

Evaluering af CykelBus'ter projektet

Referencegruppe: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, oktober 1998

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: Referencegruppe: Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, oktober 1998*. Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Aalborg Universitet. ISP-Skriftserie Nr. nr. 247

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

Referencegruppe

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe,
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: Referencegruppe - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, 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.: 247

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 undersøgelsen af referencegruppen.....	8
2.1 Den demografiske sammensætning.....	8
Hovedresultater.....	8
Husstanden – frekvenstabeller.....	9
Erhverv, indkomst og bolig – frekvenstabeller.....	10
Kendskab til CykelBus'ter projektet – frekvenstabel.....	10
2.2 Transportmiddelvalg.....	11
Hovedresultater.....	11
Bil – frekvenstabeller.....	12
Parkering – frekvenstabeller.....	13
Bus – frekvenstabeller.....	13
Cykel – frekvenstabeller.....	14
Transporttid og -længde til/fra arbejde eller uddannelsessted – frekvenstabeller.....	15
Hvilket alternativt transportmiddel? – frekvenstabel.....	16
Påvirkning af helbred – frekvenstabel.....	16
De øvrige i husstanden – frekvenstabel.....	16
2.3 Barrierer i forhold til at vælge cykel eller bus som transportmiddel.....	16
Hovedresultater.....	16
Barrierer, cykel – frekvenstabel.....	17
Barrierer, bus – frekvenstabel.....	19
2.4 Referencegruppens forhold til miljøet.....	19
Hovedresultater.....	19
Miljøudsagn – frekvenstabel.....	20
Miljøadfærd – frekvenstabeller.....	21

Bilag: Spørgeskema til referencegruppen, 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.

Af rapportering 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.

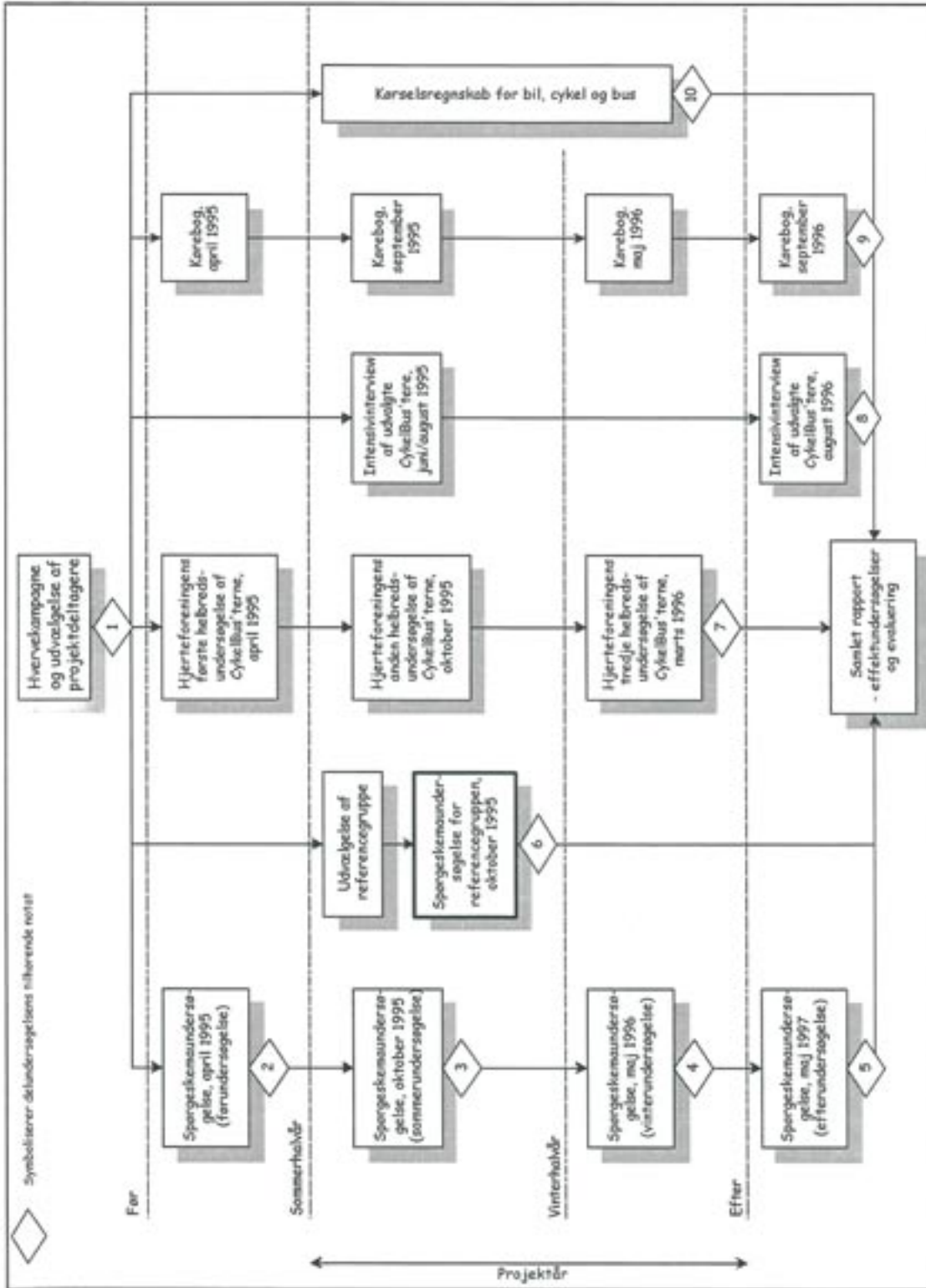
1.3 Forskningsprogram og evaluering af CykelBus'ter projektet

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

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

Projektforløbet ses af ref_figur 1, og heraf fremgår ligeledes numrene på notaterne, hvori de forskellige delundersøgelser evalueres. Efter figuren oplistedes titlerne på notaterne.

Ref_figur 1: Projektforløb.



