

Evaluering af Trafikforsøg på Nørrebrogade

Udarbejdet af Catinét November 2008

Indhold

- **Undersøgelsens formål** **Side 3**
- **Metode og gennemførelse** **Side 4**
- **Anbefalinger** **Side 8**
- **Hovedkonklusioner** **Side 11**
- **Hovedresultater** **Side 21**

Bilag
Spørgeguide

Undersøgelsens formål

Baggrund og formål

Evaluering af borgernes holdning til trafikforsøget på Nørrebrogade.

Pr. 1. oktober 2008 er Nørrebrogade blevet lukket tre steder. Formålet med trafikforsøget er at skabe bedre forhold for hhv. cyklister, den kollektive trafik og bylivet på Nørrebro. Målet er at få de bilister væk, der udelukkende bruger Nørrebrogade som gennemkørselsvej.

Undersøgelsen skal afdække holdningen blandt 3 hovedgrupper; borgere på Nørrebro, forretningsdrivende på Nørrebrogade og brugere af Nørrebrogade, herunder hvordan trafikændringen opleves og om trafikændringen bør være en fremtidig permanent løsning for Nørrebrogade.

Der er derfor med hjælp fra markedsanalyseinstituttet Catinét gennemført en undersøgelse blandt de 3 hovedgrupper, hvor følgende emner er undersøgt.

Undersøgelsens emner for de tre interviewgrupper.

1. Borgere på Nørrebro

- Om forsøget har medført at borgerne har ændret vaner ifm. at bruge Nørrebrogade – i forhold til ærinder.
- Om forsøget har medført at borgerne har ændret vaner ifm. at bruge Nørrebrogade – i forhold til transportmiddel.
- I hvor høj grad trafikomlægningen har berørt den enkelte.
- Om der ses nogen forskel i trafikken på Nørrebrogade.
- Hvilke fordele og ulemper der har været ved trafikomlægningen i relation til en selv.
- Hvilke fordele og ulemper der har været ved trafikomlægningen i relation til andre.
- Hvilken betydning trafikomlægningen har haft for bilisterne.
- I hvor høj grad de nye trafikregler synes at blive overholdt.
- I hvor høj grad det synes at være blevet mere sikkert at færdes som cyklist og gående på Nørrebrogade.
- Hvad der kan få trafikomlægningen til at virke bedre.
- Om trafikomlægningen har været en succes.
- Om trafikomlægningen bør gøres permanent.

2. Erhvervsdrivende på Nørrebrogade

- I hvilken grad trafikoplægningen har berørt virksomheden.
- Om der kan ses nogen forskel i trafikken der hvor virksomheden ligger.
- Om trafikændringen er til det bedre eller til det værre.
- Hvilke fordele og ulemper der er ved trafikoplægningen for virksomheden.
- Om det er blevet sværere for virksomhedens ansatte, leverandører og kunder at køre lige til døren.
- Om trafikoplægningen har påvirket virksomhedens omsætning i positiv eller negativ retning.
- Hvad der kan få trafikoplægningen til at virke bedre?
- Om trafikoplægningen har været en succes
- Om trafikoplægningen bør gøres permanent.

3. Cyklister og gående på Nørrebrogade

- I hvilken grad trafikoplægningen har påvirket dem i det daglige.
- Om der ses nogen forskel i trafikken på Nørrebrogade.
- Om fordelene er større end ulemperne eller omvendt.
- Hvad der kan få trafikoplægningen til at virke bedre?
- Om trafikoplægningen har været en succes
- Om trafikoplægningen bør gøres permanent

Metode og gennemførelse

Alle interviewpersoner er mindst 15 år. Interviewene er gennemført i perioden 1. november – 16. november 2008

Borgere på Nørrebro

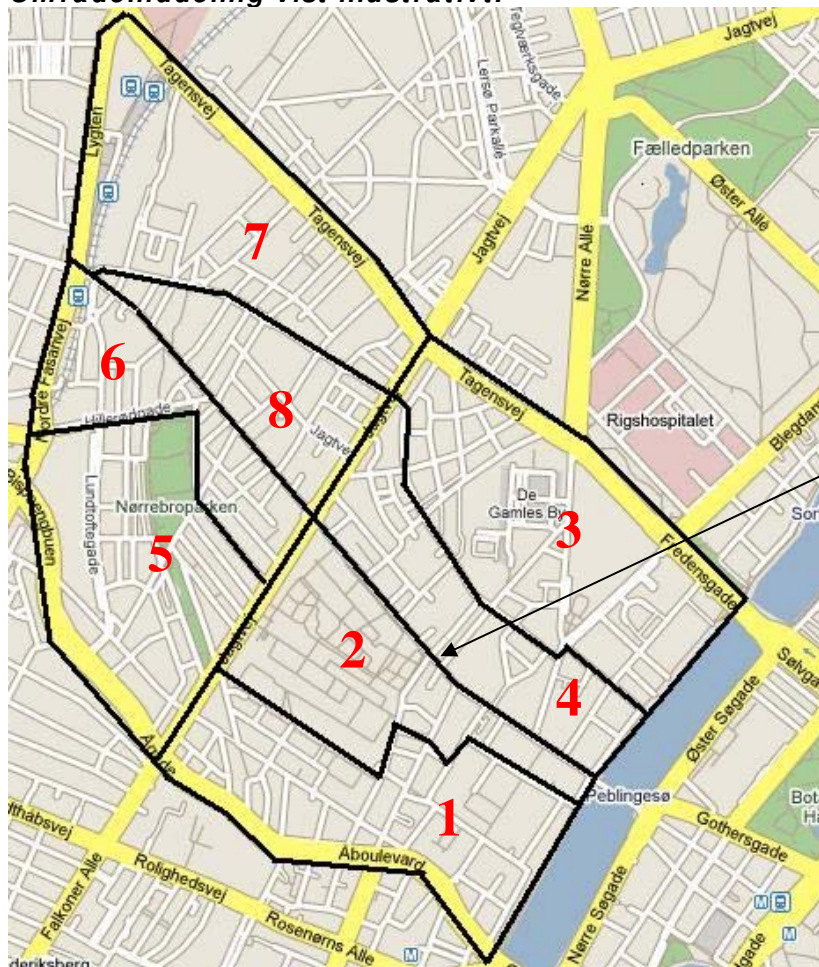
Undersøgelsen er foretaget telefonisk og er gennemført med respondenter bosat på Nørrebro, inden for et afgrænset område. Ydergrænserne har været gaderne Ågade, Åboulevard, Nordre Fasanvej, Lygten, Tagensvej, Fredensgade og søerne.

Inden for denne ydergrænse er Nørrebro blevet delt i først 4 kvadranter hvor Jagtvej og Nørrebrogade har været skæringslinier. Hvert af disse kvadranter er derefter blevet inddelt i 2, således at der i hver kvadrant er en zone med gader tæt på Nørrebrogade og en zone med gader længere væk fra Nørrebrogade. Samlet set er der således dannet 8 områder, hvor der i hver enkelt område er blevet foretaget 100 interviews. Herudover er der foretaget 100 interviews med borgere der bor på Nørrebrogade. Samlet set er der foretaget i alt 903 interviews i 9 overordnede områder. Se illustration på næste side.

Områdeinddeling – 100 interviews gennemført i hver af områderne 1-9

Åboulevard	Område 5 - Ydre Nørrebro - Længst fra Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Åboulevard	Område 6 - Ydre Nørrebro - Tættest på Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Åboulevard	Område 9 - Nørrebrogade	Område 8 - Ydre Nørrebro - Tættest på Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Tagensvej	Område 7 - Ydre Nørrebro - Længst fra Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Tagensvej	Tagensvej
	Område 1 - Indre Nørrebro - Længst fra Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Åboulevard	Område 2 - Indre Nørrebro - Tættest på Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Åboulevard		Område 4 - Indre Nørrebro - Tættest på Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Tagensvej	Område 3 - Indre Nørrebro - Længst fra Nørrebrogade Mellem Nørrebrogade og Tagensvej	

Områdeinddeling vist illustrativt.



9 (Nørrebrogade)

Alle telefonnumre er udtrukket tilfældigt blandt et telefonsample på mere end 10.000 telefonnumre. De 10.000 telefonnumre er samlet ind på hvert af de 9 områder, således at hvert område bestod af ca. 900-1200 telefonnumre.

Erhvervsdrivende på Nørrebrogade

Undersøgelsen er gennemført telefonisk med i alt 81 erhvervsdrivende inden for 3 overordnede brancher, nemlig handelsdrivende, café og restaurant samt virksomheder inden for liberale erhverv. Der er i alt blevet foretaget 25-29 interviews inden for hver branche.

Cyklister og gående på Nørrebrogade

Undersøgelsen er gennemført *face to face* med i alt 103 cyklister og 98 gående fordelt på 4 områder på Nørrebrogade. Disse områder er følgende:

- Område 1: Ravnsborggade - Søtorvet
- Område 2: Elmegade - Fælledvej
- Område 3: Jagtvej - Peter Fabersgade
- Område 4: Stefansgade – Runddelen

I hvert område er interviewet ca. 25 cyklister og ca. 25 gående. De 50 interviews pr. område er indsamlet over hele dagen.

Kvalitetsstandarder

Catinét Research er medlem af ESOMAR, og undersøgelsen er blevet gennemført i overensstemmelse med de internationalt opstillede kvalitetsstandarder.

Offentliggørelse af resultater

Københavns Kommune har alle rettigheder til materiale udarbejdet af Catinét og eventuelle underleverandører med mindre andet aftales skriftligt. Dette gælder rettigheder efter Lov om Ophavsret og enhver anden lovgivning, og dette gælder for såvel trykt, fotografisk, elektronisk, grafisk og andet materiale, inklusive unikaarbejder med videre.

Rettigheder kan udøves både i og uden for Danmark og på alle sprog.

Rettigheder kan udøves til enhver tid og omfatter enhver form, herunder (men ikke udelukkende) trykte og elektroniske medier, som for eksempel radio, fjernsyn, video og Internet.

Ved levering af materiale overtager Københavns Kommune alle rettigheder til varemærker, domænemærker og forretningskendetegn. Københavns Kommunes rettigheder omfatter rettigheder til selvstændig videreudvikling af det producerede materiale i samarbejde med evt. andre samarbejdspartnere.

Københavns Kommune må ikke videresælge materiale til andre, med mindre dette er aftalt med Catinét.

Catinét A/S
November 2008

Anbefalinger

Anbefaling af permanent trafikoplægning

På baggrund af en særlig positiv opbakning blandt borgerne på Nørrebro og brugere af Nørrebrogade i forbindelse med at gøre trafikoplægningen til en permanent løsning for Nørrebrogade, vurderer Catinét, at der er basis for en permanent trafikoplægning.

Det ses dokumenteret i undersøgelsen, at et flertal af borgere og brugere af Nørrebrogade oplever forsøget som positivt og har et ønske om, at det skal være en permanent løsning for Nørrebrogade. Næsten 7 ud af 10 adspurgte personer giver udtryk for, at forsøget skal gøres permanent eventuelt med justeringer af de problemer, der har været i forsøgsordningen. Selv blandt de, der bruger bil dagligt eller flere gange om ugen på Nørrebrogade, er der et lille flertal for at gøre forsøget permanent. Ligeledes er der i hvert af de 9 delområder et klart flertal for en permanent løsning, om end der opleves forskelle i, i hvor høj grad interessen er i de enkelte områder. Der opleves ikke store og afgørende forskelle blandt respondenter interviewet på gaden, og som er bosiddende uden for postnummer 2200 og respondenter interviewet pr. telefon på Nørrebro.

Det må dog forventes, at en permanent trafikoplægning ikke i samme grad vil blive bakket op af de erhvervsdrivende. Især de handelsdrivende og for branchen café og restaurant kan en permanent trafikoplægning blive mødt med modstand. Respondenter fra de liberale erhverv er ikke i samme grad modstandere af trafikoplægningen og her ses et flertal *for* en permanent løsning.

Der er imidlertid en række vigtige faktorer ift .betydning af trafikoplægningen, som skal tages med i betragtning af de erhvervsdrivendes oplevelser og vurderinger:

- En del erhvervsdrivende mener, at omsætningen er faldet i forsøgsperioden, men det er ikke målt, hvor meget den er faldet. Det eventuelle fald kan være meget lille og uden nogen egentlig betydning.
- Eventuelle sæsonmæssige forandringer i omsætningen er ikke nødvendigvis taget med i de erhvervsdrivendes vurdering.
- Et oplevet fald i omsætning *kan* være som følge af finanskrisen.
- Næsten halvdelen i de to udsatte brancher (handel og café og restaurant) mener ikke, at omsætningen er påvirket, eller ikke er klar over, om den er påvirket på nuværende tidspunkt.
- Interviewene med de erhvervsdrivende blev foretaget 1 måned inde i forsøgsperioden, og det kan således ikke udelukkes, at en stor del af de adspurgte ikke har vidst, om omsætningen reelt *var* faldet, men om de blot har gættet på, at den *var* faldet.
- Da trafikoplægningen ikke fremstår i sin permanente form, er det ikke muligt at vide, hvilken betydning trafikoplægningen vil få i sin endelige form. Det er således muligt, at det ikke vil have en negativ effekt ift. de erhvervsdrivende, da det i høj grad handler om tilvænnning både overfor de erhvervsdrivende, men også i forhold til borgere og brugere af Nørrebrogade.

Anbefaling af forbedringsområder

Catinét anbefaler, at man ved en permanent omlægning af trafikken bør arbejde med en række forbedringer:

- *Skiltningen for bilerne og cyklisterne skal forbedres.*

Som trafikomlægningen er i dag, er der mange, der oplever, at reglerne ikke bliver overholdt. En del af årsagen kan være, at skiltningen ikke er god nok. Det anbefales derfor, at skilte bedre med de nye trafikregler, både for bilister og cyklister, men der bør lægges særligt vægt på skiltningen for bilisterne, da der her vurderes at være en særlig mangel på nuværende tidspunkt.

- *Strengere håndhævelse af reglerne.*

Ved en permanent løsning anbefales det at udføre mere kontrol og evt. give flere bøder, således at trafikomlægningen rent faktisk opleves at have den tilsigtede effekt. Flere respondenter oplever, som det er i dag, at reglerne ikke i stort nok omfang bliver overholdt.

- *Fortove og cykelstier skal gøres bredere der, hvor behovet er.*

Der ses stor opbakning til at gøre fortove og cykelstier endnu bredere, de steder hvor det opleves at være relevant og til nytte for borgerne.

- *Busperroner skal bibeholdes.*

De fremrykkede busperroner møder positiv kritik, og sikkerheden for både buspassagerer og cyklister vurderes at være højere som følge af disse og på den baggrund anbefales det at bibeholde de fremrykkede perroner i den permanente løsning.

- *Der skal være særligt fokus på område 1 og 4 og generelt veje, der er særligt berørt af trafikomlægningen.*

I en så generel borgerundersøgelse som denne opnås ikke viden om, hvilke problemer, det skaber for respondenter på de veje, der bliver særlig berørt af trafikomlægningen. Derfor anbefales det at være særlig opmærksom på, at nogle veje og områder kan opleve en stor negativ trafikmæssig ændring som følge af trafikomlægningen. Disse specifikke veje og områder bør være genstand for særlig opmærksomhed ved en permanent løsning, og der bør tages højde for de problemer, det kan skabe. I område 1 og 4 er tilslutningen til en permanent trafikomlægning lavest, og samtidig er også flest i dette område imod. Det anbefales derfor at være særlig opmærksom på disse to områder så forandringer modtages positivt.

Anbefaling af grundig dialog med de erhvervsdrivende

Af hensyn til de erhvervsdrivendes modvilje til projektet anbefales det at gå i nærmere dialog med især de handelsdrivende og café og restaurantejerne for at høre hvilke tiltag, der kunne mindske modstanden i disse brancher. Da det især opleves som mere besværligt for leverandørerne at komme til butikken, kan det være en mulighed, at der i bestemte tidsrum bliver dispenseret for nogle af reglerne, som f.eks. parkeringsforbudet i grøn zone eller kørsel i rød zone.

En grundig dialog med de erhvervsdrivende kan være med til at skabe større forståelse for, hvilke problemer de oplever med trafikoplægningen. Der kan herved opnås viden om mulige tiltag, der forhåbentlig i nogen udstrækning vil kunne afhjælpe denne gruppes modstand mod trafikoplægningen.

Hovedkonklusioner

Borgere på Nørrebro

Undersøgelsen af borgere på Nørrebro er foretaget med i alt 903 personer med 100 i hvert af de 9 områder, som nævnt under metodeafsnittet.

Brug af Nørrebrogade – ærinder og transportform

Næsten alle respondenter kommer på Nørrebrogade flere gange om ugen, og hovedparten kommer der dagligt. De borgere, der bor i områder, som ligger tættest på Nørrebrogade (område 2, 4, 6 og 8), benytter sig hyppigere af Nørrebrogade, end dem der bor længere væk, hvilket er forventeligt.

Respondenternes ærinder er ikke blevet ændret som følge af forsøget. Nørrebrogade bliver mest brugt i forbindelse med indkøb (ca. 80%) samt kørsel til og fra uddannelse eller arbejde (ca. 58%).

Der ses ingen markante ændringer i transportformerne, der benyttes dagligt eller flere gange om ugen på Nørrebrogade som følge af trafikforsøget. Dog er der 3% færre, der benytter bil på Nørrebrogade *efter* forsøget end *før* forsøget. 22% benyttede bil *før* forsøget, hvilket nu er reduceret til 19%. Langt størstedelen af respondenterne benytter sig af cykel (71%) eller er til fods (70%) på Nørrebrogade. 22% benyttede sig af bus dagligt eller flere gange om ugen *før* forsøget, og dette tal er kun steget med 1% fra 22% til 23% fra *før* forsøget til *efter* forsøget.

Berøring i forbindelse med trafikomlægningen

Borgerne er delte i holdningen om, hvor meget trafikomlægningen har berørt dem i det daglige. Ca. halvdelen (52%) mener, at det har berørt dem i meget høj grad eller i nogen grad, mens den anden halvdel (48%) mener, at de kun er blevet berørt i mindre grad eller slet ikke. Respondenter, der bor i område 4 og 9, føler sig mest berørt i forhold til de øvrige områder, hvilket virker meget naturligt, idet område 9 er Nørrebrogade og område 4 området omkring Skt. Hans Torv og Mimersgade, hvor en del af trafikken kører igennem som følge af omlægningen. Område 3, 5 og 7 er de områder, hvor færrest føler sig berørt af det, hvilket kunne forventes, eftersom disse områder ligger tættest på enten Tagensvej eller Ågade.

Forskelle i trafikken fra før d. 1. oktober og i dag

Næsten alle af dem, der føler sig berørt af trafikomlægningen, kan se forskel i trafikken efter trafikforsøgets begyndelse d. 1. oktober. 84% af dem, der føler sig berørt, svarer, at de i høj grad eller i nogen grad kan se forskel i trafikken, og 50% svarer i høj grad, så trafikforskellen kan således tydeligt mærkes blandt borgerne.

Fordele og ulemper ved trafikomlægningen – for sig selv og for andre

Borgerne ser flest fordele ved trafikomlægningen. Over halvdelen (52%) synes, at der er flere fordele end ulemper, mens 26% synes, at ulemperne vejer tungere. Ved nedbrydning på områder ses det tydeligt, at respondenter, der bor

på Nørrebrogade, i højere grad synes, at fordelene er flere end ulemperne, og at fordelene er meget store. Blandt dem, der bruger bil dagligt eller flere gange om ugen, er der i langt højere grad flere, der kan se ulemper end fordele.

Et flertal af respondenterne (58%) ser fordele ved trafikoplægningen for deres eget vedkommende, mens 40% ikke ser fordele for dem selv personligt. Omtrent samme procentfordeling gør sig gældende ved, om de kan se fordele for andre mennesker. De fordele, der bliver påpeget for respondenternes eget vedkommende, er især mindre trafik, renere luft og bedre cykelforhold. I forhold til hvorvidt der vurderes at være fordele for andre, betragtes det udover formentede fordele, også som en fordel for beboerne på Nørrebrogade, fodgængerne og for buspassagerer, som derved kommer hurtigere igennem Nørrebrogade.

Der er flere, der svarer, at de kan se ulemper for andre mennesker (61%) end, at de kan se ulemper for dem selv personligt (44%). De ulemper, der bliver nævnt for respondenternes eget vedkommende er, at trafikken er øget på de nærliggende gader, at det er mere besværligt at komme frem på Nørrebro med bil, og at man bliver tvunget til at køre omveje. Mange mener ligeledes, at det er en ulempe, at mange ikke overholder trafikoplægningen. På spørgsmålet om trafikoplægningens betydning for andre, vurderer mange af de adspurgte, at det må være en ulempe for bilisterne og for de handlende.

Trafikoplægningens betydning for bilisterne

Bilisterne er mindre begejstrede for trafikoplægningen end de øvrige respondenter. Blandt de bilister, der oftest bruger bilen på Nørrebrogade, dvs. daglig eller flere gange om ugen, er der 67%, som er blevet berørt i nogen grad eller i høj grad, mens det for de øvrige respondenter kun er 47%.

Næsten halvdelen af dem der bruger bil dagligt eller flere gange om ugen på Nørrebrogade synes, at ulemperne er større end fordelene, nemlig 46%. 34% synes, at fordelene er større end ulemperne. De ulemper, der bliver fremhævet, er, at bilkørslen på Nørrebro er blevet mere besværlig pga. de omveje, de skal køre og transporttiden dermed forlænges. Det er især i områderne 1, 4 og 9, at bilisterne i meget høj grad er berørt af trafikoplægningen.

Bilisterne synes i mindre grad end de øvrige respondenter, at trafikoplægningen har været en succes. De er til gengæld delt lige, hvor 39% synes, det har været en succes, og 39% synes, det har været en fiasko.

På trods af at trafikoplægningen har haft stor betydning for især bilisterne, går 51% (af de som bruger bil dagligt eller flere gange om ugen) ind for en trafikoplægning mens 41% er imod.

Overholdelse af regler

Mange vurderer, at de nye trafikregler ikke bliver overholdt. Næsten halvdelen (47%) mener ikke, at de nye trafikregler generelt bliver overholdt, og kun 18% mener, at de bliver overholdt. Det er respondenterne i områderne tættest på

Nørrebrogade, dvs. områderne 2, 4, 6, 8 og 9, der er mest uenige i, at reglerne bliver overholdt. Det er umiddelbart også i de områder, at de har mest kendskab til Nørrebrogade og således kan se, om reglerne bliver overholdt.

Især drejer det sig om forbudet mod bilkørsel i rød zone, hvor 53% ikke mener, at det bliver overholdt. Ca. hver tredje mener ikke, at forbudet mod parkering i grøn zone og forbudet mod at køre lige over ved runddelen bliver overholdt. Kun 12% mener, at disse regler generelt bliver overholdt.

Sikkerhed for gående og cyklister

Sikkerheden for cyklister og gående vurderes at være blevet bedre. Omtrent halvdelen mener, at det er blevet mere sikkert at færdes som fodgænger og cyklist, hhv. 49% og 53%, mens omtrent 22% er uenige i denne betragtning. Også de fremrykkede buspassagerer møder meget positiv opbakning, for her svarer i alt 57% at de er enige eller helt enige i, at det betyder bedre opholds-, af- og påstigningsmuligheder.

Forbedringsmuligheder

Der er positiv opbakning omkring de foreslåede forbedringsmuligheder. De forbedringsforslag, der er blevet spurgt til, såsom bedre skiltning for bilister og cyklister, og om der burde være strengere håndhævelse af reglerne, og om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier, bliver alle mødt meget positivt.

Der er ved næsten samtlige ændringsforslag omkring 55-60%, der synes, at forslagene er gode eller meget gode.

Især ses der et behov for bedre *skiltning for bilisterne*, hvor 73% synes, det er en god idé eller meget god idé at skilte bedre. Relativt færre synes at det er en god idé eller meget god idé med skiltninger for cyklisterne med dog stadig 53%.

Også *strengere håndhævelse* af reglerne møder stor opbakning, idet 62% går ind for dette.

Endnu *bredere fortove og cykelstier* og bedre skiltning for cyklisterne er over halvdelen enige i ville være en god idé.

Kun 20% synes at trafikomlægningen skal *ophæves omgående* og over halvdelen synes det ville være en dårlig idé eller meget dårlig idé at ophæve den omgående.

Trafikomlægningen – succes eller fiasko

Trafikomlægningen vurderes som værende en succes – med forbehold. Lidt over halvdelen af alle respondenterne (54%) mener, at trafikforsøget har været en succes, men en del synes kun, at det har været en mindre succes, hvilket kan hænge sammen med, at flere ikke synes, at reglerne er blevet overholdt i tilfredsstillende udstrækning. Bilister, der benytter Nørrebrogade dagligt eller flere gange om ugen, synes i relativt lavere grad end de øvrige adspurgte, at det har været en succes.

Det er mest respondenterne i område 4, som er området omkring Skt. Hans torv og Mimersgade, der synes, det har været en fiasko. Dette kan skyldes, at område 4 er præget af, at bilerne må køre igennem dette område for at undgå at køre igennem den røde buszone, der er tættest på søerne. For beboerne på Nørrebrogade er der flere, der synes, det har været en succes end en fiasko.

Permanent trafikoplægning

Trafikoplægningen får stor opbakning blandt borgerne på Nørrebro. Et helt centralt spørgsmål er, om trafikoplægningen skal gøres permanent eller ej. Langt hovedparten af alle borgerne mener, at forsøgsordningen skal gøres permanent - 67% er *for*, mens 24% er *imod*.

Det er igen især beboerne på Nørrebrogade, der synes, det er en rigtig god idé med en permanent trafikændring, men også område 6 og 8 er især *for* en permanent løsning. Henholdsvis 76% og 75%.

Det er primært den yngre aldersgruppe, der er særligt positive. I aldersgruppen 15-29 år svarer 83%, at de er *for* en permanent løsning, mens det samme tal for aldersgruppen over 45 år er 62%.

Blandt bilister, der ofte bruger Nørrebrogade, dvs. kører der dagligt eller flere gange om ugen, er der en relativ lavere opbakning til at gøre forsøget permanent. Det er dog interessant, at det alligevel er over halvdelen af disse bilister (51%), der synes, at det skal være en permanent løsning.

Erhvervsdrivende på Nørrebrogade

Herunder følger hovedkonklusionerne fra telefoninterviews med 81 erhvervsdrivende. Der er i alt blevet foretaget 25-29 interviews inden for brancherne, handel, café og restaurant samt virksomheder inden for liberale erhverv.

