ICP A/S
Rødovre Centrum 2
DK-2610 Rødovre
Tel.: +45 39 62 04 33
Fax: +45 39 62 01 52
www.i-c-p.dk

Københavns Kommune

Analyser i forbindelse med Bilfri Dage i København

November 2005

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Indledning **3**

2. Passanttællinger i den bilfri zone **7**

3. Passantinterviewanalyser **15**

4. Kryds mellem udvalgte spørgsmål **30**

Bilag: Spørgeskema fase 1 (Bilfri Dage) og fase 2 (referenceuge)

1. Indledning

I denne rapport bringes resultaterne af en række analyser, som ICP har gennemført for Københavns Kommune i forbindelse med de Bilfri Dage.

Analysen har to hovedbestanddele; en passantinterviewanalyse og målinger af personstrømmene i den bilfri zone.

Fælles for begge delanalyser er, at de er gennemført både under de Bilfri Dage og i en referenceuge. På den måde kan resultaterne fra de Bilfri Dage perspektiveres til en normalsituation, hvor der frit kan benyttes bil i Indre By.

I det følgende opridses kort nogle af resultaterne fra delanalyserne.

► Passanttællinger

Den bilfri zone blev opdelt i 6 mindre zoner, hvori ICP gennemførte passanttællinger 6 timer dagligt torsdag til og med lørdag under såvel de Bilfri Dage som i referenceugen.

Der var naturligvis store forskelle i intensiteten af personstrømmene på de forskellige tællepunkter. De stærkeste strømme var i de primære strøggader, som altid er egentlige gågader, og de færreste mennesker passerer i mindre gader som f.eks. Landemærket og Pilestræde.

Stærkest er strømmene på lørdage og svagest på torsdage. Dette billede var entydigt i begge uger.

Vi registrerede totalt omkring 500.000 passanter i referenceugen og 7,1 % flere under de Bilfri Dage.

I de områder, som altid er bilfri, var der 5,7 % flere gående og cyklende under de Bilfri Dage i forhold til i referenceugen. For områderne, hvor bilkørsel normalt er tilladt, var det tilsvarende tal 11,4 % flere under de Bilfri Dage.

► Interviews af passanter

Sideløbende med passanttællingerne, gennemførtes interviews med tilfældigt udvalgte passanter i den bilfri zone. Også denne analyse blev gennemført parallelt i referenceugen.

Besvarelserne blev registreret på spørgeskemaer og kredsede om en række forhold omkring ærinde i Indre By, valg af transportmiddel og holdninger til problematikken om biler i byen.

Antallet af gennemførte interviews i begge uger er stort nok til, at resultaterne er statistisk valide, hvis hver uge betragtes enten separat eller holdes op mod den anden uge. Brydes populationerne ned til mindre delpopulationer – f.eks. ved at sammenligne en række svar for grupperinger baseret på særlige baggrundsvariable – bliver delpopulationerne for små og deres statistiske validitet forsvinder.

Afrapporteringen af interviewanalysen strækker sig over to kapitler; ét hvor de direkte resultater vises i figurer med tilhørende kommentarer og ét hvor resultaterne af en række kryds af flere spørgsmål er vist i figurer.

Disse kryds er ikke valide i statistisk forstand, men kan indikere tendenser og skabe grobund for ideer til videre undersøgelser.

Af resultater fra undersøgelsen betragtet under ét kan her nævnes, at ca. 47 % var i Indre By med indkøb for øje under de Bilfri Dage, mens den tilsvarende andel var 58 % i referenceugen. Referenceugen lå omkring d. 1. i måneden, hvor lønudbetalinger erfaringsmæssigt medfører en højere omsætning i især udvalgsvaredetailhandelen.

Dette afspejler sig også i købsbeløbene, som gennemsnitligt ligger højere i referenceugen.

Knap halvdelen havde anvendt offentlig transport for at komme til Indre By i begge uger, mens kun 13 % var kommet i bil under de Bilfri Dage mod 18 % i referenceugen.

Under de Bilfri Dage svarede kun 1 % af de respondenter, som var i bil, at de havde parkeret i Illum. Da den tilsvarende andel var 5 % i referenceugen, kunne det tyde på, at mange ikke troede, at man kunne

køre til dette parkeringshus under de Bilfri Dage. Andelen, der havde parkeret i Magasins parkeringshus, var mere ensartet ugerne imellem.

Derimod var tendensen på Israels Plads modsat af Illum – på Israels Plads parkerede 13 % af respondenterne i bil under de Bilfri Dage, mens kun 9 % parkerede her i referenceugen.

I begge uger tilkendegav godt halvdelen af de respondenter, der var i bil den pågældende dag, at de ikke havde oplevet noget synderligt tidsforbrug i forbindelse med at finde en parkeringsplads. I alt har 75 % af respondenterne i bil brugt 5 minutter eller mindre på at finde en parkeringsplads.

Ca. en 1/3 af respondenterne besøger Indre By dagligt, mens andre ca. 30 % besøger Indre By ugentligt. Der var dog forskelle ugerne imellem. Under de Bilfri Dage svarede 18 %, at de besøgte Indre By hver måned, mens 23 % svarede således i referenceugen. Dette indikerer, at der findes en større gruppe, som ikke kommer helt så ofte i Indre By, men dog besøger byen omkring lønudbetaling.

Ovenstående tendens synes at gå igen, når der spørges til hvilke af Indre Bys kvaliteter, der tiltrækker. Under de Bilfri Dage svarer ca. 47 % af respondenterne, at butikkerne er formålet med besøget. Det tilsvarende tal er 56 % i referenceugen – der er således flere i byen i referenceugen, som er her pga. butikkerne og dermed med indkøb som mål for besøget. Den helt omvendte tendens ses ved svarmulighe-den *Atmosfære*, hvor 56 % har afgivet dette svar under Bilfri Dage, mens det tilsvarende tal er 46 % i referenceugen.

Der blev endvidere spurgt til respondentens grad af enighed af en række udsagn, som intervieweren læste op. Disse gik på bilernes rolle i Indre By.

Der var udbredt enighed om, at det var rart at færdes i byen uden biler og der var ringe enighed i udsagnet omkring irritationen ved ikke at kunne have bilen med i byen.

Derimod ytrede mange – og dette spørgsmål blev kun stillet i referenceugen – at, de ikke følte det magtpåliggende, at kunne medbringe bilen i hele byen. Derimod var der ikke udpræget enighed i, at det var let at parkere i byen.

Over 1/3 af respondenterne i såvel undersøgelsen på de Bilfri Dage og i referenceugen, er fuldstændig uenige i udsagnet *Bilerne i byen generer mig ikke*. Godt halvdelen – ligeledes i begge uger – var fuldstændig enige i, at bilerne burde holdes permanent ude af Indre By.

I kapitel 4 vises en række udvalgte kryds af flere spørgsmål, eksempelvis sammenhænge mellem respondenternes forventede indkøb i kr. og hvorvidt de er i bil eller ej. Som før nævnt, kan disse kryds kun ses som indikatorer på tendenser og ikke sammenhænge i statistisk forstand.

Krydsene indikerer, at bilisterne generelt bruger flere penge på indkøb, end tilfældet er ved de øvrige respondenter.

Ligeledes sammenholdes graden af enighed med de forskellige udsagn med hhv. det anvendte transportmiddel og med hvorvidt respondenterne bor i eller uden for den bilfri zone.

De største indikatorer på forskelle i graden af enighed i udsagnene findes, når disse krydses med respondenterne grupperet efter det anvendte transportmiddel. Det er især respondenterne i bil, der skiller sig ud. Ved flere udsagn er der dog et rimeligt ensartet mønster i besvarelserne – uanset transportmiddel – mens f.eks. udsagnet ”Bilerne i byen generer mig ikke” differentierer de adspurgte bilister fra de øvrige grupper. Krydsene indikerer, at bilisterne generelt er mindre generet af bilerne, ligesom de er mindre enige i udsagnet ”Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By”.

Som nævnt er der også gennemført kryds mellem enigheden i udsagnene og hhv. beboere i og uden for Indre By. Disse kryds tyder generelt på meget små forskelle i graden af enighed uanset om man bor i eller uden for Indre By.

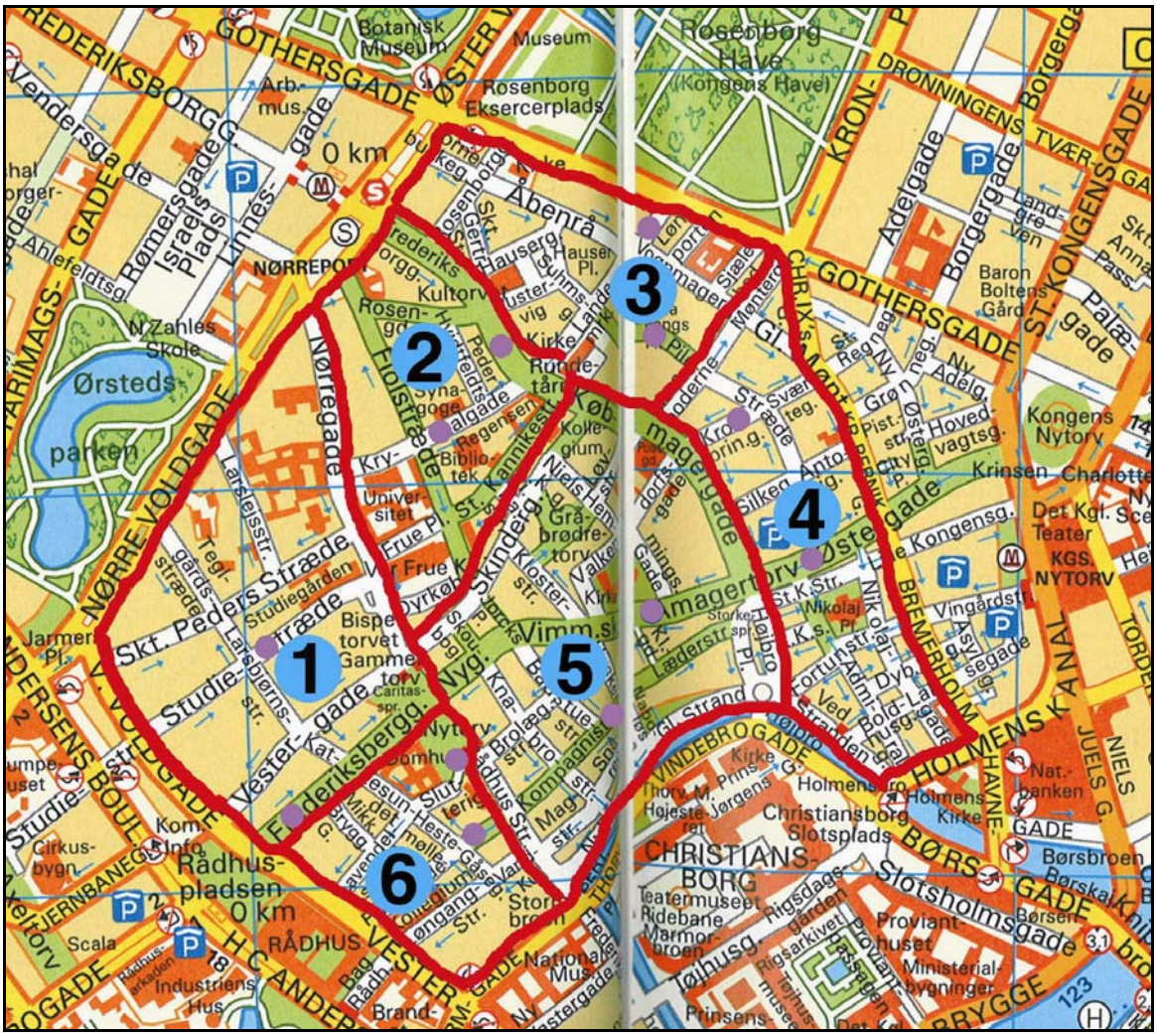
2. Personstrømme i området

Med henblik på at afdække omfanget af kundestrømmene i den bilfri zone, har ICP gennemført en række passanttællinger på 12 udvalgte steder i området. Passanter er i denne sammenhæng gående og cyklende.

Den bilfri zone blev opdelt til 6 mindre zoner og i hver af disse blev der udpeget 2 tællesteder. Så vidt muligt er der valgt ét tællested på et primært strøg og ét på en af de mindre gader, hvor der normalt er bilkørsel.

Af figur 2.1 ses inddelingen af den bilfri zone samt de i alt 12 tællesteder.

Figur 2.1 Den bilfri zone er opdelt i 6 mindre zoner. De lilla prikker er tællestederne


1
2
3
4
5
6
GOTHERSGADE
NØRREVOLDGADE
Rosenborg Eksercerplads
Botanisk Museum
Ørsteds parken
Rådhus-pladsen
0 km
RÅDHUS
Nørregade
Skt. Peders Stræde
Studiegården
Vimmelskaftet
Gammeltorv
Nytorv
Kultorv
Åbenrå
Kongens Nytorv
Det Kgl. Teater
KGS. NYTORV
Amagertorv
Amagergade
Østergade
Kongensg.
Krinsen
Adelgade
Borgergade
ST. KONGENSGADE
Baron Boltens Gård
Rosenborg Have
(Kongens Have)
DRONNINGENS TVÆRGADE
CHRISTIANSBORG
Christiansborg Slotsplads
Slotsholmsgade
Børsgade
Børsbroen
Holmens Kirke
Holmens Kanal
Nat.-banken
Provianthuset
Ministerialbygninger
Rigsdagsgården
Rigsarkivet
Teatermuseet
Ridebane
Marmorbroen
Tøjhusg.
Prinsens
Thorv. M. Hjelmes
Vingårdstr.
Nikolaj Pl.
Strandgade
Ved Stranden
Bremerholm
Havnegade
Vindebrogade
Niels Juels G.
Vester Kat.
Vesterbrogade
Studiestr.
Larsbjørnsstr.
Frederiksberggade
Skindergade
Fiolstræde
Regnegade
Løbergade
Kompagnistr.
Magstr.
Brolægg.
Dyrkøbsg.
Klosterstr.
Grabrødretorv
Valkendorfsg.
Pistolstr.
Hovedvagtsg.
Silkegade
Svaneteg.
Grønneg.
Nybrogade
Nyg.
Larsleesstr.
Regnbuepl.
Jarmers Pl.
Cirkus-bygn.
Komm. Info.
Scala
Industriens Hus
Rådhus-arkaden
Brand-
Nationalmus.
Vester Voldgade
Nørre Voldgade
Ahlefeldtsg.
Rømersgade
Israels Plads
Lindes-gade
Vendersgade
Frue Pl.
Frue Kirke
Kirke
Bibliotek
Kollegium
Universitet
Caritas-spr.
Nørreport
Skt. Gertruds Kloster
Hauser Pl.
Sølvgade
Peder Syvsgade
Regensen
Niels Hemmingsens Gade
Kammikerstr.
Rundetårn
Studiestræde
Bispetorvet
Nikolaj Pl.
Admiralg.
Bodenhoffsg.
Bolbro
Lægerstr.
Storkesp.
Asylg.
Vingårdstr.
Nat.-banken
Børsbroen
Børsgade
Børsskal
Knippelsbro
Bryggen
Toldbodg.
Gothersgade
Kronprinsessegade
Kronprinsens Tværgade
Ny Adelg.
Grønneg.
Pistolstr.
Hovedvagtsg.
Silkegade
Svanete

Alle passanttællinger er foretaget som intervaltællinger hver time mellem kl. 12 og kl. 18 torsdag og fredag samt mellem 10 og 16 lørdag under de Bilfri Dage. Ligeledes er samme antal tællinger gennemført de samme dage, i samme tidsrum og på de eksakt samme tællesteder i den efterfølgende uge. Således kan personstrømmene under Bilfri Dage sammenlignes med en normalsituation, hvor der må køres i mange af gaderne.

► Influerende forhold

Vejret var tørt og det var solrigt meget af tiden under de bilfri dage. I referenceugen var vejret generelt køligere og torsdag satte det ind med regn i den sidste time.

Fredag var det derimod tørt og med en del sol. Lørdag kom gråvejret igen og det regnede de sidste par timer.

Det skal bemærkes, at der er flere faktorer, der kan påvirke resultatet af en sådan tælling. Dels er vejret en medspillende faktor, der kan påvirke resultaterne, ligesom annoncerede aktiviteter, udsalgsaktiviteter og lignende kan influere. I referenceugen – hvor slutningen af ugen lå omkring den 1. i måneden – må der alt andet lige forventes flere mennesker i byen, da der altid er mere trafik umiddelbart efter lønudbetaling.

► Sammenligning mellem Bilfri Dage og referenceugen

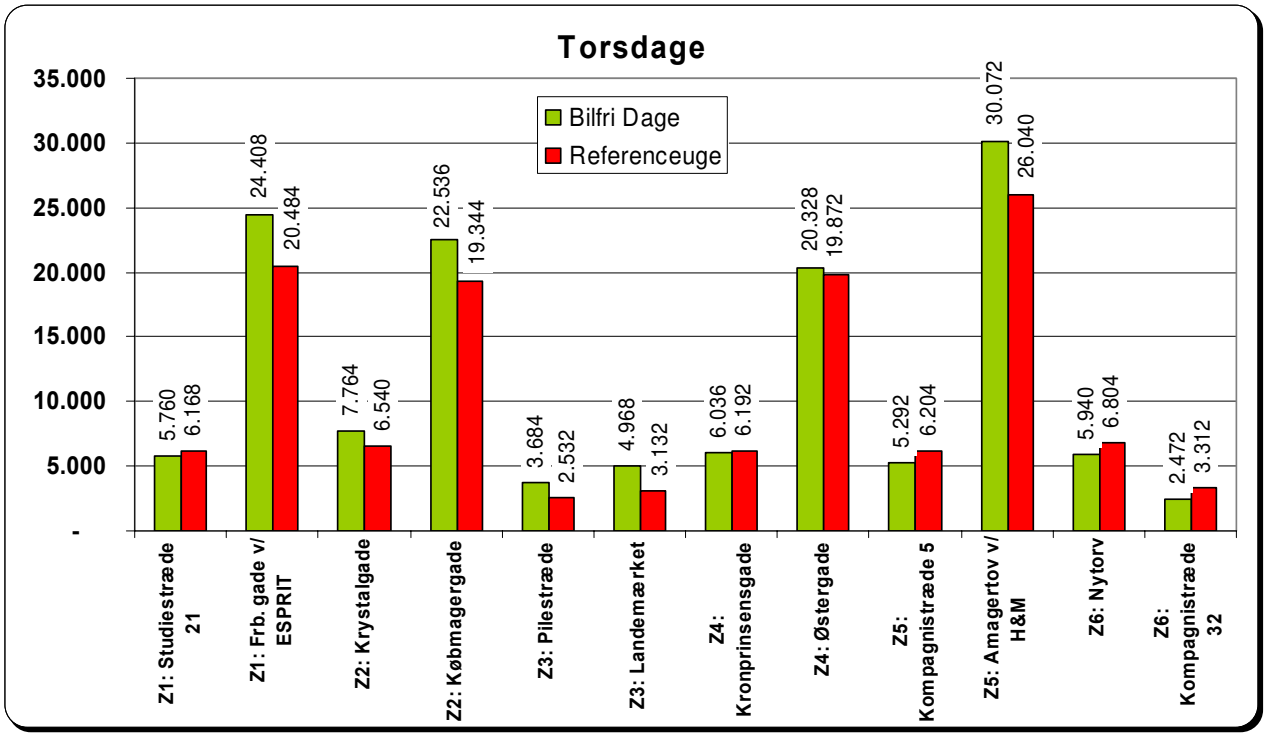
I det følgende vil resultaterne af tællingerne blive afrapporteret. For overskuelighedens skyld vises her det samlede antal passanter på hvert tællested den givne dag.

Figur 2.2 på følgende side viser torsdagens tællinger på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen og i tabel 2.1 nedenfor ses den procentvise mertrafik på de Bilfri Dage. Tal med minus foran betyder således, at der er observeret flere passanter i referenceugen end på de Bilfri Dage.

