



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Evaluering af CykelBus'ter projektet

Sommerundersøgelse: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektforløbets sommerperiode, oktober 1995

Hovgesen, Henrik Harder; Lahrmann, Harry; Lohmann-Hansen, Anker; Stephansen, Maria Helledi

Publication date:
1999

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Hovgesen, H. H., Lahrmann, H., Lohmann-Hansen, A., & Stephansen, M. H. (1999). *Evaluering af CykelBus'ter projektet: Sommerundersøgelse: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektforløbets sommerperiode, oktober 1995*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet. ISP-Skriftserie Nr. nr. 244

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet



Evaluering af CykelBus'ter projektet

Sommerundersøgelse

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen
efter projektførløbets sommerperiode,
oktober 1995

Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
1999

Udgiver:

Trafikforskningsgruppen
Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax. 98 15 35 37
WWW: <http://www.i4.auc.dk/TRG/>

Titel:

Evaluering af CykelBus'ter projektet: Sommerundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektføreløbet sommerperiode, oktober 1995

Tekst af:

Hovgesen, Henrik Harder
Lahrman, Harry
Lohmann-Hansen, Anker
Stephansen, Maria Helledi

Bestilles hos:

Institut for Samfundsudvikling og Planlægning
Fibigerstræde 11
9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 52

Tryk:

Aalborg Universitet

ISP skriftserie nr.: 244

ISSN: 1397-3169

Indholdsfortegnelse

Forord

1. Indledning.....	5
1.1 CykelBus'ter projektet.....	5
1.2 CykelBus'terne.....	5
1.3 Forskningsprogram og evaluering af CykelBus'ter projektet.....	5
2. Resultater fra sommerundersøgelsen.....	8
2.1 Faktiske forhold omkring bolig-arbejdssted cykelturen.....	8
Hovedresultater	8
Faktisk rejsetid og transportafstand mellem bolig og arbejde – frekvenstabeller	10
Uheld på cykel – frekvenstabeller	10
Trafiksikkerhed – frekvenstabeller	11
Korte kilometer og turformål – frekvenstabel.....	13
Parkering – frekvenstabeller	13
2.2 CykelBus'ternes forhold til miljøet.....	13
Hovedresultater	13
Miljøudsagn – frekvenstabel.....	14
Miljøadfærd – frekvenstabeller	15

Bilag: Spørgeskema, oktober 1995

Forord

CykelBus'ter projektet i Århus, med forløb fra 1. maj 1995 til 1. maj 1996, er etableret af Århus Kommune i samarbejde med Miljøstyrelsen. Gennem projektføreløbet har følgende samarbejdspartnere været involveret:

Vejkontoret i Århus Kommune, Miljøstyrelsen, Transportrådet, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Hjerteforeningen, Århus Sporveje, Dansk Cyklist Forbund, Cykelhandlernes Centralforening, Århus Sundhedsråd, Århus Politi, Institut for Trafik, Turist og Regional Økonomi ved Handelshøjskolen i København og CykelBus'terne.

Afrapportering og evaluering af CykelBus'ter projektet foretages af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, med økonomisk støtte fra Transportrådet.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet,

november, 1999

1. Indledning

1.1 CykelBus'ter projektet

CykelBus'ter projektet i Århus har sit udgangspunkt i de stigende problemer med luftforurening, trafikpropper og parkering i byerne, og Miljøstyrelsen har derfor fundet det relevant at støtte projektet med tilskud fra Trafik- og Miljøpuljen. Formålet har været at undersøge, i hvilket omfang der, gennem en massiv påvirkningsindsats over for vanebilister, kan flyttes persontrafik fra bil til primært cykel og bus – heraf navnet "CykelBus'ter". Samtidig er formålet, at perspektivere resultaterne af CykelBus'ter projektet dels til Århus og dels til hele landet.

Da erfaringer viser, at informationskampagner ikke har kunnet overbevise bilister om, at cyklen og bussen er et godt alternativ til bilen, er virkemidlerne i CykelBus'ter projektet baseret på en meget kontant udgave af gulerodsprincippet. Hver CykelBus'ter har således fået stillet en ny cykel og forskelligt tilbehør gratis til rådighed, ligesom de har haft adgang til gratis klippekort til Århus Sporvejes busser. Til gengæld har projektdeltagerne forpligtet sig til igennem ét år at gøre deres bedste for at lade bilen stå. Samtidig skal de medvirke til forskningsprogrammets gennemførelse ved at besvare spørgeskemaer og lignende.

