



Miljø- og Teknikudvalget

23. november 2006

Journalnr.

--

/OLEBAC

## **Bilag 1**

### **Parkeringsstrategi - Evaluering**

#### **Del 1**

Evaluering af parkeringsordningen i Indre By, København

Interview af organisationer

Oktober - november 2006

#### **Del 2**

Evaluering af ændrede parkeringsregler i Københavns kommune

November 2006.

#### **P-sekretariatet**

Njalsgade 13  
2300 København S

Telefon  
3366 3500

Direkte  
33663583

Telefax  
33667104

E-mail  
sorkas@tmf.kk.dk

[www.vejpark.kk.dk](http://www.vejpark.kk.dk)



**Evaluering af ændrede parkeringsregler i  
Københavns kommune**

November 2006





## **Evaluering af ændrede parkeringsregler i Københavns kommune**

November 2006



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Indledning</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Beboerinterview</b> .....	<b>2</b>
2.1	Hvem har svaret? .....	2
2.2	Bil ejere og deres parkeringsforhold .....	3
2.2.1	Hvad bliver de privatejede biler anvendt til? .....	4
2.2.2	Hvad betyder parkeringsændringerne for husstandenes egen parkering? .....	4
2.3	Beboerne og deres gæster .....	8
2.4	Kommentarer .....	15
<b>3</b>	<b>Kunde-, pendler- og besøgsanalyse</b> .....	<b>17</b>
3.1	Analysens gennemførelse .....	17
3.2	Analysens resultater.....	18
3.2.1	Hvornår parkerer man – og hvor længe? .....	18
3.2.2	Hvad skal parkanterne? .....	19
3.2.3	Hvor lang tid tager det at finde en parkeringsplads – og hvor langt skal man gå? ..	20
3.2.4	Hvordan betaler man for sin parkering ? .....	24
3.2.5	Hvor tit parkeres i indre by ? .....	25
3.2.6	Hvor bor parkanterne .....	26
3.3	Parkanternes holdning til parkeringsændringerne .....	26
<b>4</b>	<b>Erhvervsanalysen</b> .....	<b>29</b>
4.1	Hvem er interviewet .....	29
4.2	Påvirker parkeringsændringerne virksomhedernes kunder/besøgende .....	31
4.3	Påvirker parkeringsbetalingen virksomhederne.....	37
4.4	Bliver de ansatte påvirkede af de ændrede parkeringsvilkår? .....	39
4.5	Virksomhedernes tilfredshed med parkeringsforholdene .....	42
	<b>Bilag 1. Supplerende analyse af gang og søgetider udført i forbindelse med parkeringsevalueringen i efteråret 2006</b> .....	<b>47</b>
	<b>Bilag 2. Analyse af pendlere og andre besøgende</b> .....	<b>54</b>
	Indhold .....	54
	Spørgeskortanalysen.....	55
	Spørgeskort .....	55
	Gennemførelse .....	55
	Resultater.....	56
	Usikkerheder.....	63
	Bilag A – Forside til spørgeskortene uddelt i Indre By. ....	2
	Bilag B – Postkort uddelt i Indre By. ....	3
	Bilag C – Svarfordelingen for hele området.....	4
	Bilag C.1 – Svarfordeling for Rød zone. ....	5
	Bilag C.2 - Svarfordeling for gammel Grøn zone.....	6
	Bilag C.3 - Svarfordeling for gammel blå zone. ....	7



<b>Bilag 3. En kort status vedr. udvikling i forskellige baggrundsvariable.....</b>	<b>1</b>
Biograf.....	1
Teater.....	3
Hoteller.....	4
Restaurant og Cafe.....	5

## 1 Indledning

Nærværende notat sammenfatter den evaluering af parkeringsændringerne pr. 1.1.2006, der er gennemført i sommeren 2006.

Evalueringsanalysen blev igangsat i begyndelsen af juli 2006, og den indeholder følgende delopgaver:

1. Gennemførelse af en interviewundersøgelse af indre bys beboeres holdning til parkeringsændringerne
2. Gennemførelse af en interviewundersøgelse af indre bys erhvervsvirksomheders holdning til parkeringsændringerne
3. Gennemførelse af en spørgeskemaanalyse af pendleres/besøgendes/kunders holdninger til parkeringsændringerne i indre by.

Indre by omfatter i denne evaluering rød og grøn parkeringszone. Det understreges, at statistikdistriktet Indre by, som der er reference til i nogle enkelte sammenhænge kun udgør en del af rød og grøn parkeringszone.

I denne rapport refereres også til gl. grøn og gl. blå parkeringszone. Disse to zoner udgør nu med mindre justeringer den grønne parkeringszone.

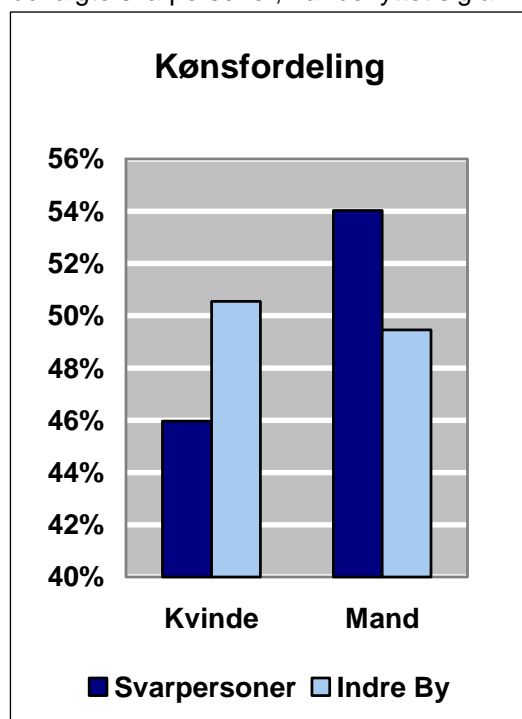
## 2 Beboerinterview

### 2.1 Hvem har svaret?

Beboerinterview er blevet gennemført ved hjælp af et internet baseret spørgeskema. Adgang til skemaet er blevet udsendt til 4000 beboere udvalgt blandt de 25.000 beboere i indre by.

For at sikre at der kun kan tages et sæt informationer pr. interviewperson tildeles hver person en unik adgangskode, og personen kan efter indtastning af denne indføre oplysningerne i databasen. Disse oplysninger kan redigeres i nye sessioner, men det er ikke muligt at oprette mere end et sæt oplysninger. I alt 707 personer, svarende til 18 % af de udvalgte svarpersoner, har benyttet sig af muligheden for at udfylde skemaet om egen

parkering, gæsters parkering og generelle holdninger til parkeringen i den indre by.

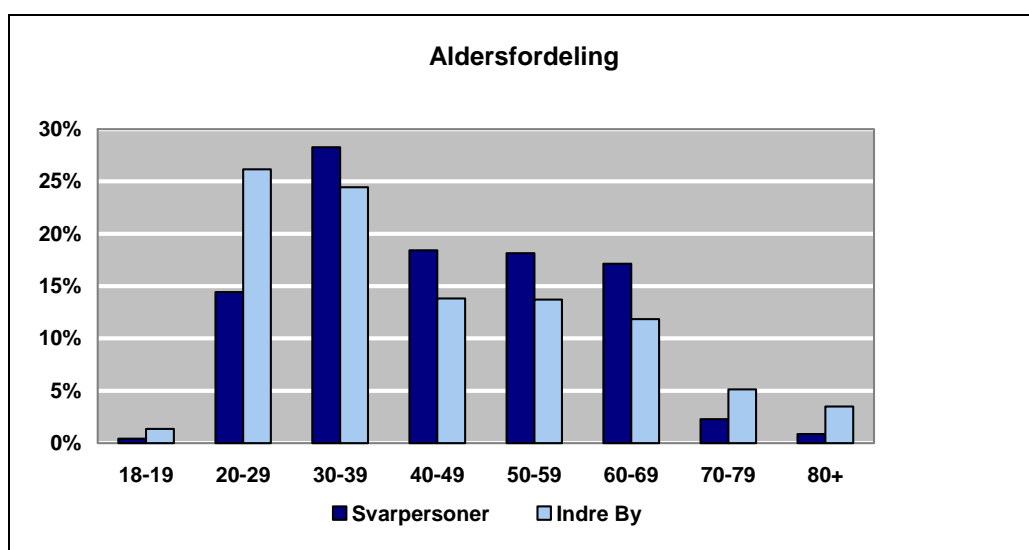


Brug af internet har afskåret nogle fra at medvirke i undersøgelsen, men i et antal telefonopkald er det foreslået at benytte bibliotekets computere til at udfylde skemaet.

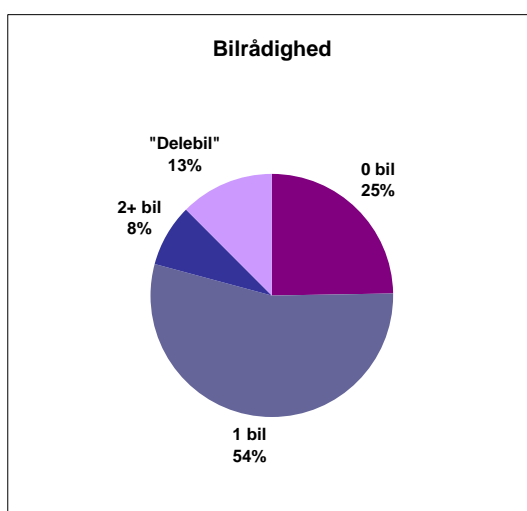
Hvem har så svaret? Der er relativt flere mænd, der har svaret, og der er en undervægt af aldersgrupperne 20 – 29 år og ældre end 70 år. Samtidig er der også blandt svarerne flere husstande med bil end der er i gennemsnit i indre by. Biltætheden blandt svarerne er 322, mens den i indre by er vurderet at være ca. 225. Det betyder, at analysen har en klar overrepræsentation af folk med bilrådighed. Det er sandsynligt at det også primært er denne gruppe der gerne vil give sin mening til kende om ændringerne i P-forholdene.

25 % af de husstande, der deltager i undersøgelsen anfører, at de ikke har rådighed over bil. 13 % af husstandene anfører, at de har rådighed over en "delebil". 2 % af husstandene har "delebilen" som deres bil nr. 2 eller 3.

Da "delebiler" er et særligt segment af biler med specielle parkeringsforhold, er der ikke gennemført en analyse af, hvorledes "delebil"-brugerne opfatter deres egne parkeringsforhold. Derimod er såvel "delebil"-brugere som personer uden bilrådighed blevet stillet spørgsmål om gæsters parkering, og om den mere generelle holdning til parkering i indre by.



## 2.2 Bilejere og deres parkeringsforhold



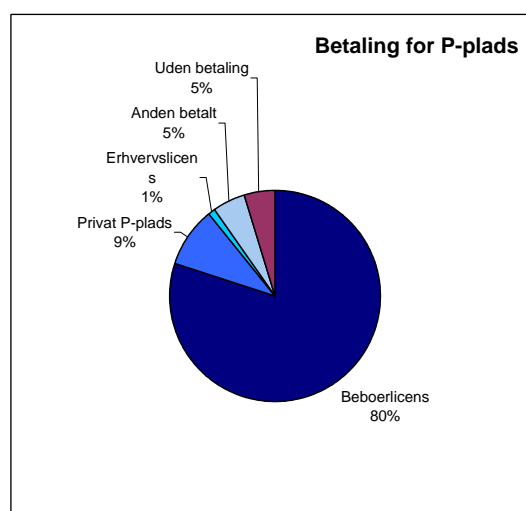
Blandt de 707 afgivne svar er der 434 husstande, som har en privatejet personbil til rådighed. I alt råder disse husstande over 507 privatejede biler. 375 husstande har en bil til rådighed og 59 husstande har to eller flere biler til rådighed.

De privatejede biler parkeres i Indre by. I langt de fleste tilfælde skal der betales for parkering. Der eksisterer nogle få pladser i gårde, som står til rådighed for beboere uden afgifter eller betaling. Den måde

husstandene betaler for parkering er anskueliggjort i nedenstående figur.

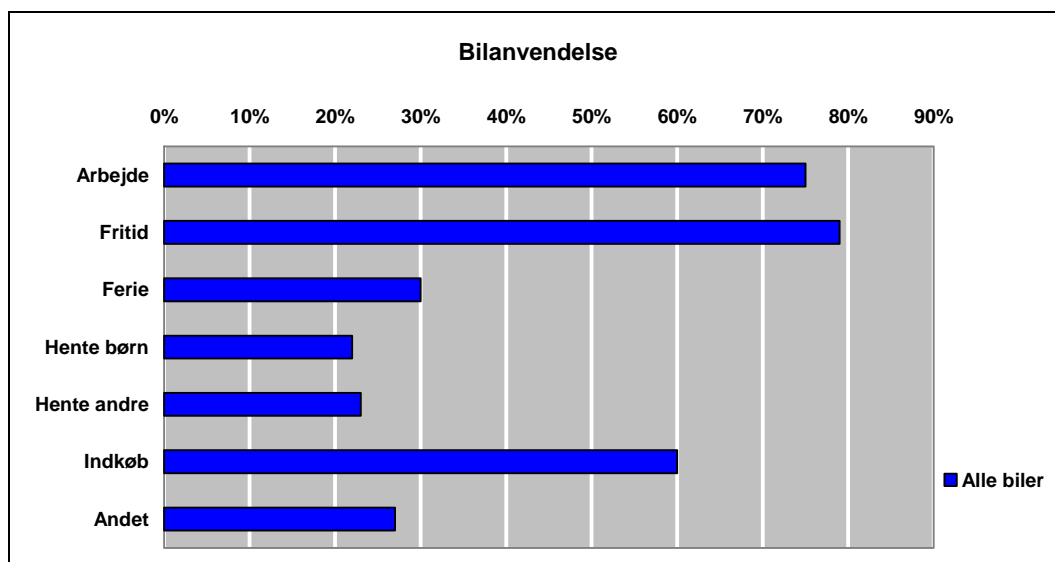
Beboerlicensen, der giver ret til parkering af en bil i et år på offentlig vej til en pris af 175 kr., er langt den mest udbredte betalingsform.

Der konstateres nogen forskel i den måde, der betales for parkering i rød zone i forhold til de øvrige zoner. Kun 70 % af bilerne i rød zone har en beboerlicens tilknyttet, mens 13 % betaler for en privat P-plads. I de øvrige zoner (gl. grøn og gl. blå) er det over 80 %, der har en tilknyttet beboerlicens, mens 8 % betaler for en privat P-plads.



## 2.2.1 Hvad bliver de privatejede biler anvendt til?

58 % af bilerne anvendes dagligt, mens andre 35 % af bilerne anvendes mindst en gang om ugen. De sidste 7 % anvendes mindst en gang om måneden, men sjældnere end ugentligt.

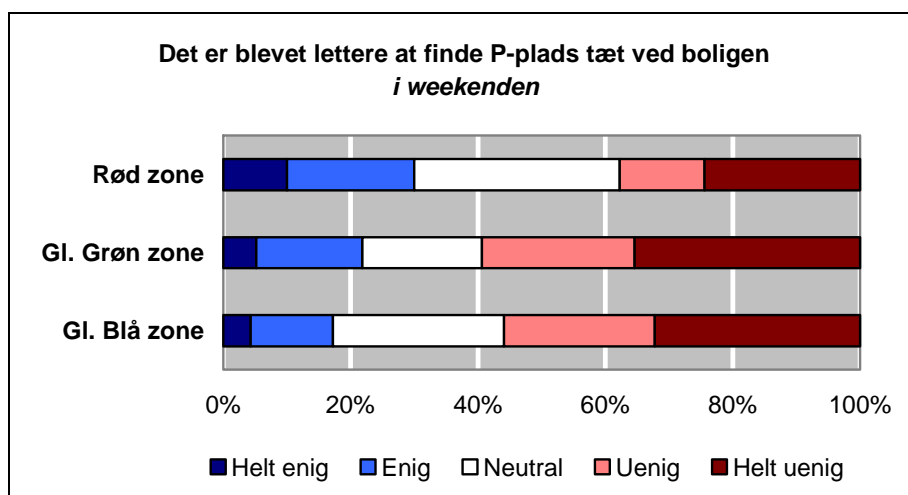
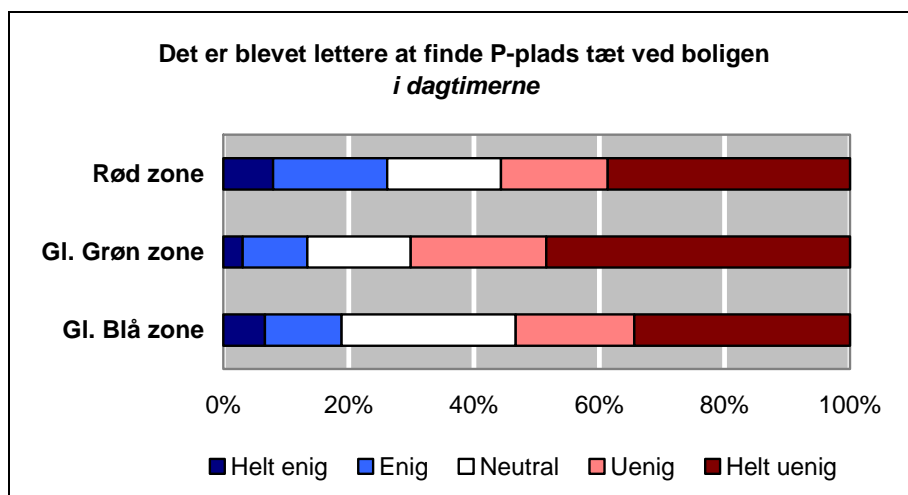
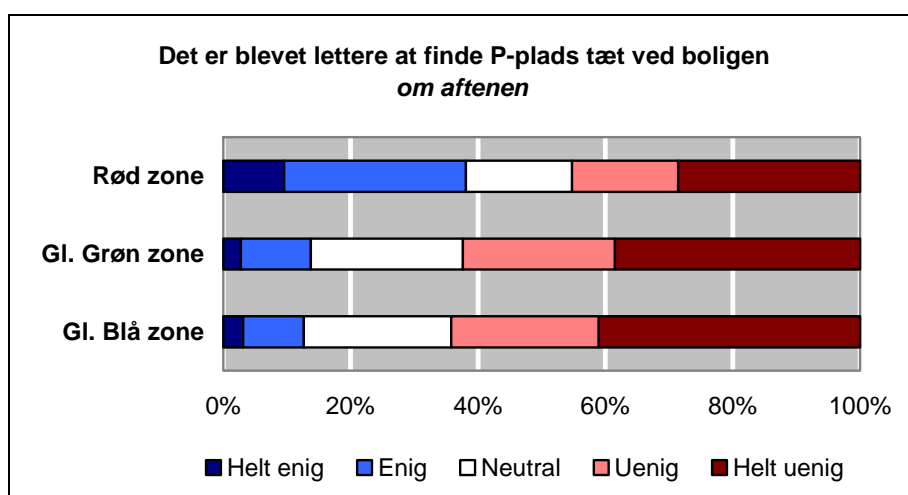


Arbejde og fritid er de helt dominerende turformål, og dernæst følger indkøb som det tredje vigtigste turformål. Der er lidt forskel på, hvorledes bilerne anvendes afhængig af hvor mange biler, der er i husstanden.

Bilerne hjemmehørende i rød zone anvendes noget mindre end biler hjemmehørende i de andre zoner. Især anvendes bilerne i rød zone mindre til indkøbsture.

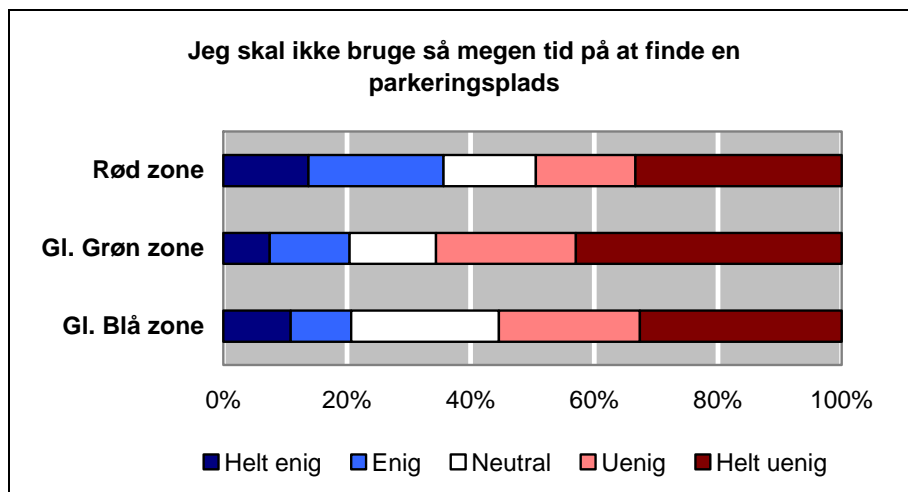
## 2.2.2 Hvad betyder parkeringsændringerne for husstandenes egen parkering?

Svarpersonerne er blevet bedt om at forholde sig til fire forskellige udsagn om parkeringsforholdene for familiens egne biler. Der har været mulighed for at angive graden af enighed eller uenighed med udsagnet. Svarene på de fire udsagn er illustreret i det følgende.



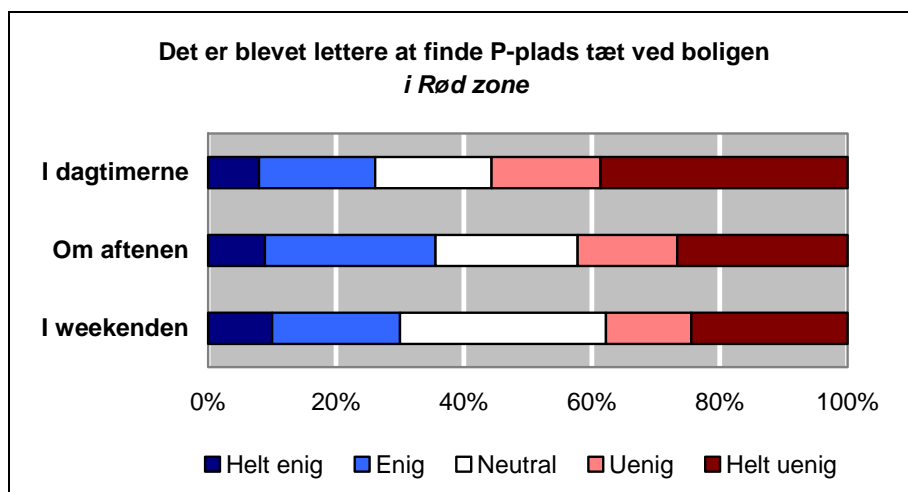
Et resultat af de højere parkeringsafgifter og den længere afgiftsperiode kan være færre fremmede parkanter på de offentlige P-pladser i indre by. Det vil skabe lettere adgang for beboerne, eksempelvis når de kommer fra arbejde eller hjem senere på aftenen. Men beboerne oplever ikke denne effekt, at dømme ud fra svarene på de forskellige udsagn. I

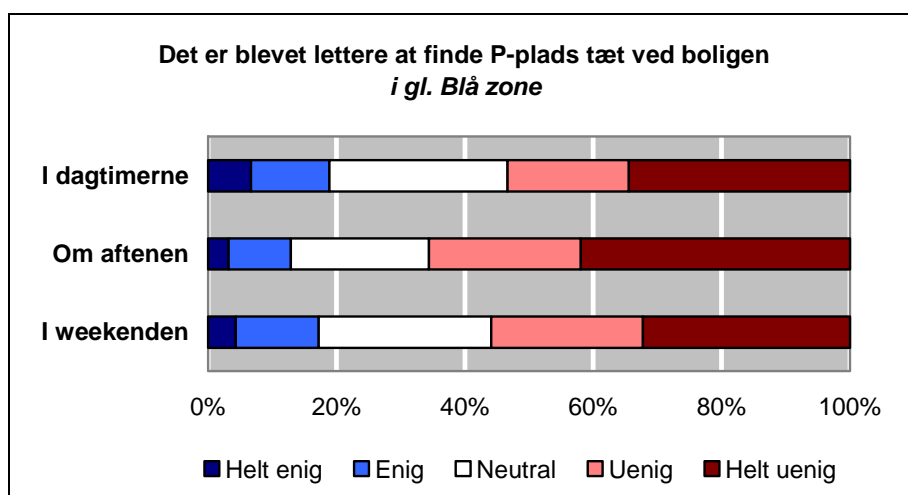
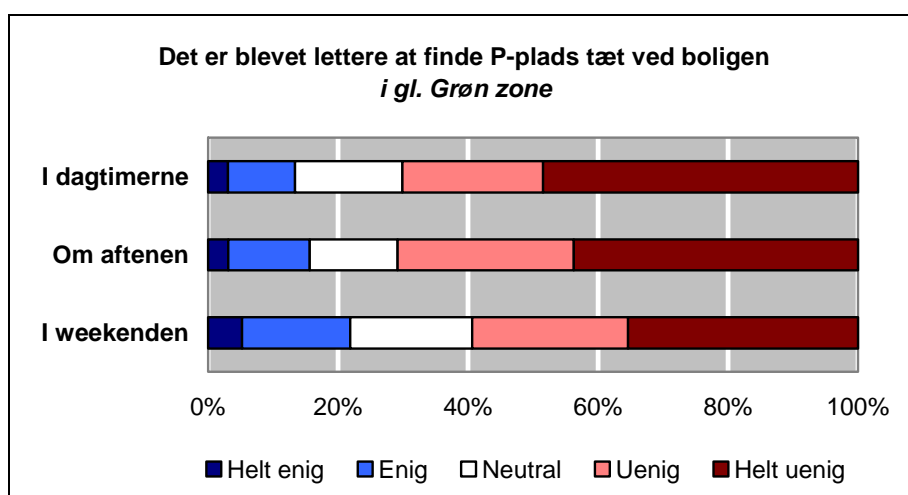
rød zone er der flest, der er enige eller helt enige i udsagnene om, at det er blevet lettere at finde plads. Men i gl. grøn og gl. blå zone er der mange, der er uenige eller helt uenige i de anførte udsagn.



Udsagnet omkring søgetid er der også størst grad af enighed med i rød zone. Især i gl. grøn zone er der stor uenighed med udsagnet.

Generelt kan det konstateres, at beboerne i almindelighed ikke synes P-forholdene er blevet væsentligt anderledes som følge af ændringerne pr. 1.01.2006. Dog har ca. 25 % den opfattelse, at der er sket forbedringer, både med hensyn til at finde pladser tættere ved boligen, og på en mindre søgetid for parkeringspladser.

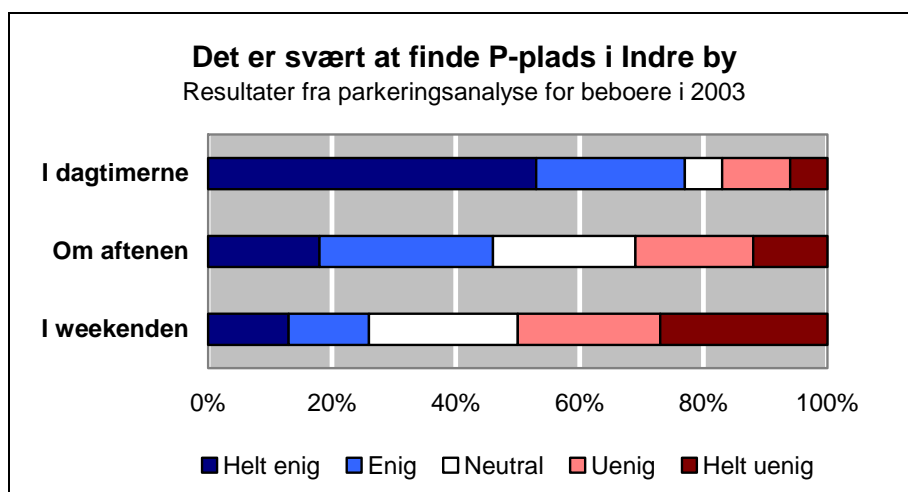




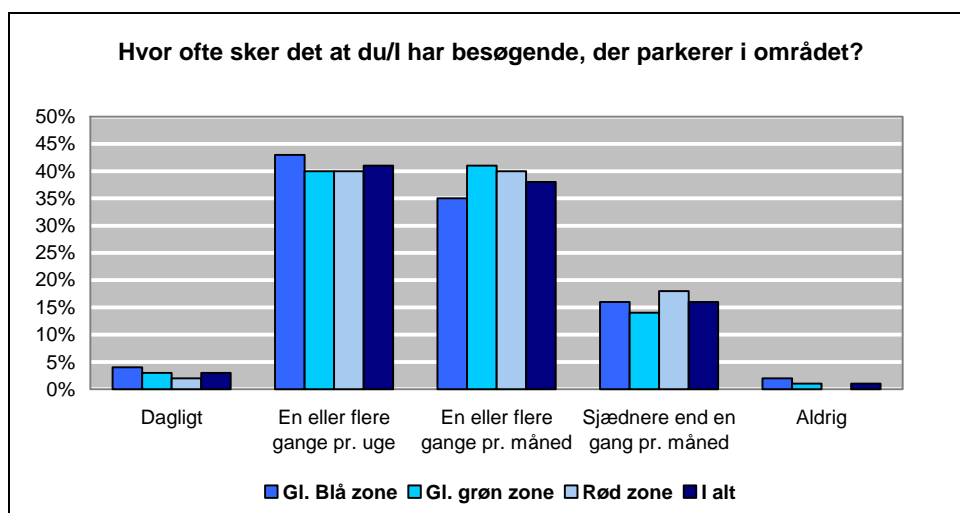
Ser man på opfattelsen hos bilejerne i de forskellige parkeringszoner, er beboerne i rød zone markant mere enige i de anførte udsagn end beboere i de øvrige zoner (gl. grøn og gl. blå zone). Det stikker desuden i øjnene, at beboere i gl. grøn zone generelt er mere uenige eller helt uenige med udsagnene end de øvrige beboere.

I 2003 blev der gennemført en analyse af P-forholdene i indre by. I den analyse forholdt beboerne sig til udsagnet "Er det svært at finde P-plads i indre by". Næsten 80 % var enige i, at det var svært at finde plads i dagtimerne, mens ca. 50 % mente, at det var svært i aften timerne, og ca. 30 %, at det var svært i weekenden.

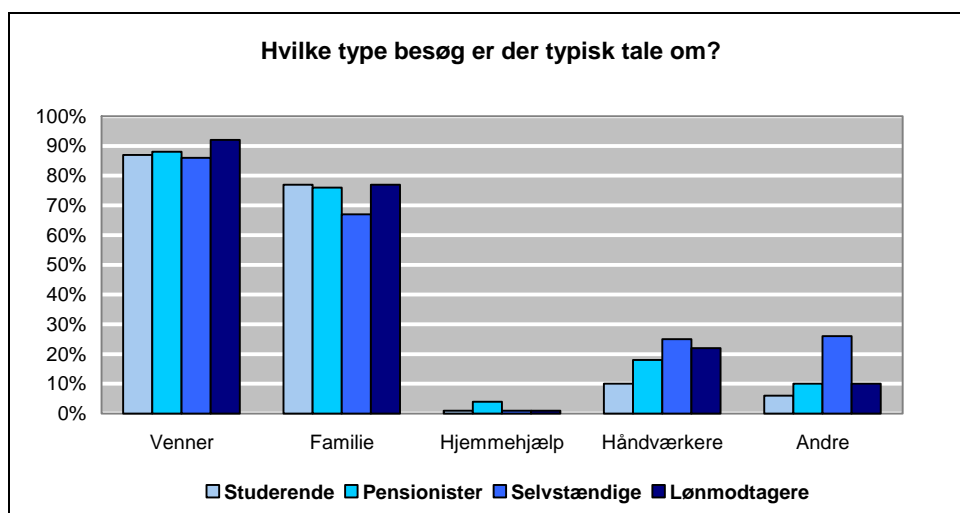
Nærværende analyse peger ikke på, at der er sket nogle markante ændringer i disse forhold. Der er noget, der tyder på, at det endog er blevet vanskeligere at finde plads om aftenen og i weekenden.



### 2.3 Beboerne og deres gæster

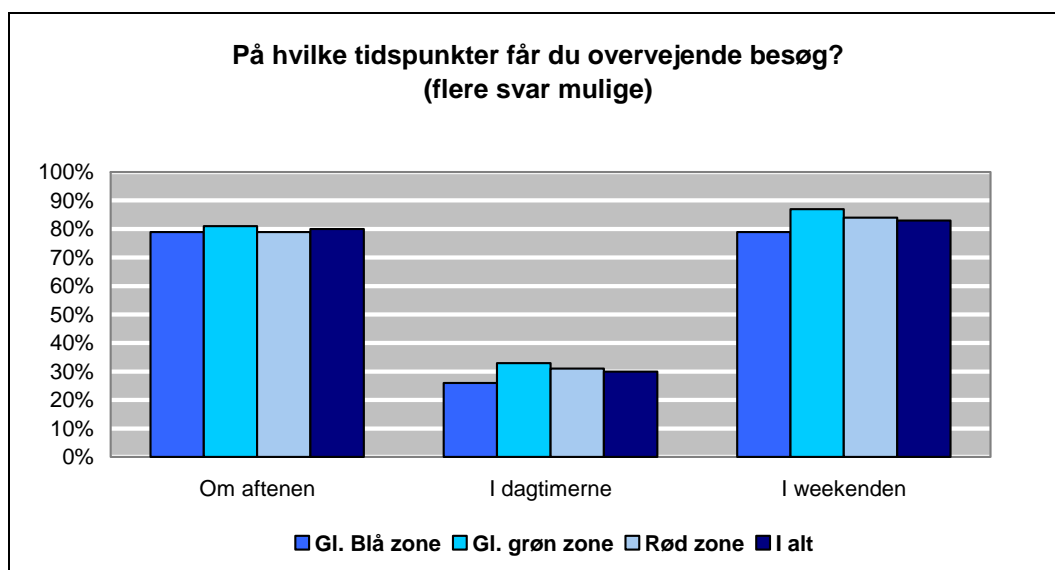


Det er et meget begrænset antal husstande der får daglige besøg. Derimod angiver ca. 40 % af husstandene, at de får besøg ugentligt respektive månedligt. For 16 % er det sjældnere end en gang om måneden.



