

SINTEF A27655 - Åpen

Rapport

Sykkelundersøkelse Region vest 2016

Forfatter

Terje Tretvik



Rapport

Sykkelundersøkelse Region vest 2016

EMNEORD:
Samferdsel
Trøfikk
Reisevaner
Sykkelbruk

VERSJON
2

DATO
2016-12-19

FORFATTER
Terje Tretvik

OPPDRA GSGIVER
Statens vegvesen Region vest

OPPDRA GSGIVERS REF.
Anja Wannag

PROSJEKTNR
102013108

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
62

SAMMENDRAG

Sykkelbyundersøkelsen 2016 for Region vest omfatter Bergen, Stavanger, Egersund, Haugesund/Fastlands-Karmøy, Stord, Førde og Flora. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2014.

UTARBEIDET AV
Terje Tretvik

KONTROLLERT AV
An-Magritt Kummeneje


GODKJENT AV
Roar Norvik

RAPPORTNR
SINTEF A27655

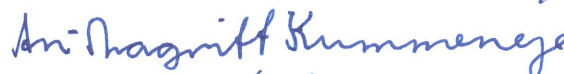
ISBN
9788214060379

GRADERING
Åpen


SIGNATUR



SIGNATUR



SIGNATUR



GRADERING DENNE SIDE
Åpen

Historikk

VERSJON	DATO	VERSJONSBEKRIVELSE
1	2016-09-06	Utkast til rapport
2	2016-12-19	Endelig rapport

Innholdsfortegnelse

FORORD.....	7
SAMMENDRAG.....	9
SUMMARY IN ENGLISH.....	10
1 INNLEDNING.....	11
1.1 Om undersøkelsen.....	11
1.2 Om utvalget.....	12
1.3 Om rapporten.....	13
2 BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET	14
3 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN	19
3.1 Andel som syklet.....	19
3.2 Antall sykkelturer.....	20
3.3 Avstander.....	21
3.4 Tidsbruk.....	22
3.5 Formål med sykkelturene.....	23
3.6 Sykkelhastigheter.....	25
3.7 Transportarbeid med sykkel.....	26
3.8 Frø-til mønster i Bergen og Stavanger.....	27
4 ALTERNATIVE REISEMÅTER.....	29
4.1 Alternativ til sykkel.....	29
4.2 Alle reisemåter som ble benyttet.....	30
5 TRYGGHETSFØLELSE, TILFREDSHET MED SYKKELTILBUDET OG ULYKKESERFARING.....	32
5.1 Trygghetsfølelse og tilrettelegging for sykling.....	32
5.2 Ulykkeserfaring.....	35
6 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?.....	37
7 SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER	38
VEDLEGG A – F.....	41
A INTERVJUSKJEMA	42
B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT.....	49
C BYDELENE I BERGEN OG STAVANGER: BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET.....	53
Syklet i løpet av det siste året?	53
Når bruker du sykkelen?.....	53
Hvor ofte sykler du?.....	54

Til hva bruker du sykkelen?.....	54
Viktigste årsaker til å sykle?	55
D BYDELENE I BERGEN OG STAVANGER: SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN OG ANDRE FORHOLD	56
Syklet på registreringsdagen?	56
Formål.....	56
Sykkelaktivitet/Transportarbeid	57
Alternativ reisemåte enn sykkel på denne turen?	57
Alle reisemåter går dagen?	58
Trygghetsfølelse.....	58
Hvor godt tilrettelagt for sykling.....	59
Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt?.....	59
Hva skal til for å sykle mer?.....	60
E ÅPNE SVAR PÅ SPM 19 OM BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKLING	61
F ÅPNE SVAR PÅ SPM 24 OM TYPE ULYKKE.....	64

Figurer

Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen	11
Figur 1-2: Gjennomsnittlige vektfaktorer i kommunene	12
Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?	14
Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?	15
Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?	16
Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?	17
Figur 2-5: Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle?	18
Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen	19
Figur 3-2: Andel som hadde syklet på registreringsdagene	19
Figur 3-3: Antall sykkelture per syklist i forhold til kommune og ukedag (N=992)	20
Figur 3-4: Avstand (km) per sykkelstur i forhold til kommune og ukedag (N=2092)	21
Figur 3-5: Tidsbruk (minutter) per sykkelstur i forhold til kommune og ukedag (N=2092)	22
Figur 3-6: Avstand (km) og tidsbruk (minutter) i forhold til formål (N=2086)	23
Figur 3-7: Reiseformål for de registrerte sykkelturene	24
Figur 3-8: Gj.sn. sykkelhastighet (km/t) per sykkelstur i forhold til kommune og formål (N=2092/2086)	25
Figur 3-9: Sykkelturer i og mellom bydeler i Bergen (N=332)	27
Figur 3-10: Sykkelturer i og mellom bydeler i Stavanger (N=722)	28
Figur 4-1: Ville en annen reisemåte enn sykkel vært aktuell på denne turen?	29
Figur 4-2: Alle reisemåter som ble brukt på registreringsdagen	30
Figur 5-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen?	32
Figur 5-2: Tilrettelegging for sykling på strekningen	33
Figur 5-3: Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?	34
Figur 5-4: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke som syklist siste to år (N=8818)	35
Figur 5-5: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist	36
Figur 5-6: Type ulykke man hadde vært involvert i	36
Figur 6-1: Hva skal til for å sykle mer?	37

Figur 7-1: Hvor ofte man sykler i forhold til bostedskommune	38
Figur 7-2: Hvor ofte man sykler i forhold til kjønn	39
Figur 7-3: Hvor ofte man sykler i forhold til aldersgruppe	39
Figur 7-4: Hvor ofte man sykler i forhold til utdanning	39
Figur 7-5: Hvor ofte man sykler i forhold til bilhold	40

Tabeller

Tabell 1-1: Utvalg og frafall	11
Tabell 1-2: Bakgrunnsvariabler	13
Tabell 3-1: Hovedtall for sykkelaktivitet i kommunene (N=8819)	26
Tabell 3-2: Sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn	26
Tabell 3-3: Andel sykkelturer i og mellom bydelene i Bergen (N=332)	27
Tabell 3-4: Andel sykkelturer i og mellom bydelene i Stavanger (N=722)	28
Tabell 5-1: Utrygghetsfølelse i forhold til kommune, aldersgruppe og kjønn (N=2240)	33
Tabell 5-2: Ulykkeserfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn (N=8818)	35

FORORD

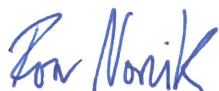
Statens vegvesen Region vest har ønsket å få gjennomført en tilnærmet identisk undersøkelse for enkelte sykkelbyer i Region vest som i 2014¹. I tillegg til Bergen, Stavanger, Egersund, Haugesund/Fastlands-Karmøy, Stord og Førde, har også Flora vært med i årets undersøkelse.

Formålet med undersøkelsen har vært å skaffe en enkel oversikt over sykkelbruken i kommunene, gi en enkel oversikt over reisemiddelvalg, være et grunnlag for vurdering av tiltak og være et grunnlag for en før- og etterundersøkelse om effekten av sykkelsatsingen.

Prosjektet som dokumenteres i denne rapporten er gjennomført på oppdrag fra Statens vegvesen Region vest, med Anja Wannag som kontaktperson. SINTEF Teknologi og samfunn, avdeling Transportforskning har vært ansvarlig for gjennomføringen med Terje Tretvik som prosjektleder og An-Magritt Kummeneje som kvalitetssikrer.

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

Trondheim, desember 2016



Roar Norvik
Forskningssjef

¹ Sentio research (2014): Sykkellundersøkelse 2014 Region vest.

SAMMENDRAG

Sykelbyundersøkelsen 2016 for Region vest omfatter Bergen, Stavanger, Egersund, Haugesund/Fastlands-Karmøy, Stord, Førde og Flora. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2014.

Samlet sett var det 57 % av totalutvalget på vel 8 800 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det 76 % som hadde syklet når det var vår, 54 % når det var høst og 25 % når det var vinter. Andelen vintersykling var høy sammenlignet med sykkelundersøkelsene for Osloområdet og Region sør i 2015. Alle kommunene bortsett fra Stavanger hadde nedgang i andel som hadde syklet siste år siden forrige undersøkelse.

På registreringsdagen var det 11 % av alle som hadde syklet. Denne andelen hadde minnet i alle kommunene.

For de som hadde syklet på registreringsdagen, var gjennomsnittlig antall sykkelture per syklist per dag 2,26 og gjennomsnittlig avstand per sykkelstur var 4,7 km. Per syklist var gjennomsnittlig sykkelavstand per dag 10,6 km og gjennomsnittlig tidsbruk 38 minutter. 37 % av sykkelturene var til jobb og 5 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden.

Som gjennomsnitt ble det utført et transportarbeid på 1,21 personkm med sykkel per innbygger per dag. Denne indikatoren for sykkelaktivitet har minnet i alle byområdene. Hovedårsaken er at gjennomsnittlig reiselengde har minnet i alle kommunene.

Fire av fem følte seg svært trygg eller ganske trygg på den strekningen de hadde syklet, og to av tre mente også at strekningen var svært godt eller ganske godt tilrettelagt for sykling. De som var misfornøyde savnet i første rekke mer sammenhengende sykkelveger og sykkelveger som var adskilt fra biltrafikken. Siden 2014 har det i de fleste kommunene vært en bedring i andel som følte seg trygge og andel som var fornøyd med tilretteleggingen for sykling.

Av alle som deltok i undersøkelsen hadde 4 % vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Nesten like mange hadde skjedd på gang- og sykkelveg som på veg og et mindre antall på fortau. Singelulykker i form av velt og utforkjøring var den ulykkestypen som forekom oftest. I de fleste kommunene hadde andel ulykker på veg og på fortau minnet, og økt på gang- og sykkelveg.

I årets undersøkelse var det i alle kommunene færre som svarte flere sykkelstier/sykkelstier som tiltak for å sykle mer, og det var flere som svarte at det ikke var aktuelt å sykle mer.

Som alternativ reise måte til sykkel på den aktuelle turen, var det bare i to kommuner at flere svarte at de kunne kjørt egen bil i 2016 enn i 2014. Med ett unntak var det færre som svarte at de ikke kunne brukt annen reise måte enn sykkel.

SUMMARY IN ENGLISH

The Bicycle Survey 2016 for Region West includes Bergen, Stavanger, Egersund, Haugesund / mainland Karmøy, Stord, Førde and Flora. The purpose has been to identify and analyze various aspects related to bicycle use, and to follow up the development of bicycle traffic since the previous survey in 2014.

Overall, 57% of the total sample of more than 8,800 respondents had cycled during the past year. While almost all these had cycled when it was summer, 76% had cycled when it was spring, 54% when it was autumn, and 25% when it was winter. All areas except Stavanger had a lower share who cycled during a year compared to the 2014 survey.

On the day of registration 11% of all had cycled. This proportion had declined in all areas since 2014.

The average number of bicycle trips per cyclist per day was 2.26 and the average distance per bike trip was 4.7 km. Per cyclist, the average cycling distance per day was 10.6 kilometers and the average time spent cycling was 38 minutes. 37% of bike trips was to work and 5% to school. The rest of the trips were related to various purposes in their spare time.

On average, 1.21 personkm by bicycle per inhabitant per day was performed. This indicator has decreased in all areas. The main reason is that the average trip length has decreased.

Four out of five felt very safe or quite safe on the stretch they had cycled and two thirds also expressed that the stretch was very or quite well adapted for cycling. Those who were dissatisfied missed primarily more coherent bicycle paths and bicycle paths that were separated from car traffic. Since 2014 there has been a slight improvement in both the proportion who felt safe and the proportion who were satisfied with the infrastructure for cycling.

Of all participants in the survey, 4% had been a victim of an accident as a cyclist during the last two years. Almost equal numbers occurred on pedestrian/cycle tracks and on highways and a smaller number on the pavement. Single accidents were the most common.

In this year's survey more people replied that it was not likely that they would cycle more than they did presently. More bicycle lanes was not mentioned as frequently this year as a measure to cycle more.

As an alternative means of travel to bike on the current trip, only two sites had an increase in the share that answered that they could have driven a car in 2016 compared to 2014. In general, fewer replied that they could not have used other means of travel than the bicycle.

1 INNLEDNING

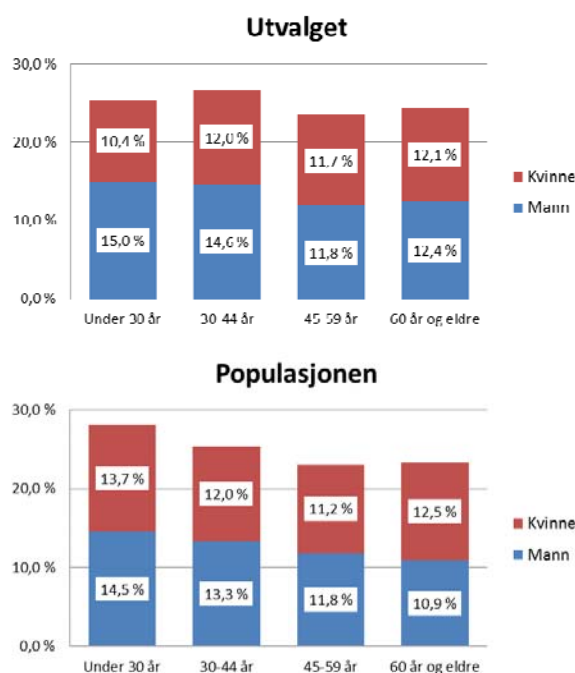
1.1 Om undersøkelsen

Intervjuskjemaet som ble benyttet er vist i Vedlegg A. Nedre aldersgrense for å delta var 13 år. Respons Analyse AS sto for gjennomføring av datainnsamlingen. Gjennomførings- og frafallsrapport er vist i Vedlegg B. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 19. mai – 29. juni 2016. I snitt måtte man ringe fem telefonnummer for hvert intervju som ble gjennomført (som er vanlig i slike undersøkelser). Ubesvart utgjorde 38 % og nekt 43 % (Tabell 1-1).

Tabell 1-1: Utvalg og frafall

Kommune	Ubesvart	Nekt	Antall intervju	Bruttoutvalg
Bergen	4559	5173	2405	12137
Stavanger	5103	5332	2400	12835
Egersund	1223	2039	800	4062
Haugesund/Fastlands-Karmøy	2045	2047	815	4907
Stord	2106	2012	800	4918
Flora	1322	1366	801	3489
Førde	1130	1639	800	3569
Sum	17488	19608	8821	45917
Prosent	38 %	43 %	19 %	100 %

Figur 1-1 viser hvordan utvalget fordelte seg på aldersgruppe og kjønn, og hvordan fordelingen så ut etter vektning som korrigerte for antall bosatte kvinner og menn i fire aldersgrupper i hver kommune (populasjonen). Forskjellene er ikke store, men vi ser at den yngste aldersgruppen (og særlig kvinner) var noe underrepresentert i forhold til de andre aldersgruppene. Det er også tydelig at kvinner gjennomgående er underrepresentert i forhold til menn.

