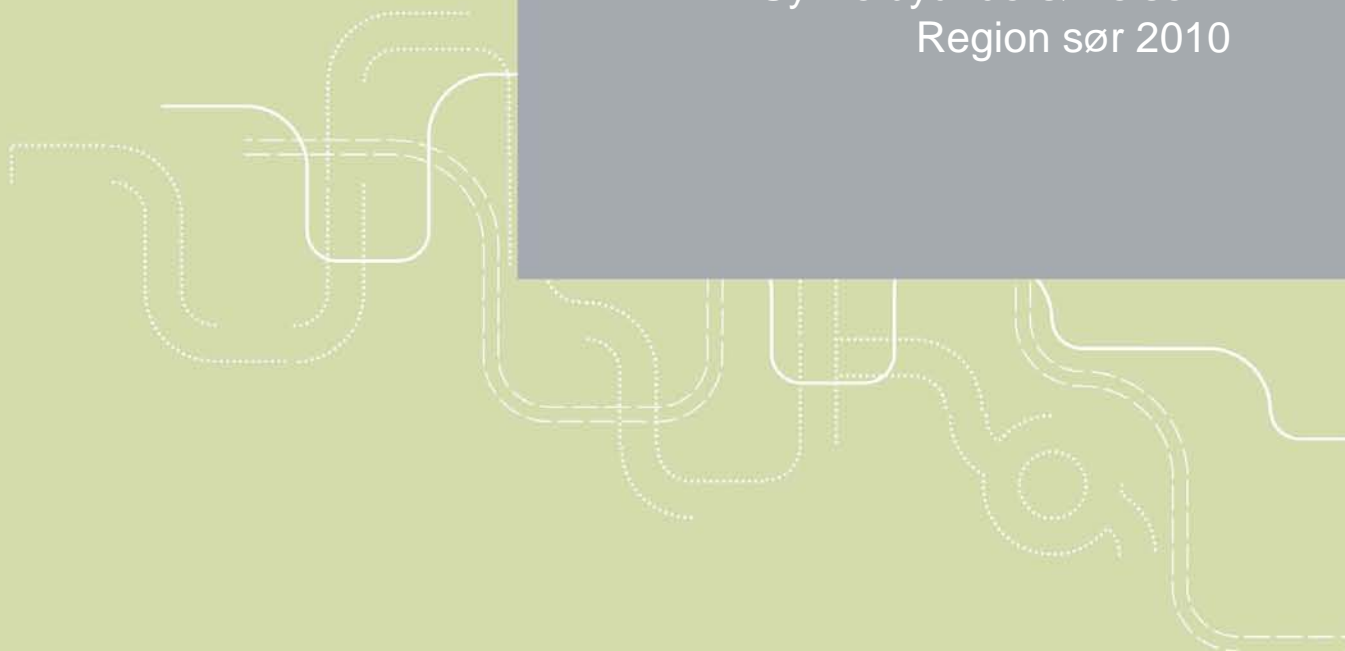


Tanja Loftsgarden
Aslak Fyhri
TØI rapport 1101/2010

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Sykkelbyundersøkelsen i Region sør 2010



Sykkelbyundersøkelsen i Region sør 2010

Tanja Loftsgarden
Aslak Fyhri

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2010

Title: Cycling cities in southern Norway – evaluation of effects

Forfattere: Tanja Loftsgarden
Aslak Fyhri

Author(s): Tanja Loftsgarden
Aslak Fyhri

Dato: 10.2010

Date: 10.2010

TØI rapport: 1101/2010

TØI report: 1101/2010

Sider 44

Pages 44

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1149-1

ISBN Electronic: 978-82-480-1149-1

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Statens vegvesen Region sør

Financed by: The Norwegian Public Roads Administration, Southern Region

Prosjekt: 3588 - Sykkelbyundersøkelse 2010, region sør

Project: 3588 – Survey of Cycling cities in southern Norway 2010

Prosjektleder: Aslak Fyhri

Project manager: Aslak Fyhri

Kvalitetsansvarlig: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Torkel Bjørnskau

Emneord: Reisevaner
Sykkelby
Sykling

Key words: Bicycle
Cycling
Travel behaviour

Sammendrag:

Sykkelbyundersøkelsen viser en generell økning i sykkelbruken sykkelbyene fra 2006 til 2010. Dette gjelder for alle variable: andel som sykler, antall turer og antall kilometer per tur. Det er imidlertid ikke noen systematisk større økning i sykkelbruken i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik. Det er heller ikke en høyere andel som sier de sykler mer enn tidligere i sykkelbyene enn i de andre byene. Det er altså lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt noen effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen man kan forvente i tidsperioden.

Summary:

A telephone survey conducted in 5 “bicycle cities” in Norway reveals that bicycle use has increased from 2006 to 2010 according to various indicators: percentage who had used bicycle, number of trips and the number of kilometres travelled. The increase in bicycle use is, however, not larger in the bicycle cities than in the control city of Larvik. Data on self-reported changes in bicycle use supports this. The reason of increase in bicycle use is probably due to general trends and not to specific factors in the “bicycle cities”.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Denne rapporten er utarbeidet i forbindelse med en sykkelbyundersøkelse utført for Statens vegvesen Region sør. Statens vegvesen Region sør gjennomførte i 2006 og 2008 undersøkelser av sykkelbyene i regionen. I 2010 var det ønskelig med en etterundersøkelse. Transportøkonomisk institutt ble engasjert for å gjennomføre undersøkelsen av sykkelbyene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad, Mandal. I tillegg var det ønskelig med en førundersøkelse for Hønefoss. Larvik ble inkludert i undersøkelsen som kontrollby.

Undersøkelsen har gjort bruk av telefonintervju, som ble gjennomført i perioden 20. mai til 10. juli 2010. Norstat gjennomførte telefonintervjuene. Analysen av dataene og utarbeidelsen av denne rapporten er utført av Transportøkonomisk institutt. Hos Transportøkonomisk institutt har Aslak Fyhri vært prosjektleder med Tanja Loftsgarden som medarbeider. Arbeidet er kvalitetssikret av forskningsleder Torkel Bjørnskau. Kontakt- og fagperson hos oppdragsgiver har vært Henrik Duus.

Oslo, oktober 2010
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Torkel Bjørnskau
forskningsleder

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn og formål	1
1.2 Datagrunnlaget og demografi	1
1.3 Intervjutidspunkt	4
2 Generelt om bruk av sykkel	5
2.1 Fysisk aktivitet	5
2.2 Sykling i løpet av året	6
2.3 Hensikt med sykkelturene	8
2.4 Sykling på dagen før intervju.....	9
3 De registrerte sykkelturene	11
3.1 Antall sykkelturer fordelt på kommune	11
3.3 Antall kilometer syklet i hver kommune	12
3.4 Tidsbruk på sykkel.....	12
3.5 Sykkelbruk etter ulike bakgrunnsvariabler	13
3.6 Hovedformål med sykkelturene	14
4 Trygghetsfølelse og ulykkeserfaring	16
4.1 Opplevelse av trygghet	16
4.2 Ulykkesinnblanding	17
5 Sykkelbyprosjektet	21
6 Omfang av sykkelbruken i 2010 og endringer siden 2006 og 2008	23
6.1 Oppfattelse av endringer	23
6.2 Faktiske endringer.....	24
7 Kongsberg	27
7.1 Hvilke områder sykles det i, og hvordan er disse tilrettelagt for syklistene?.....	27
7.2 Spørsmål om egen helse og trivsel	29
8 Diskusjon og konklusjon	30
9 Litteratur	31
Vedlegg A: Intervjuskjema	33
Vedlegg B: Gjennomføring og frafallsrapport	41
Vedlegg C: Om etterberegning av antall turer og antall kilometer syklet	42

Sammendrag:

Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2010

Undersøkelsen viser en generell økning i sykkelbruken i de fem sykkelbyene i Region sør fra 2006 til 2010. Det er imidlertid ikke noen systematisk større økning i sykkelbruken i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik. Det er heller ikke en høyere andel som sier de sykler mer enn tidligere i sykkelbyene enn i andre undersøkte byer. Det er derfor lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen man har funnet i tidsperioden.

Bakgrunn

Statens vegvesen Region sør gjennomførte i 2006 og 2008 undersøkelser av sykkelbruken i "sykkelbyene" i region sør dvs. Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal . I 2010 ble Transportøkonomisk institutt engasjert for å gjennomføre en etterundersøkelse av sykkelbyene for å kartlegge om innsatsen hadde bedret forholdene for sykling og økt bruken av sykkel. Larvik ble inkludert i undersøkelsen som kontrollby. I tillegg ble det gjennomført en førundersøkelse for Hønefoss. I alt ble 5.600 personer intervjuet per telefon.

Sykkelaktivitet i sykkelbyene

Undersøkelsen viste at over 72 % av de spurte hadde benyttet sykkelen i løpet av det siste året. Andelen som hadde syklet i løpet av året var størst i Mandal (80 %) og minst i Notodden (62 %). Nesten alle svarte at de syklet om sommeren og våren, mens kun 13 % svarte at de syklet om vinteren. Formålet med sykkelturene var i hovedsak knyttet til reiser i fritiden. Formål som *å sykle på tur, i ærend eller som trening* var kategoriene med flest svar.

For å få mer kunnskap om sykkelvaner ble respondentene spurt om de hadde syklet på dagen før intervjuet. I snitt var det 20 % som hadde syklet dagen før. Andelen varierte fra 31 % i Mandal til 11 % i Notodden. Antall sykkelture per syklist varierte mellom 2,17 i Hønefoss og 2,46 i Kongsberg. Når det gjaldt avstand, var det flest turer under 5 km (41%). Her var det liten forskjell mellom kommunene. På grunn av uklarheter om definisjonen av en sykkelstur blant de som foretok intervjuene, er data for antall sykkelreiser og avstand korrigert. Dette innebærer at tallene må tolkes med en viss forsiktighet.

Hovedformålet med sykkelturene var knyttet til fritiden. Det var imidlertid noen variasjoner i de ulike byene. Kongsberg hadde en høy andel jobb- og skolereiser, mens sykkelen i hovedsak var et fritidsreisemiddel i Mandal.

De fleste syklistene følte seg svært trygge eller ganske trygge (84 %) på de strekningene de syklet på. Her var det liten variasjon mellom kommunene. Få av respondentene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist de siste to årene (4,4 % av hele utvalget).

Kjennskap og holdning til sykkelbyprosjektet

Omtrent 70 % av de spurte kjente til Sykkelpbyprosjektet. Det er imidlertid verdt å merke seg at både i Larvik og i Hønefoss var det om lag 30 % som sa de kjente til prosjektet, selv om disse to byene ikke er sykkelbyer. 75 % av de som kjente til prosjektet, var positive. Størst andel positive var det i Hønefoss og Notodden (84 %). Størst andel negative holdninger til prosjektet var det i Grimstad (24 %) og Mandal (10 %).

Effekt av sykkelbyprosjektet på sykkelbruk

Undersøkelsen viste en generell økning i alle de målte indikatorene på sykling fra 2006 til 2010. Dette gjelder både andel som syklet, antall turer og antall kilometer per tur. Det knytter seg imidlertid en viss usikkerhet til måten de to siste variablene er målt på, og da særlig til antall kilometer. Ser man kun på andel som har syklet på registreringsdagen, har det vært en betydelig økning i alle byene. Denne økningen er imidlertid ikke større i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik.

Det er heller ikke en høyere andel som sier de sykler mer enn tidligere i sykkelbyene enn i kontrollbyene Larvik og Hønefoss. Det er derfor lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt noen effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen som har funnet sted i tidsperioden.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål

Statens vegvesen ønsker å stimulere til økt sykkelbruk og har definert såkalte sykkelbyer hvor man særlig skal iverksette tiltak for økt sykkelbruk. I 2006 ble fem sykkelbyer valgt: Mandal, Grimstad, Notodden, Sandefjord og Kongsberg. Sykkelbyene skulle ha en ekstra satsing på sykkel, med informasjon om sykling og sykkelmuligheter, og til en viss grad bygging av nye sykkelanlegg.

I 2006 ble det gjennomført en "Førundersøkelse sykkelbyer Region sør" der formålet var å kartlegge relevante data knyttet til sykkelbruk i de fem sykkelbyene samt i en kontrollby, Larvik. I 2008 ble de fem sykkelbyene undersøkt på nytt. På grunn av planlegging av et sykkelvegnett i Grenland, ble de tre kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble også inkludert i undersøkelsen i 2008.

Hovedformålet med denne undersøkelsen er å kartlegge i hvilken grad tiltakene i de fem sykkelbyene har ført til mer sykling. I tillegg til en etterundersøkelse av de fem sykkelbyene og kontrollbyen Larvik, var det ønskelig med en førundersøkelse for Hønefoss.

Rapporten presenterer hovedtrekkene fra undersøkelsen i 2010. I tillegg er det vurdert endringer basert på data fra tidligere undersøkelser i 2006 og 2008. Endringene presenteres i rapportens siste kapittel.