- Notat 1: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Rekruttering af CykelBus'tere fra januar til marts 1995".
- Notat 2: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Førundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen før projektstart, april 1995".
- Notat 3: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Sommerundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets sommerperiode, oktober 1995".
- Notat 4: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Vinterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen efter projektførløbets vinterperiode, maj 1996".
- Notat 5: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Efterundersøgelse - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen et år efter projektførløbet, maj 1997".
- Notat 6: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Referencegruppe - Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen af en referencegruppe, oktober 1995".
- Notat 7: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Helbredsundersøgelse - Resultater fra helbredsundersøgelser, april 1995, oktober 1995 og marts 1996".
- Notat 8: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Interview med 7 CykelBus'tere, juni/august 1995 og august 1996".
- Notat 9: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørebøger - Detaljerede analyser af CykelBus'ternes faktiske transportadfærd".
- Notat 10: "Evaluering af CykelBus'ter projektet: Kørselsregnskab - Analyser af CykelBus'ternes faktiske brug af bil, bus og cykel".

Samlet rapport: "CykelBus'ter projektet i Århus - Evaluering".

Endelig skal nævnes, at figurene i hvert notat navngives således, at det er muligt at differentiere mellem samme type figur i forskellige notater. På denne måde kan der i ét notat lettere henvises til figurer i et andet notat. Navngivningen af figurer i de forskellige notater er som følger:

Notat 1: Rekrut_figur, Notat 2: Før_figur, Notat 3: Sommer_figur, Notat 4: Vinter_figur, Notat 5: Efter_figur, Notat 6: Ref_figur, Notat 7: Helbred_figur, Notat 8: Interview_figur, Notat 9: Kørebog_figur og Notat 10: Kørsel_figur.

2. Resultater fra undersøgelsen af referencegruppen

Referencegruppen er blevet udvalgt for at kunne belyse, hvorvidt gruppen af CykelBus'ere udgør en skæv stikprøve i forhold til andre århusianere med nogenlunde samme trafikale udgangspunkt. På den baggrund er referencegruppen blevet tilfældigt udvalgt fra gruppen af århusianere, der i lighed med CykelBus'terne dagligt pendler i bil mellem bopælen i forstæderne og arbejdspladsen i Århus centrum.

Udvælgelsen er sket ved en tilfældig og automatisk telefonnummer udtrækning efter zonenumre hos Jysk Analyseinstitut, hvorefter personerne er blevet ringet op og spurgt, hvorvidt de har arbejde i centrum af Århus, og om de dagligt bruger bilen hertil. Såfremt de har svaret bekræftende på disse spørgsmål, er de efterfølgende blevet spurgt, om de vil besvare et spørgeskema. I alt 400 personer har indvilliget i dette, hvorefter spørgeskemaet er blevet fremsendt.

De, der besvarede spørgeskemaet, deltog i lodtrækningen om en cykel til en samlet værdi på 4.000 kr. 330 har besvaret spørgeskemaet, hvilket resulterer i en svarprocent på 83.

Spørgsmålene til referencegruppen svarer i høj grad til de spørgsmål, CykelBus'terne er blevet stillet i forundersøgelsen og i sommerundersøgelsen, hvor temaerne er:

- Den demografiske sammensætning.
- Transportmiddelvalg.
- Barrierer i forhold til at vælge cykel eller bus som transportmiddel.
- Referencegruppens forhold til miljøet.

I det følgende beskrives resultaterne fra undersøgelsen af referencegruppen. For hver af ovenstående kategorier 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.

Bemærk at der i dette notat ikke foretages nogen systematisk sammenligning mellem CykelBus'ternes og referencegruppens besvarelser. Relevante sammenligninger er i stedet henlagt til den samlede rapport – "CykelBus'ter projektet i Århus - Evaluering".

2.1 Den demografiske sammensætning

Hovedresultater

Husstanden: Over halvdelen af referencegruppens husstande består af to voksne, mens knap en tredjedel består af tre voksne. Kønsfordelingen er nogenlunde jævn, mens der er forholdsvis flere i alderen 30 til 50 år end i de øvrige aldersgrupper. Næsten halvdelen af husstandene har ingen børn, mens der er lidt flere husstande med 2 børn end med ét barn.

Erhverv, indkomst og bolig: Godt 80% af personerne i referencegruppen er lønmodtagere – de fleste offentligt ansatte. Hovedparten af referencegruppen har en årlig husstandsindkomst på mellem 200.000 og 600.000 kr. – flest i intervallet 400.000 til 600.000 kr. Over halvdelen af referencegruppen bor i parcelhus, mens en fjerdedel bor i etagehus. Næsten tre fjerdedele bor i ejerbolig.

Kendskab til CykelBus'ter projektet. Den overvejende del af referencegruppen har hørt om CykelBus'ter projektet igennem pressen. 15 personer havde i første omgang selv meldt sig til CykelBus'ter projektet uden at blive optaget som CykelBus'ter.

Husstanden – frekvenstabeller

Ref_figur 2: Antal husstande med hhv. 1 voksen, 2 voksne, 3 voksne, 4 voksne eller flere (18 år og derover) (Spørgsmål 23).

	Antal	Antal i %
1 voksen	33	10
2 voksne	174	55
3 voksne	87	28
4 voksne eller flere	22	7
I alt	316	100

Ref_figur 3: Kønsfordelingen på referencegruppen (Spørgsmål 21).

	Antal	Antal i %
Kvinde	165	52
Mand	153	48
I alt	318	100

Ref_figur 4: Aldersfordelingen på referencegruppen (Spørgsmål 20).

	Antal	Antal i %
18-29 år	48	15
30-39 år	102	32
40-49 år	88	28
50-59 år	63	20
60 år og derover	16	5
I alt	317	100

Ref_figur 5: Antal husstande med henholdsvis 0 børn, 1 barn, 2 børn og 3 børn eller flere (under 18 år) (Spørgsmål 24).

