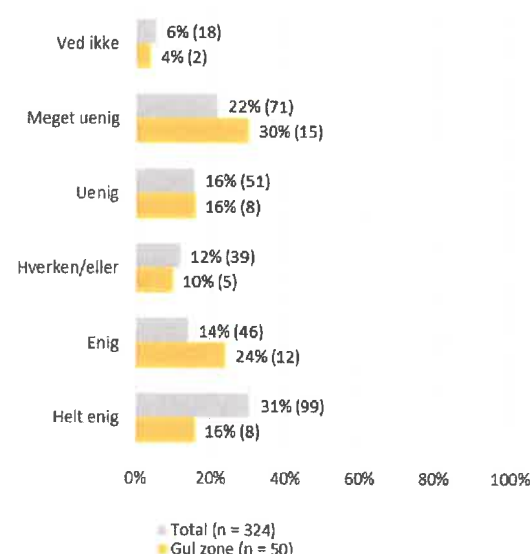
For gul zone er der således, sammenlignet med den store undersøgelse, større uenighed om hvorvidt det er til at forstå de gældende parkeringsregler

Figur 23 Nemt af forstå hvilken typer parkering der gælder?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er betalingsparkering



Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er gratis, men tidsbegrænset, parkering

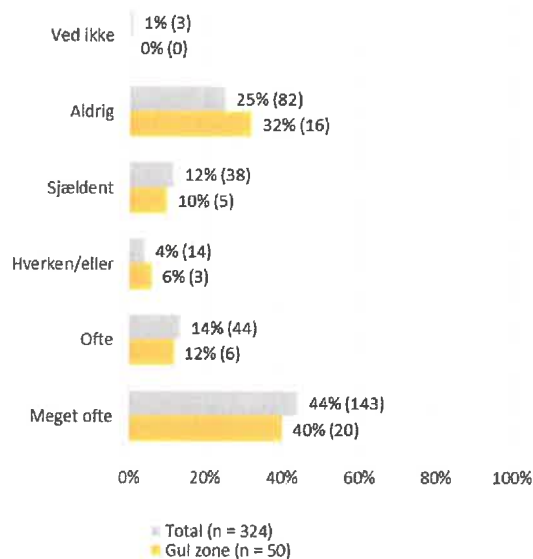


Et flertal af virksomhederne (40) oplever 'aldrig', at deres leverandører spørger om regler for af- og pålæsning af varer. Deres kunder stiller, derimod, i højere grad spørgsmål omkring parkering.

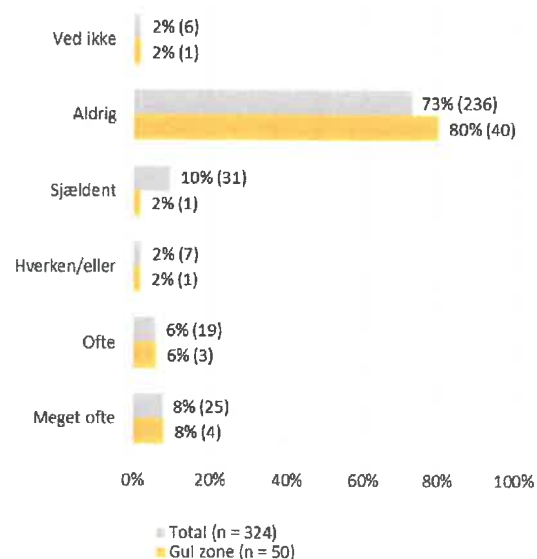
I de kvalitative interviews nævnes ønske om at få af- og pålæsningspladser tilbage. Der er fx for nylig blevet lavet om på parkeringsreglerne for af- og pålæsning langs Nørrebrogade. Oplevelsen er, at det er blevet sværere både for erhvervsdrivende og private at finde en parkeringsplads til af og pålæsning "[Vi] kan mærke at vi har fået færre kunder siden reglen blev indført, fordi det er svært for dem at finde en parkeringsplads tæt på butikken" (køb- og salg af brugte møbler).

Figur 24 Spørgsmål om kundeparkering og varelevering

Hvor ofte oplever du, at jeres kunder spørger jer om parkeringsregler i området?



Hvor ofte oplever du, at jeres leverandører spørger jer om regler for af- og pålæsning i forbindelse med varelevering?



Figur 25 Skiltning om parkering



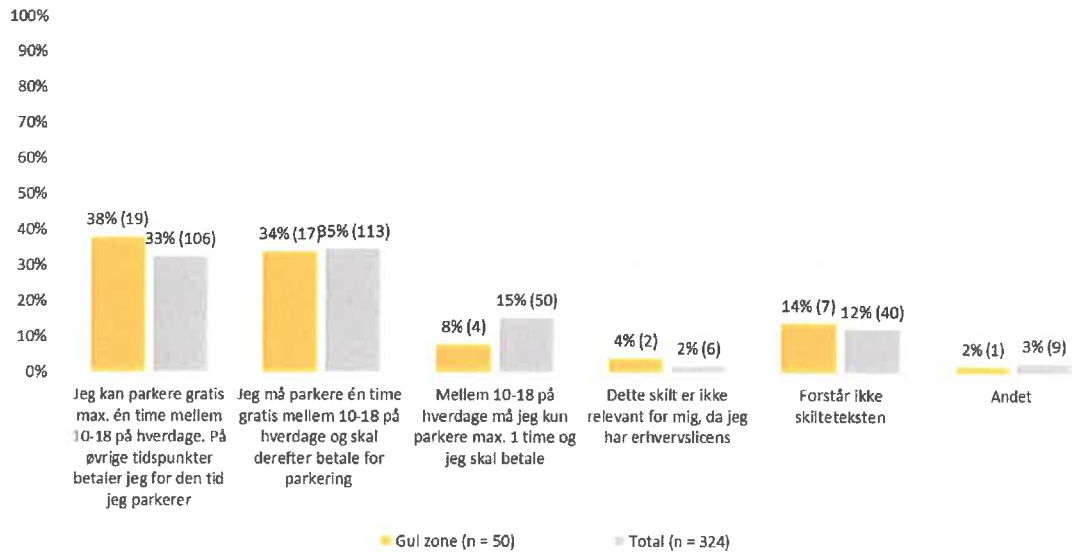
Lidt under halvdelen, nemlig 19 virksomheder (38%) læser og forstår skilteteksten på billedet korrekt: "jeg kan parkere gratis max. én time mellem 10-18 på hverdage. På øvrige tidspunkter betaler jeg for den tid jeg parkerer".

Næsten lige så mange virksomheder (17) forstår skiltet som, at de må parkere en time gratis mellem 10-18 på hverdage og at man derefter skal betale for parkering. 7 virksomheder angiver at de ikke forstår, hvad der står på skiltet.

Opsummerende kan det konkluderes, at gul zones virksomheders svar ligner det svarmønster, der er for den store undersøgelse.

Figur 26 Hvordan forstår du følgende skiltetekst?

Hvordan forstår du følgende skiltetekst: 1 timer 10-18. Øvrig tid P-betalingszone



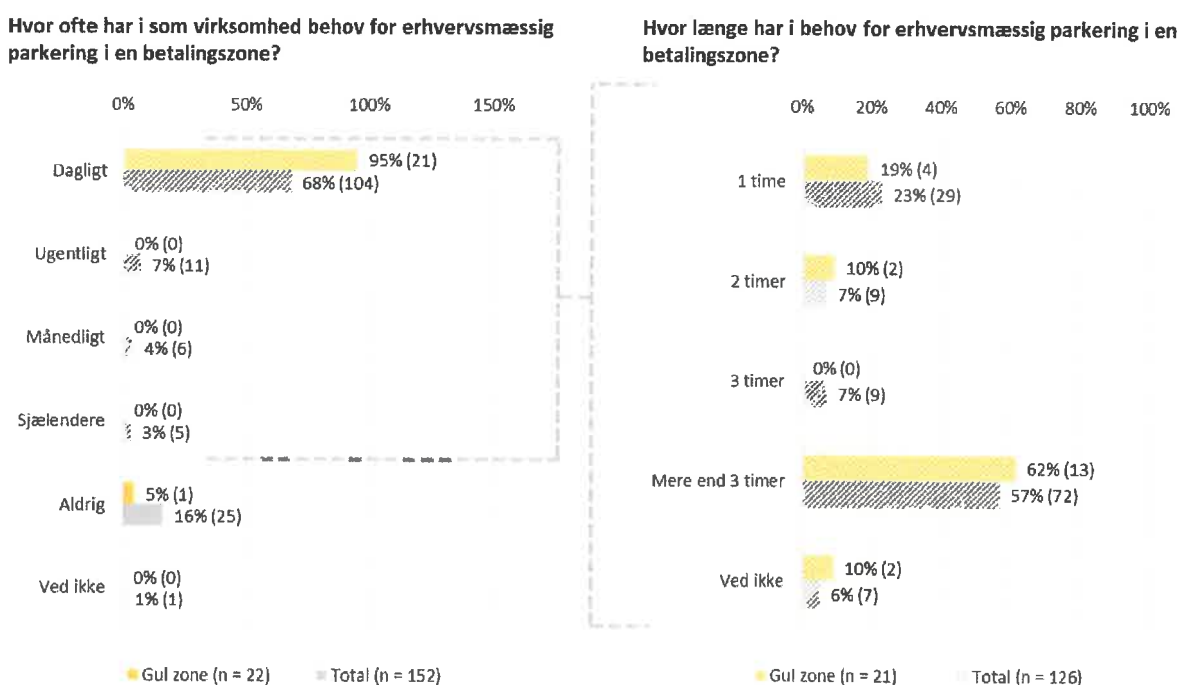
3.3 HVILKE PARKERINGSBEHOV HAR ERHVERVSLIVET?

