

# PARKERING 2018

Parkeringsredegørelse



UDKAST



# INDHOLD

---

<b>INDLEDNING</b> .....	3
<b>SAMMENFATNING</b> .....	4
<b>STATUS OG UDVIKLING PÅ PARKERINGSOMRÅDET</b> .....	7
<b>TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERING</b> .....	20
<b>TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL</b> .....	23
<b>SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER OG UDENLANDSKE ERFARINGER</b> .....	26

## **Appendiks**

Appendiks 1: Parkering ved Metrostationer

Appendiks 2: Status på anlægsprojekter med konsekvenser for parkering

Appendiks 3: Oversigt over temaer og foreslåede initiativer i tidligere års parkeringsredegørelser

Appendiks 4: Undersøgelse af søgetrafik

Appendiks 5: Holdningsanalyse på parkeringsområdet

# INDLEDNING

## PARKERING 2018

Parkeringsredegørelse 2018 giver et overblik over parkeringsområdet i København samt et beslutningsgrundlag frem mod de kommende budgetforhandlinger. Redegørelsen retter fokus mod, hvordan parkeringskapaciteten kan udnyttes bedre, og hvordan indpendling i bil kan reduceres. Dette kan være med til at lette det pres, der er på parkeringskapaciteten i København og dermed øge fremkommeligheden.

Antallet af biler vokser fortsat i København, hvilket afspejles i en stigende parkeringsbelægning i aften- og nattetimerne og et støt stigende antal beboerlicenser i alle licenszoner i betalingsområdet.

Forvaltningens vurdering er, at København ikke alene kan bygge sig ud kapacitetsudfordringerne på parkeringsområdet. Derfor er der i årets parkeringsredegørelse fokus på tiltag om at øge regulering af parkeringsområdet, herunder forslag om forhøjet beboerlicens og timetakster samt udvidelse af betalingsparkering.



# SAMMENFATNING

## STATUS OG DATA

Antallet af privatejede biler vokser fortsat i København. Dette afspejles i en stigende parkeringsbelægning i aften- og nattetimerne og et støt stigende antal beboerlicenser i alle licenszoner i betalingsområdet.

I dag er der flere aktive erhvervs- og beboerlicenser, end der er offentlige parkeringspladser i betalingsområdet (rød, grøn, blå og gul zone). De seneste opgørelser viser, at der er ca. 4.000 flere registrerede biler og i alt ca. 1.300 flere aktive erhvervs- og beboerlicenser, end der er offentlige parkeringspladser inden for betalingsområdet. En undersøgelse foretaget af COWI på Vesterbro og Østerbro viser at ca. 25% af alle parkerede biler holder på den samme plads på gaden fra mandag til fredag uden at være i brug.

Der er ca. 125.600 registrerede offentlige parkeringspladser i København, hvoraf ca. 52.000 ligger indenfor betalingsområdet. Rambøll har vurderet, at der derudover er ca. 70.000 private parkeringspladser i Københavns Kommune, hvoraf ca. 5.600 ligger i privatejede parkeringshuse med offentlig adgang. Hvis udviklingen fortsætter som hidtil, vil differencen mellem antallet af offentlige parkeringspladser og antallet af biler i betalingsområdet vokse til ca. 7.500 frem mod 2025. Det forventes, at antallet af licenser vil følge samme udvikling.

## UDFORDRINGER

Etablering af nye parkeringspladser i den tætte by, hvor parkeringsudfordringerne er størst, kan stort set kun lade sig gøre ved at bygge nye underjordiske parkeringsanlæg. Forundersøgelser af parkeringsanlæg i Baggesensgade, på Otto Krabbes Plads, Fridtjof Nansens Plads, Dantes Plads og Jarmers Plads samt på Strandboulevarden ved Randersgade viser, at der samlet set vil kunne tilvejebringes op mod 1.700 nye pladser, hvis pladserne etableres i underjordiske, fuldautomatiske anlæg. Etablering af de 1.700 pladser vil koste ca. 1,6 mia. kr. i anlæg (ekskl. risikotillæg og interne udgifter i kommunen, herunder til projektlejelse). Gennemsnitsprisen for etablering af en underjordisk parkeringsplads i den tætte by (i et fuldautomatisk anlæg) ligger på 0,8-1,2 mio. kr..

Erfaringer fra tidligere tyder på, at en forøgelse af parkeringskapaciteten koblet med lav beboerlicens og kort søgetid efter en parkeringsplads, jf. appendiks 4, vil betyde, at endnu flere københavnere vælger at anskaffe en bil og dermed på sigt yderligere øge behovet for etablering af parkeringspladser. Forvaltningens vurdering er derfor, at København ikke alene kan bygge sig ud kapacitetsudfordringerne på parkeringsområdet.

Der er med de nuværende takster for parkering ikke skabt incitament for københavnere til at parkere på private pladser eller overveje alternative transportformer. Derfor

er den mest kosteffektive måde at skabe mere parkeringskapacitet på, at forhøje takster og licenser samt udvide betalingsområdet.

## TEMAER

Temaerne i årets redegørelse er "Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet" og "Reduktion af indpendling i bil". Under begge temaer er der fokus på initiativer med forslag til øget regulering som værktøj til at håndtere udfordringerne med parkering på.

Årets redegørelse indeholder ikke initiativer med henblik på etablering af nye parkeringspladser i konstruktion, da der allerede foreligger forundersøgelser vedrørende etablering af nye parkeringsanlæg i København.

## SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER

Udover at håndtere udfordringer med parkering er øget regulering også et middel til at nå kommunens mål i KBH2025 Klimaplanen om CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025 og mål i Fællesskab København om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå i gang, med cykel og i kollektiv transport, dvs. at bilandelen af alle ture derfor maksimalt må udgøre 25 %. Dertil kommer Kommuneplanens langsigtede mål for fordeling af ture, hvor mindst 1/3 foregår på cykler, 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

De seneste tal for fordeling af ture viser, at andelen af bilture ligger på 43 % i forhold til målet om, at højst 1/3 af den kørende transport foregår i bil. Tallet har været mere eller mindre uforandret de seneste 5-10 år med en svag stigning fra 2015 til 2016 (trafiktal for 2017 foreligger endnu ikke). På trods af de initiativer, der allerede er gennemført med Klimaplanens Roadmap, er det ikke lykkedes at knække kurven for udviklingen i biltrafikken. Hertil kommer, at der grundet fejl i emissionsfaktorerne i tidligere beregninger på transportområdet skal reduceres yderligere 58.000 ton CO<sub>2</sub>. Det er derfor Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er nødvendigt at supplere initiativerne i Klimaplanens Roadmap, hvis målsætningen om en CO<sub>2</sub>-neutral by skal nås. De foreslåede initiativer om øget regulering på parkeringsområdet i denne redegørelse supplerer initiativerne i Klimaplanens Roadmap. Den samlede beregning af behovet for CO<sub>2</sub>-reduktion på transportområdet indgår i Midtvejsevalueringen, der forelægges Teknik- og Miljøudvalget i juni 2018.

Øget brug af regulering på parkeringsområdet kan give en umiddelbar reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Teknik- og Miljøforvaltningens første bud på beregninger viser, at den foreslåede øgede regulering på parkeringsområdet i redegørelsen kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København med mellem 5.500-10.300 ton om året afhængigt af, hvor meget prisen på beboerlicenser sættes op. Hertil kommer en effekt af øgede

---

timetakster for parkering i betalingszonen, som der på nuværende tidspunkt ikke findes beregninger for. Effekten af den øgede regulering vil imidlertid aftage på sigt med mindre den følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet eller/samt nedjustering af antallet af parkeringspladser.

Et eksempel på en effekt, der hurtigt er aftaget, er udviklingen i gul zone, hvor der blev indført betalingsparkering den 1. marts 2017. Den umiddelbare effekt var markant med et gennemsnitligt fald på 20 % i parkeringsbelægningen. Blot et år efter er effekten dog stort set aftaget. Forvaltningen vurderer, at det primært skyldes, at beboerne i området har fået lettere ved at finde ledige parkeringspladser og derfor har fået større incitament til at parkere på gaden i stedet for at parkere i private anlæg samt at bilejerskabet er steget. Hvis CO<sub>2</sub>-effekten skulle have været bibeholdt, er det forvaltningens vurdering, at prisen på en beboerlicens skulle have været sat op eller antallet af parkeringspladser reduceret proportionalt med den lavere efterspørgsel umiddelbart efter etableringen af gul zone.

#### **Oversigt over forslag til mulige initiativer på parkeringsområdet**

I det følgende skema beskrives initiativerne i de to temaer "Bedre udnyttelse af eksisterende kapacitet" og "Reduktion af indpendling i bil", herunder virkemidler, effekter og økonomi. Når Teknik- og Miljøudvalget har taget parkeringsredegørelsen til efterretning, udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod Budget 2019 konkrete oplæg for de otte initiativer, der indgår i redegørelsen.



**TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE KAPACITET**

**STATUS/DATA:** Antallet af privatejede biler i København stiger fortsat, hvilket øger presset på gadeparkeringen i store dele af byen. Forhøjelse af beboerlicensen kan bevirke en bedre udnyttelse af private parkeringspladser samt få flere københavnere til at vælge alternativer til egen bil. De nuværende priser for en beboerlicens er op til 2-3.000 kr. billigere om måneden end privat parkering inden for betalingsområdet. Øvrige initiativer under tema 1 kan optimere antallet af parkeringspladser samt medføre bedre udnyttelse af eksisterende pladser for begrænsede midler.

<b>Virkemiddel og effekt</b>	<b>Anlægsøkonomi<sup>1</sup></b>
1. Forhøjelse af pris på beboerlicenser. Effekt: Vil sikre en større udnyttelse af privat parkering og øge incitamentet til at vælge alternativer til egen bil, hvilket øger tilgængeligheden til ledige parkeringspladser. Opjustering til 6.000 kr. pr. år vurderes at medføre, at 3.500 borgere fravælger en beboerlicens. Opjustering til 10.000 kr. pr. år vurderes at medføre, at ca. 6.100 borgere fravælger en beboerlicens. Forvaltningen anbefaler en opjustering fra 1.175 kr. til 10.000 kr. pr. år for at opnå en umiddelbar mærkbar effekt på parkeringspresset samt reduktion af CO <sub>2</sub> -udledningen. Samtidig foreslås det, at der gives miljørabat på 5.000 kr. om året til biler, der ikke udleder lokal emission (pt el- og brintbiler). Anlægsmidler skal anvendes til omlægning af prisstruktur.	0,3-0,5 mio. kr.
2. Åbning af yderligere 150 parkeringspladser ved kommunale institutioner i gul zone og randzone til blå zone med høj belægning. Effekt: Forbedrer parkeringsmuligheder for beboere i aften- og nattetimer, hvor presset på parkering er højest.	0,5 mio. kr.
3. Regelforenkling og bedre parkeringsinformation – pulje til bedre skiltning og afmærkning samt etablering af tidsbegrænsning og ensretning af beboerparkering i Kødbyen. Effekt: Forbedrer parkeringsinformationen i byen og henviser byens borgere og besøgende til lovlige parkeringspladser.	1,5-2,0 mio. kr.
4. Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenflethsgade. Effekt: Afklarer hvorvidt og til hvilken økonomi det er muligt at øge antallet af parkeringspladser på gaden.	1 mio. kr.
5. Udvidelse af tælleområdet, så der skabes et kvalificeret grundlag for, hvordan parkeringsudfordringer løses fremover i hele byen. Effekt: Bedre parkeringsforhold i hele byen ved, at den fremadrettede udvikling af parkeringsområdet baseres på et mere detaljeret datagrundlag.	0,5 mio. kr.

**TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL**

**STATUS/DATA:** Med den forventede befolkningstilvækst i København og dermed et generelt øget trafikbehov og bilejerskab kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet bl.a. løses ved initiativer, der får indpendlere til at vælge andre transportformer

<b>Virkemiddel og effekt</b>	<b>Anlægsøkonomi<sup>1</sup></b>
6. Udvidelse af betalingsparkering til områder med parkeringspres Effekt: Skaber incitament for indpendlere til at benytte andre transportformer end bil og reducerer dermed presset på den eksisterende parkeringskapacitet.	50 mio. kr.
7. Forhøjelse af pris for timeparkering Effekt: Skaber incitament for indpendlere til at benytte andre transportformer end bil og reducerer dermed presset på den eksisterende parkeringskapacitet. En takstændring på +15 % vil medføre en ændring af efterspørgslen på parkering på -10 %.	0,25 mio. kr.
8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parker og Rejs-anlæg Effekt: Afklaring af potentiale for konkrete parkér og rejs-anlæg i hovedstadsområdet samt udvikling af en model for kommunal medfinansiering af Parkér og Rejs-anlæg uden for København.	1,2 mio. kr.

<sup>1</sup>For hvert initiativ er der opgivet prisoverslag for anlægsøkonomi, herudover kommer driftsudgifter og indtægter fra betalingsparkering.

# STATUS OG UDVIKLING PÅ PARKERINGSOMRÅDET

## PARKERINGSPLADSER

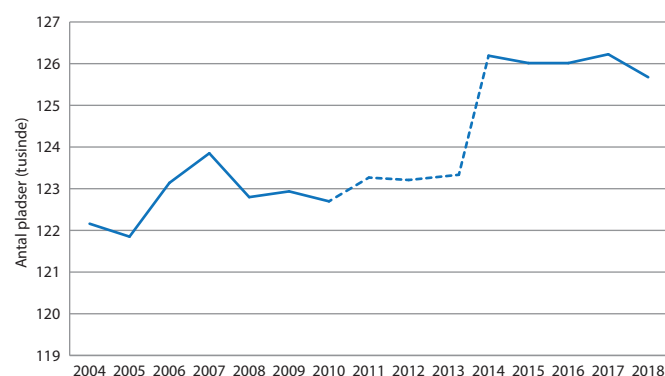
### Antallet af registrerede parkeringspladser

Der har været en stigning i det samlede antal af offentlige parkeringspladser, registreret af Teknik- og Miljøforvaltningen, fra 2004 til i dag. I det seneste år er der imidlertid sket et lille fald. Der er således ca. 125.600 registrerede offentlige parkeringspladser i hele København ved opgørelse i januar 2018, hvoraf ca. 52.000 offentlige parkeringspladser ligger i betalingsområdet, se figur 1.

Nedgangen i antallet af offentlige registrerede parkeringspladser fra 2017-2018 svarer til et fald på ca. 0,3 % af den samlede registrerede offentlige kapacitet. Ændringerne skyldes summen af projekter med konsekvenser for parkering, hvad angår oprettelser og nedlæggelser. Det er f.eks. ændret afmærkning i forbindelse med udkørsler, fodgængerfelter, svingbaner, busbaner og busstop o.l., sikker skolevejsprojekter, cykelstiprojekter, vejoplægning og meget mere. Herudover overgår en del af den offentlige parkeringskapacitet løbende til privat parkering, hvormed den fjernes fra registreringen af offentlige pladser. Det kan blandt andet skyldes, at pladserne er placeret på en privat matrikel, men hvor grundejer ikke længere ønsker offentlig tilgængelighed. Ligeledes kan det være i forbindelse med nybyggeri i områder, hvor der førhen var registreret parkering på overfladen, som efterfølgende er overflyttet til privat grund jf. kommunalplanens rammer for parkering i forbindelse med nybyggeri.

I tillæg til de offentlige parkeringspladser er der ifølge en rapport fra Rambøll fra 2016 ca. 70.000 private parkeringspladser i København. De private parkeringspladser dækker over alt fra private indkørsler og parkeringsarealer i gårde, til underjordiske parkeringshuse og parkeringskældre i forbindelse med byggeri. En del af de private parkeringspladser ligger i forbindelse med statslige bygninger og kommunalt ejede bygninger såsom skoler, institutioner, kultur og idrætsfaciliteter mm. Endvidere er ca. 5.600 af de private pladser i anlæg med offentlig adgang, hvoraf de fleste ligger i Indre By.

**FIGUR 1: UDVIKLING I ANTAL OFFENTLIGE REGISTREREDE P-PLADSER**



## OFFENTLIGE VS. PRIVATE PARKERINGSPLADSER

### Offentlige parkeringspladser

Parkeringspladser, som er tilgængelige for alle, på kommuneveje, private fællesveje og i kommunale parkeringsanlæg i såvel som uden for betalingszone. Dette svarer til de områder, hvor der i dag pågår offentlig parkeringskontrol.

### Private parkeringspladser

Parkeringspladser uden offentlig adgang i private indkørsler, parkeringsarealer i gårde, underjordiske parkeringshuse og parkeringskældre i forbindelse med byggeri. En del af de private pladser ligger i forbindelse med kommunalt ejede bygninger som skoler og institutioner.

### Private parkeringspladser med offentlig adgang

Parkeringspladser i kommercielle anlæg, som er tilgængelige for alle mod betaling.

### Kortlægning af parkeringspladser

Teknik- og Miljøforvaltningen opgør kun antallet af offentlige parkeringspladser. Antallet af offentligt tilgængelige parkeringspladser i København skal altid betragtes som et vejledende tal. På grund af en række fejlkilder, som ikke mindst skyldes, at byen konstant udvikler sig, kan det ikke forventes, at antallet af registrerede parkeringspladser stemmer 1:1 med virkeligheden. Jo længere man går tilbage i tid, desto større bliver usikkerhederne. Det skyldes bl.a. ændringer i opgørelsesmetode, digitalisering af parkeringsregistret, ændringer i infrastruktur samt ændringer i færdselsloven som f.eks. indførelse af 10-meter reglen (forbud mod at parkere under 10 meter fra den tværgående kørebane). Det kan derfor være vildledende at sammenligne opgørelser fra tidligere år med tal fra senere år.

## ANTAL AF KØRETØJER HJEMMEHØRENDE I KØBENHAVN

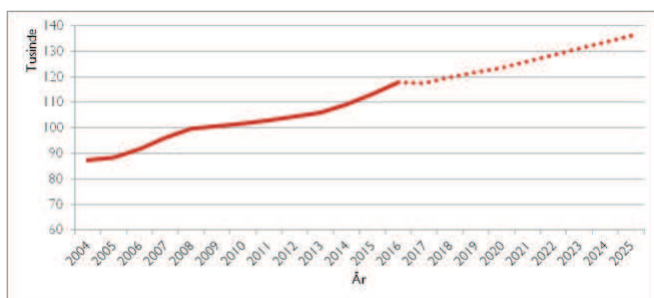
Hvert andet år får Københavns Kommune opdaterede tal på bilbestanden i København. Næste opdatering kommer i sommeren 2018, hvorfor der ikke kan præsenteres nye data, men alene regnes videre ud fra seneste års udviklingstendenser.

Nedenstående er den fremskrevne udvikling på baggrund af data fra 2004 til 2016.

### Antallet af biler

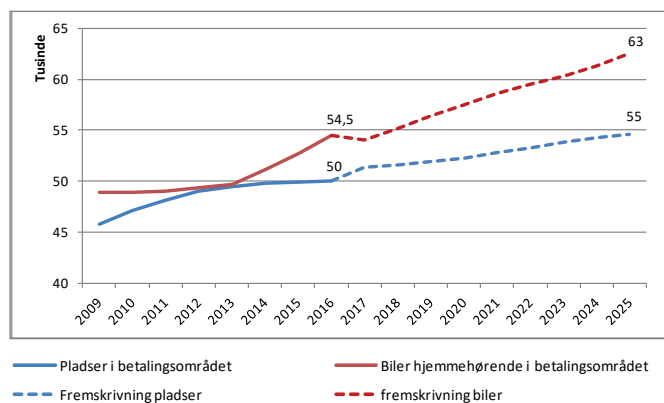
Antallet af biler i København er støt stigende siden 2004. Der er således ca. 120.000 biler hjemmehørende i København i 2018 mod knap 90.000 i 2004.

**FIGUR 2: FREMSKRIVNING FOR UDVIKLING I ANTALLET AF BILER 2017-2025**



Det nuværende antal offentlige parkeringspladser i kommunen kan ikke dække behovet for parkering. Fortsætter væksten i antallet af køretøjer som hidtil, vil differencen mellem offentlige parkeringspladser og privatejede biler i betalingsområdet vokse til ca. 7.500 parkeringspladser i 2025. Tallene tager ikke højde for, at en del bilister i betalingsområdet har adgang til privat parkering.

**FIGUR 3: FREMSKRIVNING FOR UDVIKLING I ANTALLET AF BILER OG P-PLADSER I BETALINGSOMRÅDET 2017-2025**



— Pladser i betalingsområdet      — Biler hjemmehørende i betalingsområdet  
- - - Fremskrivning pladser      - - - fremskrivning biler



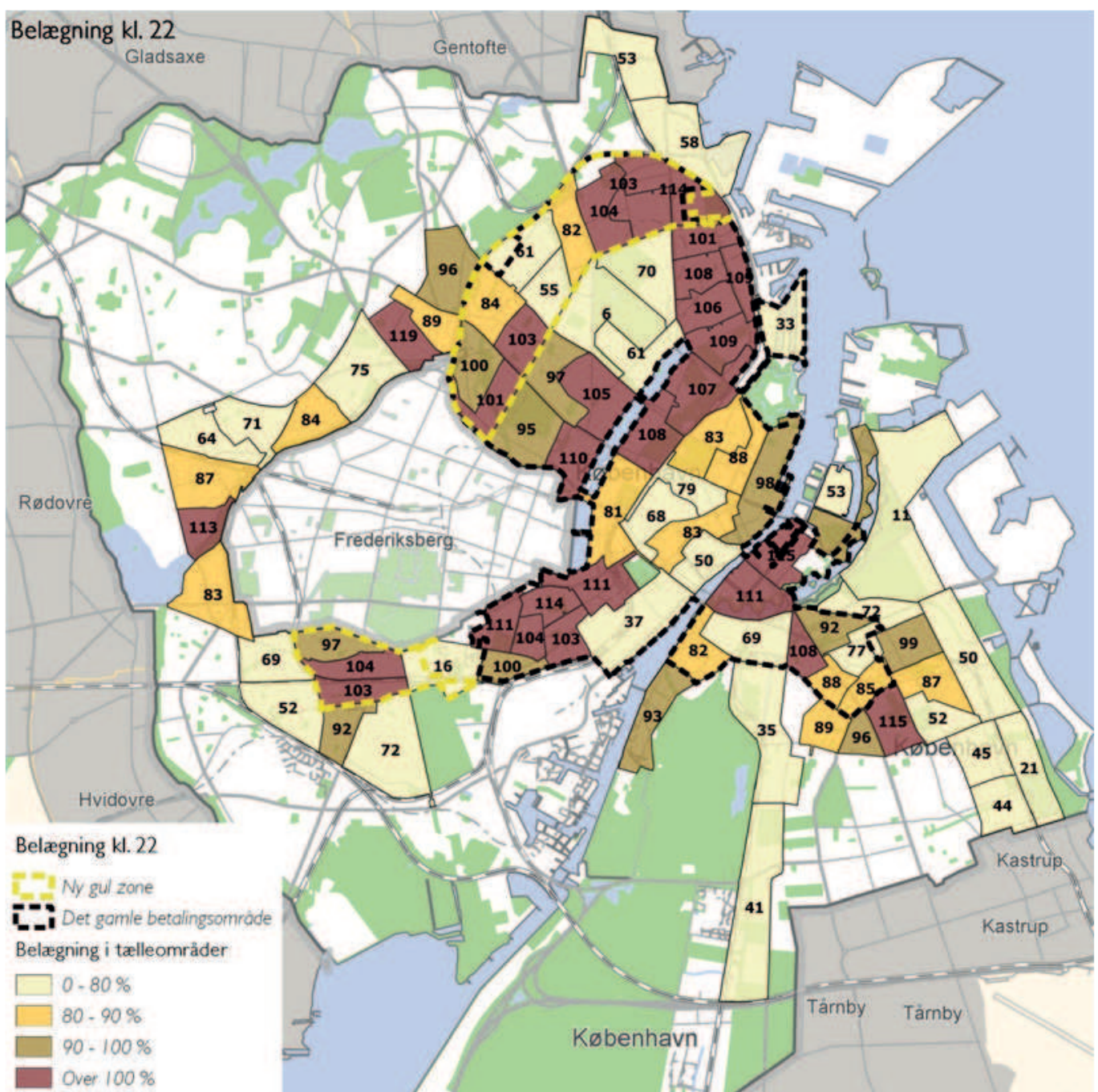


## BELÆGNING

### Parkeringsbelægning kl. 22 på en hverdag

Kort 1 nedenfor viser parkeringsbelægningen kl. 22 på en hverdag i oktober 2017. Der tælles også kl. 12 og kl. 17, men det vurderes, at tællingen kl. 22 er den, der bedst illustrerer, hvordan parkeringssituationen opleves for beboerne.

### KORT 1: PARKERINGSBELÆGNING KL. 22 VED SENESTE TÆLLING I OKTOBER 2017



### Udviklingen i parkeringsbelægningen i 2017-2018

I marts 2017 blev betalingsområdet udvidet med ny gul zone (se kort 1), og det har haft betydning for parkeringsbelægningen. En måned efter zonen var etableret, registreredes et væsentligt fald i belægningen både i dag- og i aftentimerne.

Dronefotos 1 og 2 (se side 11) fra før og efter gul zone viser tydeligt den umiddelbare effekt af gul zone. Billederne er taget kl. 12 og viser dermed hovedsageligt effekten på indpendling og andre besøgende.

I gennemsnit over døgnet var der op mod 20 % færre biler i gul zone umiddelbart efter etableringen. Kort 2 (side 12) illustrerer udviklingen i parkeringsbelægningen kl. 22 på en hverdag umiddelbart før og efter, at gul zone trådte i kraft. Tællingen kl. 22 viser hovedsageligt effekten på beboerparkering.

Væksten i antallet parkerede biler i naboområderne til gul zone var samtidigt væsentlig mindre end den fortrængning, der skete i gul zone. Det indikerer, at en del bilister ændrede transportmiddel/vane.

Belægningen i gul zone er dog steget det seneste halvår. Store dele af gul zone har igen en parkeringsbelægning

på 100 % eller derover i aftentimerne (se kort 3, side 13). Det skyldes bl.a. en vækst i antallet af beboerlicenser i gul betalingszone. Se nærmere under afsnittet om licenser og licenszoner på side 15.

Nærmere information om udviklingen før og efter findes i notatet om "Effekt af betalingsparkering på belægning i ny Gul Zone" på TMU-portalens den 4. september 2017.

Det tredje dronefoto, der er fra marts 2018, illustrerer belægningsgraden et år efter indførelse af gul zone (side 11). Fotoet er ligesom før- og efterbilledet (dronefoto 1 og 2) taget kl. 12 og illustrerer, at der fortsat er en effekt af at have indført betalingsparkering ift. indpendlere og andre besøgende. Kl. 22 er belægningsgraden på de viste gader imidlertid igen oppe på over 100 %.

**TABEL 1: EFFEKT PÅ ANTAL PARKEREDE BILER I GUL ZONE UMIDDELBART EFTER IMPLEMENTERING AF GUL ZONE (MARTS 2017)**

Område/tidspunkt	kl. 12	kl. 17	kl. 22
Udvikling gul	-3545	-2460	-1644
Udvikling randzone	653	614	734
Udvikling fra regnet vækst i randzonen	-2892	-1846	-910



**DRONEFOTO 1: FØR-BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I FEBRUAR 2017 (FOTO, COWI)**

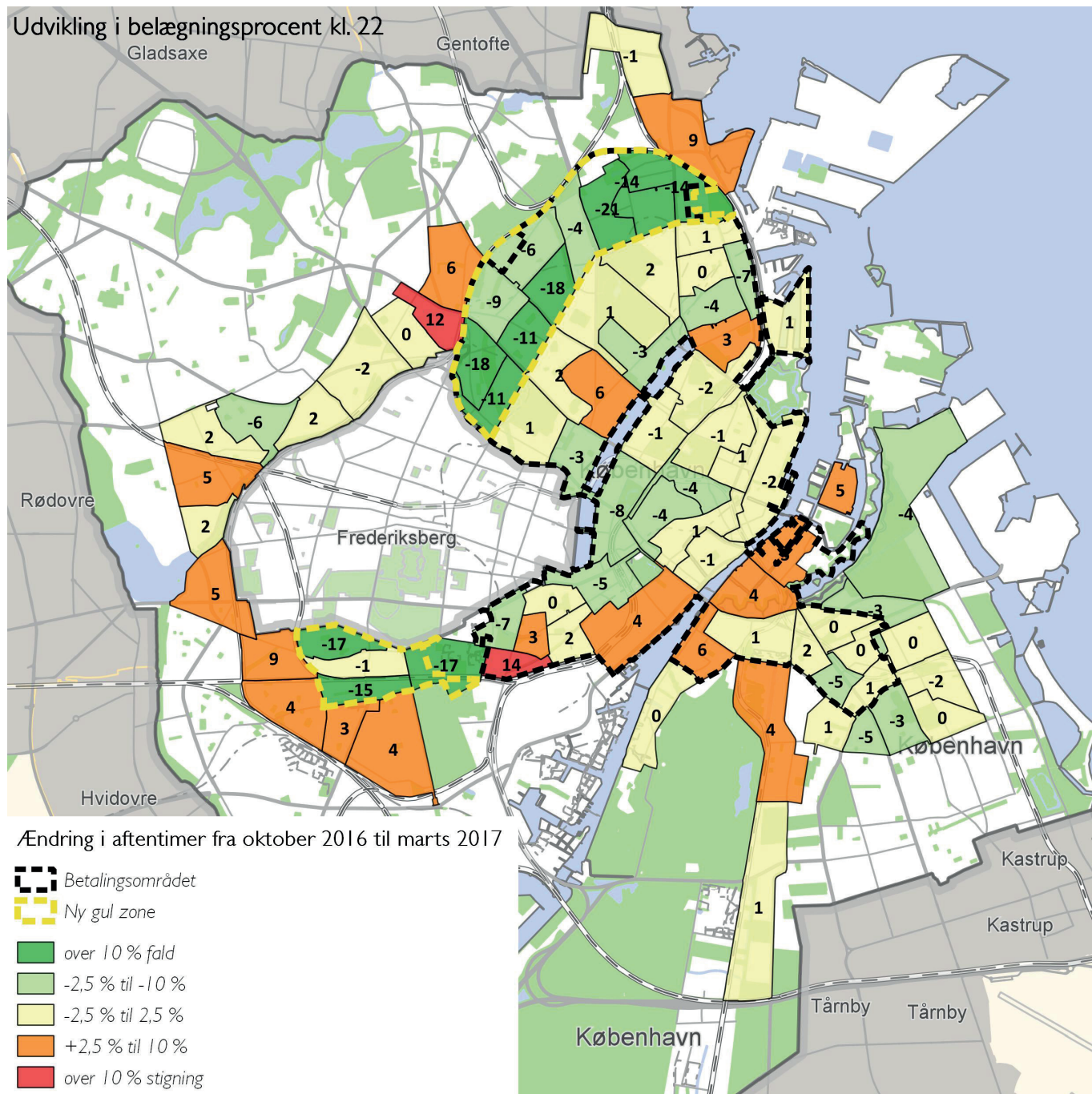


**DRONEFOTO 2: EFTER-BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I MAJ 2017 (FOTO, COWI)**

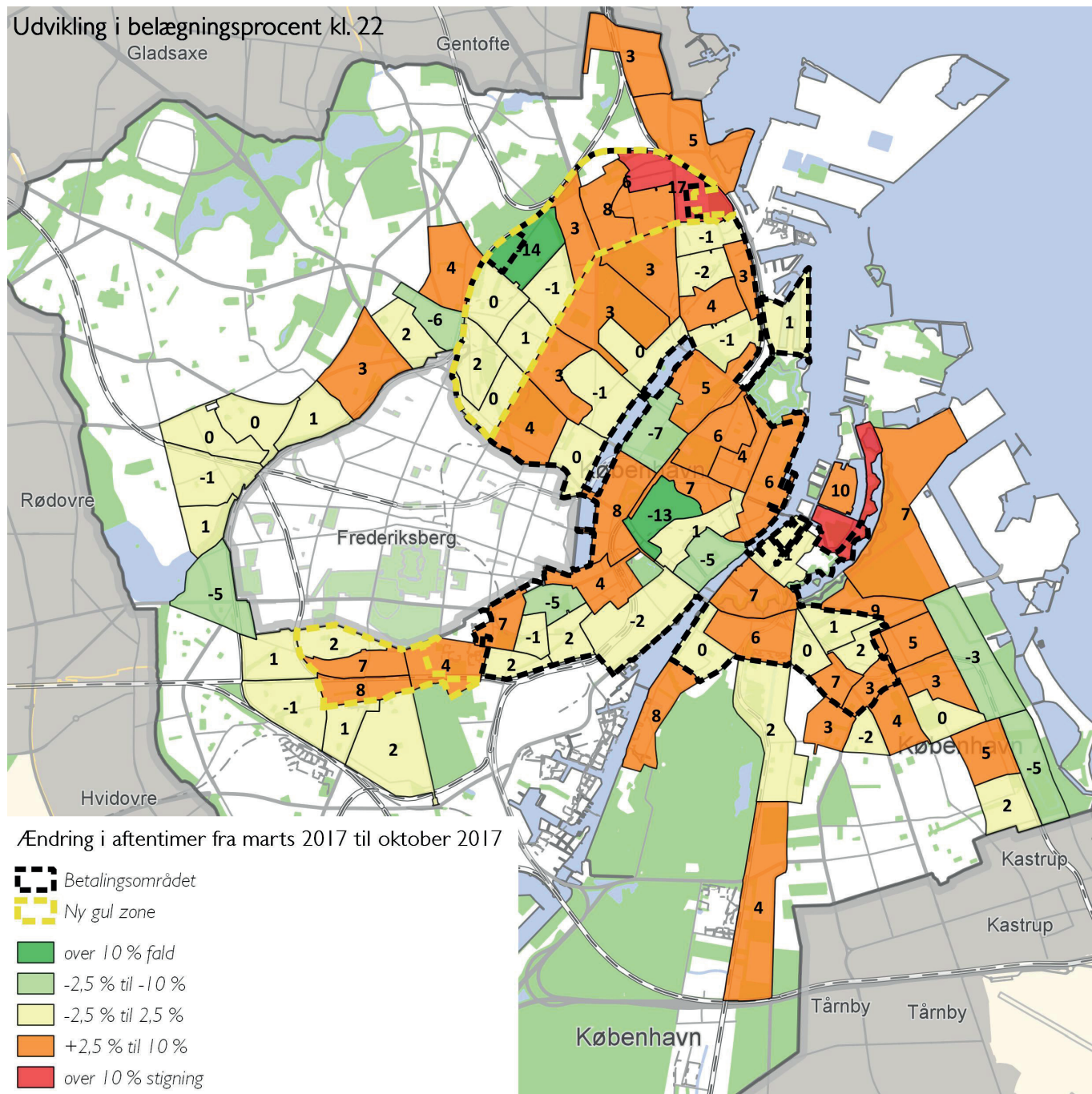


**DRONEFOTO 3: BILLEDE YDRE ØSTERBRO VED BECHGAARDSGADE PÅ HVERDAG KL. 12 I MARTS 2018 (FOTO, COWI)**

**KORT 2: ÆNDRING I BELÆGNINGSPROCENT KL. 22 FRA OKTOBER 2016 TIL MARTS 2017**



**KORT 3: ÆNDRING I BELÆGNINGSPROCENT KL. 22 FRA MARTS 2017 TIL OKTOBER 2017**



## SØGETRAFIK

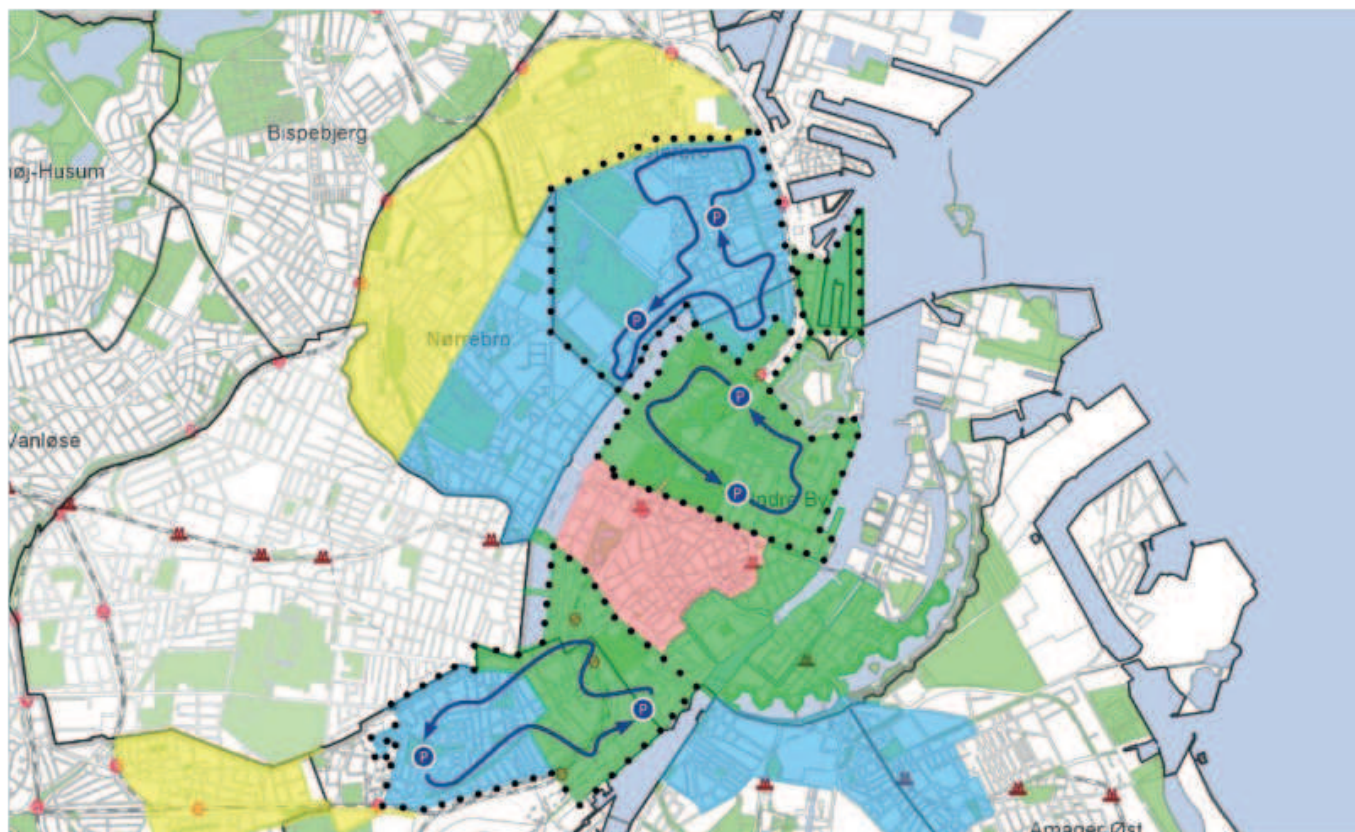
I forbindelse med indførelsen af et henvisningssystem, der skal hjælpe bilister i København med at finde en ledig parkeringsplads; "Smart parkering" (besluttet af Borgerrepræsentationen med Budget 2016), har Raw Mobility i samarbejde med MOE/Tetraplan for Teknik- og Miljøforvaltningen gennemført en undersøgelse af søgetiden i København i forbindelse med parkering.

Undersøgelsen af søgetid er gennemført i delområder inden for betalingszonen og viser, at den gennemsnitlige søgetid er 1 min. og 50 sek. Gennemsnittet rummer, at mere end 70 % af bilisterne finder en parkeringsplads på under 2 min. på hverdage mellem kl. 8-24, men også, at den gennemsnitlige søgetid på søndage mellem kl. 20.00-22.00 på den indre del af Vesterbro er ca. 7 min. og 30 sek. Den gennemsnitlige gangafstand fra parkering til slutdestination er 160 m.

Ud fra undersøgelserne er det endvidere blevet beregnet, at trafikken som følge af, at parkanterne søger efter en ledig parkeringsplads, i gennemsnit udgør ca. 3,1 % af den samlede trafik.

Undersøgelsen er vedlagt i appendiks 4.

## KORT 4: OMRÅDER PÅ ØSTERBRO, VESTERBRO OG INDRE BY, HVOR PARKERINGERNE I UNDERSØGELSEN AF SØGETRAFIK ER FORETAGET



## LICENSER OG LICENSZONER

Nedenstående opgørelser af licenser er baseret på data-træk fra 8. januar 2018.

### Beboerlicenser

Der er ca. 52.000 aktive beboerlicenser i betalingsområdet i København.

### Erhvervslicenser

Der er ca. 1.200 aktive erhvervslicenser i København. En sådan licens koster 3.015 kr. pr. år og giver lov til at parkere virksomhedens køretøjer i et afgrænset område tæt ved virksomhedens adresse.

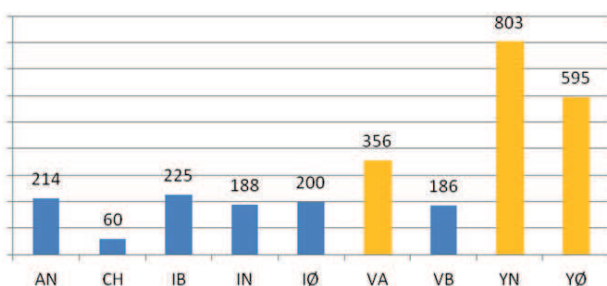
Hertil kommer ca. 850 licenser udstedt til politiets køretøjer, 16 'Erhvervslicens Plus', samt 43 licenser til Teknik- og Miljøforvaltningens køretøjer, der alle gælder i hele byen. Politiets tjenestekøretøjer er undtaget de almindelige bestemmelser for standsning og parkering i færdselslovens § 30. Der er udstedt licenser til tjenestekøretøjerne for at undgå, at de bliver pålagt ved en fejl (det er ikke alle politiets køretøjer, der har blå blink og politi skrevet på siden). 43 licenser udstedt til Teknik- og Miljøforvaltningen er udstedt til de køretøjer der anvendes i forbindelse med parkeringskontrol og drift af P-automaterne. I forbindelse med omstillingstrategien skal parkeringsvagterne til at cykle ud til kontrolområderne. Derved afvikles en del af TMF køretøjerne og antallet af TMF licenser vil derfor falde i løbet af det kommende år.

### Bil nr. 2 og derover

Ca. 4.500 husstande i betalingsområdet har licens til mere end én bil. Der er ikke begrænsning på antallet af beboerlicenser per husstand, dog kan der kun tildeles én beboerlicens per voksen over 18 år i husstanden. Prisen per licens er den samme, uanset hvor mange biler en given husstand har.

- 242 husstande har licens til mere end 2 biler
- 24 husstande har licens til mere end 3 biler

**FIGUR 4: UDVIKLING I ANTALLET AF LICENSER (LICENSZONER I GUL ZONE ER MARKERET MED GUL)**



Se forklaring på zonernes forkortelser i tabel 2, s. 16

### Presset på de offentlige parkeringspladser stiger

Antallet af beboerlicenser er steget med 2.827 de sidste 8 måneder i 2017, dvs. i perioden efter etablering af gul zone. Langt de fleste af de beboere, som parkerede på gaden før etablering af gul zone, antages at have anskaffet en beboerlicens i løbet af de første 4 måneder i 2017. Nye beboerlicenser i gul zone udgør 1.754 ud af den samlede stigning på 2.827 i hele kommunen. Dermed ser det ud til, at det fald i belægningen, som gul zone resulterede i, allerede et år efter etablering er udlignet et stigende antal beboere, der benytter offentlige arealer til parkering.

Teknik- og Miljøforvaltningen kan endnu ikke konkludere, om den markante stigning i beboerlicenser i gul zone hovedsageligt skyldes nye biler, eller om stigningen i beboerlicenser også er kommet, fordi beboerne efter indførelse af betalingszonen har fået nemmere ved at finde en ledig parkeringsplads på gaden og derfor nu i højere grad parkerer på gaden i stedet for at parkere i private anlæg. Forvaltningen har kendskab til, at beboere i gul zone har opsagt lejemål for privat parkering og i stedet parkerer på gaden med en beboerlicens, der er billigere end det private lejemål. Forvaltningen har dog ikke kendskab til omfanget af, hvor mange beboere, der har flyttet deres parkering fra privat lejemål ligesom forvaltningen heller ikke har kendskab til antallet af private parkeringspladser i gul zone. Opdaterede data for bilbestanden i København bliver tilgængelige i løbet af sommeren 2018 og forventes at kunne afklare, hvor mange nye biler der er kommet i gul zone.

### Ledig parkeringskapacitet i private anlæg

I de private parkeringsanlæg i København med offentlig adgang er der ca. 5.600 pladser, hvoraf de fleste ligger i Indre By. Belægningsgraderne i disse anlæg er lavere end belægningsgraden på de omkringliggende gader. Således ligger belægningsgraderne i de private anlæg med offentlig adgang på mellem 60-70 % om dagen og er sjældent over 20 % om natten.

Teknik- og Miljøforvaltningen har kendskab til, at en del af de pladser, som er anlagt til beboer- og virksomhedsparkering i forbindelse med nybyggeri, ikke anvendes til formålet, men i stedet lejes ud til andre formål. Forvaltningen kender imidlertid ikke omfanget og vil derfor i 2018 søge at få kortlagt, i hvor stort omfang dette er tilfældet. Forvaltningen vil ligeledes søge at afdække, hvor vidt den lavere udnyttelsesgrad til beboerparkering skyldes parkering på gaden eller, om det i nogle områder skyldes, at beboerne har et lavere bilejerskab og dermed ikke har brug for en parkeringsplads. Uden for byudviklingsområderne tyder de høje belægningsgrader kl. 22 på, at beboerne hovedsageligt parkerer på gaden i stedet for i private anlæg. Forvaltningen har imidlertid ikke oplysninger om, hvor mange private parkeringspladser, der er i de forskellige områder i byen.

Ifølge en rapport fra Rambøll fra 2016 er der samlet set ca. 70.000 private parkeringspladser i København. I nye byudviklingsområder, hvor muligheden for at parkere på gaden er begrænset, indikerer en lav udnyttelsesgrad, at bilejerskabet i disse områder er lavere end det niveau, som afspejles i de parkeringsnormer, der er stillet krav om i den gældende kommuneplan. Forvaltningen vil anvende afdækning af udnyttelsesgraden i private anlæg i arbejdet frem mod Kommuneplan 2019 til eventuelt forslag om justering af parkeringsnormen samt i næste års redegørelse forelægge, hvordan kommunal praksis kan ændres, så anvendelsen af private parkeringsanlæg øges frem for parkering på gaden.

### Licenser og parkeringspladser

Der er samlet set udstedt ca. 1.300 flere licenser til beboere og erhverv, end der er offentlige parkeringspladser i betalingsområdet.

Differencen mellem antallet af offentlige parkeringspladser og antal licenser er størst på Christianshavn, hvor der er udstedt knap 40 % flere beboerlicenser, end der er offent-

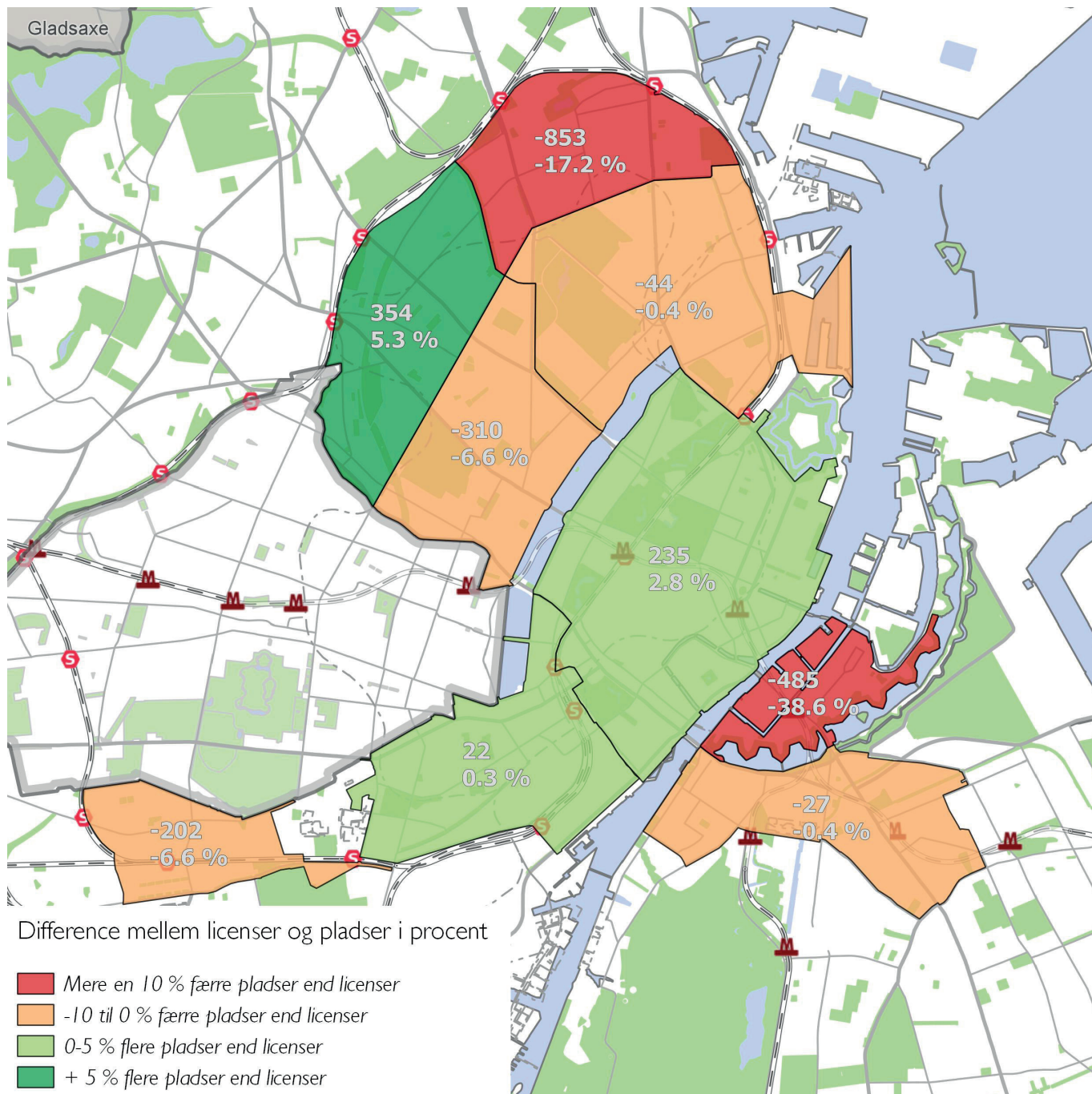
lige parkeringspladser indenfor licenszonen (CH). De mange beboerlicenser afspejles i høje belægningsgrader især om aftenen/natten. Flere beboere med licens parkerer dog formentlig også uden for betalingszonen samt på private pladser, når det ikke er muligt at finde ledig parkering på gaden inden for egen beboerzone.

**TABEL 2: ANTAL OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER OG LICENSER I BETALINGSOMRÅDET**

Opdt. 08-01-2018	Antallet af licenser i forhold til antallet af parkeringspladser i de forskellige licenszoner					
Antal licenser	Beboerlicenser	Erhvervslicenser	Antal licenser total	Antal pladser	Diff	Licenser i forhold til offentlige parkeringspladser
<b>IB - Indre By</b>	7787	352	8139	8374	235	2,8 %
<b>CH - Christianshavn</b>	1708	35	1743	1258	-485	-38,6 %
<b>IØ - Indre Østerbro</b>	9705	301	10006	9962	-44	-0,4 %
<b>YØ - Ydre Østerbro</b>	5716	85	5801	4948	-853	-17,2 %
<b>IN - Indre Nørrebro</b>	4909	87	4996	4686	-310	-6,6 %
<b>YN - Ydre Nørrebro</b>	6296	85	6381	6735	354	5,3 %
<b>VB - Vesterbro</b>	6535	117	6652	6674	22	0,3 %
<b>AN - Amager Nord</b>	6090	83	6173	6146	-27	-0,4 %
<b>VA - Valby</b>	3204	70	3274	3072	-202	-6,6 %
<b>I alt</b>	<b>51950</b>	<b>1215</b>	<b>53165</b>	<b>51855</b>	<b>-1310</b>	<b>-2,5 %</b>



## KORT 5: FORHOLDET MELLEM ANTALLET AF OFFENTLIGE PARKERINGSPLADSER OG ANTALLET AF LICENSER

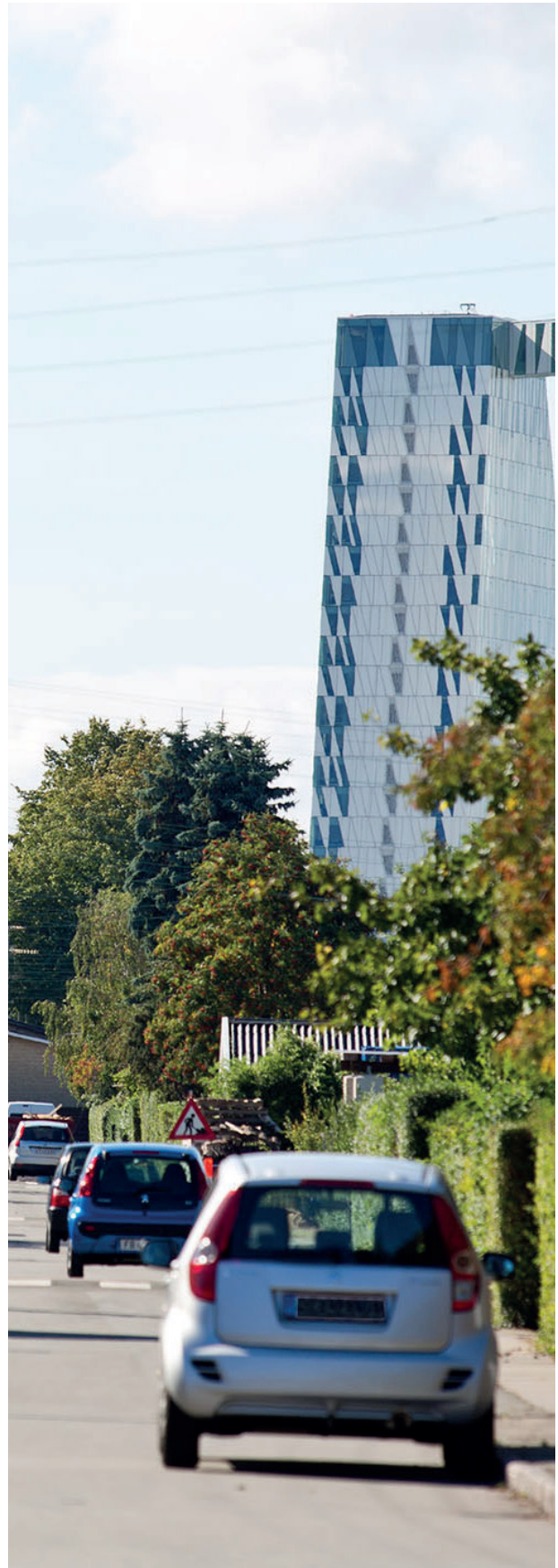


Tallene på kortet viser differencen mellem licenser og pladser, mens procenter viser andelen af det samlede antal parkeringspladser, som differencen udgør.

## **HOLDNINGSUNDERSØGELSE PÅ PARKERINGSOMRÅDET**

I efteråret 2017 gennemførte COWI på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen en holdningsanalyse på parkeringsområdet. Målet med undersøgelsen var at undersøge holdninger blandt alle borgertyper og ikke kun dem, som har bil. Endvidere fokuserer undersøgelsen både på bil- og cykelparkering. Undersøgelsen bygger på over 8.400 besvarelser, der er indsamlet i forskellige områder i København for at sikre, at holdninger fra så mange forskellige københavnere som muligt er repræsenteret. Resultaterne er opgjort på fem persontyper, som er sammensat på baggrund af boligtype, rådighed over bil, og om respondenter bor inden for eller uden for betalingszonen.

Undersøgelsen viser blandt andet, at en stor andel af respondenterne oplever, at mængden af bilparkeringspladser er passende. De, der oplever, at der er for få pladser, er københavnere i lejlighed med bil til rådighed især inden for betalingszonen. Samtidig er det – ikke overraskende – københavnere uden bil til rådighed, der oplever, at der er for mange parkeringspladser til biler. Til spørgsmål om københavnernes holdning til prioritering af byens rum, prioriterer både dem med og uden bil "træer og grønne områder" højest. Cykelstier har den næsthøjeste prioritet.



# TEMAER

Parkering 2018 indeholder to temaer, der er sammenfattet her og uddybet s. 20-24.

## TEMA 1:

Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet

Dronemålinger på Østerbro og Vesterbro, foretaget af COWI i 2016, viser, at hhv. 23 % på Østerbro og 26 % på Vesterbro af den samlede offentlige parkeringskapacitet i de to områder er optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. Dette tyder på, at en stor gruppe beboere har et lille behov for bil i hverdagen. Ca. 40 % af københavnere med beboerlicens betaler 100 kr. om året, hvilket ikke skaber incitament for beboerne til at fravælge langtidsparkering på gaden. Københavnerne står endvidere for 40 % af alle bilture, der krydser den ydre kommunegrænse. En indsats for at mindske antal bilture kan derfor med fordel rettes både mod besøgende og københavnere. Temaet indeholder derfor initiativer med forhøjelse af parkeringstakster, så der skabes større incitament til at fravælge parkering på gaden i København. I relation til dette tema foreslås initiativer, der kan optimere antallet af parkeringspladser, herunder bedre skiltning og afmærkning, åbning af kommunale pladser samt screening af muligheder for yderligere gadeparkering ved nye metrostationer og Bardenflethsgade.

## TEMA 2:

Reduktion af indpendling i bil

Temaet omhandler initiativer, som kan give pendlere, der kører på arbejde i København incitament til at vælge andre transportformer end bil. Med den forventede befolkningstilvækst i København og et medfølgende øget transportbehov samt øget bilejerskab kan udfordringen med at finde tilstrækkelig parkeringskapacitet mindskes ved initiativer, der får pendlere til at vælge andre transportformer. Tidligere erfaringer fra indførelse af takstforhøjelser i København samt internationale studier viser, at parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen, herunder til indpendling.



## TEMA 1: BEDRE UDNYTTELSE AF EKSISTERENDE PARKERINGSKAPACITET

Tema 1 handler om, hvordan kommunen kan optimere brugen af den eksisterende parkeringskapacitet for at imødekomme en forventet vækst i antallet af beboere og i bilejerskabet. Afsnittet indeholder følgende fem initiativer:

1. **Forhøjelse af pris på beboerlicenser**
2. **Åbning af yderligere kommunale pladser**
3. **Regelforenklning og bedre parkeringsinformation i byen**
4. **Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenflethsgade**
5. **Udvidelse af tælleområdet**

Befolkningen i København stiger med ca. 10.000 indbyggere om året. Det øgede indbyggertal samt forventning om forhøjet bilejerskab betyder, at der sker en generel vækst i transporten i København. Det er samtidig blevet ca. 15 % billigere (svarende til ca. 50.000 kr.) at anskaffe en mellemklassebil med de to afgiftsændringer, som Folketinget har besluttet i hhv. efterår 2015 og efterår 2017.

En analyse af biltrafikken i København udarbejdet af COWI marts 2018 viser, at københavnere står for 40 % af alle bilture, der krydser den ydre kommunegrænse. En indsats for at mindske antal bilture kan derfor med fordel rettes både mod besøgende og københavnere. Af analysen fremgår også, at halvdelen af de københavnere, der foretager bilture, i dag har under 0,6 km til en station. 90 % af københavnere har under 1,1 km til en station. Med åbning af Metro Cityringen vil afstandene for mange københavnere blive kortere.

Højere takster på licenser og gadeparkering vil påvirke, hvilket transportmiddel der vælges til at gennemføre en tur. Således vil højere parkeringspriser medføre, at flere fravælger bilen og i stedet vælger mere pladseffektive transportmidler, dvs. kollektiv trafik, cykel eller gang. Endvidere vil højere priser medføre et større incitament til at benytte den private parkeringskapacitet, som findes i hele byen, hvilket også vil betyde, at der skabes større incitament til, at private aktører fremadrettet investerer i parkeringskapacitet.

### 1. Forhøjelse af pris på beboerlicenser

De nuværende priser for beboerlicenser skaber ikke incitament for københavnere til at fravælge langtidsparkering på offentligt areal af deres private biler. Droneflyvninger, som blev foretaget mandag, onsdag og fredag i samme uge i 2016 over to områder på hhv. Vesterbro og Østerbro, viser, at 23 % på Østerbro og 26 % på Vesterbro af den samlede parkeringskapacitet i de to områder er optaget af parkerede biler, der som minimum holder det samme sted mandag til fredag. 40 % af københavnere med beboerlicens betaler 100 kr. om året for parkering inden for egen betalingszone pga. miljødifferentiering af beboerli-

censen. Erfaring fra tidligere justeringer af beboerlicenser i København (bl.a. i gul zone) samt analyser og forskning baseret på internationale erfaringer viser, at der skal ske en relativt stor ændring af prisniveauet på parkering, hvis en regulering skal medføre adfærdsændringer. Der henvises til erfaringer fra bl.a. Stockholm og Amsterdam samt forskning fra bl.a. DTU (Danmarks Tekniske Universitet) og UCLA (University of California, Los Angeles, herunder af professor i byplanlægning Donald Shoup). Endvidere skal denne ændring ske på én gang og ikke indføres løbende. Det er forvaltningens vurdering, at en mærkbar stigning af beboerlicensen umiddelbart vil mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Effekten vil imidlertid aftage på sigt med mindre prisstigningen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet eller/samt nedjustering af antallet af parkeringspladser. Som det fremgår af tabel 3 vil en stigning til 10.000 kr. om året for en beboerlicens medføre en umiddelbar effekt, eftersom antallet af beboerlicenser ifølge forvaltningens beregninger vil falde med ca. 6.100. Det vil medføre, at der inden for betalingsområdet vil forsvinde godt 10 % af de parkerede biler fra gaden. Teknik- og Miljøforvaltningens første bud på beregninger viser, at en forhøjelse af beboerlicensen til 10.000 kr. om året kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med op til 4.500-6.800 ton. Hvis effekten skal være markant større, skal beboerlicensen stige til et prisniveau, der svarer til prisen for kommercielle private parkeringspladser, hvilket er op til 2.000-3000 kr. om måneden. Eftersom der er en mærkbar effekt ved en stigning til 10.000 kr. om året, anbefaler forvaltningen, at beboerlicensen i første omgang sættes op til 10.000 kr.

**TABEL 3: BEREGNEDE EFFEKTER AF ÆNDRING I PRISEN PÅ BEBOERLICENSER I NUVÆRENDE BETALINGSZONE**

Initiativ	Beskrivelse	Effekt: estimeret fald i antal udstedte licenser*
Scenarie 1	100 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	400
Scenarie 2	300 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	1.200
Scenarie 3	500 % stigning: fastholder miljødifferentieret licenspris.	2.000
Scenarie 4	Fast pris for beboerlicens 6.000 kr.	3.500
Scenarie 5	Fast pris for beboerlicens 10.000 kr.	6.100

\*Fælles for samtlige regulerende tiltag på bilisme er, at de påvirkes af om der er brugbare/attraktive alternative måder at komme frem på. Samtidig spiller den nationale politik, benzinpriser o.l. ind i forhold til resultaterne. Hvis det bliver relativt billigere at have bil, er det ikke sikkert, at takstjusteringerne har samme effekt.

Det skal bemærkes, at effekten vil aftage på sigt, med mindre reguleringen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet og/eller nedlæggelse af parkeringspladser på gaden.

Forvaltningen foreslår, at der fastholdes en miljørabat til de biler, der ikke udleder lokal emission (hvilket pt er el- og brintbiler), mens prisen på øvrige beboerlicenser øges markant. Den maksimale tilladte miljødifferentiering udgør 5.000 kr. pr. bil pr. år. Det betyder, at hvis prisen på beboerlicens hæves til 10.000 kr. pr. år, vil prisen på beboerlicenser til el- og brintbiler skulle hæves til 5.000 kr. pr. år.

## **2. Åbning af yderligere kommunale pladser**

I forbindelse med vedtagelsen af Budget 2016 blev det besluttet at åbne 400 parkeringspladser ved kommunale institutioner inden for betalingsområdet, heraf 300 pladser inden for rød, grøn og blå zone. Det viste sig vanskeligt at finde tilstrækkeligt egnede lokaliteter til de 300 pladser i det daværende betalingsområde. Forvaltningen har dog i den forbindelse identificeret egnede lokaliteter, der er placeret i den nye gule zone eller støder op til blå zone. Det vurderes, at der på disse lokaliteter vil kunne åbnes op til ca. 150 pladser for aften- og natparkering til beboere med licens til området for relativt få midler. Det drejer sig om følgende lokaliteter: Øresundshospitalets område og Borgervænget nr. 13 på Østerbro, Sundholmen og Amager Fælled Skole på Amager samt Ved Ovnhallen i Valby.

## **3. Regelforenkling og bedre parkeringsinformation i byen**

Forvaltningen har i 2018 igangsat en indsats, der skal gøre det nemmere at være bilist i byen ved at forenkle reglerne for lokale parkeringsordninger og forbedre parkeringsinformationen i byen.

Forvaltningen har blandt andet identificeret en række områder og parkeringspladser med særlige restriktioner, hvor der pålægges et stort antal parkeringsafgifter. Forvaltningen vil finde løsninger på dette med inddragelse af de relevante interessenter.

### **Etablering af tidsbegrænset zone på Flæsketorvet samt ensretning for beboerparkering for hele den Hvide Kødby**

Parkeringsordningen i Kødbyen fremstår ikke entydig for københavnernes og andre besøgende, hvilket bl.a. medfører, at der udstedes mange parkeringsafgifter i området. En regelforenkling vil kunne gennemføres for begrænsede midler inden for Teknik- og Miljøforvaltningens egen ramme (50.000-100.000 kr.), hvis der etableres en tidsbegrænset zone på Flæsketorvet samt at lokale restriktioner på Høker-, Slagter-, og Kødboderne ændres, så tidsrummet for beboerparkering ensrettes for hele Den Hvide Kødby. De nye parkeringsforhold forventes at kunne ibrugtages senest september 2018. Det er dog en forudsætning, at der

opnås godkendelse fra Københavns Ejendomme (KEID), som er grundejer samt Slots- og Kulturstyrelsen, som er myndighed i området, og skal give tilladelse til fysiske ændringer.

### **Tidsbegrænsede p-pladser i betalingsområdet**

Der pålægges desuden et stort antal afgifter på de tidsbegrænsede pladser - særligt i rød betalingszone samt i det øvrige betalingsområde. Forvaltningen udarbejder forslag til fremtidig tydeliggørelse og håndtering af de tidsbegrænsede parkeringspladser inden for betalingsområdet.

### **Bedre afmærkning og skiltning**

Endelig har forvaltningen identificeret et behov for at kunne agere hurtigere, når det er nødvendigt at øge eller ændre skiltning og afmærkning. Behovet kan opstå på baggrund af borgerhenvendelser, politisk ønske eller ændring af lovgivning, som betyder, at parkeringsinformationen skal ændres, så det bliver nemmere at navigere i byen. Der afsættes en årlig pulje til at højne serviceniveauet for parkanter (2 mio. kr. faldende til 1 mio. kr.) til at forbedre gennemskuelighed i parkering i byrum og på veje.

## **4. Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer samt i området omkring Bardenflethsgade**

I forbindelse med vedtagelse af lokalplaner for områderne omkring Metro Cityringens stationer tilbage i 2011 og 2012 bad Borgerrepræsentationen forvaltningen om - på færdiggørelsestidspunktet af byggeriet i 2018 - at komme med oplæg til håndtering af de permanent nedlagte parkeringspladser. Der nedlægges parkeringspladser permanent i områderne omkring 10 af ringens 14 metrostationer i Københavns Kommune. Se en oversigt over antallet af nedlagte pladser i appendiks 1.

En lignende beslutning om et oplæg til håndtering af permanent nedlagte parkeringspladser gør sig gældende for lokalplanen vedr. byggeriet på Bardenflethsgade, som blev endeligt godkendt af Borgerrepræsentationen i 2015. Byggeriet medførte nedlæggelse af 65 pladser, men håndteringen af disse blev henvist til en senere parkeringsredigering.

Det foreslås derfor, at der afsættes en pulje på 1 mio. kr. til screening og fastlæggelse af muligheder for parkeringsoptimering på vejarealet i områderne ved metrostationerne og Bardenflethsgade. Potentialet findes blandt andet gennem omdannelse af nedlagte overkørsler (ind- og udkørsler) til ejendomme og opstribning af parkeringsbåse.

## 5. Udvidelse af tælleområdet

Mange områder uden for betalingsområdet har ligesom i betalingsområdet udfordringer i forhold til parkeringskapaciteten. Herunder i særdeleshed områder omkring kollektive trafikknudepunkter, hvor forvaltningen ikke foretager systematiske tællinger og dermed ikke har data, der kan være med til at danne grundlag for de bedste løsninger. Ved at udvide tælleområdet kan der skabes et bedre datagrundlag for beslutninger på parkeringsområdet uden for betalingsområdet og dermed bedre parkeringsforhold for københavnernes.



## TEMA 2: REDUKTION AF INDPENDLING I BIL

Tema 2 handler om, hvordan kommunen kan reducere indpendling i bil og give incitament til pendling i mere pladsefektive transportformer. Afsnittet indeholder følgende tre initiativer:

### 6. Udvidelse af betalingsområdet

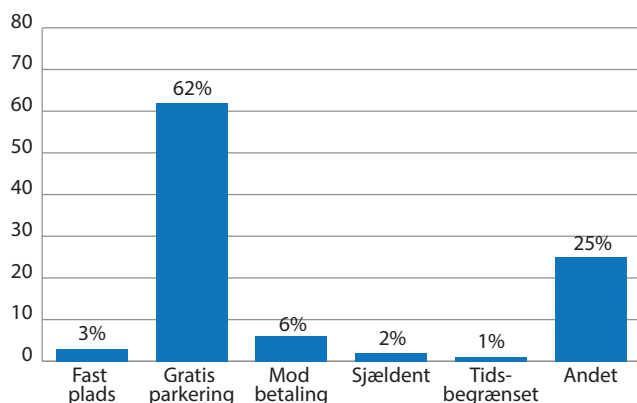
### 7. Forhøjelse af pris for timeparkering

### 8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parker og Rejs-anlæg

Da bilen er den mest pladskrævende transportform, vil initiativer på parkeringsområdet, der giver besøgende incitament til at vælge andre transportformer end bil, både mindske presset på parkeringskapaciteten og vejnettet og dermed øge fremkommeligheden i byen. Parkeringsrestriktioner og betalingsparkering er effektive redskaber til at påvirke brugen af bil i byen, og betalingsparkering anvendes allerede til at reducere pendlertrafik i bil fra hovedstadsområdet og ind til København.

Ca. 2/3 (65 %) af besøgende i København, der krydser den ydre kommunegrænse, har gratis parkering eller endda en fast parkeringsplads, se Figur 5.

**FIGUR 5: PARKERINGSMULIGHEDER VED ARBEJDSPLADS BLANDT BESØGENDE**



Kilde: Vægtede data; COWIs egne beregninger, baseret på Transportvaneundersøgelsen (TU) 2012-16. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor de gratis parkeringspladser ligger, herunder på gade eller i privat anlæg.

### 6. Udvidelse af betalingsområdet

Udvidelse af betalingsområdet kan både bidrage til, at parkeringsbelægningsprocenter og randzoneproblematikker mindskes samt, at pendlere til København vælger andre transportformer end bilen. En effekt på belægningsprocenten vil dog afhænge af, hvor vidt der samtidig justeres på beboerlicenserne. Det er forvaltningens vurdering, at effekten ved at indføre betalingsparkering i et område i forhold til belægningsgraderne hurtigt vil blive udjævnet, hvis det nuværende prisniveau for beboerlicenser fastholdes. Erfaringer fra indførelse af betalingszone i ny gul zone (Valby,

Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro) viser, at den umiddelbart store effekt hurtigt blev udlignet af, at beboerne i højere grad parkerer på gaden, og der samtidig ikke er økonomisk incitament med de nuværende priser for beboerlicenser til at vælge privat parkering. Pendlerparkeringen vil dog blive reduceret, uanset om beboerlicensen justeres.

Hvis udvidelsen begrænses til de otte områder med størst behov i forhold til parkeringspresset, vil det være følgende områder: Valby, Østerbro (inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Hellerup Station), Nordvest (omkring Fuglekvarteret og Lygten), Sundby Nord (inkl. den tidsbegrænsede p-zone ved Lergravsparkens Metrostation), Sundby Syd, Islands Brygge, Vanløse (inkl. den tidsbegrænsede parkeringszone ved Vanløse Metrostation og den tidsbegrænsede p-zone Grønjord langs Vestamager metrolinie).

En udvidelse af betalingsområdet forventes umiddelbart at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i København. Forvaltningens første bud på beregninger viser, at en udvidelse til de otte områder med størst behov i forhold til parkeringspresset med samme takst som gul zone (9 kr. pr. time) vil gøre, at der udledes 1.000-3.500 ton mindre CO<sub>2</sub> pr. år. Effekten vil aftage på sigt, med mindre prisstigningen følges op af løbende forhøjelser af prisniveauet og/eller nedjustering af antal pladser.

Betalingsparkering har hjemmel i Vejloven, og betalingen skal stå mål med den trængsel, der forekommer. Da der er områder af byen, hvor der er begrænset trængsel, kan det være problematisk at udvide betalingsområdet til at omfatte hele kommunen på nuværende tidspunkt. Forvaltningen vurderer, at trængslen i takt med befolkningstilvæksten og fortætning i byen vil stige til et niveau, hvor der skabes hjemmel til en udvidelse af betalingsområdet til hele kommunen. En udvidelse af betalingsområdet til hele kommunen med samme takst som gul zone (9 kr. pr. time) vil gøre, at der umiddelbart udledes mellem 2.000-7.000 ton mindre CO<sub>2</sub> pr. år.

## 7. Forhøjelse af pris for timeparkering

En takstændring af nuværende priser for timeparkering vil også bidrage til, at færre vælger bilen og i stedet benytter mere pladseffektive transportmidler til gavn for både fremkommeligheden og parkeringspresset. En takstændring på 15 % vil medføre en ændring af efterspørgslen på parkering på 10 %, baseret på en beregning fra DTU. Det er forvaltningens umiddelbare vurdering, at de nuværende takster i Indre By i dag giver et økonomisk incitament til at fravælge brugen af bil eller vælge privat parkering i stedet for gadeparkering. Det er derfor vurderingen, at en ændring af timetaksterne vil have en mindre effekt end en ændring af beboerlicensen til et niveau, der tilsvarende har et økonomisk incitament for beboerne til at fravælge bilen eller parkere på private pladser i stedet for på gaden. Med en 15 % ændring vil taksterne ændres på følgende måde:

**TABEL 4: OVERSIGT OVER TAKSTER**

Takster i zoner	2018 priser	+ 15 %*
Rød	36	42
Grøn	19	22
Blå	12	14
Gul	9	11
Aftentakst rød, grøn, blå (kl. 18-23)	13	15
Aftentakst gul (kl. 18-23)	9	15**
Nattakst rød, grøn, blå (kl. 23-08)	5	5**
Nattakst gul (kl. 23-08)	2	5**

\* Oprundet til hele kroner

\*\* Aften- og nattakst i gul zone foreslås harmoniseret med de øvrige zoners takster for gennemsnitlighedens skyld

## 8. Etablering af samarbejde på tværs i regionen om Parkér og Rejs-anlæg

Analysen viser, at parkér og rejs-anlæg ved stationer benyttes af op mod 5 % af pendlerne i regionerne. Parkering ved stationer anvendes mest ved lange togture og de seneste analyser, (som er udarbejdet hhv. for Transportministeriet og Realdania i 2015 samt af Dansk Industri og DSB i 2016) peger på, at potentialet ved at etablere parkér og rejs-anlæg er størst ved de lange afstande, altså hvis de etableres uden for København. Næste skridt i eventuel etablering af flere parkér og rejs-anlæg er derfor at få løftet et regionalt samarbejde med regioner, kommuner, DSB og BaneDanmark. Et sådant samarbejde skal foretage en mere præcis potentialeafklaring målrettet Region Hovedstaden samt udarbejde business cases, der afklarer investeringsbehovet på de steder, der vurderes at have størst potentiale inden for regionen. Københavns Kommune kunne i samarbejde med Region Hovedstaden tage førerrollen i et sådan et samarbejde. Det er vigtigt tidligt i processen at få afdækket, hvordan en model for kommunal medfinansiering af parkér og rejs-anlæg uden for København kan udformes inden for kommunalfuldmagten.



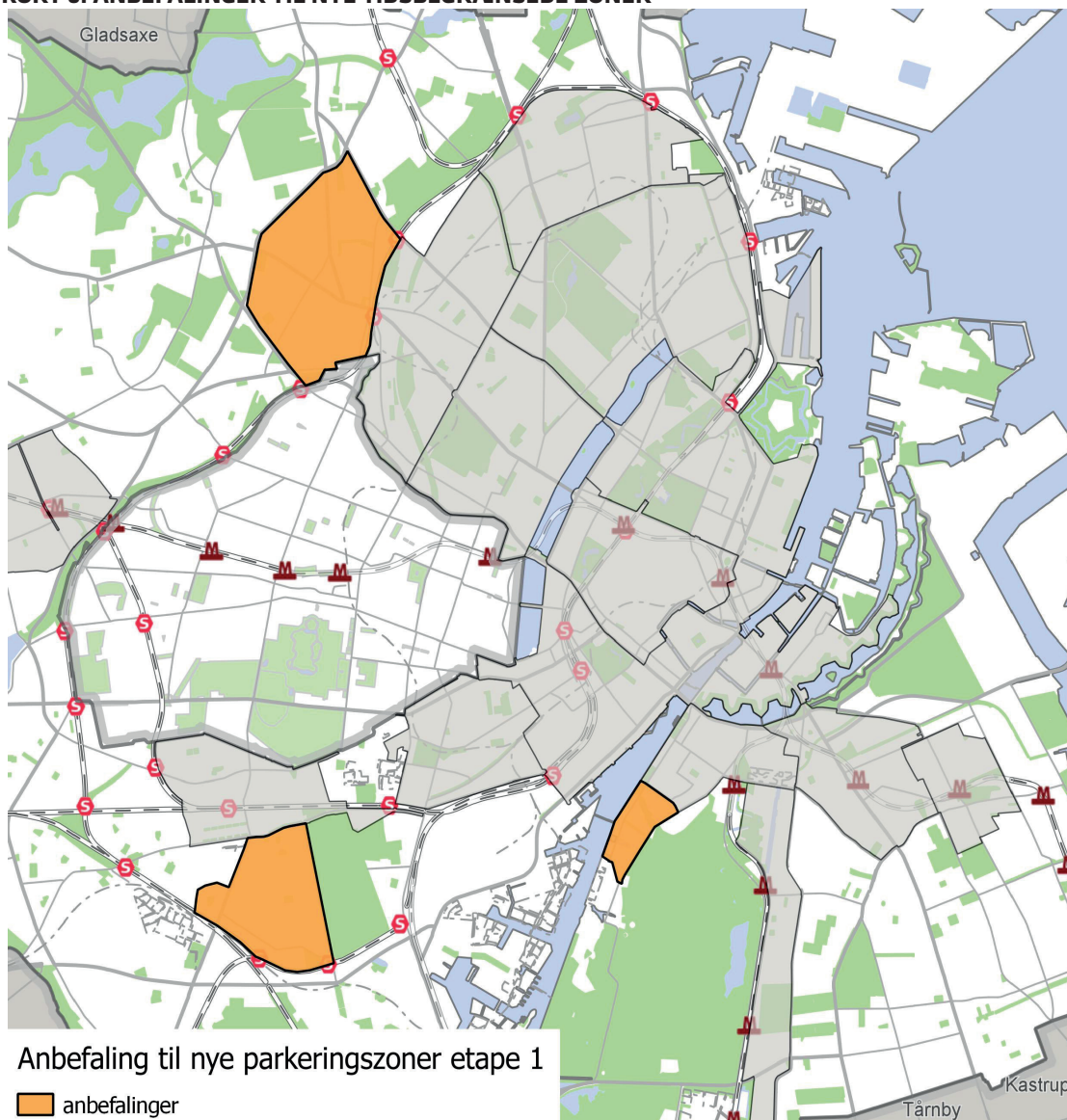
### Etablering af zoner med tidsbegrænsning

Ligesom de ovennævnte tiltag er etablering af zoner med tidsbegrænsning en måde at begrænse indpendlingen til byen. På Borgerrepræsentationens møde den 24. august 2017 blev reviderede retningslinjer for indførelse af zoner med regulering godkendt. Retningslinjerne foreskriver, at forslag til nye zoner forelægges Teknik- og Miljøudvalget til beslutning i forlængelse af den årlige redegørelse for parkeringsområdet.

Indstillingen om "Tidsbegrænsede zoner på Islands Brygge, i Nordvest og i Valby omkring forfatterkvarteret", forelægges Teknik- og Miljøudvalget på samme møde som parkeringsredegørelsen.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler her, at der etableres tidsbegrænsede zoner i tre større sammenhængende områder i henholdsvis Nordvest, Valby og på Islands Brygge, indtil der kan indføres betalingsparkering (se kort 6). Indstillingen tager hånd om de mest pressede områder, hvor borgerne ønsker regulering, og hvor det samtidig vurderes, at mængden af udefrakommende parkanter kan reduceres. Godkendelse af indstillingen er forudsat af, at der ikke besluttet betalingsparkering i disse områder i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2019.

### KORT 6: ANBEFALINGER TIL NYE TIDSBEGRÆNSEDE ZONER



# SAMMENHÆNG MED ANDRE INDSATSER...

## REGULERING AF PARKERING SOM VÆRKTØJ TIL AT NÅ MÅL I KBH2025 KLIMAPLANEN

Regulering af parkering kan ud over at håndtere udfordringer med høje belægningsprocenter være et middel til at nå kommunens mål i KBH2025 Klimaplanen om CO<sub>2</sub>-neutral by i 2025 og mål i Fællesskab København om, at minimum 75 % af alle ture skal foregå i gang, med cykel og i kollektiv transport. Dertil kommer Kommuneplanens langsigtede mål for fordeling af ture, hvor mindst 1/3 foregår på cykler, 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.

De seneste tal for fordeling af ture viser, at andelen af bilture ligger på 43 % i forhold til målet om, at højst 1/3 af den kørende transport foregår i bil og på 34 % i forhold til målet om, at maksimalt 25 % af alle ture foretages i bil. Begge tal for bilandele har været ret konstante de seneste 5-10 år og er steget fra 2015 til 2016 (2017 trafiktal foreligger endnu ikke). Hertil kommer, at der grundet fejl i emissionsfaktorerne i tidligere beregninger på transportområdet skal reduceres med yderligere 58.000 ton CO<sub>2</sub> om året i 2025.

## DELEBILER

Delebilismen breder sig i europæiske lande. Internationale analyser viser, at 1 delebil med fast stamplads kan erstatte 5-10 delebiler i København, og derfor har Teknik- og Miljøudvalget den 27. marts 2017 vedtaget en delebilstrategi med konkrete initiativer for at fremme udbredelsen af delebiler. Forsøgsordninger, hvor parkeringspladser i en periode anvendes til andre formål, har visualiseret muligheden for at bruge byens offentlige arealer til eksempelvis grønne arealer og cykelstier, som københavnernes efterspørger. Ordningerne kan, hvis de antager en mere permanent karakter, være med til at fremme en mere bæredygtig og aktiv transportadfærd, som er mindre pladskrævende.

## KONVERTERING AF BILPARKERING TIL CYKELPARKERING

Bilparkering fylder pt. 12 % af det samlede vejareal, og en bilparkeringsplads kan omdannes til 8-12 cykelparkeringspladser. Konvertering af bilparkering til cykelparkering er derfor en relevant løsning på steder, hvor pladsen er trang på fortovsarealerne, da det er den mest kosteffektive måde at skabe tilstrækkelig cykelparkeringskapacitet på, jf. "Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025", der blev godkendt af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018. På steder med et fast, men over døgnet varierende brugsmønster kan der indføres fleksible løsninger, hvor bil- og cykelparkering tillades på forskellige tidspunkter af døgnet.



## ... OG UDENLANDSKE ERFARINGER

### **MERE PARKERINGSREGULERING FOR AT OPNÅ FUNKTIONS- OG BÆREDYGTIGT TRAFIKSYSTEM**

I Stockholm vedtog bystyret en plan for gadeparkering i 2016 for at kunne opnå et funktions- og bæredygtigt trafiksystem med minimal klimapåvirkning samtidig med, at byen vokser. Planen for gadeparkering har et mål om 15% ledig parkeringskapacitet overalt i Stockholm for at sikre en funktionsdygtig by - herunder at det er muligt med varelevering og af- og påsætning, uden at det går ud over fremkommeligheden i byen. Derfor har Stockholm besluttet at udvide byens betalingsparkering fra at omfatte ca. 1/3 af byen til 2/3 af byen samtidigt med, at taksterne for gadeparkering samt beboerlicenser stiger. I det centrale Stockholm vil beboerlicenserne samtidig stige til 1.100 SEK om måneden (svarende til en årlig udgift på knapt 10.000 DDK), og der indføres betaling for beboere i de mindre centrale områder til hhv. 500 og 300 SEK om måneden (svarende til en årlig udgift på hhv. ca. 4.500 DKK og 2.700 DKK). For at opretholde 15% ledig parkeringskapacitet vil takster og licenser løbende blive justeret med et beløb, der medfører, at den ledige kapacitet på 15% opretholdes. Det er endvidere besluttet, at den sidste 1/3 af byen vil blive omfattet af betalingsparkering i takt med, at byen fortættes i løbet af de næste 5-10 år.

### **SIDESTILLING AF FODGÆNGERTRAFIK MED DEN KOLLEKTIVE TRAFIK OG BILEN**

I Malmøs parkeringspolitik sidestilles fodgængertrafikken til og fra den kollektive transport med gåturen mellem ens bolig og bilens parkeringsplads. Formålet er, at det skal være lige så nemt at gå til tog og bus, som det er at gå hen til, hvor ens bil holder parkeret. Den kommunale service for kollektiv transport sidestilles med den kommunale service for udbud af parkeringspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen vil følge erfaringer med denne politik i Malmø med henblik på at vurdere effekter, herunder på bilejerskabet og valg af transportformer.



UDGIVER

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
April 2018

Byens Udvikling  
Njalsgade 13  
Postbox 348  
2300 København S

Tlf. 33 66 33 66

GRAFIK

TMF Design

FOTO

Troels Heien, Københavns Kommune  
Ursula Bach, Københavns Kommune



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

# APPENDIKS - OVERSIGT

## **Appendiks**

Appendiks 1: Parkering ved Metrostationer

Appendiks 2: Status på anlægsprojekter med konsekvenser for parkering

Appendiks 3: Oversigt over temaer og foreslåede initiativer i tidligere års parkeringsredegørelser

Appendiks 4: Undersøgelse af søgetrafik

Appendiks 5: Holdningsanalyse på parkeringsområdet

# APPENDIKS 1:

## PARKERING VED METROSTATIONER

Tabeller over de enkelte stationsoplande (røde tal er antal nedlæggelser)

Enghave Plads	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	50	8	42
Zone: Blå/VB			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	74 %	4903	3648
Kl. 17	89 %	4892	4355
Kl. 22	101 %	4929	4960

Kbh. H	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	75	120	45
Zone: Grøn/VB			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	82 %	3109	2555
Kl. 17	82 %	3077	2529
Kl. 22	78 %	3141	2452

Gammel Strand	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	3	0	3
Zone: Rød/IB			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	102 %	2570	2632
Kl. 17	93 %	2476	2297
Kl. 22	81 %	2596	2098

Marmorkirken	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	45	20	25
Zone: Grøn/IB			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	88 %	3176	2796
Kl. 17	84 %	3032	2561
Kl. 22	85 %	3197	2713

Østerport St.	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	50	40	10
Zone: Grøn/IB			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	82 %	4805	3961
Kl. 17	91 %	4726	4300
Kl. 22	99 %	4806	4747

Trianglen	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	20	21	1
Zone: Blå/IØ			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	79 %	6042	4774
Kl. 17	90 %	6044	5414
Kl. 22	94 %	6053	5674

Poul Henningsens Pl.	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	45	30	15
Zone: Blå-Gul/YØ			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	71	6347	4485
Kl. 17	89	6322	5623
Kl. 22	103	6356	6543

Skjolds Plads	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	50	21	29
Zone: Gul/YN			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	65 %	4846	3132
Kl. 17	70 %	4686	3297
Kl. 22	77 %	4853	3738

Nørrebro St.	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	10	11	1
Zone: Gul/YN			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	83 %	5083	4214
Kl. 17	92 %	4985	4588
Kl. 22	95 %	5088	4822

Nuuk Plads	Permanent	Midlertidigt	Netto
P-regnskab	25	29	4
Zone: Blå/IN			
1000m gåafstand	Belægning	Pladser	Biler
Kl. 12	77 %	3205	2470
Kl. 17	92 %	3157	2889
Kl. 22	99 %	3216	3170

Opsummering af antal permanent nedlagte parkeringspladser ved metrostationer

P-regnskab	Permanent										Midlertidigt										Netto									
	Betalingszone				Bebo zone						Betalingszone				Bebo zone						Betalingszone				Bebo zone					
	Rød	Grøn	Blå	Gul	IB	IØ	VB	YØ	IN	YN	Rød	Grøn	Blå	Gul	IB	IØ	VB	YØ	IN	YN	Rød	Grøn	Blå	Gul	IB	IØ	VB	YØ	IN	YN
<b>Gammel Strand</b>	3				3																3				3					
<b>Marmorkirken</b>		45			45						20			20								25			25					
<b>København H</b>		75					75				120					120					45					45				
<b>Østerbro St.</b>		50			50						40			40							10			10						
<b>Enghave</b>			50				50					8				8						42				42				
<b>Trianglen</b>			20			20						21			21							1			1					
<b>Poul Henningsen</b>			10	35				45					30				30					10	5				15			
<b>Nuuk</b>			25						25			29						29				4						4		
<b>Skjold</b>				50						50			21						21				29						29	
<b>Nørrebro St.</b>				10						10			11						11				1						1	
<b>I alt</b>	3	170	105	90	98	20	125	45	25	60		180	58	82	60	21	128	30	29	42	3	50	47	35	12	1	3	15	4	30



## **APPENDIKS 2:**

# **STATUS PÅ ANLÆGSPROJEKTER MED KONSEKVENSER FOR PARKERING**

### Status på anlægsprojekter med konsekvenser for parkering

Nedenstående tabel viser godkendte projekter, som indebærer nedlæggelse af parkering, antal pladser og specificering af betalingszone. Det er endvidere angivet, hvis der i projektets anlægsmidler er afsat penge til at reetablere pladserne andetsteds.

Principgodkendte projekter	Skøn antal P	Rød	Grøn	Blå	Gul	Ydre	Belægning i % kl. 22 (2017)	Kommentar
Tilpasning af stoppesteder til elbusser på linje 2A	30							Det er endnu uklart, i hvilke zoner, at nedlæggelserne vil foregå
Tingbjerg - forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg	60					60		
Tingbjerg - stiforbindelse fra Hillerødmotorvejen til Ruten	10-15					10-15		
Lundehustorvet – et nyt torv i Ryparken-Lundehus	10					10		
Skybrudssikring: Projektpakke 2019								Det præcise antal pladser er på nuværende tidspunkt uvist. Teknik- og Miljøudvalget forelægges projekterne, når projektforslag er udarbejdet. Projekterne på Sallingvej, Blegdamsvej Nord, Blegdamsvej syd og Tomsgårdsvej forventes at påvirke parkeringsforholdene .

Principgodkendte projekter	Skøn antal P	Rød	Grøn	Blå	Gul	Ydre	Belægning i % kl. 22 (2017)	Kommentar
<b>Tagensvej</b>								Det præcise antal parkeringspladser er uvist. Der vil formentlig blive nedlagt et begrænset antal mellem Nørre Alle og Jagtvej, et større antal mellem Jagtvej og Lygten og et begrænset antal mellem Lygten og Grundtvigskirken.
<b>Vendersgade</b>	20	20					100	Der er åbnet op for parkering med beboerlicens i parkeringsanlægget på Israels Plads.
<b>Husumforbindelsen</b>	177					177		
<b>Udbygningsaftale Strandlodsvej</b>	16					16		Som konsekvens af udbygningsaftale i Lokalplan nr. 449-1
<b>Prioriteringsplan for 100.000 træer</b>								Det præcise antal parkeringspladser er uvist. Cirka halvdelen af gadetræerne kan få indflydelse på parkeringspladser alt efter, hvilke løsninger der viser sig mulige i det konkrete projekt

TMU behandlede projekter	Skøn antal P	Rød	Grøn	Blå	Gul	Ydre	Belægning i % kl. 22 (2017)	Kommentar
Cityring 2019 - ombygninger på A-busnettet i flere bydele	14			10		4	101	
Anlæg af grønne byrum på Stærevej i Fuglekvarteret, Nordvest	30					30	110	
Anlæg af supercykelstien Fasanvejsruten, Bispebjerg og Valby	7				4	3	100/78	
Skybrudsprojekt på overfladen af Strandboulevarden, Østerbro	5			5			106	126 parkeringspladser nedlægges midlertidigt
Anlæg af Remiseparken, Amager Vest	5					5	16	
Trafikplan for Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret	60			60			78	58 pladser erstattes inden for samme licenszone. To erstatningspladser erstattes i gul betalingszone.
Udvikling af byrum - Herman Bangs Plads	4					4	68	
Forbedret busfremkommelighed for linje 3A på Blegdamsvej, Nørrebro og Østerbro	7			7			80	
Følgeanlæg i forbindelse med ny bro ved Vester Voldgade	4		4				72	
Miljøstation på offentlig vej - Snorresgade og Halfdansgade, Amager Vest	5			5			82	
Omdannelse af parkeringspladser til grønne byrum, Indre By (Rømersgade/Linnés gade)	29	29					100	Parkeringspladserne i terræn kan nedlægges i takt med, at Københavns Kommune

TMU behandlede projekter	Skøn antal P	Rød	Grøn	Blå	Gul	Ydre	Belægning i % kl. 22 (2017)	Kommentar
Omdannelse af parkeringspladser til grønne byrum og cykelparkering, Indre By (Nybrogade)	40	40					79	tilvejebringer 155 parkeringspladser under Langebro og 380 parkeringspladser i parkeringsanlæg under Israels Plads, der blev besluttet i Overførselssagen 2015-2016 (BR 28. april 2016) (A, B, C, F, I, O og V).
Etablering af Sikre Skoleveje ved to skoler 2018	8-10					8-10		Nedlæggelserne vil ske på privat fællesvej
Etablering af sikre skoleveje for 10 skoler	18					18	60-80	Projektet vil muligvis have yderligere konsekvenser for antallet af parkeringspladser, skønsmæssigt i størrelsesordenen 2-5 pladser, hvis alle træer skal genplantes.
Etablering af cykelstier på Indiakaj	11-13		11-13				31	Jf. udmøntningsnotatet for budgetaftale 2018 kræves der ikke yderligere TMU-beslutning
Anlæg af 400 cykelparkeringspladser ved Valby Station	19				19		103	Alle pladser genoprettes
Anlæg af skybrudssikring og byrumsforbedring på Carl Niensens Allé, Østerbro	49				49		81	Alle pladser genoprettes
Ny Amagerbrogade	4					4		Alle pladser genoprettes
<b>P-pladser i alt</b>	<b>510</b>	<b>89</b>	<b>15</b>	<b>27</b>	<b>4</b>	<b>345</b>		Summen er eksklusiv parkeringspladser, som genoprettes.

## **APPENDIKS 3:**

# **OVERSIGT OVER TEMAER OG FORESLÅEDE INITIATIVER I TIDLIGERE ÅRS PARKERINGSREDEGØRELSER**

APPENDIKS 3

TEMAER OG INITIATIVER BEHANDLET I PARKERINGSREDEGØRELSER FRA 2015-18

Tema:	Initiativer under temaer:	Parkering 2015	Parkering 2016	Parkering 2017	Parkering 2018	Besluttet/ bevilget midler	Effekt af besluttede initiativer målt i antal p-pladser *
<b>Byudvikling</b>							
	Parkeringsvilkår i byudviklingsområder	X	X				
	Etablering af gadeparkering i forbindelse med projektet Fremtidens Gårdhaver med LAR i Skt. Kjelds Kvarter, Østerbro		X				
	Synlighed af parkeringsomkostninger		X				
	Mobilitetspakke for virksomheder		X				
	Bilfri bydele og bilfri boliger		X				
<b>Bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet</b>							
	Åbning af kommunale parkeringspladser		X	X	X	X (2016)	+ 400
	Kortlægning af brugen af privat parkeringskapacitet, herunder dialog med statslige institutioner og private virksomheder om åbning af parkeringspladser	X	X	X			
	Opskalering af forsøg med grøn mobilitet			X	X **		
	Udvidelse af tælleområdet			X	X		
	Regulering af beboerlicenser og takster på disse	X	X		X	X (2016)	0
	Aktiv parkeringshenvisning		X				
	Pulje til bedre skiltning og afmærkning				X		
	Screening af mulighed for parkeringsoptimering ved Metro Cityringens stationer			X	X		
	Renovering af Det Grønne P-hus	X				X (2016)	0 (bevaring af 215 pladser)
<b>Reduktion af indpendling i bil</b>							
	Parkér og rejs anlæg (i 2017 forundersøgelse af/udarbejdelse af model for Københavns Kommunes bidrag til Parkér og Rejs anlæg i andre kommuner)	X	X	X	X		
	Mobilitetsindsatser for virksomheder – etablering af virksomhedsnetværk			X			
	Foranalyse af dynamisk prissætning af betalingsparkering, fastsat efter belægningsgrader			X			
	Udvidelse af betalingsområdet	X	X	X	X	X (2016)	+ ca. 2500 (kl. 17)
	Afgift på parkering ved virksomheder og uddannelsesinstitutioner		X				
	Forhåndsreservation af parkering til særlige transportmidler	X	X				
	Afstand til parkering (reduktion af parkering ved arbejdsplads og bolig)		X				
	Omdannelse af 80 parkeringspladser i Indre By til cykelparkering og byrum		X			X (2016)	- 80
	Prioritering af cykelparkering over bilparkering		X				
	Opjustering af pris for timeparkering	X	X		X	X (2016)	Ikke beregnet

Tema:	Initiativer under temaer:	Parkering 2015	Parkering 2016	Parkering 2017	Parkering 2018	Besluttet/ bevilget midler	Effekt af besluttede initiativer målt i antal p-pladser *
<b>Etablering af nye parkeringsanlæg</b>							
	Forundersøgelse på Anlæg af nye parkeringsanlæg	X	X			X (2016)	0 (anslået 200-900 mulige ud fra forundersøgelserne, hvis der afsættes midler)
	Etablering af ekstra gadeparkering	X					
	Kortlægning af flere arealer til parkeringsanlæg med konsekvenser for byrum, trafik mv.		X				
	Parkeringsanlæg med klimasikring og bynatur		X				
<b>Synergi med andre indsatser</b>							
	Regulering af parkering som middel til at nå mål i KBH2025 Klimaplanen				X		
	Bilen som serviceydelse og selvkørende køretøjer			X			
<b>Politiske bestillinger</b>							
	Etablering af parkeringspladser i 10-meterzonen på kommunale veje			X		X (2017)	Forvaltningen har notat på vej om antal p-pladser.
	Foranalyse af underjordisk parkeringsanlæg på Amagerbro (fx ved Svinget)			X			
	Etablering af skråparkeringspladser i gul parkeringszone			X		X (2017)	23 (50-100 var forventet i budgetnotat)
	Etablering af parkering i Rantzausgade	X					

\* Umiddelbar effekt, langsigtet effekt ikke beregnet. Bemærk, at parkeringsinitiativer besluttet i andre sammenhænge, herunder Overførselssager, ikke er medtaget her.

\*\* Initiativet indgår ikke i parkeringsredegørelsen 2018, men indgår i Teknik- og Miljøforvaltningens budgetkatalog for Budget 2019



## APPENDIKS 4: UNDERSØGELSE AF SØGETRAFIK



2. april 2018

Sagsnr.  
2017-0132517

Dokumentnr.  
2017-0132517-9

Sagsbehandler  
Eske Kock Pedersen

## **Covernotat til undersøgelsen Parkeringsøgende trafik i København**

Borgerrepræsentationen besluttede i Budget 16 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) at gennemføre projektet Smart Parkering der skal gøre det lettere for bilister at finde en ledig parkeringsplads. Dette gøres ved at udstille data, og beregne, hvor stor sandsynligheden er for at finde en p-plads i et givent område, på en given dag og tidspunkt. Som led i projektet skal der laves en før- og en eftermåling af søgetrafikken. Førmålingsundersøgelsen forelægges hermed Teknik- og Miljøudvalget. Foruden undersøgelsen, benyttes den indsamlede data til at vurdere andelen af parkeringsøgende trafik i tætbebyggede byområder.

Undersøgelsen af søgetid er gennemført på offentlig vej og i delområder indenfor betalingszonen, nærmere bestemt indre Østerbro, dele af Indre By, foruden dele af Vesterbro.

I undersøgelsen er der i alt foretaget 2.441 gadeparkeringer på offentlig vej, af henholdsvis borgere og studerende. Parkeringerne er foretaget løbende fra kl. 8-24 i hverdage og på søndage kl. 10-22, men formidles primært i fire tidsbånd i forbindelse med undersøgelsen; hverdage fra kl. 8-15, kl. 15-20 og kl. 20-24 samt søndage fra kl. 10-22.

Parkeringsredegørelsen fra 2017 viser mange steder, med belægningsgrader på over 100 % om aftenen. Det kan skyldes at der kan være flere biler parkeret på strækningerne, især ved længdeparkeringer, end kommunens registrerede kapacitet.

*Fra undersøgelsen er følgende generelle resultater fremkommet:*

- Der køres i gennemsnit ca. 370 m i forbindelse med søgning efter en ledig p-plads.
- Den gennemsnitlige søgetid er 1 minut og 50 sekunder.
- Mere end 70 % af bilisterne finder en ledig p-plads på under 2 min. på hverdage mellem kl. 08-24.
- Den gennemsnitlige hastighed for bilister, der søger efter parkeringsplads, er 11.5 km/t.
- Den gennemsnitlige gangafstand fra parkering til slutdestination er 160 m.
- Der er ikke nogen entydig sammenhæng mellem søgetidens længde, og den efterfølgende gangafstand til slutdestinationen, dog ses længere gangafstande på hverdagsaftener.

**Digitalisering**

Njalsgade 17, 4.  
Postboks 457  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

*For Indre By alene ses følgende:*

- 77 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 77 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 7 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 1 min. og 20 sekunder.

*På Vesterbro ses følgende:*

- 70 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 50 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 25 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 7 minutter og 30 sekunder.

*For Østerbro ses følgende:*

- 80 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 59 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 16 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 3 minutter og 50 sekunder.

Resultaterne viser desuden, at søgetiden varierer i forskellige tidsrum. På Østerbro er søgetiden på hverdagsmorgener/formiddage, på ca. 49 sekunder. Søgetider på Vesterbro om søndagen, viser meget stor forskel over døgnet. Fra kl. 10-20 ligger søgetiden gennemsnitlig på ét minut og 50 sekunder, mens søgetiden mellem kl. 20-22 i gennemsnit stiger til syv minutter og 32 sekunder.

Der er markante forskelle på gangafstanden, hvilket bl.a. ses ved, at gangafstanden på hverdage i aften/nattetimerne kan være op til 373-495 meter lang i Indre By og på Østerbro. En gangafstand på 160 meter tilbagelægges på 1 minut og 55 sekunder.

Det er i forbindelse med undersøgelsen af søgetrafik udledt, at søgetraffikkens andel af det samlede trafikarbejde i gennemsnit er 3,1 % i de undersøgte områder.

### **Videre proces**

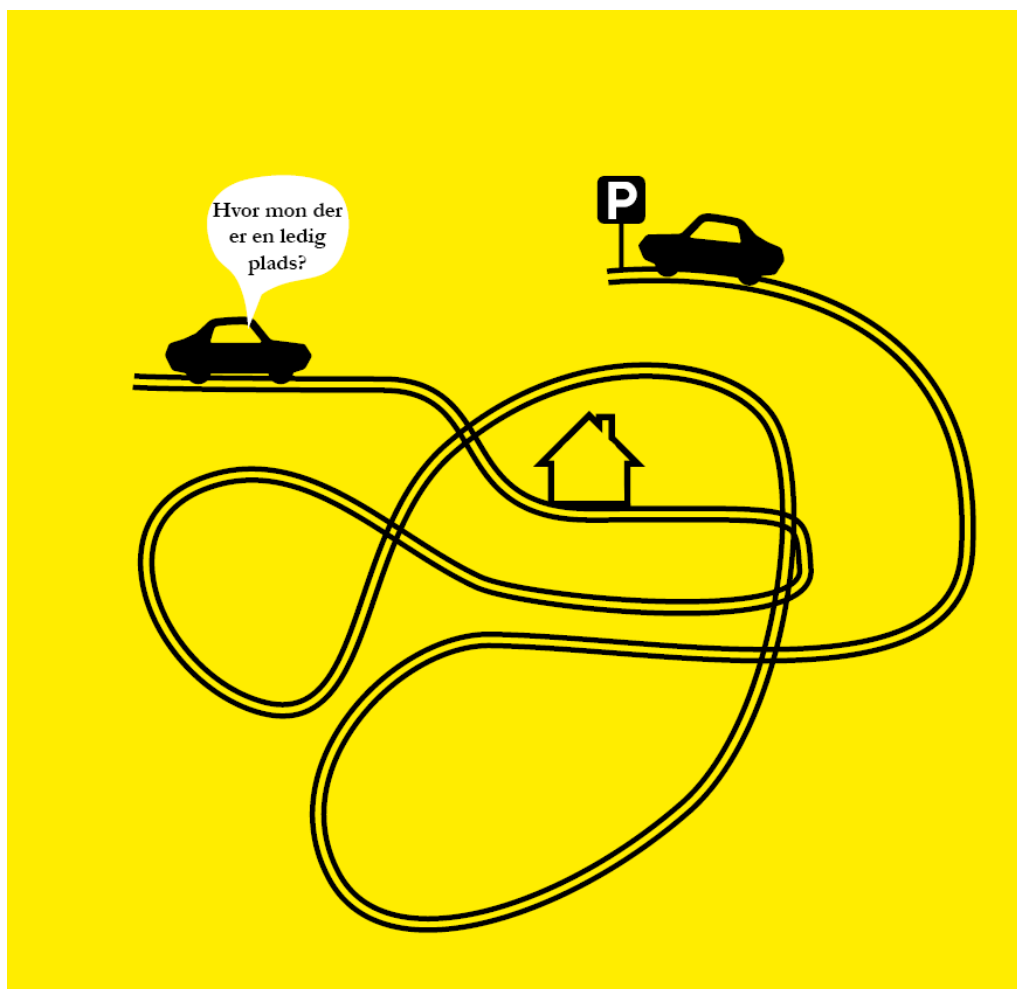
Teknik- og Miljøudvalget vil, når projektet Smart Parkering er gennemført og løsningen har været i drift i tilstrækkelig tid og udbredelse, få forelagt en eftermålingen af parkeringssøgende trafik i København.

# Parkeringsøgende trafik i København

Undersøgelse af søgetrafik

Københavns Kommune

Februar 2018



Titel: Undersøgelse af parkeringssøgende trafik i København

Revision: 1

Dato: 28-02-2018

Udarbejdet af: RAW Mobility; CW, NRH, MOE Tetraplan; PE

Kontrolleret af: CW

# Indhold

1	INDLEDNING .....	1
2	OPSUMMERING .....	2
2.1	Generelt .....	2
2.1.1	Indre By .....	2
2.1.2	Vesterbro .....	2
2.1.3	Østerbro .....	3
2.2	Andelen af trafik der er søgetrafik .....	3
3	SØGETID .....	3
4	METODE .....	4
4.1	BRUGERGRUPPER .....	5
4.2	OMRÅDER OG GEOGRAFISK AFGRÆNSNING AF UNDERSØGELSEN .....	6
4.3	TIDSPUNKTER/INTERVALLER .....	7
5	Dataopsamling/databehandling .....	9
5.1	Præmisser for undersøgelsen .....	11
6	Resultater .....	12
6.1	Generelle resultater .....	12
6.1.1	Søgetider .....	12
6.1.2	Gangafstande .....	14
6.2	Resultater på bydelsniveau .....	16
6.2.1	Indre By (IB) .....	16
6.2.2	Vesterbro (VB) .....	19
6.2.3	Østerbro (ØB) .....	21
7	Andel af trafik der er søgetrafik .....	23
7.1	Metode .....	23
7.2	Resultater .....	23
8	Konklusioner .....	26
8.1	Metode .....	26
8.2	Parkanter .....	26
	Bilag 1 - Kortbilag .....	27

# 1 INDLEDNING

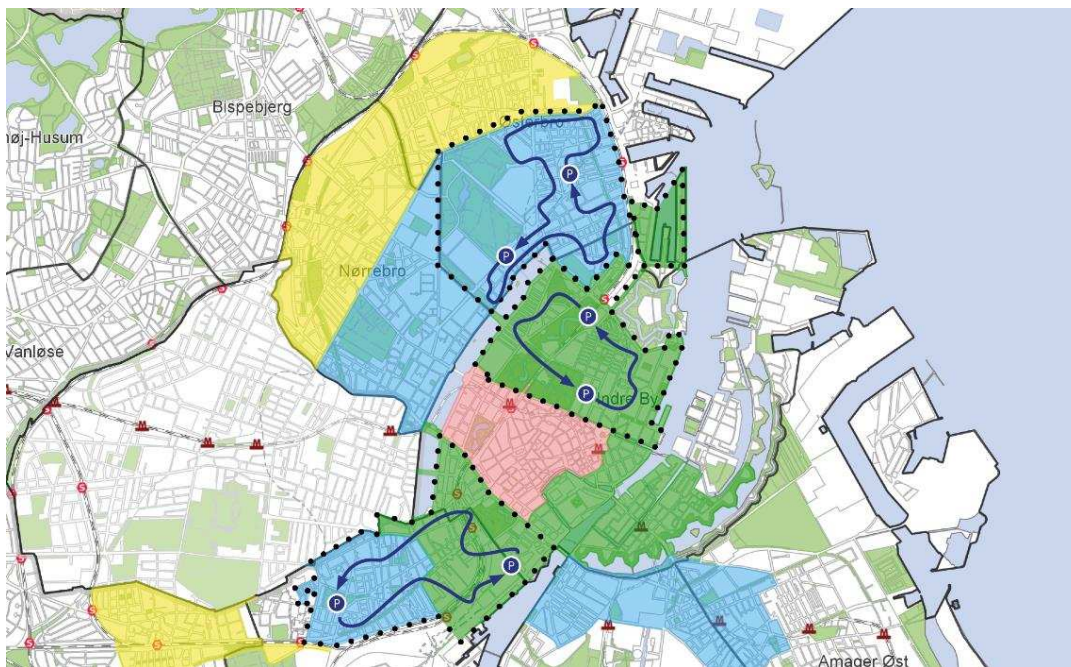
Antallet af privatbiler er steget markant over de seneste år. I 2016 er der 16.000 flere privatbiler i København end der var i 2010. Alene i perioden 2015 til 2016 er der kommet 4.500 flere biler.

Bilejerskabet og den generelle bilrådighed stiger i disse år på ny, efter at have været svagt faldende i forlængelse af finanskrisen. Stigningen i antallet af biler har medført en generel stigning i parkeringsbelægningen fra 2015-2016, herunder er der kommet flere zoner med en parkeringsbelægning på 100 %.<sup>1</sup>

Undersøgelsen af søgetid ifm. parkering gennemføres da Københavns Kommune er i færd med at udvikle en service, der tilbydes til leverandører (navigation, mobilbetaling, kort m.fl.), hvor man kan forespørge hvor stor sandsynligheden er for at finde en ledig p-plads i betalingszonen en given dag og tid. Det sker for at nedbringe søgetrafikken og dermed bidrage til at Københavns Kommune når sit mål med at gøre KBH CO2 neutral i 2025. Undersøgelsen skal danne grundlag for at evaluere de services der udvikles for at hjælpe de københavnske bilister med at finde en ledig parkeringsplads, med et minimum af søgetid.

Det er således tanken, at der skal gennemføres en lignende undersøgelse af tidsforbruget ved parkering, når div. services har været i drift og har tilstrækkelig udbredelse.

Undersøgelsen af søgetid er gennemført på offentlig vej, i delområder indenfor betalingszonen. Undersøgelsen er primært gennemført for indre Østerbro, dele af Indre By, foruden dele af Vesterbro, som det fremgår af Figur 1. Gul zone er ikke medtaget, da det var nødvendigt at begrænse undersøgelsesområdet, for at sikre tilstrækkeligt data i de undersøgte områder.



Figur 1 Områder på Østerbro, Vesterbro og Indre By, hvor parkeringerne er foretaget. Her angivet på kortet med de fire betalingszoner, hvor hver farve udgør de forskellige takstzoner.

<sup>1</sup> Parkeringsredegørelsen 2017, Københavns Kommune

Der findes meget få undersøgelser der meget svagt belyser hvor stor en andel søgetrafikken udgør - og disse undersøgelser er af ældre dato. Derfor er det, igennem denne undersøgelse, forsøgt at komme nærmere på hvor stor andelen af søgetrafikken egentlig er i København.

## 2 OPSUMMERING

I løbet af undersøgelsen er der i alt foretaget 2.441 gadeparkeringer på offentlig vej, af henholdsvis borgere og studerende, med henblik på at få et så validt datagrundlag for undersøgelsen som muligt, indenfor de givne økonomiske og tidsmæssige rammer.

Det har generelt vist sig at være en udfordring, at få tilstrækkeligt parkeringsdata fra borgere. Dels fordi forholdsvis få borgere meldte sig til undersøgelsen, og dels fordi mange **Københavnere** ikke anvender bilen særligt ofte<sup>2</sup>, hvilket resulterer i forholdsvis få parkeringer pr. bilist. Derfor er en stor del af de foretagne parkeringer udført af studerende.

Fra de mere end 2.000 gennemførte søgeture og parkeringer, kan der kort opsummeres følgende resultater, både af generel karakter, men også fordelt på de undersøgte bydele.

### 2.1 Generelt

- Der køres i gennemsnit ca. 370 m. i forbindelse med søgning efter en ledig p-plads.
- Den gennemsnitlige søgetid er 1 minut og 50 sekunder.
- Mere end 70 % af bilisterne finder en ledig p-plads på under 2 min. på hverdage mellem kl. 08-24.
- Den gennemsnitlige hastighed for bilister, der søger efter parkeringsplads, er 11.5 km/t.
- Den gennemsnitlige gangafstand fra parkering til slutdestination er 160 m.
- Der er ikke nogen entydig sammenhæng mellem søgetidens længde, og den efterfølgende gangafstand til slutdestinationen, dog ses længere gangafstande på hverdagsaftener.

#### 2.1.1 Indre By

- 77 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 77 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 7 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 1 min. og 20 sekunder.

#### 2.1.2 Vesterbro

- 70 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 50 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 25 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 7 minutter og 30 sekunder.

---

<sup>2</sup> Tal fra parkeringsredegørelsen 2017 viser, at en fjerdedel af bilerne på henholdsvis Østerbro og Vesterbro ikke anvendes i hverdage.



### 2.1.3 Østerbro

- 80 % af parkanterne bruger under 2 min. på at finde en parkeringsplads på hverdage mellem kl. 08.00 – 24.00.
- På hverdage mellem kl. 20.00-24.00 finder 59 % af bilisterne en ledig plads på under to minutter. Men 16 % bruger mere end fem minutter på søgning efter ledig plads.
- På søndage mellem kl. 20.00-22.00 er den gennemsnitlige søgetid ca. 3 minutter og 50 sekunder.

## 2.2 Andelen af trafik der er søgetrafik

Som det ses af Tabel 1, er søgetrafikkens andel af det samlede trafikarbejde i gennemsnit 3,1 %. En uddybende beregning og forklaring af resultatet findes i afsnit 7.

Bydel	Andel af TA	TA fra KK	TA P-søgning	P-søgning andel
Østerbro	3,5%	123.724	5.151	4,2%
Indre By	3,5%	126.549	3.804	3,0%
Vesterbro	7,3%	259.592	6.650	2,6%
Total	14,2%	509.865	15.605	3,1%

Tabel 1 Søgetrafikkens andel af det samlede trafikarbejde (TA) hverdagstrafik.

Såfremt datagrundlaget havde givet mulighed for at isolere tidsbånd på trafikarbejdet, er det sandsynligt, at søgetrafikkens andel af det samlede trafikarbejde ville være højere i visse tidsbånd.

## 3 SØGETID

I forbindelse med denne undersøgelse defineres søgetid, som den tid bilisten bruger på at søge efter en ledig p-plads, startende umiddelbart inden bilisten er ved sin slutdestination.

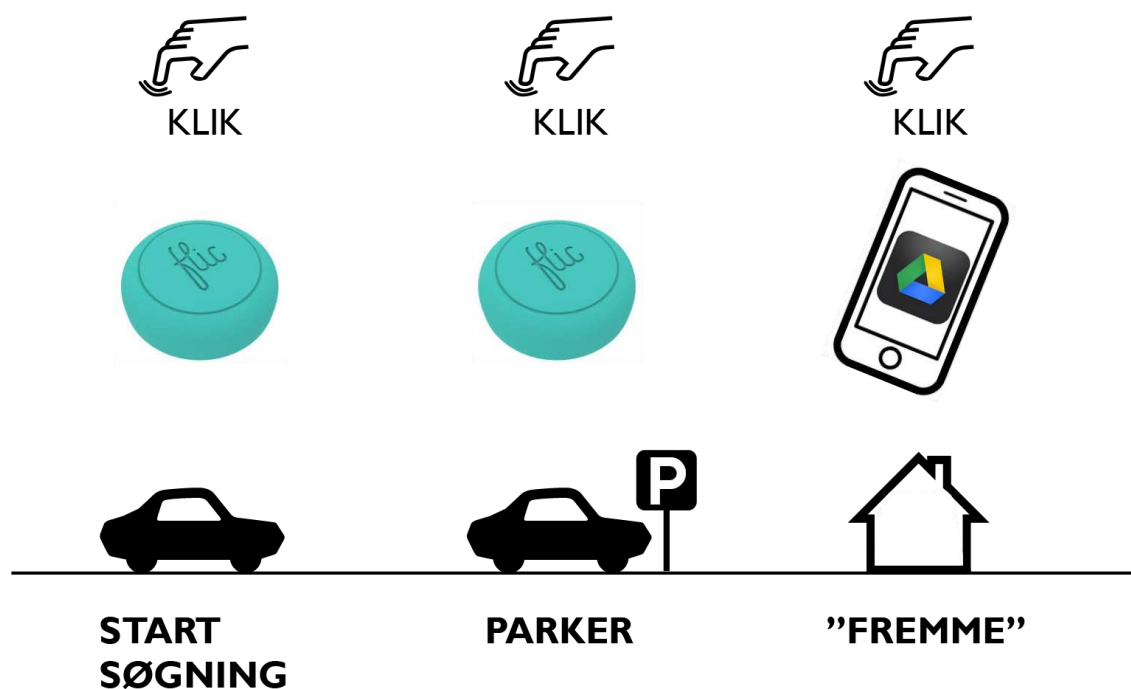
Ofte vil en bilist påbegynde sin søgning efter en ledig p-plads, forholdsvis tæt på sin slutdestination, da de fleste bilister ønsker at parkere så tæt på slutdestinationen som muligt. Ofte kan det medføre, at bilisten først parkerer efter at have passeret sin slutdestination, måske endda flere gange, i sin søgning efter den nærmest ledige plads.

De medvirkende i undersøgelsen, blev bedt om at aktivere deres søgning (GPS-spor), når de mente at de var tæt nok på deres slutdestination til at påbegynde søgningen efter en ledig p-plads.

## 4 METODE

For at få det bedst mulige indtryk af tidsforbruget og den tilbagelagte distance forbundet med parkering i København, og for at sikre at data blev geografisk nøjagtigt, blev undersøgelsen gennemført ved indsamling af GPS-data. Data blev trukket fra en App<sup>3</sup> som alle deltagere i undersøgelsen havde installeret på deres smartphone.

For at deltagerne i undersøgelsen ikke skulle betjene deres mobiltelefon under kørsel, fik deltagerne udleveret en knap der, via bluetooth, kunne aktivere den app på telefonen der logger den enkelte brugers GPS-spor. Brugere fulgte blot metoden, vist på Figur 2, for registrering hver gang de skulle parkere.



Figur 2 registreringsmetode ved parkering

Den udleverede knap, kunne sættes fast på bilen instrumentbræt, hvor den nemt kunne aktiveres under kørsel.

Foruden oplysninger om tilbagelagt distance, og tidsforbrug i forbindelse med hver parkering, gav undersøgelsen også data om den afstand, den enkelte bilist, havde parkeret fra sin slutdestination. Den enkelte deltager skulle nemlig aktivere en knap på sin smartphone, når man var fremme ved sin slutdestination, fx ved sin hoveddør.

Herved kunne undersøgelsen belyse, hvorvidt der er en sammenhæng mellem villigheden til at parkere længere fra slutdestinationen, i takt med at søgetiden stiger. Derudover gav det oplysninger om hvor langt fra slutdestinationen der parkeres generelt.

<sup>3</sup> FLIC – app, der aktiverer IFTTT – app, der opsamler GPS-spor, via mobilens GPS

## 4.1 BRUGERGRUPPER

Det var vigtigt at undersøgelsen kunne danne et repræsentativt indtryk af tidsforbruget i forbindelse med parkering i København, særligt søgningen efter en ledig parkeringsplads. Derfor blev der lagt op til at undersøgelsen skulle udføres af både borgere og ansatte ved kommunen, samt studerende, der kunne udfylde de tidspunkter i undersøgelsen, hvor der kunne opstå manglende data.

Der blev rekrutteret folk til søgetrafikundersøgelse, gennem følgende medier:

- Via borgerpanelet
- Via TMFs intranet
- Via nyhed på FDMs hjemmeside
- Artikel på kk.dk
- LinkedIn – Københavns Erhvervshus

Der blev afholdt infoaftener i henholdsvis Østerbro Huset på Østerbro og i Njalsgade på Islands Brygge. Her kom de borgere der havde meldt sig til undersøgelsen forbi, og fik udleveret FLIC-knapper og fik information og hjælp med installation af de apps, der skulle anvendes i forbindelse med undersøgelsen.

Alle deltagerne fik desuden udleveret en folder, som vist på Figur 3, med information omkring undersøgelsen og hjælp til evt. problemer der måtte opstå i løbet af undersøgelsen.

**METODE**

Følg nedenstående trin, før du registrerer din tur:

- Start din søgning, med **ét** klik.
- Slut din søgning, med **ét** klik.
- Ved din destination, laver du **ét** klik på din smartphone.

Klik på din smartphone, skal foretages på gadeplan, umiddelbart foran din destination.

**START SØGNING**      **PARKER**      **"FREMME"**

**VIGTIGT!**

- Start din søgning, så **snart du begynder** at lede efter parkeringsplads!
- Stop din søgning **så snart du har pariseret!** og før du gør dig klar til at forlade bilen.
- Lad knappen blive i bilen!
- Parter altid lovligt
- Parkér ikke på Elbilpladser - selv i elbil

**HUSK ALTID AT:**

- Din FLIC-app, skal altid være aktiv, inden du sætter dig i bilen!
- Bluetooth skal være aktiveret, på din smartphone!
- Lyd på din smartphone skal være tilstrækkelig høj, til at du kan høre når du starter og slutter din søgning!
- Lokaltidstjenester skal være aktive!
- Din smartphone skal ligge synligt fremme!

**HJÆLP!**

Såfremt du oplever problemer med software eller med selve registreringen, kan du henvende dig på nedenstående e-mail:

[info@rawmobility.dk](mailto:info@rawmobility.dk)

**FAQ:**

**Knappen virker ikke?**  
Tjek om bluetooth er slået til på telefonen og paring med knappen er sket.

**Knappen blinker rødt?**  
Tjek om bluetooth er slået til på telefonen og paring med knappen er sket.

**Appen tæller ikke ned, ved første tryk?**  
Tjek om FLIC er aktiveret, og om lyden er åbnet op.

Figur 3 Folder med info, som deltagerne i undersøgelsen fik udleveret

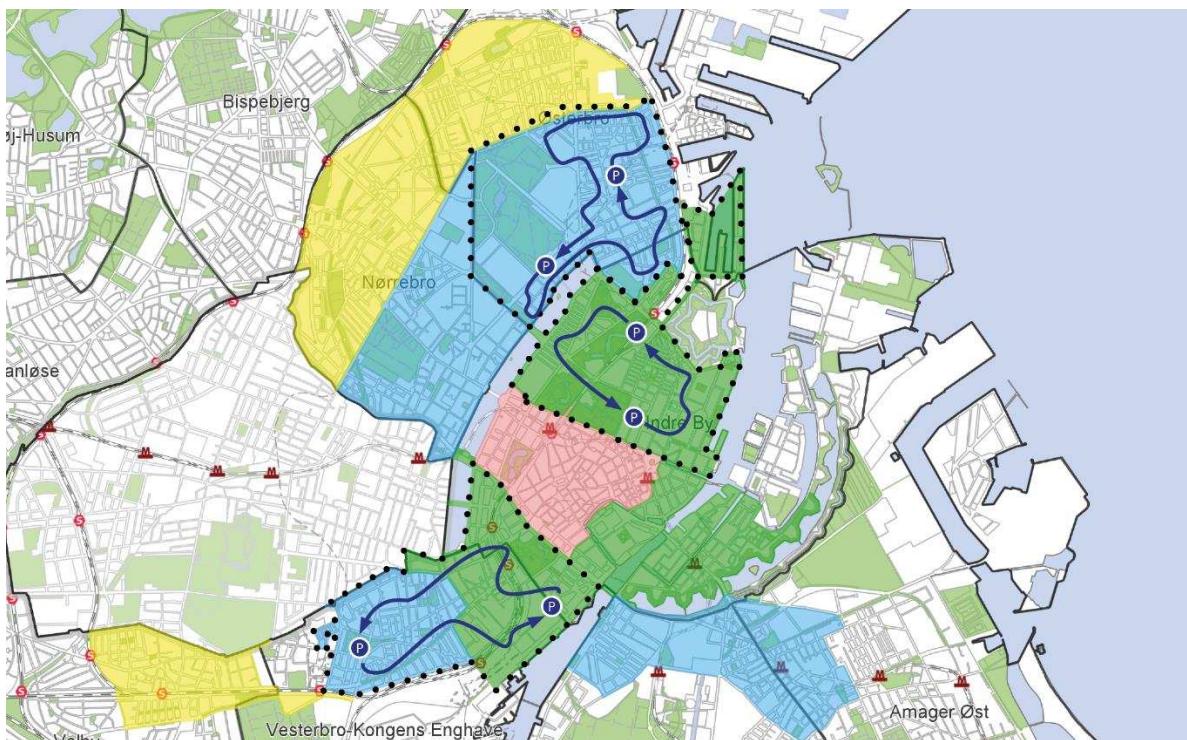
Overordnet set, viste det sig svært at rekruttere bilister, herunder både borgere og ansatte ved Kommunen, til at deltage i undersøgelsen. Derfor var det nødvendigt at rekruttere flere studerende end ventet. De studerende har til undersøgelsen anvendt kommunens elbiler, i deres søgen efter ledige p-pladser.

For at gøre parkeringssituationen så virkelig som mulig, blev hver enkelt studerende udstyret med en køreliste med adresser. Adresserne lå spredt i de enkelte byområder, så hver foretaget parkering, var så ægte som muligt, uden at den enkelte bilist havde kendskab til området forinden, og dermed eventuelle ledige pladser indenfor området.

#### 4.2 OMRÅDER OG GEOGRAFISK AFGRÆNSNING AF UNDERSØGELSEN

Undersøgelsen af søgetrafik dækker primært indre Østerbro, Vesterbro og dele af Indre By, som det fremgår af Figur 4. Dette er begrundet med, at der i forvejen er kortlagt en stor parkeringsbelægning i de pågældende områder jf. Figur 5. De enkelte områder har desuden forskellig karakter, både demografisk men også hvad angår bilejerskab.

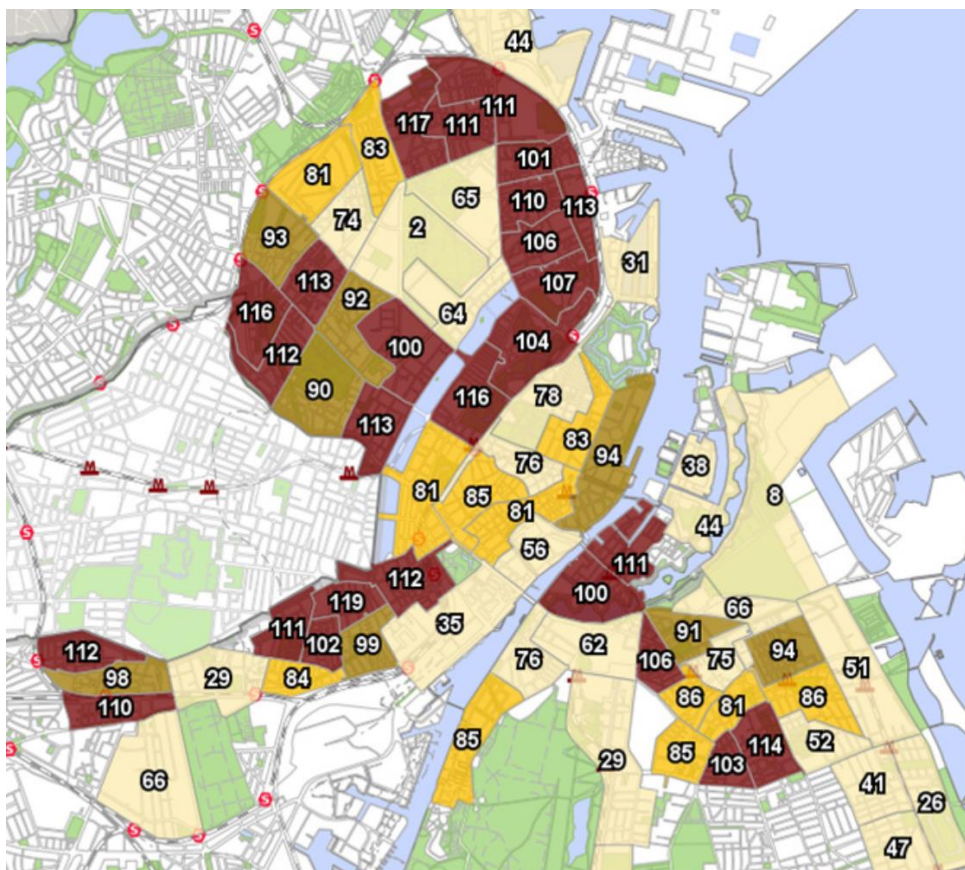
Udfordringen med rekruttering af deltagere til undersøgelsen, gjorde det desuden nødvendigt at indskrænke det undersøgte område, da data ellers ville blive for 'udvandet' til at give valide resultater. Således blev det også fravalgt at foretage parkeringer i gul parkeringszone.



Figur 4 Geografisk afgrænsning af områder der indgår i undersøgelsen, beliggende enten i grøn eller blå betalingszone. En del af det område som betegnes som Vesterbro, er en del af indre by, hvilket er gjort for kun at have tre geografiske afgrænsede områder.

Parkeringsredegørelsen fra 2017 viser, at der er mange steder i Københavns Kommune, med belægningsgrader på over 100 % om aftenen, som det også fremgår af Figur 5.

Belægningsgrader på over 100 % om aftenen betyder ikke nødvendigvis, at der ikke er flere frie p-pladser, da der kan være flere biler parkerede på strækningerne, især ved længdeparkeringer, end der er registreret som kapaciteten på den enkelte strækning.



Figur 5 Parkeringsbelægning efterår 2016 kl. 22., kilde: Parkeringsredegørelsen 2017, Københavns Kommune

#### 4.3 TIDSPUNKTER/INTERVALLER

Undersøgelsen dækker det meste af døgnet, og alle hverdage samt søndage. I nedenstående Tabel 2 er det vist hvorledes data er fordelt over døgnet og ugens dage, samt i hvilke af de geografisk afgrænsede områder turene er foretaget.

Område	Dag og Tidspunkt	Antal målinger
Indre By (IB)	Hverdage 08-15	234
	Hverdage 15-20	294
	Hverdage 20-24	43
	Søndage 10-22	164
Østerbro (ØB)	Hverdage 08-15	216
	Hverdage 15-20	370
	Hverdage 20-24	42
	Søndage 10-22	126
Vesterbro (VB)	Hverdage 08-15	295
	Hverdage 15-20	421
	Hverdage 20-24	46
	Søndage 10-22	190

Tabel 2 Antal parkeringer fordelt på tidspunkter og geografiske områder, i alt 2.441 ture

Som det fremgår af Tabel 2, er der forskel på antallet af ture i de respektive områder og tidsrum. Dette skyldes dels muligheden for at rekvirere deltagere, og dels at parkeringerne i nogle tidsrum tog noget længere tid end gennemsnittet, hvorfor antallet af ture der kunne gennemføres inden

for undersøgelsesperioden blev reduceret. Det er dog tilstræbt at gennemføre nogenlunde samme antal ture i hvert tidsbånd, samt i hvert geografisk område.

Enkelte parkeringer ligger udenfor de afgrænsede områder, men de er alligevel medtaget for at forøge datamængden og dermed validiteten af undersøgelsens resultater. Der er i alt foretaget 2.441 parkeringer indenfor de geografisk udpegede områder og tidsbånd igennem undersøgelsesperioden.

Ledige parkeringspladser kan med lidt god vilje siges at fordele sig efter en Poissofordeling, da de enkelte hændelser indtræffer uafhængigt af hinanden. Ventetiden i et sådant system, i dette tilfælde søgetiden efter en ledig parkeringsplads, er eksponentielt fordelt. Der skal omkring 20 observationer til pr. time i hvert område - såfremt der ikke forekommer større variationer i søgetiden - til at estimere parametrene i en sådan fordeling. Datamængden der har været til rådighed i denne undersøgelse indfrier det ønskede antal observationer, og i flere områder er datamængden væsentlig større.

## 5 Dataopsamling/databehandling

Resultaterne af dataopsamlingen fra undersøgelsen, foreligger dels som GPS-spor og dels som GPS-positioner for slutdestinationen.

På nedstående Figur 6 ses et eksempel på en parkeringsøgetur. De røde prikker er GPS-positioner opsamlet i brugerens mobiltelefon - ofte med et sekunds mellemrum. De enkelte registreringer indeholder, foruden de geografiske data, et tidsstempel, så det er muligt at finde kørselsretningen. Første punkt er der hvor søgningen starter og sidste punkt der hvor bilen parkeres. Den røde stjerne øverst på figuren viser slutdestinationen dvs. turens mål. Bilisten skal altså gå fra parkeringspladsen og til slutdestinationen.



Figur 6 Eksempel på et GPS-spor for en længere søgetur, sent søndag aften på Vesterbro.

GPS-spor er gemt i en række tekstfiler i et særligt format kaldet gpx-filer. Hver fil har et unikt id, som entydigt identificerer den enkelte tur. I hver gpx-fil er den gennemførte tur repræsenteret ved GPS-position og tidspunkt ca. en gang i sekundet. Første GPS-punkt i filen repræsenterer således startpunkt og –tidspunkt for en enkelt søgning.

Slutdestinationen, altså målet for den enkelte tur, er repræsenteret ved en enkelt GPS-position. Denne er tilvejebragt på to forskellige måder afhængigt af, om brugeren har registreret sin slutdestination selv, eller om det er gjort maskinelt.

Brugere der selv har registreret slutdestinationen, har aktiveret deres app, efter gåturen fra det parkerede køretøj, til slutdestinationen. I denne situation indeholder registreringen både en GPS-position og et tidspunkt ved slutdestinationen.

Sammenkobling af GPS-spor og slutdestination sker ved at finde den første position som ligger tidsmæssigt efter turens parkering, for den samme bruger.

For at få så mange ture som muligt har det, som før nævnt, været nødvendigt at inddrage studerende til dataindsamlingen. De studerende fik uddelt lister over destinationer, de skulle parkere ved, og da slutdestinationen var kendt på forhånd, har de studerende i langt de fleste tilfælde, ikke fysisk registreret slutdestinationen på stedet. Hermed var det muligt at udelade mange gåture fra den parkerede bil til slutdestinationen, og dermed muliggjort flere parkeringer i timen.

Det har dog betydet, at det ikke er muligt at få oplyst, hvornår brugeren er ved slutdestinationen. Positionering af slutdestinationen er i stedet sket ud fra dens postadresse. Denne er geokodet ved brug af Danmarks Adresseregister, der ajourføres af kommunerne og fungerer som grunddataregister for adresser i Danmark.

Sammenkobling af GPS-spor og GPS-position for slutdestinationen er sket manuelt for disse ture. Når data er vel modtaget, går den egentlige databehandling i gang. Databehandlingen består af en række funktioner der kan:

- Bestemme hvilket tidsbånd en tur falder i.
- Bestemme hvilket område turen vedrører.
- Fastlægge turens længde og varighed.
- Beregne gangafstand og -tid fra parkeringsstedet til slutdestinationen.

Hele turen kan meget vel spænde tidsmæssigt over flere tidsintervaller. Derfor er det valgt, at lade turens starttidspunkt være bestemmende for, hvilket tidsbånd turen tilhører. Det tilsvarende gør sig gældende for turens forløb. Den kan gå gennem flere geografiske områder og parkeringen sker ikke nødvendigvis i samme område som slutdestinationen. Det er derfor valgt at lade slutdestinationen bestemme, hvilket område turen tilhører.

Den samlede parkeringsøgetid kan opdeles i to dele; før og efter passage af slutdestinationen. De to dele adskilles geografisk af det sted på turen, hvor slutdestinationen passerer. Denne passage behøver ikke at ske nøjagtigt på stedet, men kan være på en nærliggende gade. Det sted på turen som ligger tættest på slutdestinationen opgjort i luftlinje, er sat som skillepunkt. Hvis det valgte sted passerer flere gange, er det tidspunktet for første passage der er valgt. Situationen svarer til, at bilisten søger efter en ledig p-plads ved at køre i ring om slutdestinationen. Ved at underopdele søgetiden, kan det give information om, hvornår bilisterne starter deres søgning, i forhold til slutdestinationen.

Turens varighed opgøres som tidsforskellen mellem sidste og første registrering i den tilhørende gpx-fil. Varigheden er opgjort i sekunder. Der tages ikke højde for, at bilisten måske venter lidt med at afbryde registrering af turen efter parkeringen.

Turens længde udregnes som den direkte afstand mellem turens geopositioner i gpx-filen. Tilnærmelsen er rimelig, da punkterne typisk ligger fysisk og tidsmæssigt (ofte et sekund mellem hver) tæt på hinanden. Et større problem er, at GPS-sporet ofte kan være upræcist. Det skyldes, at



det på nogle tidspunkter og steder kan være vanskeligt at se tilstrækkeligt mange satellitter til at give den ønskede præcision. Andre fejlkilder er refleksioner fra bygninger, som kan give falske GPS-signaler.

En metode til at fjerne denne slags fejlkilder, er at matche turene til vejnettet. Det har ikke været prøvet her. Tilsvarende har en manuel gennemgang af alle ture heller ikke været mulig. I stedet er meget lange ture med kort varighed udeladt af materialet.

Som nævnt er det ikke alle ture hvor bilisten, efter parkering af køretøjet, er spadseret til slutdestinationen. Derfor har det ikke været muligt at beregne gangtiden ud fra de indsamlede data direkte. I stedet er afstanden mellem parkeringspladsen og slutdestinationen beregnet. Det er sket som luftlinjeafstanden mellem de to positioner. Denne afstand er multipliceret med en faktor, for at tilnærme den til gaderne i en by. Faktoren er kvadratroden af 2, svarende til ca. 1,4 gange længden af luftlinjeafstanden. Omregning til tid sker med en ganghastighed på 5 km/t.

## 5.1 Præmisser for undersøgelsen

Der er identificeret en række forhold/præmisser, der har gjort sig gældende i forbindelsen med undersøgelsen af parkeringssøgetid. De væsentligste er oplyst nedenfor og grupperet efter deres indvirkning på parkeringssøgetiden, dvs. om præmisserne gør at søgetiden kan blive forkortet, forlænget eller have øvrige indflydelse herpå.

Forhold der forkorter parkeringssøgetiden:

- Bilister, som kender de lokale parkeringsforhold, vil ofte bruge mindre tid på søgningen. Enten fordi de kender områder med ledige pladser i nærheden af slutdestinationen, eller fordi de ved hvornår der kan forventes ledige pladser (anvendelsen af ikke stedkendte trafikanter, studerende i dette tilfælde, kan forårsage længere søgetider).
- I visse tilfælde er der ikke foretaget en egentlig parkering, men blot en markering af hvor en mulig parkering kunne ske. Det betyder, at tiden til selve parkeringen, dvs. med at bakke ind på en P-plads, er udeladt.

Forhold som forlænger parkeringssøgetiden:

- Nogle veje har været spærret som følge af vejarbejder. De tilhørende kørselsrestriktioner har betydet omkørsel, for at nå til slutdestinationen.
- Den uøvede bruger venter måske lidt med at standse turen på appen efter parkering.

Øvrige forhold:

- Det er individuelt, hvor man starter søgningen efter en parkeringsplads. Det betyder, at nogle brugere, uden kendskab slutdestinationens placering, først starter søgningen ved slutdestinationen.
- Det er endvidere situationsbestemt, hvor langt man ønsker at parkere fra slutdestinationen. Har man fx. medbragt flere børn eller en omfangsrig eller tung bagage, parkerer man gerne relativt tæt på slutdestinationen.

Generelt beskriver de ovenstående forhold, normale variationen i parkanters daglige brugsmønster og handlinger, hvorfor det som sådan ikke vurderes at påvirke resultaterne af den generelle undersøgelse i nævneværdig grad.

## 6 Resultater

I de følgende afsnit er det beskrevet hvilke faktuelle data der er kommet ud af undersøgelsen, som fx gennemsnitlig søgetid, og afstand fra parkering til bilistens slutdestination. Data er både præsenteret på generelt og på bydelsniveau.

### 6.1 Generelle resultater

#### 6.1.1 Søgetider

Der er, som tidligere nævnt, gennemført 2.441 parkeringer, der falder inden for de geografiske områder der undersøges, samt i de tidsbånd der er defineret i forbindelse med undersøgelsen. I Tabel 3 er det vist, hvordan parkeringssøgetiderne fordeler sig på de to dimensioner tid og sted.

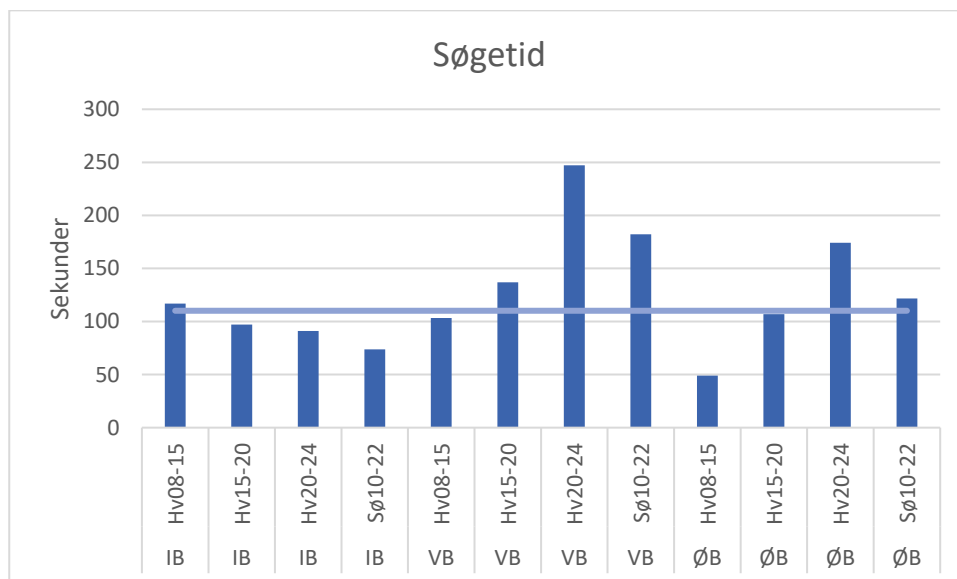
Sted	Tid	Antal	0 - 1 min	1 - 2 min	2 - 3 min	3 - 5 min	5 - 10 min	Over 10 min
IB	Hv08-15	234	154	27	16	18	14	5
	Hv15-20	294	185	38	21	30	12	8
	Hv20-24	43	26	7	1	6	2	1
	Sø10-22	164	114	21	12	10	6	1
VB	Hv08-15	216	134	34	18	15	10	5
	Hv15-20	370	171	80	43	30	33	13
	Hv20-24	42	17	4	5	4	7	5
	Sø10-22	126	54	30	13	10	10	9
ØB	Hv08-15	295	231	35	10	14	4	1
	Hv15-20	421	254	60	37	31	27	12
	Hv20-24	46	14	13	4	8	4	3
	Sø10-22	190	123	28	3	16	10	10
<b>Total</b>		<b>2441</b>	<b>1477</b>	<b>377</b>	<b>183</b>	<b>192</b>	<b>139</b>	<b>73</b>

Tabel 3 Fordeling af parkeringssøgetid på tid og sted (IB=Indre By, VB=Vesterbro, ØB=Østerbro).

For de enkelte tidsbånd er der brugt forkortelserne "Hv" for hverdage, "Sø" for søndage og fx. "08-15" for tidsrummet fra kl. 08.00 til kl. 15.00.

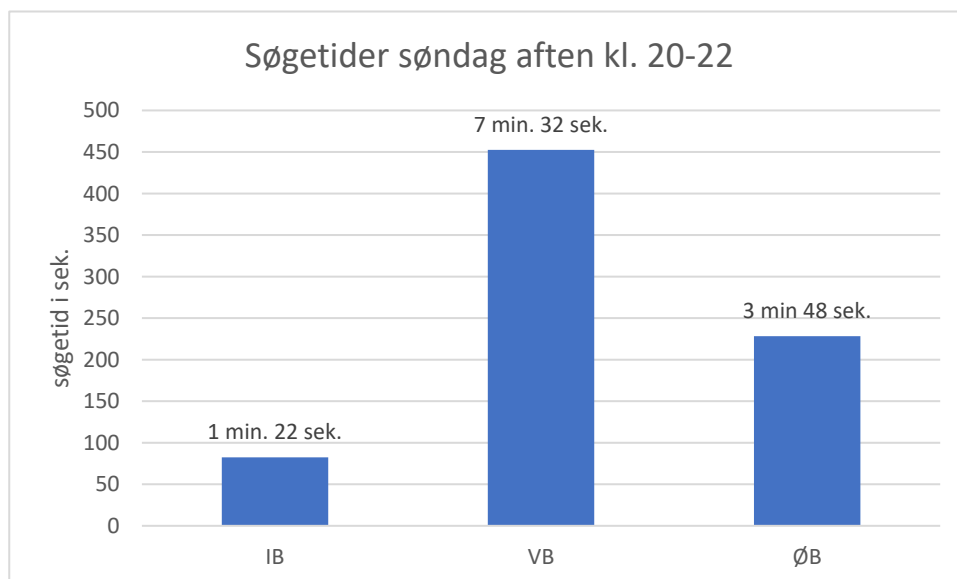
Af Tabel 3 ses det, at en meget stor andel af søgetiderne ligger under et par minutter. Mere præcist er gennemsnittet på 110 sekunder svarende til ét minut 50 sekunder.

I nedenstående Figur 7 ses de gennemsnitlige søgetider i sekunder, i de forskellige geografiske områder.



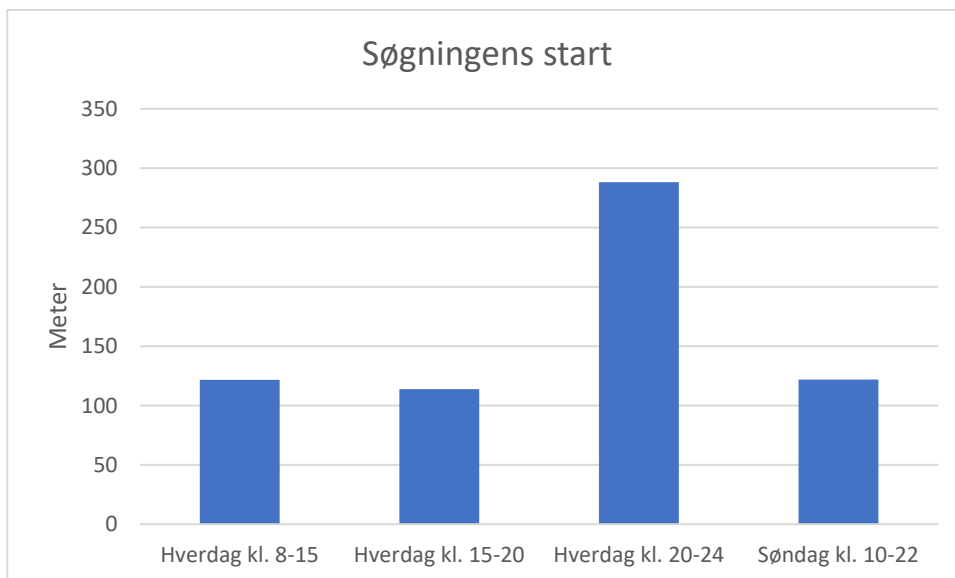
Figur 7 Gennemsnitlige parkeringssøgetider i bydele og tidsbånd. Vandret linje repræsenterer samlet gennemsnit

Som det fremgår af Figur 7, findes de længste søgetider på hverdagsaftener og i nogle områder også på søndage. Da data i Figur 7 for søndage, spænder over et langt tidsbånd fra kl. 10.00-22.00, ses det at søgetiden ikke i alle områder er signifikant højere end den generelle søgetid. Hvis man derimod isolerer data fra søndage mellem klokken 20-22, ser billedet noget anderledes ud, som det fremgår af Figur 8.



Figur 8 Gennemsnitlige søgetider søndag mellem kl. 20-22, i Indre By (IB), Vesterbro (VB) og Østerbro (ØB)

Derfor ses det også at bilisterne ofte starter deres søgning efter en ledig parkeringsplads, længere fra slutdestinationen, når de erfaringsmæssigt ved, at det kan blive svært at finde en ledig plads, på det pågældende tidspunkt. Af Figur 9 ses den gennemsnitlige gangafstand fra slutdestinationen i forhold til bilisternes start af p-søgning.



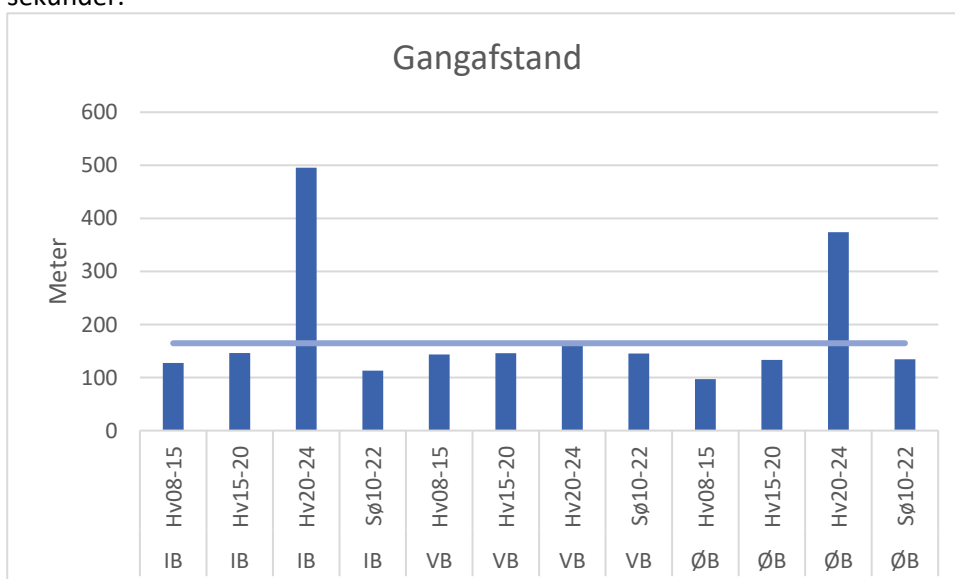
Figur 9 Gennemsnitlig afstand i meter, fra påbegyndt søgning til slutdestination

### 6.1.2 Gangafstande

Helt overordnet er afstanden mellem parkeringsplads og slutdestination, dvs. den afstand som bilen skal gå for at komme frem til slutdestinationen, i gennemsnit 160 m. Den vandrette linje på Figur 10 repræsenterer det samlede gennemsnit.

Der er markante forskelle på gangafstanden. Det ses af Figur 10, at på hverdage i aften/nattetimerne kan gangafstanden være op til 373-495 meter lang i Indre By og på Østerbro. Det er altså sværere at finde en parkeringsplads tæt på slutdestinationen sent på en hverdag. Søndag parkerer bilisterne lidt tættere på slutdestinationen end på hverdage.

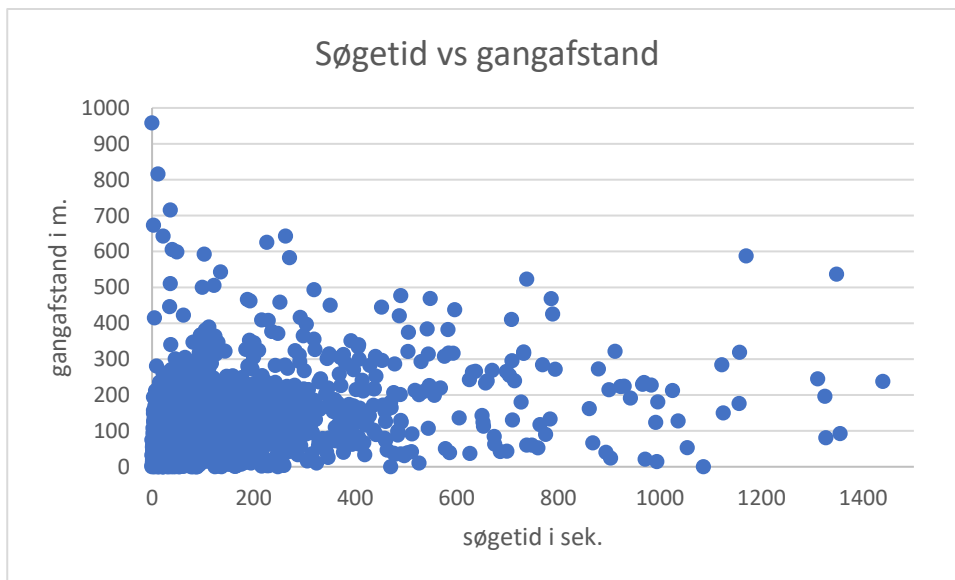
En gangafstand på 160 meter kan ved normal hastighed for gående tilbagelægges på 1 minut og 55 sekunder.



Figur 10 Gangafstand mellem parkeringsplads og slutdestination

Ser man på sammenhængen mellem søgetid og gangafstand fra parkering til slutdestination, så kunne man formode, at jo højere søgetiden er, jo længere er afstanden til slutdestinationen.

Imidlertid forholder det sig ikke konsekvent sådan. Som det fremgår af Figur 11, øges gangafstanden ikke lineært i forbindelse med lang søgetid. Det skyldes formentlig, at bilisternes ønske om at finde en plads tæt på slutdestinationen, vejer tungere end at bruge længere tid på at søge efter en ledig plads.



Figur 11 Gangafstand fra parkeringsplads til slutdestination i meter. kontra søgetid i sekunder.

Som det fremgår af flere, af de behandlede GPS-spor, så vælger en del bilister at passere deres slutdestination flere gange, for at få en parkeringsplads tæt på slutdestinationen, frem for at køre til et andet område, hvor der måske er større chance for at finde en ledig plads, og så tilbagelægge en længere distance til fods. De seneste opdelinger af beboerparkeringszoner, er udvidet i forhold til tidligere zoner, hvorfor der er mulighed for at parkere længere fra slutdestinationen end tidligere.

Gangafstanden fra parkeringsplads til slutdestination, er dog relativt længst på Østerbro og i Indre By, på hverdagsaftener. Dette kan indikere at belægningsgraden på parkeringspladserne i sidste ende tvinger bilisterne til at parkere længere fra deres slutdestination. Der er dog registreret en tendens til at bilister i højere grad vælger at bruge tid på søgning efter en ledig plads tæt på slutdestinationen, end at vælge en længere gangafstand til slutdestinationen.

## 6.2 Resultater på bydelsniveau

I de følgende afsnit er undersøgelsens resultater præsenteret på bydelsniveau for henholdsvis Indre By, Vesterbro og Østerbro.

Af nedenstående Figur 12 fremgår det, hvor mange parkeringspladser der er i hvert område, samt hvor mange beboerlicenser der er aktive. Det kan således udledes, at der for henholdsvis Indre By, Vesterbro og Østerbro er følgende sammenhæng mellem parkeringskapacitet og antal parkeringslicenser.

Indre By 87 %, Vesterbro 97 %, Østerbro 102 %. De potentielt høje belægningsgrader kan derfor ikke komme bag på nogen, især ikke i de mere beboelsestunge byområder, hvor især aften og natparkeringen er presset, hvilket også giver udslag i søgetidernes længde.

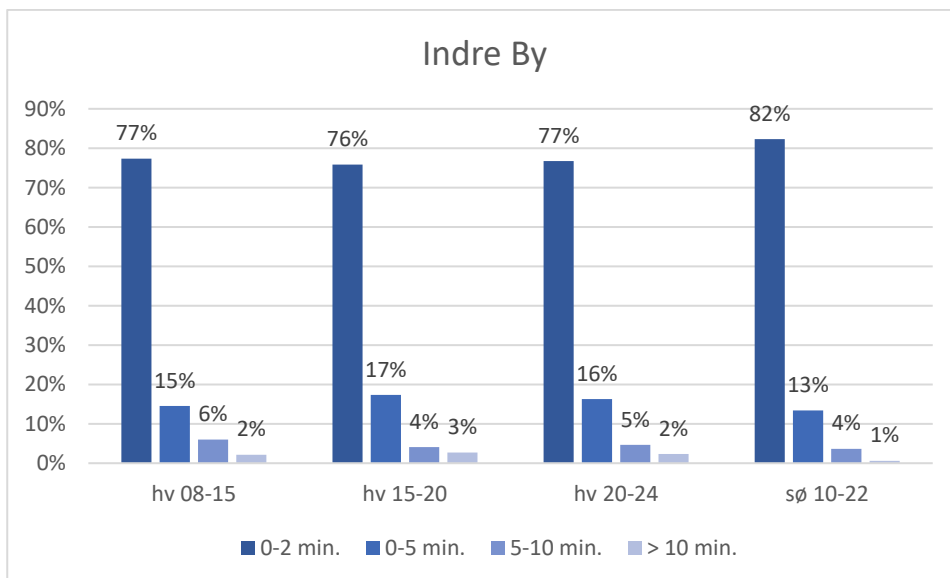
Zone	Pladser	Heraf specialpladser	Antal aktive beboerlicenser
Ydre Østerbro, YØ	4992	102	**4790
Ydre Nørrebro, YN	6663	126	**5019
Valby, VA	3196	89	**2685
Indre Nørrebro, IN	4716	195	4784
Indre Østerbro, IØ	9763	331	9960
Indre By, IB	*8492	723	7730
Christianshavn, CH	1293	95	1663
Amager Nord, AN	6204	202	6324
Vesterbro, VB	6717	291	6527

Figur 12 Antal registrerede parkeringspladser i de enkelte bydele, samt antallet af aktive beboerlicenser i 2016. De undersøgte områder er fremhævet.

\*) tillægges 380 lejede p-pladser (kilde, Parkering 2017, parkeringsredegørelse, Københavns Kommune)

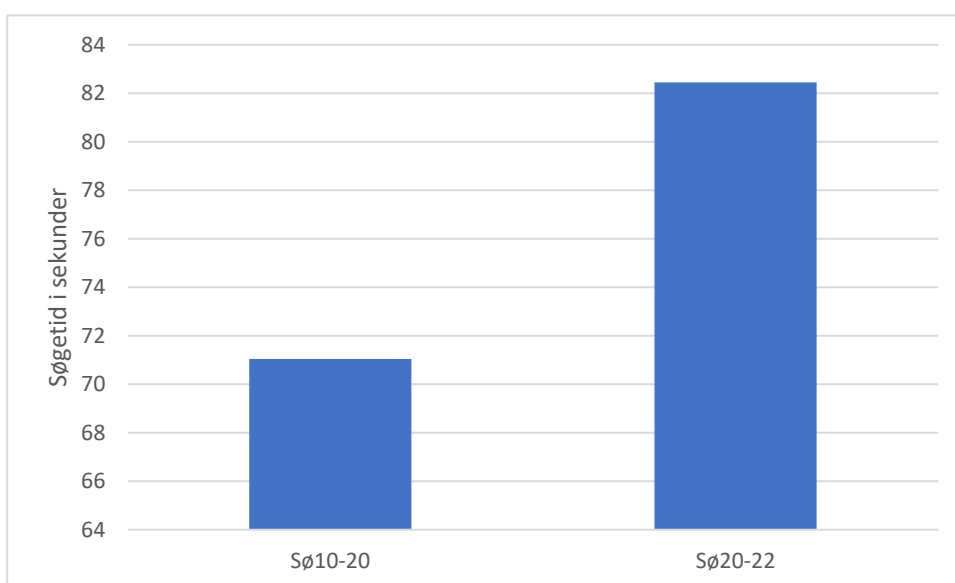
### 6.2.1 Indre By (IB)

Søgetiden i Indre By ligger nogenlunde konstant på hverdage på mellem 91 og 117 sekunder. Noget højere end søndag, hvor gennemsnittet er omkring 74 sekunder. På hverdage finder min. 76 % af bilisterne en parkeringsplads på under 2 min.



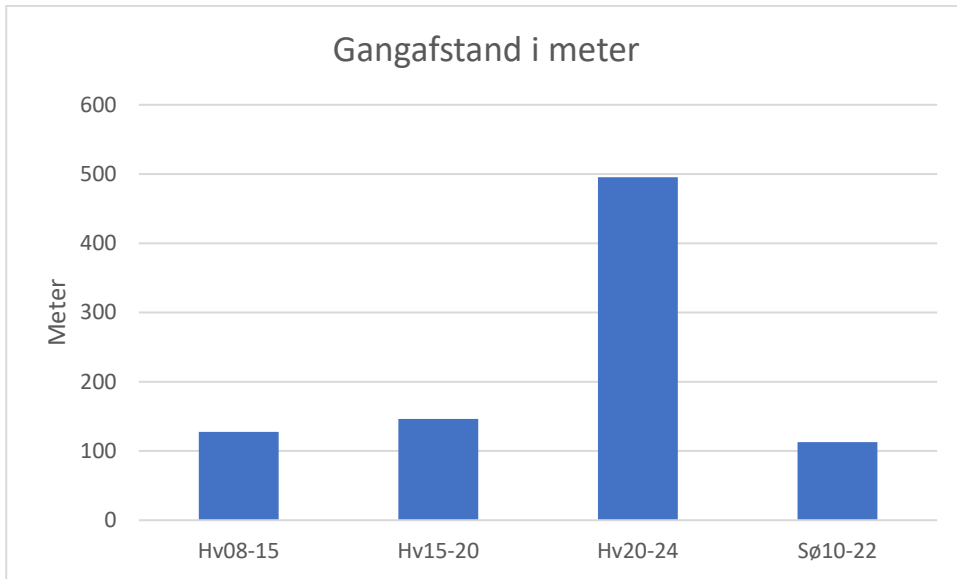
Figur 13 Søgnetider i Indre By, fordelt på tidsbånd og dage

Søgnetiden er generelt lavere om søndagen, hvor 82 % af bilisterne finder en ledig plads på under to minutter. Selv søndag aften hvor de andre bydele har lange søgnetider, "slipper" bilisterne i Indre By, med en gennemsnitlig søgnetid på ca. 82 sekunder, som det fremgår af Figur 14.



Figur 14 Søgnetider i Indre By, søndage fra kl. 10-20 og 20-22

De forholdsvis korte søgnetider, søndag skyldes formentlig at handels- og erhvervsliv, er begrænset. Da det formodes at en stor del af parkeringspladserne til dagligt er allokeret til formål indenfor handel og erhverv.



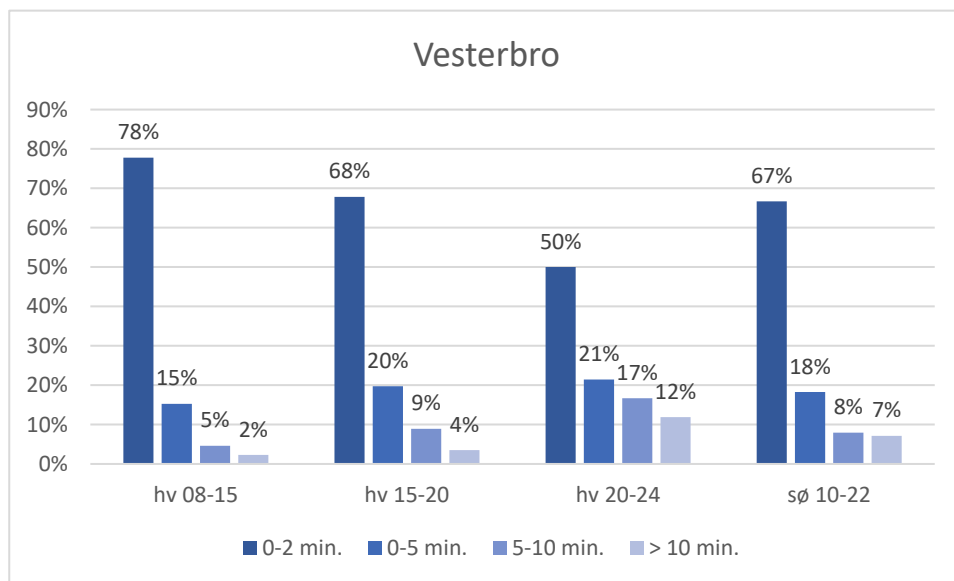
Figur 15 Gangafstande fra parkering til slutdestination, Indre By



### 6.2.2 Vesterbro (VB)

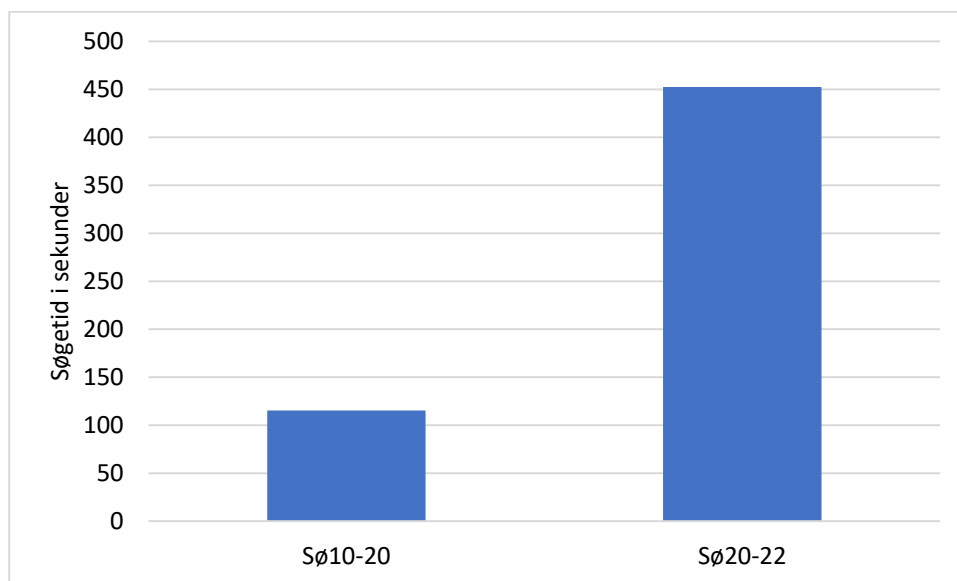
Vesterbro er et udpræget boligområde, hvor mønsteret for brug af bil er mere eller mindre entydigt, bolig-arbejdsstedtrafik. Hvilket bl.a. giver udslag i, at det er vanskeligt at finde ledige p-pladser sent aften, på hverdage og søndage.

Af Figur 16 fremgår det også at andelen af biler der finder en ledig parkeringsplads på under to min. falder fra 78 % til 50 % fra om formiddagen til parkeringer efter kl. 20.00. Dette skyldes formentlig at belægningsgraden tilsvarende stiger i takt med at beboerne kommer hjem.



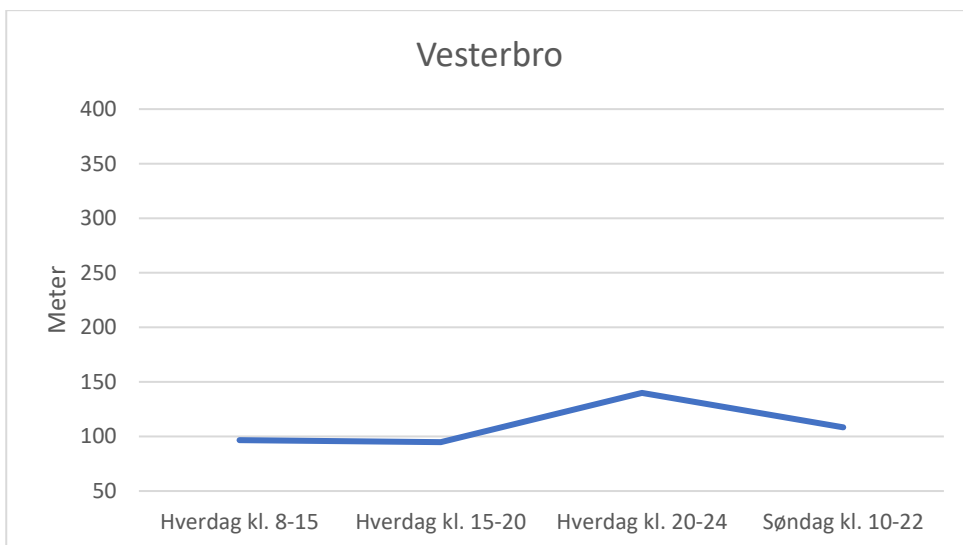
Figur 16 Søgninger på Vesterbro, fordelt på tidsbånd og dage

Søgninger kan i visse tidsrum være meget lange. Ses der fx på søgninger om søndagen, så viser der sig meget stor forskel over døgnet. Fra kl. 10-20 ligger søgningen gennemsnitlig på ét minut og 50 sekunder, mens søgningen mellem kl. 20-22 i gennemsnit stiger til syv minutter og 32 sekunder. Omregnet til en gennemsnitlig tilbagelagt afstand på ca. 1,5 km. pr. tur. På hverdagsaftener ligger den gennemsnitlige søgning på 247 sekunder, svarende til over 4 minutter.



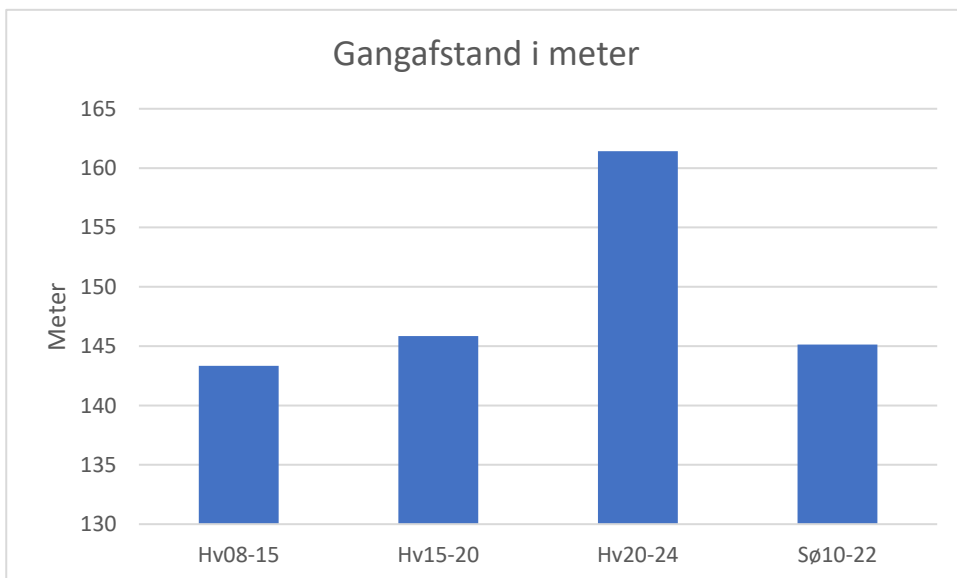
Figur 17 Søgninger på Vesterbro, søndage fra kl. 10-20 og 20-22

På hverdagsaftener samt om søndagen starter bilisterne lidt tidligere med at søge efter parkering end på andre tidspunkter, hvilket naturligvis hænger sammen med parkeringsbelægningen om aftenen, som det fremgår af Figur 18.



Figur 18 Afstand i meter, fra start af søgning til slutdestination, for parkeringer på Vesterbro

På Vesterbro ses, at selv på tidspunkter hvor søgetiden er lang, foretages parkeringen forholdsvis tæt på slutdestinationen, som det fremgår af Figur 19.

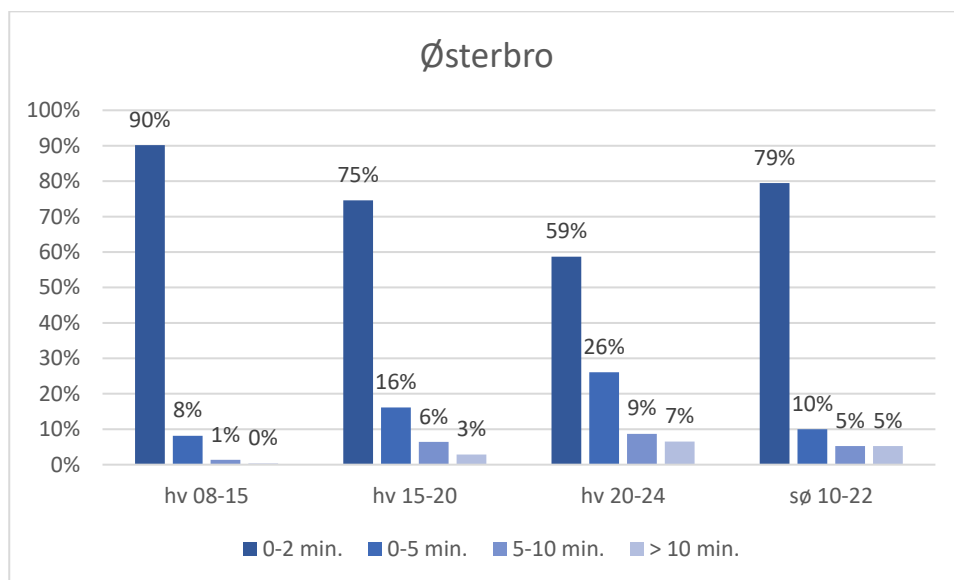


Figur 19 Gangafstande fra parkering til slutdestination, Vesterbro

Gangafstandene fra parkering til slutdestination, ligger lidt under gennemsnittet, sammenholdt med de øvrige områder der er undersøgt. På hverdagsaftener, svarer gangafstanden nogenlunde til det generelle gennemsnit for alle parkeringer.

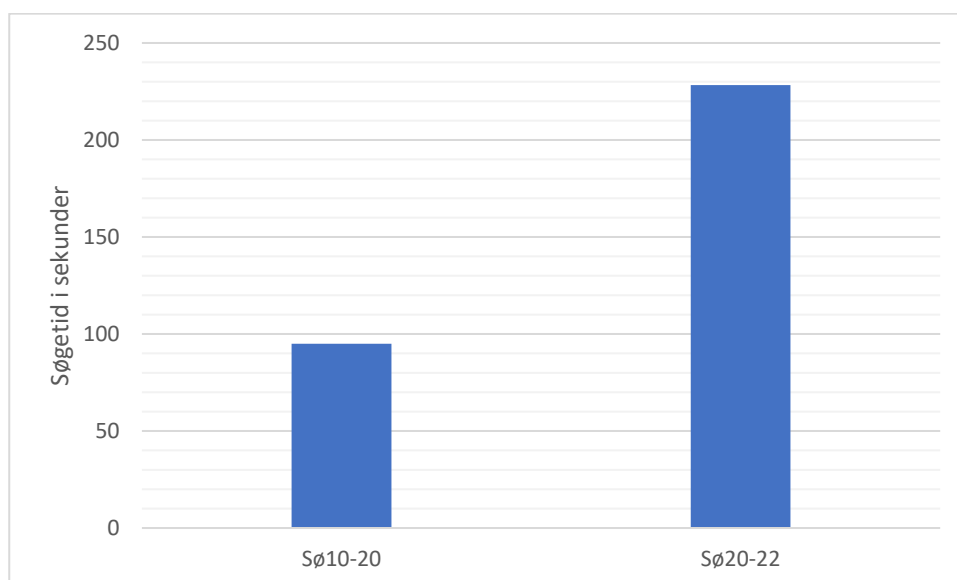
### 6.2.3 Østerbro (ØB)

Som det var tilfældet med brugsmønsteret på Vesterbro, er det også mere eller mindre det mønster der ses på Østerbro. Her falder andelen af parkeringer der foretages på under to minutter markant, når der skal parkeres på hverdagsaftener, som det fremgår af Figur 22.



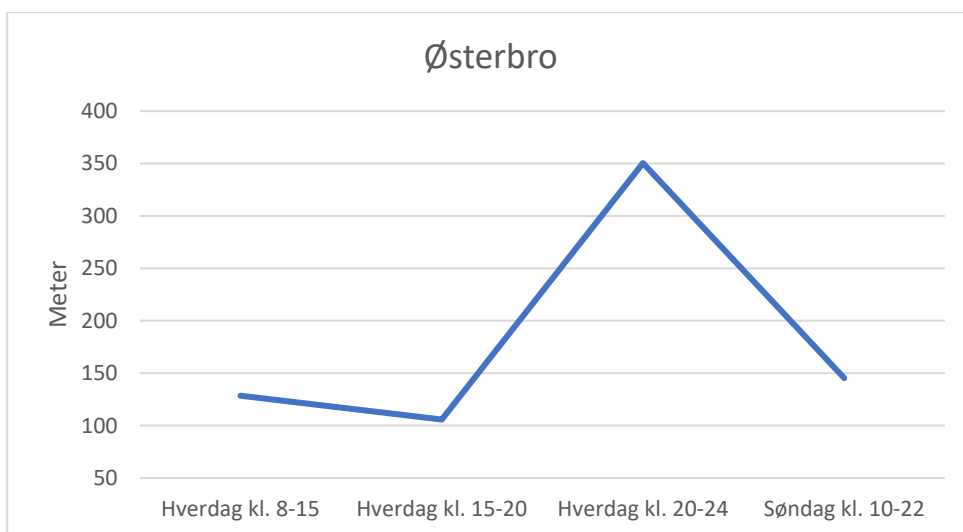
Figur 20 Søgnetider på Østerbro, fordelt på tidsbånd og dage

Der er en relativt kort p-søgetid på hverdages morgener/formiddage, på ca. 49 sekunder. Det kan skyldes, at bilpendlere tager på arbejde og dermed efterlader ledige p-pladser. Om eftermiddagen kommer de tilbage igen, og der er søgetiden som gennemsnittet i de øvrige bydele på hverdage. På hverdagsaftenen er det noget sværere at finde p-plads, hvilket resulterer i en noget længere søgetid på 174 sekunder, eller tæt på 3 minutter i gennemsnit.



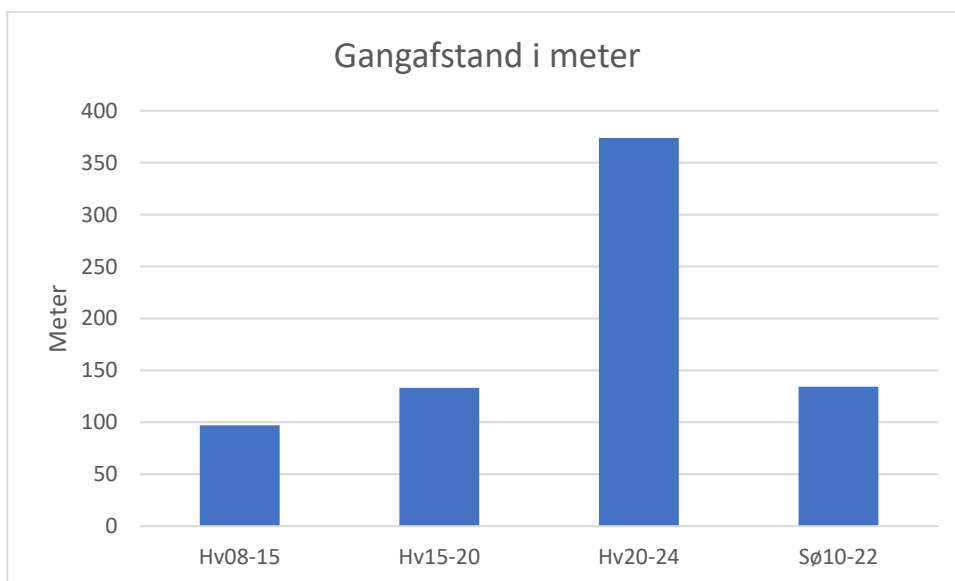
Figur 21 Søgnetider på Østerbro, søndage fra kl. 10-20 og 20-22

Som det også var tilfældet på Vesterbro, så stiger søgetiden markant søndag aften til små fire minutter, hvor de fleste beboere er kommet hjem og derfor optager en stor del af parkeringspladserne, i et område hvor der er flere beboerlicenser end parkeringspladser.



Figur 22 Afstand i meter, fra start af søgning til slutdestination, for parkeringer på Østerbro.

Parkeringsøgningen starter tidligere, i længere afstand fra slutdestinationen, når erfaringen fortæller, at det bliver svært at finde en ledig plads.



Figur 23 gangafstande fra parkering til slutdestination, Østerbro

I tidsrum med stor belægning, stiger gangafstanden fra parkeringspladsen til slutdestinationen.

## 7 Andel af trafik der er søgetrafik

Teknik- og Miljøforvaltningen bliver ofte mødt med postulatet, at op mod 30 %<sup>4</sup> af trafikken i et givent geografisk område og i særlige tidsrum skyldes bilister, der søger efter parkeringsplads. Postulatet kan præciseres som andelen af det samlede trafikarbejde, der anvendes til at søge efter parkeringsplads udgør 30 %.

### 7.1 Metode

Til opgørelse af trafikarbejdet ved parkering er brugt udtræk fra Transportvane Undersøgelsen (TU-data). Her er antallet af ture med privatbil, som går til zoner i de tre områder i undersøgelsen, opgjort per tidsbånd. Antallet er derefter vægtet op til hverdagsdøgn ved hjælp af sessionsvægtene fra TU-data. Der er brugt data fra 2010 til og med 2016.

For at omregne fra antal ture til trafikarbejde, er et par mellemregninger nødvendige. Først omregning til søgetid og derefter til tilbagelagt afstand. Søgetiden for de forskellige områder/tidsbånd er fundet som en del af denne undersøgelse. Den gennemsnitlige hastighed, som bilisterne kører med, når de søger efter parkeringsplads, er også fundet i undersøgelsen.

Københavns Kommune opgør årligt trafikarbejdet hidrørende fra privat- og varebiler i form af køretøjskilometer per hverdagsdøgn. Trafikarbejdet er opgjort på forskellige vejtyper for hele kommunen, og det er derfor ikke muligt at dykke ned i data for at finde tal for f.eks. bydele.

Denne undersøgelse vedrører ikke hele Københavns Kommune, men kun en mindre delmængde heraf. Det samlede trafikarbejde skal derfor nedskaleres, så det kun omfatter disse områder. OTM - en avanceret trafikmodel for hovedstadsområdet - beregner kørende trafik udlagt på de fleste veje i Københavns Kommune.

Ved at opgøre trafikarbejdet i de tre områder i undersøgelsen og sammenholde disse tal med det totale trafikarbejde i kommunen fås andele for områderne.

De beregnede andele ganges på trafikarbejdet for hele kommunen, og derved opnås et samlet trafikarbejde for hvert område i undersøgelsen. Tilbage står så at sammenholde trafikarbejdet forbundet med parkeringssøgning med trafikarbejdet på et hverdagsdøgn. Herved er søgeandelen tilvejebragt.

### 7.2 Resultater

I nedenstående Tabel 4 vises, hvor mange bilture, der har haft de tre områder som mål i hvert tidsbånd. Kilden er TU-data. Der ses et nogenlunde ens antal parkeringer morgen og aften i alle bydele. Desuden mærkes en mindre parkeringsaktivitet på hverdage i aften/nattetimerne i alle bydele. Søndag har mindre parkeringssøgning end hverdage.

---

<sup>4</sup> Tallet "30%" kommer fra artiklen "Cruising for parking" i Transport Policy 13 (2006) 479-486 af Donald C. Shoup. Tallet er et gennemsnit af syv internationale undersøgelser der tidsmæssigt spænder fra 1927 til 2001.

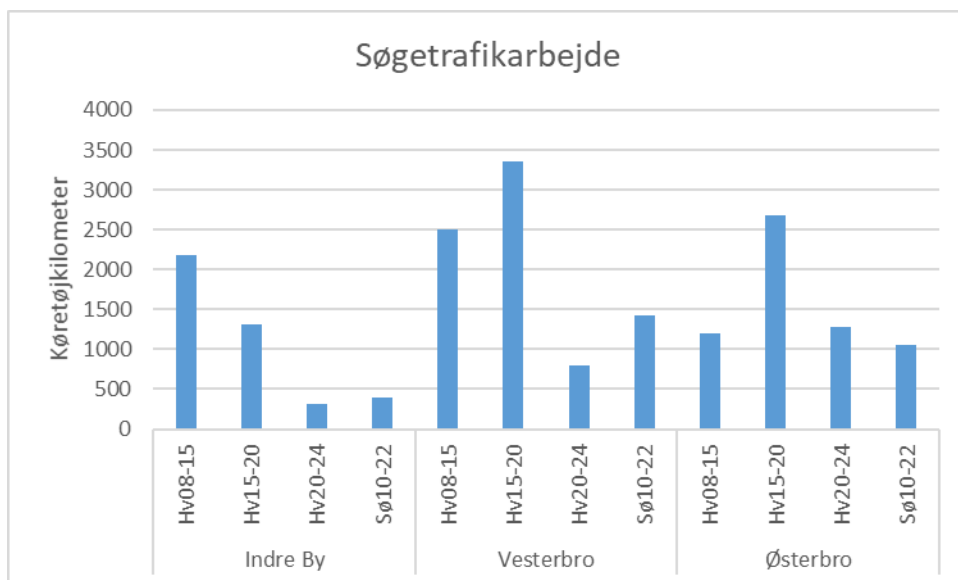
Tidsbånd	Indre By	Vesterbro	Østerbro
Hv08-15	5.824	7.548	7.593
Hv15-20	4.218	7.606	7.821
Hv20-24	957	2.468	2.279
Sø10-22	1.962	4.190	3.592

Tabel 4 Antal parkeringsture til forsøgsområdet (kilde: TU)

Den gennemsnitlige hastighed for bilister der søger efter parkeringsplads i forsøgsområdet i alle tidsbånd er 11,5 km/t. Tallet er baseret på 2.782 gennemførte ture. For at sikre valide resultater af undersøgelsen, er ekstreme data udeladt af undersøgelsen, det er fx ture med hastigheder over 100 km/t, søgetider på over 1 time samt søgeture længere end 3 km.

Figur 24 viser det samlede transportarbejde forbundet med p-søgning. Tallene er fremkommet ved at multiplicere antal parkeringer med gennemsnits søgetiden per parkering og med den gennemsnitlige hastighed under p-søgning. Enheden er køretøjskilometer.

Generelt set er trafikarbejdet mest udtalt på hverdage inden kl. 20. Men der er forskelle på de tre områder. I Indre By er trafikarbejdet størst mellem kl. 8 og 15, mens det er størst mellem kl. 15 og 20 på Vesterbro og Østerbro. Det skyldes formentlig, at der er relativt flere boliger i de to brokvarterer end i Indre By. Trafikarbejdet om aftenen/natten og søndag er for Indre By markant lavere end i øvrige tidsbånd/områder.



Figur 24 Trafikarbejde forbundet med p-søgning

Bydel	Andel af TA	TA fra KK	TA P-søgning	P-søgning andel
Østerbro	3,5%	123.724	5.151	4,2%
Indre By	3,5%	126.549	3.804	3,0%
Vesterbro	7,3%	259.592	6.650	2,6%
Total	14,2%	509.865	15.605	3,1%

Tabel 5 Parkeringssøgetidens andel af det samlede trafikarbejde, på hverdage

Tabel 5 viser hvilken andel af trafikarbejdet (TA) på et hverdagsdøgn, der i gennemsnit anvendes på søgning af parkeringspladser. Kolonnen "Andel af TA" viser, hvilken andel af det samlede trafikarbejde, der vedrører den enkelte bydel. Det samlede trafikarbejde for Københavns Kommune i 2015 er opgjort til 3,580 mio. køretøjskilometer per hverdagsdøgn. Sidste kolonne viser andelen af trafikarbejde, der bruges på at lede efter parkeringsplads. Det ses, at denne i gennemsnit ligger på omkring 3%. Større på Østerbro og lidt mindre på Vesterbro.

Trafikarbejdet i forbindelse med parkeringssøgning om søndagen ligger på ca. 10% af hverdagsdøgnet for Indre By. Tilsvarende ca. 20% for de to brokvarterer. Da det samlede trafikarbejde for de tre bydele er relativt lavere om søndagen (ca. 67% heraf ifølge opgørelser fra Københavns Kommune), vil P-søgningsandelen være mindre end 2-4% på søndage.

Da trafikarbejdet i Københavns Kommune er opgjort over hele hverdagsdøgn, har det ikke været muligt at beregne søgetrafikkens andel af trafikarbejdet på mere specifikke timebånd, hvor det kunne formodes at søgetrafikkens andel ville være større, fx på de sene aftentimer i hverdage og på søndage.

## 8 Konklusioner

Efter implementeringen af div. services til parkering i Københavns Kommune, skal der gennemføres endnu en undersøgelse af bilisternes søgetid, for at evaluere hvorvidt div. services har bidraget til at reducere denne.

I forbindelse med gennemførelsen af nærværende undersøgelse, er der gjort erfaringer, som bør bearbejdes i forhold til en lignende undersøgelse, hvorfor der i det følgende er beskrevet en række af de problemstillinger der er opstået igennem undersøgelsen, samt en mulig løsning herpå.

### 8.1 Metode

Som tidligere beskrevet er undersøgelsen gennemført med GPS-tracking, via bilisternes mobiltelefoner. Denne løsning har i det store hele fungeret godt, især for de studerende der har deltaget i undersøgelsen. De borgere der har deltaget i undersøgelsen, har i større eller mindre grad, haft udfordringer med brugen af knap og telefon, hvilket i nogle tilfælde har givet misvisende resultater.

Så om muligt skal der arbejdes med en endnu mere intuitiv og simpel målingsmetode, for de borgere der inddrages i den kommende undersøgelse.

### 8.2 Parkanter

Grundet den meget svære og tidskrævende rekrutteringsproces. Vil det for en kommende undersøgelse være ønskeligt, at der kan sikres det tilstrækkelige antal deltagere, inden undersøgelsen, så datagrundlaget kan samles hurtigere, og måske med et mere differentieret segment bilister.

For sammenlignelighedens skyld, bør det dog overvejes om ikke, de fleste kørsler skal gennemføres af studerende.

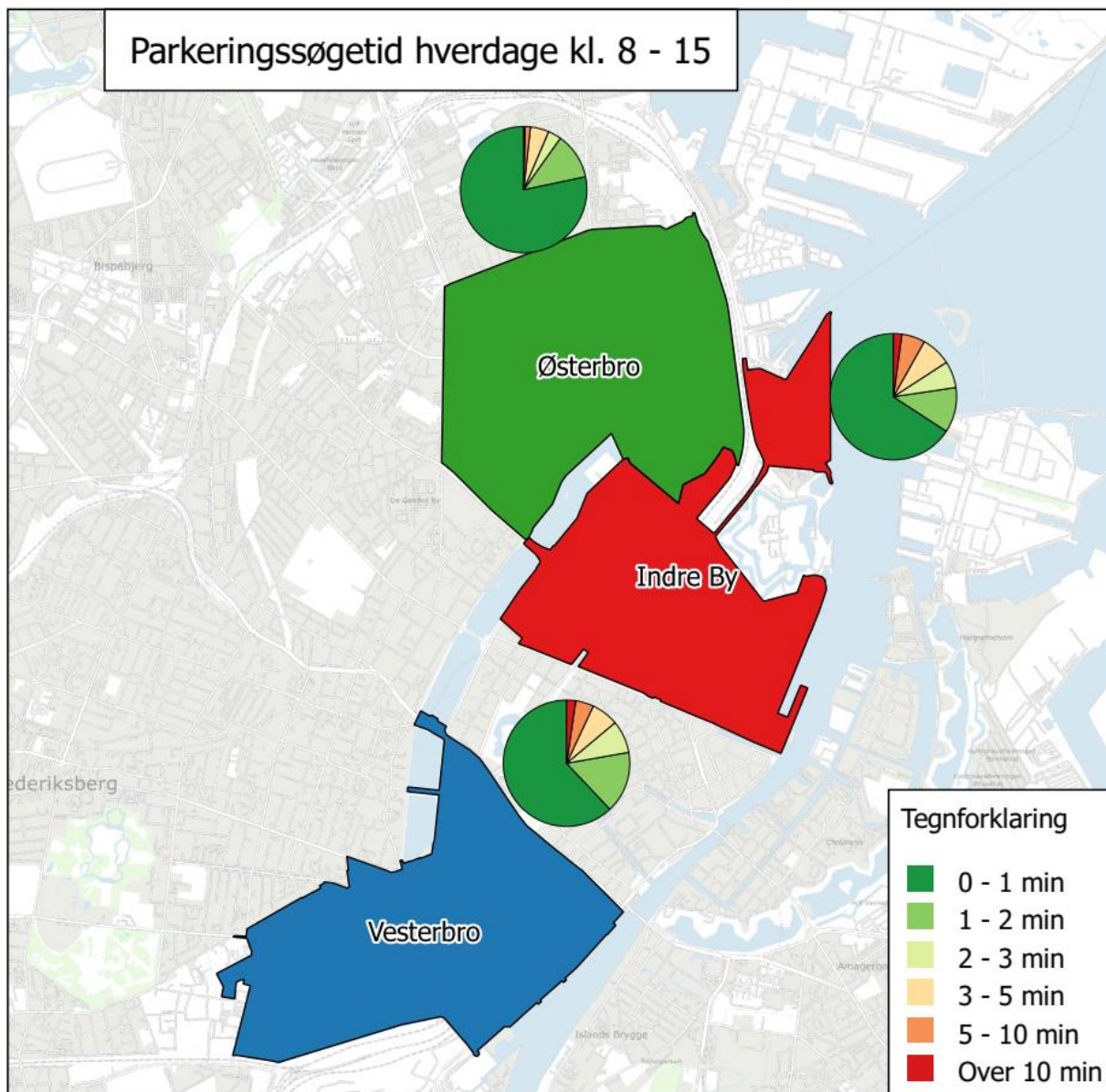


## Bilag 1 - Kortbilag

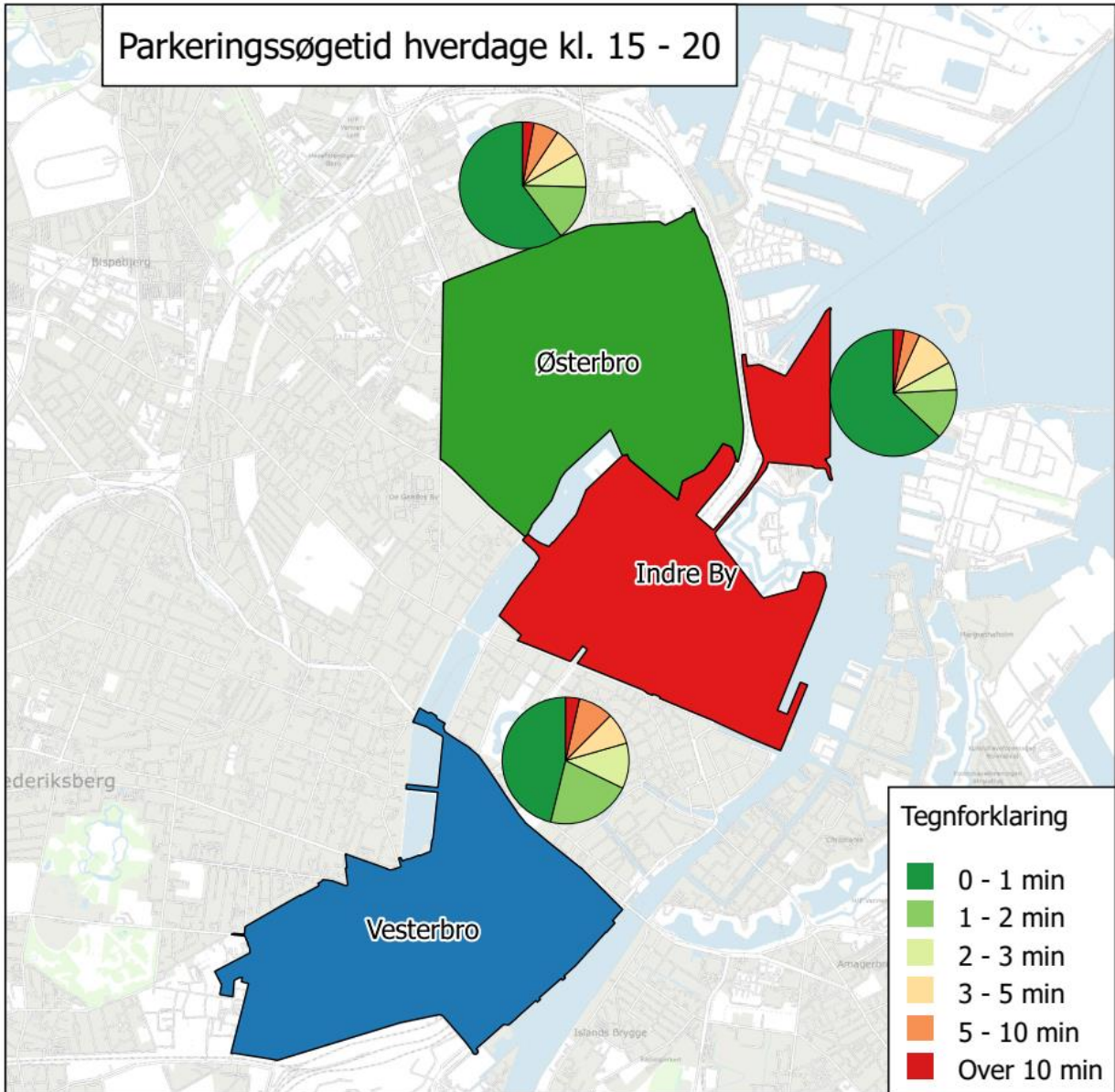
Dette bilag indeholder kort som viser:

- Lagkagediagrammer med parkeringssøgetid inddelt i tidsintervaller.
- Prik-kort som viser søgetiden for de enkelte ture.
- Prik-kort som viser gangafstanden mellem parkeringsplads og slutdestination.

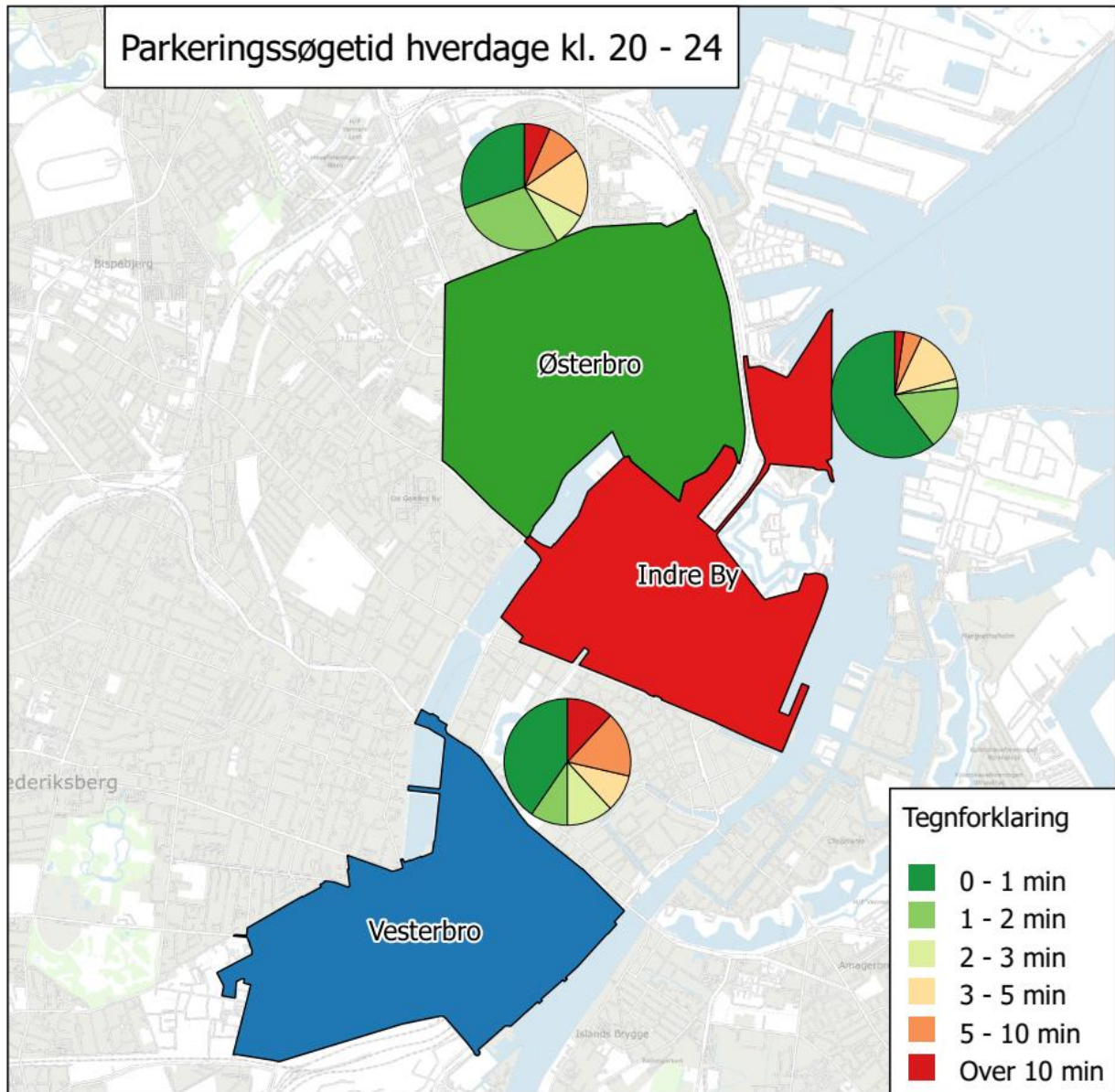
Alle kort vises for hver af de fire tidsbånd. Henholdsvis hverdage mellem kl.08.00-15.00, kl. 15.00-20.00 og kl. 20.00-24.00 samt søndage kl. 10.00-22.00



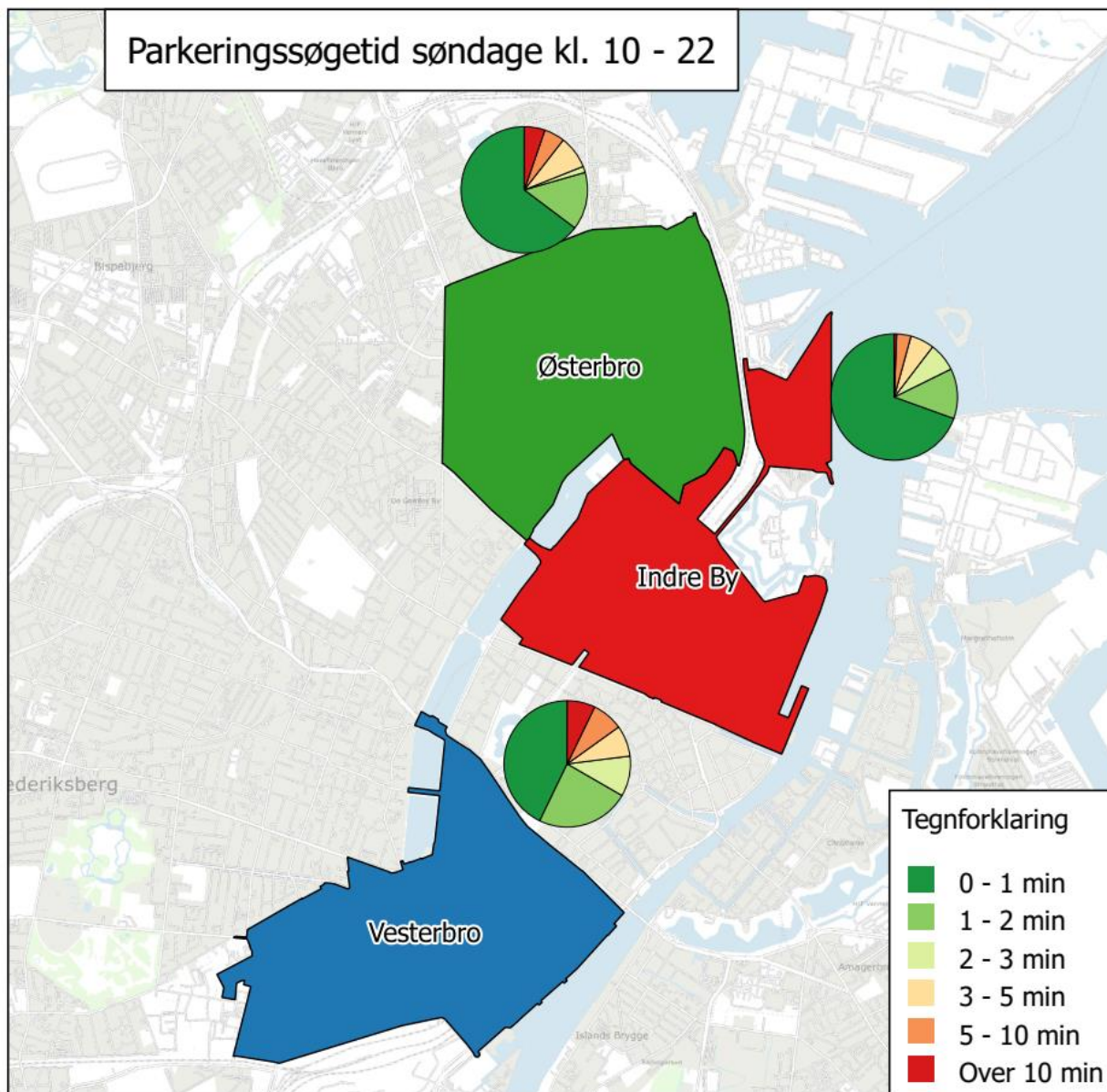
# Parkeringsøgetid hverdage kl. 15 - 20



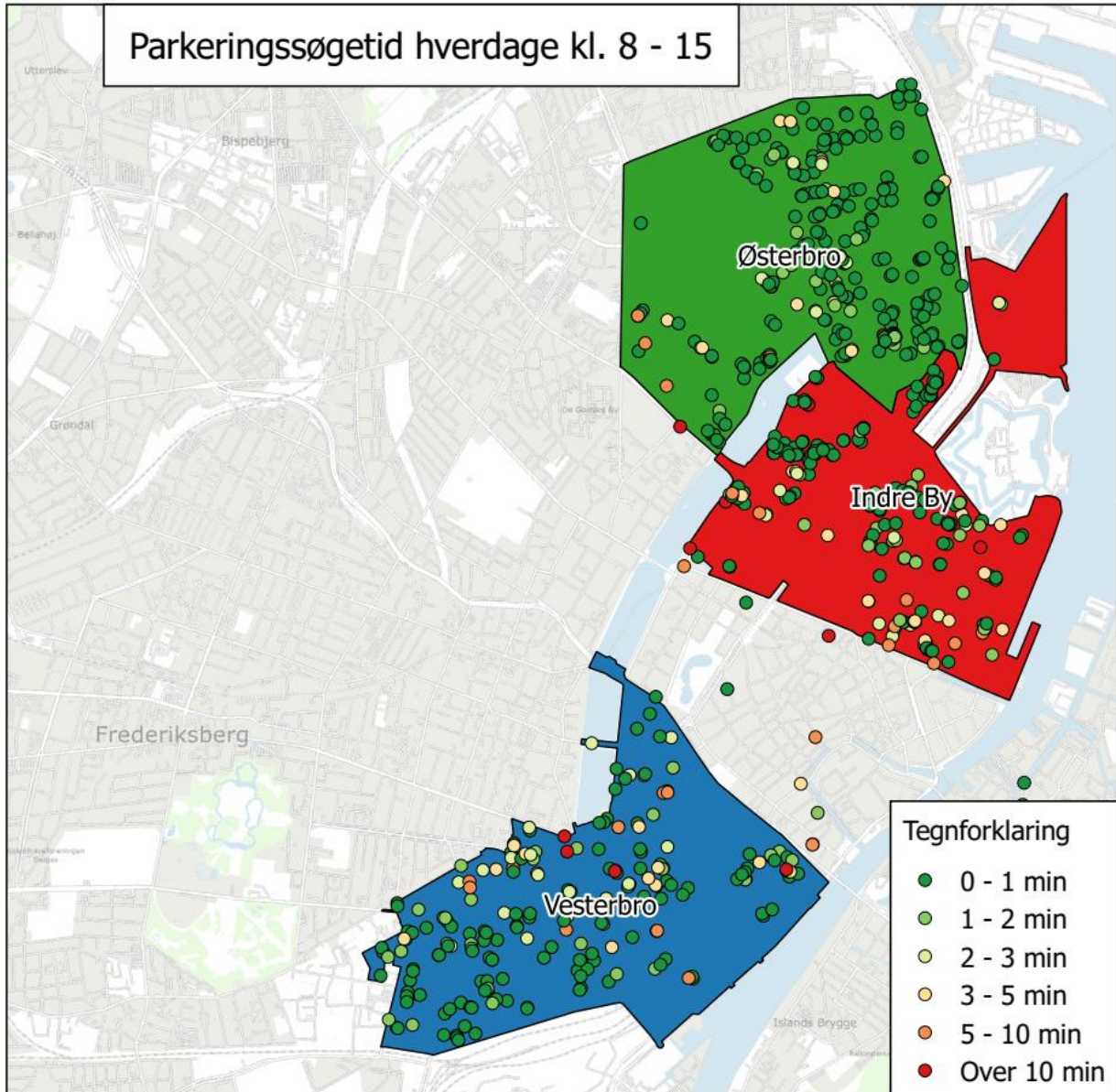
# Parkeringsøgetid hverdage kl. 20 - 24

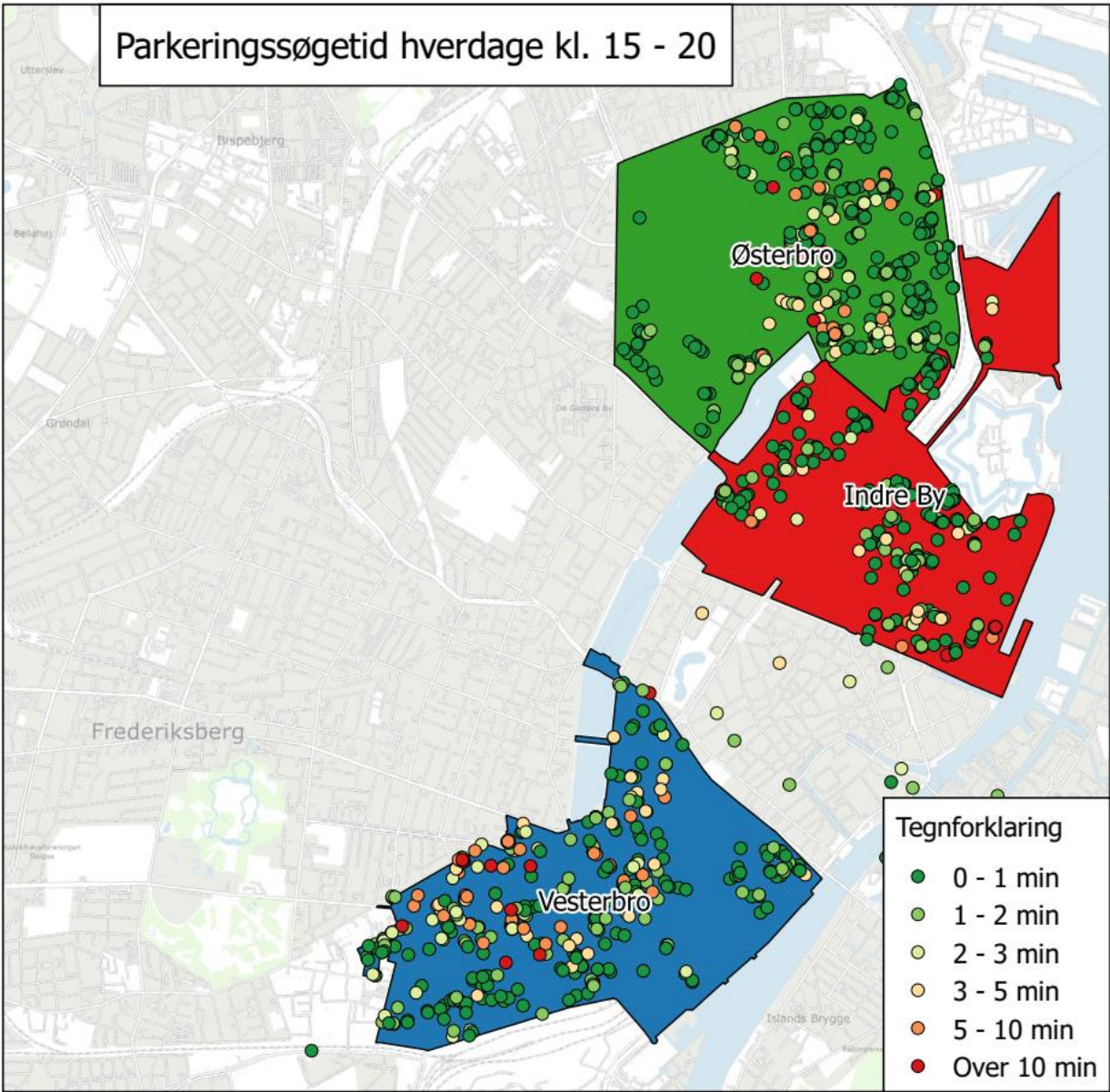


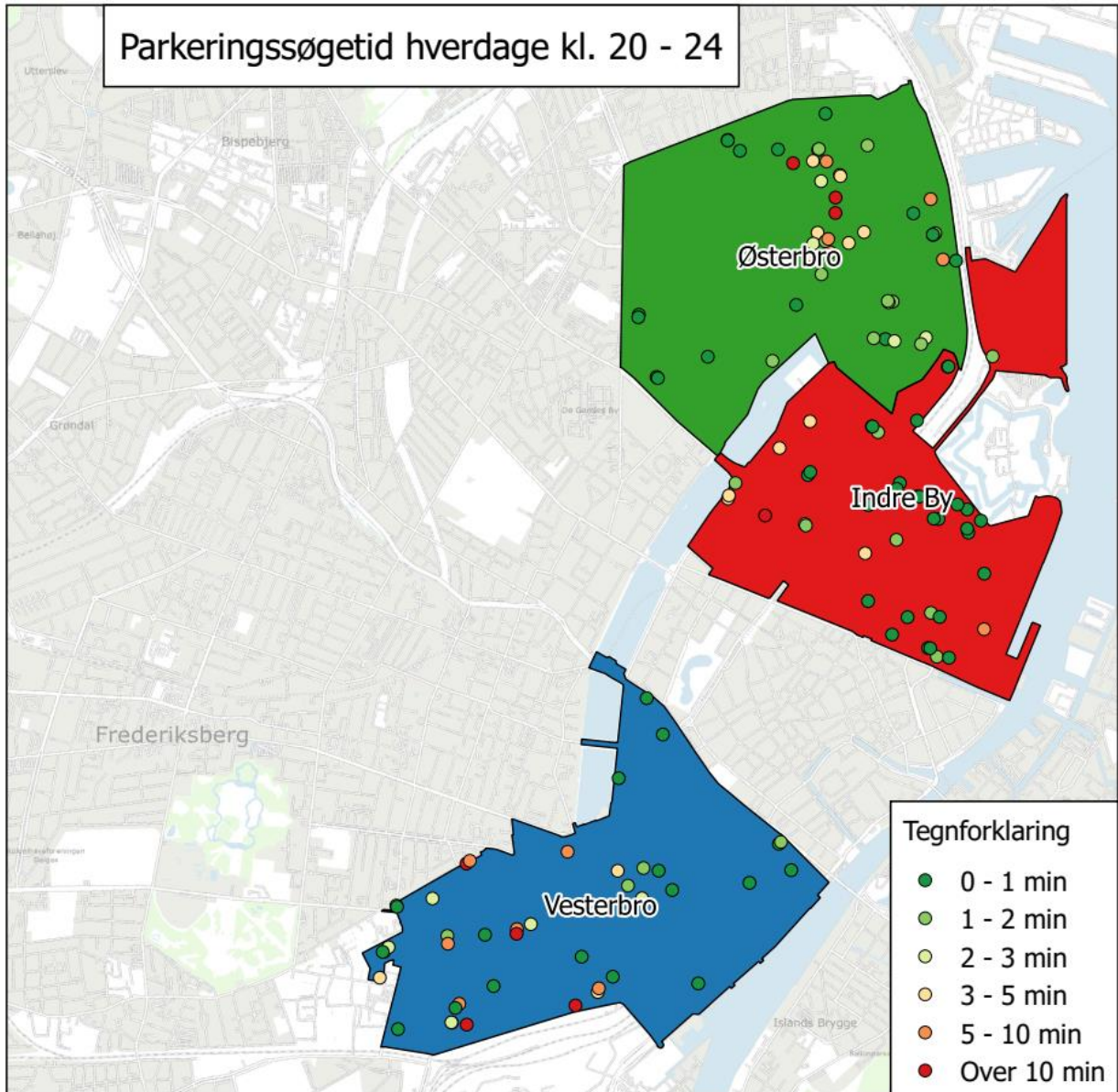
# Parkeringsøgetid søndage kl. 10 - 22



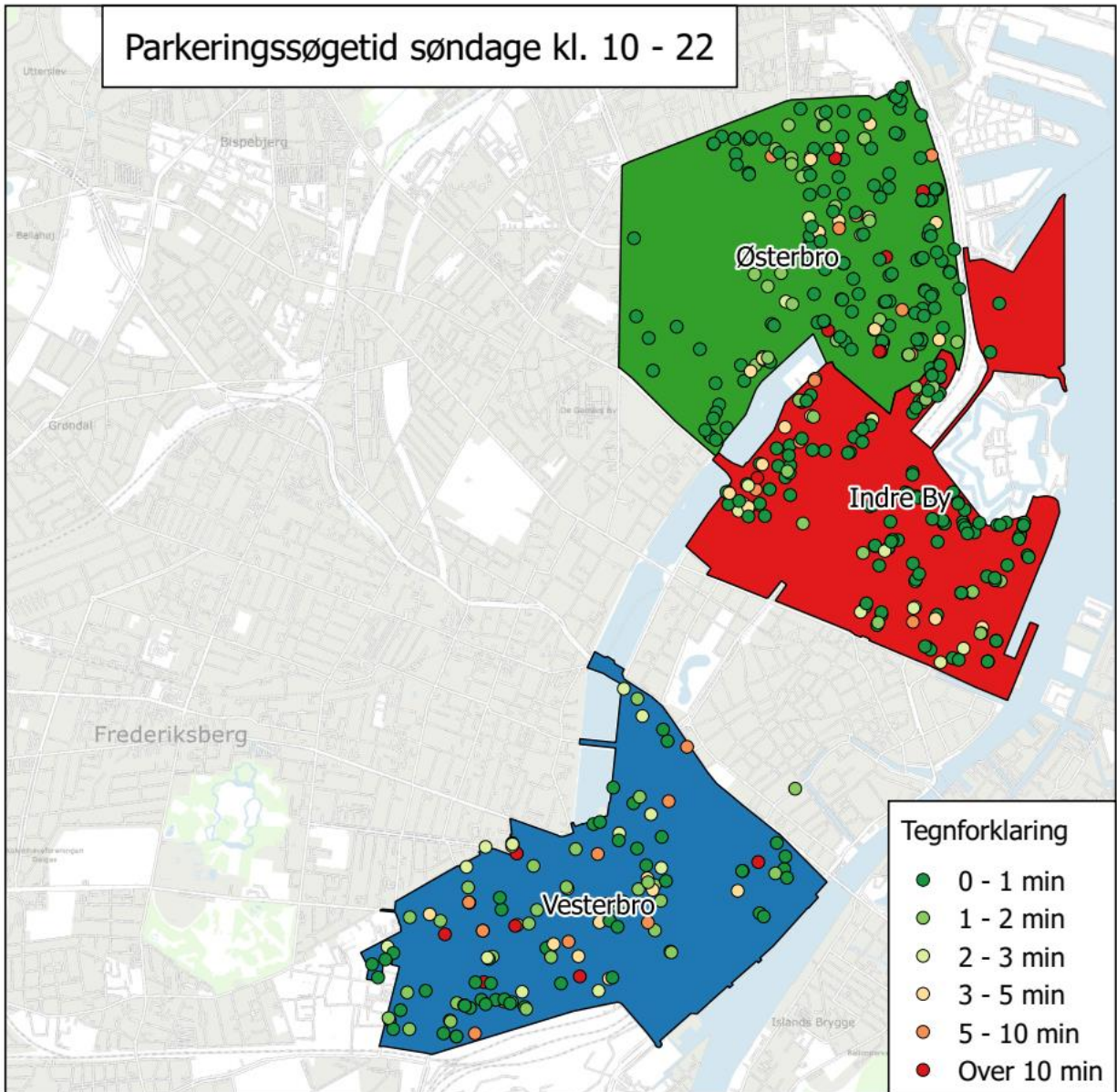
# Parkeringsøgetid hverdage kl. 8 - 15



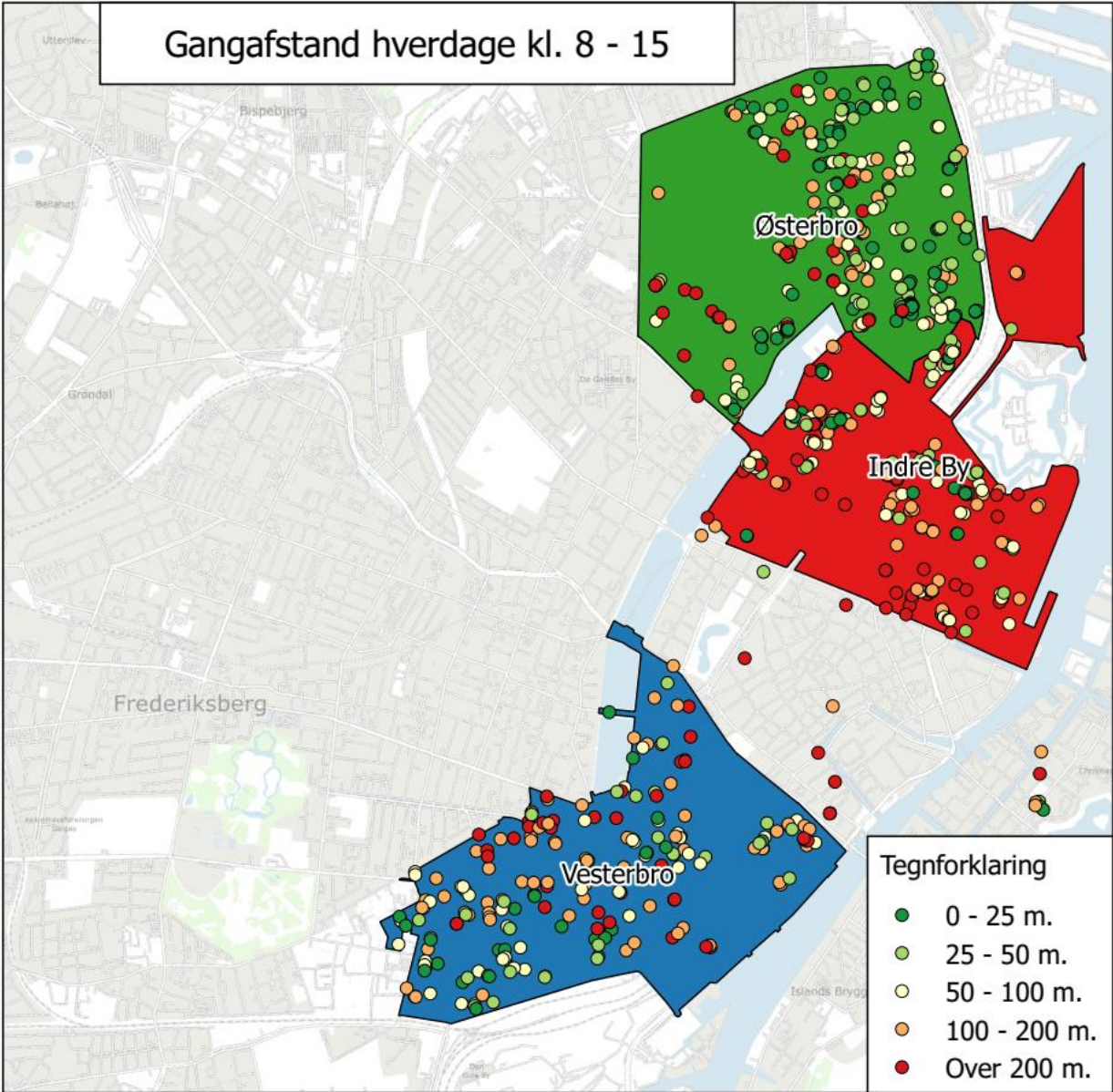




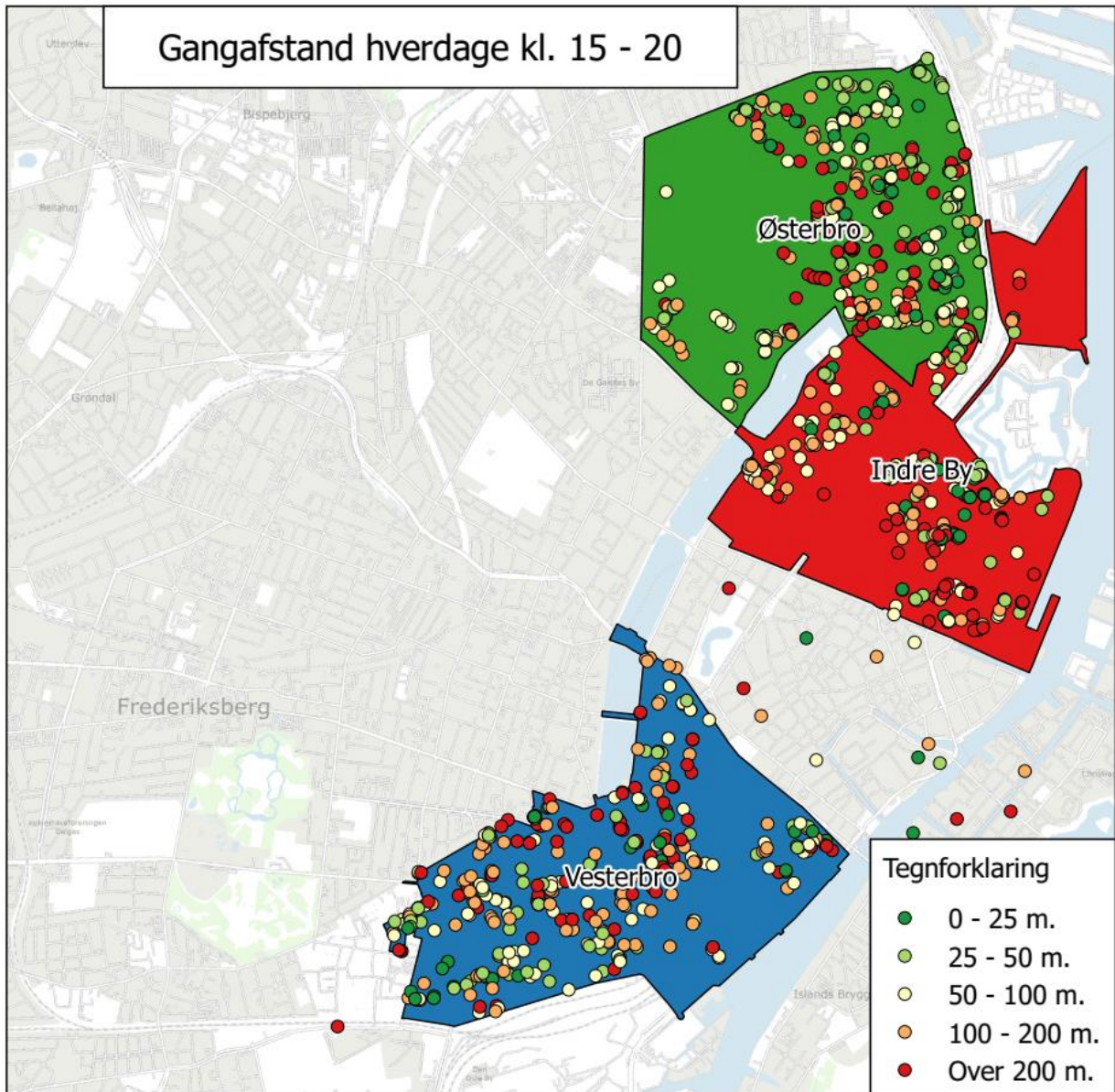
# Parkeringsøgetid søndage kl. 10 - 22



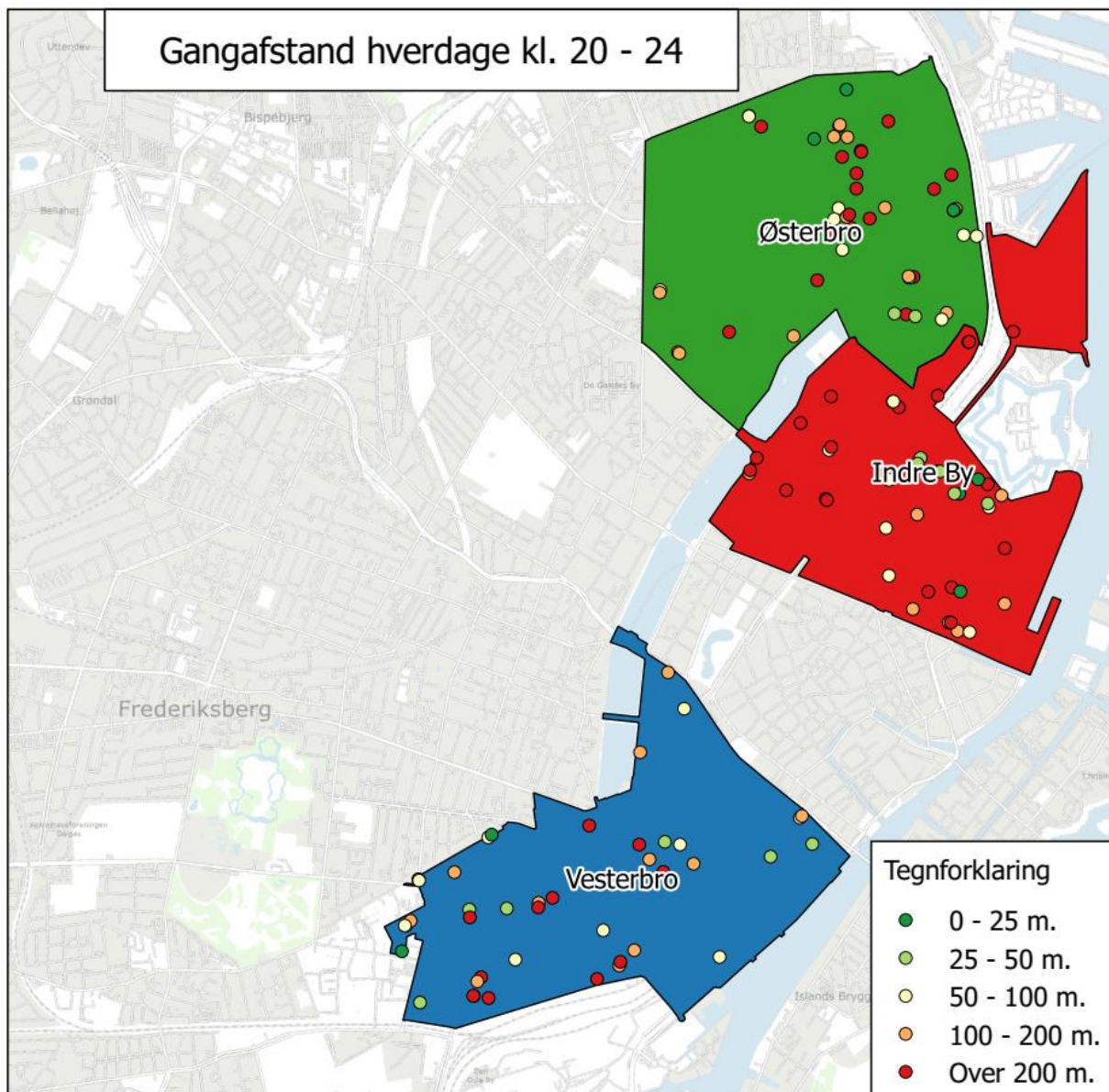




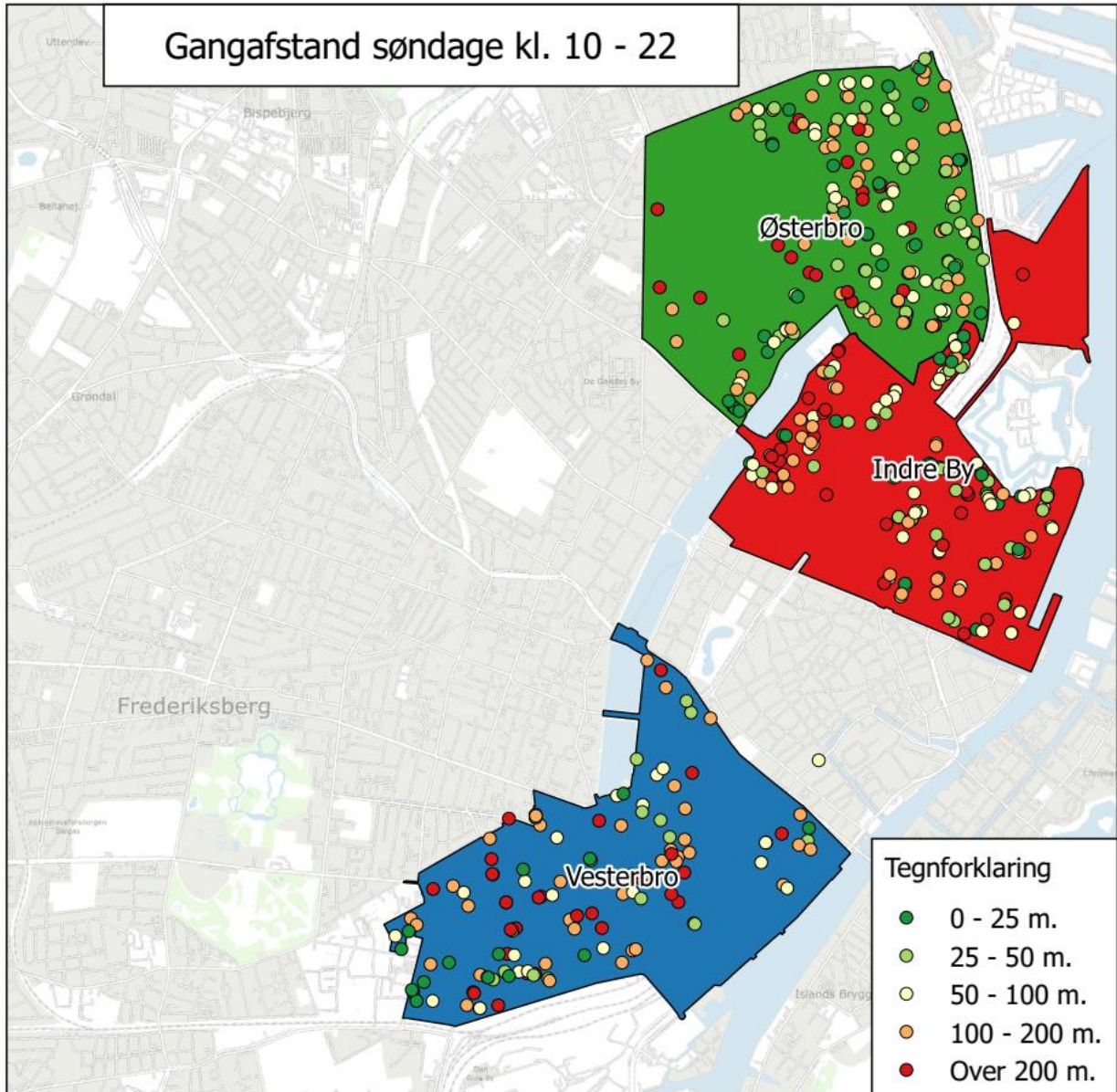
# Gangafstand hverdage kl. 15 - 20



## Gangafstand hverdage kl. 20 - 24



# Gangafstand søndage kl. 10 - 22



## **APPENDIKS 5:**

# **HOLDNINGSANALYSE PÅ PARKERINGSOMRÅDET**



16. marts 2018

## Parkeringsområdet – bruger og holdningsundersøgelse 2017

I efteråret 2017 gennemførte COWI på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen en holdningsundersøgelse på parkeringsområdet. Til forskel fra en lignende holdningsundersøgelse på parkeringsområdet fra 2013, har det været målet med den nye undersøgelse at undersøge holdninger blandt alle borgere og ikke kun dem, som har bil. Endvidere fokuserer undersøgelsen både på bil- og cykelparkering.

### *Metode*

Undersøgelsen bygger på over 8.400 besvarelser, der er indsamlet i forskellige områder i København for at sikre, at holdninger fra så mange forskellige borgere som muligt er medtaget. Langt de fleste besvarelser (8.000) er indhentet via fire lokaludvalgs borgerpaneler (Østerbro, Christianshavn, Bispebjerg og Brønshøj-Husum) samt ”KK borgerpanel”, der dækker hele byen. De sidste 400 er indhentet via gadeinterviews fra forskellige områder i København, herunder Indre By. Resultaterne fokuserer ikke på de enkelte områder, men er i stedet baseret på fem grupperinger, der hver især repræsenterer typer af borgere i København. De fem persontyper er sammensat på baggrund af boligtype (parcelhus eller lejlighed), om respondentens husstand har rådighed over bil, samt om respondenter bor inden for eller uden for betalingszonen.

### *Konklusioner*

Set på tværs af spørgeundersøgelsen og gadeinterviews er der en række interessante resultater. Herunder oplever en stor andel af respondenterne, at antallet af bilparkeringspladser er passende. De, der oplever at der er for få pladser, er respondenter i lejlighed med bil til rådighed især inden for betalingszonen. Samtidig er det – ikke overraskende – respondenter uden bil til rådighed, der oplever, at der er for mange parkeringspladser til biler.

Til spørgsmål om borgernes holdning til prioritering af byens rum, prioriterer alle persontyper ”træer og grønne områder” højest på spørgsmålet ”hvad er vigtigst, at der er plads til i byens rum?”. Cykelstier har den næsthøjeste prioritet.

Der henvises til rapportens ”Sammenfatning af resultater” for overblik over alle overordnede konklusioner.

### **Mobilitet**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

### *Supplerende resultater med vægtning i forhold til bilrådighed*

I undersøgelsen har godt halvdelen af respondenterne rådighed over en eller flere biler i husstanden. Antallet af borgere med rådighed over bil er dermed overrepræsenteret blandt de 8.400 besvarelser, der indgår i undersøgelsen. Forvaltningen har fået COWI til at supplere undersøgelsen med figurer for svarresultaterne vedrørende spørgsmål om "Brug af cykel" (A.2 i undersøgelsen) og "Konkrete forhold" (A.3 i undersøgelsen), som er vægtet i forhold til, at det ifølge Danmarks Statistik kun er 29% af familierne i København, der i 2017 havde rådighed over mindst en bil.

Denne vægtning ændrer ikke på de overordnede konklusioner fra COWI rapporten, men medfører eksempelvis, at der er færre, der synes biler er tegn på en dynamisk by. Samtidig synes flere, at det er en god idé at erstatte bilparkering med cykelparkering, jf. supplerende beregninger fra COWI, der er lagt bag selve undersøgelsen.

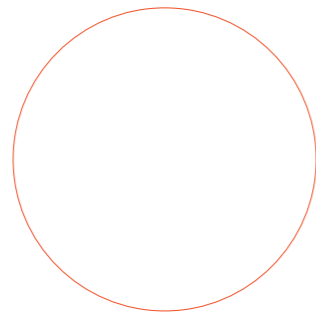
JANUAR 2018  
KØBENHAVNS KOMMUNE

# PARKERINGSOMRÅDET

## **Bruger- og holdningsundersøgelse 2017**

**COWI**





**PARKERINGSOMRÅDET  
 Brugers- og holdningsundersøgelser 2017**

Publikationen er udarbejdet af COWI A/S i samarbejde med Københavns Kommune.

**REDAKTION OG LAYOUT**  
 Vibeke Forsting, Johannes Bakker, Helene Munk Fog og Emma Lorenzen, COWI

**ILLUSTRATIONER**  
 Københavns Kommune: Side 8 og 18-19  
 COWI: Alle øvrige fotos og illustrationer

Udgivet januar 2018

**KONTAKT**  
 Pia Preibisch Behrens, ZJ3S@tmf.kk.dk, Københavns Kommune  
 Vibeke Forsting, VIFO@cowi.com, COWI

## Indhold

### DEL 1

Indledning og baggrund	7
Rapportens indhold og opbygning	9

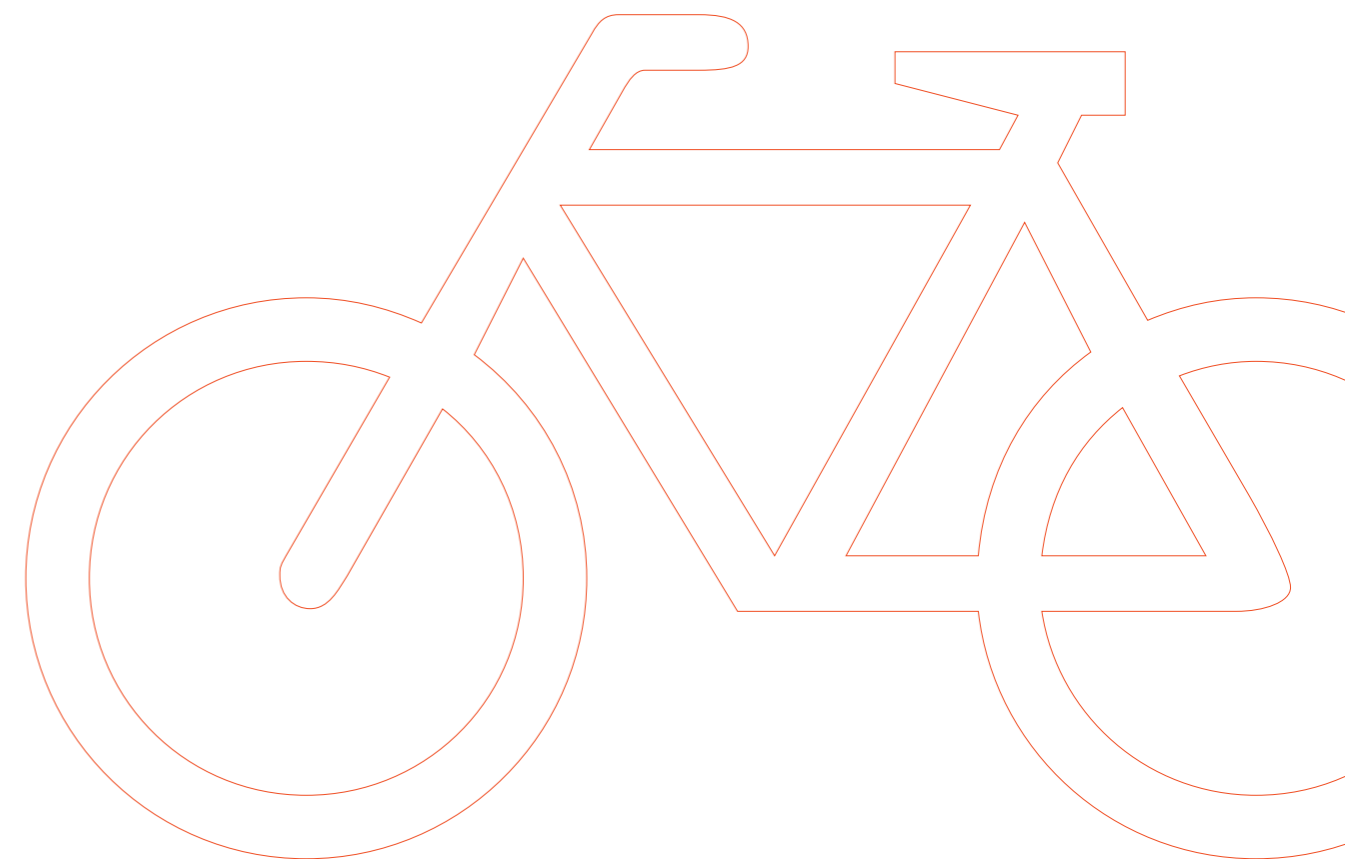
### DEL 2

Sammenfatning af resultater	13
-----------------------------	----

Københavnerens holdninger til parkering	17
---	----

 Persontype 1	18
 Persontype 2	20
 Persontype 3	22
 Persontype 4	24
 Persontype 5	26

Gadeinterviews	29
----------------	----





1



## Indledning og baggrund

På vegne af Københavns Kommune har COWI gennemført en bruger- og holdningsundersøgelse af parkeringsområdet i København. Undersøgelsen fokuserer både på bil- og cykel-parkering samt borgeres og parkanterns holdninger hertil.

Undersøgelsen er gennemført i efteråret 2017 og er en gentagelse af en lignende undersøgelse gennemført i 2012-2013. Forskellen fra den tidligere undersøgelse er, at der her også fokuseres på cykelparkering, og at det har været et mål at undersøge holdningerne blandt alle borgertyper – ikke kun de, som har bil.

Analyserne baserer sig på datakilder, som er indsamlet i efteråret 2017:



Spørgeskemaundersøgelse blandt fem borgerpaneler i København.  
I alt ca. 8.000 respondenter



Gadeinterviews i fem forskellige kvarterer i København.  
I alt ca. 400 respondenter

Spørgeundersøgelsen er sendt til medlemmer af borgerpaneler under fire lokaludvalg i Københavns Kommune samt 'KK borgerpanel', der dækker hele kommunen. For at sikre repræsentativitet i besvarelserne er data vægtet på baggrund af alder, område og arbejdsmarkedstilknytning.

Blanding af de to datakilder giver mulighed for at fokusere på forskellige elementer. Hvor gadeinterviewsene fokuserer på den enkelte tur som parkanten har foretaget og indsamler holdninger fra parkanter, der kan være både beboere og pendlere, er der i spørgeskemaundersøgelsen spurgt dybere ind til københavnernes holdninger og prioriteter for byens rum. De to elementer afrapporteres særskilt i rapporten.

UNDERSØGELSEN  
BYGGER PÅ OVER

**8400**  
BESVARELSER

















## Rapportens indhold og opbygning

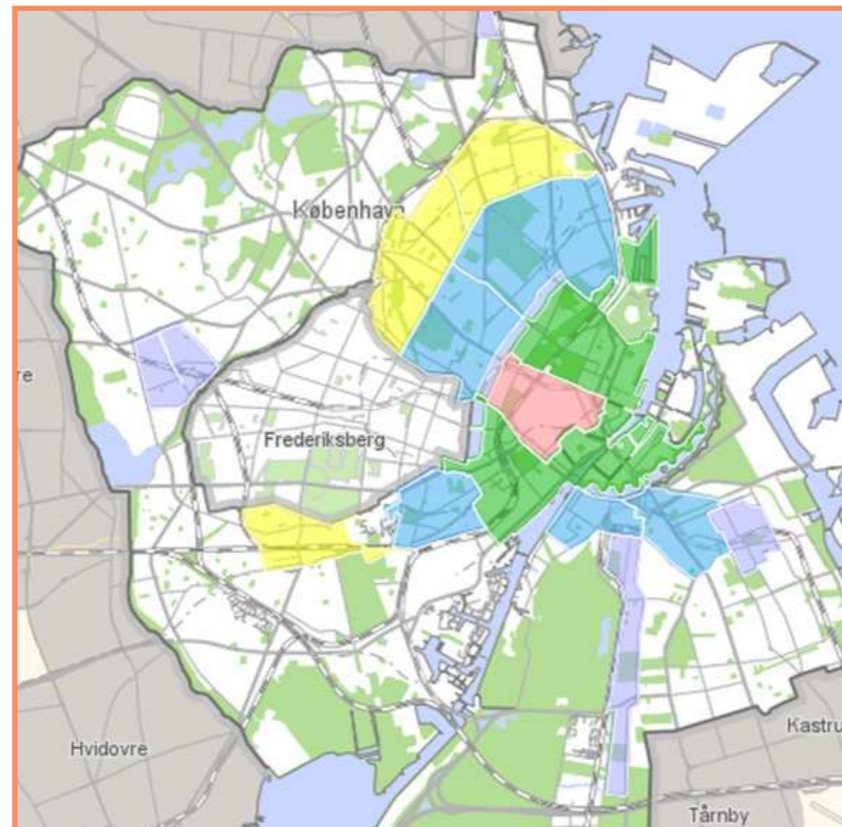
Dataindsamlingen er foregået i forskelligartede områder i København for at sikre, at holdninger fra så mange forskellige typer af borgere som muligt medtages. I rapporten fokuseres der ikke på de enkelte områder, men der er i stedet udvalgt fem grupperinger, der hver især repræsenterer typer af borgere.

De fem persontyper udgør tilsammen ca. 93% af respondenterne fra spørgeundersøgelserne og repræsenterer således en meget stor del af borgerne og husstandene i Københavns Kommune. Persontyperne er sammensat på baggrund af følgende variable:

- 

Boligtype
- 

Parcelhus Lejlighed
- 

Om respondentens husstand har rådighed over bil
- 

Ja Nej
- 

Om respondenter bor inden for eller uden for betalingszonen
- 

Inden for Uden for

### BETALINGSPARKERING

Betalingsparkeringszoner i Københavns Kommune



Kapitel 2 samler konklusioner på tværs af geografiske områder og persontyper.

Kapitel 3 beskriver de fem persontyper.

Kapitel 4 samler op på parkanternes holdninger.

Gennemgang og analyse af resultater af både spørgeundersøgelse og gadeinterviews findes i Bilag A og Bilag B.



2



## Sammenfatning af resultater

Set på tværs af spørgeundersøgelse og gadeinterviews er der en række interessante resultater:

- › Oplevet antal p-pladser og reel gangafstand
- › Priser og service
- › Prioritering af byens rum
- › Cykler og cykelparkering

### OPLEVET ANTAL P-PLADSER OG REEL GANGAFSTAND

En ret stor andel af respondenterne oplever, at antallet af bilparkeringspladser er passende. De, der oplever at der er for få pladser, er respondenter i lejlighed med bil til rådighed især inden for betalingszonen. Samtidig er det - ikke overraskende - respondenter uden bil til rådighed, der oplever at der er for mange p-pladser til biler.

Langt størstedelen af respondenterne svarer, at de bruger 5 minutter eller mindre på at gå til deres destinationen fra den parkerede bil og at de bruger 5 minutter eller mindre på at finde en parkeringsplads.

### PRISER OG SERVICE

Ser man på tværs af alle fem respondenttyper oplever den overvejende del (ca. 60%), at prisen for timeparkering er for høj og en mindre del, at prisen er passende eller for lav. Dette står i kontrast til prisen for en beboerlicens, som af majoriteten beskrives som passende - og endog passende/for billig især af beboere inden for betalingszonen (75%).

Bilister, som bor inden for betalingszonen har generelt den højeste tilfredshed med den service der tilbydes via hjemmesiden 'P-butikken', hvilket formentlig hænger sammen med, at denne gruppe bruger hjemmesiden oftere end andre.

Størstedelen af respondenterne (omkring 70%) svarer, at de i forvejen var bekendt med parkeringsregler på det sted, de parkerede, og at parkeringsreglerne i overvejende grad er meget nemme eller nogenlunde nemme at forstå.

Ca. 20% af respondenterne på gadeinterviews har parkeringslicens, 24% betaler via app eller p-automat og 23% via 'andet'. Tilfredsheden med kommunens tilbud af betalingsløsninger er overvejende høj, nemlig godt 7 ud af 10 mulige hvor 10 er bedst.

Generelt oplever borgerne, at kommunens P-vagter udfylder en vigtig funktion i byen - især er borgere uden bil tilfredse.

RESPONDENTERNE  
GIVER  
**BETALINGSLØSNINGERNE**  
KARAKTEREN

**7** UD AF **10**

GENERELT  
OPLEVER  
BORGERNE, AT  
**KOMMUNENS**  
**P-VAGTER**  
UDFYLDER EN  
VIGTIG FUNKTION

**60%**  
AF RESPONDENTERNE  
MENER AT PRISEN  
FOR PARKERING  
ER FOR HØJ

**75%**  
AF RESPONDENTERNE  
MENER AT PRISEN  
FOR BEBOERLICENS  
ER PASSENDE/  
FOR BILLIG

**70%**  
AF RESPONDENTERNE  
ER BEKENDT MED  
REGLERNE OG SYNES  
DE ER NEMME AT  
FORSTÅ



ALLE RESPONDENTGRUPPER ER ENIGE I, AT EN PARKERINGSLICENS BURDE GIVE GARANTI FOR EN PARKERINGSPLADS

ALLE RESPONDENTER MENER AT TRÆER OG GRØNNE OMRÅDER ER VIGTIGST I BYENS RUM

CYKELSTIER HAR DEN NÆSTSTØRSTE PRIORITET

ISÆR BORGERE MED BIL FINDER, AT BILER ER ET TEKN PÅ EN DYNAMISK BY

Alle respondentgrupper er enige i, at en parkeringslicens burde give garanti for en ledig parkeringsplads med en overvægt af beboere i lejligheder med bil til rådighed.

For så vidt angår hjemmesiden 'P-butikken' vurderer borgerne, at der er plads til forbedringer. Den højeste tilfredshed finder man blandt de borgere, der må formodes at bruge hjemmesiden mest, nemlig bilister som bor inden for betalingszonen.

#### PRIORITERINGEN AF BYENS RUM

Alle respondentgrupper prioriterer 'træer og grønne områder' højest på spørgsmålet, 'Hvad er vigtigst, at der er plads til i byens rum?'. Cykelstier har den næsthøjeste prioritet – dog især blandt borgere, der ikke har bil til rådighed. Plads til bilparkering prioriteres højest af lejlighedsbeboere i og uden for betalingszonen med bil til rådighed.

Især borgere med bil til rådighed finder, at biler er tegn på en dynamisk by.

#### CYKLER OG CYKELPARKERING

Alle respondenter er meget enige om, at cykler er tegn på en sund og levende by. Dette til trods har cykelparkering meget lav prioritet i forhold til prioritering af byens rum. Imidlertid er der blandt respondenterne enighed om, at parkerede cykler står i vejen på fortove og pladser, hvilket understøttes af, at 65% af de cyklister, der vurderer, at det er 'meget svært' at finde en cykelparkeringsplads i deres område, parkerer uden for et stativ.

Ikke overraskende er det respondentgrupper uden bil til rådighed, der oplever, at der er for få cykelparkeringspladser i deres område, mens respondenterne med bil synes, at der er for mange. Respondenter uden bil er også positivt indstillet over for at erstatte bilparkeringspladser med cykelparkering.

Omkring 20% af de respondenter, der jævnligt cykler, vurderer, at cykelparkering ved stationer og indkøbsmuligheder er afgørende for, hvor ofte de cykler. De resterende angiver, at cykelparkering ikke har betydning for, hvor ofte de cykler.



ALLE RESPONDENTER ER ENIGE I AT CYKLER ER TEKN PÅ EN SUND OG LEVENDE BY

RESPONDENTER UDEN BIL SYNES DET ER EN GOD IDÉ AT ERSTATTE BILPARKERING MED CYKELPARKERING

65% AF CYKLISTERNE MENER DET ER 'MEGET SVÆRT' AT FINDE PARKERINGSPLADS



Beboere i parcelhus uden for betalingszonen med bil til rådighed



**PERSONTYPE 1** 10%

Beboere i lejlighed uden for betalingszonen uden bil til rådighed



**PERSONTYPE 2** 24%

Beboere i lejlighed uden for betalingszonen med bil til rådighed



**PERSONTYPE 3** 16%

Beboere i lejlighed inden for betalingszonen uden bil til rådighed



**PERSONTYPE 4** 17%

Beboere i lejlighed inden for betalingszonen med bil til rådighed



**PERSONTYPE 5** 26%

**ØVRIGE** 7%

## Københavnernes holdninger til parkering

På baggrund af data fra de fem surveys har vi udvalgt fem persontyper, der tilsammen repræsenterer størstedelen af respondenterne

Overordnet set skelner vi mellem borgere, der bor inden for og uden for betalingszonen, om man bor i hus eller lejlighed og om man har bil til rådighed i husstanden. Af de otte mulige persontyper har vi valgt at fokusere på de fem, der repræsenterer ca. 93 % af borgerne i datasættet.

- Borgere som bor i parcelhus uden for betalingszonen og som har rådighed over bil. Denne gruppe udgør 10% af borgerne i datasættet.
- Borgere som bor i lejlighed uden for betalingszonen og som ikke har rådighed over bil. Gruppen udgør 24% af borgerne i datasættet.
- Borgere som bor i lejlighed uden for betalingszonen og som har rådighed over bil. Denne gruppe udgør 16% af borgerne i datasættet.
- Borgere som bor i lejlighed inden for betalingszonen og som ikke har rådighed over bil. Gruppen udgør 17% af borgerne i datasættet.
- Borgere som bor i lejlighed inden for betalingszonen og som har rådighed over bil. Denne gruppe udgør 26% af borgerne i datasættet.





## Beboere i parcelhus uden for betalingszonen med bil til rådighed

Denne persontype er defineret som personer, der bor i parcelhus uden for betalingszonen og hvor husstanden har rådighed over en eller flere biler.

Denne persontype bor i parcelhus og husstanden er typisk større end hos de andre persontyper. Omkring halvdelen bor således i husstande med tre eller flere beboere. Gruppen består i høj grad af personer som er i arbejde og ikke af mange studerende. Knap en fjerdedel er uden for arbejdsmarkedet.

### BIL

Ca. en fjerdedel af disse personer har rådighed over to eller flere biler, og persontypen parkerer generelt MEGET tæt på hjemmet.

Dette skyldes bl.a. at de i høj grad har rådighed over private parkeringspladser og ellers meget ofte kan bruge parkeringspladser, hvor der ikke er tidsbegrænsning eller betaling.

Persontypen synes derfor, ikke overraskende, at det er nemt at finde en parkeringsplads tæt på boligen og synes overvejende, at antallet af parkeringspladser til biler i området er relativt passende.

### CYKEL

Hvad angår cyklisme så er denne persontype også aktiv bruger af cyklen. Godt ni ud af ti bruger cyklen i mere eller mindre grad og omkring halvdelen bruger cyklen dagligt. Det kendetegner persontypen, at de ofte har mange cykler til rådighed i husstanden.

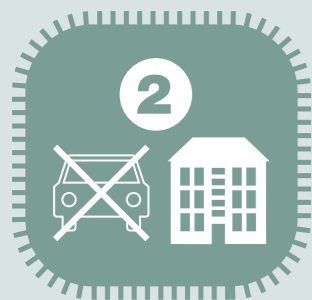
Persontypen kan nemt finde en parkeringsplads til cyklen i lokalområdet og synes generelt heller ikke, at der mangler cykelparkeringspladser.



### HOLDNINGER OG PRIORITETER

Denne persontype prioriterer træer/grønne områder højt når der spørges til, hvad der skal være plads til i byens rum. Bilparkering prioriteres ikke højt, hvilket sandsynligvis skyldes, at der ikke opleves mangel på dette. Kollektiv transport og cykelstier prioriteres også højt af persontypen, som altså er positive over for andre former for transport, selvom de har rådighed over bil.

Dette ses også ved, at persontypen i høj grad angiver, at cykler er tegn på en sund og levende by.



## Beboere i lejlighed uden for betalingszonen uden bil til rådighed

Denne persontype er defineret ved at bo i lejlighed uden for betalingszonen uden at have rådighed over bil i husstanden.

Generelt bor disse personer i relativt små husstande, da fire ud af ti bor alene, mens knap halvdelen bor to personer i husstanden. Lidt mere end hver tredje af personerne i denne gruppe er studerende, mens en lidt større gruppe – godt fire ud af ti – arbejder som lønmodtager eller selvstændig.

### BIL

Denne persontype har ikke selv rådighed over bil, men synes generelt, ligesom de andre persontyper, at timeparkering er for dyrt. Der er lige mange som synes, at der er hhv. for mange og for få parkeringspladser til biler i lokalområdet.

### CYKEL

Personerne i denne gruppe er meget afhængige af deres cykel, hvilket viser sig ved, at godt tre ud af fire bruger cyklen dagligt eller næsten dagligt. Af de som bruger cyklen angiver seks ud af ti, at de parkerer cyklen i cykelstativ. Herudover synes mere end seks ud af ti, at det er nemt eller meget nemt at finde en parkeringsplads til cyklen.

Dette betyder dog også, at mere end en tredjedel af disse personer synes det er svært eller meget svært at finde en parkeringsplads til cyklen. Omkring halvdelen af personerne synes der er for få cykelparkeringspladser i lokalområdet.



### HOLDNINGER OG PRIORITETER

Træer/grønne områder er det vigtigste der skal være plads til i byens rum ifølge denne persontype. Cykelstier angives dog også som en vigtig prioritet, da det prioriteres højere hos denne persontype end hos de andre typer.

Bil- og cykelparkering vægtes stort set slet ikke af denne persontype. Dette betyder altså, at selvom halvdelen synes der mangler cykelparkeringspladser så er det ikke noget der har større betydning end de andre ting, der er blevet spurgt ind til. Hvis der skal fokuseres på cykelparkering synes disse personer, at det er en relativt god ide, at erstatte bilparkeringspladser med cykelparkeringspladser.

Persontypen er desuden i relativt høj grad enig i, at parkeringsvagter opfylder en vigtig rolle i byen, og at parkerede biler fylder meget i gadebilledet.



## Beboere i lejlighed uden for betalingszonen med bil til rådighed

Denne persontype er defineret ved at bo i lejlighed uden for betalingszonen og have rådighed over mindst én bil i husstanden.

Knap halvdelen af personerne i denne gruppe bor i en husstand bestående af to personer, mens godt hver femte bor alene. De resterende tre ud af ti personer bor i en husstand bestående af tre eller flere personer. Omkring halvdelen af gruppen er i arbejde, mens godt hver femte er studerende og knap hver femte er uden for arbejdsmarkedet.

### BIL

Denne persontype har gode muligheder for at finde parkeringsplads tæt på hjemmet. Langt de fleste i gruppen kan normalt finde en parkeringsplads inden for fem minutters gåafstand fra boligen og seks ud af ti kan normalt finde en plads inden for to minutter fra boligen.

Tre ud af fire blandt persontypen bruger offentligt tilgængelige parkeringspladser når de parkerer i nærheden af deres bolig og knap to ud af tre af personerne synes, at det normalt er nemt eller meget nemt at finde en parkeringsplads. Den resterende andel angiver, at det normalt er svært eller meget svært at finde en plads i nærheden af boligen. Lidt under halvdelen af personerne i gruppen synes

der er for få parkeringspladser. Det er generelt ganske få, som oplever begrænsninger i form af betaling på parkeringspladserne i lokalområdet. Dog angiver persontypen i høj grad at timeparkering er for dyrt, hvilket dog angives af alle persontyperne. Omkring halvdelen af personerne synes, at beboerlicens er for dyrt, hvilket er en relativ høj andel.

### CYKEL

Da otte ud af ti bruger cykel i mere eller mindre grad kan det siges, at denne gruppe også er relativt afhængige af deres cykel når de skal rundt i byen. Fire ud af ti angiver desuden, at de cykler dagligt eller næsten dagligt. Over halvdelen af cyklisterne i gruppen angiver, at de bruger stativ til at parkere deres cykel i og tre ud af fire synes det er nemt eller meget nemt at finde en cykelparkingsplads i lokalområdet.

Generelt synes de fleste i gruppen, at der er passende cykelparkingsmuligheder, men der er dog lidt flere personer, som synes der er for få parkeringsmuligheder til cyklen end personer, der synes der er for mange cykelparkingspladser.



### HOLDNINGER OG PRIORITETER

Ligesom de andre persontyper er det træer/grønne områder som der prioriteres højest når der ses på hvad der skal være plads til i byens rum. Bilkøring samt kollektiv transport er de næst-vigtigste emner for persontypen, som prioriterer cykelstier lavere end de andre typer. Persontypen er, ligesom de andre typer, enig i, at cykler er tegn på en sund og levende by, men er også relativt enig i, at grundejere burde afsætte arealer til beboernes parkering og at kommunen burde anlægge flere p-pladser til biler i deres lokalområde.



## Beboere i lejlighed inden for betalingszonen uden bil til rådighed

Denne persontype er defineret ved at bo i lejlighed inden for betalingszonen uden rådighed over bil i husstanden.

Denne persontype bor i gennemsnit i den mindste husstand af persontyperne i denne analyse. Mere end otte ud af ti af disse personer bor således i en husstand med to eller en person, hvoraf andelen som bor alene er lidt større end de som bor to. Næsten seks ud af ti personer i gruppen arbejder som lønmodtager eller selvstændig og knap hver femte er studerende.

### BIL

Disse personer har ikke rådighed over bil, men synes, ligesom de andre persontyper, at timeparkering er for dyrt. Priserne for beboerlicens synes de er mere passende – faktisk er der flere i gruppen som synes, at beboerlicensen er for billig end for dyr.

En tredjedel af personerne i gruppen synes, at der er for få parkeringspladser til biler, men dette opvejes af de som synes der er for mange, hvilket angives af godt en fjerdedel.

### CYKEL

Da denne persontype ikke har rådighed over bil er der mange som anvender cyklen. Således bruger tre ud af fire cyklen dagligt eller næsten dagligt, mens mere end ni ud af ti bruger cyklen i større eller mindre grad.

Af de som cykler bruger knap seks ud af ti cykelstativ til at parkere cyklen i, hvilket er meget lig de andre persontyper. Mere end halvdelen angiver, at det er svært eller meget svært at finde parkeringsplads til deres cykel og knap seks ud af ti angiver at der er for få parkeringspladser til deres cykel.



### HOLDNINGER OG PRIORITETER

Når der spørges til, hvad der skal være plads til i byens rum er træer/grønne områder det, som denne persontype prioriterer højst. De angiver også, at parkeringsvagter udfører en vigtig rolle i byen og at både parkerede cykler og parkerede biler fylder for meget i gadebilledet.

Persontypen mener desuden, at cykler er tegn på en sund og levende by, samt at det er en god ide at erstatte parkeringspladser til biler til cykelparkeringspladser.



## Beboere i lejlighed inden for betalingszonen med bil til rådighed

Denne persontype er defineret ved at bo i lejlighed inden for betalingszonen og have rådighed over mindst én bil i husstanden.

Knap halvdelen i denne gruppe bor i en husstand bestående af to personer mens ca. hver femte bor alene. Gruppen udgøres i meget høj grad af lønmodtagere eller selvstændige, som tilsammen udgør knap tre fjerdedele af gruppen. Studerende fylder relativt lidt i gruppen.

### BIL

Denne persontype parkerer i gennemsnit længst fra boligen af de persontyper der er med i analysen. Hver femte parkerer mellem fem og ti minutter fra hjemmet mens en lille andel parkerer mere end ti minutters gåafstand fra boligen. Mere end otte ud af ti anvender offentligt tilgængelige parkeringspladser og lige så mange har parkeringslicens. Lidt flere end disse oplever begrænsninger i form af krav om parkeringslicens eller betaling på de parkeringspladser de anvender i nærheden af deres bolig.

At parkeringsforholdene for disse personer er besværlige ses også ved, at knap seks ud af ti personer synes det er svært eller meget svært at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bolig. Denne andel er næsten tilsvarende til de godt seks ud af ti, som synes at der er for få parkeringspladser til biler i lokalområdet.

### CYKEL

Godt ni ud af ti bruger cyklen i større eller mindre grad og mere end halvdelen anvender den dagligt eller næsten dagligt. Knap to ud af tre synes at det er nemt eller meget nemt at finde en cykelparkingsplads, hvilket betyder at en tredjedel generelt synes dette er svært eller meget svært.

Fire ud af ti synes der er for få cykelparkingspladser og lige så mange synes der er et passende antal. De resterende to ud af ti synes der er for mange. Seks ud af ti parkerer deres cykel i et cykelstativ.



### HOLDNINGER OG PRIORITETER

Blandt denne persontype prioriteres bilparkering også højt. Hver fjerde har således angivet dette som den vigtigste prioritet når der spørges til, hvad der skal være plads til i byens rum. Dette er markant mere end hvad de andre persontyper angiver. Der er også stor enighed i, at kommunen bør anlægge flere parkeringspladser til biler i lokalområdet og at en parkeringslicens burde give garanti for en ledig parkeringsplads.

Træer/grønne områder er dog den vigtigste prioritet, ligesom det er tilfældet for de øvrige persontyper.



## Gadeinterviews

I midten af oktober blev der gennemført gadeinterviews i fem parkeringsområder i København. På kortet nedenfor ses de områder, hvor dataindsamlingen er foretaget.

Der blev gennemført godt 420 gadeinterviews fordelt på to hverdage og en lørdag.

De adspurgte parkanter er hovedsageligt kendetegnet ved at være lønmodtagere. Parkeringsformålene er blandet med arbejde/bolig som de hyppigst forekommende. Parkeringslængde er i de fleste tilfælde angivet til mellem 3 og 8 timer.

Langt de fleste parkanter finder en p-plads på mindre end 5 minutter og går efterfølgende også mindre end 5 minutter fra den parkerede bil til deres bestemmelsessted.

De parkanter, der bruger længst tid på at finde en p-plads finder man på Islands Brygge og i Svanemøllekvarteret, hvor der også er flest, der angiver, at deres formål med parkeringen er 'bolig'. Det er lettere at finde p-pladser i weekenden end hverdage og her går parkanterne i kortest tid efter at de har parkeret. Parkanterne overvejer stort set ikke at benytte andre transportmidler end bilen, som de vurderer som det nemmeste og hurtigste alternativ.

Parkanterne kender p-reglerne og synes generelt, at de er lette at forstå. De, der betaler for parkering, gør det via licens, app eller 'andet' og er i høj grad tilfredse med den valgte betalingsløsning.

I Ørestaden, på Islands Brygge og omkring Vesterport synes parkanterne, at parkeringssituationen er den samme som for et år siden, mens mange parkanter i Svanemøllekvarteret angiver, at det er blevet lidt eller meget sværere at finde en p-plads sammenlignet med situationen for et år siden. I Indre By er det ifølge respondenterne blevet lettere at finde en p-plads end for et år siden.

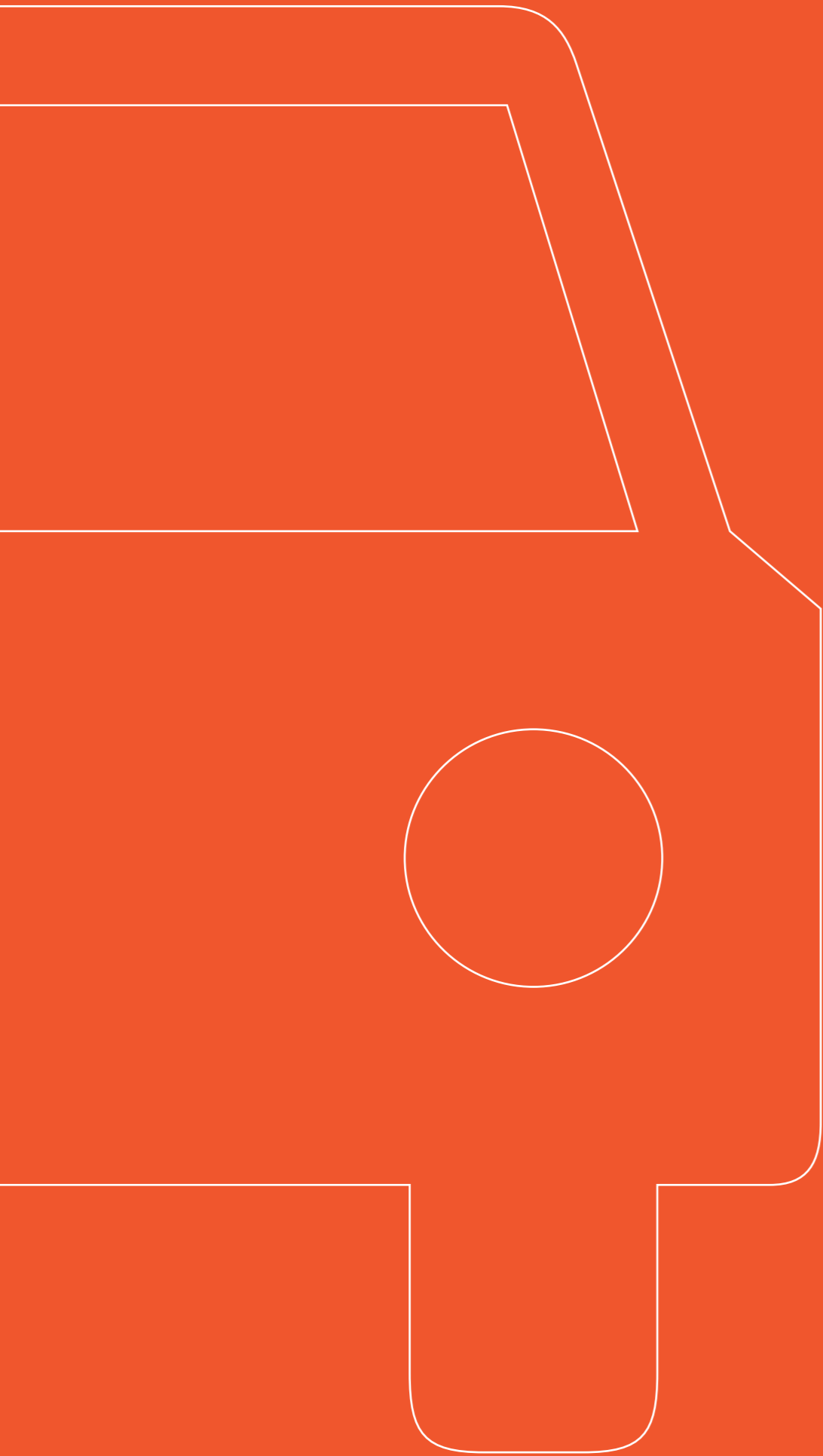
**P**  
DE FLESTE PARKANTER  
FINDER EN PLADS PÅ  
MINDRE END  
5 MINUTTER

**OG GÅR**  
EFTERFØLGENDE  
MINDRE END  
5 MINUTTER



På kortet ses de områder, hvor dataindsamlingen er foretaget.

# BILAG



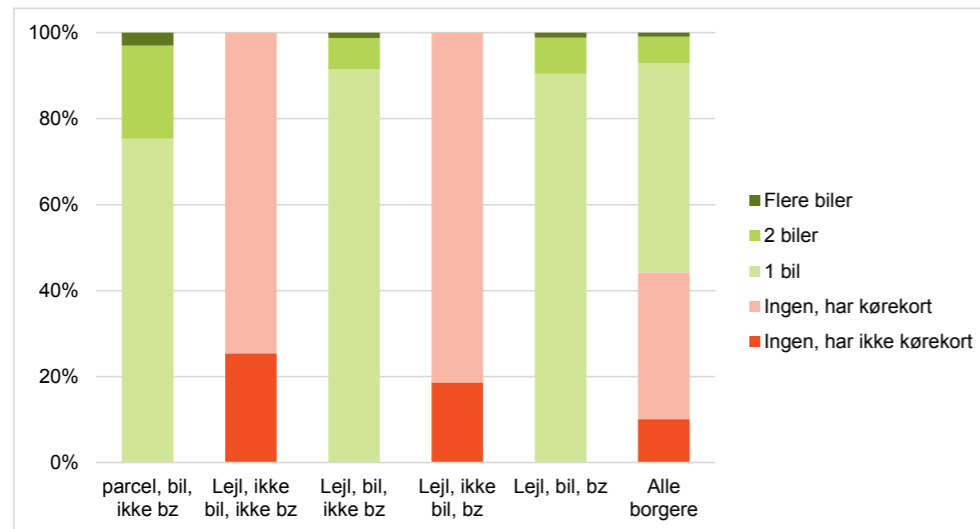
## Bilag A Analyse

### A.1 Spørgsmål om brug af bil og bilparkering

Ud fra definitionerne af de forskellige persontyper kan vi se, at to af typerne ikke har rådighed over bil, mens de resterende tre typer har rådighed over mindst en bil i husstanden. De, som bor uden for betalingszonen i parcelhus, har generelt rådighed over flest biler i husstanden, da ca. 25 % har rådighed over to eller flere biler. Dette er dog også den persontype, som er del af den gennemsnitligt største husstand blandt de fem persontyper. Fordelingen kan ses i Figur 3.

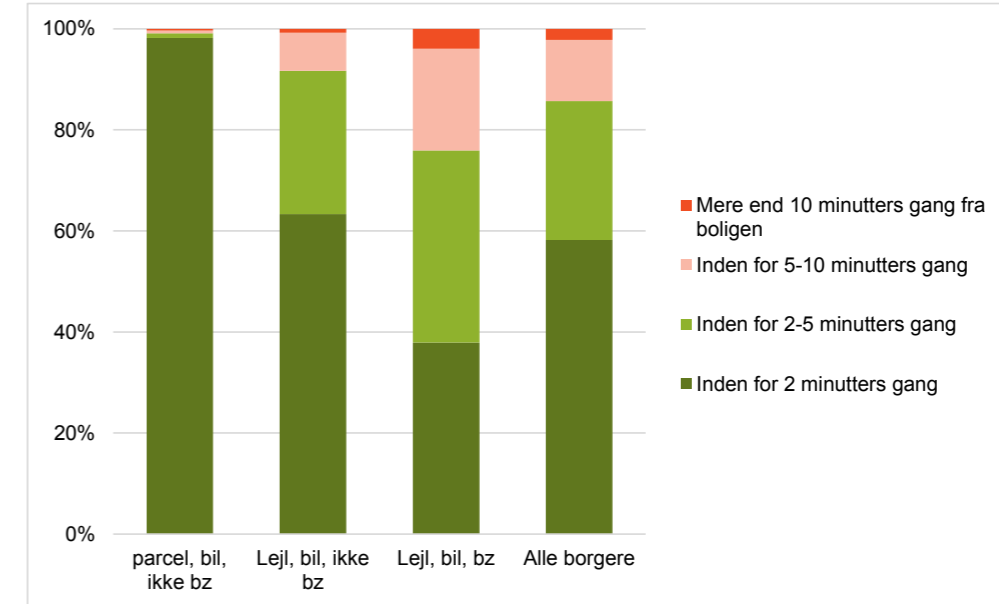
Blandt borgere, som bor i lejlighed uden for betalingszonen og som ikke har rådighed over bil er der 25 % som ikke har kørekort.

Ses der på tværs af respondenterne har godt halvdelen rådighed over en eller flere biler i husstanden.



Figur 3: Svar på spørgsmål "Hvor mange biler har din husstand rådighed over (egen bil, delebil eller firmabil)?", fordelt på relevante persontyper

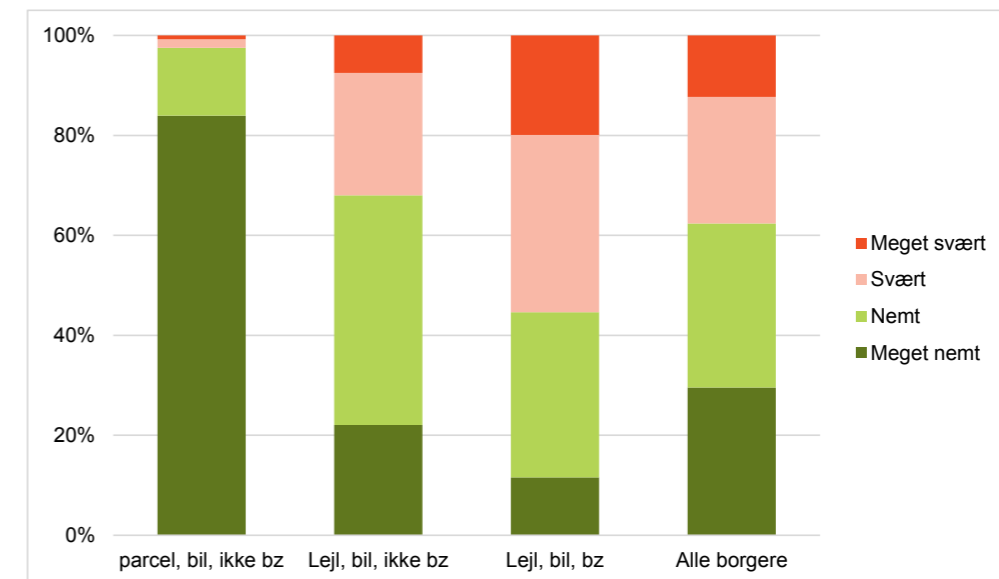
De persontyper som har rådighed over bil, oplever relativt store forskelle i parkeringsforholdene. F.eks. er der blandt de som bor i lejlighed inden for betalingszonen 24 % som normalt ikke kan finde en parkeringsplads inden for fem minutters gang. For de som bor uden for betalingszonen er denne andel for beboere af parcelhuse og lejligheder hhv. 1 % og 8 %, hvilket fremgår af Figur 4.



Figur 4: Svar på spørgsmål "Hvor tæt på boligen kan du normalt finde parkeringsplads til din bil?", fordelt på relevante persontyper

Personer uden for betalingszonen har generelt markant nemmere ved at finde parkeringsplads ved hjemmet end de, som bor inden for betalingszonen. Således angiver ca. 98 % af de, som bor i parcelhus uden for betalingszonen, at det er nemt eller meget nemt at finde en parkeringsplads, mens samme andel er 92 % for de som bor i lejlighed uden for betalingszonen.

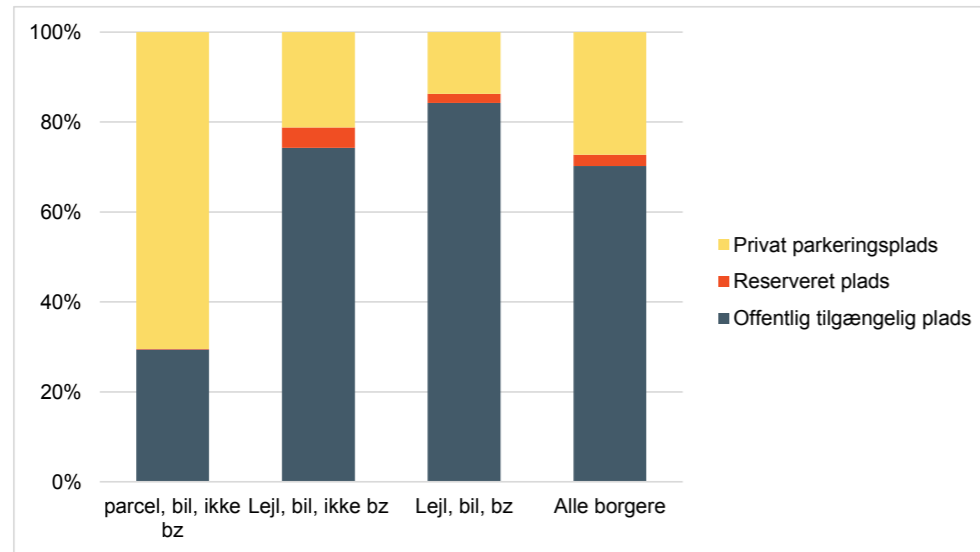
76 % af borgerne med bil, som bor i lejlighed inden for betalingszonen angiver, at det normalt er svært eller meget svært at finde en parkeringsplads ved deres bolig. Fordelingen for de forskellige persontyper med bil ses i Figur 5.



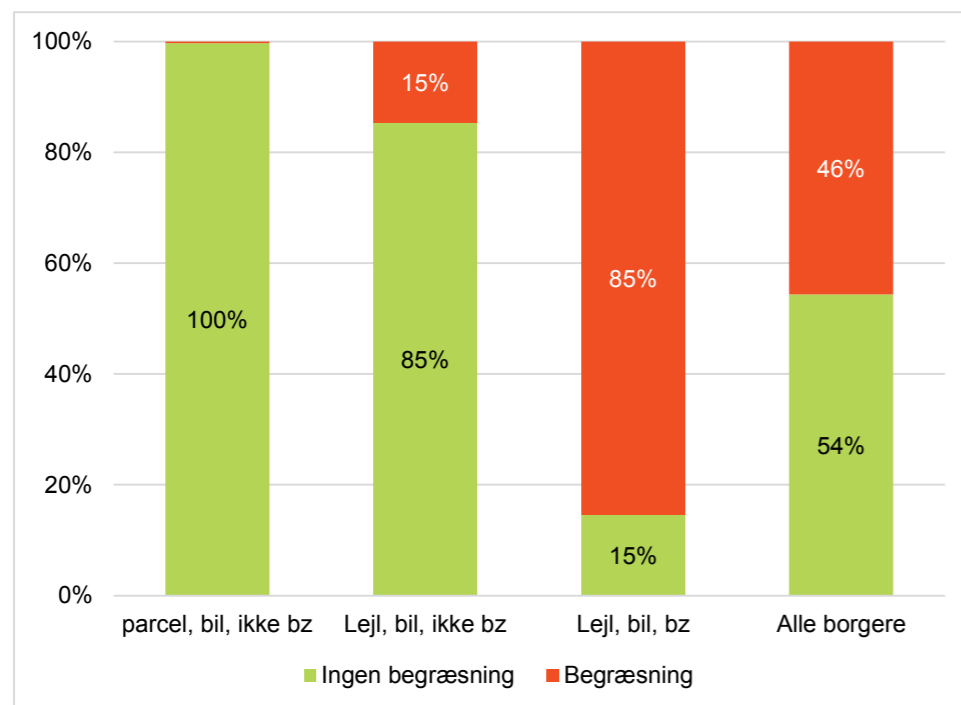
Figur 5: Svar på spørgsmål "Hvor nemt er det normalt at finde en parkeringsplads ved din bolig?", fordelt på relevante persontyper



70 % af de borgere, som bor i parcelhus uden for betalingszonen, anvender normalt en privat parkeringsplads når de parkerer ved deres bolig. Denne andel er naturligvis mindre for de, som bor i lejlighed. For de, som bor i lejlighed inden for og uden for betalingszonen, er denne andel hhv. 14 % og 21 %. Disse bilister anvender i høj grad de offentligt tilgængelige parkeringspladser, hvilket fremgår af Figur 6.

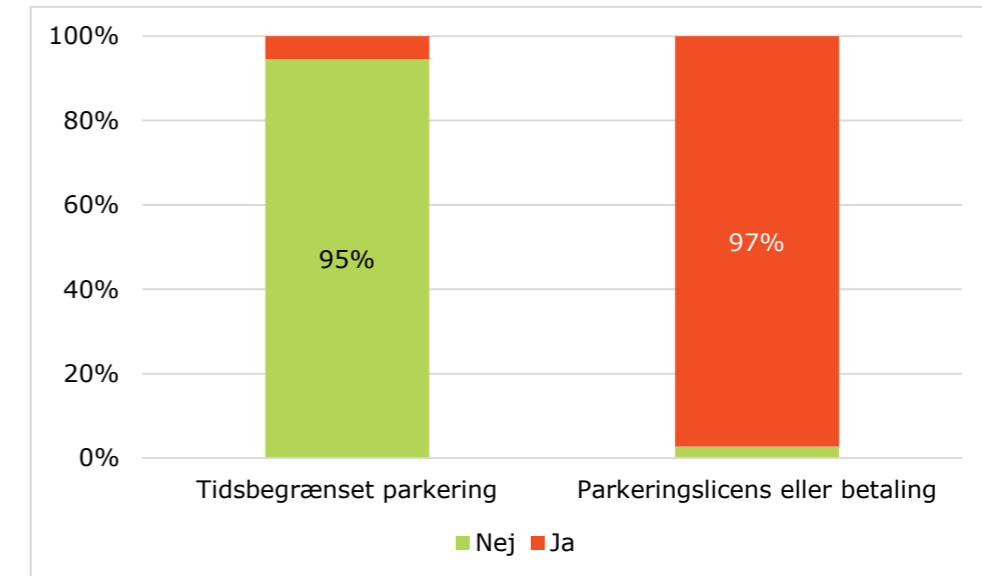


Figur 6: Svar på spørgsmål "Hvilken type parkeringsplads benytter du normalt ved din bolig?", fordelt på relevante persontyper



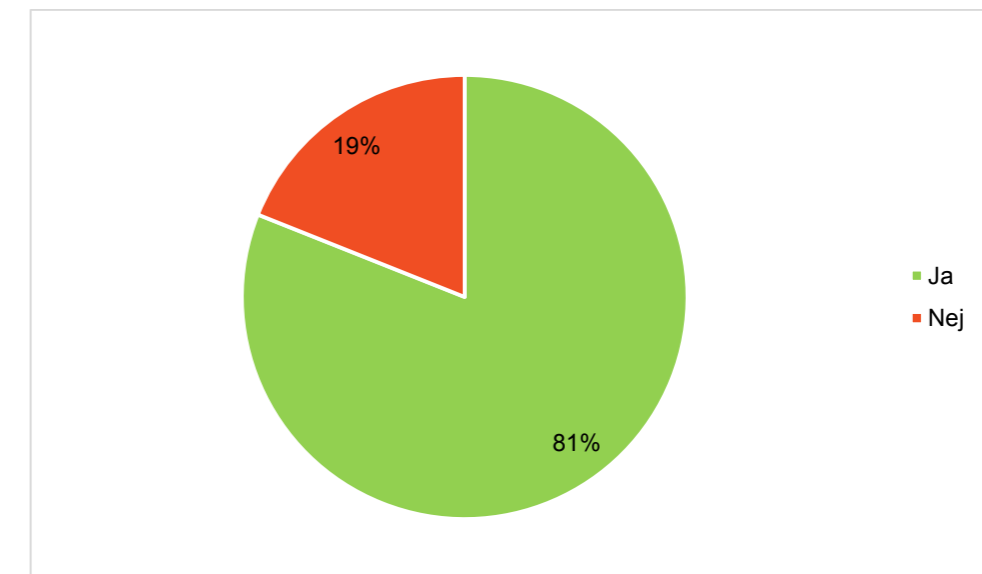
Figur 7: Svar på spørgsmål "Er du omfattet af begrænsninger på den plads, du holder på?", fordelt på persontyper.

De som oplever begrænsninger på parkeringspladserne oplever stort set altid, at der er parkeringslicens eller betaling på de parkeringspladser de anvender. Dette ses i Figur 8.



Figur 8: Angivelse af, hvilke begrænsninger der er på den plads, som respondenter holder på for de respondenter, som har angivet, at der er begrænsninger.

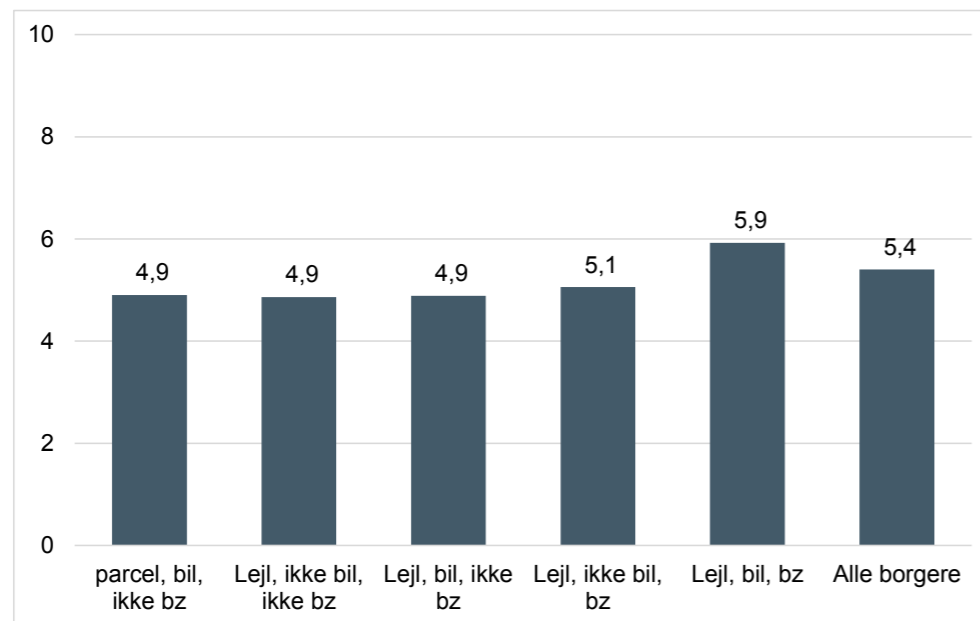
81 % af de som har rådighed over bil og bor i lejlighed inden for betalingszonen har parkeringslicens fra Københavns Kommune, hvilket fremgår af Figur 9. De 19 %, som ikke har parkeringslicens, er en lidt større andel end de, som ikke har privat eller reserveret parkeringsplads ved deres bolig.



Figur 9: Lejlighed, bil, betalingszone - svar på spørgsmål "Har du parkeringslicens fra Københavns Kommune?"

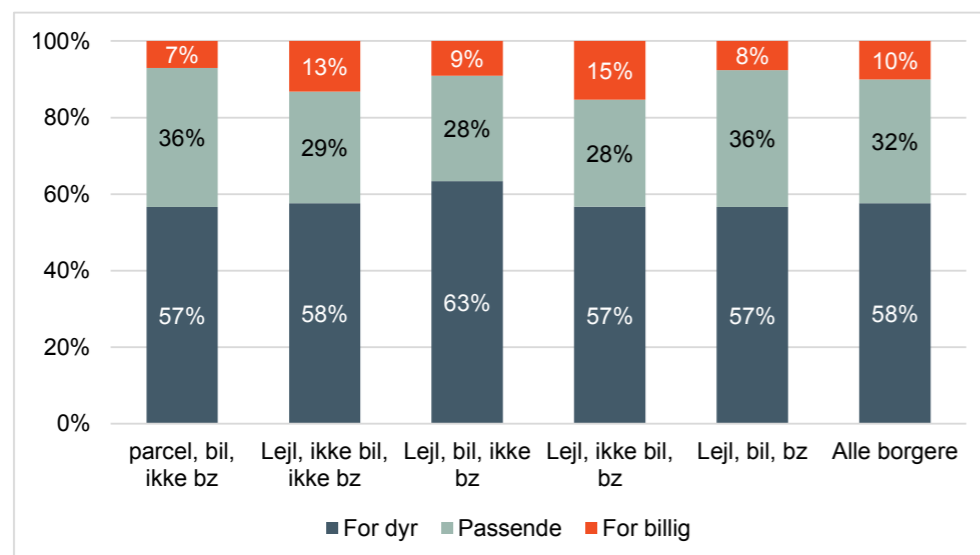
Generelt er der ikke høj tilfredshed med hjemmesiden 'P-butikken' blandt borgerne. Det skal dog nævnes, at der blandt alle persontyper, på nær de som bor i lejlighed inden for betalingszonen og har rådighed over bil, er 60 % - 75 %, hvor butikken ikke er relevant. Bilister, som bor inden for betalingszonen har

generelt den højeste tilfredshed på området, hvilket kan hænge sammen med, at de bruger hjemmesiden oftere end andre.



Figur 10: Svar på spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med hjemmesiden P-butikken?" opgjort på persontyper.

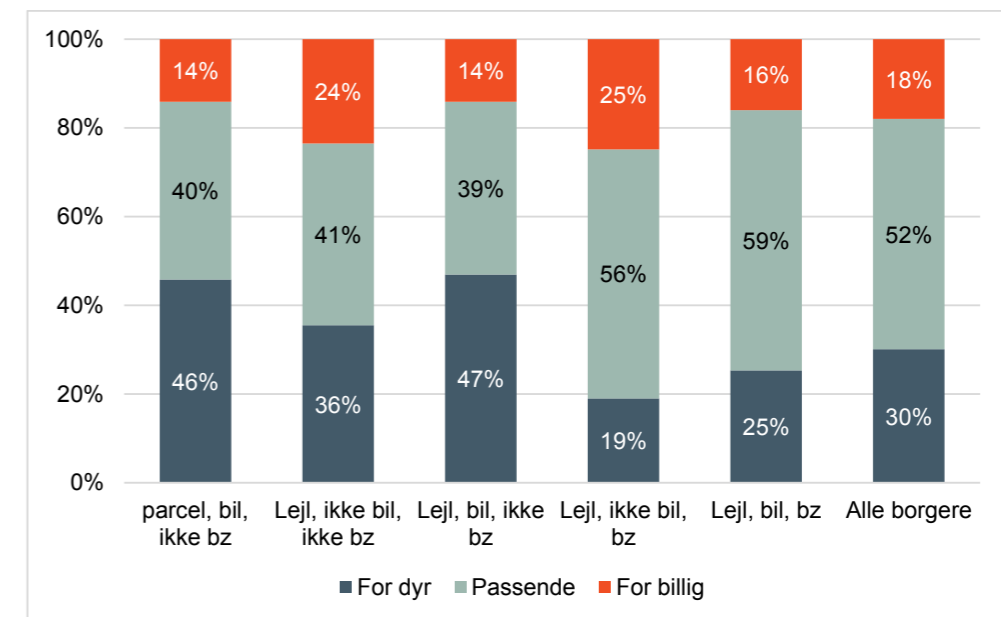
Generelt mener borgerne – både med og uden bil - i relativt høj grad, at priserne for timeparkering er for høje, hvilket fremgår af Figur 11 nedenfor. 58 % angiver således, at de synes det er for dyrt, mens 10 % angiver timeparkering er for billigt. Der er generelt meget lidt forskel på persontypenes holdning til dette spørgsmål.



Figur 11: Svar på spørgsmålet "Hvor passende synes du priserne er for timeparkering", hvor 0 = "For dyrt" og 10 = "For billigt". I figuren dækker "For dyr" over 0-3, "Passende" over 4-6 og "For billig" over 7-10. Opgjort på persontyper.

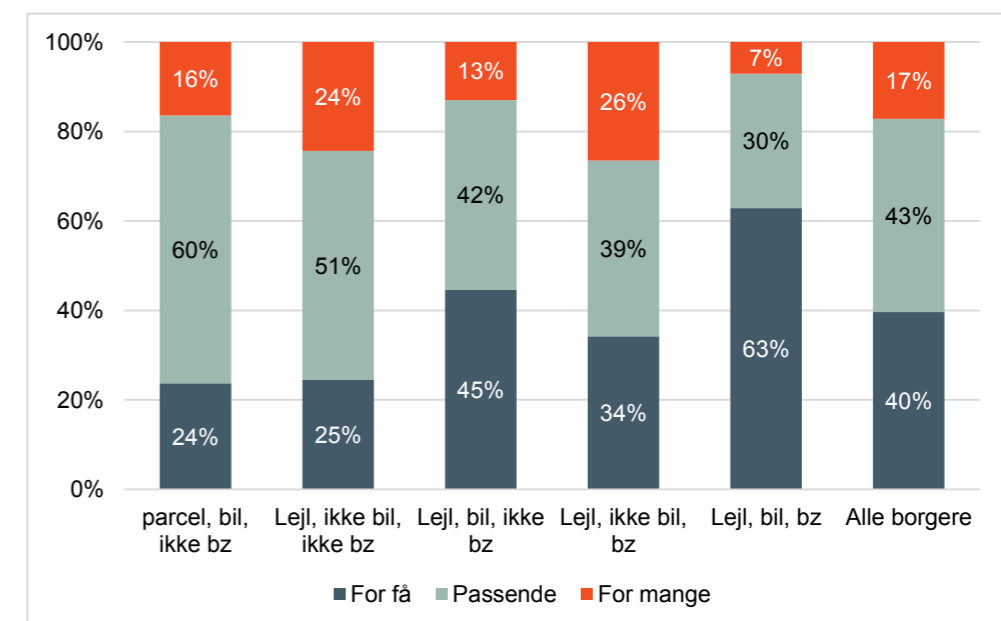
I modsætning til timeparkering er der større tilfredshed med prisen for beboerlicens. Der er 30 % som synes licenserne er for dyre, mens 18 % angiver, at de

er for billige. Der er dog forskelle i holdningen til dette fra type til type, hvilket fremgår af Figur 12.



Figur 12: Svar på spørgsmålet "Hvor passende synes du priserne er for beboerlicens", hvor 0 = "For dyrt" og 10 = "For billigt". I figuren dækker "For dyr" over 0-3, "Passende" over 4-6 og "For billig" over 7-10. Opgjort på persontyper.

Der er stor forskel på tilfredsheden med antallet af bilparkeringspladser, hvilket ses i Figur 13 nedenfor. Således synes 60 % af de som bor i lejlighed inden for betalingszonen og har rådighed over bil, at der er for få bilparkeringspladser i deres lokalområde. Samme andel er 24 % og 25 % for beboere i både hus og lejlighed uden for betalingszonen. Disse tal opvejes dog af de 16 % og 24 % som synes der er for mange bilparkeringspladser.



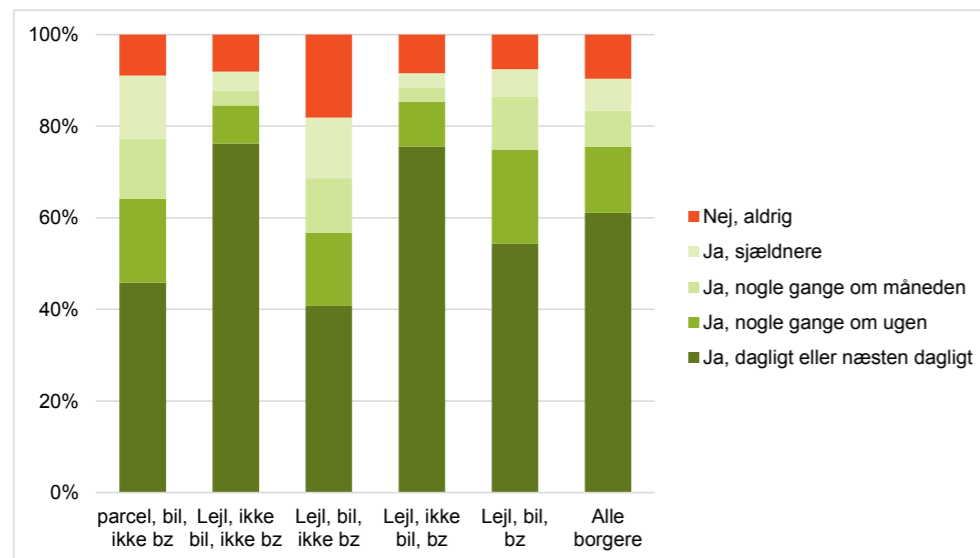
Figur 13: Svar på spørgsmål "Hvordan vurderer du antallet af bilparkeringspladser" for konkrete forhold i lokalområdet, hvor 0 = "Alt for få" og 10 = "Alt for mange".

ge". I figuren er svarene samlet i "For få" = 0-3, "Passende" = 4-6, "For mange" = 7-10. Opgjort på persontyper.

## A.2 Brug af cykel

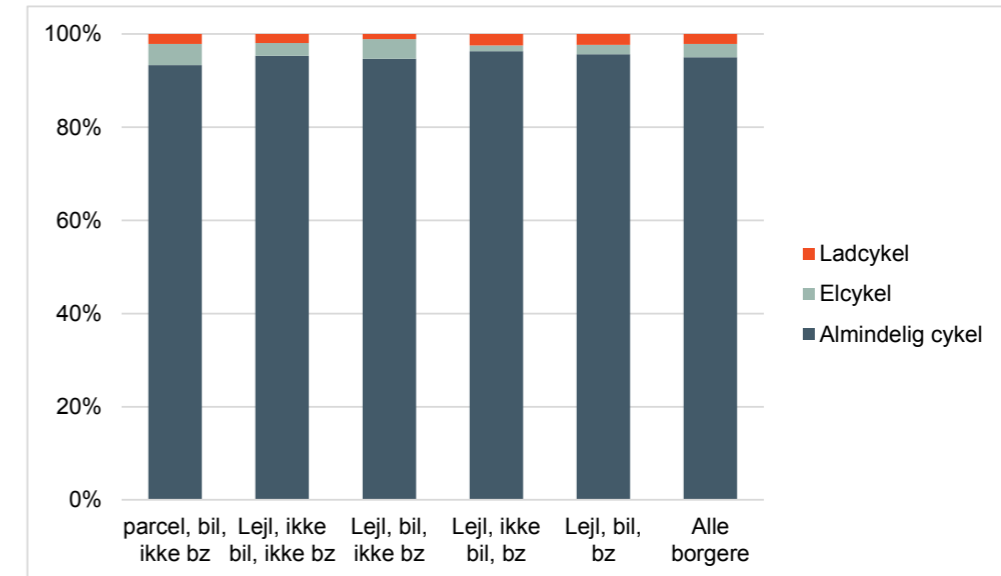
Hvad angår brug af cykel, er der generelt store andele som anvender cykel i større eller mindre grad. Således anvender kun ca. 10 % af københavnernes aldrig cyklen mens 60 % bruger cyklen dagligt eller næsten dagligt, hvilket fremgår af Figur 14.

Ikke uventet er brugen af cykel størst for de persontyper som ikke har rådighed over bil. For de personer, som bor i lejlighed og ikke har bil er det omkring tre ud af fire som bruger cykel dagligt eller næsten dagligt.



Figur 14: Svar på spørgsmål "Benytter du cykel, når du færdes i København?", fordelt på persontyper

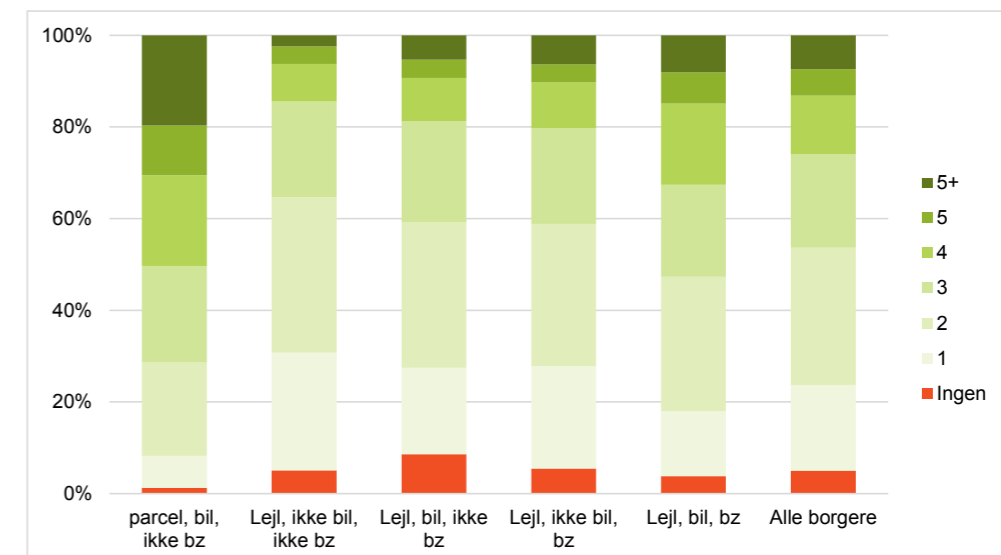
Københavnerne cykler i meget høj grad på almindelige cykler. Brugen af elcykel er mere udbredt for persontyper med bil, hvilket ses i Figur 15.



Figur 15: Svar på spørgsmål "Hvilken cykeltype bruger du normalt?", fordelt på persontyper

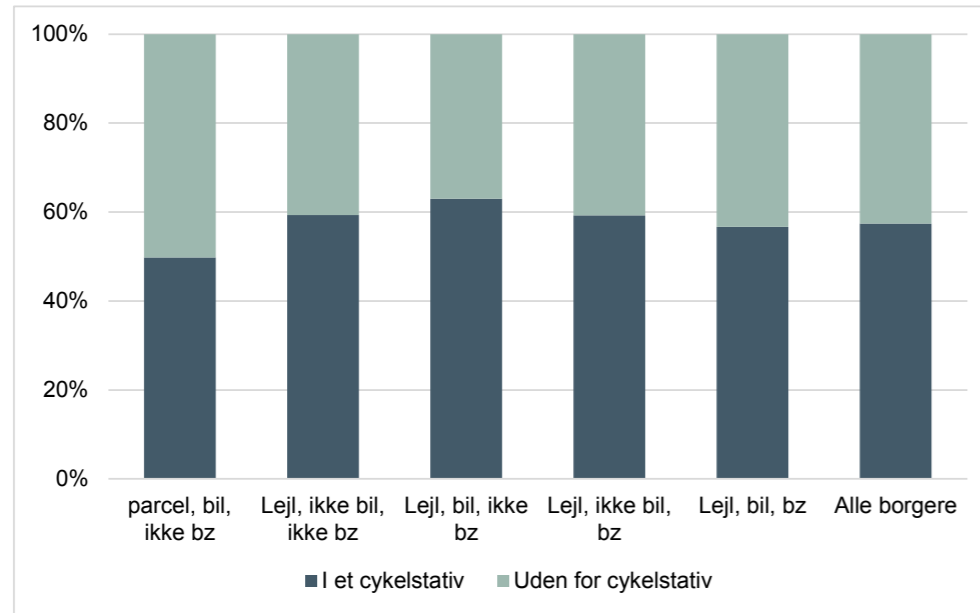
I husstande, som bor i hus uden for betalingszonen og som har bil, er der generelt rådighed over flest cykler på trods af, at det er en af de grupper som cykler relativt mindst. Dette kan dog også hænge sammen med, at der i disse husstande gennemsnitligt er flest personer og børn.

Andelen som ikke har rådighed over cykel i husstanden er størst for borgere som bor i lejlighed uden for betalingszonen og som har rådighed over bil.



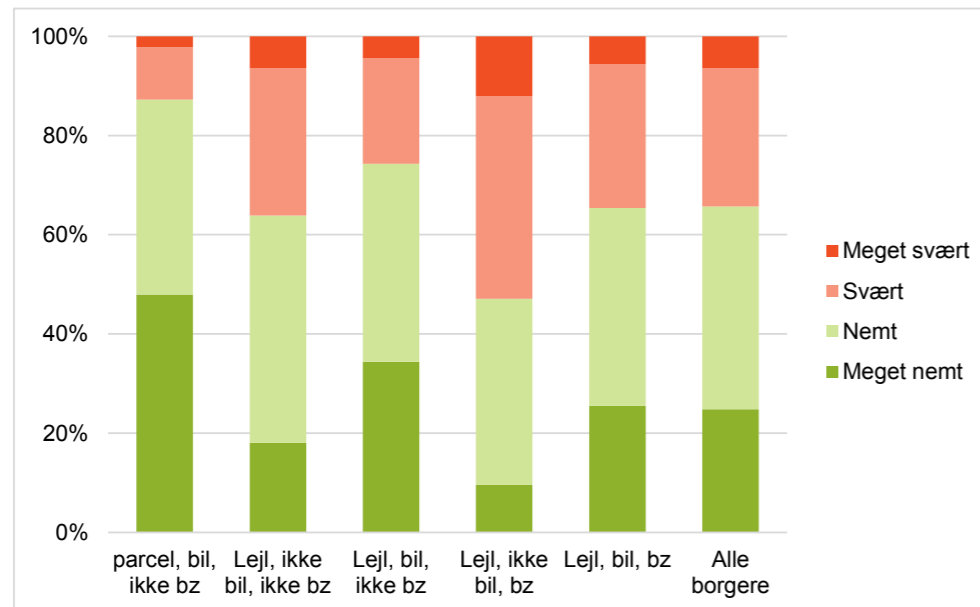
Figur 16: Svar på spørgsmål "Hvor mange cykler har husstanden rådighed over?", fordelt på persontyper

Blandt de som cykler bruger mere end halvdelen cykelstativ, når de parkerer i lokalområdet. Der er ikke så stor forskel på de enkelte persontyper hvad dette angår. Den største andel, der parkerer uden for stativ finder vi hos parcelhusboerne, der formentlig parkerer deres cykel i cykelskur/carport/garage, hvor der ikke er stativer.



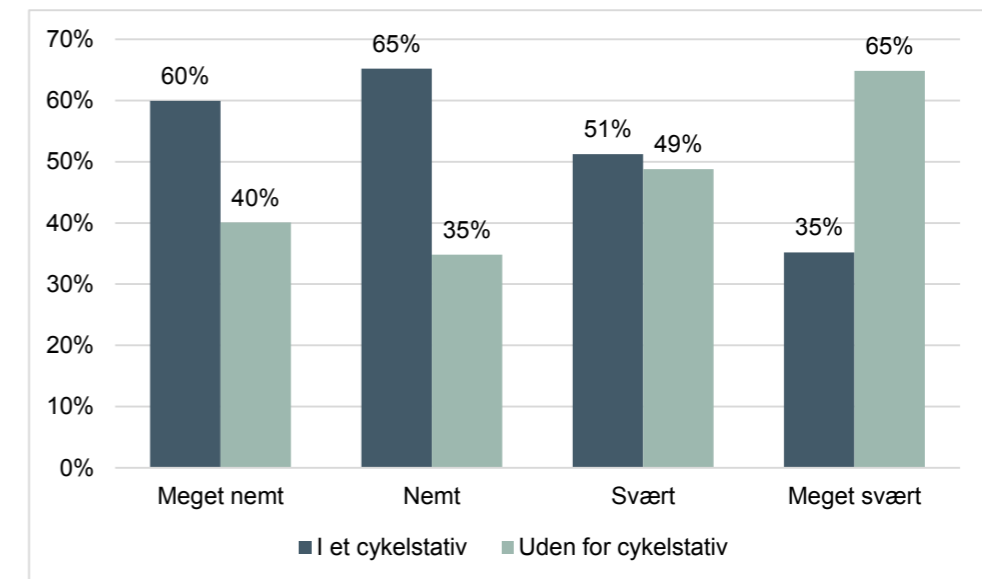
Figur 17: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokalområde?", fordelt på persontyper

Inden for betalingszonen er det svært at finde en parkeringsplads til cyklen, hvilket i sær gælder for de personer som ikke har rådighed over bil. Mere end halvdelen af disse personer synes nemlig, at det er svært eller meget svært at finde en cykelparkeringsplads i lokalområdet. Uden for betalingszonen er det nemmere at finde en plads til cyklen, i sær for de som bor i parcelhus, der som beskrevet ovenfor nok parkerer på deres egen grund. Fordelingen for de forskellige persontyper ses i Figur 18.



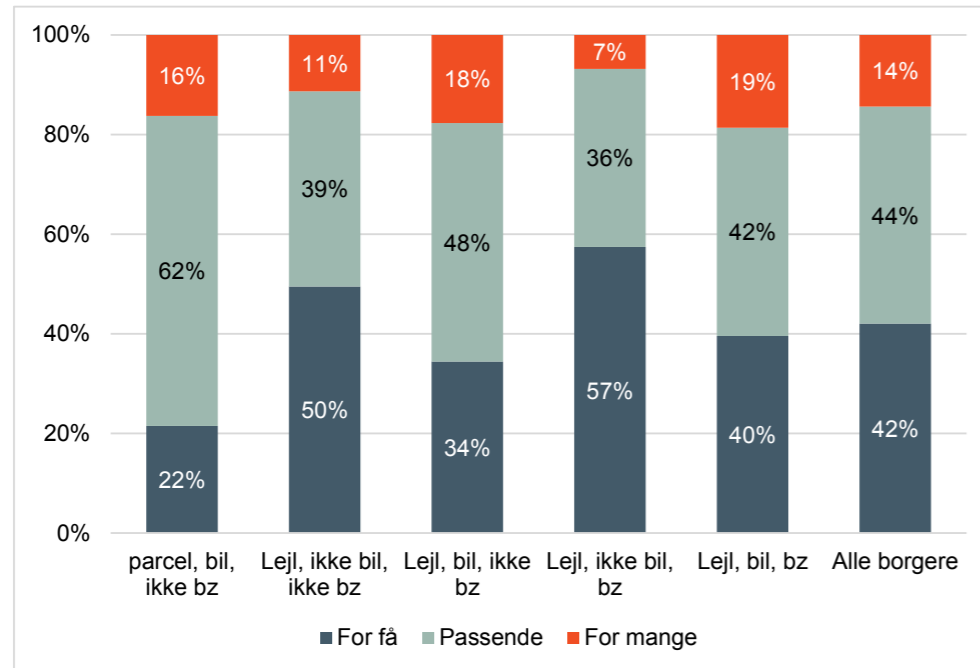
Figur 18: Svar på spørgsmål "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparkeringsplads i dit lokalområde?", fordelt på persontyper.

De som har svært ved at finde cykelparkeringspladser er mere tilbøjelige til at parkere uden for stativerne, hvilket fremgår af Figur 19, hvor disse to forhold krydses.



Figur 19: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokal-område?", fordelt på svar på spørgsmålet "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparkeringsplads i dit lokalområde?"

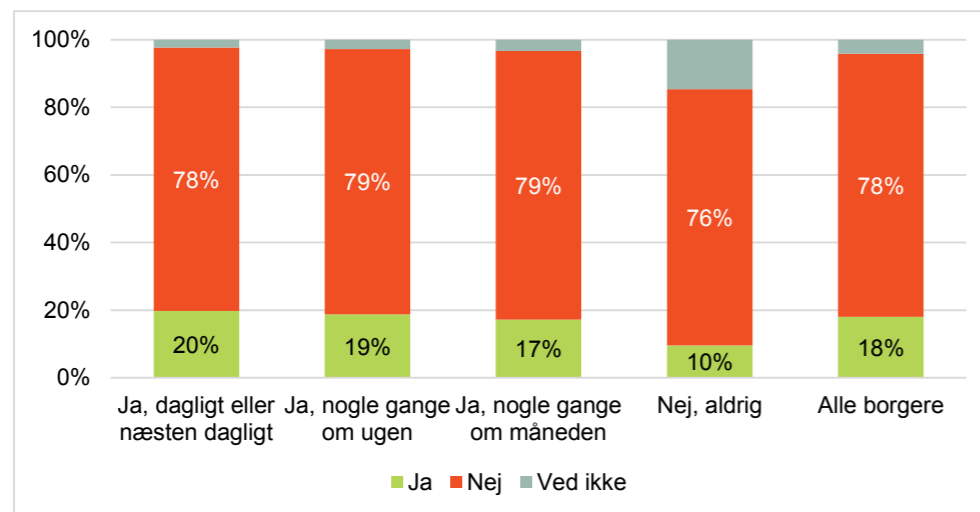
42 % af borgerne synes der er for få cykelparkeringspladser, hvilket fremgår af Figur 20. Der er dog store forskelle persontyperne i mellem, hvad angår deres syn på antallet af parkeringspladser. De som bor inden for betalingszonen synes i højere grad end andre, at der er for få parkeringspladser til cykler. Ligeledes ses det, at de som ikke har rådighed over bil i langt højere grad synes, at der mangler cykelparkeringspladser.



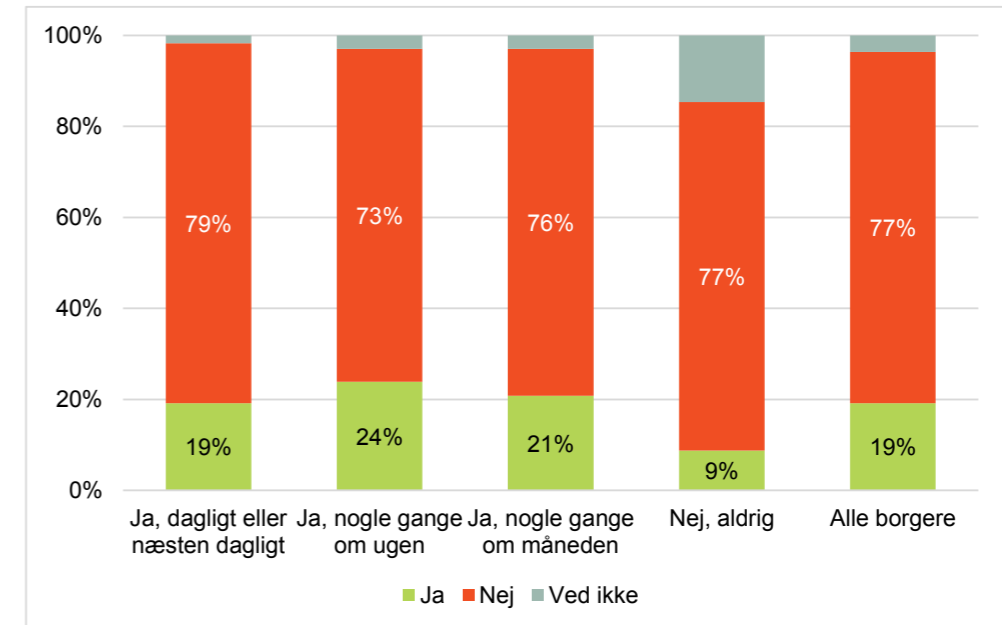
Figur 20: Svar på spørgsmål "Hvordan vurderer du antallet af cykelparkeringspladser" for konkrete forhold i lokalområdet, hvor 0 = "Alt for få" og 10 = "Alt for mange". I figuren er svarene samlet i "For få" = 0-3, "Passende" = 4-6, "For mange" = 7-10. Opgjort på persontyper.

Antallet af cykelparkeringspladser ved stationer og indløbsmuligheder har betydning for knap hver femte borgers brug af cyklen, hvilket fremgår af Figur 21 og Figur 22 nedenfor. Størstedelen af borgerne angiver således, at det ikke har betydning hvor mange cykelparkeringspladser der er ved stationer og indkøb, men der er et potentiale for de resterende.

For de som ikke cykler er der dog en meget lille andel som angiver at antallet af cykelparkeringspladser har betydning for deres brug af cyklen. Disse angiver i højere grad end andre "ved ikke" til dette spørgsmål.



Figur 21: Svar på spørgsmålet "Har cykelparkering ved stationer betydning for, hvor ofte du cykler?", fordelt på hvor ofte respondenterne cykler.



Figur 22: Svar på spørgsmålet "Har cykelparkering ved indkøbsmuligheder betydning for, hvor ofte du cykler?", fordelt på hvor ofte respondenterne cykler.

### A.3 Konkrete forhold

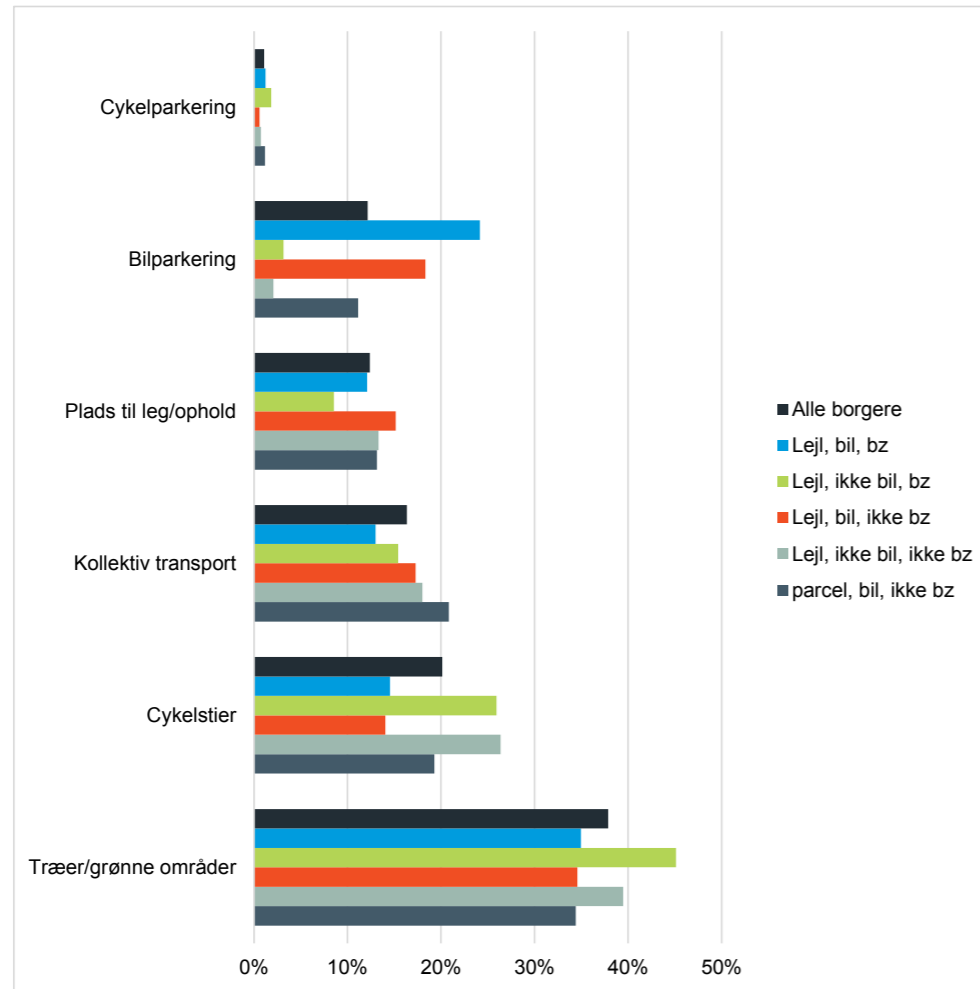
Respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen er blevet spurgt til hvad de synes er vigtigst at der er plads til i byens rum, hvor de er blevet bedt om at prioritere forskellige parametre i forhold til hinanden. Resultaterne af dette spørgsmål er vist i Figur 23.

Ses der på hvad der oftest er angivet som førsteprioritet, ses det, at træer og grønne områder er den parameter som er vigtigst for københavnernes. Dette gælder for alle persontyper.

For de som bor i lejlighed inden for betalingszonen og har rådighed over bil er bilparkering den næst-vigtigste parameter, hvilket også gælder for bilister som bor i lejlighed uden for betalingszonen.

De som ikke har rådighed over bil angiver dog cykelstier som den næst-vigtigste parameter. Cykelparkering angives stort set aldrig som førsteprioritet. Dette indikerer, at hvis man vil hjælpe cyklister ved indretningen af byen er det vigtigt at inkludere cykelstier, mens cykelparkering ikke prioriteres. Dette på trods af, at mange synes det er svært at finde en parkeringsplads til cyklen. Groft sagt kan det siges, at de som bruger cyklen alligevel finder et sted at parkere cyklen, selvom der ikke er mange parkeringspladser.

Kollektiv transport prioriteres især af personer som bor uden for betalingszonen.

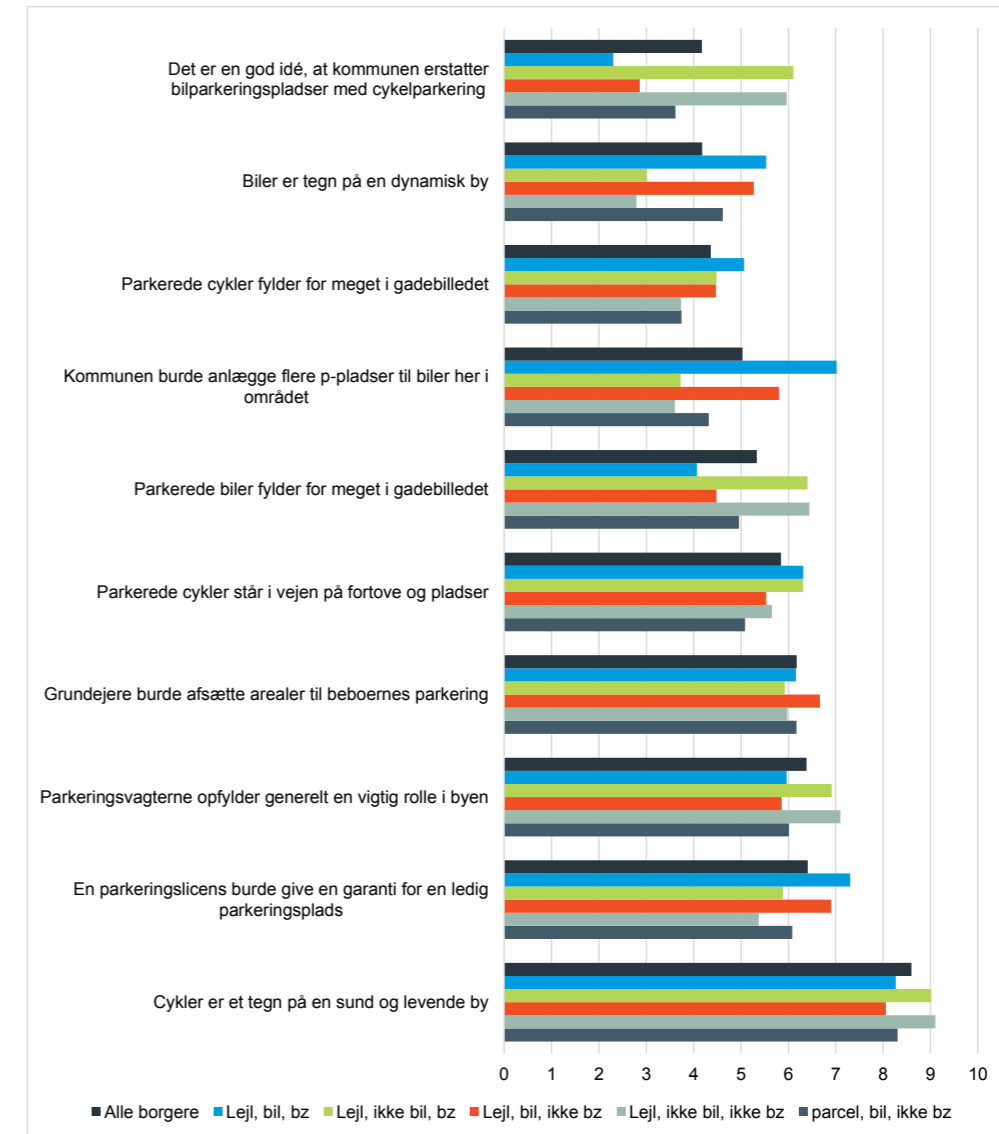


Figur 23: Angiven førsteprioritet på spørgsmål "Hvad er vigtigst at der er plads til i byens rum? prioriter 1-3, hvor 1 er det vigtigste", fordelt på persontyper

Respondenterne er ligeledes blevet spurgt til hvor enige eller uenige de er i en række udsagn. Resultaterne er vist i Figur 24, hvor 0 svarer til "Helt uenig" mens 10 svarer til "Helt enig". Det fremgår af figuren, at det udsagn som der er størst enighed med er at cykler er tegn på en sund og levende by.

Bilister som bor i lejlighed inden for betalingszonen har største ønsker til parkeringsmulighederne. Således er blandt disse borgere relativ høj enighed i, at en parkeringslicens bør give garanti for en ledig parkeringsplads og at kommunen burde anlægge flere p-pladser til biler i området.

De som ikke har rådighed over bil synes til gengæld at parkerede biler fylder for meget i gadebilledet og at det er en god ide at erstatte bilparkeringspladser med cykelparkeringspladser.



Figur 24: Gennemsnitsscoren på spørgsmål "Hvor enig eller uenig er du i nedenstående udsagn?", hvor 0 = "Helt uenig" og 10 = "Helt enig", fordelt på persontyper

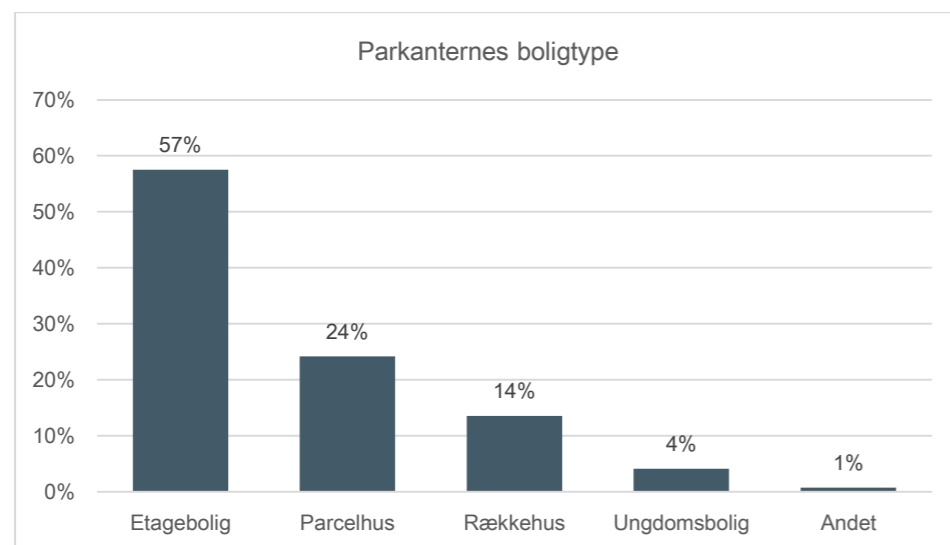
## Bilag B Gadeinterviews

I midten af oktober blev der gennemført gadeinterviews i fem parkeringsområder i København. På kortet nedenfor ses de områder, hvor dataindsamlingen er foretaget.



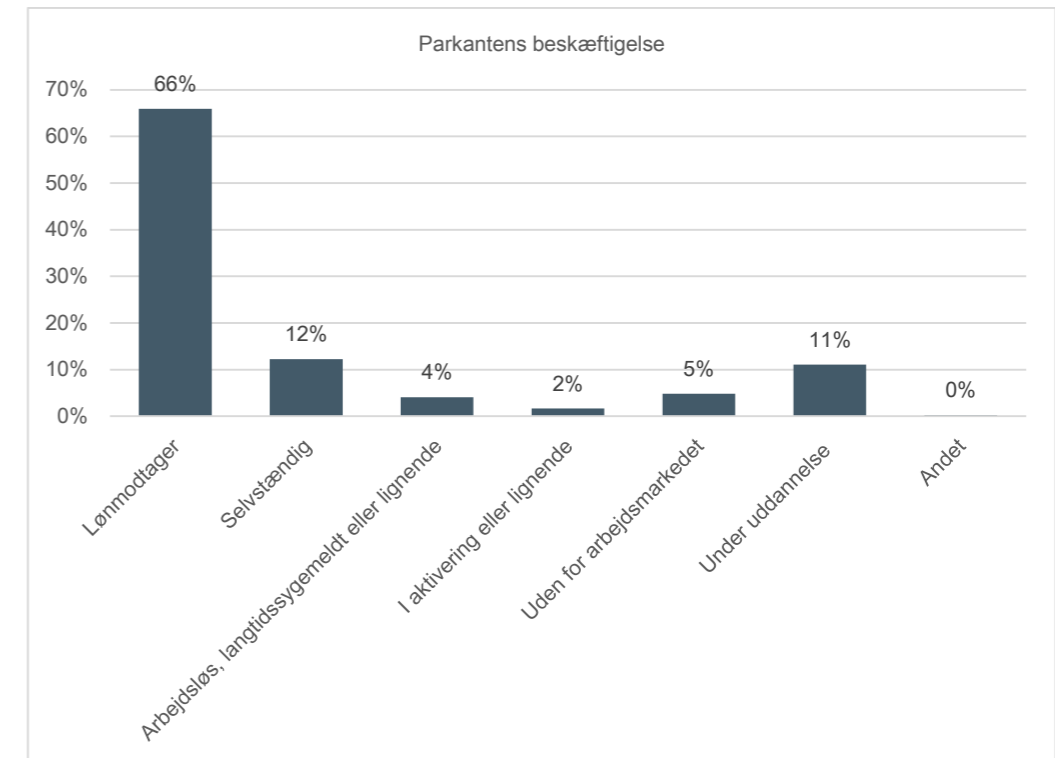
Der blev i alt indsamlet 423 gadeinterviews på tre dage fordelt på onsdag den 11. oktober, hvor der blev indsamlet 185 interviews, torsdag den 12. oktober med 165 interviews og lørdag den 14. oktober, hvor der blev indsamlet 73 interviews<sup>1</sup>. 51 % af de adspurgte parkanter var mænd, og 49 % var kvinder. Den gennemsnitlige alder for parkanterne var 40 år. Blandt de adspurgte parkanter, bor over halvdelen i etagebolig (57 %). De næst-hyppigste boligform er parcelhus, som 24 % af parkanterne bor i. Dernæst følger 14 % i rækkehus og 4 % i ungdomsbolig. 1 % har svaret 'Andet'. Det fremgår af Figur 26.

Figur 25: Kort over områder, hvor der er foretaget gadeinterviews.



Figur 26: Hvilken type bolig bor du i? Antal svar: 414.

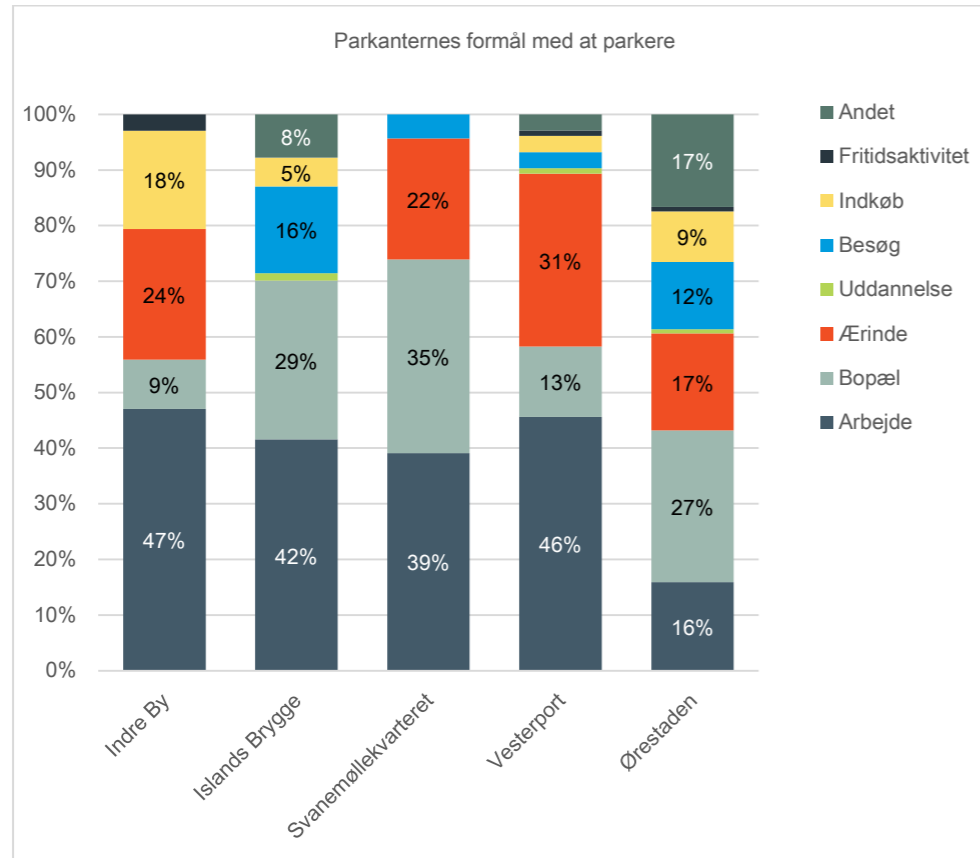
Hovedparten af parkanterne, 66 %, arbejder som lønmodtagere, 12 % arbejder som selvstændige og 11 % er under uddannelse. Dette kan ses i Figur 27



Figur 27: Hvad er din beskæftigelse? Antal svar: 417.

For alle områder, på nær Ørestaden, angiver størstedelen af parkanterne, at deres formål med parkeringen er arbejde. Andelen er størst i Indre By og Vesterport med hhv. 47 og 46 %, og dernæst Islands Brygge med 42 %. Se Figur 28.

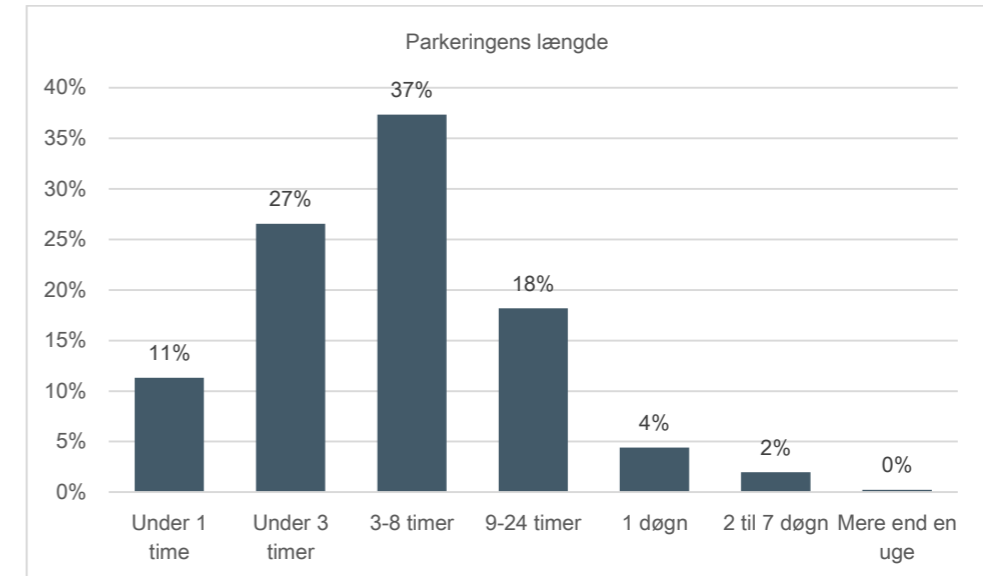
<sup>1</sup> Antallet af svar varierer fra spørgsmål til spørgsmål, da ikke alle parkanter har svaret på alle spørgsmål. Antallet af svar fremgår af hver figur.



Figur 28: Hvad er dit formål med at parkere her? Antal svar: 338.

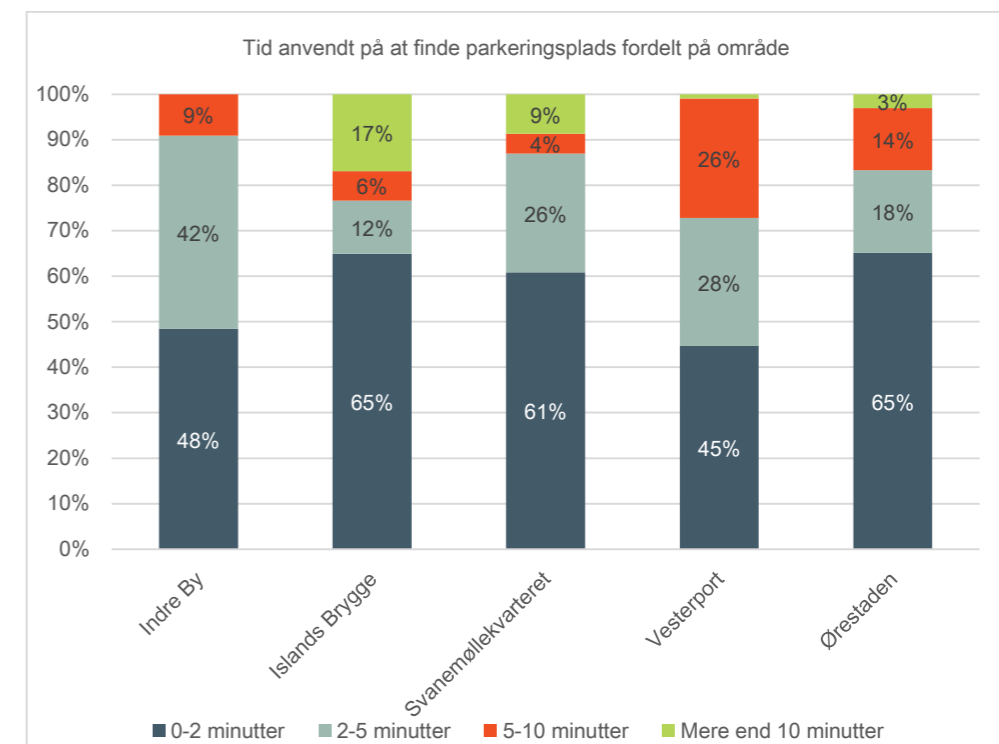
Omkring 40 % af parkanterne angiver, at deres bil holder parkeret mellem 3 og 8 timer. Knap 30 % parkerer i under 3 timer og lidt færre parkerer mellem 9 og 24 timer. Det fremgår af Figur 29. Blandt parkanter, der har deres bil parkeret under 24 timer, er den gennemsnitlige parkeringstid 5,6 timer<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Tallet er udregnet ved at summere timerne for de 380 parkanter, der har parkeret under 24 timer. Det samlede antal parkerede timer bliver derved 2.114,35 timer, som divideres med 380 (parkanter). De fire parkanter, der har parkeret mere end 24 timer er ikke medregnet.



Figur 29: Hvor længe vil du holde/har du holdt parkeret her? Antal svar: 407

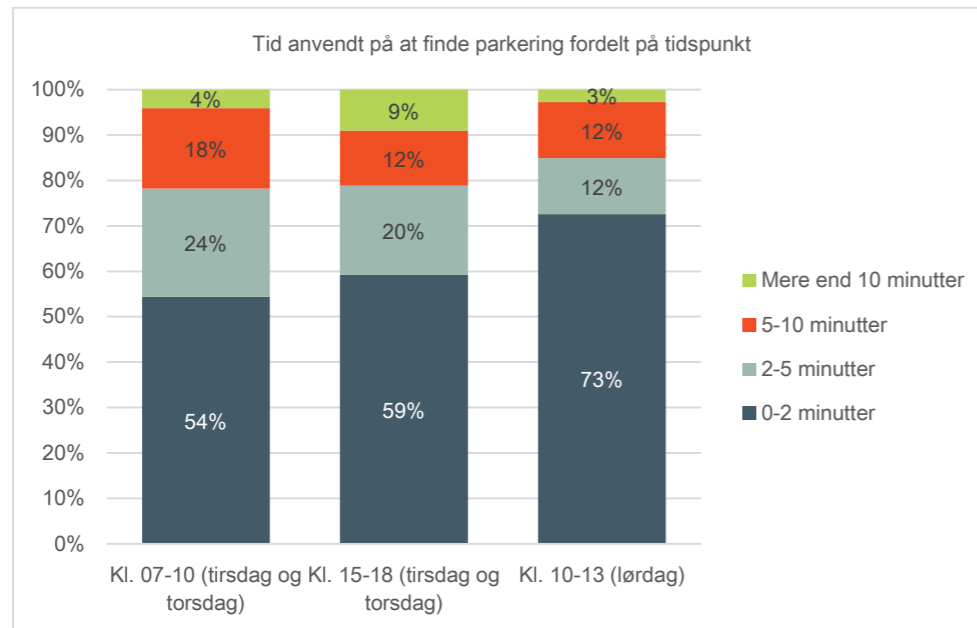
For alle parkeringsområder gælder det, at flest parkanter har brugt 0-2 minutter på at finde en parkeringsplads. Der findes dog variationer mellem områderne. Hvor 65 % angiver, at de har brugt 0-2 minutter på at finde parkeringsplads på Islands Brygge og i Ørestaden, gælder det 45 % ved Vesterport. Islands Brygge er samtidig det område, hvor flest har angivet, at de har brugt mere end 10 minutter på at finde en parkeringsplads. Det gælder 17 %. Tallene fremgår af Figur 30.



Figur 30: Hvor lang tid har du brugt på at finde din parkeringsplads? Antal svar: 368.

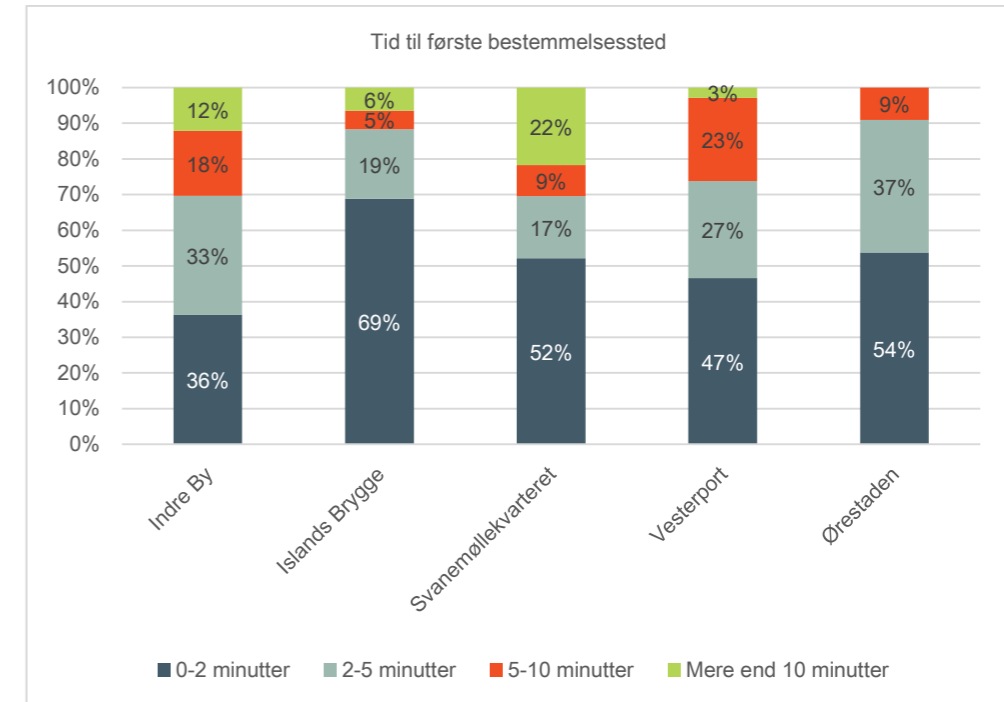


Mere end halvdelen af parkanterne har brugt 2 minutter eller mindre på at finde en p-plads på alle tre indsamlingstidspunkter. Andelen er størst om lørdagen fra kl. 10-13, hvor 73 % har fundet en plads på 0-2 minutter. Flest parkanter bruger 10 minutter eller mere på at finde en plads i tidsrummet kl. 15 - 18 tirsdag eller torsdag. Det gælder 9 %. Figur 31 giver et overblik over, hvor lang tid parkanterne har brugt på at finde en parkeringsplads fordelt på de tre indsamlingstidspunkter.



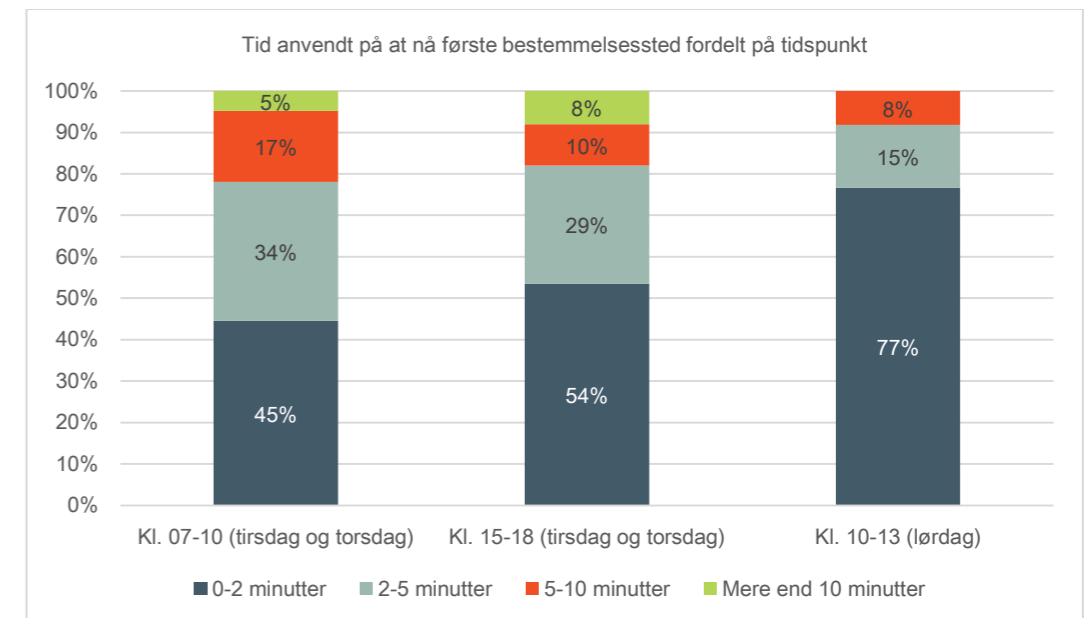
Figur 31: Hvor lang tid har du brugt på at finde en parkeringsplads? Fordelt på tidspunkt. Antal svar: 419.

Næsten 70 % af parkanterne på Islands Brygge kan gå til deres første bestemmelsessted på mindre end 2 minutter. Islands Brygge er dermed det område, hvor flest kan nå deres første bestemmelsessted indenfor 0-2 minutter. Det gælder 36 % i Indre By, som dermed er det område, hvor færrest kan nå deres første bestemmelsessted på 0-2 minutter. Se Figur 32.



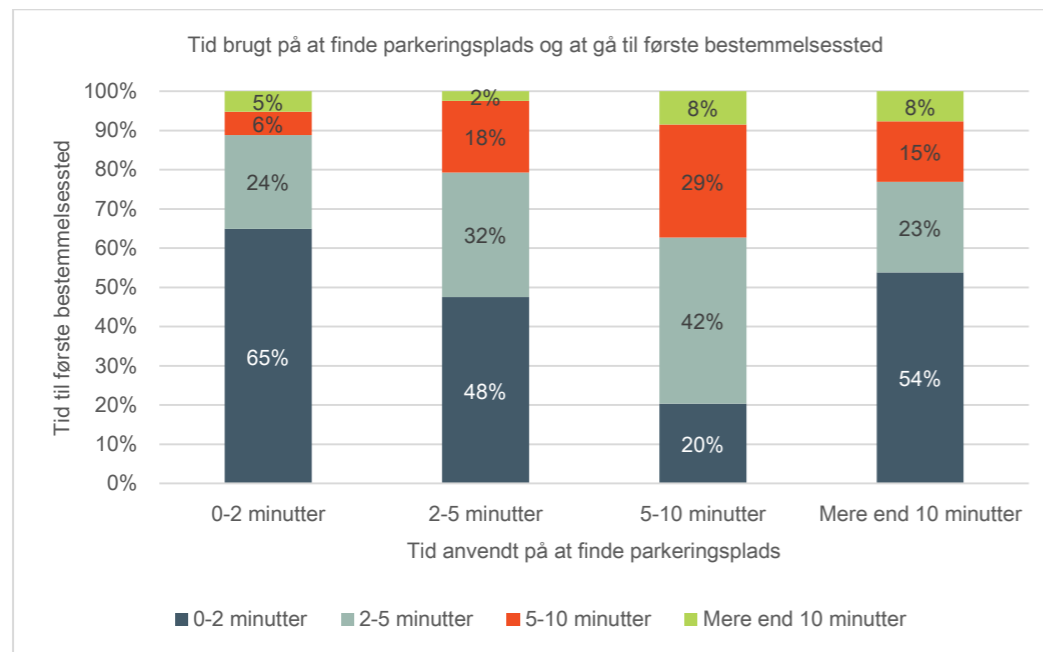
Figur 32: Hvor langt skal du gå til dit første bestemmelsessted? Antal svar: 368.

Ser man på de forskellige tidspunkter på de to hverdage og den lørdag, hvor data er indsamlet, fremgår det ikke overraskende, at flest parkanter bruger kortest tid på at gå til deres bestemmelsessted lørdag mellem 10 og 13, og færrest tirsdag og torsdag mellem kl. 7 og 10. Figur 33 viser, at parkanterne bruger mest tid tirsdag og torsdag mellem 7 og 10, mens det er tirsdag og torsdag mellem 15 og 18, at flest har brugt mere end 10 minutter. Det gælder 8 % i dette tidsrum.



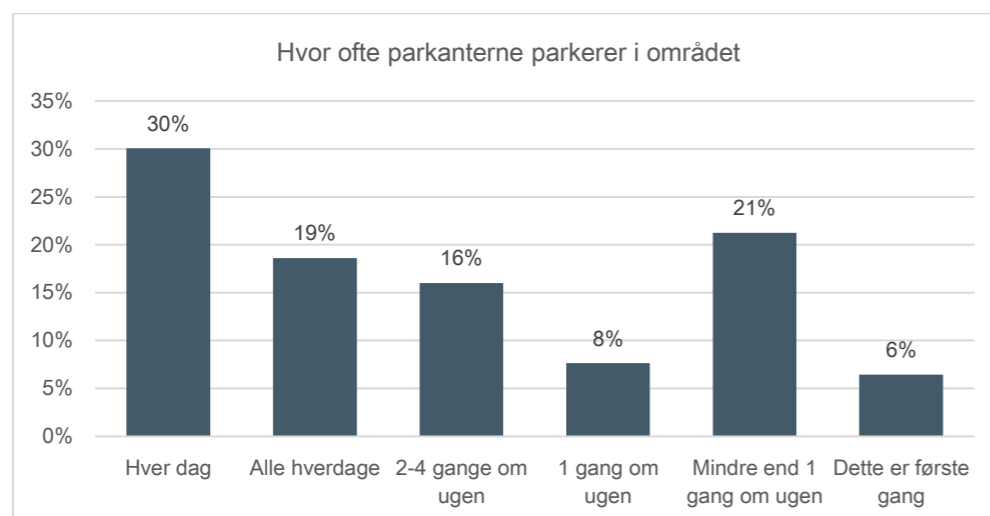
Figur 33: Hvor langt skal du gå til dit første bestemmelsessted? Antal svar: 419.

De parkanter, der bruger kortest tid på at finde en p-plads, bruger også kortest tid på at gå til deres bestemmelsessted. Det fremgår af Figur 34, at 65 % af parkanterne, der har brugt 2 minutter eller mindre på at finde parkeringsplads, også har anvendt under 2 minutter på at gå til deres første bestemmelsessted. Samtidig ser det ud som om, at det er blandt de parkanter, der har brugt 5-10 minutter på at finde en p-plads, at flest har brugt længere tid på at gå til deres bestemmelsessted.



Figur 34: Hvor langt skal du gå til dit første bestemmelsessted? Fordelt på Hvor lang tid har du brugt på at finde en parkeringsplads? Antal svar: 418.

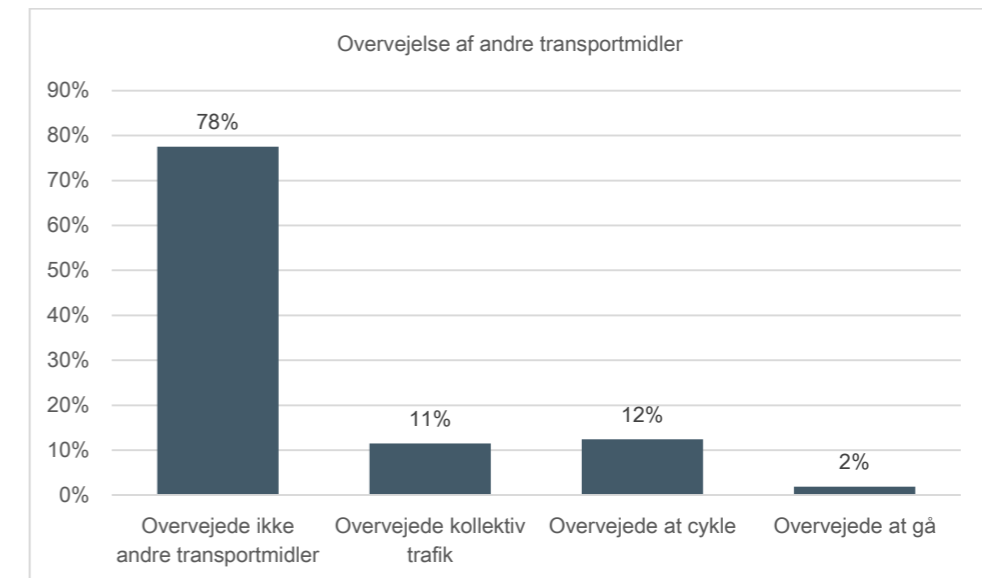
Der er flest parkanter, der angiver, at de parkerer i det pågældende parkeringsområde hver dag. Dernæst følger gruppen af parkanter, der parkerer i området alle hverdage. Tallene fremgår af Figur 35.



Figur 35: Hvor ofte parkerer du her i området? Antal svar: 419.

Parkanterne har svaret på, hvorvidt de overvejede andre transportmidler end bilen på den tur, som de blev spurgt ind til i undersøgelsen. Det var muligt at afgive flere svar, hvorfor procenterne ikke summerer til 100.

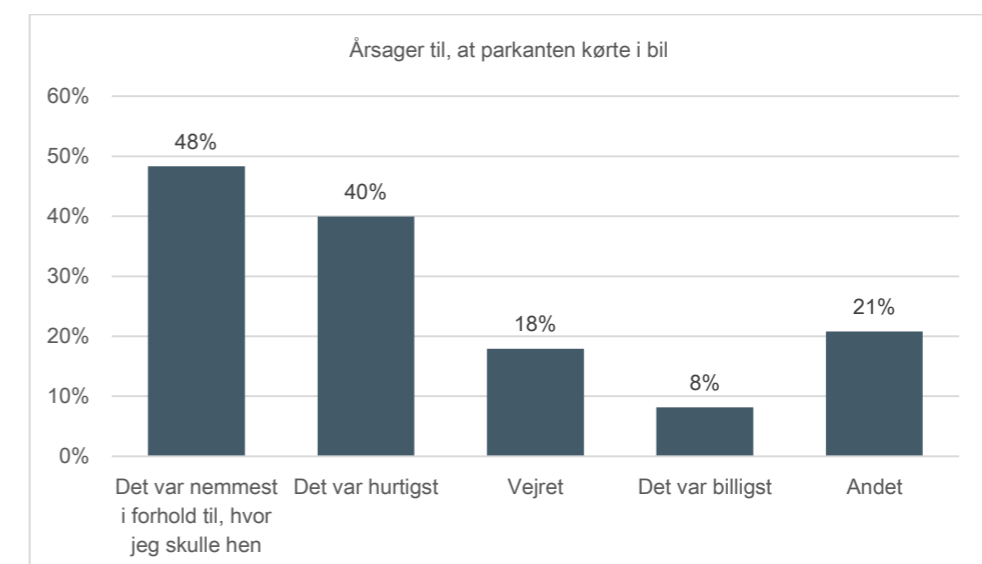
Af Figur 36 fremgår det, at mere end 3 ud af 4 parkanter, svarende til 78 %, ikke overvejede andre transportmidler end bilen til den tur, som de blev spurgt ind til. 11 % overvejede kollektiv trafik, 12 % overvejede at cykle, og 2 % overvejede at gå.



Figur 36: Overvejede du andre transportmidler til din tur i dag? Antal svar: 418.

Note: Det var muligt at angive flere svar, hvorfor procenterne ikke summerer til 100.

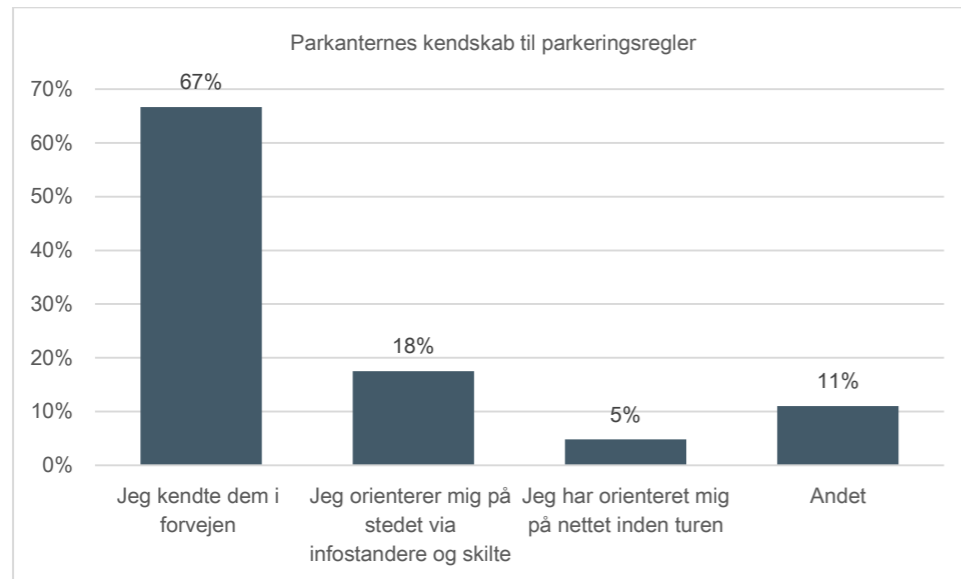
Hernæst blev parkanterne bedt om at angive årsager til, at de valgte bilen. Næsten halvdelen (48 %) angav, at det var lettest at tage bilen i forhold til, hvor skulle hen. Dernæst svarede 40 %, at det var hurtigst at tage bilen. Tallene fremgår af Figur 37.



Figur 37: Overvejede du andre transportmidler til din tur i dag? Antal svar: 418.

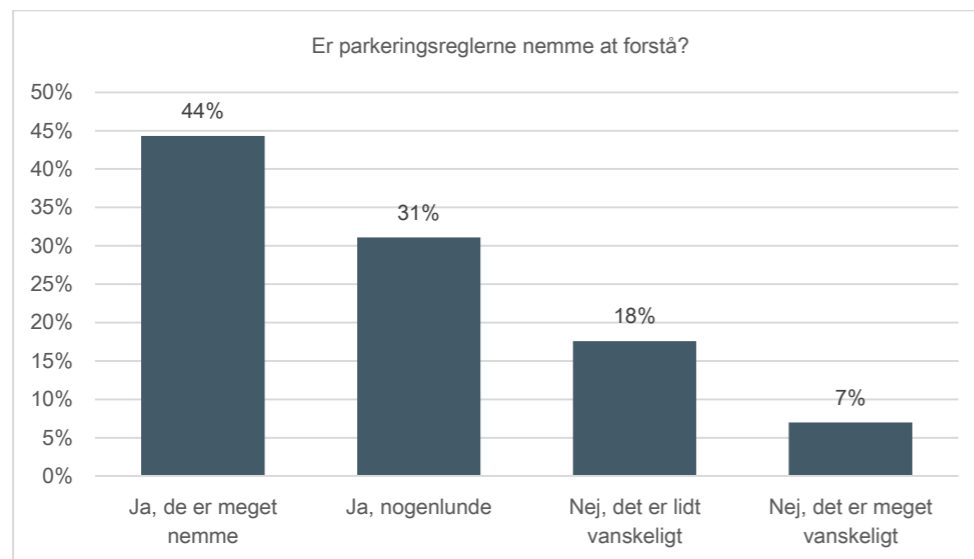
Note: Det var muligt at afgive flere svar, hvorfor procenterne ikke summerer til 100.

2 ud af 3 (67 %) parkanter kendte parkeringsreglerne i det pågældende parkeringsområde i forvejen. 18 % orienterede sig på stedet via infostandere og skilte, mens 5 % orienterede sig på nettet. 11 % har svaret 'Andet', og fremgår af Figur 38.



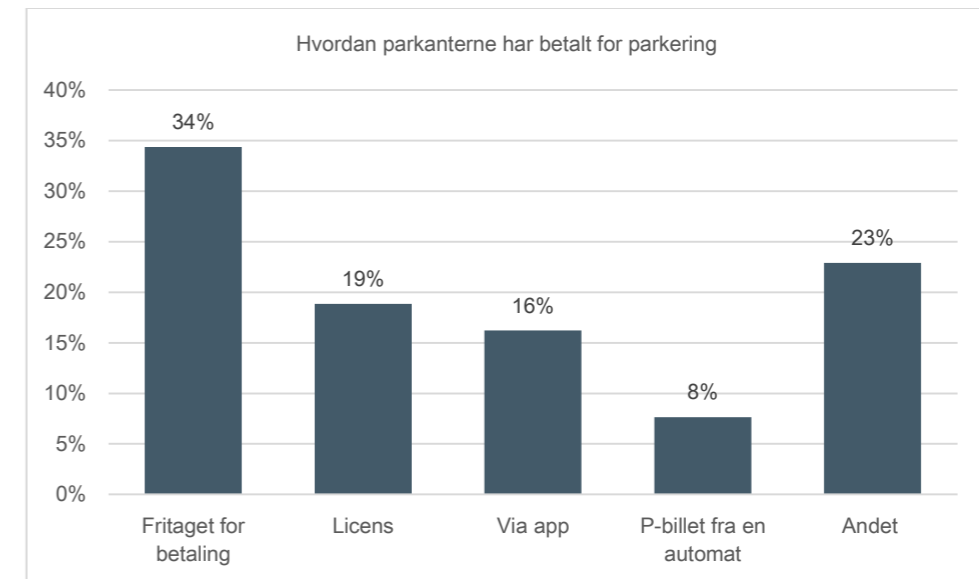
Figur 38: Hvordan har du orienteret dig om parkeringsreglerne her på stedet? Antal svar: 417.

75 % svarede, at parkeringsreglerne enten var meget nemme eller nogenlunde nemme at forstå, fordelt på hhv. 44 og 31 %. 18 % svarede, at parkeringsreglerne var lidt vanskelige, og 7 %, at de var meget vanskelige. Det fremgår af Figur 39.



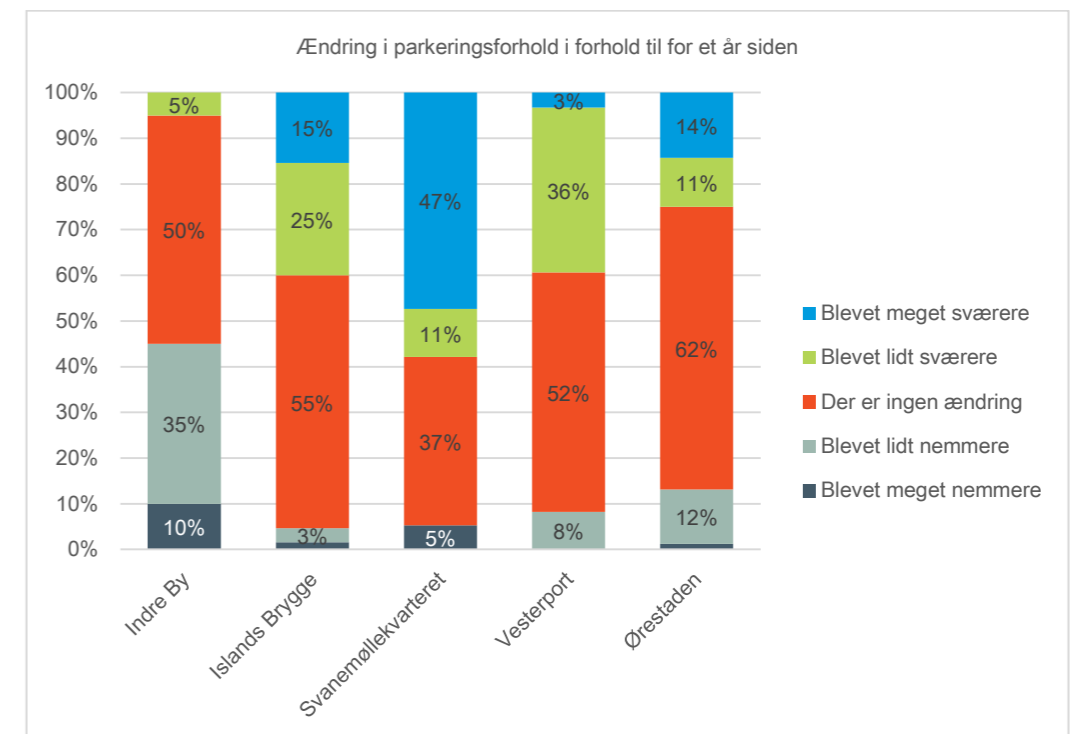
Figur 39: Er parkeringsreglerne nemme at forstå? Antal svar: 415.

Parkanterne er blevet spurgt om, hvordan de betalte for parkering i det pågældende parkeringsområde. Her svarede 34 %, at de var fritaget for betaling, hvilket dermed er det svar, som flest har afgivet. Dernæst følger licens med 19 % og betaling via app med 16 %. 8 % havde trukket en p-billet i en automat, og 23 % svarede 'Andet' (se Figur 40).



Figur 40: Hvordan har du betalt for parkeringsreglerne her på stedet? Antal svar: 419.

Hernæst blev parkanterne bedt om at tage stilling til, hvor tilfredse de var med den anvendte betalingsløsning på en skala fra 0 til 10, hvor 0 er meget utilfreds og 10 er meget tilfreds. Den gennemsnitlige tilfredshed lå på 7,2.



Figur 41: Hvordan vurderer du parkeringsforholdene her på stedet nu i forhold til for et år siden? Antal svar: 249 ('Ved Ikke'-besvarelser er ikke medtaget i figuren).

Af Figur 41 fremgår det, at det er blandt parkanterne i Indre By, at flest vurderede, at det er blevet nemmere at parkere inden for det seneste år. 10 % svarede, at det er blevet meget nemmere, mens 35 % svarede, at det er blevet lidt nemmere. Det er blandt parkanter i Svanemøllekvarteret, at flest oplever, at det er blevet sværere at parkere. Næsten halvdelen af parkanterne i Svanemøllekvarteret, svarende til 47 %, svarede, at det er blevet meget sværere at finde parkering inden for det seneste år.

## Bilag C Metode

### C.1 Spørgeskemaundersøgelsen

#### DATAINDSAMLING

Dataindsamling til denne del af analysen er foretaget ved en online spørgeskemaundersøgelse som er gennemført i 5 forskellige borgerpaneler, som afdækker et bredt udsnit af Københavns forskellige områder og borgere. Tilsammen er der indsamlet godt 8.000 svar, hvilket gør datagrundlaget meget solidt. Nedenstående figur viser antal svar fra de forskellige borgerpaneler.

Område	Antal svar
Østerbro	4155
Christianshavn	361
Brønshøj-Husum	1381
Bispebjerg	1160
København (borgerpanel)	1035
Total	8092

Kilde: Spørgeskemaundersøgelse, COWI

#### VÆGTNING

Da der blandt spørgeskemabesvarelsenerne er en anderledes fordeling blandt områderne end den faktiske fordeling af borgere vægtes der for at opnå et mere retvisende billede af holdningerne for borgere i de forskellige områder. Dette betyder, at en besvarelse fra et område som er underrepræsenteret vægtes højere, end en besvarelse fra et område som er overrepræsenteret.

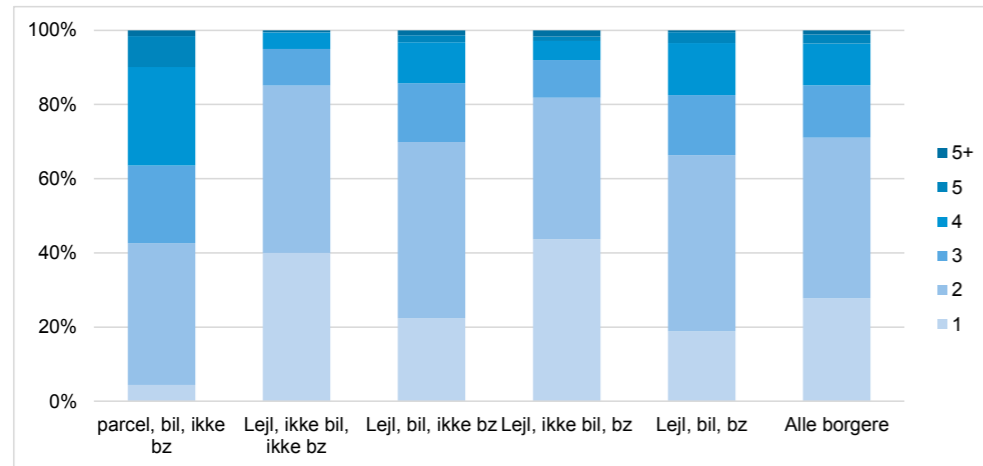
Der er vægtet for arbejdsmarkedstilknytning i samspil med alder, da netop arbejdsmarkedstilknytningen er forskellig for forskellige alderstrin. Vægtene er beregnet på baggrund af besvarelsenerne samt statistik fra København Kommunes statistikbank<sup>3</sup>. Konkret vægtes unges svar højere mens også lønmodtagere er underrepræsenteret i besvarelsenerne, hvorfor de vægtes højere.

#### DE FEM PERSONTYPER BESKREVET

Når der ses på husstandens størrelse, ses det, at de som bor i hus uden for betalingszonen og som har rådighed over bil i gennemsnit bor i de største husstande. Således er der meget få af disse som bor alene og knap 60 % bor mere end to sammen.

Personer, som ikke har rådighed over bil bor i gennemsnit i mindre husstande end de som har bil, hvilket fremgår af Figur 42 nedenfor.

<sup>3</sup> [www.kk.dk/statistik](http://www.kk.dk/statistik)

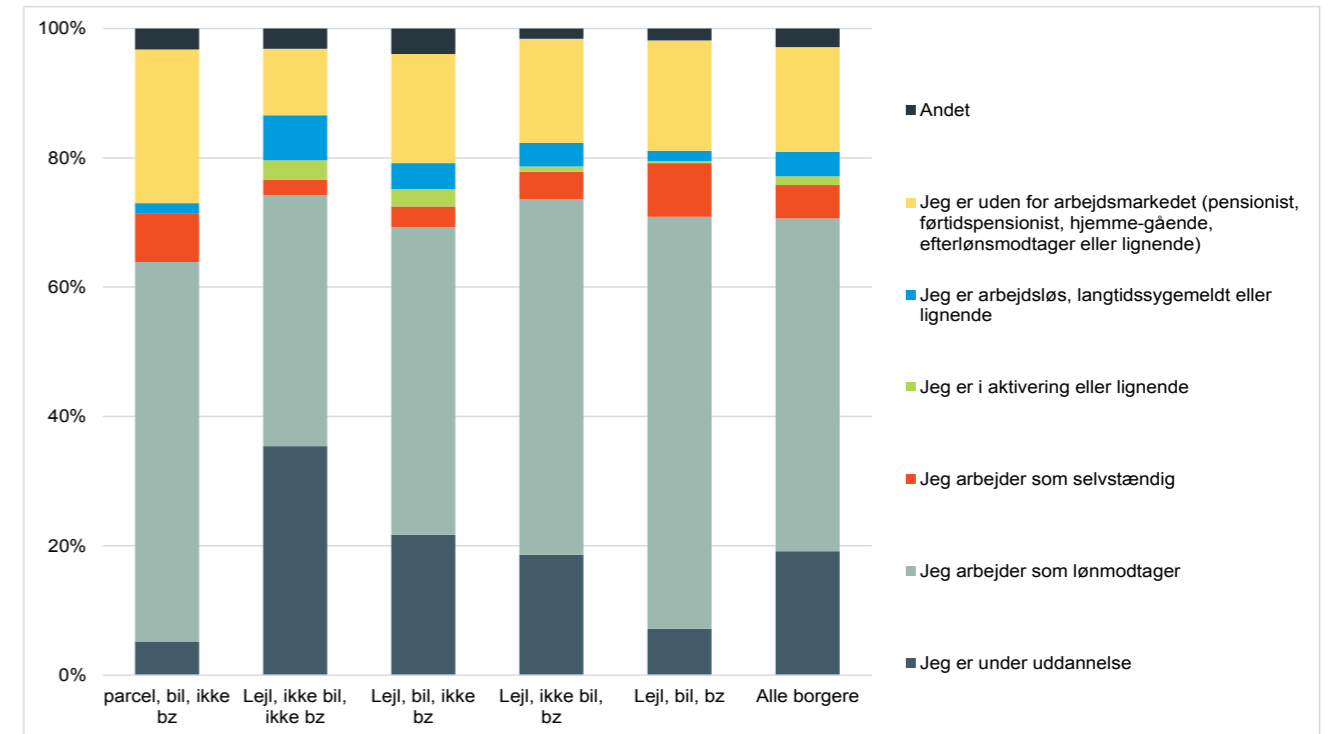


Figur 42: Svar på spørgsmål "Hvor mange mennesker bor der i din husstand (inklusive dig selv)?", fordelt på persontyper

Persontyperne med rådighed over bil i husstanden er i relativ høj grad i arbejde. Dette gælder i sær de som bor i hus uden for betalingszonen og de som bor inden for betalingszonen. Blandt disse grupper arbejder hhv. 66 % og 72 % enten som lønmodtager eller selvstændig.

Blandt de som bor uden for betalingszonen og som ikke har rådighed over bil er der en høj andel studerende (35 %). Øvrige persontyper, hvor der er mange studerende er de som bor i lejlighed uden for betalingszonen og som har rådighed over bil (22 %) samt de som bor inden for betalingszonen men som ikke har rådighed over bil (19 %).

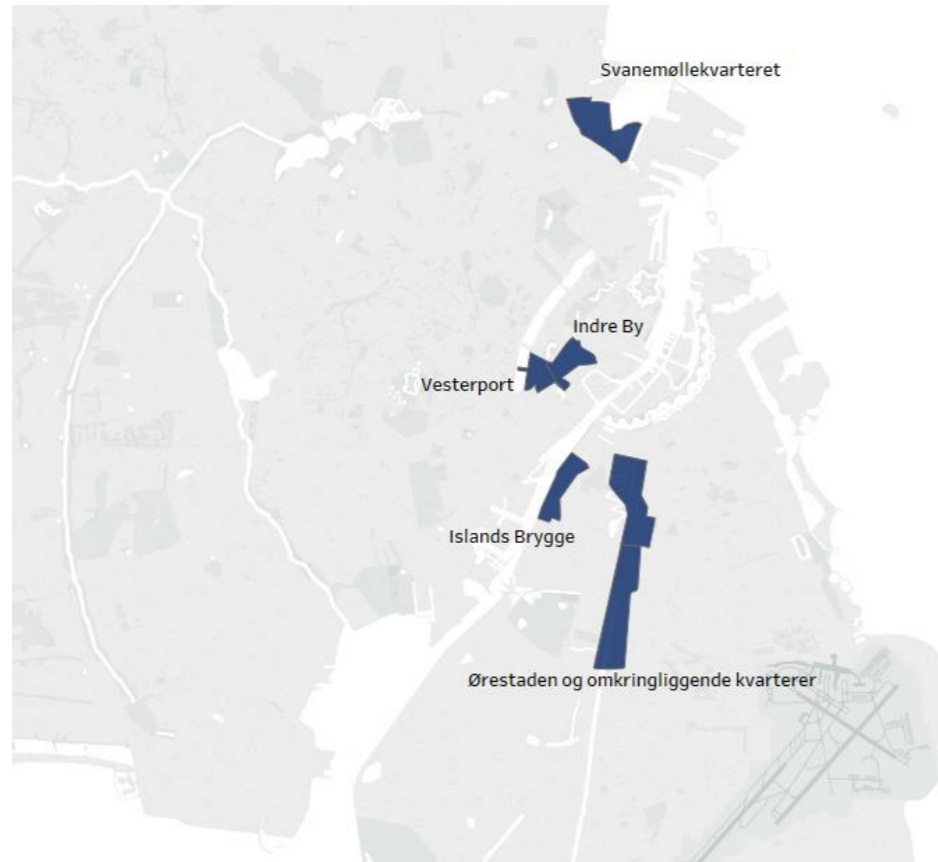
I alt er 16 % uden for arbejdsmarkedet. Denne andel er størst for de som bor i hus uden for betalingszonen (24 %) og mindst for de som bor i lejlighed uden for betalingszonen, uden rådighed over bil (10 %). Fordelingen se nedenfor i Figur 43.



Figur 43: Svar på spørgsmål "Hvad er din beskæftigelse?", fordelt på persontyper

## C.2 Gadeinterviews

For at indsamle information om især pendlernes adfærd, viden og holdninger til parkering i København blev der gennemført i alt ca. 400 gadeinterviews. Interviews blev gennemført i Svanemøllekvarteret (tælleområde 70), Indre by område 1), omkring Vesterport (den sydlige del af område 6), Islands Brygge (område 50) samt Ørestaden og de omkringliggende kvarterer (område 66 og 67). Områderne er markeret på kortet nedenfor.



Interviews blev gennemført i uge 41 med folk, der parkerede/steg ind i en parkeret bil i de markerede områder.

Onsdag og torsdag i tidsrummene 7 – 10 og 15-18 samt lørdag kl. 10-13. På den måde var det intentionen at ramme både folk, der pendler ind og ud af kommunen/de pågældende kvarterer og fritids-parkerter (lørdag).

### C.3 Metodiske overvejelser

Der er enkelte resultater, der fra spørgeundersøgelserne, der ikke kan sammenlignes direkte med data fra Københavns Kommunes statistikbank. Dette gælder i det tilfælde, hvor denne undersøgelse har spurgt til 'husstandens rådighed over bil', hvilket ikke er det samme som 'bilejerskab', da flere medlemmer af samme husstand har kunnet besvare denne spørgeundersøgelse og 'rådighed over bil' også dækker fx delebiler.

For så vidt angår gadeinterviews er data indsamlet ved at interviewe personer, der enten netop har parkeret en bil eller henter en parkeret bil. Denne metode er valgt bl.a. for at få fat på pendlere.

Dette giver et bias i forhold til, at alle respondenter netop har brugt eller skal til at bruge deres bil, hvorfor også de angivne parkeringstider er kortere end de, der fremkom af analyser fra 2016 og 2017, hvor droneoverflyvninger i udvalgte brokvarterer i København viste, at op til 25 % af de parkerede biler holdt på den samme plads mandag-fredag i den samme uge. Dermed viser resultaterne om

parkeringens længde fra denne undersøgelse kun længden på parkering for de biler, der på spørgetidspunktet har været lige har været i brug/skal bruges.

Det er desuden erfaringen, at respondenter i spørgeundersøgelser generelt har en tendens til at overdrive tidsforbruget på at finde en parkeringsplads.

## Bilag D Spørgeskema – udsendt til borgerpaneler

### Undersøgelse af borgernes holdning til parkering i København

Københavns Kommune vil gerne blive bedre til at prioritere byens rum på den rigtige måde både bilisters og ikke-bilisters ønsker og holdninger bliver tilgodeset.

Derfor har vi brug for oplysninger om din oplevelse af parkering i din bydel.

Undersøgelsen er anonym og resultaterne vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside [www.kk.dk](http://www.kk.dk)

Blandt de indkomne svar trækker vi lod om to gavekort á 500 kr. til 'Gavekortet.dk'.

Tak for din hjælp.



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Angiv dit køn

- (1)  Mand  
(2)  Kvinde  
(3)  Andet

Angiv din alder

- (1)  0-16  
(2)  17  
(3)  18  
(4)  19  
(5)  20  
(6)  21  
(7)  22  
(8)  23  
(9)  24  
(10)  25  
(11)  26

- (12)  27  
(13)  28  
(14)  29  
(15)  30  
(16)  31  
(17)  32  
(18)  33  
(19)  34  
(20)  35  
(21)  36  
(22)  37  
(23)  38  
(24)  39  
(25)  40  
(26)  41  
(27)  42  
(28)  43  
(29)  44  
(30)  45  
(31)  46  
(32)  47  
(33)  48  
(34)  49  
(35)  50  
(36)  51  
(37)  52  
(38)  53  
(39)  54  
(40)  55  
(41)  56  
(42)  57

- (43)  58  
(44)  59  
(45)  60  
(46)  61  
(47)  62  
(48)  63  
(49)  64  
(50)  65  
(51)  66  
(52)  67  
(53)  68  
(54)  69  
(55)  70  
(56)  71+

**Hvilken type bolig bor du i?**

- (1)  Parcelhus  
(2)  Etagebolig (lejlighed, andelslejlighed mv.)  
(3)  Rækkehus  
(4)  Ungdomsbolig  
(5)  Andet

**Hvad er din beskæftigelse?**

- (1)  Jeg er under uddannelse  
(2)  Jeg arbejder som lønmodtager  
(3)  Jeg arbejder som selvstændig  
(4)  Jeg er i aktivering eller lignende  
(5)  Jeg er arbejdsløs, langtidssygemeldt eller lignende  
(6)  Jeg er uden for arbejdsmarkedet (pensionist, førtidspensionist, hjemmegående, efterlønsmodtager eller lignende)  
(7)  Andet

**Hvor mange mennesker bor der i din husstand (inklusive dig selv)**

- (1)  1  
(2)  2  
(3)  3  
(4)  4  
(5)  5  
(6)  6  
(7)  7  
(8)  8  
(9)  9  
(10)  10  
(11)  10+

**Hvor mange biler har din husstand rådighed over (egen bil, delebil eller firmabil)?**

- (1)  Ingen, har ikke kørekort  
(2)  Ingen, har kørekort  
(3)  1 bil  
(4)  2 biler  
(5)  Flere biler

**Benytter du cykel, når du færdes i København?**

- (1)  Ja, dagligt eller næsten dagligt  
(2)  Ja, nogle gange om ugen  
(3)  Ja, nogle gange om måneden  
(4)  Ja, sjældnere  
(5)  Nej, aldrig

**Hvor mange cykler har husstanden rådighed over?**

- (7)  Ingen  
(1)  1  
(2)  2



- (3)  3
- (4)  4
- (5)  5
- (6)  5+

**Hvor tæt på boligen kan du normalt finde parkeringsplads til din bil?**

- (1)  Inden for 2 minutters gang
- (2)  Inden for 2-5 minutters gang
- (3)  Inden for 5-10 minutters gang
- (4)  Mere end 10 minutters gang fra boligen

**Hvor nemt er det normalt at finde parkeringsplads ved din bolig?**

- (1)  Meget nemt
- (2)  Nemt
- (3)  Svært
- (4)  Meget svært

**Hvilken type parkeringsplads benytter du normalt ved din bolig?**

- (1)  Offentlig tilgængelig plads
- (2)  Reserveret plads
- (3)  Privat parkeringsplads

**Er du omfattet af begrænsninger på den plads, du holder på?**

- (1)  Ja, der er tidsbegrænset parkering
- (2)  Ja, der kræves en parkeringslicens eller betaling
- (3)  Nej, ingen begrænsning

**Har du parkeringslicens fra Københavns Kommune?**

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| <b>Ja</b>                    | <b>Nej</b>                   |
| (1) <input type="checkbox"/> | (2) <input type="checkbox"/> |

**Hvor tilfreds er du med hjemmesiden P-butikken?**

0 -	10 - Ikke
Meget	Meget rele-
util-	tilfreds vant
freds	
1   2   3   4   5   6   7   8   9	(10) (11) (12)
(1) <input type="checkbox"/> (2) <input type="checkbox"/> (3) <input type="checkbox"/> (4) <input type="checkbox"/> (5) <input type="checkbox"/> (6) <input type="checkbox"/> (7) <input type="checkbox"/> (8) <input type="checkbox"/> (9) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokalområde?**

- (1)  I et cykelstativ
- (2)  Uden for cykelstativ

**Hvor nemt er det normalt at finde cykelparkeringsplads i dit lokalområde?**

- (1)  Meget nemt
- (2)  Nemt
- (3)  Svært
- (4)  Meget svært

**Hvilken cykeltype bruger du normalt?**

- (1)  Almindelig cykel
- (2)  Elcykel
- (3)  Ladcykel

**Hvordan vurderer du...**

0 - Alt for få 1 2 3 4 5 6 7 8 9

antallet af bilparkeringspladser i lokalområdet? (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)  (7)  (8)  (9)  (10)

antallet af cykelparkeringspladser (stativer) i dit lokalområde? (1)  (2)  (3)  (4)  (5)  (6)  (7)  (8)  (9)  (10)

**Har cykelparkering ved indkøb/stationer betydning for, hvor ofte du cykler?**

Ja Nej Ved ikke

Har cykelparkering ved stationer betydning for, hvor ofte du cykler? (1)  (2)  (3)

Har cykelparkering ved indkøbsmuligheder betydning for, hvor ofte du cykler? (1)  (2)  (3)

**Hvad kunne få dig til at cykle mere til stationer/indkøb?**

- (1)  Mulighed for fastlåsning
- (2)  Tyverisikker parkering
- (3)  Flere cykelstativer
- (4)  Overdækket cykelparkering
- (5)  Bedre cykelstativer
- (6)  Ladcykelparkering
- (7)  Andet
- (8)  Ingen af ovenstående

Hvor enig eller uenig er du i nedenstående udsagn?

	0 -	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 -	
	Helt										Helt	
	uenig										enig	
Parkerede cykler står i vejen på fortove og pladser	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	
Parkerede biler fylder for meget i gadebilledet	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	
Det er en god idé, at kommunen erstatter bilparkeringspladser med cykelparkering	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	
Parkerede cykler fylder for meget i gadebilledet	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	
Kommunen burde anlægge flere p-pladser til biler her i området	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	

Hvor enig eller uenig er du i nedenstående udsagn?

	0 -	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 -	Ved
	Helt										Helt	ik-
	uenig										enig	ke/ikk
												e
												rele-
												vant
Parkeringsvagterne opfylder generelt en vigtig rolle i byen	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>
Cykler er et tegn på en sund og levende by	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>
Biler er tegn på en dynamisk by	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>
Grundejere burde afsætte arealer til beboernes parkering	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>
En parkeringslicens burde give en garanti for en ledig parkeringsplads	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>

Hvor passende synes du priserne er for...

	0 - For	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10 -	Ved
	dyrt										For	ik-
											billigt	ke/ikk
												e
												rele-
												vant
Timeparkering	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>
Beboerlicens	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>	(8) <input type="checkbox"/>	(9) <input type="checkbox"/>	(10) <input type="checkbox"/>	(11) <input type="checkbox"/>	(12) <input type="checkbox"/>

Hvad er vigtigst for dig, at der er plads til i byens rum - prioritéter 1-3, hvor 1 er det vigtigste:

Bilparkering	_____
Plads til leg/ophold	_____
Cykelstier	_____
Kollektiv transport	_____
Træer/grønne områder	_____
Cykelparkering	_____

Angiv din mailadresse, hvis du vil deltage i lodtrækningen om et gavekort på 500 kr. til 'Gavekortet.dk'. Der vil blive trukket lod blandt deltagerne efter undersøgelsen er afsluttet.

\_\_\_\_\_

**Tak for din besvarelse af Teknik- og Miljøforvaltningens parkeringsundersøgelse**

Afslut din besvarelse ved at klikke på afslut herunder.  
Resultaterne vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside: [www.kk.dk](http://www.kk.dk)  
Tak for din hjælp.



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

## Bilag E Spørgeskema – gadeinterviews

### SPM1 Cykler eller biler - prioritering af byens rum

HVAD: Københavns Kommune undersøger borgernes holdning til parkering af biler og cykler i København

HVORFOR: Kommunen vil gerne blive bedre til at indrette byens rum, så alle oplever, at der er plads nok.

HVORDAN: Jeg stiller dig 16 spørgsmål om cykler, biler og parkering. Undersøgelsen er anonym, og resultaterne vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside: [www.kk.dk](http://www.kk.dk).

Tak for din hjælp.

SPM2 Hvad er dit formål med at parkere her?

- Jeg bor her (1)
- Jeg arbejder her (2)
- Jeg skal i skole / uddannelse (3)
- Jeg skal på indkøb (4)
- Jeg har et ærinde (læge, tandlæge, bibliotek osv.) (5)
- Jeg skal til en fritidsaktivitet (6)
- Jeg skal på besøg (7)
- Andet (8)

SPM3 Hvor længe vil du holde/har du holdt parkeret her?

Timer (1)

\_\_\_\_\_

Dage (2)

\_\_\_\_\_

SPM4 Hvor langt skal du gå til dit første bestemmelsessted?

0-2 minutter (1)

2-5 minutter (2)

5-10 minutter (3)

Mere end 10 minutter (4)

SPM5 Hvor lang tid har du brugt på at finde en parkeringsplads?

0-2 minutter (1)

2-5 minutter (2)

5-10 minutter (3)

Mere end 10 minutter (4)

SPM6 Hvor ofte parkerer du her i området?

Hver dag (1)

Alle hverdage (2)

2-4 gange om ugen (3)

1 gang om ugen (4)

Mindre end 1 gang om ugen (5)

Dette er første gang (6)

SPM7 Overvejede du andre transportmidler til din tur i dag?

Nej (1)

Ja, jeg overvejede at tage kollektiv trafik (2)

Ja, jeg overvejede at cykle (3)

Ja, jeg overvejede at gå (4)

SPM8 Hvorfor valgte du at tage bilen?

Det var hurtigst (1)

Det var billigst (2)

Det var nemmest i forhold til hvor jeg skulle hen (3)

Vejret (4)

Andet (5)

SPM9 Hvordan har du orienteret dig om parkeringsreglerne her på stedet?

- Jeg kendte dem i forvejen (1)
  - Jeg har orienteret mig på nettet inden turen (2)
  - Jeg orienterer mig på stedet via infostandere og skilte (3)
  - Andet (4)
- 

SPM10 Hvordan har du betalt for parkeringen?

- Jeg har en licens (1)
  - Jeg har betalt via app (2)
  - Jeg har trukket en p-billet i en automat (3)
  - Jeg er fritaget for betaling (4)
  - Andet (5)
- 

SPM11 Hvor tilfreds er du med den anvendte betalingsløsning

Meget utilfreds                      Meget tilfreds  
0   1   3   4   5   6   8   9   10

På en skala fra 0 til 10 (1)



SPM12 Er parkeringsreglerne nemme at forstå?

- Ja, de er meget nemme (1)
  - Ja, nogenlunde (2)
  - Nej, det er lidt vanskeligt (3)
  - Nej, det er meget vanskeligt (4)
- 

SPM13 Hvordan vurderer du parkeringsforholdene her på stedet nu i forhold til for et år siden?

- Det er blevet meget nemmere at parkere (1)
  - Det er blevet lidt nemmere at parkere (2)
  - Der er ingen ændring (3)
  - Det er blevet meget sværere at parkere (4)
  - Det er blevet lidt sværere at parkere (5)
  - Ved ikke (6)
- 

SPM14 Angiv venligst din alder (16-90 år)

---

SPM15 Hvilken type bolig bor du i?

- Parcelhus (1)
  - Etagebolig (lejlighed, andelslejlighed mv.) (2)
  - Rækkehus (3)
  - Ungdomsbolig (4)
  - Andet (5)
-

SPM16 Hvad er din beskæftigelse?

- Jeg er under uddannelse (1)
  - Jeg arbejder lønmodtager (2)
  - Jeg arbejder som selvstændig (3)
  - Jeg er i aktivering eller lignende (4)
  - Jeg er arbejdsløs, langtidssygemeldt eller lignende (5)
  - Jeg er uden for arbejdsmarkedet (pensionist, førtidspensionist, hjemmegående, efterlønsmodtager eller lignende) (6)
  - Andet (7)
- 

SPM17 Angiv venligst dit køn  
(*Stil ikke som spørgsmål men noter*)

- Mand (1)
- Kvinde (2)





KØBENHAVNS KOMMUNE

## PARKERINGSOMRÅDET - BRUGER- OG HOLDNINGSUNDERSØGELSE 2017

ADRESSE COWI A/S  
Parallevej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

SUPPLERENDE BEREGNINGER

### INDHOLD

1	Brug af cykel	2
1.1	Resultater	2
1.2	Vægtning i forhold til bilrådighed	8

PROJEKTNR.

A102124

DOKUMENTNR.

004

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

2. marts 2018

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

TNHA, JBAK

KONTROLLERET

VIFO

GODKENDT

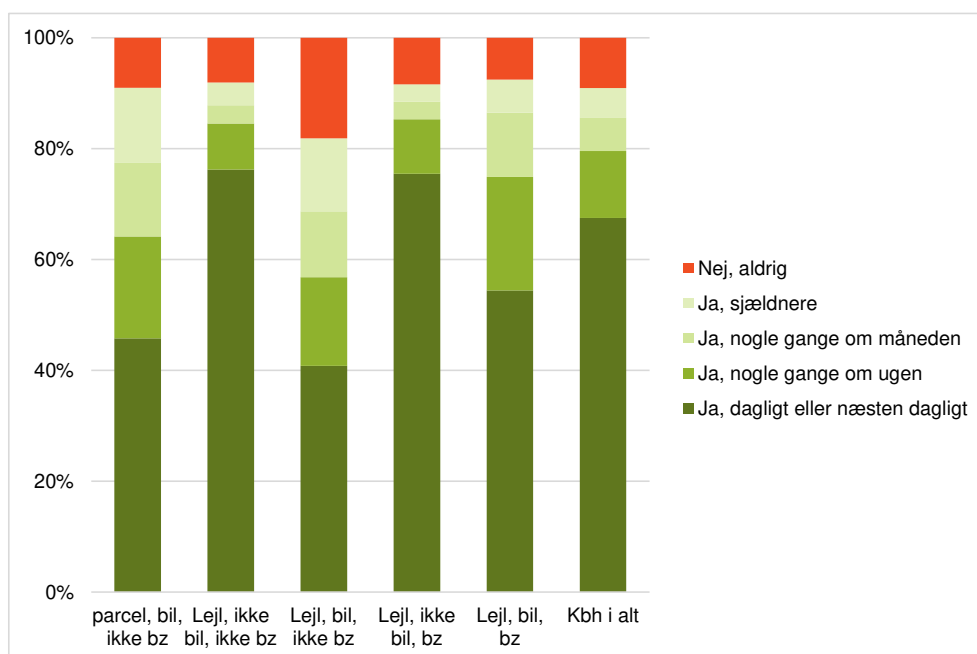
VIFO

## 1 Brug af cykel

Dette notat indeholder en række opdaterede figurer fra Bilag A.2 og A.3 i rapporten "Parkeringsområdet. Bruger- og holdningsundersøgelse 2017" COWI 2018.

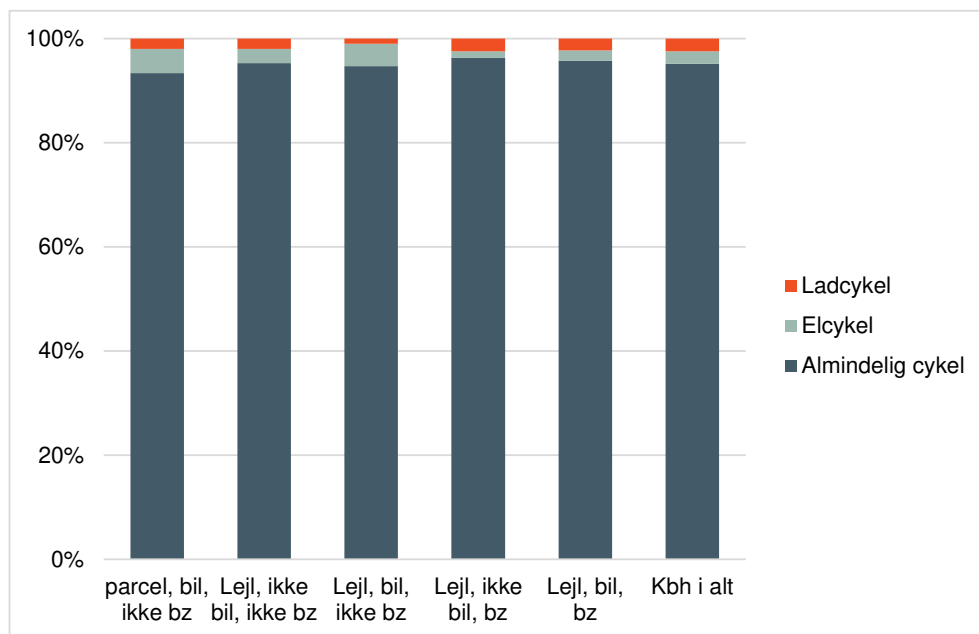
Vægtningen af persontyper er i dette notat opdateret med en anden fordeling end i den oprindelige rapport, COWI 2018. I COWI 2018 står de tre persontyper, som har bil til rådighed, for 52 % af respondenterne i datasættet. Ifølge Danmark Statistik har 29 % af familierne i København rådighed over mindst en bil.<sup>1</sup> Dette notat lægger denne andel til grund for fordeling af persontyper.

### 1.1 Resultater

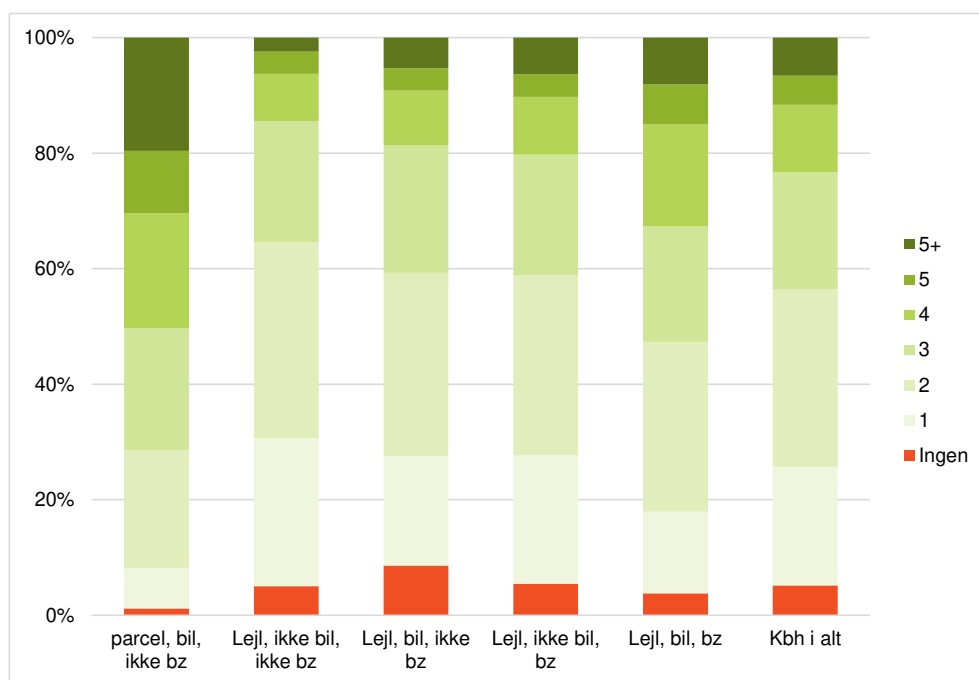


Figur 1: Svar på spørgsmål "Benytter du cykel, når du færdes i København?", fordelt på persontyper

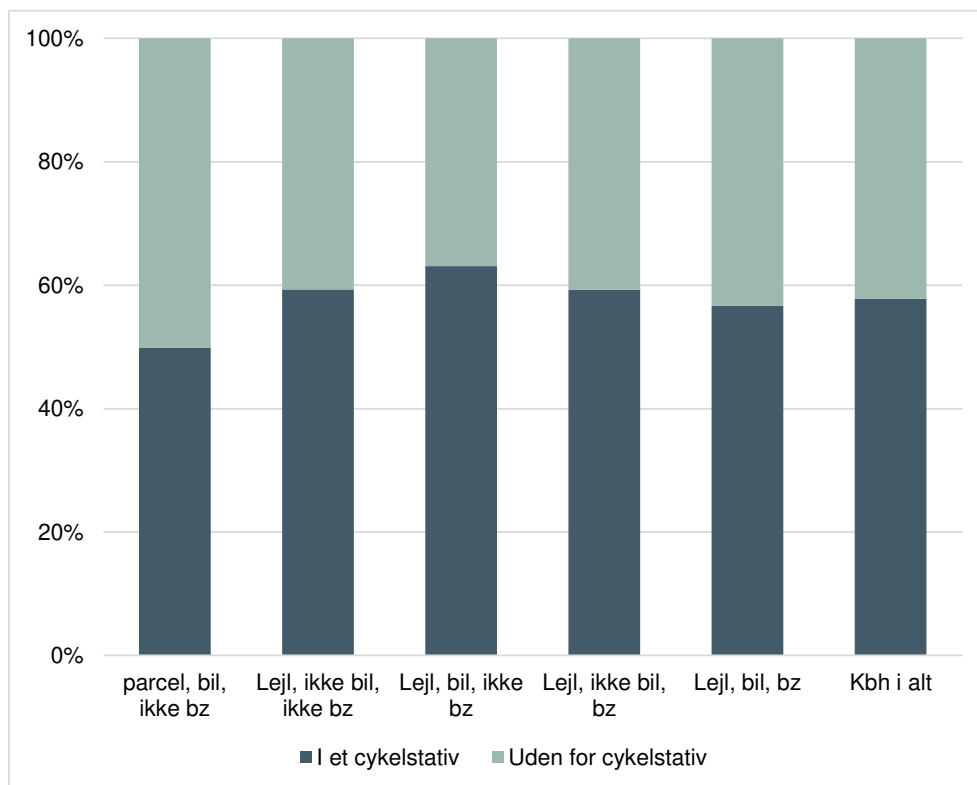
<sup>1</sup> [www.statistikbanken.dk/BIL800](http://www.statistikbanken.dk/BIL800)



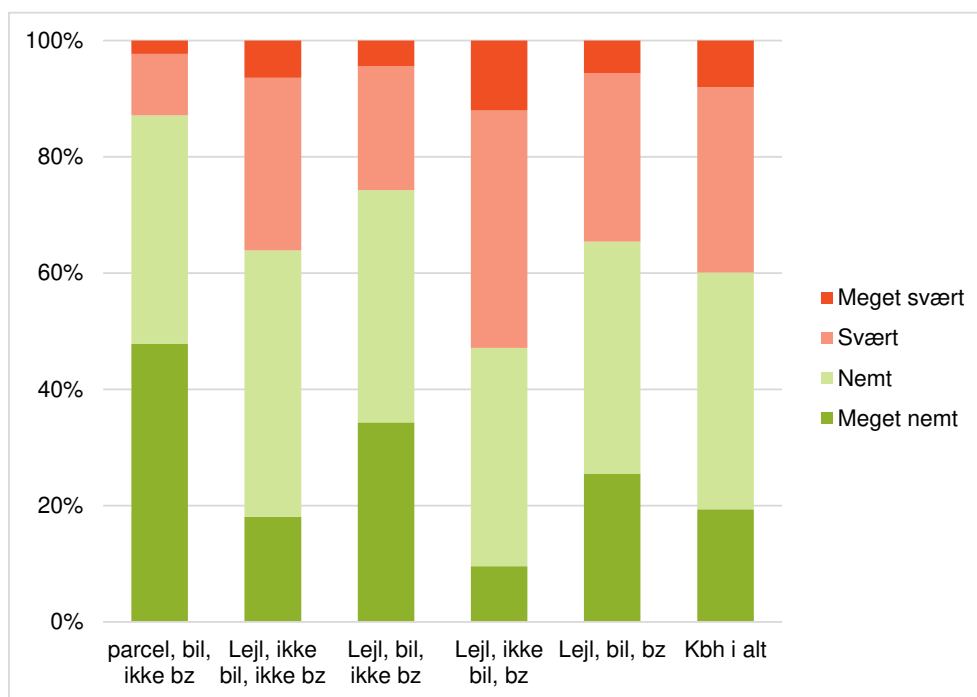
Figur 2: Svar på spørgsmål "Hvilken cykeltype bruger du normalt?", fordelt på persontyper



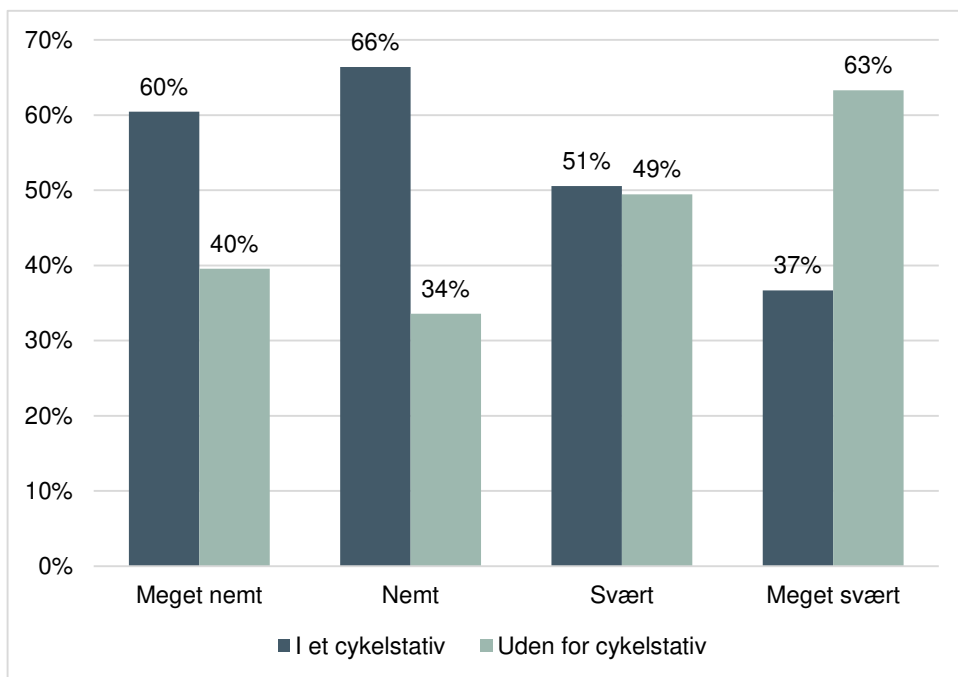
Figur 3: Svar på spørgsmål "Hvor mange cykler har husstanden rådighed over?", fordelt på persontyper



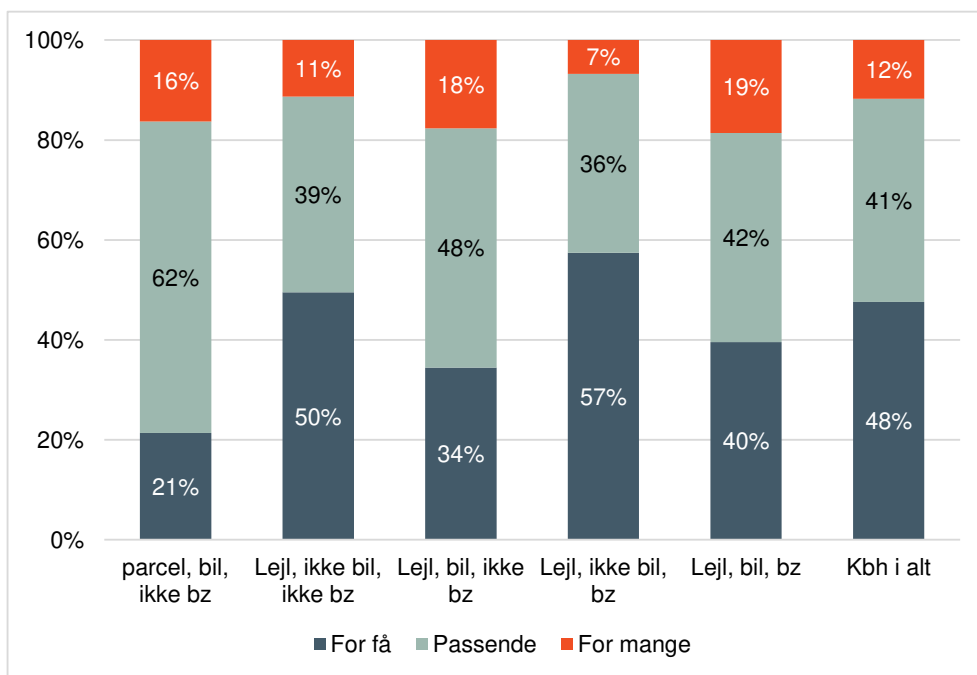
Figur 4: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokal-område?", fordelt på persontyper



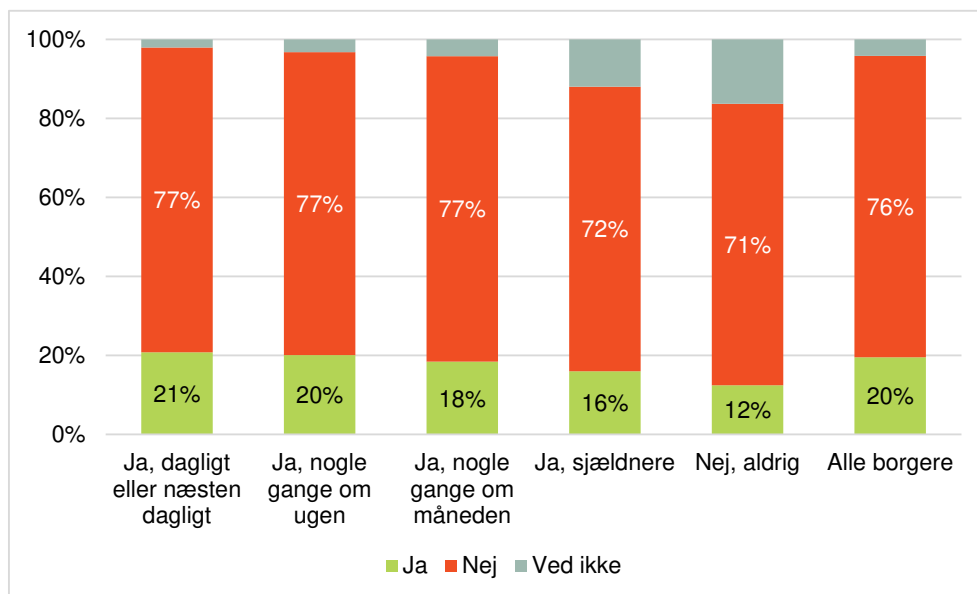
Figur 5: Svar på spørgsmål "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparke-ringsplads i dit lokalområde?", fordelt på persontyper.



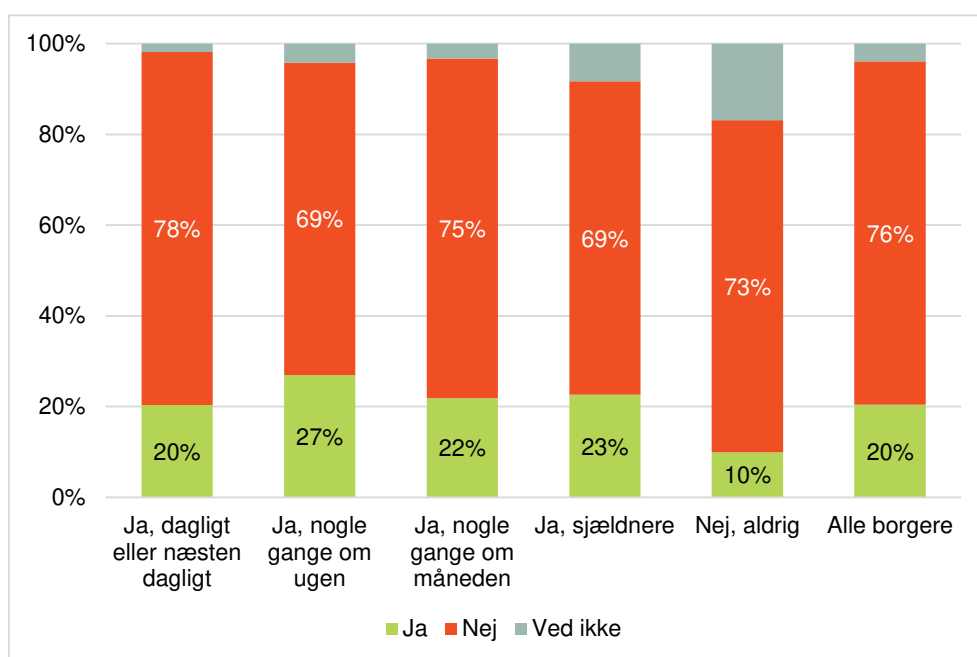
Figur 6: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokal-område?", fordelt på svar på spørgsmålet "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparkeringsplads i dit lokalområde?"



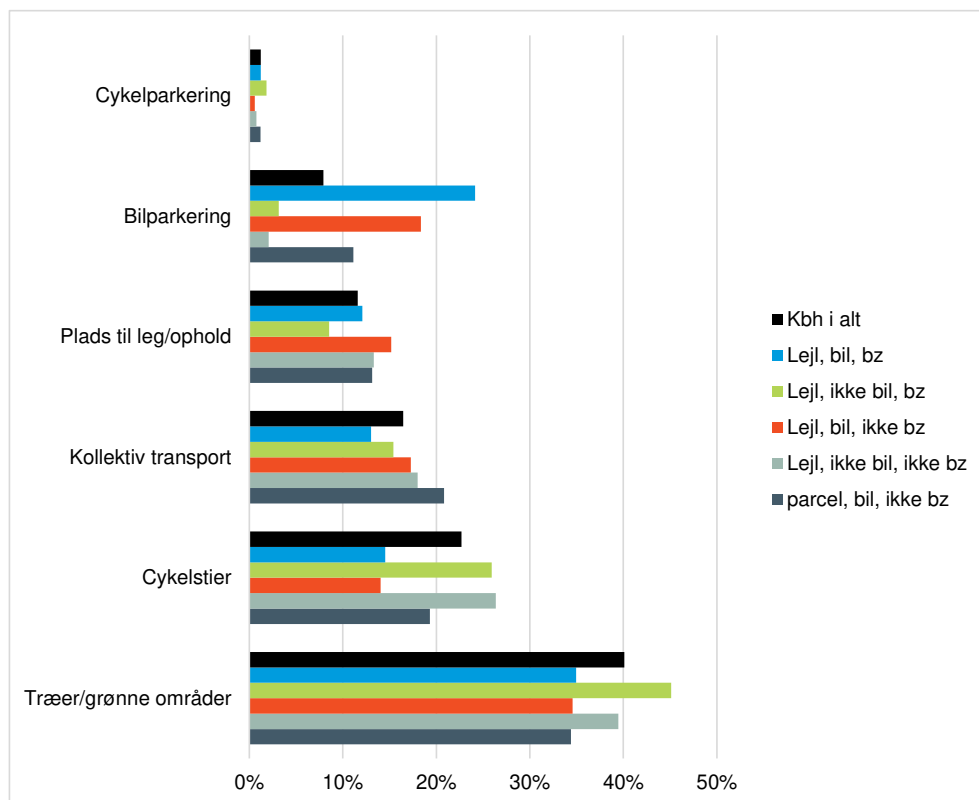
Figur 7: Svar på spørgsmål "Hvordan vurderer du antallet af cykelparkerings-pladser" for konkrete forhold i lokalområdet, hvor 0 = "Alt for få" og 10 = "Alt for mange". I figuren er svarene samlet i "For få" = 0-3, "Passende" = 4-6, "For mange" = 7-10. Opgjort



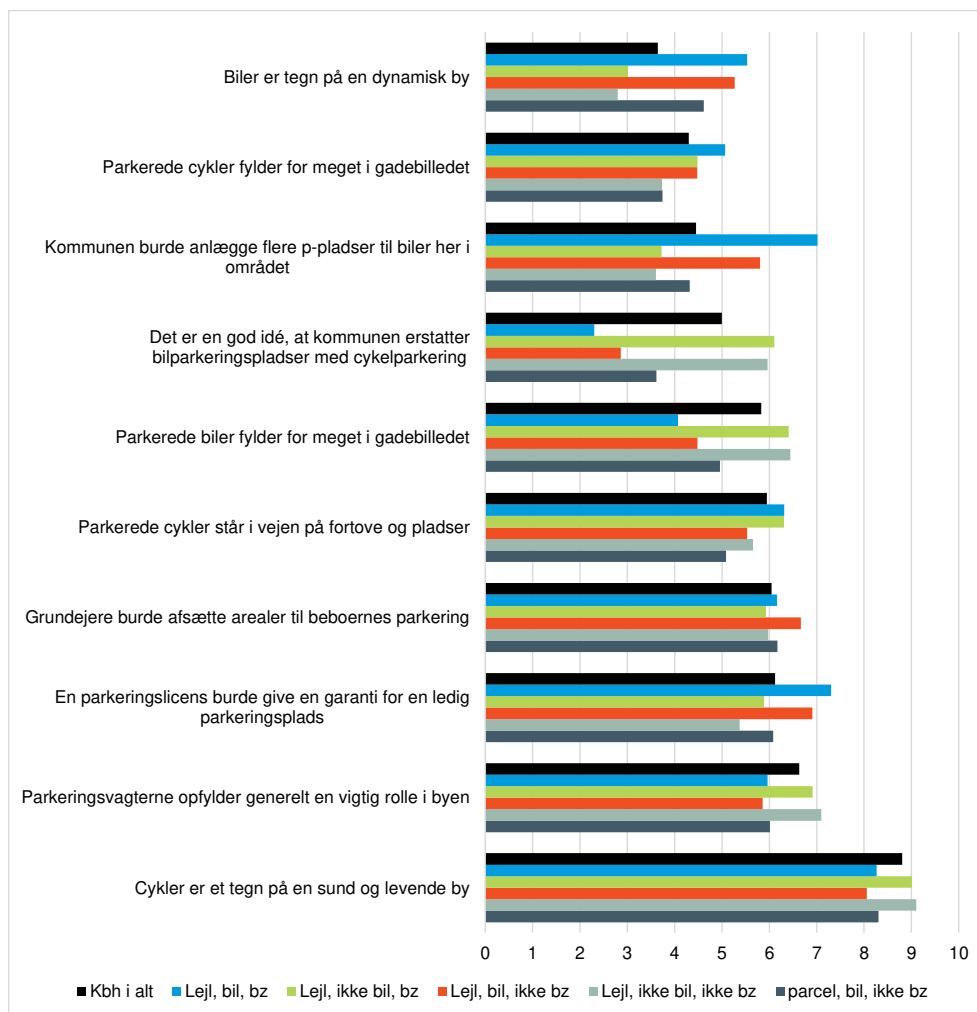
Figur 8: Svar på spørgsmålet "Har cykelparkering ved stationer betydning for, hvor ofte du cykler?", fordelt på hvor ofte respondenterne cykler.



Figur 9: Svar på spørgsmålet "Har cykelparkering ved indkøbsmuligheder betydning for, hvor ofte du cykler?", fordelt på hvor ofte respondenterne cykler.



Figur 10: Angiven førstprioritet på spørgsmål "Hvad er vigtigst at der er plads til i byens rum? prioriter 1-3, hvor 1 er det vigtigste", fordelt på persontyper



Figur 11: Gennemsnitsscoren på spørgsmål "Hvor enig eller uenig er du i nedenstående udsagn?", hvor 0 = "Helt uenig" og 10 = "Helt enig", fordelt på persontyper

## 1.2 Vægtning i forhold til bilrådighed

Vægten for bilrådighed er beregnet på baggrund af besvarelserne samt statistik fra Danmarks Statistik samt København Kommunes statistikbank<sup>2</sup>.

Familiernes bilrådighed for Københavns Kommune er anvendt som overordnet benchmark for fordeling af persontyper med (29%) og uden rådighed over bil (71%). Andelen af biler per husstand i de enkelte bydele og boligtyper<sup>3</sup> er herefter anvendt som en proxy for bilrådighed i den enkelte bydel og boligtype. En

<sup>2</sup> [www.kk.dk/statistik](http://www.kk.dk/statistik)

Tabel 39.2.2. Personbiler til privatforbrug efter ejers boligtype og alder  
 Tab 47-2: København på distriktet: Beboede boliger efter husstandstype  
[www.statistikbanken.dk](http://www.statistikbanken.dk)

Tabel BIL800

<sup>3</sup> Boligtyperne er forsøgt opdelt efter om der er tale om enten et *Parcel-, række-, kæde- eller dobbelthus* eller en *etagebebyggelse mv.*



bydel og boligtype med en relativ høj andel biler per husstand vil derfor opnå en relativ høj vægt for bilrådighed.

Nedenstående tabel viser fordeling af persontyper ift. bilrådighed, hvorvidt personen bor uden for eller inden for betalingsparkeringszonerne og endelig persons boligtype.

*Tabel 1 Fordeling af persontyper ift. bilrådighed, geografi og boligtype*

	Andel
Beboere i parcelhus mv. uden for betalingszonen med bil til rådighed	4%
Beboere i parcelhus mv. uden for betalingszonen uden bil til rådighed	1%
Beboere i parcelhus mv. inden for betalingszonen med bil til rådighed	1%
Beboere i parcelhus mv. inden for betalingszonen uden bil til rådighed	1%
Beboere i etagebebyggelse mv. uden for betalingszonen med bil til rådighed	10%
Beboere i etagebebyggelse mv. uden for betalingszonen uden bil til rådighed	29%
Beboere i etagebebyggelse mv. inden for betalingszonen med bil til rådighed	14%
Beboere i etagebebyggelse mv. inden for betalingszonen uden bil til rådighed	40%

### 1.2.1 Metodemæssige begrænsninger

Der er tale om en approksimativ beregning af den forventede fordeling af persontyper. Dette skyldes, at beregningerne er udført på baggrund af tilgængelig data og statistik, hvilket medfører et behov for enkelte simplificeringer. Det er f.eks. ikke muligt, at opdele alle bydele efter betalingszonerne på baggrund af data fra Københavns Kommunes Statistikbank<sup>4</sup>. Ligeledes er der anvendt forskellige definitioner på tværs af brugerundersøgelsen og den tilgængelige statistik, f.eks. ift. boligtyper.

<sup>4</sup> Bydele inden for betalingszonerne: Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Kongens Enghave, Valby. Bydele uden for betalingszonerne: Bydel - 6. Vanløse

Bydel - 7. Brønshøj-Husum

Bydel - 8. Bispebjerg

Bydel - 9. Amager Øst

Bydel - 10. Amager Vest