Tabel 2.1 Mertrafik på Bilfri Dage, torsdag

Torsdag	Bilfri Dage	Referen-ce uge	**Forskel i %**
Z1: Studiestræde 21	5.760	6.168	-7 %
Z1: Frb. gade v/ ESPRIT	24.408	0.484	19 %
Z2: Krystalgade	7.764	6.540	19 %
Z2: Købmagergade	22.536	19.344	17 %
Z3: Pilestræde	3.684	2.532	45 %
Z3: Landemærket	4.968	3.132	59 %
Z4: Kronprinsensgade	6.036	6.192	-3 %
Z4: Østergade	20.328	19.872	2 %
Z5: Kompagnistræde 5	5.292	6.204	-15 %
Z5: Amagertorv v/ H&M	30.072	26.040	15 %
Z6: Nytorv	5.940	6.804	-13 %
Z6: Kompagnistræde 32	2.472	3.312	-25 %
Zone 1-6 i alt	**139.260**	**126.624**	**10 %**

Figur 2.2 Antal passanter ved hvert tællepunkt torsdag på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen



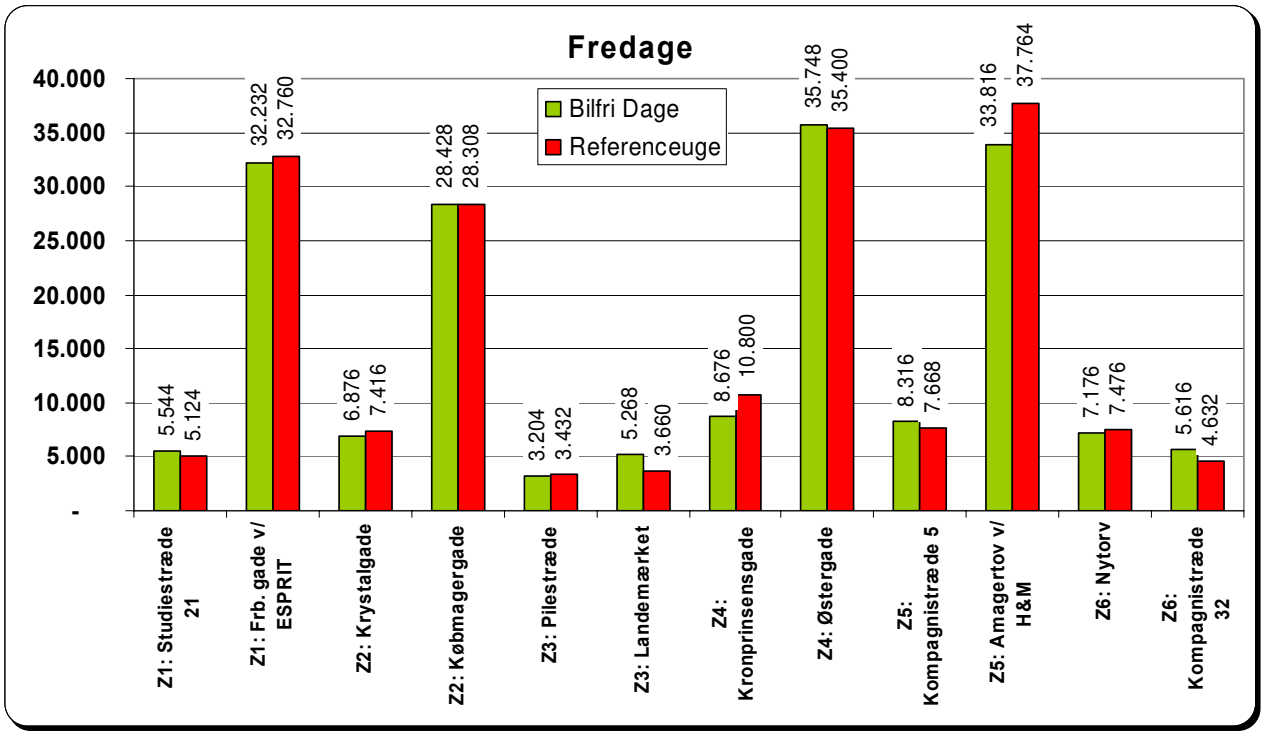
Som det ses af figur 2.2, færdes der generelt flest personer i de primære gågader såsom Strøget (Frederiksberggade, Østergade og Amagertorv) og Købmagergade. Dette billede er entydigt på såvel Bilfri Dage som i referenceugen.

Færrest passanter er observeret i Zone 3, Pilestræde og Landemærket, samt ved Kompagnistræde 32.

Som nævnt ses forskellene i antallet af passanter af tabel 2.1. Totalt set er der torsdag i tidsrummet 12-18 observeret ca. 10 % flere mennesker på de Bilfri Dage i forhold til i referenceugen. Der er dog forskelle tællepunkterne imellem – f.eks. er der i zone 6 markant flere passanter i referenceugen (hhv. 13 % og 25 %). I zone 3 er der derimod omkring 50 % flere passanter ved begge tællepunkter under de Bilfri Dage.

I figur 2.3 og i tabel 2.2 gennemgås de tilsvarende tal for fredagens tællinger.

Figur 2.3 Antal passanter ved hvert tællepunkt fredag på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen



Ligesom vi erfarede ved torsdagene, færdes der også fredag flest personer i gågaderne fredag, ligesom der atter er færrest passanter i zone 3.

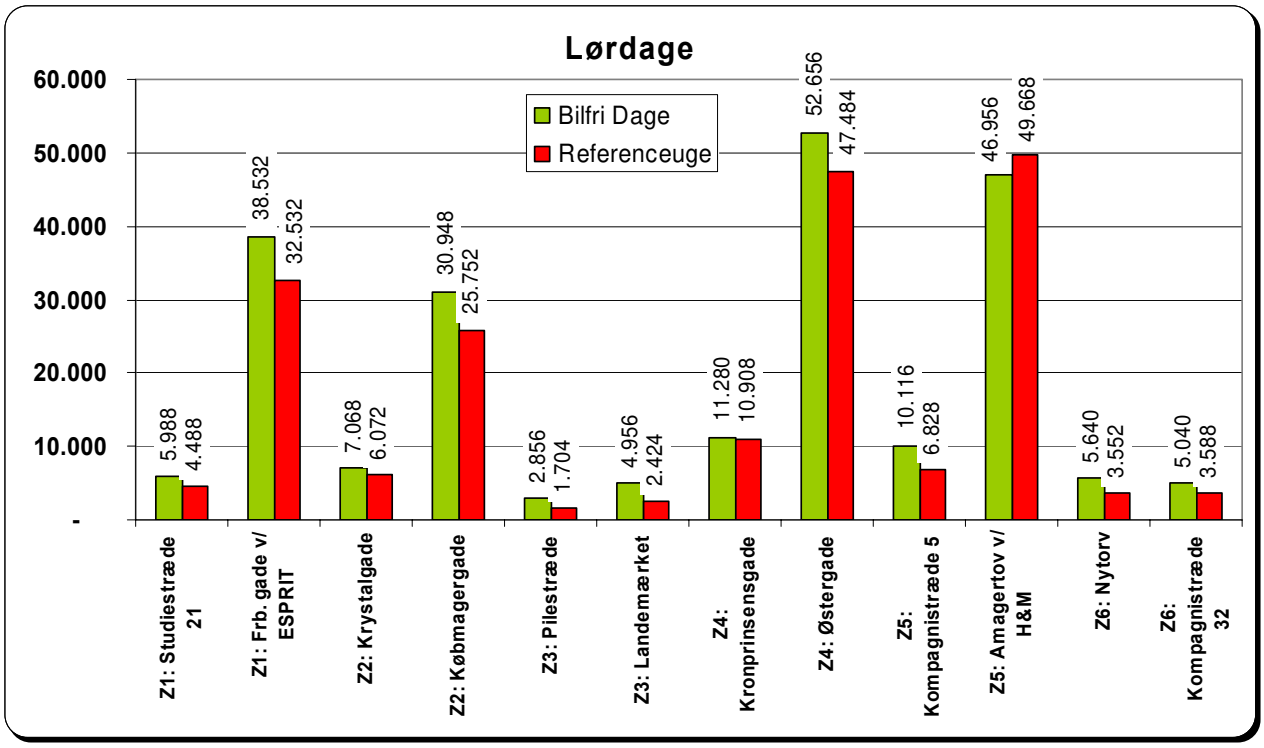
Modsat torsdag er der på fredagene observeret færre passanter under de Bilfri Dage i forhold til i referenceugen. Som det ses af tabel 2.2 er antallet af passanter omkring 2 % lavere under de Bilfri Dage.

På en række af de mindre gader, hvor der normalt kører biler, er der dog observeret flere passanter på de Bilfri Dage.

Tabel 2.2 Mertrafik på Bilfri Dage, fredag

Fredag	Bilfri Dage	Referen-ce uge	**Forskel i %**
Z1: Studiestræde 21	5.544	5.124	8 %
Z1: Frb. gade v/ ESPRIT	32.232	32.760	-2 %
Z2: Krystalgade	6.876	7.416	-7 %
Z2: Købmagergade	28.428	28.308	0 %
Z3: Pilestræde	3.204	3.432	-7 %
Z3: Landemærket	5.268	3.660	44 %
Z4: Kronprinsensgade	8.676	10.800	-20 %
Z4: Østergade	35.748	35.400	1 %
Z5: Kompagnistræde 5	8.316	7.668	8 %
Z5: Amagertorv v/ H&M	33.816	37.764	-10 %
Z6: Nytorv	7.176	7.476	-4 %
Z6: Kompagnistræde 32	5.616	4.632	21 %
Zone 1-6 i alt	**180.900**	**184.440**	**-2 %**

Figur 2.4 Antal passanter ved hvert tællepunkt lørdag på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen



Det ses af figur 2.4 ovenfor, at gågaderne også om lørdagen er de mest travle. Der færdes endvidere flere passanter ved disse tællesteder om lørdagen end fredag og torsdag, hvilket gælder for såvel de Bilfri Dage som for referenceugen.

Derimod færdes der lørdag generelt lidt færre end om f.eks. fredagen, når man kommer lidt væk fra de mest befærdede strøggader. Totalt set er lørdag dog den mest travle i relation til antallet af passanter – og dette gælder både under Bilfri Dage og i referenceugen.

Tabel 2.3 Mertrafik på Bilfri Dage, lørdag

Lørdag	Bilfri Dage	Referen-ce uge	**Forskel i %**
Z1: Studiestræde 21	5.988	4.488	33 %
Z1: Frb. gade v/ ESPRIT	38.532	32.532	18 %
Z2: Krystalgade	7.068	6.072	16 %
Z2: Købmagergade	30.948	25.752	20 %
Z3: Pilestræde	2.856	1.704	68 %
Z3: Landemærket	4.956	2.424	104 %
Z4: Kronprinsensgade	11.280	10.908	3 %
Z4: Østergade	52.656	47.484	11 %
Z5: Kompagnistræde 5	10.116	6.828	48 %
Z5: Amagertorv v/ H&M	46.956	49.668	-5 %
Z6: Nytorv	5.640	3.552	59 %
Z6: Kompagnistræde 32	5.040	3.588	40 %
Zone 1-6 i alt	**222.036**	**195.000**	**14 %**

Som det ses af tabel 2.3, færdes der lørdag totalt set 14 % flere ved tællestederne under de Bilfri dage end i referenceugen.

Amagertorv i zone 5 er eneste tællested, hvor der er flest passanter i referenceugens lørdag.

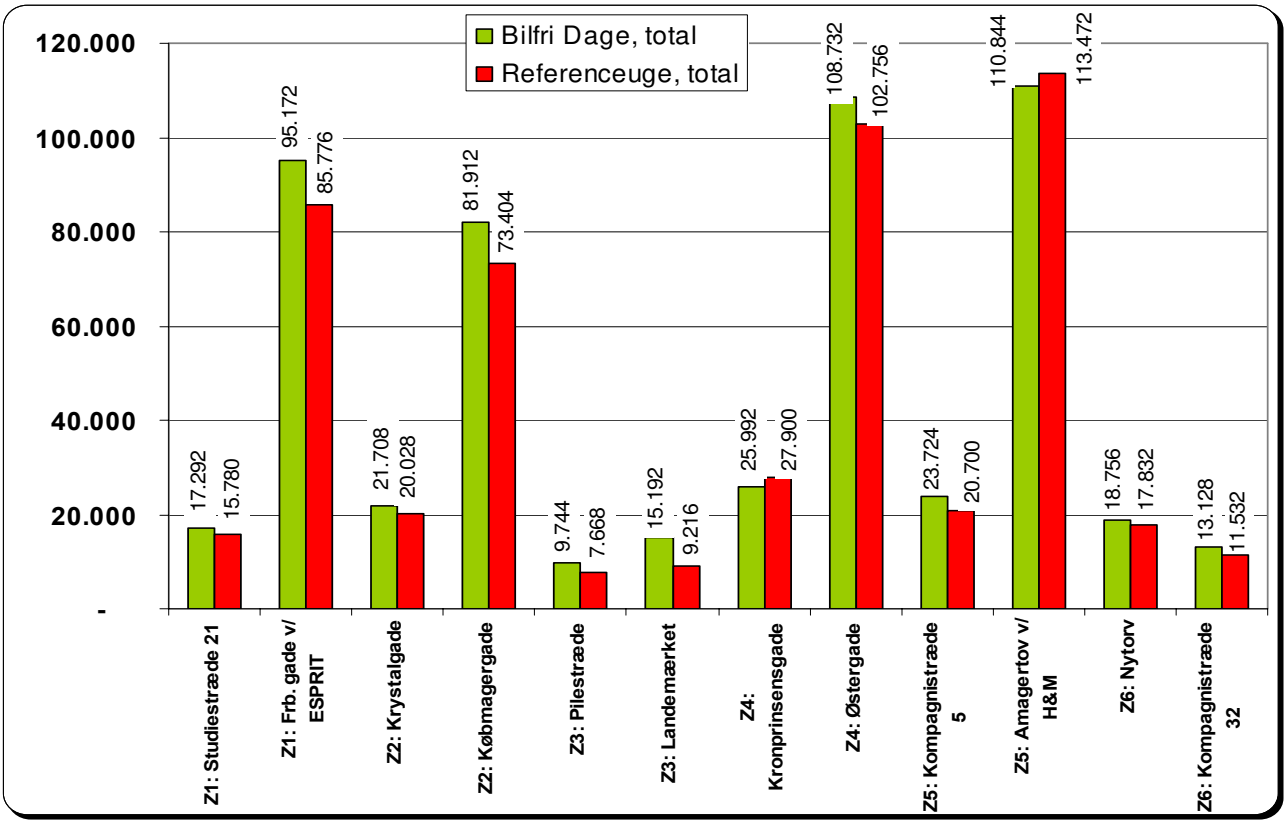
I de følgende figurer er antallet af passanter lagt sammen således, at der fremstår et samlet tal for perioden torsdag til fredag for hhv. Bilfri Dage og referenceugen.

Som det ses at tabel 2.4, er personstrømmen på de respektive tællesteder totalt set godt 7 % højere i de Bilfri Dage.

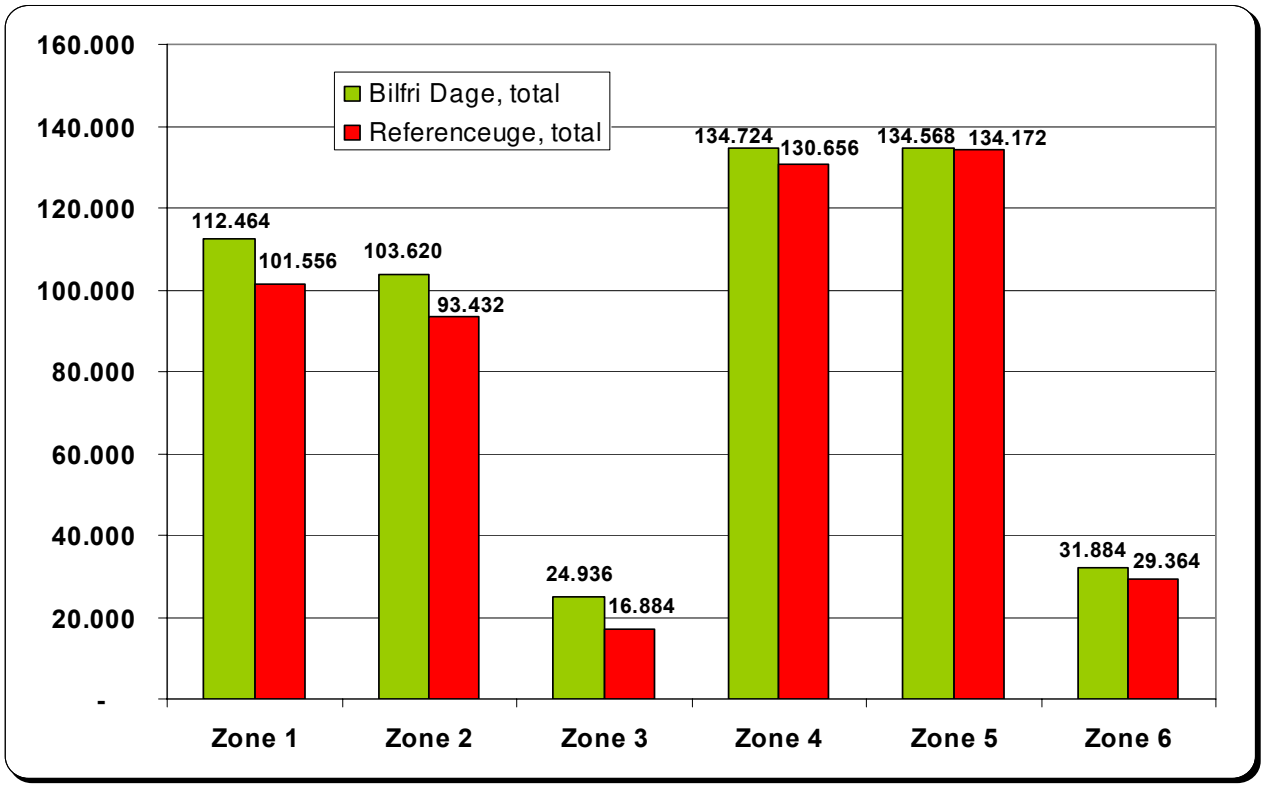
Tabel 2.4 Mertrafik på Bilfri Dage, total

Lørdag	Bilfri Dage	Referen-ce uge	**Forskel i %**
Z1: Studiestræde 21	17.292	15.780	9,6 %
Z1: Frb. gade v/ ESPRIT	95.172	85.776	11,0 %
Z2: Krystalgade	21.708	20.028	8,4 %
Z2: Købmagergade	81.912	73.404	11,6 %
Z3: Pilestræde	9.744	7.668	27,1 %
Z3: Landemærket	15.192	9.216	64,8 %
Z4: Kronprinsensgade	25.992	27.900	-6,8 %
Z4: Østergade	108.732	102.756	5,8 %
Z5: Kompagnistræde 5	23.724	20.700	14,6 %
Z5: Amagertorv v/ H&M	110.844	113.472	-2,3 %
Z6: Nytorv	18.756	17.832	5,2 %
Z6: Kompagnistræde 32	13.128	11.532	13,8 %
Zone 1-6 i alt	**542.196**	**506.064**	**7,1 %**

Figur 2.5 Antal passanter ved hvert tællepunkt på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen



Figur 2.6 Antal passanter i hver zone på hhv. Bilfri Dage og i referenceugen

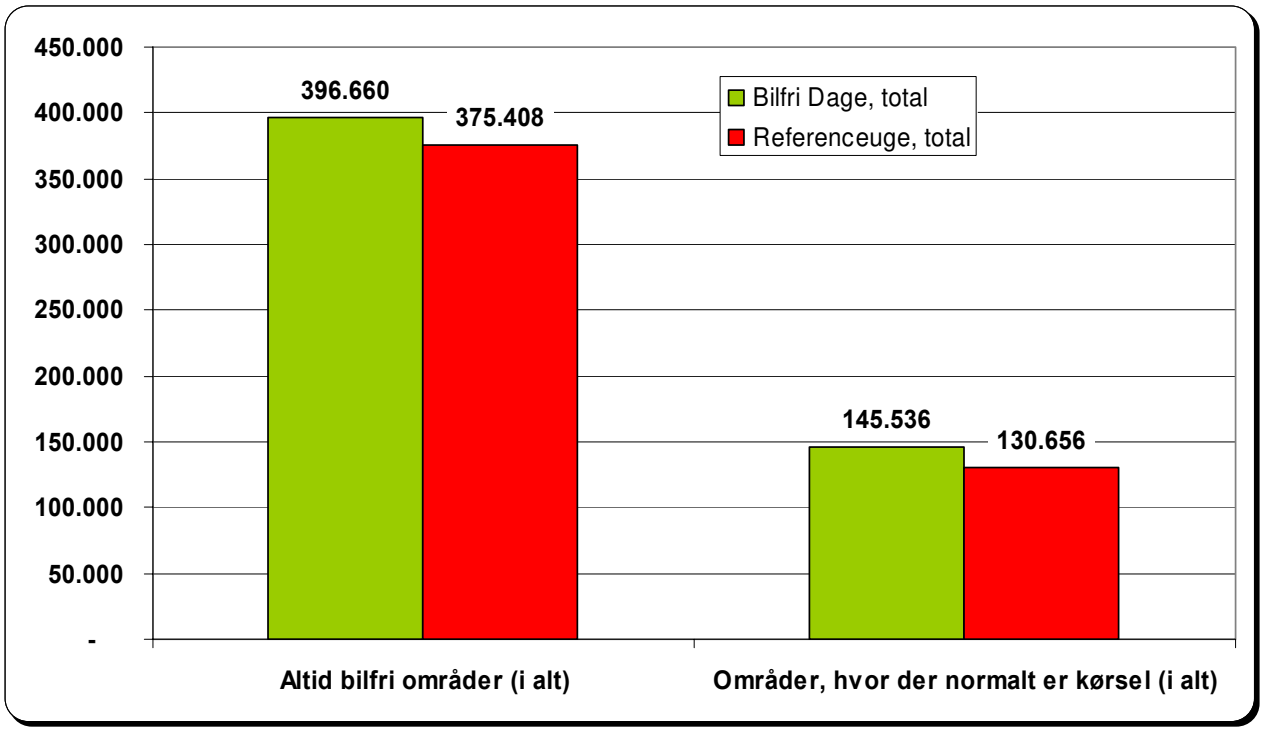


I tabel 2.6 ovenfor, er det totale antal passanter fra timerne torsdag, fredag og lørdag vist for hver enkelt zone. De stærkeste personstrømme er – ikke overraskende – at finde i zonerne omkring de primære gågader såsom de forskellige dele af Strøget og Købmagergade, mens zone 3 og 6 er langt mindre befærdede. Disse zoner er mindre, men også uden større gågadeforløb.

Afslutningsvis skal der knyttes et par kommentarer til, hvorvidt områder – hvor man normalt må køre – adskiller sig fra de øvrige.

Figur 2.7 viser henholdsvis antallet af passanter i de områder, som altid er bilfri, og i de områder, hvor kørsel normalt er tilladt. I de altid bilfri områder, var der 5,7 % flere gående og cyklende under de Bilfri Dage end i referenceugen. For områderne, hvor bilkørsel normalt er tilladt, var det tilsvarende tal 11,4 %.

Figur 2.7 Antal passanter i hhv. de altid bilfri områder og områder, hvor kørsel normalt er tilladt



3. Passantinterviewanalyser i Indre By

I dette kapitel afrapporteres resultaterne fra de interviewanalyser, der blev gennemført under henholdsvis de Bilfri Dage samt i referenceugen.

► Formål

Hensigten med denne interviewanalyse er at klarlægge en række forhold hos brugerne af Indre By – primært i relation til adfærd og holdninger til biltrafikkens rolle i byen.

Spørgsmålene i undersøgelsen grupperer sig især inden for tre hovedområder, nemlig folks ærinde i Indre By, brug af transportmiddel i forbindelse med besøget samt holdning til biler i byen.

På den måde skabes et indblik i såvel borgernes holdning til biler i Indre By og i hvilke bevæggrunde folk har til at færdes i byen.

