

SINTEF A16485 - Åpen

RAPPORT



Sykkelbyundersøkelse 2010 Region øst

Terje Tretvik

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportforskning

September 2010

**SINTEF****SINTEF Teknologi og samfunn**
TransportforskningPostboks: 4760 Sluppen
Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S P Andersens veg 5
7031 Trondheim
Telefon: 73 59 03 00
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

SYKKELBYUNDERSØKELSE 2010 REGION ØST

FORFATTER(E)

Terje Tretvik

OPPDRAKSGIVER(E)

Statens vegvesen Region øst

RAPPORTNR. SINTEF A16485	GRADERING Åpen	OPPDRAKSGIVERS REF. Trude Schistad	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-04903-9	PROSJEKTNR. 60R068	ANTALL SIDER OG BILAG 73
ELEKTRONISK ARKIVKODE Rapport_60R068.docx		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Terje Tretvik <i>Terje Tretvik</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Roar Norvik <i>Roar Norvik</i>
ARKIVKODE 60R06800	DATO 2010-09-15	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Ragnhild Wahl, forskningssjef <i>Ragnhild Wahl</i>	

SAMMENDRAG

Sykkelbyundersøkelsen i 2010 for Region øst omfatter de syv kommunene Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik. Formålet har vært en kartlegging og analyse av forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk.

Samlet sett hadde to av tre brukt sykkelen i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det bare 6 % som hadde brukt sykkelen i vintermånedene. På registreringsdagen var det 14 % som hadde syklet. Antall sykkelture per syklist per dag var 2,2 og gjennomsnittlig avstand per sykkelstur var 5,2 km. 25 % av sykkelturene var til jobb og 6 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden.

90 % følte seg svært trygg eller ganske trygg på den strekningen de hadde syklet. 2,5 % av de spurte hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. 49 % av ulykkene var på veg, 35 % på gang- og sykkelveg og 16 % på fortau.

Bare knapt halvparten hadde kjennskap til eller hørt om sykkelbyprosjektet i sin hjemkommune. Av disse var fire av fem positive.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikk	Traffic
EGENVALGTE	Reisevaner	Travel behaviour
	Sykkelbruk	Bicycle use
	Holdninger	Attitudes

FORORD

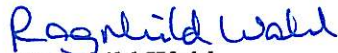
Statens vegvesen vil i samarbeid med fylkeskommuner og kommuner gjennomføre en prioritert satsing på enkelte sykkelbyer i Region øst i perioden 2010-2013. I den forbindelse har det vært behov for å kartlegge relevante data om sykkelbruk og annen reiseaktivitet, blant annet som en del av en før- og etterundersøkelse om effekten av sykkelsatsingen.

Sykelbyundersøkelsen i 2010 dekker de syv kommunene Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik. I tillegg er det gjort en mer generell reisevaneundersøkelse for Gjøvik og nabokommunene Østre Toten og Vestre Toten. Reisevaneundersøkelsen dokumenteres i et eget notat.

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

Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Trude Schistad.

Trondheim, september 2010


Ragnhild Wahl
Forskningsjef

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD	3
SAMMENDRAG	7
SUMMARY IN ENGLISH	8
1 INNLEDNING	9
2 GENERELT OM BRUK AV SYKKELE	11
2.1 SYKLING I LØPET AV ÅRET.....	11
2.2 I HVILKE SAMMENHENGER BRUKES SYKKELEN?	14
3 SYKKELEAKTIVITET I KOMMUNENE	15
3.1 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN	15
3.2 ANTALL SYKKELETURER	16
3.3 AVSTANDER	17
3.4 TRANSPORTARBEID MED SYKKELE.....	19
3.5 FORMÅL MED SYKKELETURENE	20
4 ALTERNATIVE REISEMÅTER	21
5 TRYGGHETS FØLELSE OG ULYKKESERFARING	24
6 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?	27
7 SYKKELEBYPROSJEKTET	28
8 SYKKELEBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER	29
VEDLEGG A - F	33
A INTERVJUSKJEMA	35
B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT	40
C BAKGRUNNSVARIABLER SAMLET OG KOMMUNEVIS FOR SYKKELEBYKOMMUNENE (UVEKTET)	44
D SYKKELEAKTIVITET I FORHOLD TIL ALDERSGRUPPE OG KJØNN I HVER KOMMUNE	48
E SYKKELEBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER I HVER KOMMUNE	51
F ÅPNE SVAR PÅ SPØRSMÅL 302: HVA SKAL TIL FOR AT DU SKAL SYKLE MER?	55

Figurer

FIGUR 1-1: FORDELINGER PÅ ALDERSGRUPPE OG KJØNN I UTVALGET OG POPULASJONEN	9
FIGUR 1-2: GJENNOMSNIITTLIGE VEKTFAKTORER I FORHOLD TIL ALDERSGRUPPE I HVER KOMMUNE.....	10
FIGUR 2-1: HAR DU I LØPET AV DET SISTE ÅRET SYKLET EN ELLER FLERE GANGER?	11
FIGUR 2-2: HVILKE DELER AV ÅRET BRUKER DU SYKKELEN?.....	12
FIGUR 2-3: HVOR OFTE SYKLER DU PÅ DENNE TIDEN AV ÅRET?	13
FIGUR 2-4: I HVILKE SAMMENHENGER SYKLER DU PÅ DENNE TIDEN AV ÅRET?	14
FIGUR 3-1: HAR DU SYKLET PÅ REGISTRERINGS DAGEN?	15
FIGUR 3-2: 95 % KONFIDENSINTERVALL FOR ANTALL SYKKELETURER PER SYKLIST I FORHOLD TIL KOMMUNE OG UKEDAG (N=803)	16
FIGUR 3-3: 95 % KONFIDENSINTERVALL FOR AVSTAND PER SYKKELETUR I FORHOLD TIL KOMMUNE OG UKEDAG	17
FIGUR 3-4: 95 % KONFIDENSINTERVALL FOR AVSTAND PER SYKKELETUR I FORHOLD TIL FORMÅL	18
FIGUR 3-5: DE REGISTRERTE SYKKELETURENES HOVEDFORMÅL	20
FIGUR 4-1: VILLE EN ANNEN REISEMÅTE VÆRT AKTUELL PÅ DENNE TUREN?	21
FIGUR 4-2: ALLE REISEMÅTER SOM FOREKOM PÅ REGISTRERINGS DAGEN	22
FIGUR 5-1: HVOR TRYGG ELLER UTRYGG FØLER DU DEG NÅR DU SYKLER DENNE STREKNINGEN?	24
FIGUR 5-2: ANDEL SOM HADDE VÆRT UTSATT FOR EN ULYKKE SOM SYKLIST SISTE TO ÅR	25
FIGUR 5-3: TYPE STED HVOR MAN I LØPET AV DE SISTE TO ÅRENE HADDE VÆRT UTSATT FOR EN ULYKKE SOM SYKLIST	25
FIGUR 5-4: TYPE ULYKKE MAN HADDE VÆRT INVOLVERT I	26
FIGUR 6-1: HVA SKAL TIL FOR AT DU SKAL SYKLE MER ENN DU GJØR I DAG?	27

FIGUR 7-1: HØRT OM SYKKELBYPROSJEKTET I HJEMKOMMUNEN?	28
FIGUR 7-2: HOLDNING TIL SYKKELBYPROSJEKTET I HJEMKOMMUNEN?.....	28
FIGUR 8-1: HVOR OFTE SYKKLER DU PÅ DENNE TIDEN AV ÅRET?	29
FIGUR 8-2: HVOR OFTE SYKKEL I FORHOLD TIL ALDER	29
FIGUR 8-3: HVOR OFTE SYKKEL I FORHOLD TIL KJØNN.....	30
FIGUR 8-4: HVOR OFTE SYKKEL I FORHOLD TIL UTDANNING	30
FIGUR 8-5: HVOR OFTE SYKKEL I FORHOLD TIL BILHOLD	30

Tabeller

TABELL 3-1: HOVEDTALL FOR SYKKELAKTIVITET I KOMMUNENE	19
TABELL 3-2: SYKKELAKTIVITET FORDELT PÅ ALDERSGRUPPE OG KJØNN	19

SAMMENDRAG

Sykelbyundersøkelsen i 2010 for Region øst omfatter de syv kommunene Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik. Formålet har vært en kartlegging og analyse av forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk.

Samlet sett hadde to av tre brukt sykkelen i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det bare 6 % som hadde brukt sykkelen i vintermånedene. På registreringsdagen var det 14 % som hadde syklet. Antall sykkelturer per syklist per dag var 2,2 og gjennomsnittlig avstand per sykkeltur var 5,2 km. 25 % av sykkelturene var til jobb og 6 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden.

90 % følte seg svært trygg eller ganske trygg på den strekningen de hadde syklet. 2,5 % av de spurte hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. 49 % av ulykkene var på veg, 35 % på gang- og sykkelveg og 16 % på fortau.

Bare knapt halvparten hadde kjennskap til eller hørt om sykkelbyprosjektet i sin hjemkommune. Av disse var fire av fem positive.

SUMMARY IN ENGLISH

The 2010 bicycle survey for the East Region of Norway covered the seven municipalities of Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer and Gjøvik. The objective has been to collect data by telephone interviews and study various issues related to bicycle use.

Overall, two out of three used the bike over the past year. While almost all of them had cycled when it was summer, there were only 6 % who had used the bike in the winter months. On the registration day, there were 14 % who had cycled. The number of cycling trips per cyclist per day was 2,2 and the average distance per cycle trip was 5,2 km. 25 % of bicycle trips were for work and 6 % to school. The rest of the trips were related to different purposes in the respondents' spare time.

90 % felt very safe or quite safe on the stretch they had covered by bike. 2,5 % of the respondents had been personally involved in an accident as a bicyclist during the last two years. 49 % of the accidents were on the road, 35 % on a cycle path and 16 % on the sidewalk.

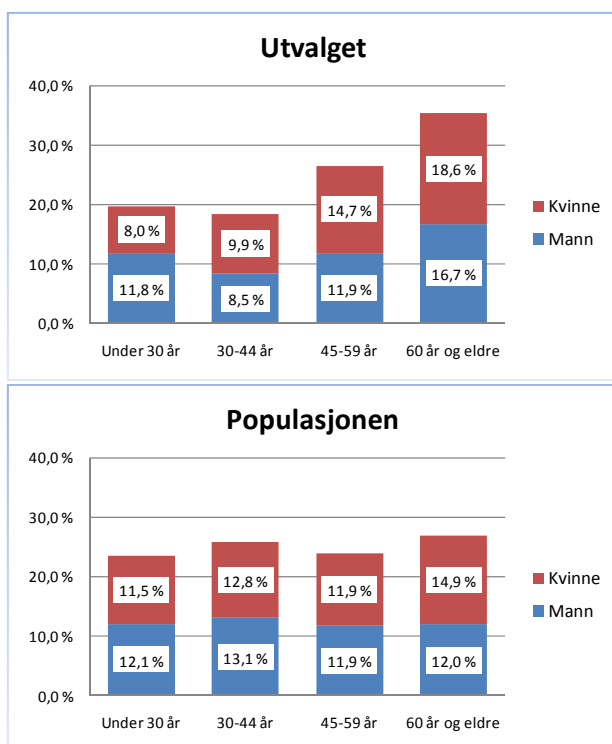
Only close to one half of the respondents had heard about the bicycle project in their home town. Of these, four out of five had a positive attitude to the project.

1 INNLEDNING

Spørreskjemaet som ble benyttet i sykkelbyundersøkelsen er vist i Vedlegg A. Skjemaet var likt i alle sykkelbykommunene, bortsett fra for Gjøvik, som i tillegg hadde spørsmål om alle turer som ble foretatt på registreringsdagen (turdagbok). Østre Toten og Vestre Toten hadde også turdagbok, men ikke de spesielle spørsmålene som gjaldt for sykkelbyene.

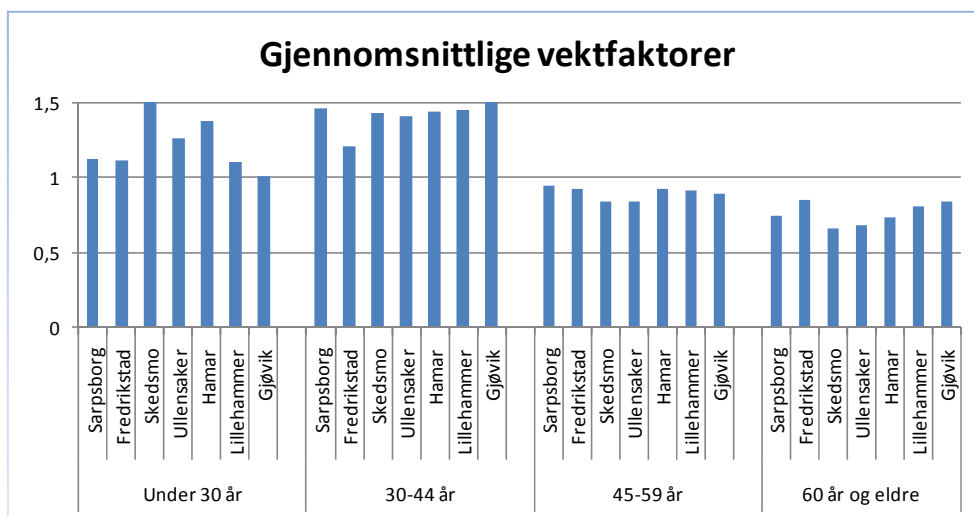
Respons Analyse AS sto for gjennomføring av datainnsamlingen. Gjennomførings- og frafallsrapport er gjengitt i Vedlegg B. Der går det frem at man grovt sett måtte ringe fem telefonnummer for hvert intervju som ble gjennomført. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år.

Figur 1-1 viser hvordan utvalget fordelte seg på aldersgruppe og kjønn, og hvordan fordelingen så ut etter vekting som korrigererte for antall bosatte kvinner og menn i de fire aldersgruppene i hver kommune (populasjonen). Vi ser at mens andelen som de fire aldersgruppene utgjorde i populasjonen var rundt en firedel, var de to yngste aldersgruppene underrepresentert i utvalget, og de to eldste aldersgruppene overrepresentert.



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

Der ingen ting annet er nevnt, er analysene i denne rapporten gjort på data som er vektet. Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller mellom kommunene, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert, blir korrigert for. Figur 1-2 viser at de yngste derfor fikk gjennomsnittlige vektfactorer på over 1,0, og de eldste fikk vektfactorer på under 1,0, i alle kommunene.



Figur 1-2: Gjennomsnittlige vektfactorer i forhold til aldersgruppe i hver kommune

2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL

2.1 SYKKLING I LØPET AV ÅRET

Figur 2-1 viser at samlet sett var det to av tre som hadde brukt sykkel i løpet av det siste året. Andelen varierte fra 61 % i Gjøvik til 75 % i Ullensaker.

Personer med følgende kjennetegn hadde høy andel som hadde syklet:

- Aldersgruppe 30-44 år (80 %)
- Menn (72 %)
- Skoleelev/student (79 %)

Dessuten økte andel som hadde syklet systematisk med økende utdanningsnivå, fra 50 % for de med grunnskole til 79 % for de med høyskole/universitet – høyere grad, og økende bilhold i husholdningen, fra 52 % for de uten bil til 74 % for de med to eller flere biler i husholdningen. Dette kan virke som noe overraskende resultater, men akkurat samme fenomen gjorde seg gjeldende i Sykkelbyundersøkelsen for Region sør i 2008.

