

Förarnas uppfattning om miljöbilar

En enkätundersökning

Juni 2003, Stockholm



Sammanfattning

Inom ramen för Trendsetter, som ingår i EU-kommissionens Civitasprogram, driver Miljöförvaltningen i Stockholm tillsammans med generalagenter och återförsäljare av miljöbilar ett gemensamt projekt med syfte att förmå företag och organisationer i Stockholm att skaffa miljöbilar. Sedan 1994 har staden genomfört en rad satsningar för miljöanpassade fordon och förnyelsebara bränslen med målsättningen att reducera marknadshinder och öka incitamenten att använda miljöfordon i samhället. Inom ramen för Trendsetter ingår delprojektet *Increasing clean vehicle use in private company fleets* med syfte att öka antalet miljöfordon hos privata företag.

Syftet med denna utvärdering är att studera hur företag som fram till 030401 lånat en miljöbil upplever denna med avseende på funktion och prestanda. Syftet är även att studera hur företagen använt bilen och i vilken grad som erbjudandet om att låna en miljöbil gratis en vecka har nyttjats av företag. Enkäter delades ut till alla förarna och det är utifrån dessa som utvärderingen är sammanställd. Totalt finns 99 registrerade utlåningstillfällen av 169 möjliga. Totalt har 60 ifyllda enkäter inkommit.

Den största gruppen av användare var fordonsansvariga eller fordonsinköpare på företag. De flesta körde bilen varje dag och då framförallt i tjänsten. Snittsträckan var 70 kilometer i blandtrafik. Även flera andra personer i företaget körde bilen. I princip alla var nöjda med bilens funktion och prestanda och 71 procent har inte haft några problem med bilen. Hela 60 procent hade tidigare erfarenhet av att köra miljöbilar. Ungefär hälften av respondenterna tycker inte att miljöbilen skiljer sig från motsvarande konventionell bil, medan resterande anser detta.

Ungefär hälften av respondenterna kan tänka sig betala ett högre inköpspris för en miljöbil än för en motsvarande konventionell bil. Vad gäller driftkostnaderna, vill ungefär hälften av respondenterna dock inte betala mer. I princip alla tyckte att miljöbilen absolut var en bra miljöåtgärning.

De flesta som lånade miljöbilar är alltså människor som redan känner till denna typ av fordon och är intresserade av dem. De har även en någorlunda hög betalningsvilja för dessa och anser absolut att det är en bra miljöåtgärning. Detta sammantaget borgar för att de företag de representerar i större utsträckning kan tänkas införskaffa en miljöbil nästa gång de köper en bil.

Summary

The Environment and Health Administration of the City of Stockholm is responsible for co-ordinating the Trendsetter Project that is part of the European Commission Civitas Program. As part of a sub-project (Increasing Clean Vehicle Use in Private Company Fleets) the Environment and Health Administration is investigating ways of encouraging companies throughout the Stockholm region to increase the number of environmentally friendly cars and light goods vehicles in their fleets. The project is being partly supported by retailers of alternatively fuelled cars.

A major part of the study has involved looking at user perceptions. A number of companies in the region have had the opportunity to test alternatively fuelled vehicles on a non-cost basis. A questionnaire was sent out to 99 people involved in the trial, 60 of whom responded.

Results from the trial show that in most cases the person testing the clean vehicle was also responsible for that company's vehicle fleet. Most of the participants in the trial used their clean vehicles on a daily basis, particularly during working hours. Average daily mileage was round 70 kilometres. Other drivers within the companies also made use of the clean vehicles on a more sporadic basis. Almost all drivers involved in the trial were satisfied with the function and performance of their clean vehicles. 71 per cent of the drivers had absolutely no problems with their vehicles at all and 60 per cent of drivers responded that they had tested a clean vehicle previously. Drivers were evenly split as to whether clean vehicles had comparable performance to their conventionally powered counterparts. Fifty per cent of respondents said they would be willing to pay a higher price for a clean car compared to a conventional car. However, fifty per cent of respondents said they would not pay more in operating costs. Almost all respondents considered clean vehicles to be a good investment with regard to the environment.

The vast majority of drivers involved in the trial have had previous experience of clean vehicles and are responsible for vehicle purchase within their company. Those taking part have shown extensive knowledge and interest in clean vehicles and demonstrated a willingness to pay for clean vehicles as a way of ensuring a clean and sustainable future. This suggests that in the future more and more companies will be investing in clean vehicles!

Innehållsförteckning

| | | |
|-----------------|---|-----------|
| <u>1</u> | <u>INLEDNING</u> | 4 |
| 1.1 | <u>BAKGRUND</u> | 4 |
| 1.2 | <u>SYFTE</u> | 5 |
| 1.3 | <u>METOD</u> | 5 |
| <u>2</u> | <u>UTLÅNINGSFREKVENNS OCH SVARSFREKVENNS</u> | 6 |
| 2.1 | <u>UTLÅNINGSFREKVENNS</u> | 6 |
| 2.2 | <u>SVARSFREKVENNS</u> | 7 |
| <u>3</u> | <u>RESULTAT</u> | 8 |
| 3.1 | <u>ANVÄNDARNA</u> | 8 |
| 3.2 | <u>KÖRSTRÄCKA OCH ANVÄNDNINGSSÄTT</u> | 10 |
| 3.3 | <u>FUNKTION OCH PRESTANDA</u> | 12 |
| | <u>Tidigare erfarenhet</u> | 16 |
| | <u>Kostnader</u> | 17 |
| | <u>Miljösatsning</u> | 18 |
| <u>4</u> | <u>ANALYS OCH SLUTSATSER</u> | 19 |
| | <u>BILAGA 1 ENKÄT TILL TESTFÖRARE</u> | |
| | <u>BILAGA 2 TABELLER</u> | |

1 Inledning

Inom ramen för Trendsetter som ingår i Civitasprogrammet, driver Miljöförvaltningen i Stockholm tillsammans med generalagenter och återförsäljare av miljöbilar ett gemensamt projekt med syfte att förmå företag och organisationer i Stockholm att skaffa miljöbilar. För att övertyga företagen om att dagens miljöbilar uppfyller deras krav på funktion, prestanda, säkerhet, ekonomi och miljö erbjuds de att under en vecka hyresfritt testköra en miljöbil.