► Metode

Interviewanalysen er opdelt i to faser. Første fase blev gennemført under de Bilfri Dage d. 22. – 24. september 2005, hvor der blev gennemført 1000 interviews i den bilfri zone. Antallet af interviews er valgt for at sikre statistisk validitet i resultaterne. Disse interviews blev gennemført som stopinterviews, hvor respondenten stilles en række spørgsmål, som intervieweren noterer svarene på.

Ligesom ved passanttællingerne (kapitel 2), er den bilfri zone opdelt i 6 mindre zoner, jf. figur 2.1. Der er gennemført interviews i alle disse zoner, således, at både strøgkunder og personer på de mindre befærdede gader kunne udspørges.

De Bilfri Dage er en særlig begivenhed, hvorfor en lignende interviewundersøgelse blev gennemført i den efterfølgende uge. Her blev ca. samme antal interviews gennemført i de samme 6 zoner i Indre By på de samme dage i ugen (torsdag til lørdag) i samme tidsrum.

Som nævnt i kapitel 2 var vejret tørt og solrigt meget af tiden under de bilfri dage. I referenceugen var vejret generelt køligere og torsdag satte det ind med regn i den sidste time. Fredag var det derimod tørt og med en del sol. Lørdag kom gråvejret igen og det regnede de sidste par timer.

Ved at gennemføre to separate interviewundersøgelser, vil eventuelle større for-

skelle i f.eks. brugen af transportmiddel til og fra byen, respondenternes ærinde i byen m.v. kunne klarlægges.

Desuden giver noteringen af en række baggrundsvariable såsom respondentens bopæl, køn og omtrentlige alder mulighed for senere at krydse svarene i forskellige spørgsmål. Derved bryder man populationen ned i mindre delpopulationer og den statistiske validitet forsvinder – disse kryds kan således kun bruges til at søge efter *indikatorer* på sammenhænge eller inspirere til videre undersøgelser.

► Resultater

Resultaterne i dette kapitel er valide i statistisk forstand, da de kun baserer sig på direkte sammenligninger af to populationer på hver 1000 interviews. Populationerne er således ikke nedbrudt ved f.eks. diskriminering via en eller flere baggrundsvariable.

I begge faser – dvs. både under de Bilfri Dage samt i referenceugen – blev der ind ledningsvist spurgt til respondentens ærinde i Indre By. Da folk kan have mere end et ærinde i byen, var der naturligvis mulighed for at afgive flere svar. I figur 3.1 ses den procentvise fordeling imellem svarkategorierne.

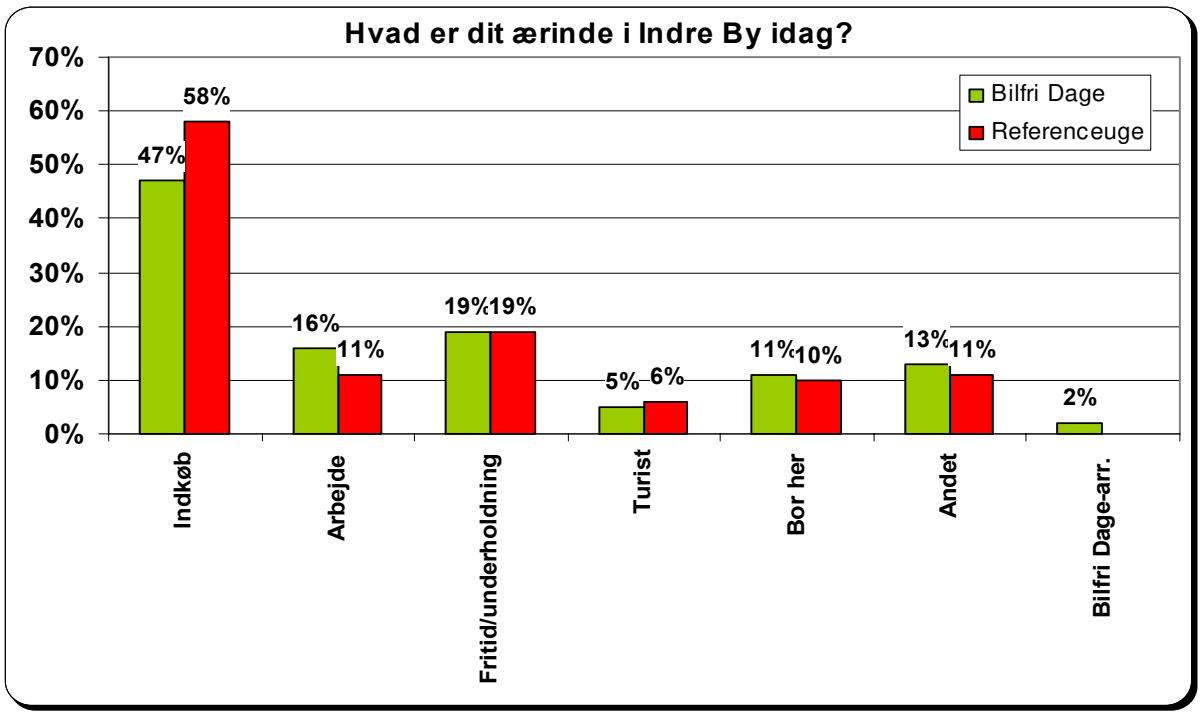
Som det fremgår af figuren, anførte de fleste respondenter *Indkøb* som målet for besøget i Indre By. Dette var tilfældet i begge uger, om end i videst udstrækning i referenceugen. Dette hænger givetvis sammen med, at referenceugen lå omkring d. 1. i måneden, hvor travlheden i butikkerne traditionelt er størst.

Respondenter, der svarede *Indkøb* i dette spørgsmål, blev bedt om at angive ca. hvor mange penge de regnede med at bruge på indkøb den pågældende dag.

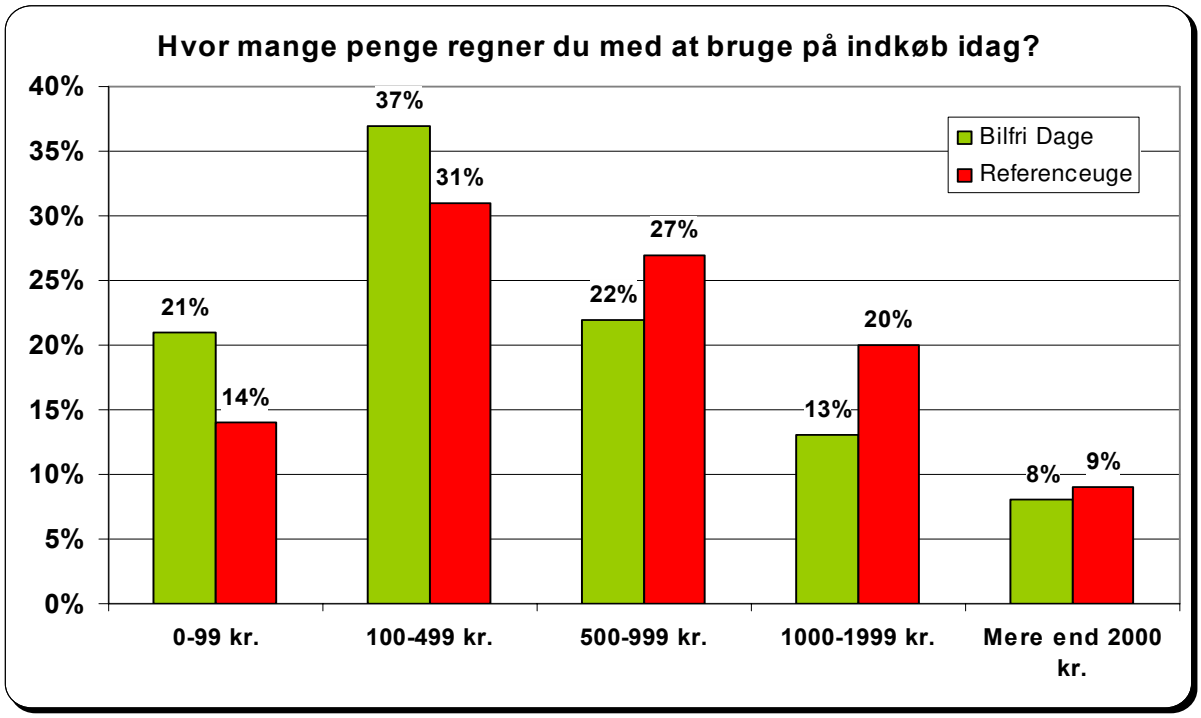
Fordelingen af disse besvarelser ses af figur 3.2. Resultaterne afspejler tendensen i figur 3.1 – købsbeløbene ligger gennemsnitligt højere i referenceugen, hvor flere er på indkøb.

Bemærk, at ovenstående ikke umiddelbart kan finde analog anvendelse til bestemmelse eller sammenligning af butikkernes omsætning i de to uger.

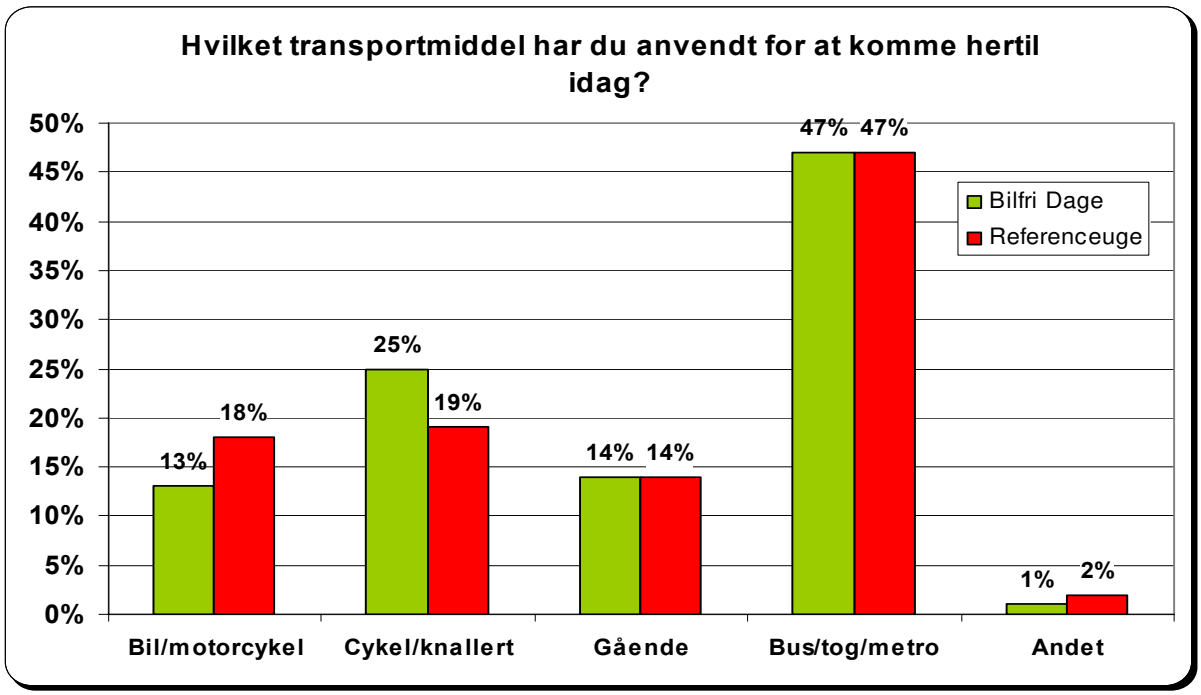
Figur 3.1. Respondentens ærende i Indre By



Figur 3.2. Forbrug på indkøb



Figur 3.3. Brug af transportmiddel



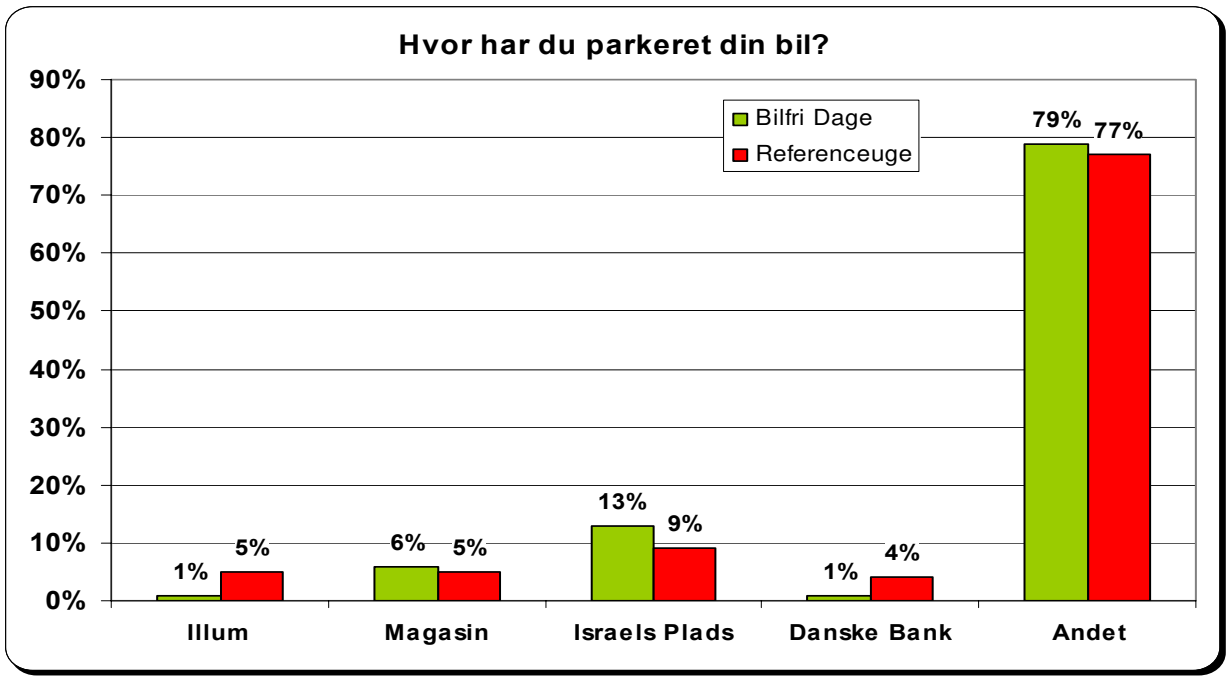
Med hensyn til brug af transportmiddel i forbindelse med besøget i Indre By, har op mod halvdelen benyttet offentlige transportmidler (*Bus/tog/metro*), mens ca. 14 % er *Gående*. Disse andele er ens for begge uger. Under de Bilfri Dage, var 13 % ankommet med *Bil/motorcykel*, mens det tilsvarende tal var 18 % i referenceugen.

Respondenter, der havde angivet *Bil/motorcykel* som transportmiddel, blev bedt om at angive, hvor de havde parkeret. Det er tydeligt, at parkeringsmulighederne findes vidt forskellige steder, for langt de fleste svarede *Andet* i begge uger.

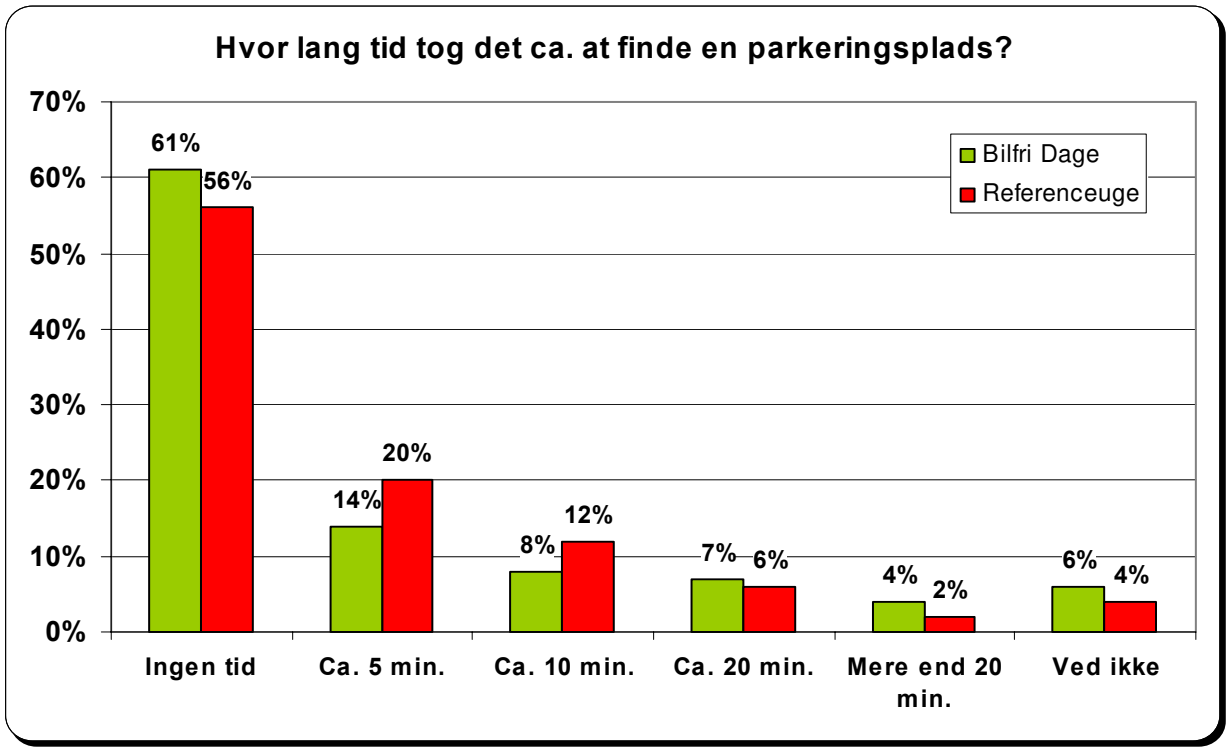
Af figur 3.4 ses endvidere en markant forskel i antallet af respondenter, der har parkeret i Illums parkeringshus. Kun 1 % havde parkeret her under de Bilfri Dage, mens den tilsvarende andel var 5 % i referenceugen. Dette kan tyde på, at mange ikke var bekendte med, at der var adgang til dette parkeringshus under de Bilfri Dage.

Derimod var tendensen på Israels Plads modsat af Illum – på Israels Plads parkerede 13 % af respondenterne i bil under de Bilfri Dage, mens 9 % parkerede her i referenceugen.

Figur 3.4. Parkering



Figur 3.5. Tidsforbrug på parkering



Bilisterne og motorcyklisterne blev ligeledes anmodet om at angive, hvor lang tid det ca. tog dem at finde en parkeringsplads. Fordelingen af besvarelserne på dette spørgsmål fremgår af figur 3.5.

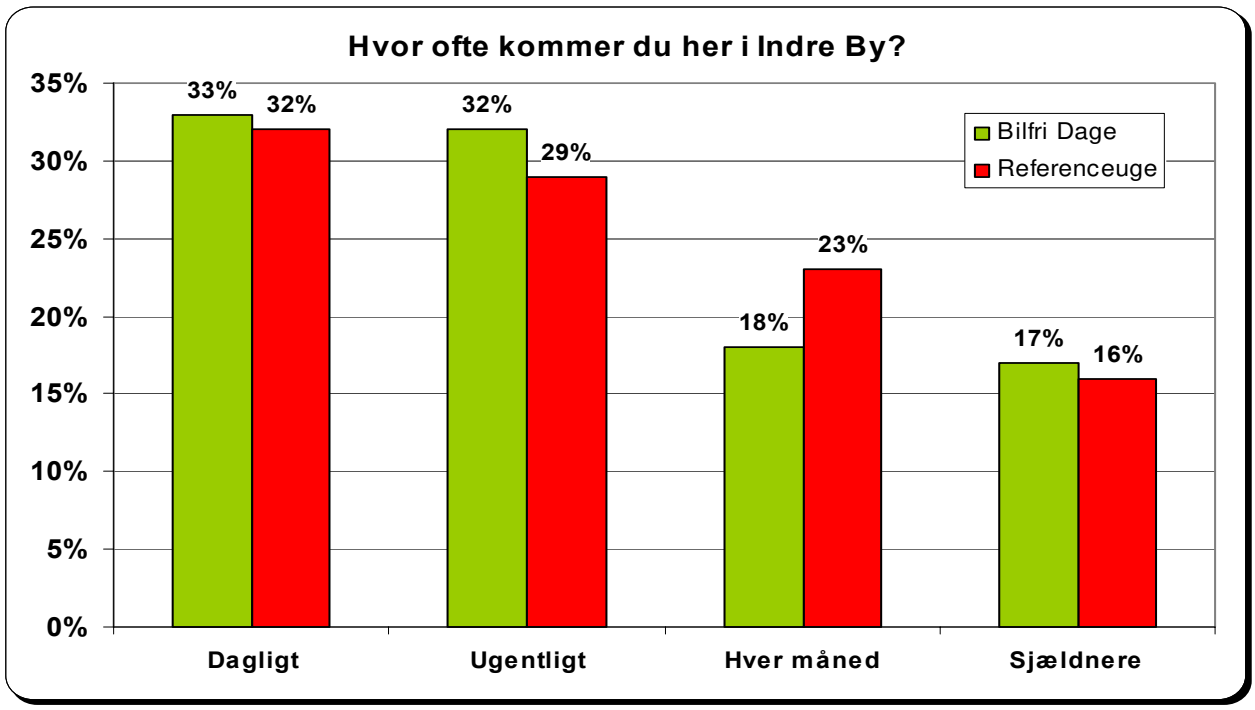
For over halvdelen af disse respondenter havde det nærmest ingen tid taget at finde en parkeringsplads.

Efterfølgende blev respondenterne spurgt om, hvor ofte de besøger Indre By. Fordelingen af besvarelserne fremgår af figur 3.6. Ca. en 1/3 af respondenterne besøger Indre By dagligt, mens andre ca. 30 % besøger Indre By ugentligt.

