

AARHUS KOMMUNE

PARKERING OG HANDELSLIV I AARHUS CITY

NOTAT

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Introduktion	2
2	Parkering og handelsliv i Aarhus City	2
3	Udvalgte emner	9
3.1	Besøgende til Citys handelsliv	9
3.2	Parkeringsbehovet i forhold til udbuddet	13
4	Tendenser for handelslivet	14
4.1	Udviklingen i omsætningen og antallet af butikker i Danmark	14
5	Tværgående indsigter	19

PROJEKTNR.

A248633

DOKUMENTNR.

A248633-001

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

31. marts 2023

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

HGR, STAP

KONTROLLERET

EBKN

GODKENDT

HGR

1 Introduktion

Aarhus Kommune er i foråret 2023 ved at udarbejde en parkeringsstrategi. Her-til er der brug for viden om parkeringsbehov/-mønster mv i Midtbyen for på et oplyst grundlag at kunne drøfte konsekvenser af eventuelle ændringer i takstniveauer, reduktion af gadeparkering mv.

Kommunen bad i den sammenhæng COWI om bistand til at belyse sammenhænge mellem gadeparkering og handelslivet i de centrale dele af Aarhus Midtby, Aarhus City.

I fællesskab definerede kommunen og COWI en opgave med følgende formål:
Formålet er at afsøge viden, der kan bidrage til at belyse konsekvenser for handelslivet ved at nedlægge gadeparkering i City.

Opgaven er gennemført ved at afsøge relevante danske erfaringer fra andre danske byer og sætte det i forhold til viden om forholdene i Aarhus Kommune. Opgaven er baseret på eksisterende viden uden at gennemføre ny dataindsamling, interviews eller lignende.

Dette notat beskriver resultaterne af opgaven. Det er valgt først (kapitel 2) at give et kort overblik over nuværende parkeringsforhold og handelsliv i cityområdet i Aarhus. Dernæst (kapitel 3) belyses udvalgte emner, som er vurderet væsentlige for kommunens kommende drøftelser af parkeringsstrategien med fokus på sammenhængen mellem gadeparkering og handelsliv.

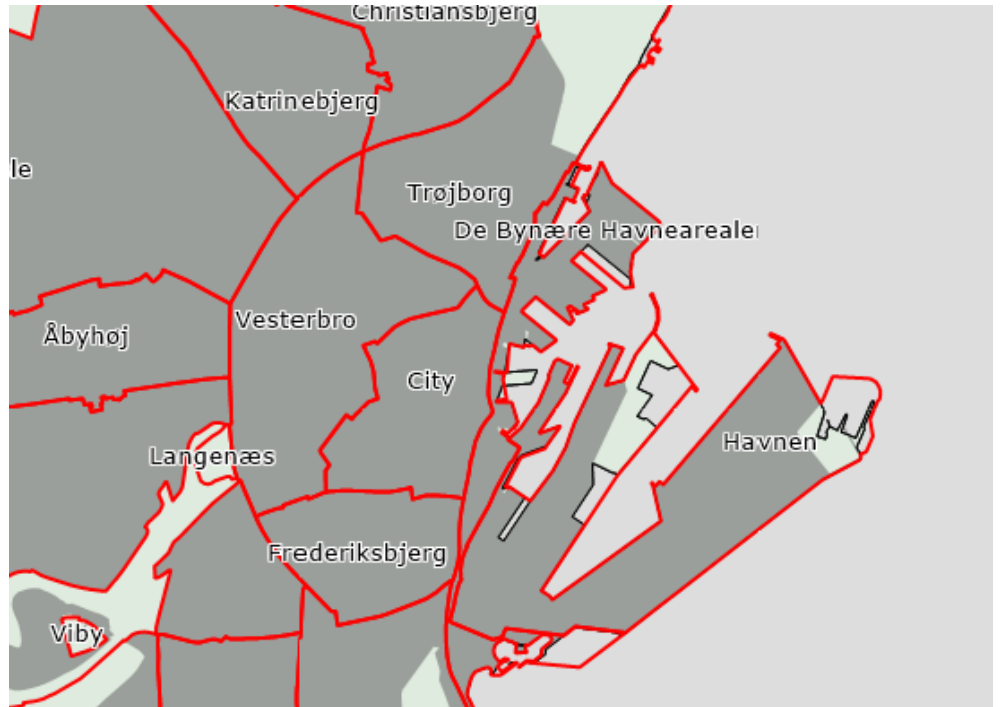
Da handelslivets vilkår og struktur har ændret sig en del de seneste år og fortsat synes at ændre sig, er det valgt også at inkludere et kapitel (4) om tendenser inden for detailhandelen. Endelig gives i kapitel 5 et bud på tværgående indsigter ud fra opgavens indhentede resultater.

2 Parkering og handelsliv i Aarhus City

Kommuneplanens rammer

Opgaven har fokuseret på Aarhus City, den centrale del af Midtbyen, se Figur 2-1. City er udpeget som centerområde i kommuneplanen, hvor der formuleres følgende for rammeområderne i City:

Områdets anvendelse er fastlagt til cityformål.
Cityformål omfatter funktioner til handel, kultur og service, (f.eks. butikker, kontorer, hoteller, biografer, udstillingslokaler), offentlige funktioner og sådanne andre funktioner, der med fordel kan placeres i et center af regional betydning, og endelig boliger, der kan forenes med cityfunktionen.



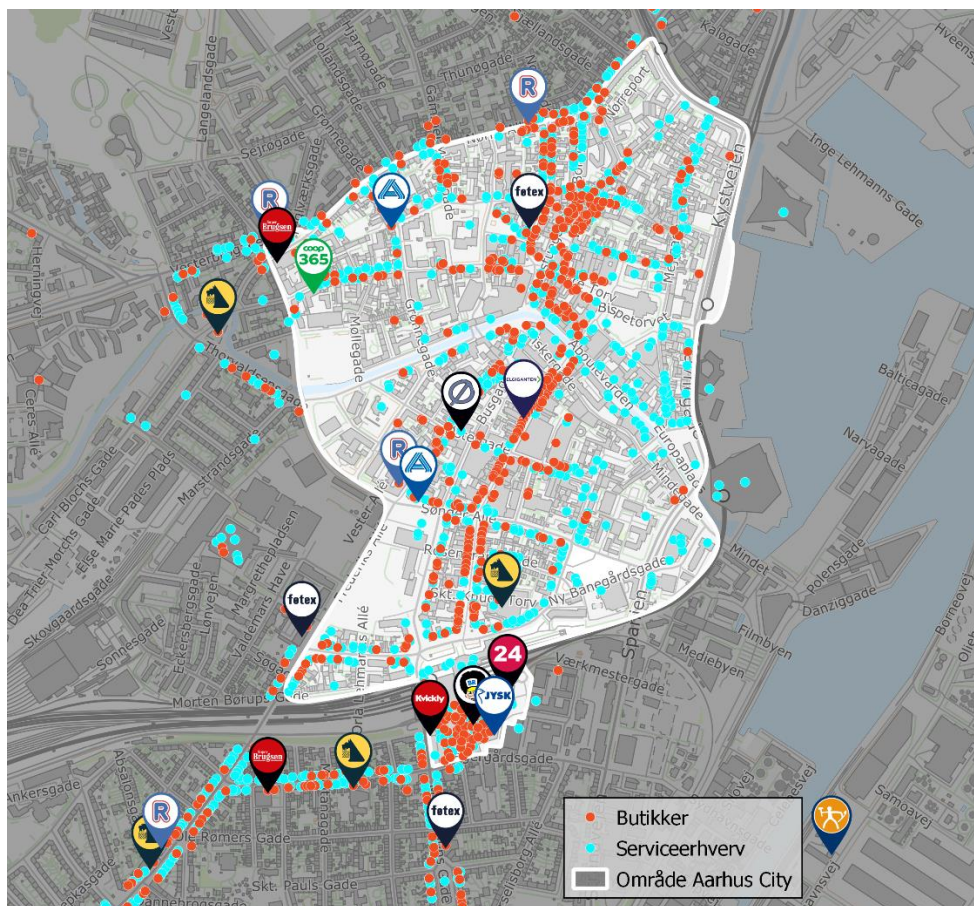
Figur 2-1 Rammeområder i kommuneplanen med City som det centrale område i Midtbyen.