1.2 Datagrunnlaget og demografi

Undersøkelsen er gjennomført ved bruk av telefonintervju, der det ble gjort et tilfeldig utvalg i hver by. Det er benyttet samme intervju skjema som i de tidligere undersøkelsene fra 2006, bortsett fra noen få endringer. Stedsfestingen av sykkelturenes start og slutt er ikke med i denne undersøkelsen. Det er i tillegg også lagt til noen ekstra spørsmål til intervjuobjektene i Kongsberg om opplevelsen av å sykle i ulike områder i byen. Det er de siste årene gjennomført ulike tiltak for å forbedre forholdene for syklistene i Kongsberg. Det var derfor ønskelig å kartlegge i hvilken grad disse ble verdsatt av de syklende. Spørreskjema for undersøkelsen kan ses i vedlegg A.

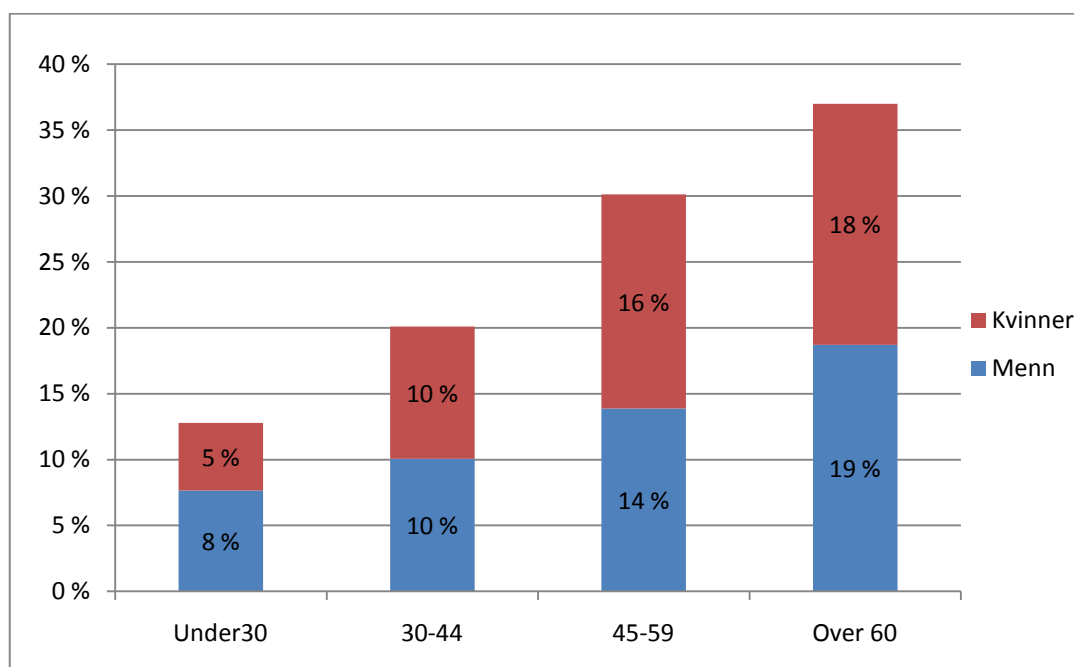
Telefonintervjuene er utført av Norstat. Totalt ble det ringt til over 33 000 personer, med en svarprosent på 18 % (se tabell 1). Fullstendig frafallsrapport kan ses i vedlegg B. Svarandelen i de foregående undersøkelsene var på hhv 22 og 24 prosent. En forklaring til den lave svarprosenten i disse undersøkelsene kan være at det er inkludert mange mobilnummer i utvalget. Disse er erfaringsmessig vanskeligere å nå enn fasttelefoner. Uansett innebærer et så stort frafall at en er nødt til å tolke resultatene med en viss forsiktighet.

Tabell 1 Antall intervjuede og svarprosent

	Antall	Prosent
Ubesvart	26510	82 %
Svart	6087	18 %
Utvalg	32597	100 %

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 1 viser hvordan respondentene fordeler seg på kjønn og fire alderskategorier. Utvalget består i stor grad av eldre personer; 37 % er over 60 år, mens andelen under 30 utgjør kun 13 %. Dette tilsier at utvalget er underrepresentert når det gjelder yngre personer. Det er derfor gjennomført en vekting på av dataene for alder og kjønn. Vektingen skal sikre at dataene er representative for befolkningen i de definerte områdene, og sammenlignbare med de foregående undersøkelsene. Andelen menn og kvinner er tilnærmet lik (henholdsvis 51 % og 49 %).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 1 Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget

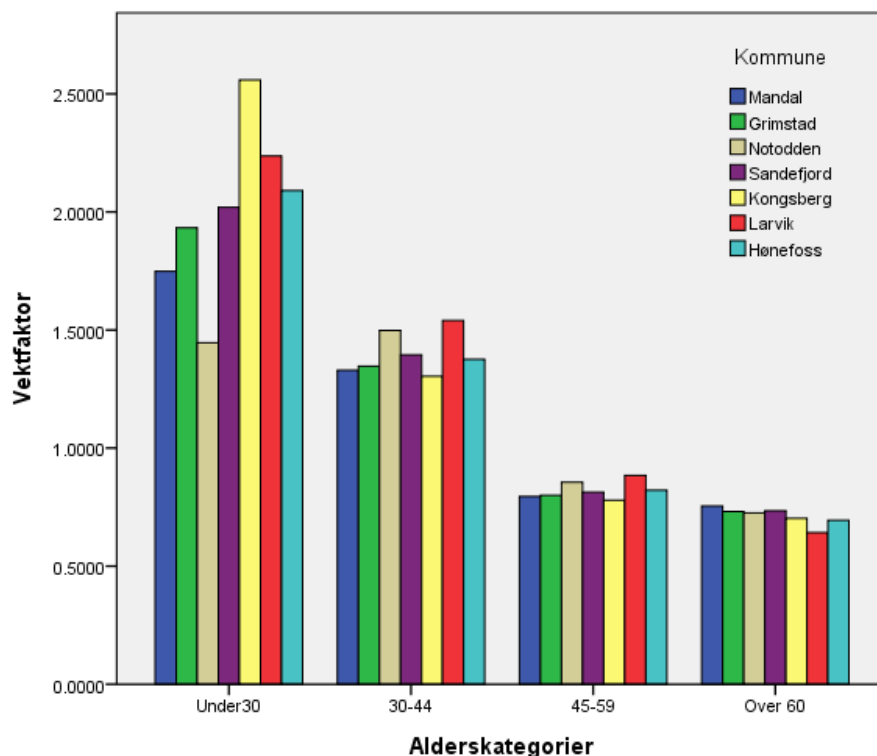
Tabell 2 viser antall respondenter i sykkelbyene. Det er gjennomført like mange intervju som i 2006 og 2008. Utvalget er stratifisert etter sykkelbyer med tilnærmet like mange respondenter i hver kommune.

Tabell 2 Antall respondenter fordelt på kommune

Kommune	Antall respondenter
Grimstad	791
Sandefjord	793
Hønefoss	802
Kongsberg	805
Larvik	805
Mandal	805
Notodden	822
Total	5 623

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Alle analyser som er foretatt i rapporten, er gjort med vektete data. Vekting foretas når utvalget i en undersøkelse ikke er helt representativt for befolkningen i det aktuelle området. Her er vektingen foretatt etter alder og kjønn for hver kommune. Vektingen gjøres ved at svarene fra de grupper av respondenter som er underrepresentert i utvalget, gis en større vekt vis a vis de andre gruppene. I denne undersøkelsen var, som vist i figur 1, yngre respondenter underrepresentert. Svarene fra de yngste respondentene er derfor vektet opp med en gitt faktor i analysene. Figuren nedenfor viser gjennomsnittlig vektfaktor for hver aldersgruppe i hver kommune. I gjennomsnitt vektes de som er under 30 år med en vektfaktor på ca 2, dvs si at svarene fra denne gruppen teller dobbelt så mye i de analysene som gjøres, mens svarene fra de som er over 60 vektes med en faktor på 0.7 hvilket innebærer at betydningen av deres svar reduseres med ca 30 %. Som vi ser er vektfaktoren spesielt høy (over 2.5) for de som er under 30 i Kongsberg, mens den i Notodden er betydelig lavere (under 1.5).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 2 Vektfaktorer etter aldersgruppe og kommune. Gjennomsnitt.

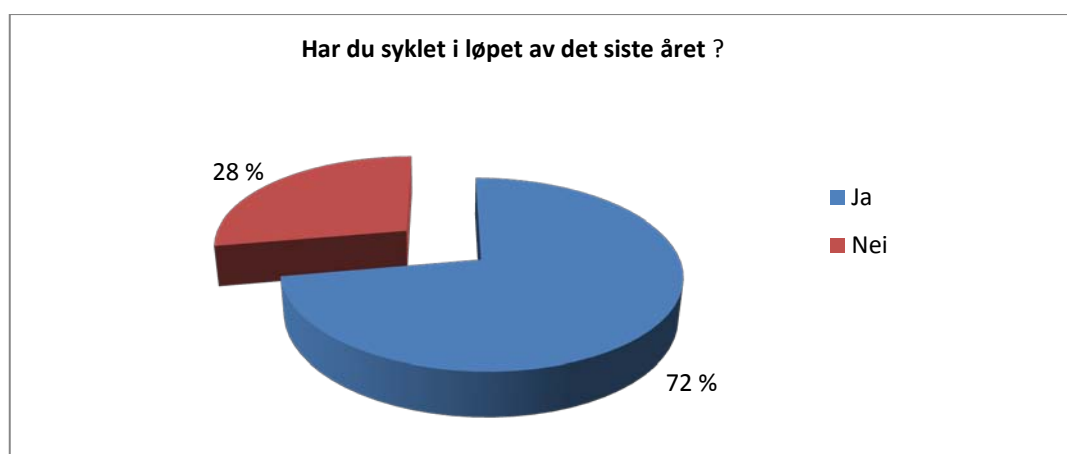
1.3 Intervjutidspunkt

I 2006 og i 2008 startet datainnsamlingen opp 2. mai og varte ut juni måned. Ideelt sett skulle man i 2010 gjennomført intervjuer i samme tidsperiode. I samsvar med oppdragsgivers ønsker startet imidlertid ikke datainnsamling for denne studien før den 20. mai og varte til 10. juli. Intervjuperioden er derfor forflyttet noe i denne undersøkelsen i forhold til de foregående. Dette kan trolig påvirke resultatene noe, for eksempel dersom sykkelbruken øker fra begynnelsen til slutten av mai. Vi har undersøkt sykkelbruken i de første tre ukene av mai og sammenholdt med resten av intervjuperioden i 2006 og 2008. Funnene viser at sykkelbruken ikke er lavere enn den er i resten av intervjuperioden. Analyser av data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) viser samme tendens. Sykkelbruken, målt som antall sykler eller som antall turer, varierer svært lite fra begynnelsen av mai til slutten av juni. Vi kan derfor anta at dette ikke skal bety mye for resultatene.

2 Generelt om bruk av sykkel

2.1 Fysisk aktivitet

Respondentene ble spurt om de hadde benyttet sykkel i løpet av det siste året. Figur 2 viser at over 72 % av de spurte hadde benyttet sykkel i løpet av det siste året.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 3 Sykling i løpet av det siste året. Andel som har syklet en eller flere ganger. Prosent

Tabell 3 viser variasjoner mellom kommunene når det gjelder sykkelbruk i løpet av året. Andelen var størst i Mandal med 80 %, og minst i Notodden med 62 %. I de andre kommunene var andelen relativ lik. Vi ser også at andelen ikke er mindre i kontrollbyen Larvik og Hønefoss (førundersøkelse) enn i sykkelbyene.

Tabell 3 Bruk av sykkel i kommunene i løpet av det siste året.

		Kommune								Totalt
		Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal		
Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?	Ja	N	591	576	579	574	512	574	647	4053
		%	73 %	72 %	73 %	72 %	62 %	73 %	80 %	72 %
	Nei	N	214	223	216	226	309	214	157	1559
		%	27 %	28 %	27 %	28 %	38 %	27 %	20 %	28 %
	Vet ikke	N	1	3	2	1	0	3	1	11
		%	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total		N	806	802	797	801	821	791	805	5623
		%	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: TØI rapport 1101/2010

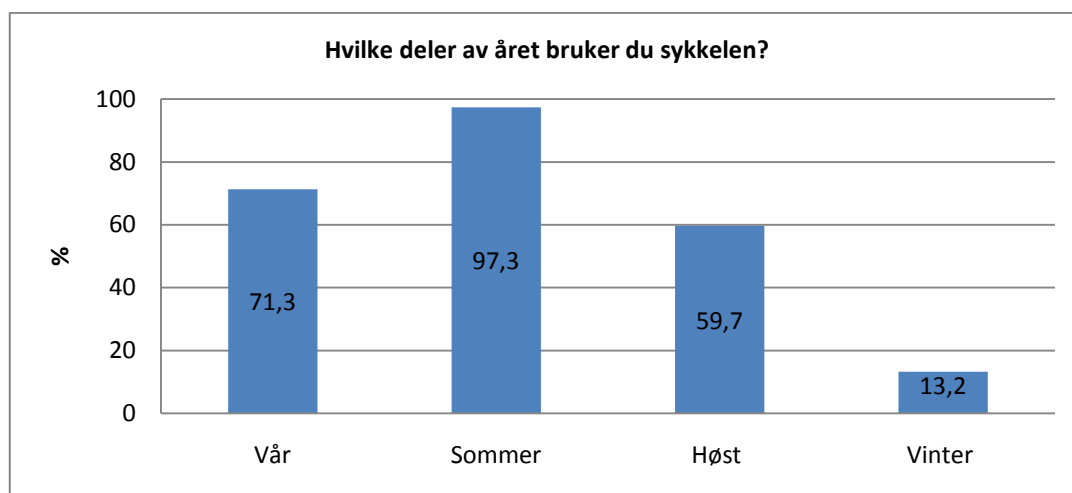
Ser man nærmere på respondentenes svar var det flere menn (75 %) enn kvinner (69 %) som hadde syklet i løpet av det siste året. I de to yngste alderskategoriene, under 30 år og 30-45 år, hadde ca 80 % syklet i løpet av det siste året. I gruppen 45-59 år hadde ca. 75 % syklet, og blant de over 60 år hadde ca. 50 % syklet. Blant studenter var det ca 85 % som hadde syklet, og blant de yrkesaktive 80 %. Blant hjemmeværende, alderspensjonister og trygdede var det ca. 40-50 % som hadde syklet. Andelen som hadde syklet varierer med utdanning fra 68 % for de med laveste kategori for utdanning, til 78 % for de med høyeste kategori for utdanning.