	Antal	Antal i %
0 børn	149	47
1 barn	67	21
2 børn	82	26
3 børn eller flere	18	6
I alt	316	100

Erhverv, indkomst og bolig – frekvenstabeller

Ref_figur 6: Beskæftigelse (Spørgsmål 22).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Selvstændig erhvervsdrivende	34	11
Privat ansat	118	38
Offentlig ansat	136	43
Under uddannelse	23	7
Uden arbejde	2	1
I alt	313	100

Ref_figur 7: Den samlede årlige husstandsindkomst før skat (Spørgsmål 27).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Mindre end 100.000 kr.	4	1
100.000-200.000 kr.	21	7
200.000-400.000 kr.	112	36
400.000-600.000 kr.	130	42
600.000-800.000 kr.	32	10
Mere end 800.000 kr.	14	4
I alt	313	100

Ref_figur 8: Boligtype (Spørgsmål 28).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Parcelhus	187	59
Etagehus	73	23
Rækkehus	57	18
I alt	317	100

Ref_figur 9: Ejerforhold (Spørgsmål 29)

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Ejerbolig	229	72
Andelsbolig	10	3
Lejebolig	78	25
I alt	317	100

Kendskab til CykelBus'ter projektet – frekvenstabel

Ref_figur 10: Referencegruppens kendskab til CykelBus'ter projektet (Spørgsmål 1).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Har aldrig hørt om projektet før	50	15
Har hørt om projektet i pressen	263	80
Meldte sig til projektet, men kom ikke med	15	5
I alt	328	100

2.2 Transportmiddelvalg

Hovedresultater

Bil: Som for CykelBus'terne var det en forudsætning ved udpegningen af referencegruppen, at husstandene havde bil. Tre fjerdedele af referencegruppens husstande har kun én bil til rådighed til daglig, og kun få har tre biler eller flere. Over 60% af bilerne er fra før 1990. Aldersfordelingen på bilerne svarer nogenlunde til fordelingen på landsplan.¹

Referencegruppens bil kører cirka 17.000 kilometer pr. år, hvilket er under landsgennemsnittet på godt 20.000 kilometer pr. år. Undersøgelsen viser i øvrigt, at der gennemsnitligt køres stort set lige så meget i bil 1 som i bil 2, hvilket antyder, at bil 2 ikke bare er en ekstra komfort for husstanden.

Parkering: Over halvdelen af personerne i referencegruppen har mulighed for at parkere privat ved arbejdspladsen. Kun få parkerer tidsbegrænset og mod betaling. Desuden har over halvdelen under 2 minutters gang fra parkeringspladsen til arbejdet.

Bus: Undersøgelsen viser, at referencegruppen kun sjældent benytter sig af bussen, idet næsten ingen har månedskort og kun en tredjedel klippekort. Det ses da også, at omkring 70% sjældent eller aldrig kører med Århus Sporvejes busser såvel sommer som vinter.

I øvrigt anslår ca. halvdelen at have under fire minutters gang til nærmeste stoppested, og kun 10% vurderer at have mere end 10 minutter. De fleste i referencegruppen mener at vide, at bussen afgår med en frekvens på tre til fire gange i timen, mens en tredjedel mener, at den kun afgår én eller to gange i timen.

Cykel: Den overvejende del af referencegruppen har cykel til rådighed – dog ofte af lidt ældre dato og mange kender ikke cyklens alder. Knap halvdelen af cyklerne er af typen tourist/club, men der er også en del racercykler og citybikes i referencegruppen.

Cyklen benyttes som forventeligt mest om sommeren, hvor næsten 60% af personerne i referencegruppen anslår, at de ugentligt benytter cyklen. Om vinteren anvendes cyklen langt mindre. Kun ca. en fjerdedel benytter cyklen oftere end én gang om ugen.

Transporttid og -længde til/fra arbejde eller uddannelsessted: Gennemsnitligt vurderes bilen til at være klart hurtigst til bolig-arbejdssted ture. Referencegruppen har således anslået rejsetiden med bus til at være mere end dobbelt så lang som med bil, og med cykel knap dobbelt så lang. Referencegruppen vurderer for ca. 60%'s vedkommende, at længden på bolig-arbejdssted turen er mellem fire og otte kilometer i bil.

Hvilket alternativt transportmiddel?: Hvis referencegruppen skulle vælge et andet transportmiddel end bil til bolig-arbejdssted turene, ville hovedparten – 72% – vælge cyklen frem for bussen.

¹ De Danske Bilimportører 1997, *Vejtransporten i tal og tekst 1996*, De Danske Bilimportører, København.

Påvirkning af helbred: Over tre fjerdedele af referencegruppen vurderer, at de vil få et bedre eller et meget bedre helbred, hvis de benytter cyklen i stedet for bilen på turen til/fra arbejde. Kun 2% mener, at de vil få det dårligere.

De øvrige i husstanden: På spørgsmålet om hvorvidt en anden i husstanden ville benytte bilen, hvis referencegruppen valgte at tage cyklen på arbejde, svarer ca. halvdelen, at det aldrig eller sjældent ville ske. Cirka en femtedel svarer modsat, at det vil ske dagligt eller næsten dagligt.

Bil – frekvenstabeller

Ref_figur 11: Antal husstande med hhv. 1 bil, 2 biler og 3 biler eller flere (Spørgsmål 25).

	Antal	Antal i %
1 bil	232	74
2 biler	75	24
3 biler eller derover	6	2
I alt	313	100

Ref_figur 12: Årgang på bilerne (Spørgsmål 26).

	Bil 1		Bil 2		Bil 3	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
1993-1995	62	20	16	20	2	33
1990-1992	48	16	17	21	2	33
1985-1989	115	37	29	36	1	17
1984 og ældre	82	27	18	23	1	17
I alt	307	100	80	100	6	100

Ref_figur 13: Antal kørte kilometer pr. år (Spørgsmål 26).