I det følgende analyseres der nærmere ind på de behov som virksomhederne i gul zone oplever at have. Spørgsmålene, der omhandler erhvervsmæssig parkering, er kun stillet til de 22 virksomheder, der har angivet at de har biler, som benyttes i erhvervsøjemed. Der er, med andre ord, tale om en lille base hvorfor resultaterne skal læses i den kontekst.

21 virksomheder i gul zone oplever, at de enten dagligt, ugentlig eller månedligt har behov for parkering i en betalingszone, mens 13 virksomheder har behov for parkering inden for en tidsbegrænset zone igen dagligt, ugentligt eller månedligt. 12 virksomheder oplever at have behov for at kunne parkere uden for en parkeringszone.

Alle 21 virksomheder angiver, at de har behov for at kunne parkere inden for en betalingszone dagligt. De fleste - 13 virksomheder - har brug for at kunne parkere i mere end 3 timer jf. figuren nedenfor.

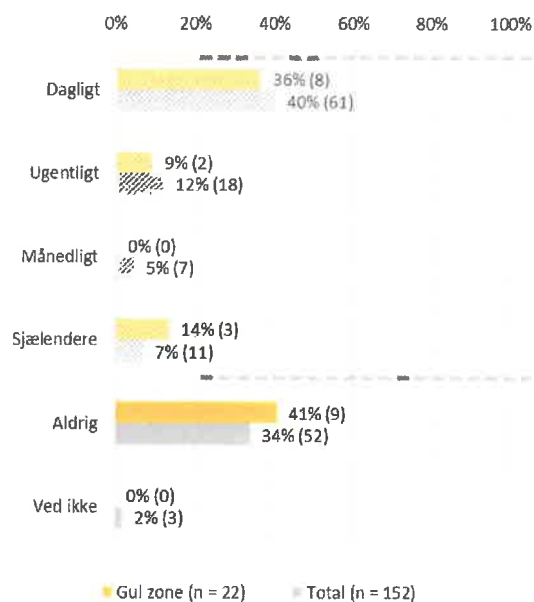
Figur 27 Behov for parkering i en betalingszone og varighed



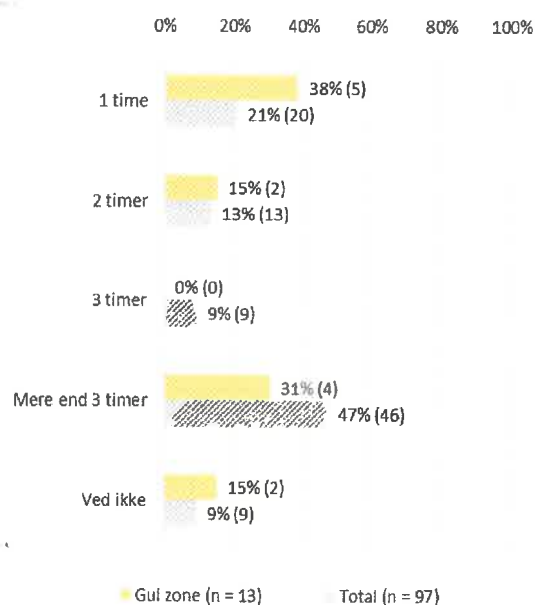
Billedet for tidsbegrænset parkering og for parkering uden for en zone er mere broget. Her er behovet spredte både hvad angår hvornår der er behov og hvor ofte jf. figuren nedenfor. Andelen, som giver udtryk for, at de ikke har disse behov, er for tidsbegrænset parkering større end andelen i den store undersøgelse, mens det er på niveau for parkering uden for en zone.

Figur 28 Behov for parkering i en betalingszone og varighed

Hvor ofte har i som virksomhed behov for erhvervmæssig parkering i en tidsbegrænset zone?

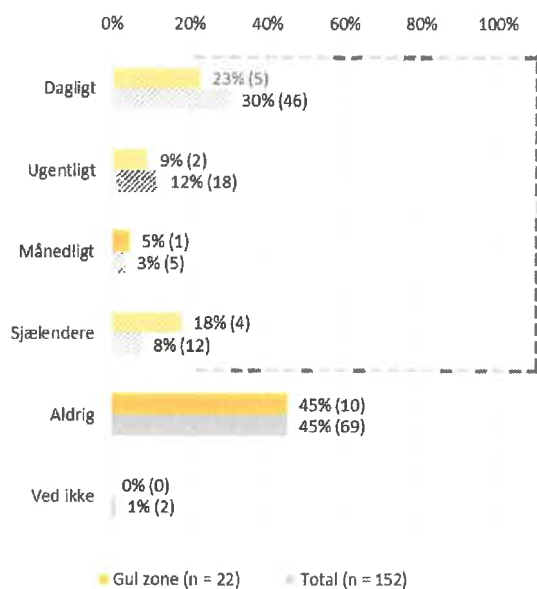


Hvor længe har i behov for erhvervmæssig parkering i en tidsbegrænset zone?

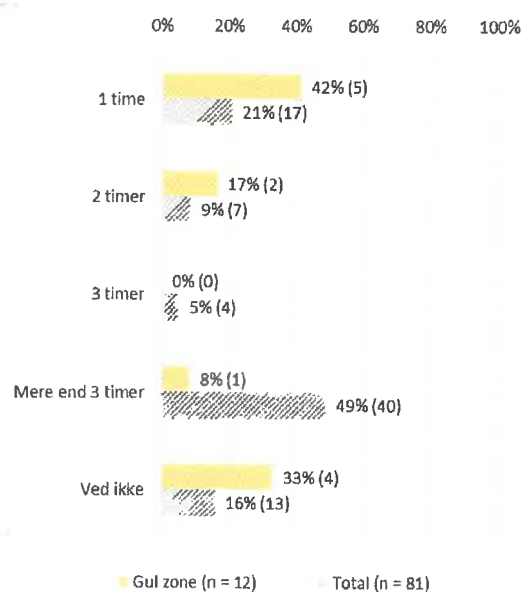


Figur 29 Behov for parkering uden for en zone og varighed

Hvor ofte har i som virksomhed behov for erhvervmæssig parkering uden for en zone?



Hvor længe har i behov for erhvervmæssig parkering uden for en zone?

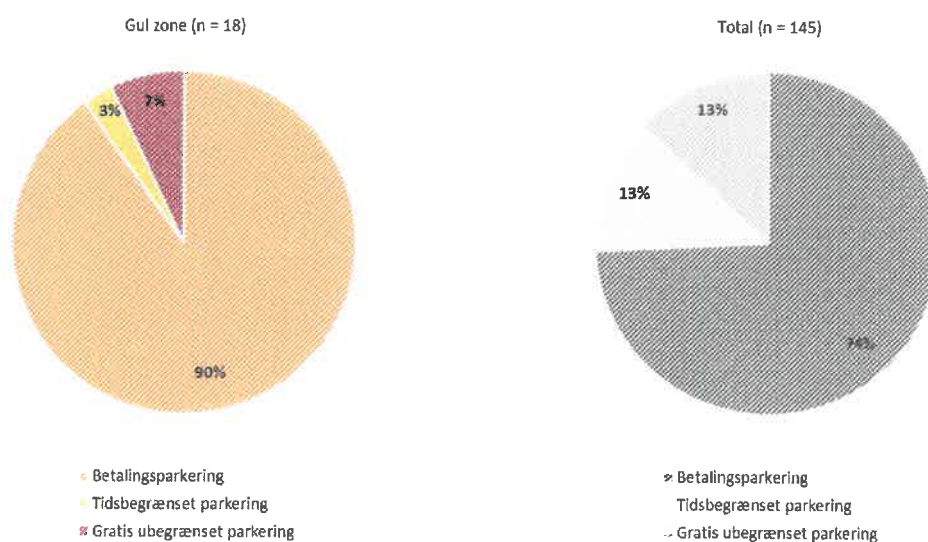


18 virksomhederne har inden for de seneste 6 måneder haft brug for at parkere andre steder i København end ved deres egen virksomhed. De 18 virksomheder er blevet bedt om at angive hvor

stor en andel af deres parkering, der har været: 1) betalingsparkering, 2) tidsbegrænset parkering og 3) gratis ubegrænset parkering. Som vist nedenfor udgør betalingsparkering den største andel. I gennemsnittet var 90% af parkeringerne inden for en betalingszone.

Figur 30 Andel af parkering

Hvor stor en andel af parkeringen andre steder i København end ved virksomheden var som... (gns.)

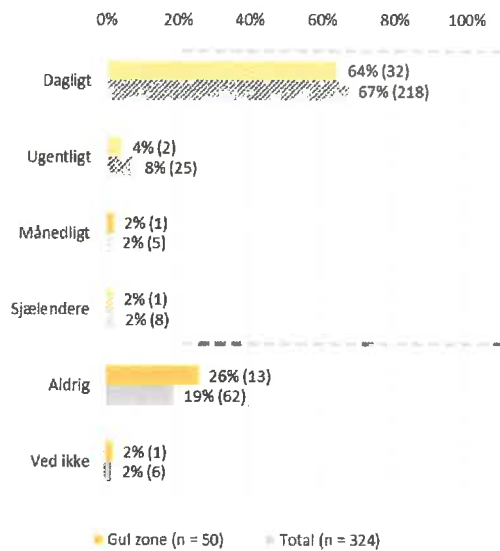


Spørgsmålene er kun stillet til virksomheder, der har angivet at de inden for de næste 6 måneder, for tall brug for at parkere i forbindelse med andre steder i København end ved deres virksomhed.