2.2 Sykling i løpet av året

De som hadde syklet det siste året, ble spurt om hvilke deler av året de benyttet sykkelen. Ikke overraskende svarte nesten alle at de syklet om sommeren og våren, mens kun 13 % svarte at de syklet om vinteren. Når det gjaldt sykling om sommeren, var fordelingen mellom menn og kvinner tilnærmet lik. Om vinteren var andelen menn (64 %) større enn andelen kvinner (36 %).

Figur 3 og tabell 4 viser når de intervjuede bruker sykkelen, og hvordan årstidsvariasjonene varierer mellom byene. Det er flest som sykler om vinteren i Mandal (30 %), mens det er kun 5 % som sykler om vinteren i Hønefoss.

Ser man nærmere på de som sykler om vinteren, karakteriseres disse som de yngre aldersgruppene, yrkesaktive, skoleelever og studenter, samt de med førerkort og tilgang til bil.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 4 Fordeling av sykkelbruk over året i sykkelbyene. Prosent

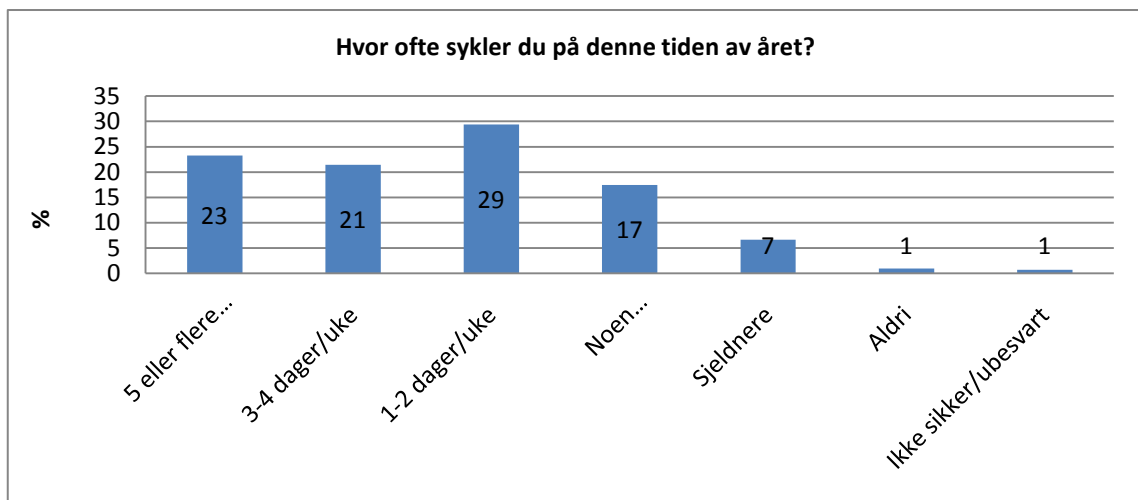
Tabell 4 Sykkelbruk i kommunene i løpet av det siste året fordelt på årstid. Prosent.

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Vår (mars, april, mai)	72 %	64 %	68 %	73 %	63 %	79 %	79 %	71 %
Sommer (juni, juli, aug)	98 %	97 %	97 %	98 %	98 %	96 %	98 %	97 %
Høst (sept, okt, nov)	61 %	52 %	56 %	61 %	52 %	66 %	67 %	60 %
Vinter (des, jan, feb)	12 %	5 %	10 %	9 %	8 %	15 %	30 %	13 %
Antall (N)	591	576	578	574	513	573	648	4053

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Tabell 4 viser at nesten alle sykler om sommeren, og at andelen som sykler om våren er nokså lik mellom kommunene. Om høsten og særlig om vinteren er det en tendens til at sykkelbruken er noe høyere på Sørlandet, noe som trolig primært skyldes at et mildere og mer sykkelvennlig klima.

De som hadde syklet det siste året, ble videre spurt om hvor ofte de syklet. Figur 4 viser at de fleste syklet 1-2 ganger i uken (29 %). Det er også ganske mange som oppgir at de sykler mer enn dette.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 5 Frekvens i sykkelbruk. Prosent

Tabell 5 viser hvordan frekvens i sykkelbruken varierer i de enkelte kommunene. Kongsberg og Mandal skiller seg ut ved at flere sykler mye (5 eller flere ganger i uken) i disse kommunene. Tilsvarende er det i Notodden og Hønefoss færre som sykler mye. Larvik som ikke er en sykkelby, skiller seg lite fra sykkelbyene når det gjelder sykkelbruk. I Hønefoss som heller ikke er en sykkelby, er det færre som sykler mye.

Tabell 5 Bruk av sykkel i kommunene i løpet av det siste året.

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
5 eller flere dager/uke	31 %	17 %	22 %	22 %	16 %	22 %	31 %	23 %
3-4 dager/uke	20 %	23 %	20 %	22 %	20 %	23 %	23 %	21 %
1-2 dager/uke	26 %	31 %	31 %	32 %	31 %	31 %	25 %	29 %
Noen dager /måned	15 %	20 %	18 %	17 %	21 %	17 %	14 %	17 %
Sjeldnere	7 %	7 %	7 %	5 %	10 %	6 %	5 %	7 %
Aldri	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Antall (N)	590	577	579	574	512	575	648	4055

Kilde: TØI rapport 1101/2010

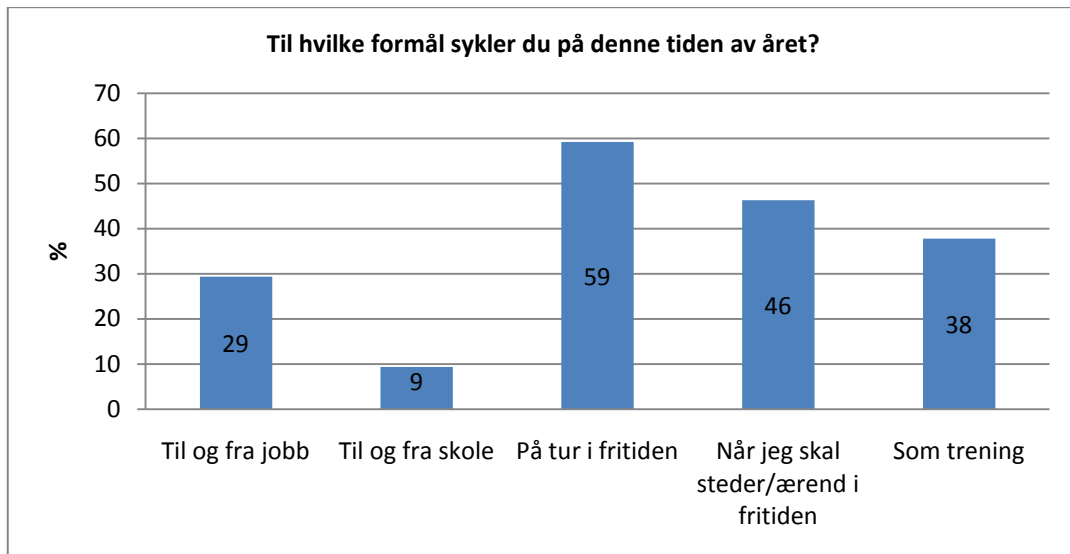
Ser vi nærmere på de som oppgir å ha syklet mye i løpet av uken, er det mulig å se sammenhenger mellom sykling og andre faktorer. De som syklet 5 eller flere ganger i uken, kan karakterises på følgende måte: under 30 år, skoleelever og studenter, ikke førerkort for bil og personer med laveste kategori for utdanning. Dette kan tyde på at de som sykler mest kanskje ikke har så god tilgang til bil eller andre alternative transportmidler.

2.3 Hensikt med sykkelturene

De som hadde syklet det siste året, ble spurt om til hvilke formål sykkelen ble benyttet. På dette spørsmålet var det mulig å oppgi flere svar.

Figur 5 viser at formålet med sykkelturene for det meste er knyttet til reiser i fritiden. "På tur", "ærend i fritiden" og "som trening" er de kategoriene med flest svar.

Sykling til og fra jobb har størst andel i Kongsberg (39 %), og minst andel i Hønefoss (24 %) og Larvik (26 %). Sykling som tur i fritiden er mest utbredt i Hønefoss og Larvik (begge 64 %), og minst i Kongsberg (52 %).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 6 Hensikt med sykkelturene. Prosent

Tabell 6 Hensikt med sykkelturene, kommunevis.

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Til og fra jobb	39 %	24 %	26 %	23 %	30 %	30 %	32 %	29 %
Til og fra skole	13 %	10 %	8 %	8 %	8 %	10 %	9 %	9 %
På tur i fritiden	54 %	64 %	54 %	64 %	61 %	58 %	60 %	59 %
Steder/ærend i fritiden	46 %	37 %	49 %	46 %	36 %	47 %	60 %	46 %
Som trening	34 %	41 %	34 %	45 %	41 %	36 %	35 %	38 %
Antall (N)	591	576	579	574	512	573	647	4052

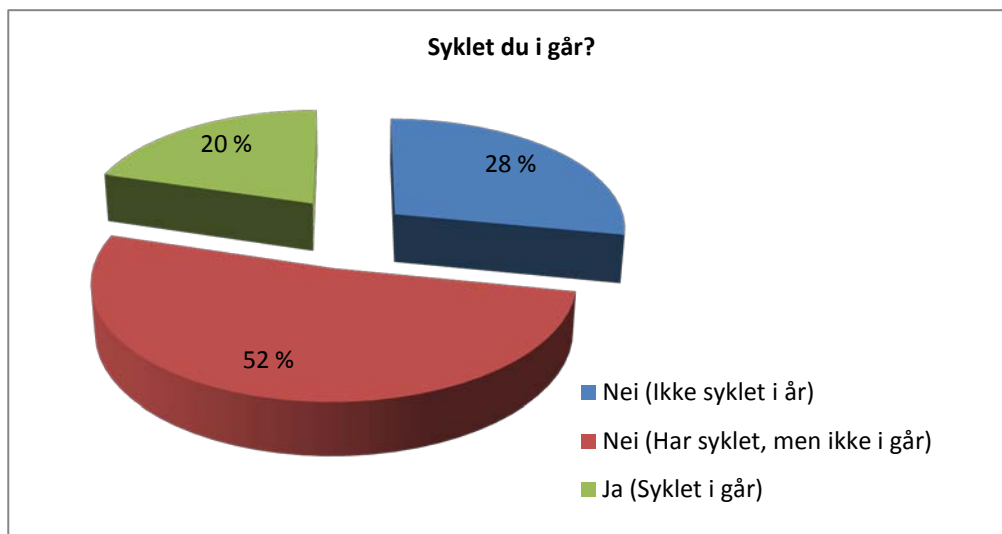
Kilde: TØI rapport 1101/2010

2.4 Sykling på dagen før intervju

Det var kun de som hadde syklet i løpet av året, som ble spurt om de hadde syklet dagen før intervjuet, men i de kommende fremstillingene fordeler vi disse på hele utvalget, også de som ikke fikk spørsmålet, og som altså ikke har syklet verken ”i år” eller ”i går”.

Det var 20 % av hele utvalget som hadde syklet dagen før. Andelen som hadde syklet, varierte fra 31 % i Mandal til 11 % i Notodden.

De som oppga å ha syklet dagen før intervjudagen kunne typisk karakteriseres som: under 30 år, skoleelever eller student, lav utdanning og uten bil. Dette kan tyde på at de som benyttet sykkel kanskje ikke har så god tilgang til bil eller andre alternative transportmidler. Utdypende beskrivelser av de registrerte sykkelturene presenteres i neste kapittel.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 7 Andel som syklet dagen før intervjudagen. Prosent, N=5622.