Det er i City, kommunen ønsker at belyse sammenhængen mellem en evt. reduktion af antallet af gadeparkeringspladser og handelslivet.

Butikker og serviceerhverv i City

Figur 2-2 viser resultatet af en kortlægning af butikker og serviceerhverv fra 2018 (nyeste kortlægning). Her blev registreret knap 500 butikker og ca. 475 serviceerhverv i City og ca. 80 butikker og 140 serviceerhverv i randområderne i umiddelbar tilknytning til City.

Billedet viser en koncentration af butikker langs gågaden (Søndergade), i dele af Latinerkvarteret og øst-vest mod Vesterbro Torv, samt i butikscentret Bruuns Galleri. I den øvrige del af City ligger butikker mere spredt.

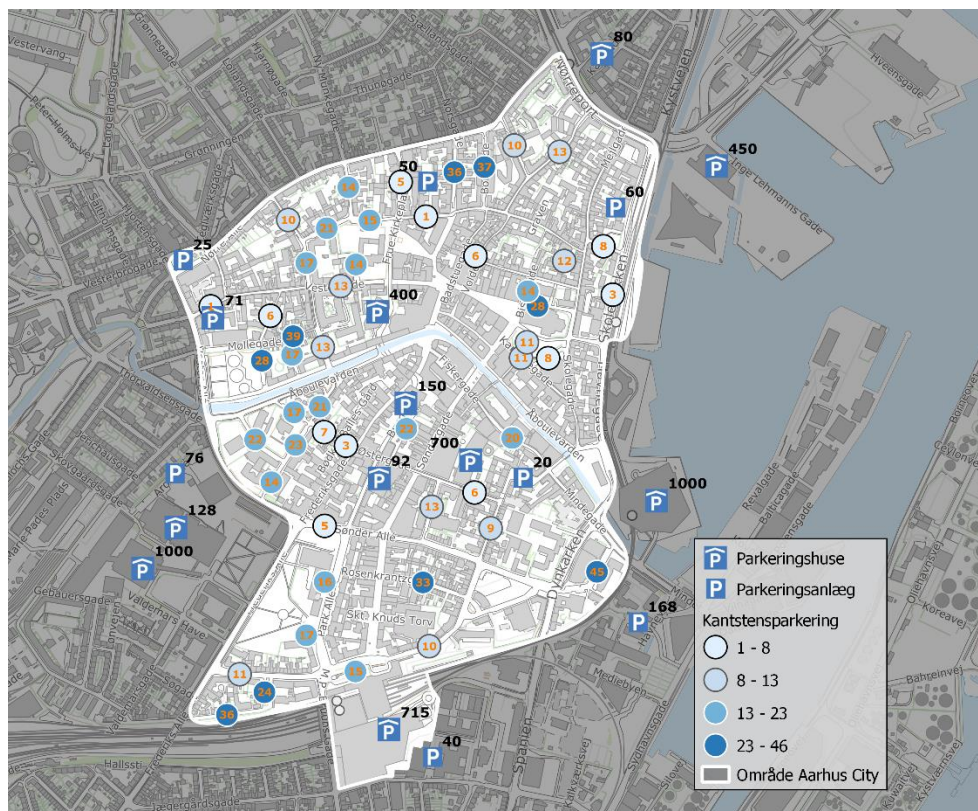


Figur 2-2 Kortlægning af butikker og serviceerhverv fra en detailhandelsanalyse gennemført i 2018, (ICP 2019). Egen bearbejdning af resultater.

Udbud af parkeringspladser i City

Figur 2-3 viser omfanget af offentlig tilgængelig parkering i City. Den offentligt tilgængelige parkering i City består af "kantstensparkeringspladser" og p-pladser i større anlæg (p-huse og -kældre)¹. I City findes i alt ca. 830 kantstensparkeringspladser og ca. 2.100 pladser i parkeringshuse (Magasin, Salling, Bruuns Galleri, Telefonforvet, Vestergade og Q Park City). Der findes desuden ca. 150 pladser på overfladeanlæg (både private og kommunale). Kantstensparkeringspladser udgør dermed ca. 27 % af al offentlig tilgængelig parkering i City området.

¹ Her benyttes udtrykket "offentligt tilgængelige", da der også findes private pladser, som kræver særlig tilladelse, og dermed ikke er tilgængelige for eksempelvis kunder til butikker.



Figur 2-3 Placering og omfang af kantstensparkering og p-pladser i p-huse og andre større p-anlæg i Aarhus City. Kilde: Egen bearbejdning af data modtaget fra kommunens forvaltning.

Desuden er både kantstensparkering og p-huse i randområdet af City relevante for personer med ærinde i City. Kantstensparkering er ikke opgjort uden for City, men der findes ca. 2.650 pladser i parkeringshuse (fx. Navitas, Dokk1, Scandinavian Center, Musikhuset o. lign.) i umiddelbar nærhed til City, som vurderes at være relevante ved indkøbsture i City. F.eks. er gangafstanden mellem Navitas og den centrale del af Latinerkvarteret ca. 500 m, mellem Dokk1 og Strøget ca. 550 m samt mellem Scandinavian Center og Strøget ca. 500 m.

Der findes desuden ca. 260 pladser i p-anlæg i umiddelbar tilknytning til City, som for eksempel i Filmbyen, AROS og DGI. Alt i alt udgør kantstensparkering dermed ca. 15 % af den mulige offentligt tilgængelige parkering i tilknytning til City området.

Ser man alene på beliggenhed, så er der ingen tvivl om, at en stor del af kantstensparkeringen ligger tættere på butikkerne end parkeringen i de større p-anlæg. Imidlertid er også andre forhold afgørende for, hvordan brugere vil opleve udbuddet. Det er f.eks.

- > belægningsprocent (brugere vil overveje, hvor sandsynligt det er at finde en ledig plads),
- > pris (er forskelle i pris så stor, at man gerne vil bruge megen søgetid på at parkere tæt på en butik langs kantsten?),

- > adgangsvejene (hvor besværligt er det at køre rundt i gaderne for at finde en ledig plads i forhold til at køre hurtigt til en større anlæg?).

Der findes ikke analyser, hvor brugerne i Aarhus har fortalt om deres oplevelse af præferencer – derfor er ovenstående blot generelle betragtninger.

Parkering og handelsliv i delområder

City kan deles i mange typer af delområder. I det følgende er valgt en opdeling ud fra, hvor der er stor koncentration af butikker og samtidig er en del kantstensparkeringspladser tæt på.

Besøgende i den nordlige del, *Latinerkvarterets*, ca. 140 registrerede butikker kan benytte kantstensparkeringspladser på især Guldsmedgade, Borggade, Paradisgade og Studsgade, som tilsammen har knap 100 kantstensparkeringspladser. Alternativt kan besøgende til Latinerkvarteret benytte større parkeringsanlæg ved Magasin (i kanten af Latinerkvarteret), Kaløgade (lige nord for Latinerkvarteret) og Navitas (øst for Latinerkvarteret), som tilsammen har 930 pladser. Der findes desuden parkeringspladser ved Klosterport og Kystvejen.

Området omkring Vestergade har ca. 200 kantstensparkeringspladser. Desuden findes parkeringsanlæg i Vestergade og ved Magasin med tilsammen ca. 470 pladser lige op ad Vestergade. Der blev registreret ca. 40 butikker og ca. 60 serviceerhverv i området.

Området omkring Christiansgade ved Åboulevarden har også ca. 100 kantstensparkeringspladser. Nærmeste p-huse er Telefontorvet og Q-Park City med tilsammen ca. 250 pladser. Der blev registreret ca. 17 butikker og 22 serviceerhverv i området.

