



Skov & Landskab

Center for Skov,
Landskab og
Planlægning • KVL

Metroens effekt på ansattes transportadfærd

- Virksomheder ved metroens 1. og 2. etape
- Fjerde og femte delundersøgelse

Peter Hartoft-Nielsen

Arbejdsrapport Skov & Landskab nr. 3-2004



Skov & Landskab

Metroens effekt på ansattes transportadfærd

- *Virksomheder ved metroens 1. og 2. etape*
- *Fjerde og femte delundersøgelse*

Peter Hartoft-Nielsen



Hørsholm, juli 2004

Rapportens titel

Metroens effekt på ansattes transportadfærd

- Virksomheder ved metroens 1. og 2. etape

- Fjerde og femte delundersøgelse

Forfatter

Peter Hartoft-Nielsen

Serie

Arbejdsrapport *Skov & Landskab* Nr. 3-2004

Rapporten publiceres på www.SL.kvl.dk

Projektet

Den foreliggende rapport udgør den anden afrapportering fra et projekt om metroens effekt på ansattes transportadfærd. Projektets grundlag er interviewundersøgelser i marts 2002, marts 2003 og marts 2004. Første afrapportering skete i arbejdsrapport i juli 2003. Den sidste del af projektet er finansieret af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, HUR, Ørestadsselskabet og DSB, mens første del af projektet også havde finansiering fra Landsplanafdelingen og Miljøstyrelsen samt *Skov & Landskab*

ISBN

87-7903-176-5

Udgiver

Skov & Landskab

Hørsholm Kongevej 11

2970 Hørsholm

Tlf. 35281500

E-post: sl@kvl.dk

Gengivelse er tilladt med tydelig kildeangivelse

I salgs- eller reklameøjemed er eftertryk og citering af rapporten samt anvendelse af navnet *Skov & Landskab* kun tilladt efter skriftlig tilladelse.

Skov & Landskab er et
selvstændigt center for
forskning, undervisning,
formidling og rådgivning
vedr. skov, landskab og
planlægning ved Den
Kgl. Veterinær- og
Landbohøjskole (KVL)

Forord

Arbejdsrapporten indeholder resultater af fjerde og femte delundersøgelse af metroens effekter på transportadfærd blandt ansatte på virksomheder beliggende ved stationer på metroens første og anden etape (København og Frederiksberg). Rapporten indgår i et projekt, som omfatter tre andre delundersøgelser. Resultater af disse delundersøgelser findes i en arbejdsrapport fra juli 2003¹.

Projektet om metroens effekt på ansattes transportadfærd består således af fem delundersøgelser: Første delundersøgelse belyste transportadfærd marts 2002 – dvs. et halvt år inden åbningen af metroens første etape - blandt ansatte på 10 udvalgte virksomheder beliggende ved metroens første etape (København-undersøgelsen).

Anden delundersøgelse belyste transportadfærd marts 2003 – dvs. et halvt år efter åbningen af metroens første etape - blandt ansatte på de samme 10 virksomheder (København-undersøgelsen).

Tredje delundersøgelse belyste transportadfærd marts 2003 – dvs. et halvt år inden åbningen af metroens anden etape - blandt ansatte på 13 udvalgte virksomheder beliggende ved metroens anden etape (Frederiksberg-undersøgelsen).

Fjerde delundersøgelse belyser transportadfærd marts 2004 – dvs. et halvt år efter åbningen af metroens anden etape - blandt ansatte på de samme 10 tidligere undersøgte virksomheder beliggende ved metroens første etape (København-undersøgelsen).

Femte delundersøgelse belyser transportadfærd marts 2004 – dvs. et halvt år efter åbningen af metroens anden etape - blandt ansatte på de samme 13 tidligere undersøgte virksomheder beliggende ved metroens anden etape (Frederiksberg-undersøgelsen).

Tilsammen muliggør de fem delundersøgelser analyser af hvilke effekter åbningen af hhv. første og anden etape af metroen har haft på transportadfærd blandt ansatte på virksomheder beliggende i København og Frederiksberg relativt nær ved metrostationer. Hovedvægten er lagt på de ansattes rejse mellem bolig og arbejdssted.

Undersøgelserne er udført af Center for Skov, Landskab og Planlægning. De aktuelle delundersøgelse er finansieret af Københavns og Frederiksberg Kommuner, HUR, Ørestadsselskabet og DSB.

Vi vil godt rette en stor tak til de 23 virksomheder, som indgår i undersøgelsen, og til de flere tusinde ansatte, som har udfyldt de omfattende spørgeskemaer, som undersøgelserne er baseret på.

Undersøgelserne er gennemført af undertegnede med stud.scient.soc. Klavs Busch Thomsen og stud.tech.soc. Lise Bjørg Pedersen som projektmedarbejdere. Uni-C har bistået med udarbejdelsen af elektroniske spørgeskemaer og leveret computer-faciliteter til de web-baserede spørgeskemaer.

Hørsholm, juli 2004
Peter Hartoft-Nielsen
Projektleder, lic.techn.

¹ Hartoft-Nielsen, Peter (2003): "Metroens effekt på ansattes transport-adfærd – første, anden og tredje delundersøgelse", Arbejdsrapport nr. 47, Skov & Landskab, Hørsholm, 2003. 214 s. ill.

Indhold

FORORD	3
INDHOLD	4
SAMMENFATNING	5
INDLEDNING	8
UNDERSØGELSEN – BAGGRUND OG METODE	8
RAPPORTENS OPBYGNING	8
VIRKSOMHEDER OG RESPONDENTER	10
KØBENHAVN- UNDERSØGELSEN	11
FREDERIKSBERG-UNDERSØGELSEN.....	11
BRUG AF METRO	13
KØBENHAVN-UNDERSØGELSEN	13
FREDERIKSBERG-UNDERSØGELSEN.....	15
SKIFT FRA INDIVIDUEL TIL KOLLEKTIV TRANSPORT	18
KØBENHAVN-UNDERSØGELSEN	18
FREDERIKSBERG-UNDERSØGELSEN.....	22
CASE: FERRING INTERNATIONAL I ØRESTAD CENTER	25
DANSK BOSATTE PÅ FERRING	25
SVENSK BOSATTE PÅ FERRING.....	27
BILAG 1: TABELOVERSIGT	28

Sammenfatning

Rapporten belyser brug af metro og samlet transportadfærd marts 2004 blandt godt 2.000 respondenter ansat på 23 virksomheder beliggende nær metrostationer ved metroen første og anden etape (København-undersøgelsen og Frederiksberg-undersøgelsen). Rapporten belyser endvidere ændringer i brug af metro og transportadfærd, idet resultaterne fra undersøgelserne i marts 2004 sammenholdes med resultaterne fra tilsvarende undersøgelser i de samme virksomheder i marts 2002 (for de 10 københavnske virksomheders vedkommende) og marts 2003 (for alle virksomhedernes vedkommende).

København-undersøgelsen viser en betydelig vækst i de ansattes brug af metro på 28% i forhold til marts 2003. En væsentlig del af denne vækst kan tilskrives åbningen af metroens anden etape fra Nørreport til Vanløse.

Omkring 25% af de ansatte benytter dagligt metro til og fra arbejde. Hver tredje metrobruger benytter strækningen fra Nørreport til Vanløse.

De ansatte på Frederiksberg benytter ikke metro i samme omfang som i København. På Frederiksberg benyttede 17% af de ansatte metro på undersøgelsesdagen i marts 2004. Der er ganske god overensstemmelse mellem den angivne brug af metro og de forhåndsudtrykte forventninger.

Både København- og Frederiksberg-undersøgelsen viser, at det især er på de arbejdspladser som ligger helt tæt ved en metro-station, at en stor del af de ansatte benytter metro. Hermed menes inden for en afstand fra 30 m til 100 m. Afstandsfølsomheden er således stor. Metro benyttes imidlertid også af ansatte på virksomheder beliggende i større afstand, men brugen aftager markant med afstand til station.

Parkeringsforhold spiller generelt også ind på brug af metroen. Metroen bruges derfor især af ansatte på arbejdspladser i de tættere bydele med parkeringsrestriktioner i København og Frederiksberg. Brug af metro er imidlertid øget på stort set alle virksomheder, også dem hvor der er let adgang til parkering. Parkeringsforholdene er samtidig uændrede fra før-metro-undersøgelserne til efter-metro-undersøgelserne

Metro er det kollektive transportmiddel, som flest af de ansatte på de udvalgte virksomheder benytter. Men metro tegner sig fortsat for en mindre andel af den samlede kørsel med kollektiv transport, selvom metroens andel af det kollektive transportarbejde i København-undersøgelsen er fordoblet fra marts 2003 til marts 2004. Bussernes andel er faldet.

For mere end hver fjerde respondent betyder metroen kortere rejsetid med kollektiv transport og bedre komfort, mens kun få anfører længere rejsetider og ringere komfort.

Metroen havde ikke mindst i efteråret 2003 en del driftsproblemer, som også var stærkt eksponerede i pressen. Sammenlignet med antal brugere af metroen er omfanget af respondenter som angiver, at de helt har fravalgt metroen, eller sjældnere benytter metroen, på grund af driftsproblemerne af betydelig omfang.

Undersøgelsen viser, at det ikke længere kun er respondenter som i forvejen var kollektiv trafikanter, som benytter metroen. Det var ellers stort set konklusionen af den første før-efter-metro-

undersøgelse på de københavnske virksomheder i marts 2003. Undersøgelsen i marts 2004 viser, at der er sket overflytning af trafikanter fra bil til kollektiv transport. Det gælder både i København- og Frederiksberg-undersøgelsen. Der er også sket skift den modsatte vej, men ikke i samme omfang.

Udbygningen af metronettet til at omfatte også anden etape synes at være en væsentlig forklaring. På Frederiksberg er effekten således opnået hurtigere end i København. Det skyldes formentlig også, at kvalitetsforbedringen af det kollektive trafiksystem er relativt større her. Frederiksberg-undersøgelsen viser, at også S-tog og Regionaltog benyttes i større omfang end tidligere. Det hænger sammen med, at metroen indgår i et samspil med de andre kollektive transportmidler, og således generelt har flyttet trafikanter fra bil til kollektiv transport.

København-undersøgelsen viser, at i forhold til før-metro-undersøgelsen i marts 2002 er andelen af ansatte på de udvalgte københavnske virksomheder, som benytter bil faldet med 4 procentpoint, fra 33% til 29%. Effekten skal ses i lyset af den generelle tendens med vækst i brug af bil.

De fleste forhenværende bilister er skiftet til cykel, men kollektiv transport har opfanget omkring hver tredje, der har skiftet fra bil til andet transportmiddel. Hver ottende bilist har ladet bilen stå, og hver tredje af disse er skiftet til kollektiv transport. Det er nettotal.

Analysen af respondenter som går igen i undersøgelserne marts 2003 og marts 2004, og som samtidig har uændret bopæl viser, at hver syvende bilist er skiftet til kollektiv transport, men også at 7% af de tidligere kollektiv brugere nu benytter bil.

Overflytningen fra bil til kollektiv transport er endnu mere markant i "Frederiksberg-undersøgelsen." Der var i marts 2004 6 procentpoint flere, der benyttede kollektiv transport end i marts 2003, dvs. et halvt år før åbningen af metroens anden etape. Det indebærer en vækst i brug af kollektiv transport som hovedtransportmiddel på 25-30%. Også kollektiv trafikens andel af det samlede transportarbejde er øget væsentligt. Overflytningen er sket fra bil, idet andelen af respondenter med bil som hovedtransportmiddel samtidig er faldet med 6 procentpoint, fra 37% i marts 2003 til 31% i marts 2004. Tilsvarende er det samlede kørte kilometer i bil faldet markant. Lignende effekt kunne ikke aflæses blandt respondenterne i de københavnske virksomheder et halvt år efter åbningen af metroen.

Overflytning fra bil til kollektiv transport er sket på de fleste virksomheder. Det gælder dog ikke virksomhederne på ydre Frederiksberg ved Flintholm station. Her er der status quo. Det kan ændres med åbningen af den fulde ringbane.

Hverken i København-undersøgelsen eller i Frederiksberg-undersøgelsen er det ændringer i parkeringsforholdene, som er årsag til skiftene. Det viser udsagn fra respondenterne.

Undersøgelserne viser, at de fleste oplever ulemper ved at bruge kollektiv transport. De tre topscorer er "tidsforbruget", "prisen" og "forsinkelser / aflysninger". Sidstnævnte er i top, men "prisen" har taget det største spring på ranglisten fra marts 2003 til marts 2004. I Frederiksberg-undersøgelsen er der markant færre, der angiver tidsforbruget som en af de største ulemper i marts 2004 i forhold til marts 2003. Det kan skyldes åbning af metroen, idet mange samtidig har angivet, at metroen indebærer kortere rejsetider.

Blandt virksomhederne i København-undersøgelsen er medicinalkoncernen Ferring International, som er beliggende i Ørestad Center. Transportadfærden blandt Ferrings respondenter giver mulighed for at vurdere de trafikale effekter af virksomhedslokaliseringer i Ørestad Center. Ferring udmærker sig endvidere ved at have en del ansatte, som er bosat i Sverige. I lyset af udsigterne til en stadig mere integreret Øresundsregion er de svensk bosattes transportadfærd interessant.

Langt hovedparten af de dansk bosatte som er ansat på Ferring International i Ørestad Center benytter kollektiv transport. Hele 57% af de dansk bosatte ansatte havde kollektiv transport som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen i marts 2004 og lidt flere ankom med kollektiv transport. 35% af de ansatte benyttede metro, mod 26% i marts 2003. Kollektiv transport benyttes af ansatte i alle indkomstgrupper. Selv blandt ansatte med en indkomst over 500.000 kr. årligt og blandt ansatte med husstandsindkomster over 700.000 kr. årligt er der flere, der benytter kollektiv transport end bil.

Kun 35% af de dansk bosatte ansatte på Ferring benyttede bil på undersøgelsesdagen marts 2004. Hovedparten af de ansatte har imidlertid adgang til bil. De angiver alle uden undtagelse, at parkeringsforholdene ikke har indflydelse på fravalg af bilen som transportmiddel.

Ferring er et eksempel på en virksomhed, som gør brug af arbejdsmarkedet i den samlede Øresundsregion. Mellem hver fjerde og tredje ansatte er bosat i Sverige. Beliggenheden i Ørestad Center er optimal i forhold til de svensk bosatte. Det er tankevækkende, at de svensk bosatte i gennemsnit har en daglig transport mellem bolig og arbejde på 100 km, selvom Ferring ligger ret tæt på brofæstet. Samtidig ankommer 87% af de svensk bosatte med Øresundstog til arbejdspladsen. Skal virksomheder på den danske side af Øresund drage fuldt nytte af et integreret arbejdsmarked, stiller det store krav til lokalisering af virksomhederne i forhold til stationer og i forhold til forbindelserne med Øresundstog.

Indledning

Undersøgelsen – baggrund og metode

Med etableringen af metroens to første etaper i København og Frederiksberg er der sket en væsentlig ændring af det kollektive trafiksystem. En række virksomheder har fået en væsentlig bedre tilgængelighed med kollektiv transport. Undersøgelsens formål er at belyse, hvad etablering af metroens to første etaper betyder for transportadfærd blandt ansatte på virksomheder nær en metrostation i København og Frederiksberg. I fokus er især de ansattes transport mellem bolig og arbejdssted.

Metroens første etape åbnede oktober 2002 med betjening af to strækninger Nørreport-Lergravsparken og Nørreport-Vestamager. I maj 2003 åbnede første del af anden etape fra Nørreport til Frederiksberg station, mens anden del af anden etape fra Frederiksberg til Vanløse åbnede oktober 2003, idet Flintholm station dog først åbnede januar 2004. Metronettet dækker dermed udover Ørestad dele af de centrale bydele i København og på Frederiksberg. Metronettet er koblet på regional- og S-togsnettet ved Nørreport station, Ørestad station, Flintholm station og Vanløse station.

Ved at gennemføre undersøgelser af transportadfærd blandt ansatte på de samme virksomheder i marts 2002, marts 2003 og marts 2004 kan udviklingen i transportadfærd kortlægges fra et halvt år før etablering af metroens første etape, via en mellemstation et halvt år efter etableringen af første etape og et halvt år inden etableringen af anden etape, til omkring et halvt år efter etableringen af anden etape.

I Arbejdsrapport nr. 47 fra *Skov & Landskab* "Metroens effekt på ansattes transportadfærd – første, anden og tredje delundersøgelse" er nærmere redegjort for undersøgelsens baggrund, formål og metode. Der er ligeledes redegjort for valg af virksomheder, metode til dataindsamling, kvalitetssikring af data samt analyser og metoder. Der henvises derfor til denne arbejdsrapport.²

Arbejdsrapporten "Metroens effekt på ansattes transportadfærd – første, anden og tredje delundersøgelse" indeholder desuden to kort, der viser beliggenheden af de udvalgte virksomheder. Der henvises ligeledes til disse to kort side 9 og 11 i arbejdsrapporten.

Rapportens opbygning

Rapporten blev indledt med en sammenfatning af de væsentligste konklusioner. Efter dette indledende afsnit følger en kort gennemgang af virksomheder og respondenter i de to delundersøgelser, København-undersøgelsen og Frederiksberg-undersøgelsen. Denne gennemgang omfatter en række socio-økonomiske forhold så som respondenternes indkomst, husstandsindkomst, adgang til bil, alder og køn.

Analyserne af transportadfærd er samlet i to hovedafsnit.

² Hartoft-Nielsen, Peter (2003): "Metroens effekt på ansattes transport-adfærd – første, anden og tredje delundersøgelse", Arbejdsrapport nr. 47, Skov & Landskab, Hørsholm, 2003. 214 s. ill.

Det første omhandler respondenternes brug af metro. I dette afsnit belyses respondenternes brug af metro på undersøgelsesdagen. Den sammenholdes med brug af andre kollektive transportmidler. Ændringer i forhold til undersøgelserne i marts 2003 belyses. Afsnittet indeholder desuden udsagn fra respondenterne om deres generelle brug af metroen, vurderinger af ændringer i rejsetid og komfort, driftsproblemerne eventuelle betydning, samt på- og afstigningsstationer i forbindelse med rejse med metroen. For København-undersøgelsens vedkommende desuden udsagn om hvad åbningen af strækningen Nørreport-Vanløse har betydet for brug af metro og for Frederiksberg-undersøgelsens vedkommende brug af metro i forbindelse med erhvervsrejser. Dette forhold er for så vidt angår København-undersøgelsen nærmere belyst i Arbejdsrapport nr. 47.

Det andet afsnit om transportadfærd belyser den samlede transportadfærd og ændringer heri fra marts 2003 til marts 2004. Den samlede transport er opgjort på hovedtransportmidler, og respondenterne er fordelt på hovedtransportmiddel. Ændringer i transportadfærd belyses ved tre metoder. Den første sammenligner faktisk transportadfærd blandt alle respondenter marts 2003 og marts 2004. Den anden belyser udsagn fra de respondenter, som indgår i undersøgelserne marts 2004. Den tredje sammenligner faktisk transportadfærd alene blandt de respondenter, som indgår i undersøgelserne i både marts 2003 og marts 2004, og som har uændret bopæl.