Tabell 7 Andel som syklet på dagen før intervju, andel som har syklet i år, men ikke på dagen før intervju, og andel som ikke har syklet i hver sykkelby. Prosent

	Mandal	Grimstad	Notodden	Sandefjord	Kongsberg	Larvik	Hønefoss	Alle
Ikke syklet i år	20	28	38	28	27	28	28	28
Syklet, ikke i går	49	49	51	52	51	53	56	52
Syklet i går	31	23	11	21	22	19	16	20
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall	806	789	823	800	802	800	802	5622

Kilde: TØI rapport 1101/2010

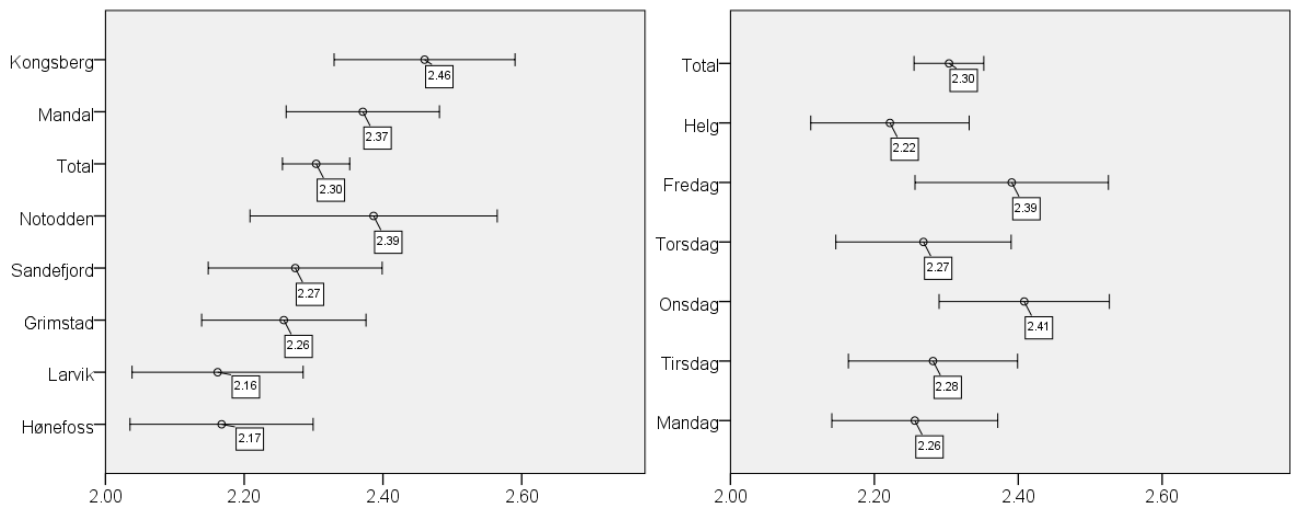
3 De registrerte sykkelturene

3.1 Antall sykkelturet fordelt på kommune

Dette kapitlet omhandler de personene som oppga å ha syklet på registreringsdagen (ca 1100 personer). På grunn av uklarheter om definisjonen av en sykkelstur hos de som foretok intervjuene (intervjuerne registrerte ikke returreisen som en egen tur), måtte vi foreta en manuell omkodning av det registrerte antall sykkelturet for hver respondent (se vedlegg C). Dette innebærer at tallene må tolkes med en viss forsiktighet.

Figur 7 viser at antall sykkelturet per syklist varierte mellom 2,16 i Larvik og 2,46 i Kongsberg. Variansanalyse med ANOVA viser at Kongsberg har signifikant flere turer enn Larvik og Hønefoss, men generelt sett er forskjellene små, og ingen av de andre differansene er statistisk signifikante, gitt et 95 % konfidensintervall.

Når det gjelder fordelingen på ukedag, ser vi at sykkelbruken er lavest i helgen (2,22), og høyest på onsdag (2,41), men heller ikke her er forskjellene signifikante.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 8 Gjennomsnitt og konfidensintervall for antall sykkelturet pr syklist fordelt på hhv kommune og ukedag

3.3 Antall kilometer syklet i hver kommune

Tabell 8 viser hvordan antall kilometer syklet på registreringsdagen varierer mellom kommunene. Totalt var det flest turer under 5 km (41%). Deretter 27 % turer mellom 5 og 10 km. 16 % av alle turene var over 20 km. Ser man på variasjonen mellom kommunene, har alle kommunene flest korte turer under 5 km. Særlig Mandal og Grimstad har mange korte turer. Flest lange turer (over 20 km) finner vi i Larvik, Hønefoss og Notodden.

Tabell 8 Antall kilometer syklet på sykkeldagen i hver kommune. Andel i hvert intervall. Prosent

	Under 5 km	5,1 - 10 km	10,1 - 15 km	15,1 - 20 km	Over 20 km	Sum	Antall
Mandal	44	33	9	4	10	100	244
Grimstad	45	29	9	3	15	100	181
Notodden	38	20	14	6	21	100	94
Sandefjord	38	28	10	7	18	100	167
Kongsberg	38	32	12	5	13	100	177
Larvik	42	18	9	8	23	100	149
Hønefoss	42	19	10	6	23	100	127
Alle	41	27	10	5	16	100	1139

Kilde: TØI rapport 1101/2010

3.4 Tidsbruk på sykkel

Tabell 9 viser hvordan tidsbruk på sykkel varierer mellom kommunene. Vi ser det samme mønsteret for tidsbruk som for antall kilometer syklet; kommunene med mange lange turer har også lengst tidsbruk. Det er relativt få av de spurte (6 prosent) som har syklet under 15 minutter.

Tabell 9 Antall minutter syklet på sykkeldagen i hver kommune. Andel i hvert intervall. Prosent

	1 – 15 min	15,1 - 30 min	30,1 - 45 min	45,1 - 60 min	Over 60 min	Sum	Antall
Mandal	5	32	18	17	28	100	244
Grimstad	10	31	18	15	26	100	181
Notodden	1	27	16	19	37	100	94
Sandefjord	7	31	16	16	30	100	167
Kongsberg	5	30	20	18	27	100	177
Larvik	7	18	18	17	40	100	149
Hønefoss	5	30	13	20	32	100	127
Alle	6	29	17	17	31	100	1139

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Det kan synes som at det ikke er helt godt samsvar mellom antall kilometer og antall minutter syklet. Eksempelvis ser vi at 31 prosent av de spurte hadde syklet over en time på registreringsdagen, mens 16 prosent hadde syklet over 20 km. Antar vi en gjennomsnittsfart på 12 km/t (som er det forholdstallet km/tid som

brukes i den nasjonale reisevaneundersøkelsen¹) ser vi imidlertid at avviket er noe mindre enn ved første øyekast. Det er ca 25 prosent som har syklet over 12 km, og altså 31 prosent som har syklet over en time. Dette innebærer at det fortsatt er et systematisk avvik. Dette kan skyldes at en del av de som har svart på spørsmålet har inkludert tiden de har brukt til ulike gjøremål underveis i sykkeltiden. Tidligere erfaringer med RVU-data tyder på dette, og man skal derfor være forsiktig med å "oversette" reisetid til kilometer.

3.5 Sykkelbruk etter ulike bakgrunnsvariabler

Tabell 10 viser hvordan andelen som syklet på registreringsdagen varierer med ulike bakgrunnsvariabler for alle kommunene. Det er liten forskjell i sykkelaktiviteten mellom menn og kvinner. Når det gjelder alder, er det de under 30 som sykler mest. Det er vanskelig å si noe om forholdet mellom utdanning og sykkelandel. Det kan se ut som de med lav utdanning sykler mer enn andre, men dette skyldes mest sannsynlig at ungdom sykler mer enn eldre. Tabellen viser også at de som ikke har førerkort for bil sykler mer enn de med førerkort.

Tabell 10 Sykkelaktivitet 2010 fordelt på ulike bakgrunnsvariabler.

		Syklet på registrerings- dagen (%)	N (%)
Kjønn	Mann	21 %	2 789 (50%)
	Kvinne	19 %	2 834 (50%)
Alder	Under 30	28 %	1 323 (24%)
	30-44	17 %	1 487 (26%)
	45-59	21 %	1 338 (24%)
	Over 60	17 %	1 472 (26%)
Utdanning	Grunnsk., ung.sk., o.l (inntil 9 år)	26 %	1 011 (18%)
	V.g sk.	17 %	2 301 (41%)
	Høysk., uni (lav. grad (utover v.g. sk.))	20 %	1 089 (19%)
	Høysk., uni (høyere grad) (utover v.g. sk.)	21 %	1 222 (22%)
Hoved- beskjeftigelse	Yrkesaktiv	20 %	3 165 (56%)
	Hjemmearbeidende	13 %	134 (2%)
	Skoleelev/ student	33 %	846 (15%)
	Militærtjeneste/ siviltjeneste	38 %	16 (0%)
	Alderspensionist	16 %	1 018 (18%)
	Trygdet	12 %	243 (4%)
	Arbeidsledig	12 %	92 (2%)
	Annet / uoppgitt	8 %	109 (2%)
Førerkort	Førerkort	18 %	4 740 (90%)
	Ikke førerkort	27 %	524 (10%)
Bilbruk	5 eller flere dager i uken	11 %	3 186 (67%)
	3-4 dager i uken	27 %	720 (15%)
	1-2 dager i uken	41 %	528 (11%)
	Noen dager i måneden	35 %	102 (2%)
	Sjeldnere	23 %	77 (2%)
	Aldri	18 %	98 (2%)
	Ikke sikker	34 %	29 (1%)
Alle		19 %	5623 (100%)

Kilde: TØI rapport 1101/2010

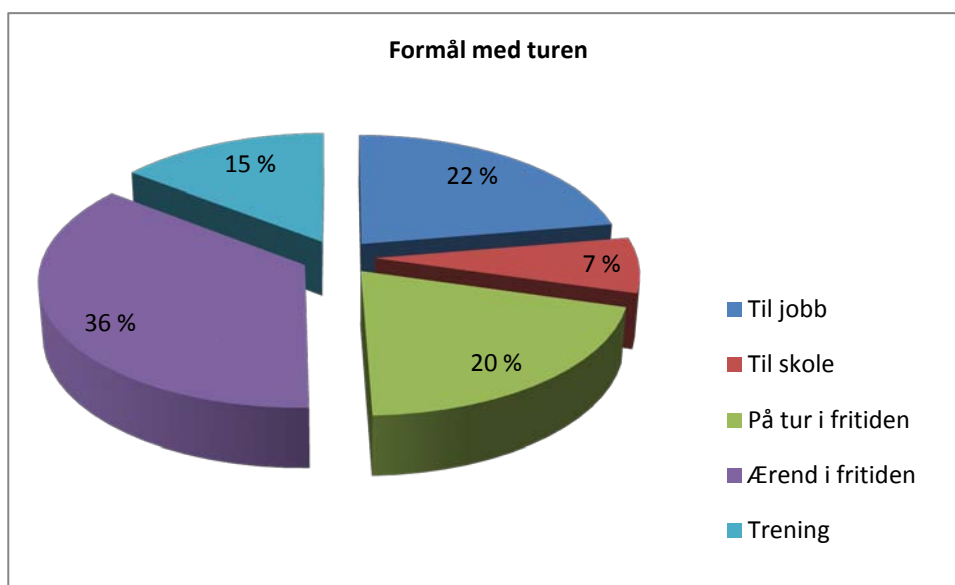
Tabellen viser at særlig skoleelever og studenter syklet på registreringsdagen. Tabellen viser også at jo oftere man kjører bil, desto sjeldnere sykler man. I og

¹ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er en innsamling av et stort datamateriale som kan brukes til å beskrive den norske befolkningens reiser. Gjennomføres hvert fjerde år.

med at flere av disse variablene samvarierer (for eksempel utdanning og alder), er det vanskelig å vite hvilke variabler som har effekt på sykkelbruken. For å avgjøre hvilken variabel som er mest utslagsgivende for sykkelbruk (for eksempel alder eller utdanning) må man gjennomføre multivariate analyser.

3.6 Hovedformål med sykkelturene

Figur 9 viser fordelingen av alle sykkelturene etter hovedformål. Her har vi sett bort fra de turene som har "hjemreise" som hovedformål, samt de få turene hvor respondenten ikke har oppgitt noe hovedformål med turen. Figuren viser at sykkelen primært brukes på fritiden, enten til turer og trening eller for å gjennomføre ærend.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 9 Andel av turene (bortsett fra hjemreise, og "vet ikke") som har ulike formål. Prosent

Tabell 11 viser andel turer med ulike formål i hver kommune. Vi ser at sykkelbruken i de ulike byene har litt ulik karakter. I Mandal brukes sykkelen i stor grad i fritiden, mens Kongsberg kjennetegnes med å ha en høy andel jobb- og skolereiser. Dette mønsteret ligner det som ble observert i 2008.

Antall turer som er registrert i tabell 11 er ikke i samsvar med det antallet som er registrert i avsnitt 3.1 og i kapittel 8. Dette skyldes at vi i tabell 11 har brukt de opprinnelig registrerte turene, ikke korrigert for manglende registrering av returreiser, jfr vedlegg C. Selve fordelingen av turer skal imidlertid ikke berøres av dette, all den tid kategorien "hjemreiser" er ekskludert fra tabellen.

Tabell 11 Formål med tur fordelt på kommune (bortsett fra hjemreise og "vet ikke").
Prosent.