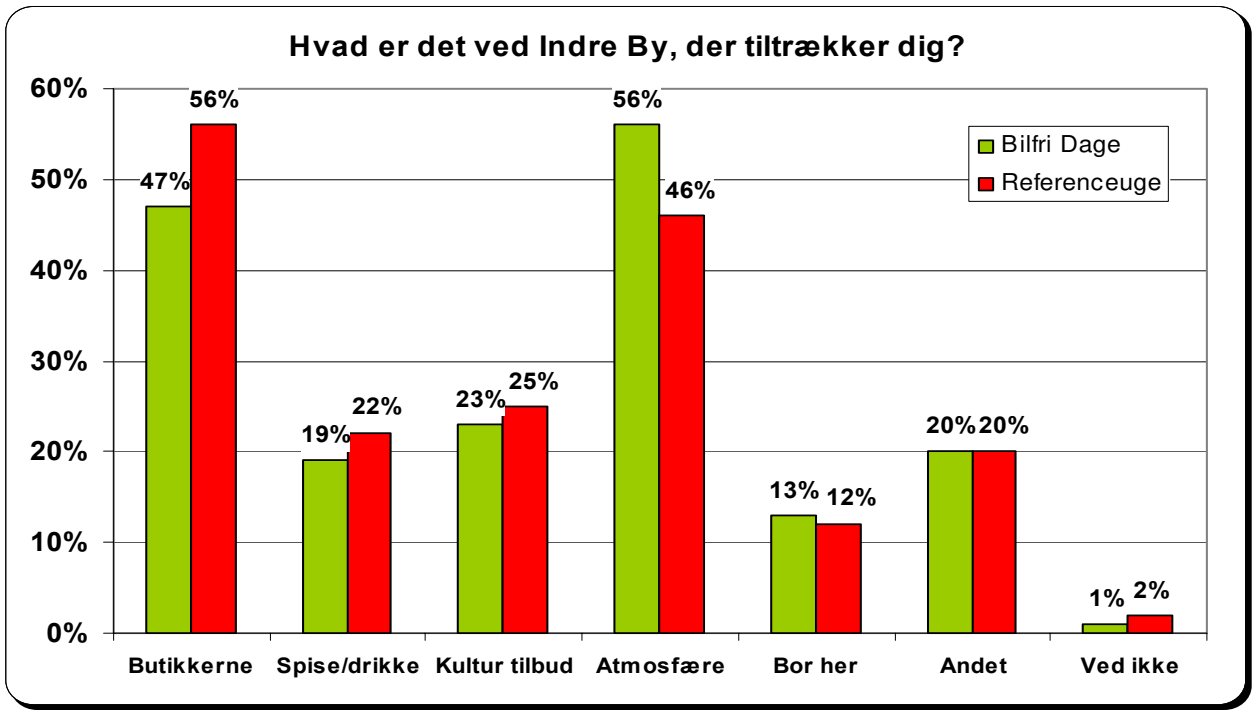
Der var dog forskelle ugerne imellem. Under de Bilfri Dage svarede 18 %, at de besøgte Indre By hver måned, mens 23 % svarede således i referenceugen. Dette indikerer, at der findes en større gruppe, som ikke kommer helt så ofte i Indre By, men dog besøger byen omkring lønudbetaling.

Ovenstående tendens synes at gå igen, når der spørges til hvilke af Indre Bys kvaliteter, der tiltrækker (figur 3.7). Under de Bilfri Dage svarer ca. 47 % af respondenterne, at butikkerne tiltrækker. Det tilsvarende tal er 56 % i referenceugen – der er således flere i byen i referenceugen, som er her pga. butikkerne og dermed med indkøb som mål for besøget. Den helt omvente tendens ses ved svarmuligheden *Atmosfære*, hvor 56 % har afgivet dette svar under Bilfri Dage, mens det tilsvarende tal er 46 % i referenceugen.

Figur 3.6. Besøgsfrekvens



Figur 3.7. Forhold ved Indre By, som tiltrækker respondenten



Dernæst blev respondenten bedt om at vurdere en række udsagn, som interviewe-ren læste op. Respondenten skulle angive, i hvor høj grad han eller hun var enig i ud-sagnet. Dette skete på en skala, hvor 1 svarer til fuldstændig uenig og 5 er fuld-stændig enig.

Nogle af disse udsagn varierer fra inter-viewundersøgelsen under de Bilfri Dage til referenceugen. Dette beror på, at man bl.a. ønskede at afdække holdningerne til den konkrete situation, hvor det ikke var muligt at medbringe bilen til Indre By. Dis-se spørgsmål ville således ikke give me-ning i normalsituationen, hvor man frit kunne medbringe sin bil.

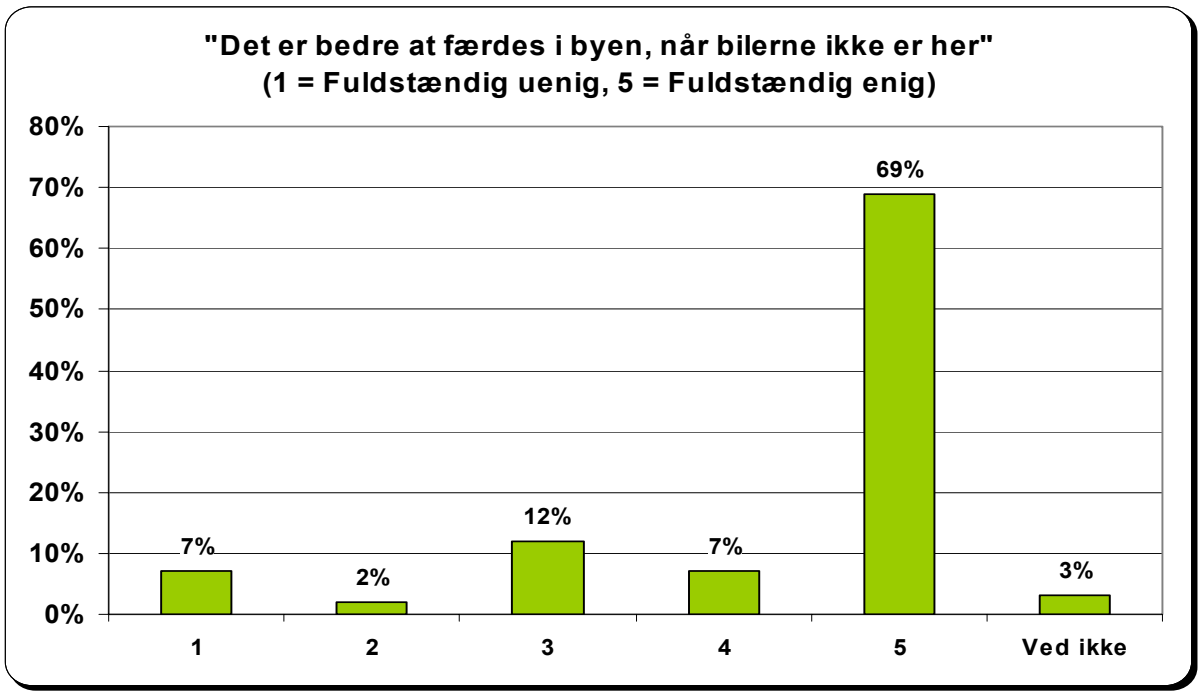
Følgende tre figurer relaterer sig således udelukkende til de Bilfri Dage og kan såle-des kun anvendes til at få indsigt i respon-dentens holdninger omkring en situation, hvor Indre By er fri for biler.

Det første udsagn går på, hvorvidt respon-denten mener det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er der. Resultatet af dette spørgsmål fremgår af figur 3.8. Som det ses, er ca. 69 % fuldstændig enige i dette udsagn. 7 % er fuldstændig uenige, mens 3 % ikke ved, hvad de skal svare.

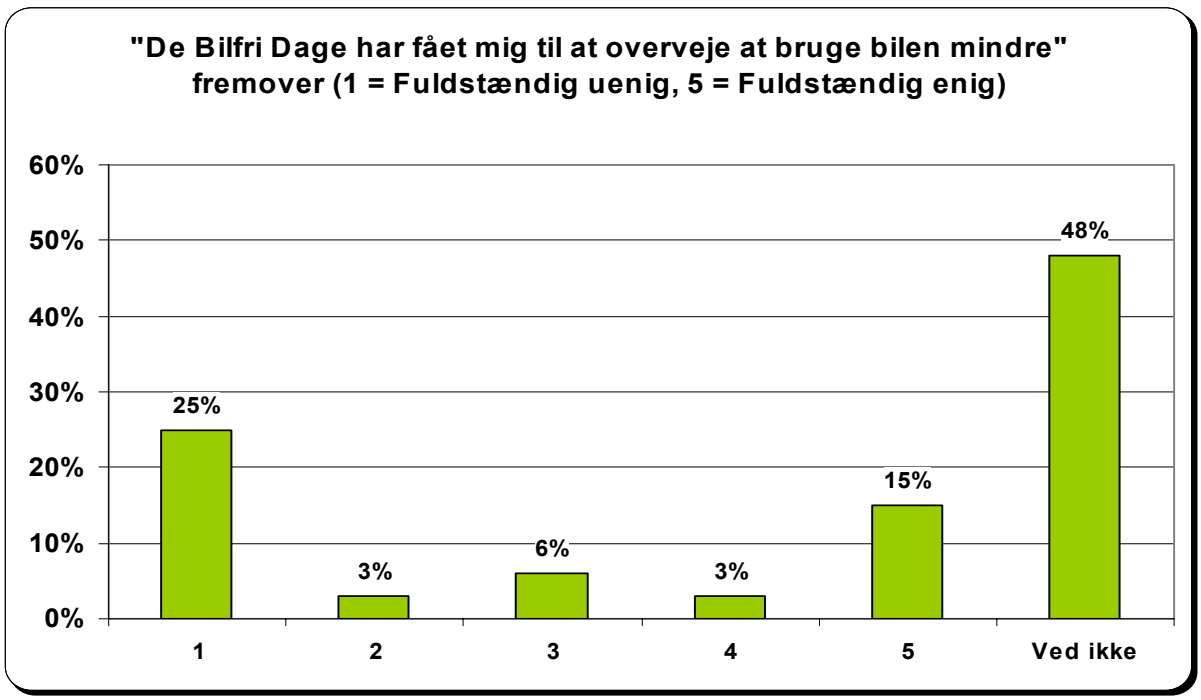
Det derpå følgende spørgsmål går på, om de Bilfri Dage har fået respondenten til at overveje at bruge bilen mindre.

Figur 3.9 viser, at 48 % ikke har kunnet svare på dette. En del af svarene i denne kategori må formodes at hænge sammen med, at mange ikke har en bil. 25 % er fuldstændig uenige – hvilket altså kan tol-kes som om, at de Bilfri Dage på ingen måde har afstedkommet et ønske hos re-spondenten om at bruge bilen mindre. Derimod har 15 % svaret *5*, at de er fuld-stændig enige i, at Bilfri Dage har fået re-spondenten til at overveje at bruge bilen mindre.

Figur 3.8. Det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er her



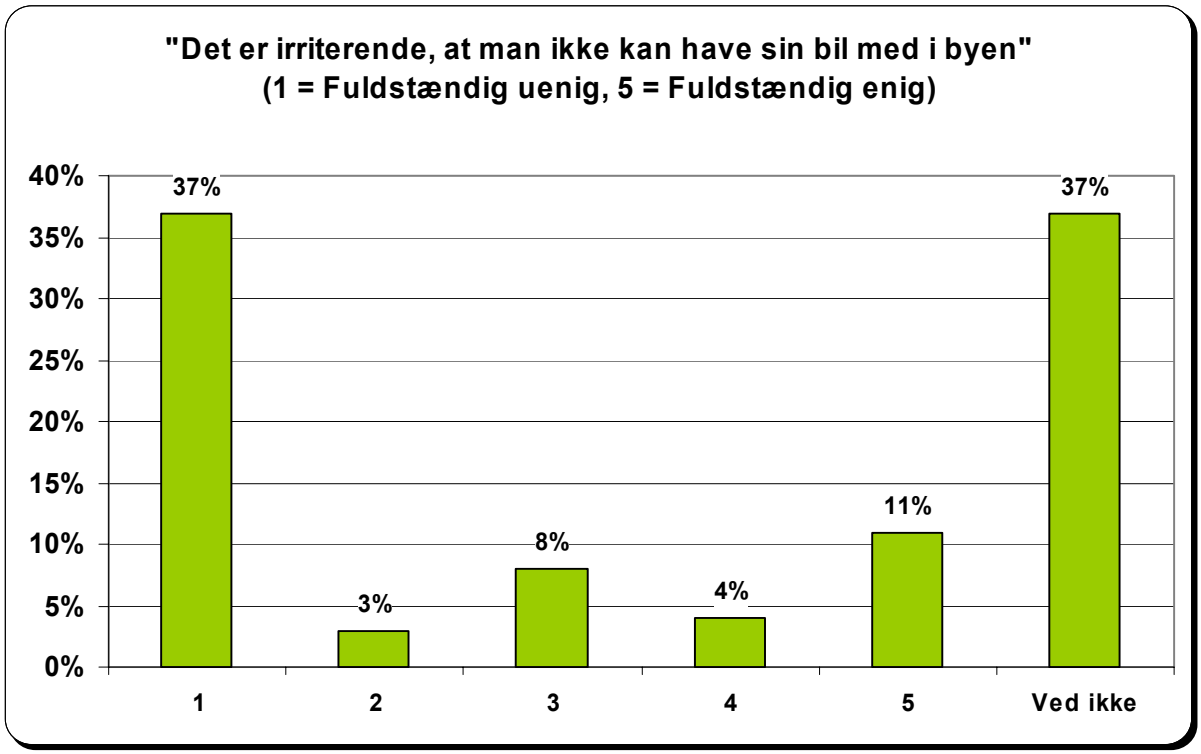
Figur 3.9. De Bilfri Dage har fået mig til at overveje at bruge bilen mindre



Det næste spørgsmål går på følgende udsagn: *Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen*. Som det ses af figur 3.10, svarer 37 % *Ved ikke*, hvilket givetvis skyldes, at mange ikke ejer en bil eller har adgang til brug af bil.

Andre 37 % er dog fuldstændig uenige i udsagnet, og synes således ikke, at det gør noget, at man ikke kan have sin bil med i byen. 11 % er enige i udsagnet, og er dermed irriterede over, at man ikke kan have sin bil med.

Figur 3.10. Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen

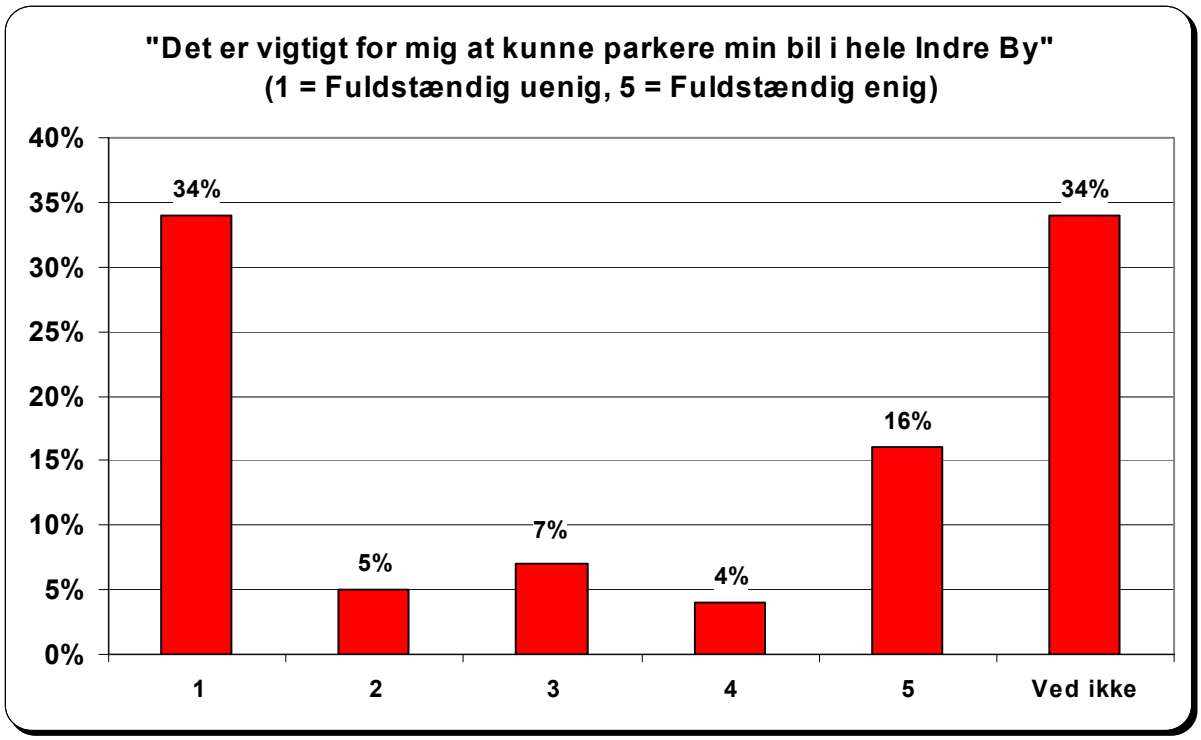


Ligesom under de Bilfri Dage, er der nogle unikke spørgsmål til brug i referenceugen.

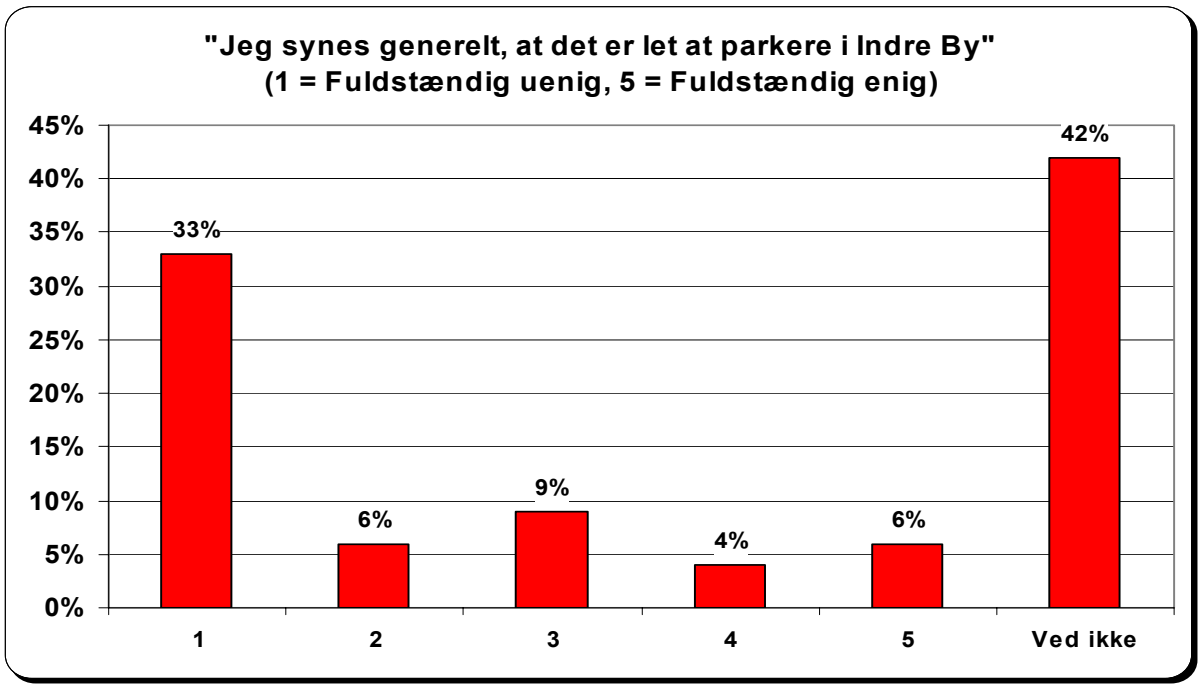
Det første gik på vigtigheden af at kunne parkere i Indre By. Svarenes fordeling fremgår af figur 3.11. 34 % var fuldstændig uenige i udsagnet og mente således, at det ikke var specielt vigtigt at kunne parkere i Indre By. Derimod svarede 16 %, at de og var fuldstændig enige i udsagnet.

Det derpå følgende spørgsmål omhandler tilgængeligheden til parkeringspladser i Indre By. Udsagnet lød: *Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By*, og svarenes fordeling fremgår af figur 3.12. 33 % anfører *1*, at de er fuldstændig uenige i udsagnet – de mener ikke, at det er let at parkere i Indre By.