Endelig belyses enkelte udvalgte faktorer som sammen med de socio-økonomiske forhold kan have betydning for respondenternes transportmiddelvalg. Afsnittet belyser respondenternes udsagn om parkeringsforholdene, om de største ulemper ved kollektiv transport og endelig opgørelser af respondenternes ærinder til og fra arbejde og i forbindelse med arbejdsdagen.

Blandt virksomhederne i København-undersøgelsen er medicinalkoncernen Ferring International, som er beliggende i Ørestad Center. Transportadfærden blandt Ferrings respondenter giver mulighed for at vurdere de trafikale effekter af virksomhedslokaliseringer i Ørestad Center. Den belyses derfor i et særligt case-afsnit. Ferring er ydermere interessant, fordi virksomheden har en del ansatte som er bosat i Sverige. I lyset af udsigterne til en stadig mere integreret Øresundsregion er de svensk bosattes transportadfærd interessant. De svensk bosattes transportadfærd belyses derfor i et kort afsnit.

I de enkelte hovedafsnit om respondenterne, brug af metro og samlet transportadfærd behandles først København-undersøgelsen og dernæst Frederiksberg-undersøgelsen.

Alle tabeller er samlet bagest i arbejdsrapporten. De er organiseret således, at først følger alle tabeller vedrørende København-undersøgelsen i den rækkefølge de benyttes i henhold til ovenstående disposition af rapporten, og dernæst følger alle tabeller vedrørende Frederiksberg-undersøgelsen i tilsvarende rækkefølge.

I tekstafsnittene er der henvisninger i tabellerne bagest i arbejdsrapporten.

Virksomheder og respondenter

I København-undersøgelsen marts 2004 indgår de samme 10 virksomheder, som deltog i København-undersøgelserne marts 2002 og marts 2003. De er beliggende i større eller mindre afstand fra stationer på metroens første etape.

På Frederiksberg indgår i princippet også de samme virksomheder, som deltog i undersøgelsen marts 2003. En af virksomhederne fra marts 2003-undersøgelsen er imidlertid lukket. Det er CBS/Handelshøjskolens afdeling på Julius Thomsens Plads. Til gengæld er der kommet tilstrækkeligt med svar fra TEC, Stæhr Johansensvej / Falstervej, så denne virksomhed indgår i analysen. Ved undersøgelsen marts 2003 var der kun 2 respondenter fra denne virksomhed, hvorfor den udgik.³

I København-undersøgelsen marts 2004 indgår i alt 1.044 respondenter (mod 1.078 i marts 2003 og 1.385 i marts 2002). (Tabel 1). I Frederiksberg-undersøgelsen marts 2004 indgår i alt 1.015 respondenter (mod 1.021 i marts 2003). (Tabel 45).

Antal respondenter er dermed stort set det samme i alle delundersøgelserne, og dermed i undersøgelserne både før og efter etableringen af metroens forskellige etaper. Det har været vanskeligt at få præcise oplysninger om, hvor mange ansatte der er på de enkelte virksomheder, herunder hvor mange der har fået spørgeskemaet, eller hvor mange der har haft mulighed for at svare.

I forhold til antal ansatte er besvarelsesprocenterne samlet set stabilt omkring 25%. Der er betydelige variationer mellem virksomhederne. En del har svarprocenter af størrelsesorden 50% til 60%. I Københavns undersøgelsen er der nogle større virksomheder med besvarelsesprocenter helt nede på 10%. Men da det er store arbejdspladser, er der relativt mange svar. Der har været gjort store anstrengelser for at sikre flest mulige besvarelser. Det kan konstateres, at antal af svar er meget stabilt fra år til år. Desuden er der meget stor konsistens i de socio-økonomiske variable og endda overraskende stor stabilitet i en række variable, som næppe er påvirket af metroen. Det gælder f.eks. respondenterne ærinder til og fra arbejde og udsagn om parkeringsforhold mv. Det ses som udtryk for at det generelt høje antal besvarelser sikrer repræsentativitet.

Undersøgelserne er gennemført primo marts. Vejr- og trafikforholdene har stort set ens på alle undersøgelsesdagene i 2002, 2003 og 2004. Disse forhold skønnes ikke at have påvirket transportadfærden. Tirsdag den 2. marts 2004, som var undersøgelsesdagen i Frederiksberg-undersøgelsen, var der ganske vist forsinkelser på metroen på 10 – 15 minutter i morgentimerne frem til kl. 8, fordi der kun var et spor farbart. Passagererne var endvidere tvunget til at skifte på Frederiksberg station. Heller ikke dette forhold skønnes at have indflydelse på undersøgelsesresultaterne, idet metroen faktisk blev benyttet mere på undersøgelsesdagen, end hvad der fremgår af de generelle udsagn om brug af metro. Driftsforstyrrelserne kan imidlertid have haft indflydelse på nogle ansattes transporttid.

For samtlige respondenter i hhv. København- og Frederiksberg-undersøgelsen er der sket forbavsende få forskydninger i respondent sammensætningen hvad angår personlig indkomst, husstands-

³ På kortet side 11 i Arbejdsrapport nr. 47 som viser Frederiksberg-virksomhedernes lokalisering er alene indtegnet TEC, Falstervej, idet de to respondenter fra TEC var ansat her. TEC/Stæhr Johansensvej ligger umiddelbart ved Solbjerg Station og har hovedindgang fra Fasanvej få meter fra stationen. Hovedparten af TEC-respondenterne i marts 2004-undersøgelsen er fra denne afdeling, idet der kun er 4 respondenter fra TEC Falstersvej.

indkomst, adgang til bil, køn, alder, uddannelse etc. På de enkelte virksomheder kan forskydningerne være større.

København- undersøgelsen

Blandt respondenterne i de københavnske virksomheder er der sket en svag forskydning mod højere indkomster fra undersøgelserne i marts 2002 og marts 2003 til undersøgelsen marts 2004. Andel respondenter med indkomst under 200.000 kr. er uændret, men der er flyttet nogle procentpoint fra indkomstgrupperne mellem 200.000 kr. og 400.000 kr. til indkomstgrupperne over 400.000 kr. Tilsvarene gør sig gældende med husstandsindkomsterne, hvor den største ændring fra marts 2003 til marts 2004 er at den andel af respondenterne som har en husstandsindkomst over 900.000 kr. er steget fra 8% til 11%. Det kan være udtryk for den almindelige indkomstudvikling. (Tabel 3 og tabel 4).

Når det gælder bilejerskab er billedet også ret stabilt. I marts 2004 angav 36% af respondenterne, at de ikke har adgang til bil, mod 35% i marts 2003. 49% angav, at de har adgang til 1 bil, og 14% at der har adgang 2 eller flere biler, mod hhv. 48% og 14% i marts 2003. (Tabel 5).

Aldersfordelingen er også ganske stabil, mens kønsfordelingen har forskudt sig med et enkelt procentpoint. Der er fortsat nogen overvægt af kvinder blandt respondenterne. (Tabel 6 og tabel 7).

Der er sket nogen forskydninger i respondenternes fordeling mellem virksomhederne. Der er relativt flere respondenter, som er ansat i Ferring og Magasin i marts 2004 end i marts 2003. Andelen af respondenter, som er ansat på disse to virksomheder, er tilsammen vokset med 8 procentpoint. Det er samtidig de to arbejdspladser i København-undersøgelsen, som ligger tættest på en metrostation, og hvor flest benytter kollektiv transport og metro. Statens Serum Institut og Vej & Park er blandt de virksomheder, hvor færrest benytter metro og kollektiv transport. Andelen af respondenter på SSI er faldet, men andelen er steget tilsvarende på Vej & Park. (Tabel 2).

Ved vurderinger af eventuelle ændringer i respondenternes samlede transportadfærd vil forskydninger af respondenterne mellem virksomhederne blive inddraget. Ved opgørelsen af udviklingen i brug af metro er således foretaget en kontrolberegning, der viser, hvordan den samlede brug af metron marts 2004 ville have været, hvis respondenterne havde været fordelt på virksomheder som i marts 2003, men med en trafikal adfærd som i marts 2004.

Frederiksberg-undersøgelsen

Blandt respondenterne i de frederiksbergske virksomheder er billedet ligeledes ret stabilt, når det gælder respondenternes indkomstforhold, alder, køn, bilejerskab osv. i hhv. marts 2003-undersøgelsen og marts 2004-undersøgelsen. I Frederiksberg-undersøgelsen er der ydermere ikke sket væsentlige forskydninger i respondenternes fordeling på virksomheder. (Tabel 46).

Hvad angår personlig indkomst er der maksimalt sket en ændring på 1 procentpoint for de enkelte indkomstgrupper, men med tendens til forskydning fra nederste til øverste indkomstgruppe. Også når det gælder husstandsindkomsterne er der kun sket små forskydninger, oftest mellem to nabointervaller. (Tabel 47 og tabel 48).

I marts 2004 havde 31% af respondenterne i Frederiksberg-undersøgelsen ikke adgang til bil. Det er 2 procentpoint flere end i marts 2003. Andelen af respondenter med adgang til en bil er uændret 53%, mens andel respondenter med adgang til 2 eller flere biler er faldet med et enkelt procentpoint til 14%. (Tabel 49).

Aldersfordelingen er også forholdsvis stabil, men med nogen forskydning fra de yngre aldersgrupper til aldersgruppen 41-50 år. 61% af respondenterne var kvinder i marts 2004 undersøgelsen, mod 59% i marts 2003. Frederiksberg-undersøgelsen har således en pæn overrepræsentation af kvinder, men det er tilfældet begge år. (Tabel 50 og tabel 51).

Sammensætningen af respondenter har således ændret sig relativt ubetydeligt. Da de små forskydninger samtidig ikke peger entydigt i retning af større eller mindre brug af det ene transportmiddel frem for det andet, må forskydninger formodes ikke generelt at have indflydelse på undersøgelsens resultater.

Brug af metro

Der er sket en vækst i andel respondenter, som benytter metroen (faktisk adfærd). Blandt respondenterne på de københavnske virksomheder har hver fjerde (24,2%) benyttet metroen på undersøgelsesdagen i marts 2004, mod hver femte (19,6%) i marts 2003. Det indebærer en reel vækst i brug af metroen på 28%. En del af denne vækst kan tilskrives åbningen af metroens anden etape. Hver tredje metrojætte til de københavnske arbejdspladser udgår fra en station på Frederiksbergstrækningen, flest fra skiftestationerne, især Vanløse.

De ansatte på virksomhederne på Frederiksberg benytter ikke metro i samme omfang som de ansatte i de københavnske virksomheder. I alt 17% af respondenterne har benyttet metroen på undersøgelsesdagen i marts 2004. Den mere beskedne brug af metro blandt de ansatte på virksomhederne på Frederiksberg skal ses i lyset af den store rolle som cykel spiller i transporten mellem bolig og arbejde. 40% af respondenterne på Frederiksberg-virksomhederne cykler til og fra arbejde, mod 30% blandt respondenterne på de undersøgte virksomheder i København.

København-undersøgelsen

Blandt de ansatte på **virksomhederne i København** benyttede 21,5% metroen til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, mens 20,7% benyttede metroen på turen fra arbejde (*faktisk adfærd*). Ved undersøgelsen i marts 2003 benyttede 17% af respondenterne metro på turen til arbejde, mens 16% benyttede metroen på turen fra arbejde. Der er således sket en forøgelse af den andel der benytter på metro på 4-5 procentpoint.

I alt 24,2% af respondenterne har benyttet metroen på undersøgelsesdagen (*faktisk adfærd*). 16,3% har benyttet metroen både til og fra arbejde, mens 7,9% har benyttet den enten til eller fra arbejde. Blandt respondenterne på de københavnske virksomheder indgår metroen fortsat som en blandt flere transportmuligheder, men det er især gruppen der benytter metroen begge veje som er øget. Ved undersøgelsen i marts 2003 havde 19,6% benyttet metroen til eller fra arbejde. 12,7% havde benyttet metroen begge veje, mens 6,9% havde benyttet metroen enten til eller fra arbejde. (Tabel 8, tabel 9, tabel 10 og tabel 11).

Væksten i brug af metroen har især været på de virksomheder, hvor mange i forvejen benytter metro. Det er først og fremmest Magasin, men også Ferring og KUA. Mere end halvdelen af respondenterne hos Magasin har benyttet metro på undersøgelsesdagen, mens det er knapt 30% på Ferring og KUA. Også respondenterne på JP, Vejdirektoratet, Vilhelm Lauritzen og Orange gør god brug af metroen. Kun blandt respondenterne på Statens Seruminstitut og Vej & Park er det færre end 10%, der har benyttet metroen på undersøgelsesdagen. (Tabel 8).

Ferring har en del ansatte som er bosat i Sverige. De benytter naturligvis ikke metro mellem bolig og arbejdssted. Betragtes alene de dansk-bosatte respondenter på Ferring, benyttede 35% metro i marts 2004, mod 26% i marts 2003. Samtidig synes det at være kernebrugernes andel, der er steget. På undersøgelsesdagen marts 2004 benyttede 25% af respondenter metroen begge veje, mod 16% i 2003, mens andelen der kun har benyttet metroen den ene vej er uændret 10%. (Tabel 52 og tabel 53).

Det forskellige omfang i brug af metro på de forskellige virksomheder antyder stor afstandsfølsomhed. Dette bekræftes af Frederiksberg-undersøgelsen. Det er ikke tilfældigt, at det er på de arbejds-

pladser, som ligger helt tæt ved en metro-station, at benyttelsen af metroen er størst. Den helt store brug af metro er til virksomheder som ligger højst 50 til 100 m fra metrostation. Afstandsfølsomheden synes større end man ofte antager, selvom også tidligere DSB-undersøgelser viser stor afstandsfølsomhed for rejser med S-tog.⁴ (se kort i Arbejdsrapport nr. 47).

Forskydninger i respondenternes fordeling mellem virksomhederne kan teoretisk have haft indflydelse på ændringer i brug af metroen. Det viser sig imidlertid kun at spille en yderst beskedne rolle. Havde respondenterne på de enkelte virksomheder haft samme brug af metroen i marts 2004 som i marts 2003-undersøgelsen, ville 167 have benyttet metroen på undersøgelsesdagen, mod 214 i den faktiske undersøgelsen. Det indebærer en reel vækst i brug af metro på 28%.

Ud over den konkrete brug af metroen på undersøgelsesdagen belyses den generelle brug af metro gennem en række spørgsmål.

Der er sket en svag stigning i den andel af respondenterne, der *angiver*, at de benytter metroen "hver dag" og "flere gange om ugen". I undersøgelsen marts 2004 angiver 12,5% af respondenterne, at de benytter metroen "hver dag", mod 10% i marts 2003. 10,6% angiver, at de benytter metroen "flere gange om ugen", mod 9,3% i marts 2003. 35,5% angav i marts 2004 at de "aldrig" benytter metroen, mod 41% i marts 2003. I før-metro-undersøgelsen marts 2002 angav 14%, at de "forventede daglig brug" af metroen. Denne andel er højere end den angivne "daglige" brug, men lavere end den faktisk brug på undersøgelsesdagen. 46% forventede, at de aldrig ville bruge metroen. Det var en større gruppe, end den der i marts 2004 angiver, at de aldrig benytter metroen. (Tabel 12).

Blandt de respondenter der angiver "daglig brug af metro" ligger de ansatte på Magasin i top (32%). Derudover er der klar overgennemsnitlig brug blandt de ansatte i Vejdirektoratet (18,9%), KUA (16,1%) og Vilhelm Lauritzen (14,3%). Den markant laveste brug angives blandt ansatte i Vej&Park (3,7%) og Statens Serum Institut (3,6%). Det mønster svarer præcist til mønsteret i marts 2003. (Tabel 12).

Respondenterne er spurgt om, hvad åbningen af metroens anden etape har betydet for deres brug af metro. 9% svarer, at de "meget oftere" benytter metroen, og 8% svarer at de "lidt oftere" benytter metroen. Det er specielt blandt ansatte på virksomhederne ved Kongens Nytorv, at åbningen af metroens anden etape tillægges at have haft effekt på brug af metroen. Denne effekt er i nogen grad slået igennem i den samlede brug af metro, men der kan være andre respondenter, som af forskellige andre grunde har skiftet fra metro til andet transportmiddel. (Tabel 13).

Blandt samtlige respondenter i København-undersøgelsen er langt de fleste stået på metroen på Nørreport (56,4%) på vej til arbejde. Blandt de andre skiftestationer topper Vanløse (10,6%), mens der er få, der stiger på metroen på Flintholm (5,0%) og ingen på Ørestad station. Hver tredje (31,3%) er steget på metroen på Frederiksberg-strækningen. Blandt disse er halvdelen steget på metroen på en af de to skiftestationer (Vanløse og Flintholm). (Tabel 16).

Som et kuriosum kan nævnes, at der ved hjemrejsen fra arbejde er en vis "Kongens Nytorv effekt", idet 9,2% steg af på Kongens Nytorv efter arbejdstid, mens det kun var 3,4%, der steg på dér om morgenen. Der er ingen tilsvarende Ørestad-effekt (Fields åbnede da også senere) og heller ingen Frederiksberg-effekt. Der er lidt flere, der er rejst hjem via Vanløse station (13,3%). I alt er 29,4%

⁴ Hans Ege: "Tilbringergeografi ved S-togsstationer". Konferencerapport fra "Trafikdage i Aalborg 1995".

af de metrorejsende ansatte på københavnske virksomheder ved hjemrejsen stået af på stationer på anden etape, dvs. fra Forum til Vanløse. (Tabel 17).

27% af samtlige respondenter angiver, at metroen har betydet kortere rejsetid mellem bolig og arbejde med kollektiv transport, mens 8% angiver, at den har betydet længere rejsetid med kollektiv transport. Det er hhv. flere og færre end i marts 2003, hvor 20% svarede kortere rejsetid, og 9% længere rejsetid. (Tabel 14).

Når det gælder komforten er der stort set ikke sket nogen forskydning i forhold til undersøgelsen marts 2003. 27% angiver bedre komfort, 8% ringere komfort. (Tabel 15).

Der er spurgt om, hvilken betydning driftsproblemerne på metroen, har haft for valg af metro. Samlet svarer 51% af respondenterne, at de alligevel sjældent benytter metro (det svarer til et andet spørgsmål, hvor hhv. 36% og 22% angiver at de "aldrig" eller "stort set aldrig" benytter metro). Andre 19% svarer, at deres valg af transportmiddel ikke er påvirket af driftsproblemerne. Der er imidlertid samlet 6% af respondenterne, som angiver, at de har "fravalgt" metroen pga. driftsproblemerne, mens 13% angiver at de "sjældnere" benytter metroen pga. driftsproblemerne. Blandt dem der decideret har "fravalgt" metroen, er andelen størst på Orange (10%), som ligger et godt stykke fra Lergravsparken station, men med begrænsede alternative kollektive transportmidler, og på Vilhelm Lauritzen (10%). (Tabel 18).

Sammenlignet med antal brugere af metroen er omfanget af respondenter, som angiver, at de har fravalgt metroen, eller sjældnere benytter metroen, på grund af driftsproblemerne af betydelig omfang.

Den øgede brug af metro har ikke overraskende indebåret, at færre benytter bus. Mens det i marts 2003 var 27% af respondenterne, der havde benyttet bus enten til eller fra arbejde eller begge veje, var det i marts 2004 22%. (Tabel 9).