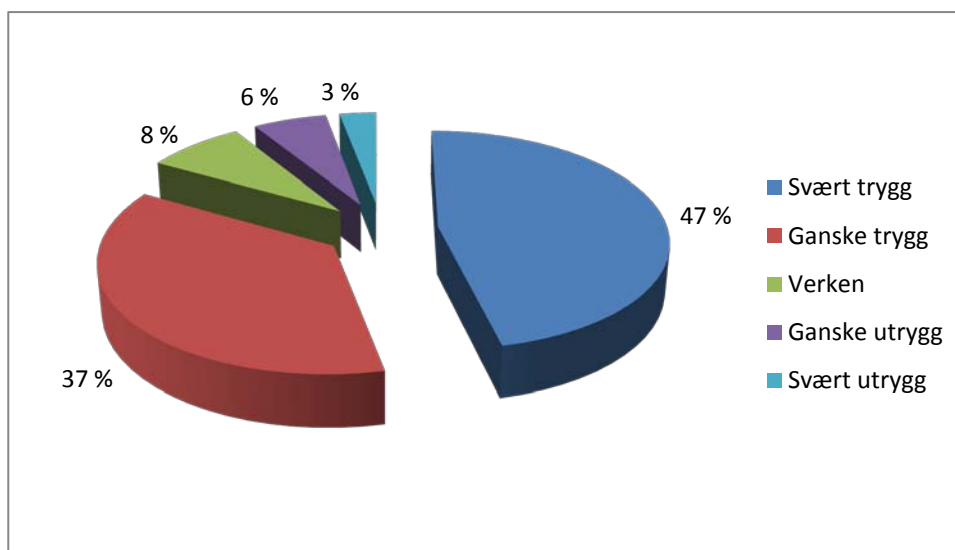
	Mandal	Grimstad	Notodden	Sandefjord	Kongsberg	Larvik	Hønefoss	Alle
Til jobb	17	28	24	24	33	9	20	22
Til skole	5	4	1	11	14	5	8	7
På tur i fritiden	23	22	16	18	15	25	19	20
Ærend i fritiden	45	34	31	32	30	39	33	36
Trening	9	12	28	15	8	21	21	15
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall turer*	341	222	121	202	227	179	145	1437

Kilde: TØI rapport 1101/2010

4 Trygghetsfølelse og ulykkeserfaring

4.1 Opplevelse av trygghet

De som oppga å ha syklet på registreringsdagen fikk spørsmål om hvor trygge eller utrygge de føler seg når de sykler på den strekningen de hadde syklet på registreringsdagen. Samlet for alle kommunene følte de fleste seg svært trygg (47 %) eller ganske trygg (37 %).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 10 Svarfordeling på spørsmålet om hvor trygg man føler seg når man sykler på strekningen som man syklet registreringsdagen. Prosent, N=1146

Mellom kommunene var det liten variasjon. Grimstad hadde størst andel som følte seg trygg eller ganske trygg (89 %), mens Hønefoss hadde lavest andel (74 %). Andelen som opplevde seg som utrygge var størst i Hønefoss (11 %) og Notodden (11 %). Det er ikke store forskjeller mellom aldergrupper når det gjelder opplevelse av trygghet på sykkelturen. Det var imidlertid noen flere blant de eldre over 60 (10%) som følte seg ganske eller svært utrygge enn blant de under 30 år (6,5 %).

Tabell 12 Opplevelse av trygghet i kommunene. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt	
Svært trygg	45 %	40 %	48 %	39 %	51 %	55 %	48 %	47 %	
Ganske trygg	38 %	34 %	39 %	41 %	31 %	34 %	37 %	37 %	
Verken trygg eller utrygg	7 %	15 %	7 %	8 %	7 %	4 %	7 %	8 %	
Ganske utrygg	5 %	6 %	5 %	5 %	8 %	7 %	5 %	6 %	
Svært utrygg	5 %	5 %	1 %	5 %	3 %	1 %	3 %	3 %	
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	
Total	N	177	128	164	153	95	181	248	1146
	%	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Kilde: TØI rapport 1101/2010

4.2 Ulykkesinnblanding

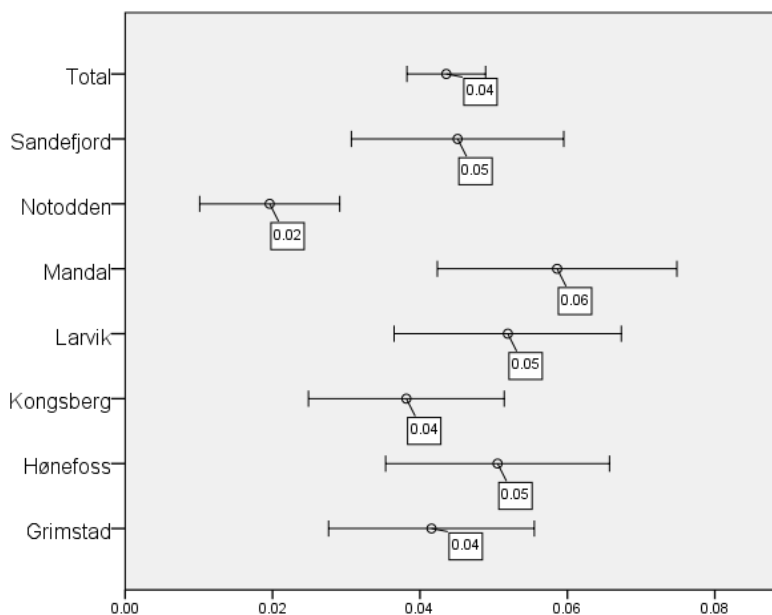
Av respondentene var det kun 4,4 % (av hele utvalget) som har vært utsatt for en ulykke som syklist de siste to årene. Av de respondentene som hadde oppgitt å ha syklet det siste året, hadde 6 % vært innblandet i en ulykke. Av disse var 53 % unge under 30. Dette samsvarer også med den gruppen som oppgir å sykle mest.

Tabell 13 viser andelen i hver kommune som har vært innblandet i en ulykke i løpet av de siste to årene. Figur 11 viser de samme tallene, men med 95 % konfidensintervall. Det kun Notodden som skiller seg signifikant fra ut, med en lavere andel som har opplevd ulykker (2 %). At færre er innblandet i ulykker i Notodden, kan være et resultat at utvalget for Notodden er lite i dette spørsmålet (95). Det er også få som oppgir at de sykler i Notodden, og få ulykker kan også være et resultat av dette.

Tabell 13 Andel i hver kommune som har vært innblandet i en ulykke i løpet av de siste to årene. Prosent

	Andel %
Mandal	6 %
Grimstad	4 %
Notodden	2 %
Sandefjord	5 %
Kongsberg	4 %
Larvik	5 %
Hønefoss	5 %
Antall (N)	5623

Kilde: TØI rapport 1101/2010

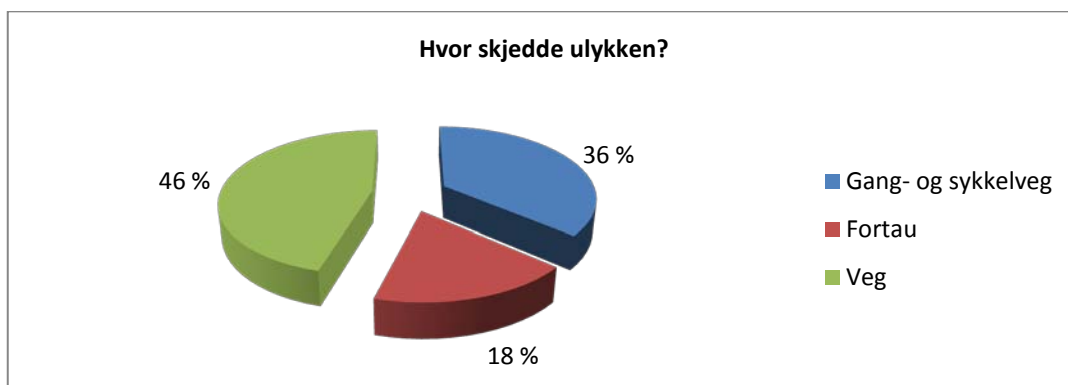


Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 11 Andel i hver kommune som har vært innblandet i en ulykke i løpet av de siste to årene med 95 % konfidensintervall

4.2.1 Hvor skjer ulykkene?

De som hadde vært utsatt som en ulykke, ble videre spurt hvor ulykken hadde skjedd. Figur 12 viser hvor ulykkene skjedde fordelt på vegmiljø. Ulykker på veg er mest vanlig (46 %), deretter ulykker på gang- og sykkelveg (26 %) mens ulykker på fortau utgjør 18 % av alle ulykkene.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 12 Ulykker fordelt på vegmiljø. Prosent

Tabell 14 viser ulykkenes variasjon mellom vegmiljøer i de forskjellige kommunene. I Kongsberg og Sandefjord er det flest ulykker på gang- og sykkelveg. I Notodden, Grimstad og Mandal skjer de fleste ulykkene på veg. Årsak til denne tendensen kan være at flere sykler på gang- og sykkelveg i Kongsberg og Sandefjord, mens syklistene i Notodden, Grimstad og Mandal

sykler langs vegen. Det kan også være en sammenheng mellom etablert gang- og sykkelveg i de ulike kommunen og hvor ulykkene skjer. På grunn av manglende data, har det imidlertid ikke vært mulig å se på disse sammenhengene i dette prosjektet.

Tallene viser at det er flest ulykker i Mandal (ikke signifikant), mens Notodden har færrest ulykker. Det er interessant å sammenligne dette med resultatene der syklistene oppga hvor trygge de følte seg (tabell 12). I Mandal opplever de fleste seg som trygge, mens syklistene i Notodden opplever seg svært utrygge. Årsaken til dette kan være at det ikke er en sammenheng mellom opplevd trygghet og faktiske ulykker. Selv om strekninger oppleves som utrygge, behøver det ikke å føre til ulykker langs disse. Det er imidlertid få som sykler i Notodden, og utvalget er lite. Det er derfor vanskelig å si noe om risiko i forhold til sykkelbruk. Det kan imidlertid være en sammenheng mellom få syklistene og opplevelse av utrygghet. Studier viser at syklistene gjerne føler seg mer trygge når det er flere syklistene langs samme rute.

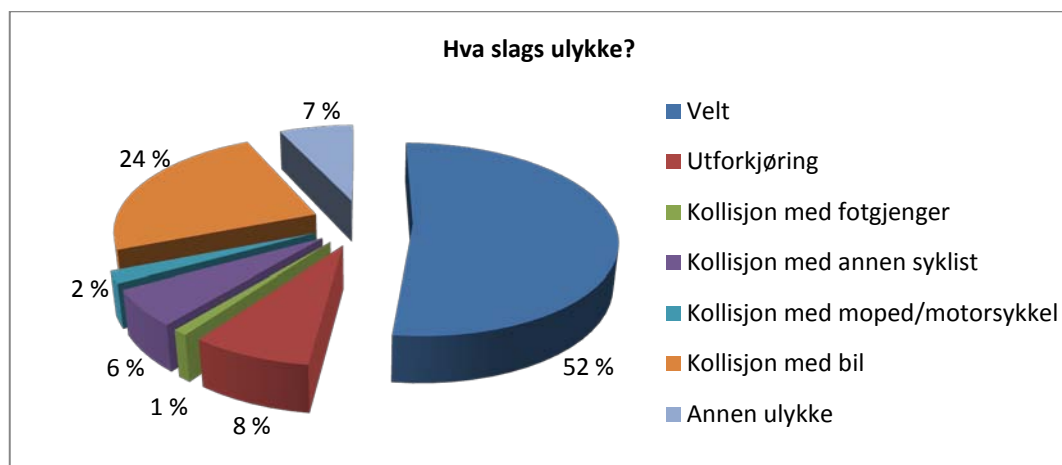
Tabell 14 Ulykker i kommunene etter ulykkested. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Gang- og sykkelveg	43 %	29 %	50 %	37 %	24 %	27 %	38 %	36 %
Fortau	20 %	24 %	11 %	24 %	18 %	12 %	15 %	18 %
Veg	37 %	46 %	39 %	39 %	59 %	61 %	47 %	46 %
Antall ulykker	30	41	36	41	17	33	47	245

Kilde: TØI rapport 1101/2010

4.2.2 Type ulykker

De som hadde vært utsatt for en ulykke, ble også spurt om hvilken type ulykke de hadde hatt. Figur 13 viser hvordan ulykkene fordeler seg på type ulykke. De vanligste var velt (52 %), kollisjon med bil (24 %), utforkjøring (8 %) og annen ulykke (7 %).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 13 Typer av ulykker. Prosent

Dette tilsier at tre av fem ulykker er eneulykker (velt og utforkjøring). De som oppga annen ulykke (i alt 18 personer) ble bedt om å angi nærmere hva slags ulykke dette var. Det viste seg at også blant disse var det en meget stor andel eneulykker (12 stk).

Tabell 15 viser at Mandal hadde størst andel eneulykker (70 %) og at Notodden hadde lavest andel (41 %). Kollisjon med bil hadde høyest andel i Hønefoss (41%), og lavest andel i Mandal (10 %).