Der er stor overensstemmelse mellem de forskellige beskæftigelsesgruppers besøg. Det noteres, at studerende får færre besøg af håndværkere, mens selvstændige får en del besøg af "andre", og knapt så mange familiebesøg som de øvrige beskæftigelsesgrupper.

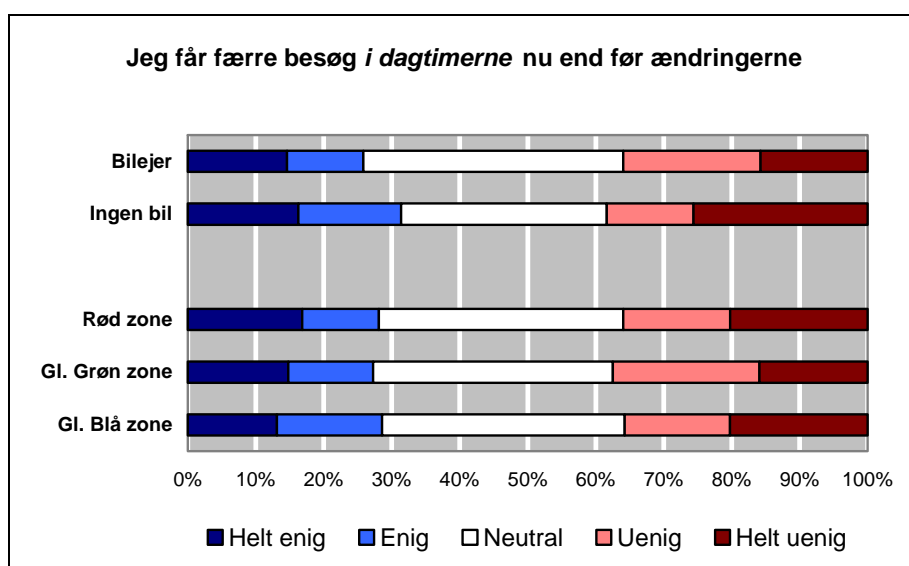
Set over aldersgrupperne er der en tilsvarende stabilitet i ovennævnte mønster.



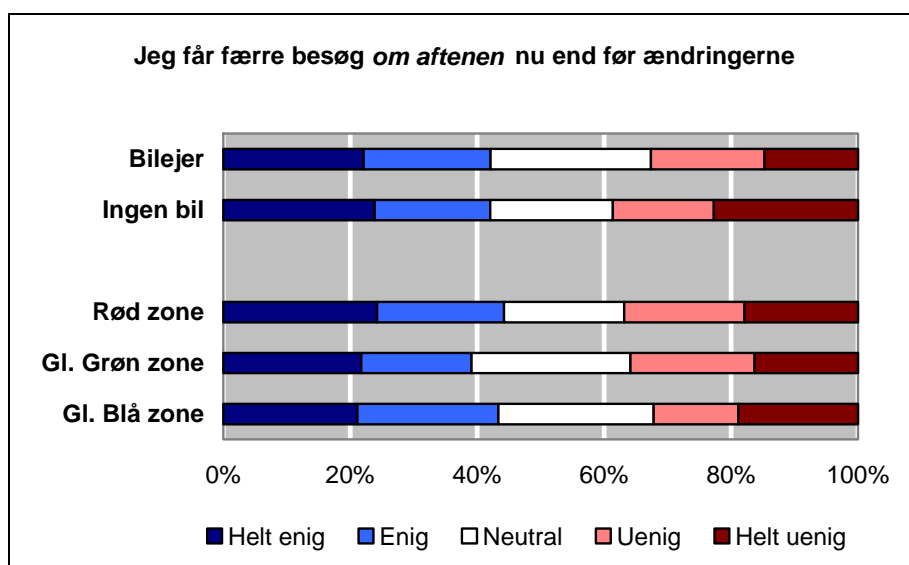
Husstandene anfører overvejende at få besøg om aftenen og i weekenden, mens der er en betydelig lavere besøgsfrekvens i dagtimerne.

Der er stor overensstemmelse mellem de forskellige beskæftigelsesgruppers angivelse af besøgsfrekvenser.

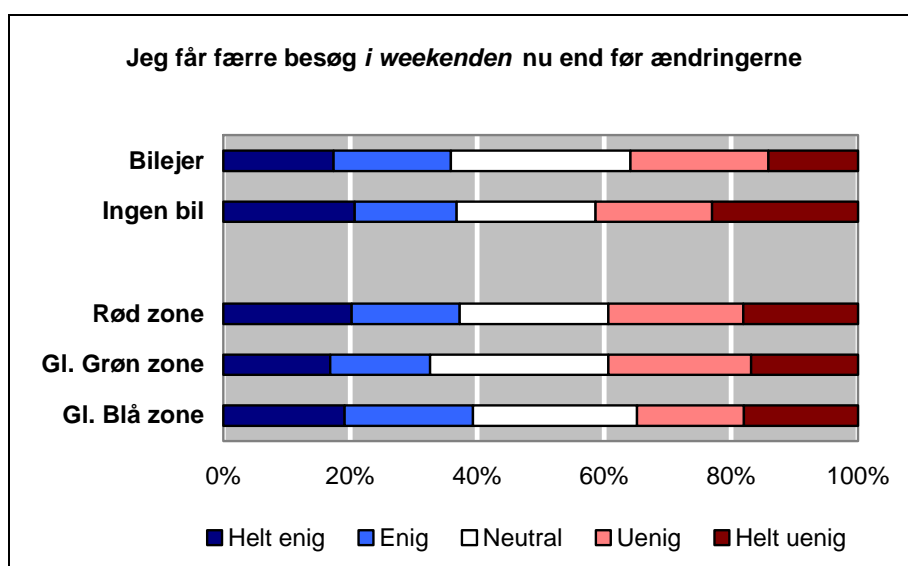
Der er stillet en række spørgsmål om effekten af de ændrede parkeringsvilkår. "Ved ikke" svar og uoplyst er ikke medtaget i de nedenstående grafer, der viser beboernes holdninger til en række udsagn om betydningen af de ændrede P-vilkår.



Knap 30 % er enige eller helt enige i udsagnet, mens ca. 35 % er uenige eller helt uenige. Der er meget små variationer for de geografiske områder og for bilejere og ikke-bilejere. Det noteres samtidig, at kun ca. 30 % af husstandene får besøg i dagtimerne.

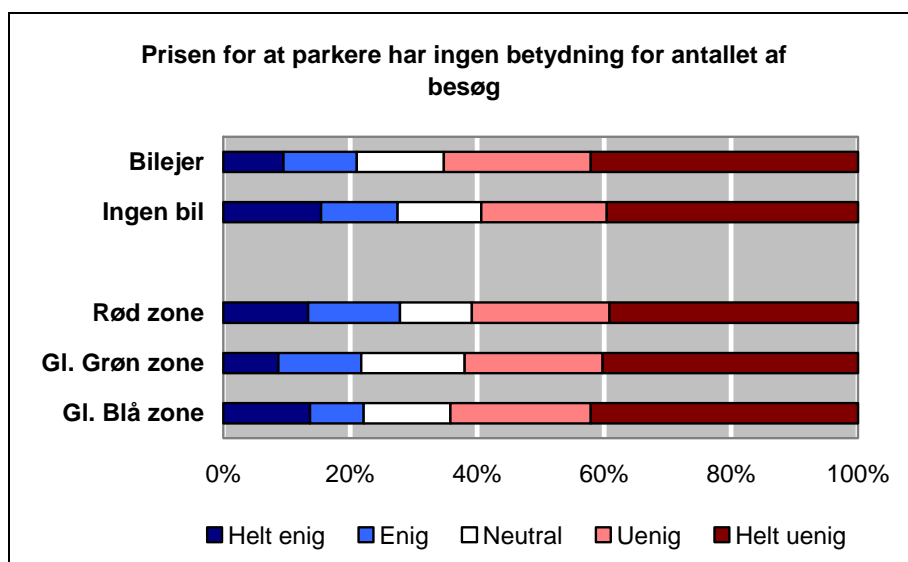


80 % af husstandene angiver overvejende at få besøg om aftenen. Mere end 40 % er enige eller helt enige i udsagnet om, at de får færre besøgende om aftenen nu end før ændringerne, og ca. 35 % er uenige eller helt uenige.



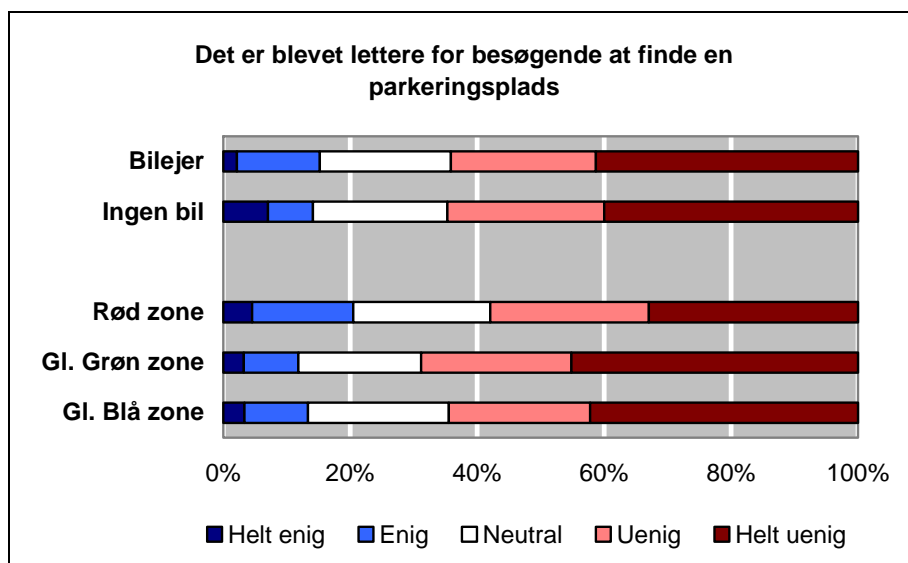
80 % af husstandene angiver overvejende at få besøg i weekenden. Godt 35 % er enige eller helt enige i, at de får færre besøgende i weekenden nu end før ændringerne, og en lidt større andel er uenige eller helt uenige i udsagnet.

Set under et viser de tre udsagn, at ca. 33 % af beboerne mener, at de får færre besøg. Flest mener, at de får færre besøg om aftenen, mens færrest mener, at de får færre besøg om dagen. 40 % er uenige eller helt uenige i udsagnene, og mener altså, at de får det antal besøg, de plejer at få, og det gælder sandsynligvis også for dem, der har svaret neutralt.

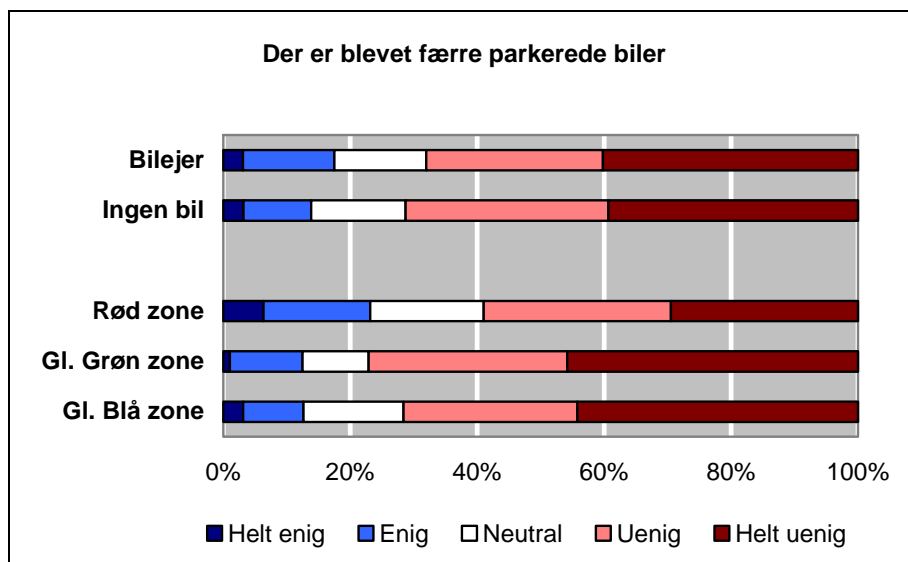


Der er markant forskel på andelen, der er enige eller helt enige i udsagnet (knap 25 %) og andelen, der er uenige eller helt uenige (godt 60 %). Ovenfor indikerede 60 - 70 %, at antallet af besøgende ikke havde ændret sig, og her siger godt 60 % altså, at de er uenige eller helt uenige i, at prisen ingen betydning har for antallet af besøg.

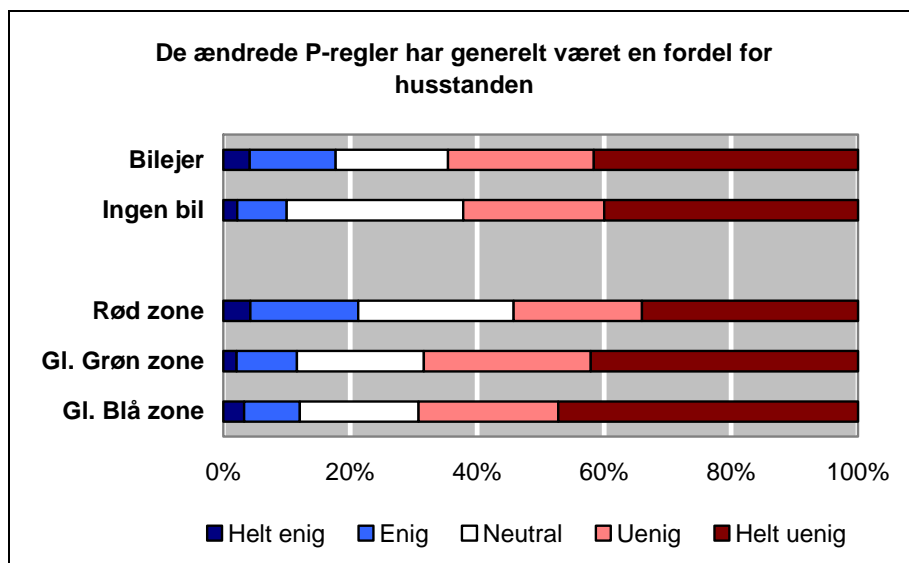
Baseret på kommentarer til undersøgelsen er der noget, der tyder på, at det især er prisen for at parkere om aftenen, der indgår i vurderingen af, om prisen har en betydning.



15 % er enige eller helt enige i udsagnet, mens knapt 65 % udtrykker en uenighed. I rød zone er der dobbelt så mange, der er enige eller helt enige, som i de øvrige zoner. I gl. grøn zone er der næsten 70 %, der udtrykker uenighed med udsagnet, mens kun 12 % udtrykker enighed.

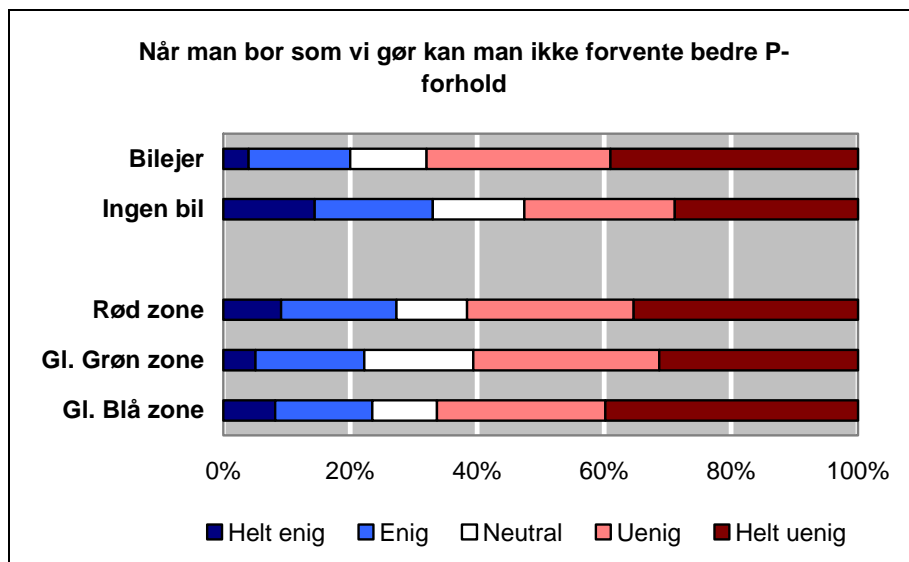


Godt 15 % er enige eller helt enige i udsagnet, mens ca. 2/3 er uenige eller helt uenige. I rød zone er der dobbelt så mange, der er enige eller helt enige, som i de øvrige zoner. Især i gl. grøn og gl. blå zone er der en høj andel (over 70 %), der er uenige eller helt uenige. Der er ikke nogen forskel på ikke-bilejernes og bilejernes opfattelse af udsagnet. Svarene på udsagnet stemmer godt overens med det foregående udsagn om, at det er blevet lettere for gæster at finde plads.



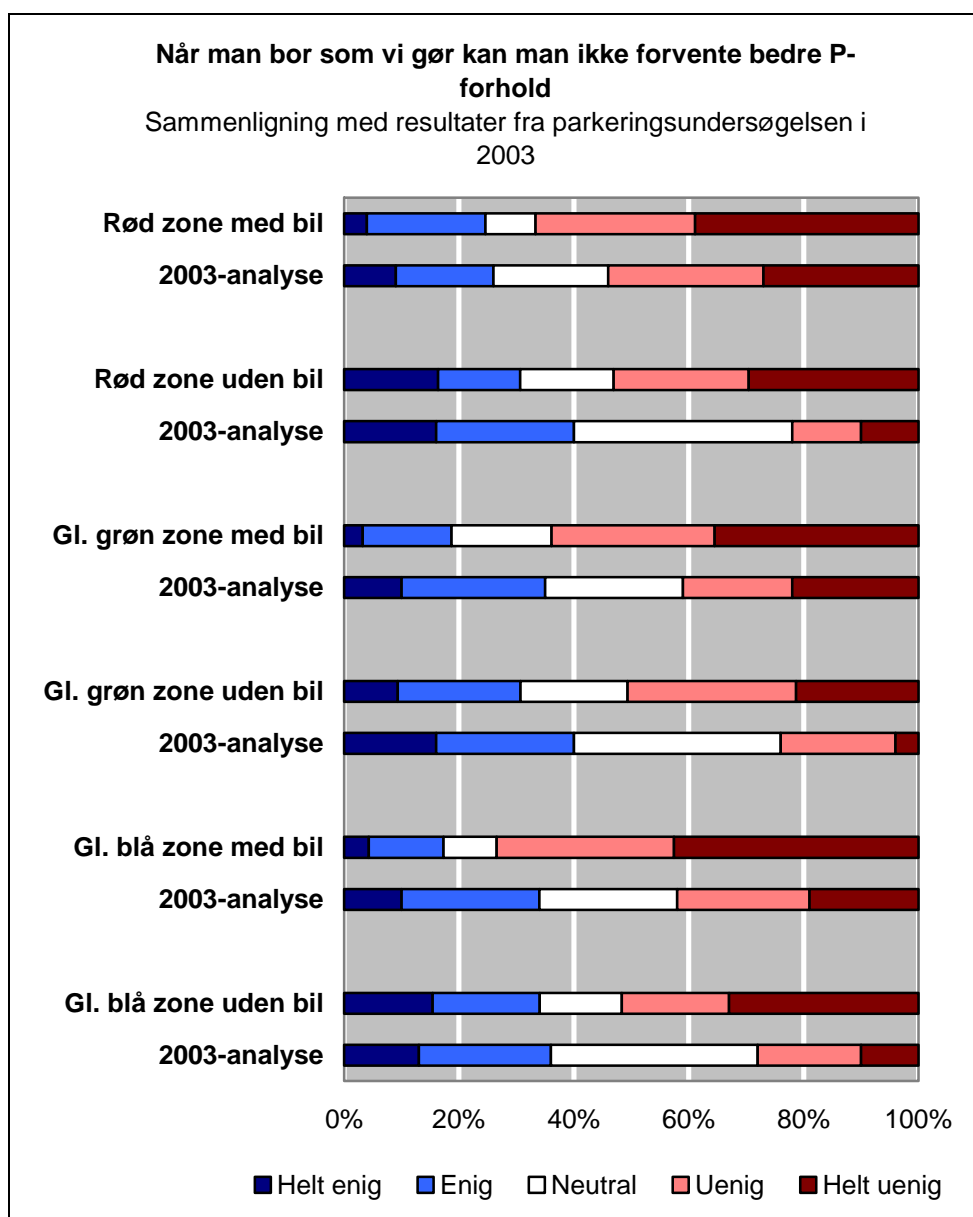
Ca. 15 % udtrykker en enighed med udsagnet, mens over 60 % er uenige eller helt uenige. Andelen af bilejere som er enige i udsagnet er dobbelt så høj som andelen af ikke-bilejere. Ligeledes er andelen af beboere i rød zone som er enige i udsagnet dobbelt så høj som andelen af beboere i gl. grøn og gl. blå zone. I rød zone er det en markant mindre andel af beboerne der er uenige i udsagnet (godt 50 %) i modsætning til gl. blå og gl. grøn zone, hvor det er ca. 70 %.

Baseret på kommentarer til undersøgelsen kan denne forskel sandsynligvis tilskrives af reglen om at beboere ikke måtte parkere i rød zone om lørdagen mellem 10 og 14 er blevet fjernet.



25 % er enige eller helt enige i udsagnet. Her er der en markant forskel på ikke-bilejere og bilejere, idet 20 % af bilejerne er enige eller helt enige, mens 32 % af ikke bilejerne udtrykker en form for enighed. Til gengæld er næsten 70 % af bilejerne uenige eller helt uenige i udsagnet, mens det kun gælder for godt 50 % af ikke-bilejerne. Der er små geografiske forskelle.

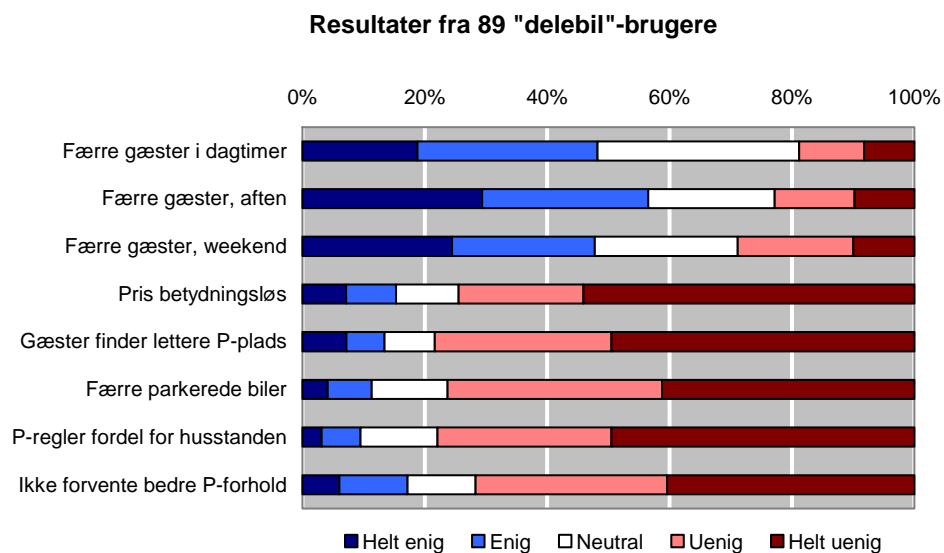
Samme spørgsmål blev stillet ved analysen i 2003. Resultaterne fra den undersøgelse og nærværende undersøgelse er illustreret i den følgende figur.



Andelen af beboere der er enige eller helt enige i udsagnet er faldet. Andelen af bilejere i rød zone og af ikke-bilejere i gl. blå zone er dog den samme i 2003 og 2006. Derimod er andelen af enige halveret for bilejere i gl. blå og gl. grøn zone. Vender man sig mod dem, der er uenige eller helt uenige i udsagnet, er der ingen tvivl om, at denne andel er steget kraftigt. For bilejernes vedkommende er der tale om stigninger på mellem 20 og 75 %, mens der for ikke-bilejernes vedkommende er tale om stigninger på 100 – 150 %. Ikke-bilejerne er altså dem, der i højere grad end bilejerne har ændret mening om, hvad man kan forvente omkring parkeringsforholdene i indre by.

Baseret på kommentarer til undersøgelsen er der ingen tvivl om, at det især er besøgendes betaling om aftenen, der har medført den markante ændring.

En specialanalyse er udført på de 89 "delebil"-brugeres holdning til de ændrede parkeringsregler. "Delebil"-brugere har mere markante holdninger om anvendelse af bil og kollektiv trafik end den gennemsnitlige beboer. Svarene på de otte udsagn, der er omtalt ovenfor, er angivet i det følgende.



Det kan konstateres, at "delebil"-brugerne er mere kritiske overfor parkeringsændringerne end alle analysepersoner under et.

## 2.4 Kommentarer

Det har været muligt for de, der har udfyldt spørgeskemaerne, at anføre en kommentar til parkeringssituationen. Og det har 443 respondenter benyttet sig af.

De fleste reaktioner knytter sig til udvidelsen af betalingsparkering om aftenen. Og det er i vid udstrækning et spørgsmål om gæsteparkering. Der er tilsyneladende en bred forståelse hos de fleste respondenter for, at parkeringsbetaling er nødvendig, men i vid udstrækning er opfattelsen, at det vil være hensigtsmæssigt at indskrænke betalingstiden til kl. 19 eller 20. På det tidspunkt vil de fleste ikke-boende være væk, og parkeringen dermed fri for beboerne og deres gæster. Alternativt peger mange på udstedelsen af gæstebilletter, som en mulighed. Nogle ønsker 100 billetter om året knyttet til beboerlicensen, andre forestiller sig mere beskedne antal, men til gengæld for alle beboere i området.

Mange oplever fortsat stor kamp om P-pladserne, og en anden af de hyppigt forekommende kommentarer er tilskyndelse til etablering af underjordiske P-anlæg. Der er en udbredt opfattelse af, at P-anlæggene kan etableres på en sådan måde, at beboerlicensen kan bevares på sit nuværende niveau. Evt. yderligere etableringsomkostninger må fremskaffes ved, at pendlere og andre udefra kommende uønskede parkanter betaler en høj afgift. Det gælder dog ikke beboernes gæster.

Flere kommentarer nævner, at det vil være en god ide at reservere pladser til beboere, således at en beboerlicens giver adgang til en bestemt i forvejen udpeget plads, som det

kendes fra visse handicappladser. Det skulle være tilladt andre at parkere på disse pladser frem til kl. 18, hvorefter de skulle være til rådighed for den aktuelle beboer.

En anden forholdsvis udbredt kommentar er, at mange af kantstensparkeringspladserne optages af skure, containere og andet i meget lange perioder. I området omkring Hovedbanegården nævnes også parkerede turistbusser som et problem.

Der er forholdsvis mange, der mener, at man bør indføre Oslo- eller Stockholmsmodellen i København, hvilket indebærer etablering af en bompengering, etablering af en næsten bilfri zone i middelalderbyen og udbygning af den kollektive trafik med dels højere frekvenser, dels lavere priser, og endelig med tilbringersystemer til den indre by, der overflødiggør mange af bilturene. De penge, der kan hentes ind ved parkeringsafgifter og bompenge, bør øremærkes til disse forbedringer.

Fra mange beboere i rød zone udtrykkes der stor tilfredshed med at lørdagens P-forbud mellem 10 og 14 for beboere er ophævet. Til gengæld udtrykkes der utilfredshed med hverdagsforbuddet, der gælder mellem 10 og 17. Mange peger på, at det er en væsentlig ulempe i dagligdagen.

Et andet forhold, der nævnes af nogle, er beboerlicensens gyldighedsområde. For beboere tæt på parkeringsområdernes grænser ses der muligheder i at udstrække gyldighedsområdet til de nærmeste gader i det tilgrænsende område. Det synes at være et specielt problem i området gennemskåret af Gyldenløvesgade, hvor man på nordsiden omkring Nansensgade har store P-problemer, mens der er mange frie pladser om aftenen og natten i området på den anden side af Gyldenløvesgade.

Flere peger på det frustrerende i, at invalidepladser ligger ubenyttede hen. Dette er en torn i øjet på mange af beboerne, der må lede længe efter pladser, når de ønsker at parkere i nærheden af deres bolig.

Mange i området omkring Halmtorvet og Hovedbanegården peger på den ekstrabelastning af P-pladserne, der fremkommer som følge af store arrangementer i bl.a. Øksnehallen og DGI-byen. Flere nævner også, at området omkring Tivoli kan være meget belastet af udefra kommende parkanter.

Endelig er der også en del, der peger på, at opstribning af pladser (gerne i 45 grader) samt markering ved kryds af 10 m grænserne dels vil skabe flere P-pladser, dels forhindre et antal P-afgifter udstedt for at have holdt for tæt på hjørnet. Flere påpeger også, at 10 m grænsen måske skulle være mere fleksibel blandt andet på ganske korte gadestrækninger.

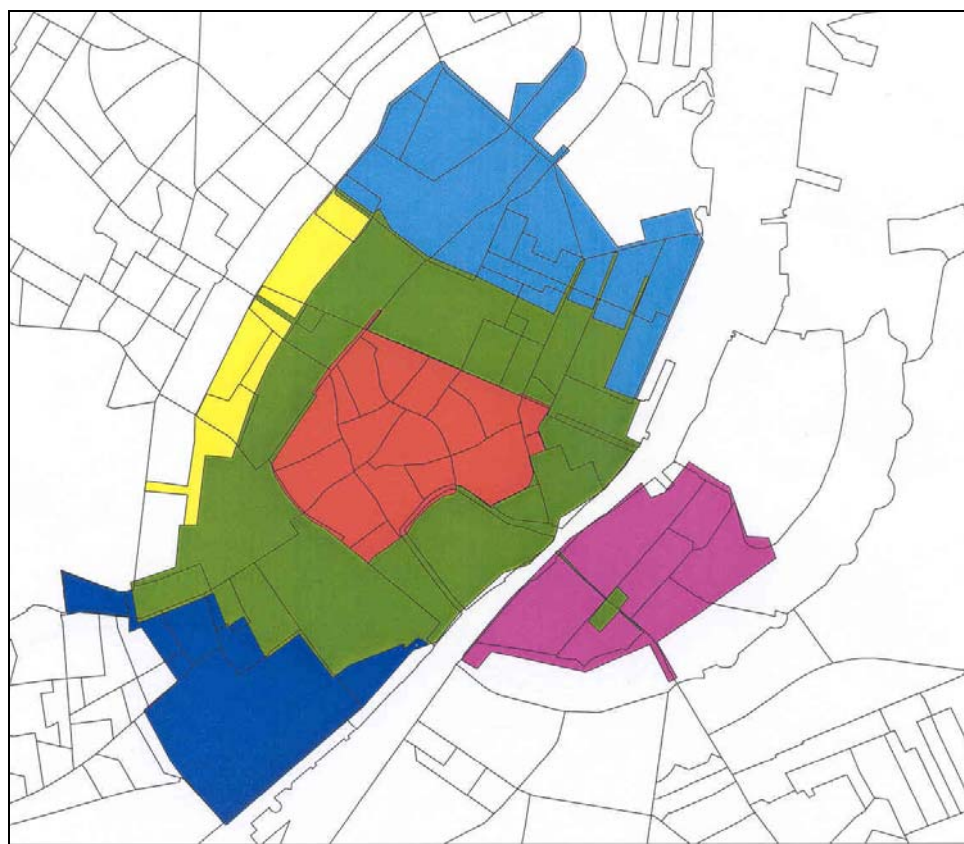
Derudover er der kommet kommentarer til mange forskellige forhold, nogle nævner problemer med beboerlicenser og lånebiler, andre hvorledes udenlandske studerende kan få beboerlicens. En række af disse bemærkninger synes at kunne afhjælpes med information.

### 3 Kunde-, pendler- og besøgsanalyse

#### 3.1 Analysens gennemførelse

Analysen af kunder, pendlere og besøgende er foretaget ved hjælp af spørgeskort, der er blevet uddelt på parkerede biler. Spørgeskortene er trykt i forskellige farver, der svarer til de områder, der er vist på nedenstående kort.

Figur 3.1. Analyseområdet og dets opdeling på analysezoner



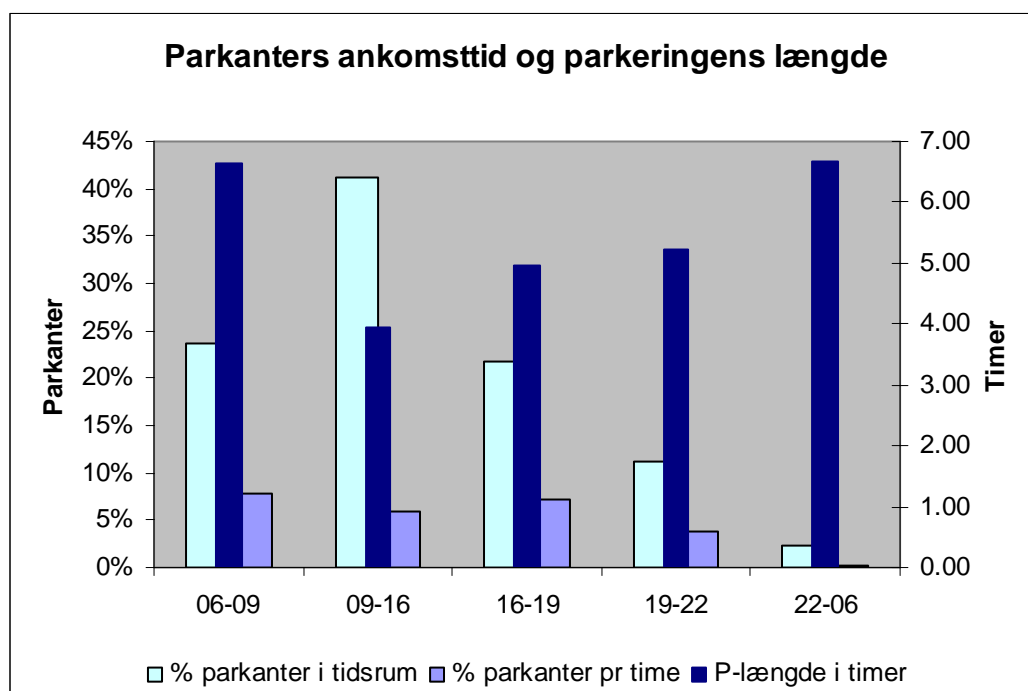
Den røde og den grønne zone svarer stort set til de oprindelige røde og grønne zoner, mens zonerne i de øvrige farver svarer til den gamle blå zone, som nu er grøn. Resultaterne baseret på svarene vil derfor kunne opdeles i de viste zoner.

Ved uddeling af spørgeskort er antallet af spørgeskort, der placeres på biler med beboerlicens og erhvervslicens, søgt minimeret, men har ikke helt kunnet undgås. Beboerlicenser er sorteret ud af analysedataet. Der er uddelt spørgeskort tre dage på forskellige tidspunkter i løbet af dagen og aftenen. Der er uddelt i alt knapt 5000 spørgeskort, og der er modtaget 663 retur svarende til ca. 14 %. 63 er fjernet fra materialet pga. beboerlicens eller fordi de var ulæselige. Der er gennemført statistiske analyser på materialet. Til dette brug er observationer med gang- og søgetider på mere end 20 minutter sorteret væk. I alt indgår der 523 observationer i regressionsanalyserne.

## 3.2 Analysens resultater

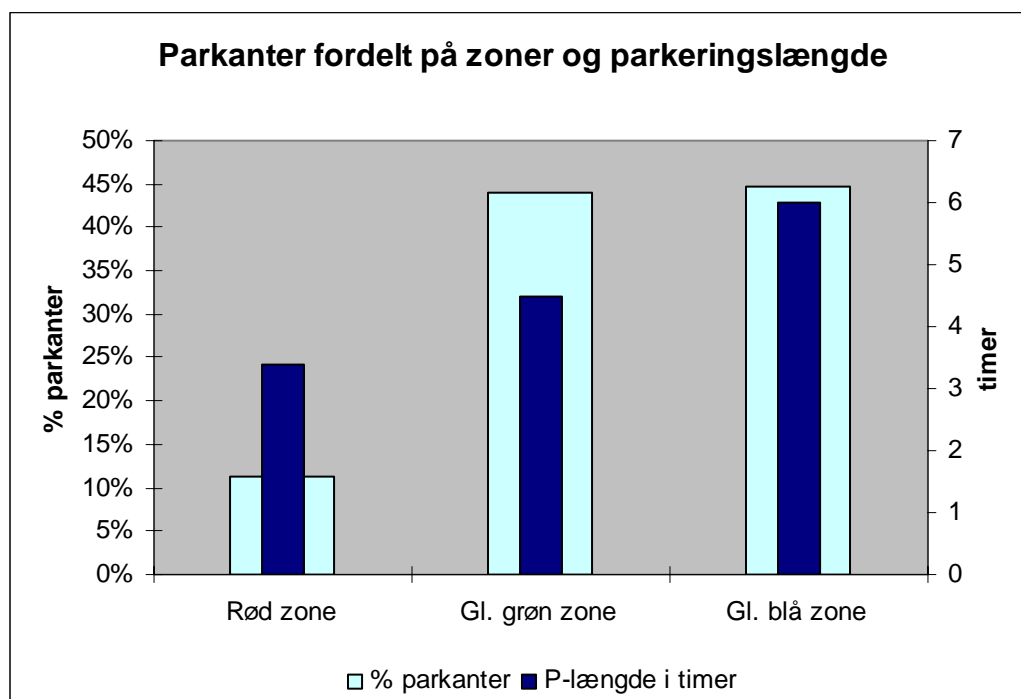
### 3.2.1 Hvornår parkerer man – og hvor længe?

Flest parkanter pr. time ankommer mellem 06 og 09, tæt fulgt af tidsrummet 16 – 19. Generelt viser undersøgelsen at der er en stor tilstrømning af parkanter frem til kl. 22. De anførte tal er uden beboerparkering, og det betyder, at der i tidsrummet mellem 16 og 19 formentlig er en større tilstrømning til parkeringsarealerne end i de 3 morgentimer mellem 06 og 09.



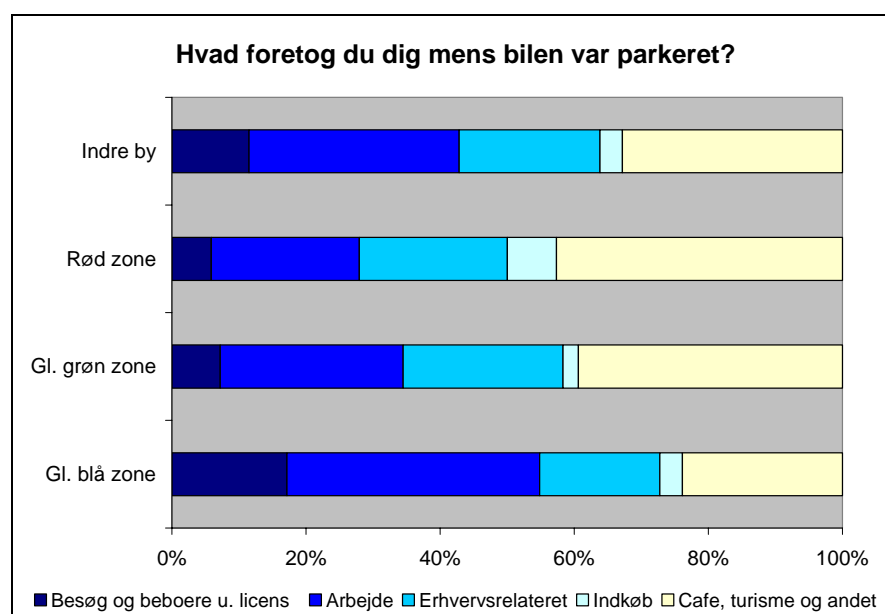
Parkanter, der ankommer i tidsrummene 6 til 9 og 22 til 06 parkerer gennemsnitligt i længere tid (knap 7 timer) end de øvrige parkanter. Kortest tid, omkring 4 timer, parkeres i gennemsnit blandt dem, der ankommer mellem 9 og 16. Den gennemsnitlige parkeringstid for dem, som ankommer i tidsrummet mellem 16 og 22, er ca. 5 timer.

Den gennemsnitlige parkeringstid i de tre parkeringszoner rød, gl. grøn og gl. blå vokser fra ca. 3,5 timer i rød zone til ca. 6 timer i gl. blå zone. Samtidig giver den efterfølgende figur en oversigt den geografi der knytter sig til svarene i analysen.



Der er en meget tydelig tendens mod, at parkeringslængden er stigende jo længere væk man bevæger sig fra centrum. En mere ensartet parkeringsadfærd i gl. blå og gl. grøn zone, der jo pr. 01.01.06 er samlet i en zone med samme priser og betingelser, synes således ikke at være indtruffet endnu. Det kan skyldes, at gl. grøn zone er præget af større forretningsgader og butikker, hvilket er ensbetydende med kortere parkeringstid, mens gl. blå zone er et udpræget boligområde med administrative virksomheder, hvilket omvendt er ensbetydende med længere parkeringstider.

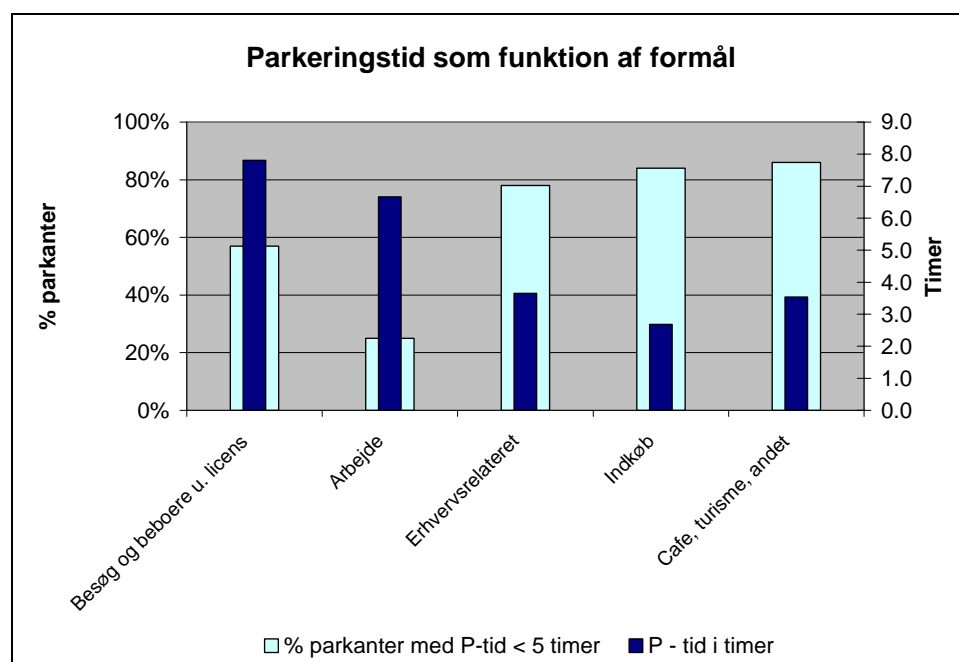
### 3.2.2 Hvad skal parkanterne?



Bopælrelaterede ture, dvs. ture til ens hjem eller besøg, udgør godt 10 % af alle de registrerede ture. Det skal nok en gang pointeres, at parkanter, hvis biler er forsynet med beboerlicens, ikke er medtaget i analysen, hvilket har en stor indflydelse på den observerede fordeling af turformål. I gl. blå zone er det næsten 20 % af parkanterne der angiver at skulle hjem eller besøge nogen.

Godt 30 % af alle parkanter oplyser, at de skal på arbejde. Det er dermed det største enkeltformål. Arbejdsparkering er voksende fra rød zone (godt 20 %) til gl. blå zone (knap 40 %). Men også parkering i forbindelse med erhverv udgør godt 20 % af alle registrerede parkeringer.

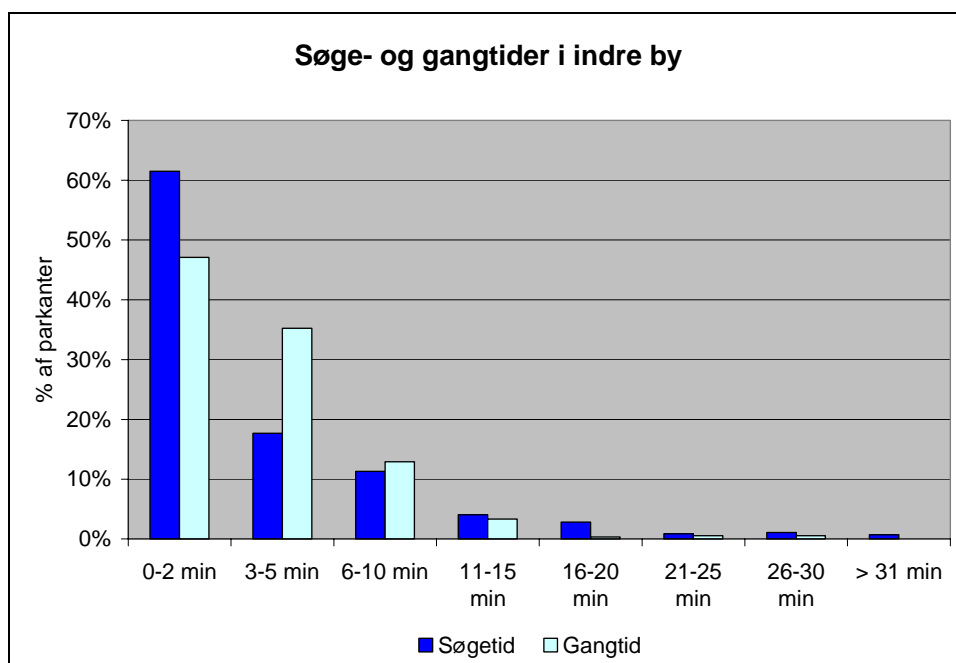
Indkøbsparkering udgør kun 3 % af alle parkeringer, men dog 7 % i rød zone. Parkering i forbindelse med en tur i byen (restaurationsbesøg, biograf, museum) og almindelig turisme samt andre formål udgør 1/3 af alle parkeringer. I rød og gl. grøn zone udgør disse parkeringer ca. 40 % af alle mens det er godt 20 % i gl. blå zone.



Parkeringer med formålene indkøb, erhvervsrelateret, biograf, cafe og andet er i overvejende grad parkeringer, der varer mindre end 5 timer, og den gennemsnitlige parkeringstid for disse ture varierer da også mellem 2,5 timer for indkøb op til godt 3,5 timer for erhvervsrelateret parkering. 25 % af ture med arbejdsformål parkerer i mindre end 5 timer, mens den gennemsnitlige parkeringstid for disse ture er knapt 7 timer. Beboere, der ikke anvender beboerlicens og som derfor indgår i undersøgelsen, og besøgende parkerer i gennemsnit i mere end 7 timer.

### 3.2.3 Hvor lang tid tager det at finde en parkeringsplads – og hvor langt skal man gå?

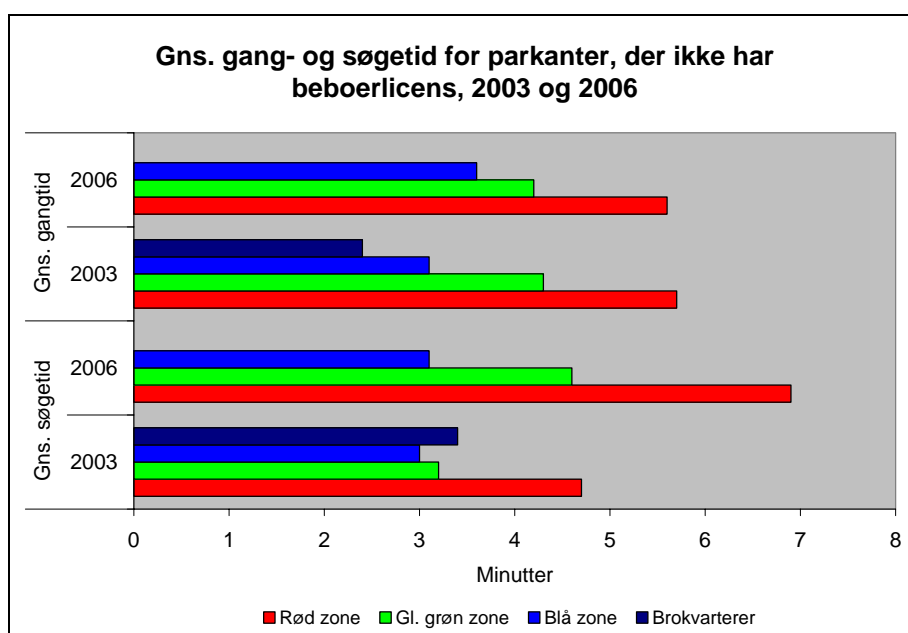
Det tager godt 4 minutter at finde en parkeringsplads i indre by, og det tager lige så lang tid at gå til sit første mål fra det sted biler er blevet parkeret.



Mere end 60 % af dem, der søger parkeringsplads, finder en indenfor 2 minutter. Til gengæld er der også nogle der søger meget længe efter den rigtige plads. Knap 50 % af parkanterne har en gangtid der er mindre end 2 minutter. Gangtider over 15 minutter forekommer næsten ikke.

Søge- og gangtider i indre by er sammenlignet med tilsvarende resultater fra analysen i 2003. Analysen fra 2003 er rensset for parkanter, der betalte for parkering ved hjælp af beboerlicens, og sammenligningen er gennemført på parkeringszonerne. Derfor er resultaterne sammenlignelige.

Der er forskelle imellem de forskellige geografiske zoner. Længst tid på at finde plads og gå bruger man i rød zone. Mindst tid bruger man i gl. blå zone.

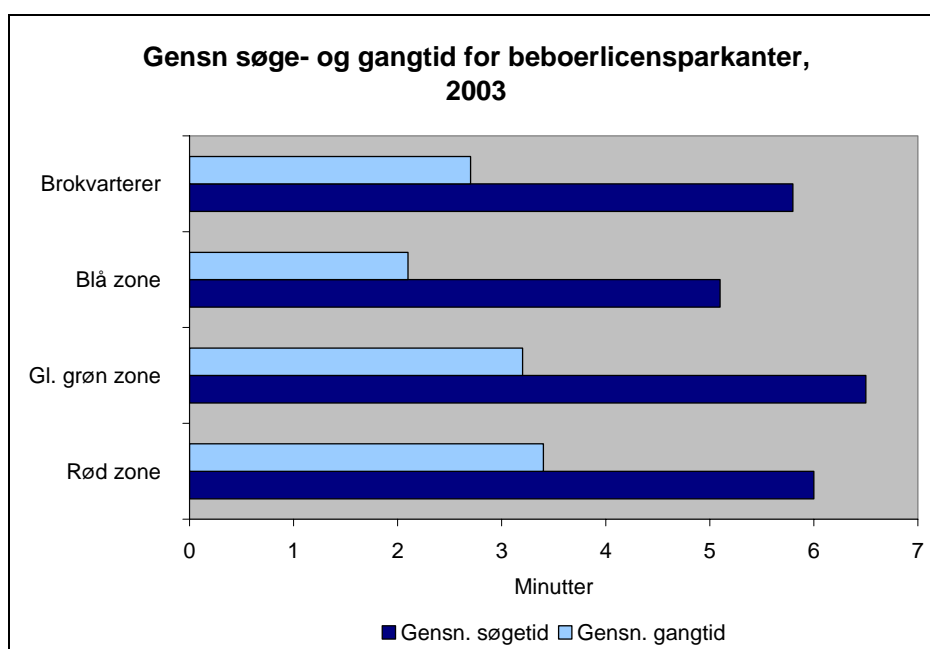


Søgetiden bliver mere end halveret når man bevæger sig fra rød zone til gl. blå zone. Gangtiden reduceres også i væsentligt omfang (ca. 35 %).

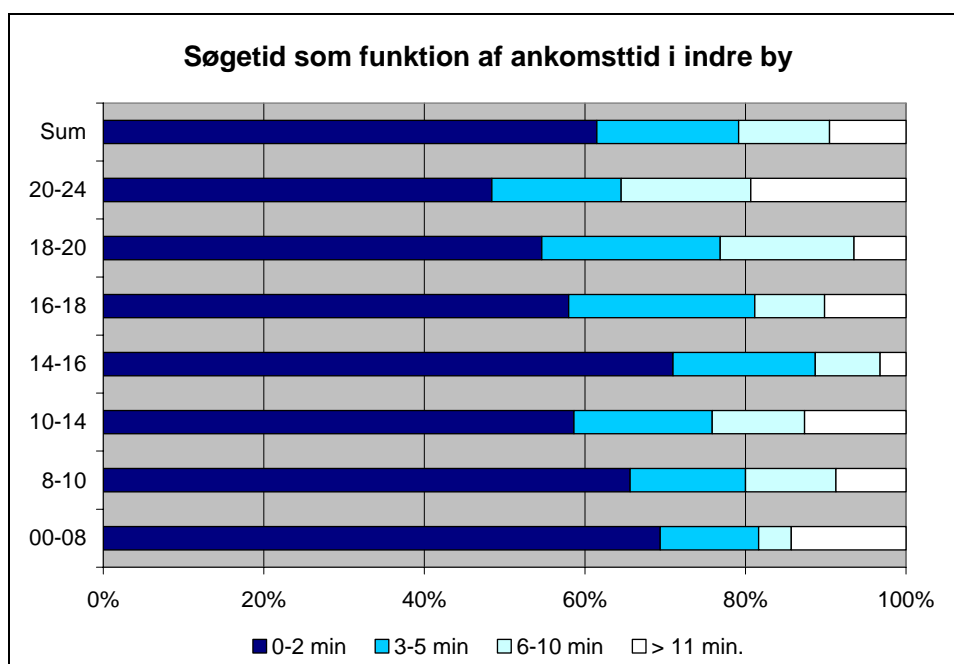
Sammenligner man søge- og gangtider der er observeret i den netop udførte analyse med de søge- og gangtider man fandt i analysen i 2003 for det samme segment af parkanter kan man iagttage at søgetiderne i rød og gl. grøn zone er blevet større, mens søgetiden i gl. blå zone stort set er uforandret. Til gengæld er gangtiden i gl. blå zone forøget, mens gangtiderne er stort set uforandrede i rød zone og gl. grøn zone.

En nærmere analyse af gang- og søgetiderne viser, at man i gammel blå zone har mange korte gangture, men også nogle der er meget lange. Det kan skyldes bydelens karakteristika som primært kontor og bopælszone, samt parkanternes viden om, at der findes let tilgængelige parkeringspladser. Det kan betyde, at gl. blå zone fortsat i større udstrækning anvendes af parkanter, som ikke nødvendigvis har et ærinde i området, selv om parkeringsbetingelserne er blevet de samme som i gl. grøn zone. I gl. grøn zone findes derimod en del med lange søgetider, hvorimod de meget lange gangtider ikke forekommer særligt hyppigt. Som følge af større forretningsgader og butikker synes der således at være en tendens mod, at bilister kører mere rundt for at finde en plads, men ikke nødvendigvis holder så langt fra (første) gøremål. Tendensen i rød zone er ikke så entydig som i gl. grøn og gl. blå zone. Der er en del med både lange søgetider og lange gangtider.

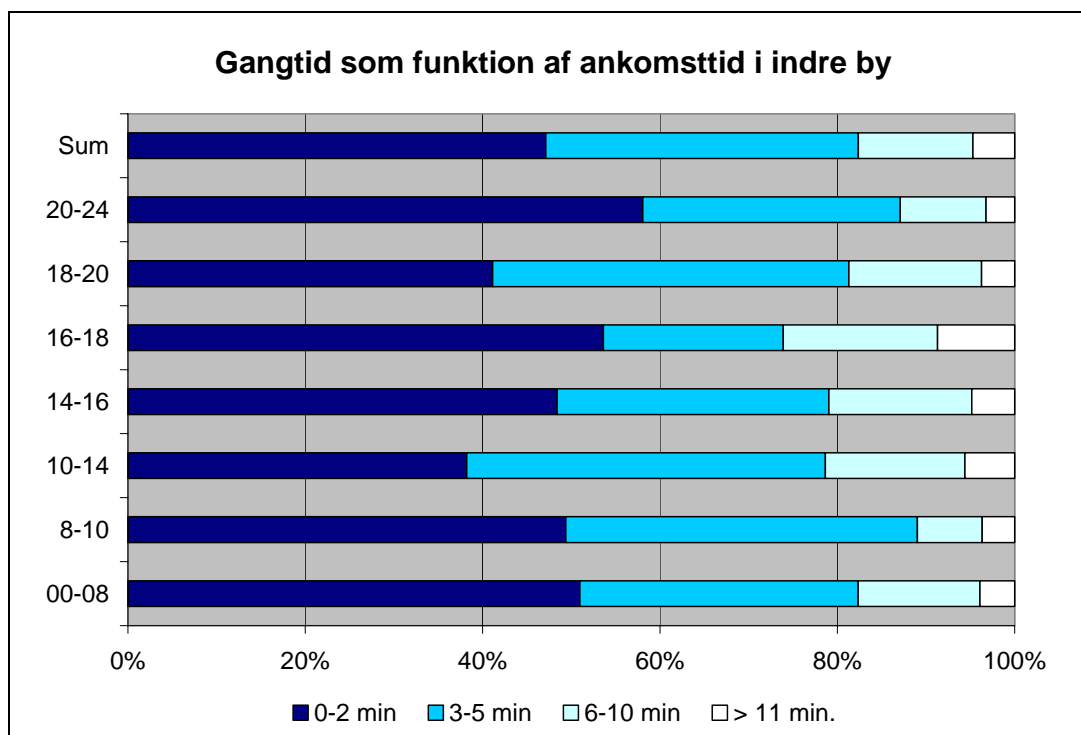
I bilag 1 til rapporten er der gennemført nogle regressionsanalyser på materialet, som underbygger de ovenfor nævnte konklusioner.



Til sammenligning er ovenfor vist den gennemsnitlige gang- og søgetider for parkanter med beboerlicens som observeret ved analysen i 2003. Parkanter med beboerlicens søger at gøre gangtiden så kort som mulig, men bruger til gengæld en del søgetid. Dette billede er gældende i alle parkeringszonerne.

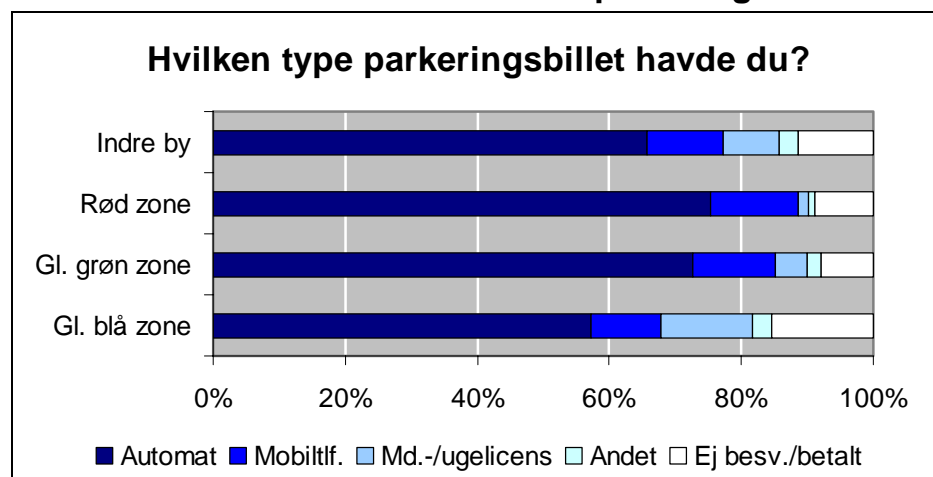


Samlet set har knap 80 % en søgetid på 5 minutter eller derunder. Søgetiden er kortest mellem 14 og 16 og længst mellem 20 og 24. Det understreges, at beboere ikke er med i analysen, men at beboernes parkering formentlig har en indflydelse på mulighederne for at finde pladser i tidsrummet 20 til 24.



Samlet set har knap 80 % en gangtid på 5 minutter eller derunder, og kun ca. 5 % af de adspurgte parkanter havde en gangtid på 11 minutter eller derover. De korteste gangtider, dvs. 5 minutter eller derunder, har man tilsyneladende om morgenen mellem 8-10 og om aftenen efter kl. 20, hvor man til gengæld fandt de længste søgetider. Længste gangtider forekommer mellem 16-18.

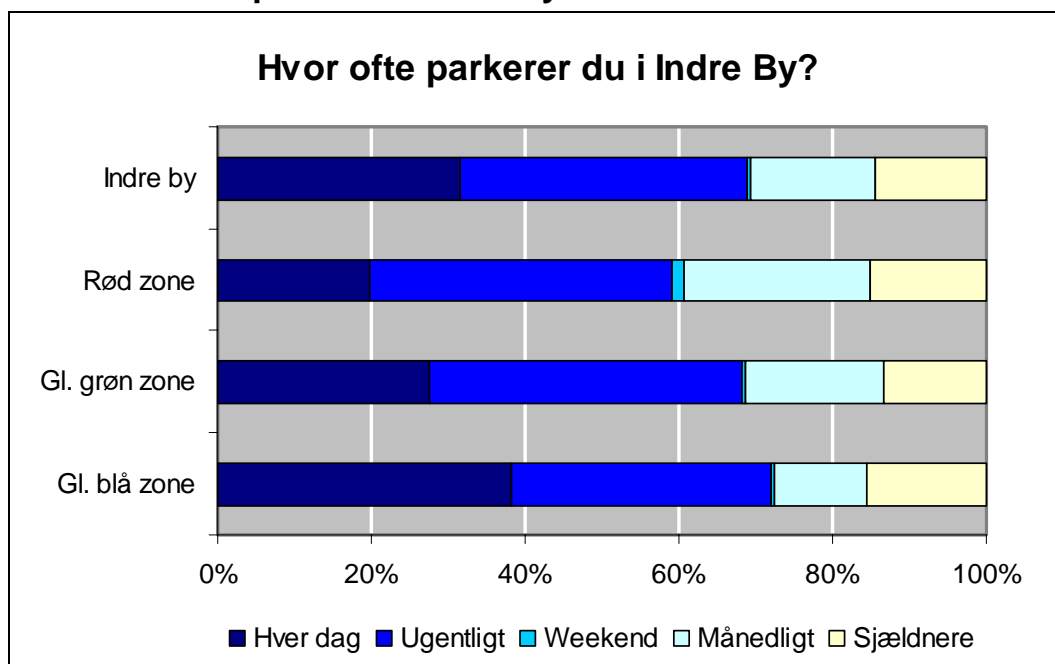
### 3.2.4 Hvordan betaler man for sin parkering ?



Automatbetaling er fortsat den langt mest udbredte betalingsform. Det er dog bemærkelsesværdigt, at andelen af automatbetaling er klart lavest i gl. blå zone. Til gengæld er andelen af måneds- og ugelicenser samt erhvervslicenser markant højere i gl. blå zone, hvilket understreger zonen karakter med mange boliger og mange administrative virksomheder. I rød zone er brugen af måneds- og ugelicenser ikke særlig udbredt. Gl. grøn zone er i grove træk en "blanding" af rød og gl. blå zone.

I ovenstående illustration er ej besvaret/ ej betalt medtaget, fordi en del respondenter ikke har besvaret spørgsmålet. Flere har direkte angivet, at de ikke har betalt, mens andre spørgekort blot er tomme ved spørgsmål 6, hvilket naturligvis kan skyldes, at nogle respondenter har "overset" spørgsmålet. Det er ikke muligt at adskille ikke besvarede spørgekort mellem "ikke-betalende" hhv. "glemsomme" respondenter. I spørgsmål 6 er andelen af ubesvarende spørgekort således undtagelsesvist angivet.

### 3.2.5 Hvor tit parkeres i indre by ?

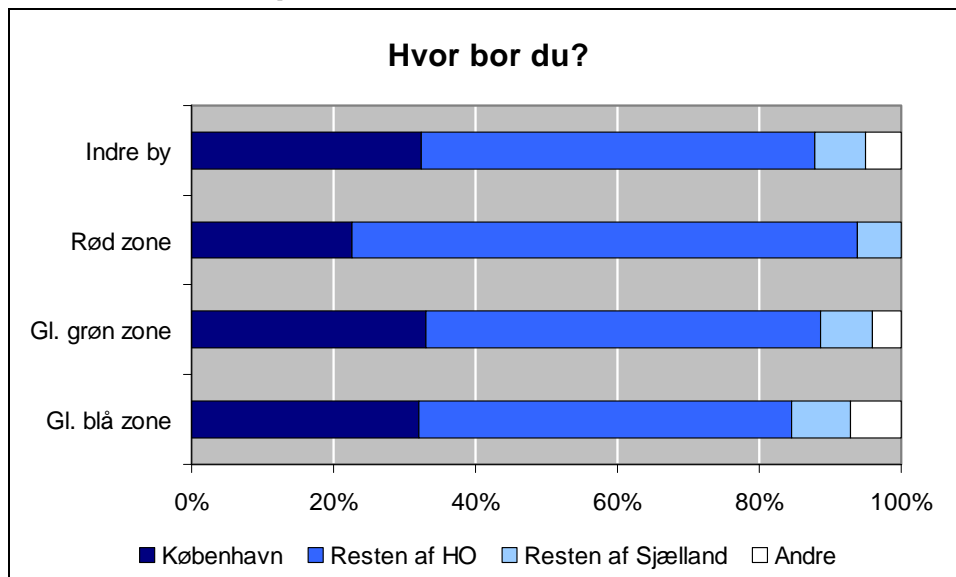


Weekendparkering er stort set ikke repræsenteret i undersøgelsen, hvilket naturligvis kan forklares ved, at postkortuddelingen har fundet sted på hverdage.

Derudover er det værd at notere sig, at andelen af parkanter, der parkerer hver dag, er markant størst i gl. blå zone. Andelen er mindre i gl. grøn zone, og udgør kun 20 % i rød zone. Omvendt er andelen af parkanter, der parkerer ugentligt eller månedligt størst i rød zone, og udgør gradvist en mindre andel i gl. grøn zone og gl. blå zone. Mest markant er tendensen for parkanter, der parkerer månedligt.

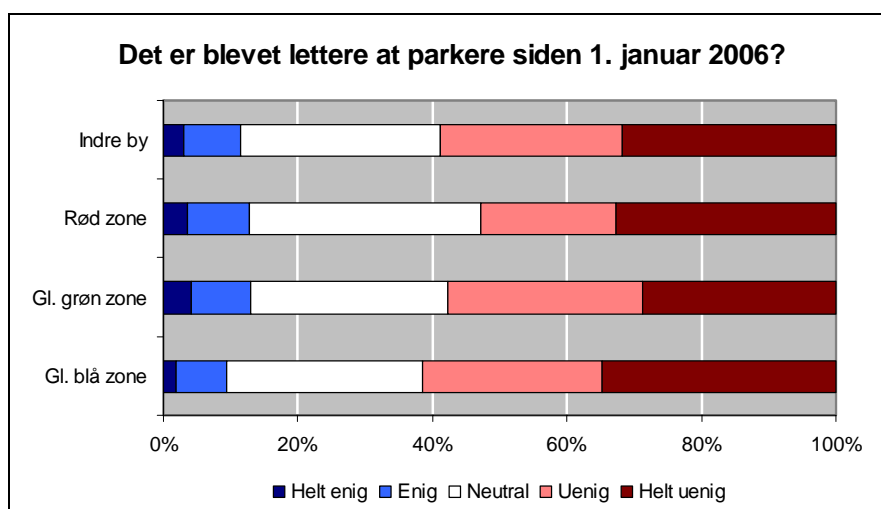
Niveauet for parkanter, der parkerer sjældnere end månedligt, er stort set det samme i alle tre zoner.

### 3.2.6 Hvor bor parkanterne



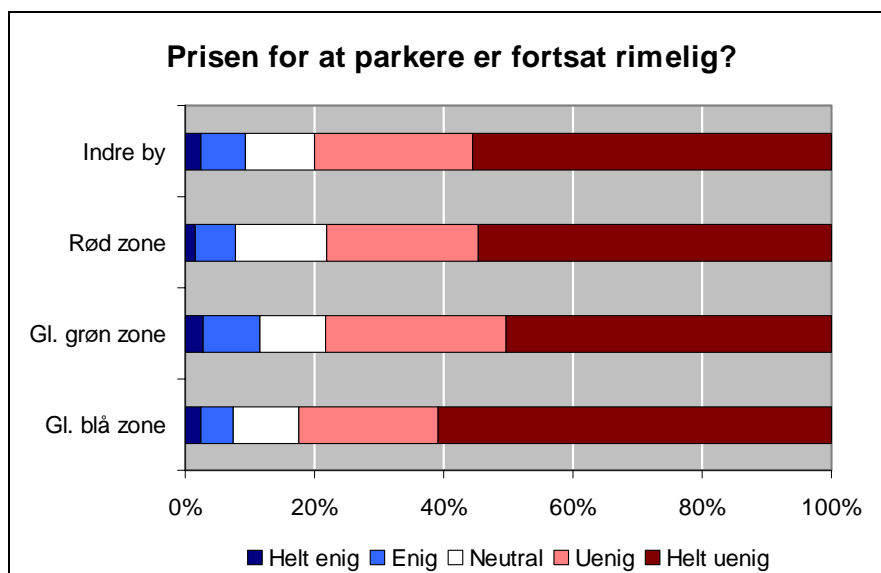
Andelen af parkanter fra Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Amager er på samme niveau i gammel grøn og blå zone (30 %), mens andelen i rød zone er noget lavere (godt 20 %). Andelen af parkanter fra resten af hovedstadsområdet er størst i rød zone. Bilister fra det øvrige Sjælland, Fyn og Jylland, der i mindre udstrækning må formodes at være pendlere, vælger tilsyneladende i større udstrækning at parkere uden for middelalderbyen og rød zone med eventuelt længere gangtider til følge.

### 3.3 Parkanternes holdning til parkeringsændringerne



Parkanternes holdning i de tre zoner er nogenlunde den samme. 10 % er enige eller helt enige i udsagnet, mens ca. 60 % er uenige eller helt uenige. Der er marginale forskelle imellem områderne, blandt andet er parkanterne i rød zone knapt så uenige i udsagnet som parkanter i de andre zoner.

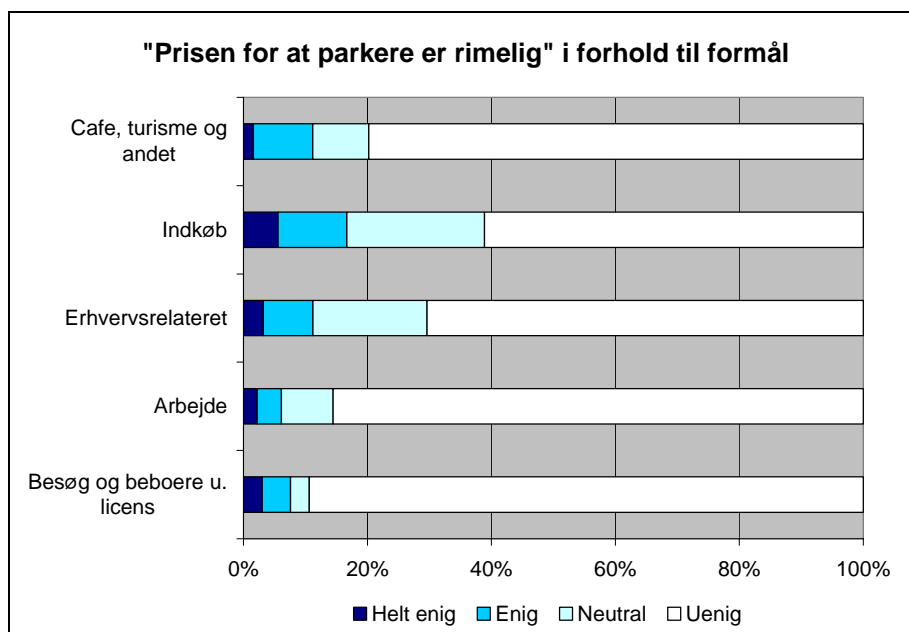
Det skal bemærkes, at i knap 20 % af spørgeskortene har respondenter svaret "Ved ikke" til dette spørgsmål. Det bør ikke forveksles med neutral, men betyder sandsynligvis, at parkanten ikke har registreret en forskel, og at spørgsmålet derfor tilsyneladende har været svært at forholde sig til.



Holdningen til prisen for at parkere er nogenlunde den samme i de tre områder, og er kendetegnet ved, at hele 80 % er uenige eller helt uenige i udsagnet om, at prisen for at parkere fortsat er rimelig. 10 % er enige eller helt enige i udsagnet.

Det er imidlertid værd at fremhæve, at andelen af "uenige" respondenter kun er lidt større blandt parkanterne i gl. blå zone, hvilket kan overraske, idet gl. blå zone, som tidligere nævnt, er den zone, hvori de største prisstigninger har fundet sted.

Det kan nævnes, at kun 3 % af besvarelserne er "Ved ikke", hvilket vidner om, at mange har en klar holdning til prisspørgsmålet.



Ca. 1/3-del af turisterne er enige i, at "prisen for at parkere fortsat er rimelig", hvor kun mellem 8-15 % af alle med andre formål mener, at prisen fortsat er rimelig. I denne forbindelse er det dog værd at bemærke, at 25 % af turisterne har svaret "Ved ikke" til spørgsmålet om prisen, hvilket skal sammenholdes med en samlet "Ved ikke"-svarprocent på kun 3 %.

Ellers er den gennemgående tendens, at alle parkanter uanset formål er uenige i, at "prisen for at parkere fortsat er rimelig". Yderpunkterne er indkøb, hvor 60 % af parkanterne er uenige i udsagnet, og besøg, hjemme og arbejde, hvor ca. 90 % af parkanterne er uenige i udsagnet.

## 4 Erhvervsanalysen

### 4.1 Hvem er interviewet

Erhvervsanalysen er udført ved interviews blandt erhvervsdrivende i indre by. Det har i udgangspunktet været detailhandel, restauranter og hoteller samt forlystelser der primært er inkluderet. Der er dog også sikret en vis repræsentation af andre erhvervsvirksomheder.

Der er foretaget et udtræk fra CVR registret over antallet af virksomheder med ansatte i indre by. I alt er der registreret 11366 virksomheder. Fordelingen på de interviewede brancher er anført i nedenstående tabel 5.1.

I alt er der interviewet 180 virksomheder ud af de ca. 11400 virksomheder i indre by, svarende til 1,6% af alle. Men som nedenstående tabel viser, er der stor forskel i dækningen af de forskellige typer af virksomheder.

*Tabel 4.1. Antallet af virksomheder med ansatte og antallet af interviewede virksomheder i indre by.*

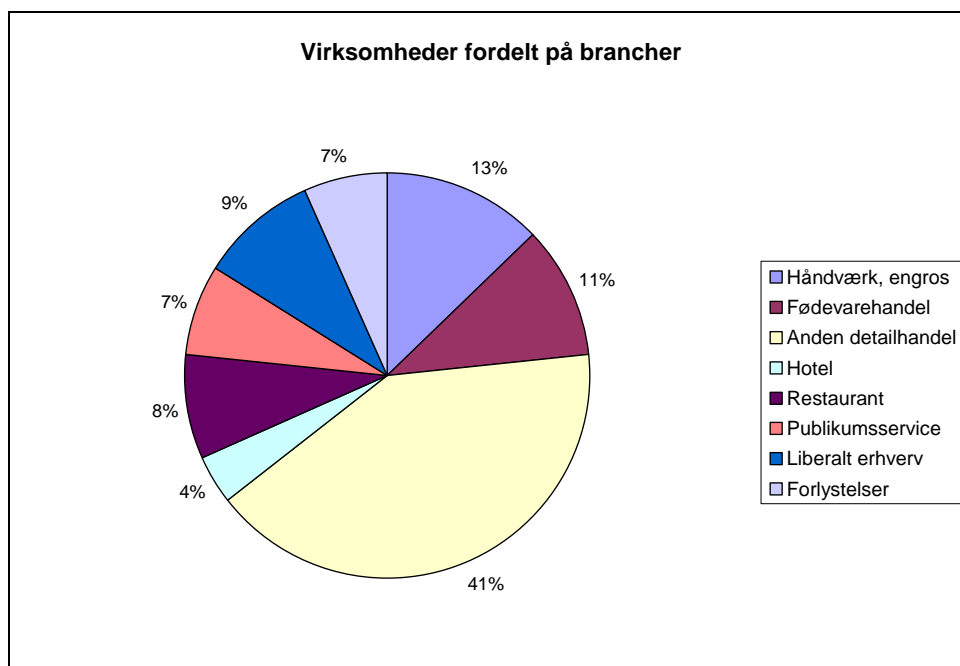
Beskrivelse	Antal virksomheder	Andel af alle (%)	Interviewede	Andel interviewet (%)
Håndværk, engros	1342	12%	23	1.7%
Fødevarerhandel	221	2%	19	8.6%
Anden detailhandel	1359	12%	74	5.4%
Hotel	61	1%	7	11.5%
Restaurant	455	4%	15	3.3%
Publikumsservice	891	8%	13	1.5%
Liberalt erhverv	6460	57%	17	0.3%
Forlystelser	577	5%	12	2.1%
I alt	11366		180	1.6%

De virksomheder, der primært forudses at blive påvirket af de ændrede parkeringsbetingelser er som nævnt virksomheder indenfor handel, hotel og restaurant samt forlystelser, eller knapt 30 % af alle virksomheder i indre by. Af disse grupper er der interviewet 140 svarende til knapt 4 % af disse virksomheder. Af øvrige virksomheder er der interviewet 0,5 %.

Interviewene er udført primært ved besøg i virksomhederne. I enkelte tilfælde er der tale om telefoninterview.

Interviewene grupperet efter de to forskellige branchekategorier fremstår følgende billede

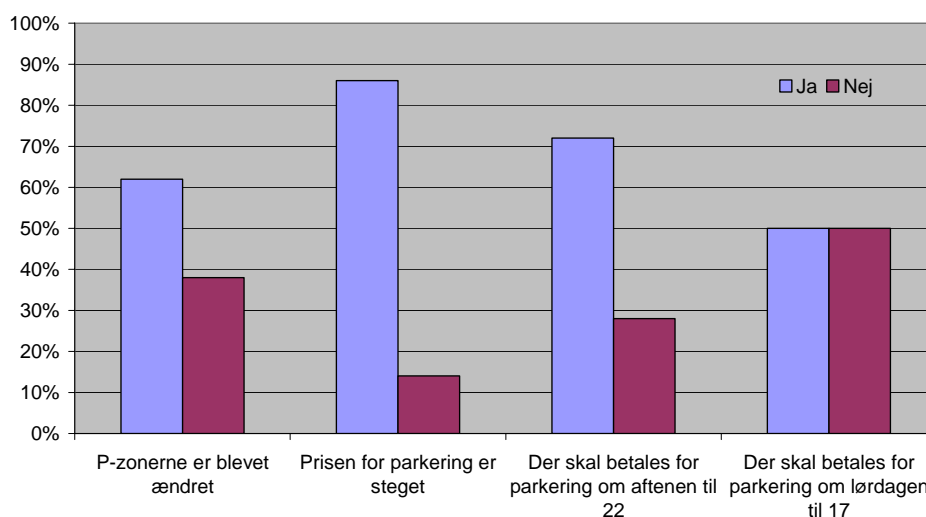
*Figur 4.1. Branchefordeling anvendt i analysen*



I det følgende er der gengivet resultater som illustrerer de forskellige branchers oplevelse af parkeringsændringerne.

Virksomhederne blev spurgt om de kendte til ændringerne af parkeringsordningen.

### Kender du til følgende ændringer i parkeringsordningen



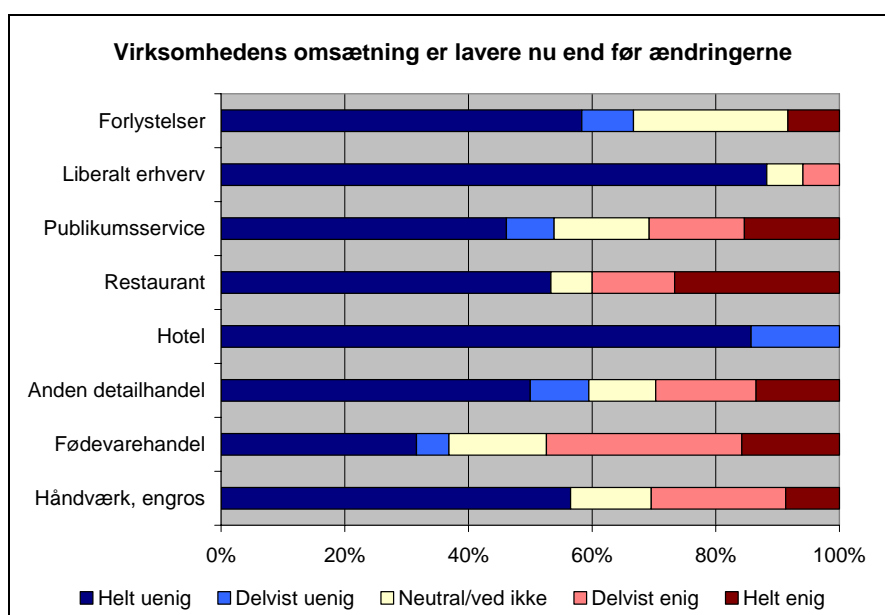
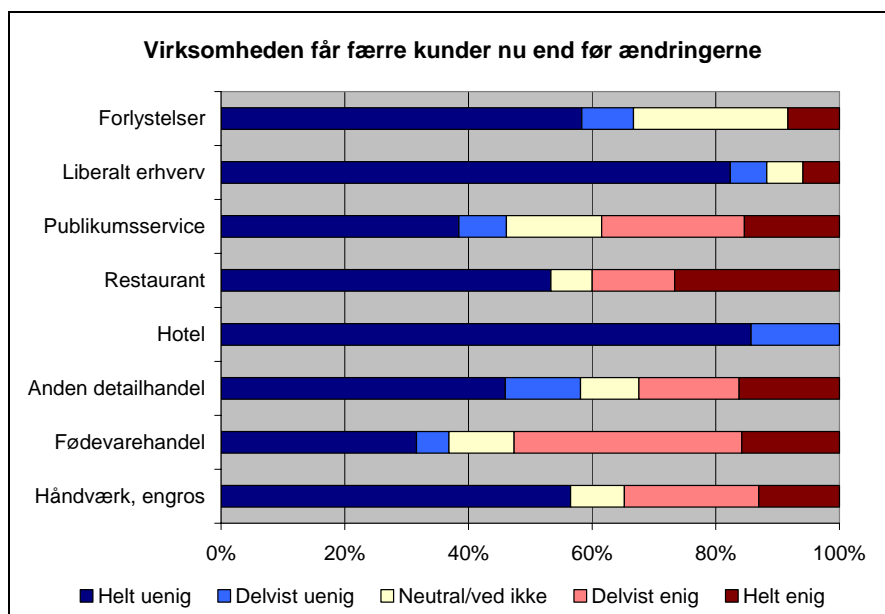
Halvdelen af virksomhederne kender ikke til lørdagsbetalingens udvidelse til kl. 17, mens næsten alle virksomheder er opmærksomme på, at prisen for parkering er steget.

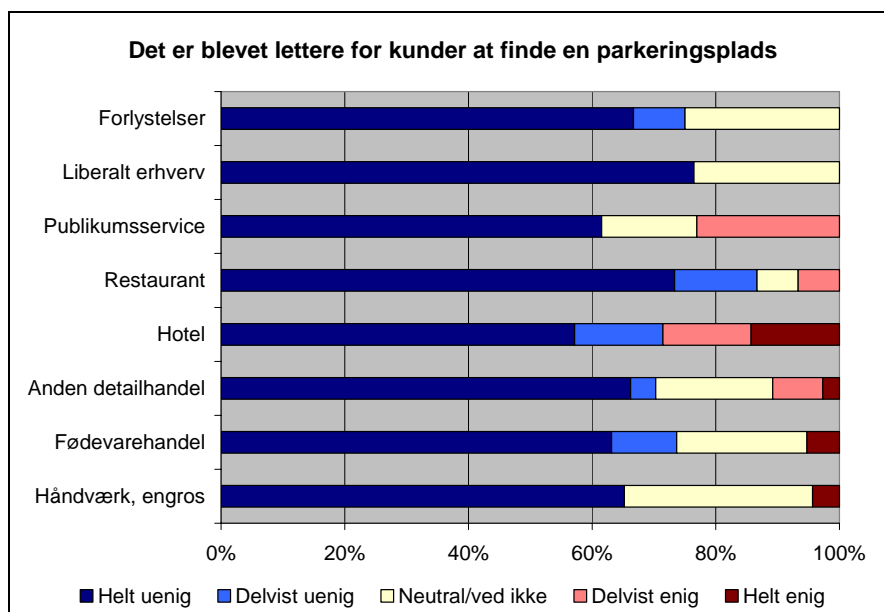
86 % af virksomhederne anfører at de dagligt har besøg af kunder, der har et parkeringsbehov. Det gennemsnitlige antal kunder pr. virksomhed, der har oplyst antallet af kunder, er 19. 92 % af virksomhederne har kunder og leverandører, der parkerer på offentlig vej. 18 % anfører, at der også anvendes offentligt tilgængelige parkeringsanlæg.

## 4.2 Påvirker parkeringsændringerne virksomhedernes kunder/besøgende

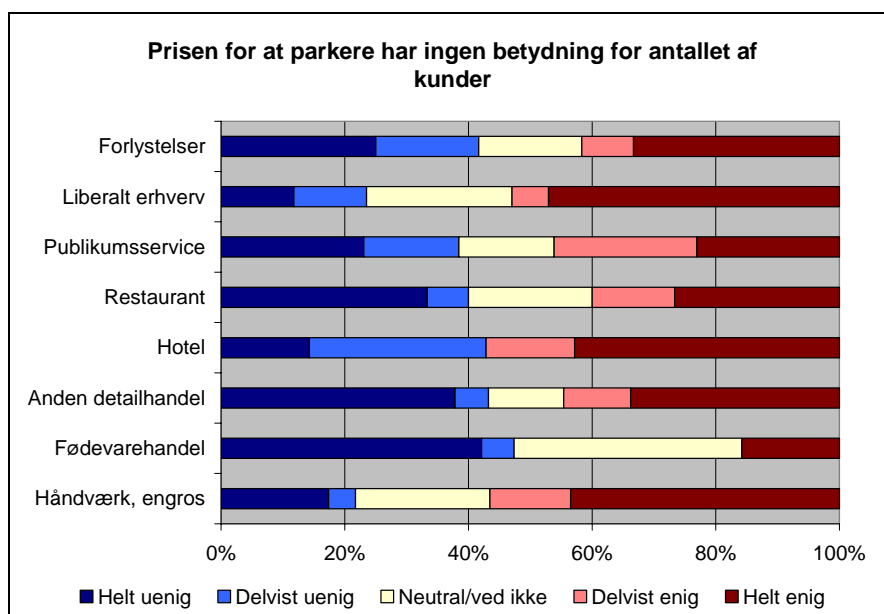
Virksomhederne er blevet stillet overfor en række udsagn om effekten af parkeringsændringerne, og har haft mulighed for udtrykke enighed eller uenighed med udsagnene. I det følgende gengives de holdninger der er kommet til udtryk opdelt på de 8 brancher nævnt ovenfor.

På de beslægtede udsagn: "Virksomheden får færre kunder/besøgende nu end tidligere" og "Virksomhedens omsætninger er lavere nu end før ændringerne" svares der stort set enslydende fra de adspurgte virksomheder. Liberalt erhverv og hoteller er klart uenige i udsagnene, mens fødevarerhandel er den branche, hvor den mindste andel er uenige. Det noteres, at forlystelser ikke synes at være påvirket af ændringerne i P-forholdene.

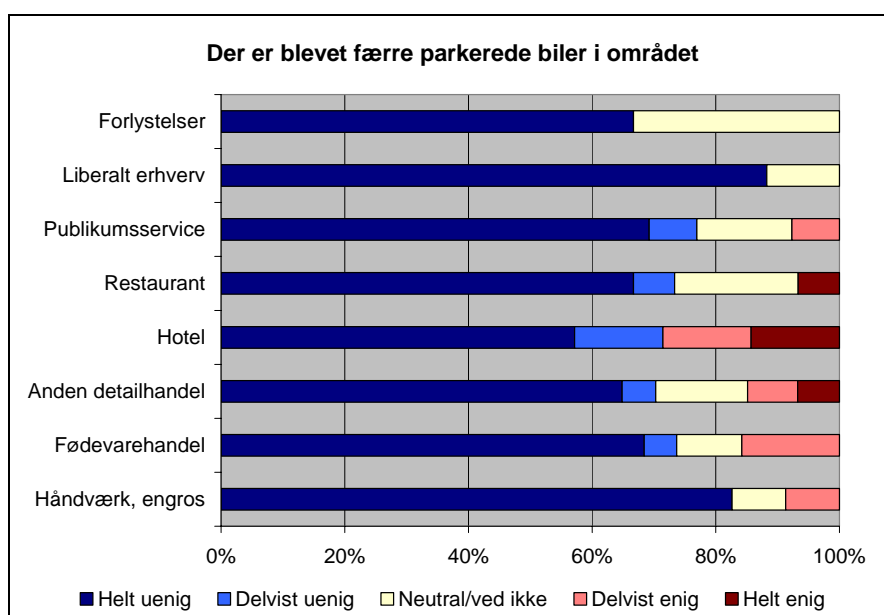




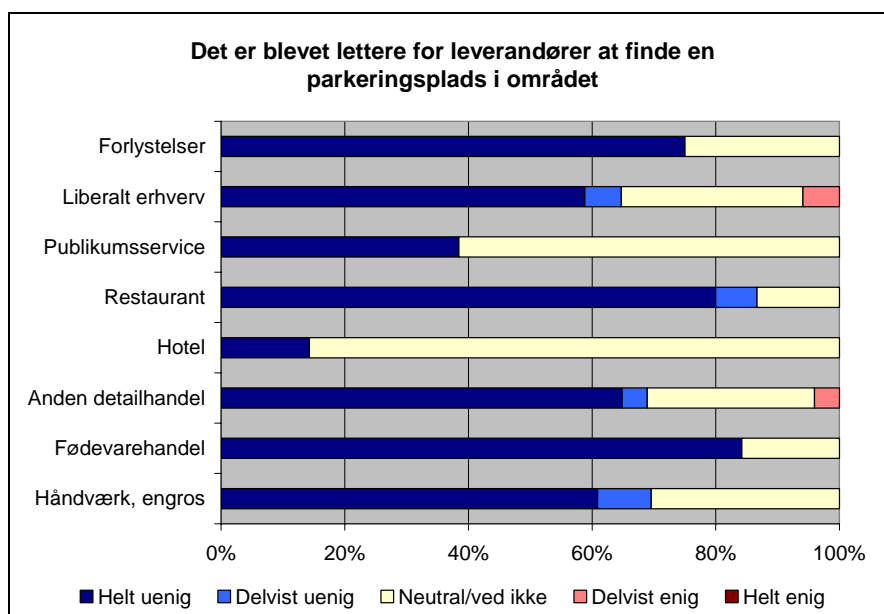
Flertallet af virksomheder indenfor de enkelte brancher oplever ikke, at det er blevet lettere for deres kunder at finde en parkeringsplads.



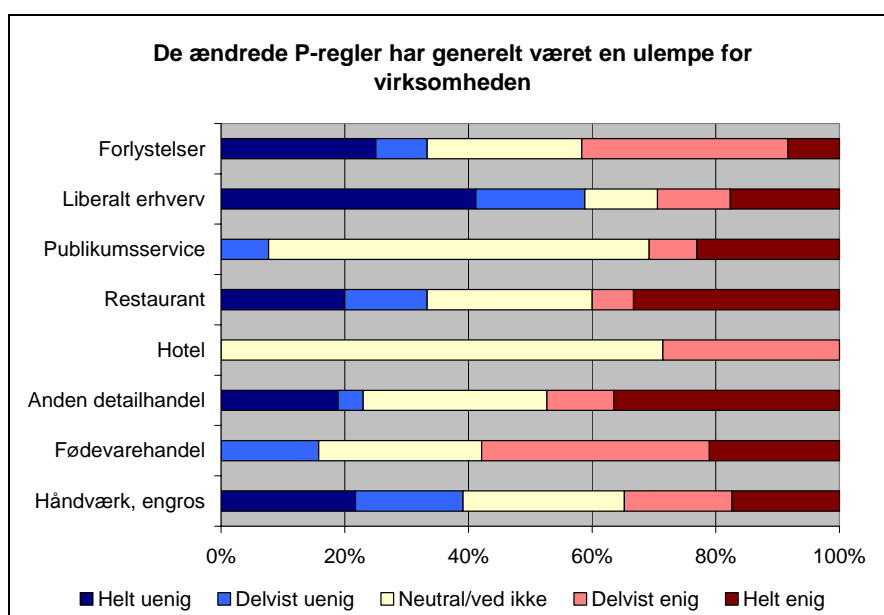
Ser man på udsagnet "Prisen for at parkere har ingen betydning for antallet af kunder/besøgende", at mellem 40 og 60 % er enige i dette udsagn i de fleste brancher. En markant undtagelse er fødevarerhandel, hvor kun 15 % er enige i udsagnet. Den andel af virksomhederne, der er uenige, er forholdsvis ens, omkring 40 %, bortset fra liberalt erhverv og håndværk samt engros, hvor andelen af uenige er omkring 20 %.



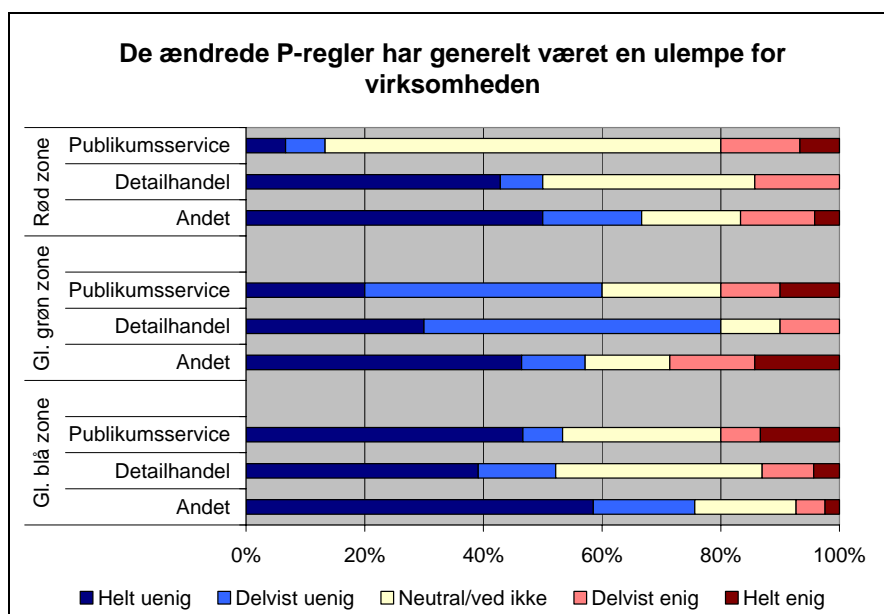
Virksomhederne har samme oplevelse som beboerne med hensyn til parkerede biler i området. Den generelle holdning er, at der ikke er kommet færre biler i området.



På spørgsmålet om leverandørers adgang til virksomheden er der forskellige holdninger hos forskellige brancher. Hos de fleste brancher er der ikke enighed med udsagnet i at det er blevet lettere for leverandører at finde parkeringsplads. Dog er det kun en beskedent andel af virksomhederne indenfor hotel og publikumsservice der angiver uenighed.

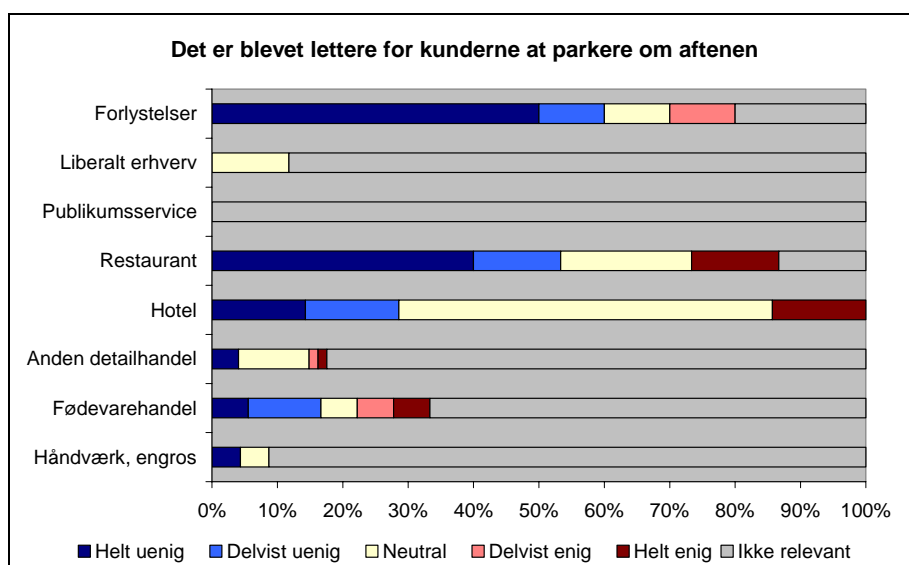
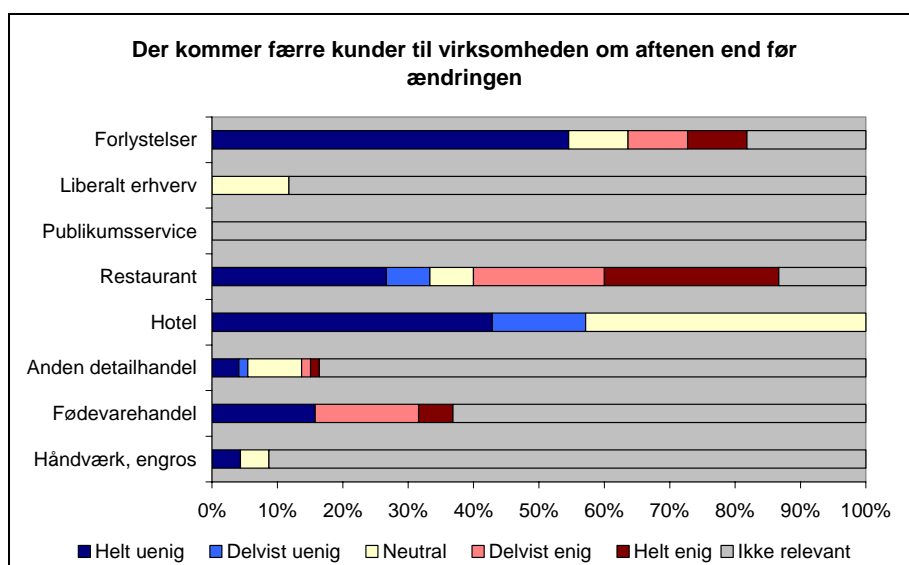


På udsagnet "de ændrede P-regler har generelt været en ulempe for virksomheden" er omkring 30 – 40 % af virksomhederne enige i dette udsagn. For fødevarerhandel er det næsten 60 %. Flest uenige findes indenfor liberalt erhverv, hvor næsten 60 % er uenige i udsagnet, mens man indenfor publikumsservice og fødevarerhandel kun finder 10 – 15 % der er uenige i udsagnet.



Detailhandlen i rød zone er mere enig i ovennævnte udsagn end detailhandlen i gl. blå zone. Men for de øvrige branchegrupper gør den modsatte tendens sig gældende. Det noteres samtidig at 50 % af virksomhederne i branchegruppen publikumsservice, der dækker restaurant, hotel, forlystelser og publikumsbetjening, er uenige i udsagnet. 60 % er uenige i gl. grøn zone. I de øvrige branchegrupper er ca. 30 % i rød zone uenige i, at de ændrede P-regler har været en ulempe, og det falder til ca. 15 % i gl. blå zone.

Virksomhederne er blevet spurgt specifikt om ændringerne af parkeringsforholdene om aftenen har haft en effekt. For mange virksomheder er dette ikke relevant, men især restauranter og forlystelser samt hoteller har svaret på dette. Og der er også nogle butikker, som har svaret.