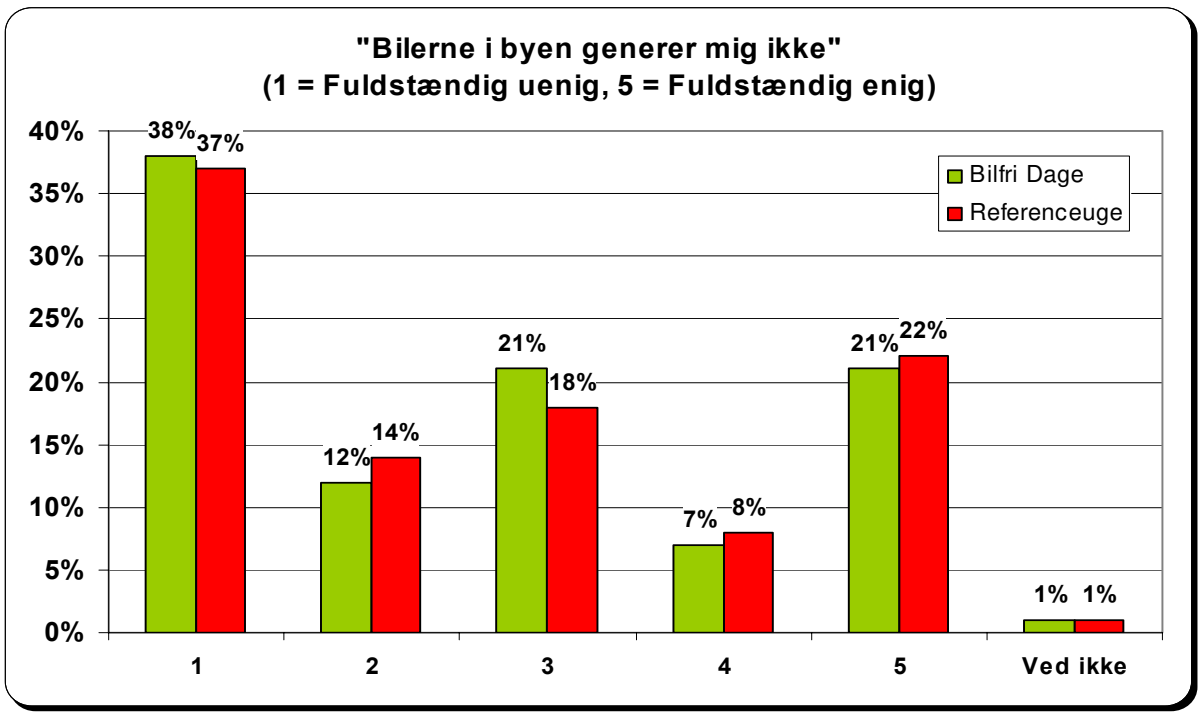
Figur 3.11. Det er vigtigt for mig at kunne parkere i hele Indre By



Figur 3.12. Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By



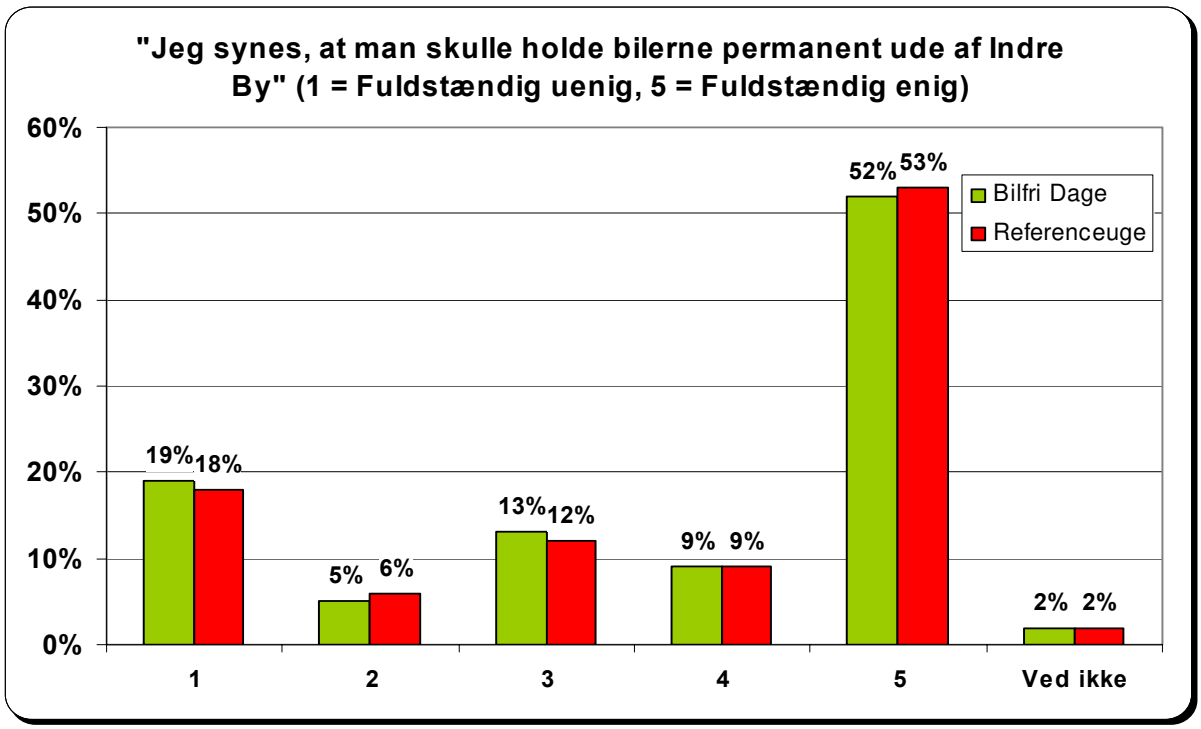
Figur 3.13. Bilerne i byen generer mig ikke



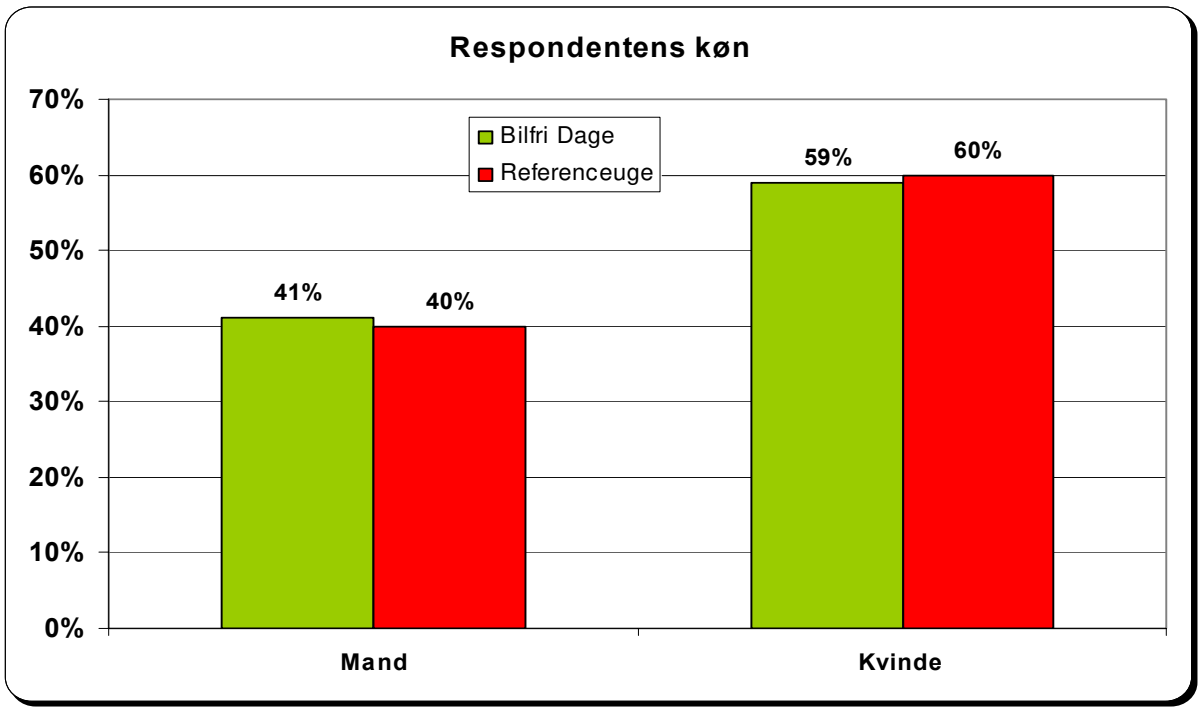
Figur 3.13 viser fordelingen af svar på udsagnet *Bilerne i byen generer mig ikke*. Dette udsagn blev brugt både under de Bilfri Dage og i referenceugen. Omkring 37 % - 38 % var fuldstændig uenige i udsagnet. De var generede af bilerne. Mange respondenter var dog på ingen måde generede af bilerne – således svarede 21 % under de Bilfri Dage og 22 % i referenceugen, at de var fuldstændig enige i udsagnet. De var på ingen måde generede af bilerne. Udsagnet havde betydning for næsten alle respondenterne, hvad enten de havde bil eller ej. Således har kun 1 % svaret *Ved ikke*.

Sidste udsagn omhandler den overordnede holdning til bilerne i byen. Udsagnet lyder: *Jeg synes, at man skulle holde biler permanent ude af Indre By* og svarenes fordeling fremgår af figur 3.14. Over halvdelen af respondenterne, var fuldstændig enige i dette udsagn – både under de Bilfri Dage og i referenceugen. Omkring 18 % - 19 % var fuldstændig uenige i udsagnet. De syntes ikke, at bilerne skulle holdes ude af byen.

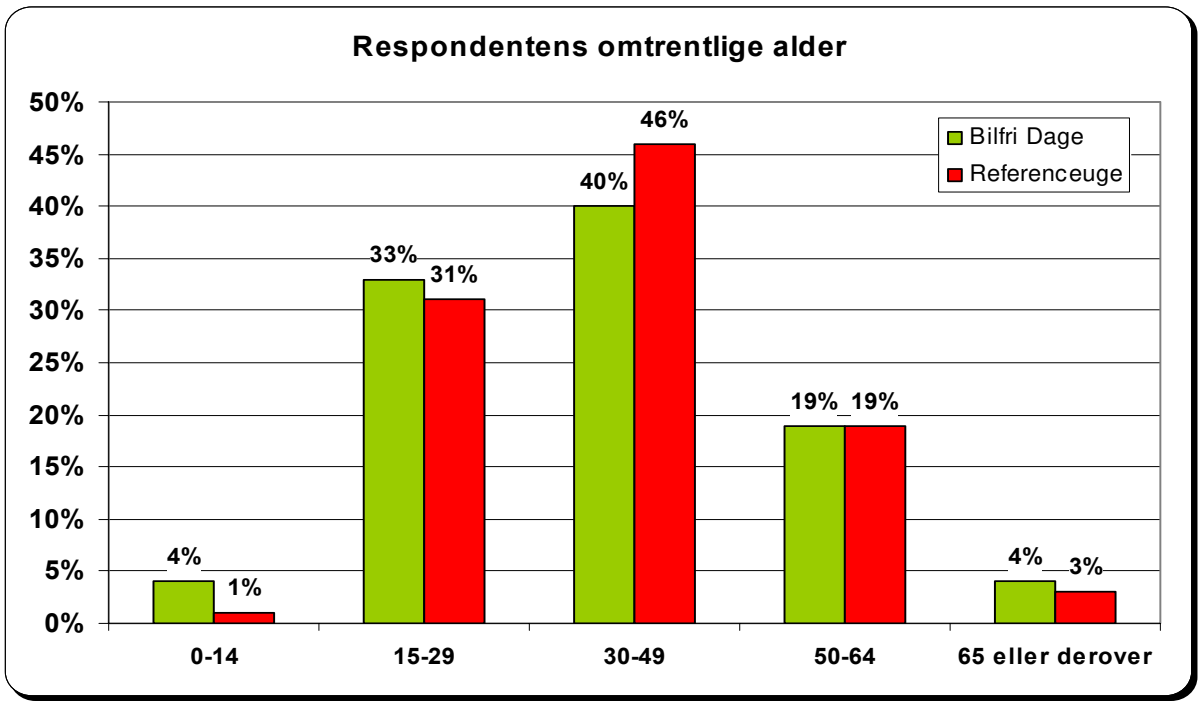
Figur 3.14. Jeg synes, at man skulle holde biler permanent ude af Indre By



Figur 3.15. Kønsfordeling



Figur 3.16. Aldersfordeling



Figurerne 3.15 og 3.16 viser henholdsvis respondenternes kønsfordeling og aldersfordeling. Som det ses af figur 3.15, er der en overvægt af kvinder blandt de adspurgte. Omkring 60 % er kvinder.

Der blev under interviewene ikke spurgt til respondentens alder. Intervieweren estimerede i stedet alderen. Figur 3.16 viser, at omkring halvdelen af respondenterne er mellem 30 og 49 år, mens ca. 1/3 er mellem 15 og 29 år. 19 % er mellem 50 og 64 år.

4. Kryds af udvalgte spørgsmål

I indeværende kapitel vises resultaterne fra en række udvalgte kryds – det vil sige kryds af to forskellige spørgsmål, hvor man holder svarfordelingen fra to eller flere udvalgte grupper op mod hinanden.

I og med at man derved reducerer den samlede population markant – f.eks. ved kun at betragte respondenter i bil eller på cykel – bliver delpopulationerne for små til at være statistisk valide. Modsat resultaterne i kapitel 3 kan resultaterne af disse kryds derfor udelukkende anvendes til at give et fingerpeg om nogle generelle tendenser.

Vi har især valgt at se nærmere på forskellene i svarene på påstandsspørgsmålene (spørgsmål 8-12 under de Bilfri Dage og spørgsmål 8-11 i referenceugen). Disse sammenholdes med *Spørgsmål 3*, således man kan se efter indikatorer på sammenhænge mellem respondentens transportmiddel og graden af enighed i påstandene.

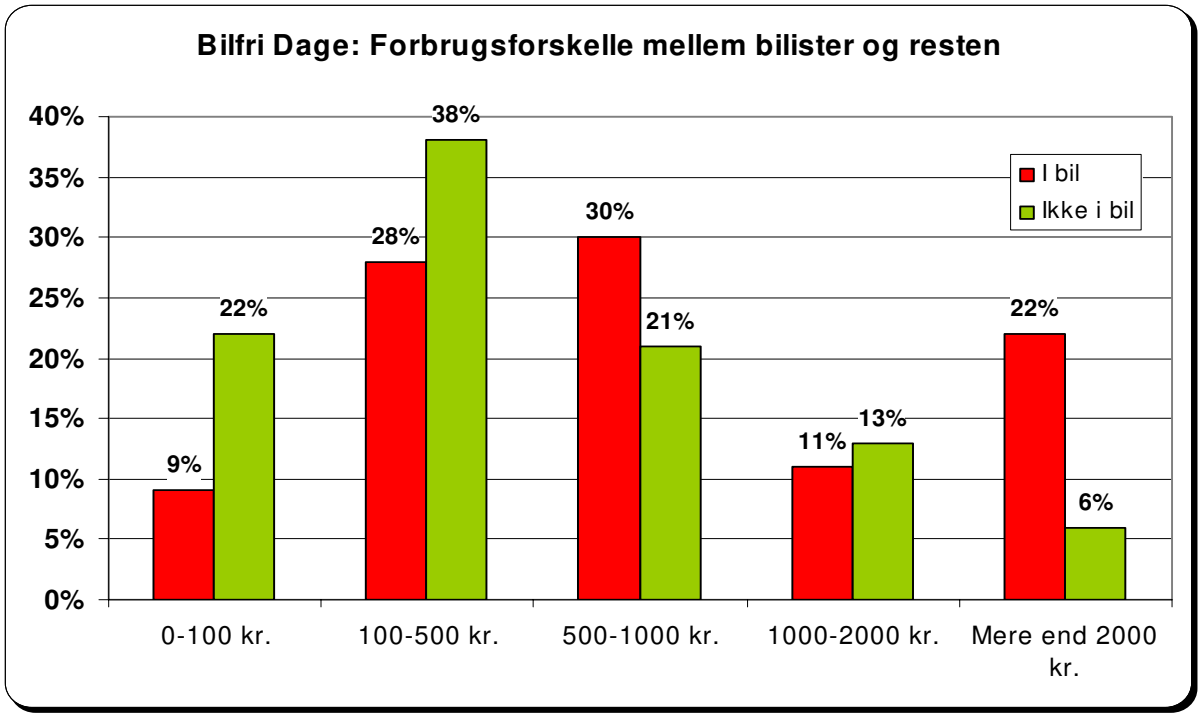
Desuden sammenholdes selv samme påstandsspørgsmål med hhv. beboere i den bilfri zone og ikke-beboere i den bilfri zone.

Desuden er der gennemført kryds af *Spørgsmål 2* – det forventede forbrug i kr. på den pågældende indkøbstur – og *Spørgsmål 3*, det anvendte transportmiddel. Således kan man se efter indikatorer på sammenhænge eller forskelle mellem bilister og ikke-bilister og deres respektive forbrug i kr. Denne sammenligning er også sket mellem bilister og cyklister specifikt.

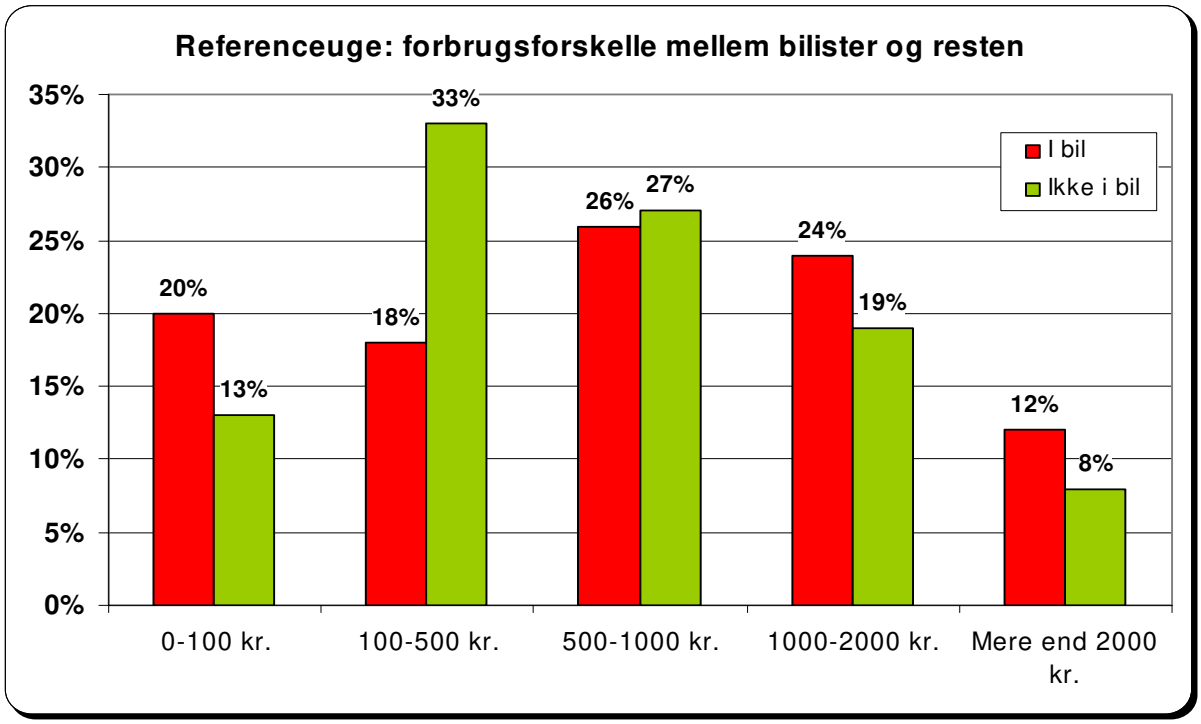
På de følgende sider vises hver enkelt kryds for hhv. de Bilfri Dage og referenceugen. **Bemærk,** at enkelte af påstandsspørgsmålene varierer fra de Bilfri Dage til referenceugen, så disse kan ikke umiddelbart sammenholdes.

De første kryds går på forskellene i købsbeløb mellem bilister og resten (figurerne 4.1a og 4.1b) samt mellem bilister og cyklister (figurerne 4.1c og 4.1d). Da kun omkring halvdelen af respondenterne har angivet indkøb som et mål for turen til Indre By, er populationen allerede reduceret med omkring 50 % - og er derfor ikke længere statistisk valid. Krydset er gennemført for såvel de Bilfri Dage som for referenceugen.

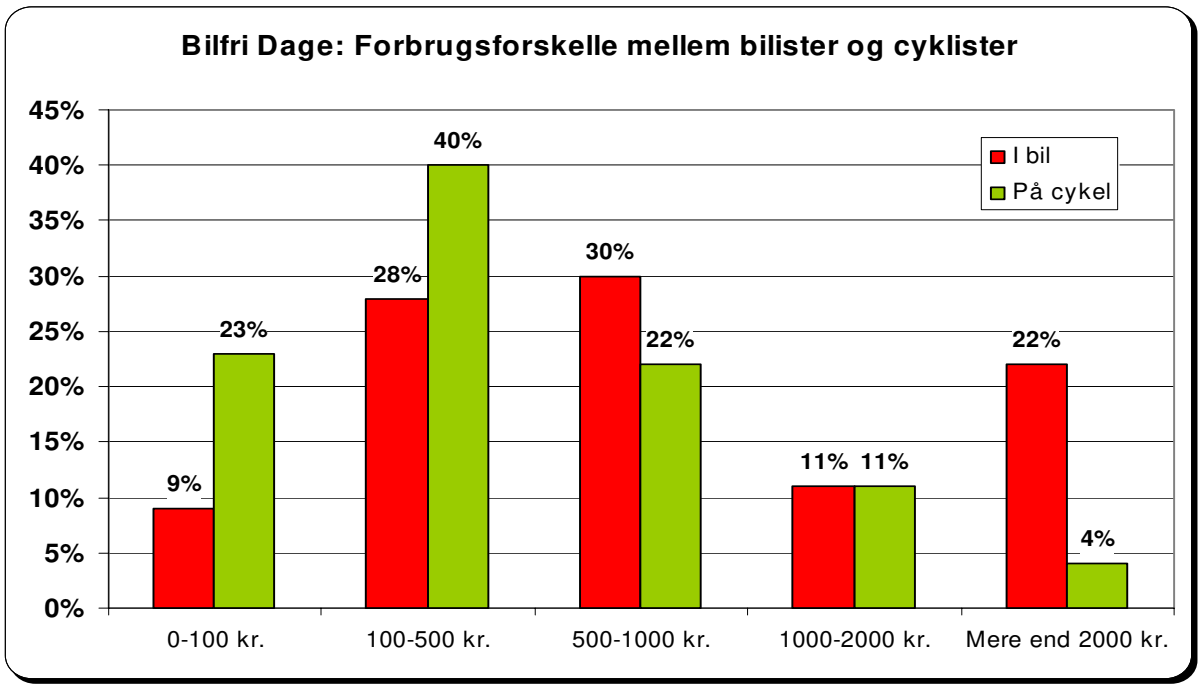
Figur 4.1a: Forskelle i svar på *Spørgsmål 2* ved respondenter hhv. i bil og ikke i bil