Tabell 15 Typer av ulykker i kommunene. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Velt	50 %	44 %	47 %	49 %	41 %	70 %	60 %	52 %
Utforkjøring	10 %	2 %	11 %	12 %	0 %	6 %	10 %	8 %
Kollisjon med fotgjenger	0 %	0 %	0 %	0 %	6 %	0 %	4 %	1 %
Kollisjon med annen syklist	3 %	0 %	6 %	5 %	18 %	3 %	13 %	6 %
Kollisjon med moped/ motorsykel	0 %	5 %	0 %	5 %	0 %	0 %	0 %	2 %
Kollisjon med bil	33 %	41 %	28 %	21 %	12 %	18 %	10 %	24 %
Annen ulykke	3 %	7 %	8 %	9 %	24 %	3 %	2 %	7 %
Antall	30	41	36	43	17	33	48	248

Kilde: TØI rapport 1101/2010

5 Sykkelbyprosjektet

Alle respondentene ble spurt om de kjent til Sykkelbyprosjektet i kommunen. Spørsmålet ble også stilt til respondenter i Larvik og Hønefoss, som ikke er med i prosjektet. Som figur 13 viser kjenner ca 70 % av de spurte til Sykkelbyprosjektet.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 14 Kjennskap til Sykkelbyprosjektet. Prosent

Tabell 16 viser variasjoner mellom kommunene. Vi ser imidlertid at det er langt flere som kjenner til tiltaket i sykkelbyene. Det er flest som kjenner til prosjektet er størst i Mandal (91 %) og færrest i Hønefoss (27 %).

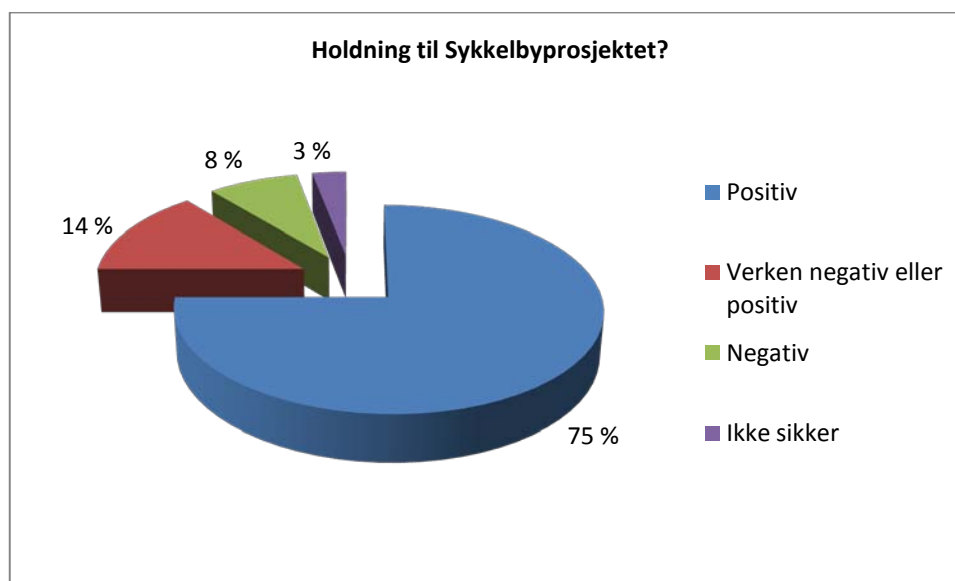
Tabell 16 Kjennskap til sykkelbyprosjektet i kommunene. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Ja	83 %	27 %	82 %	33 %	82 %	82 %	91 %	69 %
Nei	17 %	73 %	18 %	66 %	17 %	17 %	9 %	31 %
Ikke sikker/ Vet ikke	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %
N	806	802	797	801	821	791	805	5623

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Det er overraskende at om lag 30 % i Larvik og Hønefoss svarer at de kjenner til Sykkelbyprosjektet i kommunen. Der er mulig at disse respondentene har hørt om prosjektet i andre kommuner, og slik er kjent med såkalte sykkelbyer.

De som svarte at de kjente til Sykelbyprosjektet, ble spurt om sin holdning til prosjektet. Figur 15 viser at de fleste som kjenner til prosjektet er positive (75 %). Kun 8 % oppgir at de er negative til prosjektet.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 15 Holdning til Sykelbyprosjektet. Prosent

Tabell 17 viser hvordan holdninger til Sykelbyprosjektet varierer mellom kommunene. Det er flest positive i Hønefoss og Notodden (84 %). Størst andel negative holdninger til prosjektet finnes i Grimstad (10 %) og Mandal (24 %).

Tabell 17 Holdning til sykkelbyprosjektet i kommunene. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Positiv	82 %	84 %	79 %	81 %	84 %	73 %	52 %	75 %
Verken positiv eller negativ	11 %	9 %	14 %	14 %	11 %	15 %	20 %	14 %
Negativ	5 %	4 %	4 %	1 %	2 %	10 %	24 %	8 %
Ikke sikker	1 %	3 %	3 %	5 %	3 %	2 %	4 %	3 %
N	668	214	652	266	670	652	733	3855

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Som nevnt tidligere er Hønefoss og Larvik ikke med blant sykkelbyene. Det er derfor vanskelig å tolke svarene fra Hønefoss og Larvik her. Et interessant funn i tabell 17 er at andelen som er positiv er mye lavere i Mandal enn i de andre sykkelbyene. Det er også langt flere som er negative til prosjektet her enn i de andre kommunene. Det er vanskelig å si noe om årsak til dette, da det ikke ble stilt oppfølgende spørsmål til dette. Det ville være interessant å se nærmere på hva som er gjort annerledes i Mandal i forhold til de andre sykkelbyene. Det har dessverre ikke vært mulig innenfor dette prosjektet.

6 Omfang av sykkelbruken i 2010 og endringer siden 2006 og 2008

Med utgangspunkt i tidligere undersøkelser, er det forsøkt å se på mulige endringer i sykkelbruken som følge av sykkelbyprosjektet. Først presenteres respondentenes *oppfattelse av endring* i sykkelbruken, deretter de faktiske endringene i sykkelbruken.

6.1 Oppfattelse av endringer

De som hadde syklet det siste året ble spurt om de hadde endret sykkelvaner de siste to årene. Tabell 18 viser at 61 % av de spurte mener at de ikke har endret sykkelvaner, men sykler like mye som tidligere. 21 % mener at de sykler mer mens 17 % mener at de sykler mindre enn tidligere.

Tabell 18 Oppfattelse av endring i sykkelbruk i kommunene. Prosent

	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Ja, sykler mer enn tidligere	24 %	21 %	20 %	22 %	21 %	22 %	18 %	21 %
Ja, sykler mindre enn tidligere	15 %	18 %	17 %	20 %	20 %	15 %	19 %	17 %
Nei, sykler like mye	61 %	61 %	63 %	58 %	58 %	63 %	62 %	61 %
Vet ikke/ Ikke sikker	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	0 %	2 %	1 %
N	591	575	579	574	513	574	647	4053

Kilde: TØI rapport 1101/2010

På spørsmål om det er blitt bedre å sykle løpet av de siste to årene, svarer de fleste nei (56 %). Ser man kun på andelen i sykkelbyene, er det omtrent halvparten som svarer nei (51 %) og 42 % som svarer ja (tabell 19).

Tabell 19 Opplevelse av om det er blitt bedre å sykle i kommunene. Prosent

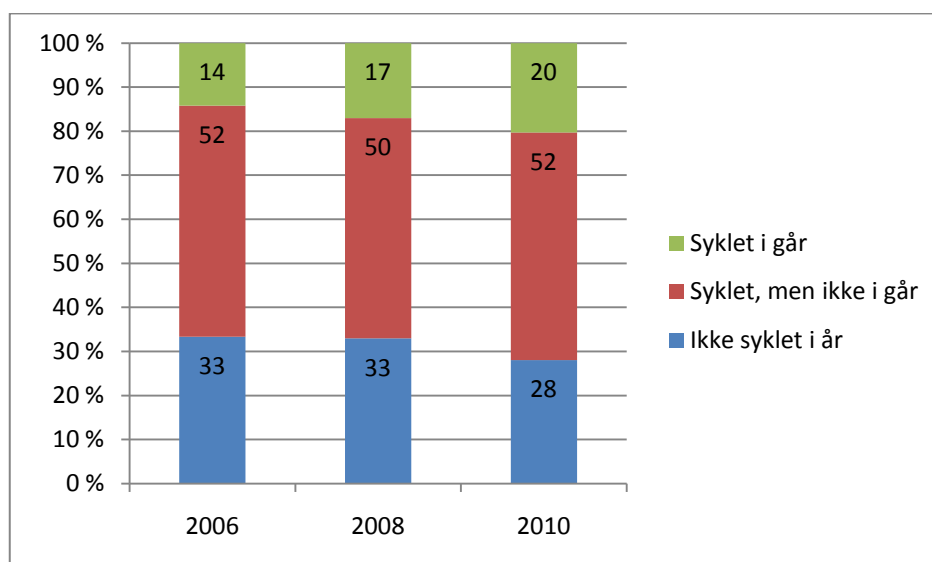
	Kongsberg	Hønefoss	Sandefjord	Larvik	Notodden	Grimstad	Mandal	Totalt
Ja	60 %	24 %	42 %	29 %	33 %	47 %	28 %	38 %
Nei	29 %	70 %	50 %	66 %	62 %	48 %	68 %	56 %
Vet ikke/ Ikke sikker	12 %	6 %	8 %	5 %	5 %	5 %	4 %	7 %
N	591	576	578	574	513	574	648	4054

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Kongsberg skiller seg fra de andre kommunene, her mener 60 % at det har blitt bedre å sykle enn tidligere mot et snitt på 38%. Andelen som ikke synes det er blitt bedre å sykle finner vi særlig i kontrollbyene Larvik og Hønefoss, samt i Mandal, der mange var særlig misfornøyd med Sykkelbyprosjektet (tabell 17). Dette kan tyde på at det er flere som er fornøyde i sykkelbyene, der det er gjennomført noen typer av tiltak eller kampanjer. Det er imidlertid verdt å merke seg at det er mange i Mandal som ikke synes det er blitt bedre. Som nevnt tidligere, bør dette følges opp i en videre undersøkelse.

6.2 Faktiske endringer

Ser vi på andelen av de spurte som svarte at de hadde syklet, enten i går eller i løpet av året (se figur 15), ser vi at det har vært en klar økning fra 2006 til 2010. Disse tallene viser imidlertid alle deltagere samlet sett og tar ikke hensyn til om man er intervjuet i en sykkelby eller ikke.



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 16 Andel av de spurte som hadde syklet i løpet av året, som hadde syklet på registreringsdagen eller som ikke hadde syklet i det hele tatt. Prosent

I rapporten fra 2006 ble det foreslått at omfanget av sykkelbruken skulle tallfestes som utført personkm med sykkel pr innbygger pr dag. Tabell 20 viser resultatene for hver av byene og samlet i 2010.

Tabell 20 Hovedtall 2010 for sykkelbruk i byene.

	Antall respon- denter	Antall som har sykklet	1 Andel som hadde sykklet	2 Antall sykkelturer per syklist	3 Reiselenge (km) per sykkeltur	1*2*3 Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Mandal	806	247	31	2,37	5,5	3,96
Grimstad	789	181	23	2,26	5,9	3,05
Notodden	823	94	11	2,39	7,8	2,12
Sandefjord	800	167	21	2,27	7,3	3,46
Kongsberg	802	177	22	2,46	5,7	3,09
Larvik	800	149	19	2,16	7,9	3,20
Hønefoss	802	127	16	2,17	8,5	2,91
Alle	5622	1144	20	2,30	6,7	3,13

Kilde: TØI rapport 1101/2010

I og med at det har vært såpass stor usikkerhet rundt resultatene når det gjelder angivelse av lengde på sykkelturene (se vedlegg C), ser vi det som mer hensiktsmessig å se på endringer i de undersøkte indikatorene for sykkelbruk, dvs andel sykklister, antall turer og avstand hver for seg.

I 2006 ble Larvik inkludert i utvalget, selv om dette ikke er en sykkelby. For å se på mulige effekter av sykkelbysatsingen kan vi i de følgende tabellene derfor se om indikatoren for sykkelbruk har endret seg mer i sykkelbyene enn den har gjort i Larvik. På denne måten har vi muligheten til å måle effekten av satsingen, selv med den metodologiske usikkerheten som eksisterer i opplegget. Larvik ble ikke inkludert i 2008, så vi har ikke tall å sammenligne med fra det året.

Tabell 21 viser at sykkelbruken, målt som andelen som sykler, har økt med 7 prosent i de fem sykkelbyene. Den har imidlertid økt like mye i Larvik, som altså ikke har gjennomført tiltak.

Tabell 21 Andel som syklet på dagen før intervju i sykkelbyene og i Larvik i 2006, 2008 og i 2010. Prosent

	2006	2008	2010	Endring %-poeng
Mandal	22	27	31	9
Grimstad	13	15	23	10
Notodden	6	12	11	5
Sandefjord	13	18	21	8
Kongsberg	19	22	22	3
Gjennomsnitt	15	19	22	7
Larvik, kontrollby	11		19	8

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Tabell 22 viser at sykkelbruken, målt som antall turer per syklist, i snitt har økt med 8 prosent i de fem sykkelbyene. Det er stor forskjell mellom byene, fra

Sandefjord som ikke har hatt noen økning til Notodden, hvor syklingen har økt med 18 prosent. Den har økt noe mindre enn dette (3%) i Larvik.