	Bil 1		Bil 2		Bil 3	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
Under 10.000 km.	38	13	24	34	0	0
10.000-14.999 km.	90	32	22	31	0	0
15.000-19.999 km.	58	20	7	10	1	25
20.000-24.999 km.	39	14	4	6	1	25
25.000-29.999 km.	28	10	5	7	0	0
Over 30.000 km.	30	11	9	12	2	50
I alt	283	100	71	100	4	100
Antal kørte km i gennemsnit	16.761 km/år		16.606 km/år		39.250 km/år	

Parkering – frekvenstabeller*Ref_figur 14: Parkeringssted i forbindelse med arbejde/uddannelsessted (Spørgsmål 13a).*

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Offentlig parkeringsplads	112	35
Offentlig vej	22	7
Privat parkeringsplads	184	58
I alt	318	100

Ref_figur 15: Tidsbegrænsning ved parkeringsstedet (Spørgsmål 13b).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Med tidsbegrænsning	5	2
Uden tidsbegrænsning	296	98
I alt	301	100

Ref_figur 16: Betalingsforholdene i forbindelse med parkering (Spørgsmål 13c).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Betalingsparkering	18	6
Gratis parkering	293	94
I alt	311	100

Ref_figur 17: Gangtid fra parkeringssted til arbejde/uddannelsessted (Spørgsmål 14).

	<i>Antal</i>	<i>Antal i %</i>
Under 2 minutter	126	56
2-4 minutter	73	32
5 minutter og derover	27	12
I alt	226	100

Bus – frekvenstabeller*Ref_figur 18: Månedskort og klippekort til rådighed for referencegruppen (Spørgsmål 3 og 4).*

	<i>Månedskort</i>		<i>Klippekort</i>	
	<i>Antal</i>	<i>[%]</i>	<i>Antal</i>	<i>[%]</i>
Ja	4	1	126	38
Nej	325	99	203	62
I alt	329	100	329	100

Ref_figur 19: Hyppighed af ture med Århus Sporveje sommer og vinter (Spørgsmål 5 og 6).

	Sommerhalvår		Vinterhalvår	
	Antal	[%]	Antal	[%]
Dagligt eller næsten dagligt	9	3	15	4
En eller flere gange om ugen	22	7	34	10
En eller flere gange om måneden	60	18	72	22
Sjældnere	148	45	138	42
Aldrig	91	27	71	22
I alt	330	100	330	100

Ref_figur 20: Vurderet antal minutter til nærmeste stoppested fra referencegruppens bopæl (Spørgsmål 7).

	Antal	Antal i %
Under 4 minutter	167	51
4-9 minutter	130	39
10 minutter og derover	32	10
I alt	329	100
Gennemsnitligt antal minutter	5 minutter	

Ref_figur 21: Frekvens på busafgange fra nærmeste stoppested mod referencegruppens arbejde (Spørgsmål 8).

	Antal	Antal i %
En til to gange i timen	106	35
Tre til fire gange i timen	145	48
Fem til otte gange i timen	49	16
Oftere end otte gange i timen	4	1
I alt	304	100

Cykel – frekvenstabeller

Ref_figur 22: Cykelrådighed for referencegruppen (Spørgsmål 2).

	Antal	Antal i %
Har en cykel	273	83
Har ikke en cykel	56	17
I alt	329	100

Ref_figur 23: Alderen på referencegruppens cykler (Spørgsmål 2a).

	Antal	Antal i %
Under 3 år	77	29
3-9 år	93	35
10 år og derover	96	36
I alt	266	100

Ref. figur 24: Typen på referencegruppens cykler (Spørgsmål 2b).

	Antal	Antal i %
Tourist/club cykel	132	45
Citybike/Streetbike	36	12
Racer	61	21
Mountainbike	10	3
Ingen cykel	56	19
I alt	295	100

Ref. figur 25: Hyppighed af cykelture sommer og vinter (Spørgsmål 2c og 2d).

	Sommerhalvår		Vinterhalvår	
	Antal	[%]	Antal	[%]
Dagligt eller næsten dagligt	73	27	21	8
En eller flere gange om ugen	86	31	44	16
En eller flere gange om måneden	67	24	75	27
Sjældnere	38	14	69	25
Aldrig	10	4	67	24
I alt	274	100	276	100

Transporttid og -længde til/fra arbejde eller uddannelsessted – frekvenstabeller

Ref. figur 26: Referencegruppens vurdering af antal minutter fra bopæl til arbejde/uddannelsessted med hhv. bus, cykel og bil (Spørgsmål 9-11).

	Bus		Cykel		Bil incl. parkering	
	Antal	[%]	Antal	[%]	Antal	[%]
Under 15 minutter	29	9	45	14	152	46
15-19 minutter	32	10	53	16	99	30
20-24 minutter	44	14	53	16	56	17
25-29 minutter	36	11	42	13	11	3
30-40 minutter	126	38	75	23	10	3
Over 40 minutter	60	18	56	18	1	1
I alt	327	100	324	100	329	100
Gennemsnitligt antal min.	30 minutter		26 minutter		14 minutter	

Ref. figur 27: Længden af turen mellem bopæl og arbejde/uddannelsessted i bil (Spørgsmål 12).

	Antal	Antal i %
Under 4 km.	51	16
4-6 km.	90	27
6-8 km.	111	34
Over 8 km.	76	23
I alt	328	100
Gennemsnitligt antal kilometer	7 kilometer	

Hvilket alternativt transportmiddel? – frekvenstabel

Ref_figur 28: Transportmiddel, som forventes brugt hyppigst til bolig-arbejdssted ture i stedet for bil (Spørgsmål 15).

	Antal	Antal i %
Cykel	227	72
Bus	89	28
I alt	316	100

Påvirkning af helbred – frekvenstabel

Ref_figur 29: Referencegruppens forventning til hvordan deres helbred vil blive påvirket af et skift fra at benytte bil på bolig-arbejdssted turen til at benytte cykel (Spørgsmål 18).