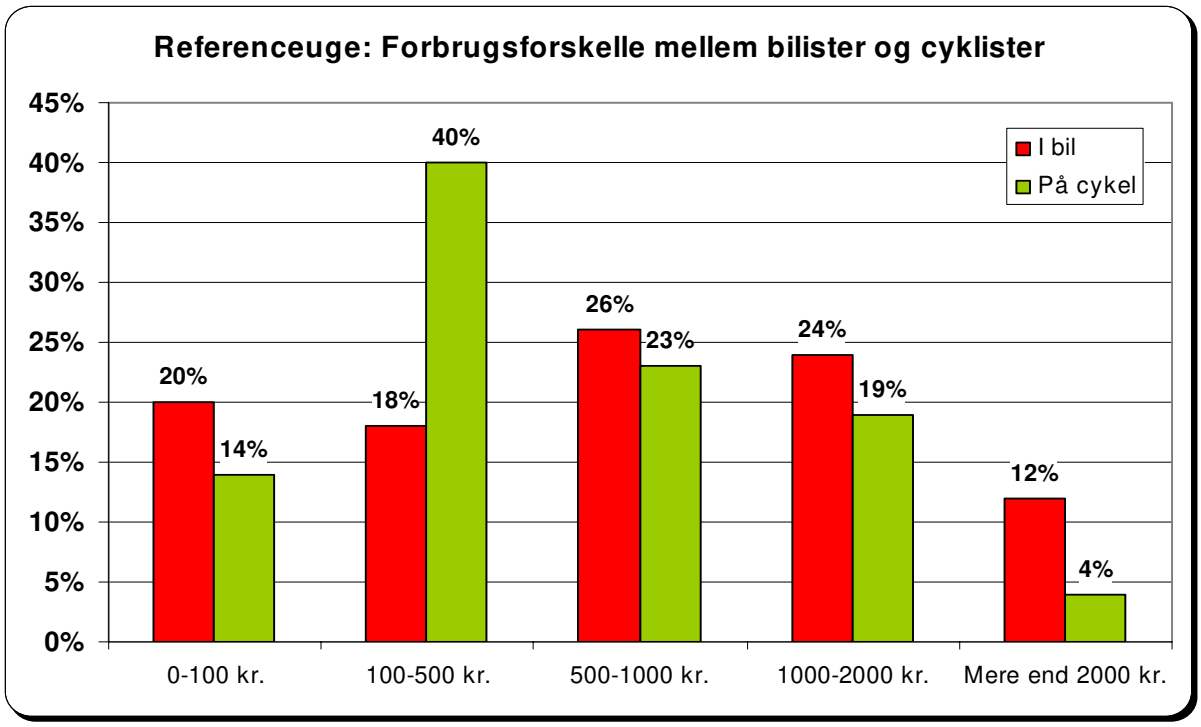
Figur 4.1b: Forskelle i svar på *Spørgsmål 2* ved respondenter hhv. i bil og ikke i bil



Figur 4.1c: Forskelle i svar på *Spørgsmål 2* ved respondenter hhv. i bil og på cykel



Figur 4.1d: Forskelle i svar på *Spørgsmål 2* ved respondenter hhv. i bil og på cykel

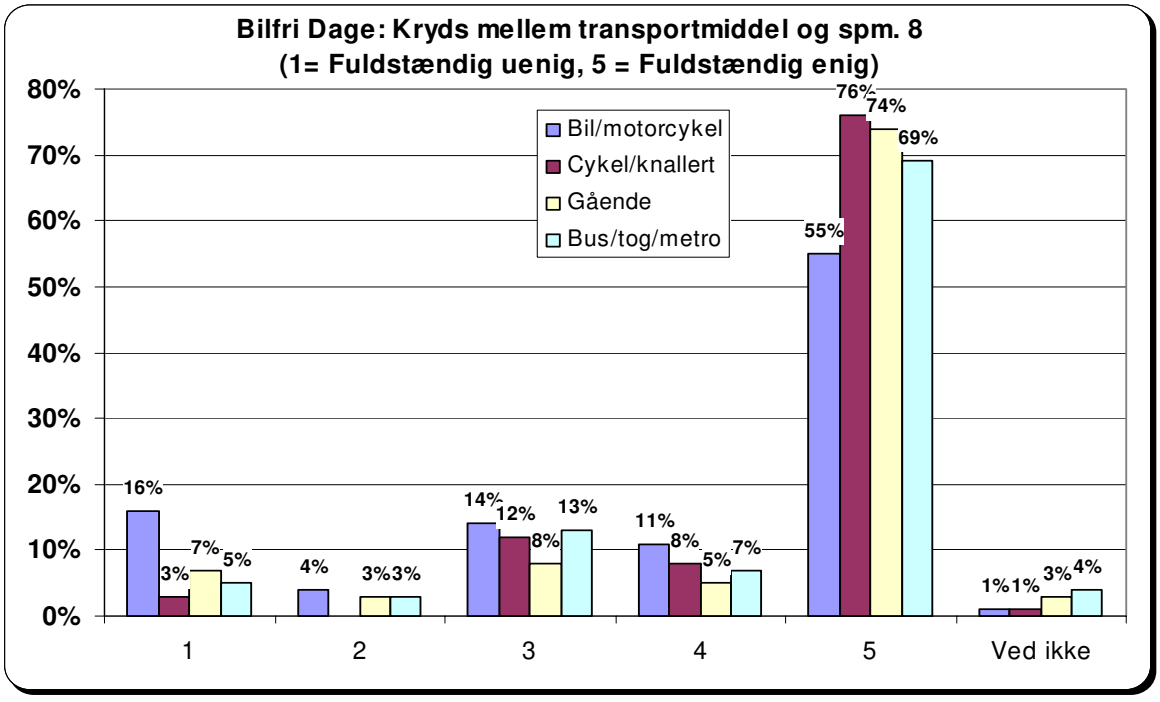


Som det ses af figurerne 4.1a og 4.1b, indikerer dette kryds et gennemsnitligt højere købsbeløb hos de respondenter, som er kommet til byen i bil under de Bilfri Dage. F.eks. har 22 % af de adspurgte bilister – som har angivet indkøb som et mål for turen – brugt 2.000 kr. eller mere på indkøb den pågældende dag.

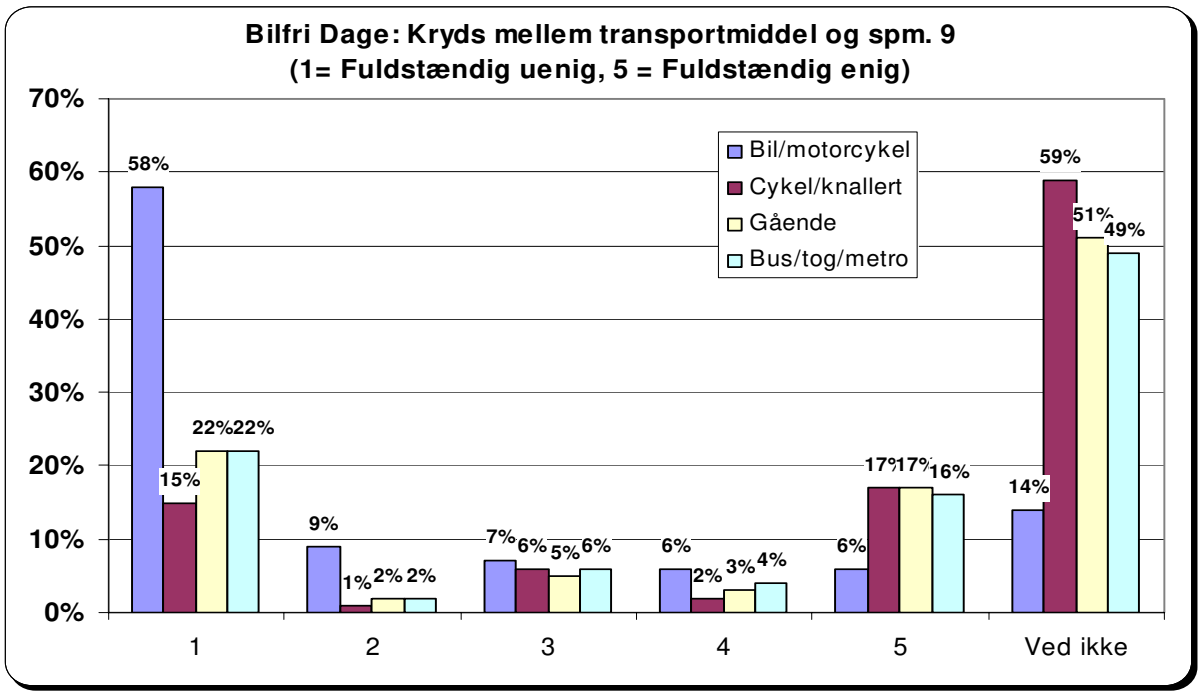
I referenceugen (figur 4.1b) er populationen naturligvis lidt større, da omkring 58 % af de adspurgte har tilkendegivet, at indkøb var et af målene med turen. Bemærk, at fordelingen af bilisternes svar i store træk er spejlvendt her i forhold til undersøgelsen under Bilfri Dage. Nu er der 20 % af de adspurgte bilister, som kun forventer at bruge op til 100 kr. på indkøb.

I figurerne 4.1c og 4.1d er det udelukkende bilister og cyklister, der sammenholdes. I begge uger har 40 % af cyklisterne, som er i byen i forbindelse med indkøb, angivet et forventet købsbeløb på mellem 100 og 500 kr. Cyklisternes købsbeløb varierer ikke meget ugerne imellem, men er dog gennemsnitligt højere i referenceugen – dette harmonerer med den generelle tendens. Som det ses af både 4.1c og 4.1d, køber de medvirkende bilister i gennemsnit for et højere beløb.

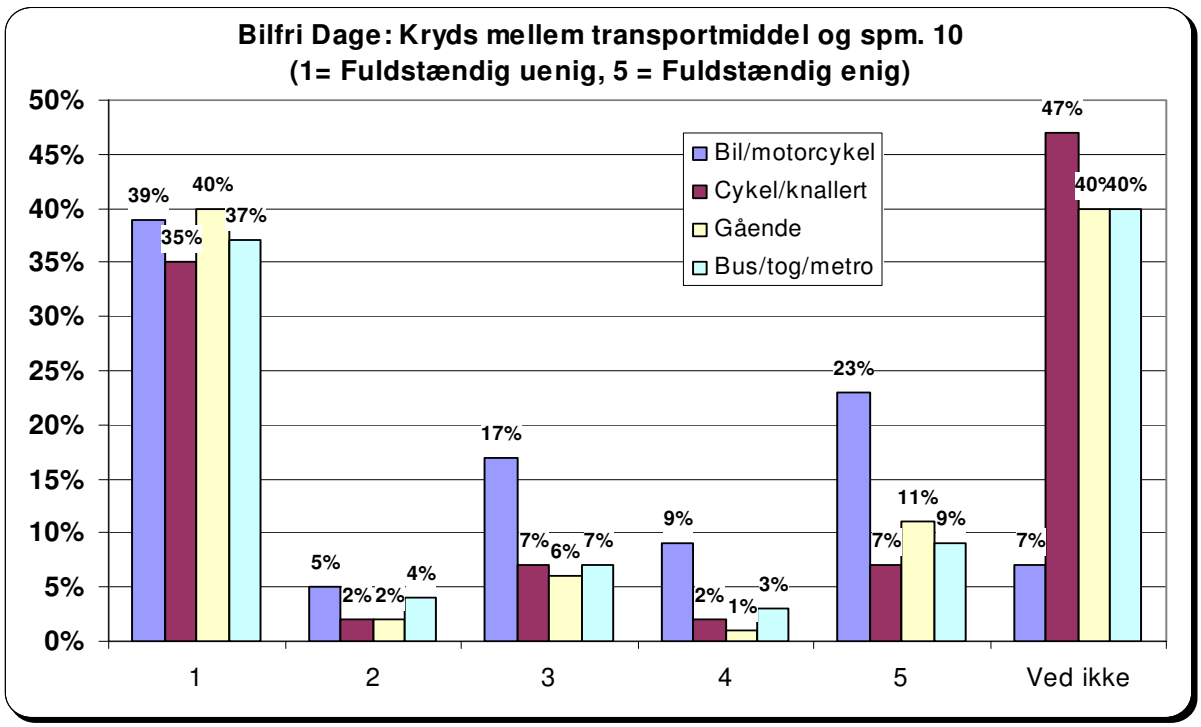
Figur 4.2: "Det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er her"



Figur 4.3: "De Bilfri Dage har fået mig til at overveje at bruge bilen mindre fremover"



Figur 4.4: "Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen"



Kryds af udvalgte spørgsmål

Figurerne 4.2 til 4.4 omhandler påstandsspørgsmål, der udelukkende blev anvendt under de *Bilfri Dage*, hvorfor disse ikke kan sammenlignes med resultaterne fra referenceugen.

I relation til det første udsagn (figur 4.2), er holdningsforskellene ikke så store uanset det anvendte transportmiddel. Dette peger i retning af, at der kan være er overvejende enighed om, at det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er her. Respondenterne i bil er dog gennemsnitligt mindst enige i udsagnet. 16 % har angivet, at de er *helt uenige* i udsagnet. Kun mellem 3 og 7 % af brugere af de øvrige transportgrupper, har afgivet samme svar.

Som det ses af figur 4.3, er der mere variation i enigheden i dette udsagn. Respondenterne i bil skiller sig markant ud fra resten, men dette kan til dels skyldes, at mange af de øvrige respondenter slet ikke ejer eller har adgang til en bil, og derfor har svaret *ved ikke* til dette spørgsmål. De kan således ikke angive, om det vil bruge bilen mindre fremover, da de slet ikke har en bil.

Tilsvarende i figur 4.4, hvor mange af de respondenter, der ikke var i bil den pågældende dag, har svaret *ved ikke*. Der er generelt stor uenighed i dette udsagn, om end en betydelig andel af respondenterne i bil er meget enige i, at det er irriterende ikke at kunne medbringe sin bil rundt i byen. Husk igen på, at populationen her er nedbrudt til mindre delpopulationer og er for små til at være statistisk valide.

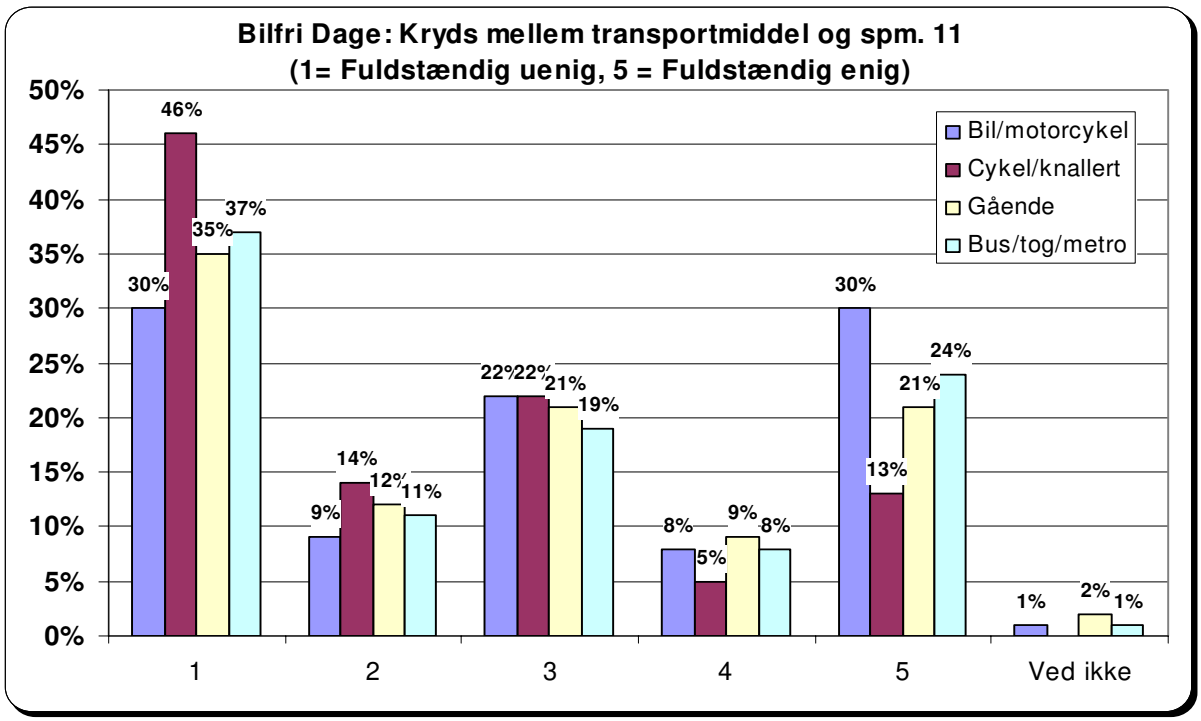
I de følgende figurer 4.5 og 4.6 sammenholdes de påstandsspørgsmål, som gik igen i begge uger.

”Bilerne i byen generer mig ikke” (figur 4.5a og 4.5b). I begge uger har næsten alle – uanset transportmiddel – haft en mening om udsagnet. Kun få har svaret *ved ikke*.

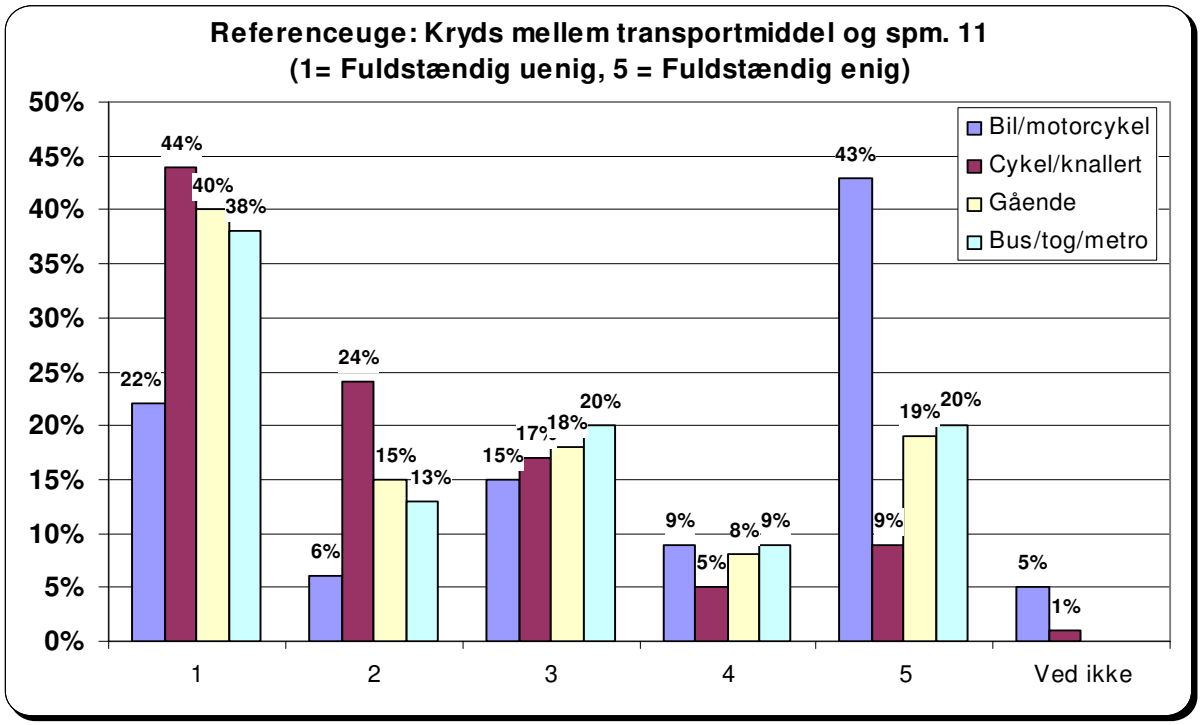
Bilisternes enighed i udsagnet synes størst i referenceugen, mens forskellene ugerne imellem er mindre ved de andre transportformer.

”Jeg synes, at man skal holde bilerne permanent ude af Indre By” (figur 4.6a og 4.6b). Næsten alle respondenter har kunnet afgive et svar på skalaen. I begge uger er der betragtet under ét stor enighed i udsagnet. Bilisterne er dog gennemsnitligt mindst enige og omkring 40 % af disse er på ingen måde enige i, at bilerne skal holdes ude af byen. Cyklisterne er den gruppe, som er mest enige i udsagnet.