Efterspørgsel (belægningsprocenter) på p-pladser

Aarhus Kommune har opgjort belægningsgraden for kantstensparkeringspladser i Aarhus City blandt andet for at vurdere omfanget af beboerparkeringspladser. Det er gjort ved at registrere antal parkerede biler kl. 22 en aften i efteråret 2020, da aftentidspunktet er det tidspunkt, som er bedst til at beskrive efterspørgslen efter beboerparkeringspladser.

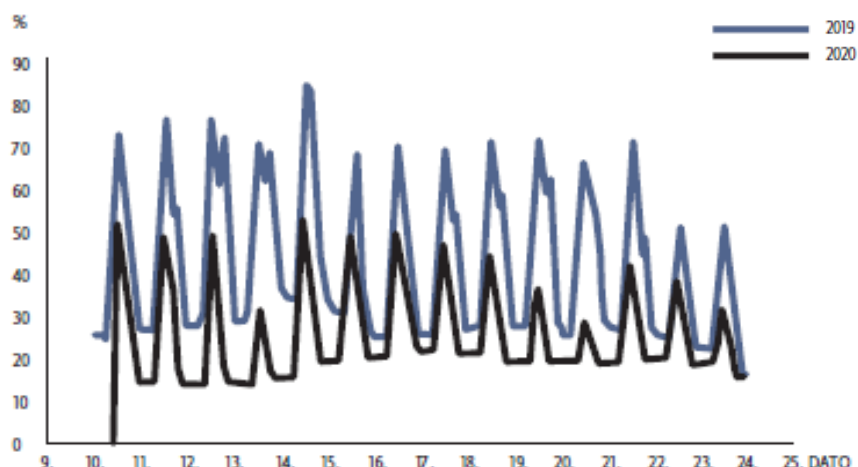


Figur 2-4 Belægningsgrad for kantstensparkering kl. 22 i 2020. Aarhus City er afgrænset med sort linje. Blåt skraveret område nord for Aarhus C er ikke optalt. Øvrige gader med kantstensparkering er ikke fremhævet, men her kan der være belægningsprocenter på op til 90 %. Kilde: Kort modtaget af Aarhus Kommune.

Registreringen af beboerparkering (naturligvis kan der være enkelte øvrige typer parkering) viser, at belægningsgraden er høj og tæt på 100 % mange steder om aftenen i 2020. Kommunen har også registreret om dagen hhv. kl. 12 og kl. 17 i 2018, hvor der især kl. 17 også er en belægning tæt på 100 % mange steder. Med kommunens regler for beboerparkeringslicens er det ikke tilladt at parkere i Aarhus C med brug af licensen i dagtimerne. I dagtimerne bruges pladserne derfor af besøgende – eller af beboere, som betaler normal takst for at parkere.

De store p-anlæg i City har lavere belægningsprocent end kantstensparkeringen i dagtimerne. En opgørelse i midten af december 2019 og 2020 viser, at selv i julehandlen fra medio december og til jul var der ca. 30 % ledige pladser i anlæggene, og kun en enkelt dag var der mindre end 20 % ledige pladser. Belægningsgraden var lavere i 2020, sandsynligvis grundet COVID-19 restriktioner mv.

BELÆGNINGEN I DE STØRRE PARKERINGSANLÆG I CITY 10/12 - 24/12



Figur 2-5 Belægningsprocenten for større p-anlæg i City i december 2019 og 2020.
Kilde: Aarhus Kommune.

Registreringerne viser, at stort set alle kantstensparkeringspladser er belagte – næsten hele døgnet. Derimod findes der ledig kapacitet i de større p-anlæg, som i hvert fald besøgende i dagtimerne kan anvende med stort set samme omkostning. Besøgende til Aarhus City kan benytte kantstensparkering til 26 kr/time, samt parkeringsanlæg fra 17 kr. ved Navitas, ARoS og Telefontorvet til 25 kr. i Salling.

Opsummerende gælder:

- > Udbuddet af p-pladser i City er i alt ca. 3.000 pladser, hvoraf kantstensparkeringspladser udgør knap 1/3 og større p-anlæg ca. 2/3.
- > Medtages p-pladser i randområder til City fordobles udbuddet alene med større p-anlæg.
- > Seneste opgørelse af butikker og serviceerhverv fra 2018 viser en koncentration langs relativt få gader. Opgørelsen er fra 2018 og måske er koncentrationen blevet større siden da (det vides ikke). Udbuddet af p-pladser fordeles sig relativt ensartet i nærheden af butikskoncentrationer. Det gælder både pladser i anlæg og kantstensparkering.
- > En umiddelbar forsigtig tolkning er, at de relativt spredte kantstensparkeringer nok giver kortere gangafstand til mange butikker. Til gengæld udgør de en lille andel af det samlede udbud og kan være svære at få adgang til på grund af høj belægningsprocent og lang søgetid med at køre rundt i smalle gader for at finde en ledig plads.
- > Prisstrukturen for parkering i City betyder, at der ikke er stor forskel mellem at parkere i større p-anlæg og at parkere langs kantsten.
- > De større p-anlæg ligger relativt centralt med gangafstande på mellem 0 meter og op til 500 m til hovedparten af gadestrækninger med butikskoncentrationer.

3 Udvalgte emner

I det følgende er det valgt at belyse opgavens formål med resultater fra kendte analyser om en række emner, som skønnes at være væsentlige for de kommende drøftelser af kantstensparkering (gadeparkering) i City.

3.1 Besøgende til Citys handelsliv

Et emne af stor betydning er kendskab til handelslivets kunder. Det gælder emner som f.eks. fordeling på transportmidler, geografisk opland og holdninger om kvalitet, udbud mv.

Der findes ikke én stor samlet analyse, der kan give alle svar, men delanalyser både fra Aarhus og fra andre byer kan give vigtige indikationer.

Interviewanalyse af besøgende i 2019

I Aarhus by har Institut for Centerplanlægning, ICP (nu COWI) i 2019 foretaget en analyse af handelslivet gennem 500 stop & go interviews på en fredag og en lørdag i februar 2019 i Aarhus midtby – dvs. et lidt større område end City. Undersøgelsen viste, at 62 % af de adspurgte var taget til bymidten for at besøge butikker eller kundeorienterede serviceerhverv som restaurationer, frisører o. lign.

Respondenterne svarer, at det blandt andet er det store udvalg, som gør at midtbyen værd at komme i, men også at en god atmosfære og en nærhed til bopælen spiller en rolle.

De besøgende i midtbyen kommer især fra det nære opland. Ca. 1 ud af 4 (25%) bor i Aarhus C, og i alt bor ca. 3 ud af 4 (ca. 75 %) i Aarhus Kommune, hvilket betyder at transportafstanden er kort for mange af de besøgende. Omkring 40 % er ankommet med offentlig transport, ca. 30 % med bil og ca. 30 % er enten gået eller cyklet.

Analysen giver ikke eksplicite svar på årsager til valg/fravalg af bilen. Det kan være mange årsager (blot kvalificerede gæt), som f.eks. den korte afstand, nemmere at tage offentlig transport på grund af betalingsparkering, trængsel, svært at finde en p-plads eller måske lysten til at kunne drikke alkohol.

I interviewundersøgelsen er de adspurgte blevet spurgt ind til deres vurdering af adgangsforholdene til midtbyen, hvor 90 % vurderer, at det er nemt at komme til byen. Kun ca. 3 % af alle adspurgte svarer, at de er begrænset i deres adgangsforhold pga. dårlige parkeringsmuligheder eller, at det er svært at finde rundt.

Tidligere interviewanalyser om omsætning og valg af transportmiddel

I 2015 blev der gennemført en interviewanalyse af folk på gader i 7 byer, herunder også Aarhus midtby. Formålet var at belyse cyklisters andel af det samlede forbrug i de undersøgte byområder. Datamaterialets størrelse betyder, at der ikke kan siges noget specifikt om Aarhus, men kun om summen af bymidter, der indgik i analysen. Det drejer sig om Aarhus, Aalborg, Randers, Horsens, Kolding og Odense. Resultaterne viste blandt andet, at cyklister og fodgængere stod for

ca. halvdelen af omsætningen, kollektiv rejsende knap 10 % og bilister for resten. Tallene dækker over, at cyklister og fodgængere kom lidt oftere end bilister. Det betyder, at cyklister og fodgængere udgør en relativt større andel af "livet" i gaderne, men at de pr indkøbstur køber for lidt mindre end bilister.

