



Hvem parkerer i Markveien?

STATENS VEGVESEN RAPPORTER

NR. 455



Tittel:

Hvem parkerer i Markveien?

Undertittel:**Forfattere:**

Mari Olimstad og Ine Gjellebæk

Avdeling:

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon:

Transportplanleggingsseksjonen

Prosjektnummer:**Rapportnummer:**

Nr. 455

Prosjektleder:

Torstein Bremset

Godkjent av:

Anne Ogner

Emneord:

Gateparkering, handel, Markveien, Oslo

Sammendrag

Rapporten presenterer funn fra to undersøker av gateparkering i Markveien i Oslo. Undersøkelsene studerer hvem som benytter seg av parkeringsplassene og hvordan parkeringsplassene brukes.

Antall sider:

50

Title:

Who parks in Markveien?

Subtitle:**Author:**

Mari Olimstad og Ine Gjellebæk

Department:

Traffic safety, Environment and Technology Department

Section:

Transportplanleggingsseksjonen

Project number:**Report number:**

No. 455

Project manager:

Torstein Bremset

Approved by:

Anne Ogner

Key words:

On-street parking, retail

Summary:

This report presents the results from two studies of on-street parking in Markveien in Oslo. The report describes the use and users of the on-street parking spaces.

Pages:

50

Sammendrag

Markveien på Grünerløkka er en svært populær handlegate. For å gi bedre plass til syklister og fotgjengere har Oslo bystyre vedtatt at gaten skal bygges om. I den forbindelse kan flere gateparkeringsplasser bli fjernet. Hensikten med denne studien er å si noe om hvem som vil bli berørt dersom det offentlige parkeringstilbudet i området reduseres.

Vi har intervjuet 102 bilister som parkerer i Markveien nedenfor Korsgata i butikkenes åpningstider. Under halvparten av de intervjuede kommer for å handle. Av disse oppgir de fleste at de skal handle i Markveien. De fleste som skal handle, svarer at de parkerer i Markveien sjeldnere enn én gang i måneden. De finner parkeringsplass fort og er i stor grad villige til å bruke lengre tid på å lete etter parkeringsplass. Få av de handlende bilistene oppgir at de vil reise til Markveien ved hjelp av andre transportmidler dersom det skulle bli vanskeligere å parkere.

Parkeringsplassene brukes også til varelevering og servicetjenester. Til sammen utgjør de som benytter parkeringsplassene i forbindelse med arbeid, 30 prosent i vårt utvalg. I tillegg kommer reiser til jobb, som utgjør om lag 6 prosent.

I tillegg til intervjuundersøkelsen ble parkeringsbelegg og utskiftningsfrekvens kartlagt for nedre del av Markveien, på strekningen fra Olaf Ryes plass til Søndre gate. I gjennomsnitt står fire parkeringsplasser ledig til enhver tid. Biler på hver parkeringsplass blir i gjennomsnitt skiftet ut under en gang i timen og om lag fem ganger per dag (mellom 09 og 18). Den gjennomsnittlige parkeringstiden i Markveien er 42 minutter. Det vanligste er å stå parkert mellom 15 minutter og opp til en time. 25 % av bilene står parkert kortere enn 15 minutter.

Innhold

Sammendrag	3
Innhold	4
Forord	5
Innledning	6
Beskrivelse av Markveien	7
Metode	10
Registrering av utnyttelse	10
Intervjuundersøkelse av parkerende	11
Undersøkelsens representativitet	12
Resultater fra registreringsundersøkelsen	13
Parkeringsbelegg og utskiftning	13
Parkeringstid	14
Resultater fra intervjuundersøkelsen	15
Kjønnfordeling blant respondentene	15
Antall passasjerer	16
Bosted	16
Hovedformål med parkeringen	17
Parkeringstid	20
Parkeringshyppighet	21
Tid brukt på å finne parkeringsplass	22
Rimelig tidsbruk på å finne parkeringsplass	23
Betydningen av parkeringsplassene for de handlende bilistene	24
Konklusjon	26
Referanser	27
Vedlegg 1: Parkeringsregistrering. Tabeller og formler	28
Vedlegg 2: Oppsummerende resultater registreringsundersøkelsen	37
Vedlegg 3: Tabeller fra intervjuundersøkelse	40
Vedlegg 4: Intervjuguide	47

Forord

Det er for tiden stor interesse for bilfrie sentrumsområder og fjerning av gateparkering, både i Oslo og i andre norske byer. Denne rapporten presenterer to nye undersøkelser om bruken av gateparkeringsplasser i Markveien på Grünerløkka i Oslo. Rapporten kan leses i sammenheng med litteraturstudien «Hva betyr gateparkering for handelen?» (Statens Vegvesen rapporter 440, fra oktober 2015). Begge rapportene er skrevet av Ine Gjellebæk og Mari Olimstad.

Anne Ogner
Avdelingsdirektør for seksjon for Transportplanlegging
Trafikksikkerhet-, miljø- og teknologiavdelingen
Statens vegvesen Vegdirektoratet

Oslo 3. desember 2015

Innledning

I august 2010 vedtok Oslo bystyre at Markveien skulle bli en gang- og sykkelprioritert gate. I 2015 gjennomfører Bymiljøetaten en konseptvalgutredning for Grünerløkka, som blant annet vil danne grunnlag for planprosessen i Markveien. På nettsidene til Sykkelprosjektet i Oslo kommune står gang- og sykkelprioritering av Markveien, fra Sofienberggata til Torggata, oppført med forventet oppstart i 2017. Omgjøring av gaten kan innebære at flere gateparkeringsplasser fjernes.

I bylivsundersøkelsen for Oslo sentrum (Vamberg m.fl. 2014) skrives det at Markveien blir «kvalt» av popularitet, og ikke har plass til alle gruppene som bruker den. En lørdag i februar gikk det 4458 fotgjengere gjennom Markveien, og 1/10 av disse hadde med seg barnevogn. Ettersom fortauene i tillegg fylles opp med plakater og utstilling av varer, tvinges barnevognene ofte ut i sykkelfeltet. For å gi bedre plass til fotgjengere og syklistene anbefaler rapporten blant annet å redusere antallet parkeringsplasser i Markveien, til fordel for beplantning, oppholdsrom og sitteplasser.

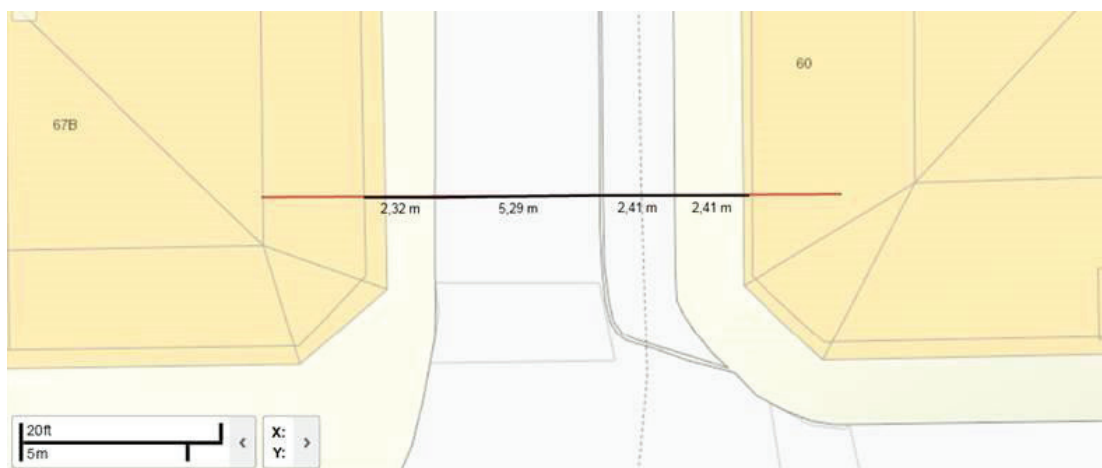
I denne studien undersøker vi hvilke formål bilistene som parkerer i Markveien har. Studien kan fungere som et innspill i debatten om Markveien, og om parkering i sentrum generelt. Vi undersøker følgende problemstillinger:

- Hvem benytter gateparkeringsplassene i Markveien?
- Hvordan brukes gateparkeringsplassene i Markveien?

Studien kan også leses i sammenheng med rapporten «Hva betyr gateparkering for handelen?» (Statens vegvesen rapport 440, høsten 2015). Her går vi gjennom norsk og internasjonal forskning på sammenhengen mellom gateparkering og handel. Forskningen vi har funnet tyder på at bilister er en mindre viktig kundegruppe i bysentrum enn handlende som kommer med andre transportmidler. Bilister legger ofte igjen mest penger per handletur, men kommer til gjengjeld sjeldnere tilbake. Over tid er derfor fotgjengere, syklistene og kollektivbrukere de beste kundene. Bilistene står også for en veldig lav andel av det samlede kundegrunnet. Bare 7 prosent av kundene i Oslo sentrum er bilister (Vamberg m.fl. 2014). Når folk blir spurt om hvilke kvaliteter som trekker dem til sentrum, er parkeringsplasser mindre viktig, mens mangfoldet av butikker, samt byliv og atmosfære verdsettes høyt.