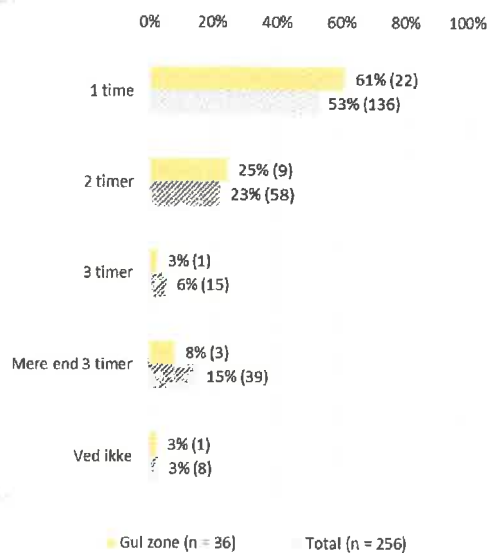
36 virksomheder angiver, at de har et parkeringsbehov ved virksomhedens egen adresse enten til kunder eller til levering af varer. I begge tilfælde angiver de fleste, at behovet er mellem 1 og 2 timer. For kundeparkering er der primært tale om et dagligt behov, mens det for levering af varer er spredt mere ud på dagligt, ugentligt og månedligt jf. figureerne nedenfor.

Figur 31 behov for kundeparkering og omfang

Hvor ofte har i som virksomhed behov for kundeparkering ved jeres virksomhed?

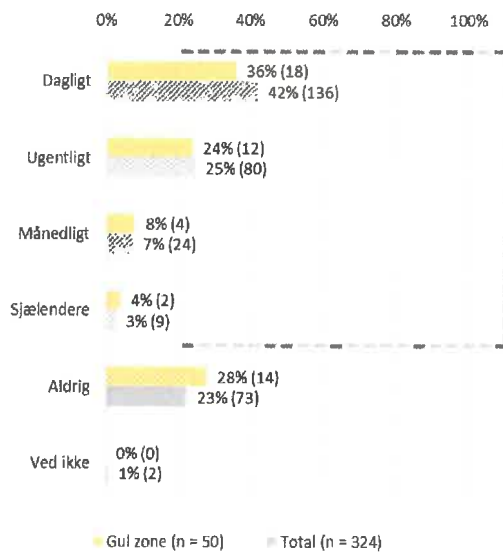


Hvor længe har i behov for kundeparkering ved jeres virksomhed?

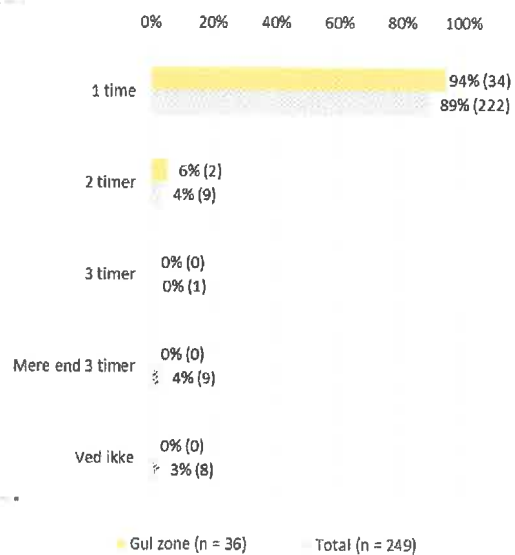


Figur 32 Behov for varelevering og omfang

Hvor ofte har i som virksomhed behov for parkering til varelevering ved jeres virksomhed?



Hvor længe har i behov for parkering til varelevering ved jeres virksomhed?



Andelen af både kundeparkering og varelevering er primært som betalingsparkering. Gennemsnittet for kundeparkering er 84% og for varelevering er det 82%.

3.4 HVILKE PARKERINGSMODELLER GIVER MENING FOR ERHVERVSLIVET?

De 50 virksomheder i gul zone er ikke enige om hvilken parkeringsløsningsmodel, der vil understøtte deres forretning bedst. 20 virksomheder fortrækker løsningsmodel 3, hvor der skabes flere gratis 1 times tidsbegrænsede parkeringspladser. 13 virksomheder foretrækker løsningsmodel 1, som er den parkeringsmodel der er i dag. Og ligeledes er der 13 virksomheder, som foretrækker løsningsmodel 2 med flere betalingsparkeringspladser.

De tre løsningsmodeller der er blevet undersøgt, er dels den nuværende dels to andre løsningsmodeller. De er beskrevet i boksen nedenfor.

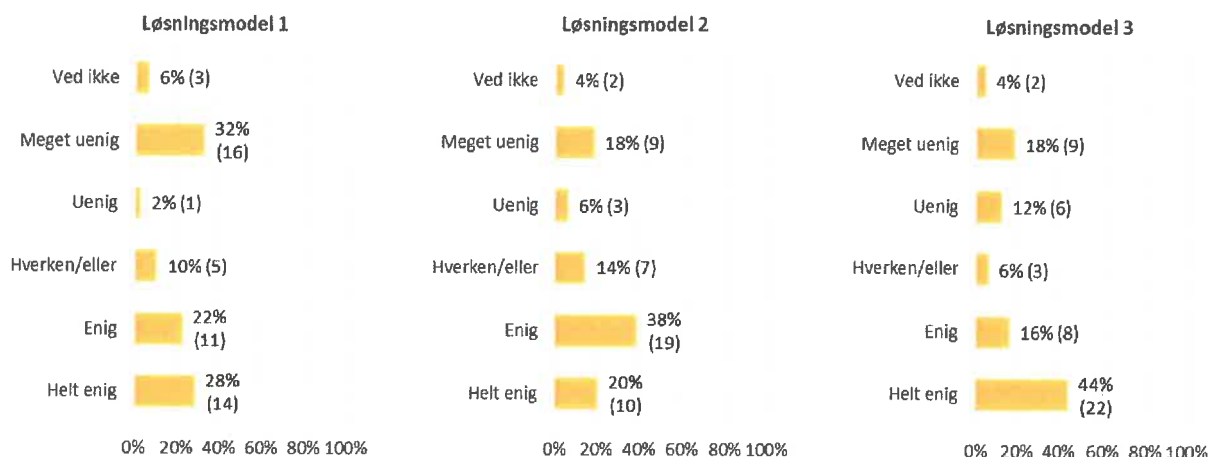
(_1) Den nuværende parkeringsløsning med et antal parkeringspladser, der er tidsbegrænsede i dagtimerne og hvor man kan betale for tidsubegrænset parkering i andre tidsrum, fungerer godt for vores virksomhed og vores kunder

(_2) En løsningsmodel, hvor flere betalingsparkeringspladser uden tidsbegrænsning erstatter gratis men tidsbegrænsede p-pladser ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

(_3) En løsningsmodel hvor flere gratis, men 1 times tidsbegrænsede, pladser i dagtimerne erstatter betalingspladser uden tidsbegrænsning ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

Fordelingen af resultaterne for hver af de tre løsningsmodeller er vist neden for. Flest er 'helt enig' i løsningsmodel 3, men holdes 'enig' og 'helt enig' kategorierne sammen falder resultaterne for de tre modeller tæt ud. Der er flest som er 'helt uenig' i den nuværende løsningsmodel. Der er med andre ord indikationer på, at virksomheder i gul zone foretrækker, en model *hvor flere gratis, men 1 times tidsbegrænsede, pladser i dagtimerne erstatter betalingspladser uden tidsbegrænsning.*

Figur 33 Hvilken løsningsmodel foretrækkes?



Virksomheder i gul zone oplever, at der er to primære fordele ved betalingsparkering; bedre adgang til ledig parkering (19) og at man kan få lov til at parkere i det tidsrum som man har behov for (18). En forholdsvis stor andel på 13 virksomheder kan ikke se, at der er nogle fordele. De fleste (43) nævner den økonomiske udgift som den alt overskyggende ulempe ved betalingsparkering.

Figur 34 Fordele og ulemper – betalingsparkering



- Bedre adgang til ledig parkering 38% (19)
- Man kan parkere så længe man har behov 36% (18)
- Ingen fordele 26% (13)
- Man betaler kun for den tid man skal holde 6% (3)
- Andet 4% (2)



- Økonomisk udgift 86% (43)
- Mister kunder 6% (3)
- Ingen ulemper 8% (4)
- Tid brugt på betalingssystem 4% (2)
- Risiko for bøder 2% (1)
- Betaler for mere tid end jeg bruger 2% (1)

N = 50

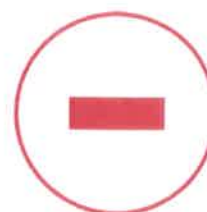
Tidsbegrænset parkering har de fordele at der dels er en større udskiftning ved parkeringspladserne (28) dels at det er gratis (25) samt at der er bedre adgang til ledig parkering (19). Den altoverskyggende ulempe er at man skal overholde tidsbegrænsningen (30). For 7 virksomheder er det også en ulempe, at man skal huske at sætte p-skiven.

I de kvalitative interviews nævnes ønske om at få erhvervslicenser til hele kommunen, så man som virksomhed, der skal aflevere og hente varer, kan få mere fleksibilitet.