En nyere og tilsvarende analyse er i 2018 lavet i Frederiksberg Kommune, der ligger som et centralt byområde i Københavns Kommune. Her viste resultaterne, at cyklister og fodgængere stod for ca. 2/3 af omsætningen og bilister for knap 1/4².

Resultaterne kan ikke anvendes direkte for situationen i Aarhus C, men indikerer, at ikke kun i fordeling på transportmidler, men også i omsætning betyder gang og cykeltrafik meget for handelslivet i bymidter.

Erfaringer fra Middelalderbyen i København om evt. gadelukninger

Som en del af en analyse om Middelalderbyen i København (COWI, 2022) blev i 2021 gennemført interviews med erhvervsdrivende. Analysens formål var først og fremmest at belyse konsekvenser for erhvervslivet af en begrænsning af biltrafikken, herunder bilparkering. Flere af de interviewede detailhandlere havde inden analysen været i dialog med andre erhvervsdrivende på deres respektive gader om de positive aspekter ved at kunne spærre gaden for biltrafik- og parkering. Den positive holdning skyldtes for nogle også en forhåbning om, at den frigivne plads fra kørende biler og parkeringspladser kan benyttes til udendørs vareudstilling.

I København sagde en af de interviewede detailhandlere, at: *"Tabet, der opstår i forbindelse med at ganske få parkeringspladser nedlægges, opvejes af fordelene af mere byliv – af at have et område, hvor man går på gaden og slapper af, shopper og hygger"*.

Som udgangspunkt blev der derfor ikke udtrykt modstand mod at inddrage parkeringspladser til nye formål, eller helt at nedlægge dem. Der var i stedet fokus på, hvordan det nye- eller frigivne areal ville kunne bruges på en fordelagtig måde til at understøtte butikkerne og deres primære kunder, som kommer via offentlig transport, cykel og gang.

Selvom man ikke kan sammenligne Middelalderbyen i København direkte med Aarhus C, så er en evt. positiv effekt af mere plads til andet end biler i hvert fald et emne, der bør indgå i drøftelser med de erhvervsdrivende i Aarhus C, hvis det overvejes at mindske omfanget af gadeparkering.

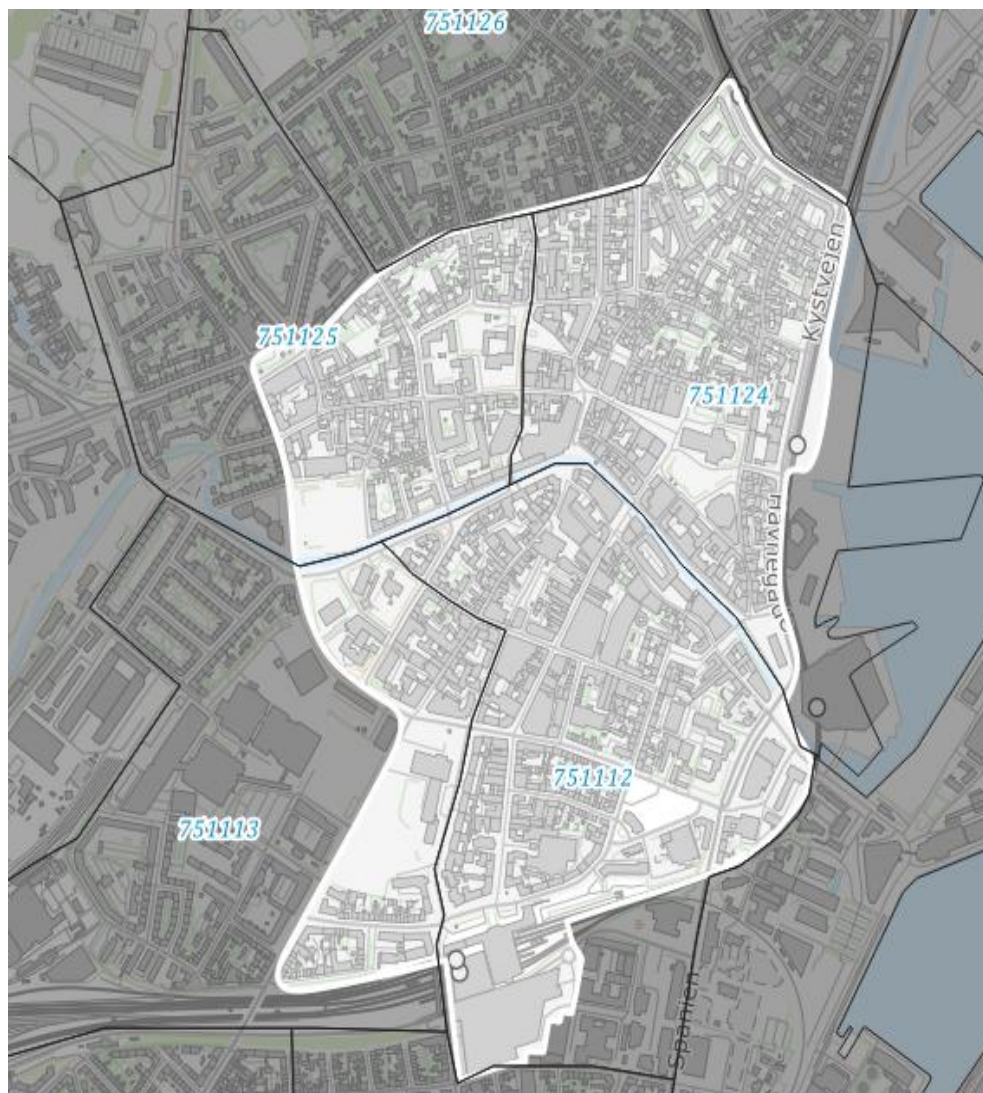
Viden om transportvaner til og fra City

Den nationale transportvaneundersøgelse (TU) omfatter også data om ture til og fra de centrale områder i Aarhus. Da det er en national undersøgelse, er der grænser for, hvor meget statistisk holdbar viden der kan trækkes ud for ture til og fra små geografiske områder som f.eks. Aarhus C. Til denne opgave er det

² Analyserne blev gennemført af COWI og omtale kan findes på [Lette trafikanter skaber 2/3 af omsætningen på Frederiksbergs handelsstrøg | City Creators](#)

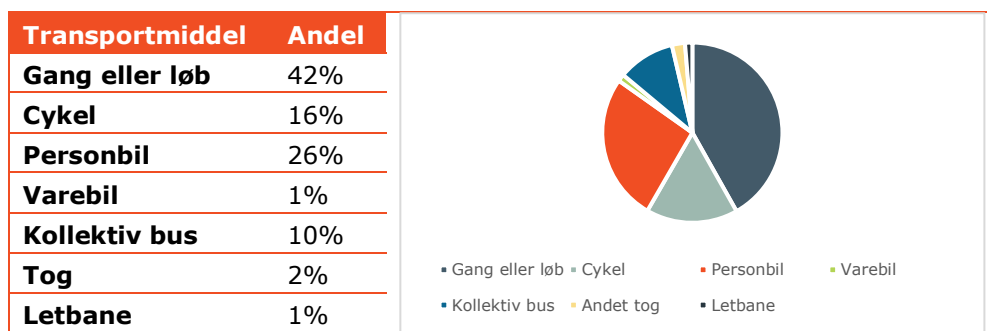
valgt at anvende alle data fra perioden 2017 – 2021 (nyeste tilgængelige data) for at få et tilstrækkeligt datagrundlag.