Berøring i forbindelse med trafikoplægningen

En del erhvervsdrivende er blevet berørt af trafikoplægningen. 58% er berørt i meget høj grad eller i nogen grad. Næsten halvdelen (46%) af alle respondenter mener, at trafikreguleringen er blevet en ændring til det værre, mens kun 10% mener, at det er blevet en ændring til det bedre - 44% er neutrale.

De handelsdrivende og café og restaurantejerne er mest berørt. Henholdsvis 75% og 60% svarer, at de er blevet berørt i meget høj grad eller i nogen grad, hvor det kun er 41% fra de liberale erhverv. Blandt alle de erhvervsdrivende, der svarer, at de er blevet berørt, mener næsten alle, at det er en ændring til det værre, mens respondenter fra de liberale erhverv er delt.

Blandt alle erhvervsdrivende fra de 3 brancher er det mest de handelsdrivende, der mener, at det er en ændring til det værre (63% af de handelsdrivende). Blandt café og restaurantejere mener 52%, at det er til det værre, hvor det for de liberale erhverv kun er 24%, der mener, at det er til det værre. Dette er forventeligt, da handelsdrivende og café og restauranter i højere grad end de andre erhverv er afhængige af trafik udenfor deres butik, café, restaurant. Mindre trafik kan betyde, at der er færre kunder, som impulsivt beslutter sig for at besøge butikken, restauranten, caféen etc..

Fordele og ulemper ved trafikoplægningen

Flest erhvervsdrivende vurderer at der kun er ulemper ved trafikoplægningen, eller synes at ulemperne er større end fordelene (64%).

Igen er det primært de handelsdrivende og café og restaurant, der ikke kan se nogen fordele, men derimod mange ulemper for virksomhedens vedkommende. De erhvervsdrivende fra de liberale erhverv er mere delte i deres vurdering.

De fordele, der bliver nævnt, er de samme som nævnes af borgere på Nørrebro, dvs. at der er mindre trafik, mindre forurening og mindre larm. Ulemperne, der nævnes, er især færre kunder og mindre omsætning samt færre parkeringsmuligheder.

Berøring af virksomhedens ansatte, leverandører og kunder.

For omtrent halvdelen er det blevet mere besværligt at komme til virksomheden, både for ansatte, leverandører og kunder, mens det for den anden halvdel ikke betyder så meget. Af de tre interessentgrupper, ansatte, leverandører og kunder er det mest leverandørerne og kunderne, der mener, det er blevet besværligt for. Det er igen primært de handelsdrivende og café og restaurant, der mener dette.

Trafikoplægningens betydning for omsætningen

Omsætningen er faldet, ifølge de handelsdrivende og café og restaurantejerne. Henholdsvis 56% og 48% mener, at den er faldet i trafikoplægningens periode. Til sammenligning mener kun 17% af respondenterne fra de liberale erhverv, at deres omsætning er faldet.

Blandt *alle* erhvervsdrivende mener 40%, at deres omsætning er faldet, mens 50% svarer, at trafikoplægningen ikke har påvirket dem, 7% svarer "ved ikke" og 4%, at omsætningen er påvirket positivt.

Hvorvidt en faldende omsætning skyldes trafikoplægningen eller om det har bund i andre årsager, såsom den igangværende finanskriser kan ikke påvises entydigt. Det bør også bemærkes, at en del respondenter måske ikke er klar over, om omsætningen er faldet så kort inde i forsøgsperioden, og det kan derfor ikke udelukkes, at nogle erhvervsdrivende måske har svaret, at den ikke er faldet eller har antaget, at den er faldet, uden at have dokumentation herfor.

Forbedringsmuligheder

Der er delte meninger vedrørende de foreslåede forbedringsmuligheder, såsom bedre skiltning for bilister og cyklister, og om der burde være strengere håndhævelse af reglerne, og om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier.

Flere end normalt har svaret "ved ikke" og "hverken/eller" til mange af spørgsmålene, hvilket indikerer, at mange af de erhvervsdrivende har haft svært ved at forholde sig til spørgsmålene, eller at det ikke har så stor betydning, om eksempelvis skiltningen bliver bedre og fortovene gjort bredere.

De erhvervsdrivende er mest positive i forbindelse med at få bedre skiltning for bilisterne. Her mener 62%, at det er en god idé eller en meget god idé at skilte bedre for bilisterne.

I forhold til strengere håndhævelse er de meget delte i vurderingen. 37% mener, at det er en meget god idé eller en god idé, mens 25% mener, at det er en dårlig idé eller en meget dårlig idé.

For alle forslag er det mest respondenter fra de liberale erhverv, der er positiv stemte overfor forslagene, og hvor et flertal heller ikke ser trafikoplægningen ophævet med det samme. For café og restaurant er det hele 64%, der gerne ser trafikoplægningen ophævet med det samme, og blandt de handelsdrivende er det 51%.

Trafikoplægningen – Succes eller fiasko

Trafikoplægningen har for de fleste erhvervsdrivende været en fiasko. 61% af de erhvervsdrivende mener, at trafikforsøget har været en fiasko, og kun 24% betragter det som en succes. 78% af de handelsdrivende og 80% fra café og restaurant betragter det som en fiasko, hvor kun 28% fra de liberale erhverv betragter det som en fiasko.

Det må antages, at holdningen til, om det har været en succes eller fiasko i høj grad afhænger af, om man synes forsøget er en god idé eller ej.

Permanent trafikomlægning

Flertallet af de erhvervsdrivende vurderer, at forsøget *ikke* bør gøres permanent. 61% er *imod* at gøre omlægningen permanent, mens 27% er *for*. Set i lyset af de vurderinger, som de handelsdrivende og fra café og restaurant har foretaget, er det forventeligt, at et stort flertal i netop denne gruppe er imod at gøre det til en permanent løsning. 81% af de handelsdrivende og 72% fra café og restaurant er således *imod*. Blandt respondenter fra de liberale erhverv er der et flertal *for* at gøre det til en permanent løsning, da 52% er *for* og 31% *imod*.

Cyklister og gående på Nørrebrogade

Herunder følger hovedkonklusioner fra interviews på gaden med i alt 201 personer på Nørrebrogade, heraf 103 cyklister og 98 gående. Det er alle personer, der ikke bor i postnummer 2200, og således er det kun brugere af Nørrebrogade. 75% af respondenterne benytter Nørrebrogade dagligt eller flere gange om ugen.

Berøring i forbindelse med trafikoplægningen

Respondenterne er delt omkring, hvorvidt det har berørt dem. Halvdelen (50%) af respondenterne mener, at trafikforsøget har berørt dem i meget høj grad eller i høj grad. Hver fjerde mener slet ikke, at det har berørt dem, og af disse er flertallet interviewet på strækningen Jagtvej-Peter Fabersgade. Her svarer 41%, at de slet ikke er berørt af det.

Forskelle i trafikken fra før d. 1. oktober og i dag

Der kan i høj grad ses forskel i trafikken på Nørrebrogade. 82% af dem, der føler sig berørt af trafikoplægningen, kan se forskel i trafikken i meget høj grad eller nogen grad.

Fordele og ulemper ved trafikoplægningen

Fordelene ved trafikoplægningen er større end ulemperne. 58% mener at fordelene er større end ulemperne, mens kun 15% mener, at ulemperne er større end fordelene.

Respondenter spurgt på strækningen Ravnsborggade-Søtorvet er mere positive end respondenter på de øvrige strækninger. 74% svarer, at fordelene er større end ulemperne. Dette kan i høj grad hænge sammen med, at der på denne strækning er lavet bredere cykelstier. På strækningen Jagtvej-Peter Fabersgade er det til sammenligning kun 47%, der svarer at fordelene er større end ulemperne, mens 29% mener det går lige op. Denne strækning er præget af parkeringsforbud, og at cykelstien er ført ud på vejbanen for at gøre fortovene bredere og trafikken langsommere.

Lidt flere cyklister end gående, mener, at fordelene er større end ulemperne (66% vs. 51%).

Forbedringsmuligheder

Der er positiv opbakning omkring de foreslåede forbedringsmuligheder. De forbedringsforslag, der er blevet spurgt til, såsom bedre skiltning for bilister og cyklister, og om der burde være strengere håndhævelse af reglerne samt om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier, bliver alle mødt meget positivt ligesom i undersøgelsen med borgerne.

Der ses især et behov for bedre *skiltning for bilisterne*. 76% synes, det er en god idé eller meget god idé at skilte bedre. Kun 3% mener, at det er en dårlig idé eller meget dårlig idé.

Helt samme opbakning mødes ikke til bedre *skiltning for cyklisterne*, hvor holdningen er temmelig delt. 49% mener, at det ville være god idé eller meget god idé med bedre skiltning, og den anden halvdel har ikke nogen holdning til det, eller synes det er en dårlig idé.

Over halvdelen (54%) ser det som positivt at give enten *flere eller større bøder*, men hver tredje (30%), at det direkte er en dårlig idé eller meget dårlig idé. Her har flere respondenter end ved de øvrige spørgsmål en klar holdning og er altså enten for eller imod.

Endnu bredere fortove møder opbakning af 59%, som synes, det er en god idé eller meget god idé. 24% synes, det er en dårlig idé eller en meget dårlig idé. Det er især respondenter interviewet på strækningen Elmegade – Fælledelvej, der giver udtryk for, at de er interesserede i bredere fortove. Her svarer 60%, at det er en *meget god idé*, hvor de øvrige gader ligger mellem 20-27%.

Endnu bredere cykelstier bliver mødt meget positivt – især blandt cyklister. 69% synes, det ville være godt med endnu bredere cykelstier, mens kun 17% synes, det ligefrem er en dårlig idé. 73% af cyklisterne vs. 65% af de gående synes det er en god idé eller en meget god idé med bredere cykelstier. Det er især på de strækninger, hvor der ikke er brede cykelstier i forvejen, at de svarer dette og det må derfor antages, at der menes, at de bør være endnu bredere der, hvor de ikke i forvejen er brede.

Langt hovedparten synes ikke, at *trafikomlægningen skal ophæves* omgående. 70% synes ikke, den skal ophæves, mens 20% synes den skal.

Trafikomlægningen – succes eller fiasko

Trafikomlægning har været en begrænset succes. Lidt over halvdelen (52%) mener, at trafikomlægningen har været en succes – om end hovedparten af disse vurderer det som en mindre succes. Denne forbeholdne vurdering kan skyldes at flertallet af de adspurgte ikke føler at reglerne bliver overholdt i stor nok udstrækning, og at trafikomlægningen således ikke har opnået den fulde effekt endnu.

Permanent trafikomlægning

Trafikomlægningen møder positiv opbakning blandt cyklister og gående på Nørrebrogade. Et flertal på 69% mener, at forsøgsordningen skal gøres permanent. Her er kun 21% *imod*.

Cyklisterne er lidt mere positive end de gående. 73% er *for* en permanent løsning, mens det er 65% af de gående, der er *for* en permanent løsning. 17% af cyklisterne er *imod*, mens 27% af de gående er *imod*. Dette kan muligvis forklares ved, at der synes at være flere fordele for cyklister end for gående. Tallene må dog betragtes med eftertanke, da mange af de gående normalt kan være cyklister og omvendt.

På samme vis som med undersøgelsen blandt borgerne på Nørrebro er det igen den yngre aldersgruppe, der mest er *for* en permanent løsning. 76% i alderen 15-29 er *for*, mens det for aldersgruppen over 30 år er 64% der er *for*.

Afrunding for alle tre målgrupper

For både borgerne på Nørrebro og for brugerne (cyklister og gående) mødt på Nørrebrogade er der et overvejende flertal *for* opbakning til trafikforsøget og en holdning til, at forsøget bør gøres til en permanent løsning.

Samlet set bliver flere af forbedringsforslagene mødt meget positivt, og her ses særligt et ønske om, at skiltningen for bilisterne skal være bedre.

Forsøget opleves af borgere og brugere mødt på Nørrebrogade i det store hele som værende en succes, om end for de fleste kun en mindre succes, som muligvis kan skyldes, at en stor del af de adspurgte ikke mener, at trafikreglerne generelt bliver overholdt.

For de erhvervsdrivende vurderes situationen som værende en ganske anden, og det er primært de handelsdrivende og café og restaurant, der oplever hele forsøgsprojektet som en fiasko. Langt hovedparten af disse mener ikke, at forsøget bør laves til en permanent løsning for Nørrebrogade, og for en stor dels vedkommende bør forsøget ophæves omgående. En stor del af de erhvervsdrivende for de to brancher handel og café og restaurant oplever, at kunder og leverandører har svært ved at komme til deres forretning, og omtrent halvdelen af dem mener, at deres omsætning er faldet.

Hovedresultater

Borgere på Nørrebro

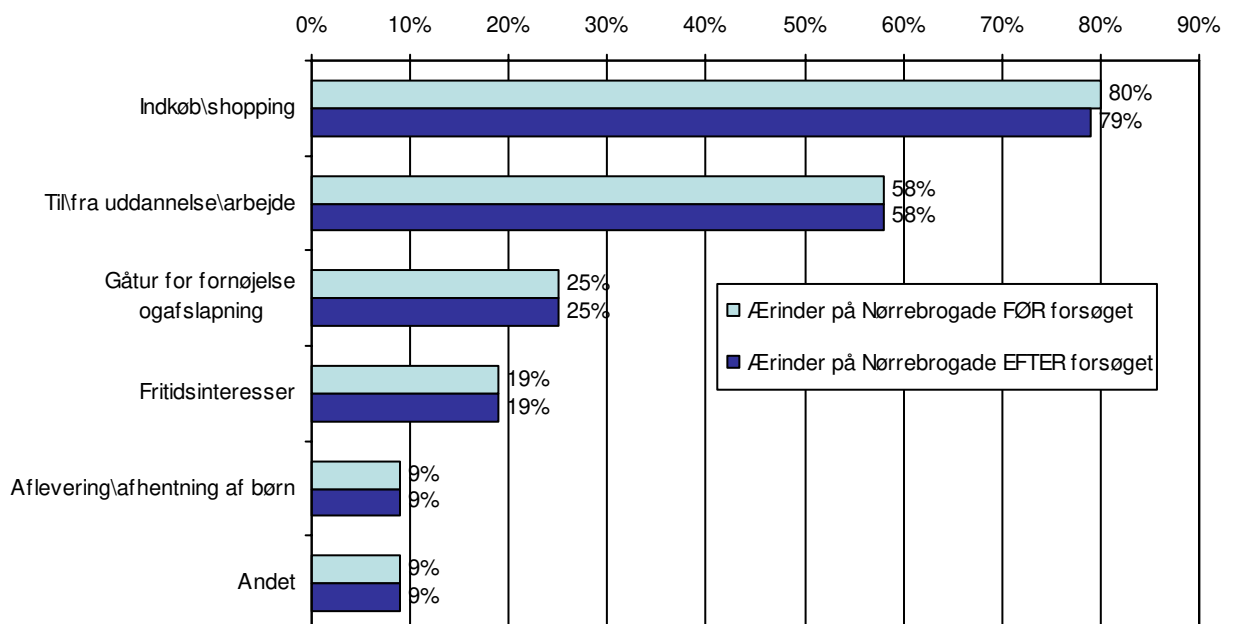
Undersøgelsen af borgere på Nørrebro er foretaget med i alt 903 personer med 100 i hvert af de 9 områder som nævnt under metodeafsnittet. Hovedresultaterne gengives i dette afsnit og ofte illustreret grafisk. Flere gange vil der desuden blive nævnt resultater og procentsatser, som ikke fremgår af de opstillede figurer, men som vil kunne findes i PDF tabelsættet.

Brug af Nørrebrogade

Næsten alle respondenter (92%) kommer på Nørrebrogade flere gange om ugen og de fleste kommer der dagligt (73%). Tallene viser en klar tendens til at de respondenter, der bor tættest på Nørrebrogade (område 2, 4, 6 og 8) bevæger sig hyppigere på Nørrebrogade end dem, der bor længst væk.

Respondenterne blev spurgt hvad deres ærinde på Nørrebrogade var *før* og *efter* forsøget. Illustreret herunder ses det, at langt hovedparten benytter Nørrebrogade ifm. indkøb og shopping og herefter til og fra uddannelse eller arbejde. Der ses stort set ingen forskelle i ærinderne *før* og *efter* forsøget.

Ærinderne på Nørrebrogade

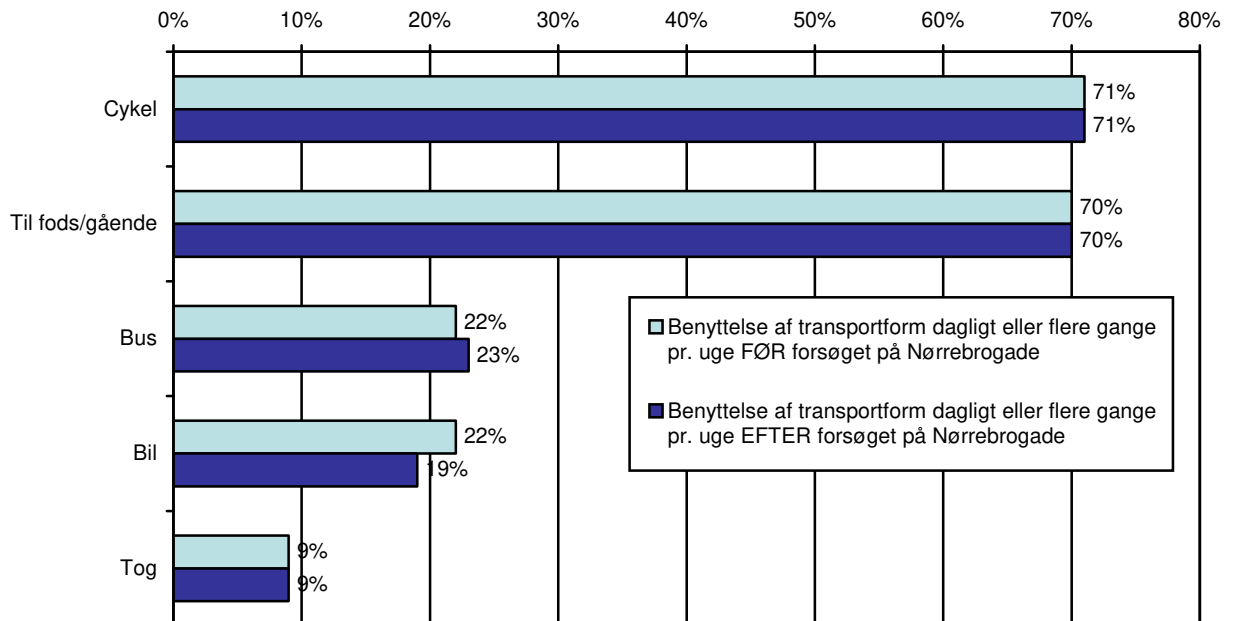


Base 903

Transportform på Nørrebrogade

Respondenterne blev spurgt om, hvor ofte de gjorde brug af en række transportformer på og omkring Nørrebrogade både *før* trafikforsøget og *efter* trafikforsøget. For at gøre nedenstående grafer overskuelige fokuseres kun på procentfordelingen for dem, der bruger transportformen *dagligt eller næsten dagligt* og *flere gange pr. uge*, og disse to er endvidere slået sammen til ét procenttal. For mere detaljerede oplysninger henvises til PDF tabelsættet.

Transportformer *før* og *efter* forsøget

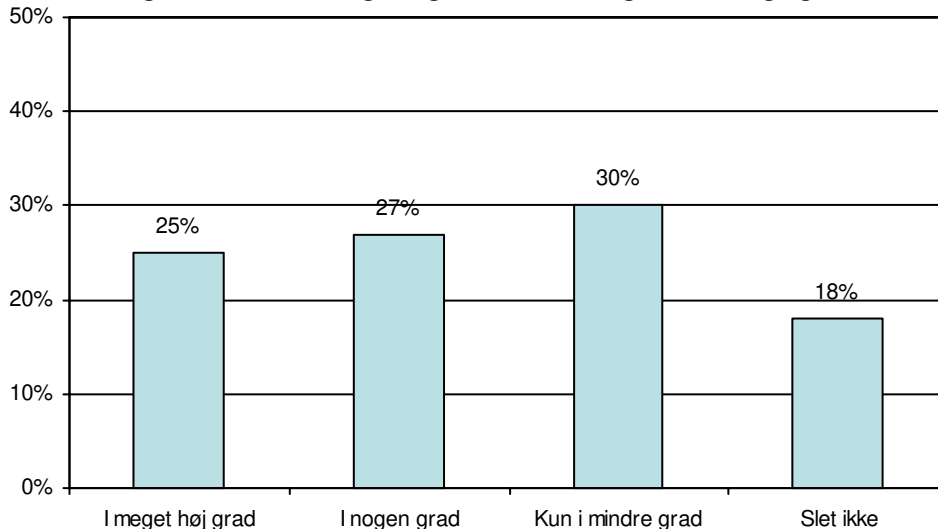


Base 903

Det fremgår, at størstedelen af respondenterne er på cykel eller til fods på Nørrebrogade. Omtrent 20% benytter sig af bus og bil. Igen ses der ikke store på hvilket transportmiddel der benyttes *før* og *efter* forsøget, men dog ses det, at 3% af bilisterne ikke længere kører så ofte på Nørrebrogade *efter* forsøget som *før* forsøget. Her er det respondenter fra område 2, som står for den største del af faldet, nemlig 7%.

Berøring af trafikomlægningen

I hvilken grad har omlægningen berørt dig i det daglige?



Base 903

Borgerne synes relativt delt i, hvor meget trafikomlægningen har berørt dem i det daglige. 52% mener, at det har berørt dem i meget høj grad eller i nogen grad, mens 48% mener, at de kun er blevet berørt i mindre grad eller slet ikke. Her er det især respondenter fra område 4 og 9, der føler sig mest berørt. Her svarer henholdsvis 36% og 43% at det har berørt dem i *meget høj grad*, hvor de øvrige områder ligger med en procentfordeling på ml. 17% og 24%. Område 3, 5 og 7 er helt tydeligt dem, der føler sig mindst berørt af det. Især i område 5 og 7 svarer næsten hver tredje, hhv. 32% og 29%, at de slet ikke er blevet berørt af det.

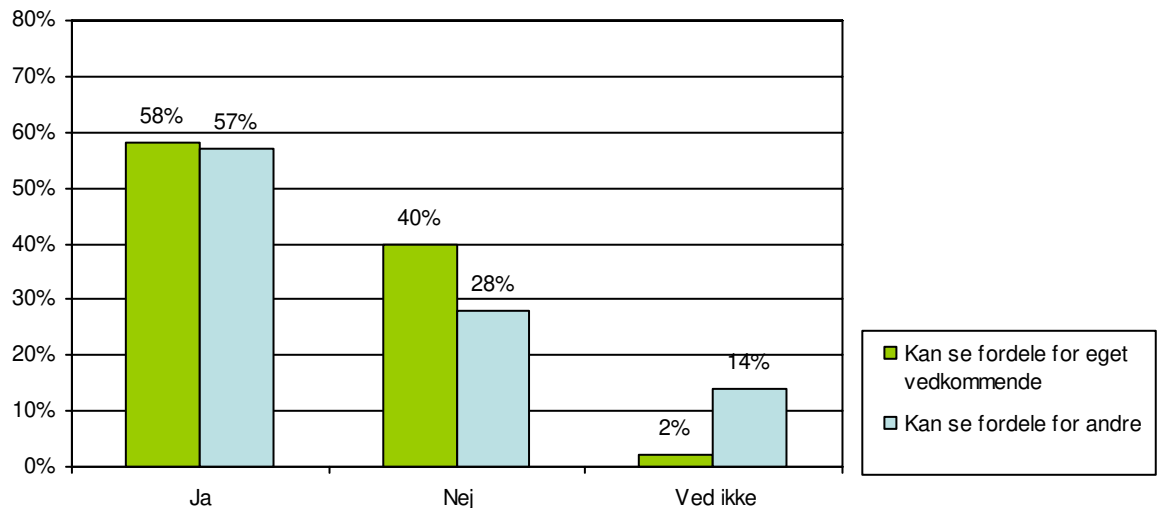
Forskelle i trafikken fra før d. 1. oktober og i dag

Alle de respondenter, som har svaret, at de er blevet berørt af trafikomlægningen i enten mindre grad, i nogen grad eller i meget høj grad (i alt 82%) er blevet spurgt om de synes, at de kan se nogen forskel i trafikken fra før d. 1. oktober og i dag. Hertil svarer langt de fleste, 84%, at de kan se forskel i trafikken enten i meget høj grad eller i nogen grad.

Fordele ved trafikomlægningen

Der blev spurgt til om der opleves nogen fordele eller ulemper, både for ens eget vedkommende og i forhold til andre

Kan du se nogen fordele ved trafikomlægningen for dit eget vedkommende/ for andre?



Base 903

Her svarer 58% af alle respondenter, at de kan se fordele for deres eget vedkommende. mens 40% svarer, at de ikke kan. Ved spørgsmålet om de kan se fordele for andre er svarfordelingen nogenlunde den samme ved ja.

De fordele der nævnes fremgår herunder.

Hvilke fordele kan du for dit eget vedkommende se ved trafikomlægningen?	Procentfordeling
Mindre trafik	21%
Der er færre biler	19%
Mindre forurening\renere luft	18%
Bedre cykelforhold	15%
Bredere cykelstier	14%
Mindre larm	14%
Mere plads på Nørrebrogade	9%
Gaden er blevet roligere	9%
Lettere at krydse gaden	8%
Lettere at komme rundt	7%
Gaden er blevet sikrere	6%
Bustrafikken er mere flydende	5%
Bedre forhold for fodgængere	4%
Det er rarere at færdes på Nørrebrogade	4%
Mere tryghed	2%
Hurtigere at komme frem påcykel	2%
Positiv respons (uspec.)	1%
Bedre lokalmiljø	1%

Bedre forhold for buspassagerer	1%
Der sker færre ulykker	1%
Nemmere at handle	1%
Andet	1%
Ved ikke\Ingenting	2%
Resp.	100%

Base 523

Der er 40% sammenlagt, der svarer, at det er en fordel, at der er mindre trafik og færre biler på Nørrebrogade. Sammenlagt svarer 29%, at der er bedre cykelforhold såsom bl.a. bredere cykelstier. 18% nævner mindre forurening og renere luft som en fordel. mens 14% betragter mindre larm som positivt.