Miljöförvaltningen i Stockholm har gett SWECO VBB i uppdrag att genomföra en utvärdering om hur företagen som lånat en bil under år 2002 upplevt miljöbilen och infrastrukturen kring denna.

1.1 Bakgrund

Stockholms Stad har sedan 1994 genomfört en rad satsningar för miljöanpassade fordon och förnyelsebara bränslen, med målsättningen att reducera marknadshinder och öka incitamenten att använda miljöfordon i samhället. Bakgrunden till satsningarna är att stadens vägtrafik ger upphov till stora miljöproblem. Förhoppningen är att man ska kunna övertyga stadens befolkning om fördelarna med den nya tekniken och att det finns fungerande transportalternativ som inte belastar miljön i lika stor utsträckning som tidigare.

I många europeiska städer ägs de flesta av miljöbilarna av den offentliga sektorn och det råder en brist på erfarenhet och förståelse om hur man ska uppmuntra privata företag att köpa miljöfordon. För att påskynda introduktionen av miljöbilar, är det viktigt att intressera de köpare som tillhandahåller ett stort antal bilar, exempelvis privata företag.

I EU-projektet Trendsetter, som ingår i Civitasprogrammet, deltar fem städer; Stockholm, Graz, Lille, Prag och Pecs. Projektet syftar till att förbättra städernas luft, bullernivåer, trängsel och kvalitet med bibehållen mobilitet. Inom ramen för Civitasprogrammet ska Stockholm Stad genomföra en rad uppgifter i syfte att öka antalet miljöbilar som ägs av privata företag. De ska bland annat identifiera valen bakom företags val av bil och grunderna på vilka de skulle köpa en miljöbil, genomföra informationskampanjer om miljöbilar och dess bränsle med privata företag som målgrupp, identifiera företag med stora fordonsflottor och ge riktad information till dessa samt hålla i seminarier, fordonsdemonstrationer och andra tilldragelser om miljöbilar.

Inom ramen för Trendsetter ingår delprojektet *Increasing clean vehicle use in private company fleets*. Syftet med detta är att öka antalet miljöfordon hos privata företag. Man vill utveckla nya metoder att informera om miljöbilar så att företag blir mer benägna att välja sådana. I syfte att informera företag i Stockholm deltar Miljöförvaltningen där tillsammans med generalagenter och återförsäljare av miljöbilar i ett gemensamt projekt med syfte att förmå företag och organisationer i Stockholm att skaffa miljöbilar.

Inom ramen för projektet erbjuds företag i Stockholm att under en vecka hyresfritt låna en miljöbil så att de kan se hur de fungerar i verkligheten. Syftet med detta är att övertyga företagen om att dagens miljöbilar uppfyller deras krav på funktion, prestanda, säkerhet, ekonomi och miljö.

1.2 Syfte

Syftet med denna utvärdering är att studera hur företag som fram till 2003-04-01 lånat en miljöbil upplever denna med avseende på funktion och prestanda. Syftet är även att studera hur företagen använt bilen och i vilken grad som erbjudandet om att låna en miljöbil gratis en vecka har nyttjats av företag.

1.3 Metod

Enkäter delades ut till förare i samband med att de lånade en miljöbil från någon av de i projektet medverkande bilåterförsäljarna. Alla förarna lämnade inte tillbaka enkäten, och påminnelser behövde göras. För att påminna de provkörare som inte svarat på enkäten, erhöles från respektive återförsäljare listor med namn på dem som provkört en miljöbil. De förare som inte svarat på enkäten ringdes upp och erhöles en ny enkät. De respondenter som svarade på enkäten erhöles en TRISS-lott som tack.

2 Utlåningsfrekvens och svarsfrekvens

2.1 Utlåningsfrekvens

Undersökningsperioden avser tiden fram till 2003-04-01.

| Typ av bil | Utlåningsstart | Antal möjliga utlåningsveckor* | Antal utlånings-tillfällen ** | Utlåningsfrekvens |
|--|----------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Toyota Center Toyota Prius | 1 April 2002 | 52 | 24 | 46% |
| Bilia Haga Norra Volvo V70N Bi-fuel CNG Business 02 | 1 Maj 2002 | 48 | 33 | 54% |
| Bilia Segeltorp Volvo V70N Bi-fuel CNG Business 03 | 1 Januari 2003 | 13 | | |
| AB Wilhelm Kindwall Ford Focus 1,6E Ambiente Flexifuel Herrgårdsvagn, modellår 02 | 1 Juli 2002 | 39 | 22 | 56% |
| Svenska Bil Opel Zafira 1,6 CNG | 7 Januari 2003 | 12 | 20 | 167% |

Figur 1 visar utlåningsfrekvensen för de i projektet ingående bilarna.

* Bilarna har även lånats ut kortare tid än 1 vecka, men 1 vecka antas vara den vanligaste utlåningstiden.

**Här anges antal testförare som är antecknade på listor som erhållits från respektive återförsäljare. Bilen kan ha varit utlånad vid fler tillfällen.