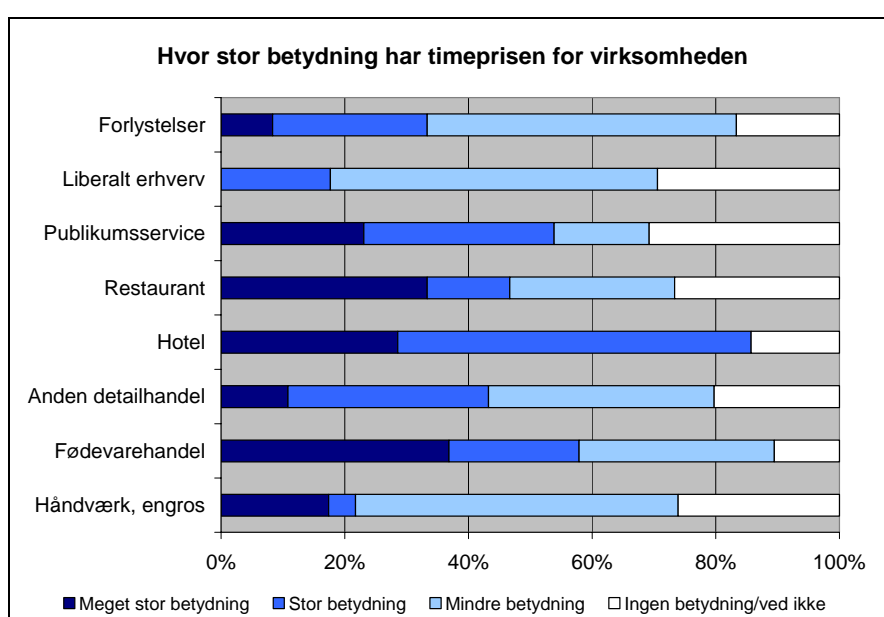


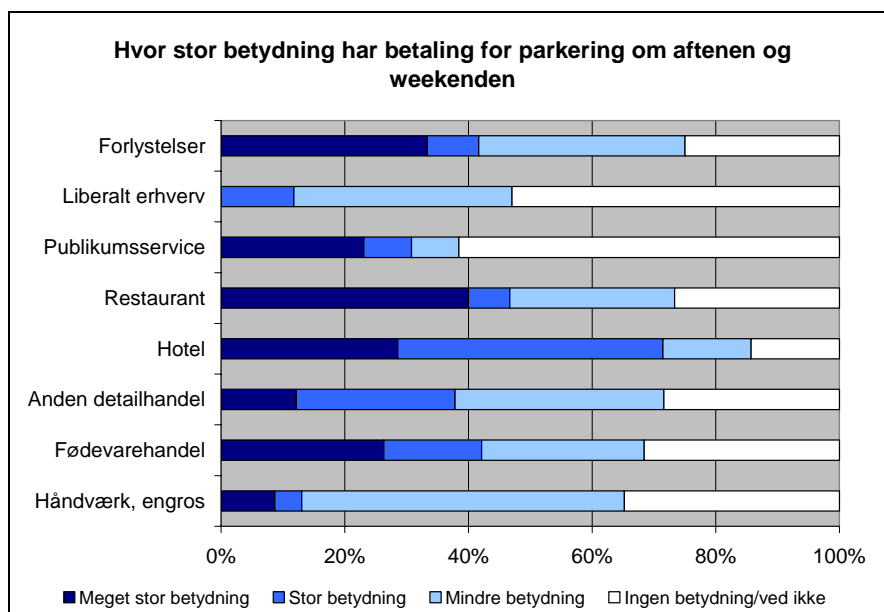
Restauranter især udtrykker enighed med udsagnet om at der kommer færre besøgende som følge af ændringerne, men også af de fødevarerbutikker, der har svaret, er enige i udsagnet. Svarene falder i tråd med forventningen om, at især varer og ydelser, der kan fås andre steder end i indre by, vil blive ramt af de ændrede parkeringsregler. Og det synes at være tilfældet.

Især restauranter og forlystelser er uenige i, at det er blevet lettere for kunderne at parkere om aftenen.

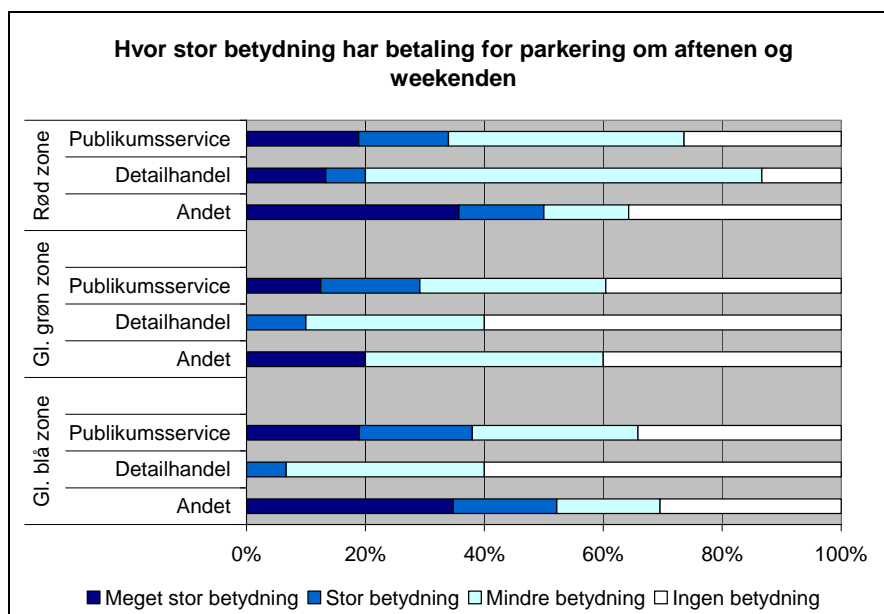
### 4.3 Påvirker parkeringsbetalingen virksomhederne

Virksomhederne blev blandt andet bedt om at indikere, hvilken betydning timeprisen, samt lørdags- og aftenbetaling har for virksomhederne. Overraskende er det hotellerne, hvor flest (ca. 70 %) melder ud, at denne betaling har stor betydning. Men også forlystelser og restauranter indikerer, at denne betaling har stor betydning. Det konstateres, at timeprisen har større betydning end prisen for at parkere om aftenen og i weekenden undtagen for forlystelser og restauranter.



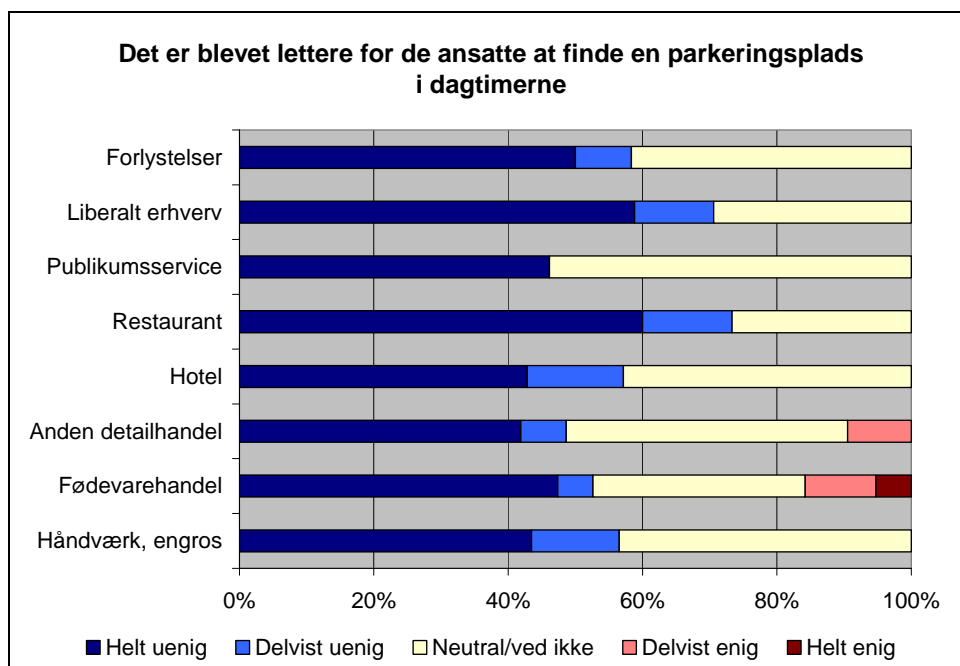


Det er analyseret om der er forskel på virksomhedernes opfattelse af betalingens betydning afhængig af deres lokalisering. Opfattelsen af timeprisens betydning er stort set den samme i de tre områder, mens der er nogen forskel i betydningen af aften- og weekendbetaling. I rød og gl. blå zone tillægger ca. 40 % af virksomhederne aften- og weekendbetaling stor betydning, mens det i gl. grøn zone kun er ca. 20 %. Næsten 90 % af detailhandelsvirksomhederne i rød zone tillægger aften- og weekendbetaling nogen betydning, mens det kun er 40 % i gl. blå og gl. grøn zone.

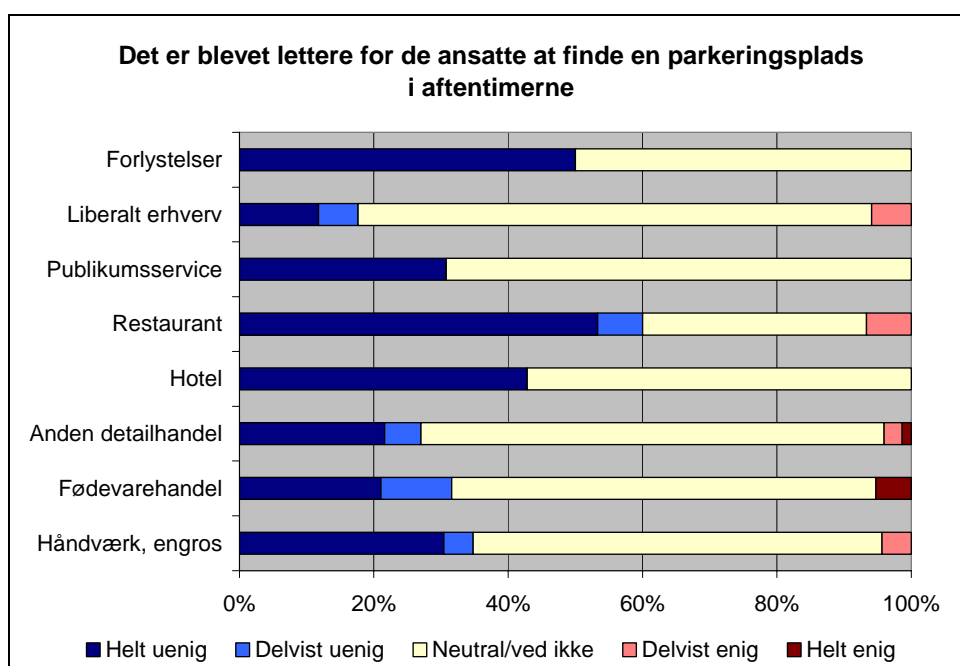


#### 4.4 Bliver de ansatte påvirkede af de ændrede parkeringsvilkår?

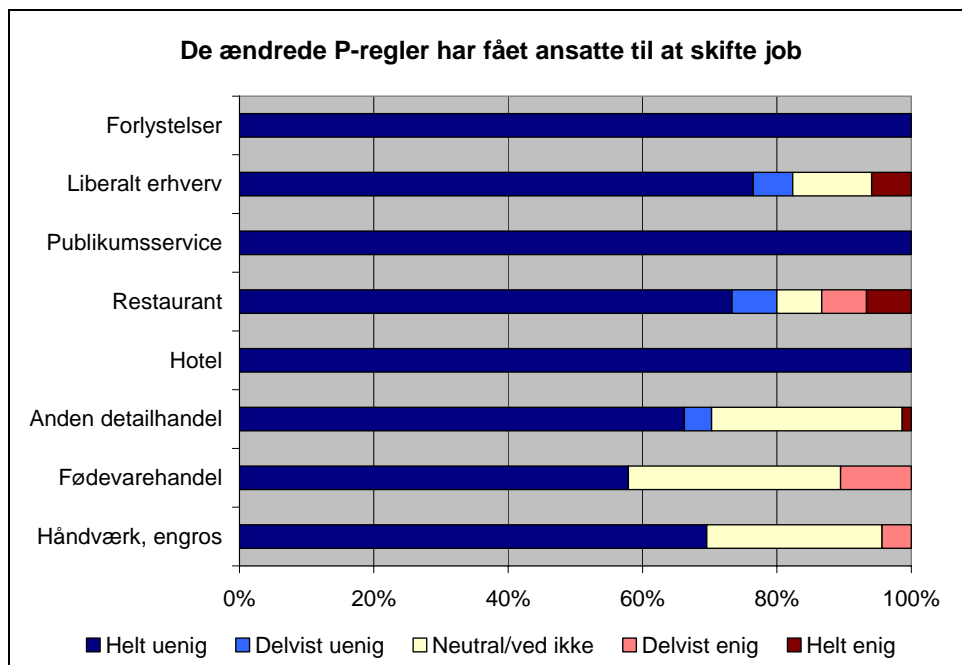
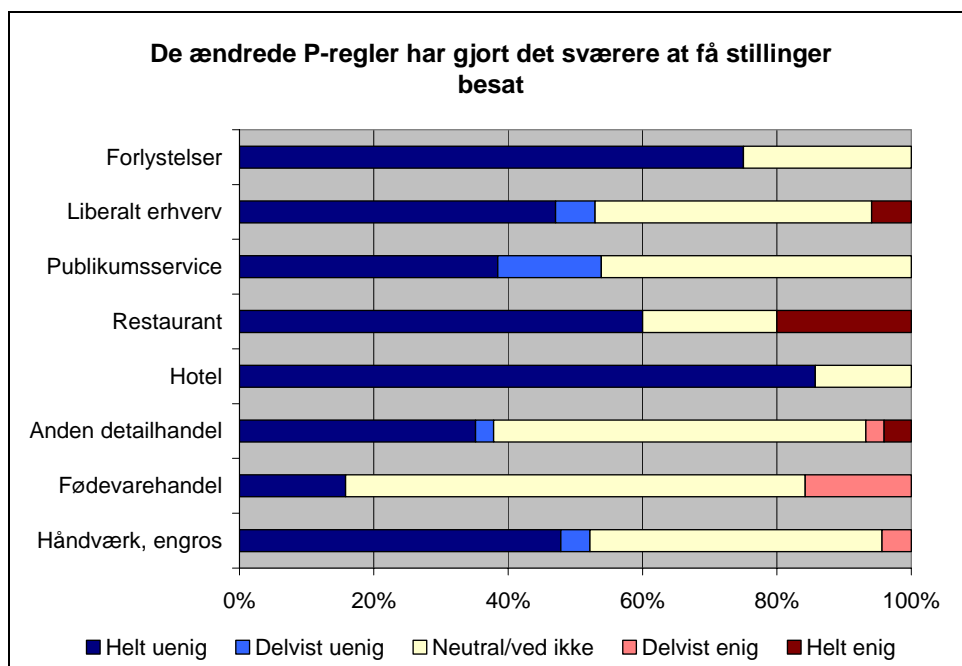
Virksomhederne er blevet foreholdt en række udsagn om parkeringsændringernes påvirkning på de ansatte.



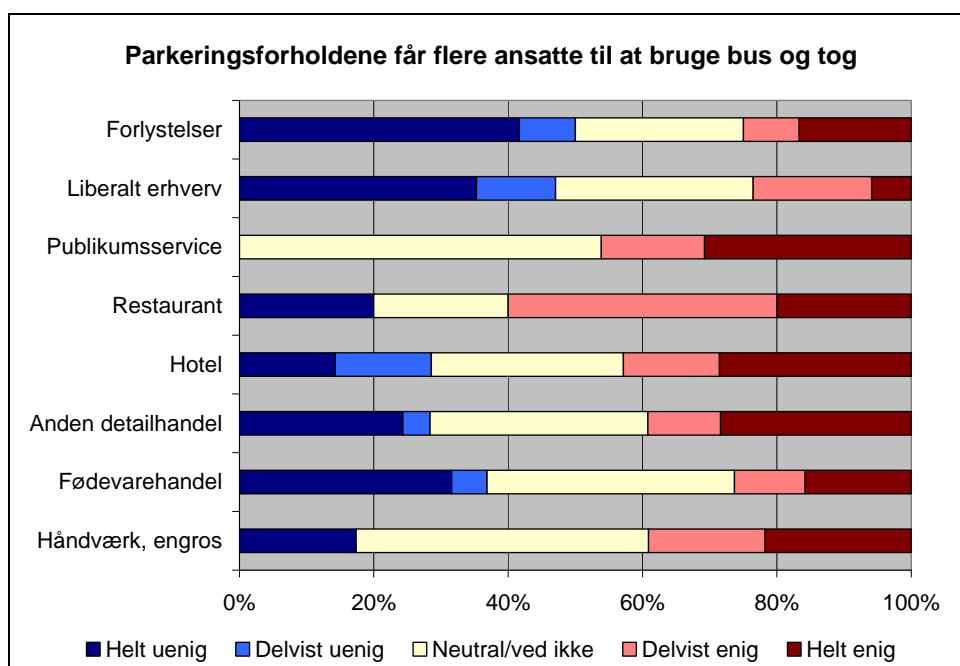
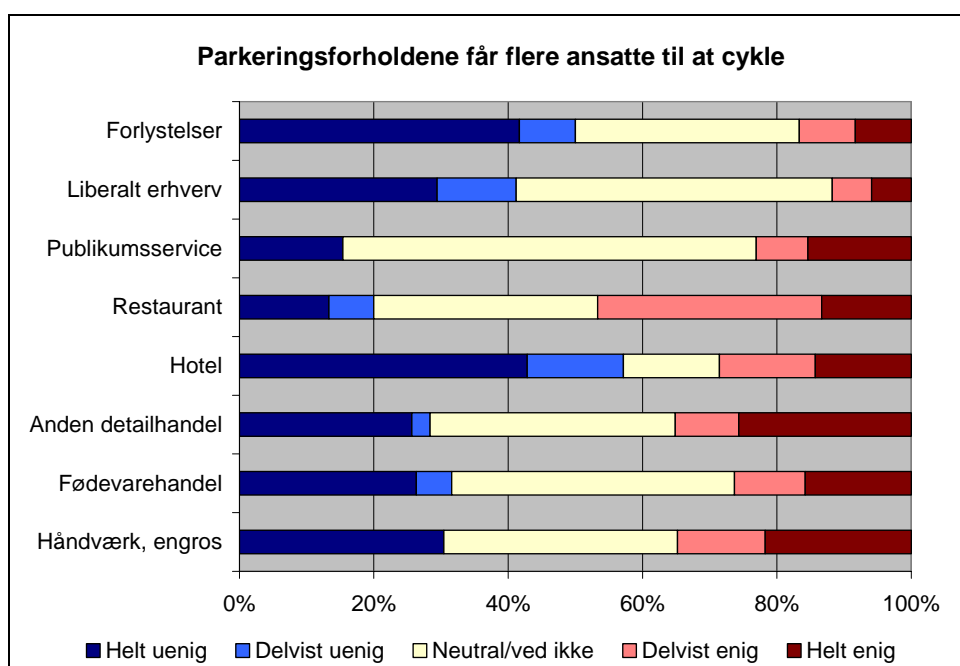
Halvdelen af virksomhederne er uenige og resten er neutrale. Det er meget få der finder at de ansattes parkeringsforhold er blevet forbedret.



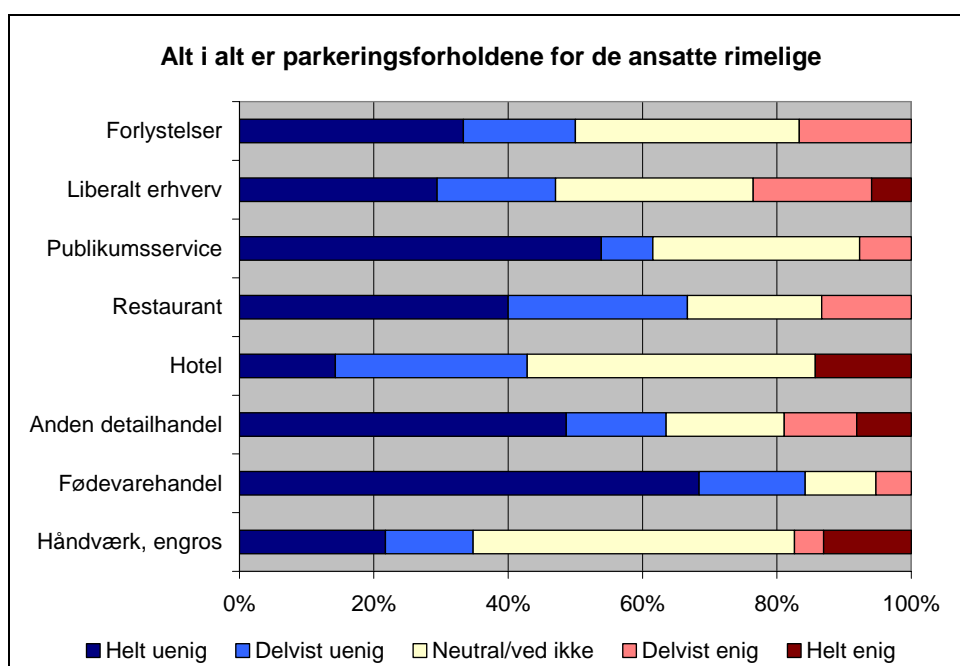
Til dette udsagn er virksomhederne overvejende neutrale, men især indenfor restauranter og forlystelser er 50 % af virksomhederne uenige.



Det er meget få virksomheder, der mener at de ansatte forlader virksomheden eller bliver ansat i den på grund af parkeringsforholdene. Og det synes at være i god overensstemmelse med de mere generelle fornemmelser for arbejdsmarkedets funktion.



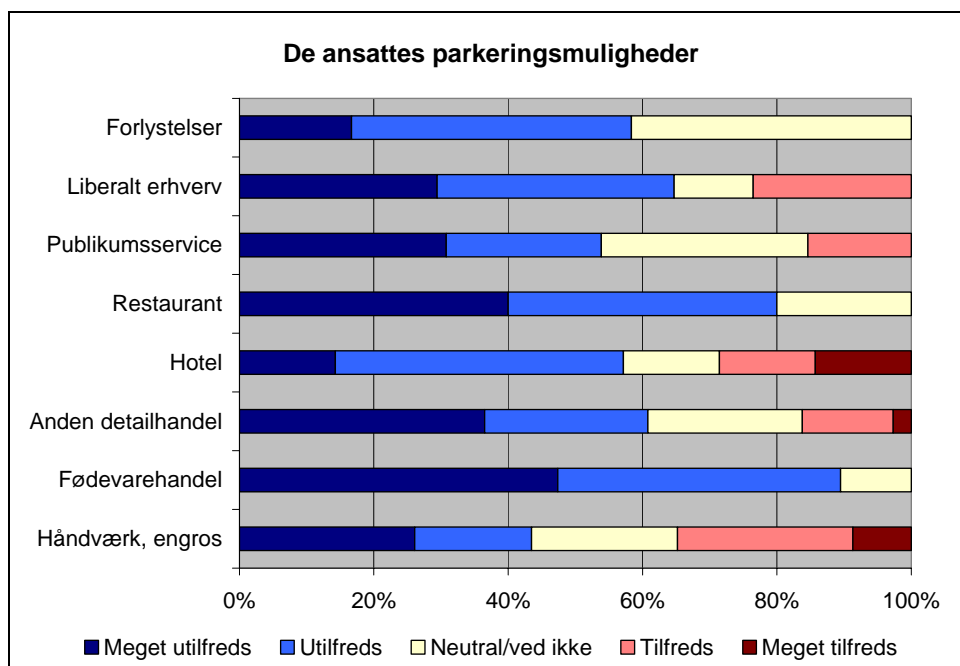
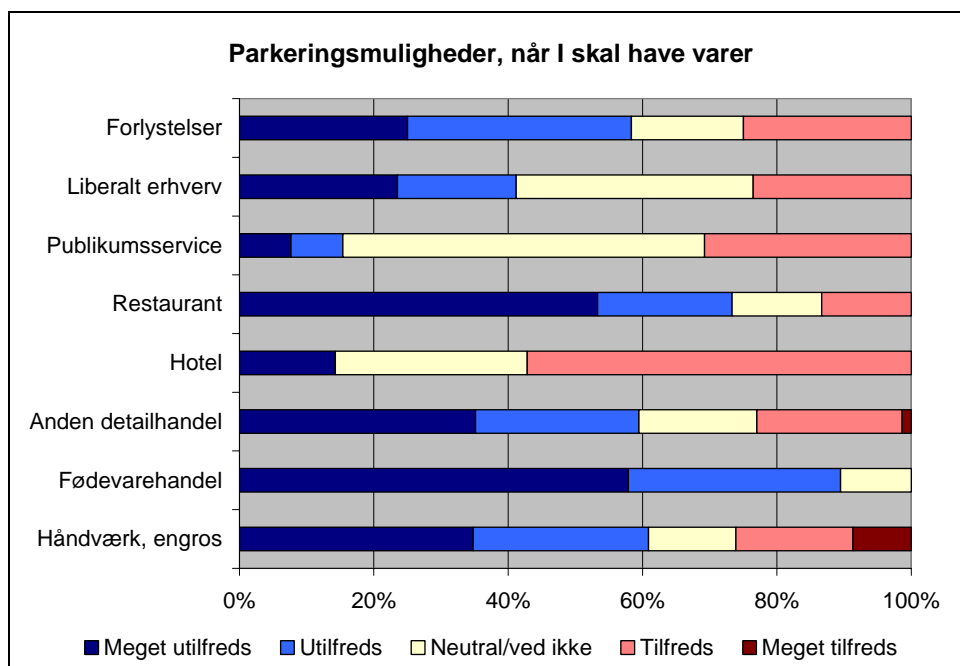
Der synes at kunne ses en vis sammenhæng mellem parkeringsforholdene og skift af transportmiddel til cykel, bus og tog. Men det er vanskeligt at identificere om der er tale om en reel effekt eller mere en formodning om, at det forholder sig på den måde.

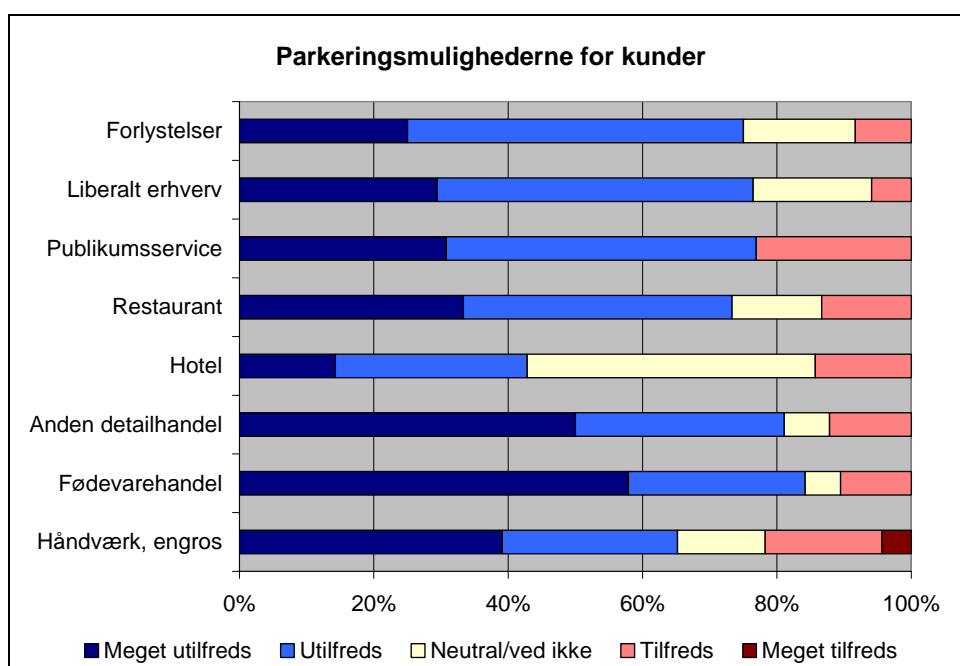


Når virksomhederne bliver bedt om at opsummere parkeringsforholdene for de ansatte er de i høj grad uenige i udsagnet "alt i alt er parkeringsforholdene for de ansatte rimelige". Især indenfor fødevarerhandel er der mere end 80 % der er uenige i dette udsagn, men generelt er mere end 50 % af virksomhederne indenfor de forskellige brancher uenige i udsagnet.

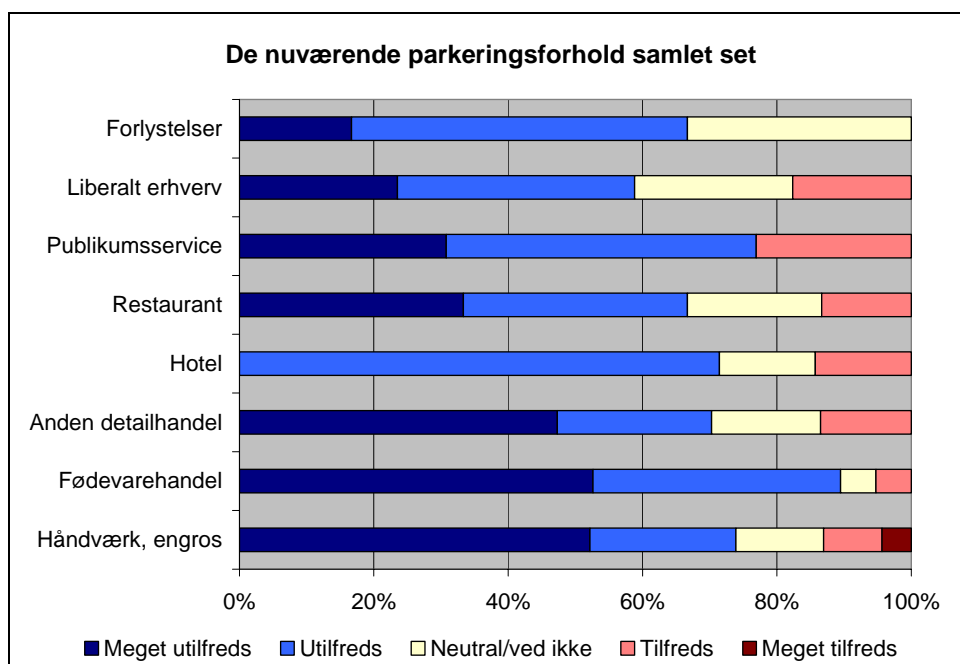
#### 4.5 Virksomhedernes tilfredshed med parkeringsforholdene

I den sidste del af analysen af virksomhedernes holdning til parkeringsændringerne er der efterspurgt hvor tilfredse virksomhederne er med parkeringsmulighederne ved varelevering, for de ansatte og for kunderne, samt tilfredshed med parkeringsforholdene under et.

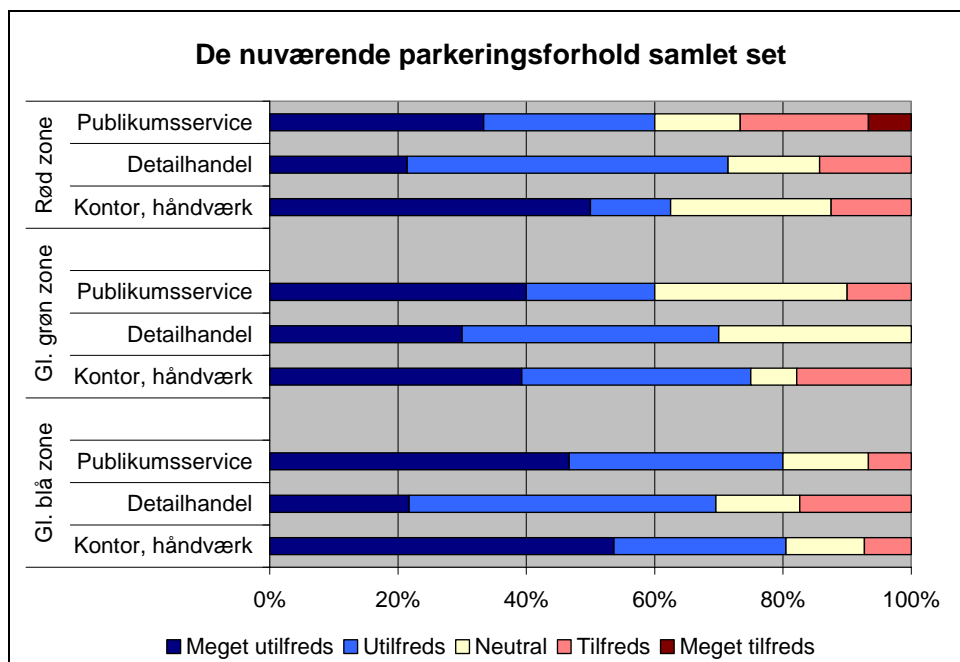




Når man summerer de tre figurer ovenfor er der størst utilfredshed med kundernes parkeringsforhold, derefter følger utilfredshed med de ansattes parkeringsforhold og endelig følger utilfredshed med vareleveringen. Det afspejler i høj grad hvad livsgrundlaget er for virksomhederne, men også at en del virksomheder kan gøre noget for deres egne ansatte, men anser det for en offentlig opgave at sikre kundernes tilgængelighed til deres virksomheder. Når derfor de ovennævnte tre forhold sammenfattes under et, svarer resultatet i høj grad til den utilfredshed, der er i forhold til kundernes parkeringsforhold.



Der er forholdsvis stor enighed om at være utilfredse, idet generelt mere end 60 % af virksomhederne er utilfredse. 90 % af virksomhederne indenfor fødevarerhandel er utilfredse, mens det gælder 75 % af virksomheder indenfor publikumsservice (bank, rejsebureauer, frisører, etc).



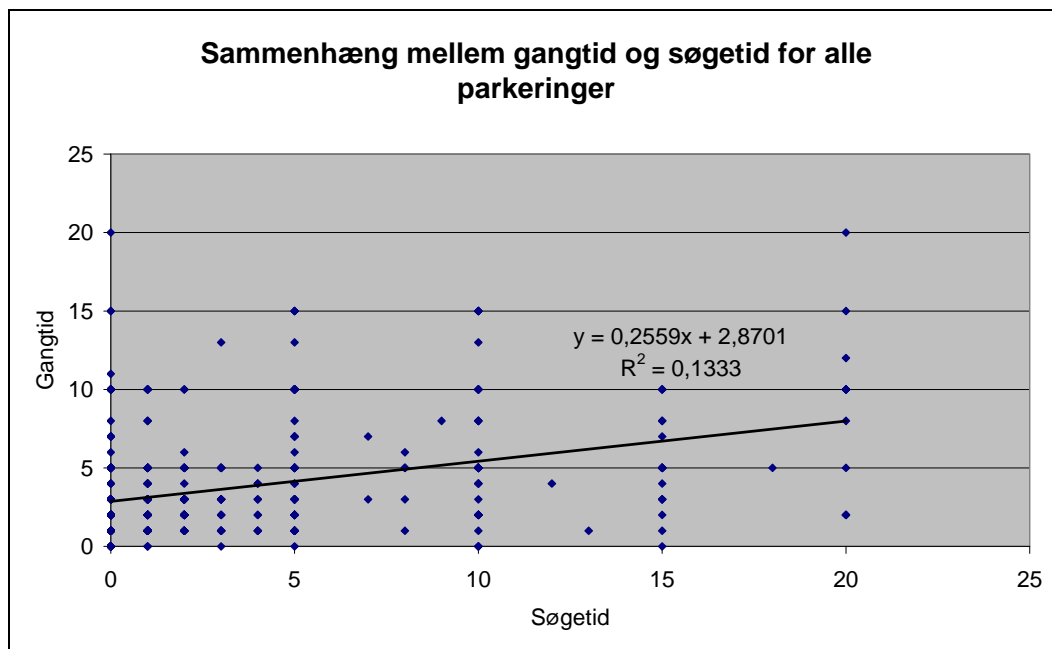
Der er meget lidt forskel på hvorledes virksomhederne indenfor tre hovedgrupper er tilfredse med parkeringsforholdene samlet set i de tre gamle parkeringszoner. Der er en svag tendens til lidt flere tilfredse indenfor publikumsservice i rød zone, dvs. restauranter, forlystelser, publikumsbetjening, etc. og indenfor samme gruppe er der lidt flere utilfredse i den gamle blå zone.