Desuden omfatter TU data ikke præcis den samme afgrænsning af Aarhus C, som er anvendt i denne opgave. Det er derfor valgt her at anvende ture til og fra de to zoner 751124 og 751125, som kun omfatter områder i Aarhus C, men ikke har de vestligste delområder med fra dette område, se Figur 3-1. Med denne afgrænsning omfatter den anvendte datamængde knap 800 ture *til* og ca. 1.110 ture *fra* Aarhus C.



Figur 3-1 Kort, der viser zoneinddelingen i TU data sammenholdt med afgrænsningen af "Aarhus C" (det lyse område) anvendt i denne opgave. Kilde: Egen bearbejdning af data.

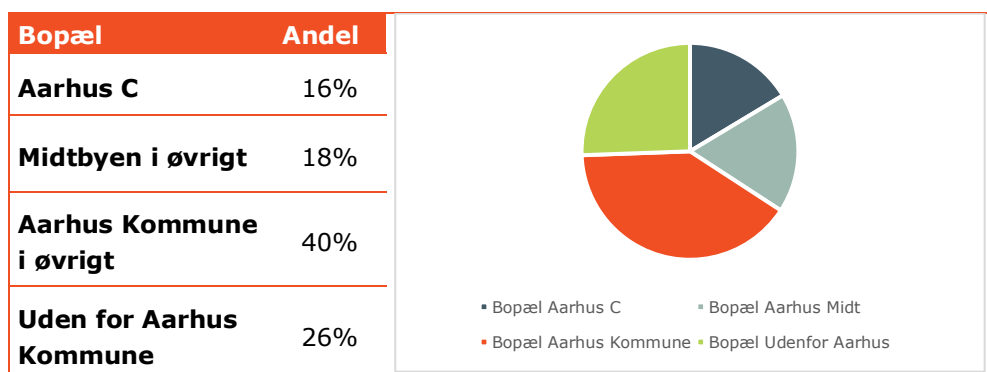
I det følgende gengives udvalgte resultater.



Figur 3-2 Transportmiddelfordeling for ture til Aarhus C for perioden 2017-2021. Kilde TU data.

Figur 3-2 viser, at gang og cykling udgør 58 %, ture i bil 27 % og kollektiv trafik 13 % ud af alle ture til Aarhus C. Der er også "øvrige", som ikke er medtaget her på grund af et meget lille antal i hver gruppe. Det dækker taxa, egen bus, løbehjul mv og lystbåde.

Figur 3-3 viser, at ca. 74 % af turene til Aarhus C er foretaget af personer med bopæl i Aarhus Kommune. Heraf udgør beboere i selve Aarhus C ca. 16 % og beboere i periferien heraf (andre dele af Midtbyen) ca. 18 %.



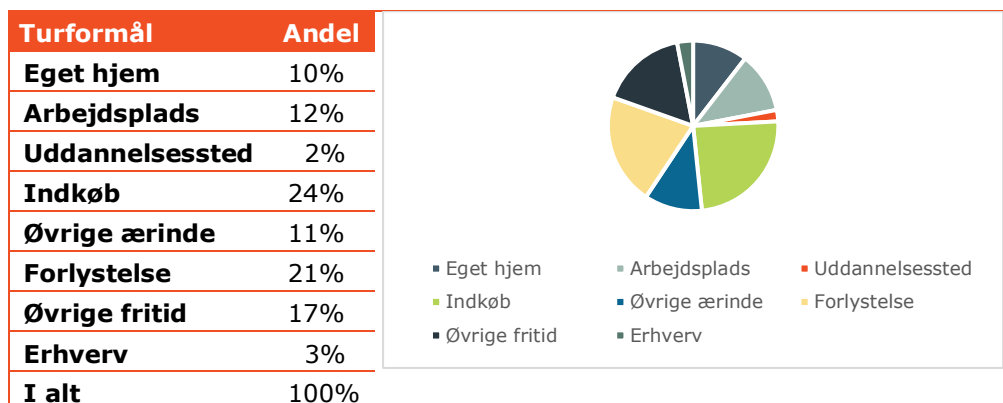
Figur 3-3 Ture til Aarhus C fordelt på de interviewedes bopæl. Aarhus C er her defineret som de to zoner anvendt i øvrigt i dette afsnit, se Figur 3-1. Kilde: TU data.

Desuden er lavet et udtræk om fordeling af alle ture på bopæl og transportmiddel. Igen er datamængden lille (og derfor gengives konkrete tal ikke), men tallene viser, at for personer med bopæl i Midtbyen inkl. Aarhus C udgør gang og cykeltrafik langt den største andel.

For personer med bopæl i den øvrige del af kommunen viser tallene en mindre andel gående og cyklister og en større andel bilister. Da en person kan have haft to eller flere ærinde i Aarhus C, er det ikke muligt at komme med præcise tal for, hvor stor en andel af turene, der reelt indgår i en rejse foretaget ved, at man har kørt i bil til Aarhus C. Det skyldes, at en person f.eks. kan være ankommet i bil til p-anlæg ved Navitas og derefter er gået til sit første ærinde (måske tandlæge) og derefter gået til sit andet ærinde (måske indkøb i en butik) – og dette opfattes som to ture.

Fordelingen på formål med turen viser en ret ligelig fordeling på indkøb og forlystelse som de to største rejseformål med hver lidt over 20 %, mens ture til øvrige fritidsformål udgør ca. 17 %, ture til arbejdspladser udgør ca. 15 % og

erhvervsture kun ca. 3 %, se Figur 3-4. Det samme udtræk er lavet alene for bilture, men her er datamængden så lille, at usikkerheden bliver stor – og tallene er derfor ikke gengivet her. Tallene indikerer dog ingen væsentlige forskelle på andelen af ture til indkøb i forhold til alle transportmidler.



Figur 3-4 Fordeling på formål for alle ture til Aarhus C for perioden 2017-2021. Kilde TU data.

Desuden er lavet et udtræk alene af ture til indkøb fordelt på transportmidler. Igen er datamængden lille (og derfor gengives tal ikke), men tallene indikerer, at ture udført som fodgængere er dominerende med over halvdelen af alle indkøbsture.

En anden analyse fra Middelalderbyen i København viste, at den primære årsag til, at folk kører i bil og benytter kantstensparkering, er arbejdsrelateret. I alt 47 % angiver arbejde som årsag og kun 9 % angiver indkøb som årsagen (Via Trafik, Schønher & ICP 2019). Tallene svarer ikke helt til TU analysen for Aarhus, men indikerer ligesom for Aarhus, at bilture til *indkøb* ikke er den dominerende årsag til bilture til området.

3.2 Parkeringsbehovet i forhold til udbuddet

Analyse i Aalborg om sammenhæng mellem p-afgift og ærinde

En parkeringsanalyse i Aalborg fra 2022 (P-pladsernes brug i Aalborg 2022, COWI) belyser forholdet mellem pris for at parkere og ærinde i byen. Resultaterne viste, at parkeringsområder med højere priser i højere grad bliver benyttet til ærinder som sundhed, fritid og indkøb og i mindre grad til beboerparkering og arbejde. Billigere og/eller gratis parkeringspladser benyttes i højere grad som beboerparkering eller i forbindelse med arbejde.

Der var også en klar sammenhæng mellem villigheden til at gå og villigheden til at betale. De parkerende, som parkerede på de dyreste pladser, betalte for ikke at skulle gå langt til deres destination. De parkerende på billigere eller gratis pladser var derimod forstående for, at de ved at vælge et billigere alternativ skulle bruge længere tid på at gå for at komme til deres destination.