1.2 CykelBus'terne

Forsøgsgruppen består af 175 bilister, som dagligt pendler mellem bopælen i forstæderne og arbejdspladsen i Århus centrum, hvilket vil sige, at de har en transportafstand på mellem to og otte kilometer. CykelBus'terne kan karakteriseres ved:

- At de selv har meldt sig til at deltage i projektet.
- At de er udvalgt ud af en samlet ansøgerskare på ca. 1.700 personer efter en flertrinnsprocedure, som sikrer en rimelig demografisk og geografisk fordeling.
- At de dagligt pendler i bil mellem Århus' forstæder og Århus centrum.

1.3 Forskningsprogram og evaluering af CykelBus'ter projektet

Transportrådet finansierer en løbende evaluering af CykelBus'ter projektet. Evalueringen foretås af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet. Forskningsprogrammet består af seks delundersøgelser:

- Udvælgelse af projektdeltagere
- Spørgeskemaundersøgelser
- Helbredsundersøgelser
- Intensivinterview
- Kørebogsanalyse
- Analyse af kørselsregnskab for bil, bus og cykel.

2. Resultater fra sommerundersøgelsen

Spørgeskemaundersøgelserne er foretaget i forskellige faser af projektet med den hensigt at kunne afdække eventuelle forskelle i CykelBus'ernes svar henholdsvis før, under og efter forsøgsperioden.

Nærværende notat omhandler spørgeskemaundersøgelsen fra oktober 1995, benævnt sommerundersøgelsen, som er foretaget efter den første del af forsøgsperioden. 9 formelt aktive CykelBus'ere er frameldt projektet siden dets igangsætning. Ud af de tilbageværende 166 deltagere har 163 besvaret spørgeskemaet, hvilket resulterer i en svarprocent på 98.

Temaerne for sommerundersøgelsen er:

- Faktiske forhold omkring bolig-arbejdssted cykelturen.
- CykelBus'ernes forhold til miljøet.

Førstnævnte giver et indblik i CykelBus'ernes første erfaringer som cyklist, mens sidstnævnte er kortlagt med henblik på at undersøge, hvorvidt forsøgsgruppen har en speciel "grøn" holdning og adfærd set i forhold til bilisterne i Århus generelt.

I det følgende beskrives resultaterne fra sommerundersøgelsen, opdelt efter ovennævnte kategorier. For hver kategori beskrives først hovedresultaterne, og dernæst gengives de tilhørende frekvenstabeller. Spørgeskemaet er vedlagt bagest i notatet, og ved hver frekvenstabel henvises til det/de tilhørende spørgsmål i spørgeskemaet.

2.1 Faktiske forhold omkring bolig-arbejdssted cykelturen

Hovedresultater

Faktisk rejsetid og transportafstand mellem bolig og arbejde: Efter projektets start har CykelBus'erne målt transporttid og -afstand med deres tildelte cykelcomputer, hvor målingerne kan sammenlignes med deres vurdering af transporttiden med cykel fra forundersøgelsen (se "Forundersøgelse", notat 2).

Over halvdelen af CykelBus'erne bruger efter projektets start mellem 15 og 24 minutter på at cykle til og fra arbejde. Kun få cykler mere end 30 minutter, og den gennemsnitlige rejsetid ligger på 19 minutter. Til sammenligning er gennemsnitstiden på cykel vurderet til 24 minutter i forundersøgelsen, hvilket er godt 25% mere end den faktiske rejsetid målt med cykelcomputer (før_figur 31). CykelBus'erne har dermed overestimeret rejsetiden med cykel mellem bolig og arbejde før projektets start.

Endvidere kan det nævnes, at den målte gennemsnitlige rejsetid på cykel svarer nogenlunde til den gennemsnitstid, CykelBus'erne anfører at bruge i bil på samme tur. CykelBus'erne har således overvurderet rejsetiden med cykel i forhold til bil, idet næsten tre fjerdele forventede at bruge mere tid på cykel end i bil (før_figur 31 og 53).

CykelBus'erne har i øvrigt gennemsnitligt 6 kilometer mellem boligen og arbejdspladsen, og cykler med en gennemsnitlig hastighed på 20 km/t.

Uheld: 9 (6%) af CykelBus'erne har været ude for et decideret trafikuheld i sommerperioden, mens 44 (28%) har oplevet et næsten uheld, der er defineret som situationer, hvor man er 2 sekunder eller derunder fra at kolliderer med en anden trafikant. At 9 kommer ud for et decideret trafikuheld på ca. 5 måneder er i overkanten, men ikke overraskende. Det understreger blot, at sikkerhedsproblemet er stort ved at satse på cykeltransport.