Metroen var i marts 2004 det kollektive transportmiddel, som flest respondenter havde benyttet på undersøgelsesdagen. Regionaltog og S-tog er imidlertid fortsat de kollektive transportmidler, som tegner sig for den største del af transportarbejdet med kollektiv transport, hhv. 40% og 31%. Det er et fald for S-togenes vedkommende. (Tabel 9).

Metroens andel af det kollektive transportarbejde er blevet fordoblet, hvilket både skyldes at flere benytter metroen, men også – og især – at det er muligt at rejse længere med metro efter åbningen af anden etape. (Tabel 9, tabel 10 og tabel 11).

Frederiksberg-undersøgelsen

Blandt de ansatte på **virksomhederne på Frederiksberg** er brugen af metroen mindre end blandt de ansatte på de københavnske virksomheder. 14,5% af respondenterne på Frederiksberg-virksomhederne har benyttet metroen til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, og samme andel har benyttet metroen på turen fra arbejde (*faktisk adfærd*).

I alt 16,7% af respondenterne har benyttet metro på undersøgelsesdagen (*faktisk adfærd*). 12,4% begge veje, 4,3% enten på vej til eller fra arbejde. Det er således især andelen af respondenter, som har benyttet metro enten den ene eller den anden vej, som er mindre i Frederiksberg end Køben-

havn-undersøgelsen. Der er formentlig udtryk for at valgmulighederne mellem de kollektive transportmidler er færre på Frederiksberg end i København. (Tabel 52 og tabel 53).

Der er relativt flest, der har benyttet metroen blandt respondenterne på TEC, Stæhr Johansen-svej/Ndr. Fasanvej (29,4%) , DR-Radiohuset (24,8%) og CBS Handelshøjskolen, Solberg Plads / Solbjergvej (21,2%). Det er samtidig de arbejdspladser, der ligger tættest ved en metrostation, idet de alle ligger inden for 30 – 100 m fra station. Færrest benytter metro til de arbejdspladser, der ligger længst fra metro-station (KVL-Rolighedsvej 4,2%) og på ydre Frederiksberg (Nærings- og Nye delsmiddelarbejder Forbundet, BST Danmark og Scanjour hhv. 5,9%, 9,5% og 10,3%). (Tabel 52).

Den samme tendens til stor afstandsfølsomhed gjorde sig også gældende i København-undersøgelsen.

8% af respondenterne *angiver*, at de benytter metroen ”dagligt”, mens 7% angiver, at de benytter metroen ”flere gange om ugen”, og 4% angiver, at de benytter metroen ”cirka en gang om ugen”. (Undersøgelsesdagen må i forhold hertil siges at have været en god dag for metroen). Den angivne brug af metroen svarer ret nøje til den respondenterne forventede i undersøgelsen marts 2003. Her angav 8%, at de forventede ”daglig” brug af metro, mens 7% angav at de forventede ”ugentlig” brug af metroen. 18% svarede, at de ikke vidste om de ville bruge metro eller ej. Tvivlerne synes således ikke at benytte metroen i synderlig omfang. København-undersøgelserne marts 2002 og marts 2003 viste tilsvarende høj grad af overensstemmelse mellem forventninger og den angivne brug af metroen. (Tabel 54).

Den angivne brug af metro bekræfter den store afstandsfølsomhed, som kunne konstateres ved faktisk adfærd på undersøgelsesdagen. Der er flest der angiver, at de ”dagligt” benytter metro på TEC helt tæt Solbjerg station (21%). Reelt er andelen større, idet der i tallene for TEC indgår enkelte respondenter ansat på Falstersvej. Ingen af dem benytter metro eller anden kollektiv transport. Næstflest angiver ”daglig” brug af metroen på CBS tæt ved Frederiksberg station (14%) og Radiohuset tæt ved Forum station (12%). På sidstnævnte angiver yderligere 14% af respondenterne, at de benytter metro flere gange om ugen. Det er helt klart på de arbejdspladser, der ligger tættest på en metrostation, at andelen der benytter metroen er størst. Afstandsfølsomheden er bemærkelsesværdigt, idet det kun KVL-arbejdspladserne, der ligger længere end 500 m fra en metro station. Det synes at gøre en meget betydelig forskel, om en arbejdsplads ligger f.eks. op til 100 m eller 300 m fra en metro-station. (tabel 54).

I Frederiksberg-undersøgelsen angiver godt halvdelen (53%), at de ”aldrig” benytter metroen. På 9 af virksomhederne ligger andelen højere end halvdelen. På tre af virksomhederne er andelen under en tredjedel og på den sidste lige knapt halvdelen. I København-undersøgelsen angav 35%, at de ”aldrig” benytter metroen. Kun på Vej & Park angav flere end halvdelen af de ansatte (66%), at de ”aldrig” benyttede metroen. Med i dette billede hører, at der i før-undersøgelsen var specielt mange, der cyklede til arbejde blandt de ansatte på virksomhederne på Frederiksberg. Det er fortsat tilfældet i efterundersøgelsen. Der er også mange cyklister til de københavnske virksomheder, men andelen er væsentlig større på Frederiksberg, 40% mod 30%. (Tabel 54, tabel 62 og tabel 20).

På Frederiksberg synes driftsproblemerne at have mindre indflydelse på brugen af metro. Samlet er der 2% som angiver, at de har fravagt metroen på grund af driftsproblemer (mod 6% blandt ansatte på de københavnske virksomheder), og 4% angiver at de sjældnere benytter metroen pga. driftspro-

blemer (mod 13% i København). Det kan skyldes, at de alternative kollektive transportmuligheder er mere begrænsede på Frederiksberg end i København, og at man derfor i højere grad må leve med driftsproblemerne. Sammenlignet med den gruppe der faktisk benytter metroen, er den gruppe, der har fravalgt metro, eller sjældnere benytter metroen, ingenlunde ubetydelig. (Tabel 59).

Andelen af respondenter, der oplever kortere rejsetider med kollektiv transport efter åbningen af metroen, er af samme størrelsesorden som i København-undersøgelsen. 25% (mod 27%). Kun få vurderer, at rejsetider er blevet længere: 3% (mod 8% i København-undersøgelsen). Nøjagtig samme andele respondenter angiver hhv. bedre og ringere komfort ved den daglige rejse til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af åbningen af metroen. (Tabel 55 og tabel 56).

Som i København-undersøgelsen sker de fleste påstigninger på metroen på vej til arbejde på Nørreport station. Halvdelen (49,6%) af metrobrugerne er stået på her. Næstflest er stået på metroen på Vanløse (21,4%). Herefter er der et stort spring ned til stationer, som tegner sig for omkring 5% af samtlige påstigninger til metroen. Det er Flintholm, Lergravsparken og Amagerbro. I alt 20% af metrobrugerne blandt de ansatte i Frederiksberg-undersøgelsen er stået metroen på stationer på metroens første etape (excl. Nørreport), dvs. andelen af påstigere på anden etape (excl. Nørreport) er 30%, hvoraf mere end 2/3 på Vanløse station. (Tabel 57).

Ved hjemturen spiller Nørreport (48,9% af afstigningerne) og Vanløse station (22,9%) samme store rolle som ved udturen. Som i København-undersøgelsen er der en vis "Kongens Nytorv effekt", idet der er flere, der skal en tur omkring Kongens Nytorv på hjemturen. 6,1% af afstigningerne sker på Kongens Nytorv, mod 0,8% af påstigningerne. De øvrige stationer spiller stort set samme rolle for hhv. påstigning om morgenen og afstigning om aftenen. Der er ingen Frederiksberg Center effekt. Ligesom det kun var 0,8% der stod på metroen på udrejsen på Frederiksberg station, er det kun 0,8% der står af på Frederiksberg station på hjemrejsen. Med i dette billede hører imidlertid, at Frederiksberg og Forum er de to stationer, hvor de fleste udrejser ender og de fleste hjemrejser begynder. For begge stationers vedkommende omkring 40% begge veje. Der kan således godt være en Frederiksberg Center effekt, som blot ikke slår igennem i brug af metro. (Tabel 58).

Metro, bus og S-tog havde omtrent lige mange daglige brugere på undersøgelsesdagen, hhv. 16%, 16% og 15%, mens knapt halvt så mange benyttede regional-tog. Som i København-undersøgelsen tegner regionaltoget sig for den største del af transportarbejdet med kollektiv transport (43%) tæt efterfulgt af S-tog (38%). Metroen tegner sig kun for 7% af det samlede transportarbejde. Det hænger sammen med, at langt de fleste står på eller af på Nørreport eller Vanløse. Der rejses derfor kun få stationer. Kun få står på eller af på øvrige stationer på metroens første etape. (Tabel 53).

Metroen benyttes kun i meget begrænset omfang i forbindelse med erhvervsrejser. Kun 0,5% angiver daglig brug, og hhv. 0,9% og 3,5% angiver "flere gange om ugen" og "cirka 1 gang om ugen". (Tabel 60).

Skift fra individuel til kollektiv transport

Det er et væsentligt formål med den samlede før-efter-undersøgelse at få belyst om og i hvilket omfang åbningen af metroen - og i delundersøgelserne fra marts 2004 åbningen af metroens anden etape – har medført skift i valg af hovedtransportmiddel, først og fremmest skift fra bil til kollektiv transport.

Der anvendes tre metoder til at belyse sådanne eventuelle skift fra individuel til kollektiv transport som følge af åbningen af metroen 2. anden etape.

- Den første metode er, at sammenligne den faktiske transportadfærd blandt samtlige respondenter på undersøgelsesdagene marts 2003 og marts 2004, dvs. modal split på hovedtransportmiddel hhv. før- og efter åbningen. Ved denne sammenligning kontrolleres der for eventuelle forskydninger i respondenternes socio-økonomiske baggrund og forskydninger i respondenternes fordeling mellem virksomhederne.
- Den anden metode belyser udsagn fra alle respondenter i efterundersøgelsen marts 2004 om eventuel ændret transportadfærd.
- Den tredje metode sammenligner faktisk transportadfærd blandt ”gengangerne” i de to undersøgelser, dvs. personer som har deltaget i begge undersøgelser i marts 2003 og marts 2004, og som har uændret bopælsadresse.

København-undersøgelsen

I **København-undersøgelsen** marts 2004 er kollektiv transport det hyppigst benyttede hovedtransportmiddel blandt de ansatte. 41% af respondenterne havde kollektiv transport som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen marts 2004 (*faktisk adfærd*), mens 30% benyttede cykel/gang og 29% bil som hovedtransportmiddel. (Tabel 20).

Flere benytter kollektiv transport som hovedtransportmiddel i undersøgelsen marts 2004 end i marts 2003. Andelen er steget med 3 procentpoint fra 38% i marts 2003 til 41% i marts 2004. Andelen der benytter cykel er faldet med 2 procentpoint, mens andelen der benytter bil er faldet med 1 procentpoint (der er ved denne opgørelse alene benyttet data for de ansatte, som er bosat vest for Øresund, dvs. der ses bort fra de svensk bosatte respondenter). (Tabel 22).

Ved den første før-efter-undersøgelse, dvs. undersøgelsen af transportadfærd før og efter etableringen af metroens første etape i hhv. marts 2002 og marts 2003, faldt andelen, der benyttede kollektiv transport med 2 procentpoint. Der var i den periode sket en forskydning mod større brug af cykel (+ 5 procentpoint), mens andelen der benyttede bil som hovedtransportmiddel var faldet med 3 procentpoint.

Det indebærer, at andelen af respondenter på de 10 virksomheder, som benytter bil som hovedtransportmiddel i alt er faldet med 4 procentpoint på de to år fra marts 2002 til marts 2004, nemlig fra 33% til 29% (*faktisk adfærd*). Brug af kollektiv transport er øget med 1 procentpoint, mens brug af cykel/gang er øget med 2 procentpoint.

Den faldende andel bilister svarer til at hver ottende bilist har ladet bilen stå. Det er primært sket til fordel for cykel, men hver tredje i den gruppe, som har ladet bilen stå, har gjort det til fordel for kollektiv transport. I runde tal har 4 ud af hver 100 bilister - eller hver femogtyvende - skiftet til kollektiv transport. Det skal både ses i lyset af den generelle trend, hvor flere benytter bil, og at brugen af bil i forvejen var relativ lav. Det gælder især blandt ansatte på virksomhederne i Indre By, hvor brug af bil mellem bopæl og arbejdssted begrænses af udbud og pris på parkeringspladser.

Der er forskelle fra virksomhed til virksomhed. I forhold til undersøgelsen marts 2003 er der flere der benytter kollektiv transport som hovedtransportmiddel på Ferring (+10 procentpoint) samt Vilhelm Lauritzen, KUA, Orange og Vej og Park. Det er - på nær Serum instituttet - alle de af undersøgelsens virksomheder, som er beliggende uden for Indre By, og hvor brug af bil i forvejen i høj grad er reguleret af parkeringspolitikken.

Den samlede gennemsnit transport pr. ansat mellem bolig og arbejde i marts 2004 er mindsket i forhold til undersøgelsen i marts 2003, idet den var hhv. 30,7 km og 33,1 km. For de fleste virksomheder er der tale om mindre forskelle. Især respondenterne i Vejdirektoratet og Statens Serum institut bor tættere på arbejdspladsen i marts 2004 end respondenterne i marts 2003, mens det modsatte er tilfældet for respondenterne på BT. (Tabel 19 og tabel 21).

Der er stort set ikke sket forskydninger i den gennemsnitlige daglige transport pr. ansat med hver af de tre hovedtransportmidler: kollektiv transport, bil og cykel/gang. Kollektiv transport tegnede sig i marts 2004 for 43% af det samlede transportarbejde, mod 44% i undersøgelsen marts 2003. Åbnin-gen af metroens anden etape har betydet, at metroen spiller en større rolle blandt de kollektive transportmidler. Metroen tegnede sig i marts 2004 for 14% af det samlede kørselslængde med kollektiv transport, mod 7% i marts 2003. Regionaltog udfører fortsat det største transportarbejde – 40% i både marts 2003 og marts 2004, mens metroen har taget andele fra både bus og S-tog. Bus-serne tegner sig nu for det samme transportarbejde som metroen (14% mod 16% i marts 2003), mens S-tog i marts 2004 tegnede sig for 31% af den samlede kørsel med kollektiv transport, mod 37% i marts 2003. (Tabel 23 og tabel 24).

Ændringer i faktisk adfærd blandt alle respondenter på undersøgelsesdagene marts 2002, marts 2003 og marts 2004 er én metode til belysning af eventuelle skift fra bil til anden transportmiddel.

En anden metode er et direkte spørgsmål til respondenterne. Respondenterne er spurgt, om åbning af metroen har medført, at de generelt har skiftet transportmiddel fra individuel til kollektiv transport.

Samlet angiver 9,9% af respondenter, at de gør øget brug af kollektiv transport, mens 4,6% angiver øget brug af individuel transport. Skiftene er delt op i skift som hhv. har og ikke har med metroen at gøre. Desuden er de delt op i "daglig brug" og "oftere brug" af andet transportmiddel. 4% angiver, at der er andre grunde end metroen til skift til kollektiv transport, og blandt den gruppe, som er skiftet som følge af metroen, er der flere der angiver, at de tidligere benyttede cykel, end der angiver at de tidligere benyttede bil. 1,1% af respondenterne angiver nu at bruge kollektiv transport dagligt, mod tidligere bil, mens 1,7% angiver oftere brug af kollektiv transport, mod tidligere bil. Hhv. 1,9% og 0,1% af respondenterne angiver skift den modsatte vej. Billedet og procentandele svarer nøje til det der tegnede sig blandt respondenter i marts 2003. (Tabel 25).

Betragtes skiftene fra bil til kollektiv transport alene i forhold til dem, der tidligere benyttede bil, ser tallene selvfølgelig lidt anderledes ud. 4% af bilisterne – eller hver femogtyvende bilist - har dagligt skiftet bilen ud med kollektiv transport, mens 6% - knapt hver femtende - benytter kollektiv transport oftere.

I marts 2003-undersøgelsen var der i øvrigt 9% af respondenterne, som angav, at de ikke var ansat på de undersøgte virksomheder før åbningen af metroen (et halvt år før), mens det i marts 2004-undersøgelsen var 20% af respondenterne, der ikke var ansat før åbningen af metroen.

En tredje metode til belysning af eventuel skift mellem individuel og kollektiv transport er alene at se på ændringer i faktisk transportadfærd blandt ”gengangerne” i de to undersøgelser marts 2003 og marts 2004, dvs. respondenter med uændret adresse som har svaret i begge undersøgelserne.

Der er blot 207 gengangere med uændret bopælsadresse. 5% af ”gengangerne” har skiftet fra bil til kollektiv transport, mens 2% er skiftet den modsatte vej. I marts 2003 benyttede 68 af gengangerne bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen. 15% - eller hver syvende - af disse bilister har skiftet bilen ud med kollektiv transport. Modsat har 7% af kollektivbrugerne fra marts 2003 undersøgelsen skiftet til bil. (Tabel 26).

Den første før-efter-undersøgelse efter åbningen af metroens første etape viste, at knapt 6% af alle gengangere havde skiftet fra bil til kollektiv transport (men flere den modsatte vej). I forhold til dem der havde bil som faktisk hovedtransportmiddel i marts 2002, havde 13% skiftet til kollektiv transport i marts 2003, mens modsat 14% af kollektiv trafikanterne i marts 2002 havde skiftet til bil i marts 2003.

”Genganger”-analysen tyder på en klarere metro-effekt efter åbningen af metroens anden etape.

Samlet viser de tre opgørelsesmetoder, at der er sket en vis overflytning af bilister til kollektiv transport. Overflytningen er beskeden, men effekten af åbningen af metroens anden etape samt muligvis en tidsmæssig tilpasning til metroen er af samme størrelsesorden som ved åbningen af første etape. Ydermere synes den kollektive transport at ”tabe” færre, der skifter til bil.

Den første metode viste en samlet nettoforskydning fra bil til kollektiv transport, hvor omkring 4% netto er skiftet fra bil til kollektiv transport. Den tredje metode viser brutto bevægelserne blandt gengangerne. Den viser, at 15% af dem, der i marts 2003 var bilister, har skiftet til kollektiv transport i marts 2004. Der er imidlertid også sket bevægelser den modsatte vej, men kun halvt så mange. Endelig viser den anden metode, at en meget stor del af de skift der er sket fra individuel til kollektiv transport skyldes andet end metroen. Ses der på bruttobevægelserne, er det af størrelsesorden 4% af de tidligere bilister, der angiver at de som følge af metroen i marts 2004 dagligt benytter kollektiv transport, og godt 6% der som følge af etableringen af metroen oftere benytter kollektiv transport. Også denne metode viser, at der generelt er sket færre skift fra kollektiv transport til bil.

De forskellige metoder giver således forskellige resultater, men samlet vurderes det, at der er sket en beskeden overflytning fra bil til kollektiv transport som følge af etableringen af metroen og ikke mindst udvidelsen af metronettet med anden etape.

