

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

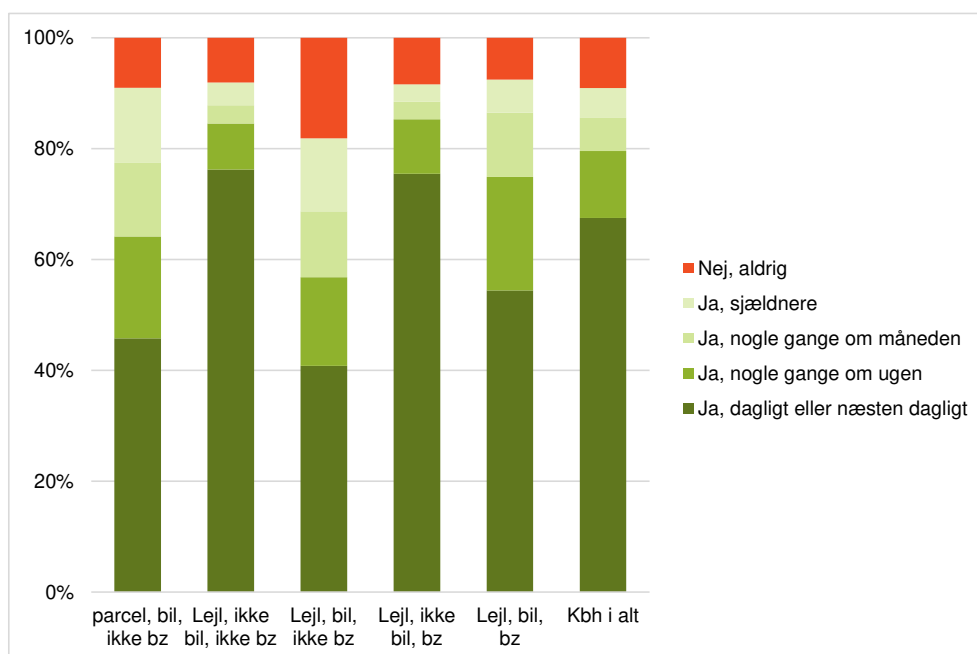
VIFO

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.

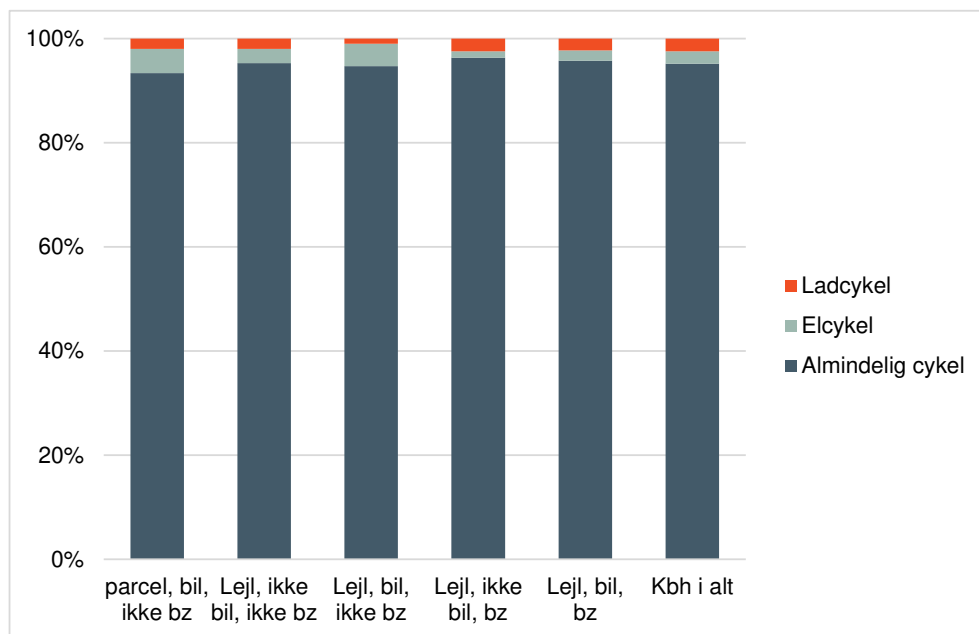
Vægtningen af persontyper er i dette notat opdateret med en anden fordeling end i den oprindelige rapport, COWI 2018. I COWI 2018 står de tre persontyper, som har bil til rådighed, for 52 % af respondenterne i datasættet. Ifølge Danmark Statistik har 29 % af familierne i København rådighed over mindst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