Trafiksikkerhed: Næsten alle CykelBus'ere finder, at trafiksikkerheden som cyklist er acceptabel, god eller meget god. På trods heraf mener halvdelen dog, at de er utrygge ved forskellige situationer eller lokaliteter på turen mellem bolig og arbejde.

Det er tydeligvis veje og stiers vedligeholdelsesstand, der er det største problem for CykelBus'erne, og de mener, at forbedring af belægningen vil højne trafiksikkerheden. Derudover ser det ud til, at CykelBus'erne har relativ stor tillid til, at tekniske foranstaltninger kan forbedre trafiksikkerheden for cyklister for eksempel i form af blå cykelfelter og flere cykelstier.

Væsentlige fremkommelighedsproblemer optræder ifølge CykelBus'erne primært på grund af dårligt vedligeholdte veje og stier.

Korte kilometer og turformål: CykelBus'erne bruger cyklen meget på bolig-arbejdssted turene samt til uddannelse, mens eksempelvis erhvervsture stort set aldrig foregår på cykel. Bilen benyttes mest til ture til og fra venner samt erhvervsture.

Sammenlignes antallet af korte kilometer i bil før projektets start med antallet af korte bilkilometer i sommerperioden ses det, at CykelBus'erne har reduceret bilkørslen på bolig-arbejdssted turen med ca. 70% henover sommeren (før_figur 32). En stor del af bolig-arbejdssted transporten er således overført fra bil til cykel, hvilket netop er projektets hovedmål.

Til trods for at CykelBus'erne har overflyttet bilture til cyklen, så viser sommer_figur 11, at der stadigvæk køres længst i husstandens bil/biler.

Parkering: I det første spørgeskema i førundersøgelsen blev der ikke spurgt til CykelBus'ernes parkeringsvaner før projektets start, hvorfor dette forhold er behandlet i denne undersøgelse. Her viser det sig, at de fleste CykelBus'ere har privat bilparkeringsplads i forbindelse med arbejdet, og at stort set alle kan parkere i ubegrænset tid uden at betale.

Faktisk rejsetid og transportafstand mellem bolig og arbejde – frekvenstabeller

Sommer_figur 2: Rejsetid for bolig-arbejdssted turen på cykel (Spørgsmål 3).

	Antal	Antal i %
Under 15 minutter	30	19
15-19 minutter	44	27
20-24 minutter	49	31
25-29 minutter	27	17
30-40 minutter	10	6
Over 40 minutter	0	0
I alt	160	100
Gennemsnitligt antal minutter	19 minutter	

Sommer_figur 3: Længden af bolig-arbejdssted turen målt med cykelcomputer (Spørgsmål 4).

	Antal	Antal i %
Under 4 km	14	9
4-6 km	63	39
6-8 km	73	46
Over 8 km	10	6
I alt	160	100
Gennemsnitligt antal kilometer	6 kilometer	

Sommer_figur 4: Gennemsnitshastighed på cykel på bolig-arbejdssted ture (Spørgsmål 5).

	Antal	Antal i %
Under 15 km/t	13	9
15-20 km/t	95	63
21-25 km/t	33	22
Over 25 km/t	9	6
I alt	150	100
Gennemsnitshastighed	20 km/t	

Uheld på cykel – frekvenstabeller

Sommer_figur 5: Trafikuheld eller næsten uheld på cykel i projektets sommerperiode (Spørgsmål 7 og 8).

	Trafikuheld		Næsten uheld	
	Antal	[%]	Antal	[%]
Ja	9	6	44	28
Nej	154	94	116	72
I alt	163	100	160	100

Sommer_figur 6: De af CykelBus'erne oplevede uheldssituationer i projektets sommerperiode (Spørgsmål 7 og 8).

		Trafikuheld		Næsten uheld	
		Antal	[%]	Antal	[%]
030	Eneuheld ved svingning i kryds	2	22	1	2
040	Eneuheld på kørebane f.eks. styrt	2	22	0	0
111	Uheld ved overhaling venstre om	2	22	2	5
151	Uheld ved indfletning i trafikstrøm	0	0	3	6
211	Uheld i forbindelse med overhaling	0	0	2	5
241	Mødeuheld i element 2's kørebanchalvdel	0	0	1	2
312	Uheld ved højresving ind foran "medkørende"	1	11	14	32
322	Uheld ved venstresving ind foran "medkørende"	0	0	2	5
410	Uheld ved venstresving ind foran "modkørende"	1	11	4	9
510	Uheld mellem krydsende køretøjer uden svingning	0	0	9	20
610	Uheld ved højresving ud foran "medkørende"	0	0	1	2
620	Uheld ved højresving ud foran "modkørende"	0	0	1	2
710	Uheld med parkeret køretøj	0	0	2	5
811	Uheld med fodgænger fra højre fortov	0	0	2	5
910	Uheld med dyr	1	11	0	0
I alt		9	100	44	100