Respondenterne er spurgt, om de benytter kollektiv transport, cykler eller går, fordi det er svært at finde parkeringsplads nær arbejdspladsen. På virksomhederne i Indre By og på Christianshavn sva-

rer omkring halvdelen af de respondenter, der har adgang til bil ja til dette spørgsmål. Andelen er højest blandt respondenter i Magasin (74%), mens andelen er mellem 40% og 50% på de fire øvrige virksomheder. Uden for Indre By og Christianshavn er det kun på Vej & Park, at parkeringsforholdene angives som grund for fravalg af bil (38%). På de øvrige virksomheder – KUA, Orange, Statens Serum Institut og Ferring - er der ingen af respondenterne med adgang til bil, der svarer ja til, at parkeringsforholdene har betydning for fravalg af bil. Det er særlig interessant på Ferring, dels fordi flertallet af respondenter med adgang til bil fravælger bilen, og dels fordi der faktisk kun er parkeringsplads til omkring hver tredje ansat. Det fremgår af besvarelserne, at det imidlertid ikke dette ”loft”, der hidtil har påvirket de ansattes transportadfærd. (Tabel 27 og tabel 28).

Interessant er det, at der ved før-undersøgelsen i marts 2002, dvs. før åbningen af metroen, var langt flere respondenter, der angav parkeringsforholdene som forklaring på fravalg af bil. Blandt samtlige virksomheder i Indre By og Christianshavn lå andelen stabilt på omkring 67%, mod – med Magasin som undtagelse – mellem 40% og 50% ved efter-undersøgelsen marts 2004. Det kan skyldes en metro-effekt. Også på de øvrige virksomheder var der flere respondenter, som angav parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil. Andelen var helt oppe på 55% blandt respondenter på Vej & Park, og 32% på Orange, mod hhv. 38% og 0% i marts 2004. I Orange tilfælde spiller nye forhold omkring nybyggeri imidlertid ind. (Tabel 27).

Respondenterne er bedt om at angive de største ulemper ved brug af kollektiv transport. Blot 3,5% svarer, at de ikke oplever særlige ulemper. Topscoreren i marts 2004 er ”forsinkelser/aflysninger” som 63% af respondenterne angiver som en stor ulempe, mens 57% angiver pris, 50% tidsforbruget og 28% skift under vejs. Kun 10% angiver for stor afstand mellem bopæl og station som en stor ulempe. (Tabel 29).

Bortset fra et par af ”topscorerne” er andelen af respondenter, der oplever en given ulempe relativt ens i hhv. marts 2003- og marts 2004-undersøgelsen. ”Prisen” blev i marts 2004 oplevet som en stor ulempe af 57%, mod 39% i marts 2003. Og der er i marts 2004 flere, der oplever ”forsinkelser/aflysninger” som en stor ulempe, end i marts 2003. Til gengæld er der lidt færre, der oplever ”skiftene undervejs” som en stor ulempe. Det kan skyldes åbningen af metroens anden etape. (Tabel 29).

I ”Frederiksberg-undersøgelsen” findes et tilsvarende mønster omkring hvilke forhold, der vægtes som de største ulemper. Her overgår ”prisen” og ”tidsforbruget” dog ”forsinkelser/aflysninger”, men det er de klare topscorere. Blandt de lavere rangerende ulemper er der stor stabilitet, og lighed med ”København-undersøgelsen”

Respondenterne er spurgt om ærinder til og fra arbejde og i løbet af arbejdsdagen, samt om typen af ærinde. Der er en betydelig stabilitet i de mønstre, der tegner sig i hhv. marts 2003-undersøgelsen og marts 2004-undersøgelsen. I marts 2004 havde 40% af respondenterne ikke haft nogen ærinder på undersøgelsesdagen. Lidt færre – 31% - når der alene ses på respondenter med bil som hovedtransportmiddel. I marts 2003 var de tilsvarende andele hhv. 38% og 28%. Der er tilsvarende stor stabilitet i typen af ærinder. Der henvises derfor til analyserne i arbejdsrapporten om de første delundersøgelser. (Tabel 30, tabel 31, tabel 32 og tabel 33).

Frederiksberg-undersøgelsen

I **Frederiksberg-undersøgelsen** er cykel/gang det mest benyttede hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen i marts 2004 (*faktisk adfærd*). I marts 2004 benyttede 40% cykel/gang, 31% benyttede bil og 28% benyttede kollektiv transport. Cykel benyttes således væsentlig mere blandt respondenterne end i København-undersøgelsen (30%), mens kollektiv transport bruges mindre (41% i København). Bil benyttes i stort set samme omfang (29% i København). (Tabel 62 og tabel 20).

På Frederiksberg er der efter åbningen af metroens anden etape sket ændringer i transportadfærden. Kollektiv transport benyttes mere til og fra de udvalgte arbejdspladser beliggende ved metrostationer. Tilsvarende ændringer kunne ikke konstateres blandt ansatte på de københavnske virksomheder et halvt år efter åbningen af metroens første etape. På Frederiksberg er der 6 procentpoint flere af respondenterne, der benyttede kollektiv transport på undersøgelsesdagen i marts 2004 end på undersøgelsesdagen marts 2003 (*faktisk adfærd*). Antallet af ansatte, som benytter kollektiv transport som hovedtransportmiddel, er dermed vokset med 25-30% efter åbningen af metroen. Overflytningen er sket fra bil, idet andelen der benytter bil som hovedtransportmiddel er faldet fra 37% i marts 2003 til 31% i 2004. Det indebærer, at hver sjette bilist er skiftet fra bil til kollektiv transport. (Tabel 64).

Der er ikke sket væsentlige ændringer i respondenternes socioøkonomiske sammensætning, herunder indkomst og adgang til bil, eller forskydninger i fordelingen af respondenter på virksomhederne. Der er heller ikke sket væsentlige ændringer i parkeringsforholdenes betydning, idet det både i marts 2003 og marts 2004 var 11% af de respondenter, som havde adgang til bil, som svarede at parkeringsforholdene var en forklaring på fravalg af bil. Disse forhold kan således ikke forklare de konstaterede ændringer i transportadfærd. (Tabel 69).

Åbningen af metroens anden etape kan således være en væsentlig forklaring på den øgede brug af kollektiv transport på bilens bekostning. Den kollektive trafikbetjening på Frederiksberg var før åbningen af metroen af mere begrænset kvalitet. Der er således sket et større spring i kollektiv transportens kvalitet på Frederiksberg, end tilfældet var for de københavnske virksomheder. Det forekommer at være en rimelig forklaring på, at der på Frederiksberg relativt hurtigt er sket en betydelig overflytning fra bil til kollektiv transport, mens det ikke var tilfælde blandt ansatte på de københavnske virksomheder inden for de første halve år efter åbningen af første etape. Men det at metronettet i udgangssituationen har været mere omfattende har formentlig også spillet ind.

Brug af kollektiv transport er øget blandt respondenter på de fleste af virksomhederne. Samtidig er den andel af respondenterne, der har bil som hovedtransportmiddel faldet markant på de fleste virksomheder. Kun for to virksomheder er der status quo. Det er to af de tre virksomheder, som ligger yderst på Frederiksberg ved Flintholm station. Det er samtidig blandt respondenter på disse arbejdspladser, at brug af bil er højest. 2/3 af respondenterne på hver af de to virksomheder har bil som hovedtransportmiddel. Det er dobbelt så mange som i Frederiksberg-undersøgelsen som helhed. (Tabel 62).

Som i København-undersøgelsen er den gennemsnitlige daglige transport mellem bolig og arbejde stort set uændret fra undersøgelsen i marts 2003 til undersøgelsen i marts 2004, idet den var hhv. 32,7 km og 32,1 km. Den daglige kørsel med kollektiv transport er øget fra i gennemsnit 11,9 km pr. ansat i 2003 til 13,2 km pr. ansat i marts 2004. Den kollektive transports andel af transportarbejdet er dermed øget fra 36% til 41%, mens bilkørselens andel er faldet tilsvarende fra 51% til 46%. (Tabel 61 og tabel 63).

Metroen tegner sig for 7% af kørslen med kollektiv transport⁵. Regionaltog tegner sig for den største andel 43%, efterfulgt af S-tog med 38%, mens bus blot har 12%. Efter åbningen af metroen kører de ansatte på Frederiksberg virksomhederne i gennemsnit kortere med bus (fra 2,1 km til 1,6 km pr. ansat), mens kørsel med S-tog er øget (fra 4,0 km til 5,0 km pr. ansat) og kørsel med regionaltoget er stort set status quo (5,7 km mod 5,8 km pr. ansat). (Tabel 65 og tabel 66).

Selvom metroen kun tegner sig for 7% af transportarbejdet, er det formentlig det forhold, at der nu for flere af virksomhederne er "metro til døren", der har fået flere til generelt at benytte kollektiv transport, og dermed også har øget kørslen med S-tog og regionaltoget.

Som i København-undersøgelsen belyses eventuelle ændringer i transportadfærd ved flere metoder.

Den anden metode er baseret på udsagn fra de respondenter, der indgår i undersøgelsen marts 2004. Respondenterne spørges, om der generelt er sket skift mellem individuel og kollektiv transport efter åbningen af metroen. 7,8% af respondenterne svarer, at de ikke var ansat på de pågældende virksomheder før åbningen af metroen, mens 81,1% angiver, at de benytter samme transportmiddel som før åbningen af metroen. (Tabel 67).

Tilbage er 11,1% af respondenterne, som har skiftet transportmiddel. I overensstemmelse med den ændringerne i faktisk transportadfærd – og i modsætning til Københavns-undersøgelsen et halvt år efter åbningen af metroen – er der flere, der svarer, at de er skiftet fra individuel til kollektiv transport end det modsatte. I alt 9,7 % af respondenterne angiver, at de oftere benytter kollektiv transport. 2,8% angiver imidlertid, at der er andre grunde til skiftet end metroen. Blandt de resterende er der flere der svarer, at de "oftere" benytter kollektiv transport, end der svarer "dagligt". Der angives lidt flere skift fra cykel end fra bil. Modsat de i alt 9,7% af respondenterne, der oftere benytter kollektiv transport, er der 1,4% af respondenterne, der angiver, at de er skiftet fra kollektiv transport til individuel transport. De fleste skift er til cykel. (tabel 67).

Den tredje metode til belysning af eventuelle ændringer i transportadfærd er at se på den faktiske transportadfærd alene blandt de respondenter, som indgår i både marts 2003-undersøgelsen og marts 2004-undersøgelsen, og som har uændret adresse. Identifikation af disse respondenter sker via adressen. Det forudsætter derfor, at respondenterne har angivet den fulde adresse. I Frederiksberg-undersøgelsen er identificeret i alt 277 gengangere med uændret adresse. 86% af disse gengangere har benyttet samme hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagene i hhv. marts 2003 og marts 2004. 15% har skiftet transportmiddel. 4% af gengangerne er skiftet fra bil til kollektiv transport. Det er godt hver tiende bilist, som er skiftet til kollektiv transport (11%). Modsat trækker, at 1% af gengangerne er skiftet fra kollektiv til bil. (Tabel 68).

Overflytningen fra bil til kollektiv er dermed lidt mindre blandt gengangerne, end den der fremgår, når samtlige respondenter medregnes.

Det kan samlet konkluderes, at mellem hver sjette og niende bilist har skiftet transportmiddel fra bil til kollektiv transport.

⁵ Det er samme andel som i de københavnske virksomheder et halvt år efter åbningen af metroen – halvandet år efter var andelen steget til 14%

Åbningen af metroen fremstår som en sandsynlig forklaring herpå. Det skyldes flere forhold. I marts 2003 angav 68% af respondenter "tidsforbruget" som en stor ulempe for brug af kollektiv transport, mens andelen i marts 2004 "kun" var 52%. 25% af respondenterne angiver da også, at åbningen af metroens anden etape indebærer kortere rejsetid med kollektiv transport, mens kun 3% angiver øget rejsetid. Samme andele angiver hhv. bedre og ringere komfort. Som i København-undersøgelsen er "prisen" rykket kraftigt op af "ulempe-ranglisten", mens en række øvrige forhold er ret konstante. (Tabel 71 og tabel 55).

Parkeringsforhold kunne som nævnt være en grund til at benytte kollektiv transport. Der er imidlertid ikke sket ændringer i forhold til undersøgelsen i marts 2003. I begge undersøgelser angiver 11% af de respondenter, som har adgang til bil, at parkeringsforholdene er en forklaring på fravalg af bil. (Tabel 69 og tabel 70).

Som det var tilfældet i København-undersøgelsen, er der også i i Frederiksberg-undersøgelsen en forbavsende stabilitet, når det gælder ærinder. 35% af respondenterne i marts 2004-undersøgelsen har ikke haft ærinder på undersøgelsen, hverken på vejen til eller fra arbejde, eller i løbet af arbejdsdagen. I marts 2003 var det 34%. Lidt færre, 31%, af bilisterne har ingen ærinder haft på undersøgelsesdagen marts 2004 (mod 27% i 2003). Tilsvarende er fordelingen på typer af ærinder stort set ens i marts 2003 og marts 2004. For en analyse af ærindernes betydning for transportadfærd, henvises derfor til undersøgelsen marts 2003. (Tabel 72, tabel 73, tabel 74 og tabel 75).

Case: Ferring International i Ørestad Center

Transportadfærd blandt de ansatte på Ferring International i Ørestad er interessant af flere grunde. Ferring var den første virksomhed, som etablerede sig i Ørestad Center, og også den første virksomhed i Ørestad, hvor ansattes transportadfærd er belyst. Beliggenheden i Ørestad Center tæt ved Ørestad station indebærer optimal tilgængelighed med både kollektiv transport og bil. Ørestad Station er højfrekvent betjent med både regionaltoget inkl. Øresundstog og metro. Ørestad Center er koblet direkte op på motorvejsnettet og direkte forbunden med Københavns centrale dele og Amager.

Biladgangen er dermed også helt i top. Ørestad Center er ganske vist omfattet af særlige parkeringspolitiske foranstaltninger, som indebærer et loft på antal parkeringspladser som virksomhederne må anlægge. Ifølge Kommuneplanen må der maksimalt etableres én parkeringsplads pr. 100 m². Det svarer traditionelt til en parkeringsplads til hver tredje medarbejder. I undersøgelsen spørges imidlertid til parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil ("jeg benytter kollektiv transport / cykel / gang / motorcykel fordi der er svært at finde parkering nær arbejdspladsen"). Ingen af respondenterne på Ferring svarer ja til dette udsagn, mens 97 svarer nej.

Yderligere et interessant forhold er, at Ferring beskæftiger mange, som er svensk bosatte. Ferring har således en medarbejderprofil, som kunne være et eksempel på fremtidens situation for mange andre virksomheder i en mere integreret Øresundsregion. Ferring har i alt 400 ansatte, hvoraf 116 er bosat i Sverige. Blandt de 213 respondenter i marts 2004-undersøgelsen er 54 bosat i Sverige (25%). Da de svensk bosattes transportadfærd formodes at være stærkt påvirket af broafgiften for biler, og da de dermed overvejende benytter kollektiv transport, er der foretaget særskilte opgørelser af transportadfærd blandt hhv. de dansk og svensk bosatte respondenter på Ferring. De svensk bosatte behandles derfor i et særskilt afsnit.

Omfattende brug af kollektiv transport kendetegner imidlertid både de dansk og svensk bosatte respondenter på Ferring. Det er særlig bemærkelsesværdigt blandt de danske bosatte, som med Ferrings beliggenhed i Ørestad Center og et generelt meget højt indkomstniveau, kan siges at have frit valg mellem transportmidlerne.

Dansk bosatte på Ferring

På undersøgelsesdagen i marts 2004 benyttede 57% af de dansk bosatte respondenter på Ferring kollektiv transport som hovedtransportmiddel, mens 35% benyttede bil og 8% cykel/gang. I den første delundersøgelse i marts 2002 et halvt år før åbningen af metroens første etape var andelen hhv. 59%, 37% og 3%. Den meget omfattende brug af kollektiv transport til Ferring i Ørestad Center er således meget stabil. Der er sket en mindre overflytning fra både bil og kollektiv transport til større brug af cykel. En forklaring synes ikke at være, at medarbejderne generelt er flyttet tættere på arbejdspladsen, men den øgede brug af cykel kan hænge sammen med anlæg af en cykelsti langs metroen, som forbinder Ørestad Center med de centrale bydele i København og giver en bedre tilgængelighed med cykel for den københavnske befolkning. (Tabel 20).

Næstefter respondenterne i Magasin er kollektivandelen blandt respondenterne på Ferring den højeste i undersøgelsen. Den er samtidig på niveau med de absolut højeste andele i en tilsvarende under-

søgelse af 52 større kontorarbejdspladser i Hovedstadsregionen⁶. Denne undersøgelse omfatter adskillige virksomheder beliggende i de centrale bydele og beliggende nær ved velbetjente stationer.

En "tommelfingerreglen", som kan udledes af undersøgelsen af kontorarbejdspladserne, angiver, at bilandelen er mellem 40 og 60% for ansatte ved virksomheder beliggende ved velbetjente knudepunktsstationer uden for Indre By. For højindkomstarbejdspladser - som Ferring - i den øvre ende, mens Ferring med en bilandel på 35% altså ligger lavere end de 40%, som tommelfingerreglen angiver.

Brug af kollektiv transport afhænger en del af virksomhedstypen. "Tommelfingerreglen" angiver en kollektiv andel på omkring 25% for højindkomstarbejdspladser som rådgivende ingeniørfirmaer som er beliggende nær en knudepunktsstation, og mellem 30% og 50% for forsikringsselskaber, offentlig administration og forskning. Kollektiv andelen blandt Ferrings ansatte ligger markant højere, end det "tommelfingerreglen" angiver. Den lave bilbenyttelse og den høje kollektiv andel blandt Ferrings ansatte indikerer, at en af intentionerne med Ørestad og etableringen af et kollektivt trafikknudepunkt til fulde er lykkedes.

En del respondenter på Ferring benytter sig af Park & Ride. Det gælder ikke kun de svensk bosatte, men også flere dansk bosatte. Hver tiende af de dansk bosatte ansatte på Ferring, som har bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen marts 2004, har undervejs på turen fra bopæl til arbejdsplads skiftet fra bil til kollektiv transport. De ankommer derfor til Ferring med kollektiv transport i lighed med dem, der har kollektiv transport som hovedtransportmiddel. Det indebærer, at der er færre, der ankommer til Ferring i bil, end den ovenstående fordeling på hovedtransportmiddel angiver. Ved marts 2003 undersøgelsen - altså den første efter-undersøgelsen et halvt år efter åbningen af metroens første etape - var der i forhold til før-metro-undersøgelsen marts 2002 sket et fald i andelen af respondenter, som havde kollektiv transport som hovedtransportmiddel. En gennemgang af tur-kæderne viste imidlertid også dengang, at flere benyttede Park & Ride, således at det også i marts 2003 var langt hovedparten af de ansatte, som ankom til Ferring med kollektiv transport, således som det var tilfældet i marts 2002 og nu også i marts 2004. .

Kollektiv transport benyttes af Ferring-respondenter i alle indtægtsgrupper. Blandt de dansk bosatte respondenter med en personlig indkomst over 500.000 kr. årligt er der en enkelt respondent mere der benytter kollektiv transport, end antallet der benytter bil. I alt 52 af de dansk bosatte respondenter på Ferring har en husstandsindkomst over 700.000 kr. Et par stykker cykler, mens der er lige mange, der benytter hhv. bil og kollektiv transport. (Tabel 40 og tabel 41).