Hvilke fordele kan du se ved trafikomlægningen for <i>andre</i> mennesker?	Procentfordeling
Bedre cykelforhold	23%
Mindre trafik	18%
Mindre forurening	14%
Godt for beboerne på Nørrebrogade	12%
Bedre forhold for fodgængere	11%
Busserne kommer hurtigere igennem	10%
Mindre larm	9%
Færre biler	7%
Nørrebrogade er blevet roligere	7%
Der er mere plads tilcyklisterne	5%
Det er blevet sikrere at færdes på Nørrebrogade	5%
Bedre forhold for buspassagerer	4%
Godt for de handlende	4%
Lettere at krydse gaden	3%
Godt for dem der har børn	3%
Man kommer nemmere frem	3%
Det er bedre for alle	3%
Samme gode forhold som for mig selv	3%
Der er mere plads	2%
Nemmere at færdes på Nørrebrogade for ældre mennesker	2%
Mere plads til fodgængere	2%
Større tryghed ved at færdes på Nørrebrogade	1%
Bedre lokalmiljø omkring Nørrebrogade	1%
Færre ulykker på Nørrebrogade	1%
Rarere at færdes på Nørrebrogade	1%
Andet	2%
Ved ikke\ingenting	7%
Resp.	100%

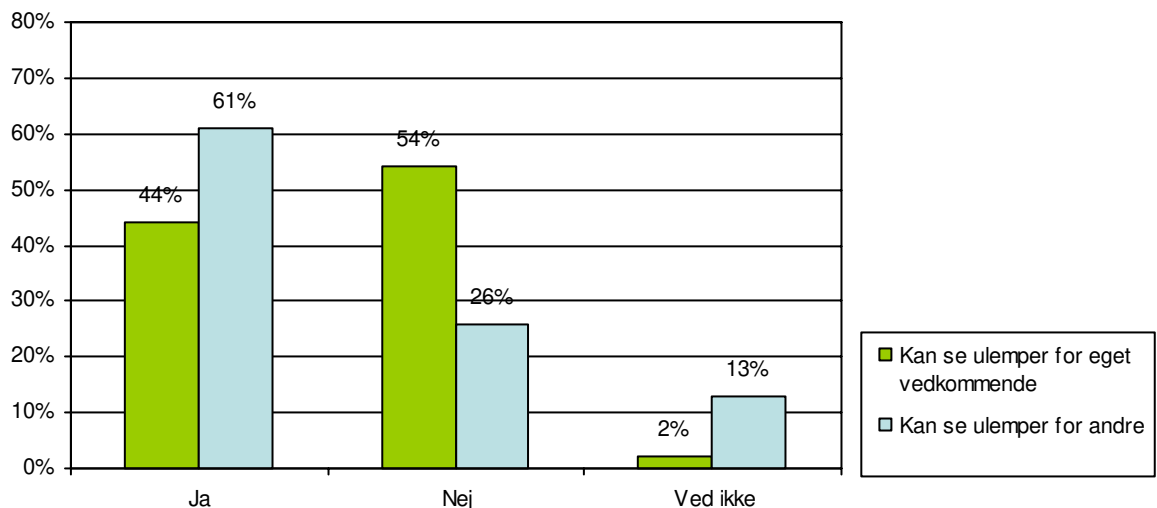
Base 519

Det fremgår at respondenterne vurderer, at det for andre mennesker er de samme fordele, som gælder - blot med lidt andre procentfordelinger. Herudover er der nogle generelle betragtninger, såsom at 12% mener, at det må være godt for beboerne på Nørrebrogade, og at der er bedre forhold for fodgængere (11%), samt at busserne kommer hurtigere igennem Nørrebrogade (10%).

Ulemper ved trafikoplægningen

Omkring ulemperne er der i større grad afvigelse på procentfordelen i forhold til, om man kan se ulemper for sig selv og i forhold til andre mennesker.

Kan du se nogen ulemper ved trafikoplægningen for dit eget vedkommende/ for andre?



Base 903

Flertallet kan i højere grad se ulemper for andre, end de kan se ulemper for sig selv. De ulemper der nævnes for folks eget vedkommende fremgår herunder.

Hvilke ulemper kan du for dit eget vedkommende se ved trafikoplægningen?	Procentfordeling
Øget trafik i øvrige gader	33%
Besværligt at komme frem på Nørrebro med bil	20%
Man bliver tvunget til at tage omveje	12%
Mange overholder ikke trafikoplægningen	7%
Svært at finde parkeringsplads	4%
Transporttiden er blevet længere	3%
Busstoppestederne er blevet rykket rundt	3%
Nørrebrogade bliver forstille	3%
For dårlig skiltning	3%
Problemer med ulovligt parkerede biler	3%
Svært at få fat i en taxa	2%

Der er færre busstoppesteder	2%
De nye cykelstier er dårligere	2%
Nørrebrogade er blevet mere usikker at færdes på	2%
Værre forhold for cyklister	2%
Der er for svært at færdes med bil	1%
Man skal køre slalom pga betonklodserne	1%
Mere forurening pga omvejene	1%
Kantstenen er væk	1%
Cykelstien ligger midt ude på kørebanen	1%
Mindre fremkommelighed	1%
Negativ respons (uspec.)	1%
Svært at gennemskue det nye bus system	1%
Ubehageligt at busstoppestederne ligger ude på kørebanen	1%
Mere støj i de øvrige gader	1%
Nørrebrogade er blevet mere kaotisk	1%
Dårligere forhold for de handlende	1%
Trafikreguleringen er forvirrende	1%
Flaskehalsproblemer på cykelstierne	1%
Øget forbrug af benzin	1%
Andet	3%
Ved ikke\Ingenting	1%
Resp.	100%

Base 396

Som nævnt er der en større del af respondenterne, der kan se ulemper for andre mennesker end for dem selv. Disse besvarelser fremgår nedenfor.

Hvilke ulemper kan du se ved trafikoplægningen for andre mennesker?	Procentfordeling
Bilisterne har det sværere	34%
Dårligere forhold for de handlende	20%
Øget trafik på de øvrige veje	17%
Dem der er tvunget til at køre omveje	12%
Det er sværere at parkere	5%
Mindre fremkommelighed	4%
Mange overholder ikke reglerne	3%
Beboerne i de omkringliggende gader	2%
Nedlagte busstoppesteder	2%
Beboerne på Nørrebrogade	2%
Længere transporttid	2%
Dårligere forhold for cyklisterne	1%
Det er mere usikkert at færdes på Nørrebrogade	1%
Mere forurening pga. omvejene	1%
Taxaerne har dårligere forhold	1%

Dårligere forhold forbrugerne af Nørrebrogade	1%
Nørrebrogade er mere kaotisk	1%
Mere støj på de omkringliggende gader	1%
Usikkerhed omkring reglerne	1%
Andet	1%
Ved ikke/ingenting	5%
Resp.	100%

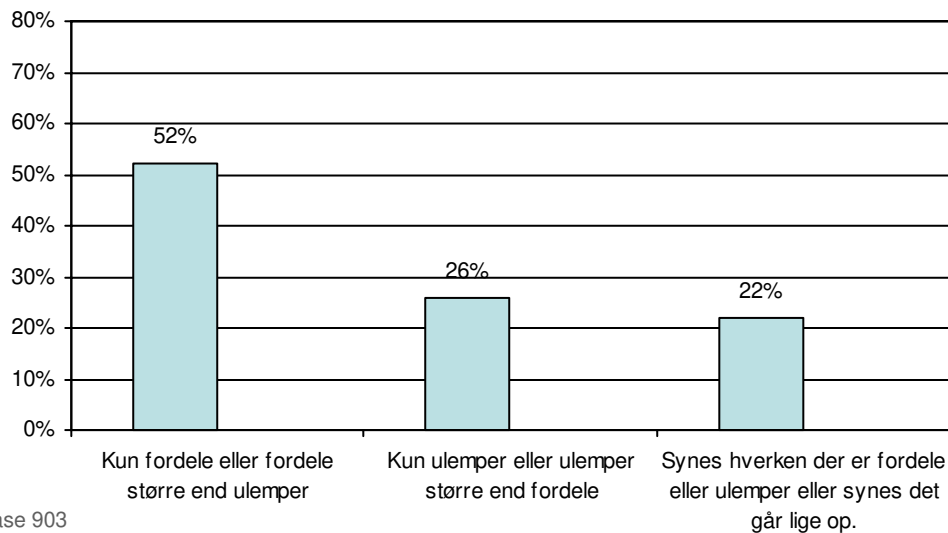
Base 549

Det fremgår, at der er en del der mener, at både bilisterne og de handlende har fået dårligere forhold. Ligeledes har omlægningen betydet en øget trafik på andre veje som anses for en ulempe.

Fordele og ulemper sammenholdt

I alt har 736 personer svaret, at der enten har været fordele eller ulemper eller både fordele og ulemper ved trafikforsøget. Af disse personer har 25% svaret, at de mener, at der *både* er fordele og ulemper, 46% har svaret, at de *kun* kan se fordele, mens 29% har svaret, at de *kun* kan se ulemper for eget vedkommende. Sammenholdes tallene fremgår nedenstående graf. I grafen er alle respondenter medtaget således, at dem der har svaret, at de hverken kan se fordele eller ulemper fremgår i sidste kolonne.

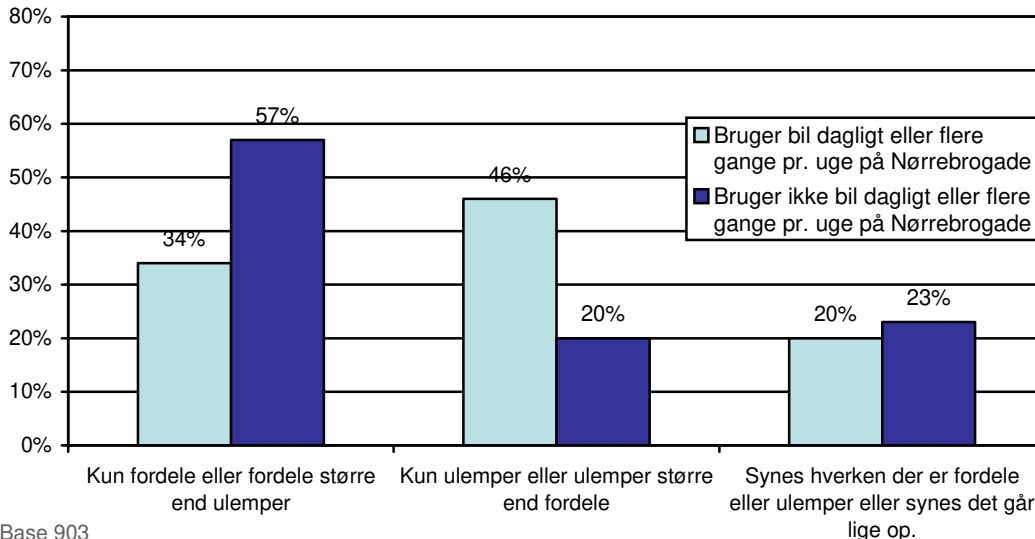
Fordeling af holdning til fordele og ulemper



Base 903

Over halvdelen af alle respondenter synes, at der er flere fordele end ulemper samlet set. Ser man på områderne, er det mest beboerne på Nørrebrogade, der klart kan se fordele, og som synes at fordelene er meget store. Hele 73% af disse, synes kun at der er fordele eller at fordelene er større end ulemperne, mens 19% synes, at der kun er ulemper eller at ulemperne er større end fordelene.

Fordeling af holdning til fordele og ulemper, nedbrudt på bilforbrug

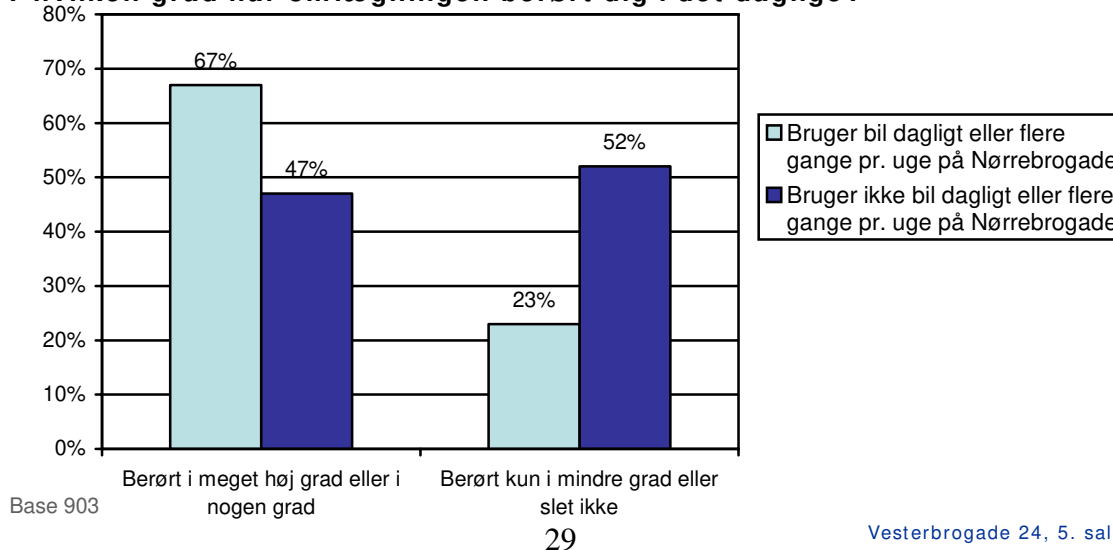


Ved nedbrydning på, om folk bruger bil dagligt eller flere gange om ugen på Nørrebrogade ses stor forskel på respondenternes holdning. Af dem der bruger bil dagligt eller flere gange om ugen, er der et flertal der synes, at der kun er ulemper eller at ulemperne er større end fordelene.

Bilisterne

Blandt de 348 personer der har svaret, at de benytter sig af bil en gang imellem på Nørrebrogade, svarer 47%, at de enten i nogen grad eller i meget høj grad er blevet berørt af omlægningen som bilister, mens 53% svarer, at de kun i mindre grad er blevet berørt eller slet ikke. Ser man i stedet på de bilister, som har svaret, at de bruger bilen dagligt eller flere gange om ugen, ser tallene anderledes ud.

I hvilken grad har omlægningen berørt dig i det daglige?



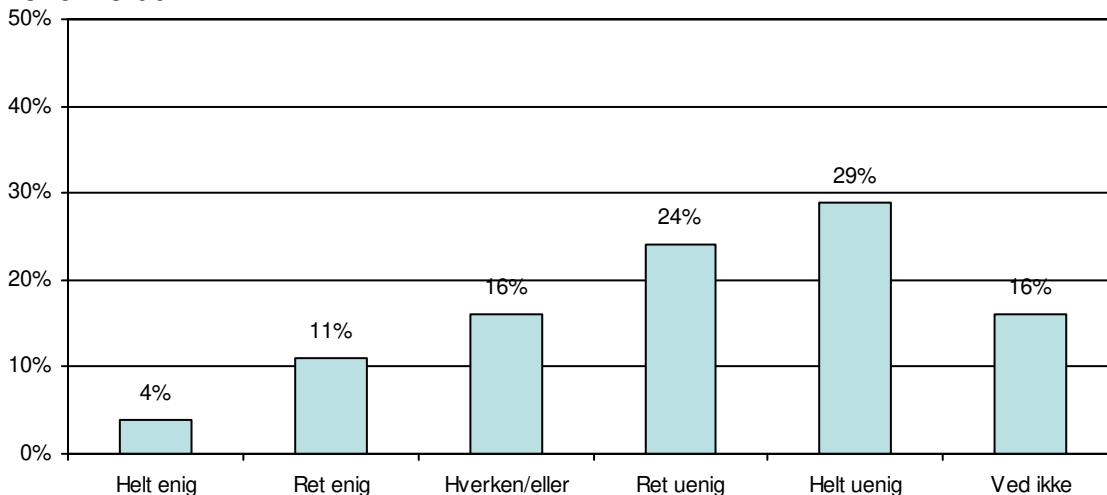
Blandt disse 213 bilister svarer 67%, at de er blevet berørt enten i nogen grad eller i høj grad, mens det for resten af respondenterne, altså dem der ikke bruger bil dagligt eller flere gange om ugen er 47%, der er berørt i nogen grad eller i meget høj grad.

I de åbne svar hvor bilisterne har svaret på, hvordan omlægningen har berørt dem, svarer over 50%, at man bliver nødt til at køre ad omveje. 20% svarer at bilkørslen er mere besværlig og 10% at transporttiden er blevet længere. 9% svarer, at trafikken er blevet tættere på andre veje.

Overholdelse af regler

Respondenterne blev spurgt i hvor høj grad de var enige eller uenige i en række udsagn, herunder om en række forskellige trafikregler ifm. omlægningen generelt synes at blive overholdt.

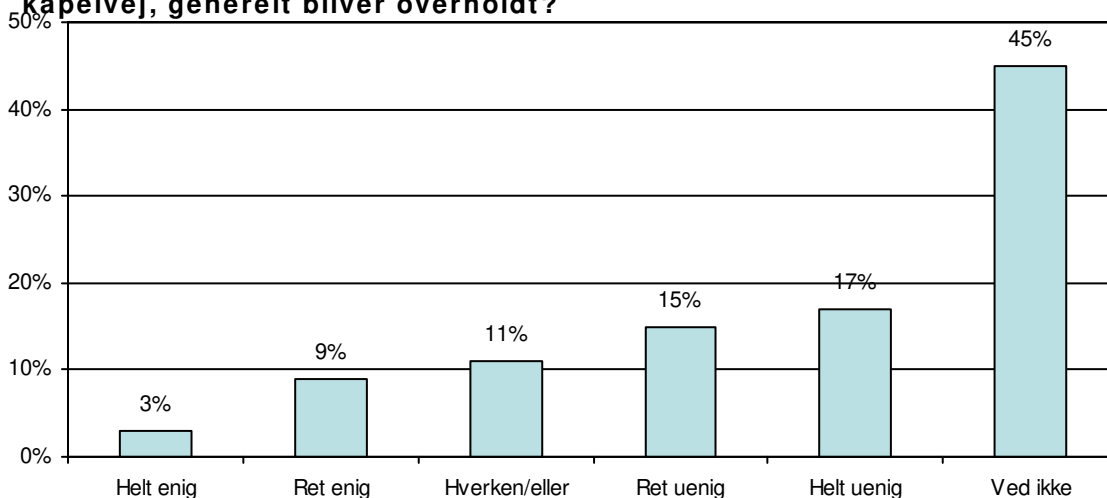
Jeg synes at forbudet mod bilkørsel i buszonen/ rød zone generelt blive overholdt



Base 903

Over halvdelen af respondenterne (53%) svarer, at de er ret eller helt uenige i, at dette forbud bliver overholdt, hvor kun 15% mener at det bliver overholdt.

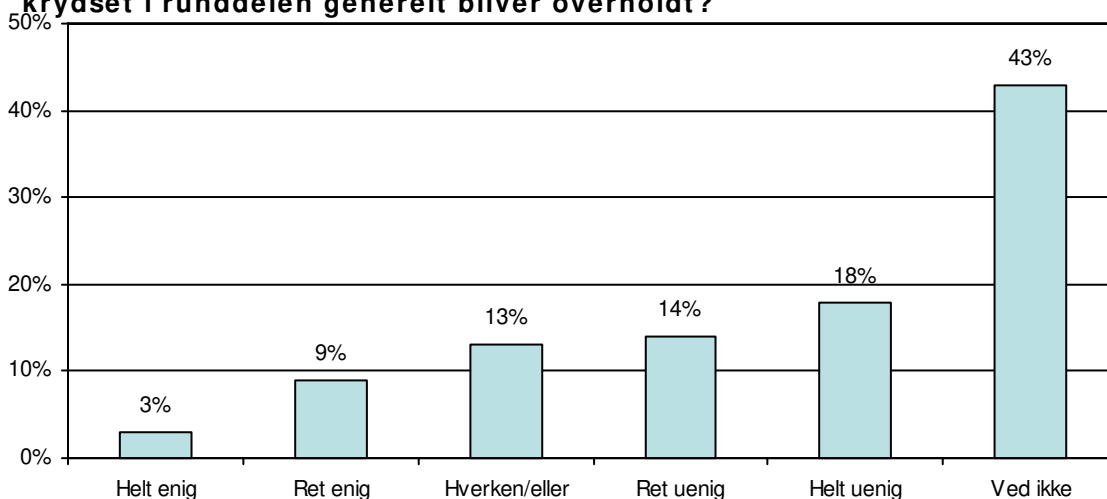
Jeg synes at standsningsforbudet i grøn zone, som går fra runddelen til kapelvej, generelt bliver overholdt?



Base 903

Omtrent hver tredje person (32%) er ret uenig eller helt uenig i, at dette forbud bliver overholdt. En meget stor del (45%) svarer dog, at de ikke ved det.

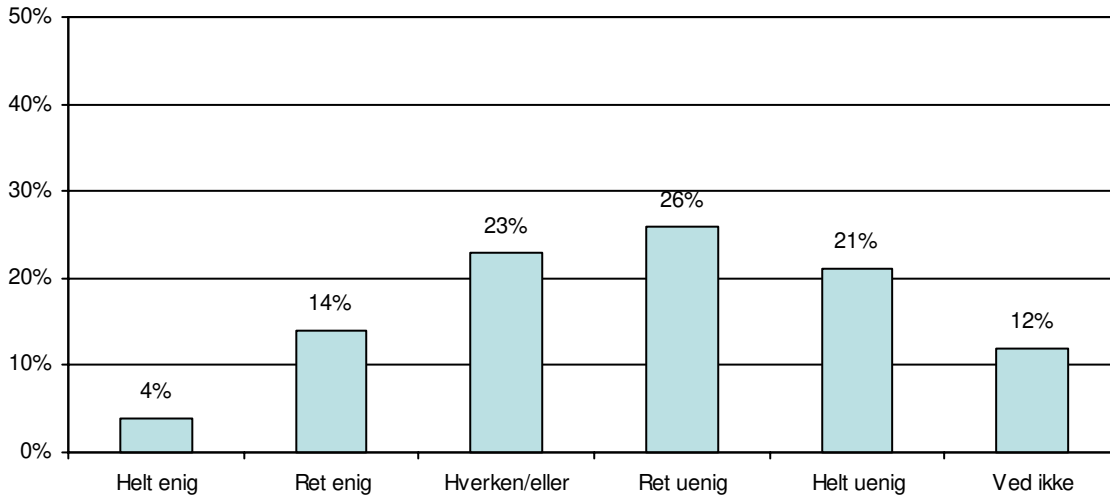
Jeg synes at reglen om, at man som bilist ikke må køre lige over ved krydset i runddelen generelt bliver overholdt?



Base 903

Også her er der en stor del, der svarer *ved ikke* (43%), hvilket kan hænge sammen med om man er bilist eller ej. Af dem der mener, at vide det eller har en holdning til det, er det flertallet, der er ret uenige eller helt uenige i at reglen bliver overholdt generelt (32%).

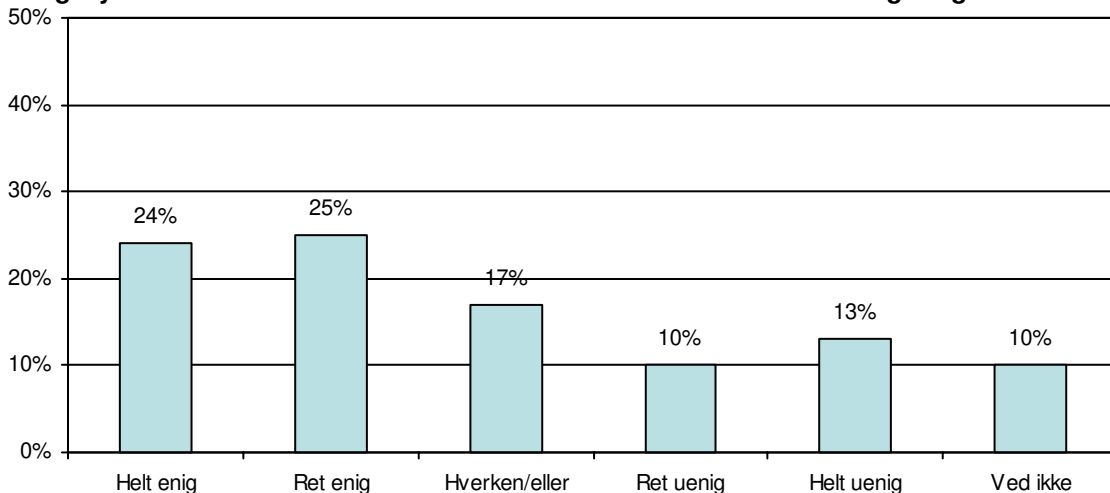
Jeg synes helt overordnet at de nye trafikregler bliver overholdt?



Base 903

47% mener ikke, at de nye trafikregler overordnede set bliver overholdt, mens 18% mener, at reglerne *bliver* overholdt. Det er primært i område 2, 4, 6, 8 og 9, hvilket vil sige områderne tættest på Nørrebrogade, at de er mest uenige i, at reglerne bliver overholdt. Her svarer mellem 50% og 55%, at de er uenige i, at reglerne bliver overholdt, mens samme procenter i de andre områder ligger på mellem 39% og 48%.

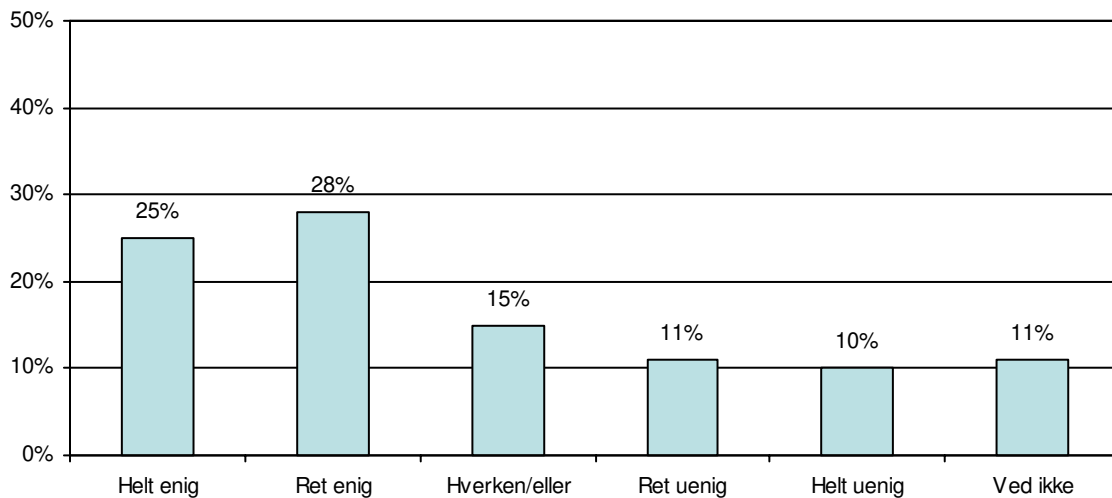
Jeg synes at det er blevet mere sikkert at færdes som fodgænger?