Til sommer_figur 6 skal det føjes, at to CykelBus'ere fik trykket et par ribben (030), én brækkede et ben (040), én var sygemeldt i tre dage (410), én slog hovedet og er delvis døv på det ene øre i dag (111), og én slog sig kraftigt ved trafikuheldene (040).

Trafiksikkerhed – frekvenstabeller

Sommer_figur 7: CykelBus'ernes oplevelse af trafiksikkerheden for cyklister på bolig-arbejdssted ruten (Spørgsmål 6).

	Antal	Antal i %
Meget god	17	11
God	70	44
Acceptabel	62	39
Dårlig	6	4
Meget dårlig	4	2
I alt	159	100

Sommer_figur 8: CykelBus'ernes vurdering af, om nedenstående foranstaltninger er aktuelle på bolig-arbejdssted turen, og i så fald om disse ville forbedre trafikikkerheden som cyklst, hvis de blev gennemført ét eller flere steder (Spørgsmål 9).

	Foranstaltning Aktuel			Forbedre Trafikkerheden		
	Ja [%]	Nej [%]	Antal svar	Ja [%]	Nej [%]	Antal svar
Lukning af overkørsler/sideveje, så færre biler svinger på tværs af cykelstien	22	78	132	92	8	26
Færre parkerede biler	33	67	142	93	7	43
Flere cykelstier	47	53	144	98	2	63
Lavere hastighed på bilerne	31	69	133	91	9	33
Flere tunneler og broer, så cyklister krydser uden konflikt med biler	25	75	136	97	3	31
Flere blå cykelfelter	49	51	138	98	2	62
Jævnere belægning på veje/stier	83	17	149	89	11	101
Særligt grønt lys for cyklister	42	58	141	94	6	50

Sommer_figur 9: CykelBus'ernes vurdering af, om der er lokaliteter/situationer på turen mellem bolig og arbejde, hvor de som cyklister føler sig utrygge ved trafikken (Spørgsmål 10).

	Antal	Antal i %
Utryg ved trafikken	82	51
Ikke utryg	79	49
I alt	161	100

Sommer_figur 10: CykelBus'ernes vurdering af, om nedenstående fremkommelighedsproblemer forekommer og udgør en gene på den daglige bolig-arbejdssted tur på cykel (Spørgsmål 11).

	Gene				Antal svar i alt	
	Stor [%]	Nogen [%]	Lille [%]	Ingen [%]	[%]	Antal
Parkerede biler	8	29	30	33	100	161
Ventetid ved lyskryds	7	26	34	33	100	160
Fodgængere på cykelstien	12	28	33	27	100	162
Barriere i form af stor biltrafik	19	21	27	33	100	156
Dårligt vedligeholdte veje og stier	40	40	11	9	100	162
Smalle cykelstier med mange cyklister	16	32	27	25	100	159

Kørte kilometer og turformål – frekvenstabel

Sommer_figur 11: Antal kørte kilometer i gennemsnit på henholdsvis CykelBus'ter cykel, bil 1 og bil 2 i sommerperioden 29/4-8/10 1995 fordelt på turformål (Spørgsmål 13).

	CykelBus'ter cykel		Bil 1		Bil 2	
	Antal kørte kilometer i gennemsnit i perioden	[%]	Antal kørte kilometer i gennemsnit i perioden	[%]	Antal kørte kilometer i gennemsnit i perioden	[%]
Ture til/fra arbejde	710	76	695	10	828	18
Ture til/fra uddannelse	27	3	67	1	38	1
Ture til/fra indkøb/bank/læge	50	5	825	12	350	8
Følge til/fra børnehave/skole	25	3	141	2	113	2
Ture til/fra venner (incl. ferie)	55	6	3.323	49	1.108	24
Ture til/fra fritidsaktiviteter	53	6	600	9	130	3
Erhvervsture	7	1	1.101	17	1.991	44
I alt	927	100	6.752	100	4.558	100

Parkering – frekvenstabeller

Sommer_figur 12: Parkeringssted i forbindelse med arbejde/uddannelsessted for projektets start (Spørgsmål 14 a).