Grupper med lav andel som hadde syklet var:

- Aldersgruppe 60 år og eldre (50 %)
- Kvinner (64 %)
- Alderspensjonist (46 %)

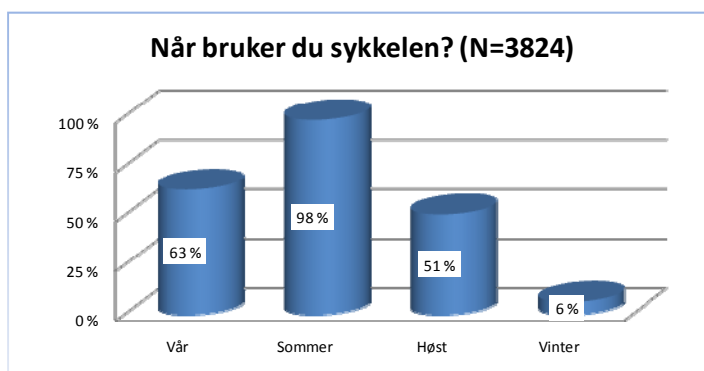


	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Ja	65 %	71 %	69 %	75 %	71 %	65 %	61 %	68 %
Nei	35 %	29 %	30 %	25 %	29 %	35 %	39 %	32 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

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

Figur 2-2 viser hvordan andel som syklet varierte med årstid. Dette og påfølgende spørsmål er bare besvart av de som oppga at de hadde syklet i løpet av det siste året. Mens nesten alle av disse hadde syklet om sommeren, var andelen vintersykling bare 6 %.

Det var litt overraskende at kvinner hadde høyere andel enn menn som syklet både vår, sommer og høst. Bare om vinteren var andelen menn som syklet høyere enn andelen kvinner. Grupper med høyeste andel vintersykling var arbeidsledige, de med bare grunnskole og personer fra husholdning uten bil. Det kan tyde på at sykling om vinteren har mer å gjøre med mangel på god tilgang til alternative reisemåter, enn sykling i sommermånedene.



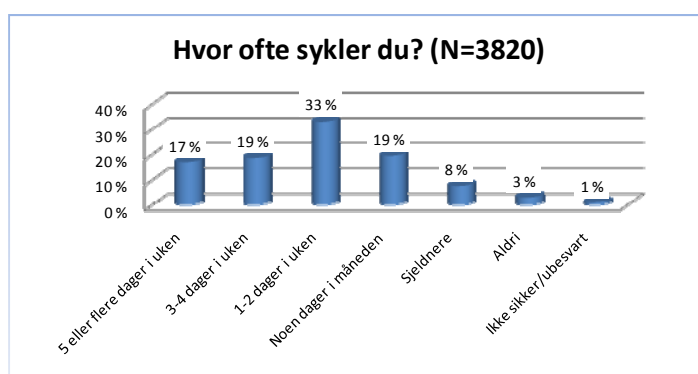
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Vår	60 %	73 %	64 %	60 %	67 %	62 %	55 %	63 %
Sommer	97 %	98 %	98 %	99 %	99 %	99 %	99 %	98 %
Høst	43 %	56 %	52 %	48 %	59 %	49 %	46 %	51 %
Vinter	5 %	11 %	5 %	4 %	8 %	6 %	5 %	6 %

Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

Figur 2-3 viser at det vanligste var å sykle 1-2 dager i uken, fulgt av 3-4 dager i uken eller noen dager i måneden. Hamar hadde høyest andel som syklet daglig og Gjøvik lavest andel.

Følgende grupper utmerket seg med høy andel som syklet daglig:

- Aldersgruppe under 30 år (21 %)
- Skoleelev/student (30 %)
- Utdanning grunnskole (27 %)
- Ingen bil i husholdningen (36 %)
- Har ikke førerkort (29 %)
- Kjører aldri bil (38 %)



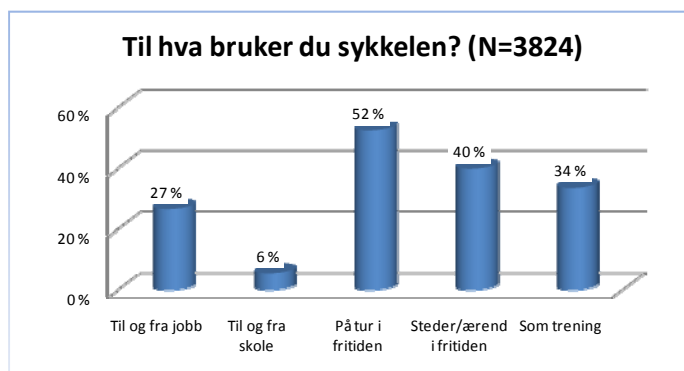
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
5 eller flere dager i uken	14 %	21 %	16 %	15 %	23 %	17 %	12 %	17 %
3-4 dager i uken	17 %	20 %	19 %	18 %	22 %	18 %	17 %	19 %
1-2 dager i uken	32 %	31 %	36 %	38 %	31 %	34 %	32 %	33 %
Noen dager i måneden	24 %	19 %	20 %	18 %	15 %	18 %	25 %	19 %
Sjeldnere	10 %	7 %	6 %	7 %	7 %	8 %	9 %	8 %
Aldri	4 %	2 %	2 %	4 %	2 %	4 %	4 %	3 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %

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

2.2 I HVILKE SAMMENHENGER BRUKES SYKKELEN?

På spørsmålet om i hvilke sammenhenger sykkelen ble benyttet på denne tiden av året, kunne man oppgi flere svar. Figur 2-4 viser at sykkelaktiviteten i stor grad var knyttet til fritiden, enten på tur eller til ærender. Sykling til og fra jobb forekom sjeldnere enn sykling som trening, og jobbsyklingen varierte mellom 18 % i Ullensaker og 36 % i Hamar.

Sykling til og fra jobb økte systematisk med økende utdanningsnivå, men avtok systematisk med økende bilhold. Så selv om vi så foran at det var en positiv korrelasjon mellom økende bilhold og det i det hele tatt å ha syklet siste år, var det en negativ korrelasjon mellom økende bilhold og jobbsykling.



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Til og fra jobb	22 %	29 %	24 %	18 %	36 %	35 %	22 %	27 %
Til og fra skole	4 %	5 %	5 %	6 %	6 %	8 %	7 %	6 %
På tur i fritiden	56 %	53 %	52 %	53 %	54 %	45 %	54 %	52 %
Steder/ærend i fritiden	35 %	45 %	42 %	40 %	48 %	37 %	31 %	40 %
Som trening	25 %	25 %	35 %	38 %	34 %	39 %	40 %	34 %
	142 %	157 %	158 %	155 %	177 %	164 %	154 %	158 %

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

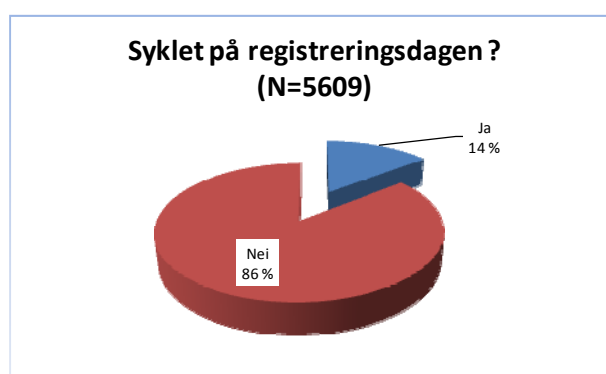
3 SYKKELAKTIVITET I KOMMUNENE

3.1 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN

Figur 3-1 viser at 14 % av totalutvalget hadde syklet på registreringsdagen. Fredrikstad og Hamar hadde høyeste andel (19 %), og Gjøvik laveste andel (6 %).

Følgende grupper skilte seg ut med høye andeler som hadde syklet:

- Alder under 45 år (17 %)
- Skoleelev/student (24 %)
- Høyeste utdanningsnivå (20 %)
- Ingen bil i husholdningen (18 %)



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Ja	11 %	19 %	13 %	17 %	19 %	15 %	6 %	14 %
Nei	89 %	81 %	87 %	83 %	81 %	85 %	94 %	86 %

Figur 3-1: Har du syklet på registreringsdagen?

Hvis vi sammenligner med resultatene foran, ser vi at Fredrikstad og Hamar, som hadde de høyeste andelene som syklet på registreringsdagen, også var blant de byene som hadde de høyeste andelene som hadde syklet i løpet av året (Figur 2-1) og som syklet 5 eller flere dager i uken (Figur 2-3). Tilsvarende var det samvariasjon mellom de lave andelene sykling på registreringsdagen for Gjøvik og Sarpsborg, og lave andeler for sykling i løpet av året og sykling 5 eller flere dager i uken.

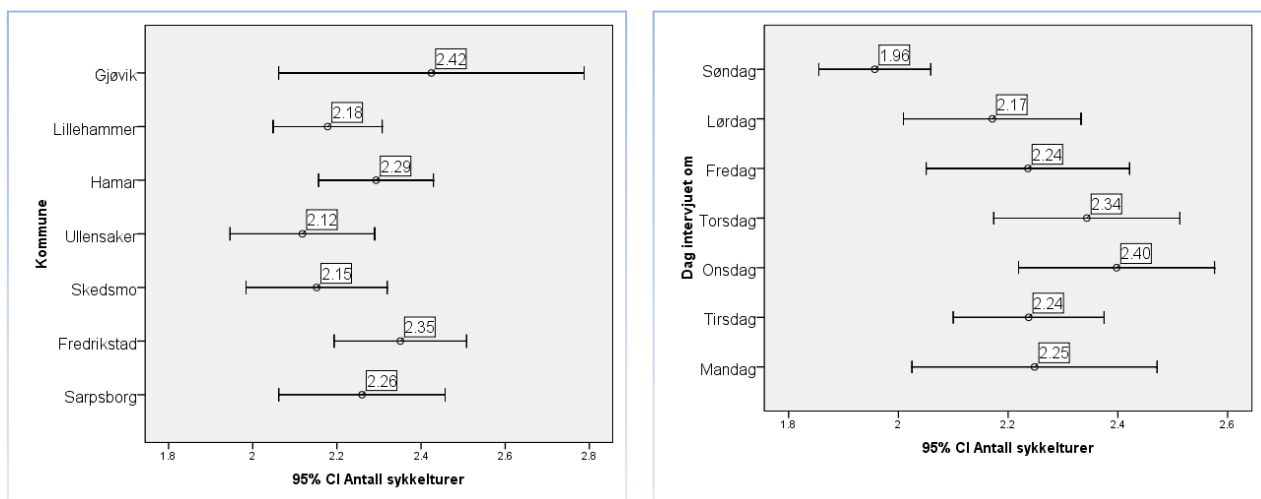
3.2 ANTALL SYKKELTURER

Figur 3-2 viser hvordan antall sykkelturer per syklist varierte i forhold til bostedskommune og ukedag. Hvis konfidensintervallene ikke overlapper, betyr det at vi kan være 95 % sikker på at gjennomsnittsverdiene er forskjellige. En alternativ måte å uttrykke dette på er at nullhypotesen som sier at gjennomsnittsverdiene er like, kan forkastes på 5 % -nivå.

Vi ser at antall sykkelturer per syklist varierte mellom 2,12 i Ullensaker og 2,42 i Gjøvik, men at det ikke var signifikante forskjeller mellom kommunene, siden alle konfidensintervallene overlapper. Det var ikke store forskjeller i antall sykkelturer i forhold til bakgrunnsvariabler. Følgende grupper hadde noe høyere verdier enn gjennomsnittet på 2,25 sykkelturer per syklist:

- Alder under 30 år (2,37)
- Hjemmearbeidende (3,05)
- Utdanning grunnskole (2,47)
- Kjører aldri bil (2,45)

I forhold til ukedag, var antall sykkelturer signifikant lavere på søndager (1,96) enn på onsdager (2,40) og torsdager (2,34).



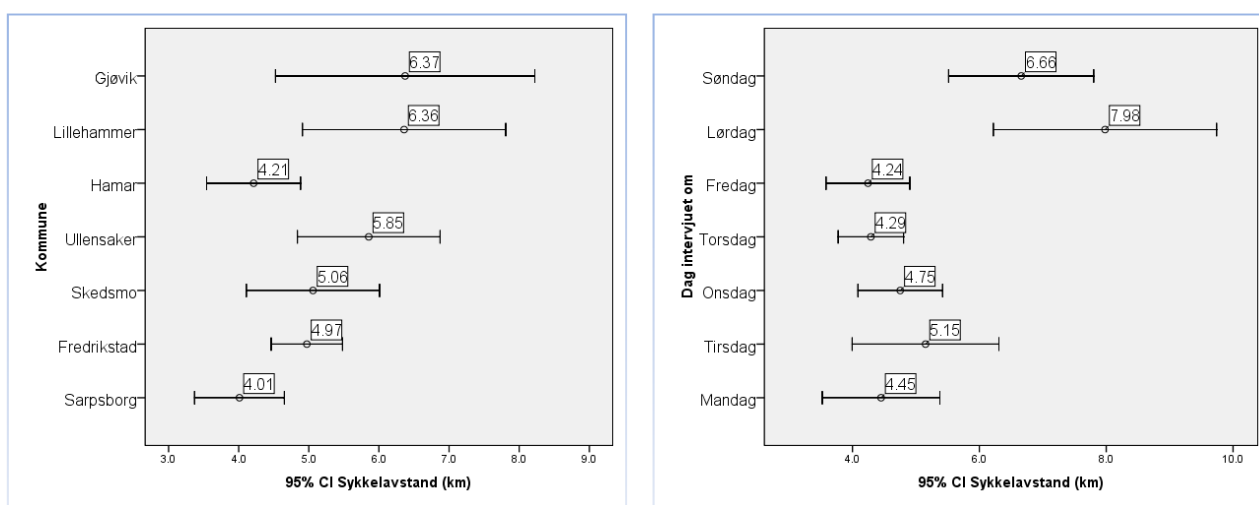
Figur 3-2: 95 % konfidensintervall for antall sykkelturer per syklist i forhold til kommune og ukedag (N=803)

3.3 AVSTANDER

Figur 3-3 viser gjennomsnittlige avstander per sykkeltur i forhold til kommune og ukedag¹. Sarpsborg har de korteste avstandene (4,01 km), og de er signifikant kortere enn avstandene på Lillehammer og Ullensaker. Gjøvik har også lange avstander, men variasjonen der er stor. Noen grupper peker seg ut med høyere verdier enn gjennomsnittet på 5,2 km per sykkeltur:

- Alder 30-44 år (5,9 km)
- Menn (6,3 km)
- Yrkesaktiv (6,0 km)
- Kjører bil daglig (6,3 km)

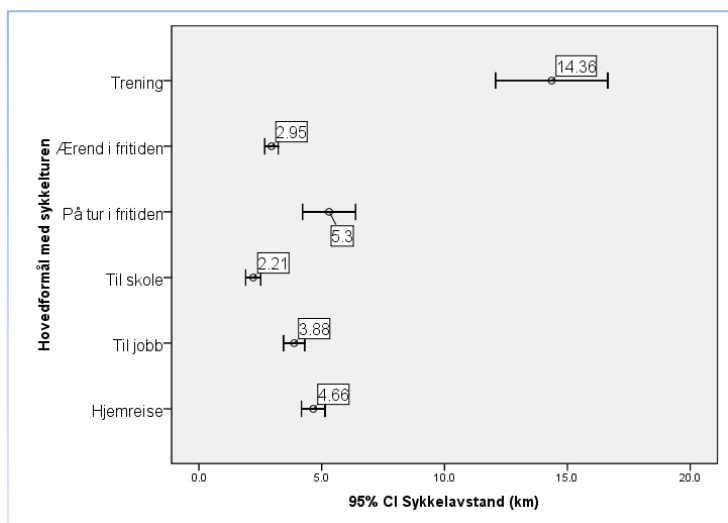
I forhold til ukedag, ser vi at særlig på lørdager, men også på søndager, er gjennomsnittsturene på sykkel signifikant lengre enn gjennomsnittsturene på flere andre ukedager.



Figur 3-3: 95 % konfidensintervall for avstand per sykkeltur i forhold til kommune og ukedag

¹ Bosatte i Gjøvik hadde ikke eget spørsmål om lengden på sykkelturen (eller de andre turene). De ble imidlertid spurt om hvor lang tid man brukte på hver tur. Avstand for sykkelturene i Gjøvik ble derfor beregnet ut fra opplysningen om reisetid og gjennomsnittlig sykkelhastighet i de andre kommunene, som var 16,7 km/t. Observasjoner med ekstreme verdier for sykkelhastighet ble ignorert, ut fra antagelsen om at det var puncheifeil enten på spørsmålet om avstand eller tid.

Figur 3-4 viser gjennomsnittlig sykkelavstand gruppert på formål med sykkelturene. Interessant nok er turer med trening som formål vesentlig lengre enn turer med andre formål.



Figur 3-4: 95 % konfidensintervall for avstand per sykkeltur i forhold til formål

3.4 TRANSPORTARBEID MED SYKKEL

På samme måte som i sykkelbyundersøkelsene for Region sør², har vi i Tabell 3-1 beregnet utført personkm med sykkel per innbygger per dag. For en gjennomsnittsdag blir denne indikatoren produktet av tre faktorer; nemlig (1) Andel som hadde syklet, (2) Antall sykkelture per syklist og (3) Reiselengden i km per sykkelturn.

Et overordnet mål for sykkelbysatsingen er at forskjellige forhold skal legges til rette for at sykkelbruken skal øke. For å kunne følge opp og etterprøve denne målsettingen, er det viktig å være konkret på hvordan sykkelbruken skal måles. Indikatoren personkm kan være et slikt konkret måletall, fordi den fanger opp både andel av befolkningen som sykler, antall sykkelturner og lengde på sykkelturene.

Tabell 3-1: Hovedtall for sykkelaktivitet i kommunene

Kommune	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Sarpsborg	0,11	2,26	4,01	0,97
Fredrikstad	0,19	2,35	4,97	2,19
Skedsmo	0,13	2,15	5,06	1,46
Ullensaker	0,17	2,12	5,85	2,07
Hamar	0,19	2,29	4,21	1,87
Lillehammer	0,15	2,18	6,36	2,06
Gjøvik	0,06	2,42	6,37	1,00
Totalt	0,14	2,24	5,17	1,66

Når tiltak skal settes inn, kan det også være aktuelt å se på undergrupper av befolkningen som for eksempel aldersgruppe og kjønn. Tabell 3-2 viser, som vi også har sett foran, at aldersgruppen 30-44 år er mest aktive, og at menn er mer aktive enn kvinner.

Tabell 3-2: Sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Alle	Under 30 år	Mann	0,16	2,4	5,9	2,4
		Kvinne	0,18	2,3	3,6	1,5
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,4</i>	<i>4,8</i>	<i>1,9</i>
	30-44 år	Mann	0,18	2,3	6,7	2,8
		Kvinne	0,15	2,2	4,9	1,6
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,3</i>	<i>5,9</i>	<i>2,2</i>
	45-59 år	Mann	0,14	2,2	6,7	2,1
		Kvinne	0,12	2,1	3,6	0,9
		<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,1</i>	<i>5,3</i>	<i>1,5</i>
	60 år og eldre	Mann	0,11	2,1	5,6	1,3
		Kvinne	0,10	2,2	3,5	0,8
		<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,1</i>	<i>4,5</i>	<i>1,0</i>
Totalt	Mann	0,15	2,3	6,3	2,2	
	Kvinne	0,14	2,2	3,9	1,2	
	<i>Totalt</i>	<i>0,14</i>	<i>2,2</i>	<i>5,2</i>	<i>1,7</i>	

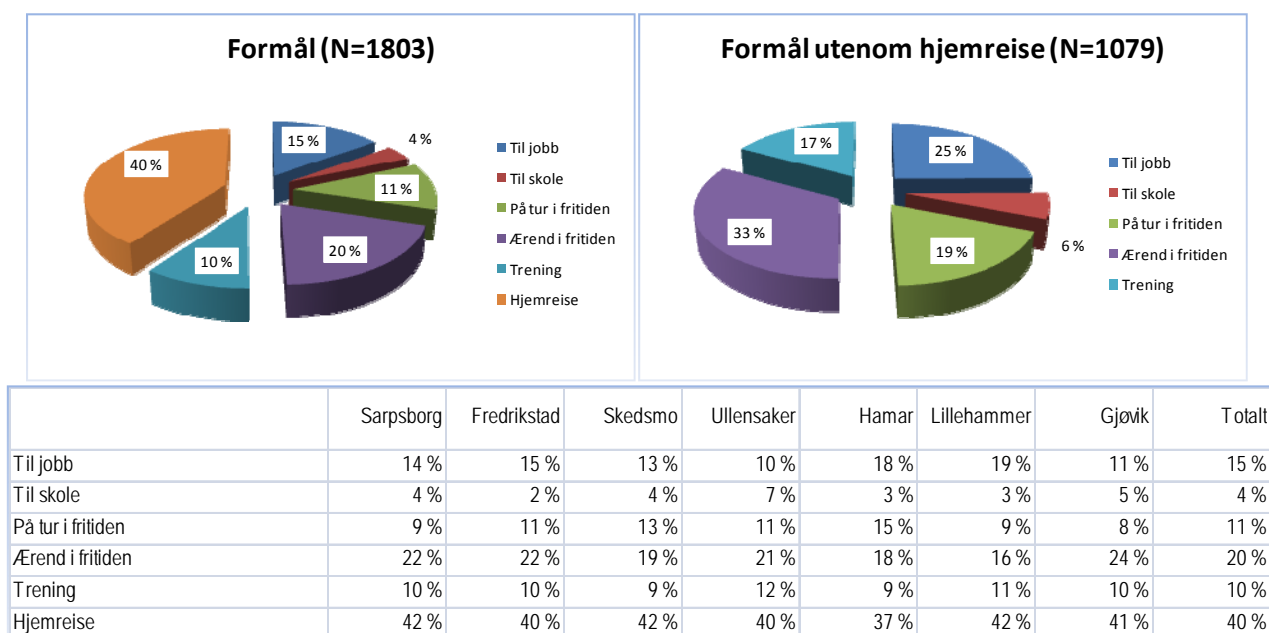
I Vedlegg D har vi gjengitt tilsvarende tabeller som tabellen ovenfor for hver kommune.

² Tretvik, Terje (2006) *Førundersøkelse sykkelbyer i Region sør*. SINTEF Rapport STF50 A06093 og Tretvik, Terje (2008) *Sykkelbyundersøkelse 2008 Region sør*. SINTEF Rapport A7914.

3.5 FORMÅL MED SYKKELTURENE

Figur 3-5 viser fordelingen på hovedformål for de sykkelturene som ble gjennomført på registreringsdagen. I reisevaneundersøkelser er det formålet på turens endepunkt som definerer reiseformålet, og hvert nytt formål definerer en ny tur. De enkleste turkjedene er tur-retur turene, med bare ett målpunkt utenfor hjemmet. Da utgjør hjemreisene 50 % av alle enkeltturene. Jo mer sammensatt turkjedene er, jo lavere blir andel hjemreiser. Her ser vi at andel hjemreiser som snitt er 40 %, og det betyr at gjennomsnittlig antall enkeltturer per turkjede var 2,5.

Hvis vi ser bort fra hjemreisene som eget formål, hadde en av fire sykkelturer til jobb som formål, og andelen var høyest i Lillehammer og lavest i Ullensaker. En av to turer hadde fritidsformål (på tur eller ærend). Hvis vi også tar med sykling som trening, kan vi si at to tredeler av formålene med sykkelturene er knyttet til respondentenes fritid.

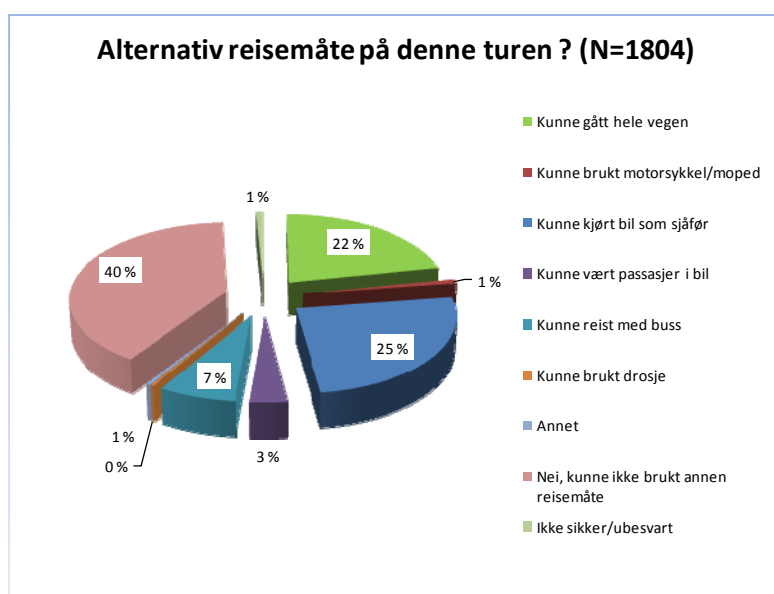


Figur 3-5: De registrerte sykkelturenes hovedformål

4 ALTERNATIVE REISEMÅTER

Figur 4-1 viser fordelingene til svarene på spørsmålet om en annen reisemåte kunne vært aktuell som alternativ til sykkel for hver enkelt sykkeltur, og i tilfelle hvilken ville vært mest aktuell.

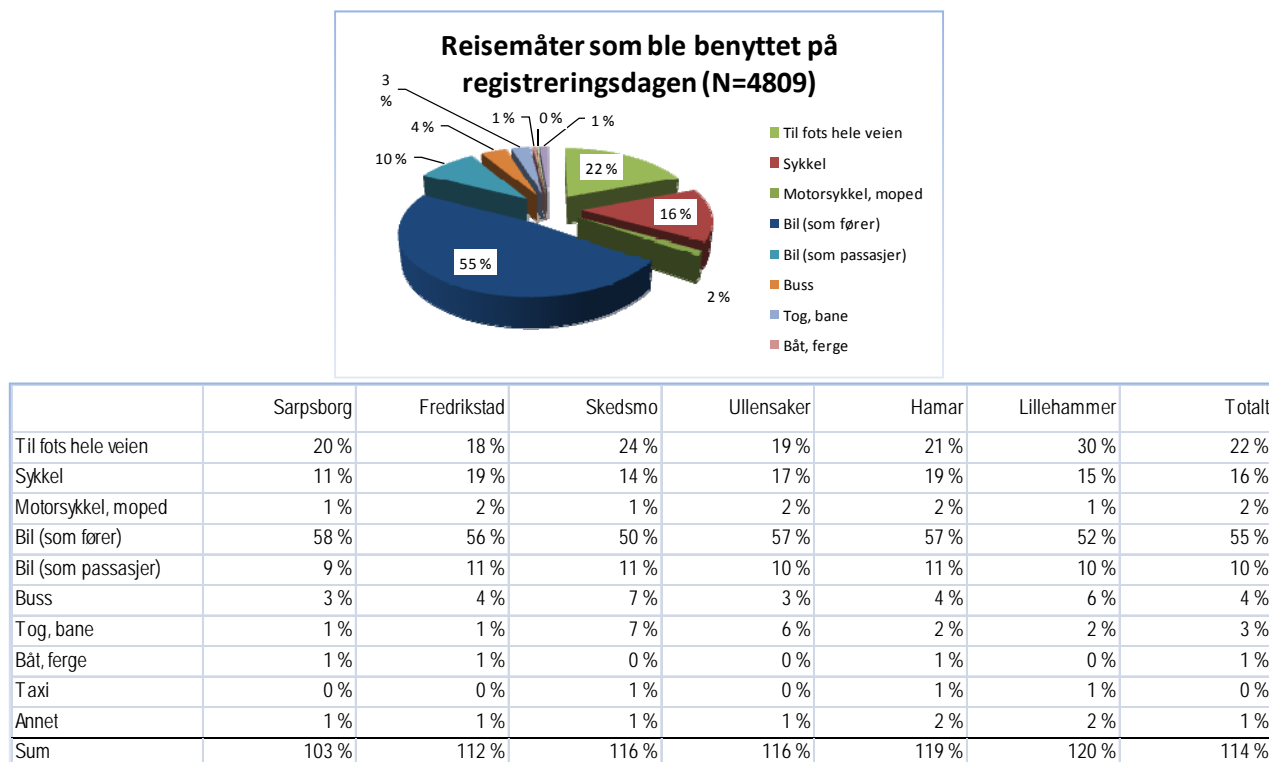
Hele 45 % i Ullensaker og Lillehammer mente at de ikke kunne brukt annen reisemåte, mens andelen som mente dette var lavest i Gjøvik med 19 %. Gjennomgående var bilfører det mest aktuelle alternativet, og andelen varierte fra 30 % i Fredrikstad til 19 % i Skedsmo og Ullensaker. Det å kunne gått hele vegen var nest mest aktuelle alternativ, med andeler som varierte fra 30 % i Gjøvik til 15 % i Lillehammer.



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Kunne gått hele vegen	20 %	21 %	25 %	24 %	22 %	15 %	30 %	22 %
Kunne brukt motorsykel/moped	1 %	1 %	2 %	1 %	0 %	1 %	2 %	1 %
Kunne kjørt bil som sjåfør	26 %	30 %	19 %	19 %	29 %	25 %	28 %	25 %
Kunne vært passasjer i bil	6 %	1 %	1 %	2 %	2 %	5 %	11 %	3 %
Kunne reist med buss	11 %	5 %	9 %	7 %	5 %	9 %	8 %	7 %
Kunne brukt drosje	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Annet	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
Nei, kunne ikke brukt annen reisemåte	34 %	41 %	44 %	45 %	39 %	45 %	19 %	40 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	2 %	1 %

Figur 4-1: Ville en annen reisemåte vært aktuell på denne turen?

Alle som hadde hatt turer eller ærend utenfor hjemmet på registreringsdagen, ble også spurt om hvilke transportmidler de brukte alt i alt i løpet av denne dagen³. Det å gå ble bare regnet som transportmiddel, hvis de hadde gått hele veien til et formål. Figur 4-2 viser fordelingene, kommunevis og totalt, til de reisemidlene som ble oppgitt. Det ble krysset av bare en gang for hvert reisemiddel som forekom. Resultatene kan derfor ikke sammenlignes direkte med vanlige reisemiddelfordelinger, som måler hvor mange ganger hvert reisemiddel har vært benyttet.



Figur 4-2: Alle reisemåter som forekom på registreringsdagen

Godt over halvparten hadde kjørt bil i løpet av dagen, og andelen varierte fra 50 % i Skedsmo til 58 % i Sarpsborg. Typiske bilførere hadde følgende kjennetegn:

- Aldersgruppe 30-44 år (67 %)
- Menn (61 %)
- Yrkesaktiv (63 %)
- To eller flere biler i husholdningen (64 %)

Nest mest vanlig var det at man hadde gått hele vegen. Følgende hadde høy andel til fots:

- Alder under 30 år (26 %)
- Kvinner (26 %)
- Skoleelev/student (29 %)
- Ingen bil i husholdningen (40 %)

³Akkurat dette spørsmålet ble ikke stilt til bosatte i Gjøvik. For Gjøvik, Østre Toten og Vestre Toten ble det gjennomført en turdagbokundersøkelse som registrerte alle turer med alle reisemåter. Denne undersøkelsen er dokumentert i et eget notat.

Totalt sett var det bare 4 % som oppga å ha reist med buss. Følgende hadde høy andel buss:

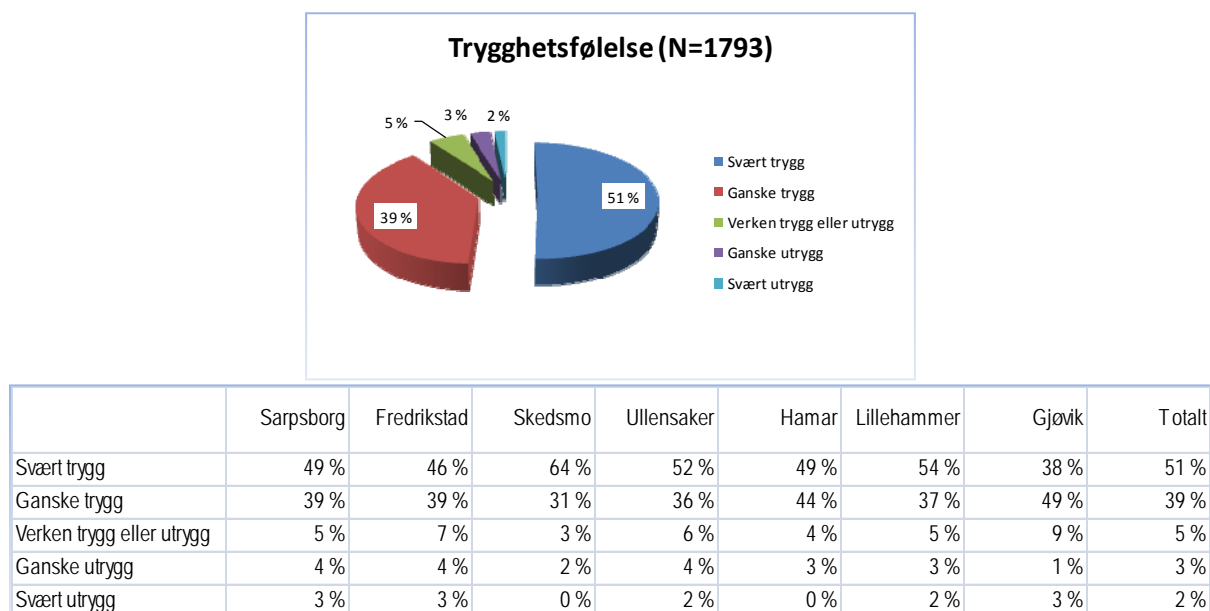
- Alder under 30 år (8 %)
- Skoleelev/student (10 %) og arbeidsledig (12 %)
- Ingen bil i husholdningen (16 %)
- Mangler førerkort (15 %)

5 TRYGGHETSFØLELSE OG ULYKKESERFARING

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 5-1 viser at halvparten følte seg svært trygge og at bare 5 % var utrygge (ganske utrygg eller svært utrygg).

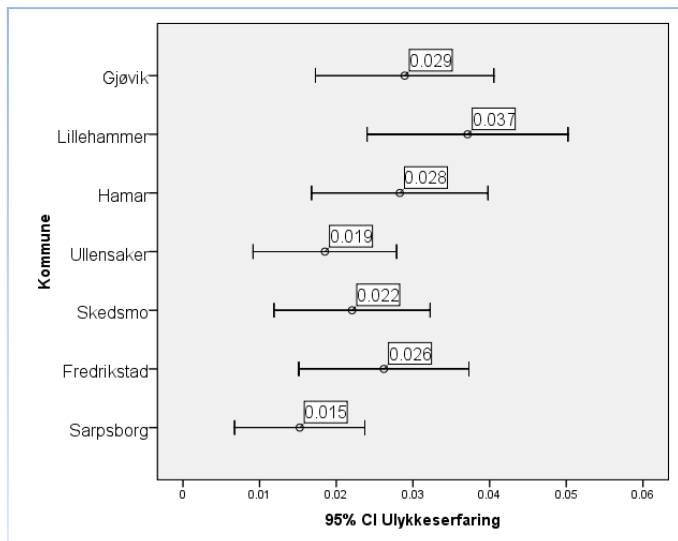
Andelen som var svært trygge var høyest i Skedsmo (64 %) og lavest i Gjøvik (38 %). Vi ser også at andelen utrygge var noe høyere enn gjennomsnittet i Sarpsborg og Fredrikstad (7 %), og lavest i Skedsmo (2 %).

Det kan jo tenkes at manglende trygghetsfølelse kan være en årsak til at folk faktisk ikke har syklet. De åpne svarene på spørsmålet om hva som skal til for å sykle mer, se Figur 6-1 og Vedlegg F, kan antyde noe om dette. Det viser seg at svært få har avgitt svar som tyder på at mangel på trygghet er en viktig årsak til ikke å sykle.



Figur 5-1: Hvor trygg eller utrygg føler du deg når du sykler denne strekningen?

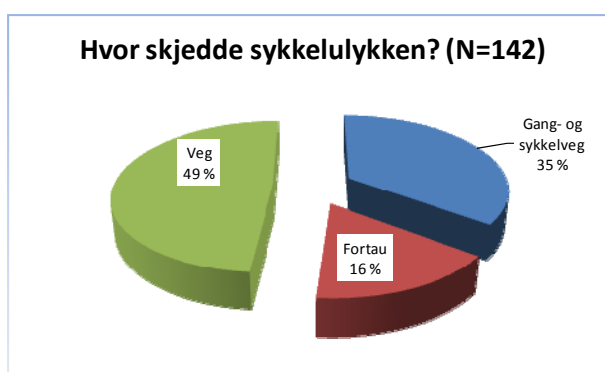
Alle respondentene ble spurt om de hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. I snitt var det en andel på 0,025 (2,5 %) som svarte bekreftende på dette. Figur 5-2 viser at forskjellene mellom kommunene ikke var store, men andelen i byen med minst ulykkese erfaring (Sarpsborg) var signifikant lavere enn andelen i byen med mest ulykkese erfaring (Lillehammer).



Figur 5-2: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke som syklist siste to år

Figur 5-3 viser hvor ulykkene hadde skjedd, for de 142 respondentene med ulykkese erfaring. 49 % av ulykkene var på veg, 35 % på gang- og sykkelveg og 16 % på fortau. Tabellen viser hvordan antall ulykker, kommunevis og totalt, fordelte seg på type sted.

Det var ingen store forskjeller i forhold til bakgrunnsvariabler, men personer under 30 år, skoleelev/student og personer fra husholdning uten bil hadde noe høyere andeler enn gjennomsnittet.

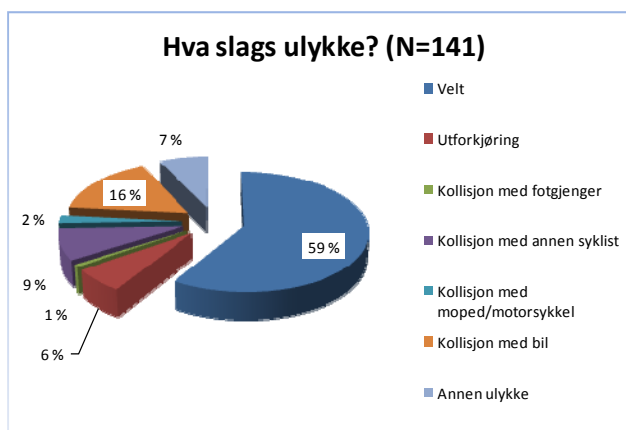


	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Gang- og sykkelveg	3	4	9	8	8	13	5	50
Fortau	4	2	3	1	6	2	5	23
Veg	6	14	6	6	9	15	13	69
Totalt	13	20	18	15	23	30	23	142

Figur 5-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist

Figur 5-4 viser hvordan ulykkeshendelsene fordelte seg prosentvis på type sykkelulykker. Nesten to av tre var singel-ulykker (velt eller utforkjøring). Tabellen viser fordelingene antallsmessig.

Personer under 30 år og skoleelever/studenter var noe overrepresentert som gruppe når det gjaldt singel-ulykkene. For øvrig var det ingen grupper som skilte seg ut med andeler som avvok vesentlig fra gjennomsnittet når det gjaldt ulykkestyper.



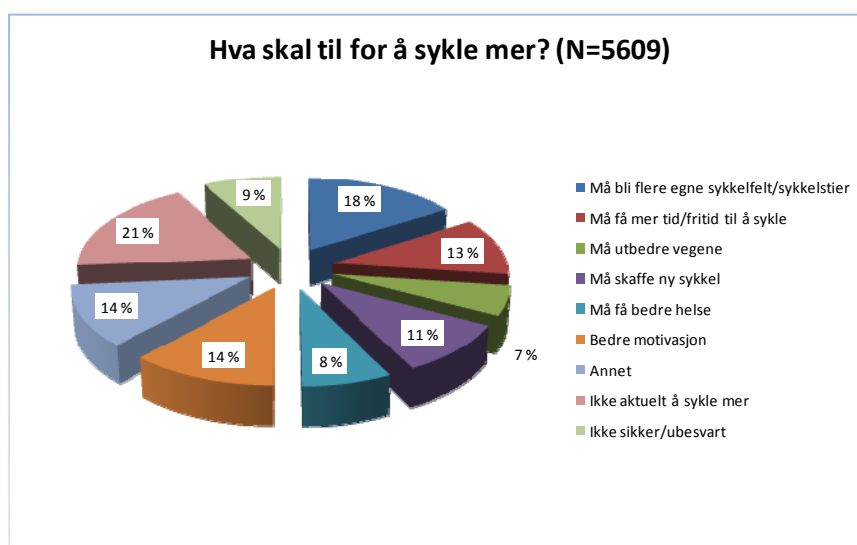
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Velt	7	12	14	9	13	16	12	83
Utforkjøring	1	0	1	1	2	2	2	9
Kollisjon med fotgjenger	0	0	0	0	1	0	0	1
Kollisjon med annen syklist	2	3	2	0	1	2	2	12
Kollisjon med moped/motorsykel	1	1	0	0	0	1	0	3
Kollisjon med bil	2	4	0	3	5	4	5	23
Annen ulykke	1	0	1	1	1	4	2	10
Totalt	14	20	18	14	23	29	23	141

Figur 5-4: Type ulykke man hadde vært involvert i

6 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?

Figur 6-1 viser hvilke andeler hver av svarkategoriene på spørsmålet om hva som skal til for å sykle mer, fikk i totalutvalget og i hver kommune. Her var det anledning til å komme med flere svar. Vi kan legge merke til at en av fem mente at det ikke var aktuelt å sykle mer. Denne andelen var høyest i Gjøvik (25 %) og lavest i Sarpsborg, Ullensaker og Lillehammer (19 %). Relativt mange svarte med egne ord i kategorien Annet. Disse individuelle svarene er gjengitt kommunevis i Vedlegg F.

Flere sykkelfelt/sykkelstier var det konkrete tiltaket som ble nevnt oftest, og ut fra befolkningens svar ser behovet ut til å være størst i Sarpsborg og Fredrikstad. Tendensen til å ville prioritere dette tiltaket økte med økende utdanningsnivå og økende bilhold i husholdningen.

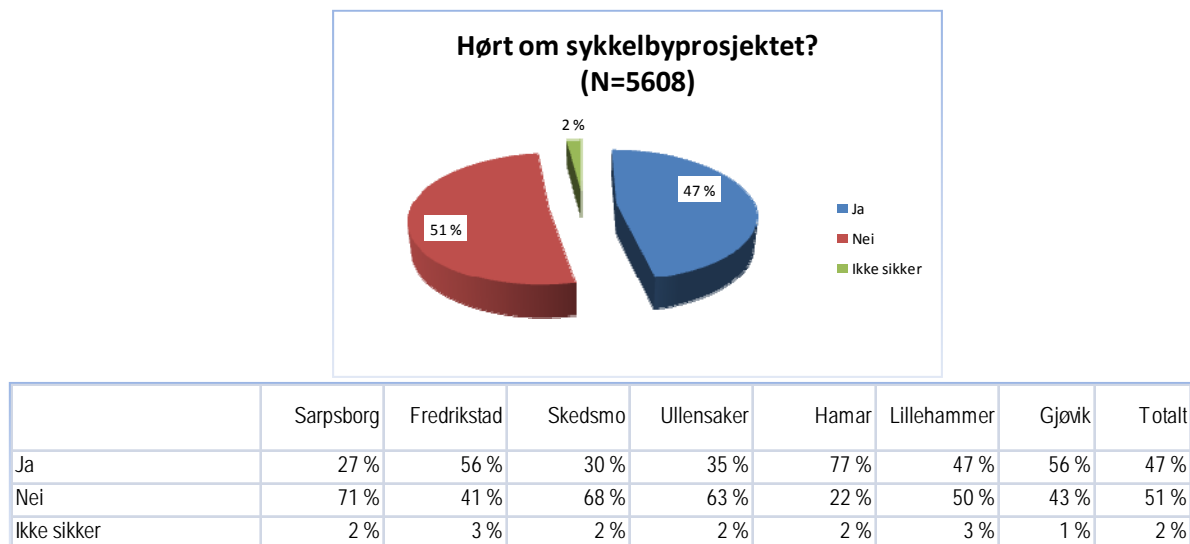


	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Må bli flere egne sykkelfelt/sykkelstier	24 %	24 %	17 %	19 %	16 %	13 %	16 %	18 %
Må få mer tid/fritid til å sykle	11 %	12 %	12 %	15 %	16 %	13 %	11 %	13 %
Må utbedre vegene	6 %	9 %	7 %	7 %	6 %	4 %	7 %	7 %
Må skaffe ny sykkel	12 %	8 %	12 %	12 %	12 %	12 %	12 %	11 %
Må få bedre helse	10 %	8 %	7 %	9 %	10 %	7 %	8 %	8 %
Bedre motivasjon	13 %	13 %	13 %	15 %	15 %	16 %	12 %	14 %
Annet	10 %	15 %	16 %	12 %	13 %	16 %	13 %	14 %
Ikke aktuelt å sykle mer	19 %	22 %	20 %	19 %	24 %	19 %	25 %	21 %
Ikke sikker/ubesvart	9 %	9 %	10 %	11 %	9 %	11 %	7 %	9 %
Sum	115 %	117 %	115 %	118 %	120 %	111 %	111 %	115 %

Figur 6-1: Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?

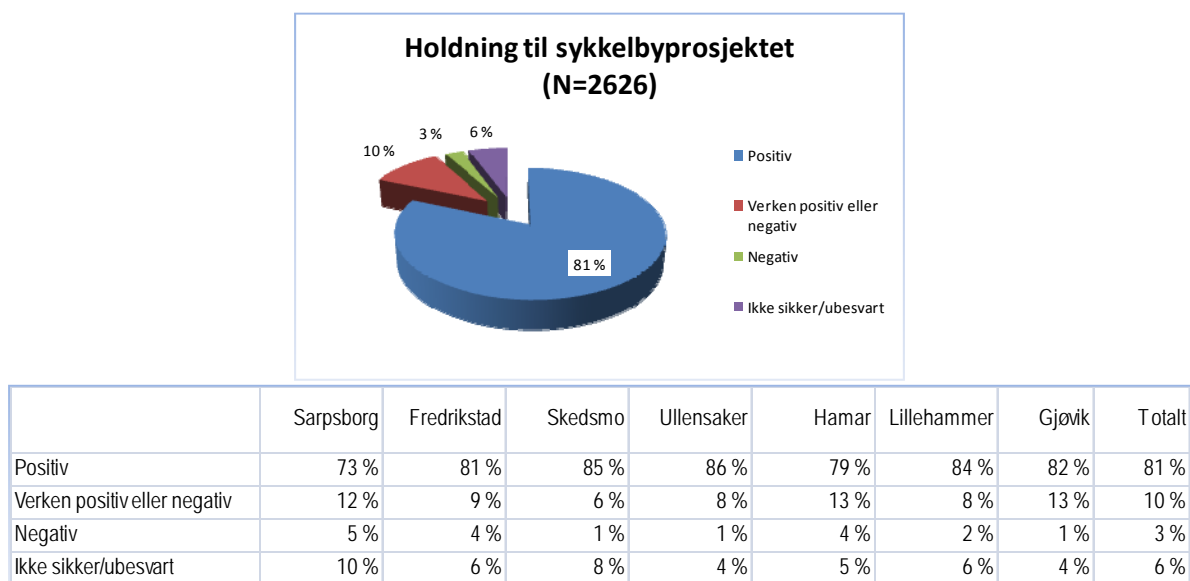
7 SYKKELBYPROSJEKTET

Figur 7-1 viser at bare knapt halvparten hadde kjennskap til eller hørt om sykkelbyprosjektet i sin hjemkommune. Andelen var lavest i Sarpsborg (27 %) og Skedsmo (30 %) og høyest i Hamar (77 %). Kjennskapet var lavest for de som var under 30 år, og den økte med økende alder. Kjennskapet økte også med økende utdanningsnivå.



Figur 7-1: Hørt om sykkelbyprosjektet i hjemkommunen?

Av de som hadde kjennskap til eller hørt om sykkelbyprosjektet, var fire av fem positive. Andelen positive var lavest i Sarpsborg og høyest i Ullensaker (86 %). Kvinner var gjennomgående mer positive enn menn, og andel positive økte med økende alder.

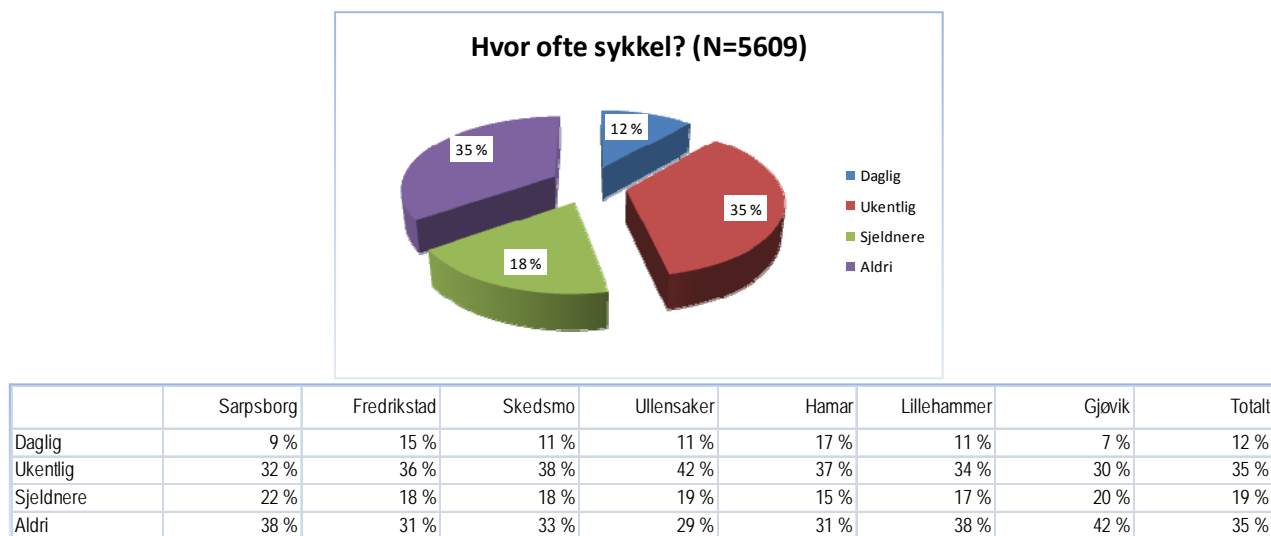


Figur 7-2: Holdning til sykkelbyprosjektet i hjemkommunen?

8 SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER

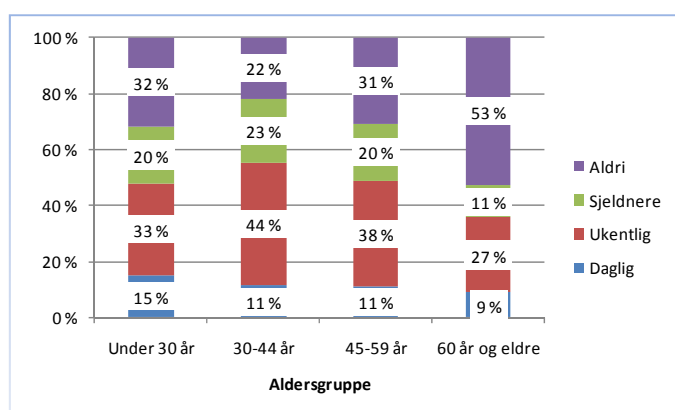
Figur 8-1 viser hvor ofte folk oppga å ha syklet på den tiden av året undersøkelsen ble gjort, dvs. våren/sommeren 2010. Til forskjell fra Figur 2-3 foran, som bare gjaldt de som hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året, ser vi her på alle respondentene, og vi har slått sammen noen av svarkategoriene.

Hamar hadde høyeste andel som syklet daglig (17 %) og Gjøvik laveste andel (7 %). Gjøvik hadde også høyeste andel som aldri syklet (42 %) og Ullensaker laveste andel (29 %).

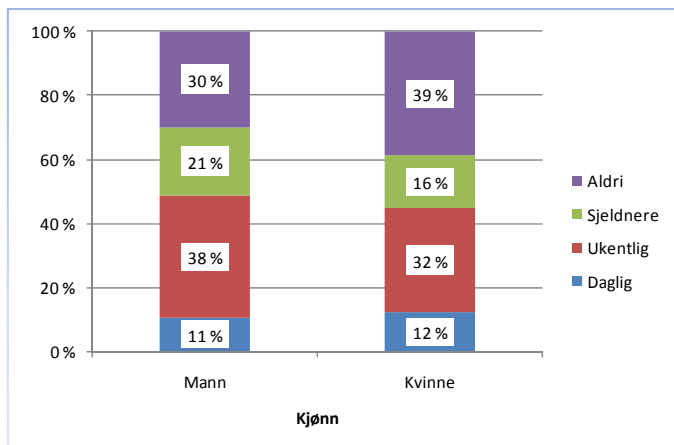


Figur 8-1: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?

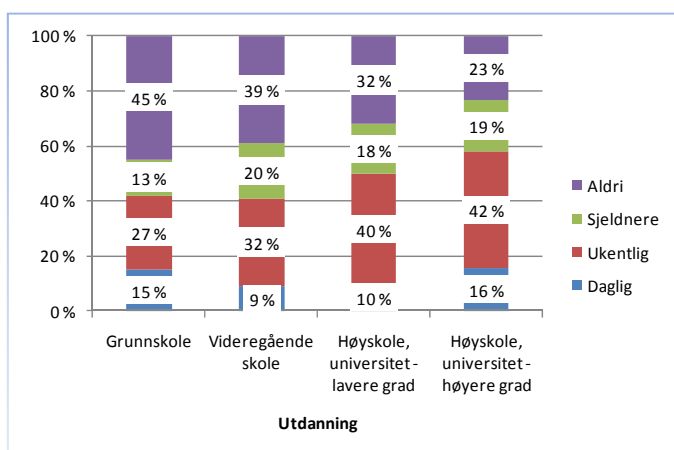
På de neste figurene i dette kapitlet ser vi på sykkelbruk i forhold til fire bakgrunnsvariabler. Sykkelbruk i forhold til disse bakgrunnsvariablene er dessuten vist kommunevis i Vedlegg E.



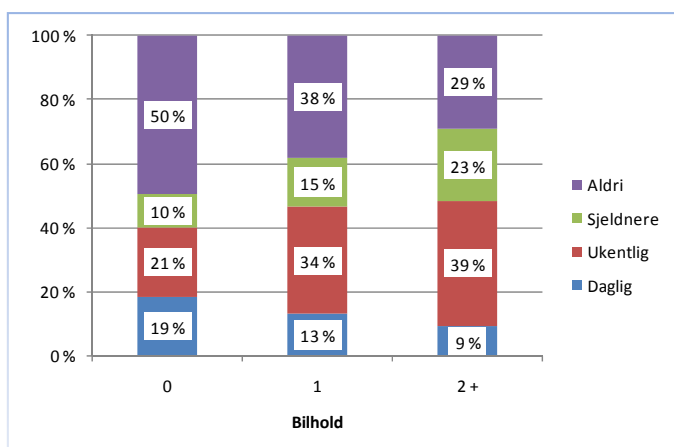
Figur 8-2: Hvor ofte sykkel i forhold til alder



Figur 8-3: Hvor ofte sykkel i forhold til kjønn



Figur 8-4: Hvor ofte sykkel i forhold til utdanning



Figur 8-5: Hvor ofte sykkel i forhold til bilhold

En kort oppsummering:

- Tendensen til å sykle daglig avtar med økende alder
- Vel halvparten av de i den eldste aldersgruppen sykler aldri
- Kvinner har en større andel enn menn som aldri sykler

- Avtagende tendens til aldri å sykle med økende utdanningsnivå
- Avtagende tendens til aldri å sykle med økende bilhold
- Avtagende tendens til å sykle daglig med økende bilhold
- Økende tendens til å sykle ukentlig eller sjeldnere med økende bilhold

VEDLEGG A - F

A INTERVJUSKJEMA

UNDERSØKELSE I FREDRIKSTAD

19. APRIL - 23. JUNI 2010

INTRO

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Respons i forbindelse med en spørreundersøkelse vi gjennomfører for Statens vegvesen i Fredrikstad. 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?

HVIS RINGT MOBILTELEFONNUMMER

400. Hva er postnummeret der du bor?

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ siviltjeneste
- 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 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 igår?

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

HVIS JA I SPM 107

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.

208. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din igår, 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

209. Hvor startet denne sykkelturen?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

210. Hvor syklet du til på denne sykkelturen?

HUSK AT EN SYKKELTUR SKAL HA ET ANNET ENDEPUNKT ENN STARTPUNKTET!

IKKE "FRA EGET HJEM" TIL "EGET HJEM"!!

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 TUR!!

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

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

NOTER ANTALL KILOMETER

0= IKKE SIKKER

1= EN KILOMETER ELLER MINDRE

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

NOTER ANTALL MINUTTER

0= IKKE SIKKER

1= ETT MINUTT ELLER MINDRE

213. Ville en annen reisemåte vært aktuell på denne turen?

I tilfelle hvilken ville vært mest aktuell?

- 1: Kunne gått hele vegen
- 2: Kunne brukt motorsykkkel/moped
- 3: Kunne kjørt bil som sjåfør
- 4: Kunne vært passasjer i bil
- 5: Kunne reist med buss
- 6: Kunne brukt drosje
- 7: Annet_____
- 8: Nei, kunne ikke brukt annen reisemåte
- 9: Ikke sikker/ubesvart

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

LES OPP 1-5

- 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?

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 TUR!!

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS JA STILLES SPØRSMÅL 208-214 FOR NESTE SYKKELTUR.

TIL ALLE

216. Hadde du noen (andre) turer eller ærend utenfor hjemmet i går?

I tilfelle, hvilke transportmidler brukte du alt i alt i løpet av gårdsdagen?
Det å gå regnes også som transportmiddel, hvis du gikk hele veien til et formål.

TIL INTERVJUER: FØLG OPP MED SPØRSMÅL OM DET VAR FLERE

FLERE SVAR MULIG

- 1: Gikk hele veien
- 2: Syklet
- 3: Motorsykkel, moped
- 4: Bil (som fører)
- 5: Bil (som passasjer)
- 6: Buss
- 7: Tog, bane
- 8: Båt, ferge
- 9: Taxi
- 10: Annet
- 11: Nei, ingen turer eller ærend

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/motorsykkel
- 6: Kollisjon med bil
- 7: Annen ulykke_____NOTÉR
- 8: Ubesvart

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

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli flere egne sykkelstier
- 2: Må få mer tid/fritid til å sykle
- 3: Må utbedre vegene
- 4: Må skaffe ny sykkel
- 5: Må få bedre helse
- 6: Bedre motivasjon
- 7: Annet_____NOTÉR
- 8: Ikke aktuelt å sykle mer
- 9: Ikke sikker/ubesvart

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

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

HVIS KJENNSKAP ELLER HØRT OM SYKKELBYPROSJEKTET

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

LES OPP

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

Bakgrunnsspørsmål:

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: _____

HVIS 18 ÅR ELLER ELDRE

405. Har du førerkort for bil?

- 1: Ja
- 2: Nei

406. Er det andre i husstanden som har førerkort for bil? I tilfelle hvor mange?

98=UBESVART, VET IKKE

Antall andre med førerkort i husstanden: _____

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

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

B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT

Respons Analyse AS | Bredalsmarken 15, 5006 Bergen
Gjennomføring



Sykelbyundersøkelsen på Østlandet ble gjennomført i perioden 20. april - 23. juni 2010. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket nummer både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områder. Fordelingen mellom de to

Gjennomførings- og frafallsrapport

Sykelbyundersøkelse i 7 byer i Region Øst

20. april - 23. juni 2010

Oppdragsgiver: SINTEF

var 60 % fasttelefon og 40 % mobiltelefon.

Det er totalt 7 byer i området som er definert som sykkelbyer. For 6 av disse er det gjennomført en tradisjonell sykkelbyundersøkelse etter mal fra lignende undersøkelser i Region Sør. Det var imidlertid et ønske fra Statens vegvesen at vi i Gjøvik, gjennomførte en full reisevaneundersøkelse. I den sammenheng ønsket man også å inkludere Østre Toten og Vestre Toten. Det var kun Gjøvik av disse som skulle ha alle sykkelbyspørsmålene, mens spørsmålene i Østre og Vestre Toten var begrenset til det som inngår i en normal reisevaneundersøkelse.

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

Fredrikstad:	800
Sanrpsborg:	800
Skedsmo:	800
Ullensaker:	800
Lillehammer:	800
Hamar:	800
Gjøvik:	800
Østre Toten:	300
Vestre Toten:	300

Totalt: 6200

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.

Fredrikstad

Ubesvart:	896
Nekt:	1950
Antall intervju:	802

Bruttoutvalg:	3648
---------------	------

Sarpsborg

Ubesvart:	1000
Nekt:	2032
Antall intervju:	802

Bruttoutvalg:	3834
---------------	------

Skedsmo

Ubesvart:	797
Nekt:	1815
Antall intervju:	803

Bruttoutvalg:	3415
---------------	------

Ullensaker

Ubesvart:	801
Nekt:	1744
Antall intervju:	800

Bruttoutvalg:	3345
---------------	------

Lillehammer

Ubesvart:	812
Nekt:	1841
Antall intervju:	803

Bruttoutvalg:	3456
---------------	------

Hamar

Ubesvart:	1059
Nekt:	2061
Antall intervju:	801

Bruttoutvalg:	3921
---------------	------

Gjøvik

Ubesvart:	1039
Nekt:	2274
Antall intervju:	800

Bruttoutvalg:	4113
---------------	------

Østre Toten

Ubesvart:	516
Nekt:	854
Antall intervju:	300

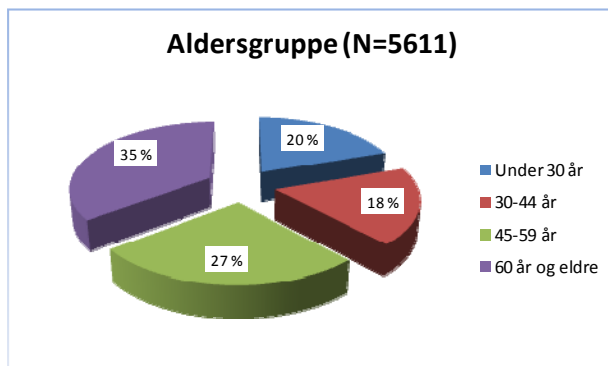
Bruttoutvalg:	1670
---------------	------

Vestre Toten

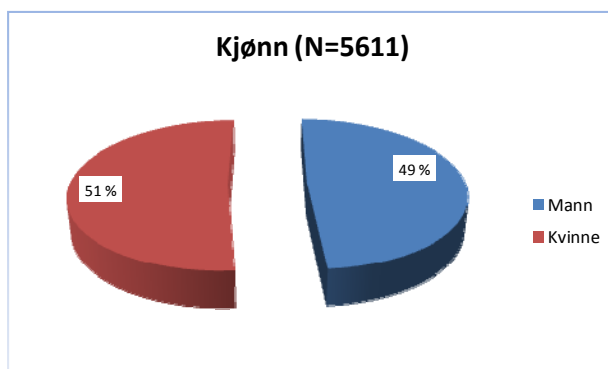
Ubesvart:	556
Nekt:	890
Antall intervju:	300

Bruttoutvalg:	1746
---------------	------

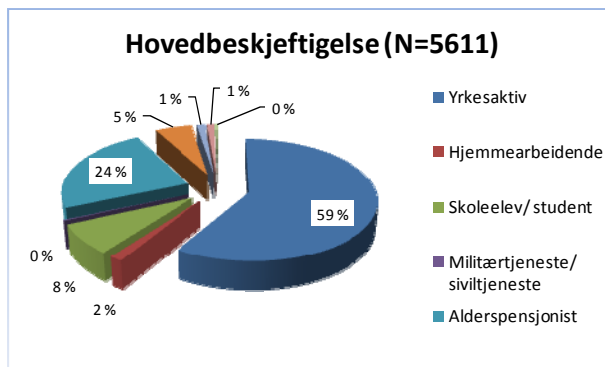
C BAKGRUNNSVARIABLER SAMLET OG KOMMUNEVIS FOR SYKKELBYKOMMUNENE (UVEKTET)



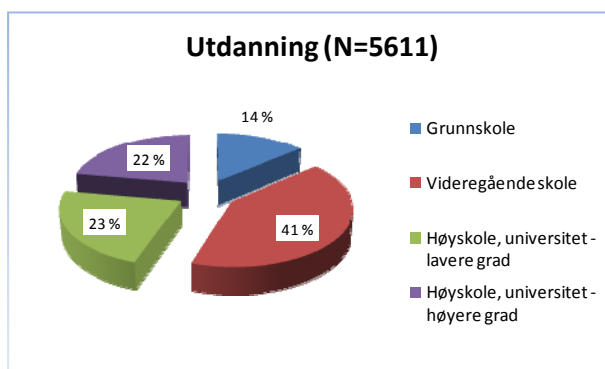
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Under 30 år	21 %	20 %	16 %	19 %	16 %	23 %	23 %	20 %
30-44 år	17 %	21 %	21 %	23 %	15 %	15 %	16 %	18 %
45-59 år	25 %	27 %	27 %	26 %	27 %	27 %	27 %	27 %
60 år og eldre	37 %	32 %	36 %	32 %	41 %	35 %	34 %	35 %



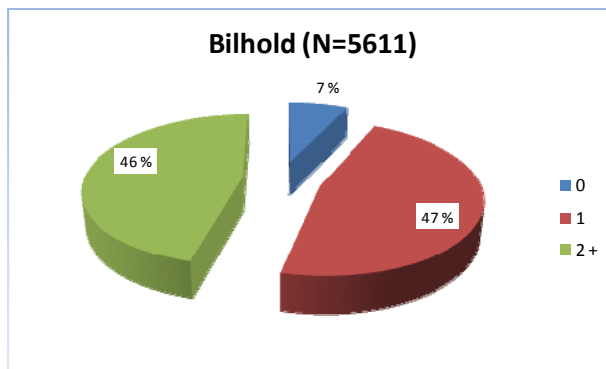
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Mann	50 %	48 %	49 %	46 %	51 %	49 %	50 %	49 %
Kvinne	50 %	52 %	51 %	54 %	49 %	51 %	51 %	51 %



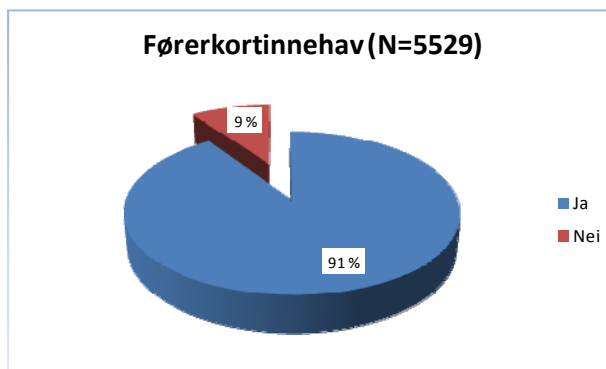
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Yrkesaktiv	55 %	59 %	62 %	64 %	57 %	59 %	57 %	59 %
Hjemmearbeidende	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %
Skoleelev/ student	7 %	8 %	6 %	7 %	6 %	11 %	12 %	8 %
Militærtjeneste/ sivilteneste	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Alderspensjonist	24 %	22 %	24 %	21 %	28 %	23 %	24 %	24 %
Trygdet	9 %	4 %	4 %	5 %	6 %	4 %	5 %	5 %
Arbeidsledig	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Annet	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Uoppgitt	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %



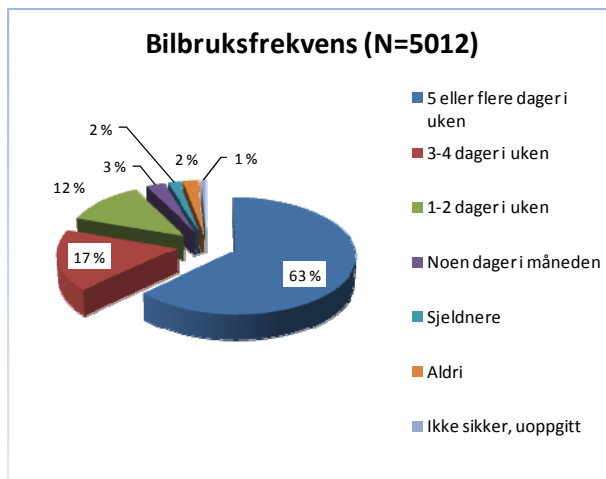
	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Grunnskole	17 %	12 %	11 %	15 %	14 %	13 %	15 %	14 %
Videregående skole	48 %	44 %	39 %	44 %	34 %	37 %	43 %	41 %
Høgskole, universitet - lavere grad	20 %	22 %	24 %	23 %	21 %	24 %	25 %	23 %
Høgskole, universitet - høyere grad	16 %	22 %	26 %	18 %	31 %	27 %	17 %	22 %



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
0	6 %	6 %	8 %	6 %	7 %	9 %	7 %	7 %
1	45 %	47 %	48 %	43 %	51 %	49 %	45 %	47 %
2 +	49 %	47 %	45 %	51 %	42 %	42 %	48 %	46 %



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Ja	91 %	89 %	89 %	92 %	91 %	91 %	90 %	91 %
Nei	9 %	11 %	11 %	8 %	9 %	9 %	10 %	9 %



	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
5 eller flere dager i uken	69 %	66 %	62 %	66 %	57 %	56 %	64 %	63 %
3-4 dager i uken	16 %	16 %	18 %	16 %	19 %	18 %	18 %	17 %
1-2 dager i uken	9 %	12 %	11 %	11 %	16 %	16 %	10 %	12 %
Noen dager i måneden	2 %	2 %	3 %	3 %	4 %	3 %	2 %	3 %
Sjeldnere	2 %	1 %	3 %	1 %	1 %	3 %	2 %	2 %
Aldri	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %
Ikke sikker, uoppgitt	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %

D SYKKELAKTIVITET I FORHOLD TIL ALDERSGRUPPE OG KJØNN I HVER KOMMUNE

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Sarpsborg	Under 30 år	Mann	0,14	2,5	5,6	1,9
		Kvinne	0,16	2,7	2,7	1,2
		<i>Totalt</i>	0,15	2,6	4,0	1,6
	30-44 år	Mann	0,09	1,8	4,3	0,7
		Kvinne	0,11	2,3	6,6	1,7
		<i>Totalt</i>	0,10	2,1	5,6	1,2
	45-59 år	Mann	0,11	2,2	3,6	0,8
		Kvinne	0,07	2,1	2,6	0,4
		<i>Totalt</i>	0,09	2,2	3,2	0,6
	60 år og eldre	Mann	0,10	2,0	3,9	0,8
		Kvinne	0,09	2,1	2,6	0,5
		<i>Totalt</i>	0,10	2,1	3,2	0,6
	Totalt	Mann	0,11	2,2	4,5	1,0
		Kvinne	0,11	2,3	3,6	0,9
		<i>Totalt</i>	0,11	2,3	4,0	1,0

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Fredrikstad	Under 30 år	Mann	0,20	2,5	4,8	2,3
		Kvinne	0,18	2,5	5,1	2,2
		<i>Totalt</i>	0,19	2,5	4,9	2,3
	30-44 år	Mann	0,23	2,4	5,9	3,1
		Kvinne	0,20	2,2	4,4	1,9
		<i>Totalt</i>	0,21	2,3	5,3	2,5
	45-59 år	Mann	0,20	2,4	6,6	3,2
		Kvinne	0,19	2,1	4,2	1,7
		<i>Totalt</i>	0,19	2,3	5,5	2,4
	60 år og eldre	Mann	0,19	2,3	4,7	2,1
		Kvinne	0,14	2,5	3,4	1,2
		<i>Totalt</i>	0,16	2,4	4,1	1,6
	Totalt	Mann	0,20	2,4	5,6	2,7
		Kvinne	0,17	2,3	4,3	1,7
		<i>Totalt</i>	0,19	2,4	5,0	2,2

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Skedsmo	Under 30 år	Mann	0,15	2,3	5,0	1,8
		Kvinne	0,16	2,7	2,0	0,8
		<i>Totalt</i>	0,16	2,5	3,4	1,3
	30-44 år	Mann	0,20	1,9	10,3	3,8
		Kvinne	0,11	2,2	3,1	0,7
		<i>Totalt</i>	0,15	2,0	7,6	2,3
	45-59 år	Mann	0,13	1,9	6,3	1,5
		Kvinne	0,13	1,9	4,2	1,1
		<i>Totalt</i>	0,13	1,9	5,3	1,3
	60 år og eldre	Mann	0,08	2,1	3,3	0,5
		Kvinne	0,11	2,4	3,7	1,0
		<i>Totalt</i>	0,09	2,3	3,6	0,8
	Totalt	Mann	0,14	2,0	7,1	2,0
		Kvinne	0,12	2,3	3,1	0,9
		<i>Totalt</i>	0,13	2,2	5,1	1,5

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Ullensaker	Under 30 år	Mann	0,20	2,6	5,1	2,7
		Kvinne	0,26	1,7	4,7	2,0
		<i>Totalt</i>	0,23	2,1	4,9	2,4
	30-44 år	Mann	0,20	2,2	11,3	4,9
		Kvinne	0,16	2,3	3,6	1,3
		<i>Totalt</i>	0,18	2,2	7,9	3,1
	45-59 år	Mann	0,13	2,3	6,6	1,9
		Kvinne	0,15	1,9	3,1	0,9
		<i>Totalt</i>	0,14	2,1	5,0	1,4
	60 år og eldre	Mann	0,06	1,9	5,5	0,6
		Kvinne	0,16	2,0	3,3	1,0
		<i>Totalt</i>	0,11	2,0	3,7	0,8
	Totalt	Mann	0,15	2,3	7,9	2,8
		Kvinne	0,18	2,0	3,7	1,3
		<i>Totalt</i>	0,17	2,1	5,9	2,1

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Hamar	Under 30 år	Mann	0,16	2,5	3,9	1,5
		Kvinne	0,24	2,7	3,1	2,0
		<i>Totalt</i>	0,20	2,6	3,4	1,7
	30-44 år	Mann	0,21	2,6	2,4	1,3
		Kvinne	0,30	2,2	4,3	2,8
		<i>Totalt</i>	0,25	2,4	3,4	2,0
	45-59 år	Mann	0,21	2,2	8,0	3,7
		Kvinne	0,20	2,2	3,1	1,4
		<i>Totalt</i>	0,21	2,2	5,5	2,5
	60 år og eldre	Mann	0,18	2,1	5,8	2,2
		Kvinne	0,10	1,9	4,0	0,8
		<i>Totalt</i>	0,14	2,0	5,1	1,4
	Totalt	Mann	0,19	2,3	4,9	2,1
		Kvinne	0,20	2,3	3,6	1,6
		<i>Totalt</i>	0,19	2,3	4,2	1,9

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Lillehammer	Under 30 år	Mann	0,19	2,3	11,1	4,9
		Kvinne	0,18	2,1	3,9	1,5
		<i>Totalt</i>	0,19	2,2	7,7	3,2
	30-44 år	Mann	0,28	2,4	5,4	3,6
		Kvinne	0,12	2,1	3,1	0,8
		<i>Totalt</i>	0,20	2,3	4,8	2,2
	45-59 år	Mann	0,15	2,0	9,5	2,9
		Kvinne	0,09	2,1	3,5	0,6
		<i>Totalt</i>	0,12	2,0	7,2	1,7
	60 år og eldre	Mann	0,12	1,9	8,7	2,0
		Kvinne	0,08	2,3	2,9	0,6
		<i>Totalt</i>	0,10	2,1	5,8	1,2
	Totalt	Mann	0,18	2,2	8,3	3,4
		Kvinne	0,12	2,1	3,4	0,8
		<i>Totalt</i>	0,15	2,2	6,4	2,1

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Gjøvik	Under 30 år	Mann	0,12	2,3	5,4	1,5
		Kvinne	0,08	2,5	4,2	0,9
		<i>Totalt</i>	0,10	2,4	4,9	1,2
	30-44 år	Mann	0,07	3,8	4,9	1,4
		Kvinne	0,07	2,0	16,5	2,2
		<i>Totalt</i>	0,07	2,9	8,7	1,8
	45-59 år	Mann	0,09	2,3	3,8	0,7
		Kvinne	0,05	2,0	5,7	0,5
		<i>Totalt</i>	0,07	2,2	4,4	0,6
	60 år og eldre	Mann	0,04	2,0	8,8	0,7
		Kvinne	0,02	2,0	8,1	0,3
		<i>Totalt</i>	0,03	2,0	8,6	0,5
	Totalt	Mann	0,08	2,6	5,2	1,1
		Kvinne	0,05	2,2	8,4	0,9
		<i>Totalt</i>	0,06	2,4	6,4	1,0

E SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER I HVER KOMMUNE

Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe i hver kommune

Kommune		% within Aldersgruppe				Totalt
		Aldersgruppe				
		Under 30 år	30-44 år	45-59 år	60 år og eldre	
Sarpsborg	Daglig	13.9%	5.9%	8.5%	7.7%	8.9%
	Ukentlig	27.8%	44.1%	29.6%	24.9%	31.6%
	Sjeldnere	25.7%	27.0%	24.3%	11.8%	21.8%
	Aldri	32.6%	23.0%	37.6%	55.7%	37.7%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Fredrikstad	Daglig	17.6%	16.3%	14.1%	12.8%	15.1%
	Ukentlig	33.0%	40.6%	39.4%	29.7%	35.6%
	Sjeldnere	22.5%	22.3%	19.2%	9.6%	18.1%
	Aldri	26.9%	20.8%	27.3%	47.9%	31.2%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Skedsmo	Daglig	13.0%	12.3%	9.9%	7.8%	10.8%
	Ukentlig	33.3%	41.5%	42.3%	33.2%	37.7%
	Sjeldnere	16.7%	25.8%	15.9%	12.4%	18.2%
	Aldri	37.0%	20.3%	31.9%	46.6%	33.3%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Ullensaker	Daglig	15.7%	10.2%	8.4%	9.2%	10.9%
	Ukentlig	33.5%	50.8%	44.9%	32.9%	41.5%
	Sjeldnere	18.8%	20.7%	20.2%	13.9%	18.7%
	Aldri	31.9%	18.4%	26.4%	43.9%	28.9%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Hamar	Daglig	17.7%	15.2%	23.0%	11.4%	16.5%
	Ukentlig	35.9%	50.0%	38.3%	28.2%	37.2%
	Sjeldnere	21.0%	15.7%	18.4%	8.2%	15.2%
	Aldri	25.4%	19.1%	20.4%	52.2%	31.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Lillehammer	Daglig	16.6%	13.9%	8.2%	7.8%	11.4%
	Ukentlig	36.2%	47.8%	32.7%	20.9%	33.5%
	Sjeldnere	14.1%	21.1%	19.9%	14.3%	17.1%
	Aldri	33.2%	17.2%	39.3%	57.0%	37.9%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Gjøvik	Daglig	10.8%	7.7%	5.7%	5.8%	7.4%
	Ukentlig	30.3%	32.0%	38.7%	20.4%	29.9%
	Sjeldnere	23.2%	25.8%	23.2%	11.1%	20.4%
	Aldri	35.7%	34.5%	32.5%	62.8%	42.3%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Hvor ofte sykkel i forhold til kjønn i hver kommune

		% within Kjønn		
		Kjønn		Totalt
Kommune		Mann	Kvinne	
Sarpsborg	Daglig	8.6%	9.1%	8.9%
	Ukentlig	31.8%	31.3%	31.5%
	Sjeldnere	24.7%	19.2%	21.9%
	Aldri	34.8%	40.4%	37.7%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Fredrikstad	Daglig	14.1%	16.1%	15.1%
	Ukentlig	39.6%	31.7%	35.5%
	Sjeldnere	19.3%	17.1%	18.1%
	Aldri	27.0%	35.1%	31.2%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Skedsmo	Daglig	8.8%	12.8%	10.8%
	Ukentlig	41.8%	33.8%	37.8%
	Sjeldnere	19.4%	16.8%	18.1%
	Aldri	30.0%	36.5%	33.3%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Ullensaker	Daglig	8.5%	13.2%	10.9%
	Ukentlig	43.6%	39.4%	41.5%
	Sjeldnere	20.1%	17.2%	18.6%
	Aldri	27.8%	30.2%	29.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Hamar	Daglig	15.0%	18.1%	16.6%
	Ukentlig	36.8%	37.6%	37.2%
	Sjeldnere	20.5%	10.4%	15.2%
	Aldri	27.7%	34.0%	31.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Lillehammer	Daglig	11.9%	10.7%	11.3%
	Ukentlig	38.2%	29.4%	33.6%
	Sjeldnere	19.7%	14.8%	17.2%
	Aldri	30.1%	45.1%	37.9%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%
Gjøvik	Daglig	7.9%	6.6%	7.2%
	Ukentlig	35.5%	24.5%	29.9%
	Sjeldnere	22.7%	18.4%	20.5%
	Aldri	33.9%	50.5%	42.4%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%

Hvor ofte sykkel i forhold til utdanning i hver kommune

% within Utdanning		Utdanning				
Kommune		Grunnskole	Videregående skole	Høyskole, universitet-lavere grad	Høyskole, universitet-høyere grad	Totalt
Sarpsborg	Daglig	16.3%	7.8%	5.0%	10.5%	9.0%
	Ukentlig	21.1%	30.8%	41.0%	31.6%	31.5%
	Sjeldnere	17.1%	22.8%	21.1%	24.8%	21.9%
	Aldri	45.5%	38.6%	32.9%	33.1%	37.6%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Fredrikstad	Daglig	18.8%	13.3%	14.6%	17.8%	15.2%
	Ukentlig	28.1%	32.0%	38.8%	42.8%	35.5%
	Sjeldnere	8.3%	18.2%	21.9%	19.4%	18.1%
	Aldri	44.8%	36.6%	24.7%	20.0%	31.2%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Skedsmo	Daglig	19.8%	9.1%	8.4%	11.4%	10.7%
	Ukentlig	31.9%	31.7%	39.8%	48.0%	37.7%
	Sjeldnere	14.3%	18.8%	17.3%	19.8%	18.2%
	Aldri	34.1%	40.4%	34.6%	20.8%	33.4%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Ullensaker	Daglig	20.2%	7.8%	8.6%	14.2%	10.9%
	Ukentlig	32.1%	37.9%	46.2%	50.7%	41.5%
	Sjeldnere	14.7%	21.1%	17.3%	17.6%	18.6%
	Aldri	33.0%	33.2%	27.9%	17.6%	29.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Hamar	Daglig	14.9%	10.9%	15.2%	24.6%	16.6%
	Ukentlig	21.8%	33.7%	41.5%	44.4%	37.2%
	Sjeldnere	8.9%	21.1%	12.8%	13.1%	15.3%
	Aldri	54.5%	34.4%	30.5%	17.9%	30.9%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Lillehammer	Daglig	9.2%	7.5%	14.1%	15.1%	11.3%
	Ukentlig	32.7%	27.9%	38.0%	37.9%	33.6%
	Sjeldnere	12.2%	19.4%	14.6%	18.3%	17.1%
	Aldri	45.9%	45.2%	33.3%	28.8%	38.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Gjøvik	Daglig	8.0%	7.8%	3.5%	11.4%	7.4%
	Ukentlig	22.1%	27.7%	34.5%	35.0%	29.9%
	Sjeldnere	15.0%	19.3%	23.0%	23.6%	20.4%
	Aldri	54.9%	45.2%	39.0%	30.0%	42.4%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Hvor ofte sykkel i forhold til bilhold i hver kommune

Kommune		% within Bilhold i husholdningen			
		Bilhold i husholdningen			Totalt
		0	1	2 +	
Sarpsborg	Daglig	22.5%	9.1%	7.2%	8.8%
	Ukentlig	5.0%	26.9%	38.0%	31.6%
	Sjeldnere	12.5%	17.3%	26.8%	22.0%
	Aldri	60.0%	46.8%	28.0%	37.6%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Fredrikstad	Daglig	20.0%	15.8%	13.8%	15.1%
	Ukentlig	22.0%	34.2%	38.6%	35.5%
	Sjeldnere	6.0%	14.8%	23.0%	18.1%
	Aldri	52.0%	35.2%	24.5%	31.2%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Skedsmo	Daglig	12.5%	12.6%	8.8%	10.8%
	Ukentlig	21.9%	39.1%	39.2%	37.8%
	Sjeldnere	9.4%	16.7%	21.1%	18.1%
	Aldri	56.2%	31.7%	30.9%	33.3%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Ullensaker	Daglig	20.9%	12.7%	8.6%	11.0%
	Ukentlig	23.3%	38.4%	45.6%	41.4%
	Sjeldnere	16.3%	14.8%	22.0%	18.7%
	Aldri	39.5%	34.1%	23.8%	28.9%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Hamar	Daglig	21.7%	17.8%	14.4%	16.6%
	Ukentlig	31.7%	35.6%	39.9%	37.2%
	Sjeldnere	10.0%	14.8%	16.7%	15.2%
	Aldri	36.7%	31.8%	29.0%	31.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Lillehammer	Daglig	22.2%	13.7%	6.5%	11.3%
	Ukentlig	27.8%	31.4%	37.2%	33.6%
	Sjeldnere	6.9%	14.5%	21.9%	17.1%
	Aldri	43.1%	40.4%	34.4%	38.0%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
Gjøvik	Daglig	11.9%	8.4%	5.4%	7.2%
	Ukentlig	13.6%	28.9%	33.4%	30.0%
	Sjeldnere	13.6%	14.0%	27.5%	20.5%
	Aldri	61.0%	48.6%	33.7%	42.3%
	Totalt	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

F ÅPNE SVAR PÅ SPØRSMÅL 302: HVA SKAL TIL FOR AT DU SKAL SYKLE MER?

SARPSBORG

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
Annet sted å sykle	1
at det blir fordyrt å kjøre bil	1
at det blir så vanskelig med bil at det ikke er annet alternativ	1
at vinteren forsvinner	1
Avstand til destinasjon	1
bedre i hodet	1
bedre sykkel	2
bedre sykkelstier	1
bedre tid	1
Bedre trafiksikkerhet	1
bedre vær	3
Bedre vær	1
BEDRE VÆR	1
BILLIG SYKKEL	1
BOMRING	1
Bosituasjon, liker ikke å sykle	1
elektrisk motor på sykkelen, eller flytte til et flatere sted	1
finere vær	1
fint vær	1
for gammel	1
for gammel hehe	1
Føde barnet, og ungene må blir store nok	1
få betalt for det	1
god betaling	1
godt vær	1
hatt noen å sykle med	1
Hvis det hadde vært mer som i danmark.	1
hvis ingen kjørte meg	1
jobb i nærheten	1
jobb nærmere	1
Jobb nærmere hjemmet	1
Jobb nærmere hjemmet3	1
jobb som er nærmere	1
jobbe nærmere, veldig langt å sykle	1
jobben måtte vært nærmere	1
jobbsituasjon	1
kjøpe sykkel	1

kortere avstand	1
kortere vei til jobben	1
Lengre vei til jobben	1
liker ikke å sykle i trafikk	1
meir lyst til å sykle	1
mindre biltrafikk	1
mindre oppoverbakker	1
mindre trafikk	1
Mindre trafikk	1
Mindre trafikk!	1
må bli 20 år yngre	1
må bli dyrere å kjøre bil	1
Må bli yngre (er for gammel)	1
må bygge bedre veier for sykkel, allfor dårlige veier.	1
Må få bedre balanse	1
må få bedre syn	1
må få ned trafikken i boligstrøk	1
må ha et sted å ha sykkel,	1
må ha noen å sykle med	1
Må vente til barna blir større	1
ny sykkel	1
Når barnet kommer seg selv til skolen	1
når det er tryggere på veien	1
Penere vær	1
pga. lang arbeidsvei blir det vanskelig med sykkel	1
Praktiske årsaker, stå opp tidligere osv.	1
påbudt å bruke sykkel igjen	1
reparere sykkelen	1
skulder på veiene	1
Snøfritt på sykkelveiene om vinteren	1
Større barn	1
trengen bedre jobb for å sykle mer	1
trenger kortere vei til studie/jobb	1
ungene blir større	1
vanskelig med traffiken	1
venter til barna er blitt litt eldre	1
venter til pensjonist tilverelsen, er opptatt i jobbsammenheng	1
VÆR	1
været	1

FREDRIKSTAD

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
aktuelt å sykle til jobben	1
arbeidsplass nærmere	1
arbeidsplassen nærare(den er i Oslo)	1
arbeidsplassen var nærmere	1
arret må gro	1
att ungene blir voksen	1
avstand for stor	1
avstander	1
bare greit å kjøre bil	1
barna blir større	1
Bedre fergetilbud som knytter sammen øst og vestsiden	1
Bedre sikkerhet for syklister i kryss, bedre rydding av snø på vinteren	1
bedre sykkel tilbud	1
bedre sykkelveier	1
Bedre sykkelveier og mindre biltrafikk	1
bedre vær	7
Bedre vær	7
bedresykkelveier i byen.	1
bli bedre å sykle	1
Bli bra i beinet (er brukket)	1
bo for langt i fra sentrum og jobb	1
bo litt nærmere jobben , så sykle på jobben	1
bo nærmere jobb	1
brøytet om vinteren! stødd	1
Bråker	1
dagvakter	1
DET ER AVHENGIG AV HVA JEG SKAL GJØRE, DET MÅ VÆRE EN ENKEL TUR	1
Et par nye ben :P	1
fikse sykkelen	1
finere vær	1
Flere sykkelparkeringssteder	1
for lange distanser å sykle	1
færre sykkeltyverier	1
få en jobb som er nærmere	1
få en jobb som er nærmere der jeg bor	1
få jobb kortere fra hjemsted	1
Få jobb nærmere hjemmet	2
få jobb som er nærmer	1
få penger til å kjøpe sykkel	1

geografisk plassering	1
goder pga sykling, bøting av billister som er ufine mot syklist	1
hvis det blir bompenger	1
hvis det blir dårligere veier	1
høyere bensinpris	1
ingen grund	1
ingenting	1
jobbe nærmere	1
kjøre hjelm	1
kortere avstand fra jobben	1
kortere avstand til arbeid. slippe å være avhengig bil i arbeid	1
kortere avstand til jobb	1
KORTERE VEI PÅ JOBB :)	1
kortere vei til arbeid	1
kortere vei til jobb.	1
Kortere vei til jobben	1
litt mindre stress	1
livsfarlig å sykle i forhold til trafikk	1
lære å huske å svinge	1
Mer lys langs veiene i skogen	1
mere bil kø mere sykling	1
mere fri	1
mindre snø	1
Mindre trafikk	1
motivasjon	1
Må bli bedre trafiksikkerhet	1
må bli frisk fra sykdom	1
må bli mer praktisk	1
må bli yngre	1
må bo nærmere jobben	1
Må bo nærmere jobben	1
må bytte jobb først	1
må feie brua.	1
må flytte	2
må få jobb nærmere hjemmet	1
må ha med konen	1
Må jobbe nærmere hjemmet	1
måtte bli yngre	1
måtte hatt jobb nærmere	1
måtte ikke ha bil	1
MÅTTE SOLGT BILEN	1
nærmere jobb	1

om han ikke fikk lov til å kjøre bil lenger	1
Oversiktlige sykkelstier	1
pent vær	1
sette ned fartsgrensen på veien	1
stryker på oppkjøring	1
sykkelfelt fra der hun bor til fredrikstad	1
sykkelveier	1
sykler i fritida	1
tiden - går mye	1
ting må nærmere der ho bor	1
trafikkanter blir mer observant, at flere sykler	1
tryggere fredrikstad-bro	1
unger	1
Varmere vær	2
vis det blir mer tilrette lagt	1
vær	2
været	3
Været	1

SKEDSMO

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
aktiviteter nærmere hjemmet	1
aldri likt å sykkle	1
alle går på høyre siden av veien og på gangveier	1
ANNEN GEOGRAFI	1
at barna blir eldre	1
At man ikke blir bøtelagt for å sykle på rødt lys eller for å sykle for fort	1
at været er godt	1
avhengig av person pga synsnedsettelse	1
barna blir eldre	1
bedre helse	1
Bedre sykkelparkering der sykler ikke blir stjålet	1
bedre sykkelveier. fleres sykkelveier	1
bedre veier	1
bedre vær	12
Bedre vær	3
BEDRE VÆR	1
bedre økonomi	1
bedre. bedre form	1
BILEN STÅR	1
bilistene respekterer syklistene	1
blir mer trafikk, er redd	1
BO MER SENTRALT	1
Bodd annerledes	1
bruke bilen mindre	1
datter må bli større, syklet til jobb før	1
dert er for langt	1
det må bli bedre vær	1
Dusj på jobben	1
eldre barn	1
Eldre Barn	1
en annen jobb	1
enkler å parkere sykkelen	1
fikse sykkelen eventuelt	1
FINARE VÆR	1
FINNE EN JOBB	1
fint vær	2
fjerne bussholdeplasser i sykkelstasjonene, er farlig!	1
flatere veier, mindre avstander	1
flere kompiser å sykle med	1

flytter til et sted som er nærmere jobben	1
for gammel	1
FORETREKKER Å GÅ ELLER KOLLEKTIVT	1
få ny jobb	1
geografisk plassering	1
ha mer motivasjon	1
har ingen planer om og sykle	1
hvis bensinprisen blir høyere	1
Hvis veiene var bedre strødd om vinteren	1
ikke oppoverbakke	1
jobben må være nærmere	1
jobben spiller inn	1
jobbet nærmere bodstedet	1
kampanje	1
kjøre hjelm	1
kortere arbeids veg og nermere til butikken	1
kortere arbeidsvei	1
kortere avstand til jobb	2
KORTERE TIL JOBB	1
kortere vei til jobb	2
Kortere vei til jobb	1
Kortere vei til jobb + Mindre trafikk på veiene	1
kortere vei til jobben	2
lengre vei til jobb. praktiske forandringer	1
lettere tilgang til marka	1
mannen begynner å sykle	1
mer egne oppmerkete sykkel felt. endre holdninger til bilistene. mer tilrettelagt for barn	1
mer tid. jobb familie	1
Mindre avstand til jobb	1
mindre bakker gjerne	1
mindre forurensning, (sykkeltunnel??), sikrere vei, svestøv..	1
mindre trafikk	1
mindre vind	1
miste lappen	1
Må fikse sykkelen	1
må flytte til et annet sted	1
må først syns det er morsomst og nærmere arbeidsplass	1
MÅ FÅ LENGRE VEI TIL JOBB	1
må ha mer lyst	1
må skaffe bysykkelkort	1
nye pedaler, sykkel sko	1
nytt klima	1

nærmere arbeidsplass	1
nærmere beliggenhet	1
ordne sykkelen	1
penere vær	1
pent vær	1
Pent Vær	1
SKIFTE JOBB	1
SLUTTE OG JOBBE	1
STABILT PENT VÆR	1
TRENGER SYKKELKART	1
tryggere veier	1
varmere klima	1
vil ha bysykler	1
været	2
været spiller inn	1

ULLENSAKER

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
annen arbeidstid	1
barn blir eldre	1
Bedre lys på veiene	1
bedre tilrettelagt	1
bedre vær	4
Bedre vær	7
bedre økonomi	1
bensinen må bli dyrere	1
bo mer sentralt	1
Brekk lårhals pga ulykke på sykkel for ett år siden	1
Bytt jobb	1
de kampesteinene de legger inn over sykkelstier ødelegger felger og hjul.	1
Det er mye fortauskanter, vanskelig å trene! Greit i lavt tempo. I stor fart ødelegges hjulene!	1
dusj på jobben	1
dyrere bensin	1
en nærmere jobb	1
f eks spørreundersøkelsen. bli bevisst	1
fint vær	1
for lange distanser	1
forbedre sykkel	1
få dekk på sykkel	1
Få en sykkel	1
få jobb i nærheten	1
få luft i dekkene	1
Godt vær	1
gubben må ha bilen mer	1
går på skole litt mer	1
har med avstand	1
Jobbe i nærheten	1
jobbe mindre	1
jobben nærmere	1
Jobben nærmere hjemmet	1
jobben var nærmere	1
KOMMER AN PÅ VÆRET	1
kommer veldig ann på været	1
Kortere vei til jobb	1
Lavere fartsgrense på krogfossveien	1
lenger bosted unna skolen	1
liker bedre å gå tur	1

Meir sykkel stativ med tak over, sykkel utleige	1
Mer fritid	1
mer jobb	1
mer lyst	1
mer motivasjon	1
Mere fortau	1
mere tid	1
mindre bakker	1
mindre biler, mindre støv på veien	1
Mindre trafikk	3
mindre vind	1
mopeden stopper	1
må bli tryggere	1
må flytte først	1
må få ordnet sykkelen	1
Må få overbevisning for sin kode for at han skal kunne sykle mer	1
MÅ HA JOBBEN MIN LITT NÆRMERE	1
må ha med noen, pga alder	1
MÅ HENTE SYKKELEN FØRST SOM ER HOS SØNNEN MIN	1
må være kort vei til jobb	1
nermere barnehage	1
nærmere arbeidsplass	1
Når ungen er litt mere voksen	1
reparere sykkelsen	1
romslige trygge sykkelstativer som kan låses	1
senere arbeidstid	1
skulle bodd nærmere sentrum	1
sol	1
sykkel haneger til ungene	1
syklistene må bli flinkere til å bruke sykkelstiene!!!	1
TRYGGERE TRAFIKK, SNIØLLERE MOT SYKLISTER	1
UTBEDRING AV SYKKELE/GANGSTIER	1
været	3
værforhold	1
Værforhold	1
å ikke være redd for hunder	1

HAMAR

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
30 - 40 åringer kjører som galinge som tror de er med i Toure de France. - galinger. Synes dette er farlig og frykter at smeller snart.	1
annen bekledning på jobb	1
at barna blir eldre	1
barn må bli eldre	1
bedre oversikt i kryss o.l	1
bedre rettigheter på veien som sykklister og egne sykkel stier for kun sykklere og fulle rettigheter som i Danmark..	1
bedre tur terreng	1
bedre vær	11
Bedre vær	4
bedre vær, og det er mye omkjøringer mht. trafikkforhold, litt motivasjon også	1
begrensningen p.ga. avlevering av barn i barnehage etc.	1
billigere sykler	1
Blir avhengig av situasjonen med jobben	1
blitt yngre	1
bo annet sted	1
bo nærmere byen	1
Bo nærmere bysentrum	1
bo nærmere jobb	1
bo nærmere jobben	1
bo nærmere stedeer	1
Bor for langt unna ting.	1
endring av ytterlige vilkår for sykklister, mere lettvent og tryggere og bruke sykkel	1
er handicapet	1
finere vær	1
FINERE VÆR	1
fint vær	3
flate ut bakke	1
flytte nærmere jobb	1
først må vi få tryggere forhold der vi bor	1
få betalt	1
få operert kneet	1
Få plass til mer bagasje og planlegge mer	1
få vekk bratte bakker, terrenget er umulig, det er så bratt, få d mer flatere	1
godt vær	1
ha jobben nærmere	1
Hadde sykla mer viss det var måking om vinteret	1
har fine stier langs mjøsa så bruker den noen ganger,	1
har hatt operasjon så bruker bare beina	1
har ikke sykkel så er ikke aktuelt	1

Hunden min er død. Har så mye å ta med seg, så hun er nødt å bruke bil, i jobben. Har så stort hode men får ikke sykkelhjelm.	1
hvis de får motor på sykkelen.....	1
Ikke for høye fortauskanter	1
ikke hadde hatt bil	1
ikke mulighet pg.a. barnehage og jobb, store avstander	1
ikke måtte hente barn i barnehage osv	1
INGEN TRAFIKKSIKKERHET	1
jobben være nærmere hjemmet	1
kan ikke. er syk	1
kjøpe sykkel	1
kort vei til jobb	1
kortere arbeidsvei	1
kortere avstand til jobb	2
kortere avstander	1
Kortere vei til jobb	1
lavere kanter på fortau	1
Lære hunden å bli med på sykkelturn	1
mindre bakker	1
Mindre bil trafikk	1
mindre pollen	1
mindre trafikk. må bli yngre	1
miste førerkorte og finere vær	1
må bli færre sykkelfelt!	1
må bli mildere i været	1
må skifte dekker	1
må være et godt vær	1
Nedsatt fartsgrense på skole veiene, Fra 80km til 60km	1
ordne sykkel	1
orker ikke pga arbeid	1
sidevogn på sykkelen	1
SKULLE BUDT I BYEN	1
SYK PÅ BEINA	1
SYKKEL MED BATTERI	1
SYKKELEN BLIR STJÅLET SÅ FORT	1
Sykelveinettet må henge sammen!	1
sykler langs mjøs stranda	1
Tilgang til sykkelsen. Blir for tung da hun må legge den i kjelleren: i frykt for stjeling. Derfor er det often lettere for hun å bruke bilen.	1
tilrettelegge for sykling	1
trenger litt mere tid	1
trenger å trene litt	1
tryggere veier og sykkelstier	1

tvang	1
varmere	1
VARMERE VÆR	1
varmere vær	1
været	4
ærender i sykkelavsatnd	1

LILLEHAMMER

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
bli flatere i lillehammer, bare ned og oppover bakker, tragisk her på lillehammer	1
1. vedlikeholde gang og sykkelstier. kan lett punktere. 2. rettighetene til fotgjenger forann syklist	1
5 kilometer ned til byn, for bratt bakke der jeg bor	1
alder og balanse	1
alderen ødelegger	1
annen geografi	2
ANNEN GEOGRAFISK PLASSERING	1
at bilen blir ødelagt	1
at det var mindre bakker	1
at noen sykler for meg	1
Avstandene er så korte at jeg løper eller går istedenfor.	1
bare å sykle mer	1
bedre heøse	1
bedre motivasjon	1
Bedre planerte skogsløyper	1
bedre utvalg i nærbutikken, må ikke bruke bil til jobb	1
bedre vedlikehold av sykkel- og gangbaner	1
bedre vær	7
Bedre vær	3
BEDRE VÆR	1
bensinprisen går opp	1
Bilister er dårlige til å ta hensyn	1
blir yngre	1
bo et annet sted	1
bo nærmere arbeid	1
BO NÆRMERE JOBB	1
BO NÆRMERE JOBBEN	1
Bodd et annet sted	1
BODD NÆRMERE JOBBEN	1
bor midt byen så trenger ikke sykle	1
Bredere gater, mindre trafikk	1
det passer ikke i forhold til å trene tennis.	1
dyrere bensin	1
dyrere drivstoff	1
dyrere offentlig transport	1
dårlig sete	1
En trasé for gående/syklende/osv gjennom sentrum.	1
er 82 år det sier seg selv	1
fikse på sykkelen	1

fikse sykkel	1
fikset sykelen	1
finere vær	2
fint vær	2
Fint vær	1
FJERNE BILEN	1
flat mark	1
flate ned fjele eg bor på xD	1
Flatere	1
Flytte	1
flytte til sted mer egnet for sykkel	1
få fiksa sykkel	1
få seg en sykkel	1
geografi hindrer	1
geografi problematisk	1
godt vær	1
Hadde syklet mere på fritidsturer, og lenger, dersom det var bedre sykkelveier	1
har fått valp, må gå på tur inntil den blir større	1
helsen til mannen må bli bedre	1
ikke tilgjengelig sykkel	1
jobb nærmere hjemmet	1
jobben	1
jobben skulle vært nærmere	2
kjøpe ny sykkel	1
klarer ikke å sykle	1
kortere avstand til jobb	2
kortere avstand til jobben	1
lignene skykelsystem som danmark	1
liker ikke å sykle	1
lov å ta med sykkel på bybussen slik at det går an å kjøre sykkel opp bakkene i lillehammer	1
mangel på bil	2
mer å gjøre	1
minder bakke	1
mindre bakker	3
Mindre bakker	1
Mindre kupert terreng	1
Mindre trafikk	1
miste sertifikatet	1
motor på sykkel	1
mÅ BEGYNNE Å LIKE DET BEDRE	1
må bli flatere	1
Må bli flinkere til å ta med sykkel på ferie	1

må bli mindre trafikk	1
må bo nærmere i byen	1
må bo på et annet sted	1
Må dimme	1
Må få større barn	1
må klargjøre sykkel	1
må miste bilen	1
må miste scooterlappen først	1
ny sykkel	1
nærmere arbeidssted	1
penger	1
pensjonist	1
pga helsemessige årsaker	1
prioritering	1
prioriteringer	1
rette ut alle bakkene	1
sikrere sykkelfelt og fortau	1
sykkelvenner noen å sykle med	1
Sykler når han kann, så det er ikke aktuelt å sykle mer enn det han gjør	1
sykler uansett	1
syklistene må lære seg trafikk regler, de har ikke peiling på vikeplikt.	1
tid	1
varmere klima	1
varmere vær	1
vedlikeholdet er dårlig,	1
veldig bratt område...	1
vær og vind	1
være med på sykkelritt	1
været	2

GJØVIK

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag? Annet, nemlig:	N
alder	1
Asfalt på Lierengvegen og forbedre øverbygdsvegen helt opp til bommen.	1
AT NOEN FALTER UT VEIEN TIL SKOLEN	1
at ungene blir eldre	1
att huset ligger høyere i terrenget	1
AVHENGIG AV BIL I ARBEIDET	1
be leieboern om å pumpe sykkel	1
BEDRE FORM	1
bedre klima	1
bedre sykkelkultur	1
bedre sykkelparkering	1
bedre vedlikehold av veien slik at det går ann å sykle.	1
bedre veier som det er lov å sykle på	1
bedre vær	2
BEDRE VÆR	2
bedre vær og form	1
bedre vær og større unger og jobben krever bil	1
BOR FOR HØYT OPPE	1
bor utpå bygda så blir ikke mye	1
DA MÅ JEG FÅ EN ALVOLIG SYKDOM SOM TILSIR AT JEG MÅ SYKKLE MER ELLER MISTE FØREKORTET	1
det er bratt her	1
eldre unger	1
flate ut veggen mellom jobb og heim	1
for at det ikke går fort nok hjem etter jobb	1
for avhengig av bilø	1
FOR BRATT	1
FOR BRATT VEI TIL JOBB	1
for det at det ikke er aktuelt å levere barn pr sykkel	1
FOR GAMMEL	2
FOR LANG ARBEIDSVEG	1
FOR LANGE AVSTANDER	1
FOR MYE BILTRAFIKK, SIKRERE VEIER	1
fri fra mor	1
få luft i dekkene	1
få med flere	1
få ny sykkel	1
HAR GANGAVSTAND TIL ARBEID	1
HAR MANGE ANDRE FRAMKOMSTMIDLER	1
HAR SKADER	1

hatt jobb som tillot det	1
Hente sykkel hjemmenifra	1
hjelme	1
hofta må bli bedre	1
HUND I BEDRE FORM	1
ikke aktuelt å sykle	1
IKKE HUND LENGER	1
ikke noe spess	1
IKKE TID	1
ingen interesse	1
KAN IKKE SYKKLE PGA SYKDOM	1
KAN IKKE SYKLE P.GA. BARN	1
Kjøpe piggdekk for å kjøre om vinteren	1
kjører heller bil	1
koprtene vei til jobb	1
kortere vei til jobb	1
KORTERE VEI TIL JOBBEN	1
landskapet må bli flatt	1
IENGER AVSTAND TIL JOBB	1
LEVERE BARN	1
LEVERE I BARNEHAGE UPRAKTISK	1
LIKER IKKE Å SYKLE	2
LIKER IKKE Å SYKLE SÅ MYE. INGEN SYKKELSTI	1
lite aktuelt å sykle, bor isentrum, går isteden	1
litt kortere arbeidsvei	1
LÆRE Å SYKLE	1
MAN MÅ SLUTTE Å KJØRE BIL	1
mer fritid	1
mer lettvindt å ta bil enn å sykle	1
midre avtand til jobb	1
MINDRE BAKKER, BEDRE VÆR	1
mindre ubehagelig å sykle	1
må bli bedre, er langvarig syk	1
Må bytte jobb	1
må flytte til anen plass	1
må få meg sykkel	1
må ha sykkelvogn	1
MÅ IKKE HA BIL	1
må like å sykle	1
må selge motorsykkelen :P	1
MÅ SKIFTE JOBB	1
MÅ SYKLE PÅ SEINVAKT I SÅ FALL. BLIR KORT NATT NÅR MAN KOMMER HJEM OG MÅ OPP TIDLIG	1

PENT VÆR	1
PGA ALDER UAKTUELT	1
pga jobb uaktuelt	1
PGA JOBB UAKTUELT	1
prioritering	1
reparert sykkel	1
sikrere bsykkeloppbevaring	1
skal begynne snart	1
skal trene mer	1
SLAKKERE BAKKER, MINDRE BRATTE	1
større barn	1
SYKDOM	1
SYKKELFELT MELLOM KOLLBERG OG GJØVIK	1
sykkelstier	1
TID	2
TID PRIORITERINGER	1
vil ha med hunden når jeg skal "lufte " meg, men vil ikke sykle med hund	1
VIL HELST GÅ,	1
yngre	1