Base 903

Omtrent halvdelen (49%) er ret enige eller helt enige i, at det er blevet mere sikkert at færdes som fodgænger, mens 23% er ret uenige eller helt uenige i dette.

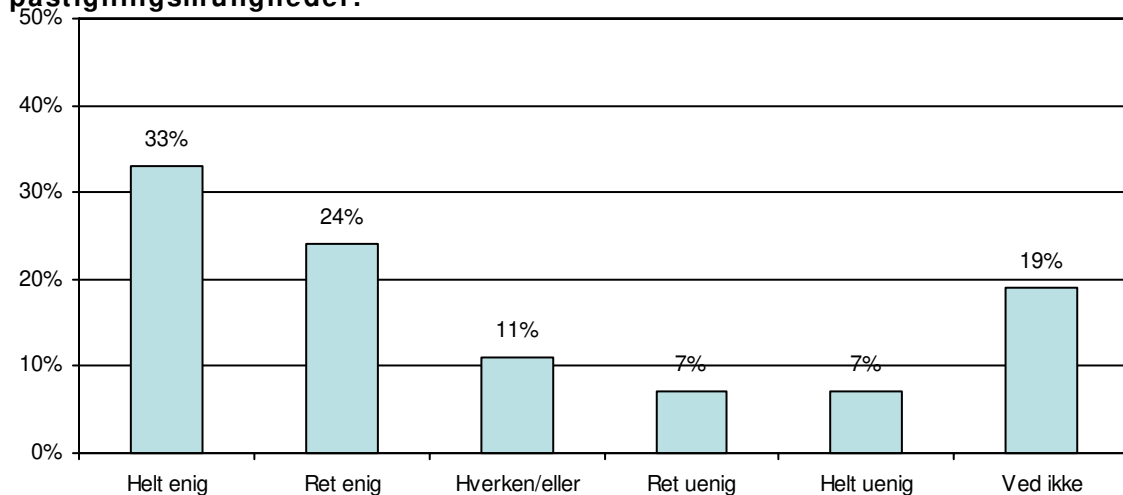
Jeg synes at det er blevet mere sikkert at færdes som cyklist?



Base 903

Lidt over halvdelen (53%) er ret enige eller helt enige i, at det er blevet mere sikkert at færdes som cyklist, mens 21% er ret uenige eller helt uenige i dette.

Jeg synes at de fremrykkede busperroner betyder bedre opholds-, af og påstigningsmuligheder.



Base 903

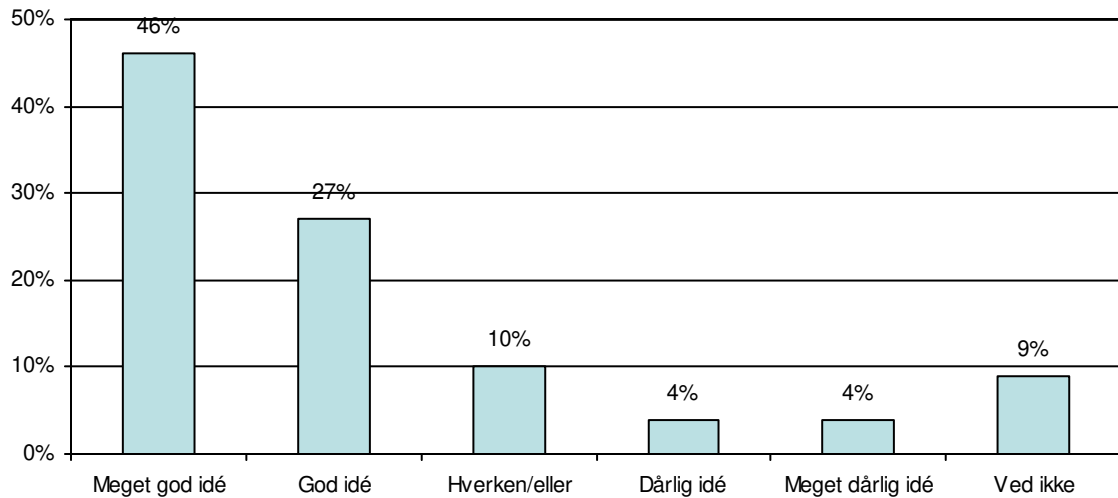
Her er over halvdelen (57%) ret enige eller helt enige i, at de fremrykkede busperroner betyder bedre opholds-, af og påstigningsmuligheder, mens kun 14% er ret uenige eller helt uenige i dette.

Forbedringsmuligheder

Respondenterne blev stillet over for en række forbedringsmuligheder, som de blev spurgt om, hvorvidt det ville være en god eller dårlig idé at udføre. Der blev

spurgt til om der burde være bedre skiltning for bilister og cyklister, om der burde være strengere håndhævelse af reglerne og om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier. Til sidst blev der spurgt om man burde ophæve trafikreguleringen omgående.

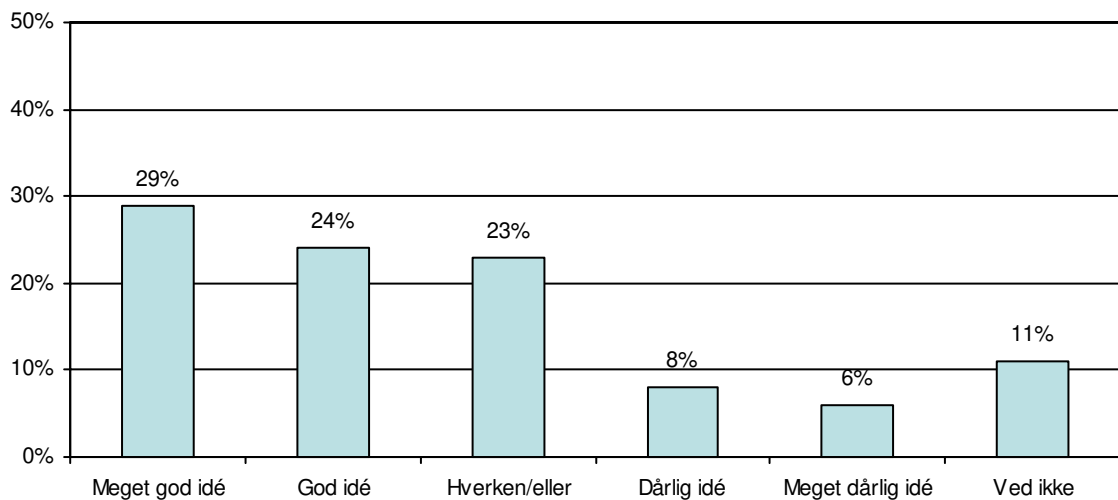
Bedre/ mere effektiv skiltning for bilerne



Base 903

En meget stor del (73%) mener, at det enten er en god idé eller en meget god idé at skilte bedre for bilisterne. Kun 8% synes derimod, at det er en dårlig idé.

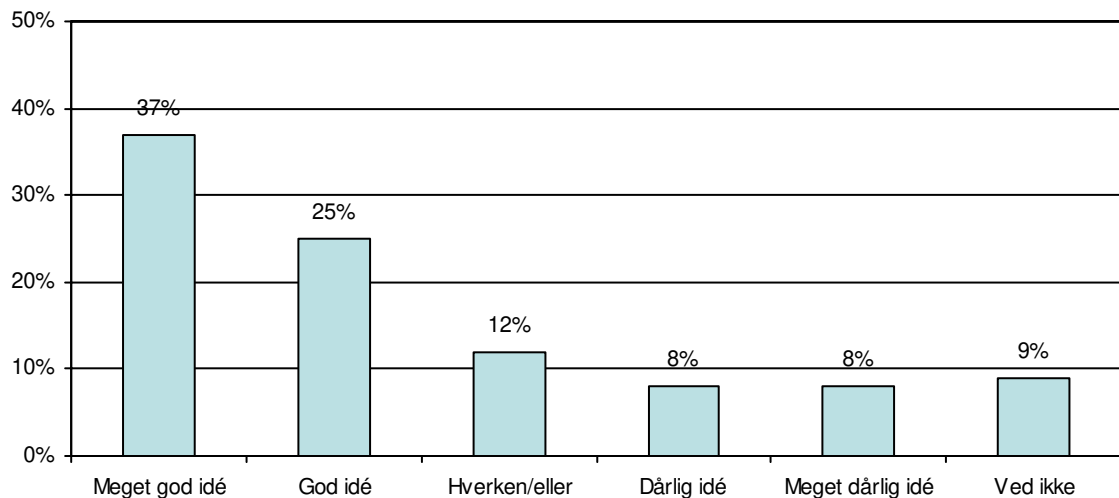
Bedre/ mere effektiv skiltning for cyklisterne



Base 903

Hvad angår skiltning for cyklisterne, så svarer 53%, at de mener, det er en god idé eller en meget god idé, mens 14% mener, at det er en dårlig idé eller meget dårlig idé.

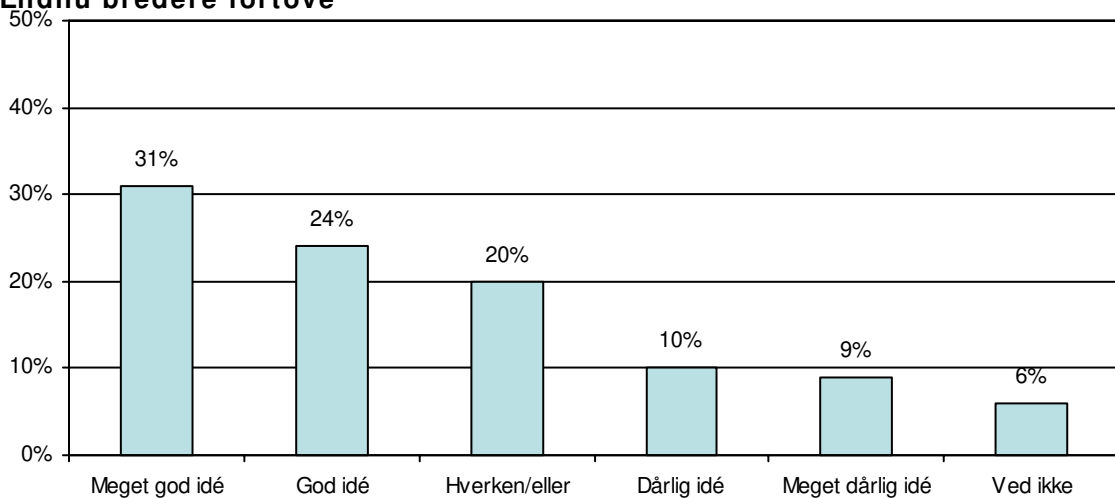
Strengere håndhævelse (flere/ større bøder)



Base 903

Respondenterne er meget positive over for en strengere håndhævelse, hvilket kan hænge sammen med, at mange ikke mener, at de nye trafikregler generelt bliver overholdt. 62% går ind får en strengere håndhævelse, mens kun 16% mener, at det er en dårlig idé eller en meget dårlig idé.

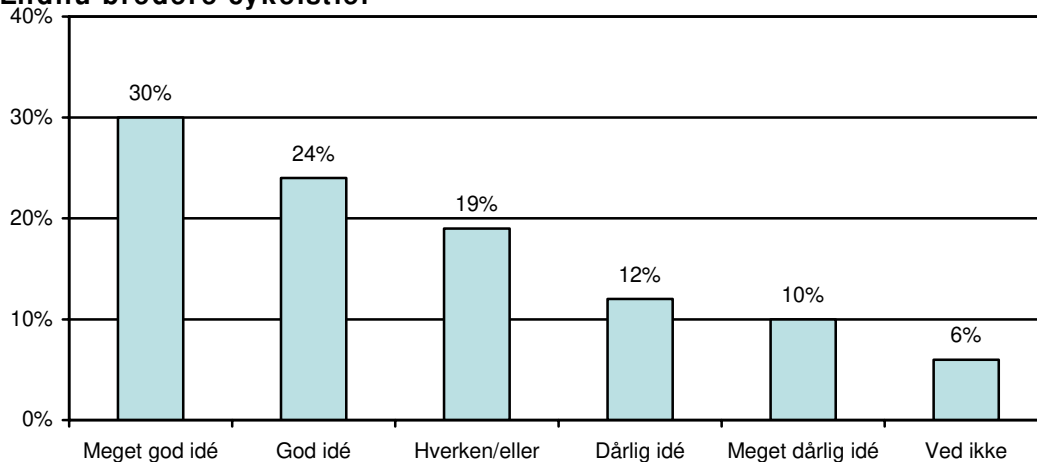
Endnu bredere fortove



Base 903

Der er generelt en holdning om at fortovene skal gøres endnu bredere (55%). 19% synes dog, det er dårlig idé eller meget dårlig idé, mens hver fjerde (26%) ikke rigtig synes hverken det ene eller det andet. Nedbrydes på, om man bruger bil dagligt eller flere gange pr. uge, ses ikke overraskende, at det er dem, der *ikke* bruger bilen eller ikke har bil, der synes det er god idé med bredere fortove (58% vs. 42%)

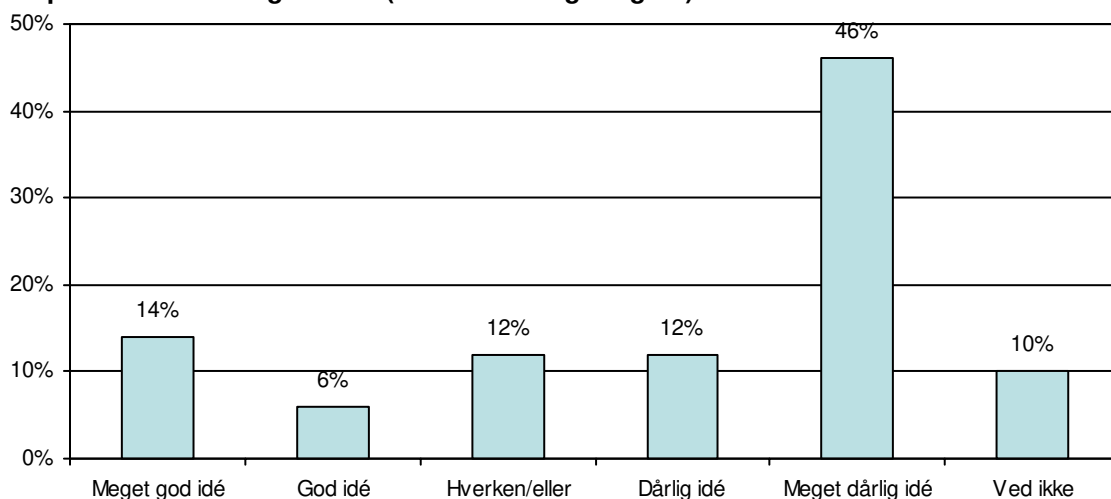
Endnu bredere cykelstier



Base 903

Det er stort set de samme svarprocenter, der gør sig gældende, hvad angår holdningen til bredere cykelstier som til bredere fortove. Også her er der forskel på de respondenter, der bruger bil dagligt eller flere gange pr. uge, og dem der ikke gør. 57% af dem, der *ikke* bruger bil eller ikke har bil, synes det er god idé med bredere cykelstier, mens det for dem der bruger bilen meget kun er 42%.

Ophæve den omgående (trafikoplægningen)



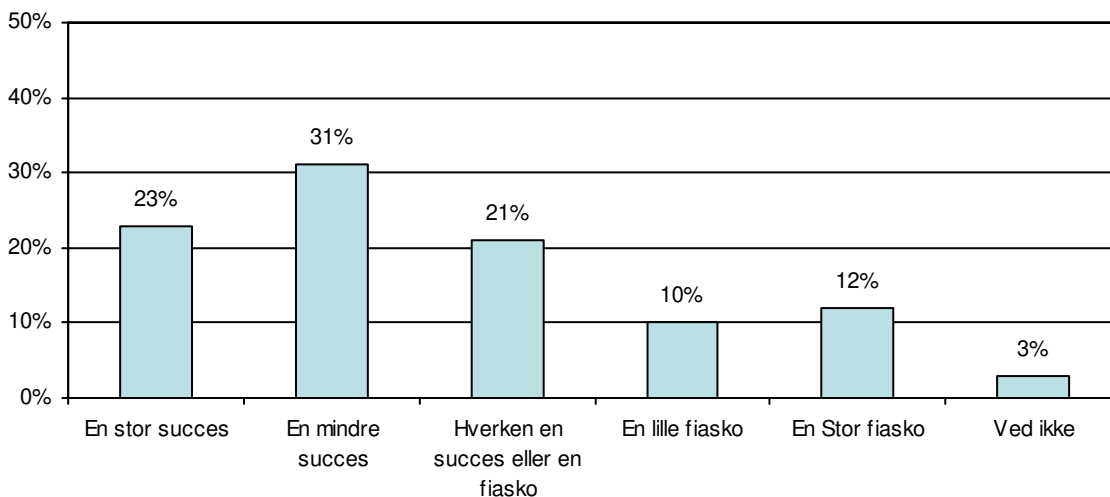
Base 903

Over halvdelen (58%) synes det ville være enten en dårlig idé eller en meget dårlig idé at ophæve trafikoplægningen omgående. Kun 20% synes det ville være en god idé.

Samlet set er respondenterne meget positive over for ændringerne, idet der ved næsten samtlige ændringsforslag er omkring 55-60%, der synes forslagene er enten gode eller meget gode og næsten halvdelen synes ikke, at trafikoplægningen skal ophæves.

Trafikoplægningen – Succes eller fiasko

Alt i alt, vil du sige, at trafikoplægningen er..?

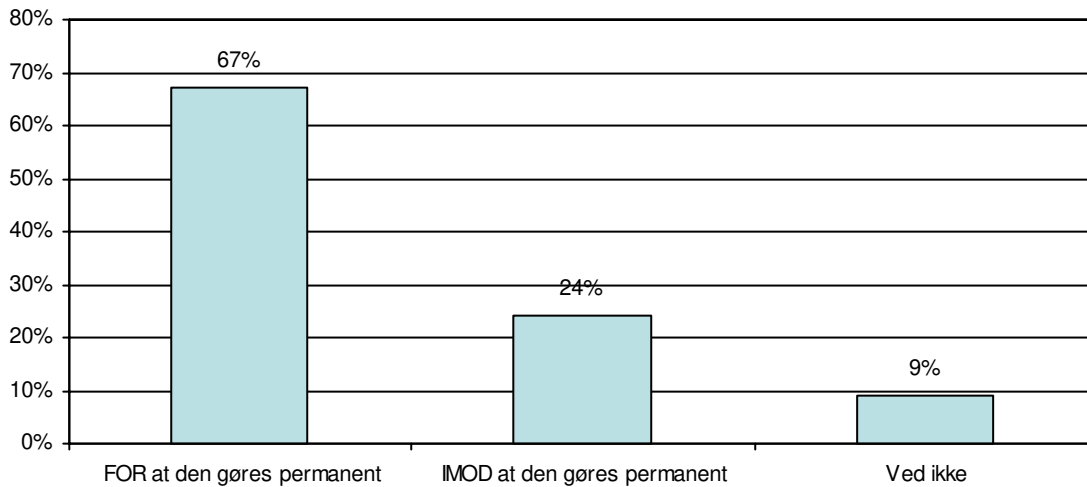


Base 903

Lidt over halvdelen (54%) mener, at trafikforsøget har været en succes, dog synes de fleste, at det har været en mindre succes. 22% betragter det som en fiasko. Om man synes at det har været en succes eller fiasko synes også at afhænge af, hvor meget man benytter sig af bil på Nørrebrogade. Således svarer kun 39% af dem, der benytter bil dagligt eller flere gange om ugen, at de mener at det har været en succes, hvor det for de øvrige respondenter er 59%, altså en væsentlig forskel. 39% af bilisterne synes, det har været en fiasko, mens kun 16% af de øvrige respondenter, synes det har været en fiasko.

Nedbrydes på områder er det primært område 4 og 5, der synes, det har været en fiasko (hhv. 29% og 27%), mens det for de øvrige områder er ml. 17% og 24%. Kun 44% af beboerne i område 4 betragter det som en succes. For beboerne på Nørrebrogade er det kun 17%, der synes det har været en fiasko, og hele 69%, der synes det har været en succes.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent?

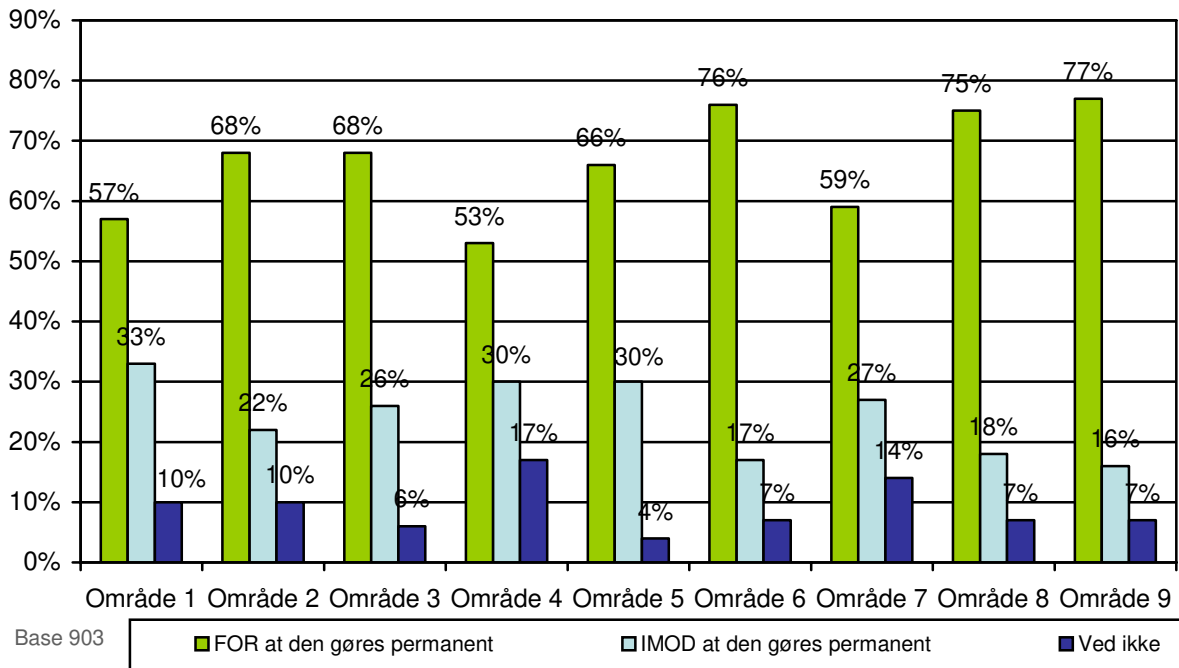


Base 903

Et afgørende spørgsmål er om trafikoplægningen skal gøres permanent eller om den skal ophæves, når forsøgsordningen er færdig. Hertil svarer sammenlagt 67%, at de *for*, at den skal gøres permanent, mens 24% er *imod*, at trafikoplægningen gøres til en permanent løsning.

Herunder er illustreret fordelingen på områderne.

Er du for eller imod, at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på område.

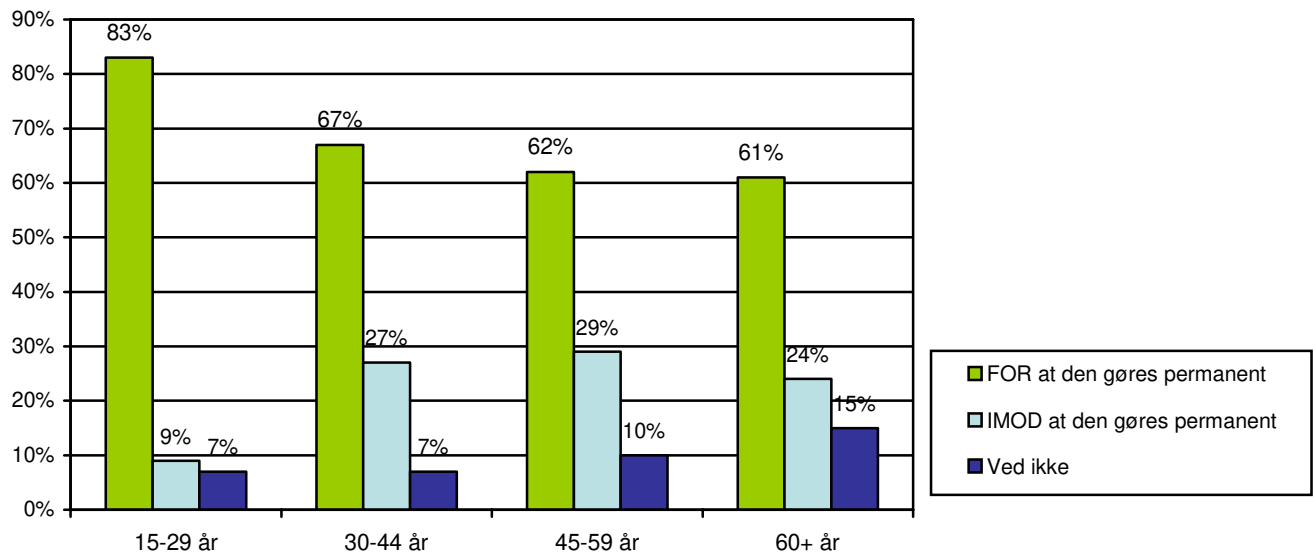


Her fremgår det, at især beboerne på Nørrebrogade synes det en rigtig god idé med en permanent trafikændring, men også område 6 og 8 er især *for* en permanent løsning.

Områderne 1, 4, 5 og 7 er de områder, hvor de i mindre grad end de øvrige, men dog stadig et klart flertal, er *for*, at det skal gøres til en permanent løsning, og hvor også flest er direkte *imod* en permanent løsning.

Alderen har også betydning for den overordnede holdning til trafikoplægningen. Fordelingen på alder ses illustreret herunder.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på alder.