	Antal	Antal i %
Offentlig parkeringsplads	45	29
Offentlig vej	17	11
Privat parkeringsplads	91	60
I alt	153	100

Sommer_figur 13: Tidsbegrænsning ved parkeringsstedet (Spørgsmål 14 b).

	Antal	Antal i %
Med tidsbegrænsning	8	6
Uden tidsbegrænsning	129	94
I alt	137	100

Sommer_figur 14: Betalingsforholdene i forbindelse med parkering (Spørgsmål 14 c).

	Antal	Antal i %
Betalingsparkering	10	7
Gratis parkering	132	93
I alt	142	100

2.2 CykelBus'ternes forhold til miljøet

Hovedresultater

Miljøudsagn: Billedet, der tegner sig på baggrund af sommerundersøgelsen, er, at CykelBus'terne af holdning er "grønne" især i forhold til almindelig forbrugeradfærd. Som sådan er

de opmærksomme på den miljøbelastning og det energiforbrug, der knytter sig til dagligvareproduktion, ligesom de i overvejende grad mener, at dagligvarer skaber unødige affaldsmængder. CykelBus'terne betaler gerne lidt ekstra for miljøvenlige produkter og finder det rimeligt, at der indføres afgifter på varerne alt afhængig af, hvor meget de forurener.

På transportområdet er CykelBus'ternes holdninger mere dobbelttydige. De er med på flere cykelstier og en miljøafhængig ejerafgift på biler, men de vender sig voldsomt mod en forøgelse af benzinprisen til 12 kr./l., hvilket på spørgetidspunktet svarede til en fordobling.

Miljøadfærd: CykelBus'terne forekommer tillige at være "grønne" i deres adfærd, men om de er specielt "grønne" i forhold til den øvrige befolkning kan ikke konkluderes på baggrund af nærværende undersøgelse.

Miljøudsagn – frekvenstabel

Sommer_figur 15: CykelBus'ternes forhold til nedenstående miljøudsagn (Spørgsmål 15-28).

	Helt enig	Delvist enig	Delvist uenig	Helt uenig	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	
Afgiften på biler burde afhænge af, hvor meget de forurener	40	44	9	7	163
Benzinprisen burde være 12 kr./liter	4	15	25	56	162
Det burde være gratis at parkere i Århus centrum	13	9	30	48	162
Hastighedsgrænsen i boligområder burde være 30 km/t	15	32	28	25	161
Der er behov for flere cykelstier	63	29	7	1	163
Mange dagligvarer forårsager væsentlige skader på miljøet under fremstillingen	55	37	7	1	159
Mange dagligvarer forbruger en urimelig mængde energi under fremstillingen	49	37	13	1	157
Mange dagligvarer skaber unødigt affald	72	22	5	1	162
Forbruget af mange dagligvarer har en skadelig virkning på andre lande	24	41	22	13	158
Der er ingen forskel mellem økologiske og almindelige fødevarer	4	20	33	43	161
Det burde være forbudt at sprøjte mod ukrudt, skadedyr m.m.	20	48	26	6	162
Den megen snak om miljøet er til tider overdrevet	8	29	25	38	162
Jeg betaler gerne lidt ekstra for et miljøvenligt produkt	44	45	7	4	162
Det er rimeligt med en miljøafgift på varer efter, hvor meget de forurener	31	54	10	5	161

Miljøadfærd – frekvenstabeller*Sommer_figur 16: CykelBus'ernes "miljøadfærd" inden for den seneste tid (Spørgsmål 29-34).*

	<i>Ja</i>	<i>Nej</i>	<i>Antal svar i alt</i>
	[%]	[%]	
Købt produkter, som er pakket ind i miljøvenlig emballage	95	5	112
Købt miljøvenlige rengøringsmidler	84	16	135
Afleveret batterier, kemikalierester og/eller medicinrester til opsamlingssteder	84	16	160
Afleveret flasker til genbrug eller i en container	95	5	162
Sendt papir til genbrug	87	13	162
Kigger ofte efter tilsætningsstoffer, når der handles fødevarer	54	46	156

Sommer_figur 17: Brug af lavenergipærer hos CykelBus'erne (Spørgsmål 35).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Ja, alle steder	30	19
Nogle få steder	64	39
Nej	68	42
I alt	162	100

Sommer_figur 18: Varegrupper, som købes økologisk (163 der har svaret = 100%) (Spørgsmål 36).