Som det fremgår af ovenstående, var der allerede inden etablering af metroen en meget stor del af de ansatte, som benyttede kollektiv transport. Andelen er ikke steget siden den første undersøgelse marts 2002. Dengang var Ørestad Station alene betjent med regionaltoget. Alligevel er der i marts 2004 mange af de dansk bosatte respondenter på Ferring, som benytter metro. Andelen er steget i forhold til marts 2003.

På undersøgelsesdagen i marts 2004 benyttede i alt 35% af Ferrings ansatte metro. 25% benyttede metroen både til og fra arbejde, mens 10% kun har benyttet metro den ene vej, dvs. enten til eller fra arbejde. I marts 2003 benyttede 26% af Ferrings ansatte metro. 16% både til og fra arbejde, og 10% kun den ene vej. (Tabel 34, tabel 35 og tabel 36).

⁶ Peter Hartoft-Nielsen: "Arbejdspladslokalisering og transportadfærd", By- og Landsplanserien nr. 16, *Skov & Landskab* (FSL), Hørsholm 2001.

Metroen har dermed udviklet sig til at være det mest benyttede kollektive transportmiddel også blandt Ferings ansatte. 25% benyttede regionaltog på undersøgelsesdagen i marts 2004 (mod 43% i marts 2003), mens 18% og 17% benyttede hhv. S-tog og bus (mod 20% for begge transportmidlers vedkommende i marts 2003). (Tabel 34 og tabel 35).

Åbningen af metroens anden etape har også indebåret, at der rejses væsentligt længere med metro end før åbningen af anden etape. Det skyldes både, at flere benytter metro, og at nogle rejser længere med metro. De dansk bosatte respondenter på Ferring kørte således i marts 2004 i gennemsnit 4,5 km dagligt med metro, mod 2,4 km i marts 2003. Dermed har metroen øget sin andel af de dansk bosatte Ferings-respondenters kollektive transport fra 14% til 23%. Regionaltog og S-tog har stort set opretholdt deres andele på hhv. godt 50% og 17%, mens bus har mistet andele fra 12% til 7%. (Tabel 34, tabel 35 og tabel 36).

Svensk bosatte på Ferring

I undersøgelsen marts 2004 indgår i alt 54 respondenter, som er bosatte i Sverige og ansatte på Ferring (der er yderligere 6 svensk bosatte i undersøgelsen fordelt på tre virksomheder Orange, JP og Vej&Park). De 49 var fremmødte på undersøgelsesdagen.

De svensk bosatte har en daglig bolig-arbejdsstedsrejse på ca. 100 km, mens gennemsnittet for de dansk bosatte på Ferring er 40 km og i København- og Frederiksberg-undersøgelserne som helhed 31 km. Skal Øresundsregionen udvikles til et mere integreret arbejdsmarked, stiller det store krav til lokaliseringen af arbejdspladserne, både i forhold til samlet rejselængde og lokalisering i forhold til velbetjente stationer. (Tabel 42 og tabel 43).

Ferring har en optimal beliggenhed i forhold til de svensk bosatte. Havde virksomheden været lokaliseret i f.eks. Lautrupparken, ville den gennemsnitlige daglige bolig-arbejdsstedsrejse i stedet have været omkring 140 km, og rejsetiden med kollektiv transport betragteligt meget længere. Mindst dobbelt så mange dansk bosatte ville benytte bil, og mange af de svensk bosatte ville på grund af rejsetiden med kollektiv transport føle sig nødsaget til at bruge bil eller at finde andet arbejde.

Langt hovedparten – 78% - af de svensk bosatte har kollektiv transport som hovedtransportmiddel, mens 22% har bil som hovedtransportmiddel. Blandt dem der har bil som hovedtransportmiddel, er der imidlertid flere, der skifter til kollektiv transport. I alt 87% af de svensk bosatte ankommer således til Ferring med kollektiv transport. (Tabel 44).

Ofte benyttes flere transportmidler i turkæden. 57% af dem, der ankommer til arbejdspladsen med kollektiv transport, har benyttet bil under turen, dvs. bil fra bopæl til station, hvor der skiftes til Øresundstoget.

I dette lys er det fuldt forståeligt, at Malmö Stad gjorde indsigelse mod HUR's forslag til opblødning af stationsnærhedspolitikken i et regionplantillæg fra 2003.

Bilag 1: Tabeloversigt

Respondenter – København-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 1	Antal ansatte og antal respondenter (København-undersøgelsen) (Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 2	Respondenternes procentvise fordeling på virksomhederne, marts 2002, marts 2003 og marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 3	Respondenternes indkomst fordelt på virksomheder, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 4	Husstandsindkomst fordelt på virksomheder, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 5	Respondenters adgang til bil fordelt på virksomheder, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 6	Respondenternes alder fordelt på virksomheder, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 7	Respondenternes køn fordelt på virksomheder, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Bruger af metro – København-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 8	Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 9	Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 10	Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003)
Tabel 11	Ændringer i brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 12	Respondenters udsagn om brug af metro (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 13	Konsekvensen af åbningen af Nørreport – Vanløse strækningen (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 14	Ansattes vurdering af ændret rejsetid til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 15	Ansattes vurdering af ændringer i komfort ved den daglige rejse til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 16	Dagens anvendelse af metrostationer TIL arbejde (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 17	Dagens anvendelse af metrostationer FRA arbejde (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 18	Driftsproblemers betydning for valg af metro (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Samlet transportadfærd og ændringer heri – København-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 19	Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Fordelt på transportmiddel. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 20	Ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 21	Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Fordelt på transportmiddel. Metode 1. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 22	Ændringer i ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Metode 1. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 23	Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 24	Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog. Metode 1. Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004
Tabel 25	Ansattes udsagn om ændringer i transportadfærd ved åbningen af metroen. Metode 2 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 26	Gengangere. Ændringer i faktisk benyttet hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen blandt respondenter som er gengangere med uændret bopælsadresse. Fra marts 2003 til marts 2004. Metode 3. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Udvalgte faktorer bag adfærd – København-undersøgelse, marts 2004

Tabel 27	Parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil ("jeg benytter kollektiv transport / cykel / gang, motorcykel fordi det er svært at finde parkering nær arbejdspladsen") (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
----------	---

Tabel 28	Parkeringsforhold på virksomhederne (Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 29	Respondenternes besvarelser af største ulemper ved kollektiv trafik. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 30	Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 31	Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, fordelt på virksomheder (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 32	Ærinder og valg af hovedtransportmiddel til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 33	Ærinder og valg af hovedtransportmiddel fra arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Ferring, Ørestad Center – København-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 34	Ferring. Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004. Dansk bosatte. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 35	Ferring. Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003. Dansk bosatte. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 36	Ferring. Ændringer i brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004. Dansk bosatte (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 37	Ferring. Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Dansk bosatte. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 38	Ferring. Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003. Dansk bosatte. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 39	Ferring. Bilejerskab og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 40	Ferring. Respondenternes indkomst og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 41	Ferring. Husstandsindkomst og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Svensk bosiddende respondenter – København-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 42	Svensk-bosiddende. Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. (Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)
----------	--

Tabel 43 **Svensk-bosiddende. Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Excl. ture længere end 100 km.**
(Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 44 **Svensk-bosiddende. Ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004.**
(Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004)

Respondenter – Frederiksberg-undersøgelsen

Tabel 45 **Antal ansatte og antal respondenter (Frederiksbergundersøgelsen)**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 46 **Respondenternes procentvise fordeling på virksomhederne, marts 2003 og marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 47 **Respondenternes indkomst fordelt på virksomheder, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 48 **Husstandsindkomst fordelt på virksomheder, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 49 **Respondenters adgang til bil fordelt på virksomheder, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 50 **Respondenternes alder fordelt på virksomheder, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 51 **Respondenternes køn fordelt på virksomheder, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Brug af metro – Frederiksberg-undersøgelsen

Tabel 52 **Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 53 **Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 54 **Respondenters udsagn om brug af metro**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 55 **Ansattes vurdering af ændret rejsetid til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 56 **Ansattes vurdering af ændringer i komfort ved den daglige rejse til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 57 **Dagens anvendelse af metrostationer TIL arbejde**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 58 **Dagens anvendelse af metrostationer FRA arbejde**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 59 **Driftsproblemers betydning for valg af metro**
(Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 60	Ansattes generelle brug af metro i forbindelse med erhvervsrejser eller ærinder i arbejdstiden, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
----------	---

Samlet transportadfærd og ændringer heri – Frederiksberg-undersøgelsen

Tabel 61	Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Fordelt på transportmiddel (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 62	Ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004 (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 63	Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Fordelt på transportmiddel. Metode 1. (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 64	Ændringer i ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Metode 1. (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 65	Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 66	Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog. Metode 1. (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 67	Ansattes udsagn om ændringer i transportadfærd ved åbningen af metroen. Metode 2. (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 68	Gengangere. Ændringer i faktisk benyttet hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen blandt respondenter som er gengangere med uændret bopælsadresse fra marts 2003 til marts 2004. Metode 3. (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Udvalgte faktorer bag adfærd – Frederiksberg-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 69	Parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil ("jeg benytter kollektiv transport / cykel / gang, motorcykel fordi det er svært at finde parkering nær arbejdspladsen") (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 70	Parkeringsforhold på virksomhederne (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 71	Respondenternes besvarelser af største ulemper ved kollektiv trafik. (Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Tabel 72	Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 73	Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, fordelt på virksomheder (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 74	Ærinder og valg af hovedtransportmiddel til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)
Tabel 75	Ærinder og valg af hovedtransportmiddel fra arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004 (Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004)

Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004.

Tabel 1 – Antal ansatte og antal respondenter (København-undersøgelsen)

Virksomheder	Før-undersøgelse, marts 2002			Efter-undersøgelse 1, marts 2003			Efter-undersøgelse 2, marts 2004		
	Antal ansatte ¹	Antal respondenter	Andel respondenter	Antal ansatte ²	Antal respondenter	Andel respondenter	Antal ansatte ³	Antal respondenter	Andel respondenter
BT	260	49	19%	230	49	21%	215	61	28%
JP	135	46	34%	135	36	27%	115	27	23%
Magasin	914	128	14%	868	89	10%	700	126	18%
Vejdirektoratet	350	132	38%	300	119	40%	300	37	12%
Vilh. Lauritzen	61	27	44%	67	35	52%	52	21	40%
KUA	400 ⁴	218	55%	400	198	50%	850 ⁵	194	23%
Orange⁶	897	143	16%	759	127	17%	500	116	23%
Statens Seruminstitut	1130	383	34%	1130	150	13%	1100	114	10%
Vej & Park	275 ⁷	154	56%	275	100	36%	230	135	59%
Ferring	320	105	33%	400	175	44%	435	213	49%
Total	4742	1385	(29%)	4564	1078	(24%)	4497	1044	(23%)

¹ Antallet af ansatte udgør de ansatte som havde mulighed for at svare på spørgeskemaet. Der er muligvis flere ansatte på virksomheden.

² se note 1

³ se note 1

⁴ KUA har 1500 ansatte, men reelt er der kun 400 fuldtidsansatte der har modtaget linket til det webaserede spørgeskema. Således omfatter medarbejderstaben 900 fuldtidsansatte, fordelt på undervisere, teknisk/administrativ personale samt driftspersonale, hvoraf kun de 400 undervisere har modtaget linket.

⁵ Hvor mange medarbejder der reelt har modtaget spørgeskemaet har været meget svært at vurdere.

⁶ Tallet illustrerer de der arbejder på Orange's daværende 3 adresser; Prags Boulevard, Holmbladsgade og Strandlodsgade. Undersøgelsen i 2003 var tænkt som en undersøgelse for én fælles adresse (Holmbladsgade 139), men ikke alle ansatte var endnu flyttet til pågældende adresse på undersøgelsesdagen, marts 2003. i 2004 havde Orange i alt 755 ansatte, men kun 500 arbejder på Holmbladsgade.

⁷ Heraf har 250 adgang til internettet.

Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen og efter-metro2-undersøgelsen, marts

Tabel 2 – Respondenternes procentvise fordeling på virksomhederne, marts 2002, marts 2003 og marts 2004

	Undersøgelsen i 2002		Undersøgelsen i 2003		Undersøgelsen i 2004	
	Antal respondenter	Procent	Antal respondenter	Procent	Antal respondenter	Procent
BT	49	3,5%	49	4,5%	61	5,8%
JP	46	3,3%	36	3,3%	27	2,6%
Magasin	128	9,2%	89	8,3%	126	12,1%
Vejdirektoratet	132	9,5%	119	11%	37	3,5%
Vilhelm Lauritzen	27	1,9%	35	3,2%	21	2%
KUA	218	15,7%	198	18,4%	194	18,6%
Orange	143	10,3%	127	11,8%	116	11,1%
SSI	383	27,7%	150	13,9%	114	10,9%
Vej & Park	154	11,1%	100	9,3%	135	12,9%
Ferring	105	7,6%	175	16,2%	213	20,4%
Total	1385	100%	1078	100%	1044	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 3 - Respondenternes indkomst fordelt på virksomheder, marts 2004

	Indkomst						
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 -300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	over 500.000 kr.	Total
BT	3%	10%	8%	32%	24%	22%	100%
JP	0%	11%	11%	26%	30%	22%	100%
Magasin	11%	43%	29%	12%	3%	3%	100%
Vejdirektoratet	0%	3%	19%	49%	22%	8%	100%
Vilhelm Lauritzen	0%	5%	10%	52%	19%	14%	100%
KUA	4%	16%	38%	24%	14%	5%	100%
Orange	0%	3%	25%	38%	23%	10%	100%
Statens Seruminstitut	2%	6%	49%	27%	11%	5%	100%
Vej & Park	0%	2%	41%	31%	19%	8%	100%
Ferring	3%	2%	7%	31%	17%	39%	100%
Total	3%	10%	27%	29%	16%	14%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 4 - Husstandsindkomst fordelt på virksomheder, marts 2004

	Husstandsindkomst													
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 - 300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	500.000 - 600.000 kr.	600.000 - 700.000 kr.	700.000 - 800.000 kr.	800.000 - 900.000 kr.	Over 900.000 kr.	Total			
BT	2%	5%	5%	17%	0%	12%	10%	19%	17%	14%	100%			
JP	0%	11%	11%	4%	11%	11%	7%	19%	11%	15%	100%			
Magasin	7%	25%	14%	13%	15%	12%	5%	3%	4%	3%	100%			
Vejdirektoratet	0%	0%	5%	11%	11%	16%	14%	19%	14%	11%	100%			
Vilhelm Lauritzen	0%	0%	0%	10%	10%	33%	14%	19%	0%	14%	100%			
KUA	2%	6%	17%	18%	16%	10%	14%	7%	5%	4%	100%			
Orange	0%	1%	9%	14%	16%	17%	17%	9%	9%	9%	100%			
Statens Seruminstitut	1%	5%	17%	10%	12%	20%	14%	10%	4%	7%	100%			
Vej & Park	1%	2%	16%	9%	11%	23%	15%	11%	4%	9%	100%			
Ferring	2%	2%	4%	15%	9%	9%	16%	9%	13%	25%	100%			
Total	2%	6%	11%	13%	12%	15%	13%	10%	8%	11%	100%			

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 5 - Respondenters adgang til bil fordelt på virksomheder, marts 2004

	Bilejerskab og adgang til bil							
	1 bil	2 biler eller flere	Delebils- ordning	Samkørsel	Låner / adgang til bil	Andet	Igen adgang til bil	Total
BT	44%	23%	2%	0%	0%	2%	30%	100%
JP	52%	11%	0%	0%	0%	0%	37%	100%
Magasin	37%	6%	0%	1%	0%	1%	55%	100%
Vejdirektoratet	59%	11%	0%	0%	0%	0%	30%	100%
Vilhelm Lauritzen	76%	5%	5%	0%	0%	0%	14%	100%
KUA	40%	7%	1%	0%	0%	0%	52%	100%
Orange	49%	14%	0%	1%	0%	0%	36%	100%
Statens Seruminstitut	48%	14%	1%	0%	0%	0%	37%	100%
Vej & Park	64%	11%	0%	0%	0%	0%	24%	100%
Ferring	50%	25%	0%	0%	0%	0%	23%	100%
Total	49%	14%	1%	0%	0%	0%	36%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 6 - Respondenternes alder fordelt på virksomheder, marts 2004

	Respondenternes alder						
	Under 26 år	26-30 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Mere end 60 år	Total
BT	8%	20%	44%	21%	7%	0%	100%
JP	4%	30%	33%	33%	0%	0%	100%
Magasin	34%	29%	10%	10%	10%	7%	100%
Vejdirektoratet	0%	14%	38%	30%	14%	5%	100%
Vilhelm Lauritzen	5%	0%	33%	24%	19%	19%	100%
KUA	4%	13%	31%	16%	25%	10%	100%
Orange	11%	27%	45%	15%	3%	0%	100%
Statens Seruminstitut	3%	15%	37%	21%	18%	7%	100%
Vej & Park	3%	7%	27%	32%	24%	7%	100%
Ferring	5%	20%	34%	28%	11%	1%	100%
Total	8%	18%	32%	22%	15%	5%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 7 - Respondenternes køn fordelt på virksomheder, marts 2004

	Respondenternes køn		
	Mand	Kvinde	Total
BT	67%	33%	100%
JP	50%	50%	100%
Magasin	28%	72%	100%
Vejdirektoratet	54%	46%	100%
Vilhelm Lauritzen	67%	33%	100%
KUA	40%	60%	100%
Orange	63%	37%	100%
Statens Seruminstitut	23%	77%	100%
Vej & Park	58%	42%	100%
Ferring	38%	62%	100%
Total	44%	56%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 8 - Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004

	Benyttet metro under dagens transport			Total
	Ej benyttet	Benyttet den ene vej	Benyttet begge veje	
BT	42 87,5%	4 8,3%	2 4,2%	48 100,0%
JP	15 62,5%	3 12,5%	6 25,0%	24 100,0%
Magasin	40 44,4%	8 8,9%	42 46,7%	90 100,0%
Vejdirektoratet	26 74,3%	3 8,6%	6 17,1%	35 100,0%
Vilhelm Lauritzen	12 66,7%	2 11,1%	4 22,2%	18 100,0%
KUA	113 72,4%	14 9,0%	29 18,6%	156 100,0%
Orange	83 78,3%	10 9,4%	13 12,3%	106 100,0%
SSI	94 92,2%	5 4,9%	3 2,9%	102 100,0%
Vej & Park	117 93,6%	2 1,6%	6 4,8%	125 100,0%
Ferring	130 71,4%	19 10,4%	33 18,1%	182 100,0%
Total	672 75,8%	70 7,9%	144 16,3%	886 100,0%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 9 - Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km. (Ansatte på alle virksomheder)

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	22%	14%	8%	14%	1,9 km
Metro	25%	17%	8%	14%	1,9 km
S-tog	18%	13%	5%	31%	4,1 km
Regionaltog	9%	7%	2%	40%	5,3 km

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2003

Tabel 10 - Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km. (Alle virksomheder)

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	27%	19%	8%	16%	2,1 km
Metro	20%	13%	7%	7%	1,0 km
S-tog	18%	15%	3%	37%	5,1 km
Regionaltog	10%	7%	3%	40%	5,4 km

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 11 - Ændringer i brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km. (Alle virksomheder)

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	-5%	-5%	0%	-2%	-0,2 km
Metro	5%	4%	1%	7%	0,9 km
S-tog	0%	-2%	2%	-6%	-1,0 km
Regionaltog	-1%	0%	-1%	0%	-0,1 km

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 13 – Konsekvensen af åbningen af Nørreport – Vanløse strækningen

	Brug af metro efter åbningen af Nørreport- Vanløse strækningen			
	Ja, meget oftere	Ja, lidt oftere	Nej	Total
BT	12%	10%	78%	100%
JP	8%	8%	85%	100%
Magasin	25%	11%	64%	100%
Vejdirektoratet	14%	8%	78%	100%
Vilhelm Lauritzen	5%	0%	95%	100%
KUA	9%	9%	81%	100%
Orange	7%	9%	84%	100%
Statens Seruminstitut	3%	8%	89%	100%
Vej & Park	3%	3%	94%	100%
Ferring	9%	9%	83%	100%
Total	9%	8%	83%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 14 - Ansattes vurdering af ændret rejsetid til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004

	Antal	Procent
Kortere	280	27
Længere	86	8
Uændret rejsetid	372	36
Ved ikke	249	24
Total	987	95
Ikke besvaret	57	5
Total	1044	100

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 15 - Ansattes vurdering af ændringer i komfort ved den daglige rejse til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004

	Antal	Procent
Bedre	280	27
Ringere	87	8
Uændret komfort	352	34
Ved ikke	268	26
Total	987	95
Ikke besvaret	57	5
Total	1044	100

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 16 - Dagens anvendelse af metrostationer TIL arbejde

Excl. svensk bosatte, incl. ture længere end 100 km

På hvilken metrostation stod du på (TIL arbejde)?