	Antal	Antal i %
Meget bedre	64	21
Bedre	174	56
Som nu	64	21
Dårligere	4	1
Meget dårligere	2	1
I alt	308	100

De øvrige i husstanden – frekvenstabel

Ref_figur 30: Forventning til hvor ofte en anden i husstanden vil benytte bilen, hvis referencegruppen vælger et andet transportmiddel til bolig-arbejdssted turen (Spørgsmål 19).

	Antal	Antal i %
Dagligt eller næsten dagligt	63	22
En eller flere gange om ugen	49	17
En eller flere gange om måneden	28	10
Sjældnere	23	8
Aldrig	124	43
I alt	287	100

2.3 Barrierer i forhold til at vælge cykel eller bus som transportmiddel

Hovedresultater

Barrierer, cykel: Tre faktorer vurderes af respondenterne i referencegruppen til at have stor betydning for, at cyklen ikke er valgt som transportmiddel mellem bopælen og arbejdspladsen, ref_figur 31. Omkring 70% mener, at det er en væsentlig barriere mod cykelbrugen, "at snerydningen og glatførebekæmpelsen er dårlig om vinteren", "at turen mellem bopæl og arbejdsplads kombineres med andre ture", og "at det kræver viljestyrke at tage cyklen, når bilen står parkeret udenfor døren". Af andre forhold som tillægges væsentlig betydning kan nævnes; "at vanens magt er stor", "at det regner ofte", "at det blæser ofte meget", og "at man ofte har store bagagemængder". De klimatiske forhold spiller altså en stor rolle.

I den modsatte ende af skalaen mener majoriteten af referencegruppen, at udsagn som; "man føler sig til grin, når man cykler", "manglende cykelparkering på arbejdsplads", "ingen mulighed for at opbevare cyklen under tag ved bopælen" og "utryghed – frygt for overfald" har en meget begrænset betydning i forhold til fravalget af cyklen på bolig-arbejdssted turen.

Barrierer, cykel – frekvenstabel

Ref_figur 31: Betydning af nedenstående udsagn som begrundelse for, at cyklen ikke er blevet brugt til bolig-arbejdssted turen (Spørgsmål 16).

	Meget stor	Stor	Nogen	Lille	Ingen	Antal svar		Mid- del- værdi
	5	4	3	2	1			
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]		
Vanens magt er stor	14	18	27	15	26	100	286	2,8
Cyklens vedligeholdelsesstand	12	12	16	14	46	100	262	2,3
Cykelturen tager meget længere tid end bilturen	17	11	19	14	39	100	283	2,5
Ikke muligheder for at opbevare cyklen under tag på bopæl	3	5	5	5	82	100	274	1,4
Der skal viljestyrke til at tage cyklen, når bilen står udenfor døren	18	25	28	11	18	100	287	3,1
Afstanden mellem bolig og arbejde	13	16	23	20	28	100	287	2,6
Det regner ofte	11	18	31	22	18	100	291	2,8
Det blæser ofte meget	10	16	30	22	22	100	292	2,7
Det er for koldt	7	11	29	23	30	100	289	2,4
Der er for mange bakker	13	15	16	21	35	100	289	2,5
Det er fysisk hårdt at cykle	7	8	12	22	51	100	277	2,0
Man føler sig lidt til grin, når man cykler	0	0	0	2	98	100	284	1,0
Vejene og stierne er dårligt vedligeholdt – man punkterer ofte	3	10	12	11	64	100	270	1,8
Dårlig snerydning/glatforebekæmpelse om vinteren	26	24	18	9	23	100	273	3,2
Dårlig trafikikkerhed ved at cykle mellem bolig og arbejde	10	12	18	14	46	100	282	2,3
Manglende cykelsti mellem hjem og arbejde	8	10	13	11	58	100	277	2,0
Stærk biltrafik på vejene mellem hjem og arbejde	12	11	16	14	47	100	279	2,3
Manglende cykelparkering på arbejdet	2	4	5	4	85	100	278	1,3
Utryghed – frygt for overfald	3	3	7	6	81	100	281	1,4
Luftforurening på vejene	6	7	13	16	58	100	282	1,9
Risiko for at cyklen bliver stjålet, når den er parkeret på arbejdet	5	6	10	8	71	100	283	1,7
Har ofte store bagagemængder	16	17	22	15	30	100	281	2,7
Kombinerer ofte bolig-arbejdssted turen med andre ture	23	23	27	8	19	100	283	3,2
Dårlige muligheder for tøjskift/bad på arbejdet	12	10	15	9	54	100	288	2,2

Barrierer, bus: Fire forhold spiller en væsentlig rolle ved referencegruppens fravalg af bus, ref_figur 32. Argumenterne; "der skal viljestyrke til at tage bussen, når bilen står udenfor døren" og "kombinerer ofte bolig-arbejdssted turen med andre ture" er ækvivalente med to af hovedargumenterne mod anvendelsen af cyklen på bolig-arbejdssted turen. Som den tredje store barriere nævnes det, at "prisen for en busbillet er for høj". Det udsagn, der imidlertid tillægges størst betydning, er, at "busturen tager meget længere tid end bilturen". To af argumenterne drejer sig således om vurderingen af kvaliteten af busdriften i Århus.

Sammenlignes der med barriererne imod brugen af cykel, kan det konstateres, at tidsaspektet tilsyneladende har en betydelig større vægt, når det gælder valget mellem bil og bus end ved valget mellem bil og cykel. En del af forklaringen på denne forskel ligger i det faktum, at størstedelen af referencegruppen påregner en længere transporttid med bus end på cykel på bolig-arbejdssted turen, jævnfør ref_figur 26.

I den modsatte ende af skalaen finder referencegruppen, at udsagnene; "utryghed – frygt for overfald" og "dårlig trafiksikkerhed på gangstrækningen af turen" har en forsvindende betydning i forhold til deres fravalg af bussen som transportmiddel. Endvidere kan det konstateres, at udsagnene; "det blæser ofte meget" og "man kender ikke bussens køreplan" kun i begrænset omfang angives som en barriere mod busbrugen.