	<i>Antal svar</i>	<i>Antal i %</i>
Gronsaager/frugt	75	46
Mejeriprodukter	80	49
Mel	27	17
Kød	19	12
Fjerkræ	35	21
Vine	2	1
Æg	93	57
Vaskemidler	43	26
Kaffe	12	7
Ublegede kaffefiltre	113	69
Genbrugspapir	86	53
Køber ikke økologiske varer	15	9

Sommer_figur 19: CykelBus'ernes højeste prioritering, når der købes ind (Spørgsmål 37).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Lav pris	29	20
God kvalitet	115	80
I alt	144	100

Bilag

Spørgeskema

Oktober 1995

1. Navn: 3-
2. CykelBus'ternr.: 4-

Først en række spørgsmål om din daglige cykeltur til/fra arbejde

3. I sidste spørgeskema spurgte vi, hvor lang tid du vurderede, at det ville tage at cykle mellem din bopæl og dit arbejde/uddannelsessted. Du bedes besvare spørgsmålet igen ud fra dine erfaringer i den forløbne sommer

Antal minutter fra bopæl til arbejde/uddannelsessted på cykel_____

4. Hvor langt er der fra din bopæl til dit arbejde/uddannelsessted målt med din cykelcomputer?

Antal km fra bopæl til arbejde/uddannelsessted_____

5. Hvilken gennemsnitshastighed plejer du at kunne holde på cykel på bolig-arbejdsstedsrejsen:
_____ km/t

6. Hvordan oplever du trafiksikkerheden for dig selv som cyklist, på den rute du følger på bolig-arbejdsstedsrejsen

- Meget god
- God
- Acceptabel
- Dårlig
- Meget dårlig

7. Har du været ude for trafikuheld på cykel i din tid som CykelBus'ter?

- Ja
- Nej

Hvis ja, bedes du på spørgeskemaets sidste side tegne en skitse af uheldet - gerne suppleret med en beskrivelse.

8. Har du oplevet **næstenuheld**. Næstenuheld er situationer, hvor det er lige ved at gå galt. Med galt menes, at du var 2 sekunder eller derunder fra at kolliderer med en anden trafikant (bilist, anden cyklist eller fodgænger).

- Ja
- Nej

Hvis ja, bedes du på spørgeskemaets sidste side tegne en skitse af næstenuheldet - gerne suppleret med en beskrivelse. Har du oplevet flere næstenuheld, bedes du beskrive det næstenuheld, hvor det var tættest ved at gå galt.

9. Tænk på den tur, som du cykler mellem din bolig og dit arbejdssted, og vurder, om de foranstaltninger, der står i skemaet herunder, ville være en mulighed, og om de i givet fald ville hjælpe på den **trafiksikkerhed**, du oplever på turen. Husk, det kun er din konkrete bolig-arbejdsstedstur, du skal vurdere - ikke dine generelle vurderinger af foranstaltningerne (sæt krydser i skemaet):

	Er foranstaltningen aktuel på din bolig-arbejdsstedsrute			Hvis Ja, vurderer du, at foranstaltningen, hvis den blev gennemført ét eller flere steder, ville forbedre trafiksikkerheden for dig?		
	Ja	Nej	Ved ikke	Ja	Nej	Ved ikke
Lukning af overkørsler/sideveje, så færre biler svinger på tværs af cykelstien						
Færre parkerede biler						
Flere cykelstier						
Lavere hastighed på bilerne						
Flere tunneler og broer så cyklister krydser uden konflikt med biler						
Flere blå cykelfelter						
Jævnere belægning på veje/stier						
Særligt grønt lys i lyskrydsene for cyklister, hvor kun cyklister har grønt						

10. Er der lokaliteter/situationer, hvor du på cykelturen mellem bolig og arbejds/uddannelsessted, er utryk ved trafikken?

- Ja
 Nej

- 10.a. Hvis ja i spørgsmål 10 så beskriv op til tre af lokaliteterne/situationerne (fortsæt i slutningen af spørgeskemaet hvis der ikke er plads nok).

11. Nedenfor er nævnt en række **fremkommelighedsproblemer** som cyklister kommer ud for. Vurder problemerne i forhold til din daglige bolig-arbejdsstedstur på cykel.