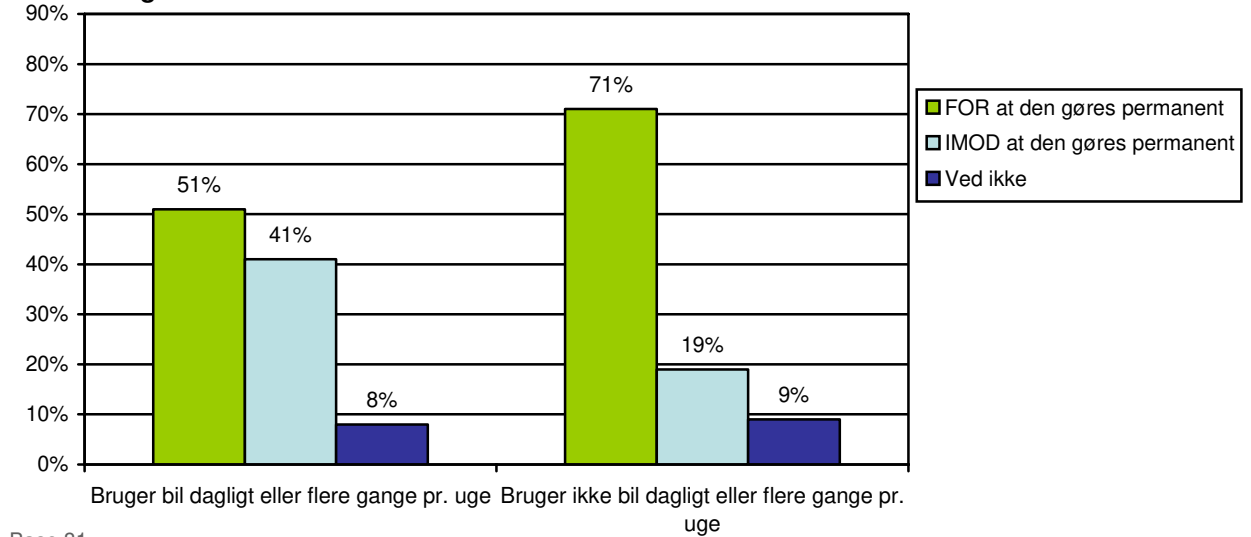


Base 903

Det ses at den yngre del af befolkningen er mere positivt indstillet over for en permanent løsning, mens den ældre del i relativt højere grad er imod. Der er dog i alle aldersgrupper givet udtryk for et stort ønske om at gøre trafikoplægningen permanent.

Hvor ofte man bruger bil på Nørrebrogade har også betydning for den overordnede holdning til trafikoplægningen. Fordelingen på bilforbrug ses illustreret herunder.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på bilforbrug



Base 81

Inddelt på hvor meget man benytter sig af bil på Nørrebrogade er det igen tydeligt at se, at dem, der ikke benytter sig så meget af bil i langt højere grad, er *for* en permanent løsning, mens bilisterne i relativt højere grad er *imod*.

Erhvervsdrivende på Nørrebrogade

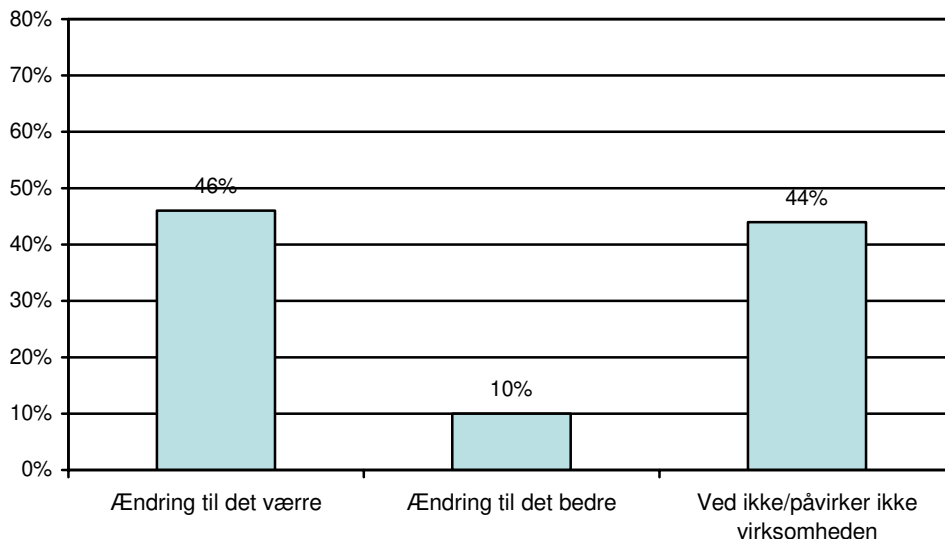
Berøring af trafikreguleringen

De erhvervsdrivende er generelt meget splittet omkring berøringen af trafikreguleringen ift. deres virksomhed. 58% af de erhvervsdrivende er blevet berørt i nogen grad eller i meget høj grad af trafikreguleringen, mens 35% svarer, at de slet er blevet berørt. Kun 5% er blevet berørt i mindre grad.

Blandt de 51 erhvervsdrivende (63%) der svarer, at de er blevet berørt af det, mener 88% af dem (svarende til 45 af de erhvervsdrivende), at man i nogen grad eller i meget høj grad kan se forskel i trafikken, der hvor virksomheden ligger. Af disse mener 76% (svarende til 37 erhvervsdrivende), at det er en ændring til det værre, mens 16% (svarende til 8 erhvervsdrivende), mener at det er en ændring til det bedre.

Som det fremgår af figuren nedenfor, er der samlet set blandt alle erhvervsdrivende således 46% (37 personer), der mener, at trafikreguleringen er blevet en ændring til det værre, mens 54% (44 personer) mener, enten at det ikke har betydet noget (44%) eller at det er blevet en ændring til det bedre (10%).

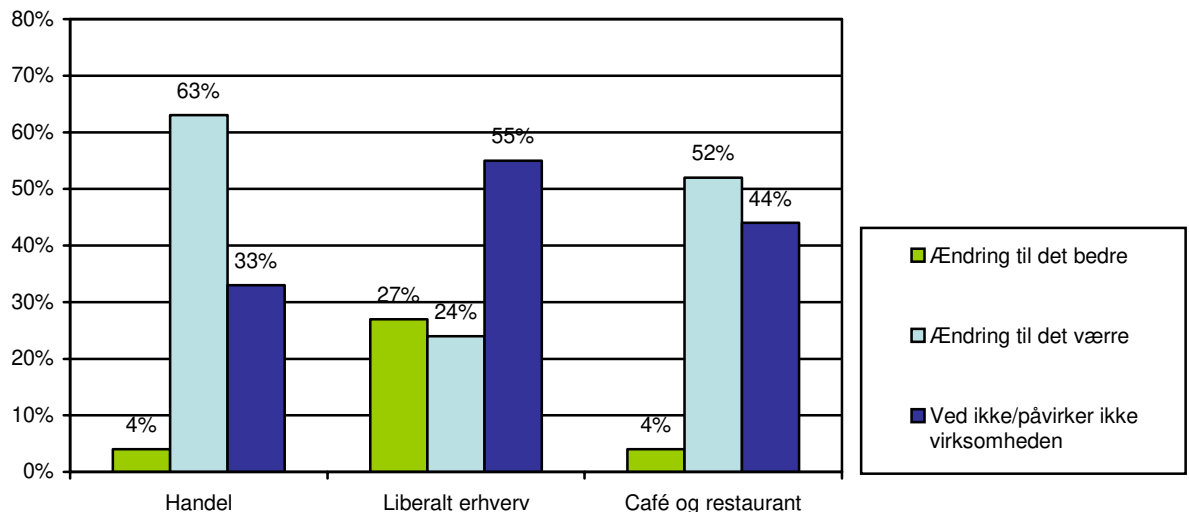
Holdning til trafikreguleringen blandt de erhvervsdrivende



Base 81

Inddeles på brancheområde ses der temmelig store forskelle, hvilket er illustreret grafisk på næste side.

Holdning til trafikreguleringen blandt de erhvervsdrivende fordelt på branche



Base 81

Det er især de handelsdrivende og café og restaurant der er berørt af trafikreguleringen. Henholdsvis 75% og 60% svarer, at de er blevet berørt i nogen grad eller i meget høj, mens det kun er 41%, der føler sig berørt i de liberale erhverv.

Blandt alle dem fra handel og café og restaurant, der føler, at de er blevet berørt af det, svarer næsten alle (85%-93%), at de i nogen grad eller i meget høj grad kan se en forskel i trafikken, der hvor virksomheden ligger. Næsten alle af dem er enige i, at det er en ændring til det værre, mens respondenter fra de liberale erhverv er delt.

Samlet set blandt de handelsdrivende er der 63% (17 personer), der mener, at trafikreguleringen har betydet en ændring til det værre, mens 37% (10 personer) mener, at det ikke har betydet noget (33%) eller at det er blevet en ændring til det bedre (4%).

Samlet set blandt respondenter fra de liberale erhverv er der 24% (7 personer) der mener, at trafikreguleringen har betydet en ændring til det værre, mens 76% (22 personer) mener at det ikke har betydet noget (55%) eller at det er blevet en ændring til det bedre (27%)

Samlet set blandt gruppen af café og restaurantejere er der 52% procent (13 personer) der mener, at trafikreguleringen er blevet en ændring til det værre, mens 48% (12 personer) mener, at det ikke har betydet noget (44%) eller at det er blevet en ændring til det bedre (4%)

Fordele og ulemper

Spørges der til om de kan se nogen fordele af trafikoplægningen for virksomhedens vedkommende, så svarer 28% ja, mens 72% svarer nej. Spørges der om, der kan ses nogen ulemper ved trafikoplægningen svarer 80% ja, mens 20% svarer nej. Hovedparten af de handelsdrivende og café og restaurant (over 80%) kan ikke se nogen fordele, men derimod mange ulemper for virksomhedens vedkommende. Respondenter fra de liberale erhverv er lidt mere delt, dog kan størstedelen kun se ulemper.

I alt 15 erhvervsdrivende (19%) (heraf 9 fra det liberale erhverv) svarer, at de *både kan se fordele og ulemper*, men de fleste af disse, kan se flest fordele, idet hele 11 ud af de 15 svarer, at fordelene er meget større eller lidt større end ulemperne.

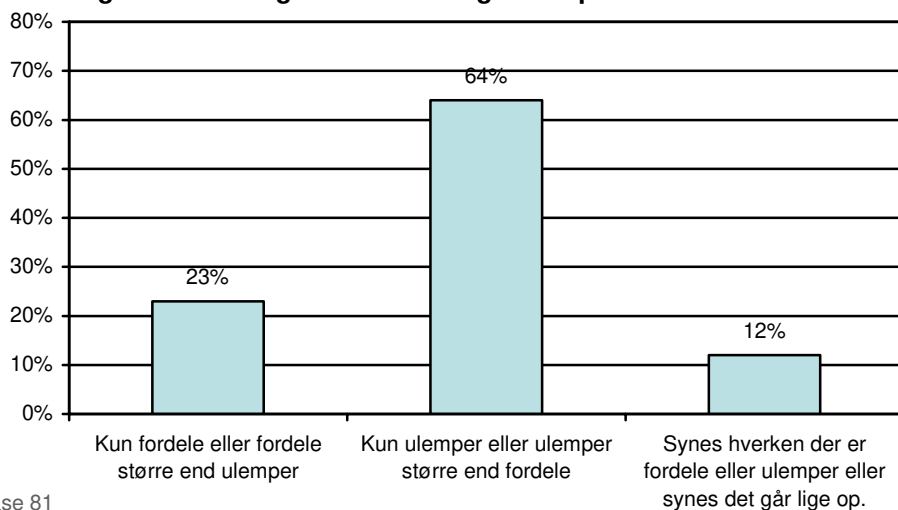
I alt 8 erhvervsdrivende (10%) (heraf 4 fra det liberale erhverv) svarer, at de *kun kan se fordele*. Fordele som for de fleste af dem er enten ret store eller meget store.

I alt svarer 50 erhvervsdrivende (62%), at de *kun kan se ulemper*, svarende til 62% blandt alle. Blandt disse svarer 76% (36 erhvervsdrivende) at ulemperne enten er meget store eller ret store.

I alt svarer 8 erhvervsdrivende (10%) at de *hverken kan se nogen fordele eller nogen ulemper*.

Samlet set kan man sige, at 19 erhvervsdrivende (23%) synes at der kun er fordele eller at fordelene er større end ulemperne. 52 erhvervsdrivende (64%) svarer at der kun er ulemper eller at ulemperne er større end fordelene. 10 erhvervsdrivende (12%) svarer, at der hverken er fordele eller ulemper eller at disse går lige op. Se figuren herunder.

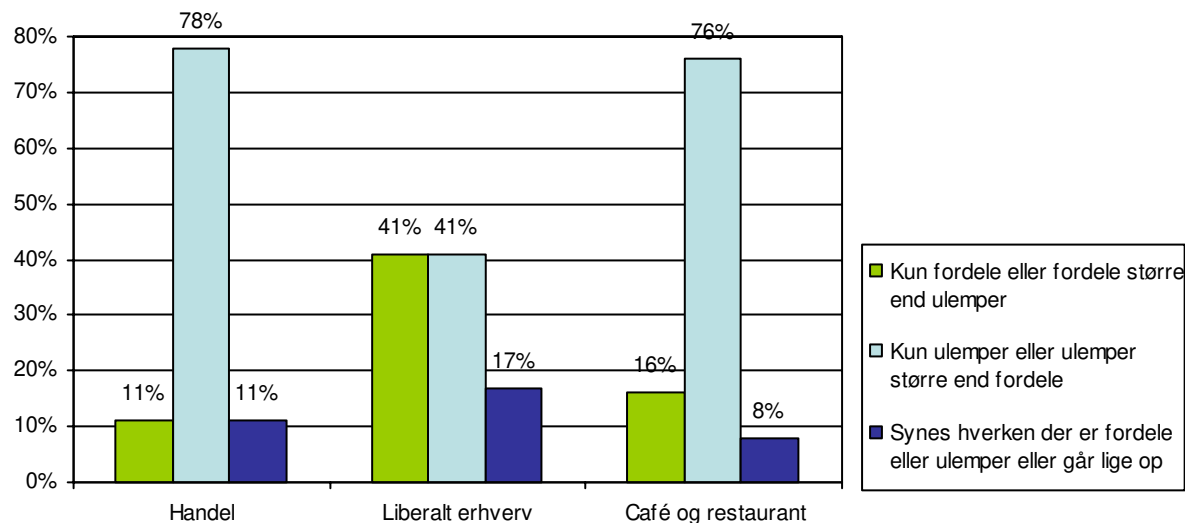
Fordeling af holdning til fordele og ulemper



Base 81

Den tilsvarende graf inddelt på brancheniveau ser således ud.

Fordeling af holdning til fordele og ulemper – fordelt på brancheniveau



Base 81

Det ses illustreret, at det mest er brancherne handel og café og restaurant, der ser trafikoplægningen som en ulempe for virksomheden, mens det liberale erhverv i højere grad er delt.

Herunder er listet de udtalelser som respondenterne er kommet med omkring uddybning af henholdsvis fordele og ulemper.

Hvilke fordele kan du for din virksomheds vedkommende se ved trafikoplægningen?	Antal besvarelser
Mindre trafik\Hurtigere at komme frem	13
Bedre\sundere miljø, mindre forurening	10
Mindre larm\støj	5
Mere trykthed	3
Flere mennesker på gaden	2
Mulighed for udendørsservering	2
Mere plads til cyklister	1
Flere kunder	1
Mere afslappet miljø	1
Bare positivt, uden begrundelse	1
Resp.	23

Base 23

Blandt de erhvervsdrivende, som mener, der er fordele, svarer hovedparten, at trafikken er blevet mindre, hvilket gør det hurtigere at komme frem. Samtidig betyder den mindre trafik mindre forurening og mindre larm.

Hvilke ulemper kan du for din virksomheds vedkommende se ved trafikomlægningen?	Antal besvarelser
Færre kunder\mindre omsætning	24
Færre parkeringsmuligheder	13
Negativt at man ikke må køre på Nørrebrogade\Sværere at komme til	11
Nørrebrogade er død	8
Sværere at komme ind med varer	6
Bilerne kører stadig på Nørrebrogade	6
Trafikken ender i mindre gader, (hvor børn leger\kørsel bliver besværligt)	4
Cyklisterne kører ude på vejen, Farligt	4
Dårlig skiltning\forvirring om reglerne	4
Folk smider skrald i opgange og gader	2
Politiet reagerer ikke godt nok på overtrædelse af nye omlægningens regler	1
For lidt plads på fortove	1
Man har ikke lukket nok af gaden af	1
At politiet der skal sørger for at nye regler overholdes	1
Stemningen er en anden(negativt)	1
Andet	4
Resp.	65

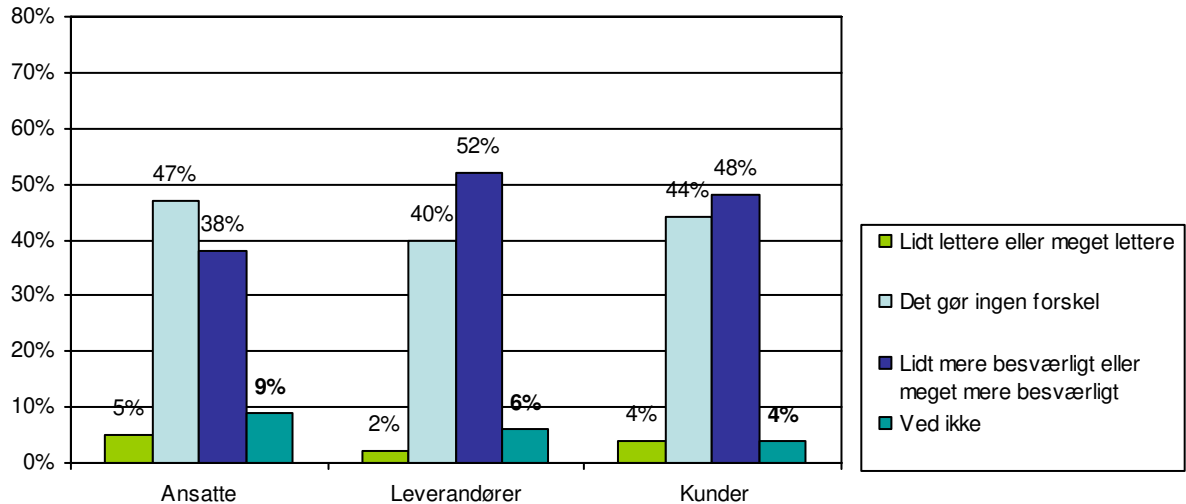
Base 65

Blandt de erhvervsdrivende, som mener, at der ulemper, er der 24 ud 65, der mener, at de får færre kunder, og at deres omsætning er faldet. En del mener, at der er færre parkeringsmuligheder, og at det er sværere at komme til forretningen.

Berøring for virksomhedens ansatte, leverandører og kunder.

Der bliver spurgt om virksomheden eller virksomhedens ansatte er afhængige af at kunne køre lige til døren, hvortil 65% svarer, at de i høj grad eller i nogen grad er afhængige af dette, mens 35% svarer nej. Det er de handelsdrivende og café og restauranterne, der primært har behov for at køre lige til døren.

Herunder illustreres i hvor høj grad det er blevet mere besværligt eller lettere for virksomhedens ansatte, leverandører og kunder henholdsvis at køre lige til døren, at levere varer og besøge forretningen.



Base 81

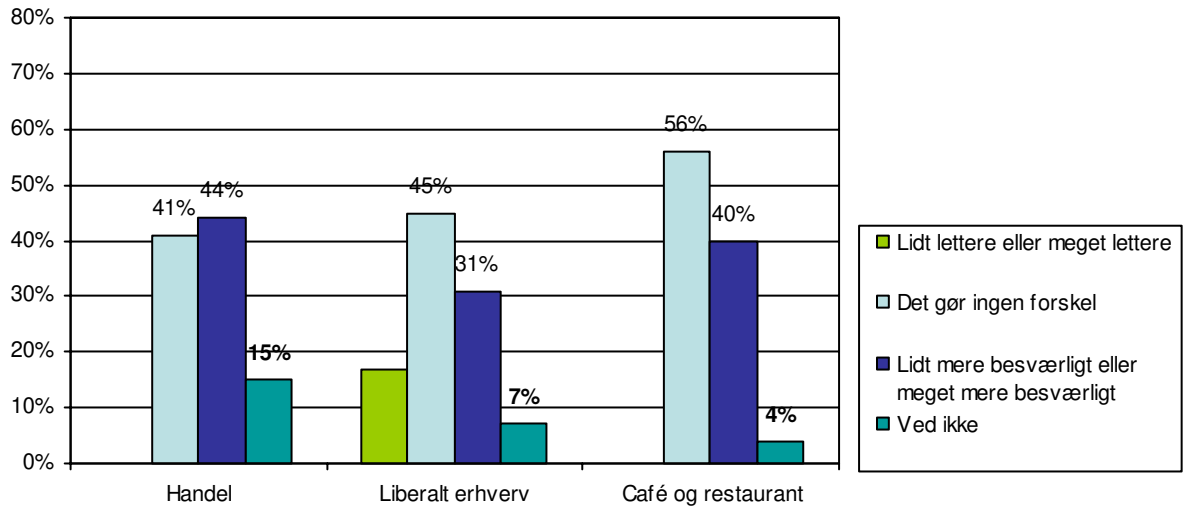
Som det ses i ovenstående graf, mener 38% at det er blevet lidt mere besværligt eller meget mere besværligt for virksomhedens ansatte at køre lige til døren. 53% mener ikke, at det gør nogen forskel eller at det ligefrem er blevet lettere at køre lige til døren. 9% svarer ved ikke.

Lidt over halvdelen (52%) af virksomhederne mener, at det er lidt mere besværligt eller meget mere besværligt for virksomhedens leverandører at levere varer til dem. 42% mener, at det ikke gør nogen forskel eller at det ligefrem er blevet lettere, mens 6% ikke ved det eller ikke bruger leverandører. Det er igen primært de handlende og branchen café og restaurant, der mener, at det er blevet mere besværligt, således svarer henholdsvis 63% og 60% af disse grupper, at det er blevet lidt mere besværligt eller meget mere besværligt, mens det samme kun er gældende for 34% fra branchen liberalt erhverv.

Hvad angår kundernes adgang til virksomheden er der delte meninger. 48% mener, at det ikke gør nogen forskel eller er blevet lettere, mens 48% mener, at det er blevet lidt mere besværligt eller meget mere besværligt. Her svarer 4% at de ikke ved det.

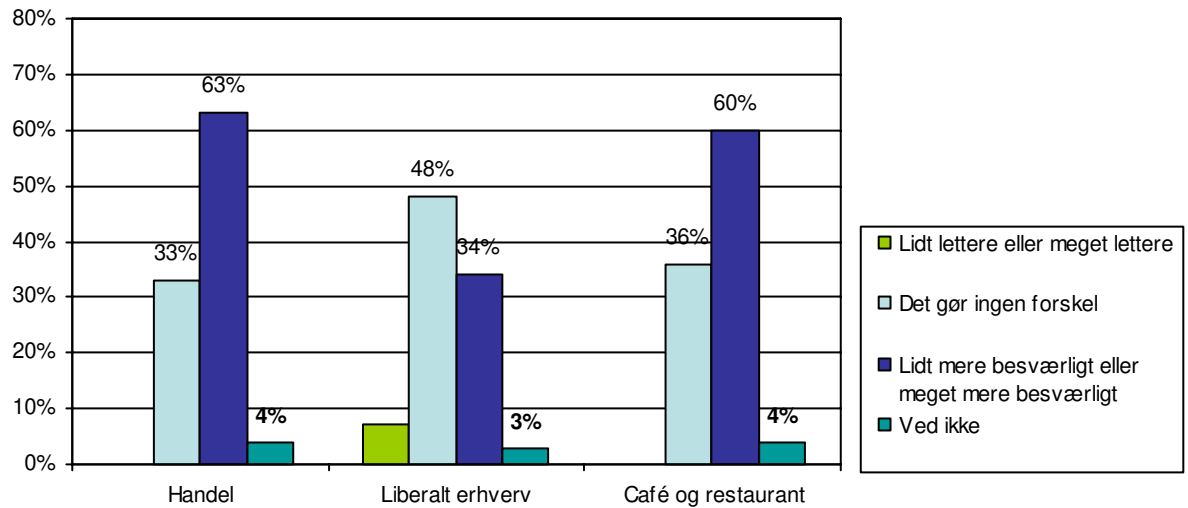
Der er stor forskel brancherne imellem og det er derfor valgt at inddele på brancheniveau for hver af interessentgrupperne.

I hvor høj grad er det blevet mere besværligt eller lettere for virksomhedens ansatte at køre lige til døren



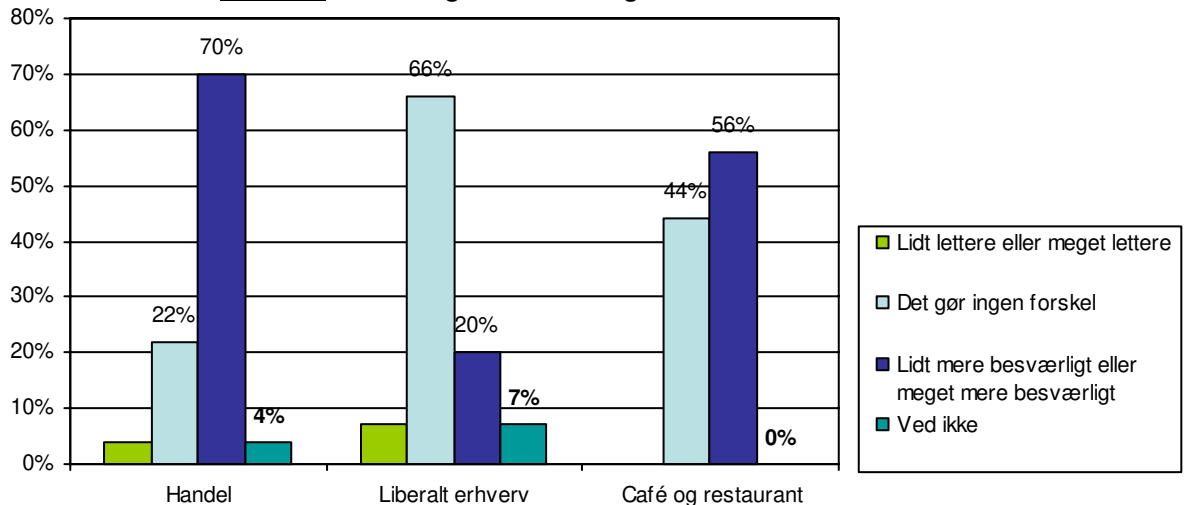
Base 81

I hvor høj grad er det blevet mere besværligt eller lettere for virksomhedens leverandører levere varer



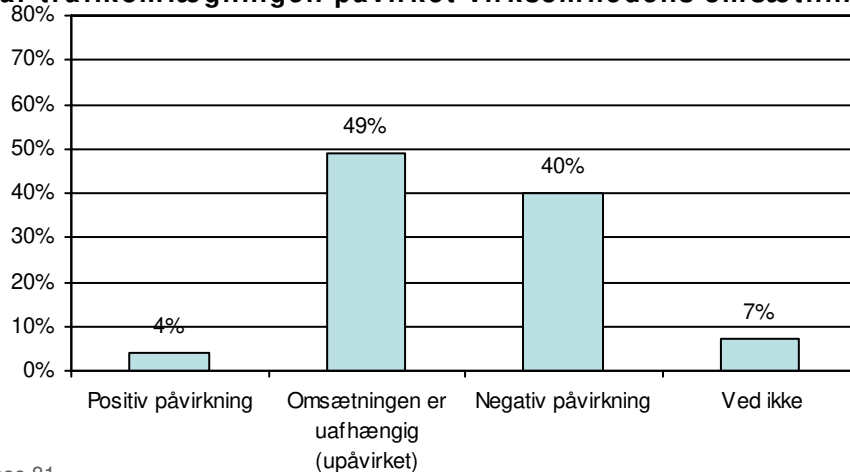
Base 81

I hvor høj grad er det blevet mere besværligt eller lettere for virksomhedens kunder at besøge forretningen.