## Bilag 1. Supplerende analyse af gang og søgetider udført i forbindelse med parkeringsevalueringen i efteråret 2006

I forbindelse med analysen af pendlere er der på spørgeskortet indhentet svar om søgetid og gangtid i forbindelse med parkeringen.

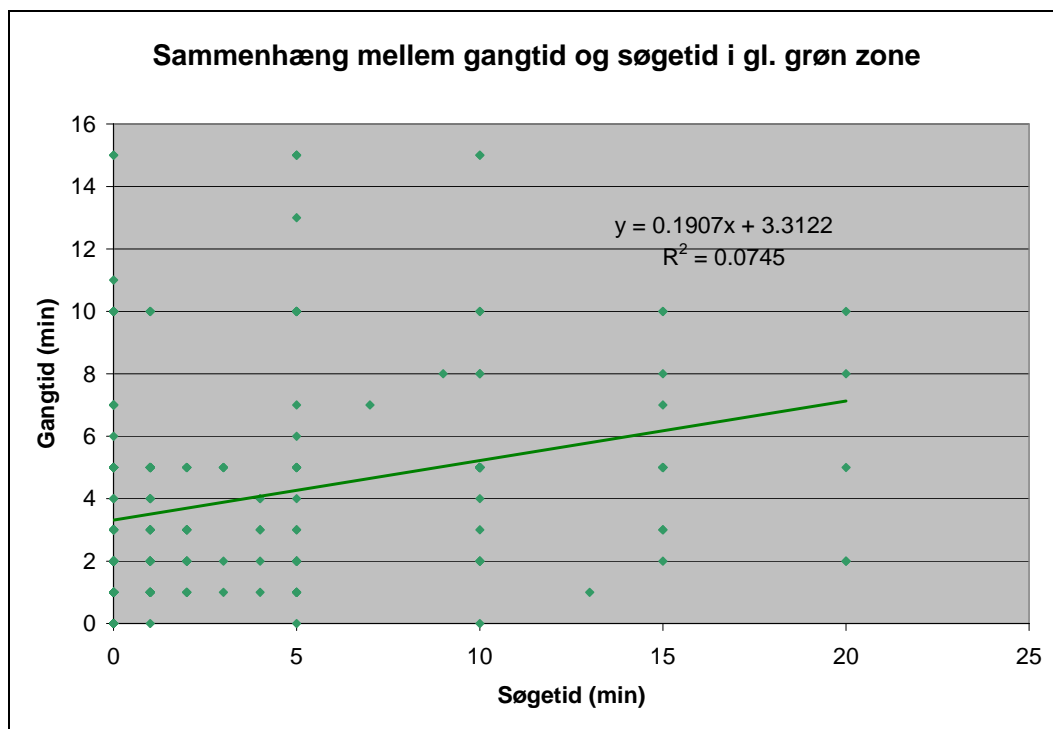
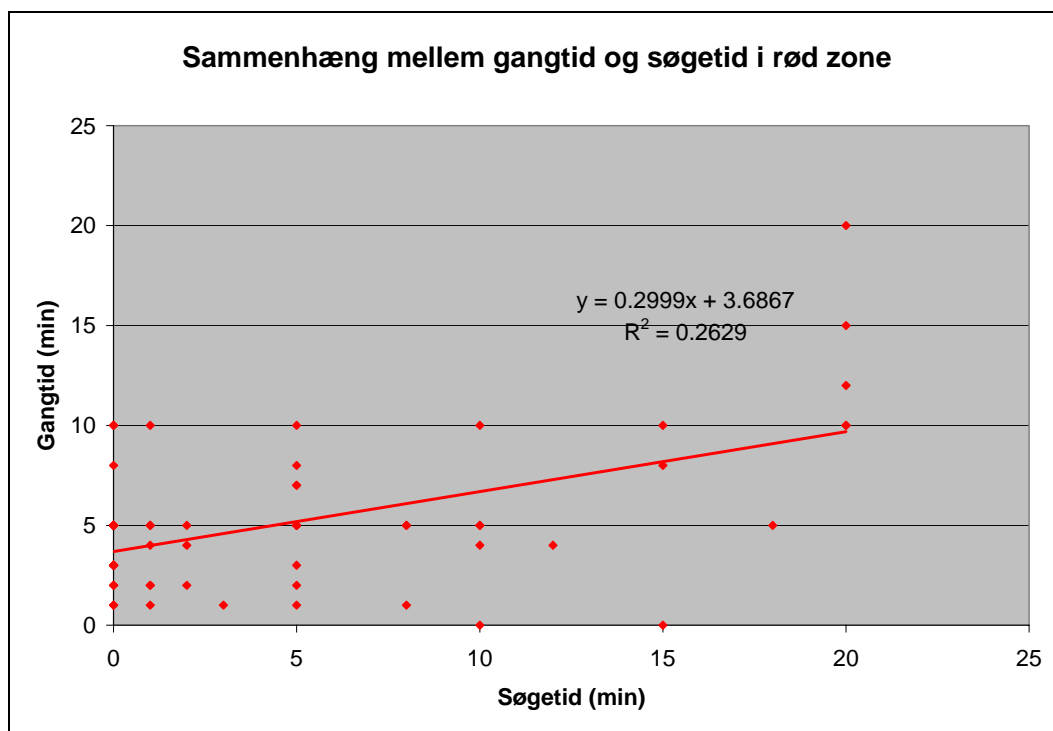
Sammenhørende værdier er anført i nedenstående figur.

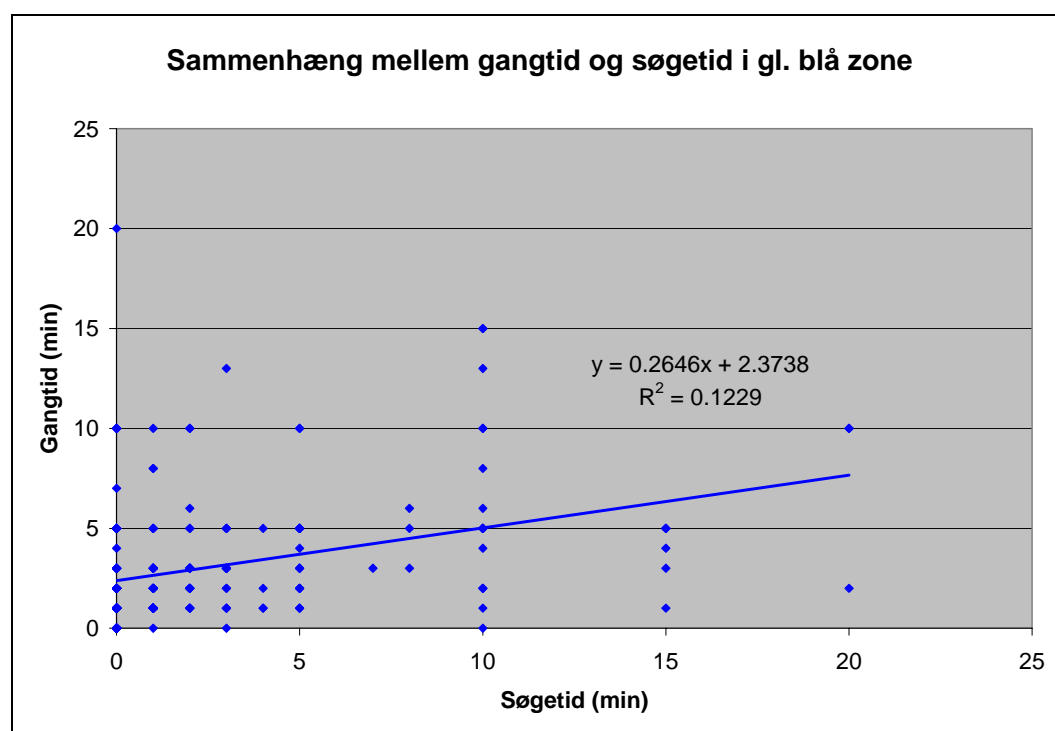


I regressionsanalyserne er gang- og søgetider over 20 minutter fjernet. Disse observationer er fortsat med i beregningen af de gennemsnitlige gang- og søgetider, samt parkeringslængder.

Der er ikke et klart mønster i materialet. Dog er langt de fleste observationer med gangtider under 5 minutter og søgetider tilsvarende under 5 minutter. De enkeltstående meget lange søge- og gangtider har dog en vis indflydelse, således at den gennemsnitlige søgetid for alle observationer er ca. 4,1 minutter, og den gennemsnitlige gangtid er ca. 4,0 minutter. Der er desuden en tendens til, at søgetiderne klumper sig om 10, 15 og 20 minutter. Den indlagte regressionslinie indikerer, at selv i de tilfælde, hvor man kan køre direkte til sin P-plads, har man knapt 3 minutter at gå. Desuden fremgår det, at hver gang søgetiden forøges med 4 minutter, forøges gangtiden med 1 minut.

Der er udført separate vurderinger på de tre parkeringszoner rød, gl. grøn og gl. blå. Herved fremkommer de efterfølgende afbildninger.





Der er færrest observationer i den røde zone, men den udførte regressionsanalyse peger på, at parkanterne i den zone har længst gangtid, og at gangtiden i rød zone stiger hurtigst med søgetiden. Hvis man anvender 5 minutters søgetid, bliver ens gangtid forøget med 1,5 minutter i rød zone, med knapt 1 minut i gl. grøn zone og med ca. 1,3 minutter i gl. blå zone. Der er også den største spredning på resultaterne i rød zone, mens der er en tendens til, at gangtider og søgetider i gl. blå zone primært er mindre end 5 minutters søgetid og 5 minutters gangtid.

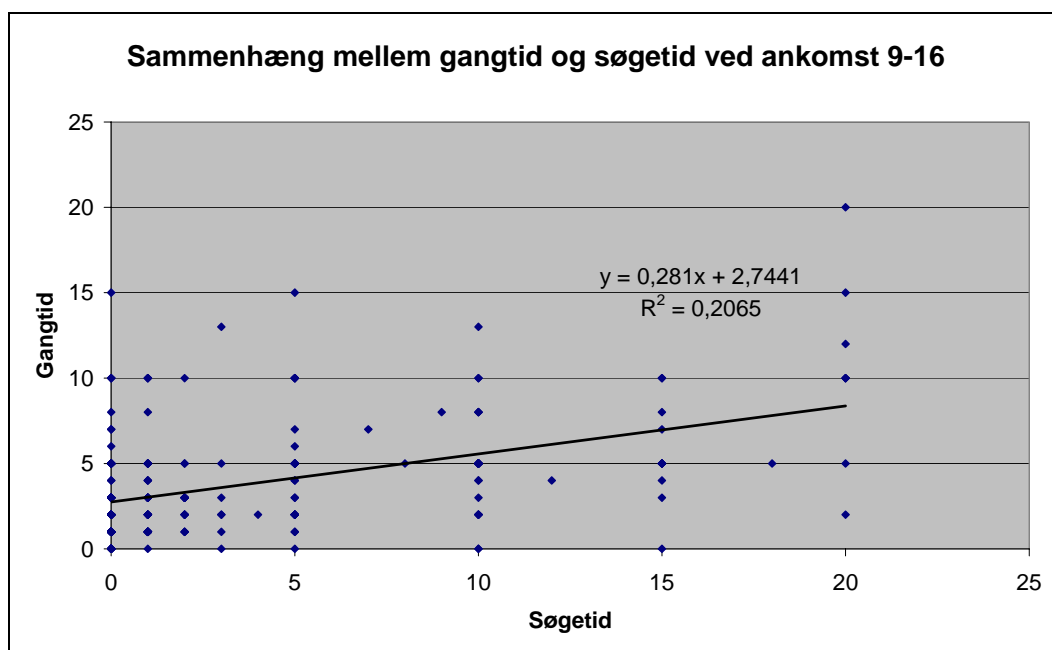
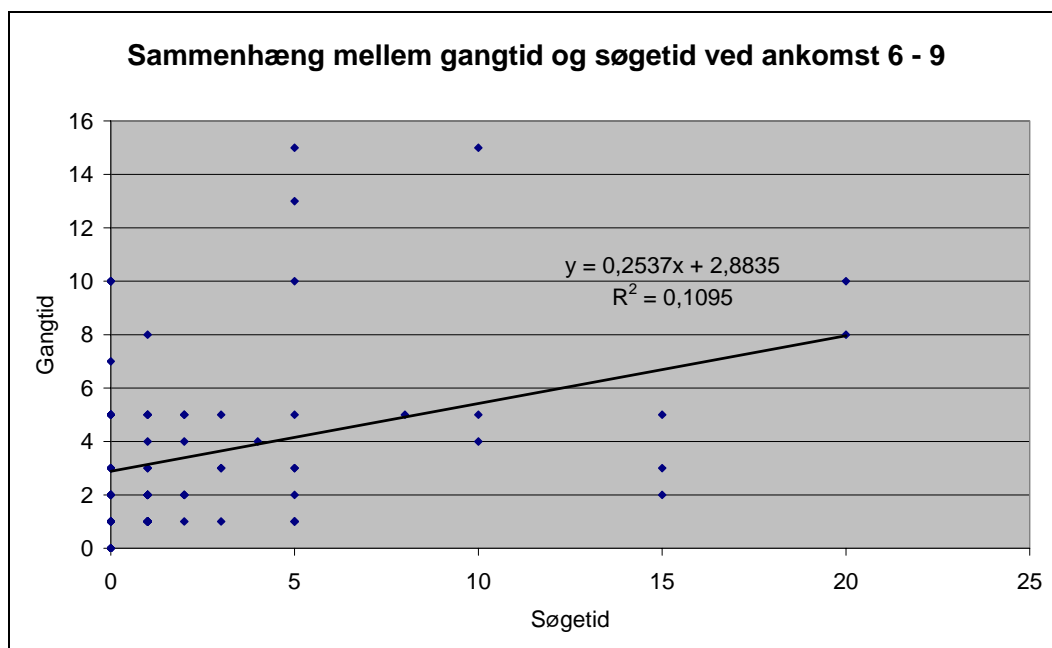
De gennemsnitlige søge- og gangtider er størst i rød zone. I gl. grøn zone er de gennemsnitlige søge- og gangtider betydeligt større end i gl. blå zone, men også mindre end i rød zone. Den gennemsnitlige parkeringstid øges, jo længere væk fra centrum man kommer, og det uanset, at prisen er den samme i gl. grøn og gl. blå zone. Det understreger, at gl. grøn zone har et lidt andet præg end gl. blå zone og sandsynligvis også, at mange af parkeringspladserne langs kantstenene i gl. grøn zone er underkastet andre parkeringsregler i form af stopforbud i bestemte tidsrum, parkeringsbegrænsninger osv.

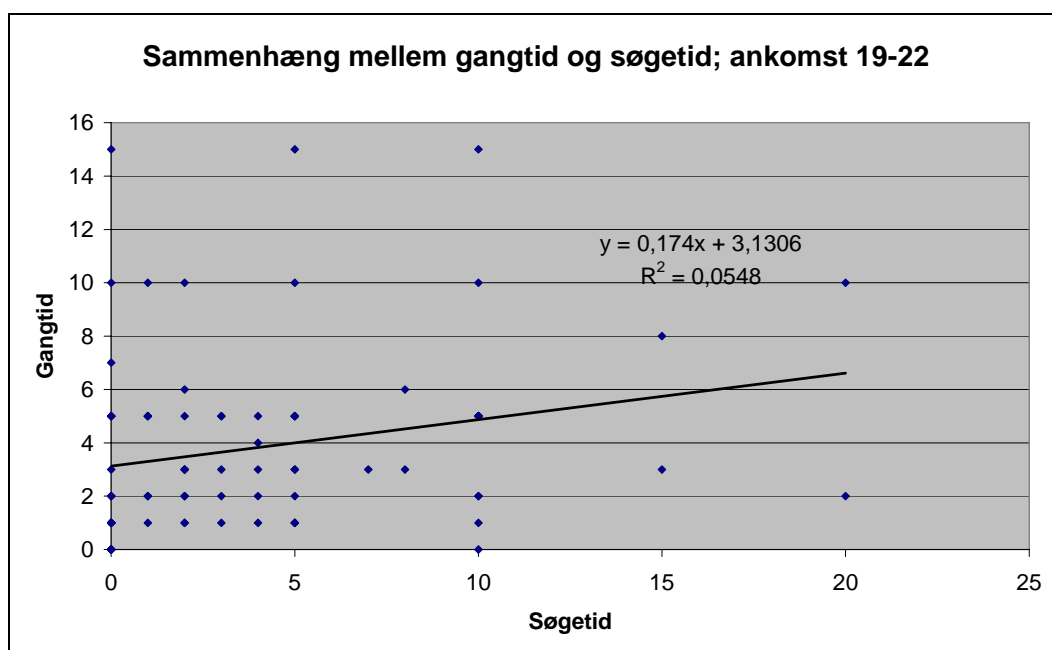
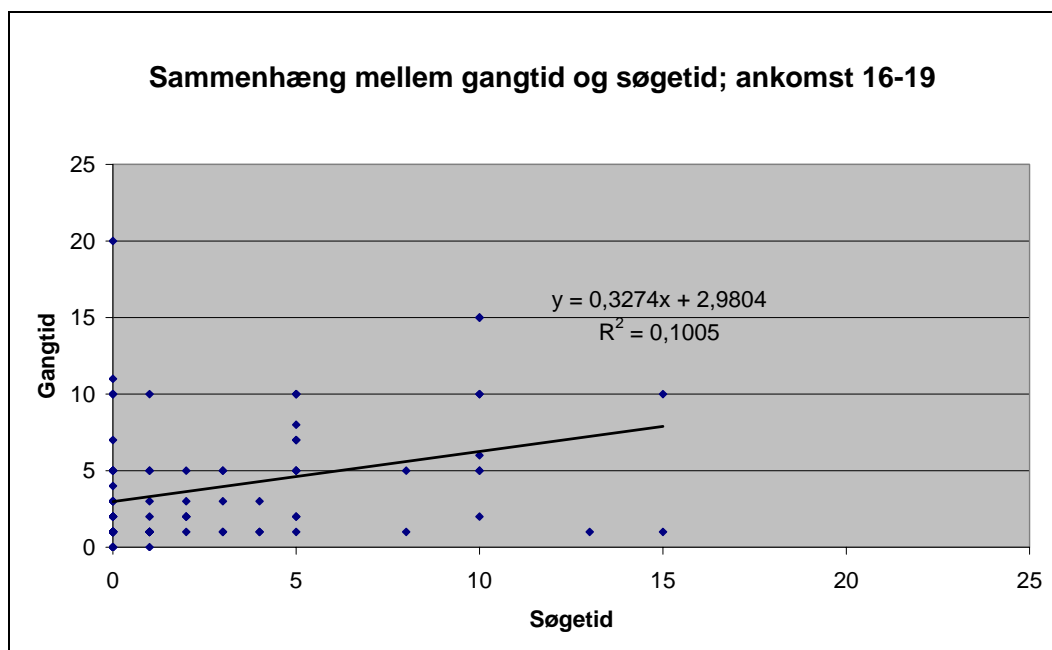
	Rød Zone	Gl. grøn zone	Gl. blå zone
Genm. søgetid (min)	6,9	4,6	3,1
Genm. Gangtid (min)	5,6	4,2	3,6
Genm. Parkeringstid (timer)	3,4	4,5	6,0

Der er udført en analyse på gang- og søgetider, som en funktion af det tidspunkt man ankommer til sin parkeringsplads.

Parkanter, der ankommer om morgenen og i dagtimerne, opfører sig på stort set samme måde. Der er knapt 3 minutters gangtid, når man kan køre direkte til sin plads og for hver 4 minutters søgetid øges gangtiden med 1 minut. Når man ankommer mellem 6 og 9, bruger man ikke så meget søgetid. Søgetiden vokser derimod betydeligt i tidsrummet 9 –

16, hvor den er næsten 50 % højere. I perioden 16 – 19 falder søgetiden igen, mens den er størst i perioden 19 – 22.





Parkanter, der ankommer mellem 16 og 19 går som udgangspunkt 3 minutter, og gangtiden øges med 1 minut for hver 3 minutter der søges efter en plads. For parkanter der kommer mellem 19 og 22 er sammenhæng mellem søgetid og gangtid meget svag, men der er en tendens til, at der for hver 5 minutters søgetid sker en ændring af gangtiden på ca. 1 minut.

Gennemsnitlige søge- og gangtider samt parkeringslængder afhængig af ankomsttidspunkt er vist nedenstående

	Ankomst 6-9	Ankomst 9-16	Ankomst 16-19	Ankomst 19-22
Søgetid (min)	3,1	4,2	4,1	4,7
Gangtid (min)	3,9	4,0	4,2	4,2
P-tid (timer)	6,7	3,9	5,0	5,2

Parkeringstiden er længst for dem som ankommer mellem 6 og 9 om morgenen. Det noteres desuden, at alle, der har anført at have beboerlicens, er sorteret ud af materialet. Det har forventeligt en betydelig indflydelse på den gennemsnitlige parkeringstid for dem, som ankommer efter 16.



## **Bilag 2. Analyse af pendlere og andre besøgende**

### Indhold

Spørgekortanalysen

Bilag A: Postkortets forside

Bilag B: Postkortlayout til Indre By

Bilag C: Overordnet svarfordeling for Indre By

Bilag C.1: Overordnet svarfordeling for Rød zone

Bilag C.2: Overordnet svarfordeling for gammel grøn zone

Bilag C.3: Overordnet svarfordeling for gammel blå zone

## Spørgekortanalysen

I nærværende rapport beskrives postkortanalysens gennemførelse samt enkelte resultater af analysen. Spørgekortanalysen er en del af en omfattende undersøgelse af parkeringsforholdene i Indre By iværksat af Københavns Kommune til evaluering af parkeringsændringerne der trådte i kraft pr. 1. januar 2006.

Fokus på denne spørgekortanalyse er bilister/parkanter, der har gøremål i Indre By, dvs. pendlere, kunder, gæster mv.

Som bilag er vedlagt layoutet af de uddelte postkort, overordnede svarfordelinger samt forskellige krydsudtræk.

### Spørgekort

- På spørgekortet bliver der spurgt om følgende:
- Ankomsttidspunktet for den aktuelle parkering
- Afgangstidspunktet for den aktuelle parkering
- Turformål
- Afstand fra 1. mål (gangtid i minutter)
- Søgetid efter parkeringsplads (i minutter)
- Betalingsmåde
- Hyppigheden af parkering i Indre By
- Parkeringsmulighederne i Indre By
- Prisen for at parkere
- Bopæl

### Gennemførelse

Spørgekortanalysen blev gennemført over tre dage, den 6. september, 7. september samt den 12. september 2006. Spørgekortene blev uddelt i tre tidsperioder; kl. 9-11, 14-17 og 20-22.

Planen var oprindeligt at dele alle spørgekort ud den 6. og 7. september, men pga. sygdom blev uddelingen af spørgekortene i tidsrummet 20-22 i Kastelsområdet skubbet til tirsdag den 12. september 2006, kl. 20-22.

Det er tilstræbt, at spørgekort ikke er uddelt til biler med lokale beboer- og erhvervslicenser, der samtidig holder parkeret i deres "hjemmezone". Årsagen er naturligvis, at vi så vidt muligt kun ønsker at inkludere parkanter i analysen, der har gøremål i Indre By, dvs. pendlere, kunder, gæster mv.

I alt blev uddelt 4.893 postkort over de tre analysedage. Heraf er 663 returneret, hvilket giver en total svarprocent på ca. 14 %. Af de returnerede postkort er 18 imidlertid ikke brugbare. Derudover er 45 spørgekort manuelt udeladt i den videre analyse, idet der var tale om respondenter med beboerlicens, der har angivet at de var hjemme. Dette segment ønskes som tidligere nævnt ikke inkluderet i analysen.

*Tabel 1. Svarprocent for brugbare spørgeskort.*

Område	Uddelte postkort	Returnerede brugbare spørgeskort	Svarpct
Rød zone	600	68	11%
Gammel grøn	1770	264	15%
Gammel blå	2523	268	11%
<b>Samlet</b>	<b>4893</b>	<b>600</b>	<b>12%</b>

En svarprocent på kun 12 % for den samlede analyse er noget lavere sammenlignet med tidligere gennemførte postkortanalyser. Det kan nævnes, at vejret onsdag og torsdag var præget af spredte byger, hvilket kan have haft en negativ effekt på svarprocenten.

På grund af det forholdsvis beskedne antal uddelte postkort og ikke mindst den relativt lave svarprocent, kan spørgeskortanalysen nødvendigvis kun give indikationer af parkanternes adfærd og holdninger, og bør altså ikke opfattes som et generelt og endegyldigt billede.

## Resultater

Data fra de returnerede postkort er manuelt indtastet i en database, og der er efterfølgende foretaget en kvalitetssikring af data.

### *Overordnede resultater*

I bilag C findes de overordnede udtræk. Det vil sige svarfordelingen i de enkelte spørgsmål fordelt på hele Indre By, rød zone, gammel grøn zone samt gammel blå zone.

Fordelinger er præsenteret i postkort-layoutet. Der er i svarfordelingerne i de enkelte spørgsmål set bort fra de respondenter, som ikke har svaret på spørgsmålet.

En undtagelse fra ovenstående er dog foretaget i spørgsmål 6 vedrørende betalingsformen. Dette spørgsmål har en betydelig del af respondenterne ikke besvaret. Flere har direkte angivet, at de ingen betaling har foretaget, mens andre spørgeskort blot er tomme ved spørgsmål 6, hvilket naturligvis kan skyldes, at nogle respondenter har "overset" spørgsmålet. Det er ikke muligt at adskille ikke besvarede spørgeskort mellem "ikke-betalende" hhv. "glemsomme" respondenter, og i spørgsmål 6 er andelen af ubesvarede spørgeskort således undtagelsesvist angivet.

### *Spørgsmål 1 og 2 - Parkeringstidspunkt*

Med udgangspunkt i spørgsmål 1 og 2 er det muligt at beregne opholdstiden for respondenternes parkerede biler. Hvis ingen dato er angivet, og afgangstidspunktet er senere end ankomsttidspunktet, da antages det, at parkering er foregået samme dag. Hvis ingen dato er angivet, og afgangstidspunktet er tidligere end ankomsttidspunktet, da antages det, at parkering er foregået over midnat, da antages afgangstidspunktet at være den efterfølgende dag, hvilket ikke nødvendigvis er korrekt.

Tabel 2. Gennemsnitlig parkeringstid.

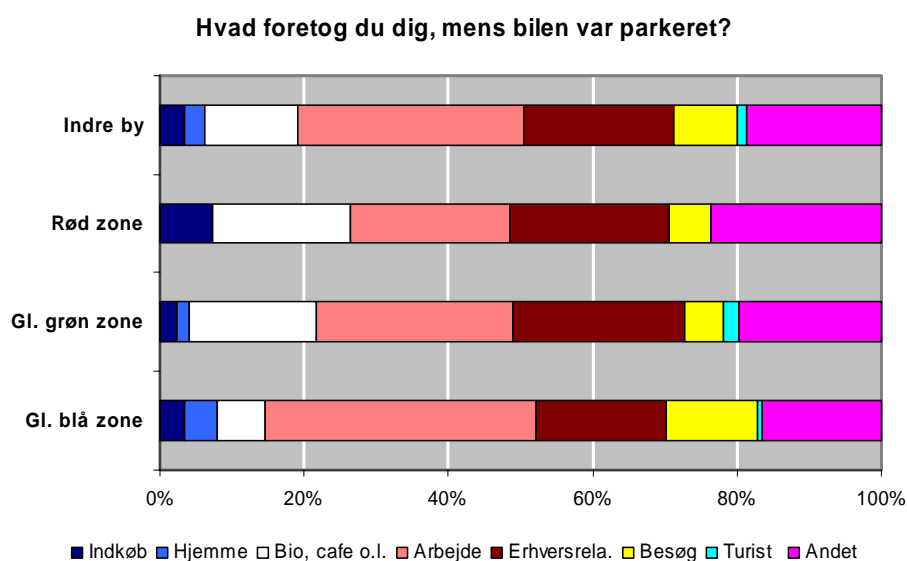
Område	Parkeringstid
Indre By	5t 00m
Rød zone	3t 24m
Gammel grøn zone	4t 30m
Gammel blå zone	6t 00m

Som det ses af tabel 2, så er der en meget tydelig tendens mod, at parkeringslængden er stigende jo længere væk man bevæger sig fra centrum. En ensartning af parkeringsadfærden i gammel blå og grøn zone, der jo pr. 01.01.06 er samlet i en zone med samme priser og betingelser, synes således ikke at være indtruffet endnu.

### Spørgsmål 3 - Turformål

Parkanternes turformål er illustreret i figur 1 på næste side.

Figur 1. Turformål



Biograf- og caféture mv. er klart mest udbredt i rød og gammel grøn zone, mens parkanter med dette formål kun udgør en beskedne andel i gammel blå zone.

Til gengæld er gammel blå zone præget en stor andel af pendlere, dvs. personer som er på arbejdet, mens bilen holder parkeret. Andelen af besøgende, som parkerer i gammel blå zone, er ligeledes forholdsvis stor i gammel blå zone i forhold til rød og gammel grøn zone.

Hjemme angiver personer, der parkerer ved hjemmet, men uden beboerlicens, da alle med beboerlicens er sorteret ud af materialet.

#### Spørgsmål 4 og 5 – gang- og søgetid

Den gennemsnitlige angivne gangtid fra den parkerede bil til første mål samt søgetiden for at finde en ledig parkeringsplads er angivet i tabel 3

Tabel 3. Gennemsnitlig gang- og søgetid.

Område	Gangtid	Søgetid
Indre By	4,1 minutter	4,2 minutter
Rød zone	5,6 minutter	6,9 minutter
Gammel grøn zone	4,2 minutter	4,6 minutter
Gammel blå zone	3,6 minutter	3,1 minutter

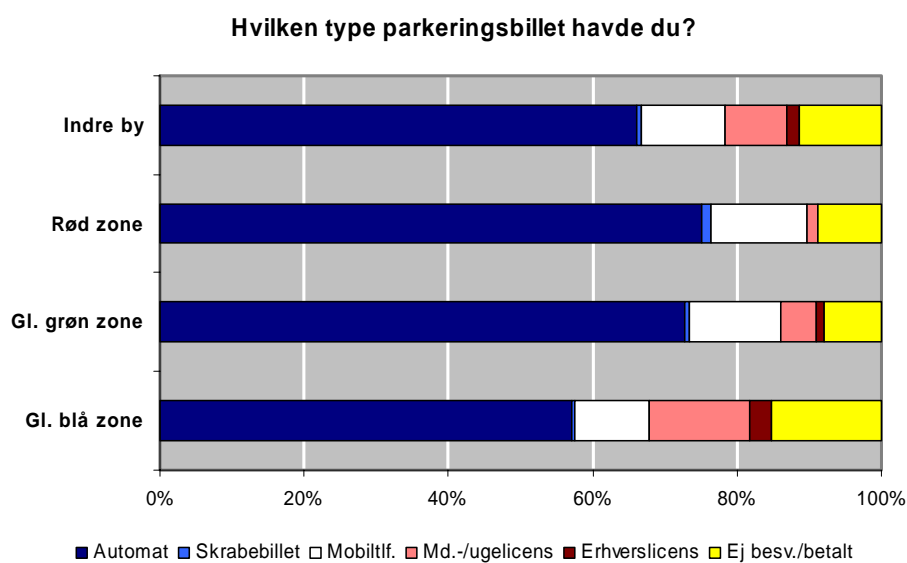
Der synes således at være en tydelig indikation af, at gangtiden bliver kortere jo længere væk man bevæger sig fra centrum. Tilsvarende synes at være tilfældet med søgetid – end dog endnu mere signifikant.

En nærmere analyse af gang- og søgetiderne viser, at man i gammel blå zone tilsyneladende har en overrepræsentation af længere gangtider. Dette kan skyldes, at gammel blå er præget af bolig og administration og flere og lettere tilgængelig parkeringspladser. Det kan understøtte teorien om, at gammel blå zone fortsat anvendes af parkanter, som ikke nødvendigvis har et ærinde i området. I gammel grøn zone findes derimod en overrepræsentation af lange søgetiden, hvorimod gangtiden synes rimelig. Gammel grøn zone er mere præget af større forretningsgade og butikker, og der synes således en tendens mod, at bilister kører mere rundt for at finde en plads, men ikke nødvendigvis holder så langt fra (første) gøremål. Tendensen i rød zone er ikke så entydig som i gammel grøn og blå, men synes dog at minde mest om rød zone, dog med generelt både længere søge- og gangtider.

#### Spørgsmål 6 - Betaling

Fordelingen mellem de forskellige typer af parkeringsbilletter findes i figur 2.