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Vanløse	19	2,3%	10,6%
Flintholm	9	1,1%	5%
Lindevang	1	,1%	,6%
Solbjerg (Fasanvej)	8	1%	4,5%
Frederiksberg	9	1,1%	5%
Forum	10	1,2%	5,6%
Nørreport	101	12,1%	56,4%
Kongens Nytorv	6	,7%	3,4%
Christianshavn	1	,1%	,6%
Amagerbro	6	,7%	3,4%
Lergravsparken	5	,6%	2,8%
Islands Brygge	1	,1%	,6%
Universitetet (DR-byen)	2	,2%	1,1%
Bella Center	1	,1%	,6%
Total	179	21,5%	100%
Ej benyttet metro	655	78,5%	
Total	834	100%	

... og på hvilken metrostation stod du af (TIL arbejde)?

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Nørreport	2	,2%	1,1%
Kongens Nytorv	64	7,7%	35,8%
Christianshavn	8	1%	4,5%
Lergravsparken	14	1,7%	7,8%
Islands Brygge	52	6,2%	29,1%
Ørestad	39	4,7%	21,8%
Total	179	21,5%	100%
Ej benyttet metro	655	78,5%	
Total	834	100%	

Tabel 17 - Dagens anvendelse af metrostationer FRA arbejde.

Excl. svensk-bosatte, incl. ture længere end 100 km

På hvilken metrostation stod du på? (FRA arbejde)

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Vanløse	1	,1%	,6%
Nørreport	3	,4%	1,7%
Kongens Nytorv	61	7,3%	35,3%
Christianshavn	9	1,1%	5,2%
Amagerbro	2	,2%	1,2%
Lergravsparken	17	2%	9,8%
Islands Brygge	41	4,9%	23,7%
Ørestad	39	4,7%	22,5%
Total	173	20,7%	100%
Ej benyttet metro	661	79,3%	
Total	834	100%	

... og på hvilken metrostation stod du af? (FRA arbejde)

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere(%)
Vanløse	23	2,8%	13,3%
Flintholm	7	,8%	4%
Lindevang	1	,1%	,6%
Solbjerg (Fasanvej)	8	1%	4,6%
Frederiksberg	7	,8%	4%
Forum	5	,6%	2,9%
Nørreport	88	10,6%	50,9%
Kongens Nytorv	16	1,9%	9,2%
Christianshavn	2	,2%	1,2%
Amagerbro	5	,6%	2,9%
Lergravsparken	7	,8%	4%
Universitetet (DR-byen)	2	,2%	1,2%
Bella Center	2	,2%	1,2%
Total	173	20,7%	100%
Ej benyttet metro	661	79,3%	
Total	834	100%	

Tabel 18 – Driftsproblemers betydning for valg af metro

	Benytter alligevel sjældent metro	Transportmid delvalget er ikke påvirket af drifts-problemer	Har fravalgt metro pga. drifts-problemer	Benytter sjældnere metroen pga. drifts-problemer	Benytter metro når jeg ved, at der ikke er driftsproblemer	Total
BT	60%	17%	3%	10%	10%	100%
JP	35%	42%	0%	15%	8%	100%
Magasin	24%	37%	2%	16%	21%	100%
Vejdirektoratet	44%	11%	6%	19%	19%	100%
Vilhelm Lauritzen	48%	19%	10%	10%	14%	100%
KUA	48%	18%	6%	16%	12%	100%
Orange	49%	19%	10%	11%	12%	100%
Statens Seruminstitut	69%	9%	6%	8%	8%	100%
Vej & Park	71%	12%	7%	8%	2%	100%
Ferring	51%	17%	4%	17%	11%	100%
Total	51%	19%	6%	13%	11%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 19 - Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Fordelt på transportmiddel.

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km.

[illegible]

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 21 - Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Fordelt på transportmiddel. Metode 1.

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km

	Indre By og Christianshavn					Amager				Ørestad	I alt
	BT	JP	Magasin	Vejdirek- toratet	Vilh. Lauritzen	KUA	Orange	Serum- instituttet	Vej & Park	Ferring	
Gang / cykel	1,5	0,7	1,1	0,9	0,3	-1,5	-0,8	1,7	-0,4	0,0	-0,2
Kollektiv transport	-1,6	3,1	-4,8	0,3	0,0	0,8	-1,8	-4,3	0,1	2,5	-1,3
Bil	5,1	-1,3	1,4	-8,4	-4,2	-1,0	1,4	-1,8	0,7	-3,2	-0,9
Samlet transport	4,9	2,5	-2,1	-7,1	-3,9	-1,8	-1,2	-4,4	0,6	-0,6	-2,4
Gang / cykel	2%	1%	6%	5%	5%	-4%	-2%	7%	-2%	1%	0%
Kollektiv transport	-12%	9%	-12%	12%	8%	7%	-4%	-8%	0%	7%	-1%
Bil	10%	-9%	6%	-18%	-13%	-2%	6%	1%	1%	-7%	1%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 22 - Ændringer i ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Metode 1.

Excl. ansatte bosat i Sverige.

	Indre By og Christianshavn				Amager				Ørestad	I alt
	BT	JP	Magasin	Vejdirek- toratet	Vilhelm Lauritzen	KUA	Orange	Serum- instituttet	Vej & Park	
Gang /cykel	8%	10%	2%	21%	-4%	-5%	-7%	13%	-6%	-2%
Kollektiv transport	-2%	-9%	-6%	-8%	4%	4%	2%	-1%	1%	3%
Bil	-6%	-1%	4%	-13%	-1%	1%	6%	-12%	5%	-1%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 24 - Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog. Metode 1.
Excl. svensk-bosatte og ture længere end 100 km

	Indre By og Christianshavn					Amager				Ørestad	Gennemsnit for virksomheder	Respondent-gennemsnit
	BT	JP	Magasin	Vejdirektoratet	Vilh. Lauritzen	KUA	Orange	Serum-institutet	Vej & Park			
Gang / cykel	1,5	0,7	1,1	0,9	0,3	-1,5	-0,8	1,7	-0,4	0,0	0,4	0,1
Kollektiv transport	-1,6	3,1	-4,8	0,3	0,0	0,8	-1,8	-4,3	0,1	2,5	-0,6	-0,3
Bus	-0,1	0,0	-0,7	-0,4	-0,9	0,1	-0,2	0,4	-1,0	-0,7	-0,3	-0,2
S-tog	-4,0	-2,9	-1,3	-3,9	5,5	1,0	-2,5	-0,8	-1,4	0,3	-1,0	-1,0
Reg. tog	2,2	6,3	-4,9	4,2	-5,3	-1,0	0,0	-3,7	2,3	0,9	1,0	-0,1
Metro	0,2	-0,3	2,2	0,4	0,6	0,6	1,0	-0,1	0,4	2,1	0,7	0,9
Bil	5,1	-1,3	1,4	-8,4	-4,2	-1,0	1,4	-1,8	0,7	-3,2	1,0	0,1
Samlet transport	4,9	2,5	-2,1	-7,1	-3,9	-1,8	-1,2	-4,4	0,6	-0,6	-1,3	-0,1
Gang / cykel	2%	1%	6%	5%	5%	-4%	-2%	7%	-2%	1%	2%	0%
Kollektiv transport	-12%	9%	-12%	12%	8%	7%	-4%	-8%	0%	7%	1%	-1%
Bus	2%	-5%	1%	-1%	-6%	0%	3%	11%	-9%	-5%	-2%	-2%
S-tog	-36%	-41%	4%	-18%	40%	6%	-22%	3%	-13%	-1%	-6%	-6%
Reg. tog	31%	53%	-18%	18%	-38%	-11%	4%	-13%	19%	-2%	9%	0%
Metro	4%	-5%	13%	2%	4%	4%	15%	1%	4%	9%	6%	7%
Bil	10%	-9%	6%	-18%	-13%	-2%	6%	1%	1%	-7%	5%	1%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 25 - Ansattes udsagn om ændringer i transportadfærd ved åbningen af metroen. Metode 2

Renset for flere svar pr. respondent

Svarmulighed	Antal	Procent
Ikke ansat i virksomheden før metroens åbning.	199	19,9%
Benytter samme transportmiddel som før åbning.	655	65,6%
Andre forhold end metroen er skyld i øget brug af kollektiv transport.	40	4,0%
<i>Skift til kollektiv transport</i>		
Benytter nu dagligt kollektiv transport, mod generel benyttelse af bil førhen.	11	1,1%
Benytter nu dagligt kollektiv transport, mod generel benyttelse af gang, cykel o.l. førhen.	9	0,9%
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af bil førhen.	17	1,7%
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af gang, cykel o.l. førhen.	21	2,1%
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af individuel transport førhen.	1	0,1%
<i>Skift til individuel transport</i>		
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt bil.	19	1,9%
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt gang, cykel o.l.	24	2,4%
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt individuel transport.	3	0,3%
Total	999	100,0%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 26 – Gengangere. Ændringer i faktisk benyttet hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen blandt respondenter som er gengangere med uændret bopælsadresse. Fra marts 2003 til marts 2004. Metode 3.

Danskbosatte respondenter med uændret bopæl

Brug af hovedtransport	Antal	Procent
Uændret gang / cykel	51	25%
Uændret kollektiv transport	64	31%
Uændret Bil	58	28%
Kollektiv til bil	5	2%
Kollektiv til cykel / gang	6	3%
Bil til kollektiv	10	5%
Gang / cykel til kollektiv	3	1%
Bil til gang cykel	5	2%
Gang / cykel til bil	5	2%
Total	207	100%

Virkksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 27- Parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil ("jeg benytter kollektiv transport / cykel / gang, motorcykel fordi det er svært at finde parkering nær arbejdspladsen")

Respondenter med adgang til bil

	Antal			Procent		
	Ja	Nej	Total	Ja	Nej	Total
BT	10	15	25	40%	60%	100%
JP	6	6	12	50%	50%	100%
Magasin	28	10	38	74%	26%	100%
Vejdirektoratet	13	14	27	48%	52%	100%
Vilhelm Lauritzen	7	9	16	44%	56%	100%
KUA	0	50	50	0%	100%	100%
Orange	0	24	24	0%	100%	100%
Statens Seruminstitut	0	41	41	0%	100%	100%
Vej & Park	23	38	61	38%	62%	100%
Ferring	0	97	97	0%	100%	100%
Total	87	304	391	22%	78%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2002, efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 28 – Parkeringsforhold på virksomhederne

Virksomheder	2002	2003	2004
BT	10 betalingspladser til 260 ansatte. Betalings-zone, flere af gaderne i den dyreste kategori.	Yderligere 5 betalings-pladser stilles til rådighed for ansatte ift. 2002.	20 gratis p-pladser, som er tildelt enkelte medarbejdere.
JP	40 betalingspladser til 135 ansatte. Betalingszone, flere af gaderne i den dyreste kategori.	Ingen ændringer siden 2002.	Nogle medarbejdere får en p-plads tildelt af virksomheden og det betaler de for.
Magasin	Få ansatte med behov for kørsel i arbejdstid har p-pladser til rådighed. Yderligere parkering er mod betaling. Betalingszone, flere af gaderne i den dyreste kategori.	Ingen ændringer siden 2002.	Cheferne har p-pladser til rådighed mod betaling, ellers ingen ændringer siden 2002
Vejdirektoratet	Mulighed for køb af parkeringspas gyldig for bestemt periode. Yderligere parkering i betalingszone: mellem-kategori.	Ingen ændringer siden 2002.	Ingen ændringer siden 2002
Vilhelm Lauritzen	12 gratis pladser til 61 ansatte. Betalingszone: billigste kategori. Ca. 500 m fra 2-timers P-zone.	Ingen ændringer siden 2002.	9 gratis pladser, hvoraf 6 er forbeholdt nogle enkelte ansatte.
KUA	Større parkeringsareal med rigeligt med gratis, tidsubegrænset pladser. Ellers i 2-timers P-zone.	Nye restriktioner: der kræves forevisning af legitimationskort for adgang til parkeringsareal.	Ingen ændringer siden 2003
Orange	200 gratis pladser, fordelt på de 3 adresser til 900 ansatte. Beliggende i 2-timers P-zone, men ca. 100-400 m til fri P-zone.	200 gratis pladser på den ny fællesadresse. Beliggende i 2-timers P-zone, men ca. 100 m til fri P-zone.	200 p-pladser. 7 er forbeholdt enkelte medarbejdere mens resten fordeles gratis efter først til mølle princippet.
Statens Seruminstitut	565 gratis pladser til 1130 ansatte. Beliggende i 2-timers P-zone.	Ingen ændringer siden 2002	565 gratis p-pladser. 20 af dem er forbeholdt bestemte medarbejdere mens resten fordeles efter først til mølle princippet.
Vej & Park	Få pladser til tjenestebiler og handicappede ansatte. Beliggende i 2-timers P-zone, men tæt på fri P-zoner i nærliggende private fællesveje.	Ingen ændringer siden 2002	Ingen ændringer siden 2002
Ferring	110 gratis pladser til 300 ansatte, hvoraf ca. 200 dansk bosatte. Herudover betaling.	100-150 gratis pladser.	100-150 gratis p-pladser. 30 pladser tildeles bestemte medarbejdere, mens resten fordeles efter først til mølle princippet.

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 29 - Respondenternes besvarelser af største ulemper ved kollektiv trafik

Respondenten havde mulighed for at markere mere end én ulempe.

Rangordning af de største ulemper ved kollektiv trafik				
	2003		2004	
1	Forsinkelser/aflysninger	58,1%	Forsinkelser /aflysninger	63,4%
2	Tidsforbruget	57,7%	Prisen	56,5%
3	Prisen	38,5%	Tidsforbruget	49,9%
4	Skiftene undervejs	33,1%	Skiftene undervejs	27,7%
5	For få afgange	19,2%	For lav komfort	18,2%
6	For lav komfort	17,3%	For få afgange	16,1%
7	For dårlig koordinering	13,9%	For dårlig koordinering	14,6%
8	For lang afstand mellem hjem og station/stoppested	11,5%	For lang afstand mellem hjem og station/stoppested	10,3%
9	Jeg oplever ingen særlige ulemper	7,8%	For lang afstand mellem station/stoppested og arbejdsplads	7,6%
10	For lang afstand mellem station/stoppested og arbejdsplads	5,8%	Andet	4,9%
11	Andet	4,9%	Jeg oplever ingen særlige ulemper	3,5%
12	Ved ikke	2,9%	Ved ikke	3,1%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 30 - Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

	Alle respondenter		Kun respondenter med bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Ingen ærinder	353	40%	78	31%
1 eller flere ærinder	534	60%	175	69%
Ingen ærinder under arbejde, ærinder til og fra arbejde	138	16%	71	28%
Ingen ærinder under arbejde, ærinder til eller fra arbejde	271	31%	62	25%
Ærinder under arbejde, ærinder til og fra arbejde	36	4%	12	5%
Ærinder under arbejde, ærinder til eller fra arbejde	46	5%	16	6%
Ærinder under arbejde, ingen ærinder til og fra arbejde	43	5%	14	6%
Total	887	100	253	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 31 - Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, fordelt på virksomheder

Kun respondenter med bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen

	Antal			Procent		
	Ingen ærinder	1 eller flere ærinder	Total	Ingen ærinder	1 eller flere ærinder	Total
BT	5	11	16	31%	69%	100%
JP	1	5	6	17%	83%	100%
Magasin	2	4	6	33%	67%	100%
Vejdirektoratet	0	3	3	0%	100%	100%
Vilhelm Lauritzen	0	4	4	0%	100%	100%
KUA	6	25	31	19%	81%	100%
Orange	18	32	50	36%	64%	100%
Statens Seruminstitut	5	19	24	21%	79%	100%
Vej & Park	16	36	52	31%	69%	100%
Ferring	25	36	61	41%	59%	100%
Total	78	175	253	31%	69%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 32 - Ærinder og valg af hovedtransportmiddel til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

Hovedtransport-middel	Typer af ærinder					Total
	Aflevering af børn	Indkøb	Møde	Andre ærinder	Ingen ærinder	
Gang, cykel	36	22	7	18	188	271
Kollektiv transport	30	6	7	13	298	354
Bil	66	15	11	22	141	255
Svær at vurdere	3	0	1	2	16	22
Total	135	43	26	55	643	902
Gang, cykel	13%	8%	3%	7%	69%	100%
Kollektiv transport	8%	2%	2%	4%	84%	100%
Bil	26%	6%	4%	9%	55%	100%
Total	15%	5%	3%	6%	71%	100%
Gang, cykel	27%	51%	28%	34%	30%	31%
Kollektiv transport	23%	14%	28%	25%	48%	40%
Bil	50%	35%	44%	42%	22%	29%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 33 - Ærinder og valg af hovedtransportmiddel fra arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

Hovedtrans-portmiddel	Typer af ærinder					Total
	Afhentning af børn	Indkøb	Møde	Andre ærinder	Ingen ærinder	
Gang, cykel	24	83	5	38	119	269
Kollektiv transport	19	69	7	42	216	353
Bil	38	51	14	40	120	263
Svær at vurdere	1	5	1	4	11	22
Total	82	208	27	124	466	907
Gang, cykel	9%	31%	2%	14%	44%	100%
Kollektiv transport	5%	20%	2%	12%	61%	100%
Bil	14%	19%	5%	15%	46%	100%
Total	9%	23%	3%	14%	51%	100%
Gang, cykel	30%	41%	19%	32%	26%	30%
Kollektiv transport	23%	34%	27%	35%	47%	40%
Bil	47%	25%	54%	33%	26%	30%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 34 – Ferring. Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km

Ansatte på Ferring

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	17%	9%	8%	7%	1,4 km
Metro	35%	25%	10%	23%	4,5 km
S-tog	18%	12%	6%	17%	3,3 km
Regionaltog	25%	18%	7%	53%	10,2 km

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2003

Tabel 35 – Ferring. Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km.