Omsætning

Har trafikomlægningen påvirket virksomhedens omsætning?



Base 81

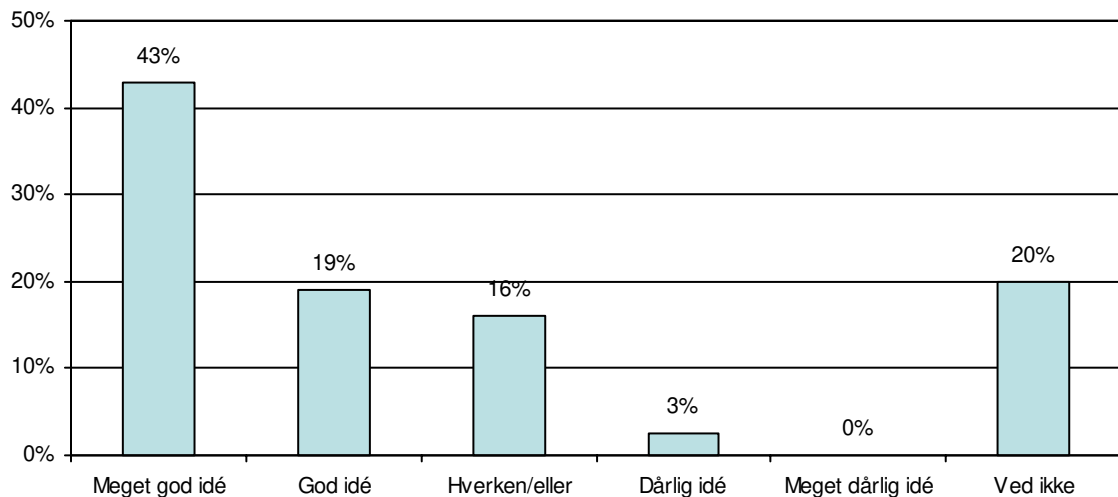
40% af de erhvervsdrivende mener, at trafikomlægningen har påvirket virksomhedens omsætning i negativ retning. Hertil svarer 49%, at den ikke har påvirket dem, mens 7% svarer ved ikke. Kun 4% mener, at omlægningen har haft en positiv indflydelse på deres omsætning.

Det er igen handel og café og restaurant der mener at deres omsætning er faldet. Således svarer henholdsvis 56% og 48% at den er faldet, mens kun 17% af respondenterne fra de liberale erhverv siger det samme. 33% af de handelsdrivende siger, at den er upåvirket, mens det samme tal er hhv. 72% og 40% for de liberale erhverv og café og restaurant.

Forbedringsmuligheder

De erhvervsdrivende blev stillet over for en række forbedringsmuligheder, som de blev spurgt om, hvorvidt det ville være en god eller dårlig idé at udføre. Der blev spurgt til, om der burde være bedre skiltning for bilister og cyklister, om der burde være strengere håndhævelse af reglerne, og om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier. Til sidst blev der spurgt om, hvorvidt man burde ophæve trafikreguleringen omgående.

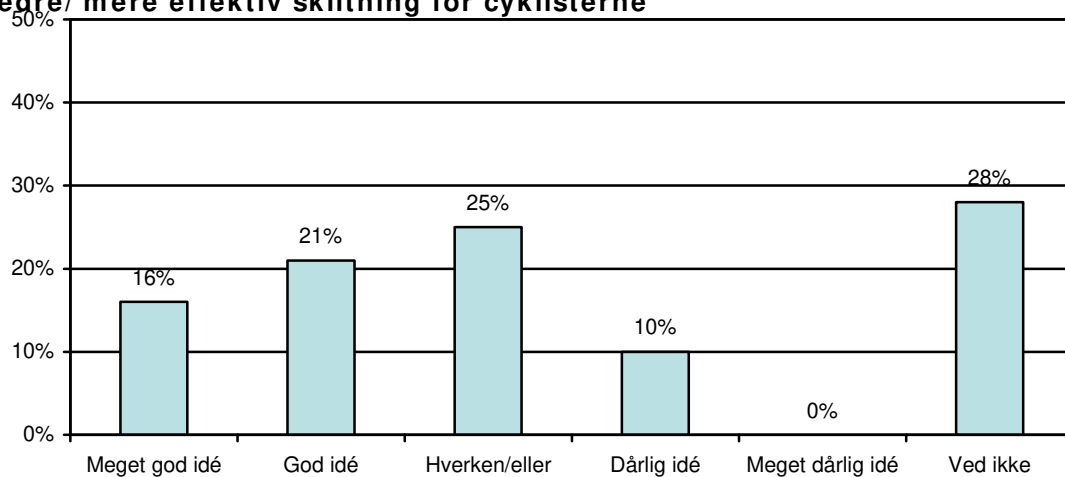
Bedre/ mere effektiv skiltning for bilerne



Base 81

62% mener at det er en god idé eller en meget god idé at skilte bedre for bilisterne. 20% har ikke nogen holdning til det og svarer således ved ikke. Kun 2% synes, at det er en dårlig idé.

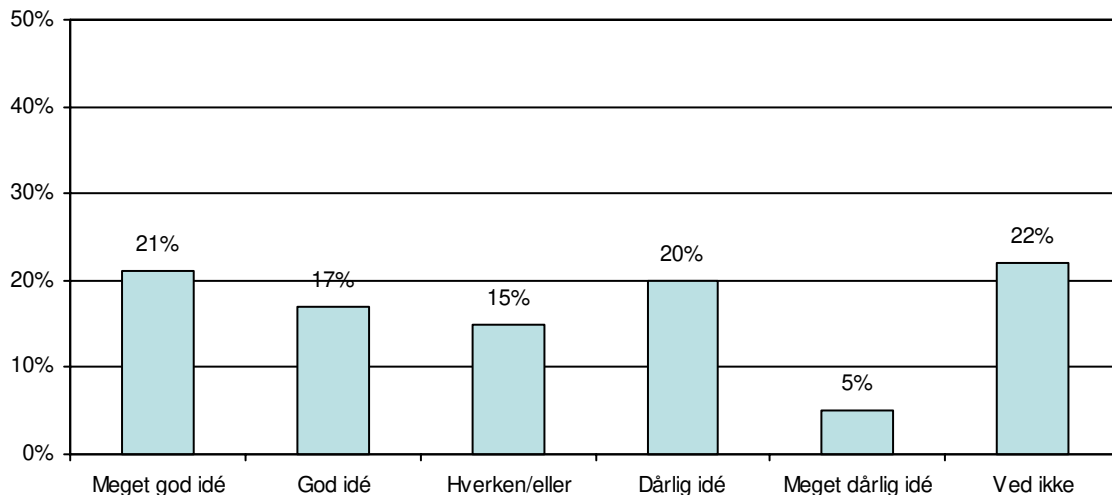
Bedre/ mere effektiv skiltning for cyklisterne



Base 81

Hvad angår skiltning for cyklisterne, så svarer 28% *ved ikke* og 25% hverken/eller, hvilket kunne tyde på, at respondenterne ikke er så vidende om skiltningen, hvad angår cyklister. 37% mener, at det er en god idé eller en meget god idé, mens 10% mener, at det er en dårlig idé eller en meget dårlig idé.

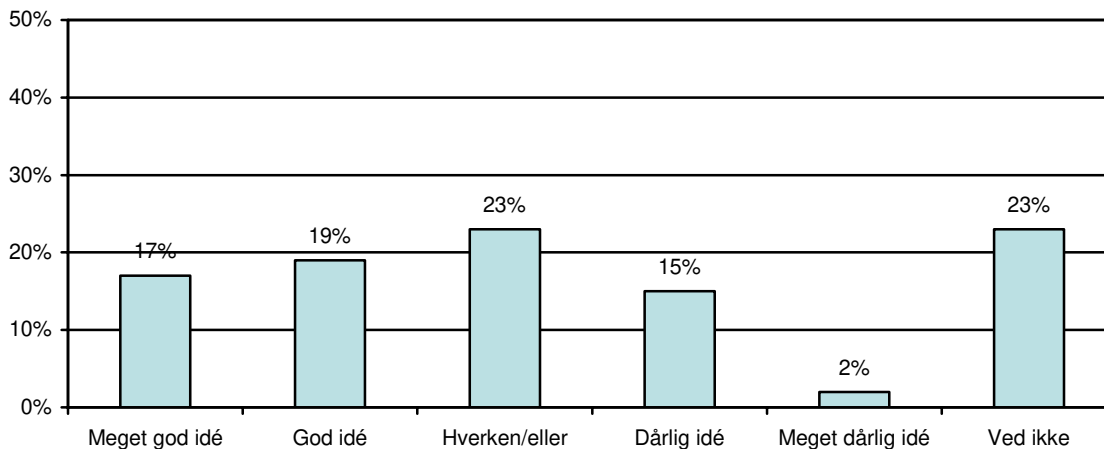
Strengere håndhævelse (flere/ større bøder)



Base 81

De erhvervsdrivende er meget delt omkring holdningen til strengere håndhævelse. 38% mener, at det er en meget god idé eller en meget god idé, mens 25% mener, at det er en dårlig idé eller en meget dårlig idé. Det er dog især respondenter fra de liberale erhverv, der trækker i retning af højere straffe, idet 52% svarer, at det er en god idé eller en meget god idé, mens samme tal for handel og café og restaurant er hhv. 33% og 24%.

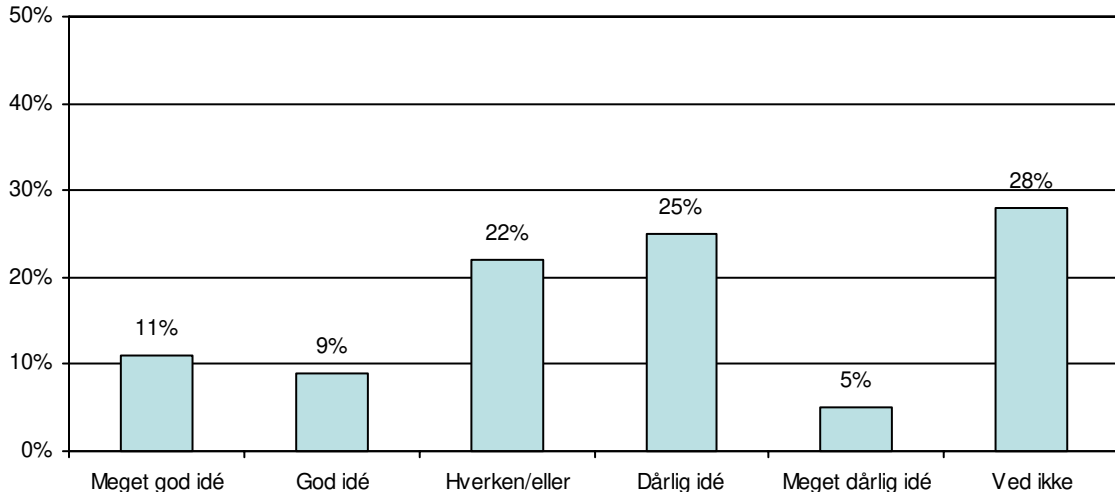
Endnu bredere fortove



Base 81

På spørgsmålet om bredere fortovene ses igen en mindre splittelse. Samlet svarer 36% at det er en god idé eller en meget god idé, mens 17% svarer at det er en dårlig idé eller meget dårlig idé. Sammenlagt svarer 46% hverken/eller eller at de ikke ved det. Det er især branchen liberalt erhverv, der synes det er en god idé. Således svarer 58%, at det enten er en meget god idé eller en god idé, mens det kun er 15% og 32% blandt hhv. handel og café og restaurant.

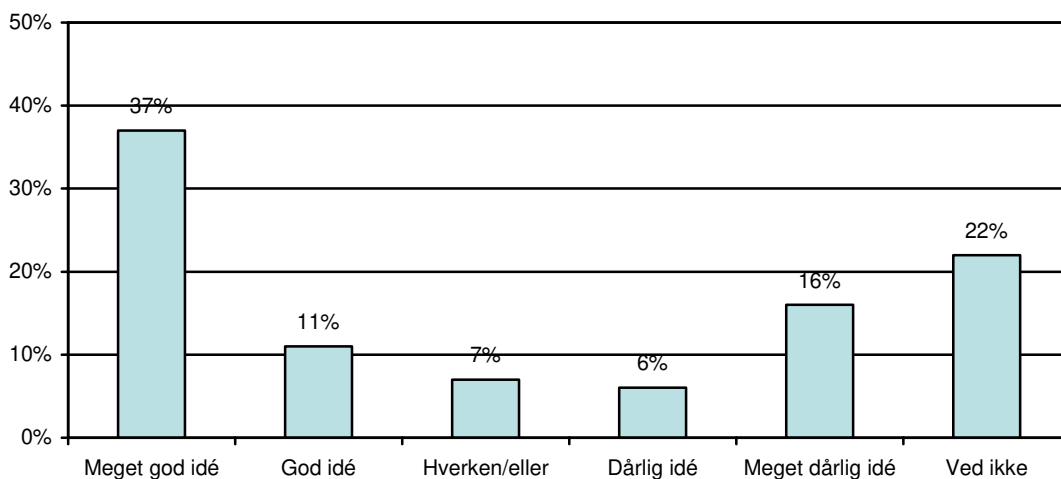
Endnu bredere cykelstier



Base 81

Hvad angår bredere cykelstier synes kun 20% at det er en god idé eller en meget god idé, mens 30% synes, det er en dårlig idé eller meget dårlig idé. Igen er der mange, der er neutrale eller ikke ved hvad de skal svare og således er 50% af svarene i hverken/eller eller i ved ikke.

Ophæve den omgående (trafikoplægningen)

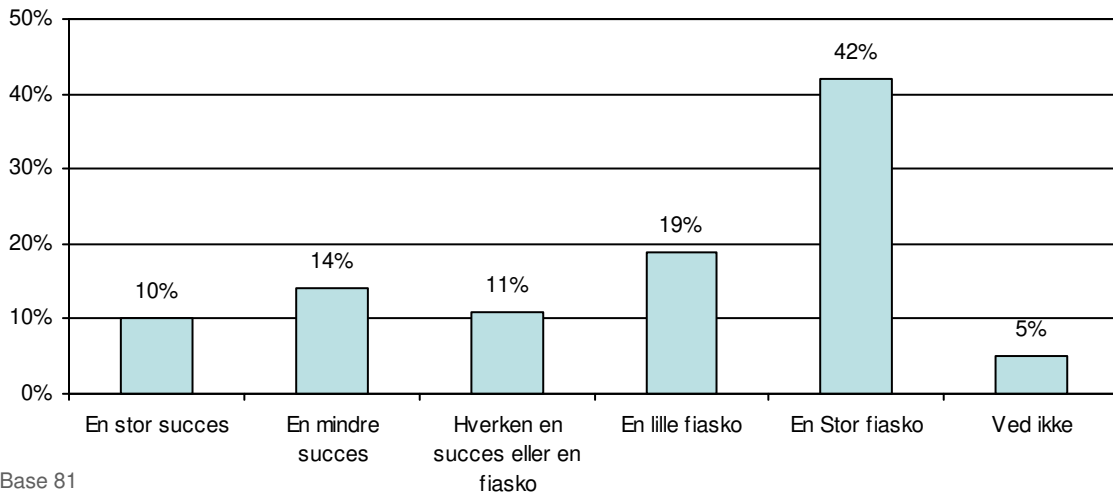


Base 81

Næsten halvdelen (48%) af de erhvervsdrivende ser gerne trafikoplægningen ophævet. 22% synes dog, at dette er en dårlig idé eller en meget dårlig idé. 41% fra de liberale erhverv synes, at det er en meget dårlig idé eller en dårlig idé at ophæve trafikoplægningen. Samme tal er kun 4% for de handelsdrivende og 20% for café og restaurant.

Trafikoplægningen – Succes eller fiasko

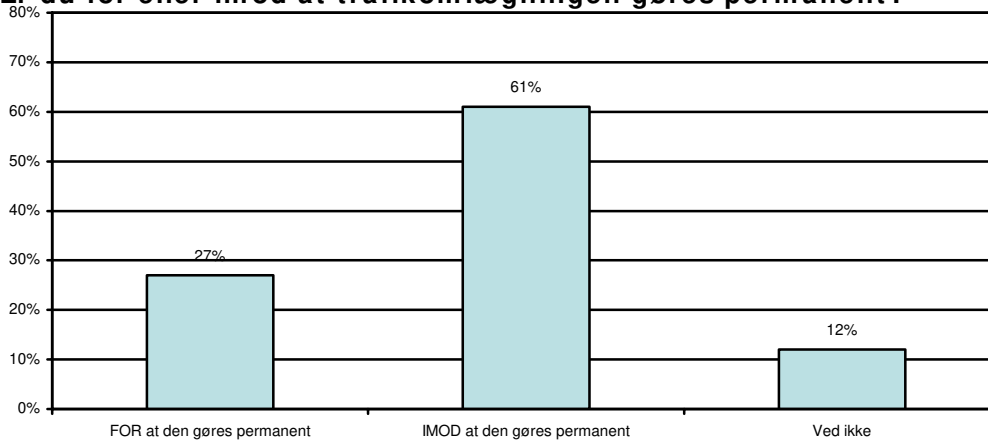
Alt i alt, vil du sige, at trafikoplægningen er...?



61% af de erhvervsdrivende mener, at trafikforsøget har været en fiasko. Kun 24% betragter det som en succes. Det er erhvervsdrivende fra de liberale erhverv, der betragter det som en succes. Her svarer 48%, at det har været en succes, mens hhv. 8% fra handel og 12% fra café og restaurant betragter det som en succes. 78% blandt de handelsdrivende og 80% blandt erhvervsdrivende fra café og restaurant området betragter det som en fiasko. Kun 28% fra de liberale erhverv betragter det som en fiasko.

Et afgørende spørgsmål er, om trafikoplægningen skal gøres permanent eller om den skal ophæves, når forsøgsordningen er færdig.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent?

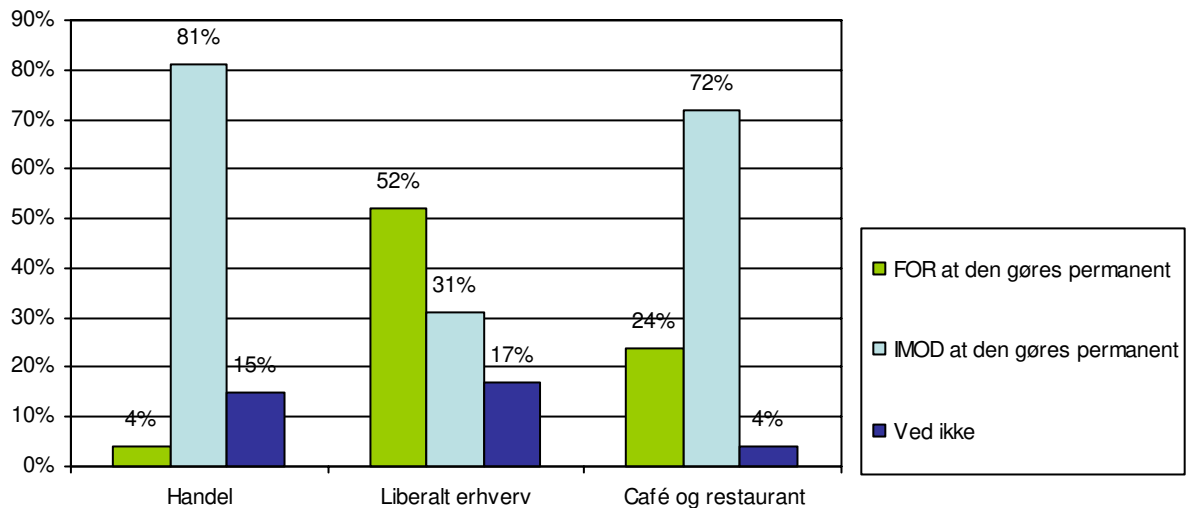


Base 81

Hertil svarer sammenlagt 61% af de erhvervsdrivende, at de er *imod* at den gøres permanent, mens kun 27% er *for* at gøre det til en permanent løsning.

Herunder illustreres tydeligt forskellen i holdningen til at gøre forsøget permanent for de 3 brancher.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – inddelt på brancheniveau

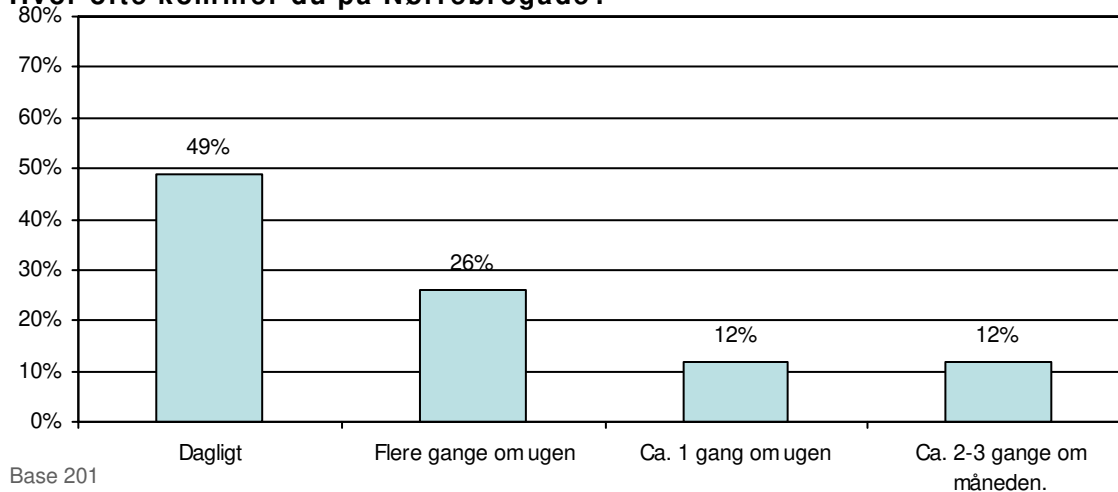


Base 81

Cyklister og gående på Nørrebrogade

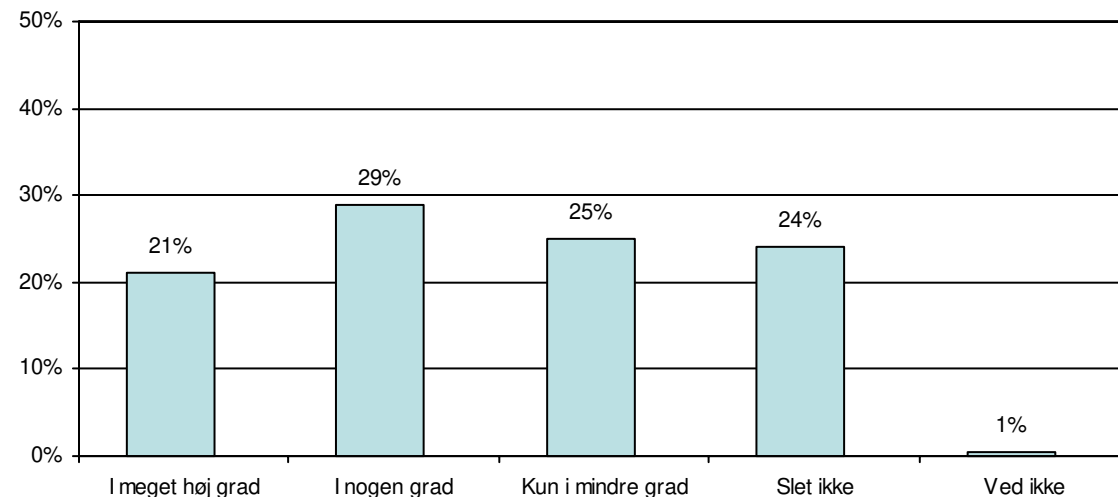
Som nævnt indledningsvis er undersøgelsen blevet foretaget blandt 201 personer på Nørrebrogade inddelt på 4 forskellige strækninger. I alt er 103 cyklister blevet interviewet og 98 gående. Der er ingen af personerne, der bor i postnummerområde 2200, da denne del er blevet spurgt i Borgerundersøgelsen. Nedenstående borgere er altså brugere af Nørrebrogade enten til fods eller gående, men bor ikke i området.

Hvor ofte kommer du på Nørrebrogade?



Omtrent halvdelen af respondenterne kommer på Nørrebrogade dagligt, mens en fjerdedel kommer flere gange om ugen, men ikke dagligt. 12% er der ca. 1 gang om ugen og 12% 2-3 gange om måneden.

I hvilken grad har trafikoplægningen berørt dig i det daglige?

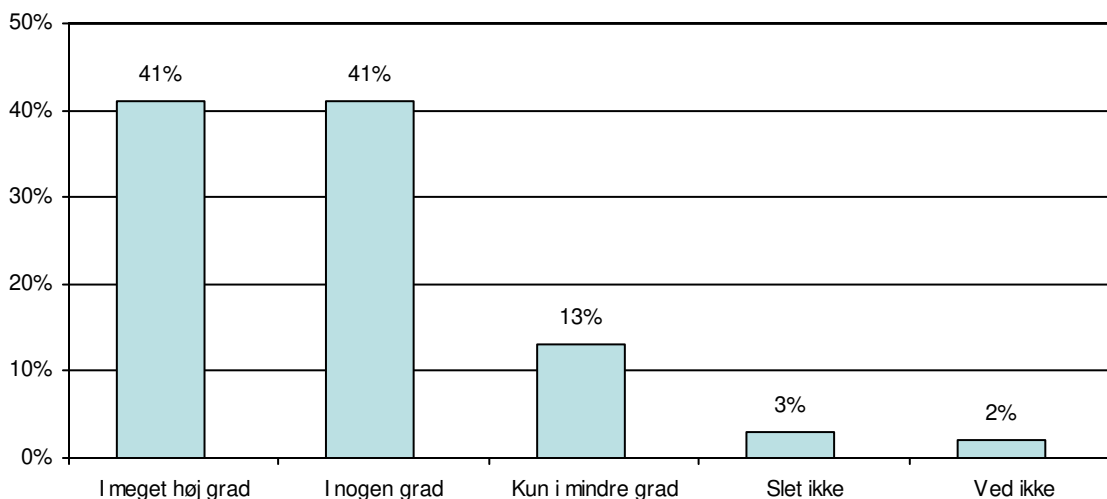


Respondenterne er delte i deres mening om hvorvidt trafikomlægningen har berørt dem i det daglige. Således svarer ca. halvdelen, at det har berørt dem i nogen grad eller i meget høj grad, mens den anden halvdel svarer, at det kun har berørt dem i mindre grad eller slet ikke. Der er stort set ikke forskel på om man er cyklist eller gående, alder og køn.

Det der dog er en anelse bemærkelsesværdigt er, at 41% af de, der er stoppet mellem Jagtvej og Peter Fabersgade siger, at det slet ikke har berørt dem. I de andre områder ligger svarprocenten i området 14%-24%.

Forskelle i trafikken fra før d. 1. oktober og i dag

Synes du, at man kan se nogen forskel i trafikken på Nørrebrogade, mellem perioden før den 1. oktober og så i dag?

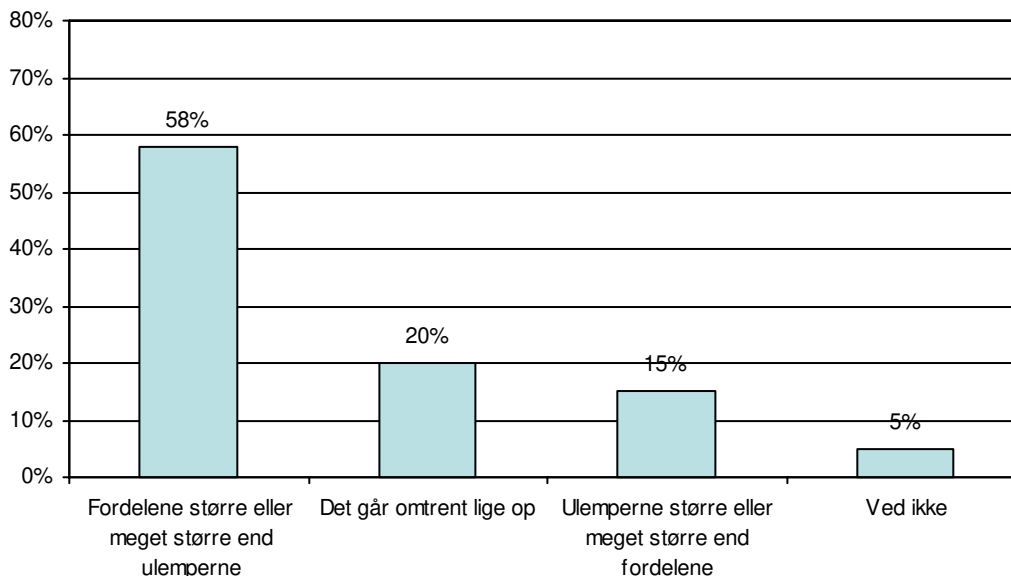


Base 152

Blandt de personer der føler sig berørt af trafikomlægningen (75%), svarer 82% sammenlagt, at de i meget høj grad eller i høj grad kan se en forskel i trafikken på Nørrebrogade.

Det er interessant at se om respondenterne så betragter forskellen som en forbedring eller en forværring, hvorfor der blev spurgt dem om forholdet mellem fordele og ulemper.

Fordeling af holdning til fordele og ulemper



Base 152

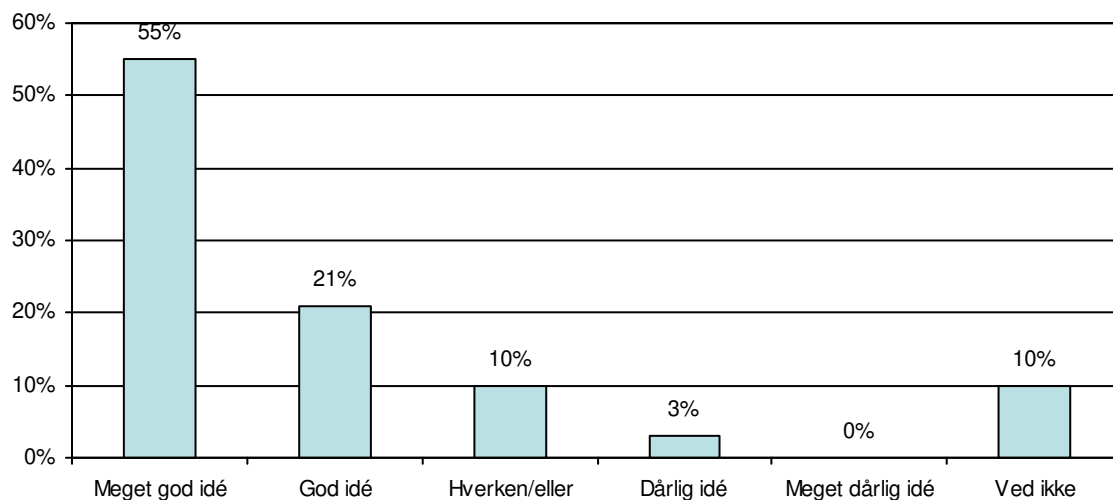
Her mener 58%, at fordelene er større end ulemperne, mens kun 15% mener, at ulemperne er større end fordelene.

Hvis man bryder ned på demografivariable ses en forskel på områderne, hvor især dem fra strækningen Ravnsborggade – Søtorvet er mere positive (74% svarer, at fordelene er større end ulemperne) end eksempelvis respondenter interviewet på strækningen Jagtvej – Peter Fabersgade (47% svarer at fordelene er større end ulemperne). På sidstnævnte strækning mener 29%, at det går nogenlunde lige op. Der er dog en tendens generelt til at flere cyklister end gående, mener at fordelene er større end ulemperne. Således svarer 66% af cyklisterne vs. 51% af de gående at fordelene er større end ulemperne.

Forbedringsmuligheder

Respondenterne blev, ligesom de to øvrige respondentgrupper, stillet over for en række forbedringsmuligheder, som de blev spurgt om, hvorvidt det ville være en god eller dårlig idé at udføre. Der blev spurgt til, om der burde være bedre skiltning for bilister og cyklister, om der burde være strengere håndhævelse af reglerne og om der burde være endnu bredere fortove og cykelstier. Til sidst blev der spurgt om, hvorvidt man burde ophæve trafikreguleringen omgående.

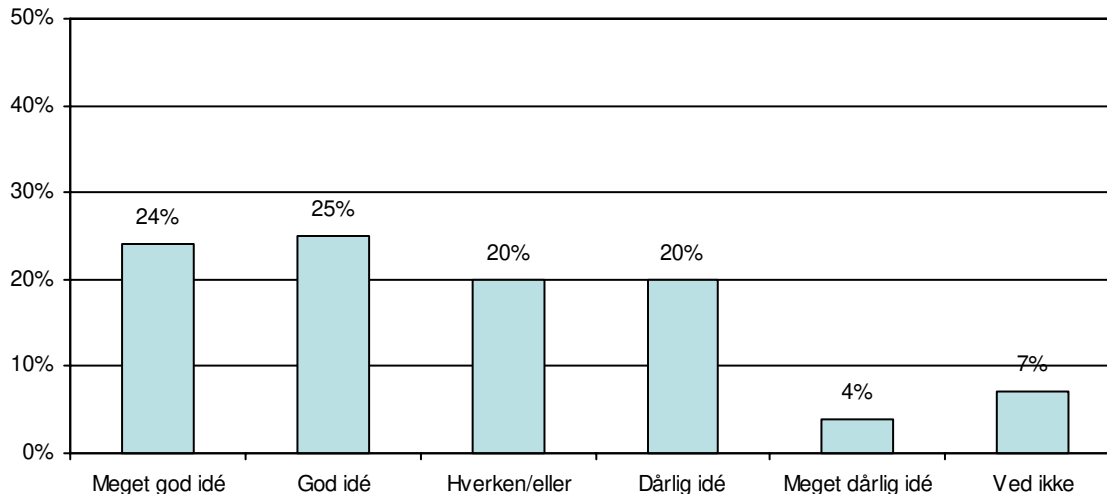
Bedre/ mere effektiv skiltning for bilerne



Base 201

76% mener, at det enten er en god idé eller en meget god idé at skilte bedre for bilisterne, mens kun 3% synes det er en dårlig idé.

Bedre/ mere effektiv skiltning for cyklisterne



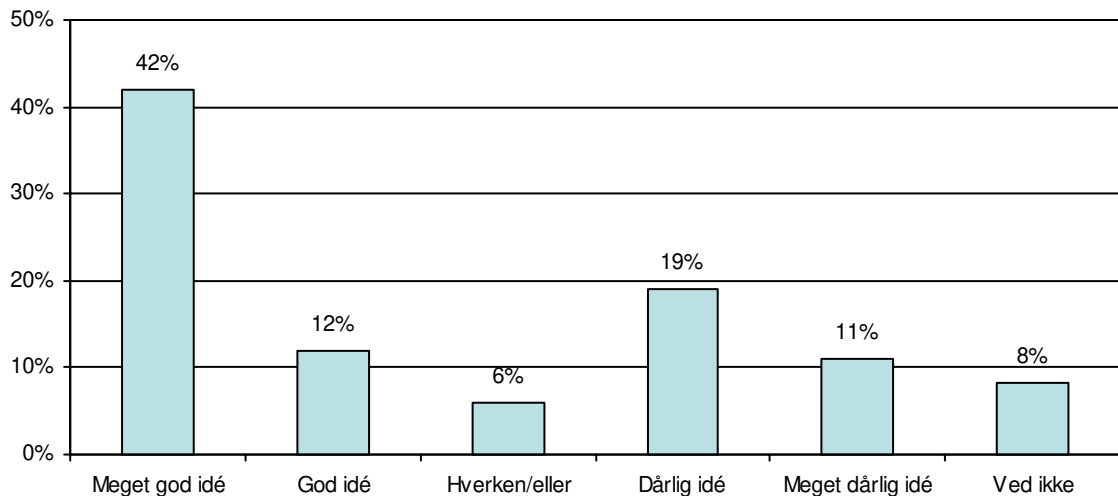
Base 201

Hvad angår skiltning for cyklisterne, så er svarene lidt mere splittet. 49% synes det ville være godt med mere skiltning, mens den anden halvdel enten ikke har nogen holdning til det, eller synes det er en dårlig idé.

Interessant er det, at det især er på strækningen Jagtvej-Peter Fabersgade, man synes, at det ville være godt med bedre skiltning for cyklisterne, således svarer

hele 78% at disse at det er enten god idé eller en meget god idé, mens kun 22% af respondenterne på Ravensborggade – Søtorvet der svarer det samme. Faktisk er der på denne strækning størst forskel på respondenternes holdning til bedre skiltning for bilerne vs. cyklisterne. 66% der er spurgt på denne strækning, synes det er en *meget god idé* med bedre skiltning for bilisterne, mens kun 8% synes, det er en *meget god idé* med bedre skiltning for cyklisterne.

Strengere håndhævelse (flere/ større bøder)

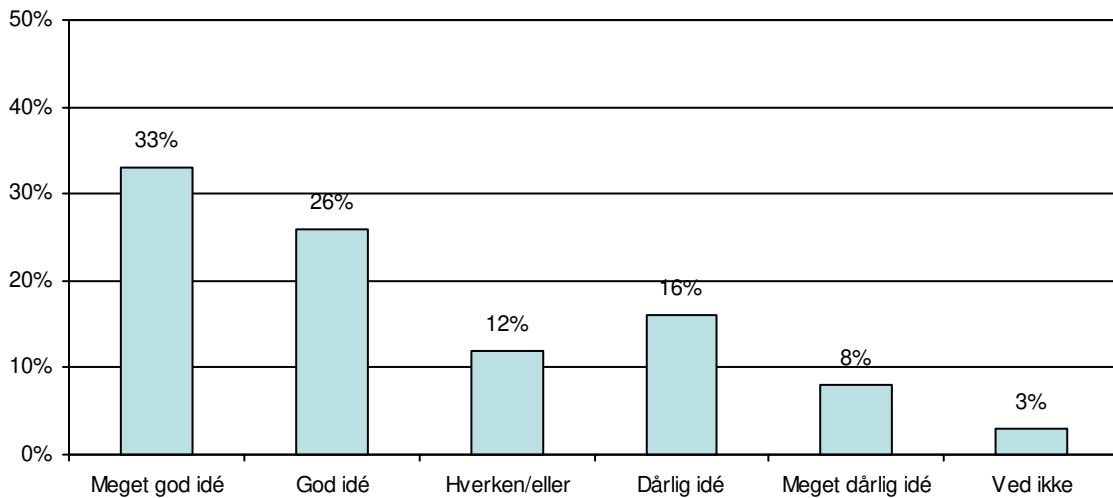


Base 201

54% ser det som positivt at give enten flere eller større bøder. Dog synes hver tredje (30%), at det direkte er en dårlig idé eller meget dårlig idé.

Det er især på strækningerne Ravensborggade – Søtorvet og Stefansgade – Runddelen, at de mener, at det er en meget god idé at give større eller flere bøder, hhv. 58% og 50%, mens kun 36% og 24% svarer, at det er en meget god idé på gaderne Elmegade – Fællededevej og Jagtvej – Peter Fabersgade. Hvad angår køn og alder er der kun ganske små forskelle.

Endnu bredere fortove

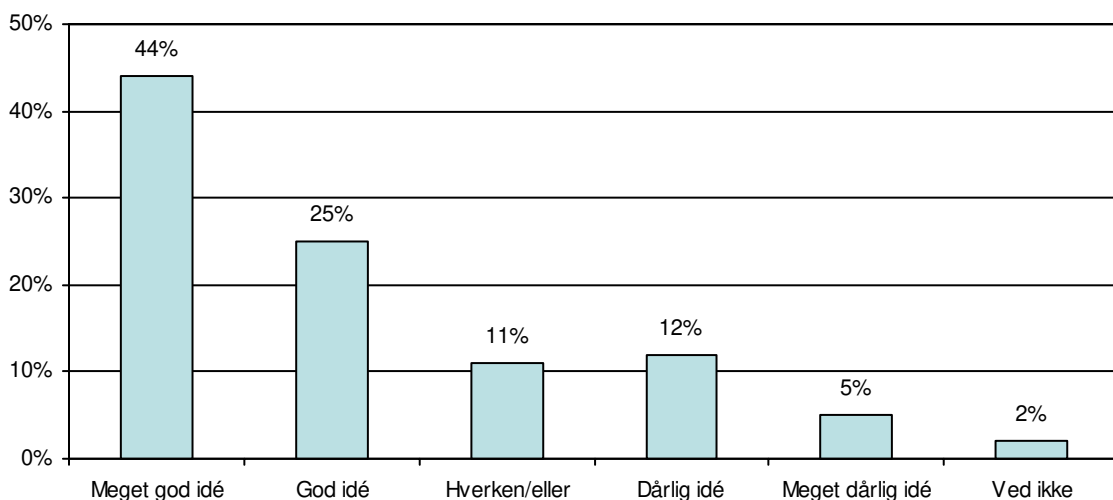


Base 201

Samlet set er der 59%, der synes, at det er en meget god idé eller en god idé at gøre fortovene endnu bredere, mens 24% synes det er en enten dårlig idé eller en meget dårlig idé.

Det er især på strækningen Elmegade – Fælledvej at de er interesserede i bredere fortove. Her svarer 60%, at det er en meget god idé, hvor de øvrige gader ligger mellem 20-27%.

Endnu bredere cykelstier

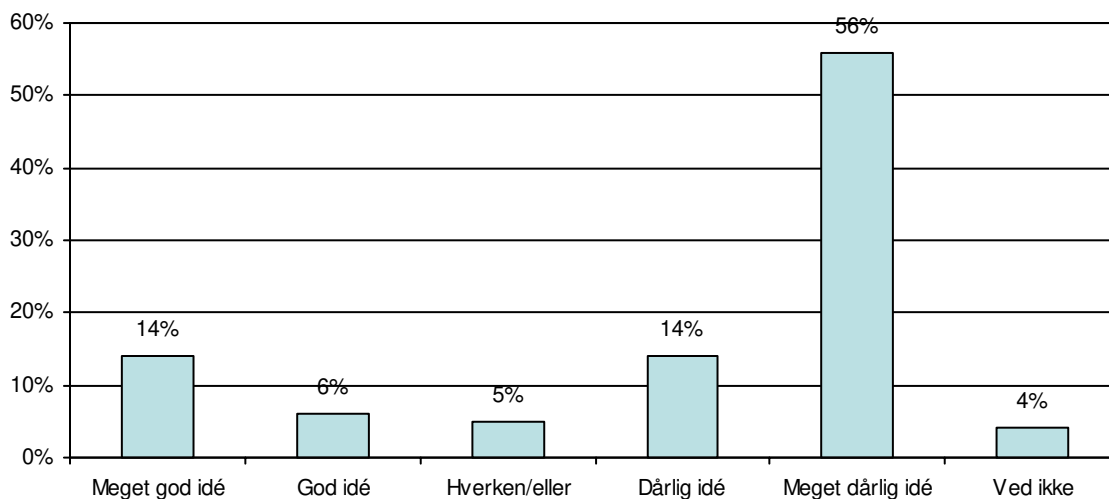


Base 201

69% synes, det ville være godt med endnu bredere cykelstier, mens det kun er 17%, der synes, det er ligefrem er en dårlig idé.

Det er især cyklisterne, der synes, det er en god idé. Således svarer 50% af disse vs. 38% af de gående, at det er en meget god idé. Det er heller ikke overraskende, at respondenter på strækningen Ravnsborggade–Søtorvet er relativt mindre begejstret for bredere cykelstier end på de andre gader, da denne strækning i forvejen har brede cykelstier. 48% af disse svarer, at det er god idé eller en meget god idé, mens de andre gader har tilsvarende svarprocenter på ml. 72% og 80%. Det kunne derfor indikere en interesse i at gøre de strækninger, der på nuværende tidspunkt *ikke* har brede cykelstier endnu bredere, mens der ikke ses et tilsvarende behov der, hvor cykelstierne i forvejen er brede.

Ophæve den omgående (trafikoplægningen)



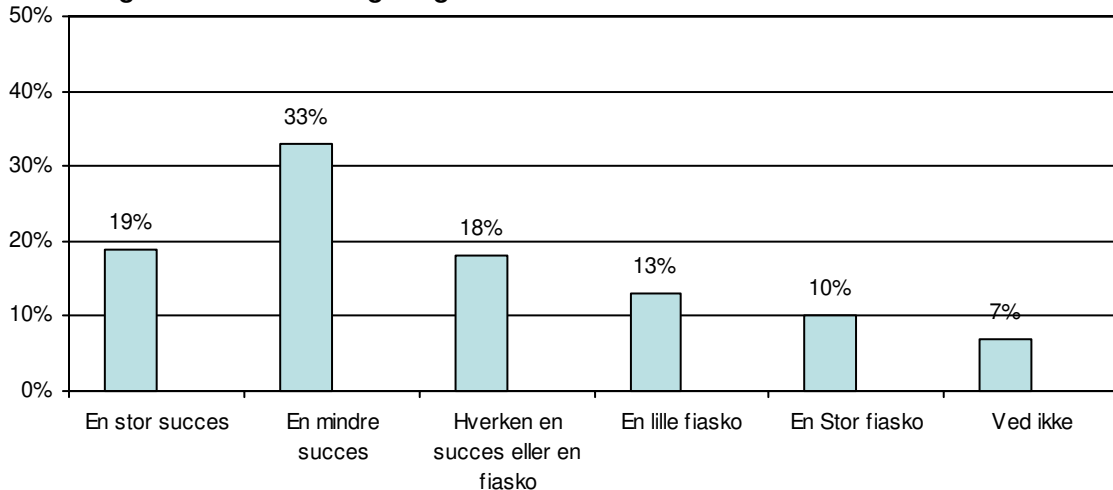
Base 201

Det er langt hovedparten af de adspurgte, der synes, at trafikoplægningen er positiv. 70% synes ikke, at den skal ophæves omgående, mens 20% ville være ganske udmærket tilfredse med en ophævelse med det samme.

Fordelt på gående og cyklister er det især de gående, der synes trafikoplægningen skal ophæves. 25% af disse synes, den skal ophæves omgående, mens det for cyklisternes vedkommende kun er 15%.

Trafikoplægningen – Succes eller fiasko

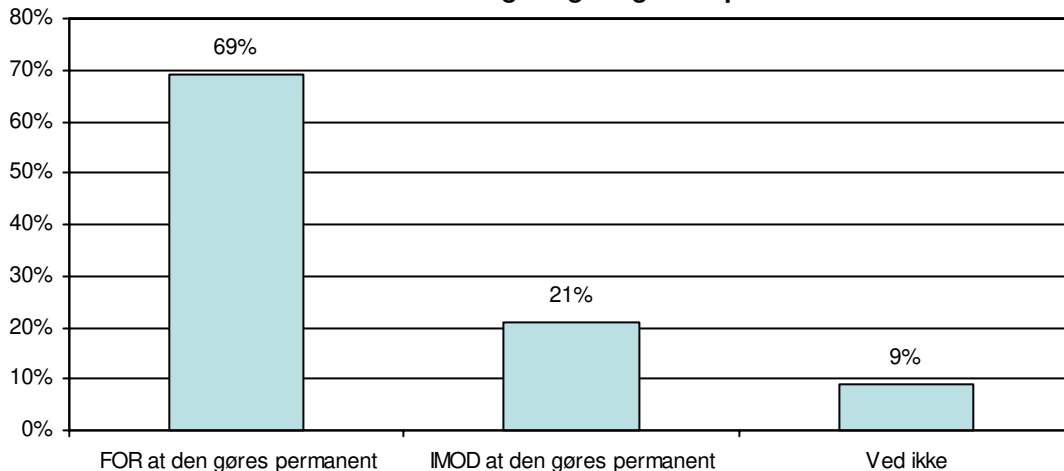
Vil du sige at trafikoplægningen har været...?



Base 201

Godt halvdelen (52%) mener, at trafikforsøget har været en succes, om end for de flestes vedkommende en mindre succes. Ca. hver fjerde (23%) mener, at det har været en fiasko, mens 25% ikke har nogen klar holdning til det

Er du *for* eller *imod* at trafikoplægningen gøres permanent?

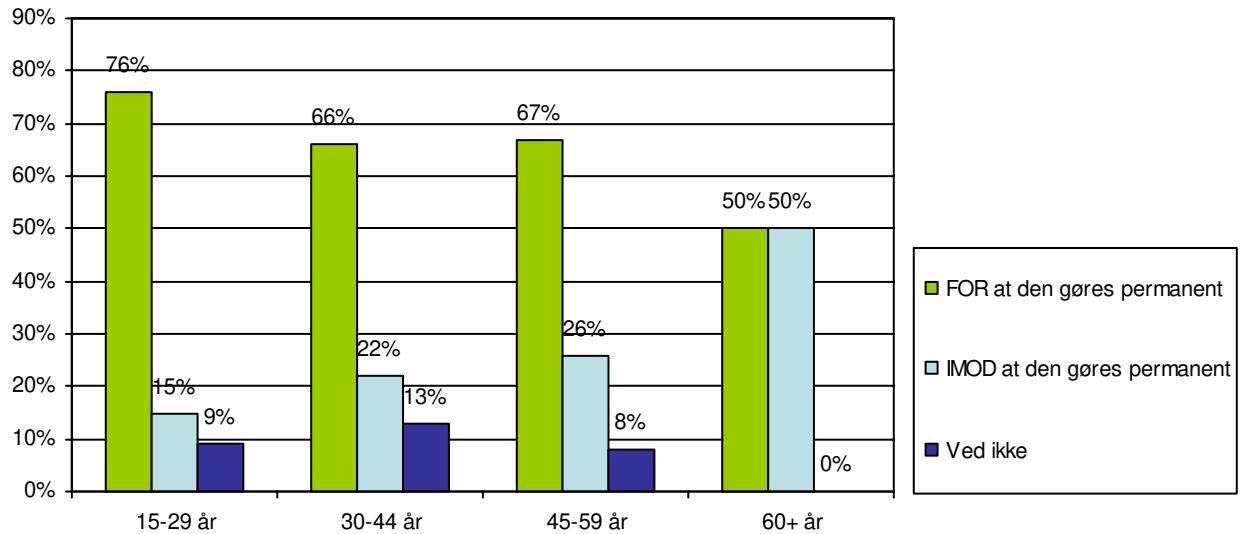


Base 201

På spørgsmålet om trafikoplægningen skal gøres permanent eller om den skal ophæves, når forsøgsordningen er færdig, svarer et flertal på 69%, at den bør gøres permanent, mens 21% er *imod*.

Blandt cyklisterne ses størst begejstring. Her svarer 73%, at de er *for*, mens det er 65% af de gående, der er *for* en permanent løsning. 17% af cyklisterne er *imod*, mens 27% af de gående er *imod*.

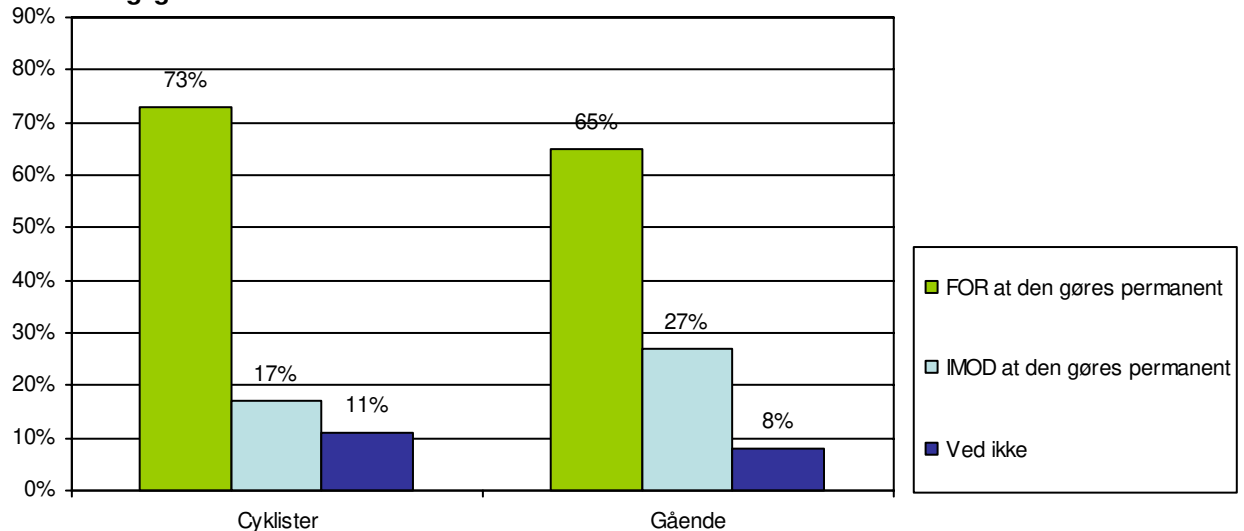
Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på alder



Base 201

Ved en nedbrydning på alder ses en tendens til, at flest yngre synes, det er en god idé, nemlig 76% i alderen 15-29, mens det kun er 50% i alderen 60+, der er for en permanent løsning. I aldersgrupperne 30-44 og 45-59 år er samme tal hhv. 66% og 67%. Det skal dog bemærkes, at der kun er 12 personer i aldersgruppen over 60 år, og tallene må derfor betragtes som meget usikre.

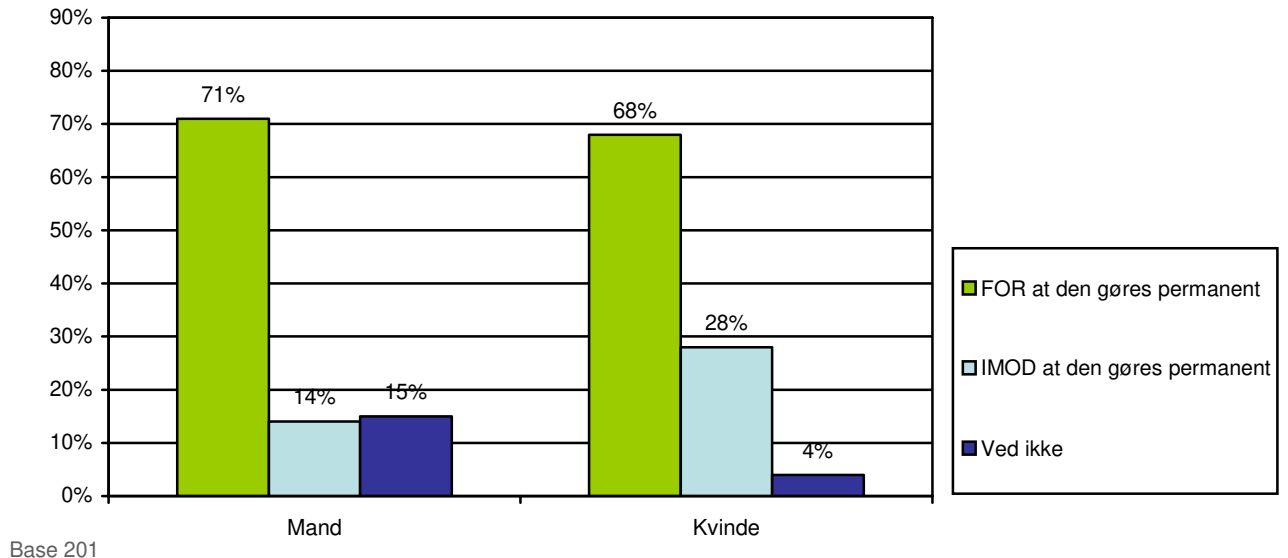
Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på cyklister og gående



Base 201

I forhold til om man er cyklist eller gående, så ses en tendens til at flere cyklister end gående er begejstret for trafikoplægningen. Dette kan muligvis forklares ved at der synes at være flere fordele for cyklister end for gående. Tallene må dog betragtes med eftertanke, da mange af de gående kan være cyklister til dagligt og omvendt.

Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – fordelt på køn



Base 201

I forhold til køn er den primære forskel, at der er relativt flere kvinder end mænd der er direkte imod, nemlig 28% af kvinderne, mens det kun er 14% af mændene. For begge køn er der dog ca. 70%, der er *for* en permanent løsning, nemlig 71% for mænd og 68% for kvinder. Denne forskel på køn går dog ikke igen i undersøgelsen med borgere på Nørrebro hvor der ses stort en lige fordeling på køn.

Spørgeskema

Borgerne på Nørrebro

Goddag, mit navn er xxxx, jeg ringer fra Analyseinstituttet Catinét. Vi er i gang med en undersøgelse for Miljø- og Teknikforvaltningen i Københavns Kommune, som skal sætte afdekke borgernes oplevelse af trafikforsøget på Nørrebrogade. I den forbindelse vil vi specifikt høre borgerne på Nørrebro. Må vi tale med den person i husstanden, som sidst har haft fødselsdag? Personen skal være min. 15 år.

INT: Hvis der kommer en ny person til røret – skal introen gentages!

Vi vil som sagt gerne undersøge, hvordan borgerne på Nørrebro oplever trafikforsøget, og derfor skal jeg lige høre – bor du på følgende adresse...?:

Data: Adresse fra telefonfil indsættes

Gade: Xxxxx

Husnr, etage: xxxx

Single

Sp. A: SCREENING/Baggrundsvariabel –geografi – opstil kvoter: **Bor du på denne adresse?**

1: Ja

2: Nej = AFSLUT

Single

Sp. B SCREENING: **Pr. 1. oktober er der som et forsøg indført en trafikregulering på en strækning af Nørrebrogade. Har du bemærket dette?**

1: Ja

2: Nej = AFSLUT

Single

Sp. C: KØN BAGGRUNDSVARIABEL – opstil kvoter

Noter køn (stilles ikke)

1: Kvinde

2: Mand

Numerisk

Sp. D: ALDER BAGGRUNDSVARIABEL – opstil kvoter

Hvor gammel er du?

Noter alder: _____

Single

Sp. 1: **Hvor ofte kommer du på Nørrebrogade?**

(læs op)

- 1: En gang dagligt
- 2: Flere gange dagligt
- 3: Flere gange om ugen
- 4: Ca. 1 gang om ugen
- 5: Ca. 2-3 gange om måneden.
- 6: Sjældnere = AFSLUT
- 7: Aldrig = AFSLUT

Multi

Sp. 2: **Hvad var dine ærinder på Nørrebrogade før forsøget?**

(læs op)

- 1: Til/fra uddannelse/arbejde
- 2: Indkøb/shopping
- 3: Aflevering/afhentning af børn
- 4: Fritidsinteresser
- 5: Gåtur for fornøjelse og afslapning
- 6: Andet

Multi

Sp. 3: **Hvad er dine ærinder på Nørrebrogade idag?**

(læs op)

- 1: Til/fra uddannelse/arbejde
- 2: Indkøb/shopping
- 3: Aflevering/afhentning af børn
- 4: Fritidsinteresser
- 5: Gåtur for fornøjelse og afslapning
- 6: Andet

Singlegrid

Sp. 4: **Hvor ofte gjorde du brug af følgende transportformer på og omkring Nørrebrogade FØR d. 1. oktober? Du kan svare på følgende skala:**

- *Dagligt eller næsten dagligt*
- *Flere gange pr. uge*
- *Ca.en gang om ugen*
- *2-3 gange om måneden*
- *Sjældnere*
- *Aldrig eller næsten aldrig*

1. Cykel
2. Bil
3. Bus
4. Tog
5. Til fods/gående

Singlegrid

Sp. 5: **Hvor ofte gør du brug af følgende transportformer på og omkring Nørrebrogade EFTER d. 1. oktober? Du kan svare på følgende skala:**

- *Dagligt eller næsten dagligt*
- *Flere gange pr. uge*
- *Ca.en gang om ugen*
- *2-3 gange om måneden*
- *Sjældnere*
- *Aldrig eller næsten aldrig*

1. Cykel
2. Bil
3. Bus
4. Tog
5. Til fods/gående

DATA: Hvis svar er Sjældnere eller Aldrig ved ALLE transportformer – og i både Q4 og Q5, skal der afsluttes

Single

Sp. 6: **I hvilken grad har omlægningen berørt dig i det daglige? Er det i ...**
(læs op)

- 1: Meget høj grad
- 2: I nogen grad
- 3: Kun i mindre grad
- 4: Slet ikke

Single (Hvis svar 1-3 i Sp. 1)

Sp.7: **Synes du at man kan se nogen forskel i trafikken på Nørrebrogade mellem perioden før den 1. oktober og så i dag?**

(læs op)

- 1: Ja, i meget høj grad
- 2: Ja, i nogen grad
- 3: Kun i mindre grad
- 4: Slet ikke

Single

Sp. 8: **Kan du se nogen FORDELE ved trafikomlægningen for dit eget vedkommende?**

- 1: Ja
- 2: Nej
- 3: Ved ikke

Åbent – hvis svar 1 i spg. 8

Sp. 8a: **Hvilke FORDELE kan du for dit eget vedkommende se ved trafikoplægningen?**

- 1: Notér _____
2: Ved ikke

Single

Sp. 9: **Kan du se nogen FORDELE ved trafikoplægningen for andre mennesker?**

- 1: Ja
2: Nej
3: Ved ikke

Åbent, hvis svar 1 i spg. 9

Sp. 9a: **Hvilke FORDELE kan du se ved trafikoplægningen for andre mennesker?**

- 1: Notér _____
2: Ved ikke

Single

Sp. 10: **Kan du se nogen ULEMPER ved trafikoplægningen for dit eget vedkommende?**

- 1: Ja
2: Nej
3: Ved ikke

Åbent, hvis svar 1 i spg. 10

Sp. 10a: **Hvilke ULEMPER kan du for dit eget vedkommende se ved trafikoplægningen?**

- 1: Notér _____
2: Ved ikke

Single

Sp. 11: **Kan du se nogen ULEMPER ved trafikoplægningen for andre mennesker?**

- 1: Ja
2: Nej
3: Ved ikke

Åbent, hvis svar 1 i spg. 11

Sp. 11a: **Hvilke ULEMPER kan du se ved trafikoplægningen for andre mennesker?**

- 1: Notér _____
2: Ved ikke

Single, hvis svar 1 i sp. 8 og 1 i sp. 10

Sp. 12: **Vil du for dit eget vedkommende sige at...?**

(læs op)

- 1: Fordelene er meget større end ulemperne
2: Fordelene er lidt større end ulemperne
3: Det går omtrent lige op
4: Ulemperne er lidt større end fordelene
5: Ulemperne er meget større end fordelene
6: ved ikke

Single, hvis svar 1 i spg. 8 og svar 2-3 i spg. 10

Sp. 13: **Vil du for dit eget vedkommende sige, at de FORDELE, som du ser er...?**

(læs op)

- 1: Meget store
2: Ret store
3: Ret små
4: Meget små
5: Ved ikke

Single, hvis svar 1 i spg. 10 og svar 2-3 i spg. 8

Sp. 14: **Vil du for dit eget vedkommende sige, at de ULEMPER, som du ser er...?**

(læs op)

- 1: Meget store
2: Ret store
3: Ret små
4: Meget små
5: Ved ikke

Single, hvis svar = 2 (bil) i sp. 4. skal spm. 15 og 16 stilles.

Sp. 15: **I hvilken grad har oplægningen berørt dig som bilist? Er det i ...**

(læs op)

- 1: Meget høj grad
2: I nogen grad
3: Kun i mindre grad
4: Slet ikke

Multi, hvis svar 1-2 i spg. 15

Sp. 16: **På hvilken måde har omlægningen berørt dig som bilist?**

Åben

Singlegrid

Sp. 17: **Hvor enig eller uenig er du følgende udsagn, hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig og 6 er ved ikke/kender ikke**

1. Jeg synes at forbudet mod bilkørsel i buszonen/rød zone (med de røde prikker på vejen) generelt bliver overholdt?
2. Jeg synes at standsningsforbudet i grøn zone, som går fra runddelen til kapelvej, generelt bliver overholdt?
3. Jeg synes at reglen om, at man som bilist ikke må køre lige over ved krydset i runddelen generelt bliver overholdt?
4. Jeg synes helt overordnet at de nye trafikregler bliver overholdt?
5. Jeg syntes at det er blevet mere sikkert at færdes som fodgænger?
6. Jeg syntes at det er blevet mere sikkert at færdes som cyklist?
7. Jeg syntes at de fremrykkede busperroner betyder bedre opholds-, af og påstigningsmuligheder

5: Helt enig

4: Ret enig

3: Hverken/eller

2: Ret uenig

1: Helt uenig

99: Ved ikke

Singlegrid

Sp. 18: **I hvilken grad synes du, at følgende forslag til, hvad der kan gøres for at få trafikomlægningen til at virke bedre (eller endnu bedre) er en god eller dårlig idé? Du skal vurdere det på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er en meget dårlig idé og 5 er en meget god idé**

(læs op)

- 1: Bedre/mere effektiv skiltning for bilerne
- 2: Bedre/mere effektiv skiltning for cyklisterne
- 3: Strengere håndhævelse (flere/større bøder)
- 4: Endnu bredere fortove
- 5: Endnu bredere cykelstier
- 6: Ophæve den omgående

5: Meget god idé

4: God idé

3: Hverken/eller

2: Dårlig idé

1: Meget dårlig idé

99: Ved ikke

Single

Sp. 19: **Alt i alt, vil du sige, at trafikoplægningen er...?**

(læs op)

- 5: En stor succes
- 4: En mindre succes
- 3: Hverken en succes eller en fiasko
- 2: En lille fiasko
- 1: En stor fiasko
- 99: ved ikke

Single

Sp. 20: **Som du måske véd, er trafikoplægningen et forsøg, der indtil videre løber frem til nytår. Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – evt. med justeringer af de problemer der har været i forsøgsordningen.**

- 1: FOR at den gøres permanent
- 2: IMOD at den gøres permanent
- 3: Ved ikke

Sp. E: Erhverv BAGGRUNDSVARIABLE – INGEN kvoter

Sp. F: Børn under 15 år i husstanden BAGGRUNDSVARIABLE – INGEN kvoter

Sp. G: Antal år boet på Nørrebro BAGGRUNDSVARIABLE – INGEN kvoter

Erhvervsdrivende på Nørrebrogade

Goddag, mit navn er xxxx, jeg ringer fra Analyseinstituttet Catinét. Vi er i gang med en undersøgelse for Miljø- og Teknikforvaltningen i Københavns Kommune, som skal sætte afdække de erhvervsdrivendes oplevelse af trafikforsøget på Nørrebrogade. Må vi tale med bestyreren/den daglige leder af butikken/stedet?

INT: Hvis der kommer en ny person til røret – skal introen gentages!

Vi vil som sagt gerne undersøge, hvordan de erhvervsdrivende på Nørrebrogade/tæt ved Nørrebrogade oplever trafikforsøget, og derfor skal jeg lige høre – ligger dit erhverv (butik, klinik, café, restaurant etc.) på følgende adresse...?:

Data: Adresse fra telefonfil indsættes

Gade: Xxxxx

Husnr, etage: xxxx

A: SCREENING/Baggrundsvariabel – opstil kvoter – 3 geografiske områder

1: Ja

2: Nej = AFSLUT

Sp. B: BRANCHE - BAGGRUNDSVARIABLE – opstil kvoter på de 3 grupper (25 på hver branche)

Single

Sp. C SCREENING: **Pr. 1. oktober er der som et forsøg indført en trafikregulering på en strækning af Nørrebrogade. Har du bemærket dette?**

1: Ja

2: Nej = AFSLUT

Single

Sp. 1: **I hvilken grad har trafikreguleringen alt i alt berørt din virksomhed og dens ansatte i det daglige? Er det i ...?**

(læs op)

1: Meget høj grad

2: I nogen høj grad

3: Kun i mindre grad

4: Slet ikke

99: Ved ikke

Single (Hvis svar 1-3 i Sp. 1)

Sp. 2: **Synes du, at man kan se nogen forskel i trafikken, der hvor I ligger mellem perioden før den 1. oktober og så i dag?**

(læs op)

- 1: Meget høj grad
- 2: I nogen høj grad
- 3: Kun i mindre grad
- 4: Slet ikke
- 99: Ved ikke

Single, hvis svar 1,2 el. 3 i sp. 2

Sp. 3: **Er det en ændring til det bedre eller det værre for en virksomhed som jeres?**

- 1: Ændring til det bedre
- 2: Ændring til det værre
- 3: Ved ikke/påvirker ikke virksomheden

Single

Sp. 4

Kan du se nogen FORDELE ved trafikoplægningen for din virksomheds vedkommende?

- 1: Ja
- 2: Nej
- 3: Ved ikke

Åbent, hvis svar 1 i spg. 4

Sp. 5: **Hvilke FORDELE kan du for din virksomheds vedkommende se ved trafikoplægningen?**

- 1: Notér _____
- 2: Ved ikke

Single

Sp. 6

Kan du se nogen ULEMPER ved trafikoplægningen for din virksomheds vedkommende?

- 1: Ja
- 2: Nej
- 3: Ved ikke

Åbent, hvis svar 1 i spg. 6

Sp. 7: **Hvilke ulemper kan du for din virksomheds vedkommende se ved trafikoplægningen?**

- 1: Notér _____
- 2: Ved ikke

Single, hvis svar 1 i spg. 4 og spg. 6

Sp. 8: **Vil du for din egen virksomheds vedkommende sige at...?**

(læs op)

- 1: Fordelene er meget større end ulemperne
- 2: Fordelene er lidt større end ulemperne
- 3: Det går omtrent lige op
- 4: Ulemperne er lidt større end fordelene
- 5: Ulemperne er meget større end fordelene
- 6: Ved ikke

Single, hvis svar 1 i sp. 4 og svar 2-3 i spg. 6

Sp. 9: **Vil du for din egen virksomheds vedkommende sige, at de FORDELE, som du ser er...?**

(læs op)

- 1: Meget store
- 2: Ret store
- 3: Ret små
- 4: Meget små
- 5: Ved ikke

Single, hvis svar 2-3 i spg. 4 og svar 1 i spg. 6

Sp. 10: **Vil du for din egen virksomheds vedkommende sige, at de ULEMPER, som du ser er...?**

(læs op)

- 1: Meget store
- 2: Ret store
- 3: Ret små
- 4: Meget små
- 5: Ved ikke

Single

Sp. 11: **Er virksomheden og/ eller nogle af dens ansatte afhængige af, at man i bil kan køre lige til døren?**

(læs op)

- 1: Ja, i høj grad
- 2: Ja, i nogen grad
- 3: Nej
- 4: Ved ikke

Single

Sp. 12. **I hvor høj grad er det blevet mere besværligt eller lettere for virksomhedens ansatte at køre lige til døren? (Læs op)**

- 5: Meget lettere
- 4: Lidt lettere
- 3: Det gør ingen forskel
- 2: Lidt mere besværligt
- 1: Meget mere besværligt
- 99: Ved ikke

Single

Sp. 13: **I hvor høj grad tror du, at det er blevet mere besværligt eller lettere for jeres leverandører at levere varer til jer? (Læs op)**

- 5: Meget lettere
- 4: Lidt lettere
- 3: Det gør ingen forskel
- 2: Lidt mere besværligt
- 1: Meget mere besværligt
- 99: Ved ikke

Single

Sp. 14: **I hvor høj grad tror du, at det er blevet mere besværligt eller lettere for jeres kunder at besøge jeres butik/ forretning? (Læs op)**

- 5: Meget lettere
- 4: Lidt lettere
- 3: Det gør ingen forskel
- 2: Lidt mere besværligt
- 1: Meget mere besværligt
- 99: Ved ikke

Single

Sp. 15: **Har trafikoplægningen påvirket virksomhedens omsætning i positiv retning, i negativ retning, eller er jeres omsætning uafhængig af de ændringer, der blev indført den 1. oktober? (Læs op)**

- 1: Positiv påvirkning
- 2: Negativ påvirkning
- 3: Omsætningen er uafhængig (upåvirket)
- 4: Ved ikke

Singlegrid

Sp. 16: **Hvis du ser det fra et erhvervsmæssigt synspunkt i hvilken grad synes du så, at følgende forslag til, hvad der kan gøres for at få trafikoplægningen til at virke bedre (eller endnu) er en god eller dårlig idé? Du skal vurdere det på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er en meget dårlig idé og 5 er en meget god idé.**

(læs op)

- 1: Bedre/mere effektiv skiltning for bilerne
- 2: Bedre/mere effektiv skiltning for cyklisterne
- 3: Strengere håndhævelse (flere/større bøder)
- 4: Endnu bredere fortove
- 5: Endnu bredere cykelstier
- 6: Ophæve den omgående

- 5: Meget god idé
- 4: God idé
- 3: Hverken/eller
- 2: Dårlig idé
- 1: Meget dårlig idé
- 99: Ved ikke

Single

Sp. 17: **Alt i alt, vil du sige, at trafikoplægningen har været...?**

(Læs op)

- 5: En stor succes
- 4: En mindre succes
- 3: Hverken en succes eller en fiasko
- 2: En lille fiasko
- 1: En stor fiasko
- 99: ved ikke

Single

Sp. 18: **Som du måske véd, er trafikoplægningen et forsøg, der indtil videre løber frem til nytår. Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – evt. med justeringer af de problemer der har været i forsøgsordningen.**

- 1: FOR at den gøres permanent
- 2: IMOD at den gøres permanent
- 3: ved ikke

Single

Sp. D: "Hvor mange ansatte er der alt i alt i virksomheden (inklusive dig selv) omregnet til fuldtidsbeskæftigede?"

(Læs op)

- 1 (Altså enkeltmandsvirksomhed)
- 2-5
- 6-10
- 11-25
- 26-50
- Over 50

Gående og cyklister på Nørrebrogade

Single

Geografi: Der gennemføres interviews på Nørrebrogade 4 forskellige steder med en spredning på hele dagen.

Sted noteres – stilles ikke

Sted 1: Ravnsborggade - Søtorvet (udvidede cykelstier)

Sted 2: Elmegade - Fælledvej (busgade med fremrykkede busstoppesteder)

Sted 3: Jagtvej - Peter Fabersgade på strækningen overfor kirkegården (flexzonen)

Sted 4: Stefansgade – Runddelen

Single

A: Transportgruppe: Der opstilles kvoter for de 2 grupper – interlocked med geografi

Skal noteres – stilles ikke

Intv.: Notér om respondenterne er gående eller cyklist. Personer, der ses i forbindelse med en cykel (trækkende, ved at låse op etc.) anses for at være cyklister.

1: Cyklist

2: Fodgænger

Single

B: Køn: Stilles ikke – der opstilles kvoter – men IKKE interlocked med geografi og transportgruppe

Notér køn

1: Kvinde

2: Mand

Hej,

Vi har af Teknik- og Miljøforvaltningen ved Københavns kommune fået til opgave at finde ud af, hvad fodgængere og cyklister mener om trafikomlægningen af den her strækning af Nørrebrogade, som blev gennemført pr. 1. oktober.

Har du lige 2 minutter til at svare på nogle få spørgsmål?

Single

C: Hvilket postnummer bor du i?

Single

Sp. 1: Hvor ofte kommer du på Nørrebrogade som Cyklist/ Fodgænger?

(der spørges til det som personen er defineret som i **sp. A**)

(læs op)

1: Dagligt

2: Flere gange om ugen

3: Ca. 1 gang om ugen

4: Ca. 2- 3 gange om måneden

4: Sjældnere = AFSLUT

5: Aldrig = AFSLUT

Single

Sp. 2: **I hvilken grad har trafikoplægningen berørt dig i det daglige? Er det i ...?**

(læs op)

- 1: Meget høj grad
- 2: I nogen grad
- 3: Kun i mindre grad
- 4: Slet ikke
- 5: Ved ikke

Single (Hvis svar 1-3 i Sp. 2)

Sp. 3: **Synes du, at man kan se nogen forskel i trafikken på Nørrebrogade, mellem perioden før den 1. oktober og så i dag?**

(læs op)

- 1: Meget høj grad
- 2: I nogen grad
- 3: Kun i mindre grad
- 4: Slet ikke
- 5: Ved ikke

Single

Sp. 4: **Der kan være både fordele og ulemper ved sådan en trafikoplægning. Vil du for dit eget vedkommende sige at ...?**

(læs op)

- 1: Fordelene er meget større end ulemperne
- 2: Fordelene er lidt større end ulemperne
- 3: Det går omtrent lige op
- 4: Ulemperne er lidt større end fordelene
- 5: Ulemperne er meget større end fordelene
- 6: Ved ikke

Single

Sp. 5: **Hvis du ser det fra et generelt synspunkt i hvilken grad synes du så, at følgende forslag til, hvad der kan gøres for at få trafikoplægningen til at virke bedre(eller endnu bedre) er en god eller dårlig idé? Du skal vurdere det på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er en meget dårlig idé og 5 er en meget god idé**

(læs op)

- 1: Bedre/mere effektiv skiltning for bilerne
- 2: Bedre/mere effektiv skiltning for cyklisterne
- 3: Strengere håndhævelse (flere/større bøder)
- 4: Endnu bredere fortove
- 5: Endnu bredere cykelstier
- 6: Ophæve den omgående
- 5: Meget god idé

- 4: God idé
 - 3: Hverken/eller
 - 2: Dårlig idé
 - 1: Meget dårlig idé
 - 99: Ved ikke
- Single

Sp. 6: Vil du sige, at trafikoplægningen har været...?

(læs op)

- 1: En stor succes
- 2: En mindre succes
- 3: Hverken en succes eller en fiasko
- 4: En lille fiasko
- 5: En stor fiasko
- 6: ved ikke

Single

Sp. 7: Som du måske véd, er trafikoplægningen et forsøg, der indtil videre løber frem til nytår. Er du for eller imod at trafikoplægningen gøres permanent? – evt. med justeringer af de problemer der har været i forsøgsordningen.

- 1: FOR at den gøres permanent
- 2: IMOD at den gøres permanent
- 3: ved ikke

Sp. C: Alder (under 30, 30-49, 50+) BAGGRUNDSVARIABLE – INGEN kvoter

Sp. D: Erhverv (elev/studerende, i arbejde, udenfor erhverv)
BAGGRUNDSVARIABLE – INGEN kvoter