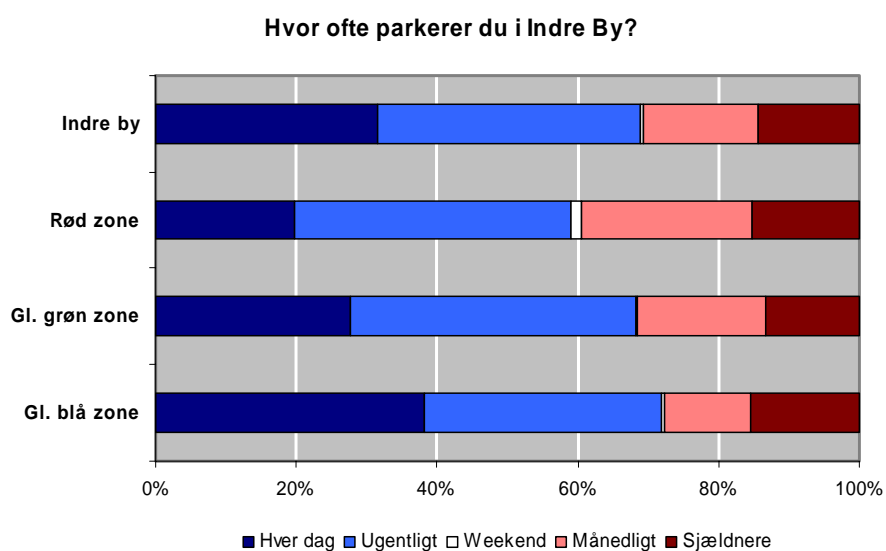
Figur 2. Betaling



*Spørgsmål 7 - Parkeringshyppighed*

Parkeringshyppigheden blandt de indkomne spørgeskort er illustreret i figur 3.

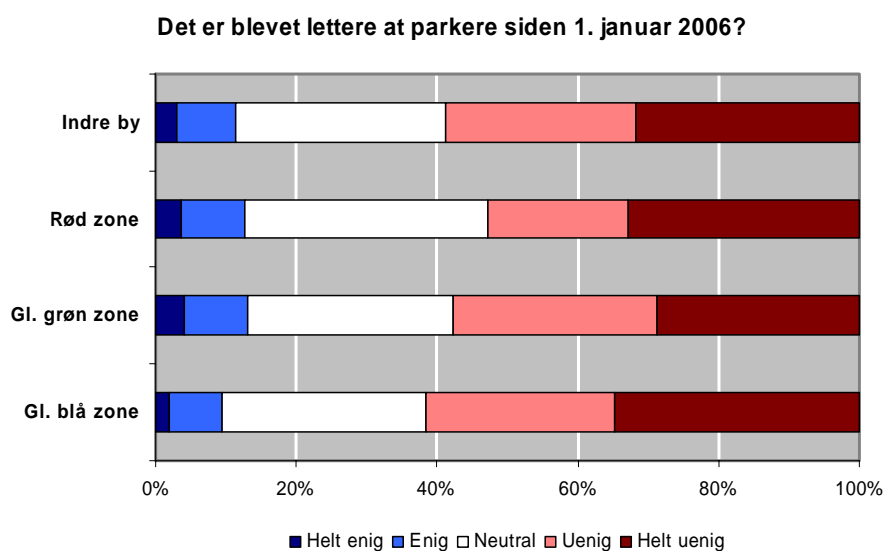
Figur 3. Parkeringshyppighed



*Spørgsmål 8 - Parkeringsmuligheder*

Parkanternes opfattelse af muligheden for at finde en parkeringsplads er præsenteret i nedenstående figur.

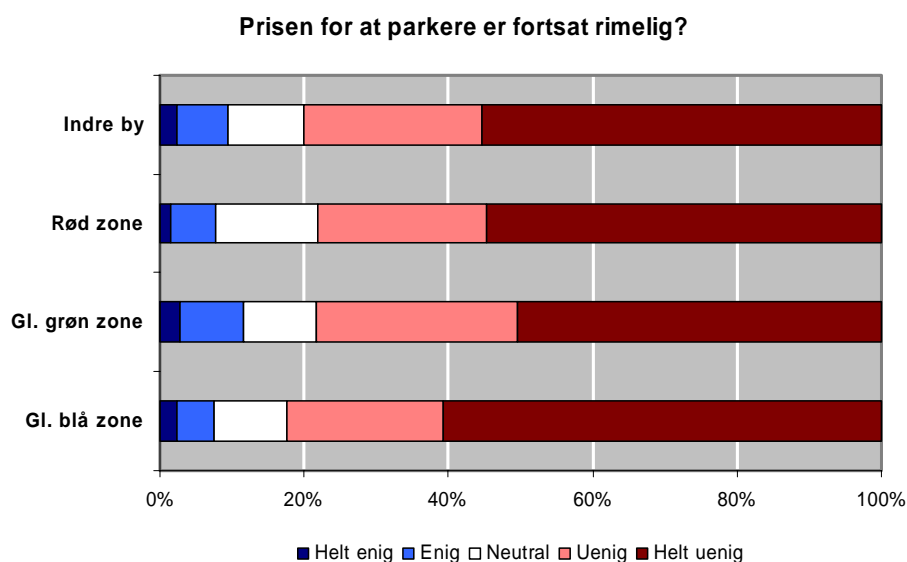
Figur 4. Parkeringsmuligheder



Spørgsmål 9 – Pris for at parkere

Parkanternes holdning til om prisen for at parkere er rimelig er illustreret i figur 5.

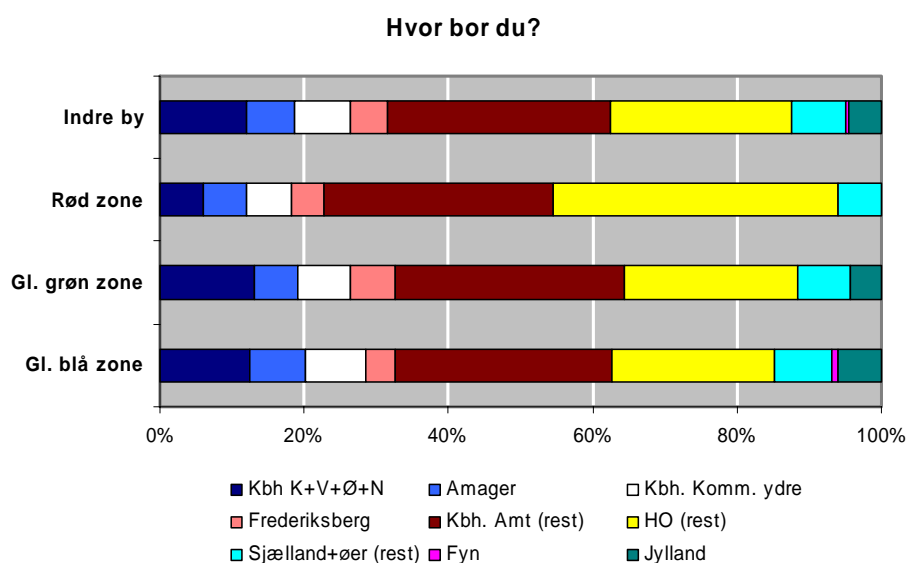
Figur 5. Pris for at parkere



Spørgsmål 10 - Bopæl

Fordelingen af respondenternes hjemsted findes i figur 6.

Figur 6. Bopæl



### Krydsudtræk

Der er foretaget diverse krydsudtræk. I denne forbindelse arbejdes med tre segmenter af parkanter – Arbejde/erhverv, "Beboere uden licens og besøg" samt Andet. Kategorien Andet dækker således over alle kategorier udover arbejde/erhverv samt boligrelateret, dvs. indkøb, turister, cafégæster, biografgængere, etc. I nærværende afsnit præsenteres enkelte resultater.

### Turformål opdelt på områder

Med de tre turformålskategorier fremgår af tabel 4, hvorledes parkanterne i Indre By er fordelt med hensyn til turformål og parkeringszone.

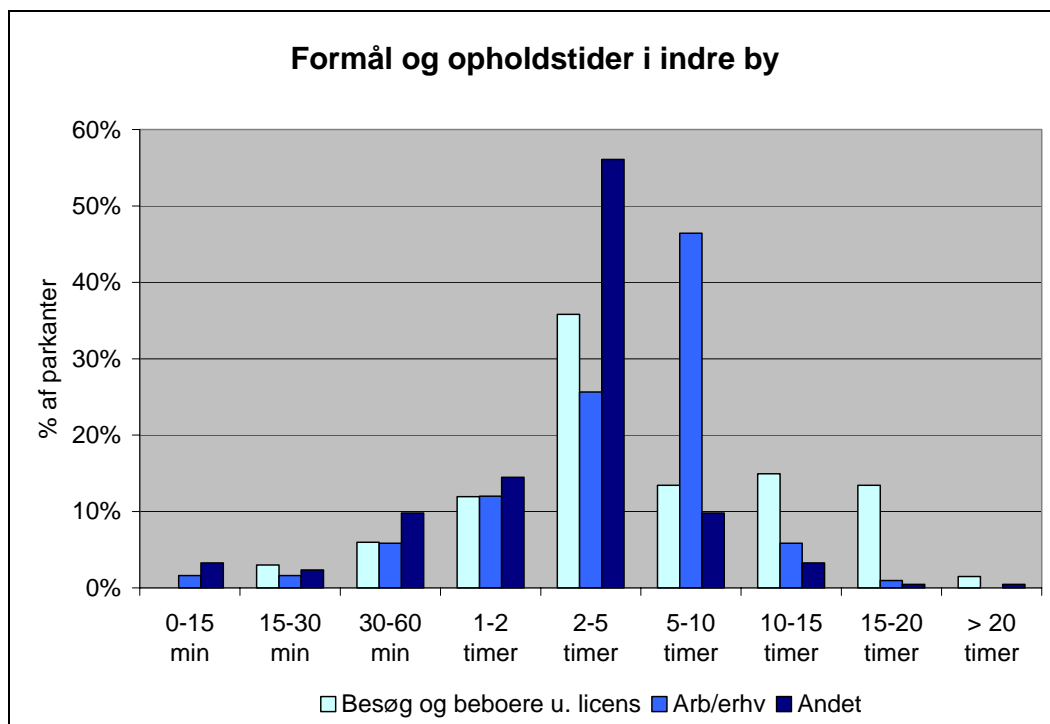
Tabel 4. Fordeling på turformål indenfor P-zonerne i Indre By.

Indre By, respondenter: 600	Zone			I alt I alt
	Rød	Gl. grøn	Gl. blå	
Beboere uden licens og besøg	6%	7%	17%	12%
Arbejde/erhverv	44%	51%	56%	52%
Andet	50%	42%	27%	36%
I alt	100%	100%	100%	100%

Tabel 4 illustrerer, hvorledes respondenternes turformål er fordelt internt i de tre zoner. Der er en gradvist større andel af gruppen "Beboere uden licens og besøg" og arbejde/erhvervsture efterhånden som man fjerner sig fra middelalderbyen (rød zone). Men både rød og gl. grøn zone har en betydelig andel af andre parkeringsformål, som dækker over indkøb, cafe- og restaurantbesøg, turisme, biograf og andet.

### Opholdstider opdelt på turformål

Følgende figur angiver opholdstider opdelt på turformål for Indre By samlet set.



Parkeringer udført af beboere uden licens og i forbindelse med besøg har en gennemsnitlig varighed på 7,8 timer. Det understreges nok en gang, at parkeringer med beboerlicens ikke er indeholdt i materialet. Ture med formålet arbejde eller andet erhvervsrelateret har en gennemsnitlig varighed på 5,5 timer, og kortest varighed har andre ture (indkøb, cafebesøg, biografbesøg, etc.) med ca. 3,5 timer.

Ved analysen i 2003 fandt man gennemsnitlige varigheder for arbejde og erhvervsrelaterede ture på knapt 6 timer i indre by. Varigheden i 2006 er en anelse mindre, men ikke i et omfang som indikerer, at der er sket en ændring i parkeringstiden for dette turformål. Tilsvarende fandt man ved analysen i 2003 varigheder for andre ture på næsten 6 timer. I nærværende analyse er dette tal faldet til omkring 3,5 timer. En del af forklaringen, men ikke en der dækker hele forskellen, er, at besøgende er medregnet i gruppen "Beboere uden licens og besøg" i nærværende analyse, mens "Besøg" var grupperet under "andet" i 2003. En anden forskel er, at der i 2003 blev foretaget uddeling af postkort om lørdagen, mens dette ikke er tilfældet i 2006. Lørdagsparkeringen kan muligvis være længere end hverdagsparkeringen.

### Søgetid og ankomsttidspunkt

Tabel 5 angiver parkanternes søgetider givet ankomsttidspunktet.

Tabel 5. Søgetider i Indre by.




Indre by, respondenter: 600	Søgetid, Indre By						
	0-2 min	2-5 min	5-10 min	10-15 min	15-20 min	20-25 min	I alt
00-08	80%	15%	2%	3%	0%	0%	100%
8-14	65%	20%	9%	4%	1%	0%	100%
14-16	57%	19%	16%	4%	3%	1%	100%
16-18	47%	22%	18%	7%	6%	1%	100%
18-20	49%	25%	18%	4%	4%	0%	100%
20-24	53%	22%	16%	5%	4%	0%	100%
I alt	56%	21%	14%	5%	3%	0%	100%

## Usikkerheder

Der er naturligvis forbundet visse usikkerheder med respondenternes svar. Dels at det ikke den konkrete parkering respondenter tager udgangspunkt i, dels respondentens erindring af den konkrete parkering. Specielt er opholdstiderne forbundet med en vis usikkerhed. Dels hvis postkortet er blevet udfyldt på et senere tidspunkt, og respondenter ikke kan huske den konkrete parkering. Ligeledes kan de postkort, hvor der ikke er angivet en dato, og hvor ankomsttidspunktet er senere end afgangtidspunktet ligeledes være forbundet med en vis usikkerhed.

Ligeledes kan der være en vis usikkerhed forbundet med søge- og gangtiderne, da opfattelse af tid kan være meget forskellig fra den faktiske situation. Svarfordelingerne giver dog ikke anledning til at tro, at det drejer sig om helt urealistiske svar.

## Bilag A – Forside til spørgeskortene uddelt i Indre By.

<b>Københavns Kommune</b> <b>Parkeringsundersøgelse</b>	 	 Sendes ufrankeret Modtageren betaler portoen
<p><i>Den 1. januar 2006 blev der indført en ny parkeringsordning i Indre By med det formål at begrænse biltrafikken og forbedre miljøet. Vi er nu i gang med at undersøge om ordningen virker efter sin hensigt.</i></p>	<p>TetraPlan Kronprinsessegade 46E +++ 2267 +++ 1045 København K</p>	
<p><b>Din medvirken har stor betydning.</b></p> <p>Udfyld venligst kortet og læg det snarest i en postkasse. <b>Porto er betalt.</b></p>		
<p><b>Tak for hjælpen!</b></p> <p>Undersøgelsen gennemføres af firmaet TetraPlan. Eventuelle spørgsmål om undersøgelsen: Morten Steen Petersen, telefon 33 73 71 10.</p>		

## Bilag B – Postkort uddelt i Indre By.

<b>1. Hvornår parkerede du på denne plads ?</b>	_____				
	Angiv tidspunkt (eks. kl. kvart over 9 morgen = 9.15)				
<b>2. Hvornår kørte du igen fra denne P-plads ?</b>	_____				
	Angiv tidspunkt (kl. 20 minutter i 4 eftermiddag = 15.40)				
<b>3. Hvad foretog du dig, mens bilen var parkeret ?</b>					
<input type="checkbox"/> Indkøb	<input type="checkbox"/> Hjemme	<input type="checkbox"/> Biograf/cafe/o.l.	<input type="checkbox"/> På min arbejdsplads		
<input type="checkbox"/> Andet erhvervsformål	<input type="checkbox"/> Besøg	<input type="checkbox"/> Turist	<input type="checkbox"/> Andet: _____		
<b>4. Hvor langt fra dit 1. mål var bilen parkeret ?</b>	_____				
	<input type="checkbox"/> Ved ikke	Angiv minutters gangtid			
<b>5. Hvor længe ledte du efter denne parkeringsplads ?</b>	_____				
		Angiv hvor længe (minutter)			
<b>6. Hvilken type parkeringsbillet havde du ?</b>					
<input type="checkbox"/> Automat	<input type="checkbox"/> Skræbebillet	<input type="checkbox"/> Mobiltlf.	<input type="checkbox"/> Måned- el. ugelicens	<input type="checkbox"/> Beboer- el. erhv.licens	
<b>7. Hvor ofte parkerer du i Indre By ?</b>					
<input type="checkbox"/> Hver dag	<input type="checkbox"/> Ugentligt	<input type="checkbox"/> Kun i weekenden	<input type="checkbox"/> Månedligt	<input type="checkbox"/> Sjældnere	
<b>8. Det er blevet lettere at parkere siden 1. Januar 2006?</b>					
<input type="checkbox"/> Helt enig	<input type="checkbox"/> Enig	<input type="checkbox"/> Neutral	<input type="checkbox"/> Uenig	<input type="checkbox"/> Helt uenig	<input type="checkbox"/> Ved ikke
<b>9. Prisen for at parkere er fortsat rimelig ?</b>					
<input type="checkbox"/> Helt enig	<input type="checkbox"/> Enig	<input type="checkbox"/> Neutral	<input type="checkbox"/> Uenig	<input type="checkbox"/> Helt uenig	<input type="checkbox"/> Ved ikke
<b>10. Hvor bor du ?</b>	_____				
	Postnummer eller tydeligt stednavn				

## Bilag C – Svarfordelingen for hele området.

### **Besvarelse - Hele området.**

#### **1./2. Parkeringstid**

<input type="checkbox"/> 2%	0-15 min	<input type="checkbox"/> 2%	15-30 min	<input type="checkbox"/> 7%	30-60 min
<input type="checkbox"/> 13%	1-2 timer	<input type="checkbox"/> 38%	2-5 timer	<input type="checkbox"/> 29%	5-10 timer
<input type="checkbox"/> 6%	10-15 timer	<input type="checkbox"/> 2%	15-20 timer	<input type="checkbox"/> 0%	> 20 timer

Gennemsnitlig parkeringstid i timer

#### **3. Hvad foretog du dig, mens bilen var parkeret?**

<input type="checkbox"/> 3%	Indkøb	<input type="checkbox"/> 3%	Hjemme	<input type="checkbox"/> 13%	Biograf, cafe o.l.
<input type="checkbox"/> 31%	Arbejdsplads	<input type="checkbox"/> 21%	Ehvervsrelateret	<input type="checkbox"/> 9%	Besøg
<input type="checkbox"/> 1%	Turist	<input type="checkbox"/> 19%	Andet		

#### **4. Hvor langt fra dit 1. mål var bilen parkeret?**

Gennemsnit i minutter

#### **5. Hvor længe ledte du efter denne parkeringsplads?**

Gennemsnit i minutter

#### **6. Hvilken type parkeringsbillet havde du?**

<input type="checkbox"/> 66%	Automat	<input type="checkbox"/> 1%	Skrabebillet	<input type="checkbox"/> 12%	Mobilttf.
<input type="checkbox"/> 9%	Måned-/ugelicens	<input type="checkbox"/> 2%	Erhvervslicens	<input type="checkbox"/> 11%	Ej besvaret/ej betalt

#### **7. Hvor ofte parkerer du i Indre by?**

<input type="checkbox"/> 31%	Hver dag	<input type="checkbox"/> 37%	Ugentligt	<input type="checkbox"/> 1%	Kun i weekenden
<input type="checkbox"/> 16%	Månedligt	<input type="checkbox"/> 14%	Sjældnere		

#### **8. Det er blevet lettere at parkere siden 1. januar 2006?**

<input type="checkbox"/> 3%	Helt enig	<input type="checkbox"/> 7%	Enig	<input type="checkbox"/> 25%	Neutral
<input type="checkbox"/> 22%	Uenig	<input type="checkbox"/> 26%	Helt uenig	<input type="checkbox"/> 18%	Ved ikke

#### **9. Prisen for at parkere er fortsat rimeligt?**

<input type="checkbox"/> 2%	Helt enig	<input type="checkbox"/> 7%	Enig	<input type="checkbox"/> 10%	Neutral
<input type="checkbox"/> 24%	Uenig	<input type="checkbox"/> 54%	Helt uenig	<input type="checkbox"/> 3%	Ved ikke

#### **10. Hvor bor du?**

<input type="checkbox"/> 12%	Kbh K+V+N+Ø	<input type="checkbox"/> 7%	Amager	<input type="checkbox"/> 8%	Kbh Komm ydre
<input type="checkbox"/> 5%	Frederiksberg	<input type="checkbox"/> 30%	Kbh Amt (rest)	<input type="checkbox"/> 25%	HO (rest)
<input type="checkbox"/> 7%	Sjælland+øer	<input type="checkbox"/> 0%	Fyn	<input type="checkbox"/> 5%	Jylland
<input type="checkbox"/> 2%	Ej besvaret / udland				

## Bilag C.1 – Svarfordeling for Rød zone.

### Besvarelse - Rød zone.

#### 1./2. Parkeringstid

<input type="text" value="3%"/> 0-15 min	<input type="text" value="3%"/> 15-30 min	<input type="text" value="6%"/> 30-60 min
<input type="text" value="25%"/> 1-2 timer	<input type="text" value="46%"/> 2-5 timer	<input type="text" value="13%"/> 5-10 timer
<input type="text" value="4%"/> 10-15 timer	<input type="text" value="0%"/> 15-20 timer	<input type="text" value="0%"/> > 20 timer

Gennemsnitlig parkeringstid i timer

#### 3. Hvad foretog du dig, mens bilen var parkeret?

<input type="text" value="7%"/> Indkøb	<input type="text" value="0%"/> Hjemme	<input type="text" value="19%"/> Biograf, cafe o.l.
<input type="text" value="22%"/> Arbejdsplads	<input type="text" value="22%"/> Ehvervsrelateret	<input type="text" value="6%"/> Besøg
<input type="text" value="0%"/> Turist	<input type="text" value="24%"/> Andet	

#### 4. Hvor langt fra dit 1. mål var bilen parkeret?

Gennemsnit i minutter

#### 5. Hvor længe ledte du efter denne parkeringsplads?

Gennemsnit i minutter

#### 6. Hvilken type parkeringsbillet havde du?

<input type="text" value="75%"/> Automat	<input type="text" value="1%"/> Skræbebillet	<input type="text" value="13%"/> Mobiltf.
<input type="text" value="1%"/> Måned-/ugelicens	<input type="text" value="0%"/> Erhvervslicens	<input type="text" value="9%"/> Ej besvaret/ej betalt

#### 7. Hvor ofte parkerer du i Indre by?

<input type="text" value="20%"/> Hver dag	<input type="text" value="39%"/> Ugentligt	<input type="text" value="2%"/> Kun i weekenden
<input type="text" value="24%"/> Månedligt	<input type="text" value="15%"/> Sjældnere	

#### 8. Det er blevet lettere at parkere siden 1. januar 2006?

<input type="text" value="3%"/> Helt enig	<input type="text" value="8%"/> Enig	<input type="text" value="29%"/> Neutral
<input type="text" value="17%"/> Uenig	<input type="text" value="27%"/> Helt uenig	<input type="text" value="17%"/> Ved ikke

#### 9. Prisen for at parkere er fortsat rimeligt?

<input type="text" value="2%"/> Helt enig	<input type="text" value="6%"/> Enig	<input type="text" value="14%"/> Neutral
<input type="text" value="23%"/> Uenig	<input type="text" value="54%"/> Helt uenig	<input type="text" value="2%"/> Ved ikke

#### 10. Hvor bor du?

<input type="text" value="6%"/> Kbh K+V+N+Ø	<input type="text" value="6%"/> Amager	<input type="text" value="6%"/> Kbh Komm ydre
<input type="text" value="4%"/> Frederiksberg	<input type="text" value="31%"/> Kbh Amt (rest)	<input type="text" value="38%"/> HO (rest)
<input type="text" value="6%"/> Sjælland+øer	<input type="text" value="0%"/> Fyn	<input type="text" value="0%"/> Jylland
<input type="text" value="3%"/> Ej besvaret / udland		

## Bilag C.2 - Svarfordeling for gammel Grøn zone.

### Besvarelse - Gammel grøn zone.

#### 1./2. Parkeringstid

<input type="checkbox"/> 2%	0-15 min	<input type="checkbox"/> 2%	15-30 min	<input type="checkbox"/> 7%	30-60 min
<input type="checkbox"/> 11%	1-2 timer	<input type="checkbox"/> 45%	2-5 timer	<input type="checkbox"/> 27%	5-10 timer
<input type="checkbox"/> 5%	10-15 timer	<input type="checkbox"/> 2%	15-20 timer	<input type="checkbox"/> 0%	> 20 timer

Gennemsnitlig parkeringstid i timer

#### 3. Hvad foretog du dig, mens bilen var parkeret?

<input type="checkbox"/> 2%	Indkøb	<input type="checkbox"/> 2%	Hjemme	<input type="checkbox"/> 17%	Biograf, cafe o.l.
<input type="checkbox"/> 27%	Arbejdsplads	<input type="checkbox"/> 24%	Ehvervsrelateret	<input type="checkbox"/> 5%	Besøg
<input type="checkbox"/> 2%	Turist	<input type="checkbox"/> 20%	Andet		

#### 4. Hvor langt fra dit 1. mål var bilen parkeret?

Gennemsnit i minutter

#### 5. Hvor længe ledte du efter denne parkeringsplads?

Gennemsnit i minutter

#### 6. Hvilken type parkeringsbillet havde du?

<input type="checkbox"/> 73%	Automat	<input type="checkbox"/> 1%	Skrabebillet	<input type="checkbox"/> 13%	Mobiltlf.
<input type="checkbox"/> 5%	Måned-/ugelicens	<input type="checkbox"/> 1%	Erhvervslicens	<input type="checkbox"/> 8%	Ej besvaret/ej betalt

#### 7. Hvor ofte parkerer du i Indre by?

<input type="checkbox"/> 28%	Hver dag	<input type="checkbox"/> 41%	Ugentligt	<input type="checkbox"/> 0%	Kun i weekenden
<input type="checkbox"/> 18%	Månedligt	<input type="checkbox"/> 13%	Sjældnere		

#### 8. Det er blevet lettere at parkere siden 1. januar 2006?

<input type="checkbox"/> 3%	Helt enig	<input type="checkbox"/> 8%	Enig	<input type="checkbox"/> 25%	Neutral
<input type="checkbox"/> 24%	Uenig	<input type="checkbox"/> 24%	Helt uenig	<input type="checkbox"/> 16%	Ved ikke

#### 9. Prisen for at parkere er fortsat rimeligt?

<input type="checkbox"/> 3%	Helt enig	<input type="checkbox"/> 9%	Enig	<input type="checkbox"/> 10%	Neutral
<input type="checkbox"/> 27%	Uenig	<input type="checkbox"/> 49%	Helt uenig	<input type="checkbox"/> 2%	Ved ikke

#### 10. Hvor bor du?

<input type="checkbox"/> 13%	Kbh K+V+N+Ø	<input type="checkbox"/> 6%	Amager	<input type="checkbox"/> 7%	Kbh Komm ydre
<input type="checkbox"/> 6%	Frederiksberg	<input type="checkbox"/> 31%	Kbh Amt (rest)	<input type="checkbox"/> 23%	HO (rest)
<input type="checkbox"/> 7%	Sjælland+øer	<input type="checkbox"/> 0%	Fyn	<input type="checkbox"/> 4%	Jylland
<input type="checkbox"/> 2%	Ej besvaret / udland				

## Bilag C.3 - Svarfordeling for gammel blå zone.

### Besvarelse - Gammel blå zone.

#### 1./2. Parkeringstid

<input type="text" value="2%"/> 0-15 min	<input type="text" value="2%"/> 15-30 min	<input type="text" value="8%"/> 30-60 min
<input type="text" value="12%"/> 1-2 timer	<input type="text" value="29%"/> 2-5 timer	<input type="text" value="36%"/> 5-10 timer
<input type="text" value="8%"/> 10-15 timer	<input type="text" value="3%"/> 15-20 timer	<input type="text" value="1%"/> > 20 timer

Gennemsnitlig parkeringstid i timer

#### 3. Hvad foretog du dig, mens bilen var parkeret?

<input type="text" value="3%"/> Indkøb	<input type="text" value="4%"/> Hjemme	<input type="text" value="7%"/> Biograf, cafe o.l.
<input type="text" value="38%"/> Arbejdsplads	<input type="text" value="18%"/> Ehvervsrelateret	<input type="text" value="13%"/> Besøg
<input type="text" value="1%"/> Turist	<input type="text" value="16%"/> Andet	

#### 4. Hvor langt fra dit 1. mål var bilen parkeret?

Gennemsnit i minutter

#### 5. Hvor længe ledte du efter denne parkeringsplads?

Gennemsnit i minutter

#### 6. Hvilken type parkeringsbillet havde du?

<input type="text" value="57%"/> Automat	<input type="text" value="0%"/> Skræbebillet	<input type="text" value="10%"/> Mobiltlf.
<input type="text" value="14%"/> Måned-/ugelicens	<input type="text" value="3%"/> Erhvervslicens	<input type="text" value="15%"/> Ej besvaret/ej betalt

#### 7. Hvor ofte parkerer du i Indre by?

<input type="text" value="38%"/> Hver dag	<input type="text" value="34%"/> Ugentligt	<input type="text" value="0%"/> Kun i weekenden
<input type="text" value="12%"/> Månedligt	<input type="text" value="16%"/> Sjældnere	

#### 8. Det er blevet lettere at parkere siden 1. januar 2006?

<input type="text" value="2%"/> Helt enig	<input type="text" value="6%"/> Enig	<input type="text" value="23%"/> Neutral
<input type="text" value="22%"/> Uenig	<input type="text" value="28%"/> Helt uenig	<input type="text" value="20%"/> Ved ikke

#### 9. Prisen for at parkere er fortsat rimeligt?

<input type="text" value="2%"/> Helt enig	<input type="text" value="5%"/> Enig	<input type="text" value="10%"/> Neutral
<input type="text" value="21%"/> Uenig	<input type="text" value="59%"/> Helt uenig	<input type="text" value="3%"/> Ved ikke

#### 10. Hvor bor du?

<input type="text" value="12%"/> Kbh K+V+N+Ø	<input type="text" value="7%"/> Amager	<input type="text" value="8%"/> Kbh Komm ydre
<input type="text" value="4%"/> Frederiksberg	<input type="text" value="29%"/> Kbh Amt (rest)	<input type="text" value="22%"/> HO (rest)
<input type="text" value="8%"/> Sjælland+øer	<input type="text" value="1%"/> Fyn	<input type="text" value="6%"/> Jylland
<input type="text" value="2%"/> Ej besvaret / udland		

## **Bilag 3. En kort status vedr. udvikling i forskellige baggrundsvariable.**

De baggrundsvariable der kan give en indikation af om parkeringspriserne har en væsentlig betydning i København er biografbesøg, restaurant og cafebesøg, hotelovernatninger, samt besøgende på kulturelle og andre aktiviteter. Derudover kan omsætningen i detailhandel give indikationer af prisfølsomhed overfor parkering.

### **Biograf**

Med udgangspunkt i Danmarks statistik og Filminstituttets opgørelser af biografbesøg i Danmark i 2005 kan følgende nøgletal fremdrages.

I Danmark blev der i 2005 solgt 12,2 mio. billetter, hvilket er en nedgang på 5 % i forhold til 2004. Det er en betydelig mindre nedgang end i mange andre lande i Europa. Faktisk er det kun i England at biografbesøget er faldet mindre. I Sverige faldt det eksempelvis med 12 %, og i Tyskland med 18 %. Det europæiske gennemsnit var et fald på 11 %.

Ca. 32 % af billetterne blev solgt til Danske film. Det er kun i Frankrig og UK at man har tilsvarende høje andele af besøgende til de nationalt producerede film. Entreindtægten blev på i alt 630 mio. kr., hvilket er ny rekord, og indikerer en væsentlig indtægt til biograf-ejerne.

Entreindtægten fra danske film steg med 41 % i 2005 eller 55 mio. og udgjorde hermed 30 % af den samlede entreindtægt.

Den gennemsnitlige entreindtægt pr. solgt billet udgjorde kr. 51,66 eks. moms, dvs. en billetpris på kr. 65,00.

Hovedstadsbiograferne har 22.000 sæder svarende til 38 % af landets biograf sæder i 2005 og solgte 50 % af samtlige billetter, dvs. ca. 6,1 mio. I København og på Frederiksberg blev der solgt 6,1 billetter pr. indbygger, selvom det dog ikke er sandsynligt, at alle biografæster i kommunernes biografer bor i de 2 kommuner.

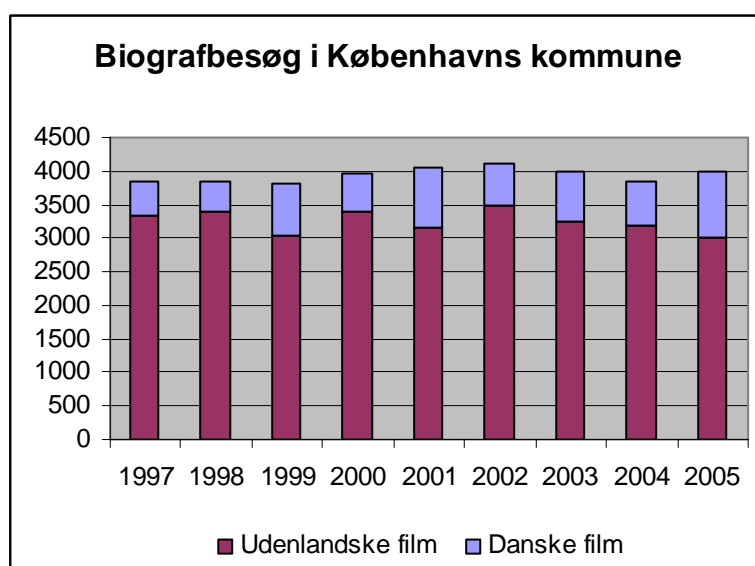
I 2006 har billetsalget også været godt, dog ikke helt på niveau som i 2005. dermed fortsætter den nedadgående trend fra 2004. Der foreligger endnu ikke detaljerede data for indtægter.

Biografstrukturen i Danmark er domineret af store kæder, hvor Nordisk Film er den største. Disse kæder er både distributører og biografere, og sidder på de mest besøgte biografer.

Ejer	Antal Biografer	Markedsandel/billetter
Nordisk Film	15	37 %
Cinemaxx	3	14 %
Sandrew Metronome	2	7 %
Andre private	65	32 %
Forenings-/kommunalt ejede biografer	79	10 %
<b>I alt</b>	<b>164</b>	<b>100 %</b>

Kilde: Facts & Figures 2006 / Det Danske Filminstitut

I Københavns kommune ligger der 13 biografer og der sælges ca. 30 % af alle billetter.



I USA er der gennemført analyser for at undersøge hvilke faktorer, der påvirker folks biografvalg. Ikke overraskende er det udvalget af film der er det vigtigste. Men forhold som atmosfære, siddekomfort og salsopbygning scorer næsten lige så højt. Ca. 60 % peger på afstanden fra hjemmet, mens 1/3 angiver parkeringsmuligheder som vigtigt. Da det er en amerikansk undersøgelse findes der ingen alternativer til bilen, og derfor får parkering en større betydning end i København.

I 2001 blev der gennemført en lignende analyse i Danmark. Nogle af hovedkonklusionerne er trukket frem i det følgende.

Frekvensen af biografbesøg i København er større end i resten af landet. Det har en tydelig sammenhæng med udbuddet af biografer og disses kvalitet.

Analysen afdækkede også opfattelsen af tilgængelighed og convenience. Det fremgår af den følgende tekstboks at for bilejere opfattes parkering som et problem i forbindelse med biografbesøget. Undersøgelsen stillede derfor forslag om at der indgik en P-plads i købet af biografbilletten, da der tilsyneladende var en betalingsvillighed netop overfor dette.

Tilgængelighed hænger sammen med

- Afstand til biograf
- Offentlige transportmuligheder
- Parkeringsmuligheder
- Ventetiden ved tidlig afhentning af bestilte billetter

Der kan identificeres en geografisk forskel netop på denne dimension. Biografbesøget i København opleves generelt at have større grad af tilgængelighed og convenience. Dette gælder dog ikke bilejere, der har parkeringsproblemer, når de skal i biografen i centrum. Prisen for at parkere i centrum nævnes også som en ulempe.

*”Det er et problem med parkering, det koster og er besværligt”*

Mange ville også betale mere for større convenience i form af:

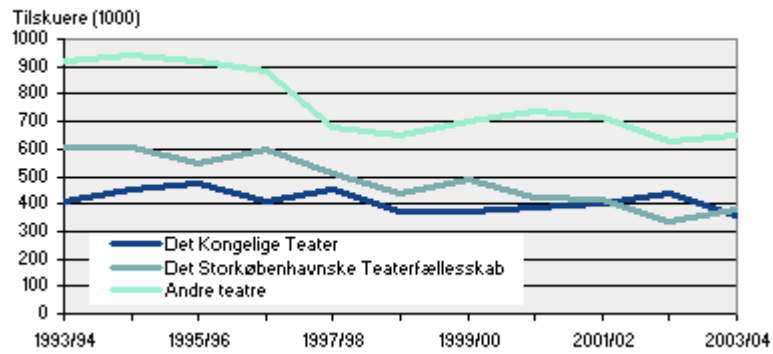
- Gratis parkering
- Transportmuligheder
- Tilsendte billetter, eller på anden vis undgå kø og ventetid
- Få passet børnene

Uddrag fra Kvalitativ undersøgelse af film- og biografattraktivitet for det danske filmpublikum, februar 2001, Det danske filminstitut.

## Teater

Københavns kommunes statistiske årbog indeholder data om teaterbesøg. Det senest tilgængelige er tal fra 2004. På den baggrund kan der ikke drages paralleller til udviklingen efter d. 1.01.2006.

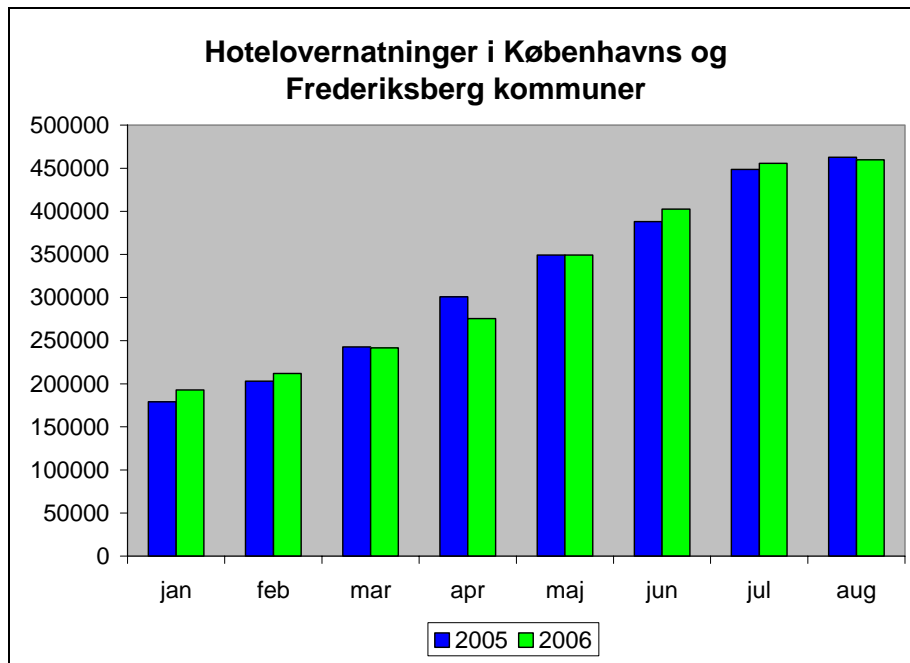
### Teaterbesøg i København.



Kilde: Københavns kommunes statistiske kontor

### Hoteller

Antallet af besøgende på hotellerne i København er vokset marginalt hvis man sammenligner de første 8 måneder i 2005 og 2006.



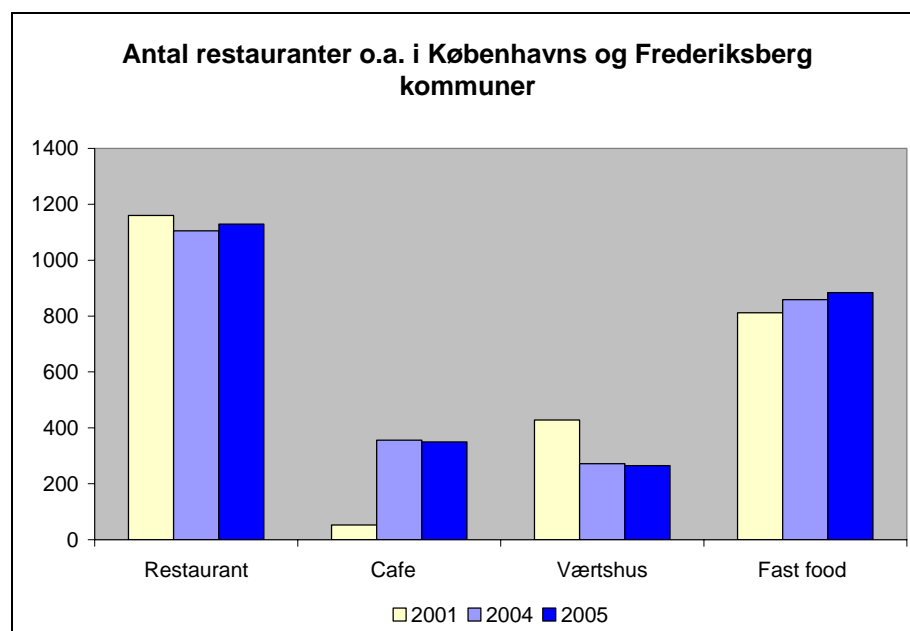
Kilde: Danmarks statistik, overnatningsstatistik for Københavns og Frederiksberg kommuner.

Det er især i januar og februar samt i juni og juli at antallet af overnatninger er steget. Til gengæld faldt antallet betydeligt i april på grund af påsken, mens der ikke skete en tilsvarende forøgelse i marts.

De gennemførte interview pegede på at hotellerne næppe var særligt følsomme overfor parkering. En række hoteller har egne parkeringsfaciliteter, og de steder hvor gæsterne er henvist til gadeparkering, især vest for hovedbanegården, er gæsterne tilsyneladende vant til at skulle betale for parkeringen. De nævnte hoteller anvendes også i vid udstrækning af gæster der ankommer med turistbus eller tog.

## Restaurant og Cafe

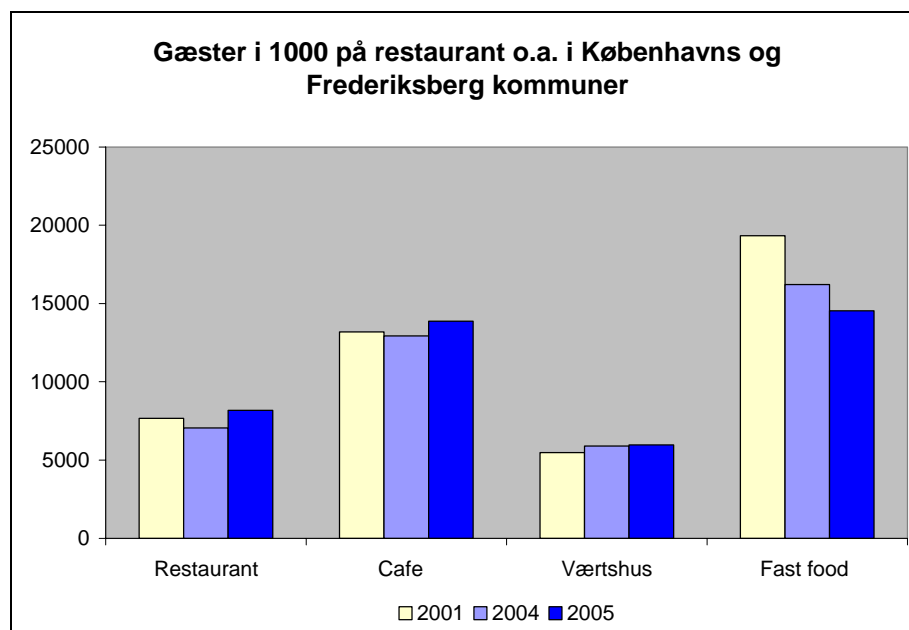
Det samlede antal restauranter og cafeer i Københavns og Frederiksberg kommuner er vokset med 7 % fra 2001 til 2005. Udviklingen indenfor de forskellige typer af restauranter er angivet i den efterfølgende figur.



Kilde: HORESTA Tendens 2006

Det fremgår, at især klassificeringen af værtshuse og cafeer synes at have ændret sig i perioden. Det noteres også, at der er et stigende antal fast food restauranter.

Antallet af gæster er faldet med 7 %. Det store fald er sket fra 2001 til 2004, og derefter er der sket en marginal stigning i det samlede antal gæster. I den efterfølgende figur kan ses hvorledes gæsterne fordeler sig på forskellige etableringer.



Cafeer og restauranter oplever et stigende antal gæster, mens især fastfood restauranter har oplevet et markant fald på 25 %.

Der foreligger endnu ikke data for udviklingen i 2006. Responsen fra undersøgelsen af de ændrede parkeringsvilkår indikerer dog, at det næppe er parkeringsforholdene der afholder folk fra at gå på restaurant. Derimod synes den generelle økonomiske udvikling at være en vigtigere indikator. Det kan understøttes af skiftet fra de billige fastfood restauranter til de dyrere almindelige restauranter og tilsvarende et skift fra værtshuse til cafeer. Da den generelle økonomiske udvikling er fortsat ind i 2006 er det forventeligt at der fortsat vil være vækst i antallet af restaurantbesøg.



# Evaluering af parkeringsordning i Indre By, København

## Interview af organisationer

---

### 1 Indledning

Nærværende notat redegør for de gennemførte interview med brancheorganisationer, foreninger, forbund, fællessekretariater mv. Interviewene er en del af en omfattende undersøgelse af parkeringsforholdene i Indre By iværksat af Københavns Kommune som følge af en ny parkeringsordning pr. 1. januar 2006.

### 2 Metode og periode

Alle interview er gennemført pr. telefon. Med udgangspunkt i spørgeskemaet fra erhvervsinterviewene er organisationens holdning til de nye parkeringsregler afdækket. Det skal dog bemærkes, at der ikke er tale om en egentlig besvarelse af erhvervsinterviewskemaet, men udelukkende en dialog om organisationens holdning til de nye regler.

Interviewene er gennemført i perioden oktober-november 2006.

### 3 Interviewede organisationer

Følgende er kontaktet:

- Wonderful Copenhagen
- Københavns City Center
- Organisationen Danske Museer
- Foreningen af præmierebiografer i København, Århus og Aalborg
- HORESTA
- De Samvirkende Købmænd
- COOP Danmark A/S
- HTSI
- Liberale Erhvervs Råd (LIBER)
- Håndværksrådet
- Håndværkerforeningen
- Dansk Frisør & Kosmetiker Forbund
- HK
- Fælles Fagligt Forbund (3F)
- Dansk Industri (DI)

---

Dato: 22. november 2006

Notatnr.: 2101032-001

Rev: 2

Udarbejdet af: Tim Gustav Weibel

Kontrolleret / godkendt: Morten Steen Petersen

Filnavn: S:\2101302 p-evaluering 2\_brancheinterview\Dok\_interview organisationer\_2101302\_001\_2.doc



- Dansk Metal

## 4 Sammenfatning

3 ud af ovennævnte 16 organisationer, forbund mv. har trods henvendelse ikke vendt retur med en holdning til parkering i Indre By og/eller København.

Af de 13 interviewede organisationer mv. havde 7 en klar holdning til parkering, herunder en mere eller mindre officiel holdning til den nye parkeringsordning. En enkelt af disse var positiv overfor den nye ordning og hilste denne velkommen, mens seks var stærkt utilfredse med kommunens politik på området, herunder den nye parkeringsordning. Derudover havde seks organisationer ingen væsentlig holdning til parkering i Indre By, hvilket for to af disse skyldtes, at parkering ikke havde nogen betydning for fores medlemmer.

Den enlige tilfredse organisation fandt det positivt, at der blev gjort noget aktivt for at begrænse trafikken i Indre By, og fandt også midlerne passende.

De "kritiske organisationer" udtrykte ligeledes forståelse for at trafikpresset på Indre By er stort, og at det var nødvendigt at gøre noget, men de mente ikke, at den nye ordning var et skridt i den rigtige retning. Prisen for parkering, betalingsperioden, generelle restriktioner samt omfanget var nu nået et urimeligt niveau. Nøgleord, som blev nævnt, var tilgængelighed, mobilitet og fleksibilitet, hvilket i højere grad burde inddrages i overvejelserne forud for at nye tiltag på trafikområdet indførtes. Flere savnede dialog, og opfattede lidt den nye parkeringsordning som et ideologisk korstog mod bilen, hvilket man fandt, var en dybt forældet polarisering mellem "de gode" og "de onde", dvs. "vi andre" og "bilisterne". Endelig blev det fremhævet, at man skulle huske på, at København var en hovedstad og hele Danmarks turismæssige hovedattraktion, hvorfor der nødvendigvis måtte skabes fornuftige og rimelige parkeringsforhold for de besøgende.

Konkret, i relation til den nye parkeringsordning, mente flere, at aftenparkering netop var bevis på, at parkeringsstrategien i København var politisk drevet samt af udsigten til økonomisk gevinst frem for at være funderet i adfærdsregulerede argumenter. Budskabet om at den nye ordning var indført for at få pendlere til at benytte de offentlige transportmidler var forstået af mange, men ingen mente, at dette var i overensstemmelse med at indføre aftenbetaling, idet der jo på dette tidspunkt ikke fandtes mange pendlere. En enkelt udtrykte det så klart, at hvis man ønsker at komme rygtet til livs om at den nye ordning blot er en pengemaskine for kommunen, så skulle man starte med at fjerne aftenbetalingen!

Et par organisationer ønskede, at pengene fra parkering var øremærket til trafikområdet. Et par organisationer havde ligeledes den opfattelse, at kommunen nedlagde p-pladser, før nye var etableret, hvilket man fandt uforståeligt.

Som en sidebemærkning udtrykte et par organisationer utilfredshed med den gældende ordning for erhvervslicenser, som man fandt både dyr og urimelig. En enkelt nævnte det konkurrenceforvridende i ordningen, idet kun virksomheder med bopæl i Indre By kunne erhverve en sådan licens, mens virksomheder uden for København, som udførte arbejde i Indre By, ikke havde samme mulighed.

I afsnit 5 findes individuelle referater fra hver af de interviewede organisationer.



## 5 Referater og beskrivelse

I det følgende findes referater af de gennemførte interview samt en kort beskrivelse af den enkelte organisation, foreninger mv.

### Københavns City Center, Sekretariatschef Jan Michael Hansen

*Københavns City Center blev grundlagt i 1971. Foreningens virke er begrænset til mid-delalderbydelen af København. Foreningens formål er at medvirke til at forstærke Citys placering som Danmarks forretnings- og kulturcenter samt bevare og forbedre de miljø-mæssige kvaliteter af bydelen. Som medlem kan optages erhvervsvirksomheder i videste forstand, kulturelle institutioner og faglige organisationer med hjemsted i City.*

De nye regler var endnu ikke diskuteret i bestyrelsen, hvorfor han ikke kunne udtale sig officielt herom. De havde heller ikke gennemført en egentlig undersøgelse af konsekvenserne.

De havde dog en generel holdning til parkeringen i Indre By, og de var ikke tilfredse med udviklingen de senere år. For Københavns City Center er nøgleordet "tilgængelighed", dvs. at det skal være muligt for de handlende at kunne komme til byen og parkere bilen. Man mente, at det var forkert at nedlægge gadeparkering før andre alternativer var etableret. "Udvikling frem for afvikling", som de formulerede det, burde være strategien, og de var ikke tilfredse med de gældende forhold og prisniveau.

### Organisationen Danske Museer, Sekretariatschef Hanne Esmann

*Organisationen Danske Museer er interesseorganisation for 196 danske museer, indenfor både kunst, kultur- og naturhistorie. Organisationens Danske Museer arbejder bl.a. for at fremme dansk museumsvesens interesser gennem nationalt og internationalt arbejde, at påvirke den politiske debat samt at fremme museernes interesser i forhold til offentlige myndigheder.*

De havde ingen holdning til den nye parkeringsordning, idet ingen "city-museer" havde henvendt sig til organisationen herom. Helt generelt var museerne i Indre By dog stærkt påvirket af parkeringsrestriktionerne og -forholdene, men de havde intet belæg for at kunne udtale sig om, at de nye regler havde haft en (yderligere) negativ effekt.

### Foreningen af præmierebiografer i København, Århus og Aalborg, Formand Helle Schmidt

*Foreningen er en underafdeling af paraplyorganisationen Danske Biografer. I København Indre By er størstedelen af de såkaldte præmierebiografer ejet af Nordisk Film.*

Man faldt det "malplaceret", som de formulerede det, at der var indført betaling om aftenen, idet der jo ingen pendlere og mennesker (!) fandtes på dette tidspunkt. Derudover havde de som forening ingen holdning til de nye regler. De kunne oplyse, at antallet af solgte biografbilletter i 2006 indtil videre lå på samme niveau som i den tilsvarende periode i 2005. I denne sammenhæng skal dog bemærkes, at Nordisk Film, hvis biografer er koncentreret i området ved Vesterport station, i 2006 er begyndt at tilbyde sine kunder parkering for en enhedspris på 20 kr. i Q8's parkeringsanlæg bag Vesterport station. De var således ikke i stand til at vurdere, om den nye parkeringsordning i Indre By har betydet et fald i antallet af solgte billetter, som så til gengæld er opvejet af Nordisk Films parkeringstiltag.



#### HORESTA – Region Hovedstaden, Formand Jens Zimmer Christensen

*HORESTA er stiftet den 31. juli 1884. HORESTA er hotel-, restaurant- og turisterhvervets landsdækkende brancheorganisation med cirka 1800 medlemmer. HORESTA's medlemmer har ansat ca. 75 pct. af de omkring 70.000 medarbejdere i hotel- og restaurant-erhvervet, som i alt har en årlig omsætning på omtrent 28 mia. kroner. HORESTA's formål er at værne om og varetage de erhvervsinteresser, der er repræsenteret i hotel-, restaurant-, catering- og turisterhvervet i Danmark, herunder arbejde for udvikling og højnelse af erhvervet, styrke medlemsvirksomhedernes konkurrencevilkår, indtjeningsmuligheder og omdømme, fremme loyal konkurrence samt koordinere medlemmernes politiske synspunkter.*

Den nye parkeringsordning havde stor betydning for deres medlemmer. Prisen for parkering, betalingsperioden samt omfanget var nu nået et niveau, der kunne mærkes. Eksempelvis udgør den samlede pris for 1 dags parkering nu 20-30 % af prisen for en overnatning, hvilket var mærkbart for kunderne. Mange hoteller oplevede således, at nogle af kunderne lader bilen stå i randområderne af København, han nævnte Taastrup i denne forbindelse, samt at enkelte hoteller direkte havde mistet arrangementer som følge af parkeringsforholdene og -prisen i Indre By. De havde fuld forståelse for, at der løbende blev foretaget en generel PL-regulering af parkeringstaksterne, men fandt den nuværende stigning helt urimelig. Man havde også forståelse for adfærdsregulerende argumenter, men netop med udgangspunkt heri fandt HORESTA det ganske usagligt, at man fra Københavns Kommunes side retfærdiggør ændringerne ud fra argumenter om at det var for at mindske pendlingen, og så samtidig udvider betalingen til også at gælde om aftenen og natten, hvor antallet af pendlere er yderst begrænset. I forlængelse heraf gjorde de opmærksom på, at mange af HORESTA's medlemmer arbejdede om aftenen og om natten, og man fandt det dybt urimeligt, at disse personer skulle "straffes" gennem aften- og natbetaling, idet der på disse tidspunkter kun var et begrænset eller intet alternativ til at køre i egen bil. Man fandt det også urimeligt, at kommunen nedlagde pladser før andre var etableret. Helt generelt var man af den overbevisning, at de nye regler var en ren politisk og økonomisk velovervejet beslutning, og man mente ikke, at de fremsatte adfærdsregulerende argumenter var saglige. Derudover tvivlede man på, at de nye regler var i erhvervets og ikke mindst borgernes interesser. Endelig erindrede man om, at København faktisk var hele Danmarks turistmæssige hovedattraktion, hvorfor der nødvendigvis måtte skabes fornuftige og rimelige parkeringsforhold for de besøgende.

#### De Samvirkende Købmænd, Underdirektør Claus Bøgelund Nielsen

*De Samvirkende Købmænd, DSK, blev stiftet den 8. september 1907. Bag DSK står ca. 1300 købmænd i og uden for kæder. Groft sagt er DSK's medlemmer alle andre end Aldi, Coop og Dansk Supermarked, og tæller eksempelvis både 7-11 døgnskiosker og ISO. DSK's medlemmer har tilsammen en markedsandel på ca. 1/3 af dagligvaresalget i Danmark. DSK varetager interesserne for alle medlemmer - uanset omsætning, butiksstørrelse eller kædetilhørsforhold.*

Den nye parkeringsordning havde ikke væsentlig betydning for deres medlemmer, og det gælder både områdeudvidelsen, prisstigningen samt aftenbetalingen. I følge De Samvirkende Købmænd er det kun de færreste kunder, der direkte kører ind til Indre By for at handle dagligvarer.

#### Coop Danmark A/S, Informationsdirektør Jens Juul Nielsen

*Coop Danmark A/S er Danmarks største detailhandelsvirksomhed, som driver kæderne Kvickly xtra, Kvickly, SuperBrugsen, Dagli'Brugsen og LokalBrugsen samt datterselska-*



*berne Fakta A/S og Irma A/S. Coop repræsenterer sammen med de selvstændige brugsforeninger en årlig omsætning på cirka 40 milliarder kr. og 20.000 medarbejdere.*

Coop havde samme holdning som De Samvirkende Købmænd, nemlig at den nye ordning kun havde meget begrænset betydning for deres butikker. Kundeundersøgelser havde vist, at kunder i deres city-butikker allerede var inde i byen i forvejen, enten i forbindelse med job eller fordi de havde bopæl i eller tæt på Indre By. På denne baggrund mente de derfor ikke, at den nye parkeringsordning har nævneværdig betydning.

#### *Liberale Erhvervs Råd (LIBER), Chefkonsulent Henrik Faurby Ahlers*

*LIBER blev dannet i 1974 og fungerer i dag som interesseorganisation for godt 15.000 medlemmer fordelt på 13 brancheorganisationer. LIBER varetager interesser for selvstændige læger, speciallæger, jurister, tandlæger, dyrlæger, arkitekter, civiløkonomer, psykologer, translatører, kiropaktorer, landinspektører, ingeniører og jordbrugsakademikere.*

LIBER har ønsket at svare på skrift, og følgende er derfor modtaget pr. mail: " De højere/fortsat øgede afgifter for parkering i den indre by indebærer nok, at der er færre biler der parkeres i længere tid. Nogle af de erhvervsdrivende i den liberale sektor har den oplevelse, at dette er medvirkende til at det formentlig er lettere at finde en p-plads, når "kunderne" - for en gangs skyld skal - skal til et møde eller en konsultation hos fx. deres advokat, deres læge, deres psykolog m.v. med forretningssted i den indre by."

#### *Håndværksrådet, Cheføkonom Jakob Brandt*

*Håndværksrådet har over 20.000 medlemsvirksomheder fordelt på mange forskellige fag inden for mindre industri, byggeri, handel og service, men også f.eks. IT og grafiske fag. Fælles for alle virksomhederne er, at de tilhører gruppen af små og mellemstore virksomheder, der repræsenterer over 80 % af dansk erhvervsliv.*

Håndværksrådet havde endnu ikke en entydig officiel holdning til den nye parkeringsordning, men de fandt det problematisk for deres medlemmers muligheder for at udføre deres arbejde, at parkering i Indre By bliver dyrere og mere restriktiv. Især påpegede de den høje pris for erhvervslicenser. De havde kendskab til, at håndværkere uden for byen sagde nej til opgaver i København, men det var som følge af en kombination af højkonjunktur for byggebranchen, tæt trafik, transporttid, prisen for parkering og parkeringsmulighederne, og ikke med direkte henvisning til selve prisen for at parkere. Man skal huske på, at mange håndværkere har behov for at kunne holde tæt på arbejdsstedet, så værktøj og materialer ikke skal bæres over længere afstande. Parkeringsprisen blev stadig dækket af kunden i form af det såkaldte "servicevognstillæg", men de så meget gerne, at erhvervslicenser blev billigere og mere lempelige at erhverve, f.eks. så de også kan erhverves af virksomheder uden for Indre By.

#### *Håndværkerforeningen, Redaktør Adam Pade*

*Håndværkerforeningen i København organiserer selvstændige erhvervsdrivende og virksomhedernes ledende medarbejdere i Storkøbenhavn. Foreningen har ca. 2700 medlemmer. Gennem mere end 160 år har foreningen varetaget erhvervslivets og detailhandlens interesser.*

Håndværkerforeningen udtrykte forståelse for at trafikpresset på Indre By er stort, og at det var nødvendigt at gøre noget, men man mente ikke, at den nye ordning var et skridt i den rigtige retning. Parkeringsreglerne i Indre By gjorde det besværligt for erhvervslivet at



drive forretning, og var en barriere for at udføre arbejde i byen. Man fandt at ordningen var konkurrenceforvridende mellem håndværkere bosat uden for byen og håndværkere bosat i byen, hvor der var mulighed for at få erhvervslicenser. I forlængelse heraf ville man dog gerne understrege, at Håndværkerforeningen fandt de gældende regler for erhvervslicenser både urimelige og uforståelige.

Generelt savnede man dialog, og opfattede lidt den nye parkeringsordning som et ideologisk korstog mod bilen, hvilket man fandt, var en dybt forældet polarisering mellem "de gode" og "de onde", dvs. "vi andre" og "bilisterne". I forhold til den nye ordning fandt man især aftenbetalingen ganske uforståelig, idet der jo stort ingen pendlere findes i aftentimerne, og reglerne var netop begrundet med at pendlere skulle "tvinges" til at benytte de offentlige transportmidler. Hvis man ønsker at komme rygtet til livs om, at den nye ordning ikke blot er en pengemaskine for kommunen, så bør man fjerne aftenbetalingen, mente foreningen.

Endelig ønskede man, at provenuet fra afgifterne øremærkes projekter til gavn for fremkommenligheden for alle trafikanttyper.

#### Dansk Frisør & Kosmetiker Forbund, Forbundsformand Poul Monggaard

*Dansk Frisør & Kosmetiker Forbund er stiftet i 1991. Forbundets formål er at samle alle svende, mesterstedfortrædere og elever samt øvrige inden for frisør- og kosmetikerfaget i Danmark, som ikke er arbejdsgivere. Dansk Frisør & Kosmetiker Forbund varetager medlemmernes interesser ved indgåelse af kollektive overenskomster og arbejder på at forbedre medlemmernes arbejdsmiljø samt ligestillingen i erhvervet.*

Umiddelbart havde Dansk Frisør & Kosmetiker Forbund ikke nogen holdning til den nye parkeringsordning. Ingen af deres medlemmer havde "beklaget" sig, og de havde derfor pt. intet klart overblik, hvorfor de havde svært ved at udtale sig. De kunne dog fortælle, at det var deres indtryk, at mange af deres medlemmer, især i Indre By, benytter kollektiv trafik. Kendetegnende for kunderne var, at de ofte fulgte den samme frisør, og det var derfor ikke ualmindeligt, at kunderne ofte gik til frisør langt fra bopæl eller arbejdsplads. Hvilke transportmidler kunderne benyttede, kunne de imidlertid ikke sige noget om.

#### Fagligt Fælles Forbund (3F)

*3F er Danmarks største fagforbund og er dannet efter en fusion i 2005 mellem Kvindeligt Arbejderforbund, KAD, og Specialarbejderforbundet, SiD. KAD blev stiftet i 1901, mens SiD blev stiftet i 1897 under navnet Dansk Arbejdsmands Forbund. 3F har 365.000 medlemmer. 3F's formål er at varetage, forsvare og forbedre medlemmernes interesser og rettigheder samt yde indflydelse på udviklingen på arbejdsmarkedet og på eget liv. Nogle af de centrale mål for 3F er fuld beskæftigelse, et rummeligt arbejdsmarked, et sikkert arbejdsmiljø og uddannelse til alle.*

3F havde som organisation ingen holdning til den nye parkeringsordning. De henviste til:

#### Underafdelingen "3F Lager, Post og Service", Formand Bjarne Høpner

3F Lager, Post og Service havde ikke noget imod den nye parkeringsordning. Alle var generet af den høje trafiktæthed, og i deres medlemmers daglige arbejde var trængslen ofte et problem. De mente, at biltrafikken skulle begrænses, og var positive overfor tiltag, som kunne medvirke hertil. Samtidig ville de dog gerne understrege, at sådanne begrænsende tiltag skulle følges af en udbygning af den kollektive trafik. Det nye højere prisni-



veau var heller ikke et problem i relation til udførslen af deres medlemmer arbejde, idet parkeringsafgifter blev afholdt af arbejdsgiveren.

Dansk Industri (DI), Fagchef Jens Hennild

*DI er en erhvervsorganisation og en arbejdsgiverforening. DI blev grundlagt i 1992, da Industrirådet og Industriens Arbejdsgivere fusionerede. I dag er 6.600 virksomheder i Danmark medlemmer af DI. Tilsammen beskæftiger virksomhederne omkring 800.000 medarbejdere. DI's medlemmer spænder fra den klassiske fremstillingsvirksomhed over IT, tele, energi og service til viden- og rådgivervirksomheder. DI arbejder for at forbedre virksomhedernes konkurrenceevne og vilkår.*

Det blev indledningsvist bemærket, at DI har meget få medlemmer med placering i Indre By, men har især et betydende medlem, nemlig Tivoli. Den nye parkeringsordning har imidlertid været i kraft for kort tid til at kunne foretage analyser og vurderinger af effekten.

Man havde dog en klar holdning til parkering i København, herunder også i relation til den nye parkeringsordning. Først og fremmest ville man gerne understrege, at København ikke kun er for borgerne i byen, men det er Danmarks hovedstad, hvilket bør inddrages i overvejelserne, forud for at nye tiltag på trafikområdet indføres. Mobilitet i byen er centralt, hvilket bl.a. sikres gennem gode parkeringsforhold og tilstrækkeligt med pladser. Man er modstander af uflexible regler og ikke mindst stigningen i parkeringsprisen. Med henblik på at udvide udbuddet, skal der genereres flere pladser, bl.a. gennem OPP til etablering af parkeringshuse/-siloer mv. Derudover skal de eksisterende pladser udnyttes mere effektivt, f.eks. ved en udbygning af ITS med information om parkeringssituationen, så man ledes direkte til en ledig plads, hvilke tilmed mindsker forureningen, når man slipper for at køre rundt i længere tid og lede efter en plads. Sluttelig mente DI, at det var "dybt beskæmmende" at provenuet fra parkering gik til andre formål. Indtægter fra parkering skal øremærkes til trafikområdet.

Dansk Metal, lokalafdelingen Metal København, Gert Larsen

*Dansk Metal blev stiftet i 1888 under navnet "Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund". Navnet blev ændret til Dansk Metalarbejderforbund i 1972 - i daglig tale Dansk Metal. Dansk Metal er et fagligt fællesskab for mennesker med mekanisk, teknisk, elektronisk og informationsteknologisk forståelse. Dansk Metal har 136.000 medlemmer - heraf cirka 10.000 lærlinge. Omkring 10.000 af medlemmerne er ansat i den offentlige sektor. Resten er beskæftiget på det private arbejdsmarked.*

Den nye parkeringsordning havde ikke været til behandling, og var heller ikke diskuteret nærmere. På denne baggrund havde Dansk Metal København ingen holdning i forhold til den nye parkeringsordnings betydning for deres medlemmers daglige arbejde.

Metal København har hjemsted i Nyropsgade i København, og de afholdte ofte fyraftensmøder, foredrag og lignende, og i denne forbindelse fandt de betalingen meget høj for deres medlemmer/"kursister".