Figur 35 Fordele og ulemper – tidsbegrænset parkering



- Større udskiftning ved parkeringspladserne 56% (28)
- Gratis parkering 50% (25)
- Bedre adgang til ledig parkering 38% (19)
- Ingen fordele 10% (5)
- Andet 2% (1)



- Skal overholde tidsbegrænsning 60% (30)
- Skal sætte p-skive 14% (7)
- Ingen ulemper 14% (7)
- Andet 6% (3)
- En time er for kort tid 2% (1)

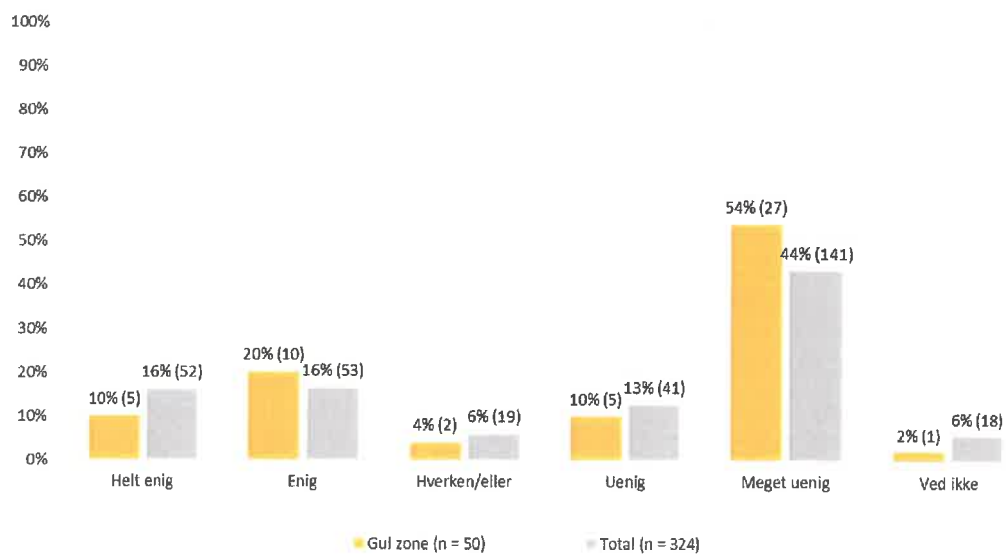
N = 50

Flertallet af virksomheder (32) har ikke lyst til at skulle betale mere for parkering end de gør i dag, også selvom det ville betyde flere ledige parkeringspladser til erhverv. De er enten 'uenig' eller 'meget uenig' i udsagnet herom. Den procentvise andel i gul zone, der ikke vil betale mere for parkering, er højere sammenlignet med totalen for hele Københavns Kommune. 15 virksomheder er villige til at betale mere (helt enig eller enig). Det er på niveau med den store undersøgelse.

For en af de interviewede erhvervsdrivende (bilforhandler) har indførelsen af gul zone betydet, at de har ansat en medarbejder, hvis arbejde blandt andet er at flytte kundernes biler således, at de ikke får afgifter indtil de afhentes. Betalingszonen har også betydet, at mange af de nye biler i dag står på taget eller på deres 3. sal fremfor foran butikken som før. Dette skyldes, at grunden foran butikken i dag er konverteret om til kundeparkering. Derved bliver kunderne ikke i samme grad eksponeret for de nye biler.

Figur 36 Vil du betale mere for parkering

Hvor enig er du i følgende udsagn: Vi vil som virksomhed være villig til at betale mere for parkering hvis det betød flere ledige parkeringspladser til erhverv



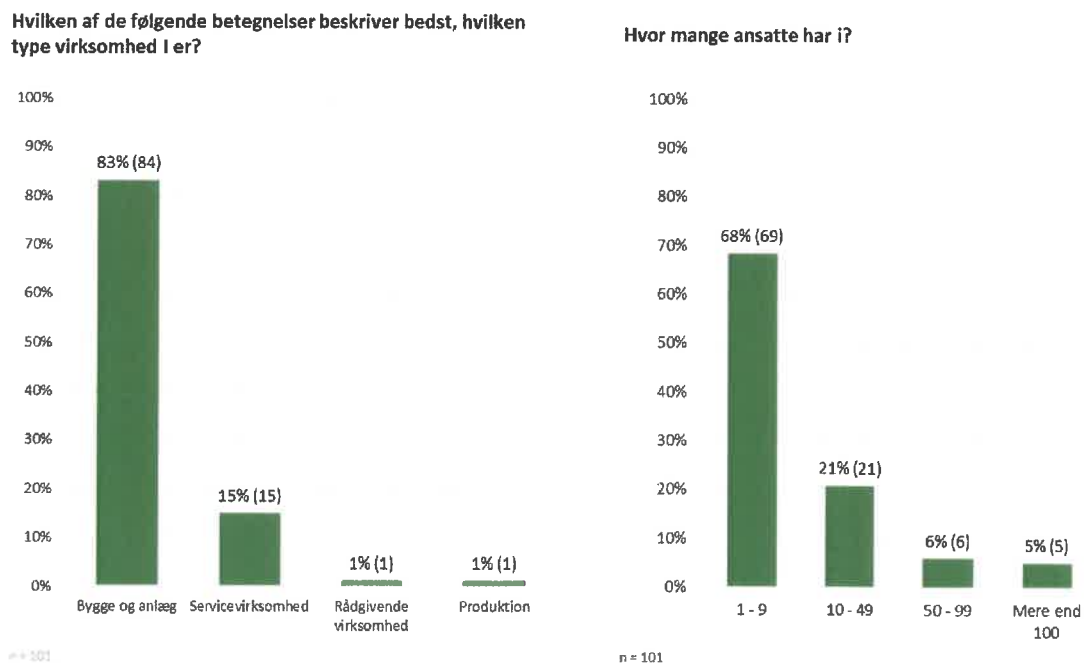
4. VIRKSOMHEDER, DER PENDLER IND TIL KØBENHAVNS KOMMUNE

4.1 FAKTA OM DE DELTAGENDE VIRKSOMHEDER

101 virksomheder med bopæl uden for Københavns Kommune har også deltaget i undersøgelsen. Formålet har været at få et indblik i hvordan de oplever parkeringen i Københavns Kommune når de kører dertil i erhvervsøjemed og hvilke behov de har i den henseende.

Der er bevidst ringet til virksomheder inden for brancher, hvor man naturligt har meget kørsel i form af kundemøder- og opgaver, dvs. bygge og anlæg, servicevirksomheder, rådgivning og produktion. Hovedparten af de 101 virksomheder befinder sig inden for bygge og anlægsbranchen. Der er tale om 84 virksomheder, mens 15 er inden for servicebranchen. De fleste virksomheder (90) har mellem 1-49 ansatte.

Figur 37 Type virksomhed og antal ansatte



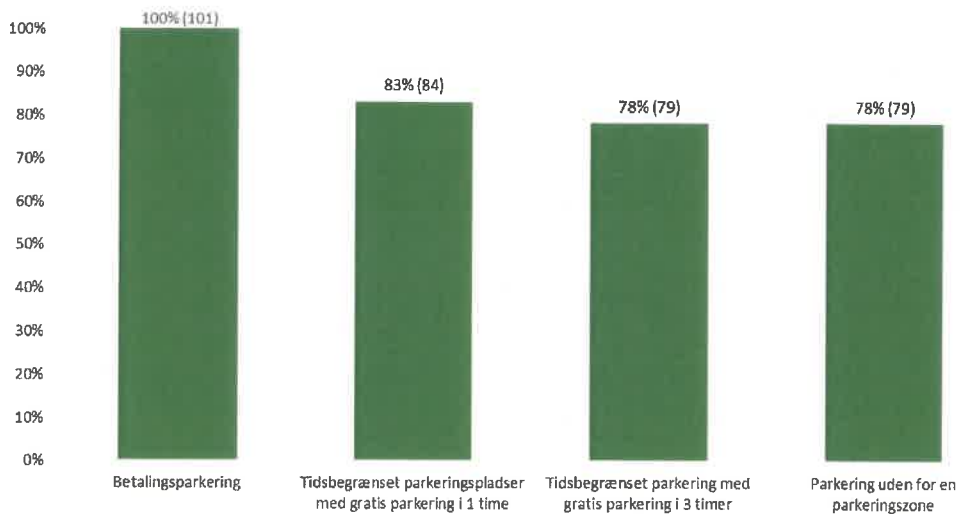
89% har fået en parkeringsafgift, mens de har holdt i Københavns Kommune i forbindelse med et erhvervsjob.

Kendskabet til de fire forskellige parkeringstyper: 1) betalingsparkering, 2) tidsbegrænset parkeringspladser med gratis parkering i en time, 3) tidsbegrænset parkeringspladser med gratis parkering i tre timer, og 4) parkering uden for en parkeringszone, er høj.

Alle kender til betalingsparkering, mens kendskabet for de øvrige parkeringstyper er på 83% for tidsbegrænset parkering med en time gratis parkering og 78% for henholdsvis tidsbegrænset parkering med tre timer gratis parkering og parkering uden for en parkeringszone.