2.2 Svarefrekvens

| Typ av bil | Antal utlåningstillfällen* | Antal ifyllda enkäter | Svarsfrekvens |
|---|----------------------------|-----------------------|---------------|
| Toyota Prius | 24 | 18 | 75% |
| Volvo V70N Bi-fuel CNG Business 02 | 33 | 22 | 67% |
| Volvo V70N Bi-fuel CNG Business 03 | | | |
| Ford Focus 1,6E Ambiente Flexifuel Herrgårdsvagn, modellår 02 | 22 | 11 | 50% |
| Opel Zafira 1,6 CNG | 20 | 9 | 45% |

Figur 2 visar svarsfrekvensen i förhållande till utlåningstillfällen.

* Här anges antal testförare som är antecknade på listor som erhållits från respektive återförsäljare. Bilen kan ha varit utlånad vid fler tillfällen.

De mest utlånade bilarna är Volvo V70 (två bilar) och Toyota Prius. Dessa fordon går på biogas/bensin respektive elhybrid.



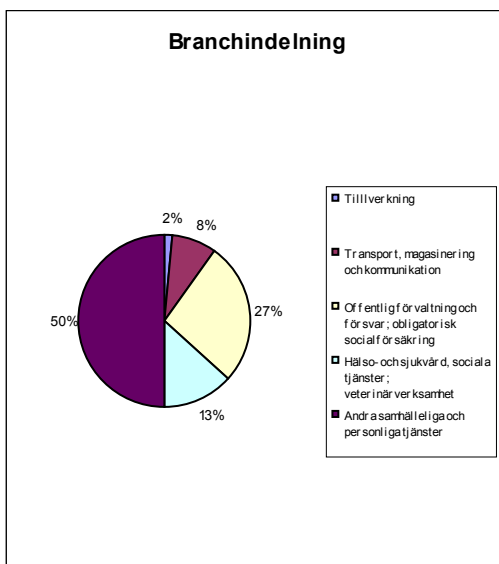
Figur 3 Typ av bil som provats. Siffrorna anger antal ifyllda enkäter.

3 Resultat

3.1 Användarna

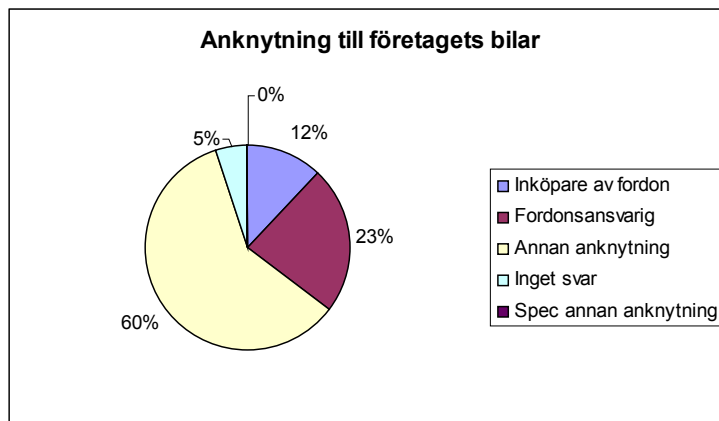
Av de respondenter som har provat miljöbilar, arbetar hälften inom *Andra samhällliga och personliga tjänster*. De arbetar med allt ifrån media till inredning och miljötjänster.

Den största enskilda gruppen som har provkört en miljöbil fungerar dock som fordonsansvariga eller inköpare av fordon. Övriga personer, som tillsammans utgör den största andelen har en "övrig anknytning" till företagets bilar. Inom denna grupp är det stor spridning, enhetschef/biträdande enhetschef, kvalitets- och miljöansvarig och VD är dock de befattningar som är vanligast.



Figur 4 visar den bransch personerna som provkört testbilarna arbetar inom.

Se vidare i bilagans tabell 1 och 2 för en mer utförlig redovisning av branschindelning.

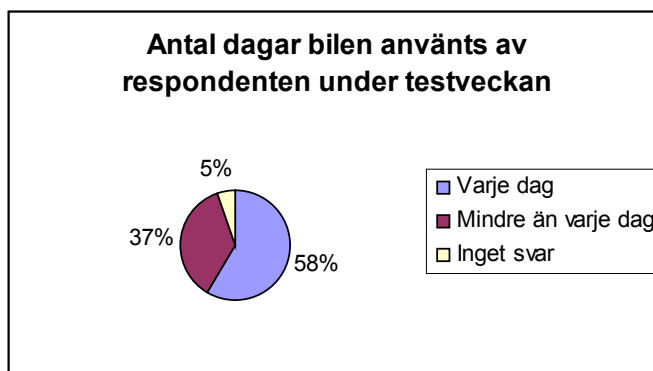


Figur 5 visar vad de personer som provkört testbilarna har för anknytning till det egna företagets fordonsflotta.

Se vidare i bilagans tabell 3 för en mer utförlig redovisning av *Annan anknytning till företagets bilar*.

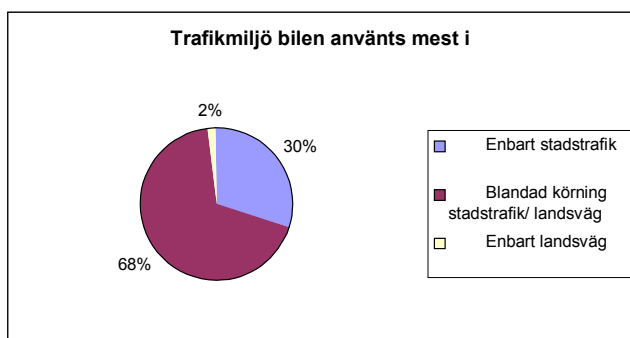
3.2 Körsträcka och användningsätt

Omkring 60 procent av låntagarna av miljöbilarna har kört denna själva varje dag. Resterande andel, ca 40 procent, har använt bilen i genomsnitt 2,7 dagar under testveckan. Miljöbilen har dessutom provkörts av i genomsnitt 3,2 personer utöver den person som kvitterat ut bilen.