Erfaringerne fra Aalborg viser, at de besøgende aktivt vælger parkeringspladser efter ærinde og tidsperioden på deres parkering. Hvis de f.eks. skal arbejde og parkere i længere tid, så søger de mod billigere løsninger, som kan ligge

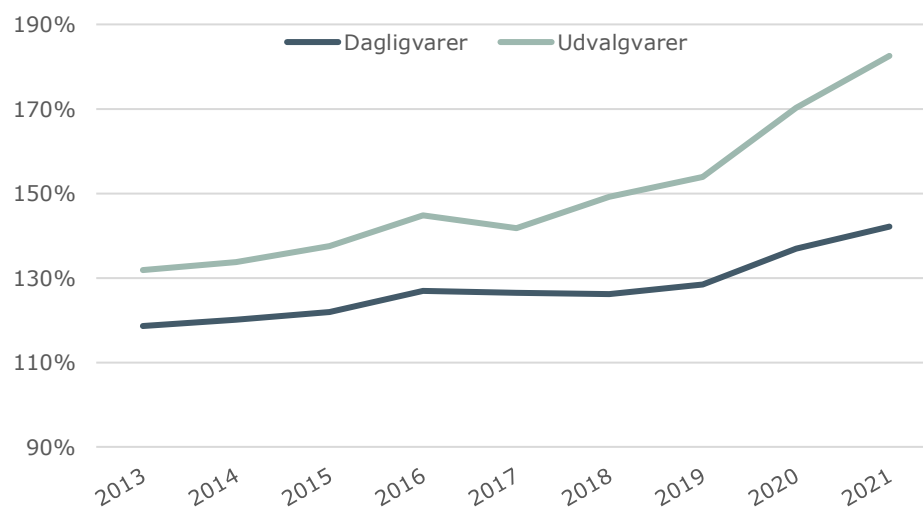
længere væk fra deres destination. Hvis de derimod skal til en bestemt butik, så vil de gerne betale for at parkere tæt på, men i kortere tid.

4 Tendenser for handelslivet

Ud over at se på dagens situation kan det også være nyttigt at se på tendenser. I det følgende omtales markante generelle tendenser (ikke Aarhus specifikt) i udviklingen inden for detailhandel - med fokus på emner, der kan være relevante i drøftelserne om parkering. Omtalen af tendenser er generelt baseret på eget branchekendskab og tidligere analyser af den generelle detailhandelsudvikling.

4.1 Udviklingen i omsætningen og antallet af butikker i Danmark

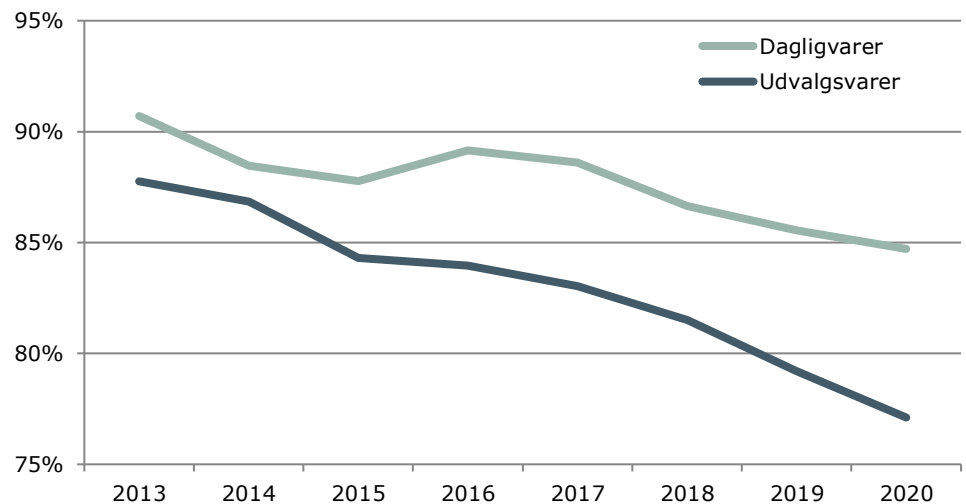
Mellem 2013 og 2021 er dagligvareomsætningen i Danmark steget 20 %, mens den samlede udvalgsvareomsætning er steget med 38 %. Det skyldes især, at e-handlen er steget fra at udgøre ca. 10 % af det samlede udvalgsvareforbrug i 2013 til at udgøre ca. 24 % i 2021. Udvalgsvareomsætningen i de fysiske butikker er ikke steget væsentligt i den periode.



Figur 4-1 Omsætningsudviklingen i Danmark 2013 til 2021 inkl. e-handel, Kilde: Danmarks Statistik juni 2022 FIKS3, FIKS44 (2003= indeks 100).

Samtidigt har butiksstrukturen ændret sig, og antallet af fysiske butikker er faldet. Der er en tendens til færre, men større butikker. Udviklingen i antallet af dagligvarebutikker og udvalgsvarebutikker fra 2013 til 2020 er illustreret i Figur 4-2.

I perioden 2013 til 2020 er antallet af dagligvarebutikker faldet med 7 %, mens antallet af udvalgsvarebutikker er faldet med 12 % i Danmark. Til sammenligning Aarhus Midtby og Trøjborg faldt antallet af dagligvarebutikker med 5 % i perioden 2014 til 2018, og antallet af udvalgsvarebutikker faldt 10 %.



Figur 4-2 Udviklingen i antallet af butikker Danmark 2013 til 2020 (2006 = Indeks 100),
Kilde: Danmarks Statistik ERHV1 – juni 2022.

Stigningen inden for e-handel betyder, at de fysiske butikker i højere grad tilpasser sig denne form for indkøb. Stadig flere varer bliver købt online, og især butikker, der er en del af en butikskæde, har et faldende behov for varelagre, da de ofte har et centralt varelager tilknyttet online handel. I takt med at mulighederne for levering af varer til eget hjem forbedres, falder forbrugernes behov for at fragte varer i egen bil. I stedet vil mange varer blive fragtet direkte fra virksomhedernes produktion eller lager til slutforbrugeren. En del af de fysiske butikker får i højere grad karakter af showrooms, hvor forbrugeren kan se, røre, opleve og bestille varer. Det vil både begrænse behovet for levering af store varepartier til butikkerne i City og for forbrugernes behov for at fragte varer hjem i egen bil.

Det vurderes, at detailhandelen også Aarhus City allerede i høj grad er tilpasset denne virkelighed, da større butikker med store og tunge varegrupper flytter stadig længere ud af bymidten, hvis de har brug for parkeringspladser. Eller detailhandelen tilpasser sortimentet til en mere city-nær placering. Et eksempel er byggemarkedskæden Silvan, som i deres city-butik på Kultorvet i København har tilpasset sortiment og butiksstørrelse til det markedsområde, som den befinder sig i.

Fremtidens fysiske butikker

Tendensen er, at den øgede udbredelse af e-handel vil fortsætte med at ændre den måde, som forbrugeren handler og tænker på. Ligeså tyder det på, at der fortsat vil være et stort behov for fysiske butikker, da indkøb indeholder et socialt element, men forbrugeren vil i højere grad stille krav til oplevelser i forbindelse med købet.

Rollen for detailhandlerne vil ændre sig, bl.a. skal de skabe flere oplevelser. Butikkerne vil i fremtiden måske i højere grad stå for oplevelser og introduktioner i forbindelse med produkter.

Standardvarerne vil i højere grad overgå til nettet. Sanserne skal sættes i spil, kunderne vil se, føle, dufte, høre, smage og prøve – hvilket adskiller de fysiske butikker fra nettet. Et godt eksempel er torvedage, der er med til at skabe en oplevelse for kunden i bymidten.

Totaloplevelsen får i fremtiden større betydning for de fysiske butikker. Her spiller personalet og servicen en stor rolle, men også indretningen af butikkerne kan få stor betydning i fremtiden.

Onlinehandel vil blive en integreret del af butikkerne – kaldet "omni-channel" (sammensmeltning af den fysiske platform og e-handel). For at imødekomme kundernes krav om at kunne handle, når det passer dem, vil detailhandlere i stigende grad være at finde online. Der vil være mindre butikker i sekundære placeringer, der har webshop som sin primære omsætningskilde, men hvor de kunder, der vil se produkterne i 1:1, har mulighed for det.

Det vil blive udbredt at have onlinestandere i butikkerne, hvorfra kunderne kan bestille et bredere sortiment end det, der kan ses og opleves i butikken. I det hele taget vil grænserne mellem online handel og de fysiske butikker være sværere at skelne imellem. Muligheden for at bestille online i butikken giver mindre arealbehov, men stiller ikke nødvendigvis mindre krav til butikspersonalet, som skal hjælpe kunderne og rådgive omkring bestillinger.