Beskrivelse av Markveien

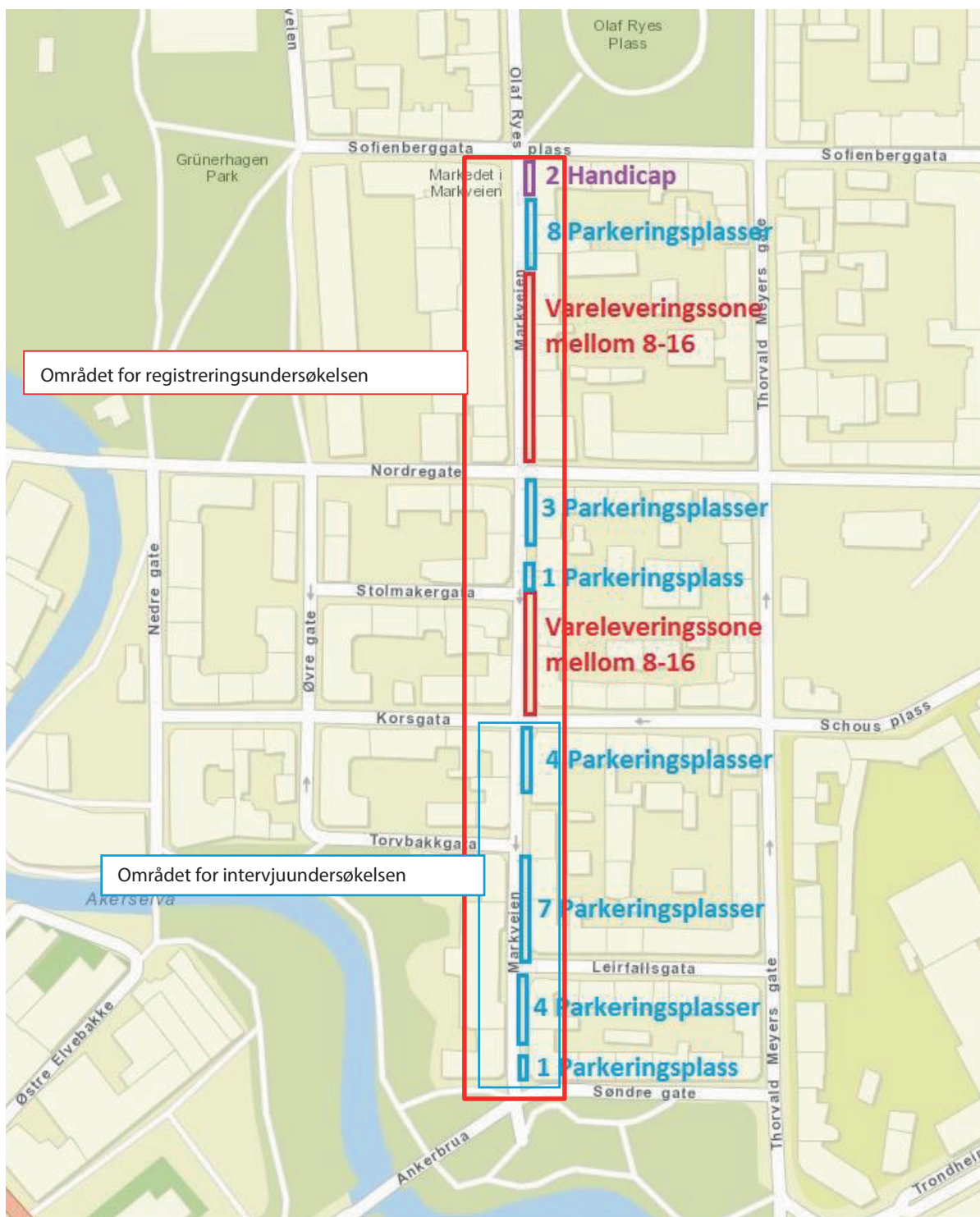
Markveien er både en bolig- og handlegate. Strekningen er en trafikkåre og fungerer for fotgjengere og syklistene som et bindeledd mellom Torggata og Olaf Ryes plass. En del av hovedsykkelvegnettet i Oslo går igjennom de nederste to kvartalene av denne strekningen. Hele strekningen har toveis sykkelveg med fortau og er enveiskjørt for bilister. Selv om det er fortau på begge sider av gaten, er dette relativt smalt, og mye av plassen opptas av varer og plakater fra butikkene. Fotgjengerne tvinges derfor ofte ut i sykkelveien, noe som skaper en del kaos og dårlig fremkommelighet for syklistene. Det er gateparkering langs den ene siden av gaten. Gatens tverrsnitt nederst i Markveien er på 12,5 meter, men varierer gjennom gateløpet. Gaten er utformet slik at bilene er tildelt om lag to meter til parkeringsplass og litt over tre meter til veibane. Syklistene er tildelt litt over to meter til toveis sykkelveg, og de gående har til sammen om lag 5 meter bredt fortau, fordelt på begge sider av gaten.



Figur 1. Tverrsnittet i nedre del av Markveien. Figur fra Bymiljøetaten.

Nedre del av Markveien, fra Korsgata til Søndre gate, har i dag 16 kommunale gateparkeringsplasser. Området ligger innenfor gul sone. Dette gir parkeringsrestriksjoner på hverdager mellom klokken 9 og 17 og lørdager mellom 9 og 15. Innenfor dette tidsrommet kan en stå parkert maksimalt to timer mot avgift. Avgiften ligger per august 2015 på 20 kroner for en time, og 41 kroner for to timer.

Oversikt over parkeringstilbudet i Markveien, nedenfor Olaf Ryes plass



Figur 2. Illustrasjon av parkeringstilbudet i Markveien. Rødt rektangel markerer området for registreringsundersøkelsen, fra Olaf Ryes plass til Søndre gate, med 28 oppmerkede ordinære parkeringsplasser. Blått rektangel markerer intervjuområdet fra Korsgata til Søndre gate, med 16 oppmerkede plasser.

Nedre del av Markveien, fra Korsgata til Søndre gate, er om lag 160 meter lang, og har flere virksomheter. På denne strekningen er det fire serveringssteder. Det er Kaffebrenneriet, Bugges Eftf, Dr. Kneipps Vinbar og Vinbaren Territoriet. Innen detaljhandel er det tretten virksomheter. Disse er Papaya, Hunting Lodge, Maritabutikken, Skaperverket, Mitt lille hjem, Pickles, Ask og Embla, Kool kids, Frøken Dianas salonger, Melvana frukt og grønt, Dukkehjem, Vesle og Gatsby brukt og antikk. Innenfor personlige tjenester er det tre virksomheter. Disse er Bettys Beauty Salon, Markveien frisør og Lojal renseri.

Detaljhandelen har åpningstider mellom kl. 11 og 19, men de fleste butikkene stenger 17. Tidligere på dagen (fra kl. 7) holder Lojal Renseri, Kaffebrenneriet, Betty's Beauty Salon, Mevlana frukt og grønt og Markveien Frisør åpent. Dr. Kneipps Vinbar og Territoriet holder åpent fra kl. 16 og har sammen med Bugges Eftf. servering på kveldstid.

Metode

Feltstudien ble utført av to personer sommeren 2015, i uke 34 og uke 35. Dette er de to siste ukene i august, og det var varmt sommervær alle dagene. I vinterhalvåret kan reisemiddelfordelingen blant de som besøker Markveien være annerledes, og det kan tenkes at flere kjører bil. Dette vil i så fall gi utslag på muligheten til å finne parkering. Vi må derfor være åpne for at situasjonen i vinterhalvåret kan være annerledes enn det vi finner i denne studien.

Feltstudien ble gjennomført som et casestudie. Formålet er først og fremst å gi et bilde av hvordan parkeringsplassene i Markveien brukes på sommerstid, når det er mye aktivitet i gaten, og dermed bidra til et bedre faktagrunnlag i debatten om gatens fremtid. For å besvare problemstillingene har vi gjennomført to undersøkelser i Markveien; registrering av utnyttelse og intervjuundersøkelse av de som parkerer.

Registrering av utnyttelse

Registreringene tok utgangspunkt i det totale antallet gateparkeringsplasser i Markveien, nedenfor Olaf Ryes plass. Formålet med undersøkelsen var å vise hvor mange parkeringsplasser som til enhver tid står ledige, og hvor ofte bilene skiftes ut. Den samlede parkeringskapasiteten i denne delen av Markveien er 28 oppmerkede parkeringsplasser.

Registreringene ble gjennomført hvert kvarter i 9 timer. For hver parkeringsplass ble det registrert om plassen enten var tom, hadde en ny bil eller om det var den samme bilen som sto parkert. For å vite om det var en ny bil som hadde parkert registrerte vi farge og merke på alle bilene. Fordi vi har registrert biler én gang i kvarteret vil det ikke være mulig å undersøke om plassene har hatt utskiftning mer enn fire ganger i timen. Vi kan derfor ha mistet noen av bilene som har parkert i kortere enn 15 minutter. Registreringene kan likevel brukes til å vise hvordan parkeringsdekningen endrer seg utover dagen. Registreringene ble utført i løpet av tre dager:

Onsdag 26.08.2015 mellom 09 og 18

Torsdag 27.08.2015 mellom 09 og 18

Lørdag 05.09.2015 mellom 10.45 og 14

En utfordring har vært å tallfeste parkeringskapasiteten. Ifølge Oslo kommunes nettsider er det registrert 28 gateparkeringsplasser i Markveien, på strekningen fra Olaf Ryes plass til Søndre gate. Når vi har regnet ut parkeringsdekningen, er det denne kapasiteten vi har tatt utgangspunkt i. Våre observasjoner tyder likevel på at det i praksis er 32 parkeringsplasser som brukes daglig på strekningen. Det er dermed flere feilparkeringer, blant annet foran portrom, som i noen tilfeller kan skyldes dårlig oppmerking. I tillegg er det to vareleveringssoner som omgjøres til parkeringsplasser etter kl. 16. Vi har ikke registrert bilene som står parkert i vareleveringssonene. Her har privatpersoner lov til å parkere dersom de har et «laste- losse- behov». Vi imidlertid observert flere biler som står feilparkert i vareleveringssonene på dagtid. Når vi har regnet ut utskiftningsfrekvensen, ble tallet 32

brukt, fordi dette var det maksimale antallet biler som sto parkert på strekningen i perioden, utenom vareleveringssoneene.

Det ble registrert totalt 425 parkerte biler på de tre registreringsdagene onsdag 26.08.15, torsdag 27.08.15 og lørdag 05.09.15. Når vi har gjort anslag for gjennomsnittlig parkeringstid blant de parkerende, har vi basert dette på 288 observasjoner. Bakgrunnen for det reduserte antallet er at vi har tatt bort bilene som har parkert før kl. 09 (onsdag og torsdag) og 10.45 (lørdag), samt biler som står parkert til etter kl. 18 (onsdag og torsdag) og 14 (lørdag). Disse vet vi ikke den totale parkeringstiden til.

Intervjuundersøkelse av parkerende

Hensikten med intervjuene var å få vite mer om bruken av parkeringsplassene i Markveien, ved å undersøke hvem som bruker parkeringsplassene (formål med reisen, bosted) og hvordan de bruker dem (parkeringstid, besøkshyppighet). Dette kan si noe om hvilke grupper som vil påvirkes dersom det offentlige gateparkeringstilbudet i området blir redusert. Vi har også ønsket å undersøke hvor lang tid som anses som rimelig å bruke på å finne parkeringsplass, og hvorvidt bilkundene vil velge andre transportmidler eller gjøre ærender andre steder dersom parkeringstilbudet blir dårligere.

En intervjuundersøkelse av parkerende vil ikke kunne si noe om hvor stor andel bilistene utgjør av den totale gruppen av handlende. Markveien har en høy andel syklende og gående, og det er derfor viktig å påpeke at bilistenes svar ikke er representative for gruppen handlende som helhet.

Studieområdet for intervjuundersøkelsen er Markveien fra Korsgata til Søndre gate. Det er her 15 oppmerkede parkeringsplasser. Bilistene ble kontaktet i det de skulle forlate bilen, etter å ha parkert på en av gateparkeringsplassene. Intervjuene ble gjort etter en intervjuguide utarbeidet på forhånd (se vedlegg 4) og tok om lag to minutter å gjennomføre. Alle som parkerte på en av parkeringsplassene i studieområdet, skulle i utgangspunktet bli spurt om å delta på intervju. På de travleste tidspunktene ble det likevel vanskelig å rekke bort til alle, og flere takket også nei til å la seg intervju. Blant de vi spurte om intervju var svarprosenten på 68,5. Vi har derfor supplert intervjuene med 43 observasjoner. I observasjonene ble variablene «hovedformål» og «antall passasjerer» registrert. Dette var i tilfeller der formålet var lett observerbart, slik som ved varelevering. Mindre observerbare formål, som besøk i en nabogate, kan derfor ha blitt noe underrapportert.

Undersøkelsen er basert på 102 komplette intervju og 43 observasjoner. Intervjuene ble utført i løpet av fire dager:

Mandag 17.08.2015 Mellom 10 og 16, med pause fra 11.30 - 12

Onsdag 19.08.2015 Mellom 12 og 18, med pause fra 14 - 14.30

Torsdag 20.08.2015 Mellom 09 og 16, med pause fra 11.30 - 12

Lørdag 29.08.2015 Mellom 11 og 13.30

Valg av klokkeslett er basert på butikkenes åpningstider og når parkeringsplassene er avgiftsbelagt. Variasjon på tidspunktene mellom de ulike dagene er valgt for å få en jevnere fordeling av respondenter.