11.a. Parkerede biler

- Stor gene
- Nogen gene
- Lille gene
- Ingen gene
- Ved ikke

11.b. Ventetid ved lyskryds

- Stor gene
- Nogen gene
- Lille gene
- Ingen gene
- Ved ikke

11.c. Fodgængere(herunder buspassagerer) på cykelstien

- Stor gene
- Nogen gene
- Lille gene
- Ingen gene
- Ved ikke

11.d. At skulle på tværs af en vej med stor biltrafik

- Stor gene
- Nogen gene
- Lille gene
- Ingen gene
- Ved ikke

11.e. Dårligt vedligeholdte veje og stier (ujævn og hullet belægning)

- Stor gene
- Nogen gene
- Lille gene
- Ingen gene
- Ved ikke

13. I skemaet herunder bedes du skrive, hvor mange kilometer du efter dit kilometerregnskab havde kørt på din CB-cykel den 8. oktober. Du bedes også skrive, hvor mange km familiens biler har kørt i perioden fra den 29. april til den 8. oktober. Vi skal endelig bede dig fordele de kørte km på turformål - det kan måske være svært, men giv din bedste vurdering.

	CB-cykel	Bil 1	Bil 2	Bil 3
Indregistreringsnummer		8-	9-	10-
Kørte km siden jeg blev CykelBus'ter				
Bemærkninger				
Ture til og fra arbejde				
Ture til og fra uddannelse				
Ture til og fra indkøbscenter/løge				
Følge til og fra børnehav/skole mv.				
Ture til og fra besøg hos venner inkl. ferie				
Ture til og fra fritids- og sportsaktiviteter				
Ehvervsture				

14. I spørgeskemaet, som du udfyldte før forsøgets start, glemte vi at spørge om, hvordan du oftest parkerede på dit arbejde/uddannelsessted, da du kørte i bil til arbejde/uddannelsessted. Du bedes derfor besvare det nu:

Hvordan parkerede du oftest, da du brugte bil på arbejde/uddannelsessted:

14.a. Parkeringssted

- Offentlig eller offentlig tilgængelig parkeringsplads
 Offentlig vej
 Privat parkeringsplads (reserverede pladser)

14.b. Tidsbegrænsning

- Med tidsbegrænsning
 Uden tidsbegrænsning

14.c. Betalingsforhold

- Betalingsparkering
 Gratis parkering

Nu nogle generelle miljøudsagn, hvor vi gerne vil vide, i hvilken grad du er enig eller uenig i udsagnene. Der er ingen "rigtige" svar. Afkryds blot, hvad du mener

15. Afgiften på biler burde afhænge af, hvor meget de forurener.
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
16. Benzinprisen burde være 12 kr pr. liter
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
17. Det burde være gratis at parkere i Århus centrum
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
18. Hastighedsgrænsen i boligområder burde være 30 km/t
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
19. Der er behov for flere cykelstier
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
20. Mange dagligvarer forårsager væsentlige skader på miljøet under fremstillingen, ved brugen eller som affald
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
21. Mange dagligvarer forbruger en urimelig mængde energi under fremstillingen, ved brugen eller som affald
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig

22. Mange dagligvarer skaber unødigt affald, enten på grund af overflødig emballage eller på grund af urimelig kort levetid
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
23. Forbruget af mange dagligvarer har en skadelig virkning på andre lande, især i den tredje verden
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
24. Der er ingen forskel mellem økologiske og almindelige fødevarer
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
25. Det burde være forbudt at sprøjte mod ukrudt, skadedyr, o.l.
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
26. Den megen snak om miljøet er til tider overdrevet
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
27. Jeg betaler gerne lidt ekstra for et produkt, når jeg ved, det er miljøvenligt
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
28. Jeg synes, at det er rimeligt, at der kommer en miljøafgift på alle varer alt efter, hvor meget de forurener
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig

Til slut nogle spørgsmål, der handler om nogle af de dagligvarer, som du eller andre i din husstand køber