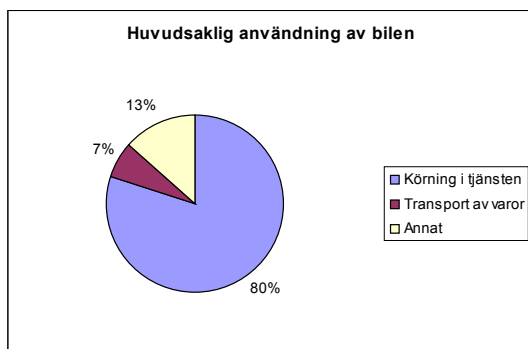
Figur 6 visar antal dagar bilen använts av (enbart) respondenten

De miljöer som miljöbilen använts i är framförallt en blandning av stadstrafik och landsvägstrafik. 30 procent av respondenterna har dock kört miljöbilen i enbart stadstrafik.



Figur 7 ovan visar vilken trafikmiljö testbilen körts i.

Majoriteten av respondenterna använde bilen till att köra med i tjänsten. De 13 procent som svarat *Annat* på frågan om huvudsaklig användning, har mest använt bilen för privat bruk, exempelvis färd till och från arbetet. I genomsnitt kördes bilen cirka 70 kilometer per dag, 11 respondenter angav dock inget svar på denna fråga eller vet ej hur många kilometer som körts.



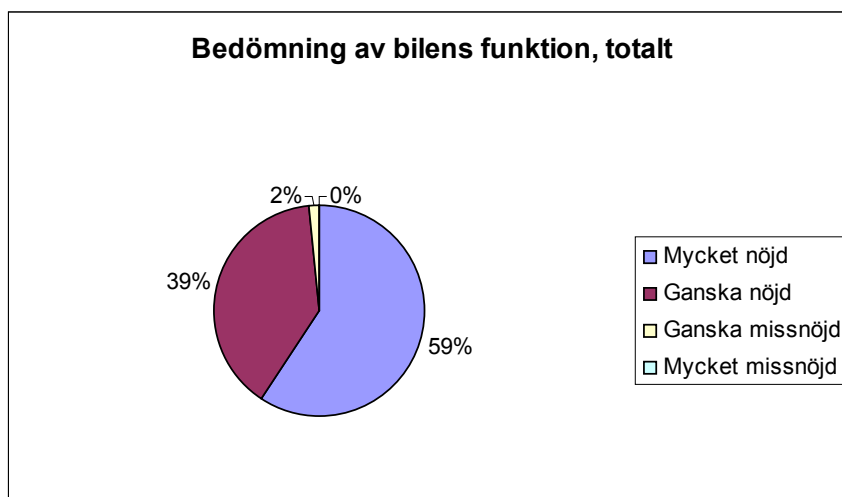
Figur 8 delar upp användningsområdena för testbilarna.

Se vidare i bilagans tabell 4 för redovisning av alla svar vad gäller annan användning av bilen.

3.3 Funktion och prestanda

Alla respondenter utom en var mycket eller ganska nöjd med miljöbilens funktion. Den enda person som var ganska missnöjd var detta på grund av den ansåg att bilen drog mycket etanol. Vad gäller bilens prestanda var alla respondenterna med undantag av tre personer mycket eller ganska nöjda. De tre personer som var ganska missnöjda var detta på grund av att de upplevde motorn som svag eller att räckvidden på (gas)tanken var för kort.

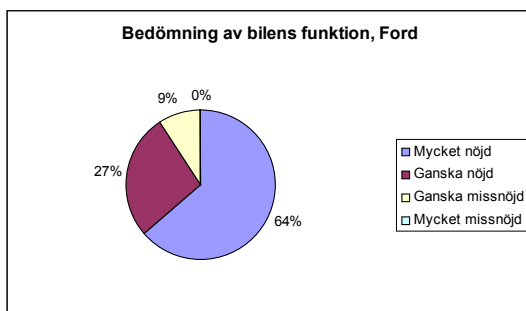
Vidare hade 71 procent inte haft några problem med bilen. Av de 16 personer som dock upplevde problem, upplevde en majoritet problem med att starta.



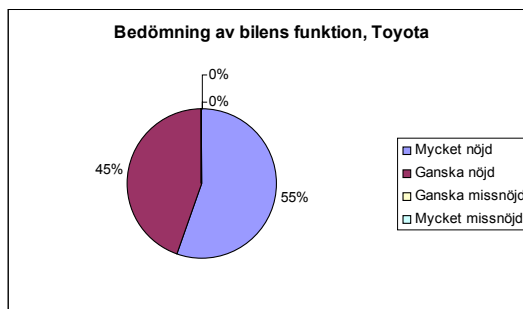
Figur 9 ovan visar att majoriteten av alla testförare var ganska eller mycket nöjda med bilens funktion.

Se vidare i bilagans tabell 5 för redovisning av upplevda problem med bilen.

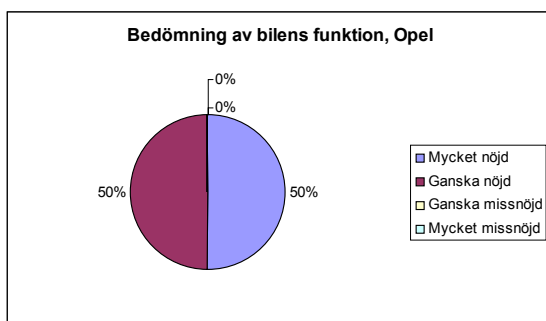
Nedan visas bedömning av bilens funktion uppdelat efter märke. De nio procent som är mycket missnöjda med Fordens funktion, utgörs endast av en person.



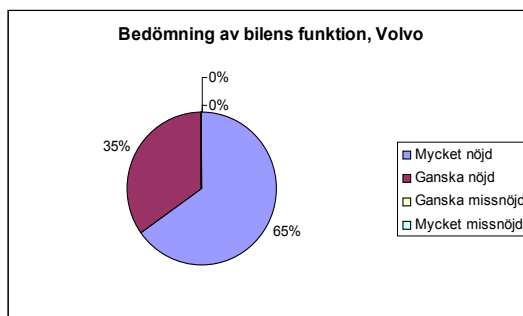
Figur 10 Bedömning av bilens funktion, Ford.
Antal respondenter: 11



Figur 11 Bedömning av bilens funktion, Toyota. Antal respondenter: 19

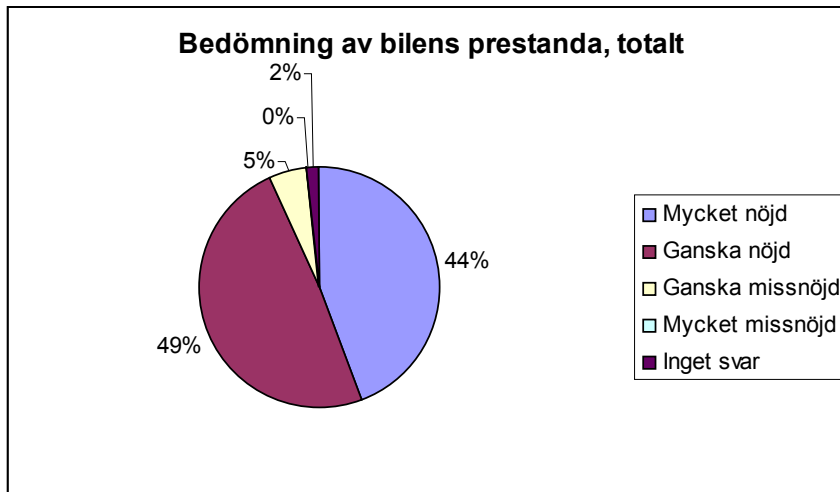


Figur 12 Bedömning av bilens funktion, Opel.
Antal respondenter: 10



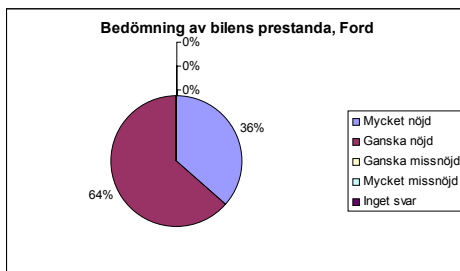
Figur 13 Bedömning av bilens funktion, Volvo. Antal respondenter: 20

93 procent av respondenterna var mycket nöjda eller ganska nöjda med bilens prestanda. De fem procent (tre personer) som var ganska missnöjda, var det på grund av att de upplevde motorn som svag och att räckvidden på gastanken var för liten.

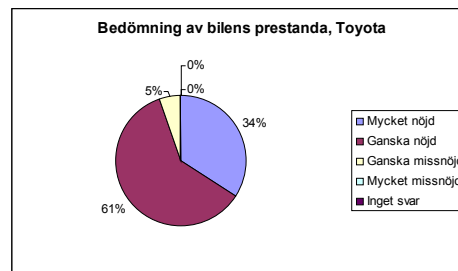


Figur 14 ovan visar hur respondenterna bedömde bilens prestanda.

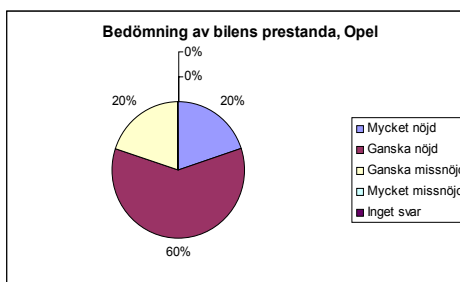
Nedan visas bedömning av bilens prestanda uppdelat efter märke. Majoriteten var mycket nöjd eller nöjd. Tre personer var dock ganska missnöjda (två som provkör Opel och 1 som provkört Toyota). Detta var på grund av att de upplevde motorn som svag eller att räckvidden på (gas)tanken var för kort.



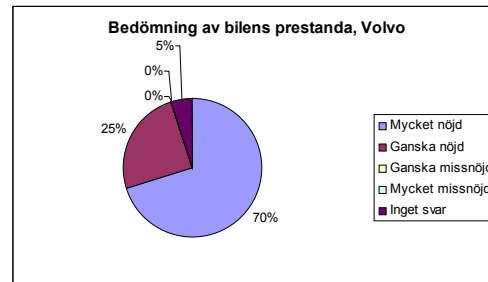
Figur 15 Bedömning av bilens prestanda, Ford. Antal respondenter:11



Figur 16 Bedömning av bilens prestanda, Toyota. Antal respondenter:18



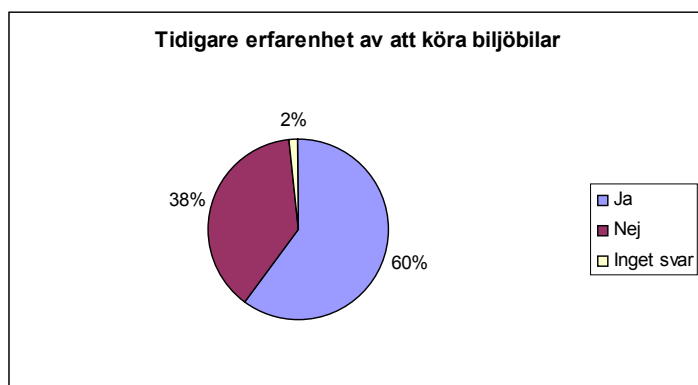
Figur 17 Bedömning av bilens prestanda, Opel. Antal respondenter:10



Figur 18 Bedömning av bilens prestanda, Volvo. Antal respondenter:20

Tidigare erfarenhet

Över hälften av respondenterna, 60 procent, har tidigare erfarenhet av att köra miljöbilar. Ett flertal har kört många olika typer av miljöbilar, men fordon drivna av biogas eller etanol är vanligast. Ungefär hälften av respondenterna tycker inte att miljöbilen skiljer sig på något sätt jämfört med en motsvarande konventionell bil. Den andra hälften av respondenter upplevde dock en variation av skillnader, bland annat svagare motor, sämre acceleration och sämre räckvidd på bensin.



Figur 19 visar att flera har tidigare kört miljöbilar

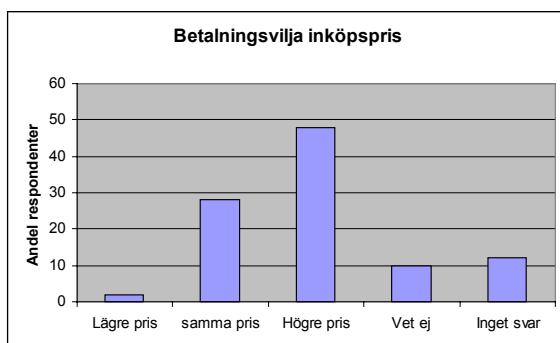
Till miljöbilar räknas här fordon drivna av el, elhybrid, biogas och etanol. Se vidare i bilagans tabell 6 i bilagan för redovisning av alla svar vad gäller miljöbilar som provkörts tidigare

Se vidare i bilagans tabell 7 för redovisning av alla svar vad gäller upplevda skillnader mellan miljöbil och konventionell bil.

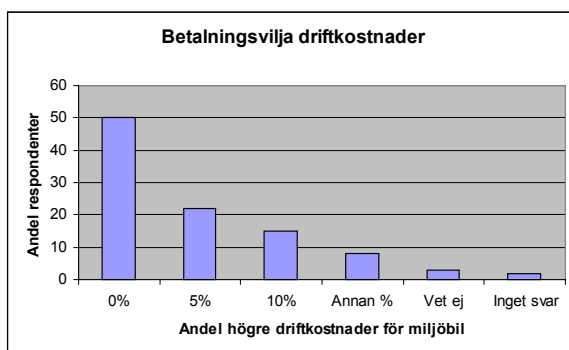
Kostnader

Vad gäller kostnaderna för en miljöbil skulle 48 procent av respondenterna kunna tänka sig att betala mer i inköpspris av en miljöbil jämfört med motsvarande bensindriven bil. Summan de kan tänka sig att betala varierar dock, men 20 000 kronor som det mest frekventa svaret. 28 procent av respondenterna vill inte betala mer i inköpspris för en miljöbil än för en konventionell bil.

Vidare kan 45 procent av respondenterna tänka sig att betala mer i driftkostnader för en miljöbil jämfört med en konventionell bil, en del upp till tio procent. 50 procent av respondenterna är däremot inte beredda att betala något mer i driftkostnader för miljöbilen jämfört med en bensindriven bil. Det är alltså ganska jämnt fördelat mellan två grupper, där den ena kan tänka sig att betala mer, medan den andra inte kan tänka sig att göra detta.



Figur 20 visar fördelningen över respondenternas betalningsvilja i inköpspris för miljöbilar jämfört med konventionella bilar.



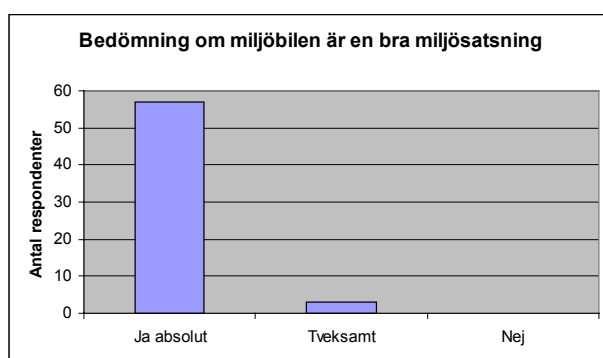
Figur 21 visar respondenternas betalningsvilja i driftkostnader för miljöbilar jämfört med konventionella bilar.

Se tabell 8 i bilagan för redovisning av alla svar vad gäller kostnader som gör respondenterna beredda att betala mer i inköpspris.

Se tabell 9 i bilagan för redovisning av alla svar inom alternativet *annan* vad gäller kostnader som gör respondenterna beredda att betala mer i inköpspris.

Miljösatsning

Slutligen ansåg alla respondenter utom tre att miljöbilen absolut var en bra miljösatsning. Dessa tre respondenter, som var tveksamma till satsningen, var detta på grund av att de undrade över tillgången på etanol samt om bränslet verkligen var en miljövinst och att förbrukningen inte var särskilt låg.



Figur 22 Fördelning av positivt/negativt inställda respondenter till om miljöbilen är en bra miljösatsning.

4 Analys och slutsatser

Den största grupp av användare var fordonsansvariga eller fordonsinköpare på företag. De flesta körde bilen varje dag och då framförallt i tjänsten. Snittsträckan var 70 kilometer per dag i blandtrafik. Även flera andra personer körde bilen förutom den som kvitterade ut den. I princip alla var nöjda med bilens funktion och prestanda och över två tredjedelar hade inte haft några problem med bilen. Hela 60 procent hade tidigare erfarenhet av att köra miljöbilar. Det var lika många som inte tyckte att den lånade bilen skiljde sig från motsvarande konventionell bil som det var personer som tyckte det. Ungefär hälften av respondenterna kan tänka sig betala ett högre inköpspris för en miljöbil än för en motsvarande konventionell bil. Vad gäller driftkostnaderna, vill ungefär hälften dock inte betala mer. I princip alla tyckte att miljöbilen absolut var en bra miljöåtgärning.

De flesta som lånade miljöbilar har tidigare erfarenhet av dessa och en hel del arbetar med fordonsansvar på sitt företag. Det är alltså människor som redan känner till denna typ av fordon och är intresserade av dem. De har även en någorlunda hög betalningsvilja för dessa och anser absolut att det är en bra miljöåtgärning. Detta sammantaget borgar för att de företag de representerar i större utsträckning kan tänkas införskaffa en miljöbil nästa gång de köper en bil.

5 Bilaga 1 Enkät till testförare



MILJÖFÖRVALTNINGEN

TESTKÖRNING MILJÖBIL - ENKÄT

Tack för att Du och Ditt företag deltagit i vårt fordonstest. Vi vill nu ställa några frågor om hur Du upplevt bilen, hur den har fungerat, vad Du tycker om bilens prestanda etc.

Bakgrund

1. Bilfabrikat.....Reg.nr.....
2. Läntagarens namn.....
3. Företagets namn.....
4. Bransch.....
5. Företagets adress.....
6. Företagets tel.nr.....
7. E.mail.....
8. Vilken anknytning har Du till Ditt företags bilar? Är Du:
 - inköpare av fordon
 - fordonsansvarig
 - annan anknytning, nämligen.....

Körsträcka och användningsätt

9. Hur ofta har Du själv kört bilen under testperioden?
 - varje dag
 - varje vecka, antal dagar.....
10. Hur många andra vid Ditt företag har testat bilen?.....personer.
11. Hur lång sträcka har Du kört per dag i genomsnitt?.....km.
12. I vilken trafikmiljö har Du mestadels kört?
 - enbart stadstrafik
 - blandad körning, stadstrafik/ landsväg
 - enbart landsväg
13. Vad har Du huvudsakligen använt bilen till?
 - körning i tjänsten
 - transport av varor
 - annat, vad?.....

Funktion och prestanda

14. Hur nöjd/missnöjd är Du med bilens funktion?
 - mycket nöjd
 - ganska nöjd
 - ganska missnöjd, varför?.....
 - mycket missnöjd, varför?.....

15. Har Du haft några problem med bilen?
- ja ,vad?.....
 - nej
16. Hur nöjd/missnöjd är Du med bilens prestanda?
- mycket nöjd
 - ganska nöjd
 - ganska missnöjd, varför?
 - mycket missnöjd, varför?
17. Har Du tidigare erfarenhet av att köra miljöbilar (el, elhybrid, biogas, etanol)?
- ja, vilken.....
 - nej
18. På vilket sätt skiljer sig den här miljöbilen från motsvarande konventionella bil?
- ingen skillnad
 - följande skillnad.....
19. Anser Du att miljöbilen är en bra miljöinsatsning?
- ja absolut
 - tveksamt, varför?.....
 - nej, varför?.....
20. Hur mycket mer skulle Du vara beredd att betala (i inköpspris) för den miljöbil Du nu testat jämfört med en bensindriven bil av samma biltyper?.....kr.
21. Hur mycket högre driftskostnader skulle du vara beredd att betala för en miljöbil?
- 0 %
 - 5 %
 - 10%
 - Annan %.....

Övrigt

En representant för projektet "Miljöbilar i Stockholm", som leds av Stockholms Miljöförvaltning, kommer inom kort att kontakta ert företag för kompletterande information och rådgivning om så önskas. Bl.a. kan vi berätta om att det nu finns möjligheter att få bidrag för en del av merkostnaderna för miljöbilar! Ni kan själva hämta ansökningsblankett på vår websida www.miljobilar.stockholm.se

Vem i företaget är lämplig att kontakta i denna fråga?

Namn:.....

Tel.nr.....

E-post.....

Vi uppskattar mycket att Du tog Dig tid att fylla i enkäten. Lämna enkäten till den Du återlämnar bilen till så får Du en trisslott för besväret. Lycka till!

Om något är oklart eller om Du vill veta mer kontaktar Du Björn Hugosson på telefon 508 28 940, eller mobil 070-47 28 940 eller E-post bjorn.hugosson@miljo.stockholm.se

6 Bilaga 2 Tabeller

Tabell 1 Gruppering av branscher

| Branscher enligt SNI 92 | |
|---|----|
| Jordbruk, jakt och skogsbruk | |
| Fiske | |
| Utvinning av mineral | |
| Tillverkning | 1 |
| El-, gas-, ång- och hetvattenförsörjning | |
| Byggverksamhet | |
| Partihandel och detaljhandel; reparation av motorfordon, hushållsartiklar och personliga artiklar | |
| Hotell- och restaurangverksamhet | |
| Transport, magasinering och kommunikation | 5 |
| Finansiell verksamhet | |
| Fastighets- och uthyrningsverksamhet, företagstjänster | |
| Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring | 16 |
| Utbildning | |
| Hälso- och sjukvård, sociala tjänster; veterinärverksamhet | 8 |
| Andra samhällliga och personliga tjänster | 30 |
| Förvärvsarbete i hushåll | |
| Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d. | |

Tabell 2 Specificering av tjänster

| Specificering av tjänster | |
|--|---|
| Alternativ medicin | 1 |
| Avfall | 1 |
| Brandsförsvaret | 1 |
| Byggtrepreneur | 1 |
| Elektronikprodukter | 2 |
| Exportkontroll | 1 |
| Fastighet | 1 |
| Försäkringar | 1 |
| Försäljning/service | 1 |
| Hemtjänst | 2 |
| Human Resource | 1 |
| Idrottsförvaltningen | 1 |
| Information | 1 |
| Inredning | 2 |
| Kemi | 1 |
| Kommunen | 1 |
| Konsult | 2 |
| Konsult- kvalitets- och miljöteknik | 1 |
| kvalitetssäkring inom läkemedelstillverkning | 2 |
| Mark- och lokalenheten | 1 |
| Media | 3 |
| Miljökonsult inom avfallshantering | 1 |
| Miljömärkning | 2 |
| Miljötjänster, återvinning, returpappershandel | 3 |
| Parkering övervakning | 1 |
| PR | 1 |
| Rese | 1 |
| socialpsykiatri | 2 |
| Socialtjänst | 3 |
| Stadsdelsförvaltning | 3 |
| Stadshuset | 2 |
| Takentreprenör | 1 |
| Trafikövervakning | 1 |
| Transport | 4 |
| Vattenrening | 2 |
| Verkstad | 1 |
| Vägar | 1 |
| Vägverket | 1 |
| Åkeri | 1 |
| Öppna hemtjänsten | 1 |