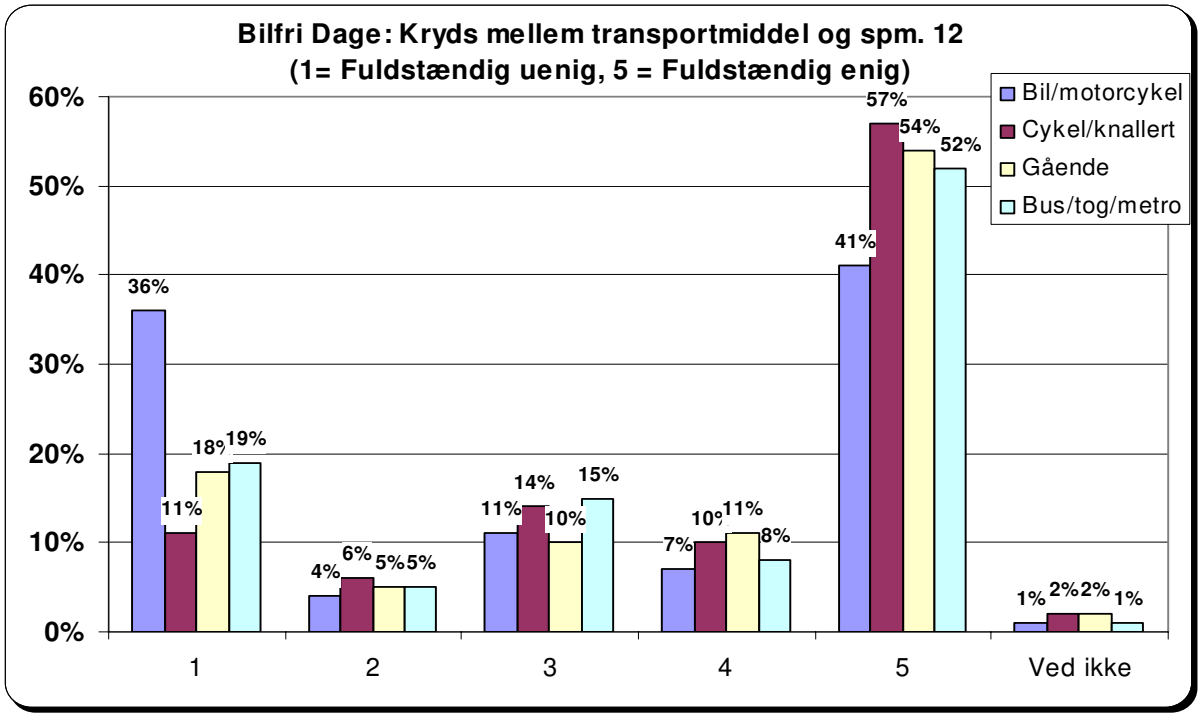
Figur 4.5a: "Bilerne i byen generer mig ikke" (Bilfri Dage)



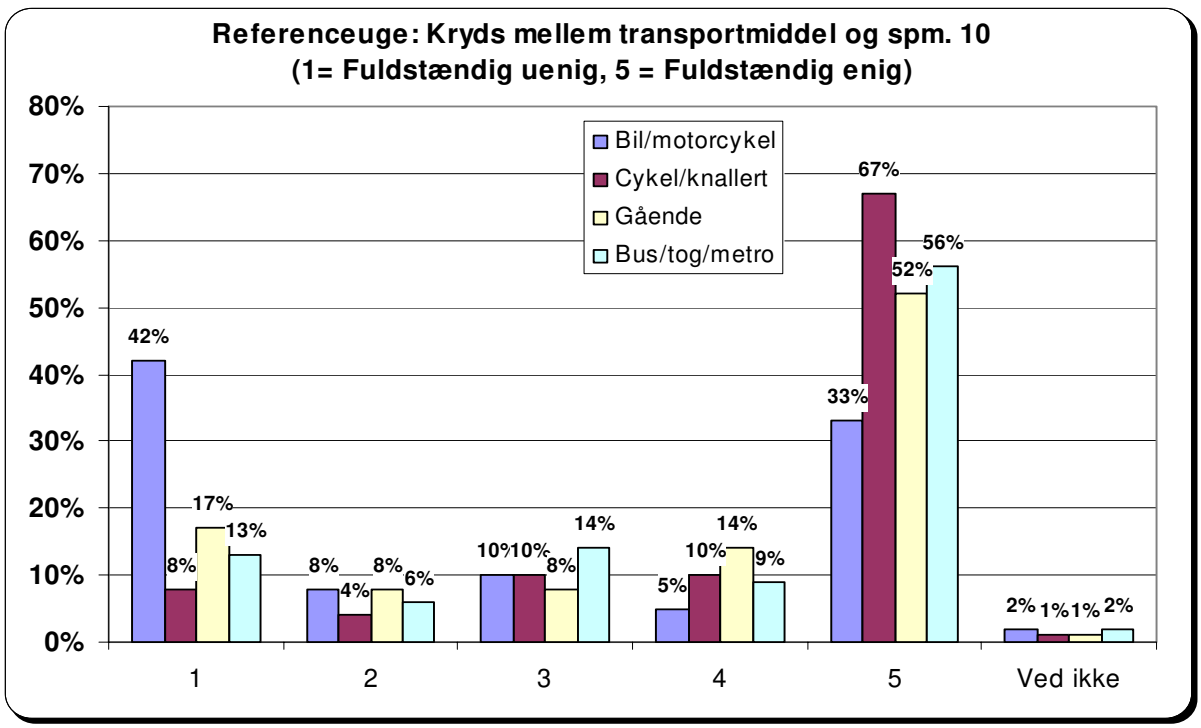
Figur 4.5b: "Bilerne i byen generer mig ikke" (referenceuge)



Figur 4.6a: "Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By" (Bilfri Dage)



Figur 4.6b: " Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By" (referenceuge)



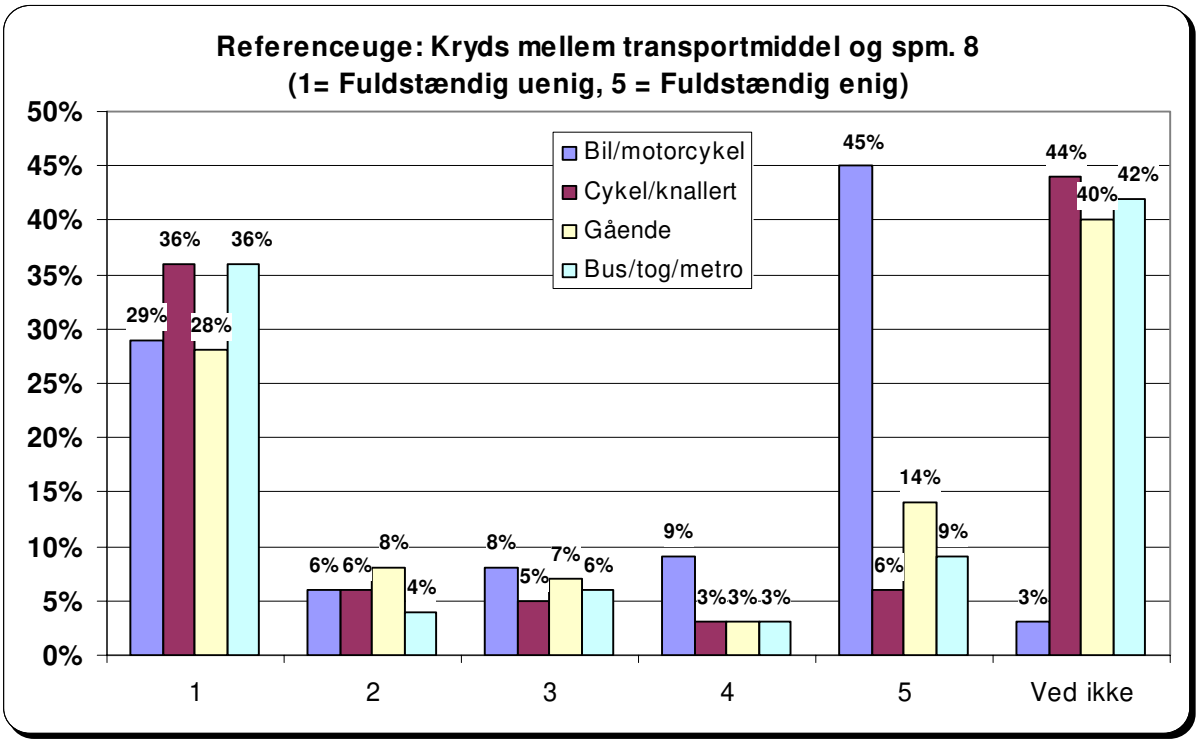
”Det er vigtigt for mig at kunne parkere i hele Indre By” (figur 4.7).

Udsagnet omhandler vigtigheden af, at kunne parkere i hele Indre By. Også her, har mange svaret *ved ikke* – ikke mindst i de grupper, som ikke har medbragt bilen den pågældende dag. Dette kan pege i retning af, at mange af de respondenter – som ikke er i bil den pågældende dag – aldrig medbringer en bil til Indre By. Måske fordi de ikke har adgang til bil eller måske foretrækker de blot andre transportmidler, når turen går til Indre By. Et endegyldigt svar kan dog ikke læses ud fra disse kryds.

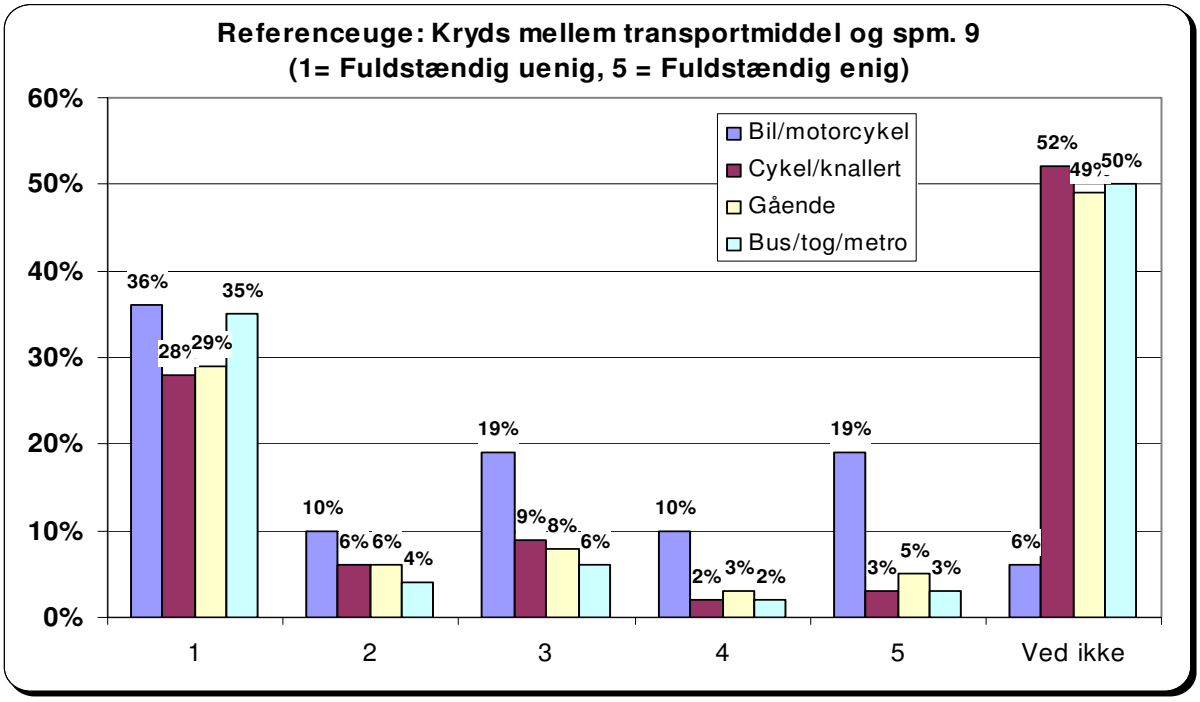
Ud fra figur 4.7 ses, at fordelingen i svarkategorierne 1-4 er nogenlunde ligeligt fordelt mellem de forskellige transportgrupper, men at op mod halvdelen af de adspurgte bilister er fuldstændig enige i udsagnet, hvor en tilsvarende andel har svaret *ved ikke* ved de andre transportgrupper.

”Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By” (figur 4.8). Omkring 1/3 af respondenterne er – uanset transportmiddel – fuldstændig uenige i udsagnet. De mener således ikke, at det er let at parkere i Indre By.

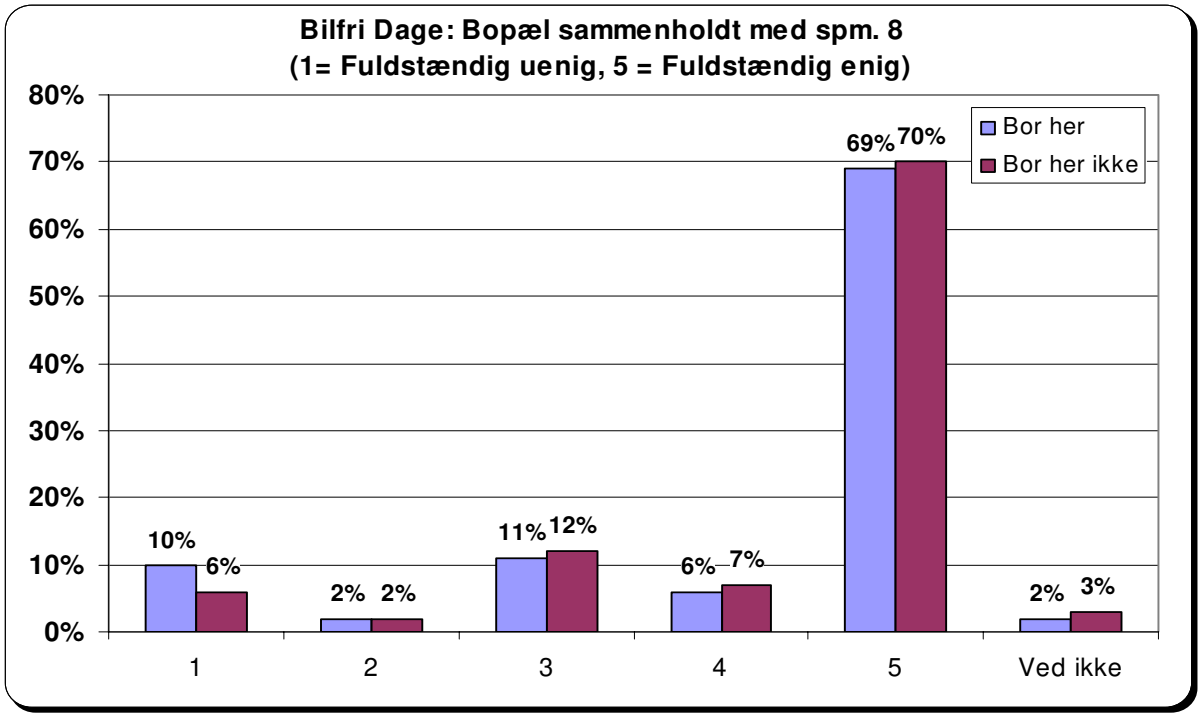
Figur 4.7: "Det er vigtigt for mig, at kunne parkere i hele Indre By"



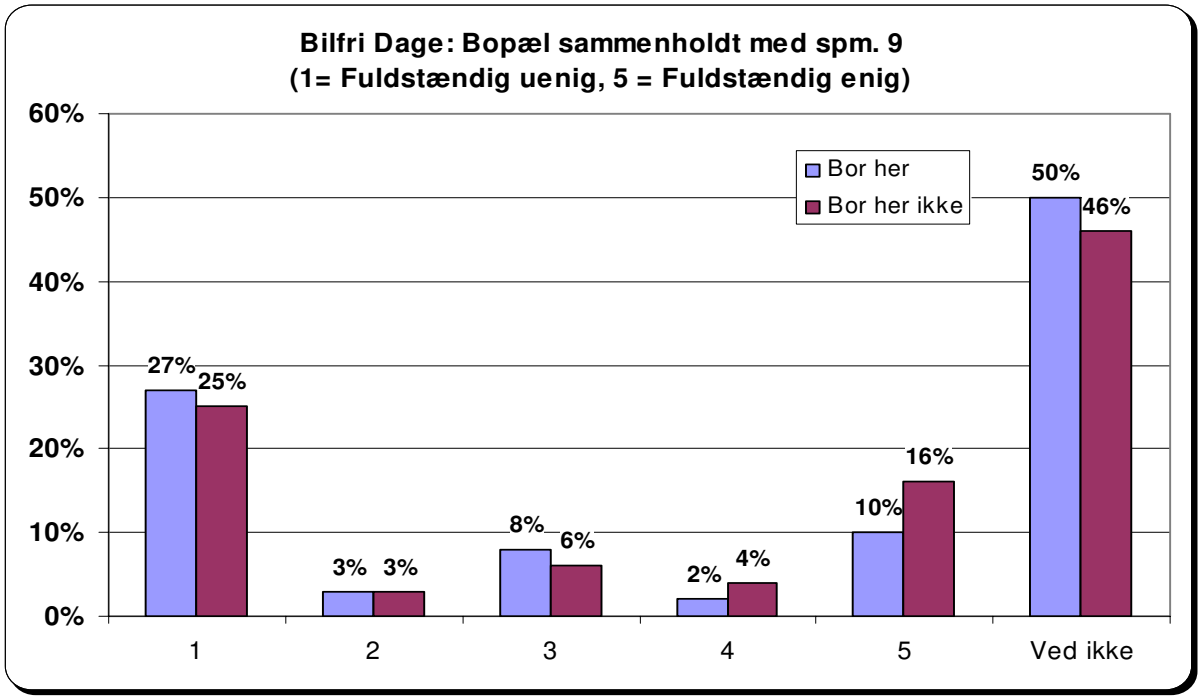
Figur 4.8: " Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By"



Figur 4.9: "Det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er her"



Figur 4.10: "De Bilfri Dage har fået mig til at overveje at bruge bilen mindre fremover"

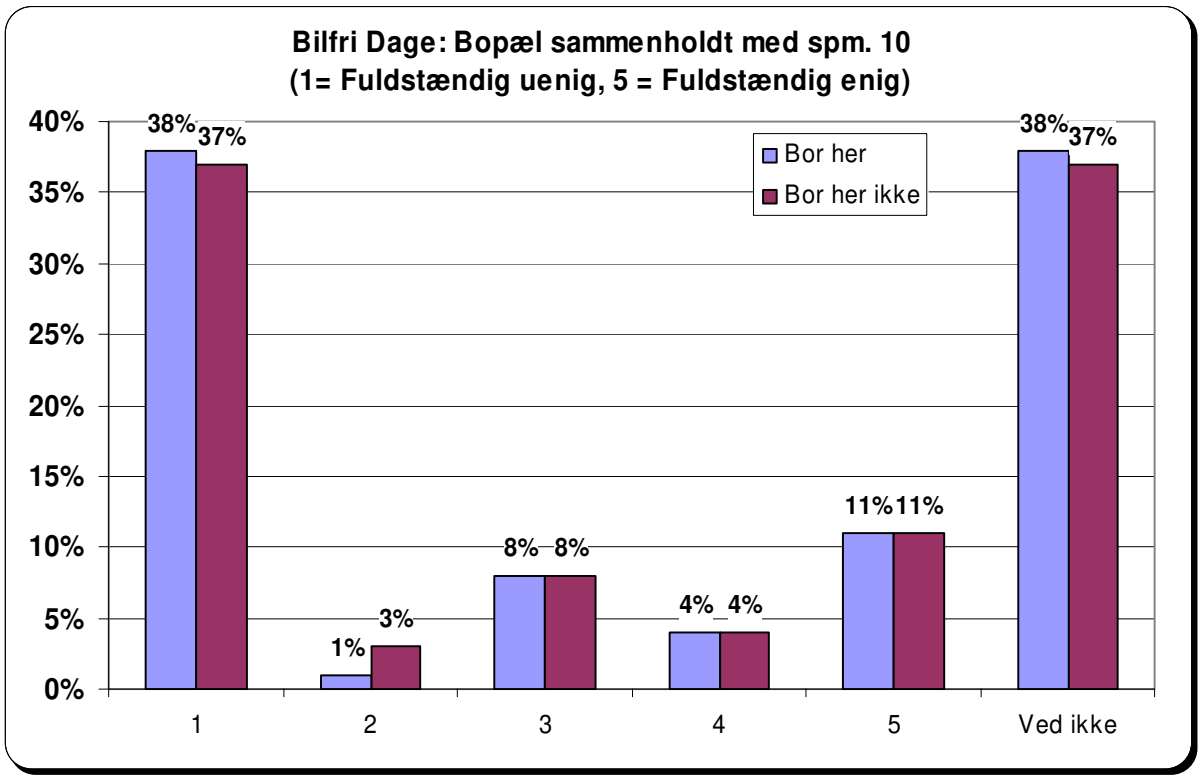


Figurerne 4.9 til 4.15 omhandler de samme udsagn som ovenfor, men svarenes fordeling sammenholdes her mellem respondenter, der bor i Indre By og respondenter, der ikke bor i Indre By.

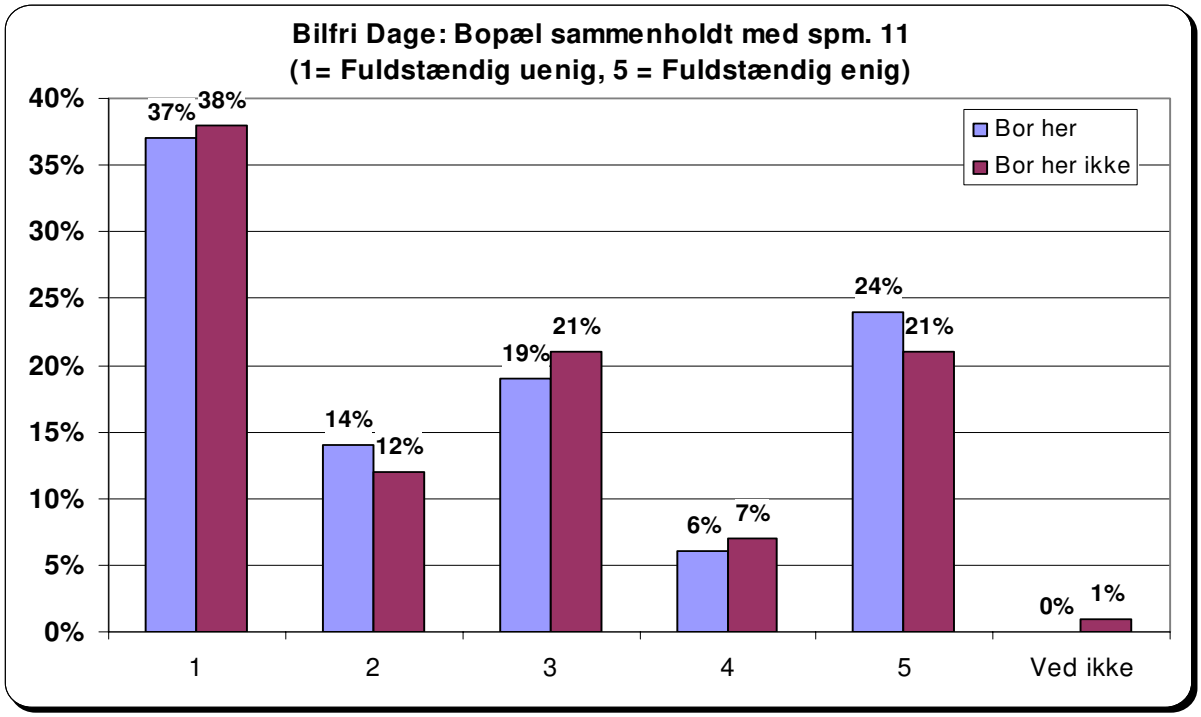
Generelt peger krydsene i retning af langt større enighed i udsagnene mellem respondenter med bopæl i Indre By og respondenter udenfor. Skal dette underbygges statistisk, skulle populationerne dog have været større.

I figur 4.11 ses der næsten ingen forskelle mellem de to grupper. Dette kryds indikerer således ikke, at respondenternes bopæl afgør, om man finder det irriterende ikke at kunne medbringe sin bil til Indre By.