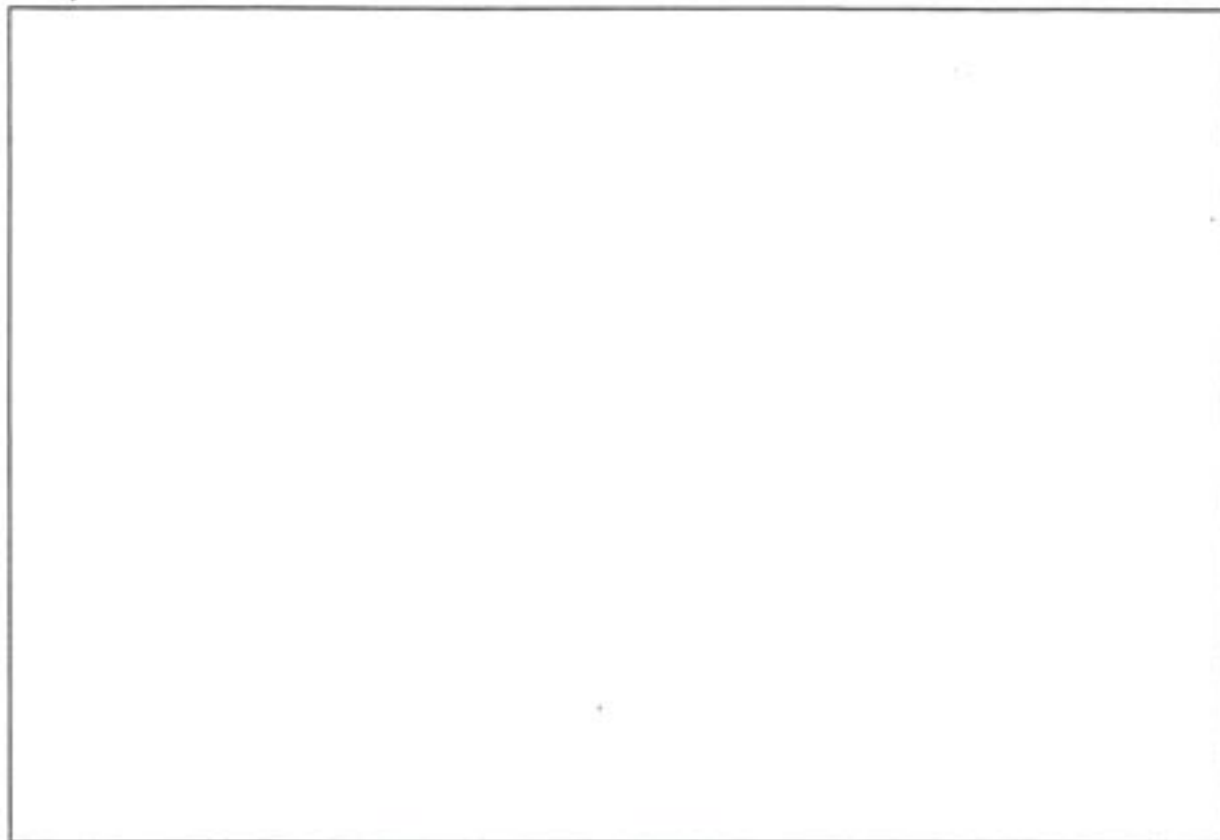
29. Har du (eller nogen i din husstand) inden for den seneste tid købt produkter, som er pakket i miljøvenlige emballage?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
30. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid købt miljøvenlige rengøringsmidler?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
31. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid afleveret batterier, kemikalierester og/eller medicinrester til opsamlingssteder?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
32. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid sendt papir til genbrug?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
33. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid afleveret flasker til genbrug eller i container?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
34. Kigger du ofte efter tilsætningsstoffer, når du handler fødevarer?
- Ja
 Nej
 Ved ikke
35. Bruger I lavenergipærer hjemme hos dig?
- Ja, alle steder, hvor det er muligt
 Nogle få steder
 Nej

36. Inden for en række forskellige varegrupper kan man i dag få såkaldte økologiske produkter. Er der nogle varegrupper, hvor du plejer at købe økologisk? (sæt gerne flere krydser)
- Grøntsager/frugt
 - Mejeriprodukter (mælk, smør, ost osv.)
 - Mel
 - Kød
 - Fjerkræ
 - Vine
 - Æg
 - Vaskemidler (uden fosfat, parfume, optisk hvidt eller blegemiddel)
 - Kaffe
 - Ublegede kaffefiltre
 - Genbrugspapir
 - Køber ikke økologiske varer
37. Hvad prioriterer du som regel højest, når du handler? (sæt ét kryds)
- Lav pris
 - God kvalitet
 - Ved ikke

Har du bemærkninger til spørgeskemaet, er du velkommen til at skrive dem her:

Skitse af uheld.

Tegn en skitse af vejen og tegn din og din modparts placering og retning umiddelbart før uheldet - brug de signaturer, der er vist. Suppler gerne skitsen med en beskrivelse af, hvordan du oplevede uheldet.



Skitse af næstenuheld.

Tegn en skitse af vejen og tegn din og din modparts placering og retning umiddelbart før **næstenuheldet** - brug de signaturer, der er vist. Suppler gerne skitsen med en beskrivelse af, hvordan du oplevede uheldet.





Trafikforskningsgruppen
Aalborg Universitet
Fibigerstræde 11
DK-9220 Aalborg Øst
Tlf. 96 35 83 75
Fax. 98 15 35 37

