

A27221 - Åpen

Rapport

Sykkelbyundersøkelsen i Region sør 2015

Forfattere

An-Magritt Kummeneje

Terje Tretvik



Rapport

Sykkelbyundersøkelsen i Region sør 2015

EMNEORD:

Samferdsel

Trafikk

Reisevaner

Sykkelbruk

VERSJON

1.0

DATO

2015-10-15

FORFATTERE

An-Magritt Kummeneje

Terje Tretvik

OPPDRAGSGIVER

Statens vegvesen Region sør

OPPDRAGSGIVERS REF.

Signe Gunn Myre

PROSJEKTNR

102010380

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:

51

SAMMENDRAG

Rapporten er utarbeidet på oppdrag av Statens vegvesen Region sør og presenterer resultater fra sykkelbyundersøkelsen 2015, som er gjennomført i de 17 kommunene Drammen, Kongsberg, Ringerike, Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Bø, Grimstad, Arendal, Kristiansand, Mandal og Farsund.

Statens vegvesen Region sør har vedtatt en ny og størstilt satsing på sykkelbyer som skal gå fra 2015 og til 2020. Denne undersøkelsen vil fungere som et utgangspunkt for denne satsingen.

UTARBEIDET AV

An-Magritt Kummeneje

SIGNATUR

KONTROLLERT AV

Trond Foss

SIGNATUR

GODKJENT AV

Roar Norvik

SIGNATUR

RAPPORTNR

A27221

ISBN

9788214059793

GRADERING

Åpen

GRADERING DENNE SIDE

Åpen

Historikk

VERSJON	DATO	VERSJONSBEKRIVELSE
0.8	2015-09-30	Utkast til rapport
1.0	2015-10-15	Endelig rapport

Innholdsfortegnelse

FORORD.....	6
SAMMENDRAG	7
SUMMARY IN ENGLISH.....	8
1 INNLEDNING.....	9
2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL.....	12
2.1 Bruk av sykkel siste år	12
2.2 Sykling i løpet av året	13
2.3 Hensikten med sykkelturene	16
3 DE REGISTRERTE SYKKELTURENE	18
3.1 Sykling på registreringsdagen	18
3.2 Bruk av elsykkel på registreringsdagen.....	20
3.3 Antall sykkelturer per syklist.....	22
3.4 Antall kilometer syklet	23
3.5 Tidsbruk på sykkel.....	24
3.6 Hovedformålet med sykkelturene	25
3.7 Transportarbeid med sykkel	27
4 TRYGGHETSFØLELSE OG ULYKKESERFARING	28
4.1 Opplevelse av trygghet under sykkelturen	28
4.2 Ulykkeserfaring	29
4.2.1 Hvor skjedde ulykken?.....	30
4.2.2 Type ulykke	31
5 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?	33
6 SYKKELBYPROSJEKTET.....	35
7 ENDRINGER I ANDELEN SOM SYKLER SIDEN 2010, 2008 OG 2006	39
KILDER	40
VEDLEGG	41
A SPØRRESKJEMA.....	42
B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT.....	47

Figurer

Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen	10
Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene i Buskerud og Vestfold	10
Figur 1-3: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene i Telemark, Aust- og Vest-Agder	11
Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger? Ettvalgsspørsmål.....	12
Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen? Flervalgsspørsmål.....	13
Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året? Ettvalgsspørsmål.....	14
Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året? Flervalgsspørsmål.....	16
Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen. Ettvalgsspørsmål	18
Figur 3-2: Andel som syklet på registreringsdagen som brukte elsykkel. Ettvalgsspørsmål	20
Figur 3-3: Gjennomsnittlig antall sykkelture per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=1467)	22
Figur 3-4: Gjennomsnittlig avstand (km) per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=3123)	23
Figur 3-5: Gjennomsnittlig tidsbruk (minutter) per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=3123)	24
Figur 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkelturene, N=1868	25
Figur 3-7: Gjennomsnittlig avstand (km) og tidsbruk (minutter) per sykkel tur i forhold til formål, 95 % konfidensintervall (N=3123)	26
Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen? N=1636	28
Figur 4-2: Andel personer i hver kommune som har vært innblandet i en ulykke i løpet av de siste to årene, 95 % konfidensintervall (N=10550)	29
Figur 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist	30
Figur 4-4: Type ulykke man hadde vært involvert i	31
Figur 5-1: Hva skal til for å sykle mer? Flervalgsspørsmål. N=5770	33
Figur 6-1: Har du hørt om sykkelbyprosjektet?	35
Figur 6-2: Holdninger til sykkelbyprosjektet. N=5632	36
Figur 7-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen i 2006, 2008, 2010 og 2015 i fem sykkelbyer.....	39

Tabeller

Tabell 1-1: Antall intervjuede i hver kommune og svarprosent.....	9
Tabell 2-1: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Buskerud og Vestfold	12
Tabell 2-2: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	13
Tabell 2-3: Bruk av sykkel i ulike deler av året i kommunene i Buskerud og Vestfold.....	14
Tabell 2-4: Bruk av sykkel i ulike deler av året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	14
Tabell 2-5: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Buskerud og Vestfold	15
Tabell 2-6: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	15
Tabell 2-7: Hensikten med sykkelturen i kommunene i Buskerud og Vestfold.....	17
Tabell 2-8: Hensikten med sykkelturen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	17
Tabell 3-1: Hovedtall for sykkelaktivitet i utvalgsområdene	18
Tabell 3-2: Syklet på registreringsdagen i kommunene i Buskerud og Vestfold	19
Tabell 3-3: Syklet på registreringsdagen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	19
Tabell 3-4: Bruk av elsykkel på registreringsdagen i kommunene i Buskerud og Vestfold	20
Tabell 3-5: Bruk av elsykkel på registreringsdagen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	21
Tabell 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkelturene i kommunene i Buskerud og Vestfold	25
Tabell 3-7: Reiseformål for de registrerte sykkelturene i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder .	25

Tabell 3-8: Hovedtall for sykkelaktivitet i utvalgsområdene (N=10550).....	27
Tabell 4-1: Opplevelse av trygghet under de registrerte sykkelturene i kommunene i Buskerud og Vestfold	28
Tabell 4-2: Opplevelse av trygghet under de registrerte sykkelturene i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	28
Tabell 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i kommunene i Buskerud og Vestfold	30
Tabell 4-4: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	30
Tabell 4-5: Type ulykke man hadde vært involvert i som syklist i kommunene i Buskerud og Vestfold.....	31
Tabell 4-6: Type ulykke man hadde vært involvert i som syklist i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	32
Tabell 5-1: Hva som skal til for å sykle mer i kommunene i Buskerud og Vestfold	33
Tabell 5-2: Hva som skal til for å sykle mer i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder.....	34
Tabell 6-1: Andelen som har hørt om sykkelbyprosjektet i kommunene i Buskerud og Vestfold.....	35
Tabell 6-2: Andelen som har hørt om sykkelbyprosjektet i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	35
Tabell 6-3: Holdninger til sykkelbyprosjektet i kommunene i Buskerud og Vestfold	36
Tabell 6-4: Holdninger til sykkelbyprosjektet i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder	37

FORORD

Prosjektet som dokumenteres i denne rapporten er gjennomført på oppdrag fra Statens vegvesen Region sør, med Signe Gunn Myre som kontaktperson. SINTEF Teknologi og samfunn, avdeling Transportforskning har vært ansvarlig for gjennomføring av prosjektet med An-Magritt Kummeneje som prosjektleder og Terje Tretvik som prosjektmedarbeider. Marianne Elvsaa Nordtømme har vært kvalitetssikrer for prosjektet fram til 1. oktober, deretter har Trond Foss vært kvalitetssikrer.

Respons Analyse AS ved Idar Eidset har vært underleverandør, og hatt hovedansvaret for tilrettelegging og gjennomføring av datainnsamlingen.

Trondheim, oktober 2015
SINTEF Teknologi og samfunn,
Avdeling for Transportforskning

Roar Norvik
Forskningssjef

SAMMENDRAG

Sykkelundersøkelsen 2015 for Region sør dekker 17 kommuner; Drammen, Kongsberg, Ringerike, Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Bø, Grimstad, Arendal, Kristiansand, Mandal og Farsund. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og å danne et utgangspunkt for en ny og storstilt satsing på sykkelbyer som skal gå fra 2015 til 2020..

Samlet sett var det 65 % av totalutvalget på 10 551 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det 69 % som hadde syklet når det var vår, 56 % når det var høst og 13 % når det var vinter. På registreringsdagen var det 14 % av alle som hadde syklet.

Gjennomsnittlig antall sykkelturer per syklist per dag var 2,33 og gjennomsnittlig avstand per sykkeltur var 5,2 km. Per syklist var gjennomsnittlig sykkelavstand per dag 12,1 km og gjennomsnittlig tidsbruk 44 minutter. 25 % av sykkelturene var til jobb og 5 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden. Som gjennomsnitt ble det utført et transportarbeid på 1,68 personkm med sykkel per innbygger per dag.

Over halvparten (52 %) følte seg svært trygge på de strekningene de hadde syklet, og 36 % følte seg ganske trygge. Kun 6 % følte seg svært eller ganske utrygge.

4,3 % av det totale utvalget hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Det største antallet hadde skjedd på veg (42 %), fulgt av gang- og sykkelveg (40 %) og fortau (18 %). Velt var den vanligste ulykkestypen med halvparten av alle ulykkene og kollisjon med bil var nest vanligst (17 %).

For de som ikke hadde syklet siste år, eller syklet svært lite, var det ikke aktuelt å endre på dette for 20 %. Bortsett fra kategorien *Annet* var *Flere sykkelfelt/sykelstier* det mest populære tiltaket for å sykle mer.

Fem av byene i årets undersøkelse ble også undersøkt i 2006, 2008 og 2010. Av disse var det bare Kongsberg som i alle de fire årene hadde økning i andel som syklet. Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal hadde i 2015 alle reduksjoner i andel som syklet sammenlignet med både 2010 og 2008.

SUMMARY IN ENGLISH

The Bicycle Survey 2015 for Region South covers 17 municipalities; Drammen, Kongsberg, Ringerike, Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Bø, Grimstad, Arendal, Kristiansand, Mandal and Farsund. The purpose has been to identify and analyze various aspects related to bicycle use, and to form a basis for new and large scale initiatives in the municipalities that will go from 2015 to 2020.

Overall, 65% of the total sample of 10,551 respondents had cycled over the past year. While almost all of these had cycled when it was summer, 69% had cycled when it was spring, 56% when it was autumn and 13% when it was winter. On the day of registration 14% of all had cycled.

The average number of bicycle trips per cyclist per day was 2.33 and the average distance per bike ride was 5.2 km. Per cyclist the average cycling distance per day was 12.1 km and the average time spent 44 minutes. 25% of bike trips were to work and 5% to school. The rest of the trips were related to various purposes in their spare time. On average, 1.68 personkm by bicycle per inhabitant per day was performed.

Over half (52%) felt very safe on the routes they had cycled, and 36% felt fairly safe. Only 6% felt very or quite unsafe.

4.3% of the total sample had been victims of an accident as a cyclist during the last two years. The largest number had happened on the roadway (42%), followed by on cycling tracks (40%) and on sidewalks (18%). Overturn was the most common accident type with half of all accidents and collision with a car was the second most common (17%).

For those who had not cycled last year, or cycled very little, it was not an alternative to change this situation for 20%. Aside from the category *Other*, *More bicycle lanes / bike paths* was the most popular measure to cycle more.

Five of the cities in this year's survey were also examined in 2006, 2008 and 2010. Of these, only Kongsberg had a steady increase in the proportion which cycled each year. Sandefjord, Notodden, Grimstad and Mandal had reductions in the proportion which cycled in 2015 compared to both 2010 and 2008.

1 INNLEDNING

Denne rapporten er utarbeidet på oppdrag av Statens vegvesen Region sør og presenterer resultater fra sykkelbyundersøkelsen 2015, som er gjennomført i de 17 kommunene Drammen, Kongsberg, Ringerike, Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Skien, Notodden, Bø, Grimstad, Arendal, Kristiansand, Mandal og Farsund.

Statens vegvesen Region sør har vedtatt en ny og storstilt satsing på sykkelbyer som skal gå fra 2015 og til 2020. Denne undersøkelsen vil fungere som et utgangspunkt for denne satsingen.

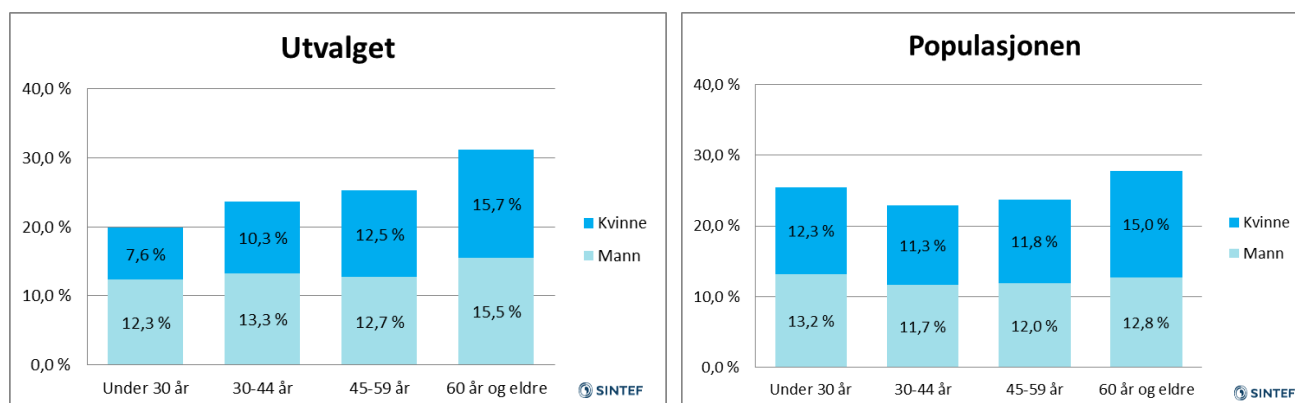
Datainnsamlingen er gjennomført ved telefonintervju, med bruk av tilfeldig uttrekksmetode fra telefonregisteret. Nedre aldersgrense for å delta var 13 år. Spørreskjemaet som er benyttet er svært likt det som er benyttet i tidligere undersøkelser i Region sør, og undersøkelser som er gjort i Region øst og i Osloområdet. Spørreskjemaet er vist i vedlegg A.

Respons Analyse AS har stått for gjennomføring av datainnsamlingen. Tabell 1-1 viser antall oppringinger og respondenter i hver av kommunene og svarprosent. Antall respondenter som er valgt varierer ut fra kommunistørrelse. Totalt ble det ringt opp 45220 personer, med en svarprosent på 23 %. Gjennomførings- og frafallsrapport er vist i vedlegg B.

Tabell 1-1: Antall intervjuede i hver kommune og svarprosent

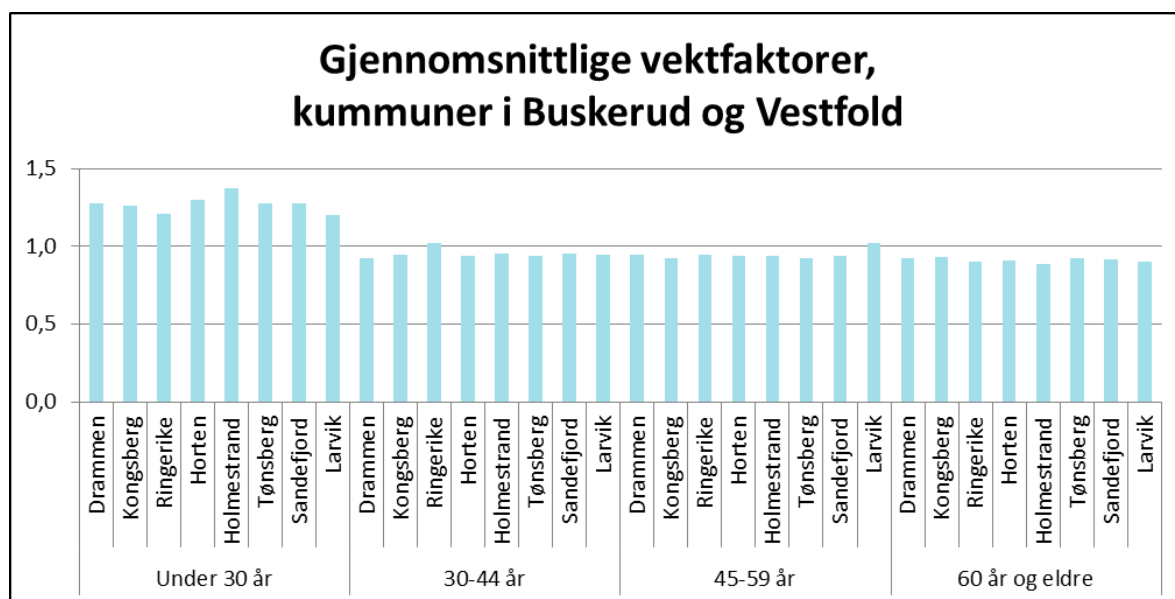
Kommune	Ubesvart	Nekt	Antall intervju	Bruttoutvalg
Drammen	621	1864	701	3186
Kongsberg	606	1379	601	2586
Ringerike	541	1586	701	2828
Horten	446	1473	603	2522
Holmestrand	336	996	502	1834
Tønsberg	1213	1710	700	3623
Sandefjord	489	1688	709	2886
Larvik	404	1468	602	2474
Porsgrunn	530	1804	702	3036
Skien	466	1801	716	2983
Notodden	576	1534	500	2610
Bø	600	1164	500	2264
Grimstad	449	1338	600	2387
Arendal	274	1380	603	2257
Kristiansand	443	1672	710	2825
Mandal	466	1582	600	2648
Farsund	376	1395	500	2271
Sum	8836	25834	10550	45220
Prosent	20 %	57 %	23 %	100 %

Alle analysene som er presentert i denne rapporten, er gjort med vektete data. Vekting foretas når utvalget i en undersøkelse ikke er helt representativ for befolkningen. Her er svarene vektet ut fra aldersgruppe og kjønn for hver kommune. Figur 1-1 viser hvordan respondentene er fordelt ut fra kjønn og aldersgruppe i utvalget og hvordan fordelingen ser ut etter vektingen (populasjonen).

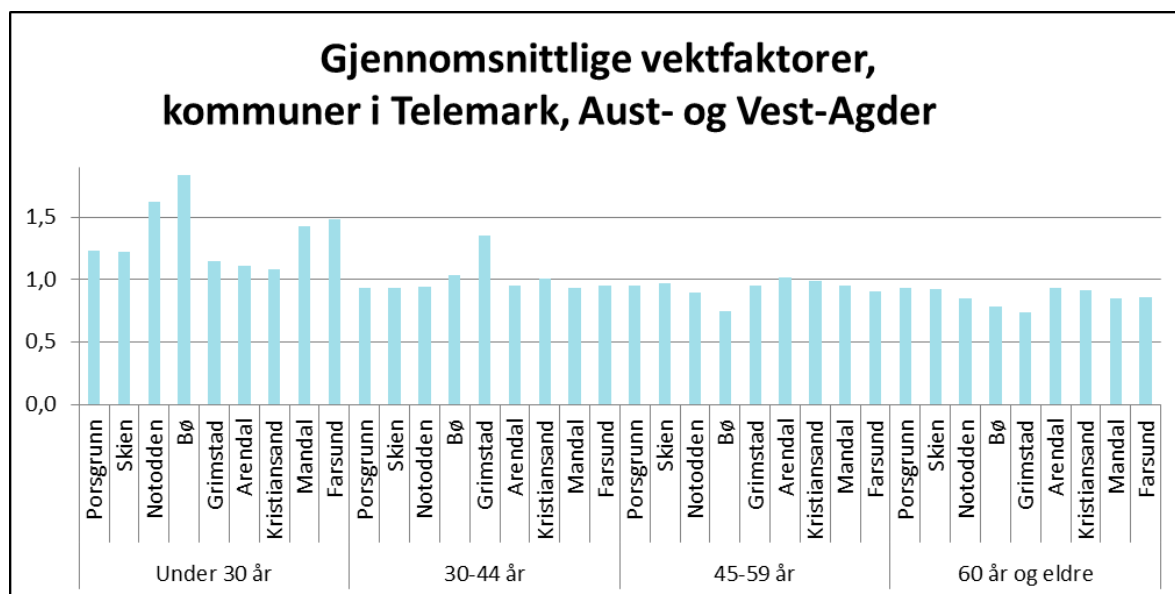


Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen

Som i de tidligere gjennomførte undersøkelsene er det en underrepresentasjon av unge respondenter i utvalget (Tretvik 2008, Loftsgarden & Fyhri 2010). Det er spesielt unge kvinner under 30 år som er underrepresentert, mens menn over 60 år er overrepresentert i utvalget til sammenlikning med populasjonen. Figur 1-2 og Figur 1-3 viser gjennomsnittlige vekt faktorer for hver aldersgruppe i hver kommune.



Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene i Buskerud og Vestfold



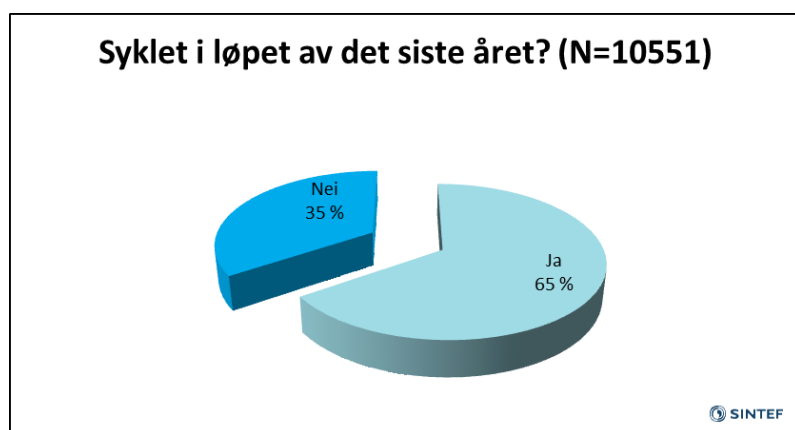
Figur 1-3: Gjennomsnittlige vektfaktorer i kommunene i Telemark, Aust- og Vest-Agder

Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller mellom kommunene, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert, blir korrigert for. Figur 1-2 og Figur 1-3 viser at de yngste derfor fikk gjennomsnittlige vektfaktorer på over 1,0. Kommunene Notodden og Bø har en spesielt høy underrepresentasjon av unge under 30 år og har gjennomsnittlige vekstfaktorer på over 1,5. Med unntak av Grimstad, hvor det er en underrepresentasjon av personer i alderen 30 til 44 år i utvalget, har de eldre aldersgruppene fått vektfaktorer som i snitt er rundt 1,0 eller lavere, i alle kommunene

2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL

2.1 Bruk av sykkel siste år

I undersøkelsen ble respondentene spurt om de hadde brukt sykkel i løpet av det siste året. Figur 2-1 viser at omtrent to av tre spurte har benyttet sykkel i løpet av det siste året.



Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger? Ettvalgsspørsmål.

Det er en noe større andel menn (69 %) enn kvinner (62 %), som har syklet det siste året. Det viser seg også at det er en større andel som har syklet blant de yngre. Blant personer under 30 år er det 72 prosent som har syklet det siste året og 76 prosent av personer i alderen 30 til 45 år. Andelen er noe lavere (69 %) blant personer i alderen 45 til 59 år, og kun 48 prosent av personer 60 år og eldre har syklet.

Ikke overaskende er andelen som har syklet størst blant skolelever og studenter, hvorav fire av fem har syklet, etterfulgt av yrkesaktive (72 %). Kun 42 prosent av alderspensjonister og trygdede har syklet, og kun 54 prosent av hjemmearbeidene og arbeidsledige.

Tabell 2-1 og Tabell 2-2 viser hvordan andelen som har syklet i løpet av det siste året varierer mellom de ulike kommunene. Mandal er den kommunen med flest innbyggere som har syklet det siste året. Her er det så mange som fire av fem (79 %) som har syklet. Denne andelen har holdt seg stabil siden de forrige gjennomførte undersøkelsene (Tretvik 2006, Tretvik 2008, Loftsgarden & Fyhri 2010). Kommunene med høyest andel som har syklet er deretter, Horten (74 %), Kongsberg (72 %), Tønsberg (72 %), Grimstad (72 %) og Bø (70 %). I alle disse fem kommunene er det over 70 prosent som har syklet i løpet av det siste året.

Tabell 2-1: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Ja	53 %	72 %	64 %	74 %	60 %	72 %	67 %	64 %
Nei	47 %	28 %	36 %	26 %	40 %	28 %	33 %	36 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	701	601	701	603	502	700	709	602

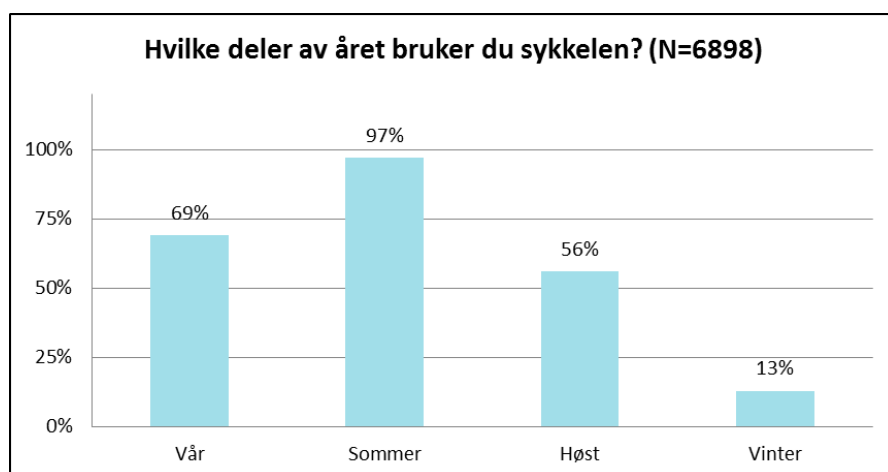
Tabell 2-2: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Ja	61 %	62 %	58 %	70 %	72 %	61 %	68 %	79 %	56 %
Nei	39 %	38 %	42 %	30 %	29 %	38 %	32 %	21 %	44 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	500	600	604	710	600	500

Drammen er den byen med en lavest andel som har syklet i løpet av det siste året, med kun litt mer enn halvparten (53 %) som har syklet. Andre kommuner hvor færre enn 60 prosent av innbyggerne har syklet i løpet av det siste året er Farsund (56 %) og Notodden (58 %).

2.2 Sykling i løpet av året

De neste spørsmålene i dette kapitlet har gått til de 6898 respondentene (65 % av hele utvalget) som har oppgitt å ha syklet i løpet av det siste året. Figur 2-2 viser sykkelbruk ut fra årstid. Vår er her definert som mars, april og mai, sommer som juni, juli og august, høst som september, oktober og november og vinter er definert som månedene desember, januar og februar.



Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkel? Flervalgsspørsmål

Det viser seg at de aller fleste (97 %) som har syklet i løpet av det siste året, har syklet om sommeren. En god del har også syklet om våren (69 %) og noen færre har syklet om høsten (56 %). Kun 13 prosent oppgir å ha syklet om vinteren.

Det er en større andel kvinner (72 %) enn menn (66 %) som sykler i vårmånedene, mens det om vinteren er en større andel menn (15 %) enn kvinner (10 %) som sykler. Om sommeren og høsten er andelen menn og kvinner som sykler omtrent likt. Det er små variasjoner mellom ulike aldersgrupper med henhold til hvilke deler av året man velger å sykle.

Yrkesaktive, skoleelever og studenter sykler oftere om våren og høsten enn andre grupper. Når det gjelder vintersykling er andelen størst blant skoleelever og studenter (17 %) og trygdede (15 %). Det er små variasjoner mellom de ulike gruppene i andelen som sykler om sommeren.

Tabell 2-3 og Tabell 2-4 viser hvordan årstidsvariasjonene varierer mellom kommunene.

Tabell 2-3: Bruk av sykkel i ulike deler av året i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Vår	62 %	67 %	56 %	76 %	68 %	73 %	68 %	70 %
Sommer	97 %	97 %	98 %	99 %	96 %	99 %	97 %	96 %
Høst	55 %	59 %	46 %	63 %	52 %	62 %	57 %	56 %
Vinter	9 %	15 %	8 %	13 %	7 %	17 %	12 %	11 %

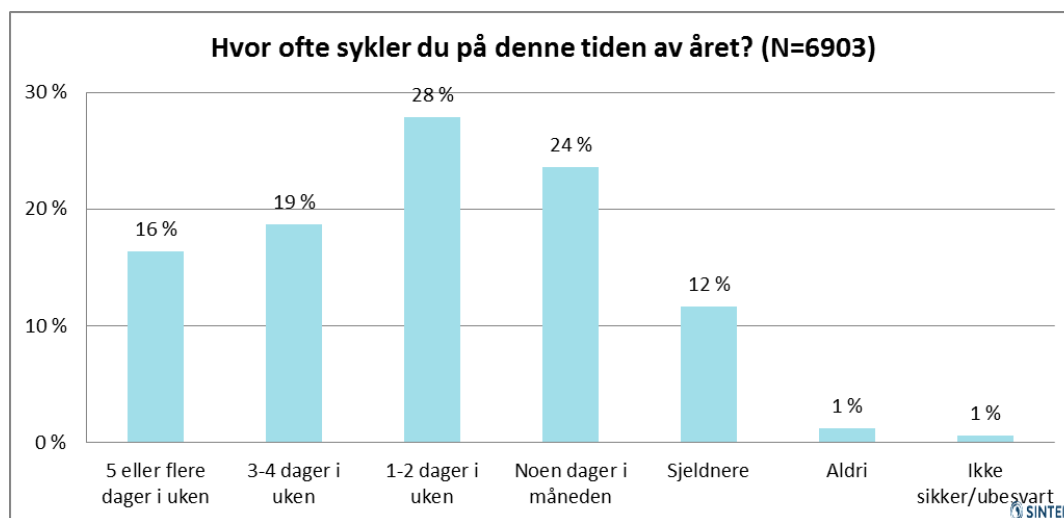
Tabell 2-4: Bruk av sykkel i ulike deler av året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Vår	69 %	69 %	57 %	67 %	73 %	69 %	75 %	77 %	69 %
Sommer	98 %	97 %	97 %	97 %	96 %	95 %	95 %	98 %	92 %
Høst	57 %	53 %	46 %	52 %	59 %	54 %	60 %	66 %	48 %
Vinter	12 %	10 %	8 %	8 %	15 %	8 %	19 %	26 %	15 %

Det er små variasjoner i sykkelbruk om sommeren mellom kommunene, som er den årstiden hvor nesten alle syklet. Om våren er det flest som sykler i kommunene Mandal (77 %), Horten (76 %) og Kristiansand (75 %), hvor over tre av fire har syklet. For alle kommunene er det flere som sykler om våren enn om høsten. De kommunene med flest som sykler om høsten er Mandal (66 %), Horten (63 %), Tønsberg (62 %) og Kristiansand (60 %), hvor over 60 prosent sykler på denne årstiden.

Mandal skiller seg ut som den kommunen med desidert størst andel med vintersyklister, hvor én av fire bruker sykkelen om vinteren, etterfulgt av Kristiansand hvor én av fem bruker sykkelen om vinteren. Det er seks kommuner som skiller seg ut med en liten andel vintersyklister, nemlig Drammen (9 %), Ringerike (8 %), Holmestrand (7 %), Notodden (8 %), Bø (8 %) og Arendal (8 %). I disse kommunene er det i underkant av én av ti som sykler om vinteren.

De som har syklet i løpet av det siste året, ble videre spurt om hvor ofte de sykler på denne tiden av året. Resultatene fra hele utvalget presenteres i Figur 2-3. Fordelingen mellom kommunene i hvor ofte man sykler er presentert i Tabell 2-5 og Tabell 2-6.


Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året? Ettvalgsspørsmål

Figur 2-3 viser at 16 prosent oppgir at de sykler fem eller flere dager i uka, 19 prosent sykler tre til fire ganger i uka, mens 18 prosent sykler 1 til 2 ganger i uka. Dette utgjør til sammen nesten to av tre, som oppgir at de sykler minst en gang i uka. Omtrent en av fire sykler noen ganger i måneden, mens 12 prosent sykler sjeldnere enn dette.

Unge under 30 år sykler oftere enn andre aldersgrupper, mens personer i alderen 30 til 44 år sykler sjeldnest. Så mange som 22 prosent i denne aldersgruppen sykler 5 eller flere ganger i uka, mot 11 prosent i alderen 30 til 44 år. Skoleelever og studenter (27 %) og trygdete (21 %) sykler i større grad 5 eller flere ganger i uka enn andre grupper. Det er ingen forskjeller mellom kjønnene i hvor ofte man sykler.

Tabell 2-5: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
5 eller flere dager i uken	16 %	24 %	13 %	21 %	9 %	17 %	18 %	15 %
3-4 dager i uken	18 %	21 %	15 %	23 %	18 %	24 %	21 %	15 %
1-2 dager i uken	28 %	25 %	33 %	25 %	35 %	29 %	25 %	25 %
Noen dager i måneden	24 %	18 %	26 %	20 %	24 %	20 %	20 %	25 %
Sjeldnere	12 %	10 %	12 %	10 %	13 %	8 %	13 %	16 %
Aldri	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	369	433	447	445	300	504	473	384

Tabell 2-6: Sykling i løpet av det siste året i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
5 eller flere dager i uken	17 %	17 %	10 %	15 %	14 %	10 %	21 %	22 %	8 %
3-4 dager i uken	17 %	17 %	13 %	19 %	20 %	15 %	19 %	21 %	16 %
1-2 dager i uken	30 %	29 %	32 %	29 %	29 %	30 %	21 %	25 %	29 %
Noen dager i måneden	24 %	21 %	33 %	22 %	24 %	29 %	26 %	22 %	32 %
Sjeldnere	10 %	14 %	10 %	13 %	11 %	15 %	11 %	9 %	13 %
Aldri	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	432	443	290	351	429	368	482	474	279

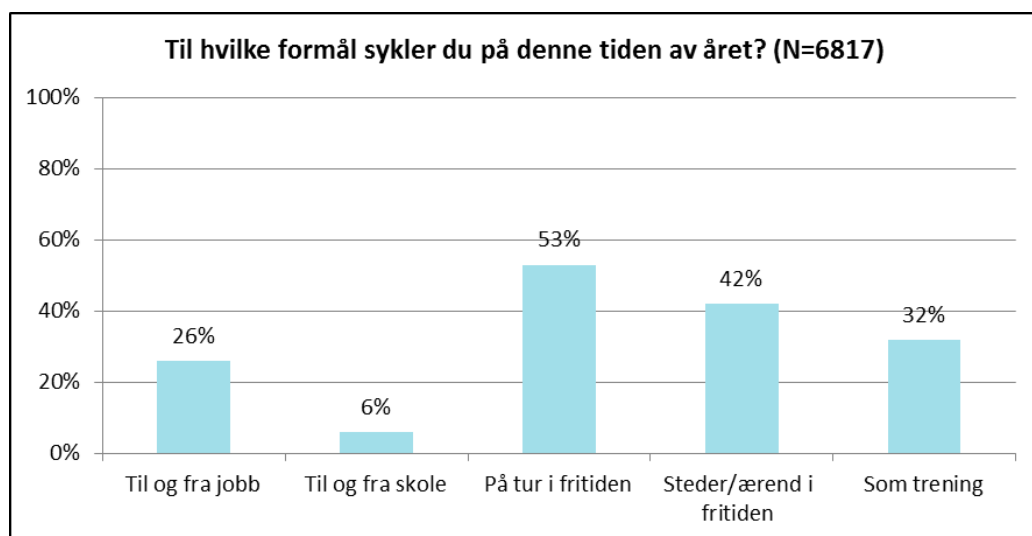
Ser vi nærmere på fordelingen mellom kommunene blant de som oppgir å ha syklet det siste året, ser vi at Kongsberg er den kommunen med en størst andel syklistene som har syklet fem eller flere ganger i uka (24 %) etterfulgt av Mandal (22 %), Kristiansand (21 %) og Horten (21 %). Ser vi videre på hvilke kommuner, som har flest syklistene som sykler minst én dag i uka er det kommunene Tønsberg (71 %), Horten (69 %), Kongsberg (69 %) og Mandal (68 %), som skiller seg ut i positiv retning. I disse fire kommunene er det opp mot 70 prosent av de som har syklet det siste året, som har syklet minst én gang i uka.

De kommunene som skiller seg ut med færrest syklistene som har syklet fem eller flere ganger i uka er Farsund (8 %), Holmestrand (9 %), Notodden (10 %) og Arendal (10 %). I disse fire kommunene er det kun rundt 10 prosent, av de som har syklet i løpet av det siste året, som har syklet fem eller flere ganger i uka. Samtidig ser vi at det i disse fire kommunene er rundt en tredjedel, som har syklet én til to ganger i uka. Farsund, Notodden og Arendal er også de kommunene med en høyest andel som kun har syklet noen ganger i måneden. I disse tre kommunene har omtrent en tredjedel av de som har syklet i løpet av det siste året, oppgitt å ha syklet noen ganger i måneden.

Larvik, Arendal og Skien, er de kommunene med høyest andel, som har syklet sjeldnere enn én gang i måneden.

2.3 Hensikten med sykkelturene

På spørsmålet om i hvilke sammenhenger man sykler på denne tiden av året, kunne man gi flere svar. Når svarene summeres og prosentandeler beregnes i forhold til antall respondenter, blir summen derfor større enn 100 prosent.



Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året? Flervalgsspørsmål

Figur 2-4 viser at sykkelaktiviteten i stor grad er knyttet til fritiden, enten på tur eller til besøk og ærend. Én av tre oppgir å sykle som trening. Det er én av fire som oppgir at de sykler til og fra jobb, mens 6 prosent syklet til og fra skole.

Det er en tendens til at kvinner (29 %) i større grad sykler til og fra jobb enn menn (23 %). Kvinner benytter også oftere sykkel på turer (55 %) og ærend i fritiden (47 %) til sammenlikning med menn (48 % og 39 %), mens menn (36 %) benytter sykkel til trening i større grad enn kvinner (26 %).

Ikke overraskende sykler personer i alderen 30 til 44 år (31 %) og 45 til 59 år (34 %) i større grad til og fra jobb enn andre aldersgrupper, mens unge under 30 år (24 %) oftere enn andre benytter sykkel til og fra skole. Unge under 30 år skiller seg ut ved, i mindre grad enn andre aldersgrupper, å sykle på tur i fritiden (39 %), og ved, i større grad enn andre aldersgrupper, å sykle når de skal steder eller ærend i fritiden (50 %). Det er ingen forskjeller mellom aldersgruppene i hvorvidt man sykler som trening eller ikke.

Ser vi nærmere på variasjoner i hensikten med å sykle ut fra hovedbeskjeftigelse, ser vi at én av tre yrkesaktive oppgir å sykle til og fra jobb, og at 40 prosent av skoleelevene og studentene oppgir å sykle til og fra skole. Skoleelever og studenter sykler i mindre grad på tur i fritiden (33 %) enn andre grupper. Skoleelever og studenter (55 %), trygdete (55 %), alderspensjonister (54 %), hjemmearbeidende (51 %) og arbeidsledige (49 %) sykler i større grad til steder og ærend i fritiden enn de yrkesaktive (36 %). Hjemmearbeidende (23 %) sykler i mindre grad som trening, ellers er det små variasjoner mellom gruppene.

Tabell 2-7 og Tabell 2-8 viser variasjoner i hensikten med sykkelturene mellom de ulike kommunene.

Tabell 2-7: Hensikten med sykkelturen i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Til og fra jobb	30 %	41 %	19 %	29 %	14 %	32 %	21 %	17 %
Til og fra skole	5 %	8 %	3 %	6 %	4 %	5 %	5 %	6 %
På tur i fritiden	52 %	49 %	57 %	51 %	57 %	48 %	51 %	54 %
Steder/ærend i fritiden ²	43 %	42 %	35 %	50 %	33 %	52 %	41 %	42 %
Som trening	32 %	29 %	38 %	30 %	38 %	30 %	33 %	32 %

Tabell 2-8: Hensikten med sykkelturen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Til og fra jobb	28 %	29 %	21 %	27 %	25 %	22 %	34 %	21 %	15 %
Til og fra skole	7 %	4 %	5 %	7 %	10 %	4 %	11 %	6 %	3 %
På tur i fritiden	49 %	53 %	54 %	54 %	48 %	56 %	48 %	57 %	62 %
Steder/ærend i fritiden ²	39 %	42 %	27 %	35 %	46 %	39 %	47 %	51 %	31 %
Som trening	29 %	30 %	41 %	29 %	32 %	35 %	28 %	28 %	34 %

Den kommunen med størst andel som sykler til og fra jobb er Kongsberg (41 %), mens denne andelen er lavest i Holmestrand (14 %) og Farsund (15 %). Sykling til og fra skole er vanligst i Grimstad (10 %) og Kristiansand (11 %), mens det er minst vanlig i Ringerike (3 %) og Farsund (3 %).

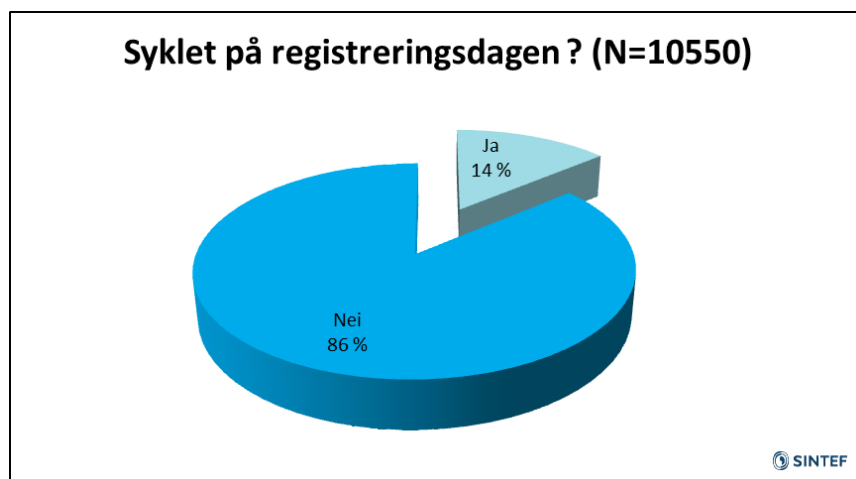
Når det gjelder sykling som tur på fritiden er dette vanlig i alle kommunene, men mest utbedret i Ringerike (57 %), Holmestrand (57 %), Mandal (57 %) og Farsund (62 %). I kommunene Horten (50 %), Tønsberg (52 %) og Mandal (51 %) oppgir over halvparten at de har syklet til steder og utført ærend i fritiden, denne typen sykkelturen er minst vanlig på Notodden (27 %) og i Farsund (31 %).

Notodden (41 %), Ringerike (38 %) og Holmestrand (38 %) er de kommunene med en desidert størst andel syklist som oppgir at de sykler som trening. Mandal (28 %) og Kristiansand (28 %) er de byene med en lavest andel som oppgir at de sykler for å trene.

3 DE REGISTRERTE SYKKELTURENE

3.1 Sykling på registreringsdagen

Blant de 6898 respondentene (65 % av hele utvalget) som har oppgitt å ha syklet i løpet av det siste året er det én av fem som har syklet på registreringsdagen. Figur 3-1 viser andelen som har syklet på registreringsdagen av det totale utvalget. Dette utgjør tilsammen 14 prosent.



Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen. Ettvalgsspørsmål

Tabell 3-1 viser hvordan andelen som har syklet på registreringsdagen varierer ut fra bakgrunnsvariablene kjønn, alder og hovedbeskjeftigelse.

Tabell 3-1: Hovedtall for sykkelaktivitet i utvalgsområdene

		Syklet på registreringsdagen (%)	N
Kjønn	Mann	15 %	5232
	Kvinne	12 %	5318
Alder	Under 30 år	17 %	2690
	30-44 år	13 %	2424
	45-59 år	15 %	2506
	60 år og eldre	11 %	2930
Hoved-	Yrkesaktiv	14 %	6085
	Hjemmearbeidende	11 %	175
	Skoleelev/ student	21 %	1450
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	19 %	16
	Alderspensjonist	10 %	2102
	Trygdet	7 %	392
	Arbeidsledig	11 %	205
	Annet	13 %	109
	Uoppgitt	14 %	16
Alle		14 %	10550

På registreringsdagen har menn (15 %) syklet noe oftere enn kvinner (12 %), og de yngste har syklet oftere enn de eldre aldersgruppene. Blant de som er yngre enn 30 år oppgir 17 prosent å ha syklet på registreringsdagen, mens blant personer 60 år og eldre, er det kun 11 prosent som har syklet på registreringsdagen.

Blant yrkesaktive er det 14 prosent som har syklet på registreringsdagen. Skoleelever og studenter er de som sykler mest, med så mange som én av fem som oppgir å ha syklet på registreringsdagen. Hjemmearbeidende, alderspensjonister, trygdede og arbeidsledige har i mindre grad syklet på registreringsdagen enn andre. Bland alderspensjonister er det kun én av ti, som oppgir å ha syklet på registreringsdagen.

Tabell 3-2 og Tabell 3-3 viser andelen innbyggere som har syklet på registreringsdagen i de ulike kommunene.

Tabell 3-2: Syklet på registreringsdagen i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Ja	11 %	23 %	14 %	18 %	9 %	17 %	15 %	12 %
Nei	89 %	76 %	86 %	82 %	91 %	83 %	85 %	88 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	701	601	701	603	502	699	709	602

Tabell 3-3: Syklet på registreringsdagen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Årendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Ja	11 %	13 %	8 %	15 %	15 %	8 %	16 %	23 %	6 %
Nei	89 %	87 %	91 %	85 %	85 %	92 %	84 %	77 %	93 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	501	601	603	710	600	500

Kongsberg (23 %) og Mandal (23 %) er kommunene, med størst andel innbyggere som har syklet på registreringsdagen. Farsund (6 %) er den kommunen med minst andel innbyggere som har syklet på registreringsdagen.

Ser vi nærmere på hvordan kjønnsfordelingen varierer mellom kommunene viser det seg at Bø og Mandal er de eneste kommunene med flere kvinner enn menn som har syklet på registreringsdagen. I Bø er det 16 prosent kvinner og 13 prosent menn som har syklet på registreringsdagen, mens det i Mandal er så mange som 25 prosent kvinner og 20 prosent menn, som har syklet på registreringsdagen.

3.2 Bruk av elsykkel på registreringsdagen

For første gang er det i en sykkelbyundersøkelse for Region sør, stilt spørsmål om bruk av elsykkel. Figur 3-2 viser andelen som benyttet elsykkel, vanlig sykkel eller begge deler for de som hadde syklet på registreringsdagen.



Figur 3-2: Andel som syklet på registreringsdagen som brukte elsykkel. Ettvalgsspørsmål

Resultatene viser at 3 prosent av de som hadde syklet på registreringsdagen hadde benyttet elsykkel, mens 1 prosent hadde benyttet både elsykkel og vanlig sykkel.

Det viser seg at menn i større grad enn kvinner har benyttet elsykkel (også inkl. "begge deler") på registreringsdagen, men forskjellen er liten (4,8 % menn mot 3,5 % kvinner). Andelen som har benyttet elsykkel på registreringsdagen øker gradvis med stigende alder. Blant personer i alderen 60 år og eldre har så mange som 7 prosent benyttet elsykkel på registreringsdagen, mot 2 prosent i alderen under 30 år. Ser vi på variasjoner i elsykkelbruk ut fra hovedbeskjeftigelse, ser vi at alderspensjonister skiller seg ut. Så mange som 8 prosent av alderspensjonistene har benyttet elsykkel på registreringsdagen.

Tabell 3-4 og Tabell 3-5 viser hvordan elsykkelbruken varierer mellom kommunene.

Tabell 3-4: Bruk av elsykkel på registreringsdagen i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
El-sykkel	3 %	1 %	4 %	1 %	7 %	5 %	4 %	0 %
Vanlig sykkel	96 %	97 %	95 %	98 %	93 %	94 %	95 %	99 %
Begge deler	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	77	141	100	107	45	120	106	70

Tabell 3-5: Bruk av elsykkel på registreringsdagen i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
El-sykkel	7 %	1 %	2 %	0 %	2 %	6 %	7 %	5 %	3 %
Vanlig sykkel	93 %	98 %	98 %	100 %	95 %	94 %	90 %	94 %	97 %
Begge deler	0 %	1 %	0 %	0 %	2 %	0 %	3 %	1 %	0 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	74	94	42	74	87	47	112	137	32

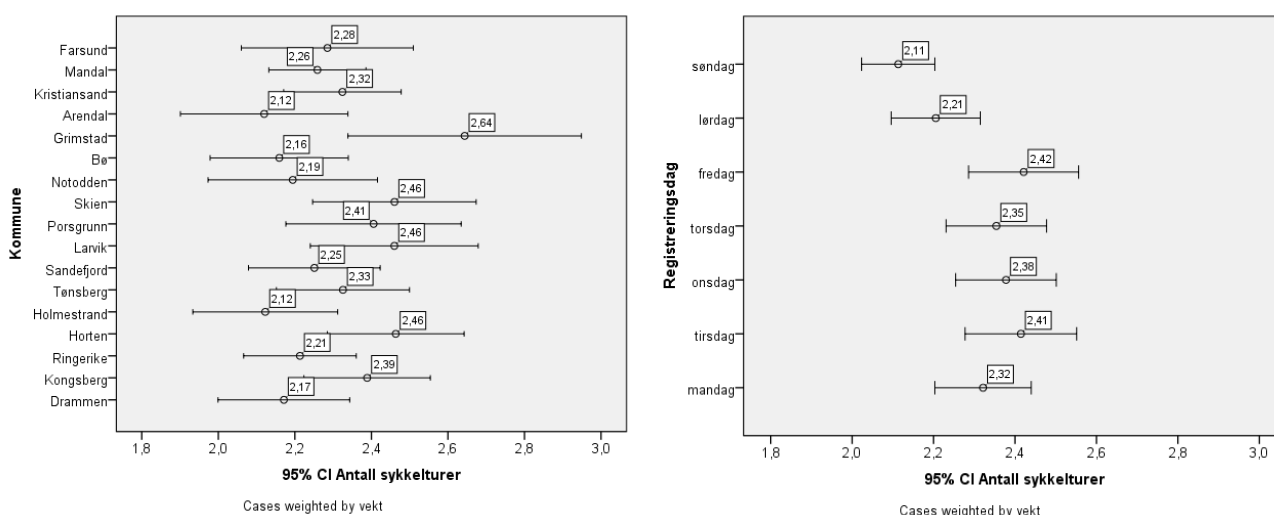
Holmestrand, Porsgrunn og Kristiansand har den høyeste andelen elsykkelbrukere. I disse kommunene er det 7 prosent som har benyttet elsykkel på registreringsdagen. I Kristiansand er det i tillegg 3 prosent som oppgir at de både har benyttet elsykkel og vanligsykkel. I Bø er det ingen som har benyttet elsykkel på registreringsdagen. I Larvik er det kun 1 prosent som har benyttet elsykkel og disse har alle i tillegg benyttet vanlig sykkel på registreringsdagen.

3.3 Antall sykkelturner per syklist

I reisevaneundersøkelser defineres hvert nytt formål som en ny tur, og formålet på turens endepunkt definerer reiseformålet. For at alle turer skal kunne beskrives geografisk, gjelder en spesiell regel for rundturner, dvs. turer som starter og ender på samme sted, f.eks. eget hjem. Disse turene gis et fiktivt endepunkt og deles i to; en utreise med angitt formål (f.eks. trening) og en hjemreise. Det fiktive endepunktet blir angitt som det stedet som ligger lengst bort fra startstedet. En rundturn blir derfor delt i to like enkeltturner.

I gjennomsnitt har hver syklist syklet 2,33 turner, med standardavvik på 0,92. Det er små forskjeller i antall sykkelturner i forhold til bakgrunnsvariabler. Menn (2,37) sykler i gjennomsnitt flere sykkelturner per dag enn kvinner (2,28). Personer under 30 år (2,36) sykler i gjennomsnitt flere sykkelturner per dag enn eldre aldersgrupper. Når det gjelder hovedbeskjeftigelse viser det seg at skoleelever/studenter (2,41), trygdede (2,51) og arbeidsledige (2,39) sykler gjennomsnittlig flere turner per dag enn andre grupper.

Figur 3-3 viser gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist for ulike utvalgsområder og ukedager, med 95 prosent konfidensintervall. Hvis konfidensintervallene på figuren ikke overlapper, betyr det at vi kan være 95 prosent sikker på at gjennomsnittsverdiene er forskjellige. En annen måte å si dette på er at nullhypotesen, som sier at gjennomsnittsverdiene er like, kan forkastes på 5 prosentnivå.



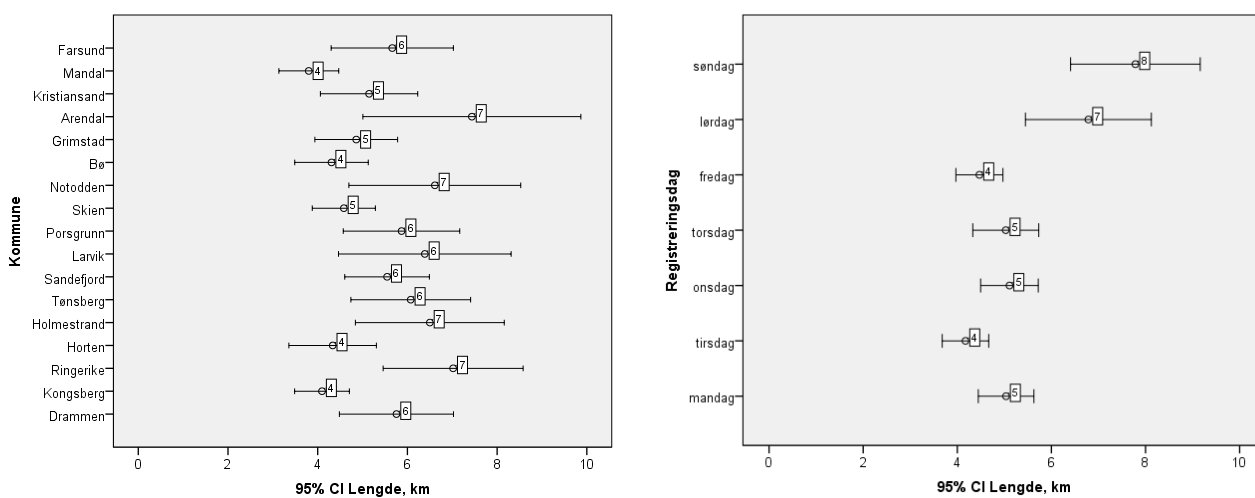
Figur 3-3: Gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=1467)

Gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist viser seg å være lavest i Arendal (2,12) og Holmestrand (2,12) og høyest i Grimstad (2,64). Grimstad skiller seg signifikant fra Arendal, Bø og Holmestrand på 5 prosentnivå. I forhold til ukedag, varierer gjennomsnittlig antall sykkelturner fra 2,11 for søndag til 2,41 for fredag. Det viser seg at hver syklist sykler færre sykkelturner i helga enn på ukedagene. På søndag sykles det signifikant færre sykkelturner per syklist (på 5 %-nivå) enn på ukedagene.

3.4 Antall kilometer syklet

De 1467 respondentene, som har syklet på registreringsdagen, har tilsammen syklet 3123 sykkelturer. Gjennomsnittlig lengde for hver sykkeltur er på 5,2 kilometer. Aldersgruppen 45 til 59 år (5,9 km), menn (6,3 km) og yrkesaktive (5,6 km) har gjennomsnittlig lengre sykkelturer enn andre grupper. Skoleelever/studenter som viste seg å være blant gruppene som sykler flest sykkelturer per dag, sykler i gjennomsnitt kortere sykkelturer (4,3 km) enn andre grupper.

Figur 3-4 viser gjennomsnittlige lengder i kilometer for hver sykkeltur i forhold til utvalgsområde og ukedag.



Figur 3-4: Gjennomsnittlig avstand (km) per sykkeltur i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=3123)

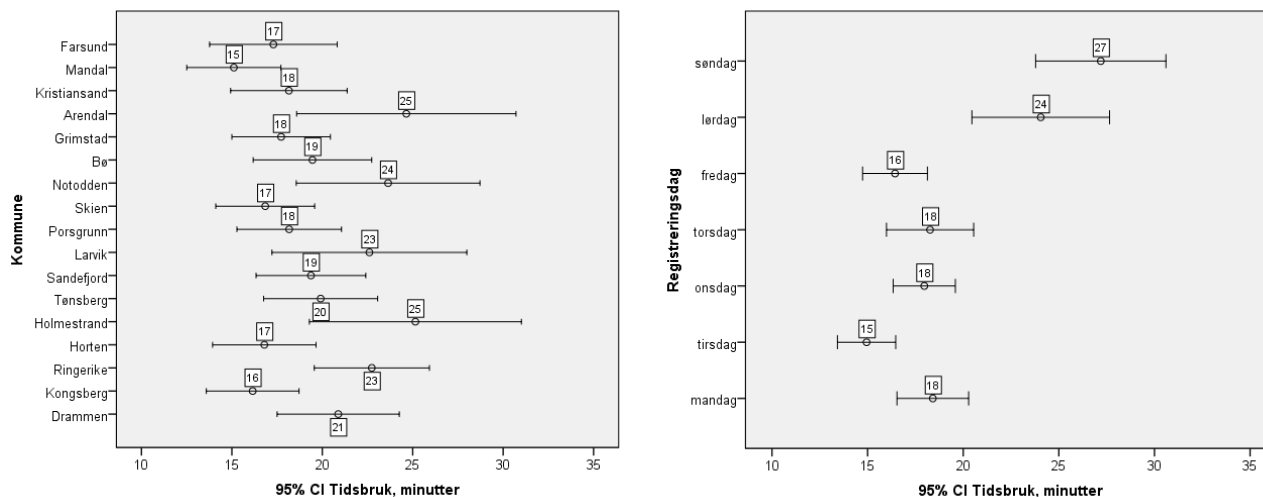
Gjennomsnittlig avstand per sykkeltur varierer fra 7 kilometer til 4 kilometer i de ulike kommunene. Arendal, Notodden, Holmestrand og Ringerike er de kommunene hvor det sykles lengst sykkelturer (7 km), mens det i kommunene Mandal, Bø, Horten og Kongsberg i gjennomsnitt sykles kortest sykkelturer (4 km). Ut fra figuren ser vi at Arendal er den kommunen hvor avstandene på sykkelturene varierer mest.

Turene som sykles på lørdag og søndag er gjennomsnittlig lengre enn turene som sykles på ukedagene. Samtidig er det større variasjoner i lengden for helgeturene, enn hverdagsturene.

3.5 Tidsbruk på sykkel

Videre presenteres varigheten på de registrerte sykkelturene. Gjennomsnittlig varighet per sykkelstur er 19 minutter. Menn (21 minutter), aldersgruppen 30 til 44 år (20 minutter) og alderspensjonister (21 minutter) er de gruppene som gjennomsnittlig bruker mest tid per sykkelstur.

Figur 3-5 viser gjennomsnittlig tidsbruk per sykkelstur i forhold til utvalgsområde og ukedag.



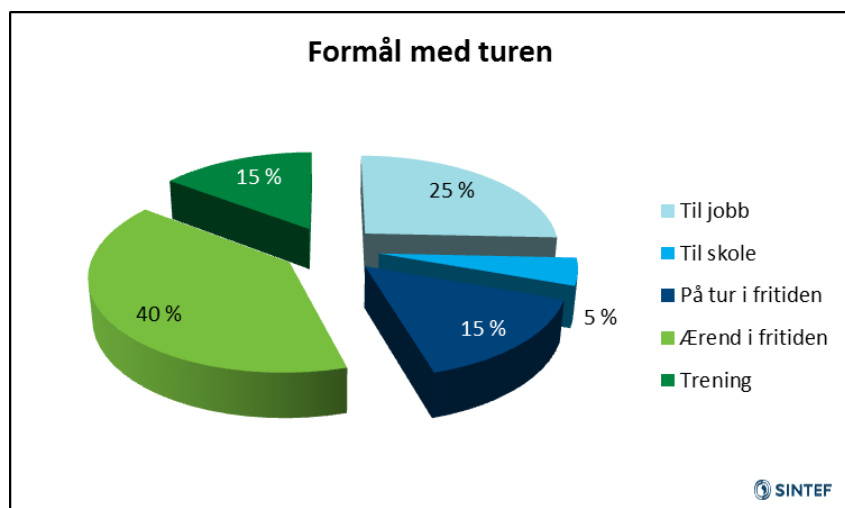
Figur 3-5: Gjennomsnittlig tidsbruk (minutter) per sykkelstur i forhold til utvalgsområde og ukedag, 95 % konfidensintervall (N=3123)

Gjennomsnittlig varighet per sykkelstur varierer fra 25 minutter i Arendal og Holmestrand til 15 minutter i Mandal. Samtidig viser det seg at variasjonen i varigheten per sykkelstur er størst i de kommunene hvor den gjennomsnittlige varigheten per tur er lengst.

Sykkelturene som tas på lørdag og søndag har en gjennomsnittlig lengre varighet enn sykkelturene på hverdage. Helgeturene viser seg å ha en signifikant lengre varighet enn hverdagsturene på 5-prosentnivå.

3.6 Hovedformålet med sykkelturene

Figur 3-6 viser fordelingen av hovedformål for de registrerte sykkelturene. Som nevnt tidligere er det formålet på endepunktet som i reisevaneundersøkelser definerer reiseformålet. Hvert nytt formål definerer altså en ny tur. Hjemreise som formål er ikke inkludert i figuren.



Figur 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkelturene, N=1868

Figur 3-6 viser at sykkelen i stor grad blir brukt på fritiden. Ærend i fritiden er det vanligste formålet og utgjør 40 prosent av sykkelturene, mens trening og tur i fritiden tilsammen utgjør 30 prosent av turene. Sykling til jobb utgjør en fjerdedel av sykkelturene og sykling til skole utgjør 5 prosent av turene.

Tabell 3-6 og Tabell 3-7 viser formålet med de registrerte sykkelturene i hver kommune. Hjemreise som formål er heller ikke inkludert her.

Tabell 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkelturene i kommunene i Buskerud og Vestfold

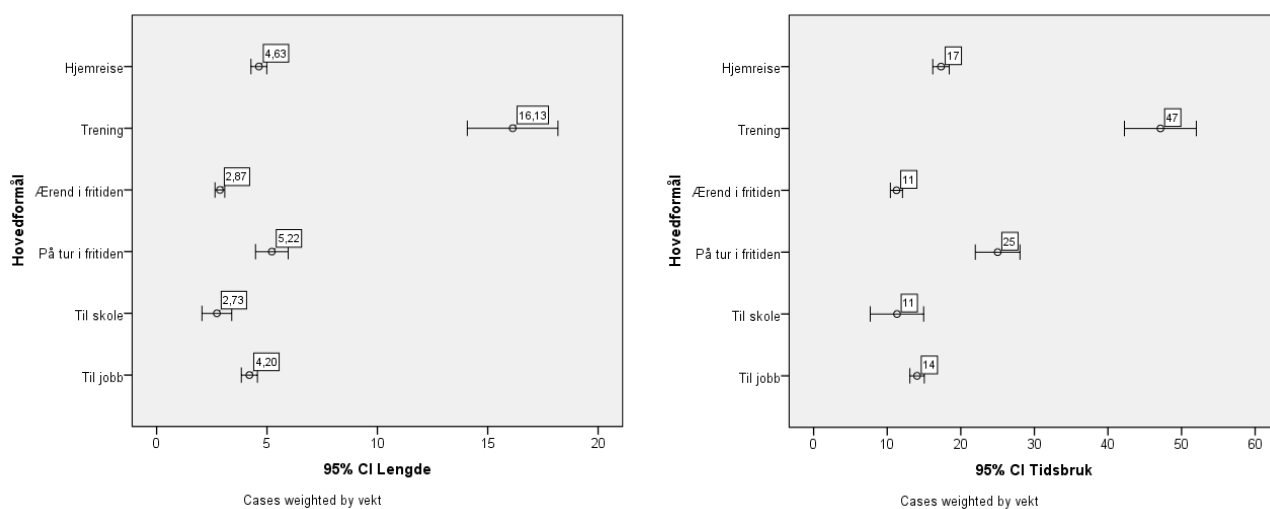
	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Til jobb	30 %	34 %	24 %	21 %	21 %	24 %	28 %	10 %
Til skole	0 %	9 %	2 %	2 %	0 %	4 %	7 %	7 %
På tur i fritiden	22 %	9 %	18 %	18 %	23 %	14 %	10 %	12 %
Ærend i fritiden	39 %	38 %	36 %	47 %	42 %	39 %	41 %	50 %
Trening	9 %	10 %	20 %	13 %	15 %	19 %	14 %	21 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	96	187	133	133	48	160	128	101

Tabell 3-7: Reiseformål for de registrerte sykkelturene i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Til jobb	29 %	38 %	18 %	28 %	20 %	32 %	26 %	24 %	13 %
Til skole	7 %	4 %	4 %	6 %	6 %	0 %	9 %	4 %	2 %
På tur i fritiden	13 %	16 %	14 %	18 %	13 %	8 %	17 %	15 %	29 %
Ærend i fritiden	34 %	29 %	35 %	32 %	47 %	38 %	40 %	46 %	31 %
Trening	16 %	13 %	29 %	16 %	13 %	22 %	8 %	11 %	24 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	99	125	49	79	127	50	139	166	45

Det viser seg at sykkelbruken i de ulike kommunene har ulik karakter. Skien (38 %), Kongsberg (34 %), Arendal (32 %) og Drammen (30 %) er de kommunene hvor en størst andel av sykkelturene har sykling til jobb som formål. I Kongsberg (9 %) og Kristiansand (9 %) har en høyest andel turer med sykling til skole som formål.

Figur 3-7 viser gjennomsnittlig avstand i kilometer og tidsbruk i minutter per sykkelstur i forhold til formålet med turen.



Figur 3-7: Gjennomsnittlig avstand (km) og tidsbruk (minutter) per sykkelstur i forhold til formål, 95 % konfidensintervall (N=3123)

Turer med trening som formål viser seg å ha en betydelig lengre varighet og lengde enn turer med andre formål. Turer i fritiden har også en noe lengre varighet og lengde enn andre turer.

3.7 Transportarbeid med sykkel

Tabell 3-8 viser utført transportarbeid målt som personkm med sykkel per innbygger per dag for de ulike kommunene og samlet for hele undersøkelsen. For en gjennomsnittsdag blir denne indikatoren produktet av de tre faktorene: (1) Andel som hadde syklet, (2) Antall sykkelturner per syklist og (3) Reiselengde i kilometer per sykkelturn.

Tabell 3-8: Hovedtall for sykkelaktivitet i utvalgsområdene (N=10550)

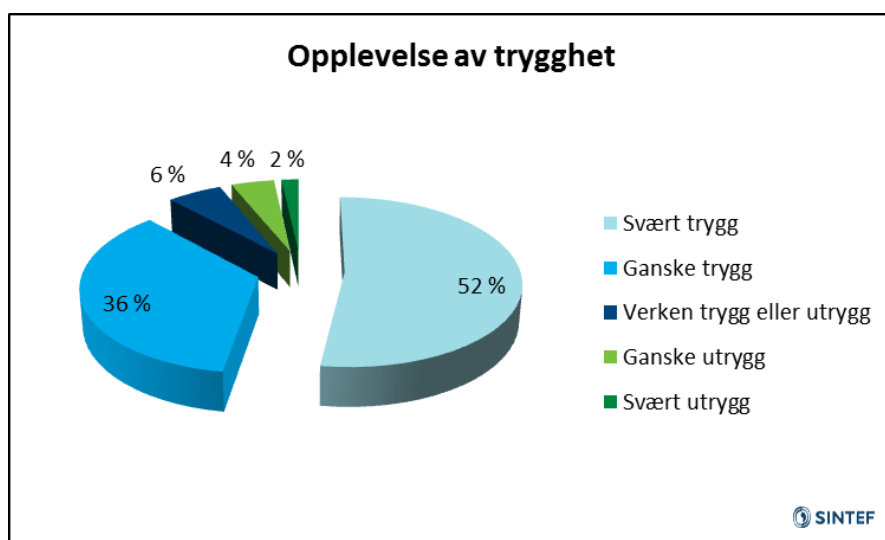
Kommune	(1) Andel som hadde syklet	(2) Antall sykkelturner per syklist	(1)*(2) Antall sykkelturner per innbygger per dag	(3) Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3) Personkm med sykkel per innbygger
Drammen	0,11	2,17	0,24	5,72	1,36
Kongsberg	0,23	2,39	0,56	4,06	2,28
Ringerike	0,14	2,21	0,32	6,91	2,20
Horten	0,18	2,46	0,44	4,04	1,76
Holmestrand	0,09	2,12	0,19	6,26	1,19
Tønsberg	0,17	2,33	0,40	6,24	2,50
Sandefjord	0,15	2,25	0,34	5,43	1,83
Larvik	0,12	2,46	0,29	6,07	1,73
Porsgrunn	0,11	2,41	0,25	5,69	1,44
Skien	0,13	2,46	0,32	4,58	1,48
Notodden	0,08	2,19	0,18	6,20	1,14
Bø	0,15	2,16	0,32	4,17	1,33
Grimstad	0,15	2,64	0,39	4,94	1,91
Arendal	0,08	2,12	0,17	7,09	1,17
Kristiansand	0,16	2,32	0,37	4,96	1,82
Mandal	0,23	2,26	0,52	3,69	1,92
Farsund	0,06	2,28	0,15	5,45	0,79
Totalt	0,14	2,33	0,32	5,17	1,68

Tønsberg (2,5), Kongsberg (2,28) og Ringerike (2,20) er de kommunene som har høyest transportarbeid med sykkel, mens Farsund (0,79), Notodden (1,14) og Arendal (1,17) har lavest transportarbeid.

4 TRYGGHETSFØLELSE OG ULYKKESERFARING

4.1 Opplevelse av trygghet under sykkelturen

De som hadde syklet på registreringsdagen, fikk spørsmål om hvor trygge eller utrygge de følte seg som syklist på hver av strekningene de hadde syklet. Figur 4-1 gir en oversikt over opplevelse av trygghet.



Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen? N=1636

Over halvparten (52 %) av syklistene følte seg svært trygge på de strekningene de hadde syklet, mens 36 prosent følte seg ganske trygge. Kun 2 prosent følte seg svært utrygge og 4 prosent ganske utrygge på strekningene de hadde syklet.

Tabell 4-1: Opplevelse av trygghet under de registrerte sykkelturene i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Svært trygg	43 %	48 %	40 %	59 %	49 %	58 %	51 %	55 %
Ganske trygg	50 %	40 %	41 %	28 %	20 %	33 %	38 %	38 %
Verken trygg eller utrygg	3 %	6 %	6 %	4 %	16 %	5 %	9 %	6 %
Ganske utrygg	3 %	5 %	9 %	7 %	11 %	1 %	1 %	1 %
Svært utrygg	2 %	1 %	3 %	2 %	5 %	3 %	1 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	156	316	211	226	82	266	214	161

Tabell 4-2: Opplevelse av trygghet under de registrerte sykkelturene i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Svært trygg	52 %	48 %	59 %	49 %	65 %	51 %	61 %	54 %	33 %
Ganske trygg	40 %	41 %	25 %	41 %	27 %	37 %	29 %	32 %	41 %
Verken trygg eller utrygg	6 %	8 %	8 %	3 %	2 %	7 %	5 %	6 %	4 %
Ganske utrygg	1 %	3 %	5 %	6 %	3 %	4 %	3 %	7 %	15 %
Svært utrygg	2 %	0 %	3 %	1 %	2 %	0 %	1 %	2 %	7 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	163	213	76	140	211	94	241	282	73

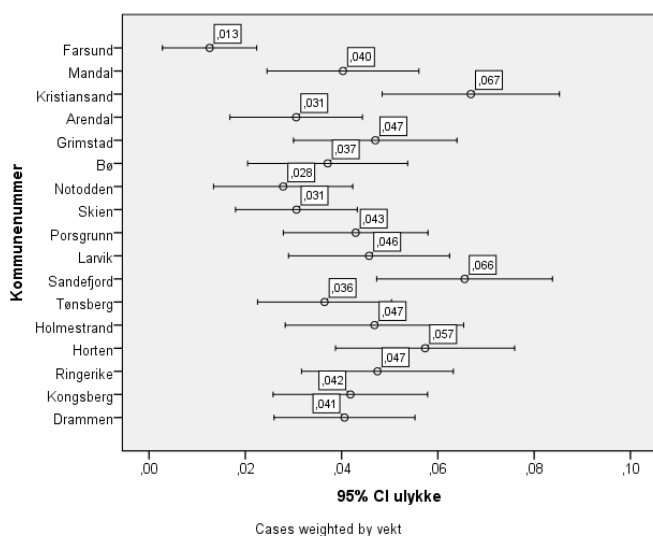
Grimstad (65 %) og Kristiansand (61 %) er de kommunene med en høyest andel som har opplevd strekningene de har syklet som svært trygge. Farsund skiller seg ut fra de andre kommunene med en høyest andel som følte seg svært eller ganske utrygg (22 %).

4.2 Ulykkeserfaring

Alle respondentene ble spurt om de hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. I alt er det 451 respondenter som oppgir at de har vært utsatt for en slik ulykke. Dette utgjør 4,3 prosent av det totale utvalget og 6,5 prosent av respondentene som har syklet i siste år.

Av det totale utvalget er det noen flere menn (5,2 %) enn kvinner (3,4 %) som har vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Andelen som har vært involvert i ulykke stiger med lavere alder. Blant personer under 30 år (som også er de som sykler mest) er det 7,6 prosent som oppgir å ha vært utsatt for en ulykke. Skoleelever og studenter er den gruppen som i størst grad rapporterer å ha vært utsatt for en ulykke, med så mange som 9,1 prosent som rapporterer dette. Blant yrkesaktive er andelen 3,9 prosent, mens andelen er kun 2,4 prosent blant alderspensjonister.

Figur 4-2 viser hvordan andelen personer som har vært utsatt for en ulykke som syklist varierer mellom kommunene.

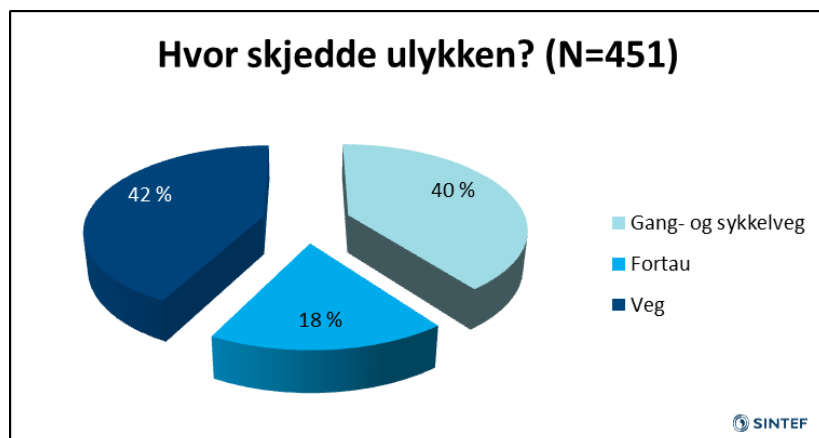


Figur 4-2: Andel personer i hver kommune som har vært innblandet i en ulykke i løpet av de siste to årene, 95 % konfidensintervall (N=10550)

Kristiansand (6,7 %) og Sandefjord (6,6 %) er de kommunene med en høyest andel i befolkningen, som har vært utsatt for en ulykke som syklist. I Farsund er denne andelen kun 1,3 %. Dette er kommunen hvor det også sykles minst og hvor syklistene føler seg mest utrygge.

4.2.1 Hvor skjedde ulykken?

De som hadde vært utsatt for en ulykke ble videre spurt om hvor ulykken hadde skjedd. Figur 4-3 viser hvor ulykkene har skjedd fordelt på vegmiljø.



Figur 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist

Ulykker på veg er mest vanlig (42 %) etterfulgt av gang- og sykkelveg (40 %). Ulykker på fortau utgjør kun 18 prosent av de rapporterte ulykkene.

Tabell 4-3 og Tabell 4-4 gir en oversikt over ulykker fordelt på vegmiljø i de ulike kommunene.

Tabell 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Gang- og sykkelveg	32 %	56 %	38 %	41 %	35 %	31 %	48 %	44 %
Fortau	29 %	12 %	21 %	15 %	17 %	12 %	13 %	15 %
Veg	39 %	32 %	41 %	44 %	48 %	58 %	39 %	41 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	28	25	34	34	23	26	46	27

Tabell 4-4: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

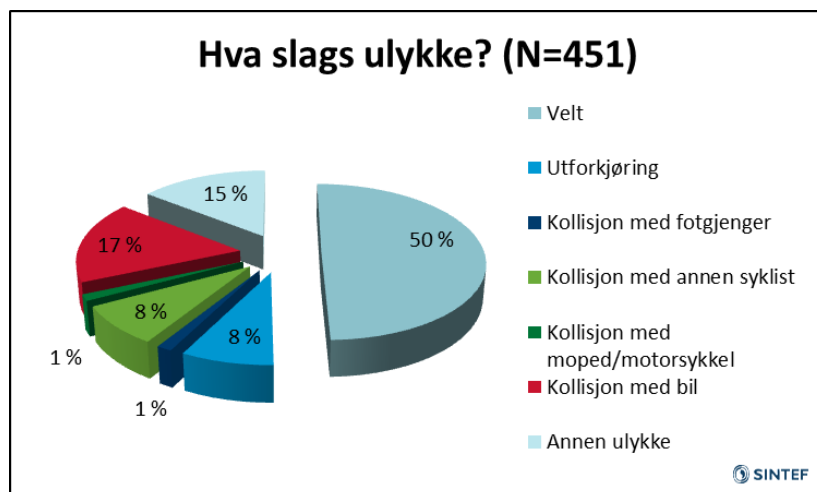
	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Gang- og sykkelveg	50 %	27 %	50 %	17 %	36 %	50 %	48 %	25 %	33 %
Fortau	13 %	14 %	14 %	33 %	25 %	11 %	23 %	21 %	0 %
Veg	37 %	59 %	36 %	50 %	39 %	39 %	29 %	54 %	67 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	30	22	14	18	28	18	48	24	6

I kommunene Kongsberg, Sandefjord, Larvik, Porsgrunn, Notodden, Arendal og Kristiansand skjer de fleste ulykkene på gang- og sykkelveg, mens det i de resterende ti kommunene skjer flest ulykker på veg. I ingen av kommunene skjer de fleste ulykkene på fortau. For enkelte av kommunene er de registrerte ulykkestallene svært lave, og forskjellene i ulykker fordelt på vegmiljø kan skyldes tilfeldigheter.

4.2.2 Type ulykke

De som hadde vært involvert i en ulykke, ble også spurt om hvilken type ulykke de hadde vært utsatt for.

Figur 4-4 viser hvordan ulykkene fordeler seg ut fra type ulykke.



Figur 4-4: Type ulykke man hadde vært involvert i

Den desidert vanligste ulykkestypen viser seg å være velt, som utgjør halvparten av alle ulykkene. Kollisjon med bil (17 %) var den nest vanligste ulykkestypen, etterfulgt av utforkjøring (8 %) og kollisjon med annen syklist (8 %). Kollisjon med moped eller motorsykel (1 %) og kollisjon med fotgjenger (1 %) er ulykkestyper som er mindre vanlige.

I utvalget oppgir 15 prosent at de har vært utsatt for en annen ulykkestype enn de som var oppgitt i spørsmålsformuleringen. Andre ulykkestyper som nevnes er at man syklet inn i gjenstand eller dyr i vegbanen eller vegkanten, ble presset ut av vegen av bil eller annen syklist, skled på glatt veg, hadde problemer med bremses eller at ulykken skjedde under terrengsykling.

Tabell 4-5 og Tabell 4-6 gir en oversikt over ulykker fordelt på type i de ulike kommunene.

Tabell 4-5: Type ulykke man hadde vært involvert i som syklist i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Velt	30 %	46 %	42 %	71 %	30 %	48 %	43 %	59 %
Utforkjøring	15 %	8 %	9 %	3 %	13 %	4 %	13 %	11 %
Kollisjon med fotgjenger	7 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kollisjon med annen syklist	4 %	12 %	6 %	3 %	9 %	20 %	4 %	7 %
Kollisjon med moped/MC	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kollisjon med bil	19 %	15 %	24 %	21 %	22 %	12 %	20 %	11 %
Annen ulykke	26 %	19 %	12 %	3 %	26 %	16 %	20 %	11 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	27	26	33	34	23	25	46	27

Tabell 4-6: Type ulykke man hadde vært involvert i som syklist i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Velt	42 %	55 %	47 %	79 %	46 %	47 %	53 %	60 %	33 %
Utforkjøring	6 %	0 %	13 %	0 %	7 %	0 %	6 %	8 %	50 %
Kollisjon med fotgjenger	3 %	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %
Kollisjon med annen syklist	10 %	5 %	0 %	0 %	11 %	12 %	15 %	4 %	17 %
Kollisjon med moped/MC	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %	0 %	0 %	0 %
Kollisjon med bil	19 %	23 %	7 %	11 %	21 %	18 %	15 %	16 %	0 %
Annen ulykke	10 %	14 %	33 %	11 %	14 %	18 %	9 %	12 %	0 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	31	22	15	19	28	17	47	25	6

Ser vi på ulykkestypen velt er denne vanligst i kommunene Bø (79 %) og Horten (71 %) og minst vanlig i kommunene Drammen (30 %) og Holmestrand (30 %). Kollisjon med bil hadde størst andel i Ringerike (24 %) og Skien (23 %) og lavest andel i Notodden (7 %). Det er ingen ulykker av typen kollisjon med bil i Farsund, men her er det kun 6 registrerte ulykker. Det er små tall og variasjonene kan skyldes tilfeldigheter.

5 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?

De som ikke hadde syklet siste år, eller syklet mindre enn 3-4 dager i uken, ble spurt om hva som skal til for at de skal sykle mer. I spørsmålsteksten ble det oppgitt åtte ulike forslag. I tillegg var de mulig å komme med egne forslag under kategorien "Annet". Figur 5-1 viser svarfordelingen for de ulike forslagene. Det var under én promille av respondentene som oppga "Lavere fartsgrense for biltrafikken" og "Bedre parkeringsforhold for sykkel" som forslag. Disse alternativene er derfor ikke presentert i figuren.



Figur 5-1: Hva skal til for å sykle mer? Flervalgsspørsmål. N=5770

Bortsett fra "Annet" er flere egne sykkelstier/sykkelfelt (12 %) det mest populære svaralternativet, etterfulgt av å skaffe seg ny sykkel (11 %). Kun 3 prosent svarer at vegene må utbedres, mens enda færre svarer at det må bli mindre biltrafikk (1 %), at bilistene må ta mer hensyn til syklistene (1 %) og at de trenger noen å sykle med (1 %) for at de skal sykle mer.

Av egne forslag i kategorien Annet nevnes bedre helse, bedre kondis, bedre balanse, dårligere helse så man trenger mosjon, bedre motivasjon, bedre vær, bedre tid, mer fritid, kortere avstander, færre bakker, bedre brøyting på vinteren, elsykkel, mindre fare for sykkeltyveri, at andre syklistene tar mer hensyn, sammenhengende sykkelveger, bedre merking av sykkeltraséer, å få betalt for å sykle, at kollektivtransporten blir dyrere, dyrere drivstoff og flere bomstasjoner, at man ikke har tilgang til bil, annen jobb eller arbeidstid, annet bosted eller andre boforhold og eldre barn som ikke trenger å hentes i barnehagen. Flere svarer også at de er for gamle til å sykle eller at de ikke sykler på grunn av aldersmessige årsaker. Noen kommenterer også at de ikke har behov for å sykle eller at de velger å gå eller løpe framfor å sykle.

Tabell 5-1: Hva som skal til for å sykle mer i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Må bli flere egne sykkelstier/sykkelfelt	11 %	11 %	16 %	11 %	12 %	10 %	9 %	15 %
Må bli mindre biltrafikk	0 %	2 %	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %	2 %
Må utbedre vegene	4 %	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	3 %	3 %
Bilistene må ta mer hensyn til syklistene	1 %	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Lavere fartsgrense for biltrafikken	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Må skaffe ny sykkel	13 %	13 %	10 %	7 %	11 %	9 %	12 %	8 %
Bedre parkeringsforhold for sykkel	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Trenger noen å sykle sammen med	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Annet	47 %	48 %	45 %	51 %	42 %	52 %	51 %	47 %
Ikke aktuelt å sykle mer	20 %	18 %	20 %	19 %	23 %	21 %	17 %	19 %
Ikke sikker/ubesvart	11 %	11 %	10 %	12 %	12 %	8 %	13 %	13 %
N	392	292	387	283	296	354	374	331

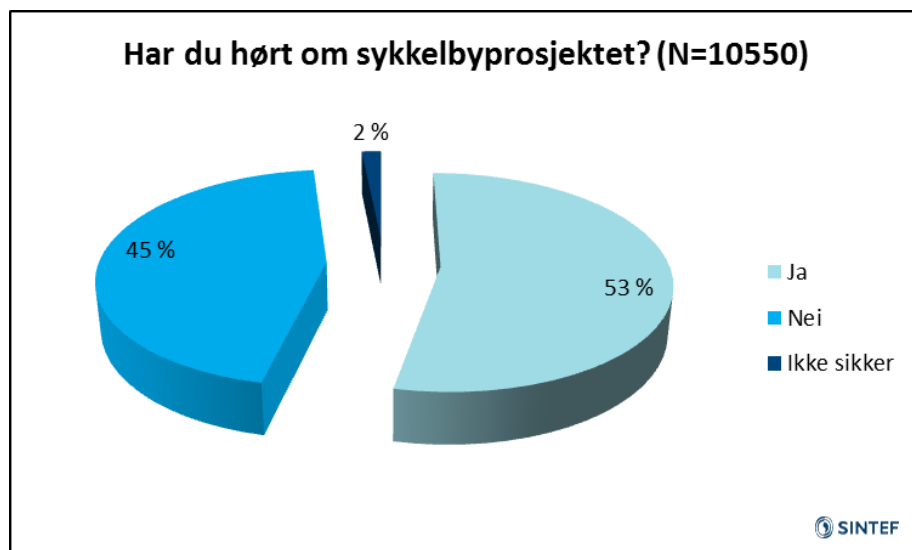
Tabell 5-2: Hva som skal til for å sykle mer i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Må bli flere egne sykkelfelt/sykelstier	10 %	13 %	10 %	12 %	10 %	8 %	12 %	16 %	24 %
Må bli mindre biltrafikk	1 %	0 %	0 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %	3 %
Må utbedre vegene	3 %	4 %	2 %	3 %	3 %	1 %	3 %	5 %	7 %
Bilistene må ta mer hensyn til syklist	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Lavere fartsgrense for biltrafikken	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Må skaffe ny sykkel	12 %	11 %	12 %	9 %	9 %	10 %	13 %	8 %	12 %
Bedre parkeringsforhold for sykkel	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %
Trenger noen å sykle sammen med	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	1 %
Annet	53 %	47 %	46 %	48 %	45 %	50 %	48 %	45 %	34 %
Ikke aktuelt å sykle mer	16 %	19 %	21 %	19 %	21 %	20 %	20 %	21 %	20 %
Ikke sikker/ubesvart	12 %	12 %	14 %	13 %	16 %	14 %	8 %	10 %	12 %
N	394	404	325	273	345	362	357	282	319

Tabell 5-1 og Tabell 5-2 gir en oversikt over hva som skal til for å sykle mer i de ulike kommunene. Den kommunen med størst andel som etterlyser flere egne sykkelfelt/sykelstier er Farsund. Nesten hver fjerde respondent nevner dette. Arendal (8 %) er den kommunen med færrest som nevner flere egne sykkelfelt/sykelstier. Farsund er også den kommunen med en høyest andel som nevner mindre biltrafikk (3 %) og utbedring av vegene (7 %). Det å skaffe seg ny sykkel nevnes oftest i kommunene Drammen, Kongsberg og Kristiansand og sjeldnest i Horten (7 %).

6 SYKKELBYPROSJEKTET

Alle respondentene for undersøkelsen ble spurt om de kjenner til sykkelbyprosjektet i sin kommune. Figur 6-1 viser andelen som har hørt om prosjektet.



Figur 6-1: Har du hørt om sykkelbyprosjektet?

I hele utvalget er det 53 prosent som har hørt om sykkelbyprosjektet. Det er ingen kjønnsforskjeller i om man har hørt om prosjektet eller ikke. Kjennskap til prosjektet øker med alder. Blant personer under 30 år har kun 31 prosent hørt om sykkelbyprosjektet, mot 67 prosent i aldersgruppen 60 år og eldre. Skoleelever og studenter har i svært liten grad hørt om sykkelbyprosjektet, kun 28 prosent har hørt om det. Blant yrkesaktive er det 56 prosent som har hørt om prosjektet. Det er alderspensjonister som i størst grad har kjennskap til prosjektet, med to av tre som svarer bekreftende på at de har hørt om det.

Tabell 6-1: Andelen som har hørt om sykkelbyprosjektet i kommunene i Buskerud og Vestfold

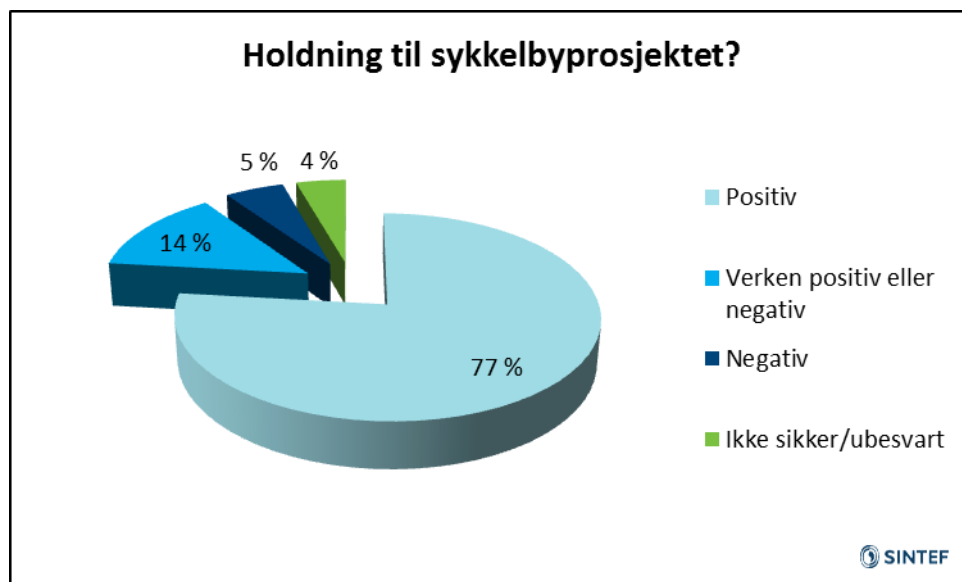
	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Ja	48 %	75 %	48 %	30 %	12 %	51 %	75 %	38 %
Nei	48 %	24 %	50 %	68 %	87 %	48 %	25 %	60 %
Ikke sikker	3 %	1 %	1 %	2 %	1 %	1 %	0 %	2 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	701	601	701	602	502	701	709	603

Tabell 6-2: Andelen som har hørt om sykkelbyprosjektet i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Ja	48 %	46 %	67 %	34 %	80 %	43 %	63 %	86 %	56 %
Nei	50 %	52 %	32 %	65 %	19 %	55 %	34 %	13 %	43 %
Ikke sikker	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	702	716	500	500	599	603	710	600	500

Tabell 6-1 og Tabell 6-2 viser variasjonen mellom kommunene, om man har hørt om sykkelbyprosjektet eller ikke. Det er flest som kjenner til sykkelbyprosjektet i kommunene Kongsberg (75 %) og Sandefjord (75 %), og færrest i Holmestrand (12 %).

De som svarte at de har hørt om sykkelbyprosjektet, ble videre spurt om sin holdning til prosjektet.



Figur 6-2: Holdninger til sykkelbyprosjektet. N=5632

De fleste som har hørt om sykkelbyprosjektet oppgir å være positive (77 %). Kun 5 prosent er negativ, mens 14 prosent verken er positiv eller negativ. Det var små variasjoner i holdningen til sykkelbyprosjektet mellom de ulike undergruppene. Kvinner viser seg å være noe mer positiv enn menn (79 % mot 74 %). Unge under 30 år har i større grad en nøytral holdning til sykkelbyprosjektet, med én av fem som oppgir at de verken er negativ eller positiv. Personer 60 år og eldre har i minst grad en nøytral holdning til prosjektet, og med både enn høyere andel som er positiv (79 %) og negativ (6 %) enn gjennomsnittet.

Tabell 6-3: Holdninger til sykkelbyprosjektet i kommunene i Buskerud og Vestfold

	Drammen	Kongsberg	Ringerike	Horten	Holmestrand	Tønsberg	Sandefjord	Larvik
Positiv	81 %	72 %	78 %	80 %	83 %	83 %	83 %	85 %
Verken positiv eller negativ	11 %	17 %	10 %	14 %	9 %	11 %	10 %	10 %
Negativ	3 %	7 %	7 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %
Ikke sikker/ubesvart	5 %	3 %	6 %	4 %	7 %	3 %	5 %	3 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	339	448	338	182	58	356	531	230

Tabell 6-4: Holdninger til sykkelbyprosjektet i kommunene i Telemark og Aust- og Vest-Agder

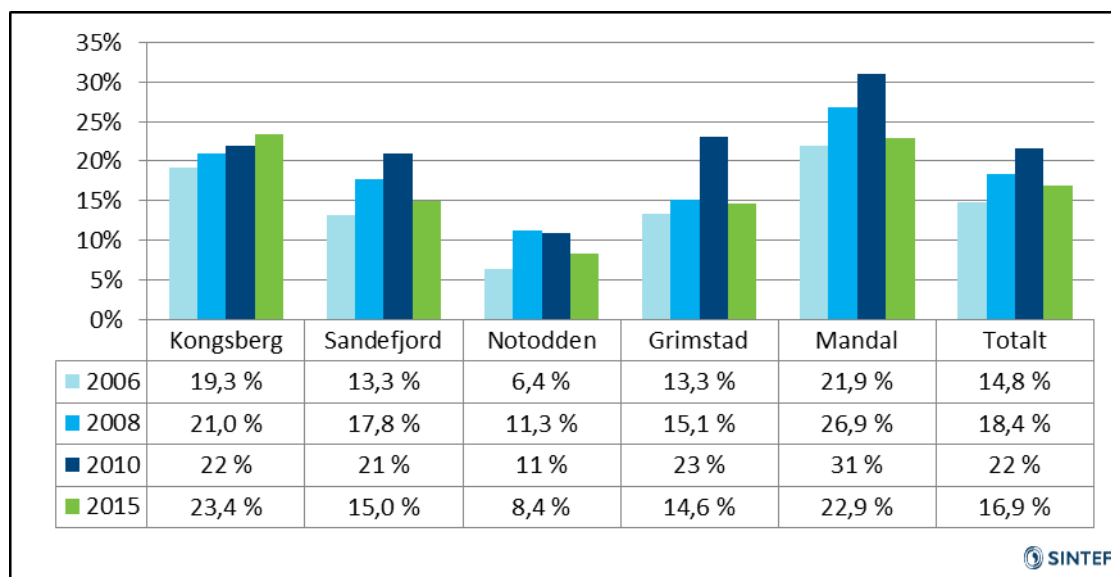
	Porsgrunn	Skien	Notodden	Bø	Grimstad	Arendal	Kristiansand	Mandal	Farsund
Positiv	69 %	67 %	85 %	78 %	64 %	80 %	84 %	65 %	85 %
Verken positiv eller negativ	16 %	16 %	9 %	9 %	23 %	10 %	11 %	22 %	6 %
Negativ	8 %	11 %	2 %	5 %	9 %	5 %	2 %	10 %	4 %
Ikke sikker/ubesvart	7 %	6 %	4 %	8 %	4 %	5 %	3 %	3 %	4 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
N	335	329	335	169	480	258	449	515	280

Tabell 6-3 og

Tabell 6-4 viser hvordan holdningen til sykkelbyprosjektet varierer mellom kommunene. Det er flest som oppgir å være positive til prosjektet i kommunene Larvik (85 %) og Farsund (85 %) og færrest i Mandal (65 %) og Grimstad (64 %).