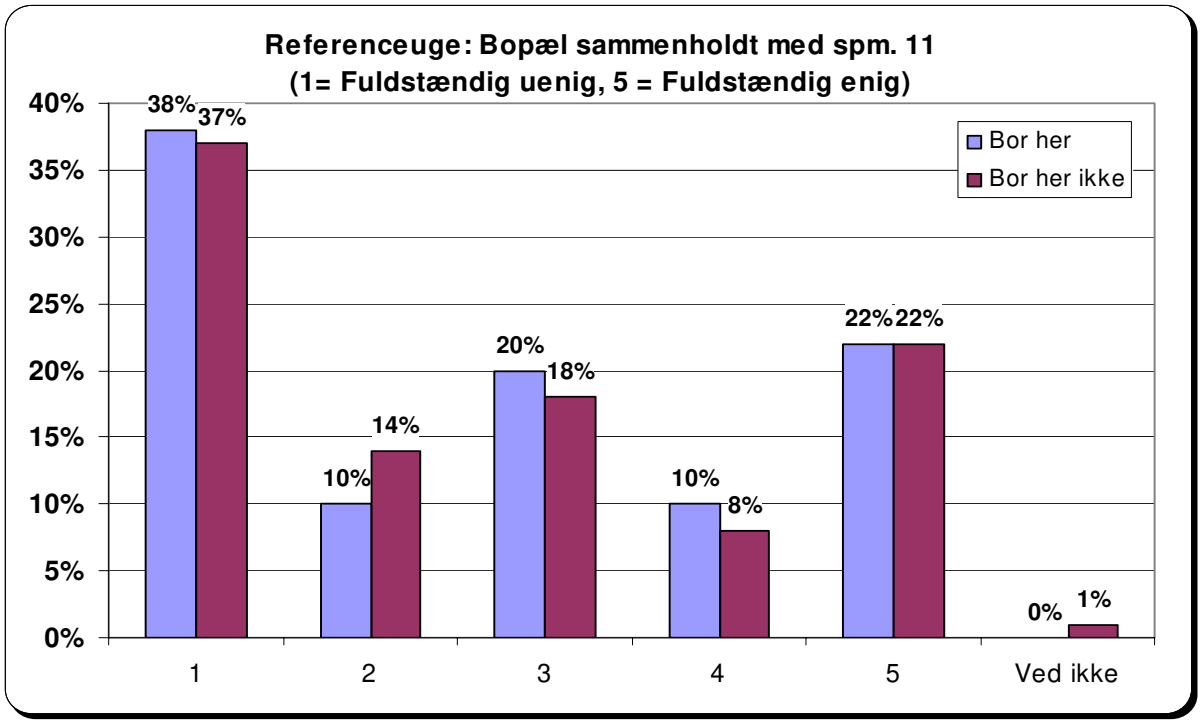
Figur 4.11: "Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen"



Figur 4.12a: "Bilerne i byen generer mig ikke" (Bilfri Dage)



Figur 4.12b: "Bilerne i byen generer mig ikke" (referenceuge)



Kryds af udvalgte spørgsmål

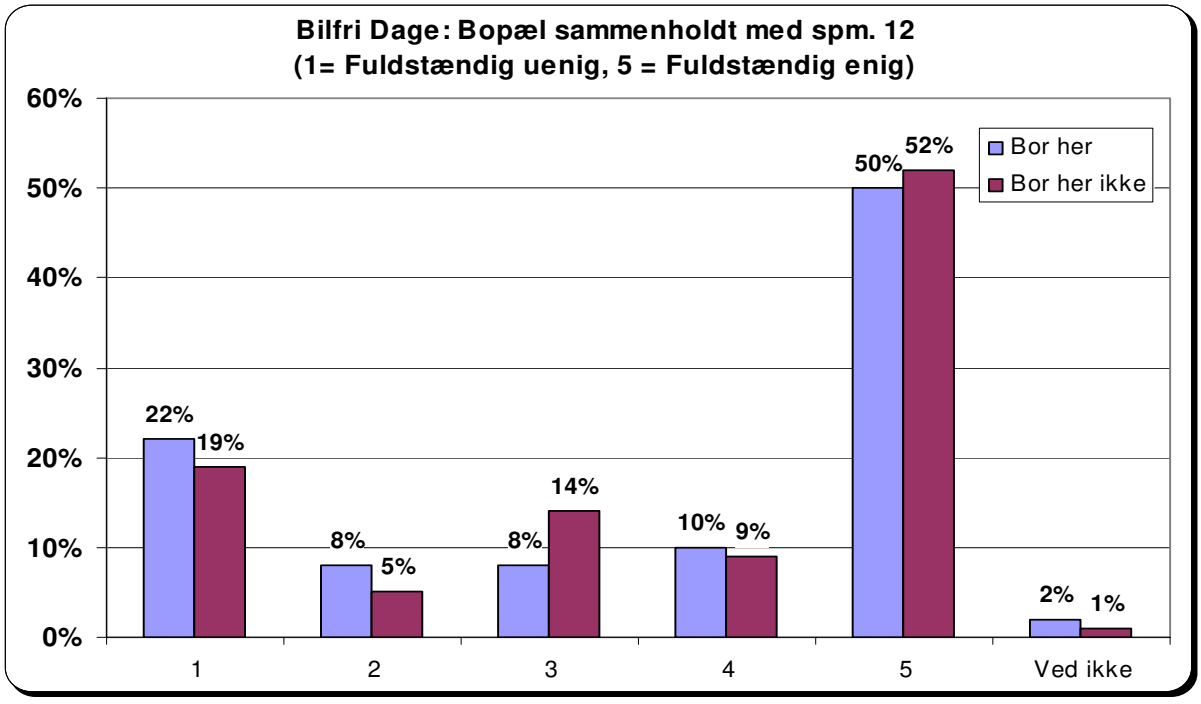
Omkring udsagnet *"Bilerne i byen generer mig ikke*" (figurerne 4.12a og 4.12b) er billedet det samme – krydset peger ikke i retning af nogen nævneværdig forskel de to grupper imellem, hvad enten man betragter undersøgelsen gennemført under Bilfri Dage eller referenceugen.

Af de respondenter, der har en mening om udsagnet, er langt den overvejende del fuldstændig uenige i udsagnet.

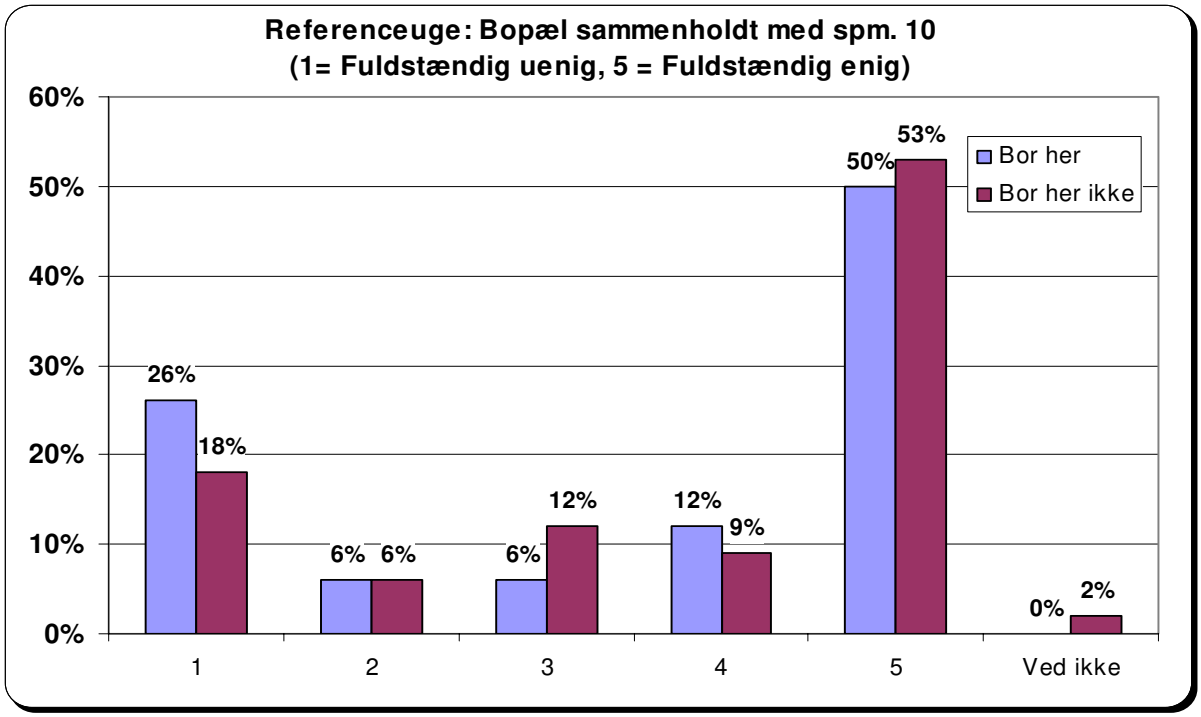
Også i figurerne 4.13a og 4.13b ses et stort sammenfald mellem fordelingen af svarene i de to grupper. Der er dog en lille tendens til, at respondenter med bopæl i Indre By er en smule mindre enige i, at bilerne burde holdes helt ude af Indre By – tendensen er stærkest i referenceugen.

I figur 4.14 ses der lidt større variation imellem grupperne, men det er tydeligt, at det ligger Indre Bys beboere mere på sinde, at kunne parkere i hele Indre By. Desuden har en større andel af beboerne i Indre By en mening om udsagnet. Atter skal det bemærkes, at tendensen ikke er statistisk valid, men blot en indikator.

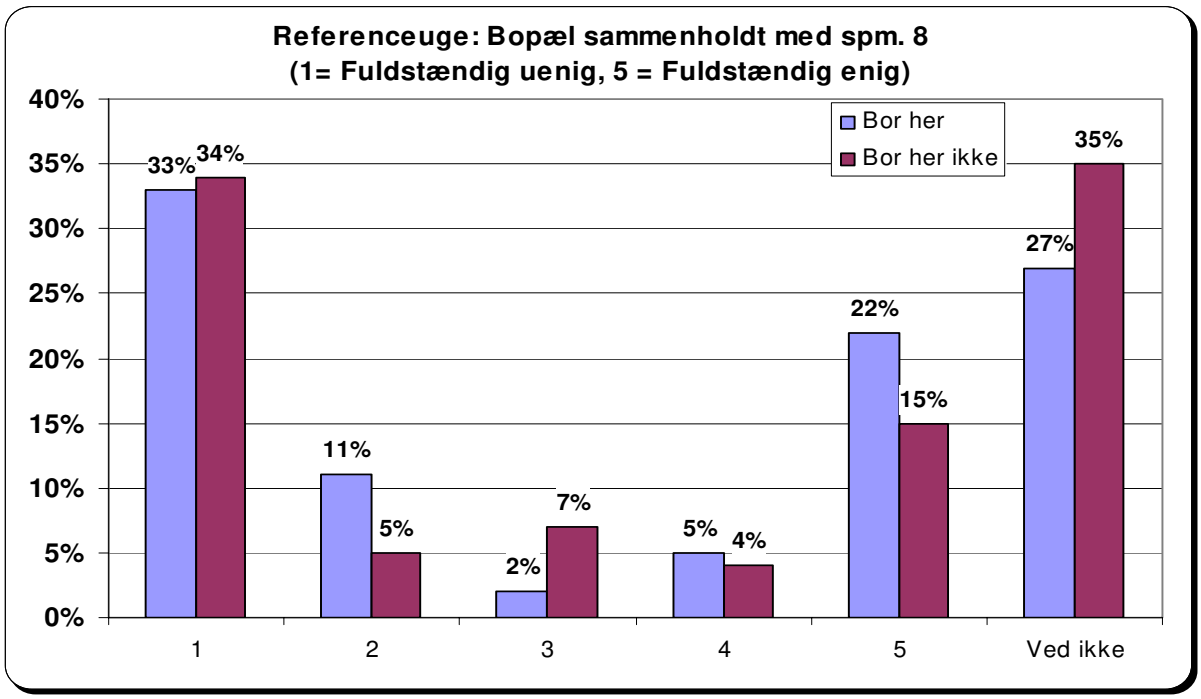
Figur 4.13a: "Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By" (Bilfri Dage)



Figur 4.13b: "Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By" (referenceuge)

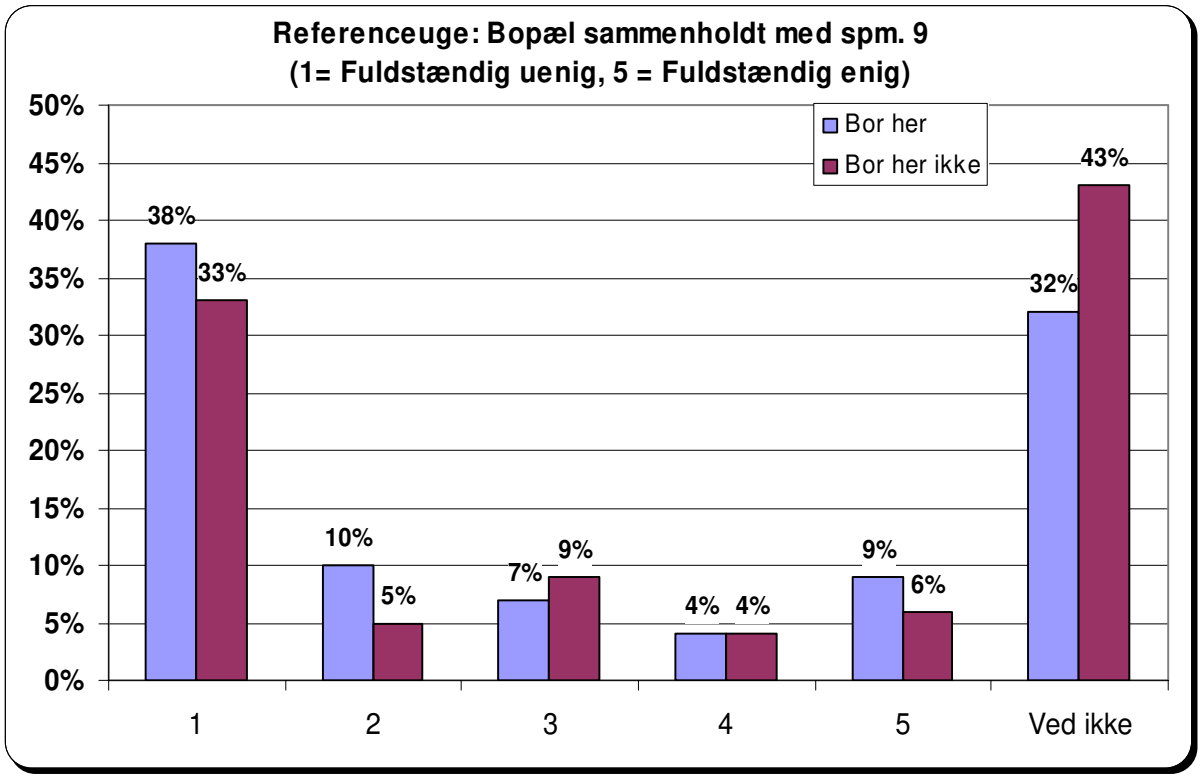


Figur 4.14: "Det er vigtigt for mig, at kunne parkere i hele Indre By"



I figur 4.15 ses variationerne mellem de to gruppers svar på udsagnet omkring besværligheden ved parkering i Indre By. Beboerne synes generelt mindst enige i udsagnet. Således svarer 38 %, at de er helt uenige i udsagnet. Dette kan skyldes, at respondenter med bopæl i byen ofte har behov for at parkere i Indre By og at dette skal ske i rimelig afstand til deres bopæl.

Figur 4.15: ” Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By”



ICP, september 2005

Passantinterviewanalyse i Indre By, fase 1

1 **Spørgsmål 1. Hvad er dit ærende i Indre By i dag? (GERNE FLERE SVAR!)**
1 Indkøb 2 Arbejde 3 *Bilfri Dage*-arrangementer 4 Fritid/underholdning 5 Turist 6 Bor her
6 Andet

Hvis "1) Indkøb", stil da "Spørgsmål 2"……ellers gå videre til "Spørgsmål 3".

2 **Spørgsmål 2. Hvor mange penge regner du med at bruge på indkøb i dag?**
1 0-100 kr. 2 100-500 kr. 3 500-1000 kr. 4 1000-2000 kr. 5 Mere end 2000 kr.

3 **Spørgsmål 3. Hvilket transportmiddel har du anvendt for at komme hertil i**
1 Bil/motorcykel 2 Cykel/knallert 3 Gående 4 Bus/tog/metro 5 Andet.

Hvis "1) Bil/motorcykel", stil da "Spørgsmål 4"……ellers gå videre til "Spørgsmål 6".

4 **Spørgsmål 4. Hvor har du parkeret din bil?**
1 Illum 2 Magasin 3 Israels Plads 4 Danske Bank 5 Andet.

5 **Spørgsmål 5. Hvor lang tid tog det ca. at finde en parkeringsplads?**
1 Ingen tid 2 Ca. 5 min. 3 Ca. 10 min. 4 Ca. 20 min. 5 Længere end 20 min. 6 Ved ikke

6 **Spørgsmål 6. Hvor ofte kommer du her i Indre By?**
1 Dagligt 2 Ugentligt 3 Hver måned 4 Sjældnere 5 Ved ikke

7 **Spørgsmål 7. Hvad er det ved Indre By, der tiltrækker dig? (GERNE FLERE SVAR!)**
1 Butikkerne 2 Spise/drikke 3 Kulturtilbud 4 Atmosfære/liv 5 Bor her 6 Andet 7 Ved ikke

Jeg vil nu læse 5 udsagn op omkring de *Bilfri Dage,* som jeg vil bede Dem besvare efter en skala fra 1 til 5, hvor 1 er fuldstændig uenig og 5 er fuldstændig enig

	(1=fuldstændig uenig – 5=fuldstændig enig)	1	2	3	4	5	Ved ikke
8	Det er bedre at færdes i byen, når bilerne ikke er her	1	2	3	4	5	6
9	De *Bilfri Dage* har fået mig til at overveje at bruge bilen mindre fremover	1	2	3	4	5	6
10	Det er irriterende, at man ikke kan have sin bil med i byen	1	2	3	4	5	6
11	Bilerne i byen generer mig ikke	1	2	3	4	5	6
12	Jeg synes, at man skulle holde biler permanent ude af Indre By	1	2	3	4	5	11

13 **Spørgsmål 13. I hvilket postnummer bor du?** 1 _____

Farvel og tak for hjælpen!

Følgende noterer du selv (uden at spørge respondenten)

14 **Spørgsmål 14 Køn** 1 Mand 2 Kvinde

15 **Spørgsmål 15 Alder**
1 0-15 2 15-29 3 30-49 4 50-64 5 65 eller derover

16 **Spørgsmål 16 Dag**
1 Torsdag 2 Fredag 3 Lørdag

17 **Spørgsmål 17 Område**
1 1 2 2 3 3 4 4 5 5 6 6

ICP, september 2005

Passantinterviewanalyse i Indre By, fase 2

1 **Spørgsmål 1. Hvad er dit ærende i Indre By i dag? (GERNE FLERE SVAR!)**

1 Indkøb | 2 Arbejde | 3 Fritid/underholdning | 4 Turist | 5 Bor her | 6 Andet

Hvis "1) Indkøb", stil da "Spørgsmål 2"……ellers gå videre til "Spørgsmål 3".

2 **Spørgsmål 2. Hvor mange penge regner du med at bruge på indkøb i dag?**

1 0-100 kr. | 2 100-500 kr. | 3 500-1000 kr. | 4 1000-2000 kr. | 5 Mere end 2000 kr.

3 **Spørgsmål 3. Hvilket transportmiddel har du anvendt for at komme hertil i dag?**

1 Bil/motorcykel | 2 Cykel/knallert | 3 Gående | 4 Bus/tog/metro | 5 Andet.

Hvis "Bil/motorcykel", stil da "Spørgsmål 4" og "5"……ellers gå videre til "Spørgsmål 6".

4 **Spørgsmål 4. Hvor har du parkeret din bil?**

1 Illum | 2 Magasin | 3 Israels Plads | 4 Danske Bank | 5 Andet.

5 **Spørgsmål 5. Hvor lang tid tog det ca. at finde en parkeringsplads?**

1 Ingen tid | 2 Ca. 5 min. | 3 Ca. 10 min. | 4 Ca. 20 min. | 5 Mere end 20 min. | 6 Ved ikke

6 **Spørgsmål 6. Hvor ofte kommer du her i Indre By?**

1 Dagligt | 2 Ugentligt | 3 Hver måned | 4 Sjældnere | 5 Ved ikke

7 **Spørgsmål 7. Hvad er det ved Indre By, der tiltrækker dig? (GERNE FLERE SVAR!)**

1 Butikkerne | 2 Spise/drikke | 3 Kulturtilbud | 4 Atmosfære | 5 Bor her | 6 Andet | 7 Ved ikke

Jeg vil nu læse 4 udsagn op omkring biler i Indre By, som jeg vil bede Dem besvare efter en skala fra 1 til 5, hvor 1 er fuldstændig uenig og 5 er fuldstændig enig

	(1=fuldstændig uenig – 5=fuldstændig enig)	1	2	3	4	5	Ved ikke
8	Det er vigtigt for mig, at kunne parkere min bil i hele Indre By	1	2	3	4	5	6
9	Jeg synes generelt, at det er let at parkere i Indre By	1	2	3	4	5	6
10	Jeg synes, at man skulle holde bilerne permanent ude af Indre By	1	2	3	4	5	6
11	Bilerne i byen generer mig ikke	1	2	3	4	5	6

12 **Spørgsmål 12. I hvilket postnummer bor du?**

1 _____

Farvel og tak for hjælpen!

Følgende noterer du selv (uden at spørge respondenten)

13 **Spørgsmål 13 Køn**

1 Mand | 2 kvinde

14 **Spørgsmål 14 Alder**

1 0-15 | 2 15-29 | 3 30-49 | 4 50-64 | 5 65 eller derover

15 **Spørgsmål 15 Dag**

1 Torsdag | 2 Fredag | 3 Lørdag

16 **Spørgsmål 16 Placering**

1 Zone 1 | 2 Zone 2 | 3 Zone 3 | 4 Zone 4 | 5 Zone 5 | 6 Zone 6