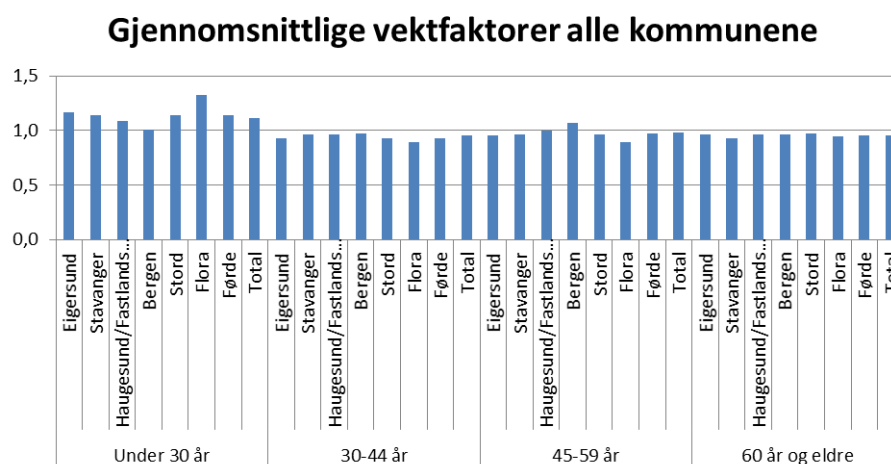


Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen

Der ikke noe annet er nevnt, er analysene i denne rapporten gjort på data som er vektet, på samme måte som i rapporten fra 2014. Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller mellom kommunene, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert, blir korrigert for. For hver enkelt kommune er derfor prosentfordelinger og gjennomsnittsverdier for 2016 direkte sammenlignbare med tilsvarende fra 2014.

I 2014 ble i tillegg data fra hver kommune vektet i forhold til kommunestørrelse, der resultatene er presentert samlet. Det er ikke gjort i denne rapporten, og heller ikke i de andre sykkelbyundersøkelsene som er gjennomført i Region sør, Region øst og Osloområdet. Resultater som gjelder samlet for alle kommunene fra 2014 er derfor ikke direkte sammenlignbare med resultatene fra 2016.

Figur 1-2 viser at vekt faktorene for aldersgruppen under 30 år gjennomgående er litt større enn 1, mens den for de andre aldersgruppene er litt mindre enn 1.



Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene

1.2 Om utvalget

Tabell 1-2 på neste side viser hvordan utvalget før vekting var sammensatt med hensyn til bakgrunnsvariabler. Det var flere menn enn kvinner, tre av fire var enten yrkesaktive eller skoleelev/student, vel halvparten hadde utdanning utover videregående, bare en av ti kom fra husholdning uten bil, ni av ti av de over 18 år hadde førerkort, en av fire var alene om å ha førerkort i husholdningen og fire av fem kjørte bil 3-4 dager i uka eller oftere.

Tabell 1-2: Bakgrunnsvariabler

		Antall	Prosent
Kjønn (N=8821)	Mann	4744	54 %
	Kvinne	4077	46 %
Aldersgruppe (N=8821)	Under 30 år	2240	25 %
	30-44 år	2350	27 %
	45-59 år	2071	23 %
	60 år og eldre	2160	24 %
Hovedbeskjeftigelse (N=8821)	Yrkesaktiv	5638	64 %
	Hjemmearbeidende	44	0 %
	Skoleelev/ student	1032	12 %
	Militærtjeneste/ sivil tjeneste	19	0 %
	Alderspensjonist	1552	18 %
	Trygdet	223	3 %
	Arbeidsledig	218	2 %
	Annet	69	1 %
	Uoppgitt	26	0 %
Utdanning (N=8821)	Grunnskole	844	10 %
	Videregående skole	3187	36 %
	Høyskole/universitet inntil 3 år	2367	27 %
	Høyskole/universitet 4 år eller mer	2327	26 %
	Ønsker ikke å oppgi	96	1 %
Bilhold i husholdningen (N=8813)	Ingen biler	858	10 %
	En bil	4157	47 %
	To eller flere biler	3798	43 %
Har førerkort og er 18 år + (N=8378)	Ja	7641	91 %
	Nei	737	9 %
Andre førerkort i husholdningen (N=8805)	Nei, ingen	2328	26 %
	Ja, en person	4621	52 %
	Ja, flere personer	1856	21 %
Bilbruk (N=7641)	5 eller flere dager i uken	4800	63 %
	3-4 dager i uken	1250	16 %
	1-2 dager i uken	900	12 %
	Noen dager i måneden	247	3 %
	Sjeldnere	169	2 %
	Aldri	243	3 %
	Ikke sikker, uoppgitt	32	0 %
Registreringsdager (N=8818)	mandag	1459	17 %
	tirsdag	1387	16 %
	onsdag	1372	16 %
	torsdag	1277	14 %
	fredag	1390	16 %
	lørdag	952	11 %
	søndag	981	11 %

1.3 Om rapporten

Hovedformålet med årets undersøkelse er å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen for Region vest i 2014 (gjennomført av Sentio Research). Årets resultater blir analysert og presentert på samme vis som i de seneste sykkelbyundersøkelser vi har utført (for Osloområdet 2015 og Region sør i 2015). Endringer fra 2014 til 2016 for Region vest blir omtalt under de enkelte avsnitt, og vist med kursiv skrift.

Separate resultater for de åtte bydelene i Bergen og syv bydelene i Stavanger er vist i Vedlegg C og D.

2 BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET

Til hver av de fem figurene i dette kapitlet er det i Vedlegg C laget tabeller som viser tilsvarende fordelinger for bydelene i Bergen og Stavanger. Interesserte lesere kan gå dit for å sjekke likheter og forskjeller mellom bydelene i hver av byene.

Figur 2-1 viser at det i snitt var 57 % som hadde brukt sykkel i løpet av det siste året. Det er til dels store forskjeller mellom byene; ytterpunktene er Stavanger med 66% og Bergen med 48 %.

Syklet i løpet av det siste året? (N=8819)



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Ja	55 %	66 %	63 %	48 %	53 %	57 %	61 %	57,4 %
Nei	45 %	34 %	36 %	51 %	47 %	42 %	38 %	42,2 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %	0,4 %

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

Grupper med følgende kjennetegn hadde høy andel som hadde syklet:

- Skoleelev/student (70 %)
- Aldersgruppe 30-44 år (68 %)
- Mann (61 %)
- Høyskole/universitet 4 år eller mer (67 %)

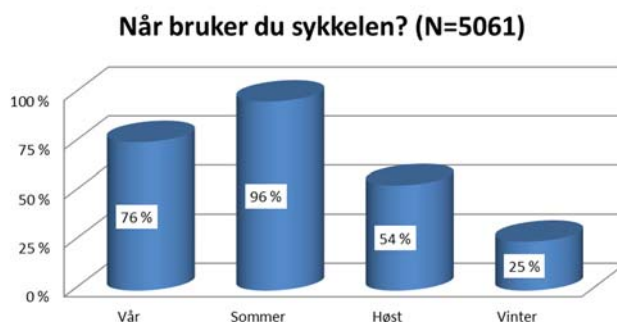
Grupper med lav andel som hadde syklet var:

- Alderspensionist (28 %)
- Aldersgruppe 60 år og eldre (34 %)
- Kvinne (54 %)
- Grunnskole (52 %)

For øvrig ser vi samme fenomen her som i alle de andre sykkelbyundersøkelsene som er gjort; andelen som har syklet øker med økende bilhold i husholdningen. Her er det 49 % av de fra husholdning uten bil som har syklet, 54 % av de fra husholdning med én bil og 63 % av de fra husholdning med to eller flere biler.

Alle byområdene bortsett fra Stavanger har hatt nedgang i andel som har syklet i løpet av det siste året i 2016. Andelen i Bergen har minnet fra 51 % i 2014 til 48 % i 2016, og er fortsatt lavest. Det er samme mønster de to årene når det gjelder kjennetegn for grupper med høye og lave andeler som hadde syklet.

Figur 2-2 viser hvordan andel som hadde syklet varierte med årstid. Dette og påfølgende spørsmål i dette kapitlet ble bare stilt til de som oppga at de hadde syklet i løpet av det siste året (57 % av alle).



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Vår	72 %	79 %	79 %	71 %	78 %	77 %	73 %	76 %
Sommer	95 %	97 %	97 %	97 %	96 %	96 %	97 %	96 %
Høst	43 %	59 %	59 %	47 %	50 %	58 %	54 %	54 %
Vinter	24 %	34 %	30 %	16 %	20 %	28 %	15 %	25 %

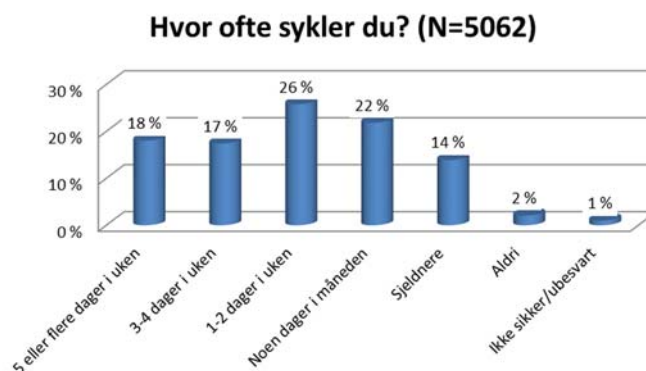
Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

Andelen som sykler om vinteren i de vestnorske byene er høy sammenlignet med byene i sykkelundersøkelsene i Osloområdet og Region sør i 2015. Andelen var høyest i Stavanger (34 %) og Haugesund/Fastlands-Karmøy (30 %) og lavest i Førde (15 %) og Bergen (16 %).

Grupper med høy andel vintersykling var menn (27 %), aldersgruppen 45-59 år (29 %) og de med høyeste utdanningsnivå (30 %). Når det gjelder effekten av bilhold på vintersykling er forholdet vi så foran snudd på hodet; andel som syklet om vinteren avtok fra 32 % for de uten bil, til 30 % for de med én bil og til 25 % for de med en eller flere biler i husholdningen.

Andelen som syklet om vinteren var høy også i 2014. De største endringene i byområdene når det gjaldt vintersykling var en økning på 5 prosentpoeng i Stavanger og en nedgang på 4 prosentpoeng i Stord.

Figur 2-3 viser at det var vanligst å sykle 1-2 dager i uken, fulgt av noen dager i måneden. Flora hadde høyest andel som syklet daglig (5 eller flere dager i uken) med 25 %, fulgt av Stavanger med 23 %. Bergen hadde lavest andel med 11 %.



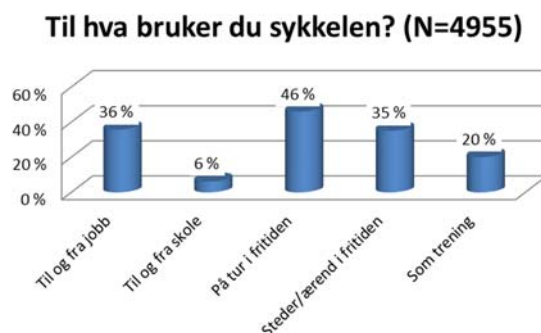
	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
5 eller flere dager i uken	16 %	23 %	19 %	11 %	12 %	25 %	18 %	18 %
3-4 dager i uken	17 %	19 %	21 %	15 %	17 %	18 %	16 %	17 %
1-2 dager i uken	26 %	26 %	25 %	27 %	27 %	23 %	26 %	26 %
Noen dager i måneden	21 %	19 %	19 %	27 %	28 %	17 %	22 %	22 %
Sjeldnere	17 %	11 %	13 %	16 %	15 %	15 %	15 %	14 %
Aldri	3 %	2 %	2 %	3 %	3 %	1 %	1 %	2 %
Ikke sikker/ubesvart	2 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %

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

Sykelbruk i forhold til bakgrunnsvariabler er nærmere analysert for hele utvalget (ikke bare for de som hadde syklet siste år som her) i kapittel 7. De med størst tilbøyelighet til å sykle daglig er menn, aldersgruppen 45-59 år, de med høyeste utdanningsnivå og personer fra husholdning uten bil.

I alle kommunene bortsett fra Førde var det nedgang i andel som syklet 5 eller flere dager i uken. Med unntak av i Eigersund var det litt flere som syklet 3-4 dager i uken.

På spørsmålet om i hvilke sammenhenger man sykler på denne tiden av året, kunne man gi flere svar. Når svarene summeres og prosentandeler beregnes i forhold til antall respondenter, blir sum prosent på nederste linje i Figur 2-4 derfor større enn 100 %.



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Til og fra jobb	29 %	44 %	32 %	31 %	30 %	34 %	38 %	36 %
Til og fra skole	3 %	7 %	7 %	6 %	5 %	7 %	7 %	6 %
På tur i fritiden	50 %	41 %	48 %	51 %	47 %	47 %	45 %	46 %
Steder/ærend i fritiden	30 %	39 %	38 %	30 %	33 %	42 %	31 %	35 %
Som trening	21 %	19 %	20 %	22 %	22 %	18 %	19 %	20 %
Sum	132 %	150 %	144 %	139 %	138 %	147 %	140 %	143 %

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

Vi ser at det var mye vanligere at en sykkelstur var knyttet til fritidsformål, enn sykling til og fra jobb eller skole. Hvis vi ser på formålet *På tur i fritiden* var det liten forskjell på kjønn, men slike turer økte i hyppighet med økende alder. De økte også i hyppighet med økende utdanningsnivå og økende bilhold.

Hvis vi ser på sykling til og fra jobb, hadde aldersgruppen 45-59 år høyest andel (45 %) og kvinner (39 %) hadde noe høyere andel enn menn (33 %). Disse turene økte i hyppighet med økende utdanningsnivå men avtok med økende bilhold. Til og fra jobb utgjorde 44 % for de med ingen biler, 41 % for de med én bil og 29 % for de med to eller flere biler i husholdningen.

Sykling til og fra jobb økte marginalt i Stavanger og Bergen, og var uendret eller hadde svak nedgang i de andre kommunene.

Det ble også spurt om de viktigste årsakene til at man valgte å sykle, og det var anledning til å angi inntil tre svar. Figur 2-5 viser fordelingen på de årsakene som var lagt inn i skjemaet på forhånd (men som ikke ble lest opp). Mosjon/trening/helse var det vanligste svaret (49 %), fulgt av at sykling var tidsbesparende (21 %). Deretter fulgte Annet (18 %), Gøy (17 %) og Lettvint (15 %).



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Tidsbesparende	17 %	24 %	19 %	23 %	16 %	21 %	19 %	21 %
For å unngå kø	1 %	4 %	2 %	1 %	0 %	1 %	1 %	2 %
Mosjon/trening/helse	53 %	47 %	50 %	50 %	54 %	44 %	46 %	49 %
Billig	3 %	7 %	9 %	9 %	3 %	4 %	5 %	7 %
Gøy	15 %	13 %	18 %	23 %	20 %	18 %	19 %	17 %
Lettvint	12 %	17 %	15 %	14 %	11 %	18 %	16 %	15 %
Trendy	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Miljøvennlig	6 %	8 %	7 %	8 %	6 %	7 %	8 %	8 %
Vanskelig å parkere bil på reisemålet/dit jeg skal	2 %	4 %	4 %	1 %	2 %	4 %	2 %	3 %
Annet	21 %	18 %	16 %	15 %	21 %	18 %	18 %	18 %
Ingen spesiell årsak	4 %	2 %	3 %	3 %	2 %	3 %	4 %	3 %
Sum	133 %	145 %	141 %	148 %	136 %	138 %	138 %	142 %

Figur 2-5: Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle?

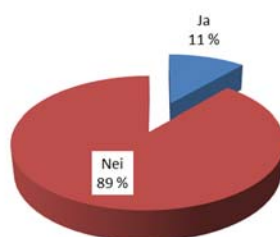
Mosjon/trening/helse var viktigste årsak til å sykle i alle kommunene begge årene. I Haugesund/Fastlands-Karmøy og Bergen hadde disse årsakene økt i viktighet i 2016.

3 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN

3.1 Andel som syklet

Figur 3-1 viser at 11 % av totalutvalget hadde syklet på registreringsdagen (992 personer). Det var Stavanger som hadde høyest andel med 15 %, fulgt av Haugesund/Fastlands-Karmøy og Flora, begge med 14 %. Bergen (7 %) og Stord (8 %) hadde de laveste andelene. Fordeling for bydelene i Bergen og Stavanger er vist i Vedlegg D.

Syklet på registreringsdagen ? (N=8817)



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Ja	10 %	15 %	14 %	7 %	8 %	14 %	12 %	11 %

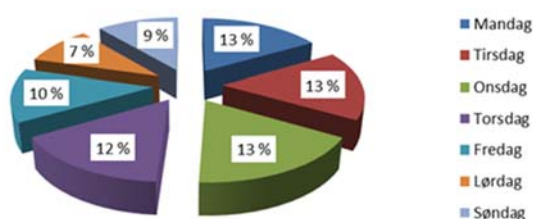
Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen

Grupper med høyest andel som hadde syklet på registreringsdagen var aldersgruppen 45-59 år (14 %), menn (13 %) og skoleelev/student (15 %). Dessuten avtok andel som hadde syklet fra 14 % for de fra husholdning uten bil, 12 % for de med én bil og til 10 % for de med to eller flere biler. Dette er kanskje et litt overraskende resultat sett i forhold til at trenden gikk motsatt vei når det gjaldt spørsmålet om folk hadde syklet siste år eller ikke.

Andel som syklet på registreringsdagen har minket i alle byene fra 2014 til 2016, med mellom 5 prosentpoeng i Eigersund og 1 prosentpoeng i Bergen.

Figur 3-2 viser at det var størst andel som hadde syklet på mandager, tirsdager og onsdager (13 %) og lavest andel på lørdager (7 %) og søndager (9 %).

Andel som hadde syklet på registreringsdagene (N=8818)

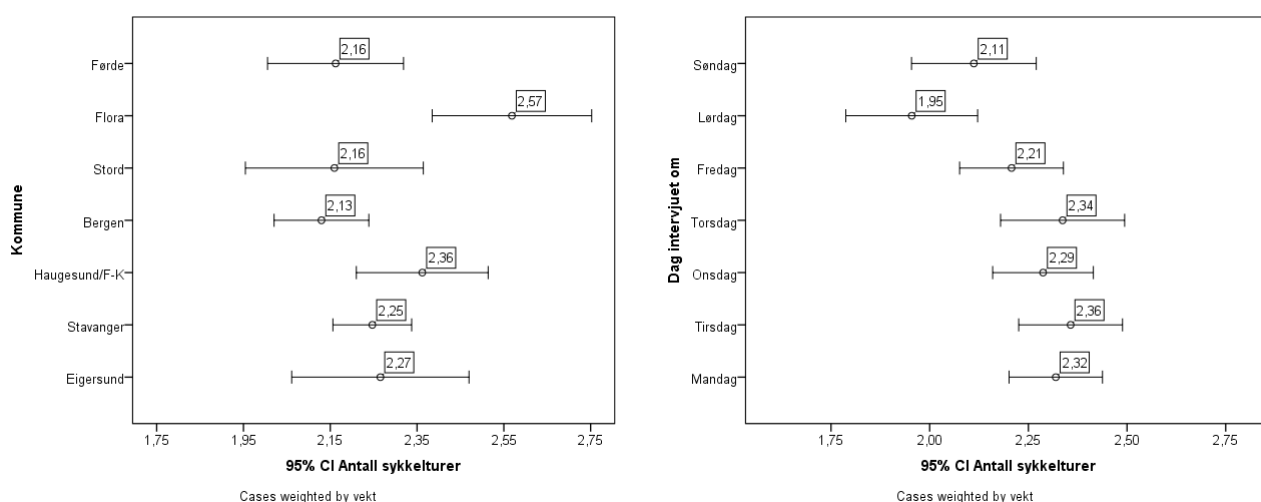


Figur 3-2: Andel som hadde syklet på registreringsdagene

3.2 Antall sykkelturner

I det påfølgende skal vi se på de sykkelturnene som ble gjennomført på registreringsdagen for den enkelte. Da er det viktig å være klar over at i reisevaneundersøkelser er det formålet på turnens endepunkt som definerer reiseformålet, og at hvert nytt formål definerer en ny tur. For at alle turner skal kunne beskrives geografisk, gjelder en spesiell regel for rundturner, dvs. turner som egentlig starter og ender på samme sted, f.eks. i eget hjem. Disse må gis et fiktivt endepunkt og deles i to; en utreise med angitt formål (f.eks. trening) og en hjemreise. Det fiktive endepunktet blir angitt som det stedet som ligger lengst bort fra startstedet. En rundturn blir derfor delt i to like enkeltturner.

Figur 3-3 viser hvordan antall sykkelturner per syklist varierte i forhold til kommune og ukedag. Hvis konfidensintervallene på figuren ikke overlapper, kan vi være 95 % sikker på at gjennomsnittsverdiene er forskjellige.



Figur 3-3: Antall sykkelturner per syklist i forhold til kommune og ukedag (N=992)

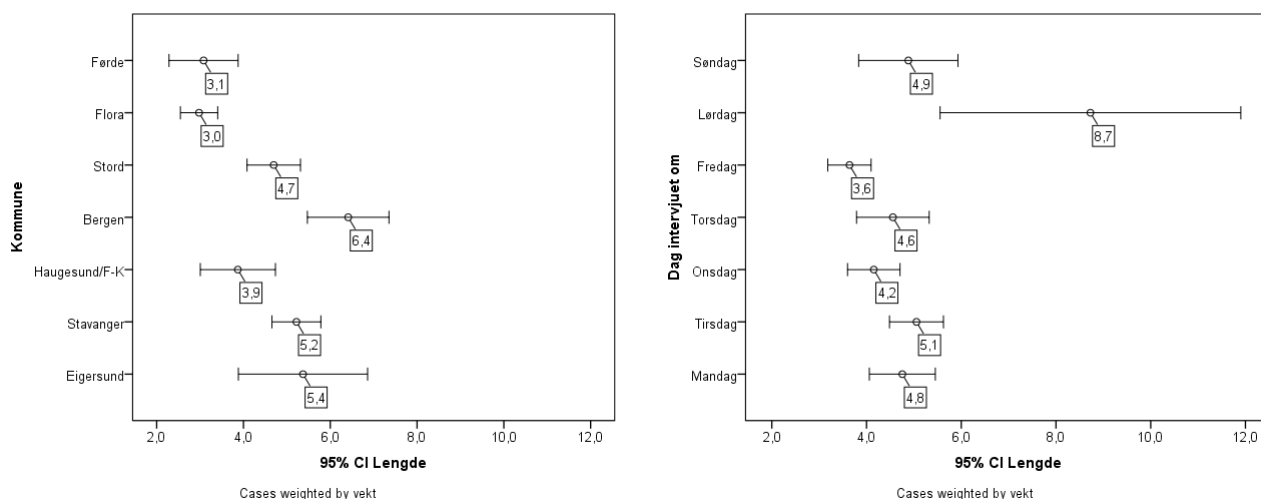
Gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist var 2,26, med en variasjon på mellom 2,13 i Bergen og 2,57 i Flora. Det var ikke store forskjeller mellom undergrupper i utvalget, men personer i aldersgruppen 45-59 år (2,34), kvinner (2,31) og arbeidsledige (2,43) hadde marginalt flere turner enn andre grupper.

På lørdager (1,96) og søndager (2,11) var det noe færre sykkelturner per syklist enn på virkedagene.

Det var en økning eller ingen endring i antall sykkelturner per syklist i alle kommunene fra 2014 til 2016.

3.3 Avstander

Gjennomsnittlig avstand for alle sykkelturene var 4,7 km², og den varierte mellom 3,0 km i Flora og 6,4 km i Bergen. Aldersgruppen 45-59 år (6,7 km), menn (5,7 km) og arbeidsledige (5,6 km) hadde lengre gjennomsnittsavstander enn andre grupper. På lørdager var det gjennomgående lange turer, men spredningen var stor.



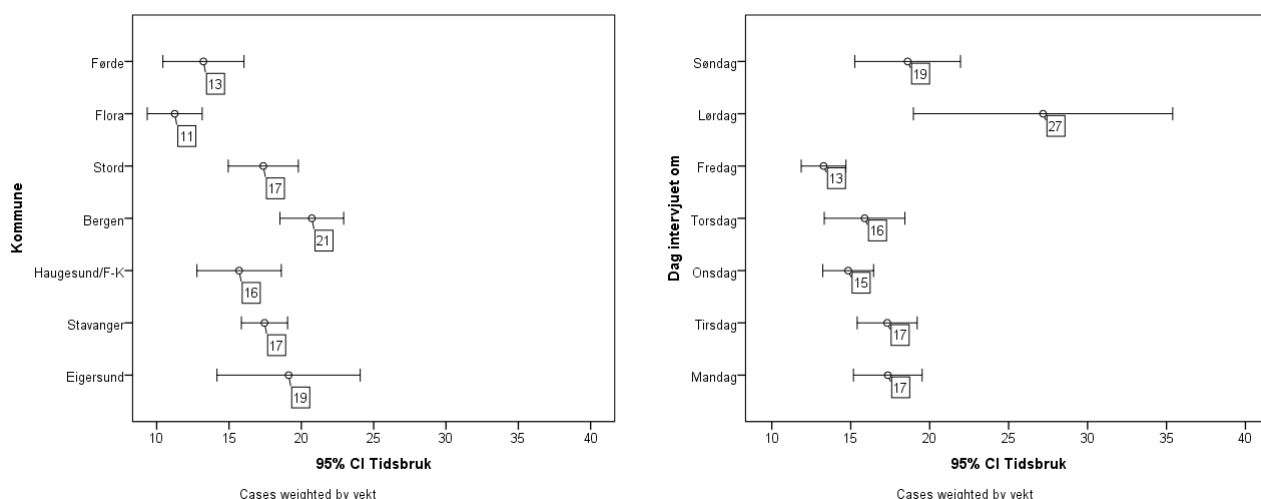
Figur 3-4: Avstand (km) per sykkeltur i forhold til kommune og ukedag (N=2092)

I alle byene var sykkelturene kortere i 2016 (mellom -0,9 km og -0,5 km) enn i 2014.

² Når det gjelder avstander og tidsbruk, har vi her bare benyttet verdier som i kombinasjon ga verdier for sykkelhastighet som var troverdige (60 km/t eller lavere).

3.4 Tidsbruk

Gjennomsnittlig varighet per sykkeltur var 17 minutter, og den varierte fra 11 minutter i Flora til 21 minutter i Bergen. Mønstrer var naturlig nok ikke så ulikt det vi så foran for hvordan gjennomsnittlige avstander varierte. Grupper med de høyeste gjennomsnittsverdiene var aldersgruppen 45-59 år (22 minutter), menn (18 minutter) og arbeidsledige (19 minutter). Lengst varighet hadde sykkelturene på lørdager (27 minutter), fulgt av søndager (19 minutter).

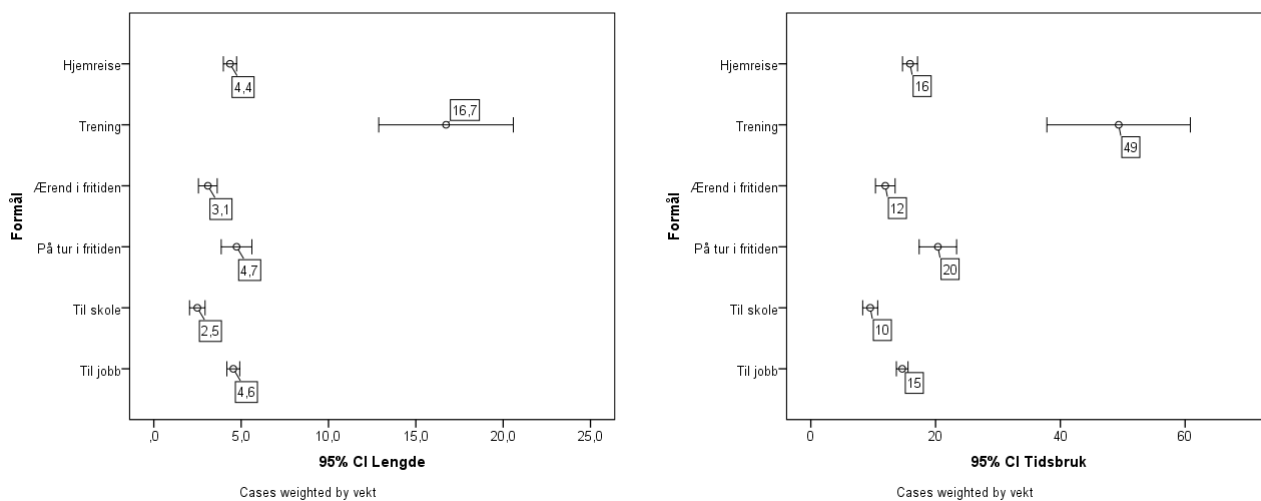


Figur 3-5: Tidsbruk (minutter) per sykkeltur i forhold til kommune og ukedag (N=2092)

Varigheten på sykkelturene var kortere i alle kommunene i 2016 enn i 2014.

3.5 Formål med sykkelturene

Figur 3-6 viser at turer med trening som formål var vesentlig lengre og hadde vesentlig lengre varighet enn turer med andre formål.

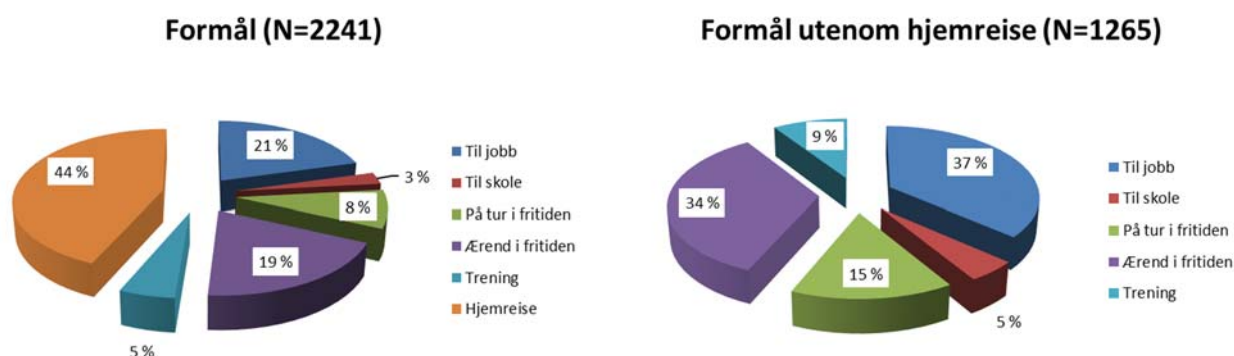


Figur 3-6: Avstand (km) og tidsbruk (minutter) i forhold til formål (N=2086)

Turer med trening som formål skilte seg ut både i 2016 og 2014, ved at de var vesentlig lengre og hadde større varighet. Forøvrig var mønstret omtrent det samme de to årene.

Figur 3-7 viser fordelingen på hovedformål for de sykkelturene som ble gjennomført. Det er formålet på turens endepunkt som definerer reiseformålet, og hvert nytt formål definerer en ny tur. Resultater for de ulike bydelene i Bergen og Stavanger er vist i Vedlegg D.

Reiser til jobb utgjør mer enn én av fem turer i Førde, Stavanger og Bergen. På tur eller ærend i fritiden er vanligste formål på Stord (32 %) og Eigersund (30 %).