7 ENDRINGER I ANDELEN SOM SYKLER SIDEN 2010, 2008 OG 2006

Fem av byene i årets undersøkelse ble undersøkt både i 2006, 2008 og 2010¹. Figur 7-1 viser hvordan resultatene ser ut for alle disse byene i de fire årene.



Figur 7-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen i 2006, 2008, 2010 og 2015 i fem sykkelbyer

Alle byene hadde økninger i andel som syklet fra 2006 og til 2008, og størst økning var det i Mandal, Notodden og Sandefjord. Økningen fortsatte fra 2008 og til 2010, og både mellom 2006 og 2008 og mellom 2008 og 2010 var det samme gjennomsnittlige økning i de fem byene (+ 3,6 prosentpoeng).

I 2015 var det bare Kongsberg som hadde en fortsatt økning i andel som syklet. Mange byer hadde relativt store reduksjoner, og alle (bortsett fra Kongsberg) lå i 2015 på et nivå mellom nivåene i 2006 og 2008. Gjennomsnittlig nedgang for de fem byene var -5,1 prosentpoeng.

¹ Resultater fra de to første årene er dokumentert i SINTEF rapportene STF50 A06093 og SINTEF A7914, og resultatene fra 2010 i TØI rapport 1101/2010. Prosenttallene i TØI rapporten var avrundet til hele tall.

KILDER

Tretvik, T. (2008). *Sykkkelbyundersøkelsen 2008 Region sør*. SINTEF A7914. SINTEF Teknologi og samfunn. Trondheim.

Tretvik, T. (2006). *Førundersøkelse Sykkkelbyer Region sør*. SINTEF A06093. SINTEF Teknologi og samfunn. Trondheim.

Loftsgarden, T. & Fyhri, A. (2010). *Sykkkelbyundersøkelsen i Region sør 2010*. TØI rapport 1101/2010. Transportøkonomisk institutt. Oslo.

VEDLEGG

A SPØRRESKJEMA

INTRO

God kveld, mitt navn er..... , og jeg ringer fra Respons i forbindelse med en spørreundersøkelse vi gjennomfører for Statens vegvesen i (KOMMUNE). I den forbindelse vil jeg gjerne snakke med en i husstanden som er 13 år eller eldre.

NB! DET ER VIKTIG AT OGSÅ FOLK SOM IKKE SYKLER ER MED I UNDERSØKELSEN

HVIS FLERE:

Da vil jeg gjerne snakke med den som sist hadde fødselsdag.

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN

(Gjenta presentasjon). Har du ca. 5-6 minutter til å svare på noen spørsmål?

Først noen bakgrunnsspørsmål?

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ sivilteneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

ALLE

103. Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker

HVIS JA I SPM 103

104. Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

LES OPPFLERE SVAR MULIG

- 1: Vår (mars, april, mai)
- 2: Sommer (juni, juli, august)
- 3: Høst (september, oktober, november)
- 4: Vinter (desember, januar, februar)
- 5: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

105. Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?
Er det...

LES OPP

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

106. I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?

LES OPPFLERE SVAR MULIG

- 1: Til og fra jobb
- 2: Til og fra skole
- 3: På tur i fritiden
- 4: Når jeg skal steder/ærend i fritiden
- 5: Som trening
- 6: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

107. Syklet du i går?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 107

202. Syklet du på el-sykkel i går, syklet du på vanlig sykkel, eller benyttet du begge deler?

- 1: El-sykkel
- 2: Vanlig sykkel
- 3: Begge deler
- 4: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 107

201. Vi skal nå se litt nærmere på de sykkelturene du hadde igår.

Med sykkeltur mener vi alle turer eller ærend du hadde med sykkel som transportmiddel.

F.eks. regner vi det å sykle til jobb eller skole som en tur og fra jobb/skole og hjem som en ny tur.

203. Hvor startet denne sykkelturen?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted
- 3: Sluttadresse for foregående reise (f.o.m. reise 2)

202. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din i går, hva var hovedformålet med denne?

- 1: Til jobb
- 2: Til skole
- 3: På tur i fritiden
- 4: Ærend i fritiden
- 5: Trening
- 6: Hjemreise
- 7: Ikke sikker/ubesvart

204. Hvor endte denne sykkelturen?
Evt. Hvor syklet du til?

HUSK AT EN SYKKELTUR SKAL HA ET ANNET ENDEPUNKT ENN STARTPUNKTET!
HVIS DET F.EKS. ER EN TRIMTUR, SKAL YTTERPUNKTET/DER MAN SNUR TILBAKE IGJEN
REGISTRERES SOM ENDEPUNKT FOR DEN FØRSTE TUREN. HJEMTUREN BLIR EN NY

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

209. Kan du anslå omtrent hvor mange kilometer du syklet på denne turen?

NOTER ANTALL KILOMETER
0=IKKE SIKKER
1=EN KILOMETER ELLER MINDRE

210. Hvor lang tid brukte du alt i alt på denne sykkelturen?

NOTER ANTALL MINUTTER
0=IKKE SIKKER
1=ETT MINUTT ELLER MINDRE

214. Hvor trygg eller utrygg føler du deg som syklist når du sykler denne strekningen?

- 1: Svært trygg
- 2: Ganske trygg
- 3: Verken trygg eller utrygg
- 4: Ganske utrygg
- 5: Svært utrygg
- 6: Ikke sikker

215. Hadde du flere turer på sykkel i går?

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS JA STILLES SPØRSMÅL 203-215 FOR NESTE SYKKELTUR.

TIL ALLE

501. Har du i løpet av de siste to årene vært utsatt for en ulykke som syklist?

I tilfelle skjedde dette på. . . .

- 1: Gang- og sykkelveg
- 2: Fortau
- 3: Veg
- 4: Nei, ikke utsatt for ulykke
- 5: Ikke sikker/ubesvart

HVIS UTSATT FOR ULYKKE

502. Hva slags ulykke var dette?

Var det. . . ?

LES OPP

- 1: Velt
- 2: Utforkjøring
- 3: Kollisjon med fotgjenger
- 4: Kollisjon med annen syklist
- 5: Kollisjon med moped/motorsykel
- 6: Kollisjon med bil
- 7: Annen ulykke_____NOTÉR
- 8: Ubesvart

503. Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli flere egne sykkelfelt/sykelstier
- 2: Må bli mindre biltrafikk
- 3: Må utbedre vegene
- 4: Bilistene må ta mer hensyn til syklist
- 5: Lavere fartsgrense for biltrafikken
- 6: Må skaffe ny sykkel
- 7: Bedre parkeringsforhold for sykkel
- 8: Trenger noen å sykle sammen med
- 9: Annet_____NOTÉR
- 10: Ikke aktuelt å sykle mer
- 11: Ikke sikker/ubesvart

504. Kjenner du til eller har du hørt om sykkelbyprosjektet i < BY >?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker

HVIS KJENNSKAP ELLER HØRT OM SYKKELBYPROSJEKTET

505. Hva er din holdning til sykkelbyprosjektet i < BY >? Er du. . .

LES OPP

- 1: Positiv
- 2: Verken positiv eller negativ
- 3: Negativ

4: Ikke sikker/ubesvart

408. Kjønn

1: Mann

2: Kvinne

Det var alt. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre.

B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT

Gjennomføring

Sykkkelbyundersøkelsen i Region Sør ble gjennomført i perioden 19. mai - 7. juli 2015. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket nummer både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områder. Fordelingen mellom de to var 30 % fasttelefon og 70 % mobiltelefon.

Intervjuene i undersøkelsen er gjort i kommunene som er omfattet av Sykkkelbyprosjektet i fylkene Aust- og Vest-Agder, Telemark, Buskerud og Vestfold. Undersøkelsen bygger på tilsvarende undersøkelser gjennomført i 2006, 2008, og 2011. Spørsmålene i undersøkelsen er noe færre enn i 2011.

Antall intervju som er gjort i de ulike kommunene/byene er som følger:

1003 Farsund:	500
1002 Mandal:	600
1001 Kristiansand:	710
0904 Grimstad:	600
0906 Arendal:	603
0806 Skien:	716
0805 Porsgrunn:	702
0807 Notodden:	500
0821 Bø:	500
0709 Larvik:	602
0706 Sandefjord:	709
0704 Tønsberg:	700
0701 Horten:	603
0702 Holmestrand:	502
0602 Drammen:	701
0604 Kongsberg:	601
0605 Hønefoss (Ringerike)	701

Sum:	10 550
------	--------

I tidligere undersøkelser har intervjuene i noen kommuner vært begrenset til noen områder i kommunen. Det vil si at noen av de minst befolkede/landlige områdene er tatt ut. For sammenligningens skyld er dette gjort også i denne undersøkelsen. Dette gjelder følgende:

- Kongsberg der postnumrene 3618, 3619, 3647 og 3648 er holdt utenfor
- Notodden der postnumrene 3684, 3691 og 3692 er holdt utenfor
- Grimstad der postnumrene 4870 og 4888 er holdt utenfor

I ettertid viste det seg at det hadde blitt gjort en feil i kodingen av et av spørsmålene i undersøkelsen. Dette gjaldt avslutningsspørsmålet om hva som skal til for at en skal sykle mer enn i dag. Dette spørsmålet skulle ha gått til alle som ikke sykler 3-4 dager i uken eller mer. Ved en beklagelig feil hadde dette spørsmålet blitt knyttet til det foregående spørsmålet om en hadde vært ute for en ulykke med sykkel. Det gikk dermed kun til de som hadde blitt utsatt for en ulykke og ikke nå syklet 3-4 dager i uken eller mer. Feilen ble oppdaget 2 uker før intervjuingen var ferdig, slik at dette ikke gjaldt alle. Likevel var der 6777 som skulle hatt spørsmålet som ikke fikk det. Vi tok derfor ut disse og forsøkte å ringe dem opp igjen for å få svar på dette ene spørsmålet. Dette arbeidet ble gjort i løpet av august og september. Vi klarte å få svar fra 4385 av disse på dette spørsmålet, altså 65 %.

Utvalg og frafall

Utvalget ble som nevnt trukket fra tilgjengelige telefonregistre både for mobil og fasttelefon. Nedenfor har vi satt opp en frafallsoversikt for hver kommune.

1003 Farsund

Ubesvart:	376
Nekt:	1395
Antall intervju:	500

Bruttoutvalg:	2271
---------------	------

1002 Mandal

Ubesvart:	466
Nekt:	1582
Antall intervju:	600

Bruttoutvalg:	2648
---------------	------

1001 Kristiansand

Ubesvart:	443
Nekt:	1672
Antall intervju:	710

Bruttoutvalg:	2825
---------------	------

0904 Grimstad

Ubesvart:	449
Nekt:	1338
Antall intervju:	600

Bruttoutvalg:	2387
---------------	------

0906 Arendal

Ubesvart:	274
Nekt:	1380
Antall intervju:	603

Bruttoutvalg:	2257
---------------	------

0806 Skien

Ubesvart:	466
Nekt:	1801
Antall intervju:	716

Bruttoutvalg:	2983
---------------	------

0805 Porsgrunn

Ubesvart:	530
Nekt:	1804
Antall intervju:	702

Bruttoutvalg:	3036
---------------	------

0807 Notodden

Ubesvart:	576
Nekt:	1534
Antall intervju:	500

Bruttoutvalg:	2610
---------------	------

0821 Bø

Ubesvart:	600
Nekt:	1164
Antall intervju:	500

Bruttoutvalg:	2264
---------------	------

0709 Larvik

Ubesvart:	404
Nekt:	1468
Antall intervju:	602

Bruttoutvalg:	2474
---------------	------

0706 Sandefjord

Ubesvart:	489
Nekt:	1688
Antall intervju:	709

Bruttoutvalg:	2886
---------------	------

0704 Tønsberg

Ubesvart:	1213
-----------	------

Nekt:	1710
Antall intervju:	700

Bruttoutvalg:	3623
---------------	------

0701 Horten

Ubesvart:	446
Nekt:	1473
Antall intervju:	603

Bruttoutvalg:	2522
---------------	------

0702 Holmestrand

Ubesvart:	336
Nekt:	996
Antall intervju:	502

Bruttoutvalg:	1834
---------------	------

0602 Drammen

Ubesvart:	621
Nekt:	1864
Antall intervju:	701

Bruttoutvalg:	3186
---------------	------

0604 Kongsberg

Ubesvart:	606
Nekt:	1379
Antall intervju:	601

Bruttoutvalg:	2586
---------------	------

0605 Hønefoss (Ringerike)

Ubesvart:	541
Nekt:	1586
Antall intervju:	701

Bruttoutvalg:	2828
---------------	------



Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no