Tabell 3 Specifiering av Annan anknytning till företagets bilar

| Specifiering av anknytning till företagets bilar |
|---|
| Ansvarig biogas |
| Ansvarig för bilpolicy |
| Ansvarig för bilpolicy |
| Ansvarig för bilpolicy |
| Användare |
| Användare |
| Biogastillverkning |
| Bistår inköparen |
| Biträdande chef på enheten |
| Biträdande enhetschef |
| Chaufför |
| Driftchef |
| Ej spec |
| Ej spec |
| Ej spec |
| Ej spec |
| Enhetschef |
| Enhetschef |
| Enhetschef, ansvar för inlöp på enheten |
| Enskild firma |
| Förare |
| Kvalité/miljö |
| Kvalitet |
| Miljöansvarig |
| Miljöansvarig |
| Miljöchef |
| Miljöchef och tjänstebilsförare |
| Miljöchef och tjänstebilsförare |
| Miljösamordnare |
| Redaktör nyhetsbrev |
| Sakkunnig i bilfrågor |
| Samordnare |
| Skriver om miljöfordon |
| Transportchef |
| VD |
| VD |
| Åker på besök |

Tabell 4 Specificering av *Annan* användning av miljöbilen

Tabell 5 Specificering av upplevda problem med miljöbilen

| Specifiering av upplevda problem | Bilmärke |
|--|----------|
| Biogastanken är för liten och för lite tankställen | Volvo |
| Lite svårstartad | Volvo |
| Litet svårstartad | Volvo |
| Startproblem samt tjuvstopp vid gasdrift | Volvo |
| Svårstartad | Volvo |
| Svårstartad | Volvo |
| Svårstartad när man stannat på biogas | Volvo |
| Svårstartad vid gaskörning | Volvo |
| Svårt att hitta tankställen, bileln "tjuvstannar", går ej att tanka fullt när de | Volvo |
| Svårt tankad bensin, långsam tanka gas | Volvo |
| Tankning av biogas | Volvo |
| Bensinmätare och CD | Ford |
| Svår att starta vid ett tillfälle | Ford |
| Svårstartad kalla morgnar | Ford |
| Ej angett skäl | Toyota |
| Lätt att få motorstopp; måste ge mycket gas & lätt på kopplingen | Opel |

Tabell 6 Specifiering av miljöbilar som provkörts tidigare

| Typ av miljöbil | Antal respondenter som provat |
|-----------------|-------------------------------|
| Biogas | 21 |
| Etanol | 13 |
| Elhybrid | 10 |
| El | 7 |
| Diverse | 4 |

Tabell 7 Specifiering av skillnaderna mellan miljöbil och konventionell bil

| Specifiering av skillnaderna mellan miljöbil och konventionell bil |
|--|
| Annorlunda instrumentpanel och lite "eget liv" |
| Bättre med nya delarna |
| Drar mindre bensin och tystare |
| Etanol törstig (drar mer, får tanka oftare) |
| Finns ej med automatlåda |
| Färre tankstationer |
| Går tystare |
| Kortare aktionsradie på biogas- bättre planering av körning nödvändig |
| Känns bättre i hjärtat |
| Lite bökgigare att tanka, få stationer |
| Liten tank, räckvidd |
| Liten utanpå, stor inuti |
| Mycket svagare motor |
| Räckvidden på bensin |
| Safirän kändes "lite slö" |
| Skonsammare mot miljön |
| Skonsammare mot miljön |
| Svårt att tanka, gick inte ens att få hjälp av bensinstationens personal för att tanka gas |
| Sämre "ax" vid höga hastigheter, svårt att hålla jämn hastighet på kuperad väg |
| Sämre acceleration vid hög hastighet. Tappar fart i backar |
| Tanka oftare |
| Trögstartad, stannar under färd på gas |
| Två drivsystem märks ibland, men inget negativt |
| Tyst |
| Upplevs ha något sämre prestanda vid acceleration |
| Vi körde enbart på bensin eftersom vi inte lyckades tanka biogas |
| Vid start längre tid, tjuvstannar något vid lågt gstryck |

Tabell 8 Specifiering av kostnader respondenterna är beredda att betala mer i inköpspris

| Summa högre kostnad | Antal |
|--|-------|
| 0 | 17 |
| 10% | 1 |
| 20% | 1 |
| 1-200 | 1 |
| 5 000 | 1 |
| 10 000 | 7 |
| 15 000 | 1 |
| 20 000 | 9 |
| 30 000 | 2 |
| 300 000 | 1 |
| 10-30 000 | 1 |
| 10-50 000 | 1 |
| 20-30 000 | 3 |
| Lägre kostnader jämfört med bensindriven | 1 |
| Vet ej | 6 |
| Inget svar | 7 |

Tabell 9 Specifiering av driftkostnader inom alternativet *Annan*.

| Specifiering av svar inom alternativet <i>Annat</i> | Antal |
|---|-------|
| 15% | 1 |
| 15-20 | 1 |
| Minus 10% | 1 |
| Något högre, beror på definition av driftkostnader | 1 |
| Tror inte den här bilen blir dyrare | 1 |