Tabell 22 Antall sykkelturner per syklist i sykkelbyene og i Larvik i 2006, 2008 og i 2010.

	2006	2008	2010	Endring %
Mandal	2,3	2,5	2,4	7
Grimstad	2,2	2,5	2,3	7
Notodden	2,0	2,1	2,4	18
Sandefjord	2,2	2,3	2,3	3
Kongsberg	2,2	2,4	2,5	12
Gjennomsnitt	2,2	2,4	2,3	6
Larvik, kontrollby	2,1		2,2	5

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Tabell 23 viser at sykkelbruken, målt som antall kilometer per sykkelturn, har økt med hele 39 prosent i de fem sykkelbyene. Det er stor forskjell mellom byene, fra Mandal hvor økningen var på 19 prosent til Notodden økningen var på hele 81 prosent. Økningen i Larvik er større enn for gjennomsnittet av sykkelbyene.

Tabell 23 Endringer fra 2006 til 2008 til 2010 i antall kilometer med sykkel pr sykkelturn for fem sykkelbyer og Larvik

	2006	2008	2010	Endring % 2006-2010
Mandal	4,6	4,3	5,5	19
Grimstad	4,1	4,2	5,9	44
Notodden	4,3	4,7	7,8	81
Sandefjord	6,2	4,7	7,3	17
Kongsberg	4,0	4,8	5,7	44
Gjennomsnitt	4,6	4,5	6,4	39
Larvik, kontrollby	4,7		7,9	71

Kilde: TØI rapport 1101/2010

6.2.1 Samlet vurdering

Det har vært en generell økning i alle de målte variablene (andel som syklet, antall turer og antall kilometer per tur) fra 2006 til 2010. Som nevnt knytter det seg en viss usikkerhet til måten de to siste variablene er målt på, og da særlig til antall kilometer. Det er imidlertid ikke noen systematisk større økning i sykkelbruken i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik.

Det er heller ikke slik at det er en høyere andel som sier de sykler mer enn før sykkelbyene enn i de andre byene (se avsnitt 6.1). Det er derfor mye som tyder på at sykkelbyprosjektene ikke har hatt noen effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen som fant sted i tidsperioden.

7 Kongsberg

I 2006 ble det gjennomført en egen sykkelundersøkelse for Kongsberg, der det også ble stilt spørsmål om opplevelse av egen trivsel og helse. Noen av disse spørsmålene ble stilt på nytt i denne undersøkelsen fra 2010. Resultatene fra disse gjelder kun for Kongsberg og presenteres derfor i et eget kapittel.

7.1 Hvilke områder sykles det i, og hvordan er disse tilrettelagt for syklister?

Respondentene fra Kongsberg ble spurt hvilke områder de pleide å sykle i. Her var det mulig å svare mer enn ett område. Områdene som ble nevnt flest ganger var Vestsida (42 %), Steglet (33 %) og Nymoen (33 %).

Deretter ble respondentene spurt om hvordan de opplevde at de ulike områdene var tilrettelagt for sykkel. Tabell 24 viser at Skavanger og Gamlegrendsåsen ble oppfattet som godt tilrettelagte områder, sammen med Steglet. Bevergrenda ble derimot nevnt som et dårlig tilrettelagt område.

I undersøkelsen fra 2006 ble Nymoen, Gamlegrendsåsen og Steglet oppfattet som godt tilrettelagt for sykkel, mens Bevergrenda ble også den gang sett på som et dårlig tilrettelagt område. Undersøkelsen viser slik liten endring i respondentenes oppfattelse av godt tilrettelagte områder for sykkel.

Tabell 24 Hvordan er de ulike områdene tilrettelagt for sykkel? Prosent

	Bever- grenda	Vestsida	Nymoen	Skavanger	Gamle- grendsåsen	Steglet	Raumyr	Madserud
Svært dårlig	24	2	2	1	3	5	1	1
Dårlig	27	7	5	2	3	5	7	12
Litt dårlig	11	10	13	5	2	8	8	12
Verken godt eller dårlig	19	21	27	9	9	6	23	7
Litt godt	10	29	29	21	15	12	20	28
Godt	5	24	17	44	42	47	25	33
Svært godt	5	7	7	17	22	18	13	3
Kan ikke svare		1	0	2	2	0	3	3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100
N	98	226	176	110	147	180	140	68

Kilde: TØI rapport 1101/2010

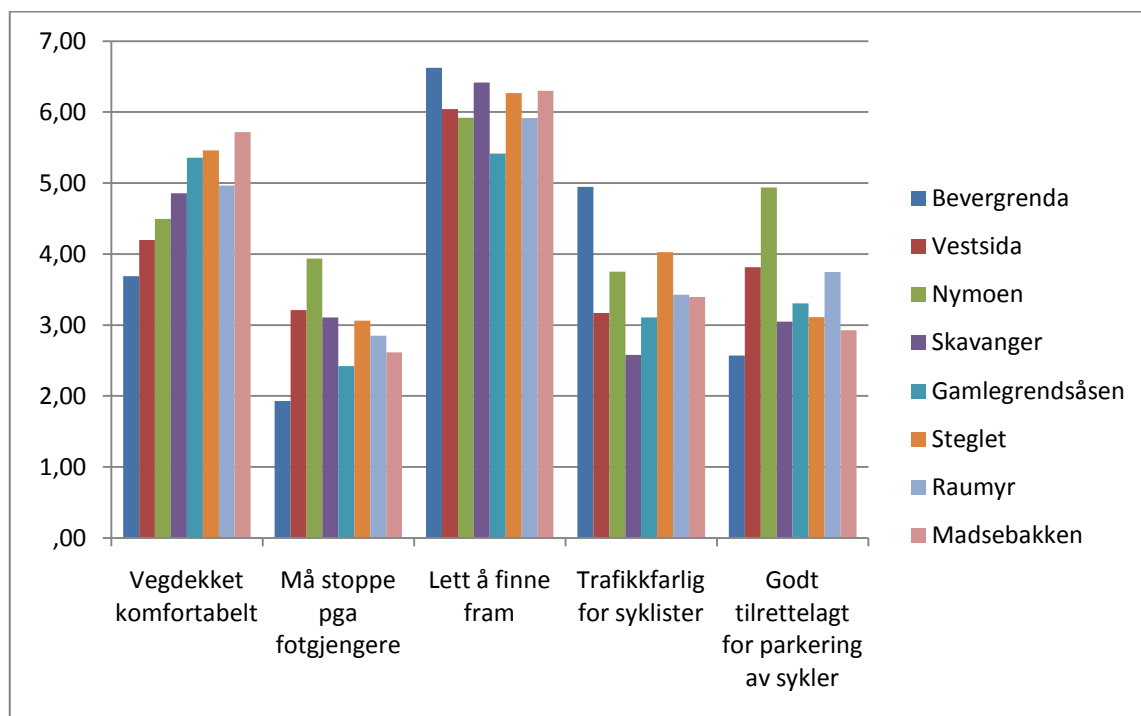
På spørsmål om hvilke områder respondentene syklet mest i, ble Gamlegrenndsåsen nevnt av 24 %. Steglet ble nevnt av 20 % og Vestsida og Raumyr av 13 %.

Tabell 25 Hvor sykler du mest?

	N	Prosent
Gamlegrenndsåsen	104	24
Steglet	87	20
Vestsida	57	13
Raumyr	55	13
Skavanger	39	9
Nymoen	33	8
Bevergrenda	33	8
Madsebakken	24	6
Totalt	432	100

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Deretter ble de spurte bedt om å karakterisere området de syklet mest i. Spørsmålene ble stilt som påstander som deltagerne skulle ta stilling til på en skala fra 1 (helt uenig) til 7 (helt enig). Svarene viste at de fleste var godt fornøyde med områdene Gamlegrenndsåsen, Steglet og Skavanger både i forhold til godt dekke og lite fotgjengere. Når det gjaldt forholdet til trafikkikkerhet svarte imidlertid flere at det var dårlige forhold også i disse områdene (se figur 17).



Kilde: TØI rapport 1101/2010

Figur 17 Opplevelse av de ulike kvalitetene for sykling i de ulike delområdene. Gjennomsnittsskåre fra 1 til 7.

7.2 Spørsmål om egen helse og trivsel

Til sist ble respondentene fra Kongsberg stilt spørsmål om egen helse og trivsel. Spørsmålene var igjen formulert som påstander som respondentene skulle ta stilling til på en skala fra 1 (helt uenig) til 7 (helt enig). I tillegg kunne de krysse av ”kan ikke svare”. Resultatet er vist i tabell 26.

Tabell 26 Spørsmål om egen helse og trivsel

	Jeg føler meg ved god helse	Jeg trives godt i Kongsberg	At jeg kan sykle er viktig for min generelle trivsel
Helt uenig	1	1	3
Uenig	1	0	3
Litt uenig	3	1	3
Verken enig eller uenig	5	3	5
Litt enig	12	7	16
Enig	39	34	30
Helt enig	37	51	39
Kan ikke svare	0	2	
Totalt	100	100	100
N	538	538	538

Kilde: TØI rapport 1101/2010

Disse spørsmålene ble stilt også i rapporten fra 2006. Det er svært liten forskjell mellom svarene i 2010 og i 2006. Det er vanskelig å si noe om hvordan disse spørsmålene kan si noe om effekt av eventuelle tiltak som er gjennomført i regi av sykkelbyprosjektet. Det er lite sannsynlig at personenes oppfattelse av egen helse og trivsel har noe med prosjektet eller med sykkelaktivitetene å gjøre.

8 Diskusjon og konklusjon

Hovedformålet med denne undersøkelsen har vært å undersøke om tiltaket med sykkelbyer har hatt noen effekt på sykkelbruken, i form av flere eller lengre turer, i de utvalgte byene.

Som vi har vist har det vært en generell økning i alle de målte variablene (andel som syklet, antall turer og antall kilometer per tur) fra 2006 til 2010. Som nevnt knytter det seg en viss usikkerhet til måten de to siste variablene er målt på, og da særlig til antall kilometer.

Ser vi kun på andel som har syklet på registreringsdagen, ser vi at det har vært en betydelig økning i alle byene. Denne økningen er imidlertid ikke større i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik.

I og med at det er benyttet en annen metode for registrering av reiser i denne undersøkelsen enn det som benyttes i den nasjonale reisevaneundersøkelsen, er det vanskelig å sammenholde resultatene direkte. I RVU for 2005 ligger andelen som sier de har syklet på registreringsdagen gjennom hele året på ca 6% for hele landet (Vågane, 2006). En egen analyse av disse dataene, hvor vi kun ser på Buskerud, Vest Agder, Vestfold og Telemark og kun ser på den aktuelle tidsperioden (mai-juli) viser at ca 9 % har syklet. Dette er betydelig lavere enn de 15 % som ble registrert i førundersøkelsen til sykkelbyprosjektet i 2006. Det er kjent at den nasjonale reisevaneundersøkelsen har en tendens til å underestimere korte reiser som gang og sykkeltureturer. Det er imidlertid også kjent at undersøkelser som fokuserer på et gitt tema, som sykling, har en tendens til å overestimere denne aktiviteten. Det er derfor vanskelig å vite hvilket tall som er nærmest "sannheten". I og med at tallene for den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2009 ikke foreligger i skrivende stund, kan vi ikke vite om en tilsvarende økning i sykkelbruken kan gjenfinnes i nasjonale data i den samme perioden.

Det er naturlig å spørre seg om det har foregått spesielle ting i Larvik som kan forklare den økte sykkelbruken der, og at dette derfor har vært et uheldig valg som kontrollby. Det er imidlertid ikke kjent om slike forhold eksisterer, og en slik analyse faller utenfor rammene av denne studien. Ideelt sett burde man hatt flere kontrollbyer for å minimere slike eventuelle effekter.

Hypotesen om at sykkelbruken ikke har økt som følge av tiltaket støttes av folks egne utsagn om endringer i sykkelbruk: andelen som sier de sykler mer enn før er den samme i sykkelbyene som i kontrollbyene. Det er altså lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt noen effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen som fant sted i tidsperioden.

9 Litteratur

Tretvik, Terje (2006). Førundersøkelse Sykkelbyer region sør. SINTEF A06093. SINTEF Teknologi og Samfunn. Trondheim.

Tretvik, Terje (2008). Sykkelbyundersøkelse 2008 region sør. SINTEF A7914. SINTEF Teknologi og Samfunn. Trondheim.

Vågane, Liva (2006): *Turer til fots og på sykkel – den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI rapport 858/2006. Transportøkonomisk institutt. Oslo

Vedlegg A: Intervjuskjema

UNDERSØKELSE I
15. MAI - 26. JUNI 2010

INTRO

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

HVIS FLERE:

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

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN

(Gjenta presentasjon). Har du ca. 6-7 minutter til å svare på noen spørsmål?

NÅR JA OG 13-14 ÅR: Kan vi få en foresatt sin godkjenning til å gjøre et kort intervju?

NÅR FORESATT ER PÅ TELEFONEN: (Gjenta intro om nødv). Kan jeg få notere ditt navn(NAVN PÅ FORESATT)? VED BEHOV TIL FORESATT: Undersøkelsen handler om sykkelvaner.

001. Sjekk av postnummer mot adressebasen

GRUNNKRETS

Er det korrekt at ditt postnummer er XXXX?

Ja

Nei

Dersom nei.

Hva er ditt postnummer?

XXXX

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 OPP FLERE 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 OPP FLERE 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

203. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din i går, hva var hovedformålet med denne? Her tenker jeg på den første turen du tok, retur skal vi snakke om senere.

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

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 → OPP TIL 10 TURER

Tilleggsspørsmål for Kongsberg inn her (501-505)

TIL ALLE

301a. 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

301b 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

HVIS JA I SPM 103

506. Har du endret dine sykkelvaner de siste 2 årene?

- 1: Ja, sykler mer enn tidligere
- 2: Ja, sykler mindre enn tidligere
- 3: Nei, sykler like mye
- 3: Vet ikke/ikke sikker

507. Opplever du at det har blitt bedre å sykle i LES INN i de siste 2 årene?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker/Vet ikke

TIL ALLE:

303. Kjenner du til eller har du hørt om sykkelbyprosjektet i ...?

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

HVIS KJENNSKAP ELLER HØRT OM SYKKELBYPROSJEKTET

305. Hva er din holdning til sykkelbyprosjektet i ...? Er du...

LES OPP

- 1: Positiv
- 2: Verken positiv eller negativ
- 3: Negativ
- 4: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

508. Har Sykkelbyprosjektet bidratt til at du sykler mer?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker/Vet ikke

TIL ALLE

Så kommer noen bakgrunnsspørsmål:

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ sivil tjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet

- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

403. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

- 1: Grunnskole, ungdomsskole, framhaldsskole eller realskole (inntil 9 år)
- 2: Videregående skole (yrkesfaglig, allmennfaglig, handelsskole, fagskole)
- 3: Høyskole, universitet – lavere grad (inntil 3 år utover v.g. skole)
- 4: Høyskole, universitet – høyere grad (mer enn 3 år utover v.g. skole)

404. Disponerer husstanden for tiden bil (person eller varebil) som eies av husstanden eller andre? Vi tenker her også på firmabil, leaset bil og lignende. I tilfelle, hvor mange?

98=ubesvart, vet ikke

Antall biler i husstanden: _____ (max 10)

HVIS 18 ÅR ELLER ELDRE

405. Har du førerkort for bil?

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS 1 PÅ SPM. 405:

407. Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året (denne måneden i 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, uoppgitt

408. Kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne

TILLEGGSSPØRSMÅL KONGSBERG

Hvis 1 til 4 i spm 105:

501. Hvilke av disse områdene pleier du å sykle i?

Alle på listen ramses opp og respondentene svarer ja på de aktuelle.

Område	Ja
Bevergrenda	
Vestsida	
Nymoen	
Skavanger	
Gamlegreidsåsen	
Steglet	
Raumyr	
Madsebakken	

502. Hvordan opplever du at [område 1] er tilrettelagt for sykkel?

Område	Svært dårlig	Dårlig	Litt dårlig	Verken godt eller dårlig	Litt godt	Godt	Svært godt	Kan ikke svare

Gjenta 502 for område 2, område 3 osv.

503. Av de nevnte områdene, hvilket område sykler du mest i?

(legg inn liste over områder fra 501)

504. Du skal nå få noen påstander om [området fra 503]. Vurder hvor enig eller uenig du er i påstandene.

Påstand	Helt uenig	Uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Enig	Helt enig	Kan ikke svare
Vegdekket i dette området er komfortabelt å sykle på								
På grunn av fotgjengere må jeg stoppe sykkelen ofte når jeg sykler her								
Det er lett å finne fram i dette området								
Området er trafikkfarlig for syklister								
Det er godt tilrettelagt for parkering av sykler i dette området								
Generelt er jeg godt fornøyd med måten området er tilrettelagt for syklister								

505. Vurdering av egen helse og trivsel

Nedenfor følger en del påstander om din egen helse og trivsel. Vurder hvor enig eller uenig du er i påstandene.

Påstand	Helt uenig	Uenig	Litt uenig	Verken enig eller uenig	Litt enig	Enig	Helt enig	Kan ikke svare
At jeg kan sykle er viktig for min generelle trivsel								
Jeg føler meg ved god helse								
Jeg trives godt i Kongsberg								

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

Vedlegg B: Gjennomføring og frafallsrapport

Project		TNA11741	Result	
1. Interviews		1.0	1.0 = n _s =	6 087
<i>Completed</i>		1.1		5 692
Telephone interviews		1.11		
Nordic language		1.111	5 692	
Other language		1.112		
<i>Partially completed</i>		1.2		395
Telephone interviews		1.21		
Nordic language		1.211	395	
Other language		1.212		
2. Lost (L)		2.0	2.0 = n _L =	18 449
<i>Declines</i>		2.1		17042
Does not have time/ interview too long		2.10	5 812	
Integrity/ declines on principle		2.11	702	
Does not want to participate/not interested in subject matter of the survey		2.13	7 860	
Does not think him/herself to be in the target group		2.15	827	
Hung up - reasons unknown / Other, what		2.16	1 841	
<i>Not able to reach (know)</i>		2.2		200
Not present for the time being/On holiday/ not available in the time period/ abroad		2.20	192	
Telephone number missing		2.22		
Answering machine		2.23		
Moved - address/phone number unknown		2.24	8	
Only contact with switchboard/ reception/ only the main office answers surveys		2.26		
Buzy		2.27		
<i>Other missed</i>		2.3		1 207
Physically/ mentally prevented from taking part in survey (deaf, drunk, mentally unstable, demented etc)		2.33	642	
Language problems		2.35	565	
3. Status unknown (U)		3.0	3.0 = n _U =	8983
Not reached (information missing)		3.1	8 983	
4. Overcoverage (Ø)		4.0	4.0 = n _Ø =	13635
Deceased		4.10	0	
Number not in use (if telephone numbers are drawn)		4.12	12 539	
Business is terminated/ out of business		4.13		
Business does not belong to target population (line of business, size and so on)		4.14		
Does not belong to target population (gender, age, geography, occupation, purchases and so on)		4.15	803	
Incorrect number (fax, modem, corporate number etc - in telephone surveys)		4.16	96	
Doublet - the same number occurs earlier in the selection.		4.17	187	
Moved abroad		4.19	10	
			SUM	47 154
Estimation of u = How many of those with Status unknown (U) belong to the target group? u can be estimated through assumptions, studies of method or such u = 0 None of those with status unknown are assumed to belong to the target group u = 1 All of those with status unknown are assumed to belong to the target group				
Estimate u =	0,95	PP = Percentage that participated	$\frac{n_s}{n_s + n_L + u \cdot n_U}$	
n _s =	6 087	n _Ø =	13 635	PP = Percentage that participated
n _U =	8983	n _L =	18 449	PL = Percentage lost:
				18,4%
				81,6%
Qualitative comments				
Svarprosent er på linje med lokale undersøkelser. Det ikke sannsynlig at bortfallet har påvirket validitet negativt.				

Vedlegg C: Om etterberegning av antall turer og antall kilometer syklet.

Under planleggingen av intervjuundersøkelsen ble intervjuorganisasjonen instruert om at det var viktig at intervjuerne var bevisst på hvordan man skulle definere en sykkelstur. (F.eks: Som en tur til et formål. Neste tur er turen videre eller tilbake fra formålet. Frem og tilbake til jobben er to turer). Intervjuet skulle ligne mest mulig på de opprinnelige surveyene fra 2006 og 2008. Derfor ble spørsmålsteksten kopiert ordrett. I og med at denne spørsmålsteksten ikke inneholdt noen slik turdefinisjon, oppstod det et misforhold mellom den antatte turdefinisjonen og den turdefinisjonen som ble brukt av intervjuerne i løpet av intervjuet.

Dette medførte at et stort antall (69 prosent av de som syklet) ble registrert med 1 tur, i motsetning til i 2006 hvor 4,5 prosent hadde 1 tur og i 2008 hvor 4 prosent hadde 1 tur. Det ble først gjort et forsøk på å korrigere med følgende antagelser:

- Alle turer som ikke hadde trening eller hjemreise som formål skulle tolkes som en tur og en retur (altså 2 turer)
- Det antall kilometer respondentene oppga for en tur var avstanden frem og tilbake (altså avstanden for 2 turer slik vi definerer det)

Denne korreksjonen skapte imidlertid en fordeling av antall turer og gjennomsnittlig antall kilometer per tur ikke virket helt rimelig.

Det ble derfor gjennomført en egen oppfølgingsundersøkelse hvor alle respondentene som hadde svart at de hadde syklet (1095 personer) i den opprinnelige undersøkelsen ble forsøkt kontaktet på nytt av NORSTAT. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 9. til 12. september 2010. 427 personer deltok i undersøkelsen. Spørsmålene er gjengitt nederst.

Svarene viste at 19 prosent av de spurte mente de hadde syklet 1 tur, og 48 prosent mente de hadde syklet 2 turer. Vi ser at det fortsatt er en langt høyere andel som har syklet 1 tur enn det var i 2006 og 2008. Det gjennomsnittlige antall turer som er syklet (2,3) er imidlertid ikke veldig forskjellig. En sammenligning med tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at andelen som oppgir at de har syklet 1 tur ligger på 19 prosent, altså nærmere tallene vi har oppnådd enn tallene fra 2006 og 2008. Det er vanskelig å spekulere i hva som skal være det riktige tallet. Det er imidlertid nærliggende å tro at det er flere enn 4 prosent som har syklet 1 tur. Det er mange som sykler en veg, og lar sykkelen stå til neste dag, eller som sitter på med noen tilbake. Det er også mange som sykler en treningstur, og ikke har noe definert vendepunkt.

Når det gjelder angivelse av antall kilometer, viser resultatene at halvparten av de spurte mente at den oppgitte avstanden gjaldt for EN veg, mens den andre halvparten mente den gjaldt for TUR/RETUR. Resultatene viste også at det var betydelig forskjell i denne tolkningen avhengig av turens formål. Det antall kilometer som opprinnelig ble oppgitt som turlengde ble derfor skalert ned med en faktor på mellom 0,83 og 0,63 avhengig av turens formål. Dette medførte at gjennomsnittlig turlengde ble redusert fra 10,4 km til 6,7 km. Dette er allikevel langt høyere enn gjennomsnittlig turlengde i de foregående sykkelundersøkelsene, og langt høyere enn det som gjengis i RVU. Dette skyldes primært at vi i denne undersøkelsen har en langt høyere andel som sier de har syklet over 20 km enn det var i 2008 og 2006. Vi har ikke benyttet oss av de innsamlede opplysningene om antall minutter syklet.

Spørsmål i oppfølgingsstudie

UNDERSØKELSE I

9. - 12. SEPTEMBER 2010

INTRO

Hei, mitt navn er..., og jeg ringer fra NORSTAT. Du deltok i en undersøkelse om sykling i juni/juli. Vi har oppdaget en feil i vårt datamateriale, og har derfor behov for å stille noen oppfølgings spørsmål om din sykkelbruk.

"Du ble intervjuet på en [...] dag. Du opplyste at du syklet [antall turer] tur(er) på reisedagen, som var en [...] dag, at den første turen var [formål 1] den andre turen var [formål 2], osv. (Alt : formålet var[formål 1]; [formål 2]; [formål 3]).

Vi definerer en tur som en tur til et formål, og at neste tur da er turen videre eller tilbake fra det formålet. Som et eksempel er frem og tilbake til jobben da to turer.

1a: Hvor mange turer med sykkel tror du at du hadde den dagen? IKKE LES

- 1: 1-Gå til spørsmål 1b
- 2: 2-10
- 3: Vet ikke/Usikker – Gå til spørsmål 1b

1b: Hvis fortsatt kun 1 tur: Reiste du på en annen måte enn sykkel tilbake til hjemmet den dagen? IKKE LES

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Vet ikke/husker ikke

2: Du opplyste at din første tur var på <5> kilometer. Formålet var [s203]. Er < 5> km avstanden en vei, eller er det avstanden for tur OG retur?

- 1: Oppgitt avstand er EN vei
- 2: Oppgitt avstand er tur OG retur
- 3: Annet, noter

3: Du opplyste at denne første turen var på <2> minutter. Er <2> minutter tiden det tar en veg, eller er det tiden for tur OG retur?

- 1: Oppgitt tid er EN vei
- 2: Oppgitt tid er tur OG retur
- 3: Annet, noter

4 (gammelt spørsmål 2b): Du opplyste at din andre tur var på <5> kilometer. Formålet var [s203b] Er < 5> km avstanden en veg, eller er det avstanden for tur OG retur?

- 1: Oppgitt avstand er EN vei
- 2: Oppgitt avstand er tur OG retur
- 3: Annet, noter

5: Syklet du i går?

- 1: Ja
- 2: Nei

6: Hvor mange turer slik vi nå har definert det syklet du i går?

Vet ikke/Husker ikke

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no



**Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo