



## Bilag 1. Erhvervsparkering. Analyse og handlemuligheder

### Indhold

Erhvervsparkering. Analyse og handlemuligheder.....	1
Baggrund .....	1
Inddraget materiale.....	2
Erhvervslivets parkeringsbehov og ønsker.....	3
Mulige initiativer.....	6
Mulige fysiske initiativer som København kan iværksætte.....	8
Mulige initiativer som kræver lovændring .....	10

### Baggrund

Dette notat indeholder en analyse af erhvervslivets behov og ønsker i forhold til parkering i København. Derudover indeholder notatet Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering og anbefaling generelt i forhold til udviklingen af erhvervsparkeringsområdet. Endelig gives en gennemgang af mulige tiltag, som på forskellig vis kan understøtte disse behov, samt forvaltningens bemærkninger hertil.

Baggrunden herfor er Borgerrepræsentationens beslutning 28. november 2013, hvor følgende ændringsforslag til medlemsforslag blev vedtaget:

*”at Borgerrepræsentationen pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen inden udgangen af 1. kvartal 2014 at udarbejde en analyse af erhvervslivets parkeringsbehov og på den baggrund udforme et handlingskatalog med konkrete forslag til, hvordan erhvervslivets ønsker og behov kan imødekommes, herunder muligheder og konsekvenser af:*

- *At etablere håndværkerpladser i dagtimerne*
- *At etablere bedre på- og læssezoner i en sammentænkning med grøn varelevering – CityLogistik*
- *At kunne købe erhvervsperiodekort til 1 eller flere dage*
- *At introducere en print-selv-løsning for erhvervsperiodekort*
- *At åbne for at ansøge om flere end 5 parkeringslicenser pr. virksomhed*
- *Fritagelse for p-afgifter for virksomheder, der bruger byrummet til et særligt formål i en bestemt tidsperiode, f.eks. til filmoptagelser.*

*I det omfang ovenstående tiltag ikke er mulige at gennemføre inden*

25-04-2014

Sagsnr.  
2014-0085347

Dokumentnr.  
2014-0085347-1

Sagsbehandler  
Mikkel Balskilde Hansen

### Mobilitet og byrum

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

Mobil  
2080 4337

E-mail  
mikkha@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.tmf.kk.dk

for den eksisterende lovgivning, skal Teknik- og Miljøforvaltningen komme med forslag til nødvendige lovændringer”.

### Inddraget materiale

I 2013 udsendte en ekstern ekspertgruppe nedsat af Københavns Kommune under ledelse af Leif Beck Fallesen rapporten ”Flere job i København”<sup>1</sup>. Rapporten indeholder en lang række anbefalinger til forbedringer af erhvervsklimaet i København. Flere af anbefalingerne omhandler rammerne for en vækstorienteret byudvikling, hvori der planlægges med tanke for erhvervslivet og med fokus på tilgængelighed. Forvaltningen har taget udgangspunkt i denne rapport som udtryk for erhvervslivets ønsker og behov på parkeringsområdet.

Konkret opstilles i ”Flere job i København” nedenstående fem anbefalinger på parkeringsområdet samt en enkelt anbefaling af mere generel karakter vedrørende byrummets indretning generelt:

- *”Parkeringsafgift på skurvogne i forbindelse med byggeri skal fjernes eller indgå i de samlede byggesagsomkostninger”*
- *Københavns Kommune skal afsøge mulighederne for at skabe bedre incitamenter til at fremme privatfinansierede underjordiske parkeringshuse i tilknytning til de store erhvervsdomiciler.*
- *Københavns Kommune skal sikre mere fleksible regler for erhvervsparkering. Det betyder bl.a. at erhvervsregistrerede biler skal kunne tildeles en erhvervslicens relativt til virksomhedens størrelse.*
- *Københavns Kommune skal skabe flere muligheder for midlertidig parkering til erhvervsdrivende med korte hasteopgaver, såsom blikkenslagere, låsesmede, vareleverandører med videre.*
- *Københavns Kommune skal sikre relevante steder, hvor turistbusser kan holde, således at man imødekommer dette behov hos både turistbranche og erhvervsliv.*
- *Der skal udarbejdes en samlet strategi for brug af byens rum i samarbejde med byens erhvervsdrivende.”*<sup>2</sup>

Disse anbefalinger er behandlet i dette notat i sammenhæng med Borgerrepræsentationens spørgsmål samt andre relevante emner.

---

<sup>1</sup> ”Flere job i København”. Anbefalinger fra Københavns Kommunes ekspertgruppe for erhvervsklimaet i København. 2013.

<sup>2</sup> ”Flere job i København” s. 17 og 27.

### Erhvervslivets parkeringsbehov og ønsker

Der foreligger generelt ikke mange studier af specifikke borgergruppers behov, ønsker og adfærd på parkeringsområdet. Således har Teknik- og Miljøforvaltningen ikke udarbejdet eller har kendskab til, ud over ovennævnte rapport, at der er foretaget kvantitative eller kvalitative analyser af parkeringsbehovet for erhvervsdrivende specifikt eller erhvervslivet generelt.

Forvaltningen har dog via den daglige kontakt med byens borgere – herunder erhvervsdrivende – et solidt indblik i, hvad forskellige borgergrupper efterspørger på parkeringsområdet.

Derudover kan ekspertgruppens anbefalinger på parkeringsområdet anses for gode indikatorer for, hvad erhvervslivet opfatter som væsentlige forbedringer af serviceniveauet.

Det er vigtigt at pointere, at erhvervsliv og erhvervsdrivende i forvaltningens forståelse ikke kan anses som en ensartet gruppe, hvor ønsker og behov er identiske. Der er stor forskel på parkeringsbehovet hos en håndværker med ærinde i byen, en større virksomhed beliggende i betalingsområdet eller en butik med behov for varelevering og kundeparkering.

Baseret på nævnte erfaringer, og med ovenstående forbehold, mener forvaltningen at kunne opstille følgende syv punkter ift. erhvervslivets og de erhvervsdrivendes ønsker til udvikling af parkeringsmulighederne i København:

- *Adgang til parkering.* Der er, særligt i de centrale bydele, et ønske om flere parkeringspladser. Forvaltningen anslår, at det i højere grad er ledig kapacitet der generelt efterspørges, end lavere priser, særlige reservationer mm..
- *Forhold for virksomheders egne biler.* Der er blandt erhvervsdrivende med adresse i betalingsområdet ønske om en liberalisering af reglerne for tildeling af erhvervslicenser, således at den enkelte virksomhed kan få mere end fem licenser, som det er tilfældet i dag.
- *Reserveret parkering.* Dvs. p-pladser som enten er reserverede til håndværkere, til varelevering mm., eller flere pladser med tidsbegrænset parkering. Dette er primært efterspurgt i områder af byen med høj belægningsprocent.
- *Forbedret service.* Lettere og mere fleksibel adgang til parkeringsprodukter såsom licenser, periodekort, information herom, p-henvisning, app-løsninger mm..

- *Bedre forhold for turistbranchen* i form af reserverede parkeringspladser til turistbusser mm.. På trods af øget reservation af areal til turistbusser, er der fortsat lokaliteter i byen, hvor parkering for turistbusser er vanskelig, og der derfor fortsat er ønske om yderligere reservationer.
- *Fritagelse for betalingsparkering i forbindelse med specifikke formål.* I dag er arrangementer mm., herunder også filmoptagelser, fritaget for betaling i forbindelse med særråden over vej. Der er et ønske om, at også andre formål fritages for betaling.
- *Større indarbejdelse af erhvervslivets og erhvervsdrivendes interesser i den generelle byudvikling* og inddragelse i arbejdet hermed – bl.a. i forhold til prioriteringen af parkering set i relation til andre prioriteringer af byrummet. Erhvervslivet oplever ikke, at der i den generelle byudvikling og særligt prioritering af gadeareal tages tilstrækkeligt hensyn til erhvervslivet og de erhvervsdrivendes interesser.

### ***P-strategiernes fokus***

Antallet af parkeringspladser i betalingsområdet i København er siden 2005 steget med ca. 3000 stk. som følge af kommunens parkeringsstrategier (2005, 2009 og 2011). Disse strategier har haft som hovedformål at begrænse pendlingen til København, via en udvidelse af betalingsparkeringsområdet, og samtidig tilvejebringe bedre forhold for byens beboere via nyanlæg af p-pladser, p-anlæg mm.. Antallet af biler i København er steget i samme periode, men samlet set er belægningsprocenterne i dag lavere i blå zone end de var tilbage i 2005.

Parkeringsstrategierne har haft fokus på blå zone, idet der ved den første strategis vedtagelse i 2005 kunne konstateres et underskud af parkering i disse områder, set i forhold til antallet af beboere. Dertil kommer, at den private parkeringskapacitet i disse områder, i modsætning til eks. i Indre by, er begrænset.

Parkeringsstrategierne har ikke indeholdt nyanlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn zone, og antallet af offentlige parkeringspladser i disse områder er derfor svagt faldende (rød zone) eller stort set uændret (grøn zone) siden 2005. Ligeledes gælder det for belægningsprocenterne – presset på parkeringsinfrastrukturen i disse områder er stort set uændret gennem perioden.

### ***Erhvervsparkering i p-strategi siden 2011***

Erhvervslivets parkeringsmuligheder, og parkeringsmuligheder for kunder til byens erhvervsdrivende mm. blev i den gældende parkeringsstrategi fra 2011 indarbejdet, og der blev således i 2012 oprettet yderligere 100 gratis 1-times p-pladser i rød zone. Således er

der i rød zone pt. 200 parkeringspladser undtaget betalingsparkering, men med en maksimal parkeringstid på 60 minutter. Dette initiativ iværksattes for at sikre større rotation på en del af kapaciteten i Indre by, og dermed forøge muligheden for at finde ledig parkering. Der er til sammenligning i alt ca. 1325 p-pladser i rød zone (oktober 2013). Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med initiativet er behandlet nedenfor i forbindelse med mulige nye initiativer.

### ***Prioritering af specifikke grupper og formål***

I forhold til at forbedre parkeringsforholdene for erhvervsdrivende og erhvervslivet generelt, er det Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at dette både kan være relevant og realiserbart via en række tiltag. Som det fremgår nedenfor, vil en række igangværende eller kommende initiativer forbedre særligt serviceniveauet ift. billettering, udstedelse af erhvervslicenser mm..

Derimod er det generelt ikke forvaltningens anbefaling at reservere parkeringspladser til særlige grupper af erhvervsdrivende, øge antallet af af- og pålæsningszoner mm.

Denne anbefaling bunder i det faktum, at enhver prioritering af specifikke borgergruppers parkeringsbehov eller ønsker, fx via reservation af pladser til specifikke erhverv eller fritagelse for betaling i forbindelse med specifikke formål, vil betyde en nedprioritering af andre gruppers parkeringsbehov.

Enhver parkeringsplads som reserveres til eksempelvis turistbusser, af- og pålæsningszone mm., forsvinder ud af den generelle forsyning, som alle borgergrupper i dag kan anvende. Derfor er det generelt forvaltningens anbefaling, at man snarere end generel reservation til særlige formål, grupper eller erhverv, bør søge at udnytte den eksisterende kapacitet bedst muligt via lige adgang, begrænset brug af tidsbegrænsede reservationer, dobbeltudnyttelse via flex-parkering, evt. mere differentieret prisstruktur over døgnet mm. og i stedet understøtter erhvervslivets ønsker via forbedringer i service, adgang til ydelser, evt. prisen heraf osv.

For både reservation til specifikke brugergrupper og indførelse af tidsbegrænsning gælder, at sådanne restriktioner begrænser udnyttelsen af p-pladsen. Beskues parkeringskapaciteten i et makroperspektiv, er højst mulig kontinuerlig belægning (dog under 100 %), det mest attraktive ift. kapacitetsudnyttelse, og enhver restriktion begrænser denne potentielle udnyttelse. Ligeledes medfører specifikke restriktioner større uklarhed om reglerne blandt parkanterne, hvilket igen medfører flere pålagte afgifter og unødvendig betaling.

## Mulige initiativer

En række mulige initiativer og konkrete handlinger kan forbedre erhvervslivets parkeringsmuligheder. I det følgende er initiativerne beskrevet, ligesom forventelige konsekvenser er indraget. Initiativerne er opdelt i tre kategorier:

- *Serviceorienterede initiativer* (dvs. immaterielle tiltag)
- *Fysiske initiativer* *KK's ressort* (dvs. tiltag som ændrer prioriteringen af p-pladser, og som København kan gennemføre af egen drift)
- *Initiativer som kræver lovændring* (Mulige initiativer, forbedring af service ift. Betalingsparkering)

### *Serviceorienterede initiativer*

1. *Erhvervsperiodekortordningen.* Denne ordning kan umiddelbart ændres administrativt, så det eksempelvis vil være muligt at købe erhvervsperiodekort for blot 1 dag. Det er i dag kun muligt at købe minimum 5 dage – der vil dog være behov for en prisregulering i forbindelse med denne øgede fleksibilitet for ikke at underminere formålet med betalingsparkering.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan anbefale dette.

2. *Print selvløsninger og /eller digitalisering.* Eventuelle print selvløsninger vil fortsat kræve brug af papir og manuelle handlinger, og vil ikke give den fleksible og hurtige udstedelse, som det antages at kunderne efterspørger. En generel digitalisering af kommunens parkeringsprodukter - herunder erhvervsperiodekort mm., vil derimod være en fleksibel og fremtidssikret løsning, som vil forøge serviceniveauet for alle – også erhvervskunder.

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder i øjeblikket på at imødekomme de stigende forventninger om digitaliserede løsninger. Forventninger der stammer fra både KL og byens brugere.

Kommunernes Landsorganisation (KL) stiller krav om øgede digitalisering på parkeringsområdet – i første omgang gælder det digitalisering af salget af parkeringsprodukter. Dette medfører, at salget af parkeringsprodukter langsomt udfases fra Borgerservices butikker. Og for at imødekomme både private og erhvervslivets behov for nemt tilgængelige løsninger, der ikke kræver tre dages postforsendelse, er det nødvendigt at digitalisere kommunens parkeringsprodukter, således at de også er fremtidssikrede og kan ændres i takt med politiske beslutninger.

Disse digitaliserede løsninger vil foruden at stille nemme, let tilgængelige og fleksible løsninger til rådighed for især erhvervslivet også tilvejebringe data, der kan bruges til langt mere præcise p-henvisning eksempelvis i form af apps, GPS mv. Dette vil ligeledes være i overensstemmelse med Erhvervsstyrelsen ønske om, at det offentlige stiller data til rådighed for erhvervslivet i forbindelse med udvikling af digitale løsninger.

Forvaltningen fremlægger 16. juni en indstilling om digitalisering og effektivisering af kommunens parkeringsprodukter, der vil imødekomme ovenstående behov, fremtidssikre kommunen, byens brugere og ikke mindst effektivisere ordningerne til både borgere og kommunens fordel.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan anbefale en sådan digitalisering.

3. *Mulighed for mere end 5 erhvervslicenser pr. virksomhed.* Det kan ændres administrativt, således, at der kan udstedes mere end 5 licenser pr. virksomhed. Det vurderes, at efterspørgslen blandt erhvervsdrivende vil være begrænset, og at en liberalisering af ordningen derfor ikke vil forøge antallet af erhvervslicenser dramatisk, såfremt der fastsættes en ny øvre grænse – eksempelvis 10 stk.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan anbefale dette.

4. *Øget information.* Der kan med fordel iværksættes initiativer, som informerer om de gældende regler til erhvervsdrivende, vognmænd mm. Dette kunne eksempelvis være reglerne vedrørende af- og pålæsning, nødsituationer mv.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan anbefale dette.

5. *Reguleringer i tildelingen af erhvervslicenser.* I dag tildeles erhvervslicenser med gyldighed til én beboerzone – ligesom det er tilfældet med beboerlicenser. At ændre dette, så erhvervslicensen evt. gøres gyldig i hele betalingsområdet, anses for juridisk muligt, idet erhvervslicensen ikke i samme grad som beboerlicensen er knyttet op på en bestemt adresse, idet mange typer erhvervsdrivende må formodes at have opgaver i hele byen. En sådan ændring vil dog have indflydelse på prissætningen af erhvervslicensen, hvorfor en ordning, hvor man kan vælge mellem den eksisterende licens

og en dyrere licens til et større område vil være hensigtsmæssig.

En sådan liberalisering af erhvervslicensen må formodes at være til stor gavn for erhvervsdrivende med adresse i betalingsområdet. Omvendt kan tiltaget resultere i skæve konkurrencevilkår for eksempelvis håndværkere mm., som udfører opgaver i betalingsområdet, men ikke har adresse her.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan, med ovennævnte forbehold anbefale dette. Evt. som forsøgsordning i 1-2 år.

6. *Fritage andre aktiviteter end de nuværende for betaling i forbindelse med råden over vej*

I Borgerrepræsentationens opdrag af 28. november 2013 spørges specifikt til betalingsfritagelse i forbindelse med filmoptagelser. Forvaltningen kan meddele, at filmoptagelser allerede i dag er fritaget for betaling, idet det vurderes at falde ind under kategorien arrangementer. Det er dog kun produktionskøretøjer, og altså ikke eksempelvis filmselskabets medarbejdere som er undtaget betaling.

Yderligere fritagelse for betaling ifb. opstilling af materiel (containere, skurvogne mm) kan vedtages af Borgerrepræsentationen.

Forvaltningen anbefaler ikke dette, da en fritagelse for betaling vil fjerne incitamentet til at færdiggøre byggeri mm. hurtigt muligt, og dermed også forsinke frigørelsen af p-pladserne til regulær brug. Endelig vil de gener, som opstillede containere mm. medfører, for beboere og erhvervsdrivende forøges.

***Mulige fysiske initiativer som København kan iværksætte***

7. *Forbedrede af- og påstigningsforhold for turistbusser.* I dag findes i Københavns Kommune 163 busparkeringspladser. En busparkeringsplads optager ca. 2,5 almindelig parkeringsplads i areal. Hovedparten af busparkeringspladserne er tidsbegrænsede, således at reservationen kun er gældende i specifikke tidsrum af døgnet, hvor behovet er størst. Der kan – og bliver – administrativt løbende oprettet flere af disse reservationer efter henvendelse fra branche, institutioner mm., ligesom reservationer som ikke længere relevante fjernes. Det er imidlertid en balancegang at reservere den fornødne kapacitet ift. efterspørgslen, og samtidig opretholde en rimelig parkeringsforsyning til andre brugere – herunder beboere - i de pågældende områder.



Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler at man løbende regulerer antallet af busparkeringspladser og forbedrer forholdene for branchen. Det bør dog ske med hensyntagen til de generelle parkeringsforhold i særligt Indre by.

8. *Bedre af- og pålæsningszoner – ifb. Grøn Varelevering.* Som led i den gældende P-aftale 2011 gennemførtes i 2012 en høring vedrørende behovet for forbedrede af- og pålæsningsforhold. Forvaltningen kom med input via bl.a. data fra byens parkeringsvagter, som har et godt kendskab til de daglige forhold i byen. Relevante interessenter i branchen samt lokaludvalg blev bedt om at afgive forslag til, hvor af- og pålæsningsforholdene kunne forbedres. Dette arbejde afstedkom kun ændrede forhold på tre lokaliteter i byen, hvor af- og pålæsningsforholdene blev tydeliggjort via forbedret skiltning. Det er forvaltningens vurdering at den ringe interesse skyldtes, at der i forvejen årligt håndteres ca. 20 henvendelser direkte fra vognmænd og distributører vedrørende af- og pålæsningsforhold, der som oftest løses via opsætning af forbedret skiltning, reservation til af- og pålæsning i specifikke tidsrum mm...

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler ikke, at der oprettes deciderede af- og pålæsningspladser eller zoner, da dette vil medføre en nedgang i antallet af parkeringspladser generelt, samt give en ringere udnyttelse af pladserne end den skilte løsning som allerede anvendes.

9. *Fremme af private p-anlæg / incitament til privatfinansierede P-anlæg i tilknytning til store erhvervsdomiciler.* I P-aftale 2011 blev det vedtaget at gennemføre en forundersøgelse og udbud af mulige grunde til opførelse af private p-anlæg rundt om Middelalderbyen. Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget geotekniske og arkæologiske forstudier af Jarmers Plads, Dantes Plads samt Højbro Plads, og disse tre lokaliteter er pt. i åbent udbud. Når udbuddet udløber og indkomne bud er behandlet, vil resultaterne heraf blive forelagt Borgerrepræsentationen til evt. videre behandling.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der i den kommende revision af Kommuneplan indarbejdes incitament og muligheder for øget anlæg af parkering i forbindelse med erhvervsdomiciler.

10. *Øget brug af tidsbegrænsninger / fritagelse for betaling.* I rød zone er som led i P-aftale 2011 reserveret 200 parkeringspladser med 60 minutters begrænsning og betalingsfritagelse. Baggrunden herfor var et ønske om at sikre

større cirkulation på pladserne, og dermed også øge muligheden for at finde ledig parkering til bilister med et kort ærinde i området. Det være sig både kunder til butikkerne i området, samt håndværkere mm. Desværre er forvaltningens erfaring, at ordningen skaber en del forvirring blandt parkanterne, idet mange fejlagtigt tror, at man ved at løse billet kan parkere ud over de 60 minutter. Forvaltningen kan med politiets tilladelse administrativt oprette tidsbegrænsninger. Evt. betalingsfritagelse skal vedtages af Borgerrepræsentationen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler ikke, at der oprettes flere tidsbegrænsede p-pladser i betalingsområdet baseret på de hidtidige erfaringer, og heller ikke at flere p-pladser undtages for betaling.

### **Mulige initiativer som kræver lovændring**

11. *Reservation til særlige grupper, eks. håndværkere parkeringspladser.* Det er i henhold til gældende regler for vejafmærkning mv. ikke muligt at reservere parkeringspladser til særlige erhvervsgruppers køretøjer. Det er alene muligt at reservere til køretøjstyper som eksempelvis busser, MC, biler over eller under 3500 kg, elbiler, lastbiler mv.

Det vil kræve en ikke uvæsentlig ændring af gældende regler for reservation af parkeringspladser på offentlig vej – særligt i bekendtgørelse om vejafmærkning, og stille store krav til kontrollen med brugen af disse reserverede p-pladser. Udgangspunktet i nuværende vejlovgivning er, at der så vidt muligt skal være lige adgang til de offentlige veje for alle. Se endvidere bemærkningerne vedr. særligt reserverede p-pladser nederst på side 5.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler ikke, at der arbejdes på en lovændring, som vil tillade reservation til eksempelvis håndværkere mm.

### **Øvrige**

12. *Udarbejde samlet strategi for brug af byens rum – med inddragelse af erhvervsdrivende.* Anvendelsen, udviklingen og prioriteringen af byens rum sker i flere forskellige strategiske regis. Overordnet ramme- og målsættes via Kommuneplan og i strategier såsom Klimaplan 2025, Metropolen for mennesker, Cykelstrategi mm. Erhvervslivet er en af mange interessentgrupper som i relevant omfang inddrages i dialogfasen i forbindelse med udarbejdelsen af sådanne strategier.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan anbefale at erhvervslivet inddrages i relevant omfang i udarbejdelsen af kommende strategier.