1.1 Resultater

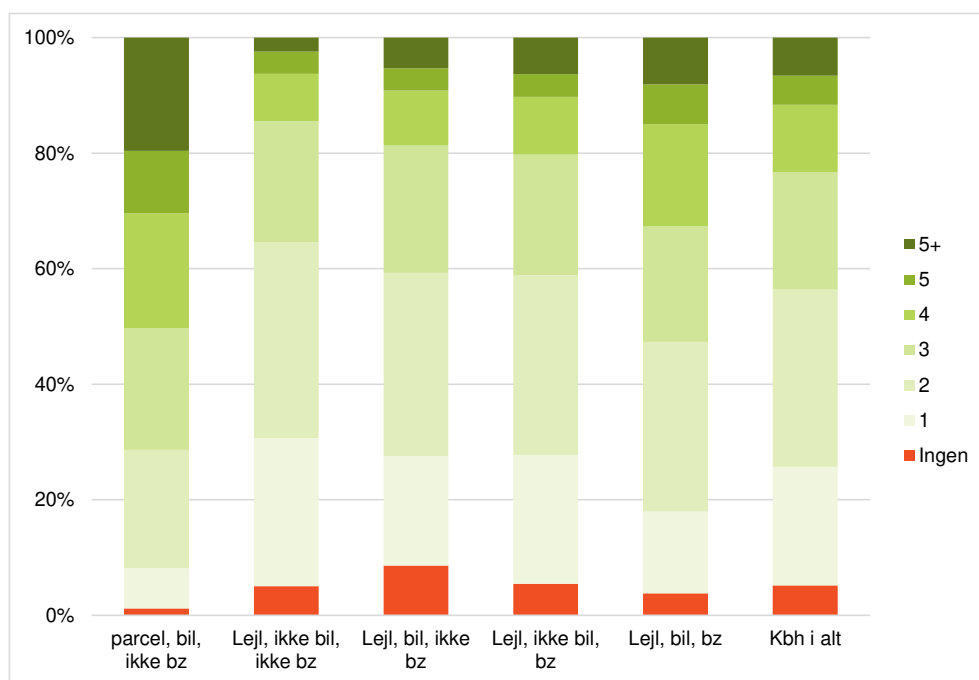


Figur 1: Svar på spørgsmål "Benytter du cykel, når du færdes i København?", fordelt på persontyper