Ansatte på Ferring

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	22%	16%	6%	12%	2,1 km
Metro	26%	17%	9%	14%	2,4 km
S-tog	15%	13%	2%	18%	3,0 km
Regionaltog	30%	21%	9%	55%	9,3 km

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro1-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 36 – Ferring. Ændringer i brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004

Excl. ansatte bosat i Sverige og ture længere end 100 km

Ansatte på Ferring

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	-5%	-7%	2%	-5%	-0,7 km
Metro	9%	8%	1%	9%	2,1 km
S-tog	3%	-1%	4%	-1%	0,3 km
Regionaltog	-5%	-3%	-2%	-2%	0,9 km

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 37 - Ferring. Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004

Dansk-bosatte ansat i Ferring

	Antal	Procent
Ej benyttet	87	65%
Benyttet den ene vej	13	10%
Benyttet begge veje	33	25%
Total	133	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape - efter-metro-undersøgelsen, marts 2003

Tabel 38 - Ferring. Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003

Dansk-bosatte ansat i Ferring

	Antal	Procent
Ej benyttet	81	74%
Benyttet den ene vej	11	10%
Benyttet begge veje	18	16%
Total	110	100%

Tabel 39 – Ferring. Bilejerskab og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte

Hovedtransport-middel	Bilejerskab					
	1 bil	2 eller flere biler	Delebilordning	Samkørsel	Intet bilejerskab	Total
Bil	28	20		1	2	51
Kollektiv transport	31	6			27	64
Gang, cykel	5		1		8	14
Total	64	26	1	1	37	129

Tabel 40 – Ferring. Respondenternes indkomst og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte

Hovedtransport-middel	Indkomst							
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 - 300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	over 500.000 kr.	Ej besvaret	Total
Bil	1	1	2	14	9	23	1	51
Kollektiv transport	2	3	7	21	3	24	4	64
Gang, cykel	1	1	2	4	5	1		14
Total	4	5	11	39	17	48	5	129

Tabel 41 – Ferring. Husstandsindkomst og valg af hovedtransportmiddel. Dansk bosatte

Hovedtransport-middel	Husstandsindkomst											
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 - 300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	500.000 - 600.000 kr.	600.000 - 700.000 kr.	700.000 - 800.000 kr.	800.000 - 900.000 kr.	Over 900.000 kr.	Ej besvaret	Total
Bil		1	1	5	5	3	8	2	6	17	3	51
Kollektiv transport	1		5	10	2	8	8	7	5	13	5	64
Gang, cykel		2		3		3	4		1	1		14
Total	1	3	6	18	7	14	20	9	12	31	8	129

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 42 - Svensk-bosiddende. Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Fordelt på transportmiddel.

	Øvrige virksomheder	Ferring	I alt
Gang / cykel	2,8 km	1,1 km	1,2 km
Kollektiv transport	87,3 km	66,4 km	65,3 km
Bil	16,5 km	29,3 km	31,0 km
Samlet transport	106,5 km	96,8 km	97,5 km
Gang / cykel	3%	1%	1%
Kollektiv transport	82%	69%	67%
Bil	15%	30%	32%
Samlet	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 43 - Svensk-bosiddende. Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004. Fordelt på transportmiddel.

Excl. ture længere end 100 km.

	Øvrige virksomheder	Ferring	I alt
Gang / cykel	2,8 km	1,1 km	1,2 km
Kollektiv transport	87,3 km	65,0 km	64,0 km
Bil	16,5 km	28,9 km	30,6 km
Samlet transport	106,5 km	95,0 km	95,9 km
Gang / cykel	3%	1%	1%
Kollektiv transport	82%	68%	67%
Bil	15%	30%	32%
Samlet	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 1. etape – efter-metro2-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 44 - Svensk-bosiddende. Ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004.

	Øvrige virksomheder	Ferring	I alt
Gang / cykel	0%	0%	0%
Kollektiv transport	75%	78%	78%
Bil	25%	22%	22%
Samlet transport	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 45 - Antal ansatte og antal respondenter (Frederiksberg-undersøgelsen)

Virksomheder	Før-metro-undersøgelsen, marts 2003			Efter-metro1-undersøgelsen, marts 2004		
	Antal ansatte ¹	Antal respondenter	Andel respondenter	Antal ansatte	Antal respondenter	Andel respondenter
DR-Radiohuset²	655	151	23%	420	124	30%
CBS, JTP	(71)	13	(18%)	-	udgået	-
KVL, område 1	706	190	27%	706	179	25%
KVL, område 2	823	212	26%	823	214	26%
KVL, område 3	185	48	26%	185	56	30%
Frb. Rådhus³	700	170	24%	665	174	26%
CBS, SP/SV⁴	(ca. 860)	47	(5%)	95	36	38%
CBS, HV⁵	(132)	34	(26%)	50	30	60%
TEC⁶	(900)	2	>1%	knap 300	56	19%
DFH	95	44	46%	81	21	26%
CBS, DH⁷	(433)	22	(5%)	63	28	44%
BST Danmark	54	18	33%	55	24	44%
NNF	90	34	37%	90	43	48%
Scanjour	67	38	57%	57	30	53%
Total		1021		3590	1015	(28%)

¹ Antallet af ansatte udgør de ansatte som havde mulighed for at svare på spørgeskemaet

² Undersøgelsen af Radiohuset, Rosenørns Allé, er foregået via kontakt til 3 overordnede for respektive områder. Således er informationerne indhentet via Nyhedsdirektøren, Programdirektøren og Radiodirektøren.

³ Der findes ingen specifikke opgørelser over hvor mange der er ansat på selve rådhuset, kun hvor mange der er ansat i kommunens regi. Pågældende tal er et skøn foretaget af undersøgelsens kontaktperson. I 2004 skønnes det at der var ca. 700 ansat på rådhuset, men kun ca. 95% har modtaget skemaet.

⁴ I 2003 var det stor usikkerhed om hvor mange af de ansatte på Handelshøjskolens adresser som modtog spørgeskemaet. I 2004 har det været muligt at få en præcis opgørelse over hvilke institutter der deltog i undersøgelsen.

⁵ Se note 3

⁶ Af uforklarlige årsager er det ikke lykkedes at indhente mere end to besvarelser fra TEC i 2003, repræsenteret af afdelingerne på henholdsvis Falstersvej (beliggende i 2-timers P-zone) og Stæhr Johansesvej (beliggende uden for 2-timers P-zone). Derfor indgår institutionen ikke i den videre analyse i 2003.

⁷ Se note 3

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 46 – Respondenternes procentvise fordeling på virksomhederne, marts 2003 og marts 2004

	Undersøgelsen i 2003		Undersøgelsen i 2004	
	Antal respondenter	Procent	Antal respondenter	Procent
DR-Radiohuset	151	14,8%	124	12,2%
CBS, JTP	13	1,3%	-	-
KVL-Område 1	190	18,6%	179	17,6%
KVL-Område 2	212	20,8%	214	21,1%
KVL-Område 3	48	4,7%	56	5,5%
Frederiksberg Rådhus	170	16,7%	174	17,1%
CBS, SP/SV	47	4,6%	36	3,5%
CBS, HV	34	3,3%	30	3%
TEC FV/SJV	-	-	56	5,5%
DHF	44	4,3%	21	2,1%
CBS, DH	22	2,2%	28	2,8%
BST Danmark	18	1,8%	24	2,4%
NNF	34	3,3%	43	4,2%
Scanjour	38	3,7%	30	3%
Total	1021	100%	1015	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 47 - Respondenternes indkomst fordelt på virksomheder, marts 2004

	Indkomst						
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 -300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	over 500.000 kr.	Total
DR-Radiohuset	1%	8%	19%	39%	22%	11%	100%
KVL-Område 1	1%	12%	47%	20%	14%	7%	100%
KVL-Område 2	1%	10%	44%	30%	11%	4%	100%
KVL-Område 3	0%	7%	38%	29%	21%	5%	100%
Frederiksberg Rådhus	1%	3%	53%	30%	10%	4%	100%
CBS, SP/SV	8%	3%	36%	11%	25%	17%	100%
CBS, HV	0%	7%	30%	27%	20%	17%	100%
TEC FV/SJV	0%	5%	57%	30%	7%	0%	100%
DHF	0%	5%	29%	38%	19%	10%	100%
CBS, DH	0%	7%	37%	30%	22%	4%	100%
BST Danmark	0%	8%	13%	38%	25%	17%	100%
NNF	0%	0%	5%	56%	5%	34%	100%
Scanjour	3%	3%	0%	31%	28%	34%	100%
Total	1%	7%	38%	30%	15%	9%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 48 - Husstandsindkomst fordelt på virksomheder, marts 2004

	Husstandsindkomst										
	Under 100.000 kr.	100.000 - 200.000 kr.	200.000 - 300.000 kr.	300.000 - 400.000 kr.	400.000 - 500.000 kr.	500.000 - 600.000 kr.	600.000 - 700.000 kr.	700.000 - 800.000 kr.	800.000 - 900.000 kr.	Over 900.000 kr.	Total
DR-Radiohuset	0%	2%	10%	15%	12%	13%	16%	16%	9%	8%	100%
KVL-Område 1	0%	5%	17%	8%	15%	15%	12%	11%	10%	8%	100%
KVL-Område 2	0%	5%	17%	11%	10%	20%	15%	7%	8%	5%	100%
KVL-Område 3	0%	4%	15%	13%	20%	15%	11%	13%	7%	2%	100%
Frederiksberg Rådhus	1%	0%	20%	12%	15%	21%	13%	8%	5%	5%	100%
CBS, SP/SV	0%	3%	17%	6%	11%	11%	11%	6%	11%	23%	100%
CBS, HV	0%	3%	17%	14%	14%	10%	7%	7%	10%	17%	100%
TEC FV/SJV	0%	0%	15%	18%	13%	11%	18%	11%	11%	4%	100%
DHF	0%	0%	10%	24%	10%	5%	24%	5%	10%	14%	100%
CBS, DH	0%	0%	18%	18%	11%	14%	14%	14%	7%	4%	100%
BST Danmark	0%	0%	8%	13%	17%	8%	29%	8%	4%	13%	100%
NNF	0%	0%	2%	17%	7%	12%	19%	21%	14%	7%	100%
Scanjour	0%	0%	3%	7%	3%	17%	24%	14%	10%	21%	100%
Total	0 %	3%	15%	12%	13%	16%	15%	11%	9%	8%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 49 - Respondenters adgang til bil fordelt på virksomheder, marts 2004

	Bilejerskab og adgang til bil							
	1 bil	2 biler eller flere	Delebils- ordning	Samkørsel	Låner / adgang til bil	Andet	Igen adgang til bil	Total
DR-Radiohuset	48%	10%	0%	1%	1%	0%	41%	100%
KVL-Område 1	54%	17%	2%	0%	0%	0%	27%	100%
KVL-Område 2	55%	8%	0%	0%	0%	0%	35%	100%
KVL-Område 3	43%	9%	0%	0%	2%	0%	46%	100%
Frederiksberg Rådhus	55%	13%	1%	0%	0%	1%	31%	100%
CBS, SP/SV	44%	25%	3%	0%	0%	0%	28%	100%
CBS, HV	53%	13%	0%	0%	0%	3%	30%	100%
TEC FV/SJV	61%	18%	0%	2%	0%	0%	20%	100%
DHF	52%	14%	0%	0%	0%	0%	33%	100%
CBS, DH	50%	14%	0%	0%	0%	0%	36%	100%
BST Danmark	52%	17%	0%	0%	0%	0%	30%	100%
NNF	67%	19%	0%	0%	0%	0%	14%	100%
Scanjour	50%	37%	0%	0%	0%	0%	13%	100%
Total	53%	14%	1%	0%	0%	0%	31%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 50 - Respondenternes alder fordelt på virksomheder, marts 2004

	Respondenternes alder					
	Under 26 år	26-30 år	31-40 år	41-50 år	51-60 år	Mere end 60 år
DR-Radiohuset	1%	14%	19%	28%	30%	8%
KVL-Område 1	5%	17%	33%	23%	17%	5%
KVL-Område 2	7%	16%	38%	21%	13%	5%
KVL-Område 3	0%	9%	34%	25%	21%	11%
Frederiksberg Rådhus	2%	7%	23%	34%	29%	5%
CBS, SP/SV	17%	8%	25%	19%	31%	0%
CBS, HV	10%	23%	30%	10%	13%	13%
TEC FV/SJV	5%	7%	29%	38%	21%	0%
DHF	0%	10%	24%	14%	48%	5%
CBS, DH	0%	4%	14%	21%	39%	21%
BST Danmark	0%	9%	17%	52%	22%	0%
NNF	0%	2%	12%	47%	37%	2%
Scanjour	3%	10%	43%	30%	10%	3%
Total	4%	12%	29%	27%	23%	6%
						100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 51 - Respondenternes køn fordelt på virksomheder, marts 2004

	Respondenternes køn		
	Mand	Kvinde	Total
DR-Radiohuset	47%	53%	100%
KVL-Område 1	36%	64%	100%
KVL-Område 2	47%	53%	100%
KVL-Område 3	54%	46%	100%
Frederiksberg Rådhus	24%	76%	100%
CBS, SP/SV	40%	60%	100%
CBS, HV	53%	47%	100%
TEC FV/SJV	38%	63%	100%
DHF	20%	80%	100%
CBS, DH	21%	79%	100%
BST Danmark	25%	75%	100%
NNF	33%	67%	100%
Scanjour	63%	37%	100%
Total	39%	61%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape - efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 52 - Ansattes brug af metro til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004

	Benyttet metro under dagens transport			Total
	Ej benyttet	Benyttet den ene vej	Benyttet begge veje	
DR-Radiohuset	79 75,2%	4 3,8%	22 21,0%	105 100,0%
KVL-Område 1	138 86,3%	8 5,0%	14 8,8%	160 100,0%
KVL-Område 2	164 84,5%	5 2,6%	25 12,9%	194 100,0%
KVL-Område 3	46 95,8%	1 2,1%	1 2,1%	48 100,0%
Frederiksberg Rådhus	132 81,0%	10 6,1%	21 12,9%	163 100,0%
CBS, SP/SV	26 78,8%	2 6,1%	5 15,2%	33 100,0%
CBS, HV	19 82,6%	1 4,3%	3 13,0%	23 100,0%
TEC, FV/SJV	36 70,6%	4 7,8%	11 21,6%	51 100,0%
DHF	15 83,3%	1 5,6%	2 11,1%	18 100,0%
CBS, DH	23 85,2%	1 3,7%	3 11,1%	27 100,0%
BST Danmark	19 90,5%	0 ,0%	2 9,5%	21 100,0%
NNF	32 94,1%	0 ,0%	2 5,9%	34 100,0%
Scanjour	26 89,7%	2 6,9%	1 3,4%	29 100,0%
Total	755 83,3%	39 4,3%	112 12,4%	906 100,0%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 53 - Brug af metro, bus, regional og S-tog på undersøgelsesdagen, marts 2004

Excl. ture længere end 100 km

Ansatte på alle virksomheder

	Andel brugere			Andel transport	
	Daglig	Begge veje	Ud eller hjem	Andel af kollektiv transport	Gnms. Km/dag
Bus	16%	13%	3%	12%	1,6 km
Metro	16%	12%	4%	7%	1,0 km
S-tog	15%	12%	3%	38%	5,0 km
Regionaltog	7%	6%	1%	43%	5,7 km

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 54 - Respondenters udsagn om brug af metro.
(Alle respondenter)

Hvor ofte bruger du metroen til og fra arbejde?

	Arbejdspladser													Total
	DR- Radiohuset	KVL- Område 1	KVL- Område 2	KVL- Område 3	Frederiks- berg Rådhus	CBS, SP/SV	CBS, HV	TEC FV/SJV	DHF	CBS, DH	BST Danmark	NNF	Scanjour	
Hver dag	15 12%	7 4%	17 8%	2 4%	17 10%	5 14%	3 10%	12 21%	2 10%	2 7%	1 4%	2 5%	1 3%	86 8%
Flere gange om ugen	17 14%	15 8%	11 5%	1 2%	13 7%	2 6%	2 7%	2 4%	1 5%	1 4%	1 4%	0 0%	2 7%	68 7%
Cirka 1 gang om ugen	3 2%	6 3%	6 3%	6 11%	4 2%	4 11%	2 7%	2 4%	2 10%	2 7%	0 0%	1 2%	0 0%	38 4%
Cirka 1-2 gange om	26 21%	13 7%	18 9%	6 11%	12 7%	6 17%	2 7%	2 4%	3 14%	10 36%	0 0%	3 7%	5 17%	106 10%
Stort set aldrig	22 18%	24 13%	42 20%	9 16%	30 17%	11 31%	6 20%	10 18%	3 14%	4 14%	9 38%	6 14%	1 3%	177 17%
Aldrig	41 33 %	114 64%	119 56%	32 57%	98 56%	8 22%	15 50%	28 50%	10 48%	9 32%	13 54%	31 72%	21 70%	539 53%
Total	124 100%	179 100%	213 100%	56 100%	174 100%	36 100%	30 100%	56 100%	21 100%	28 100%	24 100%	43 100%	30 100%	1014 100%

Virksomheder ved metroens 2. etape - efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 55 - Ansattes vurdering af ændret rejsetid til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004

	Antal	Procent
Kortere	253	25
Længere	30	3
Uændret rejsetid	372	37
Ved ikke	266	26
Total	921	91
Ikke besvaret	94	9
Total	1015	100

Virksomheder ved metroens 2. etape - efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 56 - Ansattes vurdering af ændringer i komfort ved den daglige rejse til og fra arbejde med kollektiv transport som følge af metro-åbning, marts 2004

	Antal	Procent
Bedre	254	25
Ringere	27	3
Uændret komfort	313	31
Ved ikke	346	34
Total	940	93
Ikke besvaret	75	7
Total	1015	100

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 57 - Dagens anvendelse af metrostationer TIL arbejde

Alle fremmødte på undersøgelsesdagen

På hvilken metrostation stod du på (TIL arbejde)?

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Vanløse	28	3,1%	21,4%
Flintholm	7	,8%	5,3%
Lindevang	2	,2%	1,5%
Solbjerg (Fasanvej)	2	,2%	1,5%
Frederiksberg	1	,1%	,8%
Nørreport	65	7,2%	49,6%
Kongens Nytorv	1	,1%	,8%
Christianshavn	5	,6%	3,8%
Amagerbro	6	,7%	4,6%
Lergravsparken	6	,7%	4,6%
Islands Brygge	3	,3%	2,3%
Universitetet (DR-byen)	1	,1%	,8%
Bella Center	2	,2%	1,5%
Ørestad	1	,1%	,8%
Vestamager	1	,1%	,8%
Total	131	14,5%	100%
Ej benyttet metro	775	85,5%	
Total	906	100%	

... og på hvilken metrostation stod du af (TIL arbejde)?