Lørdag den 22.08.15 ble Markveien delvis stengt for biler i forbindelse med de årlige markedsdagene. Lørdagsintervjuene i denne undersøkelsen ble derfor utført i uken etter de andre intervjudagene, for å sikre en mer normal trafikksituasjon på undersøkelsesdagen.

Lørdag den 22.08.15 ble Markveien delvis stengt for biler i forbindelse med de årlige markedsdagene. Lørdagsintervjuene i denne undersøkelsen ble derfor utført i uken etter de andre intervjudagene, for å sikre en mer normal trafikksituasjon på undersøkelsesdagen.

Undersøkelsens representativitet

Ser vi på antall bilister som parkerer i Markveien innenfor registreringstiden, kan det gi oss et bilde på hvor stor andel av de som parkerte vi har fått intervjuet.

Vi har 102 intervjuer fra alle intervjudagene. De er fordelt slik at 29 intervjuer ble gjennomført på mandag 17.08.15, 28 ble gjennomført på onsdag 19.08.15, 30 på torsdag 20.08.15 og 15 på lørdag 29.08.15. I figur 3 sammenligner vi antall intervjuer med antall biler vi har registrert i samme tidsrom uken etterpå. Vi har ikke registreringer fra en mandag, men dataene fra de resterende dagene er svært like. Det er derfor rimelig å anta at de dataene vi har, gir uttrykk for en normal trafikksituasjon i Markveien på denne tiden av året, som også gjelder for intervjudagene. På bakgrunn av dette kan vi anta at vi har intervjuet omlag halvparten av de som parkerte i nedre del av Markveien på intervjudagene.

Tidspunkt	Antall parkeringer i Markveien	Antall parkeringer i Markveien (nedre del)	Antall intervjuer (nedre del)
12.00 – 18.00	103 (Onsdag 26.08.15)	49 (Onsdag 26.08.15)	28 (Onsdag 19.08)
9.00 – 16.00	124 (Torsdag 27.08.15)	61 (Torsdag 27.08.15)	30 (Torsdag 20.08)
11.00 -14.00	72 (Lørdag 05.09.15)	40 (Lørdag 05.09.15)	15 (Lørdag 29.08)
Totalt	299	150	73

Figur 3. Antall parkeringer og intervjuer i Markveien

Resultater fra registreringsundersøkelsen

Resultatene fra registreringen viser at på de tre registreringsdagene onsdag (26.08.15), torsdag (27.08.15) og lørdag (05.09.15) sto det totalt 425 parkerte biler i Markveien, fra Olaf Ryes plass til Søndre gate.

Parkeringsbelegg og utskifting

For å kunne gi et bilde av hvor stor andel av parkeringsplassene som er i bruk til enhver tid, samt hvor ofte det skjer en utskifting, har vi regnet ut parkeringsbelegget og utskiftningsfrekvensen. Parkeringsbelegget er hvor stor del av parkeringsplassene som er opptatt. En utskifting telles når en bil forlater parkeringsplassen, eller det parkerer en ny bil. Én bil kan altså telles som to utskiftninger.

Med utgangspunkt i at strekningen har 28 parkeringsplasser, finner vi at beleggsprosenten for onsdag 26.08.15 og torsdag 27.08.15 er i gjennomsnitt 0,98. Den gjennomsnittlige beleggsprosenten lørdag 05.09.15 er på 0,88. Med andre ord er så godt som alle de offisielle parkeringsplassene opptatt til enhver tid. Antar vi at det i praksis er 32 parkeringsplasser, slik våre egne tellinger viser, vil det med en beleggsprosent på 0,98 være om lag fire ledige parkeringsplasser i Markveien til enhver tid.

Som vi ser av figur 4, er det alltid noe kapasitet ledig i løpet av onsdagen dersom vi tar utgangspunkt i at det finnes 32 parkeringsplasser på strekningen. Vi ser også at antallet opptatte parkeringsplasser og antallet utskiftninger holder seg noenlunde stabilt gjennom dagen. Lignende resultater finner vi for torsdag 27.08.15 og lørdag 05.09.15.

Antall parkerte biler og utskiftninger i Markveien onsdag 26.08.15



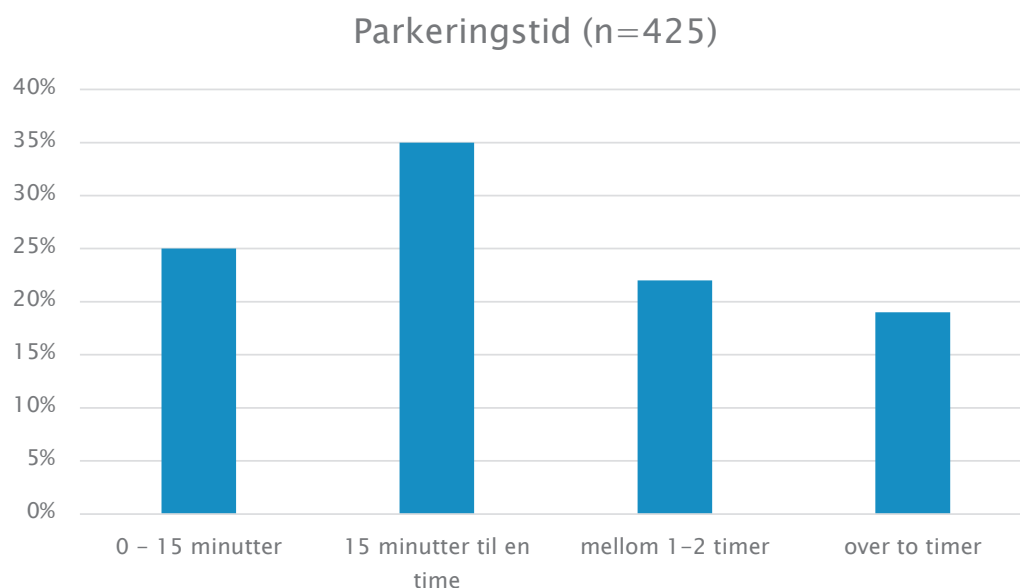
Figur 4. Antall parkerte biler og utskiftninger i Markveien onsdag 26.07.15

Ser vi videre på utskiftningen av biler fra parkeringsregistreringen, ser vi at utskiftningsfrekvensen ligger på 5,1 i gjennomsnitt per dag og 0,8 i gjennomsnitt per time. Dette betyr at hver parkeringsplass i gjennomsnitt blir skiftet ut under én gang i timen og om lag fem ganger per dag (mellom 09 og 18), ved at en bil enten parkerer eller forlater parkeringsplassen.

Parkeringstid

Den gjennomsnittlige parkeringstiden i Markveien er 42 minutter. Tallet er regnet ut fra parkeringstiden til alle bilene som har parkert etter klokken 09.15 (på onsdag og torsdag) og 10 (på lørdag), og som har dratt igjen før klokken 17.45 (på onsdag og torsdag) og 13.45 (på lørdag). Bilene som sto parkert før 09 og etter 18 kan vi ikke vite den totale parkeringstiden til, og disse er derfor ikke medregnet i gjennomsnittet.

Av totalt 425 registrerte parkerte biler ser vi at det vanligste er å stå parkert mellom 15 minutter og opp til en time. Dette gjelder for 35 prosent av de parkerte bilene. 22 prosent står parkert mellom en til to timer. Tar en med i betraktningen at det i registreringen er maksimalt tillatt å stå to timer mot betaling, er antallet parkerte biler som overskrider denne parkeringslengden overraskende høy. Omlag 19 prosent av de parkerte bilene står parkert i over to timer.



Figur 5. Parkeringstid for biler parkert i Markveien 26.08.15, 27.08.15 og 05.09.15

Vi kan også sammenligne den oppgitte parkeringstiden fra respondentene under intervjuundersøkelsen med data fra registreringen uken etterpå. Ettersom vi gjennomførte en registrering hvert kvarter, har vi ikke mulighet til å si nøyaktig hvor lenge bilene har stått parkert. Alle biler som har stått parkert i kortere enn femten minutter vil derfor bli regnet i samme kategori. Dette gjelder 25 prosent av bilene i registreringen. Til sammenligning oppga 22 prosent av respondentene i intervjuene at de skulle stå parkert under 15 minutter. Det er dermed sannsynlig at dette er en god beskrivelse av andelen korte parkeringer.

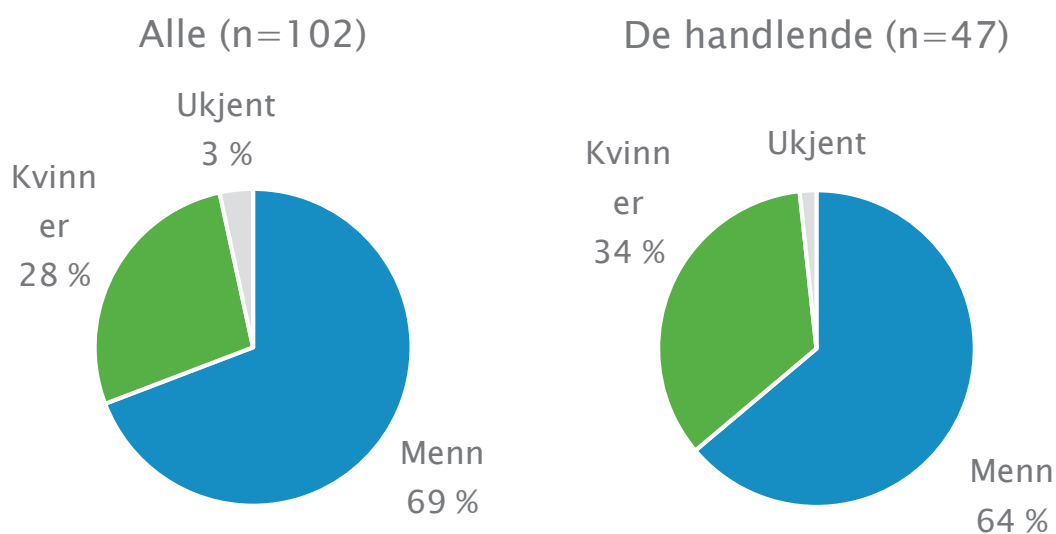
Resultater fra intervjuundersøkelsen

Undersøkelsen er basert på 102 intervjuer og 44 observasjoner. De første seks spørsmålene (se vedlegg) ble stilt til alle de 102 respondentene.

47 respondenter svarte at deres hovedformål var detaljhandel, servering (restaurant/kafé) eller personlige tjenester (f.eks. frisør eller renseri). For enkelhets skyld omtaler vi alle disse respondentene som «de handlende» i analysen. Disse respondentene ble også bedt om å oppgi bostedsbydel eller kommune. De ble i tillegg spurt om de fortsatt ville utført ærender i Markveien dersom det ble vanskeligere å parkere, og om de da ville brukt et annet transportmiddel. 47 respondenter er en liten base, og tallene vil derfor ha større usikkerhet.