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/F- K	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Til jobb	19 %	22 %	18 %	22 %	15 %	17 %	23 %	21 %
Til skole	2 %	2 %	3 %	3 %	3 %	4 %	6 %	3 %
På tur i fritiden	11 %	7 %	9 %	10 %	14 %	7 %	7 %	9 %
Ærend i fritiden	19 %	19 %	20 %	18 %	18 %	22 %	19 %	19 %
Trening	8 %	6 %	5 %	7 %	6 %	3 %	2 %	5 %
Hjemreise	41 %	44 %	45 %	41 %	44 %	46 %	45 %	44 %

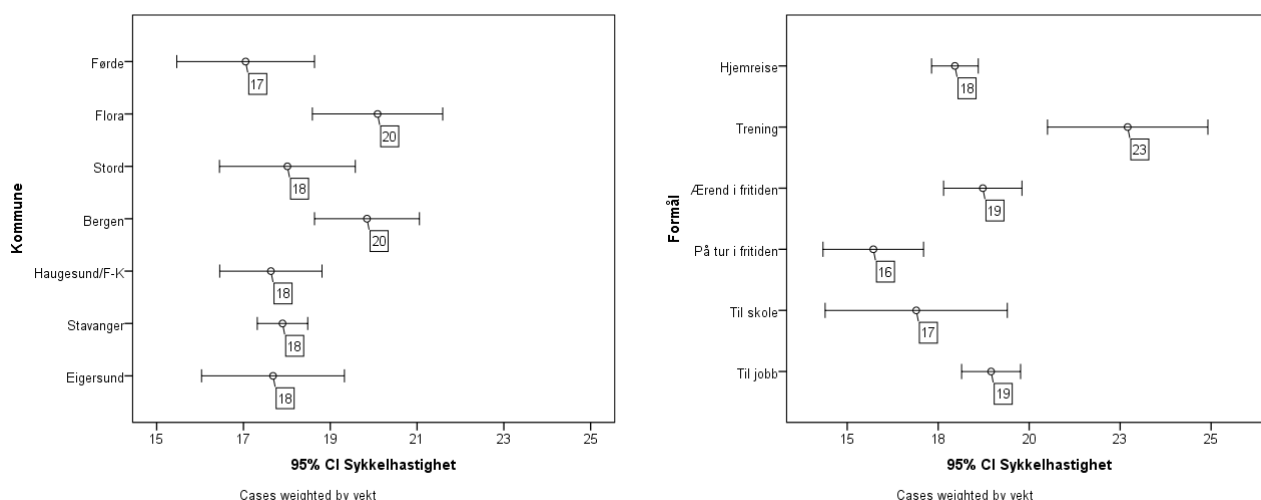
Figur 3-7: Reiseformål for de registrerte sykkelturene

I alle kommunene var det nedgang i andel sykling til jobb, fra -8 prosentpoeng i Stord til -1 prosentpoeng i Førde.

3.6 Sykkelhastigheter

Ut fra respondentenes egne anslag på hvor mange kilometer og hvor lang tid de brukte på hver sykkelstur, kunne hastighet på hver av sykkelturene beregnes. Noen få ekstreme verdier på over 60 km/t, som skyltes tastefeil på en eller begge av variablene for avstand og tidsbruk, ble utelukket.

Gjennomsnittlig sykkelhastighet var 18 km/t, og den varierte lite mellom byene. Den var lavest i Førde (17 km/t) og høyest i Flora og Bergen (20 km/t).



Figur 3-8: Gj.sn. sykkelhastighet (km/t) per sykkelstur i forhold til kommune og formål (N=2092/2086)

Sykkelturer med trening som formål hadde de høyeste hastighetene (23 km/t), og sykling i forbindelse med ærend i fritiden hadde samme hastighet som sykling til jobb (19 km/t). Menn syklet i snitt raskere enn kvinner (20 km/t mot 17 km/t).

Det var ingen eller bare små endringer i sykkelhastighet i kommunene mellom 2014 og 2016.

3.7 Transportarbeid med sykkel

Tabell 3-1 viser utført transportarbeid målt som personkilometer med sykkel per innbygger per dag for kommunene og samlet for hele undersøkelsen. For en gjennomsnittsdag blir denne indikatoren produktet av tre faktorer, nemlig (1) Andel som hadde syklet på registreringsdagen, (2) Antall sykkelturner per syklist og (3) Reiselengden i km per sykkelturn.

Målt med denne indikatoren scoret Stavanger (1,78) og Haugesund/Fastlands-Karmøy (1,30) høyest, og Førde (0,77) og Stord (0,85) lavest.

Tabell 3-1: Hovedtall for sykkelaktivitet i kommunene (N=8819)

Kommune	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Eigersund	0,10	2,27	0,22	5,37	1,21
Stavanger	0,15	2,25	0,34	5,22	1,78
Haugesund/Fastlands-Karmøy	0,14	2,36	0,34	3,87	1,30
Bergen	0,07	2,13	0,14	6,41	0,92
Stord	0,08	2,16	0,18	4,70	0,85
Flora	0,14	2,57	0,36	2,98	1,06
Førde	0,11	2,16	0,25	3,08	0,77
Totalt	0,11	2,26	0,25	4,75	1,21

Sammenlignet med 2014 har det vært en nedgang i gjennomsnittlig transportarbeid med sykkel i alle byene. Det var størst nedgang i Eigersund og Stavanger (-0,53) og minst i Bergen (-0,11). Den viktigste årsaken er at gjennomsnittlig reiselengde har minket i alle byene.

Når tiltak skal settes inn, kan det være aktuelt å se på undergrupper av befolkningen som for eksempel aldersgruppe og kjønn. Tabell 3-2 viser at menn gjennomgående var mer aktive enn kvinner. Aldersgruppen 45-59 år var mest aktive både når det gjaldt antall sykkelturner per innbygger per dag og personkm med sykkel per innbygger per dag. Lavest aktivitet var det i aldersgruppen 60 år og eldre og særlig kvinner.

Tabell 3-2: Sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn

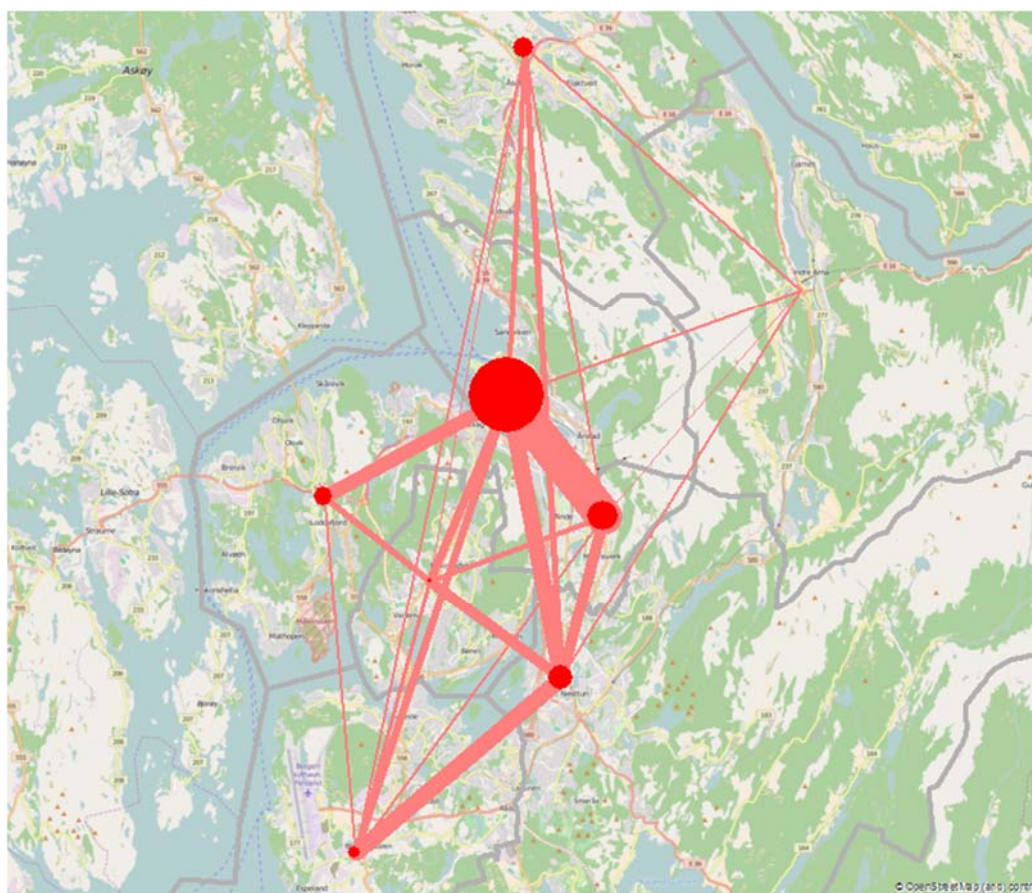
Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Under 30 år	Mann	,13	2,13	0,28	3,79	1,06
	Kvinne	,10	2,18	0,23	3,16	0,72
	Totalt	,12	2,16	0,25	3,52	0,89
30-44 år	Mann	,14	2,20	0,30	4,82	1,44
	Kvinne	,11	2,47	0,27	3,43	0,94
	Totalt	,12	2,31	0,29	4,22	1,21
45-59 år	Mann	,16	2,39	0,38	8,65	3,28
	Kvinne	,12	2,28	0,28	3,89	1,09
	Totalt	,14	2,34	0,33	6,69	2,21
60 år og eldre	Mann	,08	2,21	0,18	4,33	0,76
	Kvinne	,05	2,30	0,12	3,37	0,40
	Totalt	,07	2,25	0,15	3,90	0,57
Totalt	Mann	,13	2,23	0,29	5,68	1,62
	Kvinne	,10	2,31	0,22	3,48	0,78
	Totalt	,11	2,26	0,25	4,75	1,21

3.8 Frå-til mønster i Bergen og Stavanger

For alle registrerte sykkelturer ble det spurt om adresse for hvor turen startet og endte. Disse adressene ble påkodet grunnkretsnummer, slik at kan turene kan vises grafisk. Problemet rent praktisk er at en kommune er inndelt i svært mange grunnkretser, f.eks. i Bergen er antallet 359 og i Stavanger 217. For disse to byene har vi aggregert opp til bydelsnivå, se tabellene og figurene nedenfor. På figurene er diameteren i sirklene proporsjonal med antall internturer i bydelen, og bredden på strekene er proporsjonal med antall turer mellom bydeler.

Tabell 3-3: Andel sykkelturer i og mellom bydelene i Bergen (N=332)

		Til bydel i Bergen								Totalt
		Arna	Bergenshus	Fana	Fyllingsdalen	Laksevåg	Ytrebygda	Årstad	Åsane	
Fra bydel i Bergen	Arna	,6%	,3%	,3%				,3%	,3%	1,8%
	Bergenshus	,3%	21,1%	1,8%	1,2%	2,1%	1,2%	5,4%	,6%	33,7%
	Fana	,3%	2,7%	6,9%	1,5%		2,1%	1,8%	,9%	16,3%
	Fyllingsdalen		1,2%	1,5%	1,8%	,9%	,6%	,9%	,3%	7,2%
	Laksevåg		1,8%		,9%	5,4%	,3%			8,4%
	Ytrebygda		,9%	2,1%	,3%	,3%	3,6%	,3%	,3%	7,8%
	Årstad		4,5%	1,5%	,6%		,3%	8,7%	,3%	16,0%
	Åsane	,3%	,9%	,9%			,3%	,3%	6,0%	8,7%
Totalt		1,5%	33,4%	15,1%	6,3%	8,7%	8,4%	17,8%	8,7%	100,0%

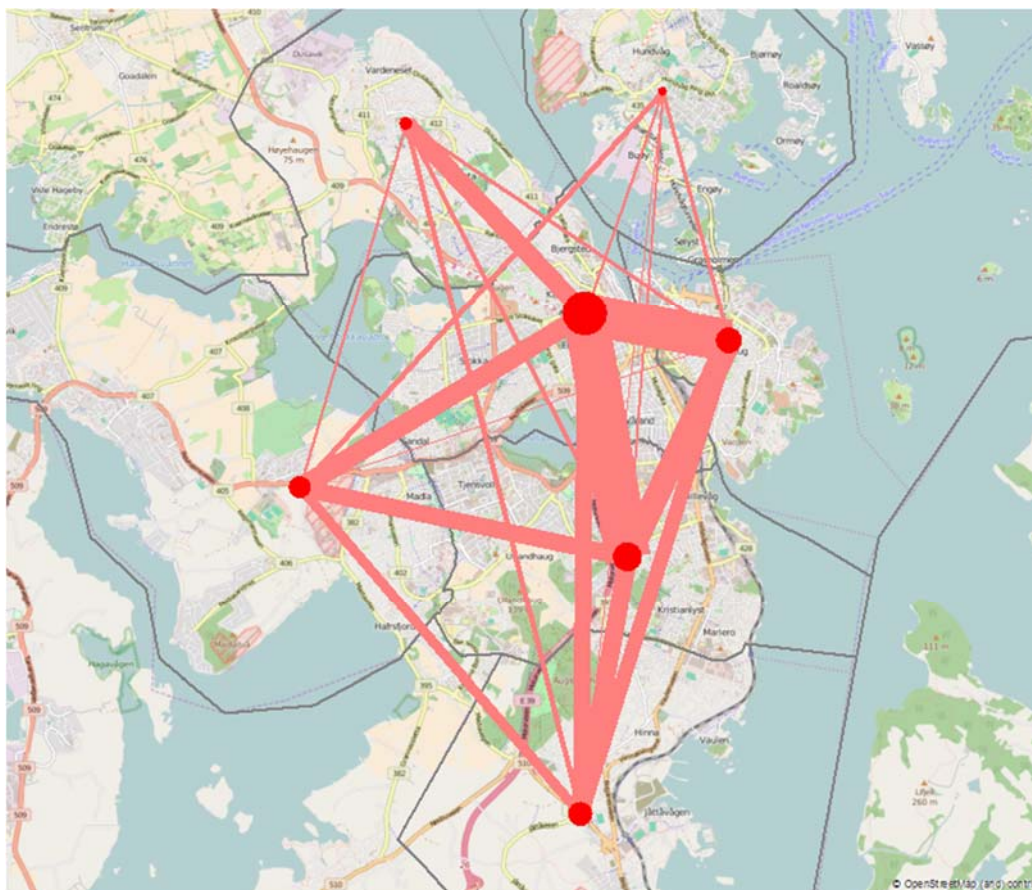


Figur 3-9: Sykkelturer i og mellom bydeler i Bergen (N=332)

En observasjon en kan gjøre seg er at andel bydelsinterne turer i Bergen er vesentlig større enn i Stavanger, 55 % sammenlignet med 39 %.

Tabell 3-4: Andel sykkelturner i og mellom bydelene i Stavanger (N=722)

		Til Bydel i Stavanger							Totalt
		Hundvåg	Tasta	Eiganes og Våland	Madla	Storhaug	Hillevåg	Hinna	
Fra Bydel i Stavanger	Hundvåg	2,4%		,4%	,6%	,6%	,1%	,1%	4,2%
	Tasta		3,3%	2,1%	,3%	,6%	,6%	,8%	7,6%
	Eiganes og Våland	,1%	2,1%	10,4%	2,4%	5,0%	5,1%	1,9%	27,0%
	Madla	,6%	,3%	2,2%	5,3%	,1%	2,2%	1,1%	11,8%
	Storhaug	,4%	,3%	4,8%	,3%	6,2%	2,8%	1,8%	16,6%
	Hillevåg	,4%	,6%	5,1%	1,7%	2,8%	6,9%	2,1%	19,5%
	Hinna		,4%	1,9%	1,2%	1,7%	2,2%	5,8%	13,3%
Totalt		3,9%	6,9%	27,0%	11,6%	16,9%	19,9%	13,7%	100,0%



Figur 3-10: Sykkelturer i og mellom bydeler i Stavanger (N=722)

4 ALTERNATIVE REISEMÅTER

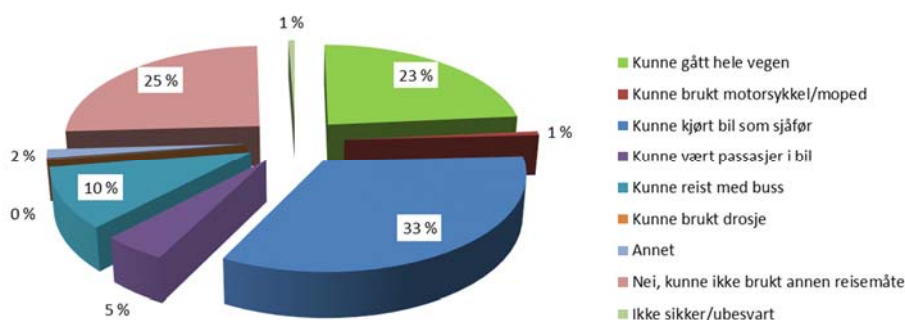
Resultater for bydelene i Bergen og Stavanger finnes i Vedlegg D.

4.1 Alternativ til sykkel

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

Å kjøre bil var det mest aktuelle alternativet, og andelen som svarte det varierte mellom 25 % i Bergen og 44 % i Eigersund. Å gå hele vegen var det nest mest aktuelle alternativet, og andelen varierte mellom 14 % i Eigersund og 39 % i Førde. Bergen skiller seg ut med en vesentlig høyere andel enn de andre som kunne reist med buss. Totalt sett var det én av fire som svarte at de ikke kunne brukt annen reisemåte.

Alternativ reisemåte på denne turen ? (N=2247)



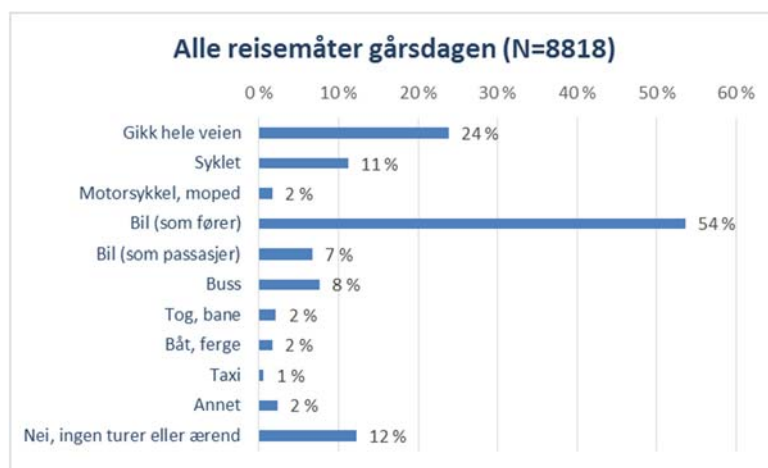
	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Kunne gått hele vegen	14 %	21 %	26 %	22 %	16 %	28 %	39 %	23 %
Kunne brukt motorsykel/moped	0 %	0 %	1 %	0 %	5 %	0 %	1 %	1 %
Kunne kjørt bil som sjåfør	44 %	36 %	30 %	25 %	32 %	33 %	34 %	33 %
Kunne vært passasjer i bil	5 %	4 %	5 %	2 %	10 %	8 %	3 %	5 %
Kunne reist med buss	3 %	10 %	9 %	23 %	7 %	4 %	10 %	10 %
Kunne brukt drosje	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Annet	2 %	2 %	0 %	3 %	1 %	2 %	0 %	2 %
Nei, kunne ikke brukt annen reisemåte	32 %	26 %	28 %	24 %	29 %	24 %	14 %	25 %
Ikke sikker/ubesvart	0 %	0 %	1 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %

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

Bare Eigersund (+ 19 prosentpoeng) og Stavanger (+ 4 prosentpoeng) hadde flere som svarte at de kunne kjørt bil i 2016 enn i 2014. I alle kommunene med unntak av Stord var det i 2016 færre som svarte at de ikke kunne brukt annen reisemåte.

4.2 Alle reisemåter som ble benyttet

Alle ble spurt om hvilke transportmidler de brukte alt i alt i løpet av registreringsdagen (Figur 4-2). Det ble krysset av én gang for hver reisemåte som forekom. Resultatene kan derfor ikke sammenlignes direkte med vanlige reisemiddelfordelinger, som måler hvor mange ganger hvert reisemiddel har vært benyttet. Samlet sett var det 12 % som ikke hadde hatt turer eller ærend den aktuelle dagen.



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Gikk hele veien	21 %	23 %	20 %	27 %	24 %	25 %	21 %	24 %
Syklet	10 %	15 %	14 %	7 %	8 %	14 %	11 %	11 %
Motorsykkkel, moped	2 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Bil (som fører)	61 %	50 %	61 %	48 %	60 %	53 %	61 %	54 %
Bil (som passasjer)	6 %	6 %	6 %	8 %	6 %	7 %	7 %	7 %
Buss	2 %	7 %	4 %	15 %	4 %	4 %	4 %	8 %
Tog, bane	2 %	2 %	0 %	5 %	1 %	0 %	1 %	2 %
Båt, ferge	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %	5 %	1 %	2 %
Taxi	0 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %
Annet	3 %	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %	2 %
Nei, ingen turer eller ærend	10 %	8 %	6 %	20 %	15 %	11 %	9 %	12 %
Sum	119 %	118 %	117 %	134 %	125 %	123 %	120 %	124 %

Figur 4-2: Alle reisemåter som ble brukt på registreringsdagen

Å kjøre bil forekom oftest, og andelen varierte fra 48 % i Bergen til 60-61 % i Eigersund, Haugesund/Fastlands-Karmøy, Stord og Førde. Typiske bilførere hadde følgende kjennetegn:

- Aldersgruppe 30-44 år (62 %)
- Mann (57 %)
- Yrkesaktiv (61 %)

Det var dessuten en økende tendens til å ha kjørt bil i løpet av dagen med økende bilhold i husholdningen.

11 % hadde reist kollektivt (her definert som buss, tog, bane, båt eller ferge). Bergen lå langt foran de andre med 21 %, fulgt av Stavanger med 11 %. Hvis vi ser på undergrupper med høy kollektivandel er alder et viktig kjennetegn. Følgende hadde høy andel som hadde reist kollektivt:

- Aldersgruppe under 30 år (17 %)
- Skoleelev/student (23 %)
- Utdanning kun grunnskole (18 %).
- Kvinner (12 %)

Dessuten var det en minkende tendens til å ha reist kollektivt med økende bilhold i husholdningen.

24 % hadde gått hele veien. Prosentandelen varierte mellom 20 % i Haugesund/Fastlands-Karmøy og 27 % i Bergen. Grupper med høy andel gående:

- Aldersgruppe 60 år og eldre (26 %)
- Kvinner (28 %)
- Hjemmearbeidende (40 %)

Dessuten var det en minkende tendens til å ha gått hele veien med økende bilhold i husholdningen.

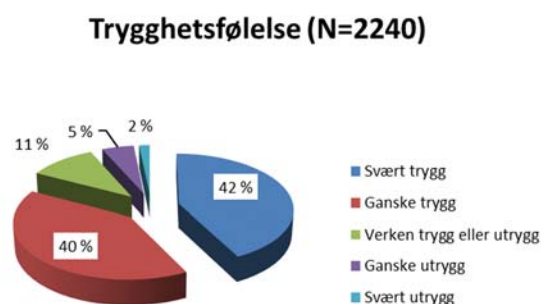
Sammenlignet med 2014 var det i 2016 i alle kommunene enten samme andel eller små økninger i andel som har kjørt bil og samme andel eller færre som har gått hele veien.

5 TRYGGHETSFØLELSE, TILFREDSHET MED SYKKELTILBUDET OG ULYKKESERFARING

Resultater for bydelene i Bergen og Stavanger finnes i Vedlegg D.

5.1 Trygghetsfølelse og tilrettelegging for sykling

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 vel fire av fem følte seg svært eller ganske trygg. Eigersund og Stavanger hadde høyere andel som var svært eller ganske trygg enn de andre kommunene.



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands- Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Svært trygg	49 %	43 %	42 %	37 %	38 %	51 %	36 %	42 %
Ganske trygg	38 %	44 %	44 %	39 %	38 %	34 %	37 %	40 %
Verken trygg eller utrygg	7 %	7 %	10 %	16 %	17 %	10 %	17 %	11 %
Ganske utrygg	4 %	4 %	3 %	8 %	4 %	4 %	10 %	5 %
Svært utrygg	2 %	2 %	1 %	1 %	3 %	1 %	1 %	2 %

Figur 5-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen?

I nesten alle kommuner har andel som følte seg svært trygg eller ganske trygg økt. Bare Stavanger hadde omtrent samme andel i 2016 som i 2014.

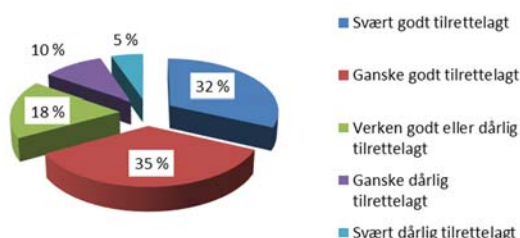
I Tabell 5-1 på neste side er andel utrygge (ganske eller svært utrygg) fordelt på kommune, aldersgruppe og kjønn. Førde og Bergen hadde høyest andel utrygge. For øvrig var det størst andel utrygge i aldersgruppen 45-59 år, og kvinner var litt mer utrygge enn menn.

Tabell 5-1: Utrygghetsfølelse i forhold til kommune, aldersgruppe og kjønn (N=2240)

	Andel ganske eller svært utrygg
Kommune:	
Eigersund	6,2 %
Stavanger	6,0 %
Haugesund/F-K	4,3 %
Bergen	8,9 %
Stord	6,5 %
Flora	5,4 %
Førde	10,6 %
Aldersgruppe:	
Under 30 år	5,4 %
30-44 år	6,4 %
45-59 år	8,1 %
60 år og eldre	6,2 %
Kjønn:	
Mann	6,5 %
Kvinne	6,8 %
Gjennomsnitt:	6,6 %

Respondentene ble også spurt om hvor godt tilrettelagt de mente de strekningene de hadde syklet på registreringsdagen var. Figur 5-2 viser at sykklistene fra Eigersund og Flora var mest fornøyd, og at sykklistene fra Førde, Stord og Bergen hadde de høyeste andelen som svarte ganske eller svært dårlig tilrettelagt.

**Hvor godt tilrettelagt for sykling?
(N=2240)**



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands- Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Svært godt tilrettelagt	38 %	34 %	35 %	24 %	27 %	35 %	22 %	32 %
Ganske godt tilrettelagt	36 %	37 %	32 %	34 %	38 %	39 %	27 %	35 %
Verken godt eller dårlig tilrettelagt	11 %	18 %	20 %	20 %	12 %	16 %	25 %	18 %
Ganske dårlig tilrettelagt	10 %	8 %	10 %	13 %	17 %	5 %	19 %	10 %
Svært dårlig tilrettelagt	5 %	4 %	4 %	9 %	6 %	5 %	7 %	5 %

Figur 5-2: Tilrettelegging for sykling på strekningen

I de fleste kommunene har andel som mente at tilretteleggingen var svært god eller ganske god økt. Bare Stavanger og Førde hadde nedgang i denne andelen.

De som mente at tilretteleggingen for sykling var svært dårlig eller ganske dårlig, ble spurt om hva de mente burde gjøres på den aktuelle sykkelstrekningen (Figur 5-3). Sammenhengende sykkelfelt/-veg var mest etterspurt i Førde (71 %) og Bergen (64 %) og sykkelveg adskilt fra biltrafikken i Førde (42 %).



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/F-K	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Sammenhengende sykkelfelt/-veg	31 %	43 %	48 %	64 %	56 %	47 %	71 %	53 %
Sykkelveg adskilt fra biltrafikken	25 %	31 %	17 %	28 %	34 %	3 %	42 %	28 %
Begrense biltrafikken	0 %	8 %	0 %	4 %	5 %	10 %	11 %	6 %
Lavere fart for biltrafikken	0 %	2 %	2 %	0 %	10 %	0 %	4 %	2 %
Bedre vintervedlikehold	4 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	7 %	2 %
Andre tiltak	43 %	32 %	35 %	26 %	43 %	44 %	20 %	32 %
Ikke sikker	4 %	5 %	8 %	9 %	6 %	6 %	4 %	6 %
	107 %	121 %	110 %	131 %	155 %	110 %	159 %	129 %

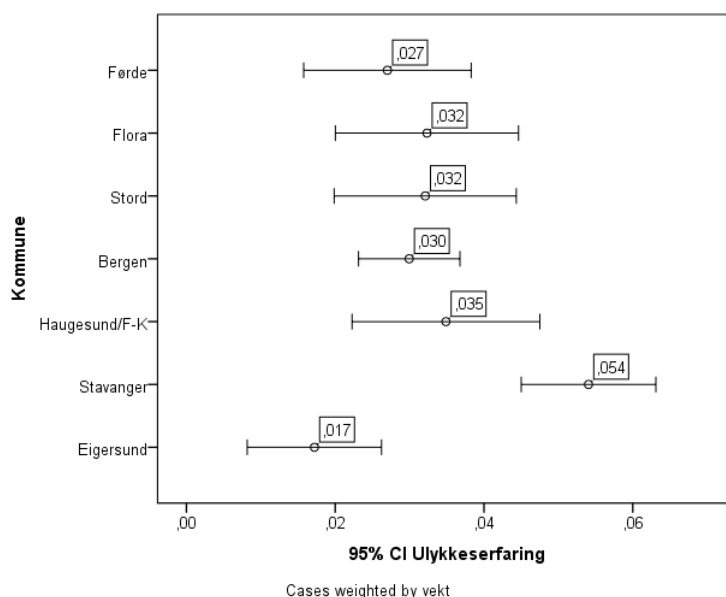
Figur 5-3: Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?

Mange avga egne svar under kategorien *Andre tiltak*. Disse er angitt for hver kommune i Vedlegg E.

Sammenlignet med 2014, var det færre som svarte sammenhengende sykkelfelt/-veg i Eigersund, Stavanger og Haugesund/Fastlands-Karmøy og flere i Bergen, Stord og Førde.

5.2 Ulykkeserfaring

Alle ble spurt om de hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. 3,6 % svarte bekreftende på dette, og andelen varierte mellom 1,7 % i Eigersund og 5,4 % i Stavanger (Figur 5-4).



Figur 5-4: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke som syklist siste to år (N=8818)

Det var liten endring i andel med ulykkeserfaring fra 2014 til 2016. Bare Stavanger (+0,9 prosentpoeng) og Bergen (+0,4 prosentpoeng) hadde økning.

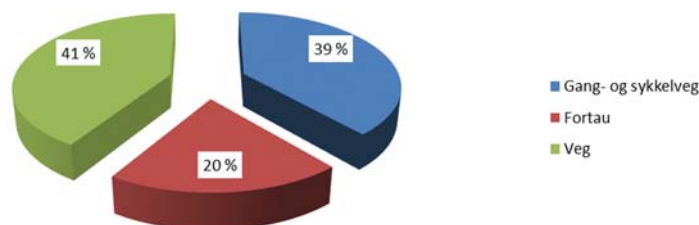
Tabell 5-2 viser at andel med ulykkeserfaring avtok med økende alder, og at menn hadde vært mer utsatt enn kvinner.

Tabell 5-2: Ulykkeserfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn (N=8818)

	Andel med ulykkeserfaring
Aldersgruppe:	
Under 30 år	4,6 %
30-44 år	4,0 %
45-59 år	4,2 %
60 år og eldre	1,4 %
Kjønn:	
Mann	4,2 %
Kvinne	3,0 %
Totalt	3,6 %

Figur 5-5 viser hvor ulykkene hadde skjedd, for de 318 personene med ulykkeserfaring. Nesten like mange hadde skjedd på gang- og sykkelveg (39 %) som på veg (41 %).

Hvor skjedde sykkelulykken? (N=318)



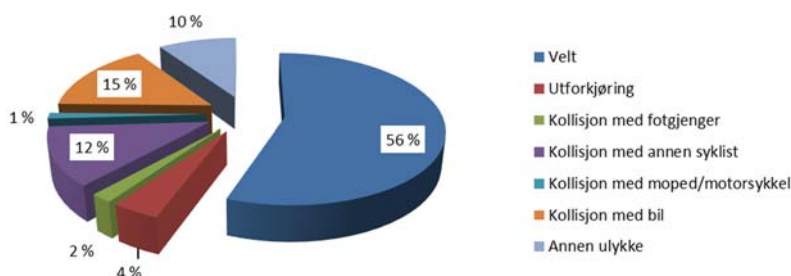
	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Gang- og sykkelveg	36 %	45 %	21 %	39 %	23 %	46 %	33 %	39 %
Fortau	29 %	18 %	24 %	19 %	19 %	15 %	29 %	20 %
Veg	36 %	36 %	55 %	42 %	58 %	38 %	38 %	41 %

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

Andel ulykker på veg har minket i alle kommunene bortsett fra i Haugesund/Fastlands-Karmøy og Stord. Andel ulykker på fortau har også minket i alle kommunene, bortsett fra i Eigersund, som hadde en svært lav andel i 2014. Alle kommunene bortsett fra Haugesund/Fastlands-Karmøy har hatt små økninger i andel ulykker på gang- og sykkelveg.

Figur 5-6 viser hvordan ulykkeshendelsene fordelte seg på type sykkelulykker. Velt forekom hyppigst (56 %), fulgt av kollisjon med bil (15 %) og kollisjon med annen syklist (12 %). Egne svar i kategorien *Annen ulykke* er gjengitt i Vedlegg F.

Hva slags ulykke? (N=316)



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/Fastlands-Karmøy	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Velt	69 %	52 %	50 %	55 %	81 %	52 %	57 %	56 %
Utforkjøring	0 %	4 %	4 %	5 %	4 %	4 %	5 %	4 %
Kollisjon med fotgjenger	0 %	2 %	0 %	3 %	0 %	8 %	0 %	2 %
Kollisjon med annen syklist	23 %	15 %	7 %	12 %	4 %	16 %	5 %	12 %
Kollisjon med moped/motorsykel	0 %	1 %	11 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Kollisjon med bil	8 %	15 %	18 %	15 %	8 %	20 %	19 %	15 %
Annen ulykke	0 %	12 %	11 %	10 %	4 %	0 %	14 %	9 %

Figur 5-6: Type ulykke man hadde vært involvert i

Singelulykkene velt og utforkjøring har samlet sett minket i alle kommunene med unntak av i Stord og Stavanger.

6 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?

De som ikke hadde syklet siste år, eller syklet mindre enn 3-4 dager i uken, ble spurt om hva som skulle til for at de skulle sykle mer. En firedel svarte at det ikke var aktuelt å sykle mer, og det var det svaret som forekom hyppigst. Mange oppga andre grunner i kategorien *Annet*, men respondentene ble ikke bedt om å oppgi hva de andre grunnene kunne være.

Egne resultater for bydelene i Bergen og Stavanger er gjengitt i Vedlegg D.



	Eigersund	Stavanger	Haugesund/F-K	Bergen	Stord	Flora	Førde	Totalt
Må bli flere egne sykkelstier	12 %	12 %	18 %	19 %	15 %	11 %	18 %	15 %
Må få mer tid/fritid til å sykle	5 %	4 %	5 %	5 %	6 %	4 %	6 %	5 %
Må utbedre vegene	3 %	3 %	3 %	5 %	4 %	4 %	3 %	4 %
Må skaffe ny sykkel	11 %	14 %	12 %	14 %	16 %	18 %	12 %	14 %
Må få bedre helse	8 %	5 %	5 %	6 %	7 %	5 %	4 %	6 %
Bedre motivasjon	10 %	11 %	12 %	8 %	10 %	13 %	8 %	10 %
Annet	14 %	20 %	20 %	22 %	17 %	14 %	19 %	19 %
Ikke aktuelt å sykle mer	29 %	26 %	22 %	25 %	19 %	25 %	26 %	25 %
Ikke sikker/ubesvart	13 %	11 %	10 %	8 %	14 %	12 %	11 %	11 %
	105 %	106 %	106 %	112 %	109 %	105 %	107 %	108 %

Figur 6-1: Hva skal til for å sykle mer?

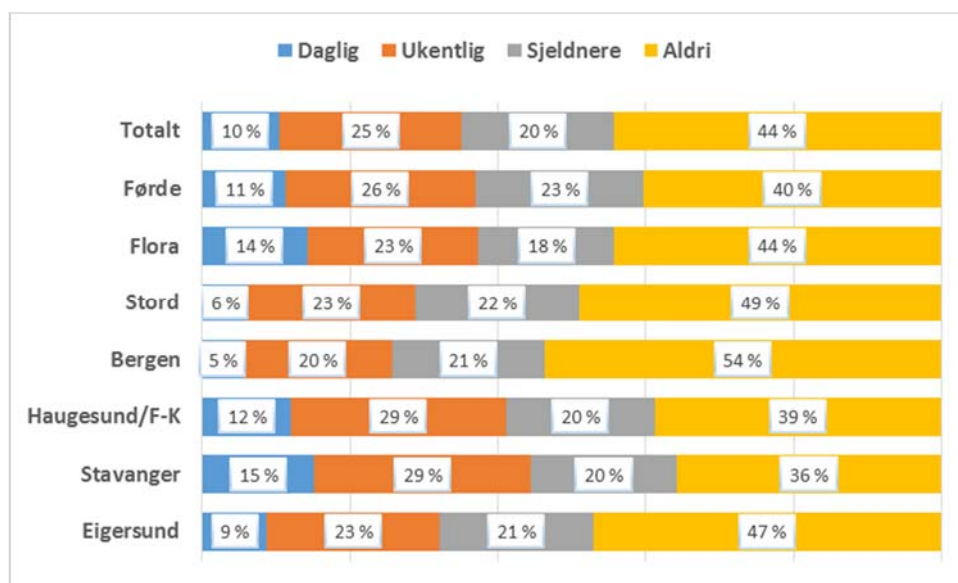
For øvrig var egne sykkelstier det hyppigst forekommende svaret (15 %), fulgt av det å skaffe seg ny sykkel (14 %).

I alle kommunene var det færre som svarte flere sykkelstier som tiltak for å sykle mer i 2016 enn i 2014, og i alle kommunene var det flere som svarte at det ikke var aktuelt å sykle mer.

7 SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER

Figur 7-1 viser hvor ofte folk oppga å ha syklet på den tiden av året undersøkelsen ble gjort, dvs. våren/sommeren 2016. 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.

Daglig sykling forekom hyppigst i Stavanger (15 %) og Flora (14 %). Bergen (54 %) og Stord (49 %) hadde de høyeste andelen som aldri syklet.



Figur 7-1: Hvor ofte man sykler i forhold til bostedskommune

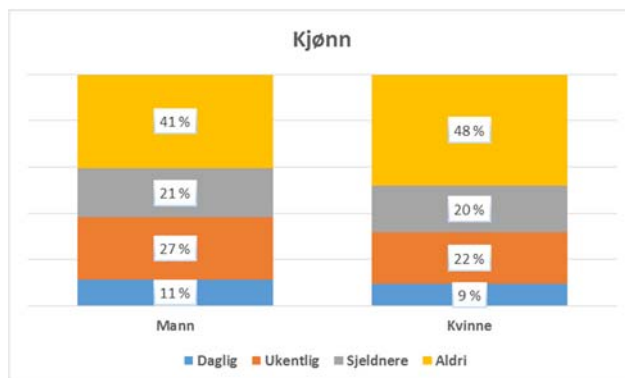
Figur 7-2 til Figur 7-5 på de neste sidene viser hvordan sykkelbruken varierte i forhold til bakgrunnsvariablene kjønn, aldersgruppe, utdanning og bilhold.

Kjennetegn ved grupper som hadde høy andel daglig sykling:

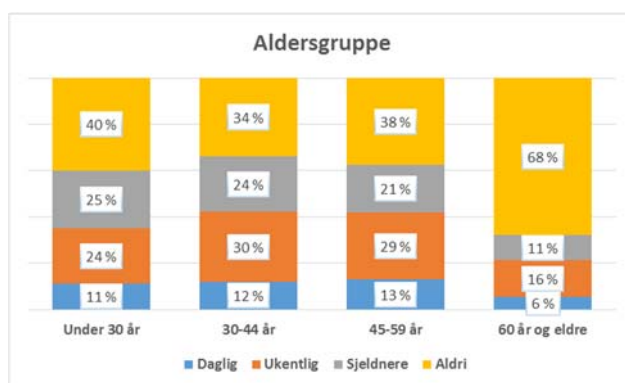
- Mann (11 %)
- Aldersgruppe 45-59 år (13 %)
- Høyeste utdanningsnivå (14 %)
- Ingen bil i husholdningen (14 %)

Grupper med høy andel som aldri syklet:

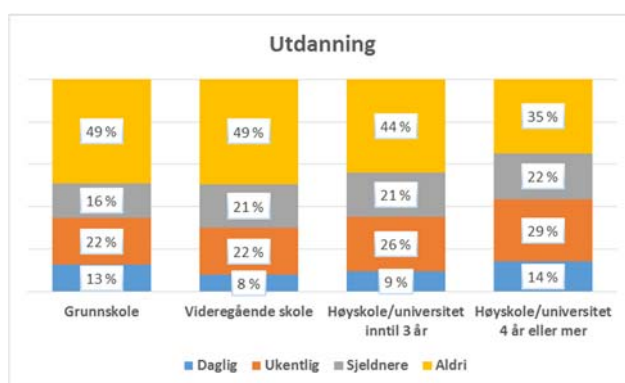
- Kvinne (48 %)
- Aldersgruppe 60 år og eldre (68 %)
- Utdanningsnivå grunnskole eller videregående (49 %)
- Ingen bil i husholdningen (54 %)



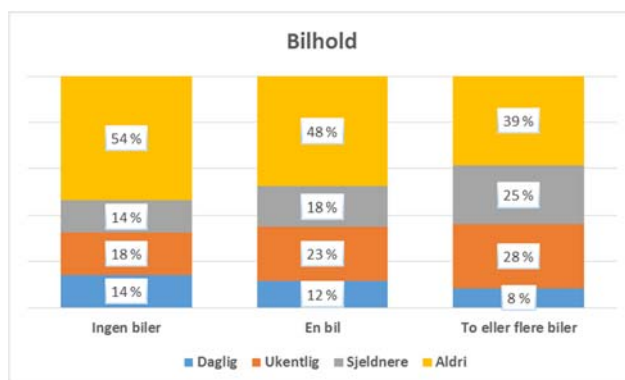
Figur 7-2: Hvor ofte man sykler i forhold til kjønn



Figur 7-3: Hvor ofte man sykler i forhold til aldersgruppe



Figur 7-4: Hvor ofte man sykler i forhold til utdanning



Figur 7-5: Hvor ofte man sykler i forhold til bilhold

De to kommunene som hadde høyest andel daglig sykling i 2014 har hatt reduksjon i 2016; Stavanger fra 17 % til 15 % og Haugesund/F-K fra 17 % til 12 %. I Bergen har andel som aldri syklet økt fra 50 % til 54 %.

VEDLEGG A - F

A INTERVJUSKJEMA

UNDERSØKELSE I REGION VEST

19. MAI - 27. JUNI 2016

INTRO

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

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

HVIS FLERE:

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

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN

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

Først noen bakgrunnsspørsmål?

1. Registrer kjønn?

2. Hvilket år er du født?

3. 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

4. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

1: Grunnskole

2: Videregående skole

3: Høyskole/universitet inntil 3 år

4: Høyskole/universitet 4 år eller mer

5: Ønsker ikke å oppgi

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

1: Ja

2: Nei

3: Ikke sikker

HVIS JA I SPM 5

6. Hvilke deler av året bruker du sykkel?

LES OPPFLERE SVAR MULIG

1: Vår (mars, april, mai)

- 2: Sommer (juni, juli, august)
- 3: Høst (september, oktober, november)
- 4: Vinter (desember, januar, februar)
- 5: Ikke sikker/ubesvart (IKKE LES)

HVIS JA I SPM 5

7. Hvor ofte sykler du på denne tiden av året (vi er i nå)?
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 (IKKE LES)

HVIS JA I SPM 5

8. I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året (vi er i nå)?

LES OPPFLERE SVAR MULIG

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

HVIS JA I SPM 5

9. Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle?

FLERE SVAR MULIG - MAKS 3

- 1: Tidsbesparende
- 2: For å unngå kø
- 3: Mosjon/trening/helse
- 4: Billig
- 5: Gøy
- 6: Lettvint
- 7: Trendy
- 8: Miljøvennlig
- 9: Vanskelig å parkere bil på reisemålet/dit jeg skal
- 10: Annet
- 11: Ingen spesiell årsak/vet ikke

HVIS JA I SPM 5

10. Syklet du i går?

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

HVIS JA I SPM 10

11. Vi skal nå se litt nærmere på de sykkelturene du hadde i går.

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.

11b. For hver sykkeltur vil vi spørre om hvor du dro fra og hvor du dro til.

For å forenkle dette litt vil jeg først gjerne vite hva gateadressen er der du bor?

HVIS SPØRSMÅL, FORKLAR HVORFOR:

Vi trenger å vite hvor folk sykler fra og til. Vi trenger derfor adresser for å kunne plassere startpunkt/sluttpunkt for turene i riktig grunnkrets eller trafikksone. Adressene blir slettet, så snart vi har funnet hvilken grunnkrets den er i.

NOTER ADRESSE (KODES TIL GRUNNKRETS)

12. Hvis vi tenker på den første (andre, tredje etc) sykkelturen din i går. Hvor startet denne sykkelturen?

1: Eget hjem

2: Annet sted i egen kommune (*? bo_kommune), registrer adresse

3: Annen kommune i Rogaland=>12b

4: Annen kommune i Hordaland=>12b

5: Annen kommune i Sogn og Fjordane=>12b

6: Sluttadresse for foregående reise (f.o.m. reise 2)

12b) Registrer kommune

LISTE OVER KOMMUNER

13. Hva var hovedformålet med denne?

HUSK Å FØLGE OPP MED: Hadde du noen stopp eller ærend på veien? I tilfelle hva?

HVIS FORMÅLET DA ENDRER SEG, SÅ KONSENTRER VI OSS OM DETTE FØRST

Hvis tvil, spør hva respondenten gjorde da han/hun kom fram.

Ved flere formål til samme sted, velg det formålet respondenten mener var viktigst.

1: Til jobb

2: Til skole

3: På tur i fritiden

4: Ærend i fritiden

5: Trening

6: Hjemreise

7: Ikke sikker/ubesvart

14. Hvor endte denne sykkelturen?

Evt. Hvor syklet du til?

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

HVIS DET F.EKS. ER EN TRIMTUR, SKAL YTTERPUNKTET/DER MAN SNUR TILBAKE IGJEN REGISTRERES SOM ENDEPUNKT FOR DEN FØRSTE TUREN. HJEMTUREN BLIR EN NY TUR.

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted i egen kommune (*? bo_kommune), registrer adresse
- 3: Annen kommune=>14b

14b) Registrer kommune

LISTE OVER KOMMUNER

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

NOTER ANTALL KILOMETER

0=IKKE SIKKER

1=EN KILOMETER ELLER MINDRE

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

NOTER ANTALL MINUTTER

0=IKKE SIKKER

1=ETT MINUTT ELLER MINDRE

17. Ville en annen reisemåte enn sykkel vært aktuell?
I tilfelle hvilken ville vært mest aktuell?

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

18. Hvor godt eller dårlig tilrettelagt for sykling mener du denne strekningen er?

LES OPP 1-5

- 1: Svært godt tilrettelagt
- 2: Ganske godt tilrettelagt
- 3: Verken godt eller dårlig
- 4: Ganske dårlig tilrettelagt
- 5: Svært dårlig tilrettelagt
- 6: Ikke sikker

HVIS 4-5 I SPM 18

19. Hva mener du bør gjøres for at denne strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli mer sammenhengende sykkelfelt/sykkelveg
- 2: Må være sykkelveg adskilt fra biltrafikken

- 3: Begrense biltrafikken
- 4: Lavere fartsgrense for biltrafikken
- 5: Bedre brøyting, strøing eller salting om vinteren
- 5: Andre tiltak_____NOTER
- 6: Ikke sikker

20. 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

21. 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 12-21 FOR NESTE SYKKELTUR.

TIL ALLE

22. Hadde du andre turer eller ærend i går? I tilfelle, hvilke transportmidler brukte du alt i alt i løpet av gårsdagen? Det å gå regnes også som transportmiddel hvis respondenten gikk hele veien.

TIL INTERVJUER: FØLG OPP MED SPØRSMÅL OM DET VAR FLERE TRANSPORTMIDLER
FLERE SVAR MULIG

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

23. 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

24. 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 IKKE SYKLET SISTE ÅR/SYKLET MINDRE ENN 3-4 DAGER I UKEN

25. Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli flere egne sykkelfelt/sykelstier
- 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
- 8: Ikke aktuelt å sykle mer
- 9: Ikke sikker/ubesvart

26. 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?

99=IKKE SIKKER/UBESVART

NOTÉR ANTALL BILER I HUSSTANDEN

HVIS 18 ÅR ELLER ELDRE

27. Har du førerkort for bil?

- 1: Ja
- 2: Nei

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

99=IKKE SIKKER/UBESVART

NOTÉR ANTALL ANDRE MED FØRERKORT I HUSSTANDEN

HVIS 1 PÅ SPM. 27:

29. Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året (denne måneden i året)? Er det ...?

LES OPP 1-6

- 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

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

B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT

Gjennomførings- og frafallsrapport

Sykkelbyundersøkelse – Region Vest
19. mai – 29. juni 2016





Gjennomføring

Sysselbyundersøkelsen på Vestlandet ble gjennomført i perioden 19. mai - 29. juni 2016. Undersøkelsen dekker 7 kommuner/byer i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områdene. Fordelingen mellom de to var 30 % fasttelefon og 70 % mobiltelefon.

Intervjuene i undersøkelsen er gjort i Egersund, Stavanger, Haugesund (inkl. Fastlands-Karmøy), Bergen, Stord, Flora og Førde. Undersøkelsen bygger på en tilsvarende undersøkelse gjennomført i 2014. Spørsmålene i undersøkelsen er i hovedsak de samme som den gang, men i motsetning til da er det registrert adresser på hvor sykkelturene startet og sluttet. Disse er kodet om til grunnkretskoder.

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

Bergen:	2405
Stavanger:	2400
Egersund:	800
Haugesund/Fastlands-Karmøy:	815
Stord:	800
Flora:	801
Førde:	800
<hr/>	
Totalt:	8821

Prosjektet ble gjennomført som 7 undersøkelser fordelt kommunevis. Med unntak av Stavanger startet intervjuingen den 19. mai. Undersøkelsen i Stavanger måtte imidlertid utsettes en dag, da det viste seg å være en feil i undersøkelsen ved oppstart. Denne feilen fikk vi rettet til dagen etter, slik at vi kom i gang med Stavanger den 20. mai. Siden vi hadde lagt opp til dagskvoter på hvor mange intervju som skulle gjøres hver dag i de enkelte kommunene, valgte vi å ta igjen torsdagsintervjuene i Stavanger gradvis på de gjenstående torsdagene i intervjuperioden. Siste intervjudag var 29. juni. I realiteten var vi ferdige dagen før, men vi manglet 8 intervju i Flora. Derfor tok vi disse intervjuene den 29. juni.





Utvalg og frafall

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

Bergen

Ubesvart:	4559
Nekt:	5173
Antall intervju:	2405
<hr/>	
Bruttoutvalg:	12137

Stavanger

Ubesvart:	5103
Nekt:	5332
Antall intervju:	2400
<hr/>	
Bruttoutvalg:	12835

Egersund

Ubesvart:	1223
Nekt:	2039
Antall intervju:	800
<hr/>	
Bruttoutvalg:	4063

Haugesund/Fastlands-Karmøy

Ubesvart:	2045
Nekt:	2047
Antall intervju:	815
<hr/>	
Bruttoutvalg:	4907

Stord

Ubesvart:	2106
Nekt:	2012
Antall intervju:	800
<hr/>	
Bruttoutvalg:	4918

Flora

Ubesvart:	1322
Nekt:	1366
Antall intervju:	801
<hr/>	
Bruttoutvalg:	3489



Førde

Ubesvart:	1130
Nekt:	1639
Antall intervju:	800
<hr/>	
Bruttoutvalg:	3569



C BYDELENE I BERGEN OG STAVANGER: BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET

Sykklet i løpet av det siste året?

		Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?		
		Ja	Nei	Ikke sikker
Bydeler i Bergen	Arna	47 %	53 %	
	Bergenhushus	49 %	51 %	0 %
	Fana	55 %	44 %	1 %
	Fyllingsdalen	38 %	61 %	0 %
	Laksevåg	39 %	60 %	1 %
	Ytrebygda	53 %	46 %	0 %
	Årstad	54 %	46 %	0 %
	Åsane	47 %	52 %	1 %
Totalt		48 %	51 %	1 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	56 %	43 %	1 %
	Tasta	67 %	33 %	
	Eiganes og Våland	72 %	28 %	0 %
	Madla	62 %	37 %	1 %
	Storhaug	65 %	35 %	
	Hillevåg	68 %	32 %	
	Hinna	67 %	33 %	0 %
Totalt		66 %	34 %	0 %

Når bruker du sykkelen?

	Vår (mars, april, mai)	Sommer (juni, juli, august)	Høst (september, oktober, november)	Vinter (desember, januar, februar)
Bydeler i Bergen				
Arna	60 %	98 %	37 %	10 %
Bergenhushus	76 %	96 %	53 %	25 %
Fana	74 %	95 %	53 %	15 %
Fyllingsdalen	68 %	96 %	37 %	6 %
Laksevåg	71 %	96 %	42 %	9 %
Ytrebygda	74 %	99 %	51 %	19 %
Årstad	75 %	96 %	55 %	23 %
Åsane	64 %	98 %	37 %	9 %
Totalt	71 %	97 %	47 %	16 %
Bydeler i Stavanger				
Hundvåg	71 %	97 %	53 %	27 %
Tasta	80 %	99 %	57 %	28 %
Eiganes og Våland	85 %	97 %	68 %	45 %
Madla	75 %	97 %	58 %	33 %
Storhaug	80 %	97 %	63 %	39 %
Hillevåg	80 %	96 %	61 %	34 %
Hinna	75 %	94 %	51 %	28 %
Totalt	79 %	97 %	59 %	34 %

Hvor ofte sykler du?

		Hvor ofte sykler du på denne tiden av året (vi er i nå)?						
		5 eller flere dager i uken	3-4 dager i uken	1-2 dager i uken	Noen dager i måneden	Sjeldnere	Aldri	Ikke sikker/ubesvart
Bydeler i Bergen	Arna	5 %	18 %	21 %	37 %	12 %	5 %	2 %
	Bergenhushus	18 %	18 %	22 %	27 %	12 %	1 %	3 %
	Fana	10 %	15 %	32 %	24 %	17 %	2 %	0 %
	Fyllingsdalen	7 %	10 %	27 %	27 %	22 %	6 %	
	Laksevåg	10 %	11 %	32 %	28 %	16 %	4 %	
	Ytrebygda	8 %	22 %	27 %	29 %	13 %	1 %	1 %
	Årstad	18 %	16 %	22 %	26 %	16 %	3 %	1 %
	Åsane	7 %	14 %	27 %	27 %	21 %	2 %	1 %
Totalt		11 %	15 %	27 %	27 %	16 %	3 %	1 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	16 %	18 %	27 %	24 %	11 %	3 %	
	Tasta	19 %	20 %	27 %	21 %	12 %	1 %	1 %
	Eiganes og Våland	28 %	19 %	28 %	16 %	7 %	1 %	1 %
	Madla	21 %	19 %	26 %	22 %	10 %	2 %	
	Storhaug	30 %	17 %	20 %	20 %	8 %	2 %	2 %
	Hillevåg	22 %	21 %	27 %	15 %	12 %	2 %	1 %
	Hinna	20 %	19 %	24 %	20 %	15 %	2 %	1 %
	Totalt	23 %	19 %	26 %	19 %	11 %	2 %	1 %

Til hva bruker du sykkel?

Bydeler i Bergen	Til og fra jobb	Til og fra skole	På tur i fritiden	Steder/ærend i fritiden	Som trening
Arna	21 %	2 %	62 %	21 %	24 %
Bergenhushus	35 %	8 %	48 %	38 %	17 %
Fana	32 %	4 %	46 %	29 %	22 %
Fyllingsdalen	29 %	3 %	57 %	26 %	23 %
Laksevåg	23 %	5 %	59 %	25 %	25 %
Ytrebygda	28 %	6 %	50 %	30 %	30 %
Årstad	44 %	10 %	43 %	27 %	17 %
Åsane	22 %	4 %	54 %	33 %	20 %
Totalt	31 %	6 %	51 %	30 %	22 %
Bydeler i Stavanger					
Hundvåg	34 %	4 %	53 %	34 %	14 %
Tasta	45 %	6 %	35 %	37 %	19 %
Eiganes og Våland	45 %	8 %	37 %	48 %	22 %
Madla	41 %	7 %	44 %	34 %	17 %
Storhaug	49 %	8 %	39 %	44 %	15 %
Hillevåg	47 %	8 %	42 %	39 %	21 %
Hinna	43 %	4 %	41 %	35 %	23 %
Totalt	44 %	7 %	41 %	39 %	19 %

Viktigste årsaker til å sykle?

Bydeler i Bergen	Tids- besparende	For å unngå kø	Mosjon/trening /helse	Billig	Gøy	Lettvint	Trendy	Miljøvennlig	Vanskelig å parkere bil på reisemålet	Annet	Ingen spesiell årsak
Arna	12 %	0 %	54 %	10 %	19 %	9 %	0 %	7 %	0 %	24 %	2 %
Bergenghus	35 %	2 %	45 %	8 %	23 %	21 %	1 %	9 %	2 %	13 %	2 %
Fana	22 %	2 %	57 %	7 %	25 %	15 %	0 %	10 %	0 %	14 %	4 %
Fyllingsdalen	19 %	1 %	54 %	10 %	22 %	11 %	0 %	8 %	4 %	18 %	2 %
Laksevåg	15 %	0 %	45 %	10 %	25 %	9 %	1 %	6 %	1 %	16 %	5 %
Ytrebygda	23 %	2 %	50 %	8 %	17 %	10 %	0 %	7 %	1 %	19 %	3 %
Årstad	30 %	1 %	49 %	15 %	22 %	14 %	0 %	10 %	2 %	12 %	2 %
Åsane	14 %	1 %	51 %	4 %	24 %	15 %	1 %	6 %	1 %	13 %	4 %
Totalt	23 %	1 %	50 %	9 %	23 %	14 %	0 %	8 %	1 %	15 %	3 %
Bydeler i Stavanger											
Hundvåg	17 %	4 %	41 %	5 %	14 %	15 %	1 %	5 %	4 %	21 %	1 %
Tasta	24 %	3 %	50 %	5 %	12 %	14 %	0 %	9 %	1 %	16 %	1 %
Eiganes og Våland	32 %	6 %	45 %	9 %	10 %	24 %	0 %	9 %	6 %	13 %	2 %
Madla	18 %	3 %	56 %	5 %	15 %	15 %	0 %	6 %	2 %	21 %	2 %
Storhaug	29 %	6 %	37 %	7 %	12 %	12 %	1 %	14 %	7 %	23 %	4 %
Hillevåg	23 %	5 %	42 %	9 %	13 %	18 %	0 %	9 %	3 %	20 %	4 %
Hinna	22 %	3 %	53 %	7 %	16 %	15 %	1 %	6 %	2 %	18 %	2 %
Totalt	24 %	4 %	47 %	7 %	13 %	17 %	0 %	8 %	4 %	18 %	2 %

D BYDELENE I BERGEN OG STAVANGER: SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN OG ANDRE FORHOLD

Syklet på registreringsdagen?

		Syklet på registreringsdagen?
		Ja
Bydeler i Bergen	Arna	4,1%
	Bergenhushus	10,5%
	Fana	7,5%
	Fyllingsdalen	6,2%
	Laksevåg	4,7%
	Ytrebygda	3,6%
	Årstad	9,0%
	Åsane	5,0%
Totalt		6,7%
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	9,1%
	Tasta	15,6%
	Eiganes og Våland	20,6%
	Madla	12,2%
	Storhaug	19,0%
	Hillevåg	15,4%
	Hinna	12,2%
Totalt		15,2%

Formål

		Formål					
		Til jobb	Til skole	På tur i fritiden	Ærend i fritiden	Trening	Hjemreise
Bydeler i Bergen	Arna	10,0 %	0,0 %	20,0 %	30,0 %	0,0 %	40,0 %
	Bergenhushus	20,2 %	1,2 %	9,5 %	25,0 %	3,6 %	40,5 %
	Fana	35,7 %	1,8 %	5,4 %	8,9 %	8,9 %	39,3 %
	Fyllingsdalen	20,0 %	2,9 %	20,0 %	8,6 %	8,6 %	40,0 %
	Laksevåg	30,6 %	2,8 %	8,3 %	11,1 %	8,3 %	38,9 %
	Ytrebygda	13,3 %	6,7 %	13,3 %	26,7 %	6,7 %	33,3 %
	Årstad	21,9 %	2,7 %	6,8 %	17,8 %	8,2 %	42,5 %
	Åsane	10,3 %	7,7 %	7,7 %	25,6 %	7,7 %	41,0 %
Totalt		22,4 %	2,9 %	9,5 %	18,1 %	6,9 %	40,2 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	16,7 %	4,8 %	9,5 %	19,0 %	4,8 %	45,2 %
	Tasta	24,5 %	0,0 %	7,4 %	16,0 %	6,4 %	45,7 %
	Eiganes og Våland	19,1 %	1,0 %	6,4 %	21,6 %	7,8 %	44,1 %
	Madla	22,8 %	3,0 %	6,9 %	16,8 %	5,9 %	44,6 %
	Storhaug	26,0 %	2,3 %	6,1 %	19,8 %	0,8 %	45,0 %
	Hillevåg	22,8 %	0,7 %	10,3 %	20,6 %	5,1 %	40,4 %
	Hinna	25,7 %	2,9 %	5,7 %	19,0 %	5,7 %	41,0 %
Totalt		22,6 %	1,7 %	7,3 %	19,4 %	5,4 %	43,5 %

Sykkelaktivitet/Transportarbeid

	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturer per syklist	(1)*(2): Antall sykkelturer per innbygger per dag	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Bydeler i Bergen:					
Arna	,04	2,00	0,08	2,83	0,23
Bergenshus	,11	2,11	0,22	3,83	0,85
Fana	,07	2,03	0,15	11,13	1,69
Fyllingsdalen	,06	2,13	0,14	10,16	1,37
Laksevåg	,05	2,12	0,10	4,49	0,45
Ytrebygda	,04	1,88	0,07	5,07	0,34
Årstad	,09	2,30	0,21	5,30	1,09
Åsane	,05	2,19	0,11	5,68	0,63
Totalt	,07	2,13	0,14	6,41	0,92
Bydeler i Stavanger:					
Hundvåg	,09	2,08	0,19	9,95	1,89
Tasta	,16	2,14	0,34	4,28	1,44
Eiganes og Våland	,21	2,29	0,47	5,36	2,53
Madla	,12	2,11	0,26	5,33	1,39
Storhaug	,19	2,36	0,45	4,68	2,12
Hillevåg	,15	2,41	0,37	3,72	1,37
Hinna	,12	2,16	0,26	6,53	1,71
Totalt	,15	2,25	0,34	5,22	1,78

Alternativ reisemåte enn sykkel på denne turen?

		Alternativt transportmiddel								
		Kunne gått hele vegen	Kunne brukt motorsykkel/ moped	Kunne kjørt bil som sjåfør	Kunne vært passasjer i bil	Kunne reist med buss	Kunne brukt drosje	Annet	Nei, kunne ikke brukt annen reisemåte	Ikke sikker/ubesvart
Bydeler i Bergen	Arna	20 %		40 %		40 %				
	Bergenshus	26 %		16 %	2 %	28 %		2 %	23 %	2 %
	Fana	4 %		46 %	2 %	21 %		4 %	25 %	
	Fyllingsdalen	14 %		14 %		31 %			40 %	
	Laksevåg	34 %		20 %		29 %		3 %	14 %	
	Ytrebygda	33 %		20 %	13 %	13 %		13 %	7 %	
	Årstad	28 %		17 %	3 %	18 %		1 %	33 %	
	Åsane	25 %		35 %	5 %	13 %		5 %	18 %	
Totalt		22 %	0 %	25 %	2 %	23 %	0 %	3 %	24 %	1 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	15 %	5 %	39 %	2 %	17 %			22 %	
	Tasta	15 %		39 %	5 %	11 %		4 %	26 %	
	Eiganes og Våland	26 %		33 %	5 %	4 %		0 %	31 %	
	Madla	21 %		34 %	4 %	15 %			26 %	
	Storhaug	31 %		34 %	2 %	8 %	2 %	2 %	20 %	2 %
	Hillevåg	16 %	1 %	38 %	1 %	13 %			32 %	
	Hinna	17 %	1 %	39 %	3 %	12 %		6 %	23 %	
Totalt		21 %	0 %	36 %	4 %	10 %	0 %	2 %	26 %	0 %

Alle reisemåter gårdsdagen?

Bydeler i Bergen	Gikk hele veien	Syklet	Motorsykkel, moped	Bil (som fører)	Bil (som passasjer)	Buss	Tog, bane (inkl. Bybane i Bergen)	Båt, ferge	Taxi	Nei, ingen turer eller ærend	Annet	Sum
Arna	25 %	4 %	1 %	59 %	11 %	15 %	10 %	0 %	0 %	20 %	2 %	148 %
Bergenhushus	40 %	11 %	0 %	31 %	5 %	18 %	5 %	1 %	1 %	29 %	3 %	145 %
Fana	24 %	7 %	3 %	50 %	8 %	10 %	7 %	1 %	1 %	16 %	2 %	130 %
Fyllingsdalen	26 %	6 %	1 %	56 %	9 %	16 %	1 %	1 %	0 %	19 %	1 %	136 %
Laksevåg	22 %	5 %	1 %	51 %	8 %	17 %	1 %	1 %	1 %	18 %	1 %	127 %
Ytrebygda	24 %	4 %	2 %	57 %	8 %	9 %	3 %	4 %	1 %	21 %	4 %	135 %
Årstad	31 %	9 %	1 %	37 %	7 %	18 %	9 %	1 %	0 %	21 %	2 %	136 %
Åsane	23 %	5 %	2 %	55 %	8 %	14 %	2 %	1 %	0 %	17 %	1 %	129 %
Totalt	27 %	7 %	2 %	48 %	8 %	15 %	5 %	1 %	1 %	20 %	2 %	134 %
Bydeler i Stavanger										0 %		0 %
Hundvåg	18 %	9 %	2 %	47 %	7 %	9 %	1 %	4 %	0 %	9 %	2 %	110 %
Tasta	22 %	16 %	1 %	51 %	5 %	7 %	1 %	1 %	0 %	7 %	3 %	114 %
Eiganes og Våland	28 %	21 %	1 %	48 %	5 %	6 %	2 %	1 %	1 %	8 %	3 %	124 %
Madla	22 %	12 %	1 %	55 %	7 %	9 %	1 %	2 %	0 %	9 %	2 %	119 %
Storhaug	27 %	19 %	1 %	44 %	6 %	7 %	3 %	2 %	1 %	8 %	2 %	121 %
Hillevåg	23 %	15 %	1 %	49 %	8 %	7 %	2 %	1 %	1 %	7 %	3 %	118 %
Hinna	19 %	12 %	1 %	53 %	6 %	6 %	2 %	2 %	1 %	7 %	2 %	112 %
Totalt	23 %	15 %	1 %	50 %	6 %	7 %	2 %	2 %	1 %	8 %	2 %	118 %

Trygghetsfølelse

		Andel ganske eller svært utrygg
Bydeler i Bergen	Arna	23,3 %
	Bergenhushus	16,5 %
	Fana	5,2 %
	Fyllingsdalen	8,8 %
	Laksevåg	11,5 %
	Ytrebygda	0,0 %
	Årstad	4,5 %
	Åsane	4,5 %
Totalt		8,9 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	16,4 %
	Tasta	3,2 %
	Eiganes og Våland	4,8 %
	Madla	3,8 %
	Storhaug	12,9 %
	Hillevåg	3,2 %
	Hinna	3,4 %
Totalt		6,0 %

Hvor godt tilrettelagt for sykling

		Strekning tilrettelagt for sykling				
		Svært godt tilrettelagt	Ganske godt tilrettelagt	Verken godt eller dårlig tilrettelagt	Ganske dårlig tilrettelagt	Svært dårlig tilrettelagt
Bydeler i Bergen	Arna	10 %	50 %		20 %	20 %
	Bergenhús	12 %	33 %	20 %	27 %	8 %
	Fana	38 %	25 %	32 %		5 %
	Fyllingsdalen	29 %	38 %	15 %	9 %	9 %
	Laksevåg	15 %	56 %	9 %	15 %	6 %
	Ytrebygda	33 %	60 %			7 %
	Årstad	29 %	25 %	25 %	7 %	14 %
Totalt		24 %	34 %	20 %	13 %	10 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	24 %	36 %	24 %	7 %	10 %
	Tasta	29 %	46 %	19 %	3 %	2 %
	Eiganes og Våland	40 %	36 %	15 %	6 %	3 %
	Madla	55 %	32 %	11 %	2 %	
	Storhaug	15 %	31 %	26 %	18 %	10 %
	Hillevåg	37 %	33 %	20 %	7 %	1 %
	Hinna	32 %	46 %	12 %	8 %	2 %
Totalt		34 %	37 %	18 %	8 %	4 %

Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt?

		Sammenhengende sykkelfelt/veg	Sykkelveg adskilt fra biltrafikken	Begrense biltrafikken	Lavere fart for biltrafikken	Bedre vintervedlikehold	Andre tiltak	Ikke sikker	Sum
Bydeler i Bergen	Arna	100 %	44 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	144 %
	Bergenhús	50 %	20 %	3 %	0 %	0 %	33 %	13 %	119 %
	Fana	100 %	67 %	0 %	0 %	0 %	67 %	0 %	233 %
	Fyllingsdalen	45 %	0 %	0 %	0 %	0 %	37 %	18 %	100 %
	Laksevåg	84 %	31 %	0 %	0 %	0 %	16 %	0 %	131 %
	Ytrebygda	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	Årstad	61 %	34 %	0 %	0 %	0 %	20 %	12 %	127 %
Totalt		64 %	28 %	4 %	0 %	0 %	26 %	9 %	131 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	73 %	27 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	Tasta	64 %	0 %	0 %	0 %	0 %	36 %	0 %	100 %
	Eiganes og Våland	41 %	28 %	10 %	0 %	0 %	26 %	5 %	110 %
	Madla	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
	Storhaug	49 %	28 %	8 %	6 %	0 %	26 %	9 %	126 %
	Hillevåg	41 %	35 %	0 %	0 %	8 %	42 %	0 %	125 %
	Hinna	9 %	41 %	19 %	0 %	0 %	81 %	0 %	150 %
Totalt		43 %	31 %	8 %	2 %	1 %	32 %	5 %	121 %

Hva skal til for å sykle mer?

		Må bli flere egne sykkelfelt/sykelsti- er	Må få mer tid/fritid til å sykle	Må utbedre vegene	Må skaffe ny sykkel	Må få bedre helse	Bedre motivasjon	Annet	Ikke aktuelt å sykle mer	Ikke sikker/ ubesvart
Bydeler i Bergen	Arna	26 %	7 %	5 %	9 %	7 %	10 %	19 %	26 %	3 %
	Bergenhus	20 %	3 %	5 %	17 %	5 %	5 %	27 %	21 %	9 %
	Fana	13 %	7 %	3 %	11 %	6 %	10 %	23 %	26 %	9 %
	Fyllingsdalen	14 %	5 %	4 %	13 %	8 %	9 %	19 %	30 %	6 %
	Laksevåg	20 %	6 %	4 %	13 %	5 %	8 %	18 %	32 %	6 %
	Ytrebygda	21 %	7 %	6 %	12 %	5 %	8 %	18 %	27 %	10 %
	Årstad	22 %	4 %	5 %	20 %	5 %	9 %	22 %	20 %	7 %
	Åsane	20 %	4 %	6 %	14 %	6 %	9 %	25 %	22 %	9 %
Totalt		19 %	5 %	5 %	14 %	6 %	8 %	22 %	25 %	8 %
Bydeler i Stavanger	Hundvåg	10 %	5 %	4 %	10 %	6 %	10 %	16 %	28 %	17 %
	Tasta	14 %	5 %	2 %	15 %	7 %	13 %	20 %	23 %	11 %
	Eiganes og Våland	16 %	3 %	4 %	11 %	5 %	10 %	22 %	29 %	7 %
	Madla	9 %	5 %	1 %	14 %	5 %	12 %	16 %	29 %	12 %
	Storhaug	13 %	4 %	3 %	16 %	4 %	10 %	22 %	21 %	12 %
	Hillevåg	10 %	5 %	2 %	15 %	5 %	10 %	21 %	25 %	14 %
	Hinna	11 %	4 %	3 %	15 %	4 %	13 %	23 %	24 %	11 %
Totalt		12 %	4 %	3 %	14 %	5 %	11 %	20 %	26 %	11 %

E ÅPNE SVAR PÅ SPM 19 OM BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKLING

EIGERSUND

bygge opp broen

Denne veien er ikke godt tilrettelagt for noen ting, hverken biler, syklistar eller fotgjengere

DET ER BARE BAKKER, ER IKKE NOE Å GJØRE

Dårlig vei, den må bli sikrere

Endre fartsgrensa

Miljøgata

Rive miljøgata

Rive miljøgaten og ha vanlig vei
sykkelsti

STAVANGER

bedre merking

bedre veidekke og flere underganger

Blir henvist til å sykle på fortau eller smal sykkelstripe. Har ofte bare valg om å kjøre ut i kjøreb

bredere fortau

Bredere vei, mye biler parkert

DET ER VEIARBEID DER NO, SÅ DET ER BERRE Å VENTE TIL DET ER OVER. BLIR BETRE TIL
JUL.-

Jevne ut dumper i sykkelsti og få glattere overganger mellom sti og vei

jevne ut humper på sykkelstien, og der man krysser veien

klippe buskene langs sykkelsti pga. sikt, høye kantstein i spaser feltet.

klippe busker pga sikt

KUNNE LAGET EIT KRYSS SLIK AT DET VAR MEIR SAMANHENGANDE.

IEGGE TIL EIT KRYSS VED EIGERNESVEIEN TIL KORSS-LØKKEVEEIN

mer merking

mer oppmerket, bredere sykkelsti

Midt i et byggefelt.

mye vegarbeid

Må utbrede det som er der no.

Ny asfalt

Ny asfalt - masse hull

På hovedveien

SAMME SOM FORRIGE

skumle hekker

slutte med veiarbeid

SMÅGATER, KANKSJE BEDERE BELSYSNING

SOM TIDLIGERE

Sykkelveg adskilt fra gående. Dambsfjordruta - Langs fjorden når man kommer til fellekjøpet må man
u

Tegn på sykkelsti!

HAUGESUND/FASTLANDS-KARMØY

At folk skjønner hva det handler om at man ikke skal trenge å gå av sykkelen og mange her i haugesund

avbrudd i sykkelsti

Betre fortau, og mjukare overgangar mellom veg/fortau

Bli ferdig med bygging.

Bredere fortau, deler av veien er bra

Fortau problematisk (smalt, humpete, hålete)

Lag et fortau der

lage myke overganger fra gangfelt til veg

Må bli ferdig å bygge

samme greien som sist

samme som sist, myke overganger til veg hadde hvert kjekt

VEKK MED FORTAUSKANTER

BERGEN

bedre holdinger til sykkelstier fra billester

Bedre tilrettelegging fra sandviken til dansmarksplass

bedring av Korskirkealmenningen

BILFRITT SENTRUM

BREDERE VEI

det er ingen fortau

Dårlig asfalt.

farlig å kjøre på fortau

GJØRE VEIENN BREDERE

hull i vegen

HØYE FORTAU

ikke brostein

LAVERE FORTAU

Store fortauskanter

sykkelvei slutter

Tillate sykling mot enveiskjøring gjennom kristiparken. ikke tillatte parkering på ene siden av sle

STORD

bedre asfalt

BEDRE SYKKELVEI

Bedre underlag

bredere veg

Endre holdningene til bilistene på øya

Gjøre vegen brdere

Helt nytt fortau

samme som sist

utvide vei, og bedre belysning

Veien er for smal, mye tung trafikk, MYE trafikk (E39) og ingen alternativer. Foretrekker sykkelsti

Veien må bli bredere, belysning langs veien, og fartsdumper for biler.

Veien må bli bredere, trenger fartsdumper og belysning

FLORA

asfaltere gangveien

Asfaltere gangveien

Bli ferdig med graving (foregått i årevis), og SKILTING i Sundafjelltunnellen om syklistar i tunelle

FEIE VEKK SAND

feil side av veien (fortau) på hjemveien/ derfor tar tilbakeveien lenger tid å sykle

Lage til fortau

merking

Sundafjordtunellen er elendig (støvete). Der det er konfliktinteresse mellom bil/syklist, er det let

Sykelstien er for smal

utbedre vei

utbedre veien

FØRDE

NY ASFALT

asfaltert

Bedre overgang langs riksveien.

FLERE GÅGATER, STENGE BILTRAFIKKEN UTE

flere sykkelstier og bedre gangstier

Gangvei (steinaveien)

Overgang/undergang slik ein slepp krysse vegen

sykkelsti og større gangsti

Tryggere overgang over riksveien.

Undergang/overgang slik ein slepp å krysse E39

F ÅPNE SVAR PÅ SPM 24 OM TYPE ULYKKE

Annen ulykke, nemlig:

Dårlig vei førte til kræsje

fall pga glatt føre

FORHJULET LÅSTE SEG

fotgjengerfelt. jeg ble påkjørt av en bil

GLATT FØRE / IS OG GRUS

Har trynt an flere ganger overalt, hele tiden, også har blitt skubbet ned av en bil, kjørt på et ek

hekting med annen syklist

Hjulet datt av

Holdt på å kolliderer med bil som ikke stoppet på fotgjengerfelt

kjærsjet i et tre

kjørte ned i hull i veien og ødela hjulet

knust glass på fortau

Kolliderte med en hund

kolliderte med en sykkelist

Kolliderte med fortauskanten og knuste kneet. Au.

kollisjon med buss

Kollisjon med en sten

kollisjon med tre

Kollisjon med tre (terrengsykling)

nesten kollisjon med bil

nesten kollisjon med en skateboard

Nestenkollisjon i uoversiktlig utkjørsel

Nestenkollisjon med bil på vei ut fra utkjørsel

Påkjørsel av bil

rist i veien

skle på isen

Skrens i skog

Stupte over styret - selvforskyldt

velt på glattis på veg mot mekonomen

VELT UNDER SYKKEL RITT



Teknologi for et bedre samfunn
www.sintef.no