Figur 38 kendskab til de forskellige parkeringstyper

Andel, som er bekendt med følgende parkeringstyper:

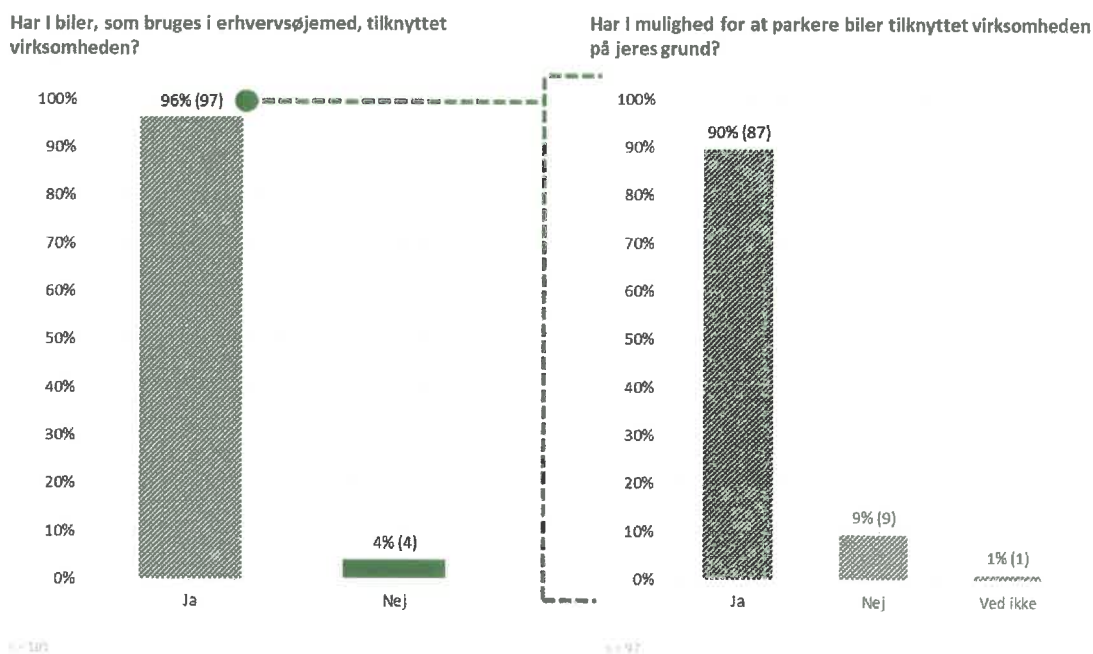


n = 101

4.2 NUVÆRENDE FORHOLD

Alle på nær fire af de virksomheder, der har deltaget i undersøgelsen, har biler tilknyttet virksomheden som benyttes i erhvervsøjemed. 90% har mulighed for at parkere på virksomhedens egen grund. 64% af virksomhederne gratis parkeringspladser til kundebesøg og varelevering ved virksomhedens bopæl.

Figur 39 Har virksomheden tilknyttet biler og kan i parkere ved virksomheden?

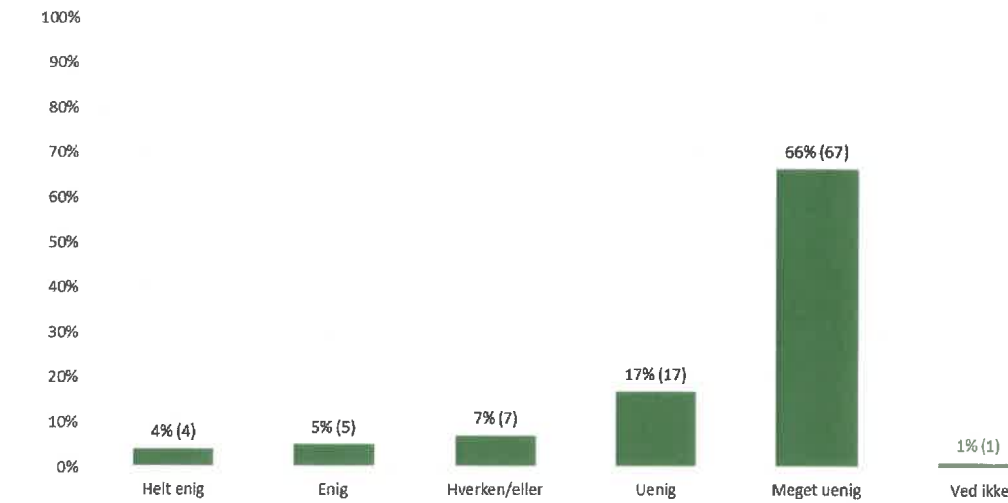


Analysen viser, at virksomhederne synes det er svært at finde en parkeringsplads i forbindelse med, at de skal udføre et stykke arbejde i Københavns Kommune. 66% er meget uenige i udsagnet *'Jeg kan som erhvervsdrivende nemt finde en parkeringsplads i forbindelse med udførelse af mit arbejde'* mens kun 4% oplever, at de har nemt ved det.

Af de åbne besvarelser fremgår det, at flere oplever at køre ekstra på grund af, at det er svært at parkere og de derfor oplever en del spildtid.

Figur 40 Mulighed for at finde en parkeringsplads i arbejdsøjemed i Københavns Kommune

Hvor enig er du i følgende udsagn: Jeg kan som erhvervsdrivende nemt finde en parkeringsplads i forbindelse med udførelse af mit arbejde



n = 101

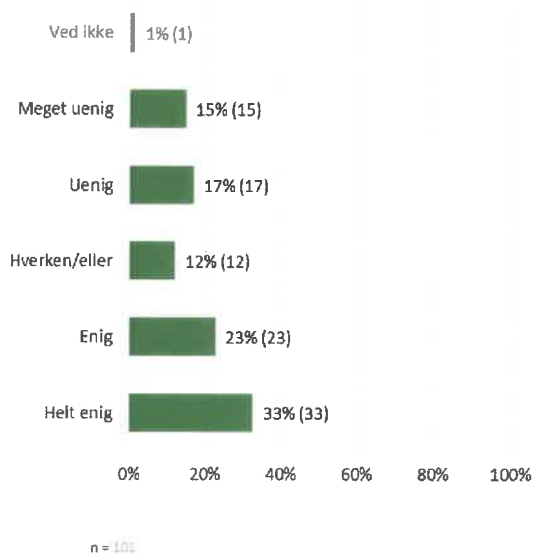
4.3 FORSTÅELSE AF RELGER OG SKILTNING

Det overordnede billede er, at de fleste nemt forstår dels hvor der er betalingsparkering og dels hvor der er tidsbegrænset parkering. 56% er helt enig eller enig i at det er nemt ift. betalingsparkering. Samme tal for tidsbegrænset parkering er 52%. Dette sagt, så er der for begge typer af parkeringer 32%, som ikke synes at det er nemt. De er meget uenig eller enig i udsagnet.

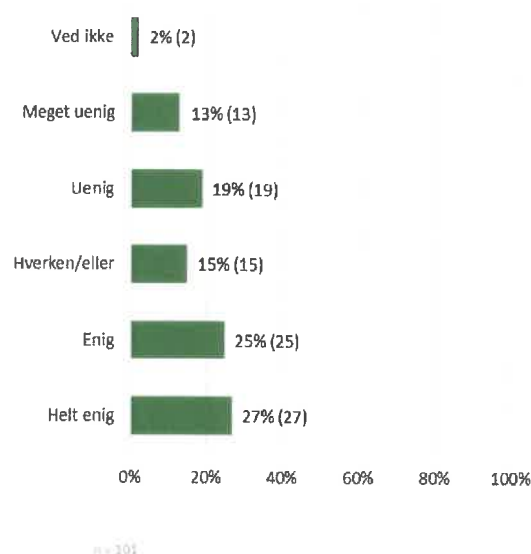
Disse pointer understøttes også af de åbne besvarelser i den kvantitative del af undersøgelsen, hvor ønsket om bedring skiltning går igen ligesom at usikkerheden om hvorvidt man forstår og læser skiltene korrekt, også går igen flere gange. Et andet gennemgående tema i de åbne besvarelser er ønsket om flere erhvervsparkeringspladser. Ligesom der er handicap, el- og delebilsparkeringspladser.

Figur 41 Nemt af forstå hvilken typer parkering der gælder?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er betalingsparkering



Hvor enig er du i følgende udsagn: Det er nemt at forstå, hvor der er gratis, men tidsbegrænset, parkering



Figur 42 Skiltning om parkering

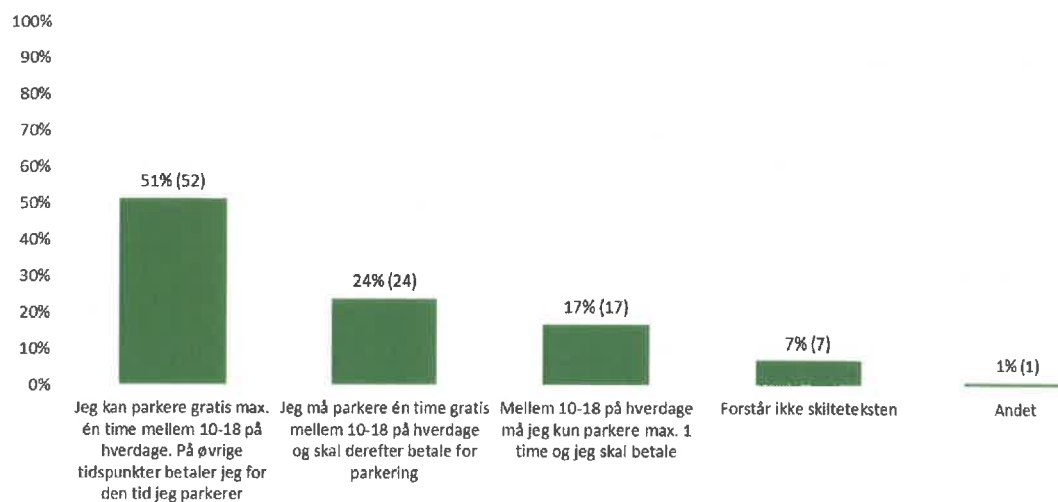


Halvdelen (51%) læser og forstår skilteteksten på billedet nedenfor korrekt, nemlig som: "jeg kan parkere gratis max. én time mellem 10-18 på hverdage. På øvrige tidspunkter betaler jeg for den tid jeg parkerer".