Den nye generation af forbrugere vil vokse op med omni-channel og vil i fremtiden ikke skelne, om varen er købt på nettet eller i de fysiske butikker, men vil fokusere på oplevelsen, på varemærket og prisen.

Bymidten som mødested

Meget taler for, at bymidten i endnu højere grad vil blive et mødested, og der vil man i fremtiden kunne finde alle former for servicefunktioner. I Aarhus Kommune vil det i så fald især gælde for bymidten, men samme tendenser gælder også for de øvrige handelsområder. De skal være lokale mødesteder for det omkringliggende næropland.

Indkøb af udvalgsvarer bliver i stigende grad en udflugt, en social foreteelse og en oplevelse og ikke kun opfyldelse af et enkelt behov for en vare. Mens dagligvarer i højere grad bliver købt tæt på bopælen, er kunderne mere villige til at køre længere for det rigtige udbud af udvalgsvarer og oplevelser. Til gengæld opholder de sig så længere tid i indkøbsområdet, hvilket stiller større krav til de fysiske rammer.

Det er derfor af stor betydning, at byerne bliver bedre til at udforme og tilbyde et aktivt bymiljø, som giver kunderne en helhedsoplevelse med kulturtilbud som f.eks. bespisning, underholdning og andre bløde værdier som vand, belysning, beplantning og kunst.

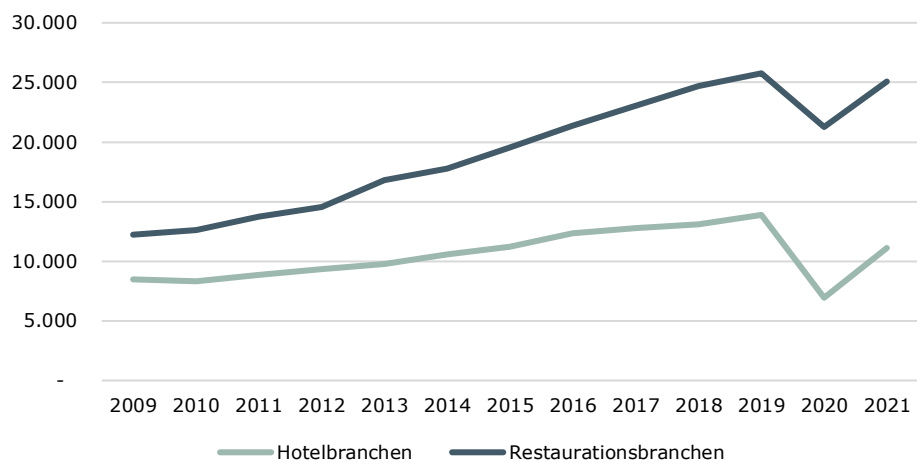
Bymidten kommer i stigende grad til at fungere som et attraktivt mødested for alle borgere. Det bliver derfor mere væsentligt, at bymiljøet visuelt skal være hyggeligt og rart at færdes i. Der kan arbejdes på at skabe et spændende bymiljø bl.a. med udeservering, træer, bænke og kunst.

Udespisning

Fastfood, take away og udespisning er steget knap 60 % siden 2009, og der forventes en fortsat vækst i de kommende år. Udespisning har erstattet en stadigt større del af forbrugernes indkøb af fødevarer.

Singlehusstande udgør en stigende andel af alle husstande. I dag bor over 1 million danskere alene. Kombineret med fokus på, at det gode liv i dag skal rumme karriere, frihed og valgmulighed til spontant at gøre, hvad man har lyst til, har det betydet, at markedet for udespisning, færdigretter og halvfabrikata er steget væsentligt.

Fra 2010-2019 steg salget i den danske restaurations- og hotelbranche i løbende priser med ca. 65 %. Dermed er det nærliggende at antage, at en del af forbruget flyttes fra dagligvarebutikker til restauranter, caféer og andre spisesteder. Det er især unge i de større byer, som spiser meget ude. Det kan skabe et større grundlag for restauranter, caféer, street food markeder og udskænkingssteder, hvor et attraktivt bymiljø vejer mere end god biltilgængelighed.



Figur 4-3 Salg i løbende priser i mio. kr. i hhv. den danske hotel- og restaurationsbranche. (Danmarks Statistik, ERHV1).

Udviklingen mod en større andel af restaurationer vil forventeligt fortsætte i takt med, at danskernes forbrug på udespisning øges, og nethandlen øger sin markedsandel. Det betyder også, at Aarhus City sandsynligvis også vil opleve en fortsat vækst i andelen af restaurationer og lignende i forhold til antal butikker. Tendensen med at detailhandelsbutikker lukker, mens der kommer flere spisesteder og andre servicefunktioner som frisører mv. ses efterhånden i alle bystørrelser.

Derudover vinder nye forretningskoncepter, som servicerer en større kunde-gruppe, frem. For eksempel åbner restauranter et butiksudsnit og vice versa. Et eksempel er spiritusforretningen Force Majeure i Borggade, som i almindelig åbningstid fungerer som spiritusforretning, mens den om aftenen og i weekenden fungerer som cocktail-bar. Det er med til at gøre butikker og byen som helhed mere resistente over for e-handel, da de har flere forskellige indtjeningsmuligheder og tiltrækker kunder både dag og aften.

Andre koncepter tilbyder dagligvarer eller et måltid leveret på cykel inden for 10 minutter eller t-shirts leveret på dørmåtten dagen efter, at de er bestilt i et showroom. Det betyder, at mere attraktive byrum omkring forretningerne får større betydning og, at Aarhus Citys forretninger dermed kan opnå større robusthed over for konkurrence fra nethandel. Mere plads til attraktiv udeservering kan facilitere brancheglidningen og skabe bedre rammevilkår for nye koncepter.

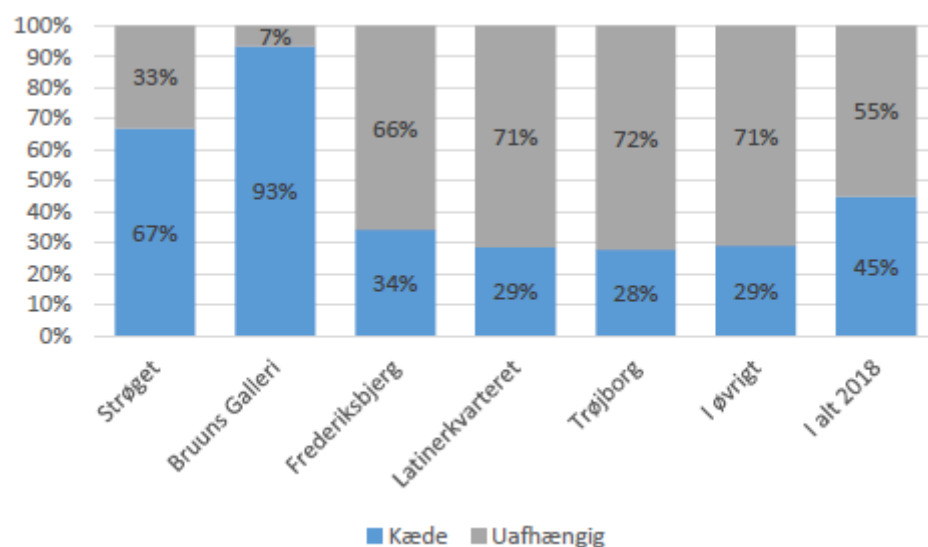
Beliggenhed

Generelt er beliggenheden en af de mest afgørende faktorer i detailhandelens vurderinger i forbindelse med investeringer i nye butikker.