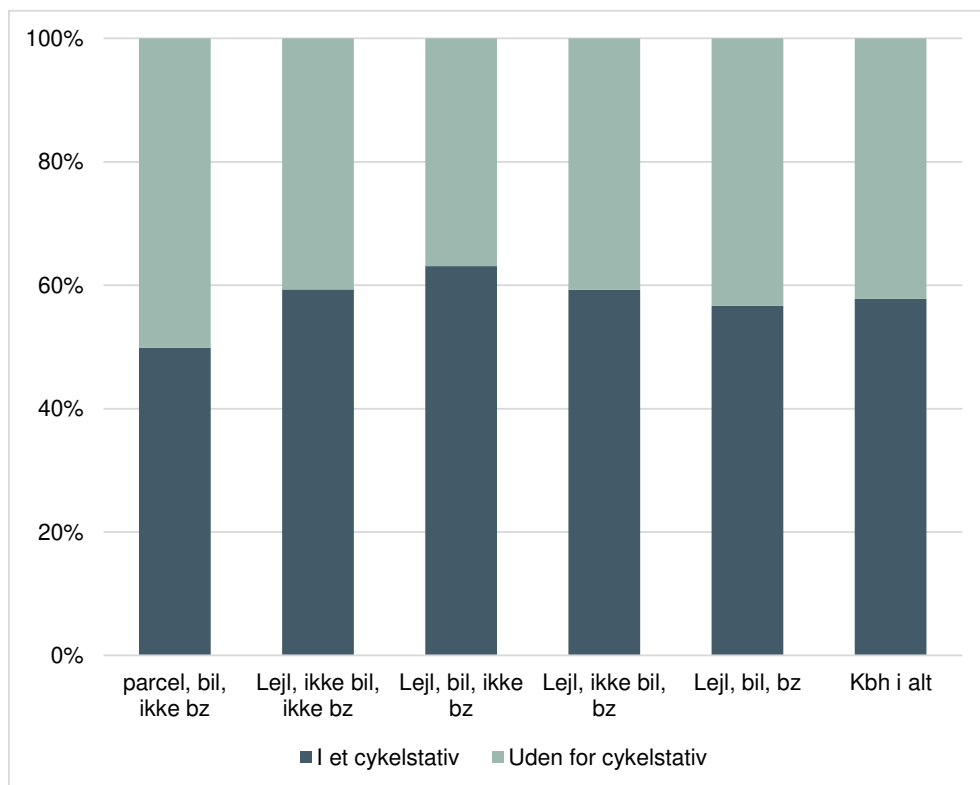
¹ www.statistikbanken.dk/BIL800



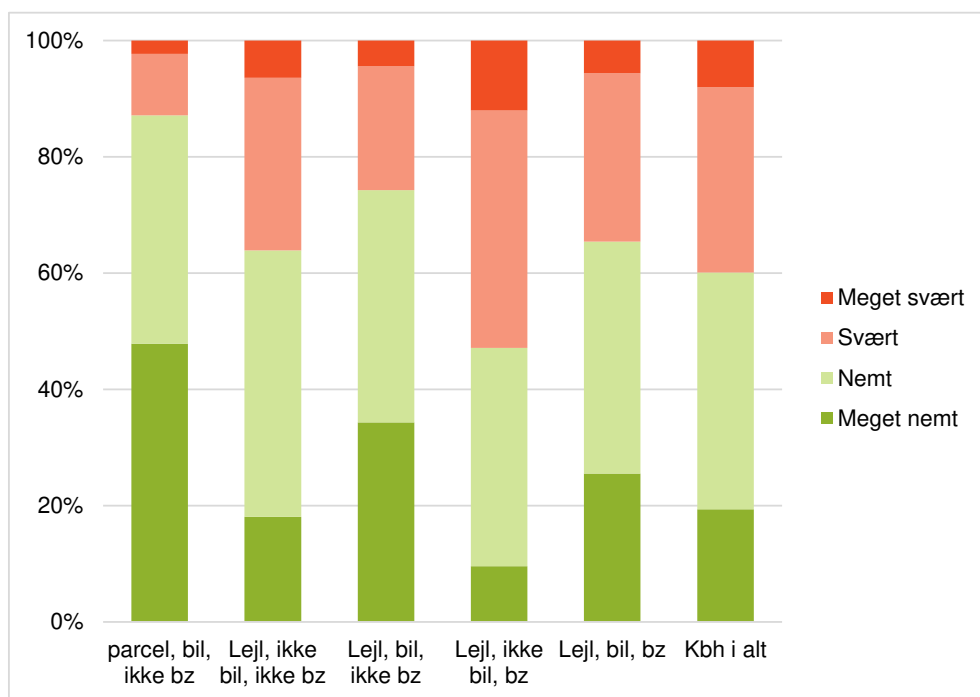
Figur 2: Svar på spørgsmål "Hvilken cykeltype bruger du normalt?", fordelt på persontyper