Kjønnfordeling blant respondentene

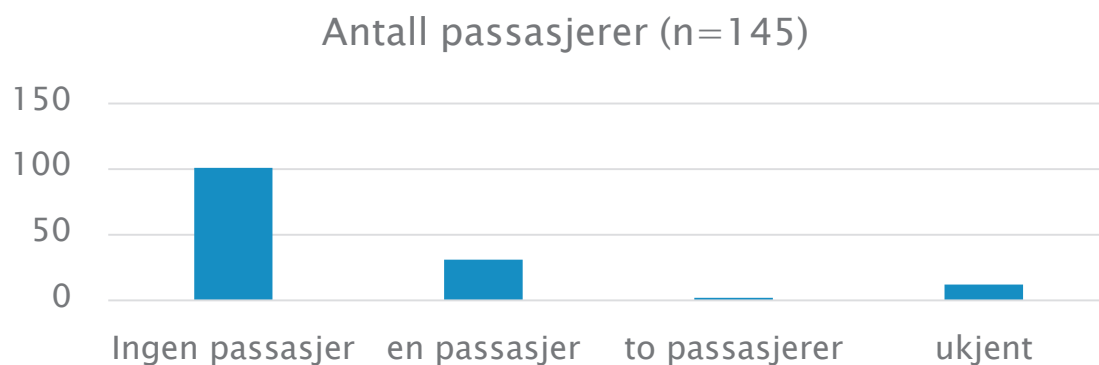
Totalt sett viser kjønnfordelingen en overvekt av menn blant respondentene. 67 prosent er menn og 27 prosent er kvinner. Skiller vi mellom de som skal handle og de som ikke skal handle, ser vi en lignende fordeling. Her er 64 prosent menn og 34 prosent kvinner.



Figur 6. Kjønnfordeling blant respondentene

Antall passasjerer

De fleste bilistene kom til Markveien uten passasjer.

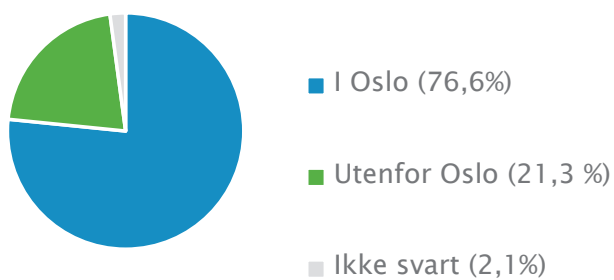


Figur 7. Antall passasjerer

Bosted

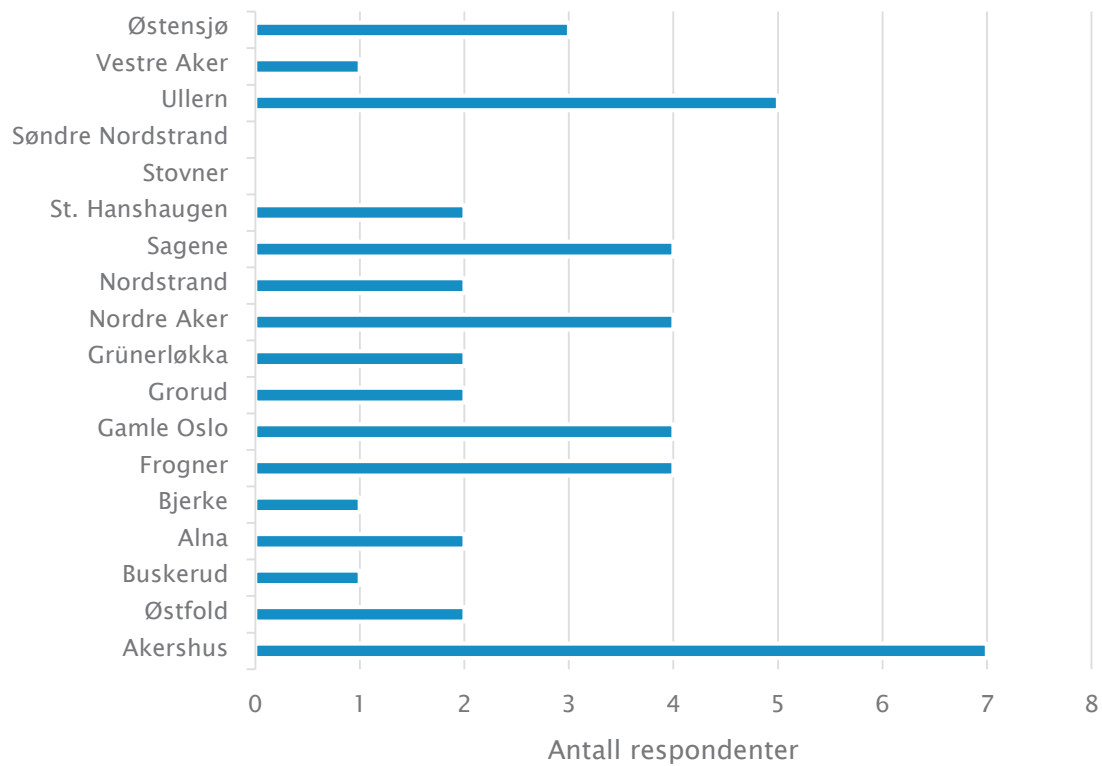
Respondentene som svarte at hovedformålet var handel ble bedt om å oppgi bosted (bydel eller kommune utenfor Oslo). Svarene indikerer at de fleste som handler med bil i Markveien kommer fra bydeler i Oslo (77 prosent). Tallene for hver enkelt av bydelene er svært lave. 28 prosent oppga å være bosatt i bydel Grünerløkka eller i nabobydelene Sagene, St. Hanshaugen, Gamle Oslo og Bjerke.

Bosted blant de handlende (n=47)



Figur 8. Andelen bilister som er bosatt i eller utenfor Oslo

Bosted blant de handlende (n=47)

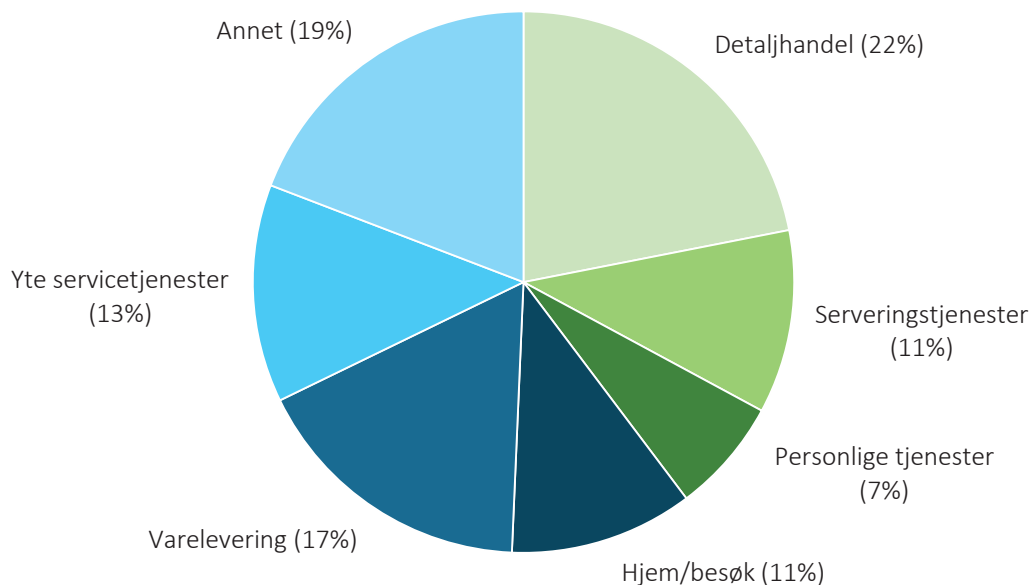


Figur 9. Bosted blant de handlende bilistene

Hovedformål med parkeringen

Det vanligste formålet med å parkere i Markveien på intervjudagene var detaljvarehandel. Dette oppga 22 % av de intervjuede som sitt hovedformål. Dette er også den største kategorien innen handel, med omlag dobbelt så mange respondenter som kategoriene serveringstjenester og personlige tjenester.

HOVEDFORMÅL BLANT BILISTENE (N= 146)

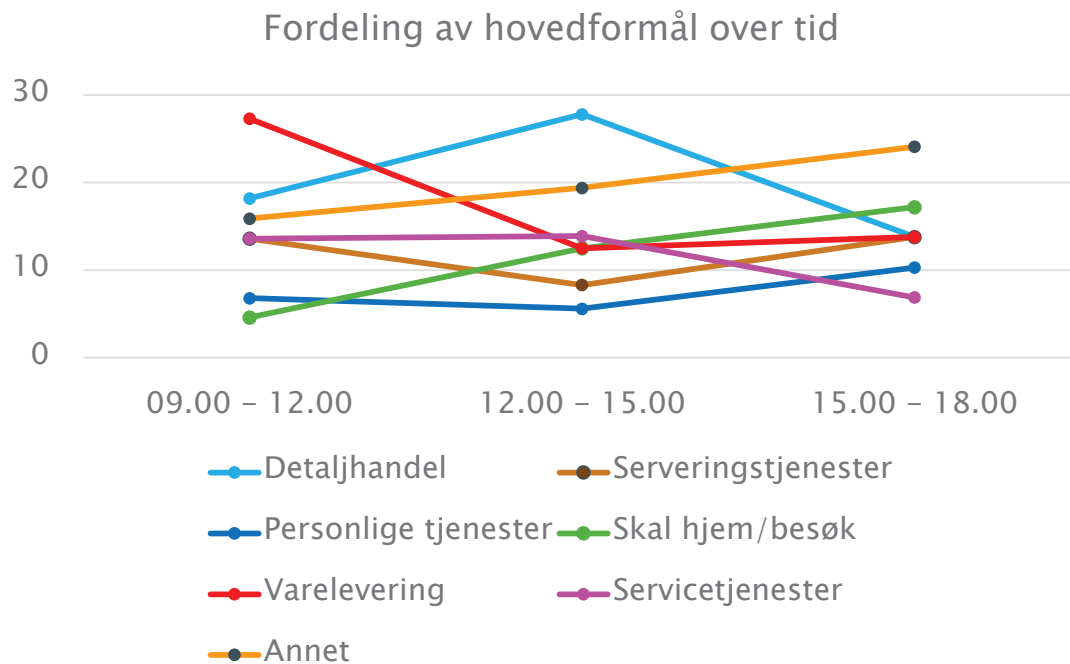


Figur 10. Hovedformål med parkeringen blant bilistene.

17 prosent av respondentene skal levere varer, mens 13 prosent skal yte servicetjenester og 11 prosent skal hjem eller på besøk. Det at Grünerløkka alders- og sykehjem er lokalisert i nedre del av Markveien, kan forklare at det er flere som oppgir formålet besøk på dagtid. Videre er 19 prosent registrert med formål under kategorien «annet». Notater fra intervjuundersøkelsen forteller at flere av disse parkerer i nedre del av Markveien fordi de skal på jobb, om lag 6 prosent av hele utvalget. Fordi vi ikke har notert formålet til alle i annet-kategorien, kan det også hende at det er flere som skal på jobb enn det vi har registrert.

Dersom vi deler de intervjuede bilistene inn i de som har handelsformål og de som oppgir andre hovedformål, ser vi en overvekt av bilister som har andre hovedformål enn handel. Omlag 60 prosent av respondentene oppgir andre formål, mens omlag 40 prosent skal handle. Legger vi sammen kategoriene yte servicetjenester og varelevering, finner vi at 30 prosent av parkeringene er reiser i forbindelse med arbeid. Det er ingen vareleveringssoner i intervjuområdet, og varelevering foregår derfor på vanlige parkeringsplasser eller utenfor de oppmerkede plassene.