Barrierer, bus – frekvenstabel

Ref_figur 32: Betydning af nedenstående udsagn som begrundelse for, at bussen ikke er blevet brugt til bolig-arbejdssted turen (Spørgsmål 17).

	Meget stor	Stor	Nogen	Lille	Ingen	Antal svar		Mid-del-værdi
	5	4	3	2	1			
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]		
Vanens magt er stor	13	15	20	11	41	100	266	2,5
Kender ikke bussens køreplan	3	5	7	9	76	100	271	1,5
Der er langt at gå til stoppestedet fra hjem eller arbejde	6	5	11	9	69	100	272	1,7
Der skal viljestyrke til at tage bussen, når bilen står udenfor døren	23	24	22	9	22	100	280	3,2
Der er ventetid ved stoppestedet	7	14	22	17	40	100	277	2,3
Busturen tager meget længere tid end bilturen	31	18	21	10	20	100	286	3,3
Det regner ofte	5	8	18	20	49	100	273	2,0
Det blæser ofte meget	0	0	16	19	65	100	246	1,5
Det er for koldt	4	7	12	16	61	100	274	1,8
Busserne er ofte forsinket	4	10	17	23	46	100	256	2,0
Komforten i busserne er for dårlig	5	11	19	18	47	100	273	2,1
Dårlig snerydning/glatforebekæmpelse om vinteren	4	4	12	14	66	100	271	1,7
Dårlig trafikikkerhed på gangstrækningerne af turen	1	5	6	10	78	100	269	1,4
Utryghed – frygt for overfald	4	2	3	9	82	100	270	1,4
Har ofte store bagagemængder	16	17	22	11	34	100	279	2,7
Kombinerer ofte bolig-arbejdssted turen med andre ture	23	22	23	8	24	100	279	3,1
Prisen for en busbillet er for høj	22	21	23	11	23	100	281	3,1

2.4 Referencegruppens forhold til miljøet**Hovedresultater**

Miljøudsagn: Umiddelbart ser det på baggrund af nærværende undersøgelse ud til, at hovedparten af referencegruppen har relativt grønne holdninger for eksempel i forhold til dagliglivet, fødevarer, forurening og økologi. Anderledes og mere komplekse er holdningerne til trafikale tiltag. Referencegruppen går her ind for flere cykelstier og mener, at afgiften på biler bør afhænge af, hvor meget de forurener. Ligeledes accepterer de parkeringsafgifter i Århus centrum.

De kan derimod ikke acceptere en stor stigning i benzinpriserne, ligesom lavere hastighedsgrænser i boligområder synes at vække modstand.

Miljøadfærd: Samme konklusion kan drages i forhold til deres adfærd. Næsten alle har handlet eller ageret "miljørigtigt" i den seneste tid, og kvaliteten på indkøbsvarer vurderes af langt de fleste som vigtigere end prisen.

Miljøudsagn – frekvenstabel

Ref. figur 33: Referencegruppens forhold til nedenstående miljøudsagn (Spørgsmål 30-43).

	Helt enig	Delvis enig	Delvis uenig	Helt uenig	Antal svar i alt
	[%]	[%]	[%]	[%]	
Afgiften på biler burde afhænge af, hvor meget de forurener	40	46	8	6	318
Benzinprisen burde være 12 kr./liter	2	13	21	64	318
Det burde være gratis at parkere i Århus centrum	14	15	26	45	318
Hastighedsgrænsen i boligområder burde være 30 km/t	15	27	28	30	316
Der er behov for flere cykelstier	65	28	6	1	317
Mange dagligvarer forårsager væsentlige skader på miljøet under fremstillingen	62	32	5	1	313
Mange dagligvarer forbruger en urimelig mængde energi under fremstillingen	55	37	7	1	315
Mange dagligvarer skaber unødigt affald	80	17	2	1	316
Forbruget af mange dagligvarer har en skadelig virkning på andre lande	26	44	22	8	299
Der er ingen forskel mellem økologiske og almindelige fødevarer	3	21	32	44	317
Det burde være forbudt at sprøjte mod ukrudt, skadedyr m.m.	27	52	18	3	316
Den megen snak om miljøet er til tider overdrevet	7	32	24	37	314
Jeg betaler gerne lidt ekstra for et miljøvenligt produkt	45	46	6	3	317
Det er rimeligt med en miljøafgift på varer efter, hvor meget de forurener	32	55	7	6	317

Miljøadfærd – frekvenstabeller

Ref_figur 34: Referencegruppens "miljøadfærd" inden for den seneste tid (Spørgsmål 44-49).

	Ja	Nej	Antal svar i alt
	[%]	[%]	
Købt produkter, som er pakket ind i miljøvenlig emballage	93	7	237
Købt miljøvenlige rengøringsmidler	86	14	291
Afleveret batterier, kemikalierester og/eller medicinrester til opsamlingssteder	82	18	317
Afleveret flasker til genbrug eller i en container	96	4	328
Sendt papir til genbrug	89	11	325
Kigger ofte efter tilsætningsstoffer, når der handles fødevarer	59	41	307

Ref_figur 35: Brug af lavenergipærer hos referencegruppen (Spørgsmål 50).

	Antal	Antal i %
Ja, alle steder	63	19
Nogle få steder	132	40
Nej	135	41
I alt	330	100

Ref_figur 36: Varegrupper, som købes økologisk (330 der har svaret = 100%) (Spørgsmål 51).

	Antal svar	Antal i %
Gronsgær/frugt	158	48
Mejeriprodukter	122	37
Mel	57	17
Kød	41	12
Skrabekylling	102	31
Vine	8	2
Skrabeæg	242	73
Vaskemidler	148	45
Kaffe	20	6
Ublegede kaffefiltre	242	73
Genbrugspapir	182	55
Køber ikke økologiske varer	27	8

Ref_figur 37: Referencegruppens højeste prioritering, når der købes ind (Spørgsmål 52).