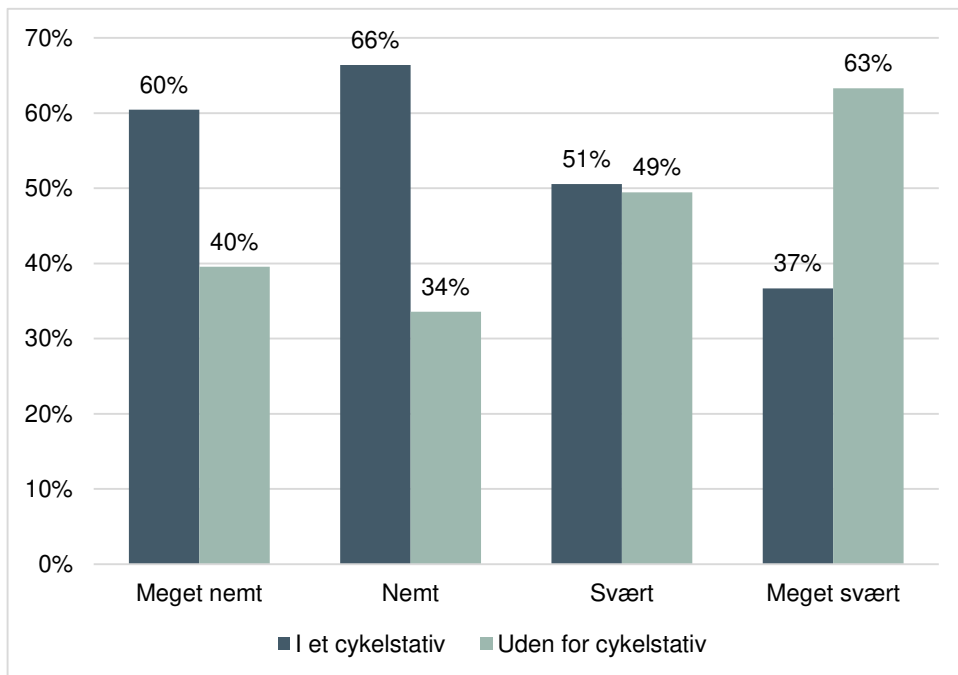
Figur 3: Svar på spørgsmål "Hvor mange cykler har husstanden rådighed over?", fordelt på persontyper



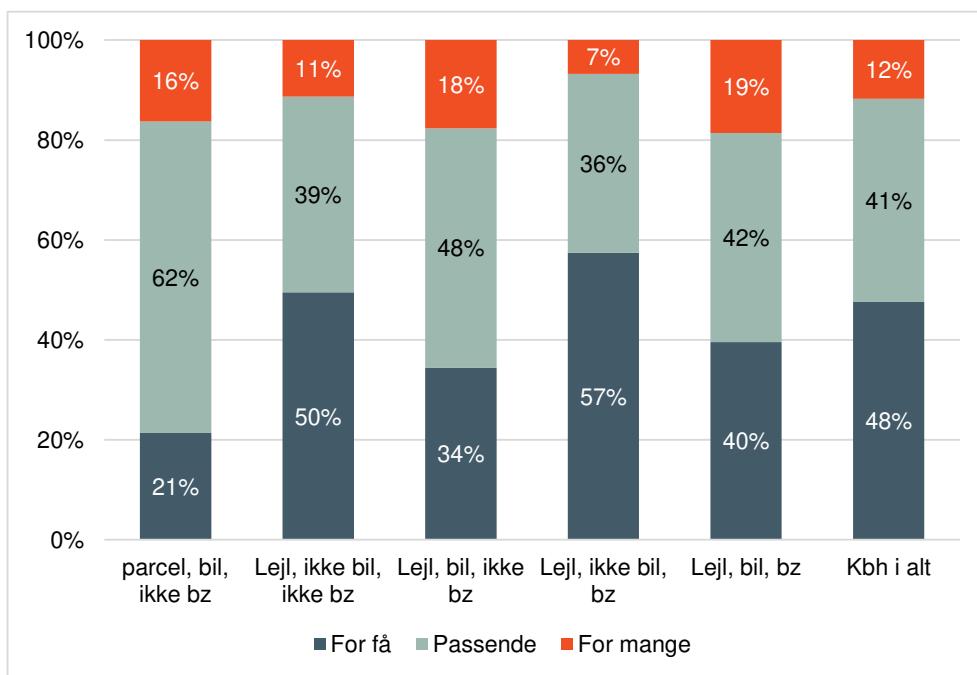
Figur 4: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokal-område?", fordelt på persontyper