Fordeler vi hovedformålene inn etter tid finner vi en litt annen fordeling. Vi har brukt tidsperiodene 09 - 12, 12 - 15 og 15 - 18. På grunn av ulikt antall respondenter i de tre tidsperiodene, har vi valgt å regne ut fordelingen av hovedformålene i prosenter. Dette gir et bilde av fordelingen av formål innen de ulike kategoriene.



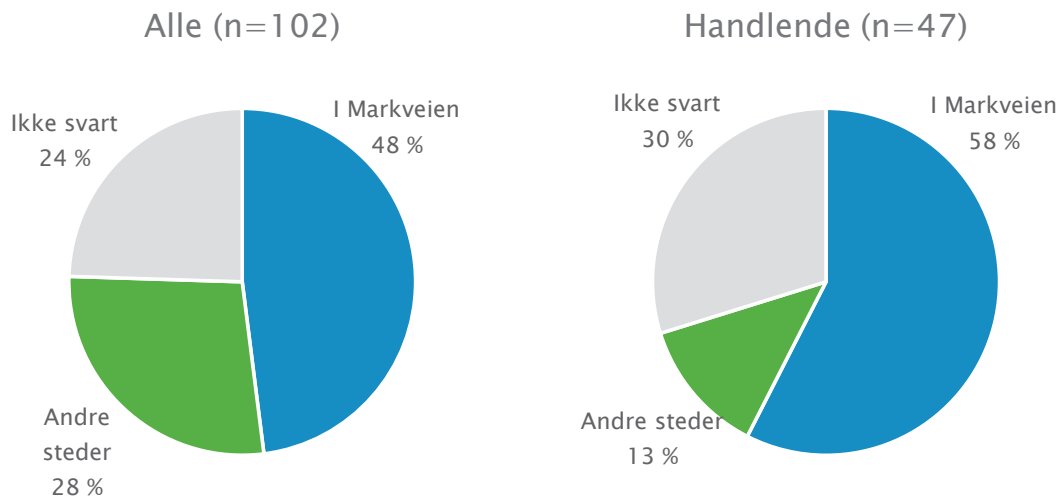
Figur 11. Fordeling av hovedformål over tid

Av figuren kan vi lese at varelevering utgjør den største prosentandelen i perioden mellom klokken 09 og 12. Servicetjenestene ligger stabilt innenfor vanlig arbeidstid og faller etter klokken 15. Andelen som skal hjem eller på besøk stiger utover dagen, noe som kan tyde på at flest skal hjem eller får besøk etter endt arbeidstid.

Når det gjelder handelen, ser vi at detaljhandelen har en topp mellom klokken 12 og 15, før den synker mot klokken 18. I utgangspunktet antok vi at handelsformålene ville ha en topp fra klokken 15 og utover, fordi folk gjerne handler på vei hjem fra jobb. Det kan være flere årsaker til at dette ikke skjer. For det første er det ingen dagligvarebutikker lokalisert i nedre del av Markveien. Butikkene som ligger her er i stor grad av type detaljhandel. Det er derfor et fåtall av kunder som har daglige handelsformål i utvalget av butikker i nedre del av Markveien, kanskje med unntak av Kaffebrenneriet.

Etter at respondentene hadde oppgitt et hovedformål, fulgte vi opp med et spørsmål om hvorvidt formålet var lokalisert i Markveien eller ikke. Bakgrunnen for dette er at hele Grünerløkka er et område med yrende gateliv. Muligheten for at man parkerer i Markveien for så å benytte seg av handelstilbud andre steder i bydelen er derfor stor. Svarene fra undersøkelsen viser at 48 prosent skulle oppsøke formål i Markveien. 28 prosent oppga at formålene lå i nærliggende gater. 24 prosent har ikke svart på dette spørsmålet.

Av handelsformålene ser vi at flesteparten er lokalisert i Markveien. Av de 47 som har oppgitt handel som sitt hovedformål, er det 58 prosent som har handelsformål i Markveien, 13 prosent har handelsformål andre steder, mens 30 prosent ikke har svart. Årsaken til det høye antallet som ikke har svart, er at spørsmålet først ble stilt på intervjuundersøkelsens andre dag, etter en evaluering av gjennomføringen første dag.

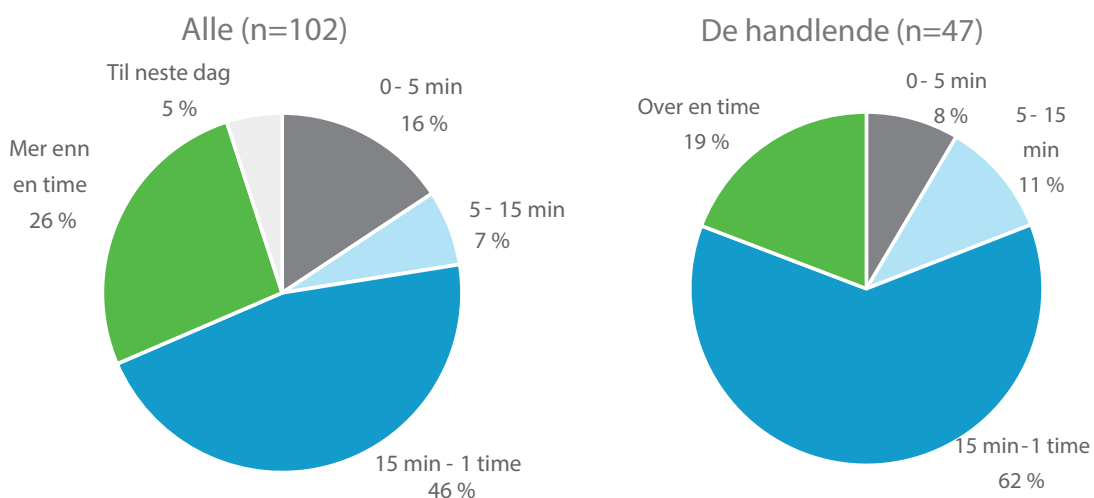


Figur 12. Fordeling av hovedformål i Markveien/andre steder.

Parkeringstid

På spørsmålet om hvor lenge de skulle stå parkert, ser vi at den største andelen av respondentene oppga en parkeringstid fra 15 minutter og oppover. En stor andel oppga også at de skulle stå parkert lengre enn en time. De korteste stoppene på under fem minutter er større i utvalget som helhet enn blant de handlende. Dette skyldes i stor grad at det er flere korte stopp blant vareleveringsbilene. I denne gruppen svarte 16 av 20 at de ville stå parkert i under 5 minutter.

Blant de handlende var det også færre som oppga at de ville stå parkert mellom fem til 15 minutter. 62 prosent av de handlende antok at de skulle stå parkert i mellom 15 minutter og en time.



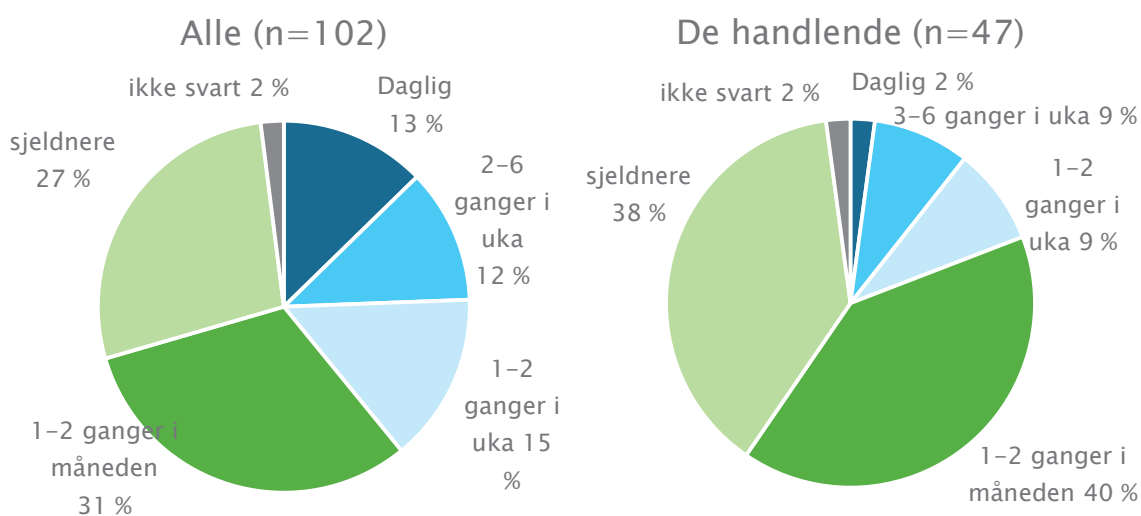
Figur 13. Parkeringstid blant de handlende og for alle bilistene.

Vi kan sammenligne parkeringstiden som respondentene har oppgitt i intervjuene med data fra registreringsundersøkelsen uken etterpå (se side 13), for å få noen indikasjoner på om respondentene har oppgitt realistiske tall på hvor lenge de vil stå parkert. Det er 25 prosent av bilene i registreringen som står parkert kortere enn 15 minutter. Til sammenligning oppga 23 prosent av respondentene i intervjuene at de skulle stå parkert under 15 minutter. Det er dermed sannsynlig at dette er et godt mål på andelen korte parkeringer. 35 prosent av bilene i registreringen sto parkert fra 15 minutter til en time. Til sammenligning oppga 46 prosent av respondentene i intervjuet at de skulle stå parkert like lenge.

Parkeringshyppighet

79 prosent av de handlende bilistene oppga at de parkerer i Markveien én gang i måneden eller sjeldnere. Det er altså svært få som utfører daglig eller ukentlig handel med bil i nedre del av Markveien. Dette kan ha sammenheng med at få av butikkene i Markveien selger dagligvarer. Flere av butikkene er spesialforretninger som kan være avhengige av et større antall unike kunder.

Når vi ser på svarene fra alle respondentene, er det flere som oppgir at de parkerer daglig (13 prosent). Mange av disse bor eller jobber i nærheten, men det er også noen som stopper daglig for å levere varer.

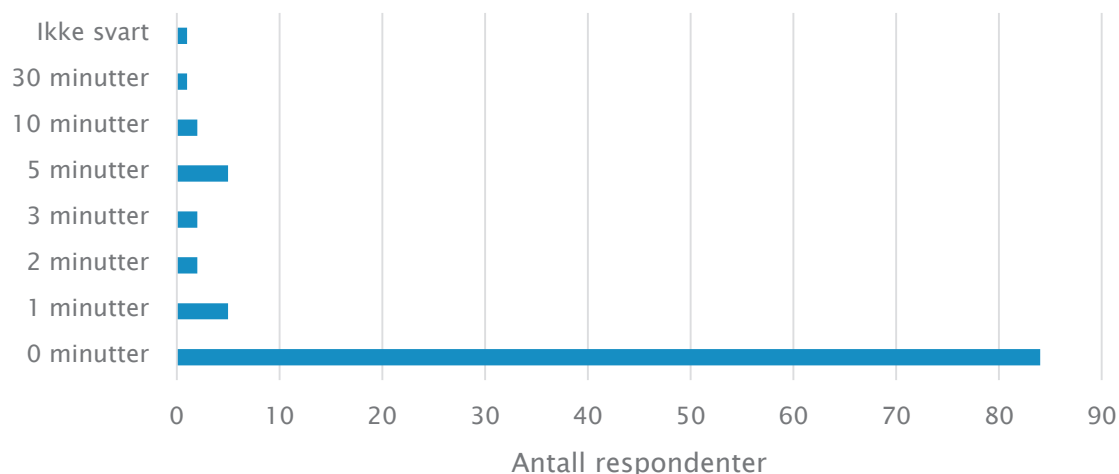


Figur 14. Parkeringshyppighet blant bilistene.

Tid brukt på å finne parkeringsplass

På intervjudagene oppfattet vi at det stort sett var ledige parkeringsplasser i nedre del av Markveien. Dette kommer også til uttrykk i hvor lenge respondentene oppgir å ha lett etter parkeringsplass.

Antall minutter brukt på å finne parkeringsplass (n=102)



Figur 15. Antall minutter brukt på å finne parkeringsplass.

Tallene viser at de fleste av respondentene fant parkeringsplass nærmest med en gang. Dette kan tyde på at parkeringsplassene i nedre del av Markveien i stor grad blir brukt av personer som har formål i kort avstand til parkeringsplassene.

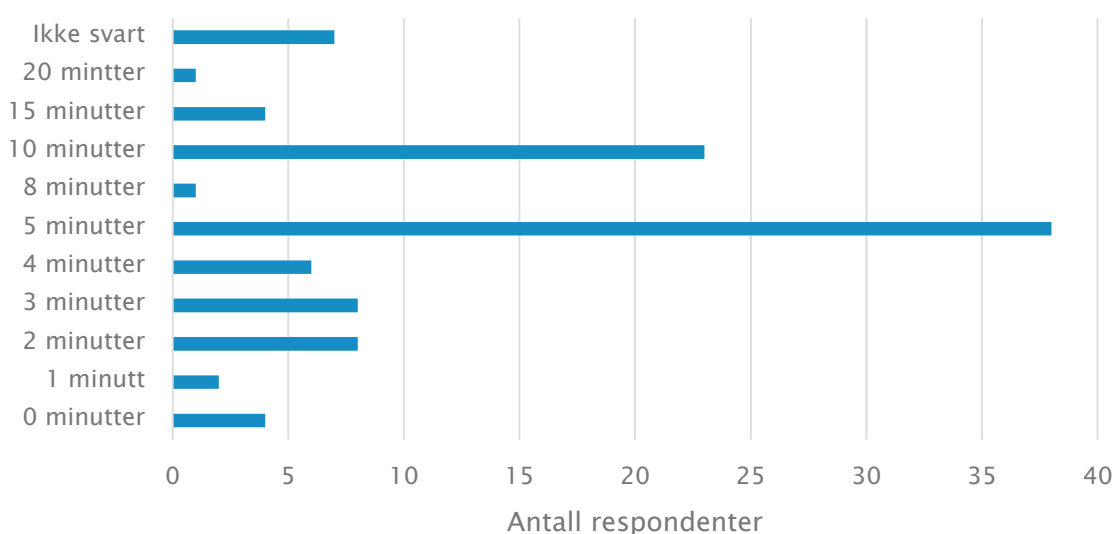
Under intervjuene mottok vi flere kommentarer når vi stilte dette spørsmålet. Flere som oppga null eller få minutter på å lete etter parkeringsplass, kommenterte at det var vanskeligere å finne parkeringsplass på kveldstid. Etter klokken 17 på hverdager og klokken 15 på lørdager opphører avgiftsparkeringen, og det er derfor rimelig å anta at folk står lengre parkert i dette tidsrommet.

Ser vi på utregningen av beleggsprosenten fra registreringen (se side 12), finner vi også at det stort sett er ledige plasser i Markveien på dagtid. Beleggsprosenten fra onsdag 26.08.15 og torsdag 27.08.15 er i gjennomsnitt 0,98, mens den gjennomsnittlige beleggsprosenten fra lørdag 05.09.15 er 0,88.

Rimelig tidsbruk på å finne parkeringsplass

Videre spurte vi respondentene om hvor mange minutter de syntes det var rimelig å bruke på å finne en parkeringsplass. Som svar på dette spørsmålet oppga mange av respondentene intervaller, som 2-3 minutter eller 5-10 minutter. Vi har i disse tilfellene brukt det høyeste antallet. Svarene kan dermed tolkes som en maksgrense for hvor lang tid som oppfattes som akseptabel. Tålmodigheten blant respondentene varierte fra null minutter til de som ville lete til de fant en parkeringsplass, uavhengig av tidsbruk.

Antall minutter som er rimelig å lete etter parkeringsplass (n=102)



Figur 16. Antall minutter som er rimelig å lete etter en parkeringsplass.

Gjennomsnittet for alle svarene på dette spørsmålet er 6 minutter. Blant de handlende er gjennomsnittet 4 minutter. De handlende har dermed noe lavere tålmodighet når de leter etter parkeringsplass enn den samlede gruppen. Det er likevel bred aksept for å lete lengre enn det de fleste gjør på intervjudagen.

Hvor mange minutter synes du det er rimelig å bruke på å finne parkeringsplass (Gjennomsnitt av alle svar)?

- ♦ Alle: 6 minutter (n=102)
- ♦ Handlende: 4 minutter (n=47)

Betydningen av parkeringsplassene for de handlende bilistene

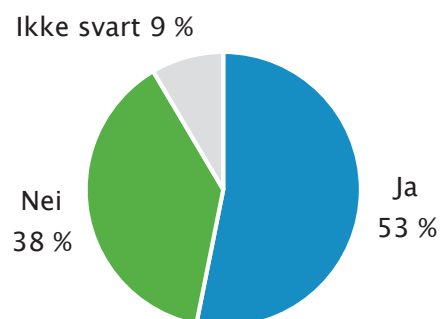
Respondentene som handlet med bil på intervjudagen, ble spurt om de fortsatt ville komme til Markveien for å handle dersom de måtte bruke lenger tid på å finne parkeringsplass enn det de hadde oppgitt som rimelig tidsbruk.

62 prosent av de handlende bilistene oppga at de fortsatt ville handlet i Markveien dersom de hadde brukt lenger tid på å parkere. Av de som svarte ja eller noen ganger på dette spørsmålet (n=29) svarte flesteparten (66 prosent) at de ikke ville byttet transportmiddel. Dette betyr altså at en betydelig andel av de handlende bilistene (nesten halvparten) vil være villige til å lete lenger etter parkeringsplass enn det de selv har oppgitt som rimelig tidsbruk. Svarene som er oppgitt som rimelig tidsbruk, utgjør dermed ikke en absolutt maksgrense for hvor lang tid disse bilistene er villige til å bruke.

Ettersom spørsmålene som her er stilt beskriver en hypotetisk situasjon, kan det være vanskelig å vite hvor godt svarene indikerer bilistenes faktiske atferd, i en situasjon der parkeringsforholdene blir dårligere. Flere av respondentene påpekte under intervjuet at de ikke ville skiftet transportmiddel, men heller funnet en parkeringsplass lenger unna.

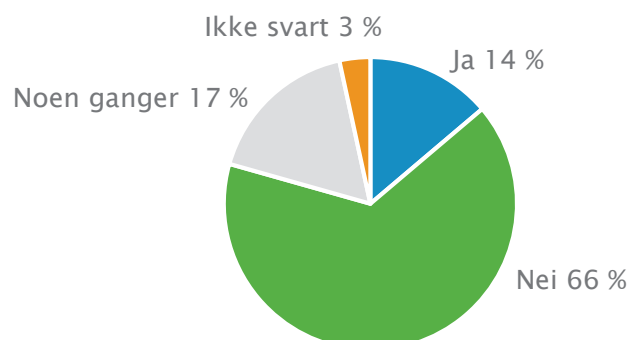
Andel bilister som ville fortsette å handle i Markveien ved vanskeligere parkeringsforhold

(n=47)



Figur 17. Andel bilister som ville fortsette å handle i Markveien ved vanskeligere parkeringsforhold.

Andelen av bilister som ville endret transportmiddel (n=29)



Figur 18. Andelen av bilister som har svart Ja eller Noen ganger på spørsmålet om de fortsatt ville handle i Markveien ved vanskeligere parkeringsforhold, som da ville kommet med et annet transportmiddel.

Vi ønsket å se om det var noe som skilte ja- og nei-gruppene fra hverandre. Det er få respondenter i disse kategoriene, og svarene må derfor kun tolkes som en indikasjon. De som er bosatt i de ytre bydelene eller i kommunene lengst unna, er mest tilbøyelige til å handle andre steder ved vanskeligere parkeringsforhold. Minst frafall av kunder finner vi blant de som er bosatt i de nærmeste bydelene, som Gamle Oslo, Grünerløkka og Sagene. Ingen fra kommunene utenfor Oslo oppga at de ville skiftet transportmiddel. Blant de fem respondentene fra Bydel Gamle Oslo svarte fire ja eller noen ganger til å skifte transportmiddel. Vi kan altså anta at det er en viss sammenheng med nærhet og skifte av transportmiddel.

Vi finner ingen forskjell i besøkhypighet eller parkeringstid mellom de som har svart at de vil fortsette å handle i Markveien og de som vil velge å handle et annet sted ved vanskeligere parkeringsforhold.

Konklusjon

Hovedspørsmålene som tas opp i denne rapporten er hvem som bruker parkeringsplassene i Markveien og hvordan parkeringsplassene brukes. Ved å stille disse spørsmålene kan vi også si noe om hvor viktige parkeringsplassene er for handelen i Markveien.

Vi ser at omlag halvparten av de som parkerer i nedre del av Markveien på dagtid, har handel som formål. Tallene indikerer også at flesteparten av de som skal handle, skal handle i Markveien. Ser vi på besøkshyppigheten blant de handlende bilistene, finner vi at de fleste parkerer i Markveien sjeldnere enn én gang i måneden. De handlende bilistene finner parkering fort og er i stor grad villige til å bruke lengre tid på å lete etter parkeringsplass. Få av de handlende bilistene oppgir at de vil reise til Markveien ved hjelp av andre transportmidler dersom det skulle bli vanskeligere å parkere.

Undersøkelsen sier ikke noe om hvor stor andel av de handlende som kommer med bil, men sannsynligvis er denne andelen lav. En undersøkelse i nabogaten Thorvald Meyers gate (TNS, 2014) viser at bilistene kun utgjør 6 prosent av kundene. Ut fra våre undersøkelser kan vi gjøre noen anslag på antallet kunder som kommer med bil til nedre del av Markveien. Onsdag 26.08.15 mellom 12 og 18 parkerte det 49 biler i nedre del av Markveien, mellom Korsgata og Søndre gate (basert på tellinger fire ganger i timen). Antar vi at 40 prosent av disse skal handle, slik fordelingen i intervjuene våre viser, utgjør det 20 biler. Dette vil si om lag tre til fire bilkunder per time i nedre del av Markveien. Det samme anslaget finner vi for torsdag 27.08.15, mens på lørdag 05.09.15 er antallet bilkunder noe høyere, om lag fem til seks i timen.

Parkeringsplassene brukes også i stor grad til varelevering, servicetjenester og av beboere. En eventuell fjerning av gateparkeringsplassene vil trolig påvirke beboere som har bil parkert i gaten, sterkere enn de handlende. Selv om de fleste som er intervjuet i denne undersøkelsen oppgir at de finner parkeringsplass relativt lett på dagtid, tyder kommentarer fra respondentene på at parkeringssituasjonen er annerledes på kveldstid. Etter kl. 17 opphører avgiftsparkeringen og bilistene kan dermed stå parkert over lengre tid.

Disse resultatene kan ses i sammenheng med andre studier av betydningen av gateparkering for varehandelen. Litteraturstudien «Hva betyr gateparkering for handelen?» (Vegvesen rapport 440) omtaler blant annet undersøkelser fra Thorvald Meyers gate, Thereses gate og Bogstadveien i Oslo som viser at fotgjengere, syklistene og kollektivreisende utgjør en betydelig større andel av de handlende enn bilistene. I et område rundt Karl Johan sto kollektivtrafikanter og gående for 85 prosent av omsetningen, mens bilistene sto for 7 prosent.

Referanser

Bjørnsdatter Braaten, H (2014) - Dette er en krigserklæring. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.nettavisen.no/dittoslo/--dette-er-en-krigserklaring/8483992.html> [Lest 09.09.15]

Christiansen, L. Skjelbostad Yset, S og Babic, E (2015) *Bare 20 av 100 tiltak for buss og trikk er gjennomført*. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/bare-20-av-100-tiltak-for-buss-og-trikk-er-gjennomfort-1.12302194> [Lest 09.09.15]

Gjellebæk, I og Olimstad, M. (2015) *Hva betyr gateparkering for handelen?* Statens Vegvesen rapporter 440.

Kirkebøen, S.E (2015) *Fem års venting er nok – nå vil han stoppe bilene i Markveien*. [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.osloby.no/nyheter/Fem-ars-venting-er-nok-na-vil-han-stoppe-bilene-i-Markveien-8046251.html> [Lest 09.09.15]

Solem, T (tine.solem@bym.oslo.kommune.no) sendt 10.09.15, Midlertidige tiltak i Markveien. Gjellebæk, I (ine.gjellebaek@vegvesen.no).

Sykkelprosjektet, Udatert. *Sykkelprosjekter*. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/prosjekter/sykkelprosjektet/> [Lest 09.09.15]

Vamberg, H., van Deurs, C., Gagner, L.J., Modin, A., Bohlemark, A., Andersen, C. S. Og Stoustrup, J (2014) *Bylivsundersøkelse Oslo sentrum*. Gehl Architects. Oslo: Levende Oslo-samarbeidet. Oslo kommune

**Vedlegg 1: Parkeringsregistrering
Tabeller og formler**

Utregning av beleggsprosent

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	09.00 – 09.15	09.15 – 09.30	09.30 – 09.45	09.45 – 10.00	10.00 – 10.15	10.15 – 10.30	10.30 – 10.45	10.45 – 11.00
Antall parkerte kjøretøy	22	23	21	25	27	25	27	25
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,79	0,82	0,75	0,89	0,96	0,89	0,96	0,89

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	11.00 – 11.15	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45	12.45 – 13.00
Antall parkerte kjøretøy	24	21	24	28	30	28	29	30
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,86	0,75	0,86	1	1,07	1	1,04	1,07

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	13.00 – 13.15	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15	14.15 – 14.30	14.30 – 14.45	14.45 – 15.00
Antall parkerte kjøretøy	29	28	32	28	27	28	29	28
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	1,04	1	1,14	1	0,96	1	1,04	1

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	15.00 – 15.15	15.15 – 15.30	15.30 – 15.45	15.45 – 16.00	16.00 – 16.15	16.15 – 16.30	16.30 – 16.45	16.45 – 17.00
Antall parkerte kjøretøy	30	27	29	29	29	28	28	28
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	1,07	0,96	1,04	1,04	1,04	1	1	1

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	17.00 – 17.15	17.15 – 17.30	17.30 – 17.45	17.45 – 18.00	16.00 – 16.15	16.15 – 16.30	16.30 – 16.45	16.45 – 17.00
Antall parkerte kjøretøy	30	30	31	30	29	28	28	28
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	1,07	1,07	1,11	1,07	1,04	1	1	1

Utrekning av utskiftningsfrekvens

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	09.15 – 09.30	09.30 – 09.45	09.45 – 10.00	10.00 – 10.15	10.15 – 10.30	10.30 – 10.45	10.45 – 11.00	11.00 –11.15
Antall biler inn + ut	4	6	12	9	7	6	6	5
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,13	0,19	0,38	0,28	0,22	0,19	0,19	0,16
Utskiftningsfrekvens (time)	0,97				0,75			

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45	12.45 – 13.00	13.00 –13.15
Antall biler inn + ut	6	6	7	4	4	9	2	7
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,19	0,19	0,22	0,13	0,13	0,28	0,06	0,22
Utskiftningsfrekvens (time)	0,72				0,69			

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15	14.15 – 14.30	14.30 – 14.45	14.45 – 15.00	15.00 –15.15
Antall biler inn + ut	6	8	7	10	7	4	7	5
Antall parkeringsplasser	28	28	28	28	28	28	28	28
Utskiftningsfrekvens	0,19	0,25	0,22	0,31	0,22	0,13	0,22	0,16
Utskiftningsfrekvens (time)	0,97				0,72			

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	15.15 – 15.30	15.30 – 15.45	15.45 – 16.00	16.00 – 16.15	16.15 – 16.30	16.30 – 16.45	16.45 – 17.00	17.00 –17.15
Antall biler inn + ut	8	5	9	6	8	9	7	4
Antall parkeringsplasser	28	28	28	28	28	28	28	28
Utskiftningsfrekvens	0,25	0,16	0,28	0,19	0,25	0,28	0,22	0,13
Utskiftningsfrekvens (time)	0,88				0,88			

Onsdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	17.15 – 17.30	17.30 – 17.45	17.45 – 18.00	16.00 – 16.15				
Antall biler inn + ut	2	4	3	6				
Antall parkeringsplasser	32	32	32	28				
Utskiftningsfrekvens	0,06	0,13	0,09	0,19				
Utskiftningsfrekvens (time)	0,28							

Utregning av beleggsprosent

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	09.00 – 09.15	09.15 – 09.30	09.30 – 09.45	09.45 – 10.00	10.00 – 10.15	10.15 – 10.30	10.30 – 10.45	10.45 – 11.00
Antall parkerte kjøretøy	22	20	21	23	24	26	24	25
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,79	0,71	0,75	0,82	0,86	0,93	0,86	0,89

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	11.00 – 11.15	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45	12.45 – 13.00
Antall parkerte kjøretøy	26	25	30	30	30	30	30	28
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,93	0,89	1,07	1,07	1,07	1,07	1,07	1

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	13.00 – 13.15	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15	14.15 – 14.30	14.30 – 14.45	14.45 – 15.00
Antall parkerte kjøretøy	26	30	30	28	30	30	30	30
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,93	1,07	1,07	1	1,07	1,07	1,07	1,07

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	15.00 – 15.15	15.15 – 15.30	15.30 – 15.45	15.45 – 16.00	16.00 – 16.15	16.15 – 16.30	16.30 – 16.45	16.45 – 17.00
Antall parkerte kjøretøy	28	26	28	25	29	25	26	29
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	1,0	0,93	1,0	0,89	1,04	0,89	0,93	1,04

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	17.00 – 17.15	17.15 – 17.30	17.30 – 17.45	17.45 – 18.00	18.00 – 18.15			
Antall parkerte kjøretøy	30	32	31	30	31			
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28			
Beleggsprosent	1,07	1,14	1,11	1,07	1,11			

Utrekning av utskiftningsfrekvens

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	09.15 – 09.30	09.30 – 09.45	09.45 – 10.00	10.00 – 10.15	10.15 – 10.30	10.30 – 10.45	10.45 – 11.00	11.00 –11.15
Antall biler inn + ut	4	2	9	3	7	4	8	6
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,13	0,06	0,28	0,09	0,23	0,13	0,25	0,19
Utskiftningsfrekvens (time)	0,56				0,78			

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45	12.45 – 13.00	13.00 –13.15
Antall biler inn + ut	6	13	2	1	10	8	5	8
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,19	0,40	0,06	0,03	0,31	0,25	0,16	0,25
Utskiftningsfrekvens (time)	0,69				0,97			

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15	14.15 – 14.30	14.30 – 14.45	14.45 – 15.00	15.00 –15.15
Antall biler inn + ut	13	3	4	7	4	7	5	8
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,40	0,09	0,13	0,23	0,13	0,23	0,16	0,25
Utskiftningsfrekvens (time)	0,84				0,75			

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	15.15 – 15.30	15.30 – 15.45	15.45 – 16.00	16.00 – 16.15	16.15 – 16.30	16.30 – 16.45	16.45 – 17.00	17.00 –17.15
Antall biler inn + ut	7	6	6	9	7	3	3	3
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32	32	32	32	32
Utskiftningsfrekvens	0,23	0,19	0,19	0,28	0,23	0,09	0,09	0,09
Utskiftningsfrekvens (time)	0,88				0,5			

Torsdag Dato 27.08.15								
Klokkeslett	17.15 – 17.30	17.30 – 17.45	17.45 – 18.00	18.00 – 18.15				
Antall biler inn + ut	4	3	7	2				
Antall parkeringsplasser	32	32	32	32				
Utskiftningsfrekvens	0,13	0,09	0,23	0,06				
Utskiftningsfrekvens (time)	0,5							

Utrekning av beleggsprosent

Lørdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	10.45 – 11.00	11.00 – 11.15	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45
Antall parkerte kjøretøy	15	18	20	23	24	27	27	27
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28	28	28
Beleggsprosent	0,54	0,64	0,71	0,82	0,86	0,96	0,96	0,96

Lørdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	12.45 – 13.00	13.00 – 13.15	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15		
Antall parkerte kjøretøy	28	29	25	26	26	29		
Antall parkeringsplasser (observert)	28	28	28	28	28	28		
Beleggsprosent	1	1,04	0,89	0,93	0,93	1,04		

Utrekning av utskiftningsfrekvens

Lørdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	10.45 – 11.00	11.00 – 11.15	11.15 – 11.30	11.30 – 11.45	11.45 – 12.00	12.00 – 12.15	12.15 – 12.30	12.30 – 12.45
Antall parkerte kjøretøy		5	7	8	7	6	1	4
Antall parkeringsplasser (observert)		32	32	32	32	32	32	32
Beleggsprosent		0,16	0,23	0,25	0,23	0,21	0,03	0,13

Lørdag Dato 26.08.15								
Klokkeslett	12.45 – 13.00	13.00 – 13.15	13.15 – 13.30	13.30 – 13.45	13.45 – 14.00	14.00 – 14.15		
Antall parkerte kjøretøy	6	8	12	6	12	10		
Antall parkeringsplasser (observert)	32	32	32	32	32	32		
Beleggsprosent	0,21	0,25	0,38	0,21	0,38	0,31		

Gjennomsnittlig utskiftningsfrekvens onsdag 26.08.15

	Totalt 09.00 -17.00	Gjennomsnitt per time	Gjennomsnitt per dag
Antall biler inn + ut	210	26,3	
Utskiftningsfrekvens (per parkeringsplass)		0,82	6,6

Gjennomsnittlig utskiftningsfrekvens torsdag 27.08.15

	Totalt 09.00 -17.00	Gjennomsnitt per time	Gjennomsnitt per dag
Antall biler inn + ut	191	23,9	
Utskiftningsfrekvens (per parkeringsplass)		0,75	6,0

Gjennomsnittlig utskiftningsfrekvens Lørdag 5.09.15

	Totalt 10.00 -14.15	Gjennomsnitt per time	Gjennomsnitt per dag (obs kl 11-14?)
Antall biler inn + ut	92	28,3	
Utskiftningsfrekvens (per parkeringsplass)		0,88	2,9

Gjennomsnittlig utskiftningsfrekvens hele perioden

	Totalt onsdag 09-17, torsdag 09-17 og lørdag 10.45-14	Gjennomsnitt per time	Gjennomsnitt per dag
Antall biler inn + ut	493	25,6	
Utskiftningsfrekvens (per parkeringsplass)		0,8	5,1

Formler

- Utregning av beleggspersent er basert på følgende formel:

$$\frac{\text{Antall parkerte kjøretøy}}{\text{Normert antall parkeringsplasser}}$$

- Utregning av utskiftningspersent er basert på følgende formel:

$$\frac{\text{Sum antall biler inn og ut fra parkeringsplassene}}{\text{Antall parkeringsplasser}}$$

- Gjennomsnittlig utskiftning per parkeringsplass per dag

$$\frac{\text{Sum antall biler inn og ut fra parkeringsplassene}}{\text{antall parkeringsplasser}}$$

- Gjennomsnittlig antall utskiftning per time

$$\frac{\text{sum antall biler inn og ut fra parkeringsplassene}}{\text{antall timer registrert}}$$

- Gjennomsnittlig utskiftningsfrekvens per parkeringsplass per time

$$\frac{\text{Gjennomsnittlig antall utskiftninger per time}}{\text{antall parkeringsplasser}}$$

**Vedlegg 2: Oppsummerende resultater
registreringsundersøkelsen**

Antall biler ferdig parkert:

	Øvre del	Nedre del	Totalt
Antall ferdig parkerte biler innen registreringstid onsdag:	63	55	118
Antall ferdig parkerte biler innen registreringstid torsdag:	69	55	124
Antall ferdig parkerte biler innen registreringstid lørdag:	19	27	46
Antall ferdig parkerte biler totalt:	151	137	288
Antall parkerte biler totalt	213	212	425

Antall biler parkert i registreringstid:

	Totalt	Nedre del
Biler parkert mellom 12 – 18 onsdagen	103	49
Biler parkert mellom 9 – 16 torsdagen	124	61
Biler parkert mellom 11-14 lørdagen	72	40
Antall parkerte biler totalt	299	150

Gjennomsnittlig parkeringstid:

	Antall timer parkert	Gjennomsnittlig parkeringstid
Totalt	563,75	1,3 timer
Innenfor registreringstid (Herunder de bilene som ikke står parkert kl 09.00 eller 18.00)	296,5	0,7 timer (som vi ser mister vi da mange av de som har opptatt parkeringsplasser store deler av dagen)

Parkeringslengde:

	Antall biler	Prosent
0 – 15 minutter	106	25
15 minutter til 1 time	147	35
Mellom 1 – 2 timer	93	22
Over to timer	79	19
Totalt	425	100

Vedlegg 3: Tabeller fra intervjuundersøkelse

Hva er hovedformålet ditt med å parkere her?

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Detaljvarehandel	32	21,92
Serveringstjenester	16	10,96
Personlige tjenester	10	6,85
Skal hjem/besøk	16	10,96
Varelevering	25	17,12
Yte servicetjenester	19	13,01
Annet	28	19,18
SUM	146	100

*I kategorien annet har 9 personer oppgitt at de skal på jobb.

Fordeling av formål etter tid:

Antall gjøremål	Klokken 09.00 – 12.00		Klokken 12.00 – 15.00		Klokken 15.00 – 18.00	
Detaljhandel	8	18,2 %	20	27,8 %	4	13,8 %
Serveringstjenester	6	13,6 %	6	8,3 %	4	13,8 %
Personlige tjenester	3	6,8 %	4	5,6 %	3	10,3 %
Skal hjem/besøk	2	4,6 %	9	12,5 %	5	17,2 %
Varelevering	12	27,3 %	9	12,5 %	4	13,8 %
Servicetjenester	6	13,6 %	10	13,9 %	2	6,9 %
Annet	7	15,9 %	14	19,4 %	7	24,1 %
SUM	44	100 %	72	100 %	29	100 %

- Burde kanskje regne dette i prosent. For vi har jo flere intervju fra tidlig dag enn sent.

Fordeling handelsformål/ikke handelsformål:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Handelsformål	58	39,73
Ikke handelsformål	88	60,27
SUM	146	100

Feilmargin +/- 9.6 %. (Ergo ikke grunnlag for å si at færre handler enn de som ikke handler?)

Andel som har formål i Markveien:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Formål i Markveien	49	48,04
Formål andre steder	28	27,45
Ikke svart	25	24,51
SUM	102	100

Bosted fra de handlende:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar	Ville ha fortsatt å komme ved vanskeligere parkering		
			Ja	Noen ganger	Nei
Bydel Alna	2	4,26	1	1	
Bydel Bjerke	1	2,13	1		
Bydel Frogner	4	8,51	1		3
Bydel Gamle Oslo	4	8,51	4		
Bydel Grorud	2	4,26		1	1
Bydel Grünerløkka	2	4,26	2		
Bydel Nordre Aker	4	8,51	3		1
Bydel Nordstrand	2	4,26	1	1	
Bydel Sagene	4	8,51	4		
Bydel St. Hanshaugen	2	4,26			2
Bydel Stovner	0	0			
Bydel Søndre Nordstrand	0	0			
Bydel Ullern	5	5	3		2
Bydel Vestre Aker	1	1	1		
Bydel Østsjø	3	3			3
Akershus:					
Asker kommune	0	0			
Bærum kommune	3	6,38	2		1
Nesodden kommune	1	2,13	1		
Ullensaker kommune	1	2,13		1	
Oppegård kommune	1	2,13	1		
Nittedal kommune	1	2,13			1

Østfold:					
Fredrikstad kommune	1				1
Askim kommune	1	2,13			1
Buskerud:		2,13			
Røyken kommune	1	2,13	1		
Ikke svart	1	2,13			
SUM	47	100			

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
I Oslo	36	76,60
Utenfor Oslo	10	21,28
Ikke svart	1	2,13
SUM	47	100

Andel av handlende som ville fortsette å komme til Markveien for å handle om det ble vanskeligere å parkere:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Ja	25	53,19
Nei	18	38,30
Noen ganger	4	8,51
SUM	47	100

Hvor mange av de handlende som fortsatt ville kommet for å handle om det ble vanskeligere å parkere, ville ha byttet transportmiddel?

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Ja	4	13,79
Nei	19	65,52
Noen ganger	5	17,24
Ikke svart	1	3,45
SUM	29	100

Kjønnfordeling:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Menn	37	63,79
Kvinner	20	34,48
Ukjent	1	1,72
SUM	58	100

Parkeringshyppighet:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Daglig	13	12,75
3-6 ganger i uka	12	11,76
1-2 ganger i uka	15	14,71
1-2 ganger i måneden	32	31,37
Sjeldnere	28	27,45
Ikke svart	2	1,96
SUM	102	100

Parkeringshyppighet etter formål:

	Daglig		3-6 ganger i uka		1-2 ganger i uka		1-2 ganger i måneden		Sjeldnere		Ikke svart		Sum
	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	Antall	%	
Detaljvarehandel	0	0	2	7,1	3	10,7	11	39,3	11	39,3	1	3,6	28
Serverings-tjenester	1	9	2	18,2	1	9	4	36,4	3	27,3	0	0	11
Personlige tjenester	0	0	0	0	0	0	4	50	4	50	0	0	8
Skal hjem/ besøk	6	40	0	0	3	20	3	20	3	20	0	0	15
Varelevering	3	30	3	30	2	20	2	20	0	0	0	0	10
Yte service-tjenester	0	0	1	16,7	1	16,7	2	33,3	2	33,3	0	0	6
Annet	3	12,5	4	16,7	5	20,8	6	25	5	20,8	1	4,1	24
Handel	1	2,1	4	8,5	4	8,5	19	40,4	18	38,3	1	2,1	47
Ikke handel	12	21,8	8	14,5	11	20	13	23,6	10	18,2	1	1,8	55
SUM	13	12,8	12	11,8	15	14,7	32	31,8	28	27,5	2	1,9	102

Parkeringshyppighet blant handlende:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
Daglig	1	2,13
3-6 ganger i uka	4	8,51
1-2 ganger i uka	4	8,51
1-2 ganger i måneden	19	40,43
Sjeldnere	18	38,30
Ikke svart	1	2,13
SUM	47	100

Parkeringstid:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
0-5 minutter	16	15,69
5-15 minutter	7	6,86
15 minutter – 1 time	47	46,08
Mer enn 1 time	27	26,47
Til neste dag	5	4,90
SUM	102	100

Parkeringstid blant handlende:

	Antall svar	Prosentandel av alle svar
0-5 minutter	4	8,51
5-15 minutter	5	10,64
15 minutter – 1 time	29	61,70
Mer enn 1 time	9	19,15
Til neste dag	0	0
SUM	47	100

Gjennomsnittlig antall minutter på å finne parkering:

	Tidsbruk
Alle (Bare intervjuede)	0,89 minutter
Handlende (Bare intervjuede)	0,52 minutter

Gjennomsnittlig antall minutter som er rimelig på å finne parkeringsplass:

	Antall minutter
Alle (Bare intervjuede)	6,04
Handlende (Bare intervjuede)	3,9

Vedlegg 4: Intervjuguide

1. Hva er hovedformålet ditt med å parkere her?

- Detaljhandel (dagligvare, klær, sko)
- Serveringstjenester (restaurant, cafe)
- Personlige tjenester (tannlege, frisør)
- Skal hjem
- Varelevering
- Yte servicetjenester (hjemmehjelp, håndverker)
- Annet

1	2	3	4	5	6	7	8	9

2. I Markveien?

- Ja
- Nei

3. Hvor lenge skal du stå parkert?

- 0-5 minutter
- 5-15 minutter
- 15 min – 1 time
- Mer enn 1 time
- Til neste dag

4. Hvor ofte parkerer du her?

- Daglig
- 3-6 ganger i uka
- 1-2 ganger i uka
- 1-2 ganger i måneden
- Sjeldnere

5. Hvor mange minutter brukte du på å finne parkering?

- Antall

6. Hvor mange minutter synes du det er rimelig å bruke på å finne parkeringsplass?

Antall

--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Hvis du hadde brukt lengre tid enn det du synes er rimelig på å finne parkeringsplass, ville du fortsatt kommet hit for å handle?

Ja

Nei

Noen ganger

8. Hvis JA eller NOEN GANGER: Ville du da valgt å komme hit med et annet transportmiddel enn bil?

Ja

Nei

Noen ganger

9. Hvis JA eller NOEN GANGER: Hvilket annet transportmiddel ville du valgt?

Kollektivtransport

Sykkel

Gange

Annet

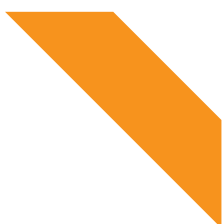
Hvilken bydel/kommune bor du i?

1.	4.	7.
2.	5.	8.
3.	6.	9.

10. Antall passasjerer

11. Kjønn

12. Tidspunkt



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen