

## TRAFIKANALYSER I HILLERØD

NOTAT - RESULTATER FRA TRANSPORTVANEUNDERSØGELSEN

ADRESSE COWI A/S  
Parallelvej 2  
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Datagrundlag	2
3	Transportressourcer	2
4	Transportmidler og rejseformål	4
5	Geografiske rejserelationer	7
6	Opsamling	12

## 1 Indledning

Viden om, hvordan Hillerød Kommunes borgere transporterer sig og oplever muligheder for at få opfyldt sine transportbehov er vigtig for at drøfte og beslutte indsatser.

## Viden fra den nationale transportvaneundersøgelse

Den nationale transportvaneundersøgelse (herefter kaldet TU) er én mulig kilde til at få viden om transportvaner. I dette notat beskrives resultater fra TU, der kan give et indblik i mobiliteten for borgerne i Hillerød Kommune. Det gælder omfanget af transportressourcer (ejerskab af biler og cykler), brugen af forskellige transportmidler, fordelingen af rejser på formål og på geografiske relationer.

## Øvrig viden

I Bilag A gengives desuden resultater fra en lokal interviewanalyse i 2016 i Hillerød bymidte om sammenhæng mellem forbrug og valg af transportmiddel.

PROJEKTNR.

A267477

DOKUMENTNR.

A267477-001

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

16-05-2024

BESKRIVELSE

UDARBEJDET

hgr

KONTROLLERET

petr

GODKENDT

lian

## 2 Datagrundlag

Fra TU er udtrykt viden om transportressourcer og -vaner for borgere i Hillerød Kommune. Der er tale om en repræsentativ stikprøve for 10 til 84-årige, som kan tegne et billede af husstandens transportressourcer og karakteristika ved de konkrete rejser.

Datagrundlaget er for spinkelt til at se på data alene fra det seneste år. Derfor er set på summen af alle interviews for en 10-årig periode. Det er fundet forsvarligt at gøre dette, da TU data viser, at rejsemønstre og mobilitet på en række centrale parametre er relativt ens over flere år, og et større datagrundlag vurderes at være mere retvisende for de faktiske forhold i Hillerød Kommune.

Resultaterne viser, at 16 % af borgerne i Hillerød Kommune på et gennemsnitsdøgn ikke foretager en rejse, hvilket svarer til TU data fra andre steder. Det kan bl.a. begrundes i rejse i udlandet, fridage derhjemme, sygemelding, hjemmearbejde og borgere, som sjældent bevæger sig udenfor hjemmet.

## 3 Transportressourcer

Alle interviewede, både dem med og dem uden ture på en bestemt dag, er spurgt om deres transportressourcer, bl.a. om de bor i en familie med rådighed over bil.

Figur 3-1 viser, at 10 % af alle borgere i Hillerød Kommune bor i en familie uden bilrådighed, 46 % i en familie med én bil og 45 % i en familie med to eller flere biler. Tallene dækker over, at bilrådighed i familien ikke nødvendigvis er det samme som, at den enkelte har ubegrænset rådighed over bil, og omvendt kan familier uden daglig bilrådighed have adgang til bil gennem private aftaler, samkørselstjenester eller gennem leje af biler.

Figur 3-1 viser også, at bilrådighed afhænger af familietype. Ikke uventet er det især blandt de enlige, at mange, 38 %, ikke har bilrådighed. Bilrådigheden er størst i parfamilier med børn, hvor 99 % har rådighed over en bil, heraf 60 % til to eller flere biler. Til sammenligning er tallene for alle indbyggere i Region

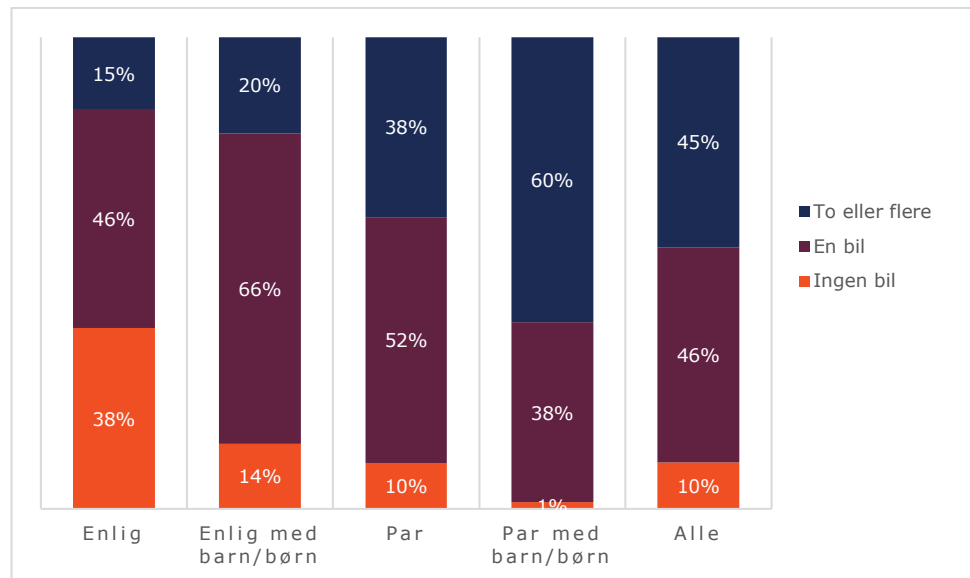
### Benyttede TU data

Omfatter interview med borgerne i Hillerød kommune. Baseret på gennemførte interview i perioden 2012 – 2023, undtagen interviews fra årene 2020 og 2021, som er valgt fra på grund af de meget anderledes transportvaner i perioder med Covid 19 restriktioner.

Datagrundlaget er ca. 800 interviews.

Tilsammen har de interviewede haft ca. 2.350 rejser på de konkrete dage, der er interviewet om. Dvs. omkring 3 ture pr. person pr. dag. Alle ture, dvs. til fods, på cykel, i bil og med kollektiv transport indgår. I dette notat er tallene opgjort på vægtet materiale, hvor de forskellige interview vægtes forskelligt på baggrund af demografi.

Hovedstaden fratrukket Københavns og Frederiksberg kommuner<sup>1</sup>, at 14 % ikke har bil, 52 % én bil og 34 % har to eller flere biler.



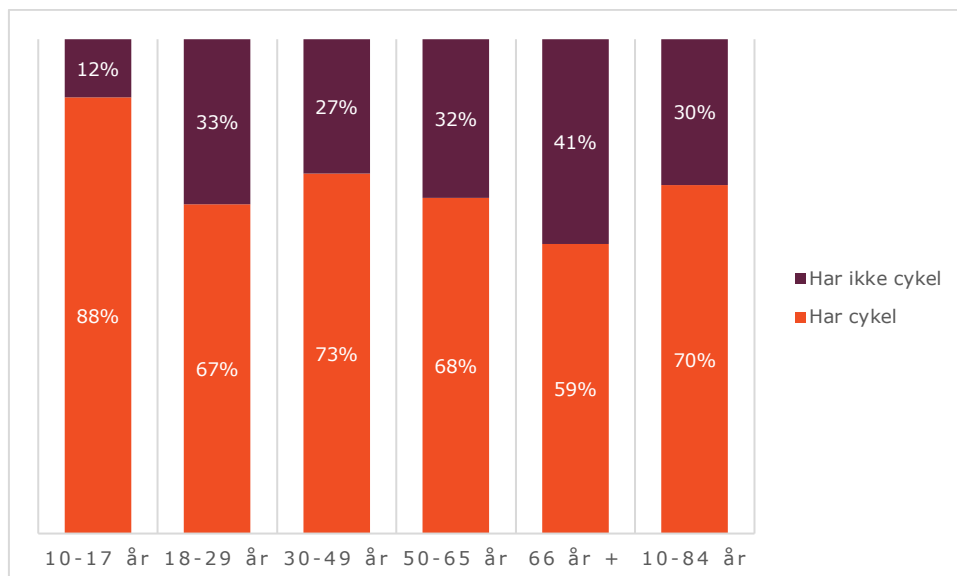
Figur 3-1 Borgere i Hillerød Kommune fordelt på familietype og på om de bor i en husstand med eller uden bil til rådighed. Afrundede tal – derfor ikke nødvendigvis præcis 100 % i hver søjle. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2012 – 2019 og 2022-2023.

Tallene fra TU er baseret på interviews over en ca. 10-årig periode, og der er for få interviews fra hvert år til at få valide tal om udviklingen fra år til år. Imidlertid viser resultater om familiers bilrådighed fra Danmarks Statistik, Statistikbanken ikke store forandringer i de seneste 10 år<sup>2</sup>. Tallene herfra viser en tendens til, at andelen af familier uden bilrådighed falder en lille smule.

Af indbyggerne mellem 10 og 84 år i de tre kommuner har 70 % en cykel, se Figur 3-2. Det fremgår af figuren, at især den yngste gruppe af 10-17-årige har en høj andel af cyklejerskab på 88 %. Blandt de ældre over 65 år er cykelandelen lavest, idet 59 % ejer en cykel. Tallene svarer stort set til tallene for gennemsnittet af alle indbyggere i Region Hovedstaden fratrukket Københavns og Frederiksberg kommuner.

<sup>1</sup> Frederiksberg og Københavns kommuner er fratrukket, da de udgør en forholdsvis stor andel af alle indbyggere og på mange måder har en helt anden "mobilitetsprofil" end de andre kommuner på grund af demografi, små afstande og meget tæt bebyggelse i forhold til de andre kommuner

<sup>2</sup> De anvendte tal fra Statistikbanken er ikke helt sammenlignelige med tal fra TU på grund af forskellige opgørelsesmetoder.



Figur 3-2 Cykelejserskab blandt borgere i Hillerød Kommune fordelt på aldersgrupper.  
Kilde: COWIs udtræk fra TU 2012-2019 og 2022-2023.

## 4 Transportmidler og rejseformål

### Definitioner på ture i udtræk af resultater fra TU

De følgende resultater fra TU er udtrykt på "turniveau". En tur er i TU defineret som en transport mellem to forskellige steder/formål. Det kan f.eks. være mellem hjemmet og arbejdspladsen eller mellem hjemmet og et supermarked, hvor der købes ind. Hvis man skal handle, vil der således være én tur den ene vej til supermarkedet og én tur den modsatte vej hjem igen. På samme måde vil der være en tur på arbejde og en tur hjem igen. Hvis man på vej hjem fra arbejdspladsen køber ind, vil det i TU give to ture; nemlig en pendlertur mellem arbejdet og supermarkedet og en indkøbstur mellem supermarkedet og hjem.

En tur kan være opdelt i delture med forskellige transportmidler. Hvis man f.eks. tager kollektiv transport til arbejde, kan denne tur f.eks. bestå af en cykeltur til stationen, efterfulgt af en togtur og til sidst gang til arbejdspladsen. En sådan tur vil i TU bestå af tre delture med henholdsvis cykel, tog og gang. For hver tur er der opgjort et hovedtransportmiddel, der er defineret som transportmidlet på den længste deltur. For ovenstående tureksempel vil det typisk være tog, der er hovedtransportmidlet, da denne tur typisk er længst. Da udtrækkene i denne analyse er lavet på turniveau anvendes *hovedtransportmidlet* for turen.

### Resultater

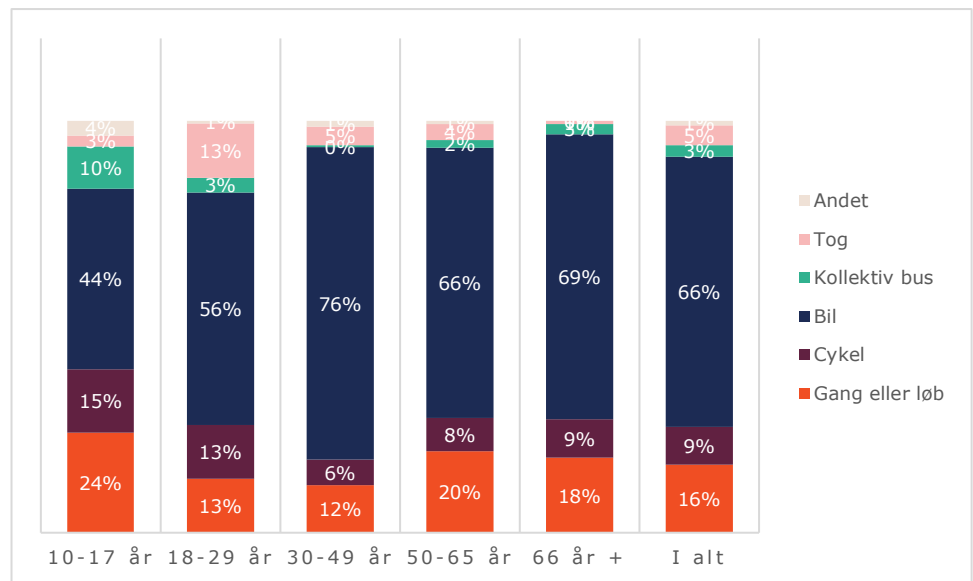
Bilturene som fører eller passager udgør ca. to tredjedele (66 %) af alle ture for gennemsnittet af alle aldersgrupper mellem 10 og 84 år, se Figur 4-1. Andelen af bilture er lavest (44 procent) blandt de 10-17-årige (som passager) og højest (66 til 76 procent) i aldersgrupperne fra og med 30 år.

De flittigste brugere af kollektiv transport er de 18 - 29-årige med 16 % af alle sine ture. Til sammenligning er tallet 8 % for gennemsnittet af alle

aldersgrupper. For ture med bus og især tog som hovedtransportmiddel skal huskes, at der næsten altid indgår delture – flest som gang eller cykling, men også bilture - i hver ende af turen.

Kun for unge udgør transportmiddelgruppen "Andet" en nævneværdig andel. For de 10-17-årige er det både mikromobilitetstransportmidler som knallert, skateboard, løbehjul og rulleskøjter samt transport i bus (særlige kørselsordninger).

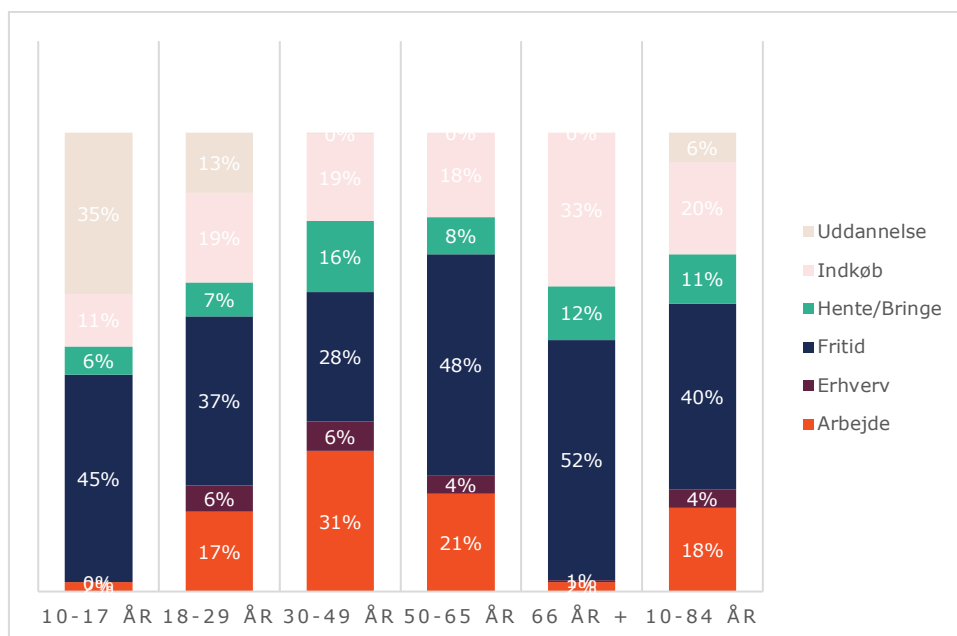
I forhold til gennemsnittet for andre kommuner i Region Hovedstaden, fratrukket Københavns og Frederiksberg kommuner, viser tallene for Hillerød Kommune en mindre andel cykelture og større andel bilture.



Figur 4-1 Ture blandt borgere i Hillerød Kommune fordelt på aldersgrupper og transportmidler. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2012 – 2019 og 2022-2023

Turformål i de forskellige aldersgrupper er vist i Figur 4-2. Som gennemsnit betragtet og i meget runde tal er knap en tredjedel af alle ture relateret til arbejde/uddannelse/erhverv (29 procent), en tredjedel til ærinder (summen af indkøb og hente/bringe, 31 procent) og lidt over en tredjedel til fritidsformål (40 procent). Fordelingen svarer i store træk til gennemsnittet i regionen som helhed.