7% forstår ikke skilteteksten og de øvrige 41% læser og forstår skiltet forkert.

Figur 43 Hvordan forstår du følgende skiltetekst?

Hvordan forstår du følgende skiltetekst: 1 time 10-18. Øvrig tid P-betalingszone



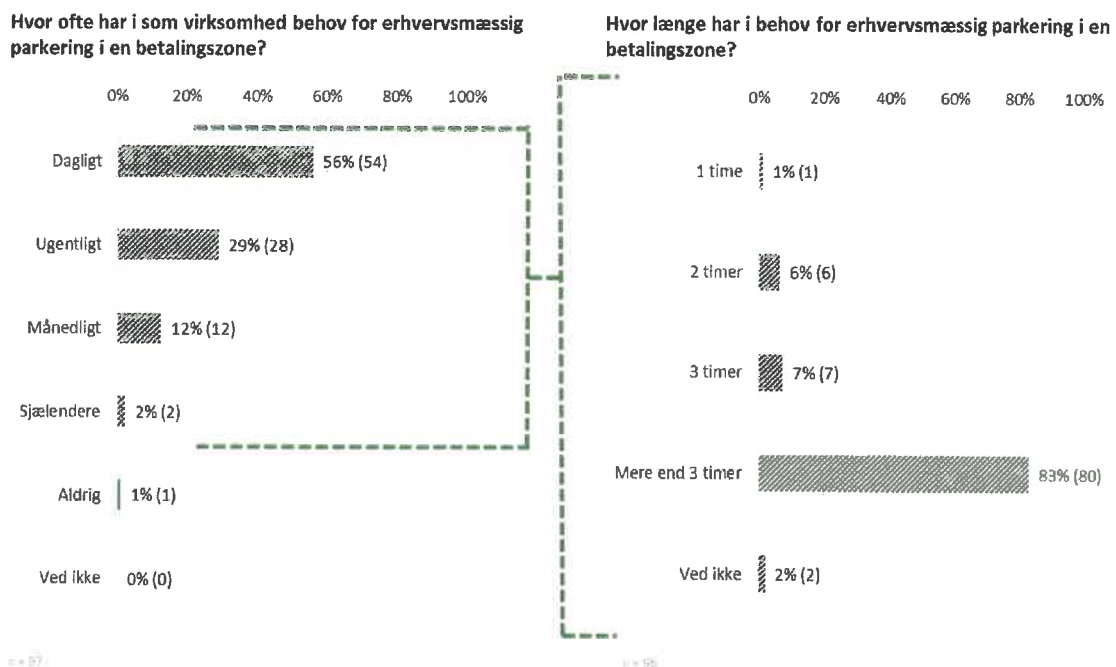
4.4 HVILKE PARKERINGSBEHOV HAR ERHVERVSLIVET?

I dette afsnit analyseres der nærmere på hvilke parkeringsbehov de erhvervsdrivende, bosiddende uden for Københavns Kommune har. Spørgsmålene er stillet til de 96 virksomheder som har angivet, at de har biler som benyttes i erhvervsøjemed. Analysen forholder sig *både* til parkeringsbehov i Københavns Kommune og til parkeringsbehov ved virksomhedens egen adresse.

Samtlige 96 virksomheder oplever, at de enten dagligt, ugentlig eller månedligt har behov for parkering i en betalingszone, mens 89 virksomheder har behov for parkering inden for en tidsbegrænset zone igen dagligt ugentlig og eller månedligt. 79 virksomheder oplever at have et sådan parkeringsbehov uden for en parkeringszone.

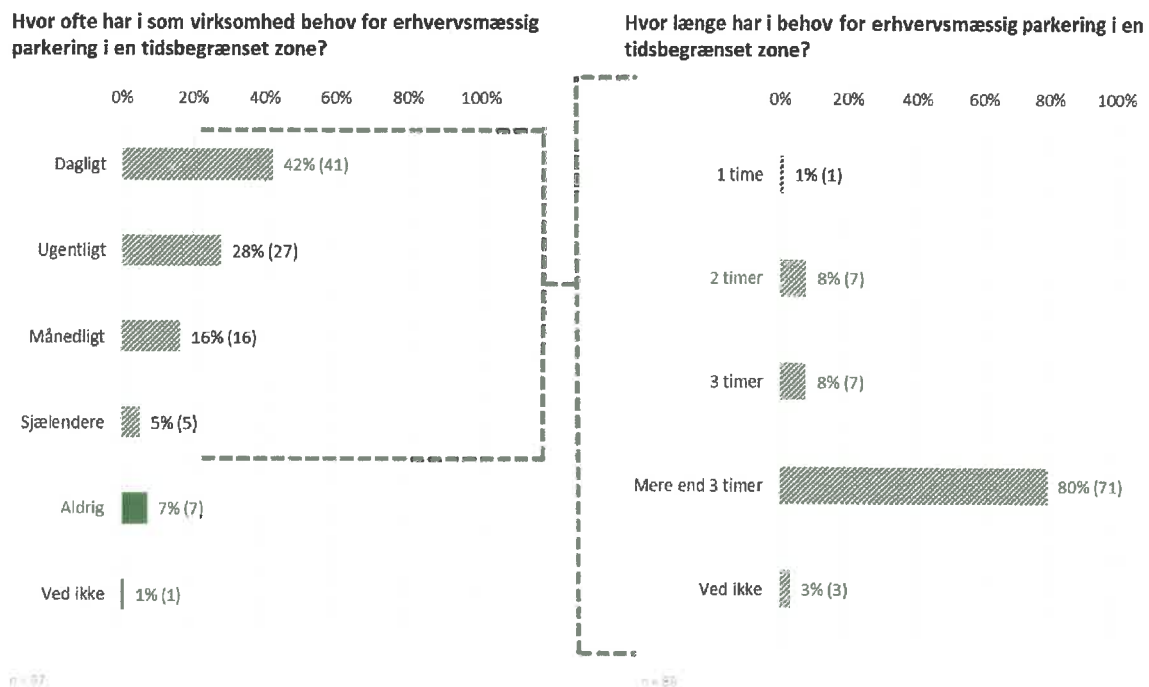
Virksomhederne oplever altså et stort behov for parkering i København. Af de som oplever at skulle parkere inden for en betalingszone, er det et dagligt behov for 56% eller ugentligt for 29%. Undersøgelsen viser desuden, at blandt de, som har et behov for parkering indenfor en betalingszone, har langt hovedparten, nemlig 83% brug for at kunne parkere i mere end tre timer jf. figuren neden for.

Figur 44 Behov for erhvervmæssig parkering i en betalingszone og i hvilket omfang

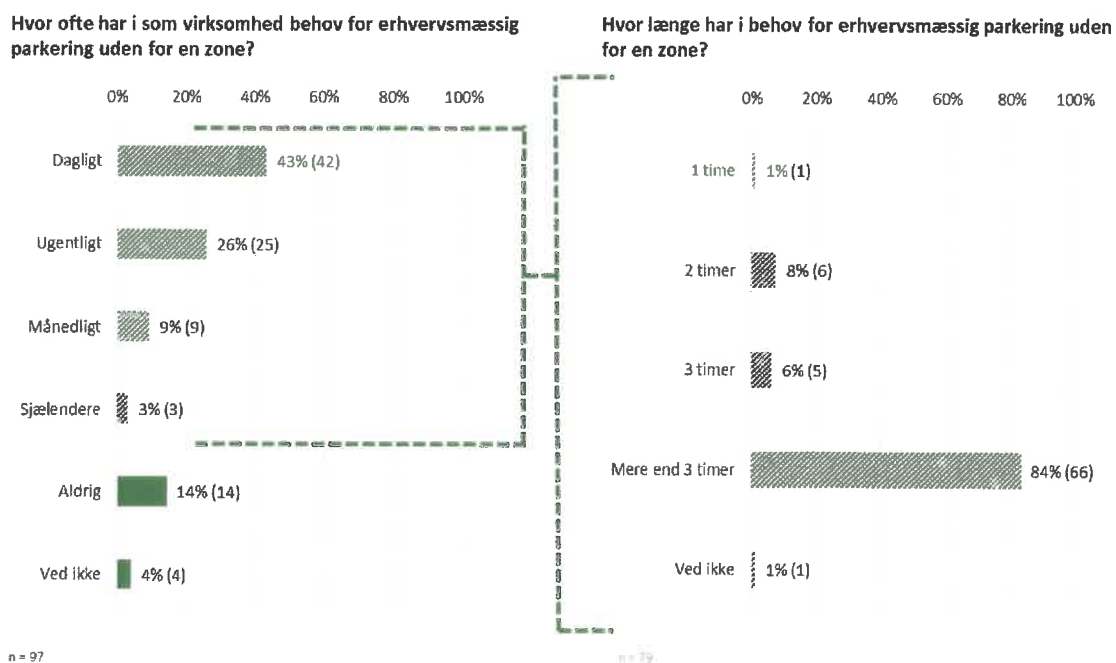


Det samme billede går igen for tidsbegrænset parkering og for parkering uden for en zone. Behovet for parkering i København er et hyppigt behov. Flertallet angiver, at de har brug for at kunne finde en parkeringsplads i Københavns Kommune enten dagligt eller ugentligt. Igen viser undersøgelsen, at der er brug for at kunne parkere i mere end tre timer jf. figur 9 og 10.

Figur 45 Behov for erhvervmæssig parkering i en tidsbegrænset zone og i hvilket omfang



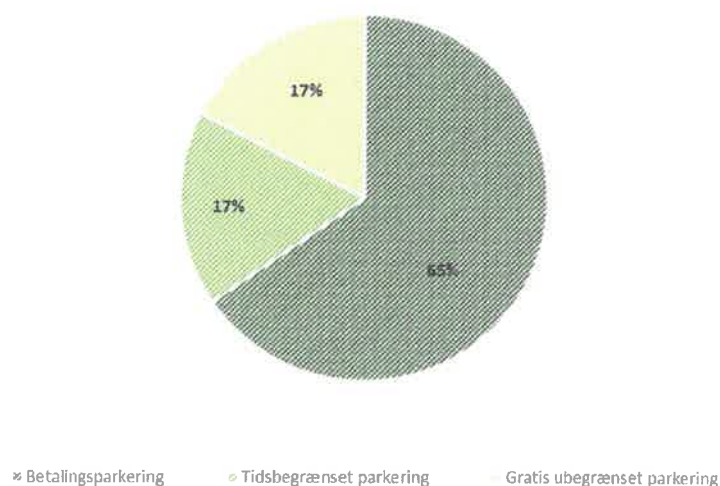
Figur 46 Behov for erhvervmæssig parkering uden for en zone og i hvilket omfang



At det primært er betalingsparkering, der er kendt og her der findes et stort behov, bekræftes af den faktiske adfærd. Virksomhederne er blevet bedt om at angive, hvor stor en andel af deres parkering

inden for de seneste 3 måneder, der har været dels betalingsparkering, dels tidsbegrænset parkering og endelig gratis ubegrænset parkering. Som vist nedenfor udgør betalingsparkering i gennemsnittet 65%, mens gennemsnittet for tidsbegrænset parkering og gratis ubegrænset parkering begge er på 17%.

Figur 47 Andel af parkering

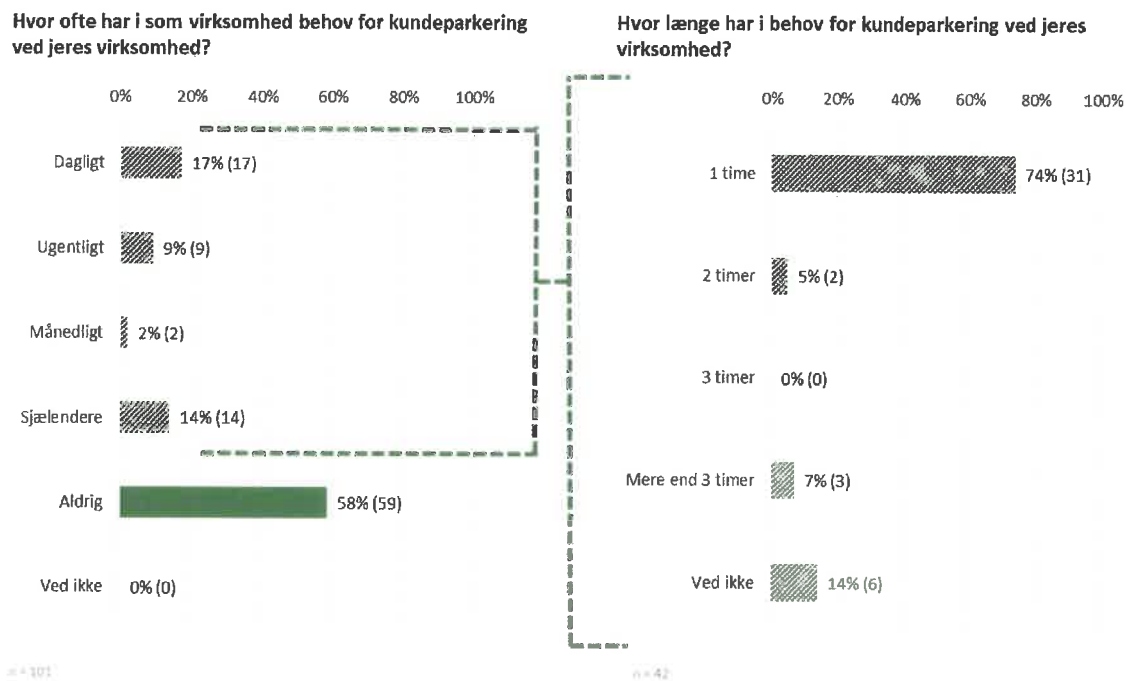


(n = 93)

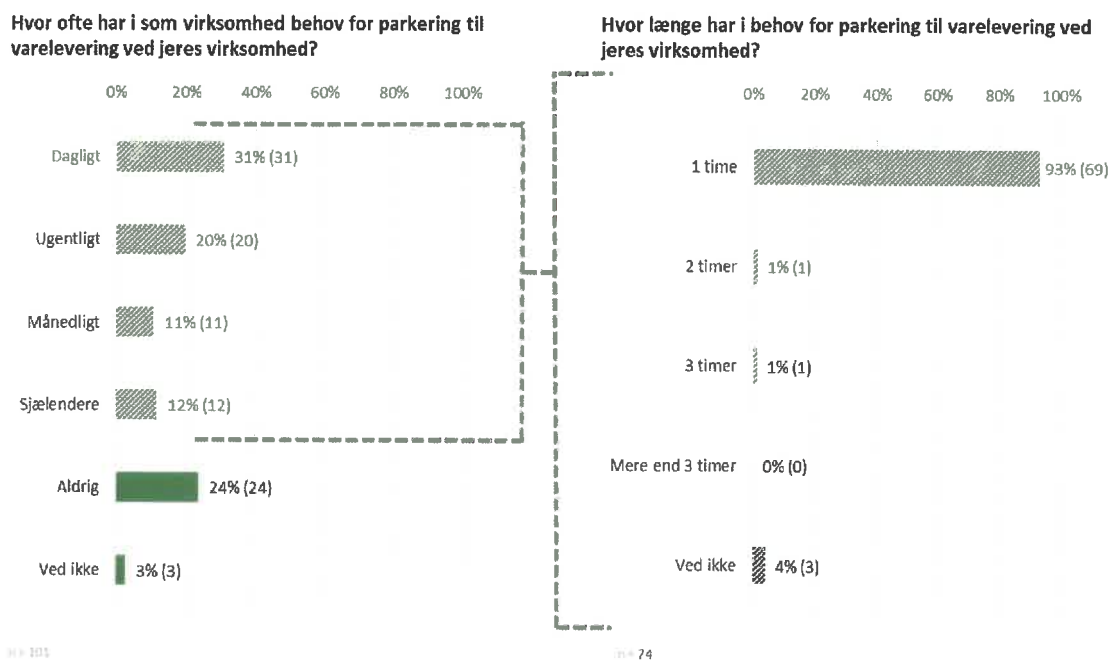
Som nævnt tidligere forholder analysen sig også til parkeringsbehov ved *virksomhedens egen adresse*. Her er der i særlig grad behov for, at virksomhederne kan få varer leveret, mens behovet for kundefparkering er lidt mindre. 73% angiver, at de dagligt, ugentlig eller månedligt har behov for at kunne få leveret varer til deres virksomheder og dermed også behov for, at man kan parkere ved virksomheden. For 42% af virksomhederne, er der også et behov for kundefparkering dagligt, ugentlig eller månedligt.

31% har brug for at kunne få leveret varer dagligt og 20% får leveret ugentligt. Uanset hvor ofte der er et behov for varelevering, viser undersøgelsen at tidsmæssigt er der tale om parkering af en times varighed. Det samme billede tegner sig for behovet for kundefparkering. Her har hovedparten også behov for parkering af en times varighed jf. figur 12 og 13.

Figur 48 Behov for kundeparkering ved virksomheden og i hvilket omfang



Figur 49 Behov for parkering til varelevering ved virksomheden og i hvilket omfang



Opsummerende så viser undersøgelsen, at virksomheder, der pendler ind til Københavns Kommune i erhvervsøjemed, har et dagligt eller ugentligt behov for at kunne parkere i de forskellige parkeringsområder. Og at de i overvejende grad opholder sig i København i mere end tre timer.

Ligeledes viser undersøgelsen, at virksomheder både har behov for kundeparkering og parkering i forbindelse med levering af varer på virksomhedens egen adresse. Her har de typisk behov for parkering af en times varighed.

4.5 HVILKE PARKERINGSMODELLER GIVER MENING FOR ERHVERVSLIVET?

Virksomhederne er blevet bedt om at forholde sig til tre forskellige parkeringsløsninger og vurdere hvilken løsning, der vil understøtte deres forretning og virksomhed bedst.

De tre løsningsmodeller, der er blevet undersøgt, er dels den nuværende dels to andre løsningsmodeller. De er beskrevet i boksen nedenfor.

(_1) Den **nuværende parkeringsløsning** med et antal parkeringspladser, der er **tidsbegrænsede i dagtimerne og hvor man kan betale for tidsubegrænset parkering i andre tidsrum** fungerer godt for vores virksomhed og vores kunder

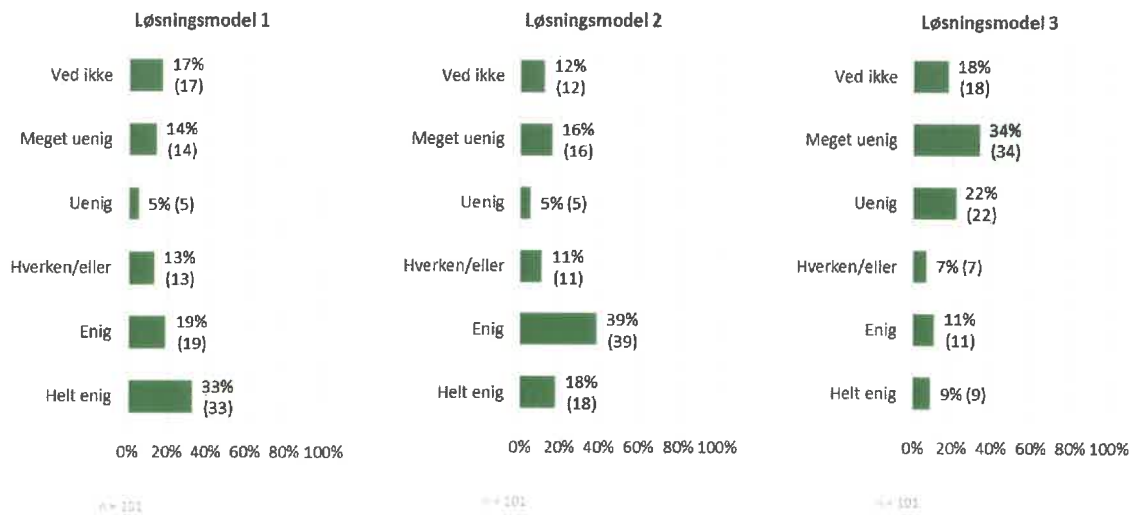
(_2) En løsningsmodel, hvor **flere betalingsparkeringspladser uden tidsbegrænsning erstatter gratis men tidsbegrænsede p-pladser** ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

(_3) En løsningsmodel hvor **flere gratis, men 1 times tidsbegrænsede, pladser i dagtimerne erstatter betalingspladser uden tidsbegrænsning** ville fungere bedre for vores virksomhed og vores kunder

23% 'ved ikke' hvilken løsningsmodel de ud fra et forretningsmæssigt synspunkt vil foretrække. Flest (40%) foretrækker den nuværende og dermed kendte løsningsmodel. Hernæst foretrækkes løsningsmodel nr. 2, hvor *flere betalingsparkeringspladser uden tidsbegrænsning erstatter gratis men tidsbegrænsede p-pladser*. 27% mener, at det vil være en attraktiv løsningsmodel for dem og deres virksomheder. Den løsningsmodel, der får mindst tilslutning, er løsningsmodel nr. 3, hvor *flere gratis men 1 times tidsbegrænsede, pladser i dagtimerne erstatter betalingspladser uden tidsbegrænsning*. 11% foretrækker denne model.

Fordelingen af resultaterne for hver af de tre løsningsmodeller er vist i nedenstående figurer. De understøtter pointen om, at den nuværende parkeringsmodel foretrækkes, men tallene viser også, at skal der vælges mellem de to andre løsningsmodeller, foretrækkes flere betalingsparkeringspladser frem for tidsbegrænset parkeringspladser.

Figur 50 Løsningsmodel 1, 2 og 3 – hvor enig er du i de tre modeller?



Virksomhederne har nogle klare holdninger til hvilke fordele vs. ulemper, der knytter sig til betalingsparkering som tidsbegrænset parkering. I forhold til betalingsparkering anser de det især som en fordel, at man kan parkere i den tid man har behov for (30%) ligesom at adgangen til parkeringspladser opleves at være bedre, og dermed en fordel, i områder med betalingsparkering (26%).

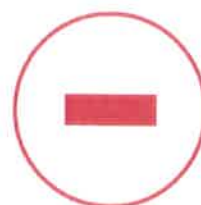
Ulemperne ved betalingsparkering er bl.a. den ekstra økonomiske udgift, der er forbundet hermed (81%), og at man risikerer at få afgiftr (6%), samt at udgiften til parkering ender med at blive en merudgift for virksomhedens kunder (5%).

I de åbne besvarelser fra den kvantitative del af undersøgelsen nævnes, at nogle håndværkere fravælger kunder i bestemte områder på grund af dårlige parkeringsforhold og man skal gå for langt med sit værktøj. I den forbindelse nævnes også ønsket om, at det bliver lettere at få erhvervslicenser.

Tabel 1 Fordel og ulemper - betalingsparkering



- Ingen fordele 42% (42)
- Man kan parkere så længe man har behov 30% (30)
- Bedre adgang til ledig parkering 26% (26)
- Man betaler kun for den tid man skal holde 13% (13)
- Andet 9% (9)



- Økonomisk udgift 81% (82)
- Ingen ulemper 11% (11)
- Andet 8% (8)
- Risiko for bøder 6% (6)
- Merudgift for kunderne 5% (5)
- Betaler for mere tid end jeg bruger 3% (3)
- Tid brugt på betalingssystem 2% (2)

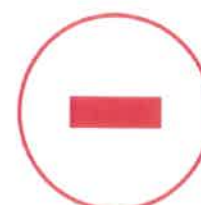
N = 101

I relation til tidsbegrænsning er en større udskiftning ved parkeringspladserne den største fordel (40%), dernæst at det er gratis at holde der (20%) og en bedre adgang til ledig parkering (19%). Den altoverskyggende ulempe er, at man skal overholde tidsbegrænsningen (81%). For 12% er det også en ulempe, at man skal huske at sætte p-skiven.

Tabel 2 Fordele og ulemper – tidsbegrænset parkering



- Større udskiftning ved parkeringspladserne 40% (40)
- Gratis parkering 20% (20)
- Bedre adgang til ledig parkering 19% (19)
- Andet 4% (4)
- Ingen fordele 37% (37)



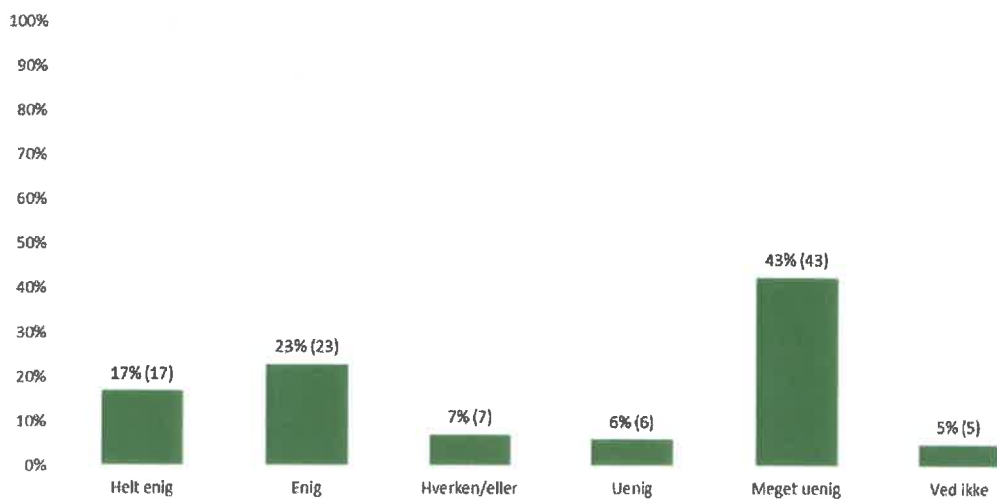
- Skal overholde tidsbegrænsning 81% (82)
- Skal sætte p-skive 12% (12)
- Andet 6% (6)
- Ingen ulemper 16% (16)

N = 101

Undersøgelsen viser, at virksomhederne er splittede, når det kommer til hvorvidt man vil være villig til at betale mere for erhvervsparkering i Københavns Kommune, hvis det ville betyde flere erhvervsparkeringspladser. 49% er enten 'meget uenige' eller 'uenig' i udsagnet: *Vi vil som virksomhed være villig til at betale mere for parkering hvis det betød flere ledige parkeringspladser til erhverv.* Mens 40% enten er 'meget enig' eller 'enig' i udsagnet.

Figur 51 Vil du betale mere for parkering?

Hvor enig er du i følgende udsagn: Vi vil som virksomhed være villig til at betale mere for parkering hvis det betød flere ledige parkeringspladser til erhverv



I de dybdegående interviews udtrykker brancheforeningerne ønske om dedikerede erhvervsparkeringspladser, som kun må benyttes af erhvervsbiler ligesom man har parkeringspladser dedikeret til elbiler. Prisen eller tidsbegrænsningen for området skal være den samme som for øvrige pladser. Dette ønske går også igen i de åbne besvarelser i den kvantitative del af befolkningen.

EPINION

OM OS

Vi er et af Skandinaviens største konsulent- og analysefirmaer med kontorer i Danmark, Grønland, Norge, Storbritannien, Sverige, Tyskland, Vietnam og Østrig.

Vi er en mangfoldig arbejdsplads med internationalt perspektiv og samarbejdspartnere i hele verden og beskæftiger mere end 150 fastansatte medarbejdere og 500 interviewere.

Vi leverer skræddersyede undersøgelser, der sikrer et solidt grundlag for optimale beslutninger. Vores mål er altid at præsentere analyseresultater og yde rådgivning af højeste kvalitet.



EPINION KØBENHAVN

EPINION AARHUS

DANMARK GRØNLAND NORGE STORBRITANNIEN SVERIGE TYSKLAND VIETNAM ØSTRIG

Susanne Janum

Emne: Erhvervsparkering, rapport fra Epinion 2018

Fra: Julie Bang Henriksen

Sendt: 19. marts 2019 15:30

Til: Louise Johannsen

Cc: Flemming Steen Munch (Borgerrepræsentationen)

Emne: Erhvervsparkering, rapport fra Epinion 2018

Kære Louise

På vegne af Flemming Steen Munch (V) skal jeg høre, om du kan fremfinde en analyse fra Epinion fra 2018 om erhvervsparkering? Jeg har prøvet at søge den frem i Prepare, men uden held.

Mvh Julie

Med venlig hilsen

Julie Bang Henriksen

Specialkonsulent

Borgerrepræsentationens Sekretariat