	Antal	Antal i %
Lav pris	34	12
God kvalitet	258	88
I alt	292	100

Bilag

Spørgeskema

Referencegruppe

Oktober 1995

Først et spørgsmål om dit kendskab til CykelBus'terprojektet

1. Kendskab til CykelBus'terprojektet?

- Har aldrig hørt om projektet før
- Har hørt om projektet i pressen
- Meldte mig til projektet, men kom ikke med

Dernæst nogle spørgsmål om dig selv

2. Har du en cykel?

- Ja
- Nej

Hvis ja, svar på spørgsmål 2a-2i

Hvis nej, gå til spørgsmål 3

2.a. Hvor gammel er den? _____ år

2.b. Hvilken type?

- Tourist/club cykel
- Citybike/Streetbike
- Racer
- Mountainbike
- Ved ikke
- Andet, hvilken _____

2.c. Hvor tit cykler du i sommerhalvåret?

- Dagligt eller næsten dagligt
- En eller flere gange om ugen
- En eller flere gange om måneden
- Sjældnere
- Aldrig

2.d. Hvor tit cykler du i vinterhalvåret?

- Dagligt eller næsten dagligt
- En eller flere gange om ugen
- En eller flere gange om måneden
- Sjældnere
- Aldrig

3. Har du månedskort til **Århus Sporveje**?
- Ja
 Nej
4. Har du klippekort til **Århus Sporveje**?
- Ja
 Nej
5. Hvor tit kører du i sommerhalvåret med **Århus Sporveje**?
- Dagligt eller næsten dagligt
 En eller flere gange om ugen
 En eller flere gange om måneden
 Sjældnere
 Aldrig
6. Hvor tit kører du i vinterhalvåret med **Århus Sporveje**?
- Dagligt eller næsten dagligt
 En eller flere gange om ugen
 En eller flere gange om måneden
 Sjældnere
 Aldrig
7. Hvor mange minutter vurderer du, det vil tage dig at gå fra din bopæl til nærmeste stoppested?
Antal minutter til stoppested_____
8. Hvor ofte kører bussen fra nærmeste stoppested mod dit arbejde i dagtimerne?
- En-to gange i timen
 Tre-fire gange i timen
 Fem-otte gange i timen
 Oftere end otte gange i timen
 Ved ikke
9. Hvor mange minutter vurderer du, det i alt vil tage dig at komme fra din bopæl til dit arbejde/uddannelsessted med **bus**?
Antal minutter fra bopæl til arbejde med bus_____
10. Hvor mange minutter vurderer du, det vil tage at komme fra din bopæl til dit arbejde/uddannelsessted på **cykel**?
Antal minutter fra bopæl til arbejde/uddannelsessted på cykel_____
11. Hvor mange minutter tager det dig at komme fra din bopæl til dit arbejde/uddannelsessted i **bil** - inkl. parkering og gangtid?
Antal minutter fra bopæl til arbejde/uddannelsessted i bil_____
12. Hvor mange km er der fra din bolig til din arbejdsplads i bil?
Antal km i bil fra bolig til arbejdsplads_____

13. Hvordan parkerer du oftest, når du er på arbejde/uddannelsessted:
- 13.a. Parkeringstype
- Offentlig eller offentlig tilgængelig parkeringsplads
 - Offentlig vej
 - Privat parkeringsplads (reserverede pladser)
- 13.b. Tidsbegrænsning
- Med tidsbegrænsning
 - Uden tidsbegrænsning
- 13.c. Betalingsforhold
- Betalingsparkering
 - Gratis parkering
14. Hvor mange minutters gang har du fra det sted du oftest parkerer til dit arbejde?
Antal minutters gang fra parkeringsplads til arbejde/uddannelsessted_____
15. Hvis du skulle ændre din bolig-arbejdstransport fra bil til cykel og bus. Hvilke af de to transportmidler ville du anvende hyppigst (sæt kryds)?
- Cykel
 - Bus

16. Vurder betydningen af nedenstående udsagn for, at du ikke bruger *cykel* til turen mellem din bopæl og dit arbejde. Brug følgende skala i din vurdering:
- | | |
|---|----------------------|
| 5 | Meget stor betydning |
| 4 | Stor betydning |
| 3 | Nogen betydning |
| 2 | Lille betydning |
| 1 | Ingen betydning |
| 0 | Ved ikke |
- Vanens magt er stor
 - Cyklens vedligeholdelsesstand. Cyklen er gammel og træg at træde
 - Ikke muligheder for at opbevare cyklen under tag på bopæl
 - Når bilen alligevel står udenfor døren, skal der en stor viljestyrke til at tage cyklen
 - Afstanden mellem bolig og arbejde
 - Det regner ofte
 - Det blæser ofte meget
 - Det er for koldt
 - Der er mange bakker
 - Det er fysisk for hårdt at cykle
 - Man føler sig lidt til grin, når man cykler
 - Vejene og stierne er dårligt vedligeholdte - man punkterer ofte
 - Dårlig snefykning/glatførebekæmpelse om vinteren
 - Dårlig trafiksikkerhed ved at cykle mellem bopæl og arbejde
 - Manglende cykelsti mellem hjem og arbejde
 - Stærk biltrafik på vejene mellem hjem og arbejde
 - Luftforurening på vejene
 - Utryghed - frygt for overfald
 - Manglende cykelparkering på arbejdet
 - Risiko for at cyklen bliver stjålet, når den er parkeret på arbejdet
 - Dårlige muligheder for tøjskift/bad på arbejdet
 - Kombinerer ofte bolig-arbejdsstedsturen med andre ture (f.eks. indkøb)
 - Har ofte store bagagemængder
 - Cykelturen tager meget længere tid end bilturen

– Andet _____

– Andet _____

17. Vurder betydningen af nedenstående udsagn for, at du ikke bruger **Århus Sporveje** til turen mellem din bopæl og dit arbejde. Brug følgende skala i din vurdering:

- 5 Meget stor betydning
 4 Stor betydning
 3 Nogen betydning
 2 Lille betydning
 1 Ingen betydning
 0 Ved ikke

– Vanens magt er stor

– Kender ikke bussens køreplan

– Der er langt at gå til stoppestedet ved hjem eller arbejde

– Når bilen alligevel står udenfor døren, skal der en stor viljestyrke til at tage bussen

– Der er ventetid ved stoppested

– Det regner ofte

– Det blæser ofte meget

– Det er for koldt

– Busserne er ofte forsinket

– Komforten i busserne er dårlig (ingen siddepladser mv.)