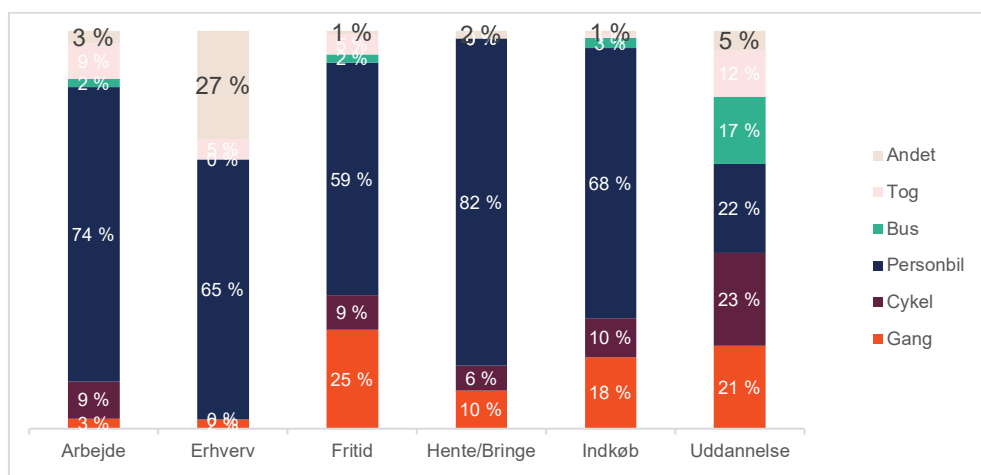
I mange sammenhænge omtales primært ture til og fra arbejde, når trafikale problemer skal drøftes. Det skyldes blandt andet, at de fleste af de ture sker på koncentrerede tidspunkter om morgenen og eftermiddagen. Dermed giver denne trafik en spidsbelastning på veje og i kollektiv trafik. Imidlertid er det for den samlede mobilitet også interessant, at fritidsture udgør en større andel, men disse er typisk spredt over længere tidsrum, og resulterer ikke i den samme spidsbelastning som pendling.



Figur 4-2 Andel af ture på turformål for borgere i Hillerød Kommune fordelt på aldersgrupper. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2012-2019 og 2022-2023.

Figur 4-3 viser, at bil bruges til alle turformål, men ikke overraskende er andelen lavest (22 procent) for ture til uddannelse, som især udføres af børn og unge under 18 år. For dette turformål udgør gang, cykling og kollektiv trafik en samlet andel på 66 procent.

Resultaterne viser også, at gang og cykling kun udgør 12 procent af alle bolig-arbejdsture, hvor gang eller cykling dog også kan være delture i togturene.



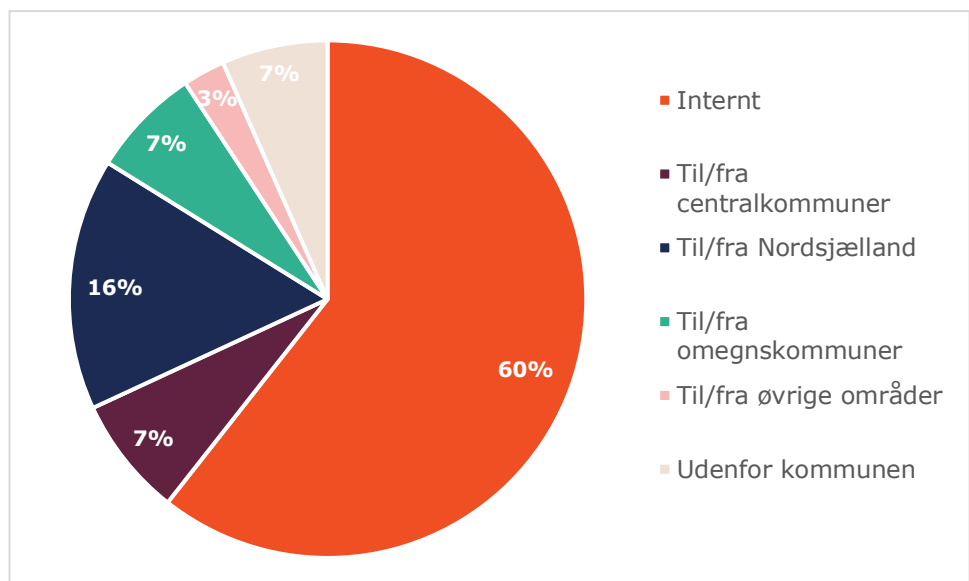
Figur 4-3 Andel af ture på turformål for borgere i Hillerød Kommune fordelt på transportmiddel. Kilde: COWIs udtræk fra TU 2012-2019 og 2022-2023.

## 5 Geografiske rejserelationer

Kortlægningen af de geografiske rejserelationer er gennemført ved at se på følgende inddeling af geografiske områder i TU data:

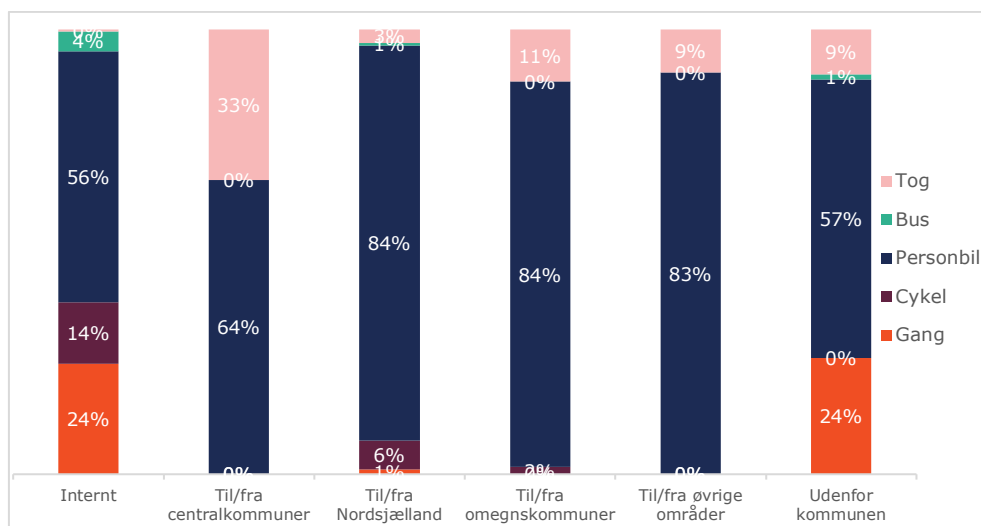
- > *Internt:* Rejser internt i Hillerød Kommune
- > *Centralkommuner:* København, Frederiksberg
- > *Omegnskommuner:* Ballerup, Brøndby, Dragør, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Furesø, Herlev, Albertslund, Hvidovre, Høje-Taastrup, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Ishøj, Tårnby
- > *Nordsjælland:* Allerød, Egedal, Fredensborg, Frederikssund, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Hørsholm, Rudersdal
- > *Øvrige områder.*

Figur 5-1 viser, at 60 % af borgernes ture er interne i Hillerød Kommune. Ture til og fra øvrige kommuner i Nordsjælland udgør 16 procent, mens ture med relation til centralkommuner og omegnskommuner udgør 14 procent. De resterende 10 procent er enten til eller fra andre områder – eller foregår helt uden for kommunen.



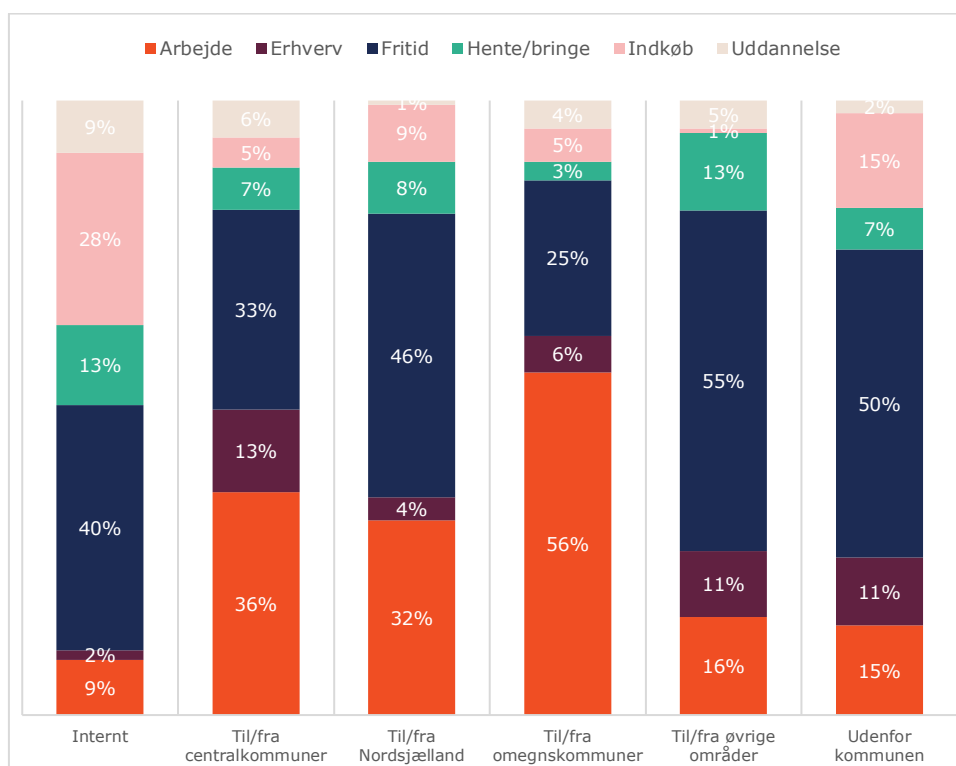
Figur 5-1 Fordeling af borgerne i Hillerød Kommunes ture på geografiske relationstyper. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023.

Der er stor forskel på de forskellige transportmidlers turandele afhængig af de geografiske turrelationer, se Figur 5-2. Der er en naturlig sammenhæng med turlængden, hvor cykel og gang udgør en stor andel på de relativt korte interne ture. Tog har en stor andel på 33 procent til og fra centralkommunerne. Denne høje andel skyldes sandsynligvis især den direkte togforbindelse til København, som især i myldretider kan konkurrere tidsmæssigt med en biltur og prisen/besværet med at parkere bilen i København.



Figur 5-2 Fordeling af transportmidler efter hvortil/hvorfra borgerne i Hillerød Kommune rejser. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023

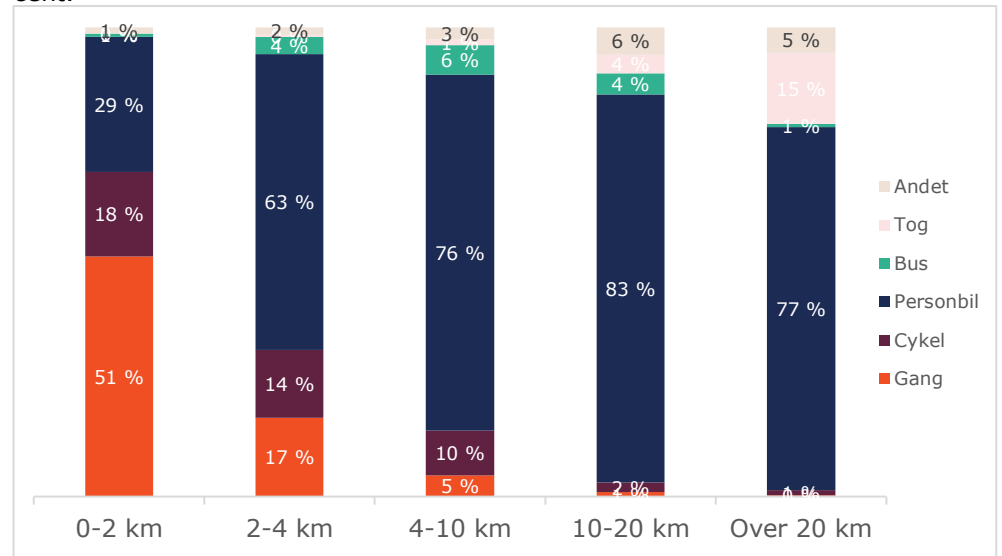
Der er desuden forskel på hvilke turformål, der knytter sig til ture i de forskellige geografiske relationer, se Figur 5-3. Interne ture har et stort element af ærinde (indkøb, hente/bringe) og fritidskørsel. Ture til centralkommuner og omegnskommuner har et stort element af arbejdsture.



Figur 5-3 Fordeling af turformål efter hvortil/hvorfra borgere i Hillerød Kommune rejser. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023.



Hillerød Kommune dækker et relativt stort geografisk område, hvor en intern tur f.eks. mellem Skævinge og Hillerød bymidte er på ca. 11 km. Det er derfor relevant også at se på turlængder i forhold til valg af transportmiddel. Figur 5-4 viser, at over halvdelen (51 procent) af alle ture på op til 2 km foretages som gang og yderligere 18 procent på cykel. For ture mellem 4 og 10 km udgør gang og cykling tilsammen 15 procent. Et kig på det totale antal ture foretaget af borgere i kommunen (ikke vist som figur) viser, at ca. 12-13 procent af *alle* ture er bilture på 0 – 2 km. Andelen af bilture stiger med turlængden op til 20 km, men over 20 km stiger andelen af togture og udgør her en betydelig andel på 15 procent.



Figur 5-4 Fordeling af transportmidler efter hvor langt borgerne i Hillerød Kommune rejser. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023.

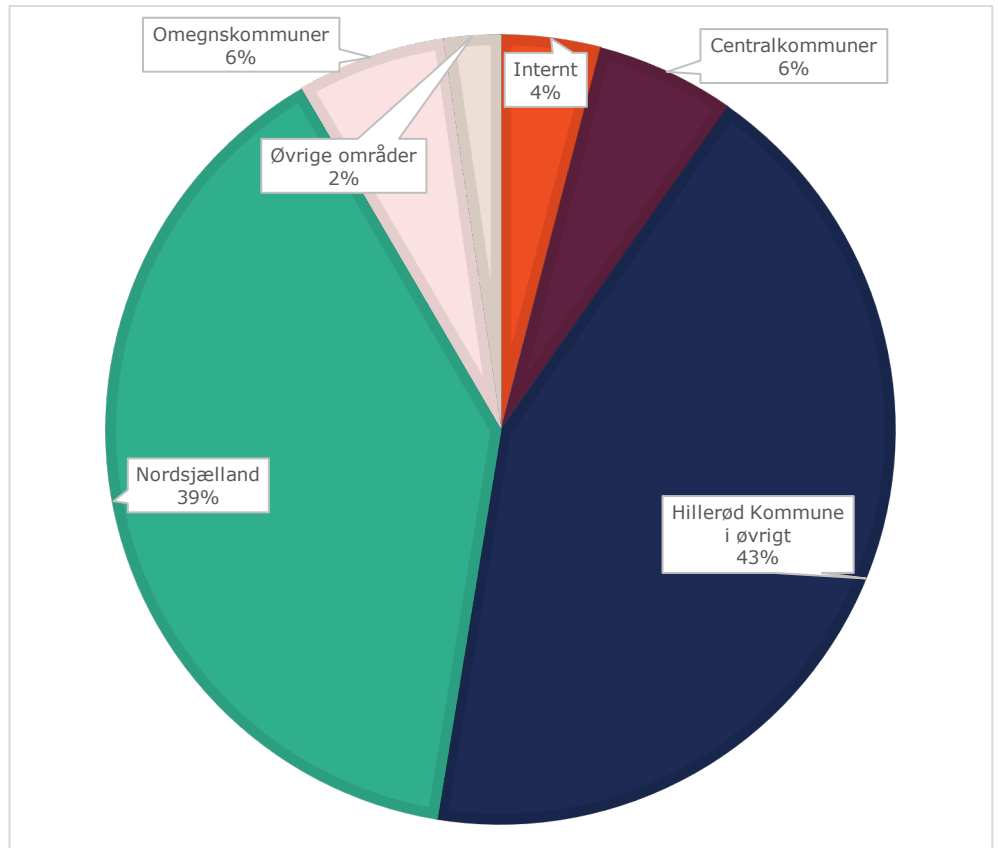
### Ture til Hillerøds centrale bydele

TU data er desuden anvendt til at belyse fordelingen af ture til og fra de centrale dele af Hillerød by. Disse ture omfatter alle ture, dvs. både ture foretaget af borgere i Hillerød Kommune og af borgere fra andre kommuner. I denne analyse har det været muligt at se på ture til og fra det område, som vises i Figur 5-4.



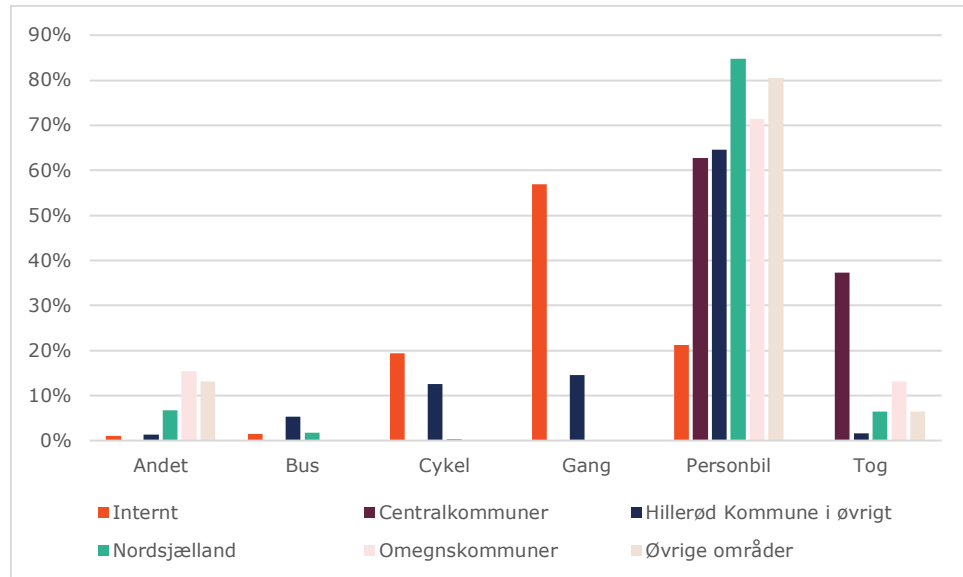
Figur 5-5 Ture til og fra de centrale dele af Hillerød by er belyst med TU data. Her er anvendt zonerne 219045 og 219044 på det viste kort.

Resultaterne for bilture viser, at 43 procent af turene til fra de centrale dele af Hillerød by er til/fra resten af Hillerød Kommune og 39 procent er til/fra Nord-sjælland i øvrigt, se Figur 5-5.



Figur 5-6 Fordeling af personbilture til centrale del af Hillerød by (se Figur 5-4 for afgrænsning af område) efter hvor turene starter eller slutter. Ture omfatter borgere i Hillerød Kommune og andre kommuner. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023

En anden måde at se på disse resultater er at se på valg af transportmiddel afhængig af hvorfra / hvortil turen til de centrale bydele sker. Her ses det tydeligt, at kun for ture til/fra områder i Hillerød Kommune (internt og Hillerød Kommune i øvrigt) har gang og cykel en betydning. For kollektiv trafik har bustrafik en lille betydning for områder i Hillerød Kommune, mens tog har nogen betydning for ture til centralkommuner og omegnskommuner samt lidt til det øvrige Nordsjælland.



Figur 5-7 Ture til og fra centrale del af Hillerød by fordelt efter hvor turene starter eller slutter og valg af transportmiddel. Ture omfatter borgere i Hillerød Kommune og andre kommuner. Kilde: COWIs udtræk på TU 2012-2019 og 2022-2023

## 6 Opsamling

Ni ud af ti borgere i Hillerød Kommune bor i en husstand med bil til rådighed. Det er lidt mere end for gennemsnittet af alle kommuner i regionen, selv når gennemsnittet fratrækkes tal for de to centrale og meget tæt bebyggede kommuner, Frederiksberg og København, hvor færre husstande har bil til rådighed. Samtidig gælder, at stort set alle børnefamilier i kommunen har bil til rådighed, og mange af dem har endda mindst to biler til rådighed. Det tal er også større end gennemsnittet for kommuner i regionen.

Kommunens borgere bruger bilen til alle formål og på alle turlængder, men andelen af bilture er størst på de længere ture. Andelen af bilture udgør i gennemsnit 66 procent af alle ture, 56 procent af alle interne ture i kommunen og 29 procent af alle ture kortere end 2 km.

Desuden viser tallene, at blandt borgernes ture over 20 km udgør togture en væsentlig andel på 15 procent. Det gælder især ture med S-tog til Frederiksberg eller Københavns kommuner.

Også cyklen bruges til alle formål, men har sin største andel på 23 procent blandt ture til uddannelse og især blandt børn og unge. Samtidig er andelen af cykelture ikke overraskende størst på de kortere ture, men på ture mellem 4 og 10 km udgør de trods alt 10 procent af alle ture, hvilket er mere end andelen af busture.

Tallene viser også, at 60 procent af borgernes ture foregår internt i kommunen og heraf en stor del som fritidsture eller indkøbsture.

Summen af interne ture og ture til/fra de øvrige nordsjællandske kommuner udgør i alt ca. 3/4 (76 procent) af alle borgeres ture, hvilket fortæller at transport

internt i kommunen og i Nordsjælland generelt har stor betydning. Bilture udgør lidt over halvdelen af de interne ture, mens tallet er 86 procent for ture til øvrige nordsjællandske kommuner. Cykelture udgør en vis andel af de interne ture (14 procent), en lille andel af turene til andre nordsjællandske kommuner (6 procent) og en ubetydelig andel til andre kommuner.

TU resultaterne kan også vise tal om trafikken til de centrale dele af Hillerød by. Her viser tallene blandt andet, at over 80 procent kommer fra eller skal til resten af kommunen eller øvrige Nordsjælland. For turene mellem de centrale dele af Hillerød by og resten af kommunen udgør gang og cykel hhv. 15 og 12 procent, mens busture udgør 5 procent og bilture 65 procent. For turene mellem det øvrige Nordsjælland og de centrale dele af Hillerød by dominerer personbilture med 85 procent.

## Bilag A Interviewanalyse 2016 i Hillerød bymidte

Nedenfor gengives udvalgte resultater fra en interviewanalyse, som COWI gennemførte i 2016 for Helsingør, Hillerød, Roskilde og Slagelse kommuner. Først vises sammenligninger mellem byerne og til sidst vises separate resultater for interviews i Hillerød. Analysens formål var at skabe viden om sammenhæng mellem indkøb/forbrug i fire bymidter og valg af transportmiddel.

Analysen blev gennemført i september 2016 ved at interviewe ca. 1.700 brugere på centrale gader og pladser i de fire bymidter. Desuden valgte Hillerød og Slagelse kommuner at supplere med en internetbaseret spørgeskemaanalyse, hvor ca. 600 personer samlet set har svaret.

### Fordeling på transportmidler

I forhold til en tidligere jysk/fynsk analyse tydede det på, at de sjællandske byer især adskiller sig ved, at en større andel ankommer med kollektiv trafik, se tabel nedenfor. Det gælder især de tre bymidter i hovedstadsområdet, mens Slagelse måske i højere grad viser en fordeling som i den jysk / fynske analyse.

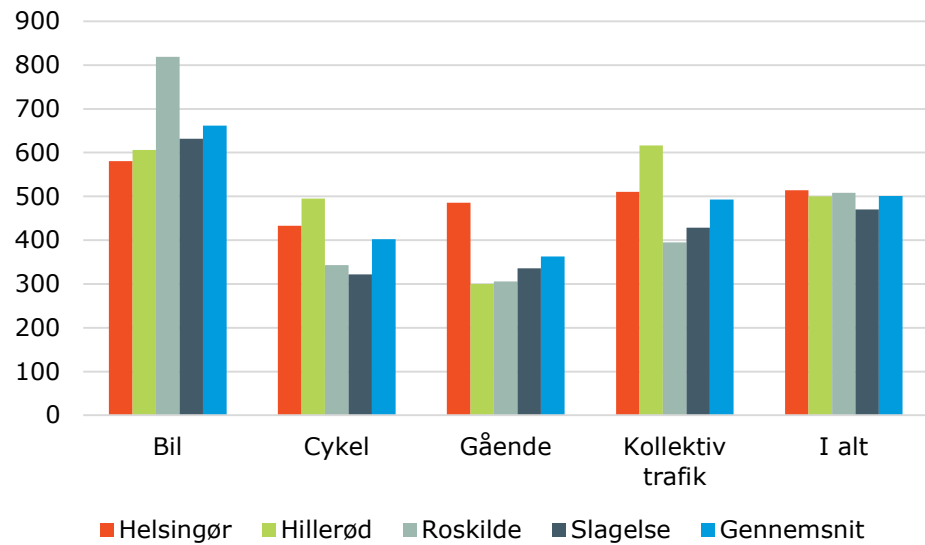
*Fordeling på transportmiddel for besøgende til bymidterne (september 2016) og sammenligning med tal fra tidligere analyse i jyske og fynske byer.*

	Cykel	Bil	Gående	Kollektiv trafik
<b>Helsingør</b>	17%	33%	25%	25%*
<b>Hillerød</b>	28%	40%	21%	11%
<b>Roskilde</b>	36%	34%	16%	14%
<b>Slagelse</b>	19%	42%	31%	8%
<b>Gennemsnit</b>	25%	36%	22%	17%
<b>Fra jysk / fynsk analyse</b>				
<b>Bymidter i større byer<sup>3</sup></b>	37%	30%	24%	10%
<b>Hoved- og stationsbyer</b>	23%	63%	13%	1%

\* Personer ankommet med færgе til Helsingør fra Helsingborg i Sverige udgør 7% af de 25% med kollektiv trafik til Helsingør bykerne.

Resultaterne for det gennemsnitlige totale forbrug pr. besøgende fordelt på transportmidler viser variationer mellem byerne, men for alle byer og alle transportmidler viste tallene et gennemsnitligt forbrug pr. besøg på mindst 300 kr.

<sup>3</sup> Bymidter i større byer omfattede Aarhus, Odense, Aalborg, Randers, Kolding og Horsens. Hoved- og stationsbyer omfattede Ikast, Brande, Vamdrup og Brædstrup.



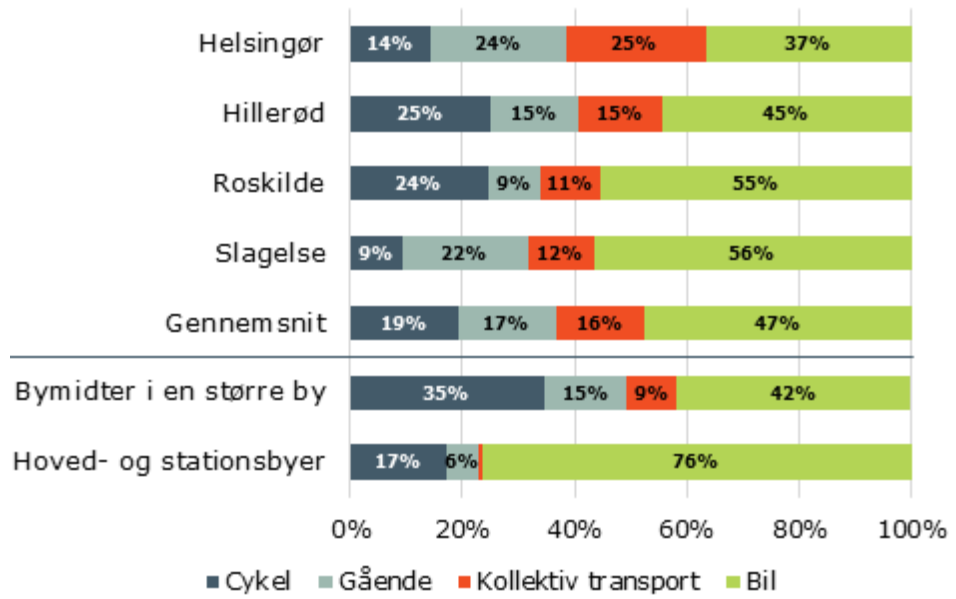
*Gennemsnitligt forbrug pr tur fordelt på transportmiddel for interviewede i hver af de fire bymidter (september 2016).*

### Samlet omsætning

Resultaterne om de besøgendes fordeling på transportmidler og resultaterne om det gennemsnitlige forbrug pr. besøgende blev anvendt til at indikere, hvordan bymidternes samlede omsætning fordeler sig på de enkelte trafikantgrupper, som illustreret i den følgende figur. Figuren viser resultaterne i forhold til den jysk / fynske analyse.

Resultatet viser f.eks., at cyklisternes andel af omsætningen i Helsingør, Hillerød og Roskilde bymidter ligger mellem tallene fra hoved- og stationsbyer og bymidter i større byer, mens cyklisterne i Slagelse udgør en mindre del. I Helsingør og Hillerød udgør cyklister og fodgængere ca. 40 % af omsætningen. Omsætning fra personer ankommet med kollektiv trafik udgør generelt en større andel end i de jysk/fynske byer.

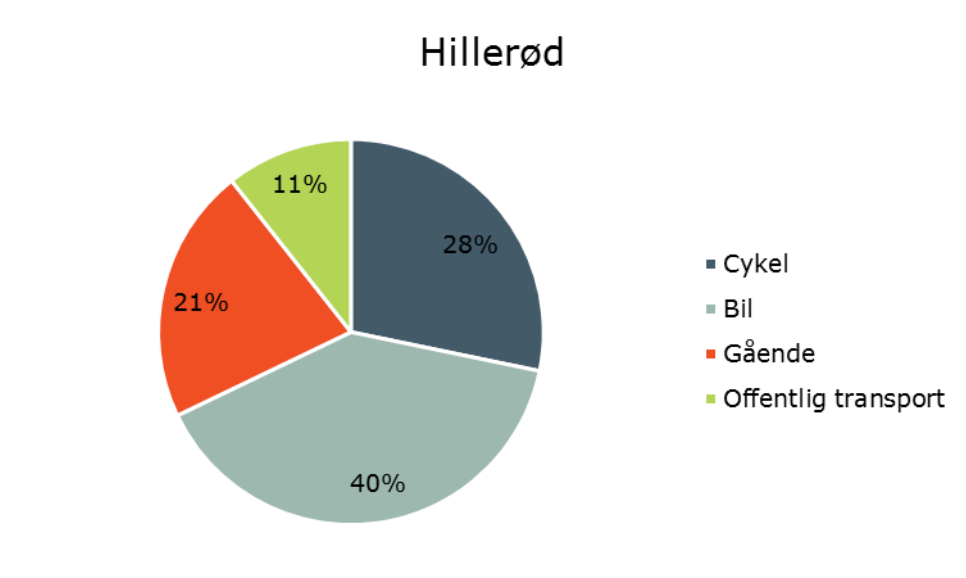
I Helsingør står bilisterne for en lavere del af omsætningen end i de tre andre byer, mens kollektiv rejsende udgør en relativt større andel. Det skyldes især rejsende, der er ankommet med færge fra Helsingborg.



Fordeling af omsætning på transportmidler for hver af de fire bymidter (september 2016) og de to relevante byområdetyper i den jysk / fynske analyse.

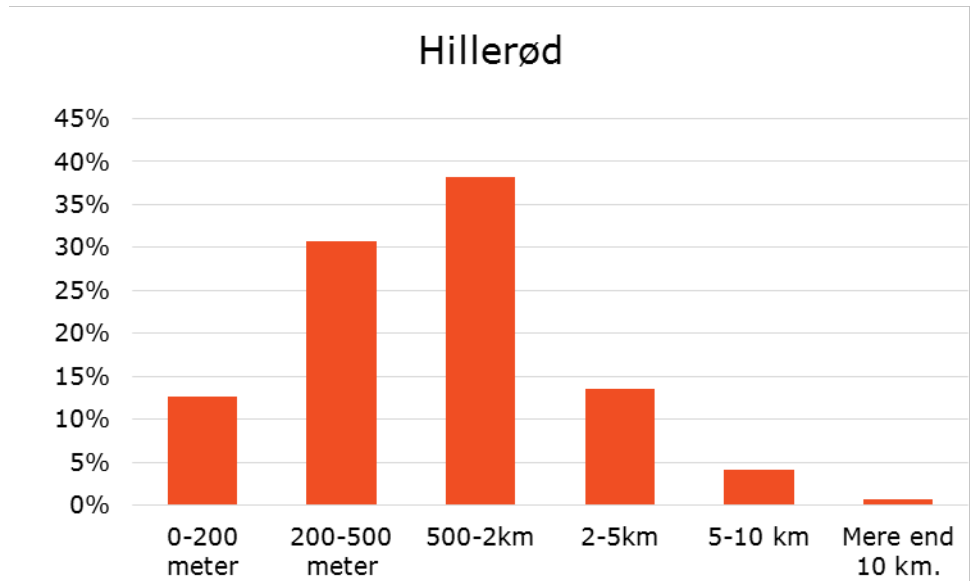
### A.1 Hillerød

I det følgende vises supplerende figurer alene for Hillerød bymidte med resultater fra både gadeinterview og internetanalysen gennemført i september 2016.

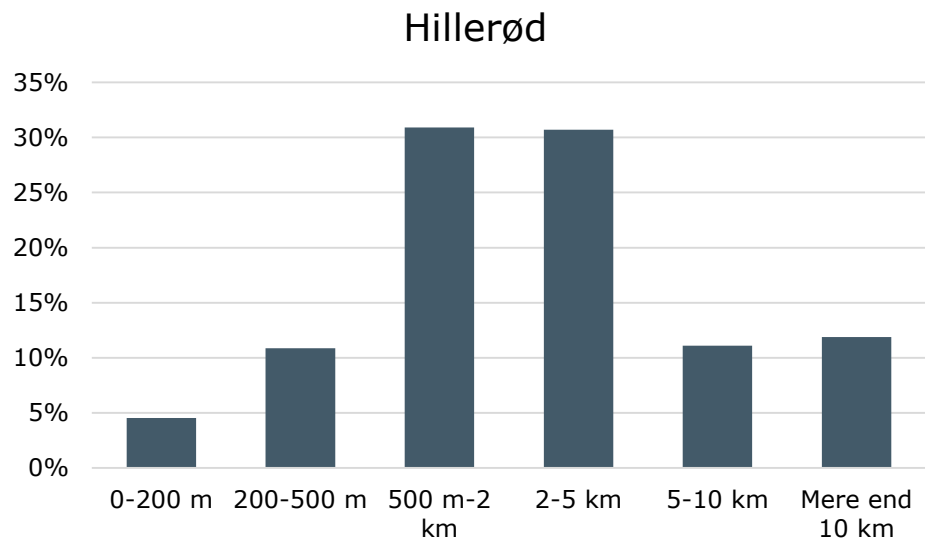


Fordeling på transportmiddel for besøgende til Hillerød bymidte (september 2016)

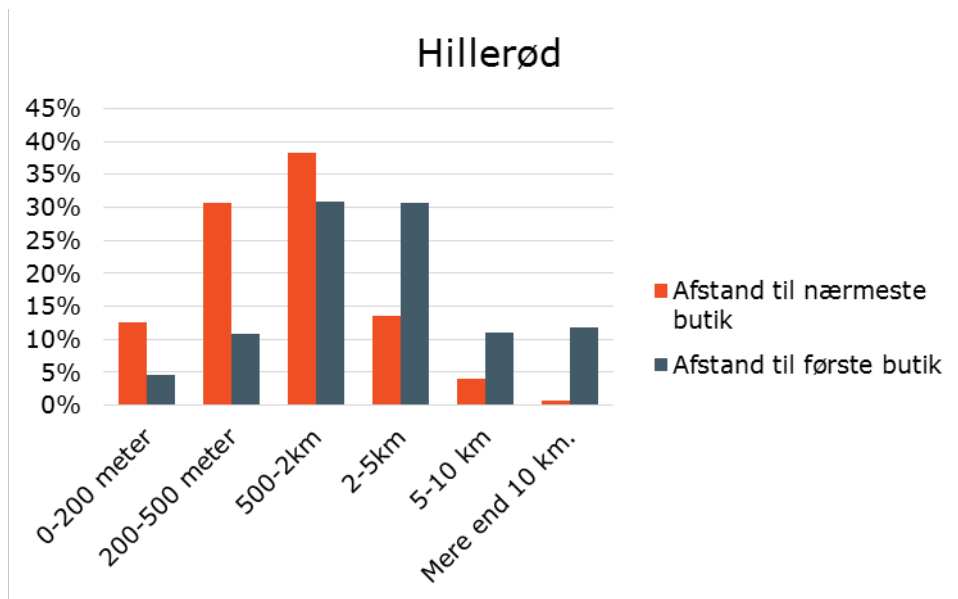




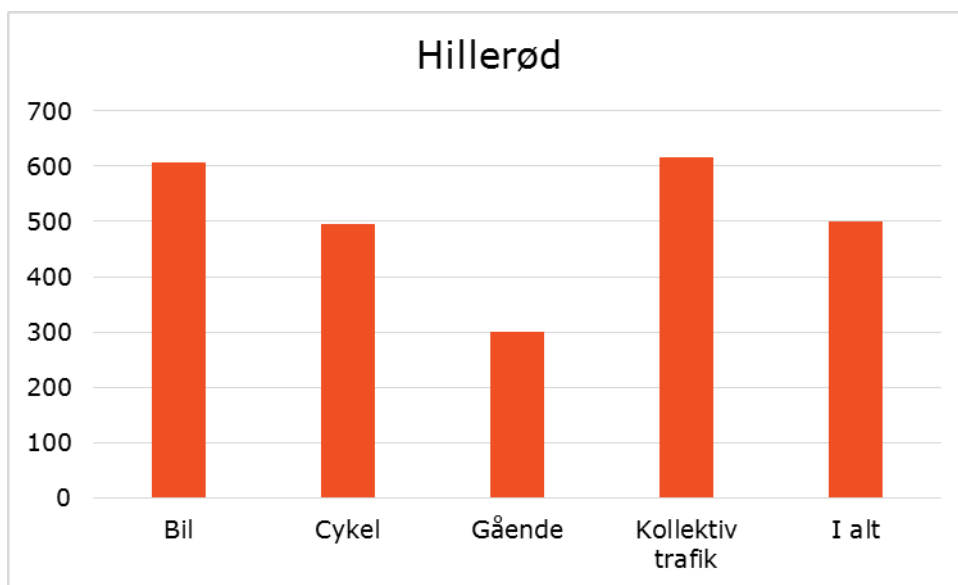
Svarfordeling på spørgsmålet "Hvor stor er afstanden fra din bolig til den nærmeste butik, hvor du kan foretage størstedelen af dine daglige indkøb?" (september 2016)



Svarfordeling på spørgsmålet "Hvad er afstanden fra din bopæl til det førte sted i bymidten, hvor du har brugt penge?" (september 2016)

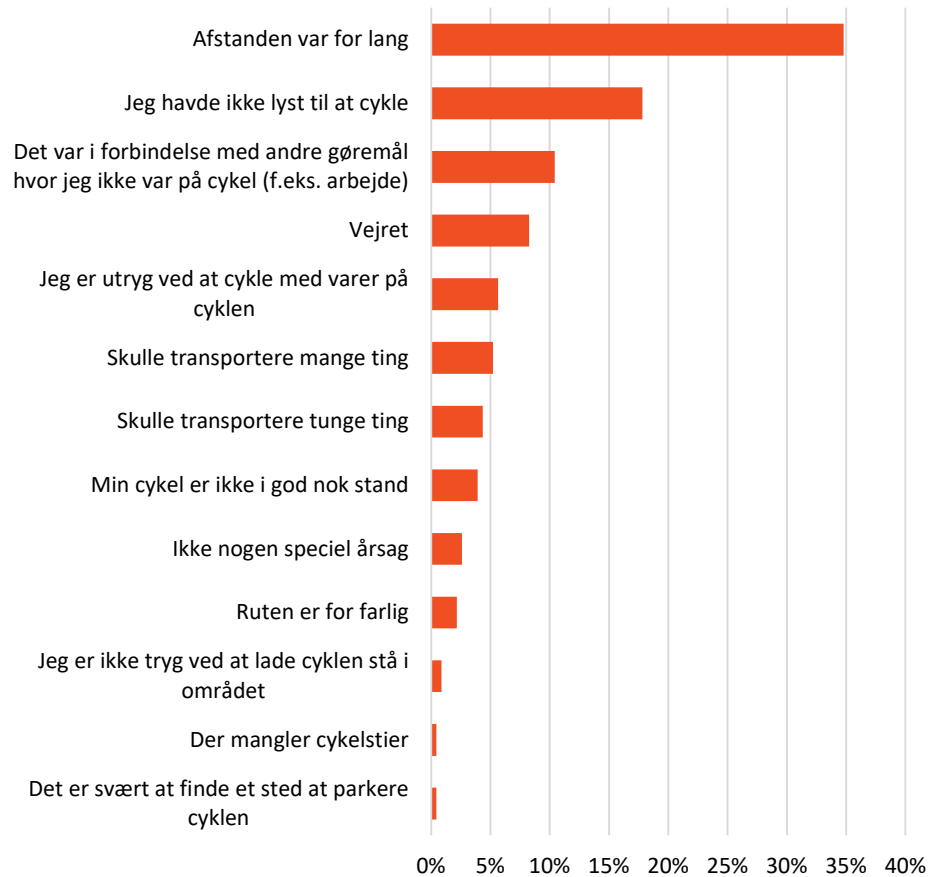


Svarfordeling på spørgsmål om afstand til nærmeste butik sammenholdt med svarfordeling på spørgsmål om afstand til første besøgte butik i bykernen. (september 2016)

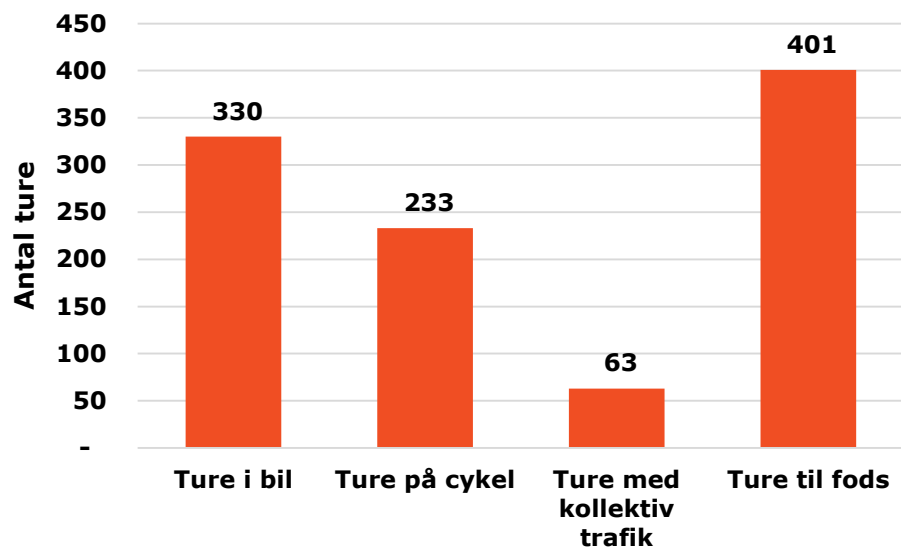


Gennemsnitligt forbrug i kr. pr tur fordelt på transportmiddel. (september 2016)

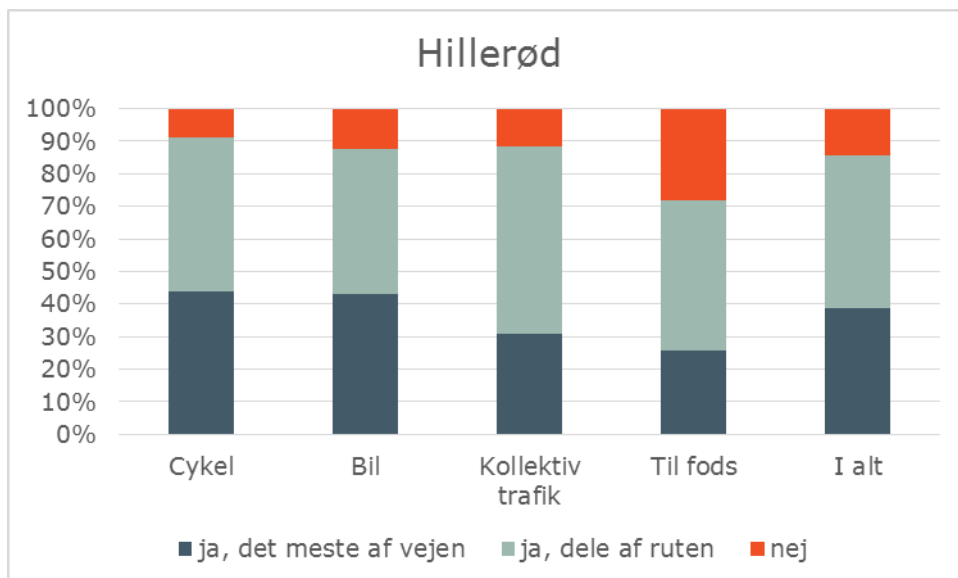
## Hillerød



Årsager til, at personer ankommet til bymidten i bil ikke har valgt at cykle. (september 2016)

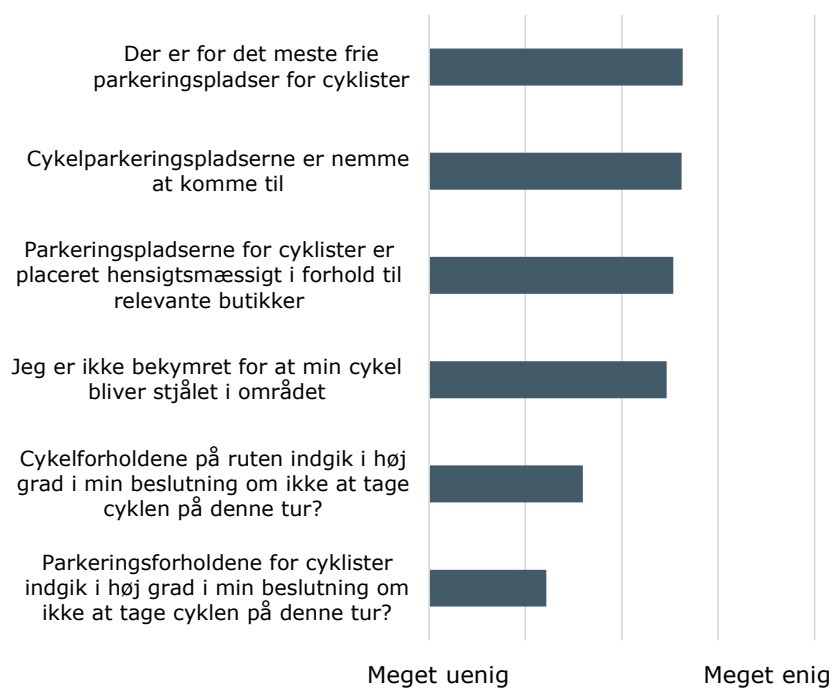


Det samlede antal ture foretaget af alle interviewede inden for de seneste 7 dage i forhold til interviewtidspunktet. (september 2016)



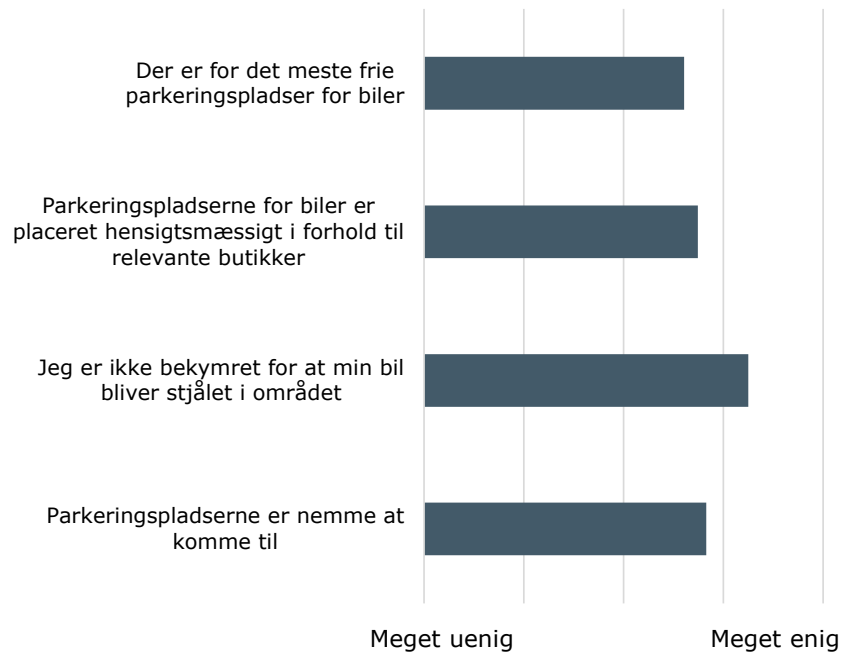
Svarfordeling på spørgsmålet "Er der cykelsti eller cykelbane på din rute på denne tur?" (september 2016)

### Samlet score for udsagnene (Hillerød)

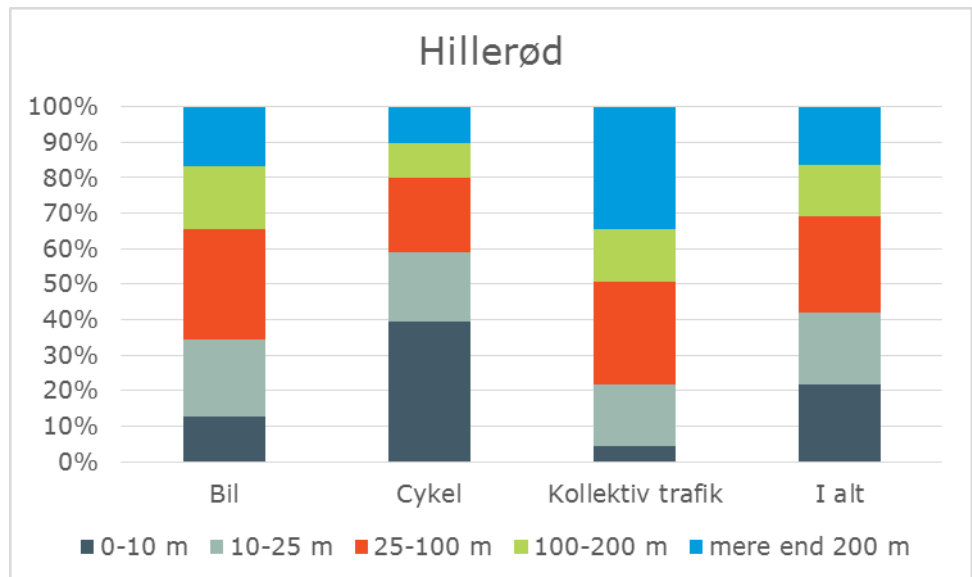


Svarfordeling på spørgsmål om, hvor enig den interviewede er i nogle udsagn om cykelforhold (Man har kunnet svare i kategorierne Meget uenig; Delvis uenig; Hverken eller; Delvis enig; Meget enig) (september 2016)

## Score for udsagn om bilforhold (Hillerød)



Svarfordeling på spørgsmål om, hvor enig den interviewede er i nogle udsagn om bilforhold (Man har kunnet svare i kategorierne Meget uenig; Delvis uenig; Hverken eller; Delvis enig; Meget enig) (september 2016)



Svar på spørgsmål "Hvor mange meter parkerede du fra indgangen til det første sted, hvor du brugte penge?" fordelt på det valgte transportmiddel til turen til bymidten. Til kollektiv rejsende var spørgsmålet "Hvor mange meter er der mellem indgangen til det første sted du besøgte og, hvor du stod af det kollektive transportmiddel?" (september 2016)

### De interviewedes prioritering af forskellige udsagn

Den interviewede har først svaret på, hvor enig man er i nogle udsagn om cykelforhold. Efterfølgende er spurgt om, hvor stor betydning hvert af disse udsagn har for deres brug af cykel ved indkøb.

Ved spørgsmål om enighed har svarmulighederne fået en score: 1 = Meget uenig; 2 = Delvis uenig; 3 = Hverken eller; 4 = Delvis enig; 5 = Meget enig)

Ligeså har svarene for betydning fået en score: 1 = Meget lille betydning; 2 = Lille betydning; 3 = Nogen betydning; 4 = Stor betydning; 5 = Meget stor betydning.

De gennemsnitlige scorere for hvert spørgsmål er placeret i et "koordinatsystem", hvor betydningen er angivet ud af den vandrette akse med voksende score mod højre, mens graden af enighed er angivet på den lodrette akse med voksende score opad.

Resultatet viser f.eks., at de interviewede er relativt enige i udsagnet "Det er nemmere at parkere centralt med cyklen end med bilen", men at det har relativt lille betydning for brug af cykel.

Derimod har det relativt stor betydning om "Cykelruterne fra min bopæl til området er sikre og fremkommelige", og samtidig er det et udsagn, som man er relativt uenig i er rigtigt for de nuværende forhold.