Kravet til en god beliggenhed, god tilgængelighed og ikke mindst god synlighed har for mange butikker afgørende betydning. Især for placeringen af store dagligvarebutikker er beliggenheden væsentlig, men det har også betydning for andre typer af butikker og funktioner. I takt med den øgede konkurrence på dagligvareområdet er alle dagligvarekæderne i gang med en trimning af butiksnettet, og især dagligvarebutikker med en dårlig tilgængelighed og synlighed bliver flyttet eller lukket.

Generelt har kædebutikker en stor betydning for forbrugernes valg af indkøbssted. En midtbyes styrke kan således blandt andet udtrykkes i den andel af butikkerne, som enten er del af en kapitalkæde eller en frivillig kæde.

Kædebutikker har nogle fordele ved for eksempel at kunne tilbyde landsdækkende bytteservice, gavekort, ensartede butikker samt mulighed for et større markedsføringsprogram end andre butikker. Kædebutikker har ofte fokus på en placering med en stor kundestrøm og tæt på andre butikker. Der er derfor et naturligt fokus fra kædernes side om at vælge de mest indbydende og velbesøgte gadestrækninger og centerområder. I Aarhus kan denne trend ses i ICPs analyse af Aarhus midtby fra 2018, hvor der er en udpræget koncentration af kædebutikker på Strøget og i Bruuns Galleri.



Figur 4-4 Andel af kædebutikker i 2018 i de forskellige analyseområder fra ICPs midtbyanalyse.

De to områder har ikke gadeparkering, men p-huse i direkte tilknytning til områderne. Det betyder, at handlende kan færdes frit som fodgængere hhv. i gågaden og i centeret uden at skulle tage hensyn til bilister.

Resultaterne fra den tidligere beskrevne analyse for Middelalderbyen i København viste, at butiksdrevende i højere grad efterspørger parkeringsfrie gader, hvor parkeringspladser inddrages til udeservering, butikformål eller begrønning for at styrke den samlede oplevelse af handelsgaderne.

Tilsvarende udsagn findes fra Aarhus Kommune's undersøgelse i forbindelse med midlertidig omdannelse af gaderummet ved Fredens Torv i 2022 fra gadeparkering til gang/opholdsarealer med udeservering. Udsagn fra de erhvervsdrevende gik blandt andet på, at de oplevede det positivt for omsætningen og for hele atmosfæren på torvet.

5 Tværgående indsigter

I det følgende beskrives tværgående indsigter, som bidrager til viden om eventuelle konsekvenser for handelslivet, hvis omfanget af gadeparkering mindskes i Aarhus City.

Først er det vigtigt at være klar over det mulige omfang, hvis kantstensparkering fjernes. I alt kan det blive op til ca. 800 pladser eller en reduktion på knap 15 % af hele p-kapaciteten i City og randområderne hertil.

Desværre er der ikke analyser, der viser, hvem der parkerer på de nuværende kantstenspladser i dagtimerne³, og viden om antal parkeringer f.eks. pr dag pr kantstensparkeringsplads er usikker. Kommunens opgørelser indikerer, at de gennemsnitlige opholdstider pr parkering er lidt længere i p-anlæg end for gadeparkering. Det kan måske betyde, at der er flere kunder pr kantstensparkeringsplads end pr plads i p-anlæg. Imidlertid ved vi ikke, hvad ærinderne er for de parkerende. Det må antages, at de parkerende udgør en gruppe med flere forskellige rejseformål som erhverv, service (f.eks. håndværkere), indkøb, øvrige ærinder, forlystelser og parkering i tilknytning til bolig – hvilket resultater fra TU analysen om turformål indikerer.

Derfor vil nedlæggelse af et bestemt antal kantstensparkeringspladser ikke føre til den samme reduktion i antal parkeringer til indkøb – men måske kun ca. 20 – 30 % færre "indkøbsparkeringer" i forhold til antal fjernede p-pladser – jft f.eks. de TU data, som er omtalt ved Figur 3-4.

Samtidig viser interviewanalyser af brugere både i Aarhus og i andre byers centerområder, at personer ankommet i bil står for en vis procentdel af de personer, der færdes på gaden og af den samlede omsætning i butikker mv, mens personer ankommet til fods, på cykel og med kollektiv trafik udgør resten. Interviewanalysen fra Aarhus indikerer, at bilister udgør ca. 30 % af personerne på gaden. Tidligere analyser af sammenhænge mellem transportmiddelvalg og

³ I aften- og nattetimerne tyder kommunens parkeringstællinger på, at kantstensparkering i meget stor grad er optaget af beboerparkering.

forbrug i større danske bymidter indikerer, at bilister står for op mod 40 % af omsætningen.

Lidt spekulativt betyder ovenstående, at der teoretisk set maksimalt kan ske en reduktion på 40 % i omsætning, hvis alle nuværende bilister vælger ikke at komme til Aarhus C og have et forbrug her. Da kantstensparkeringspladser kun udgør 15 – 30 % af alle p-pladser i City og randområderne hertil, så kan man måske antage, at det maksimalt kun er 15 – 30 % af de 40 %, som forsvinder – forbruget fra parkerende i de større p-anlæg vil fortsat være der. Det vil betyde, at i alt max. 6 – 12 % af forbruget vil forsvinde. Vurderingen er baseret på mange antagelser, men indikerer overordnet, at forbrug alene fra kantstensparkering udgør en relativ lille andel af det samlede forbrug. Samtidig viser andre opgørelser fra kommunen, at der ofte er en overskudskapacitet i flere af de store p-anlæg.

Ud over ovennævnte kan man tage følgende betragtninger med, som alle peger på en potentiel mindre effekt på forbruget:

- > En fjernelse af kantstensparkering fører ikke nødvendigvis til, at bilisten undlader at køre til City og have et forbrug. Det kan også føre til, at der blot vælges en anden parkeringsmulighed i et p-anlæg eller i en lidt større gåafstand fra området eller, at der vælges et andet transportmiddel.
- > Tendenser inden for detailhandel i city områder peger på, at der bliver mere "showroom" og mindre behov for selv at fragte varer hjem. Det kan styrke indikationen om, at behovet for at køre i bil til "butiksdøren" eller til City i det hele taget også bliver mindre
- > I forhold til forbrug er der også en tendens til, at attraktive byrum kan tiltrække flere og skabe en ny type forbrug. Det vil sige, at en nedlæggelse af kantstensparkering, som giver mere plads til at gøre byrummet attraktivt og samtidig fører til mindre søgetrafik i de lokale gader også kan skabe et øget forbrug og dermed øget omsætning for nogle butiks- og servicefunktioner.

Opsummering

Det er sandsynligt, at en reduktion i antal gadeparkeringspladser vil have en relativ beskeden betydning for kunders samlede forbrug hos den samlede detailhandel og serviceerhverv i Aarhus C.

- > For det første udgør gadeparkeringspladser allerede i dag en mindre andel af det samlede antal p-pladser, og en væsentlig del af detailhandelen i Aarhus City er uden mulighed for parkering direkte uden for butikken.
- > For det andet udgør bilister kun ca. 30 % (indikeret fra interviewundersøgelse) af alle kunder.
- > For det tredje er der tendenser i udviklingen i detailhandlen og udviklingen i forbrugeres adfærd/præferencer, der indikerer, at ændring fra gadeparkering til mere attraktive byrum for gående og cyklister kan have en positiv effekt i forhold til at tiltrække andre forbrugertyper.

Naturligvis kan det ikke udelukkes, at reduktion af gadeparkering vil betyde, at nogle besøgende fravælger besøg i Aarhus C Ligeså, at nogle typer af erhverv eller placeringer vil opleve en større effekt end andre typer.

På nuværende tidspunkt har kommunen ikke sammenhængende viden om, hvem brugerne af gadeparkeringen – eller af p-anlæg - er. Her tænkes på kendskab til ærinde, bopæl, opholdstid, forbrug hos erhverv i City mv. Vi vil anbefale at interviewe et udsnit af de parkerende bilister. Det kan give nyttig og præcis viden om gadeparkeringens betydning for handelslivet. Samtidig kan det give viden, som kommunen kan benytte til at designe eventuelle forsøg med reduktion af gadeparkeringen.