– Dårlig snerydning/glatførebekæmpelse om vinteren på gangstrækningerne af turen

– Dårlig trafiksikkerhed på gangstrækningerne af turen

– Utryghed - frygt for overfald

– Kombinerer ofte bolig-arbejdsstedsturen med andre ture (f.eks. indkøb)

– Har ofte store bagagemængder

– Busturen tager meget længere tid end bilturen

– Prisen for en busbillet er høj

– Andet _____

– Andet _____

18. Hvordan tror du dit helbred generelt ville blive påvirket, hvis du skiftede fra bil til cykel på din bolig-arbejdsstedsrejse? Jeg vil få det (sæt ét kryds):
- Meget bedre
 - Bedre
 - Som nu
 - Dårligere
 - Meget dårligere
 - Ved ikke
19. Hvis du skiftede til cykel eller bus på din boligarbejdsstedsrejse, hvor ofte ville en anden i din husstand så benytte den ledige bil i den periode af dagen, hvor du hidtil har benyttet den? (sæt ét kryds):
- Dagligt eller næsten dagligt
 - En eller flere gange om ugen
 - En eller flere gange om måneden
 - Sjældnere
 - Aldrig
 - Ved ikke
20. Hvor gammel er du?
- Alder _____ år
21. Dit køn?
- Kvinde
 - Mand
22. Dit erhverv
- Selvstændig erhvervsdrivende
 - Privat ansat
 - Offentlig ansat
 - Under uddannelse
 - Pensionist

Der næst nogle spørgsmål om din husstand

23. Hvor mange voksne (personer på 18 år eller derover) er der i din husstand?
- Antal voksne: _____
24. Hvor mange børn (personer under 18 år) er der i husstanden?
- Antal børn: _____
25. Hvor mange biler har husstanden daglig rådighed over?
- Antal biler _____

26. Udfyld skemaet for alle biler din husstand har daglig rådighed over

	Bil 1	Bil 2	Bil 3
Årgang			
Hvor mange km kører bilen ca. pr. år?			

27. Hvad er den samlede årlige husstandsindkomst (før skat)?

- Mindre 100.000 kr
- Mellem 100.000 og 200.000 kr
- Mellem 200.000 og 400.000 kr
- Mellem 400.000 og 600.000 kr
- Mellem 600.000 og 800.000 kr
- Større end 800.000 kr

28. Hvilken boligtype bor familien i?

- Parcelhus
- Etagebolig
- Rækkehus

29. Boligens ejerform?

- Ejerbolig
- Andelsbolig
- Lejebolig

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

30. Afgiften på biler burde afhænge af, hvor meget de forurener.

- Helt enig
- Delvis enig
- Delvis uenig
- Helt uenig

31. Benzinprisen burde være 12 kr pr. liter

- Helt enig
- Delvis enig
- Delvis uenig
- Helt uenig

32. Det burde være gratis at parkere i Århus centrum

- Helt enig
- Delvis enig
- Delvis uenig
- Helt uenig

33. Hastighedsgrænsen i boligområder burde være 30 km/t
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
34. Der er behov for flere cykelstier
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
35. Mange dagligvarer forårsager væsentlige skader på miljøet under fremstillingen, ved brugen eller som affald
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
36. Mange dagligvarer forbruger en urimelig mængde energi under fremstillingen, ved brugen eller som affald
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
37. 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
38. Forbruget af mange dagligvarer har en skadelig virkning på andre lande, især i den tredje verden
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
39. Der er ingen forskel mellem økologiske og almindelige fødevarer
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
40. Det burde være forbudt at sprøjte mod ukrudt, skadedyr, o.ln.
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig

41. Den megen snak om miljøet er til tider overdrevet
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
42. Jeg betaler gerne lidt ekstra for et produkt, når jeg ved det er miljøvenligt
- Helt enig
 - Delvis enig
 - Delvis uenig
 - Helt uenig
43. 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

44. Har du (eller nogen i din husstand) inden for den seneste tid købt produkter, som er pakket i miljøvenlige emballage?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke
45. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid købt miljøvenlige rengøringsmidler?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke
46. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid afleveret batterier, kemikalierester og/eller medicinrester til opsamlingssteder?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke
47. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid sendt papir til genbrug?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke
48. Har du (eller nogen i din husstand) indenfor den seneste tid afleveret flasker til genbrug eller i container?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke

49. Kigger du ofte efter tilsætningsstoffer, når du handler fødevarer?
- Ja
 - Nej
 - Ved ikke
50. Bruger I lavenergipærer hjemme hos dig?
- Ja, alle steder, hvor det er muligt
 - Nogle få steder
 - Nej
51. Inden for en række forskellige varegrupper kan man idag få såkaldte økologiske produkter. Er der nogle varegrupper, hvor du plejer at købe økologisk? (sæt gerne flere krydser)
- Grønsager
 - Mejeriprodukter (mælk, smør, ost osv.)
 - Mel
 - Kød
 - Skrabekylling
 - Vine
 - Skrabæg
 - Vaskemidler (uden fosfat, parfume, optisk hvidt eller blegemiddel)
 - Kaffe
 - Ublegede kaffefiltre
 - Gengrugspapir
 - Køber ikke økologiske varer
52. Hvad prioriterer du som regel højest, når du handler? (sæt ét kryds)
- Lav pris
 - God kvalitet
 - Ved ikke

Tak for hjælpen, husk at udfylde vedlagte slip med navn og adresse og returnere sammen med spørgeskemaet, hvis du vil deltage i lodtrækningen.

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



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