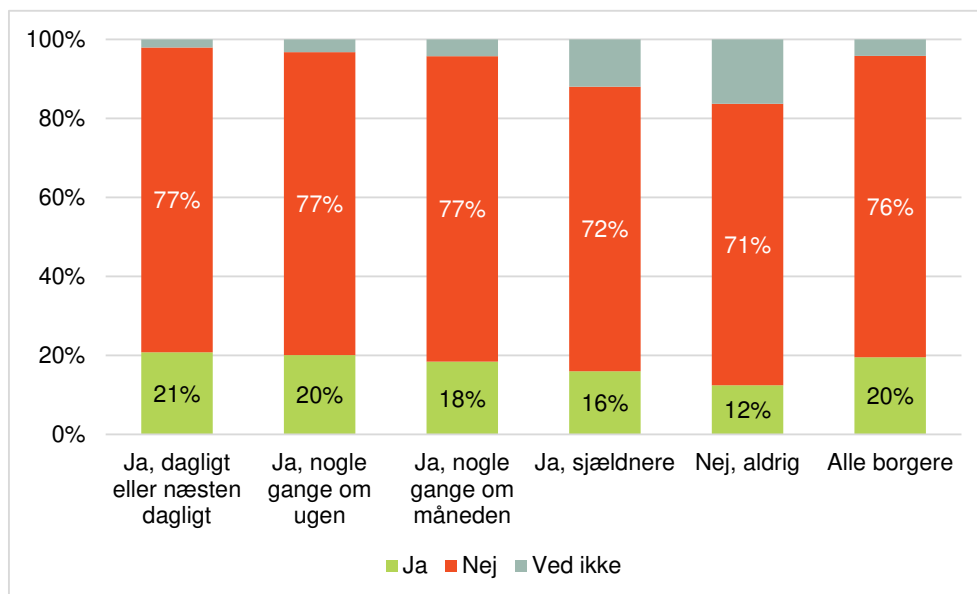
Figur 5: Svar på spørgsmål "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparke-ringsplads i dit lokalområde?", fordelt på persontyper.



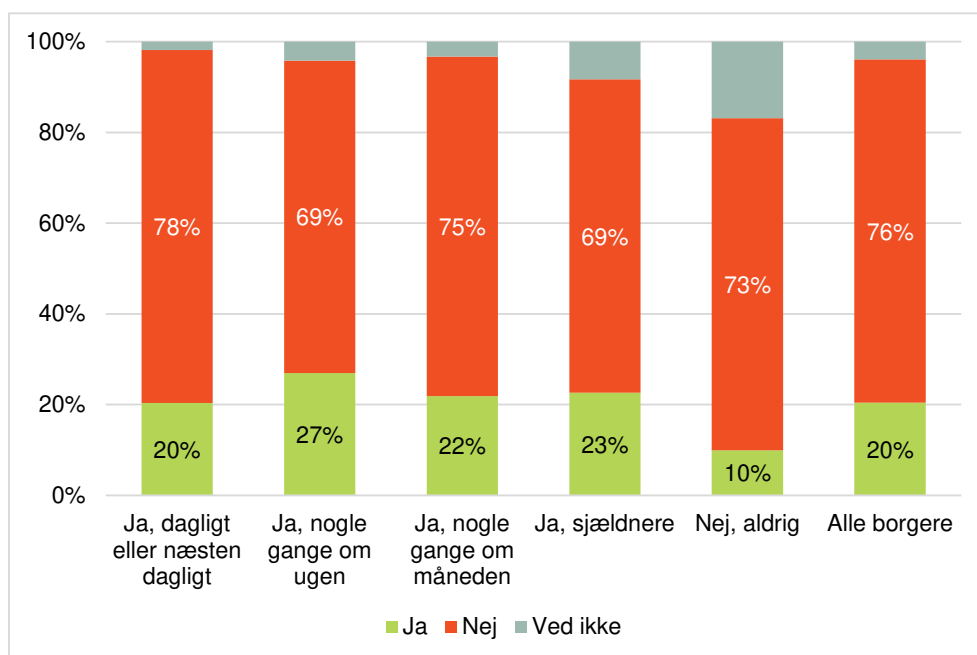
Figur 6: Svar på spørgsmål "Hvordan parkerer du normalt din cykel i dit lokal-område?", fordelt på svar på spørgsmålet "Hvor nemt er det normalt at finde en cykelparkeringsplads i dit lokalområde?"



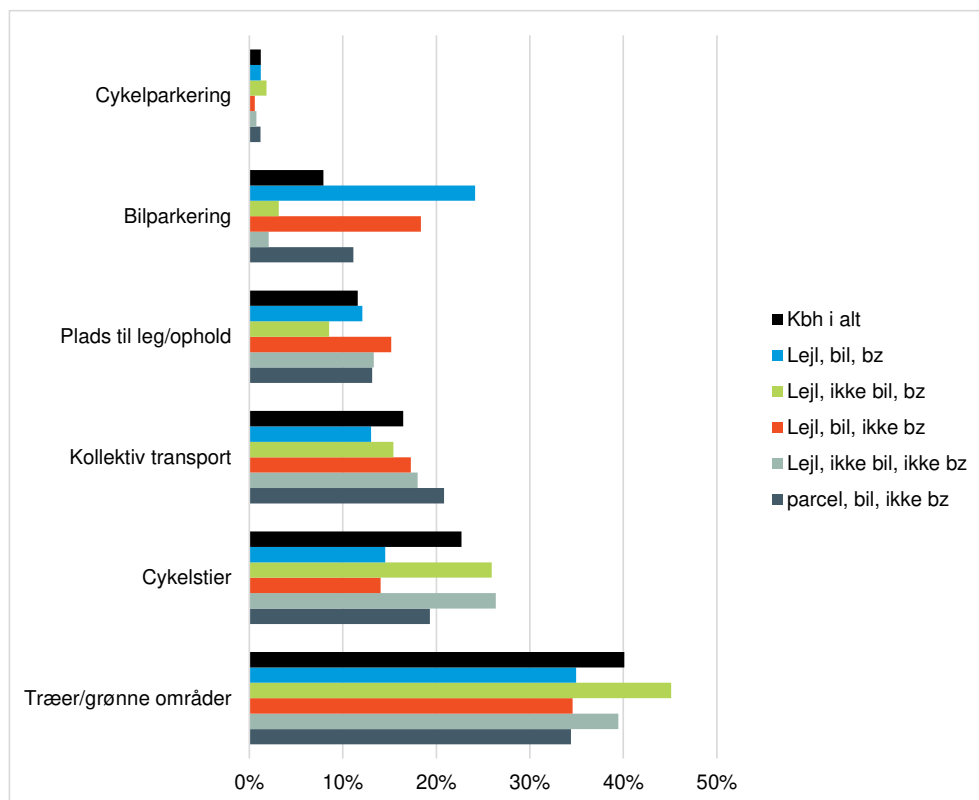
Figur 7: Svar på spørgsmål "Hvordan vurderer du antallet af cykelparkerings-pladser" for konkrete forhold i lokalområdet, hvor 0 = "Alt for få" og 10 = "Alt for mange". I figuren er svarene samlet i "For få" = 0-3, "Passende" = 4-6, "For mange" = 7-10. Opgjort



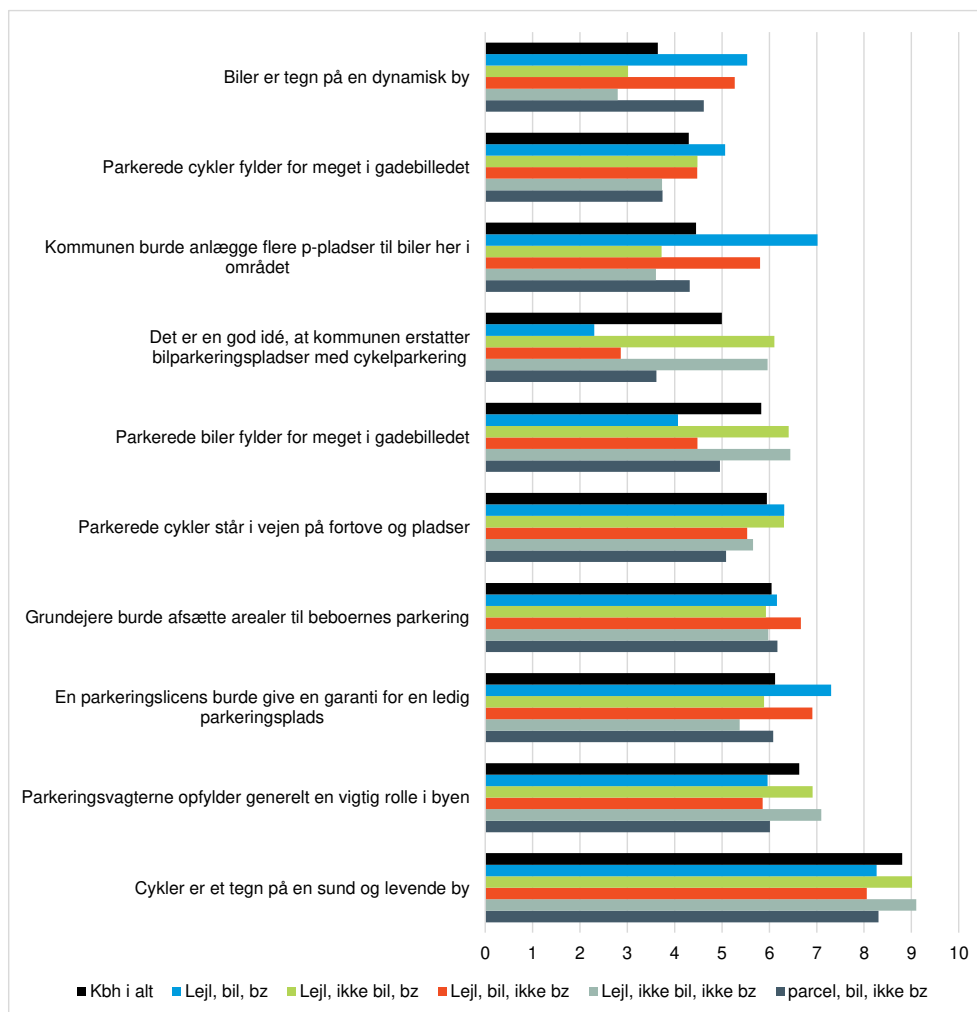
Figur 8: Svar på spørgsmålet "Har cykelparkering ved stationer betydning for, hvor ofte du cykler?", fordelt på hvor ofte respondenterne cykler.



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 statistikbank².

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 boligtyper³ er herefter anvendt som en proxy for bilrådighed i den enkelte bydel og boligtype. En

² 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

Tabel BIL800

³ 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 Statistikbank⁴. Ligeledes er der anvendt forskellige definitioner på tværs af brugerundersøgelsen og den tilgængelige statistik, f.eks. ift. boligtyper.

⁴ 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