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Flintholm	3	,3%	2,3%
Lindevang	4	,4%	3,1%
Solbjerg (Fasanvej)	16	1,8%	12,2%
Frederiksberg	56	6,2%	42,7%
Forum	51	5,6%	38,9%
Nørreport	1	,1%	,8%
Total	131	14,5%	100%
Ej benyttet metro	775	85,5%	
Total	906	100%	

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 58 - Dagens anvendelse af metrostationer FRA arbejde

Alle fremmødte på undersøgelsesdagen

På hvilken metrostation stod du på? (FRA arbejde)

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Flintholm	5	,6%	3,8%
Lindevang	5	,6%	3,8%
Solbjerg (Fasanvej)	19	2,1%	14,5%
Frederiksberg	53	5,8%	40,5%
Forum	48	5,3%	36,6%
Kongens Nytorv	1	,1%	,8%
Total	131	14,5%	100%
Ej benyttet metro	775	85,5%	
Total	906	100%	

... og på hvilken metrostation stod du af? (FRA arbejde)

	Antal	Andel af alle resp. (%)	Andel af metrobrugere (%)
Vanløse	30	3,3%	22,9%
Flintholm	4	,4%	3,1%
Lindevang	1	,1%	,8%
Solbjerg (Fasanvej)	1	,1%	,8%
Frederiksberg	1	,1%	,8%
Forum	1	,1%	,8%
Nørreport	64	7,1%	48,9%
Kongens Nytorv	8	,9%	6,1%
Christianshavn	4	,4%	3,1%
Amagerbro	6	,7%	4,6%
Lergravsparken	5	,6%	3,8%
Islands Brygge	1	,1%	,8%
Universitetet (DR-byen)	1	,1%	,8%
Bella Center	2	,2%	1,5%
Ørestad	1	,1%	,8%
Vestamager	1	,1%	,8%
Total	131	14,5%	100%
Ej benyttet metro	775	85,5%	
Total	906	100%	

Tabel 59 – Driftsproblemers betydning for valg af metro

	Benytter alligevel sjældent metro	Transportmidde lvalget er ikke påvirket af drifts-problemer	Har fravalgt metro pga. drifts-problemer	Benytter sjældnere metroen pga. drifts-problemer	Benytter metro når jeg ved, at der ikke er drifts-problemer	Total
DR-radio-huset	48%	32%	1%	7%	12%	100%
KVL, omr. 1	76%	14%	3%	3%	3%	100%
KVL, omr. 2	70%	18%	2%	5%	5%	100%
KVL, omr.3	79%	13%	0%	5%	4%	100%
Frederiksberg Rådhus	72%	15%	1%	2%	10%	100%
CBS, SP/SV	44%	26%	3%	6%	21%	100%
CBS, HV	69%	21%		3%	7%	100%
TEC FV/SJV	62%	27%	4%	4%	4%	100%
DFH	57%	33%	0%	10%	0%	100%
CBS, DH	64%	21%	0%	11%	4%	100%
BST Danmark	83%	9%	0%	9%	0%	100%
NNF	79%	15%	3%	0%	3%	100%
Scanjour	77%	10%	3%	3%	7%	100%
Total	68%	19%	2%	4%	7%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 60 – Ansattes generelle brug af metro i forbindelse med erhvervsrejser eller ærinder i arbejdstiden, marts 2004

	Antal	Procent
Hver dag	5	0,5 %
Flere gange om ugen	9	0,9 %
Cirka 1 gang om ugen	35	3,5 %
Cirka 1-2 gange om måneden	130	12,9 %
Stort set aldrig	316	31,3 %
Aldrig	513	50,9 %
Total	1008	100 %

Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 63 - Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Fordelt på transportmiddel. Metode 1.

Excl. ture længere end 100 km

	Inden for 2-timers P-zone					Uden for 2-timers P-zone										I alt
	Forum					Frederiksberg		Solbjerg			Linde- vang		Flintholm			
	DR- radiohus et	CBS, JTP ⁽¹⁾	KVL, omr. 1	KVL, omr. 2	KVL, omr. 3	Frederiks- -berg Rådhus	CBS, SP/SV	CBS, HV	TEC FV/SJV ⁽²⁾	DFH	CBS, DH	BST Danmark	NNF	Scanjour		
Gang / cykel	0,1	-	-0,1	-0,8	-1,2	0,5	-0,9	-0,7	-	0,9	1,1	-0,3	1,2	-0,1	-0,2	
Kollektiv transport	3,0	-	-2,7	3,3	4,3	1,7	5,6	4,7	-	-10,4	1,4	4,8	-0,9	-6,0	1,3	
Bil	-5,3	-	-3,4	-2,8	5,5	-1,6	3,3	-2,0	-	-5,8	-1,1	8,2	7,9	-6,5	-1,7	
Samlet transport	-2,2	-	-6,2	-0,2	8,8	0,6	7,9	2,0	-	-15,3	1,4	12,8	8,1	-12,5	-0,6	
Gang / cykel	1%	-	1%	-2%	-16%	2%	-7%	-3%	-	8%	3%	-10%	1%	2%	0%	
Kollektiv transport	15%	-	0%	10%	3%	5%	14%	13%	-	-13%	5%	17%	-4%	-10%	5%	
Bil	-17%	-	-2%	-8%	12%	-7%	-7%	-10%	-	5%	-8%	-6%	3%	8%	-5%	

1) CBS på Julius Thomsens Plads blev nedlagt inden undersøgelsesdagen, marts 2004.

2) TEC indgik ikke i undersøgelsesresultaterne for 2003.

Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 64 - Ændringer i ansattes valg af hovedtransportmiddel til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, fra marts 2003 til marts 2004. Metode 1.

	Inden for 2-timers P-zone						Uden for 2-timers P-zone						I alt		
	Forum						Frederiksberg		Solbjerg		Linde- vang	Flintholm			
	DR- radiohus et	CBS, JTP ⁽¹⁾	KVL, omr. 1	KVL, omr. 2	KVL, omr. 3	Frederiks -berg Rådhus	CBS, SP/SV	CBS, HV	TEC FV/SJV ⁽²⁾	DFH	CBS, DH	BST Danmark		NNF	Scanjour
Gang / cykel	2%	-	5%	-6%	-10%	8%	-12%	-15%	-	10%	9%	-3%	-7%	6%	-1%
Kollektiv transport	4%	-	3%	9%	-1%	3%	14%	19%	-	-9%	12%	19%	9%	-6%	6%
Bil	-7%	-	-8%	-4%	10%	-11%	-4%	-4%	-	-1%	-21%	-16%	-1%	0%	-6%

Tabel 65 - Ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2004 - specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog

[illegible]

Virkomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 66 - Ændringer i ansattes gennemsnitlige samlede transport til og fra arbejde på undersøgelsesdagen, marts 2003 og marts 2004 – specificeret for metro, bus, S-tog og regional-tog. Metode 1.

Excl. ture længere end 100 km

	Inden for 2-timers P-zone						Uden for 2-timers P-zone						Gennem- snit for virkom- heder	Respon- dent- gennem- snit			
	Forum						Frederiksberg		Solbjerg		Linde- vang	Flintholm					
	DR- radio- huset	CBS, JTP ¹⁾	KVL, omr. 1	KVL, omr. 2	KVL, omr. 3	Frede- riksberg Rådhus	CBS, SP/SV	CBS, HV	TEC FV/SJV ²⁾	DFH		CBS, DH			BST Danmark	NNF	Scanjour
Gang / cykel	0,1	-	-0,1	-0,8	-1,2	0,5	-0,9	-0,7	-	-	0,9	1,1	-0,3	1,2	-0,1	0,8	-0,2
Kollektiv transport	3,0	-	-2,7	3,3	4,3	1,7	5,6	4,7	-	-	-10,4	1,4	4,8	-0,9	-6,0	3,9	1,3
Bus	-1,0	-	-0,5	0,0	-2,3	-0,6	0,1	0,3	-	-	-1,9	-1,1	0,6	-0,3	-0,6	0,0	-0,5
S-tog	-0,2	-	0,6	2,4	-0,2	0,6	1,1	0,4	-	-	1,4	1,4	2,7	-0,8	-2,1	1,7	1,0
Reg. tog	2,9	-	-3,4	0,2	6,6	0,5	3,8	2,1	-	-	-10,3	0,0	0,8	-0,5	-4,1	1,6	-0,1
Metro	1,2	-	0,7	0,8	0,2	1,1	0,6	1,8	-	-	0,7	1,1	0,8	0,6	0,8	0,9	1,0
Bil	-5,3	-	-3,4	-2,8	5,5	-1,6	3,3	-2,0	-	-	-5,8	-1,1	8,2	7,9	-6,5	6,4	-1,7
Samlet transport	-2,2	-	-6,2	-0,2	8,8	0,6	7,9	2,0	-	-	-15,3	1,4	12,8	8,1	-12,5	8,6	-0,6
Gang / cykel	1%	-	1%	-2%	-16%	2%	-7%	-3%	-	-	8%	3%	-10%	1%	2%	-1%	0%
Kollektiv transport	15%	-	0%	10%	3%	5%	14%	13%	-	-	-13%	5%	17%	-4%	-10%	5%	5%
Bus	-15%	-	-1%	-2%	-37%	-6%	-14%	0%	-	-	0%	-37%	13%	-3%	-1%	-8%	-5%
S-tog	-14%	-	9%	7%	-14%	-1%	-29%	1%	-	-	46%	15%	55%	-2%	11%	3%	5%
Reg. tog	18%	-	-14%	-10%	50%	-1%	42%	-16%	-	-	-55%	0%	16%	-8%	-44%	1%	-6%
Metro	11%	-	5%	4%	1%	7%	2%	16%	-	-	8%	21%	15%	13%	33%	9%	7%
Bil	-17%	-	-2%	-8%	12%	-7%	-7%	-10%	-	-	5%	-8%	-6%	3%	8%	6%	-5%

1) CBS på Julius Thomsens Plads blev nedlagt inden undersøgelsesdagen, marts 2004.

2) TEC indgik ikke i undersøgelsesresultaterne for 2003.

Tabel 67 - Ansattes udsagn om ændringer i transportadfærd ved åbningen af metroen. Metode 2.

Renset for flere svar pr. respondent

Svarmulighed	Antal	Procent
Ikke ansat i virksomheden før metroens åbning.	76	7,8%
Benytter samme transportmiddel som før åbning.	792	81,1%
Andre forhold end metroen er skyld i øget brug af kollektiv transport.	27	2,8%
<i>Skift til kollektiv transport</i>		
Benytter nu dagligt kollektiv transport, mod generel benyttelse af bil førhen.	9	0,9%
Benytter nu dagligt kollektiv transport, mod generel benyttelse af gang, cykel o.l. førhen.	11	1,1
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af bil førhen.	21	2,2%
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af gang, cykel o.l. førhen.	26	2,7%
Benytter nu oftere kollektiv transport, mod generel benyttelse af individuel transport førhen.	-	-
<i>Skift til individuel transport</i>		
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt bil.	4	0,4
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt gang, cykel o.l.	9	0,9
Benyttede før generelt kollektiv transport, mens nu generelt individuel transport.	1	0,1%
Total	976	100,0%

Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 68 - Gengangere. Ændringer i faktisk benyttet hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen blandt respondenter som er gengangere med uændret bopælsadresse fra marts 2003 til marts 2004. Metode 3.

Danskbosatte respondenter med uændret bopæl

Brug af hovedtransport	Antal	Procent
Uændret gang / cykel	100	36%
Uændret kollektiv transport	49	18%
Uændret Bil	90	32%
Kollektiv til bil	4	1%
Kollektiv til cykel / gang	4	1%
Bil til kollektiv	11	4%
Gang / cykel til kollektiv	7	3%
Bil til gang cykel	6	2%
Gang / cykel til bil	6	2%
Total	277	100%

Tabel 69 - Parkeringsforhold som forklaring på fravalg af bil ("jeg benytter kollektiv transport / cykel / gang, motorcykel fordi det er svært at finde parkering nær arbejdspladsen")

Respondenter med adgang til bil

	Antal			Procent		
	Ja	Nej	Total	Ja	Nej	Total
DR-Radiohuset	15	24	39	38%	62%	100%
KVL-Område 1	4	65	69	6%	94%	100%
KVL-Område 2	2	84	86	2%	98%	100%
KVL-Område 3	1	17	18	6%	94%	100%
Frederiksberg Rådhus	14	50	64	22%	78%	100%
CBS, SP/SV	2	11	13	15%	85%	100%
CBS, HV	0	9	9	0%	100%	100%
TEC FV/SJV	2	19	21	10%	90%	100%
DHF	0	11	11	0%	100%	100%
CBS, DH	0	4	4	0%	100%	100%
BST Danmark	0	7	7	0%	100%	100%
NNF	1	10	11	9%	91%	100%
Scanjour	0	11	11	0%	100%	100%
Total	41	322	363	11%	89%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelse, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 70 – Parkeringsforhold på virksomhederne

Virksomheder		2003	2004
DR-Radiohuset	20 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		K.S.: 20 p-pladser tildeles nogle medarbejdere gratis. P.M.: 20 gratis pladser som fordeles efter både først til mølle princippet og tildeles nogle enkelte medarbejdere. Det er muligvis de samme 20 pladser som hos K.S.
KVL, område 1	274 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		Ingen ændring siden 2003
KVL, område 2	197 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		
KVL, område 3	113 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		
Frederiksberg Rådhus	Nærliggende større areal med betalingspladser. Her kan benyttes endags- eller erhvervslicens. Beliggende i 2-timers P-zone.		Har ingen pladser til de ansatte.
CBS, SP/SV*	SP: 70 gratis pladser i kælder og større antal gratis udendørs pladser. SV: 2 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		
CBS, HV*	30-40 gratis pladser. Beliggende i 2-timers P-zone.		Ingen ændringer siden 2003
TEC	500 gratis pladser.		Ingen oplysninger
DFH	117 gratis pladser. Beliggende uden for 2-timers P-zone.		123 gratis pladser til de ansatte. fordeles efter først til mølle princippet. 1 medarbejder har sin egen.
CBS, DH*	70-80 gratis pladser. Beliggende uden for 2-timers P-zone.		Ingen ændringer siden 2003
BST Danmark	30 gratis pladser, fordeles efter først til mølle princippet. Beliggende uden for 2-timers P-zone.		Ingen ændringer siden 2003
NNF	50 gratis pladser. Beliggende uden for 2-timers P-zone.		Ingen ændringer siden 2003
Scanjour	30 gratis pladser, fordeles efter først til mølle princippet. Beliggende uden for 2-timers P-zone.		Ingen ændringer siden 2003

Virksomheder ved metroens 2. etape – før-metro-undersøgelsen, marts 2003 og efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 71 - Respondenternes besvarelser af største ulemper ved kollektiv trafik.

Respondenten havde mulighed for at markere mere end én ulempe.

Rangordning af de største ulemper ved kollektiv trafik				
	2003		2004	
1	Tidsforbruget	68,4%	Prisen	55,3%
2	Forsinkelser/aflysninger	42,4%	Tidsforbruget	52,3%
3	Prisen	34,5%	Forsinkelser /aflysninger	43,8%
4	Skiftene undervejs	32,7%	Skiftene undervejs	28,9%
5	For lav komfort	19,5%	For få afgange	14,1%
6	For få afgange	17,5%	For lang afstand mellem hjem og station/stoppested	13,5%
7	For dårlig koordinering	15,9%	For dårlig koordinering	12,7%
8	For lang afstand mellem hjem og station/stoppested	10,7%	For lav komfort	12,2%
9	For lang afstand mellem station/stoppested og arbejdsplads	8,1%	For lang afstand mellem station/stoppested og arbejdsplads	8,2%
10	Jeg oplever ingen særlige ulemper	7,9%	Jeg oplever ingen særlige ulemper	7,6%
11	Andet	6,7%	Andet	7,2%
12	Ved ikke	4,3%	Ved ikke	6,1%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 72 - Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

	Alle respondenter		Kun respondenter med bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen	
	Antal	Procent	Antal	Procent
Ingen ærinder	317	35%	88	31%
1 eller flere ærinder	589	65%	192	69%
Ingen ærinder under arbejde, ærinder til og fra arbejde	151	17%	75	27%
Ingen ærinder under arbejde, ærinder til eller fra arbejde	301	33%	66	24%
Ærinder under arbejde, ærinder til og fra arbejde	40	4%	22	8%
Ærinder under arbejde, ærinder til eller fra arbejde	57	6%	21	8%
Ærinder under arbejde, ingen ærinder til og fra arbejde	40	4%	8	3%
Total	906	100%	280	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 73 - Ærinder til, fra eller under arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004, fordelt på virksomheder

Kun respondenter med bil som hovedtransportmiddel på undersøgelsesdagen

	Antal			Procent		
	Ingen ærinder	1 eller flere ærinder	Total	Ingen ærinder	1 eller flere ærinder	Total
DR-Radiohuset	12	16	28	43%	57%	100%
KVL, omr. 1	11	38	49	22%	78%	100%
KVL, omr. 2	16	32	48	33%	67%	100%
KVL, omr. 3	1	9	10	10%	90%	100%
Frederiksberg Rådhus	8	29	37	22%	78%	100%
CBS, SP/SV	3	10	13	23%	77%	100%
CBS, HV	4	5	9	44%	56%	100%
TEC FV/SJV	10	11	21	48%	52%	100%
DHF	2	4	6	33%	67%	100%
CBS, DH	4	7	11	36%	64%	100%
BST Danmark	2	6	8	25%	75%	100%
NNF	8	14	22	36%	64%	100%
Scanjour	7	11	18	39%	61%	100%
Total	88	192	280	31%	69%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 74 - Ærinder og valg af hovedtransportmiddel til arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

Hovedtransport-middel	Typer af ærinder					Total
	Aflevering af børn	Indkøb	Møde	Andre ærinder	Ingen ærinder	
Gang, cykel	51	21	3	11	270	356
Kollektiv transport	19	11	4	10	210	254
Bil	61	34	11	38	154	298
Svær at vurdere	0	1	0	1	15	17
Total	131	67	18	60	649	925
Gang, cykel	14%	6%	1%	3%	76%	100%
Kollektiv transport	7%	4%	2%	4%	83%	100%
Bil	20%	11%	4%	13%	52%	100%
Total	14%	7%	2%	6%	70%	100%
Gang, cykel	39%	32%	17%	19%	43%	39%
Kollektiv transport	15%	17%	22%	17%	33%	28%
Bil	47%	52%	61%	64%	24%	33%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Virksomheder ved metroens 2. etape – efter-metro-undersøgelsen, marts 2004

Tabel 75 - Ærinder og valg af hovedtransportmiddel fra arbejde på undersøgelsesdagen marts 2004

Hovedtransport-middel	Typer af ærinder					Total
	Afhentning af børn	Indkøb	Møde	Andre ærinder	Ingen ærinder	
Gang, cykel	44	136	6	42	150	378
Kollektiv transport	10	75	4	29	136	254
Bil	39	81	9	41	125	295
Svær at vurdere	0	1	1	2	12	16
Total	93	293	20	114	423	943
Gang, cykel	12%	36%	2%	11%	40%	100%
Kollektiv transport	4%	30%	2%	11%	54%	100%
Bil	13%	27%	3%	14%	42%	100%
Total	10%	31%	2%	12%	44%	100%
Gang, cykel	47%	47%	32%	38%	36%	41%
Kollektiv transport	11%	26%	21%	26%	33%	27%
Bil	42%	28%	47%	37%	30%	32%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tidligere titler - Arbejdsrapporter Skov & Landskab

Nr. 1 • 2004 Etablering af løvtræ på marginale landbrugsjorder

Nr. 2 • 2004 Sekventiel udbringning af gødning til nordmannsgran juletræer

Nr. 3 • 2004 Metroens effekt på ansattes transportadfærd