



**SYKLISTENE**  
Syklistenes Landsforening

Dokid 13057587 (09/3959-11)  
NØKKELRAPPORT 2012

# Syklist i egen by 2012



## Nøkkelrapport

LILLEHAMMER KOMMUNE	
For søkes nr.	09/39359
14. OKT. 2013	

# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Hovedmålet i Nasjonal sykkelstrategi er å øke sykkelbruken ved lokale reiser. Det er et nasjonalt mål å øke sykkeltrafikkens andel av alle reiser til åtte prosent. Sykkelandelen i følge RVU 2009 er på litt under fem prosent. For å kunne øke sykkelandelen er det derfor viktig med kunnskap om hva syklistene mener skal til for å bedre forholdene.

Syklistenes Landsforening gjennomfører derfor en brukerundersøkelse i norske byer hvert annet år. Undersøkelsene kartlegger hva dagens brukere selv syntes om å være syklist i sin egen by.

Første undersøkelse ble gjennomført i 2008 der syklister i 20 utvalgte byer ble spurt om sykkelforholdene i sin by. Med støtte fra Vegdirektoratet ble de laget en hovedrapport samt en rapport for hver by. De berørte bykommunene, fylkeskommunene og Statens vegvesen fikk oversendt disse rapportene.

Det kom mange gode tilbakemeldinger på undersøkelsen. I flere byer ble undersøkelsen behandlet politisk. På bakgrunn av dette ble undersøkelsen i 2010 utvidet til 30 byer.

I Nasjonal transportplan 2014-2023, st.meld. nr. 26 (2012-2013) er Syklist i egen by omtalt, og resultatene kan nå brukes både av nasjonale og lokale vegmyndigheter for å bedre forholdene for norske syklister.

For undersøkelsen i 2012 er det gitt støtte av Transnova for å lage en nøkkelrapport, samt 30 byrapporter. I tillegg har Transnova gitt støtte til en tilleggsundersøkelse der de som ikke sykler, eller som sykler sjelden, er spurt om hvorfor de ikke sykler mer.

## 1.2 Om Syklist i egen by

Undersøkelsen planlegges og gjennomføres av Syklistenes Landsforening blant foreningens egne medlemmer i 30 utvalgte byer.

Byene er valgt ut dels på bakgrunn av sin størrelse, og dels fordi de har arbeidet eller arbeider for å fremme sykling over lengre tid.

Medlemmer i Syklistenes Landsforening i disse byene blir kontakt med brev og bedt om å delta i undersøkelsen via våre nettsider [syklistene.no](http://syklistene.no).

Mai 2012 ble over 7 000 medlemmer i disse 30 byene kontaktet, og om lag 1 500 medlemmer deltok i undersøkelsen.

Deltagerne i undersøkelsen har blitt spurt om mange sider ved det å ferdes på sykkel i sin by. Det er gitt en karakter på en skala fra meget god /tilfreds til meget dårlig/utilfreds (5 til 1), hvor middels tilsvarer karakteren 3 på skalaen.

Vurderingene dekker tema som standard på sykkelvegnettet, sammenheng i nettet, sykkelparkering, drift og vedlikehold:

1. Hvordan synes du forholdene er for sykling?
2. Hvor trygg eller utrygg føler du deg når du sykler?
3. Hvordan synes du fremkommeligheten er med sykkel?
4. Hva synes du om standarden på veganlegg for sykling (sykkelfelt, sykkelveger, gang- og sykkelveger)?
5. Er du tilfreds med sammenhengen i sykkelvegnettet?
6. Hva synes du om vedlikehold av sykkelanleggene om sommeren?
7. Hva synes du om vedlikehold av sykkelanleggene om vinteren (brøyting, strøing)?
8. Er du tilfreds med antall sykkelparkeringsstativ?
9. Er du tilfreds med plasseringen av sykkelparkeringsstativene?
10. Hva synes du om sykkelparkeringsmulighetene ved kollektive transportmidler?
11. Hva synes du om mulighetene til å ta med sykkel på kollektive transportmidler (lokale reiser)?

De som har deltatt har i tillegg hatt muligheten til å oppgi hva som betyr mest for dem som syklist av ulike tiltak. Hvilket av følgende punkter betyr mest for deg som syklist? Kryss av de tre du mener er viktigst:

- Mer sammenhengende veganlegg for syklist.
- Flere sykkelveger
- Flere sykkelfelt
- Lavere fartsgrense for motoriserte kjøretøy
- Flere og bedre parkeringsmuligheter
- Bedre vedlikehold av sykkelanleggene om vinteren
- Bedre skilting av sykkelruter
- Tillatelse til å sykle mot envegskjøring

Det er også spurt om hvor ofte hver enkelt sykler om sommeren og vinteren.

Spørsmålene og svaralternativene er lagt ved rapporten.

Undersøkelsen ble gjennomført mai og juni 2012.

### **1.3 Om tilleggsundersøkelsen blant de som sykler sjelden eller aldri**

De kommunene som inngår i de 30 byene som Syklist i egen by ble kontaktet, og informasjon om denne tilleggsundersøkelsen ble markedsført via kommunenes egne kanaler. Undersøkelsen ble gjennomført i uke 37, 38 og 39 i september 2012.

Undersøkelsen ble gjennomført på nett. Spørsmålene og svaralternativene er lagt ved rapporten.

De som deltok i undersøkelsen fikk først spørsmål om reisevaner med sykkel. De som oppga at de syklet ukentlig eller mer gikk ikke videre i undersøkelsen. Av det opprinnelige utvalget på 1607 personer var det 618 personer som syklet minst en gang i måneden eller sjeldnere.

### **1.4 Bruk av undersøkelsen**

Resultatene fra undersøkelsen er viktige innspill til arbeidet med å tilrettelegge for mer sykling i de 30 utvalgte byene. Brukernes innspill og preferanser bør være av stor nytte og interessere for lokale, regionale og nasjonale myndigheter.

Syklistenes Landsforening har som mål å gjennomføre undersøkelsen hvert annet år. Hensikten med dette er å følge med i om brukernes vurdering av tilbudet endres. Det gjøres en del tilrettelegging i mange byer, og det er interessant å kartlegge om dette har en virkning. Resultatene fra undersøkelsene i 2008, 2010 og 2012 viser en del utviklingstrekk, og enkelte byer som har satset på sykkeltiltak i denne tidsperioden får bedre karakter av byens syklist.

Utvalget varierer selvsagt fra by til by. I de mindre byene er utvalgte så lite at det kan forekomme visse variasjoner, men dataene fra de tre undersøkelsene viser seg å være konsistente.

Spesielt for de større byene er utvalget så stort at undersøkelsen kan brukes som en del av et sykkelregnskap. Hovedresultatene for hele landet kan også brukes i et nasjonalt sykkelregnskap.

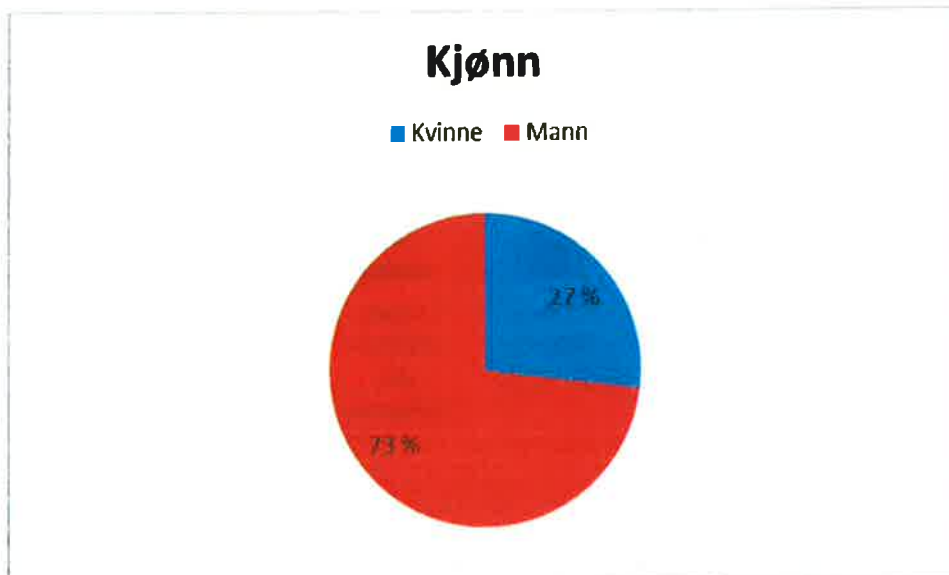
I september 2012 ble en tilleggsundersøkelse blant de som sykler lite eller sjelden gjennomført i de samme 30 byene. Om lag 1 600 personer deltok i denne undersøkelsen. Denne tilleggsundersøkelsen ble lagt opp slik at kun de som oppga at de syklet sjeldnere enn en gang i uken ble spurt. Dette for å kartlegge hva som sykler sjelden mener om hva som skal til for at de skal sykle mer.

Tilleggsundersøkelsen har et for lavt utvalg for de 30 byene slik at resultatene presenteres kun for hele utvalget i denne nøkkelrapporten. For 2014 vil det bli jobbet med å få et større og bedre utvalg for denne tilleggsundersøkelsen slik at det kan gjøres analysere for de enkelte byene.

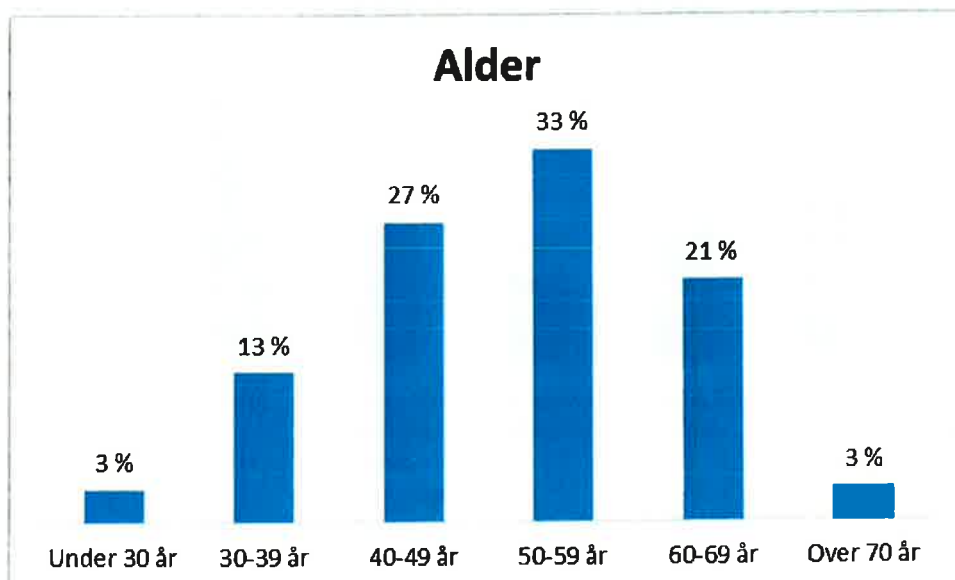
## 2. Om utvalget Syklist i egen by

### 2.1 Kjønn og alder

Det er flest menn som har deltatt i undersøkelsen, nesten 3 av 4 er menn. En grunn til denne mannsdominansen kan være at det er et klart flertall menn som er medlemmer i Syklistens Landsforening, og som dermed har fått mulighet til å delta i undersøkelsen.



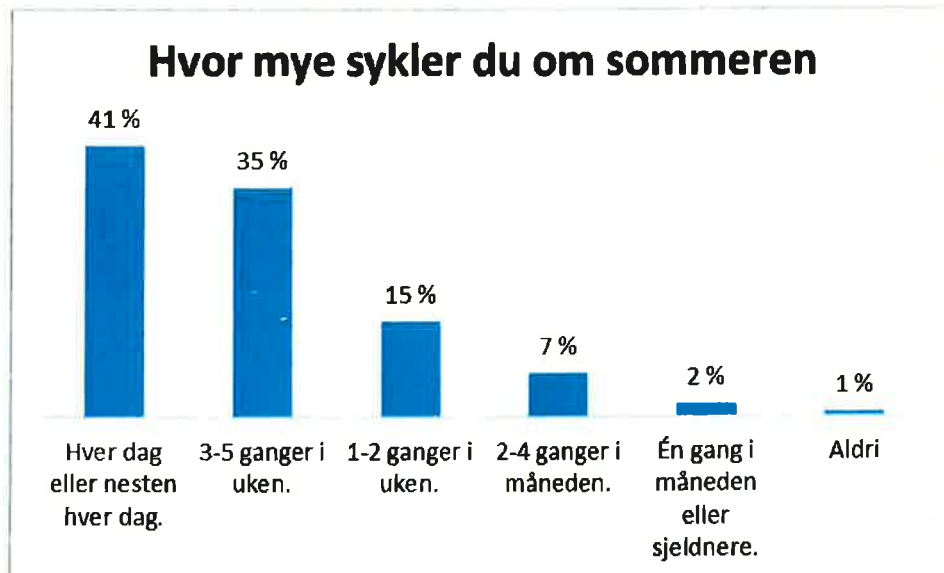
Aldersgruppene over 70 og under 30 år er ikke godt representert i undersøkelsen.



Det er et «voksent» utvalg. Størst er aldersgruppen 50-59 år, og 57 prosent av utvalget er eldre enn 50 år.

## 2.2 Sykkelvaner

Dette er et utvalg som sykler mye hele året. Over 91 prosent sykler minst 1-2 ganger i uken om sommeren.



Det er verd å merke seg at så mange som 50 prosent sykler minst 1-2 ganger per uke om vinteren. Bare 27 prosent parkerer sykkelen om vinteren. Utvalget har solid erfaring med helårsykling.

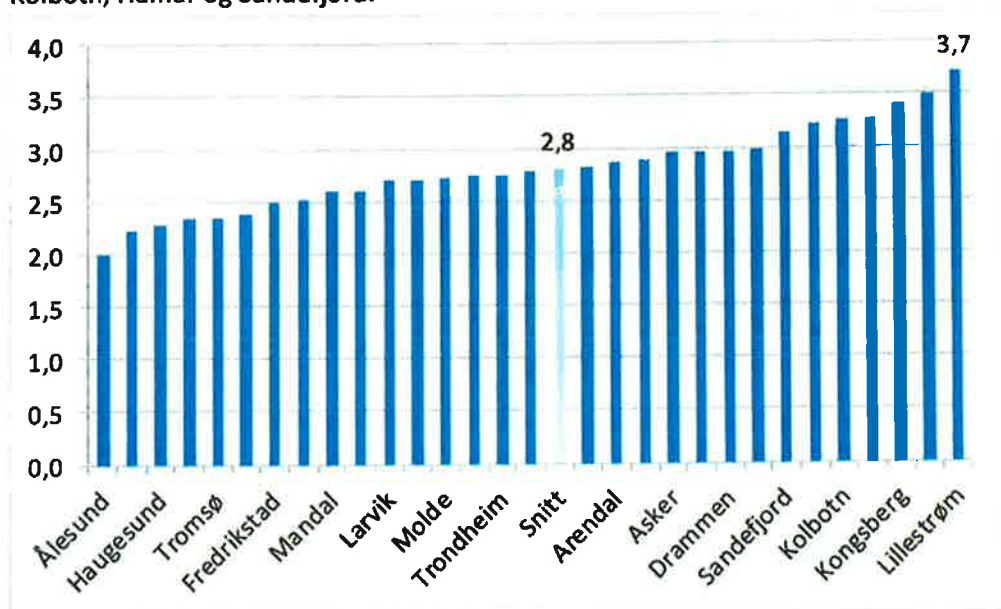


### 3. Hovedfunn

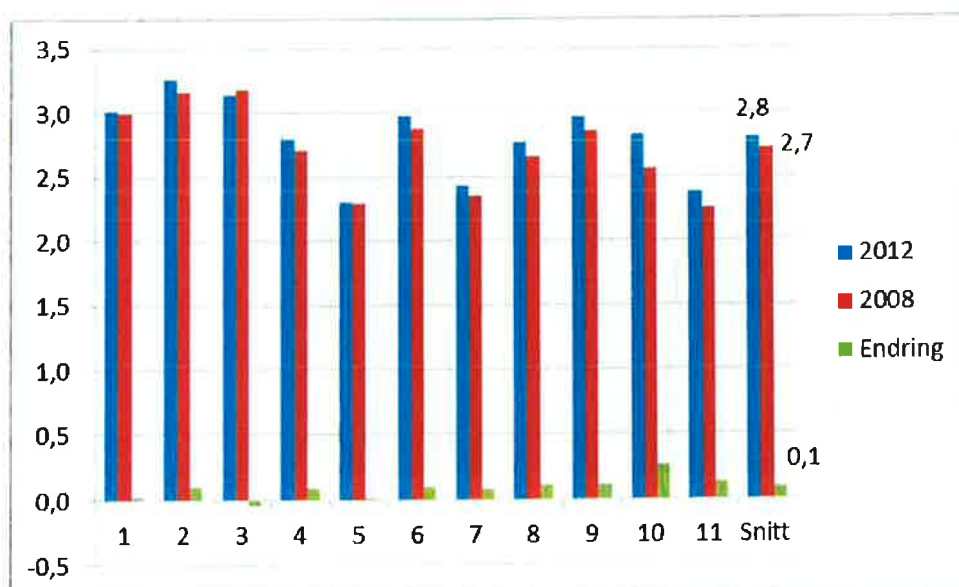
#### 3.1 Generelt for alle byene

Undersøkelsen viser at tilbudet for de syklende oppfattes som litt under middels, snittkarakteren for alle de 30 byene er på 2,8 der 3 er middels. Lillestrøm kommer best ut i undersøkelsen med karakteren 3,7. Karakteren 4 er bra.

Det er 7 byer som får en snittkarakter bedre enn 3; Lillestrøm, Kristiansand, Kongsberg, Tønsberg, Kolbotn, Hamar og Sandefjord.

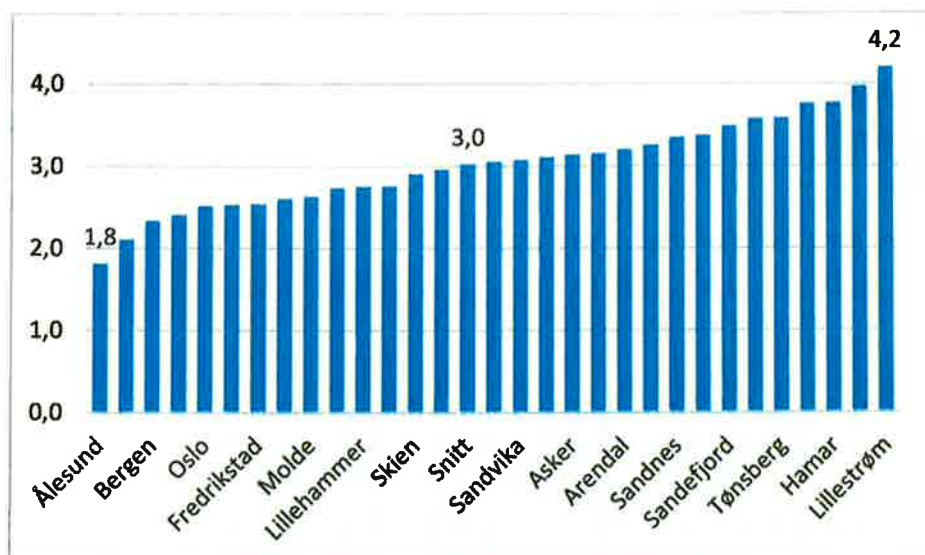


Snittkarakteren er litt bedre for byene i 2012 enn 2008, snittkarakteren har gått opp fra 2,7 til 2,8.



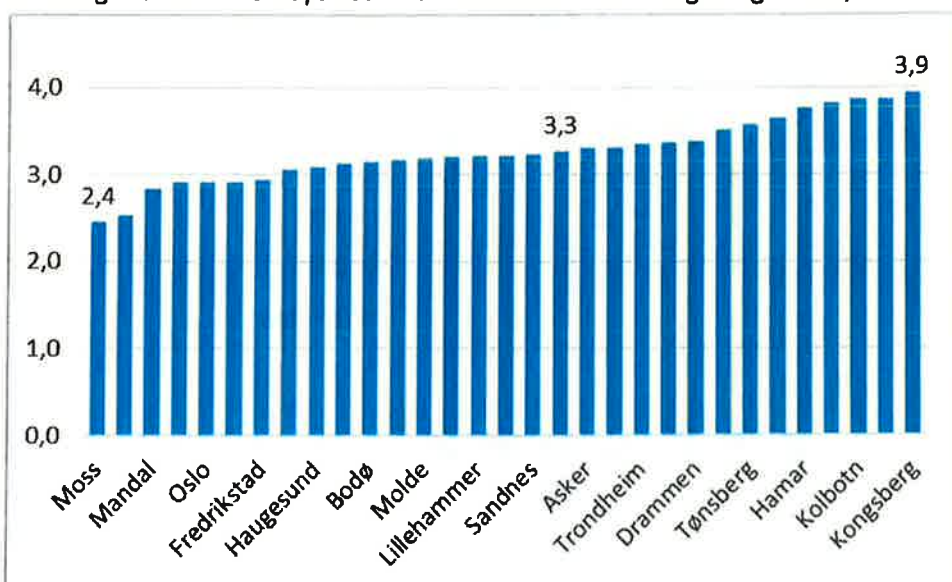
### 3.2 Forholdene for sykling

På spørsmålet hvordan synes du forholdene er for sykling i din by er gjennomsnittsvaret 3. Det vil si at man i gjennomsnitt for de 30 byene er middels tilfreds. Det stor variasjon mellom beste by Lillestrøm med karakteren 4,2 til den byen som kommer dårligst ut, Ålesund med 1,8. Lillestrøm er eneste by som får karakter over 4.



### 3.3 Trygghet eller utrygghet ved sykling

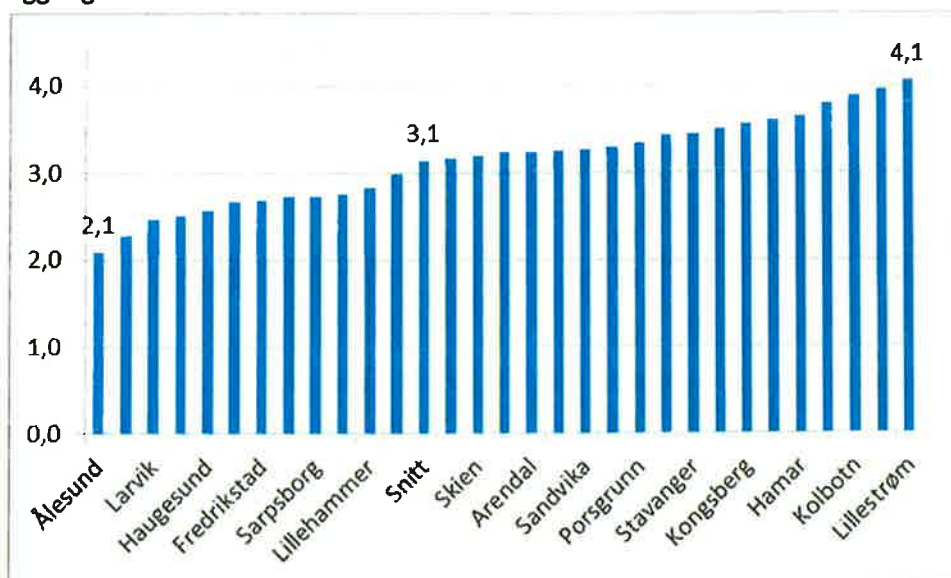
På spørsmålet, hvor trygg eller utrygg føler du deg når du sykler, er gjennomsnittssvaret 3,3, som er litt over middels. Det vil si at syklistene verken føler seg litt mer trygge enn utrygge. Dette er det tema i undersøkelsen som får høyest snittkarakter. Noen byer skiller seg markant ut i negativ retning, Moss og Ålesund. Den byen som får best karakter er Kongsberg med 3,9.





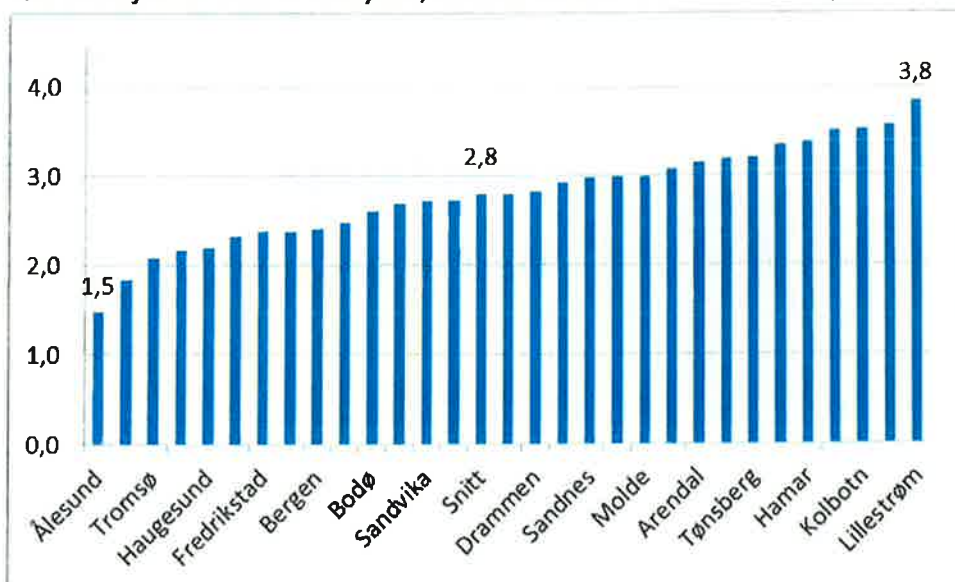
### 3.4 Fremkommelighet

På spørsmål om hvordan man synes fremkommeligheten er med sykkel i sin by er gjennomsnittskarakteren på 3,1, det vil si litt over middel. Lillestrøm og Kristiansand skiller seg litt ut ved at de får henholdsvis karakteren 4,1 og 4. Fremkommeligheten på sykkel oppleves som god. Det er stort spenn i karakterene med Ålesund som dårligste by med karakteren 2,1. Oslo og Bergen ligger godt under snittet.



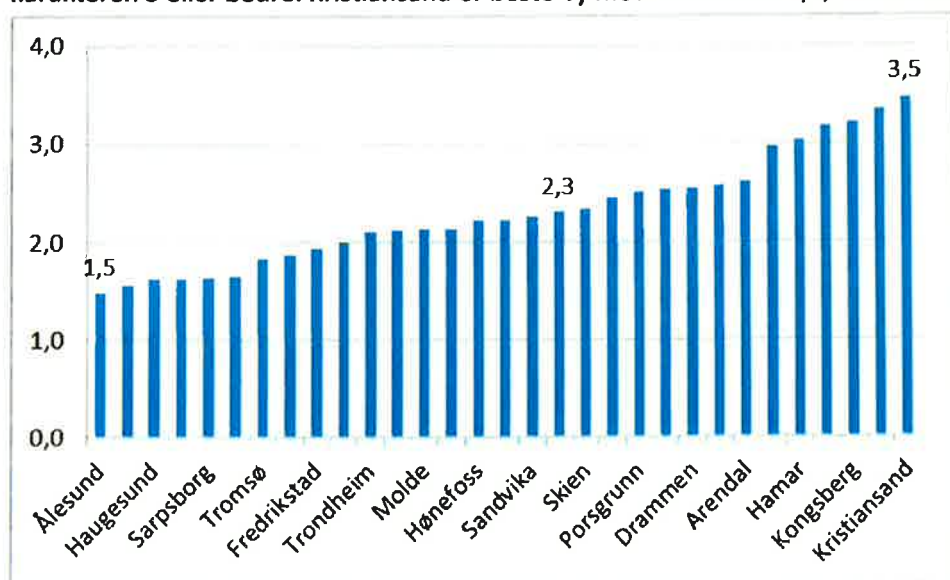
### 3.5 Standard på eksisterende sykkelanlegg

Spørsmålet om hva den enkelte synes om standarden på veganlegg for sykling (sykkelfelt, sykkelveger, gang- og sykkelveger) får et gjennomsnitt på 2,8, det vil under middels. Det er i bare en by, Lillestrøm at karakteren over eksisterende sykkelanlegg nærmer seg 4. Det er også for dette tema stor variasjon mellom de 30 byene, Ålesund får lavest karakter med 1,5.



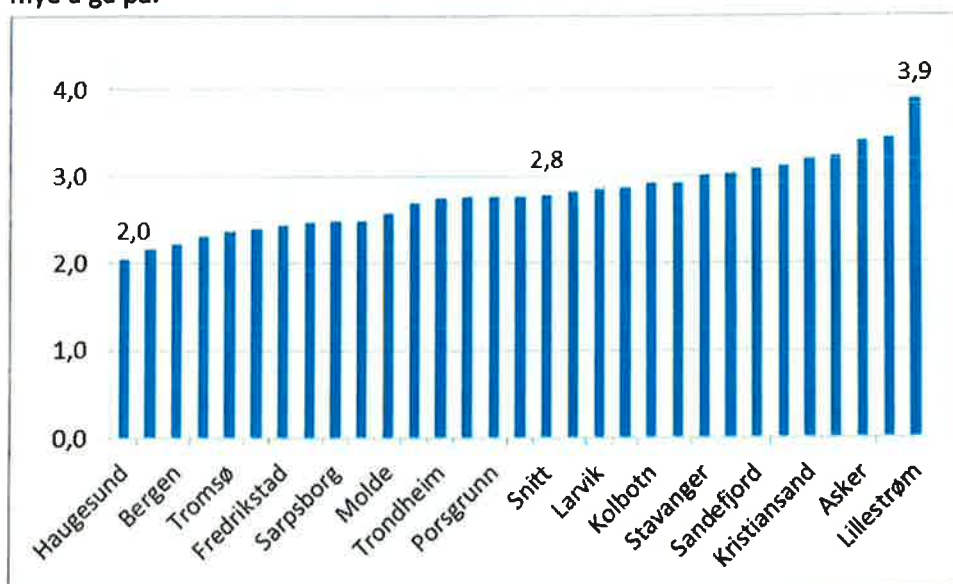
### 3.6 Tilfredshet med sammenheng i sykkelvegnettet

Tilfredshet med sammenhengen i sykkelvegnettet er det tema som får lavest snittkarakter og som man er mest misfornøyd med. Hele ti byer får karakteren to eller dårligere, og bare fem byer får karakteren 3 eller bedre. Kristiansand er beste by med karakteren 3,5, mens Ålesund ligger i bunn.



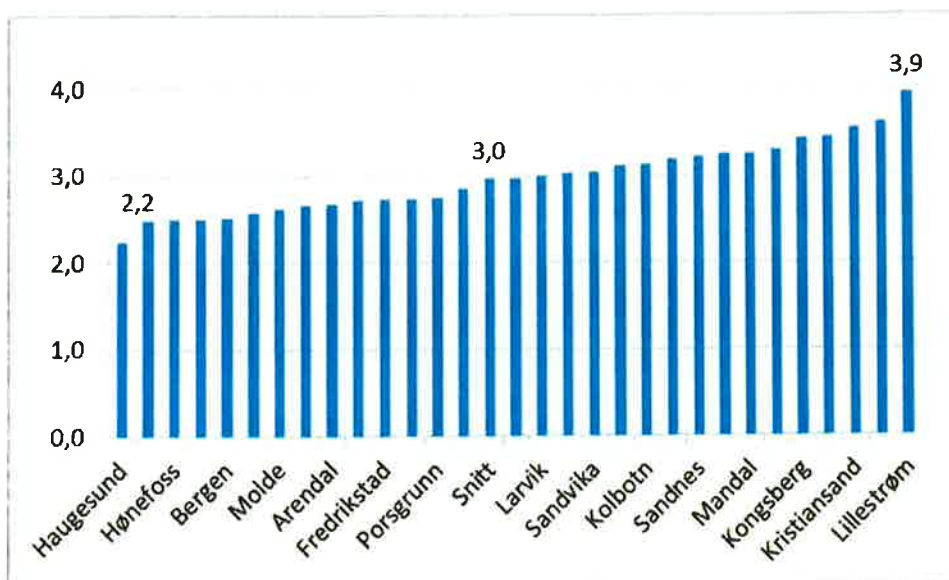
### 3.7 Antall sykkelparkeringsstativ

På spørsmålet om du er tilfreds med antall sykkelparkeringsstativ er gjennomsnittet på 2,8. En by skiller seg klart ut med beste karakter, Lillestrøm med 3,9. Haugesund ligger nederst med karakteren 2,0. Det er verd å merke seg at dette tema får lavere karakter enn de andre infrastrukturtemaene, eksempelvis oppleves standarden på eksisterende sykkelanlegg som bedre enn antall sykkelparkeringsstativ. Bedre forhold for sykkelparkering er åpenbart et tema der mange byer har mye å gå på.



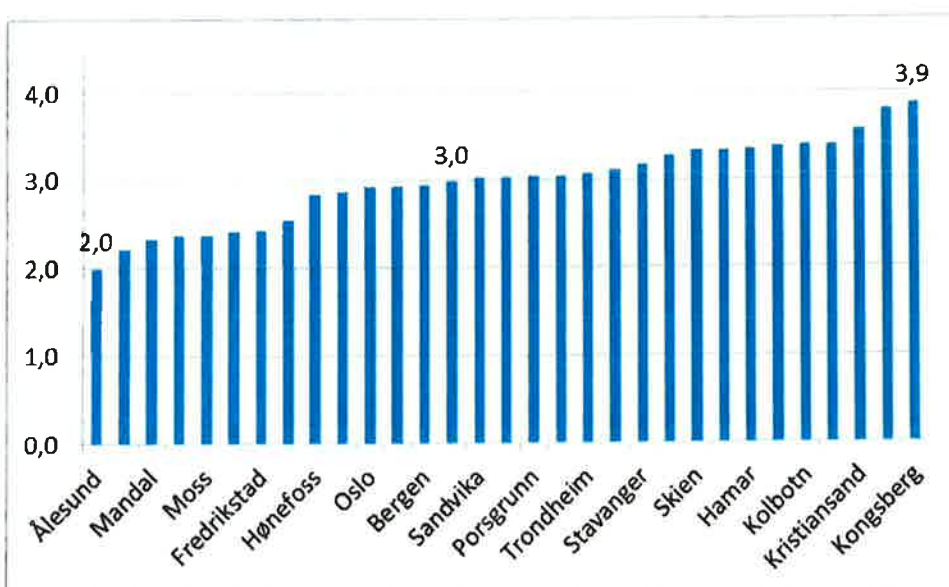
### 3.8 Plassering av sykkelparkeringsstativ

På spørsmål om du er tilfreds med plasseringen av sykkelparkeringsstativene er gjennomsnittskaracteren 3,0. Lillestrøm er beste by med 3,9, mens Haugesund kommer dårligst ut med karakteren 2,2.



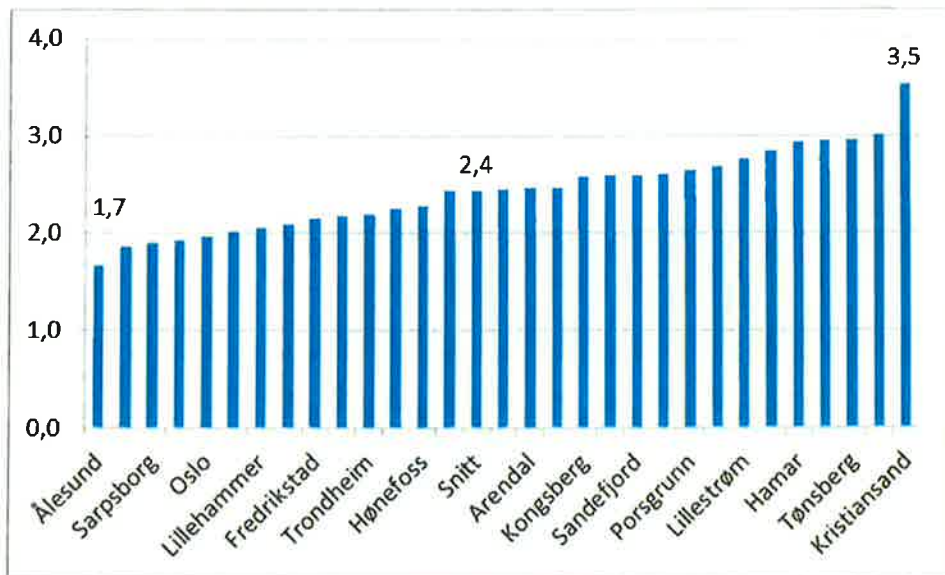
### 3.9 Sommedvedlikehold

På spørsmål om hva du synes om vedlikeholdet av sykkelanleggene om sommeren er gjennomsnittskaracteren 3,0. Sommedvedlikehold er blant de tema som får best karakter i undersøkelsen. Hele 17 byer får karakter bedre enn 3. Beste by er Kongsberg, dårligste by er Ålesund.



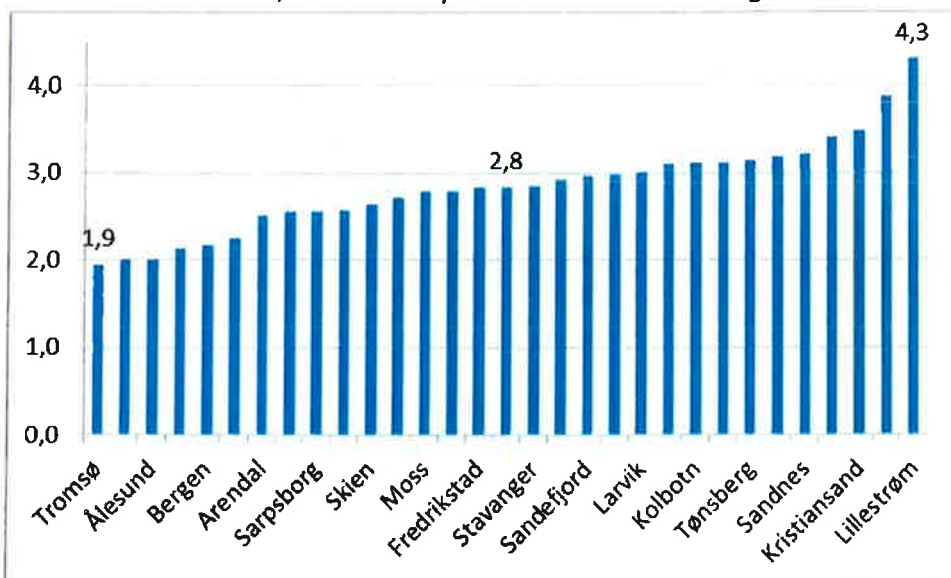
### 3.10 Vintervedlikehold

Vedlikehold av sykkelanleggene om vinteren er blant de tema som kommer dårligst ut i undersøkelsen. Gjennomsnittskaracteren er på 2,4. Bare en by får karakter bedre enn 3, Kristiansand. Dette er det tema der avstanden mellom beste by og nest beste by er størst. Dette er også det tema der flest byer, fem, får karakterer lavere enn 2. Ålesund er dårligste by med karakteren 1,7. Undersøkelsen viser en klar forskjell mellom tilfredsheten på vedlikeholdet sommer og vinter.



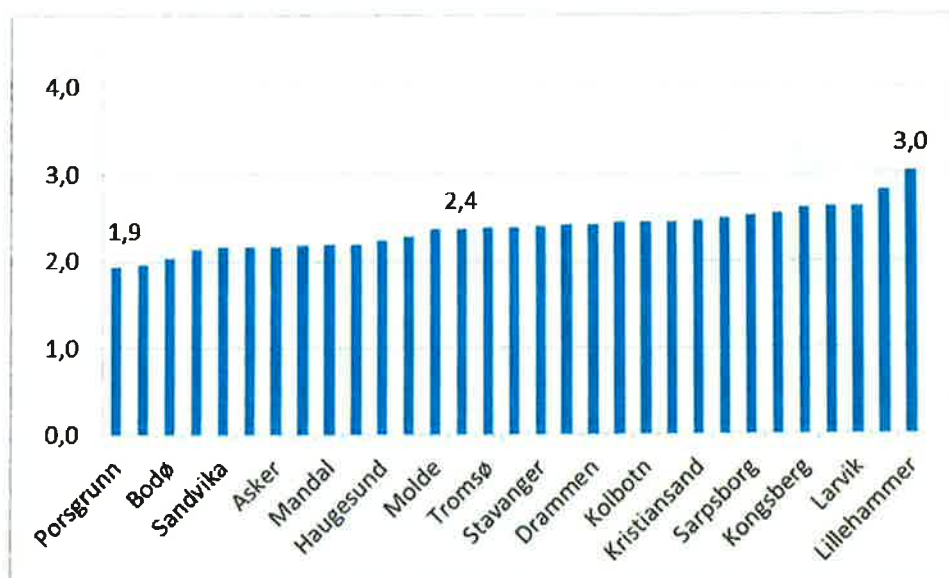
### 3.11 Sykkelparkeringsmuligheter ved kollektive transportmidler

På spørsmål om sykkelparkeringsmulighetene ved kollektive transportmidler er snittet på 2,8. Lillestrøm får best karakter med 4,3 – som er undersøkelsens beste karakter. Dårligste by er Tromsø, som med karakteren 1,9 er eneste by som får en karakter dårligere enn 2.



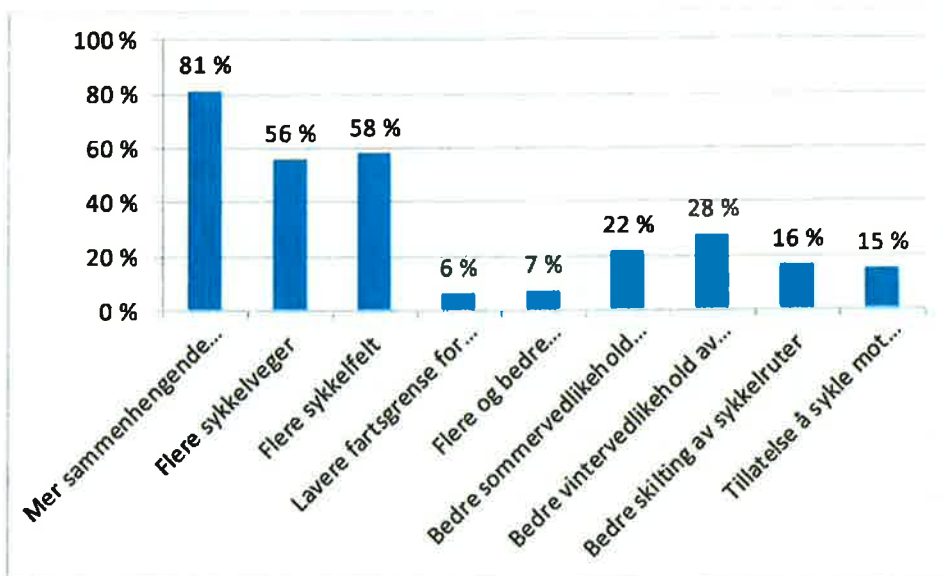
### 3.12 Mulighetene til å ta med sykkel på kollektive transportmidler (lokale reiser)

Sykkel på kollektive transportmidler er det spørsmål som får nest dårligst karakter i undersøkelsen, med 2,4. Bare temaet sammenheng i sykkelvegnettet får dårligere karakter. Baren en by, Lillehammer, får bedre karakter over 3. Nesten uten unntak er dette et tema som trekker alle byenes gjennomsnittskarakter ned.



### 3.13 Forskjeller i hva som betyr mest for den enkelte syklist

Desidert flest (81 prosent) oppgir mer sammenhengende veganlegg for syklist som det som betyr mest for den enkelte syklist. Det er ikke unaturlig siden temaet sammenhengende sykkelvegnett er det tema som kommer dårligst ut i undersøkelsen med gjennomsnittskarakteren 2,3.



Godt over halvparten er også opptatt av flere sykkelveger og sykkelfelt.

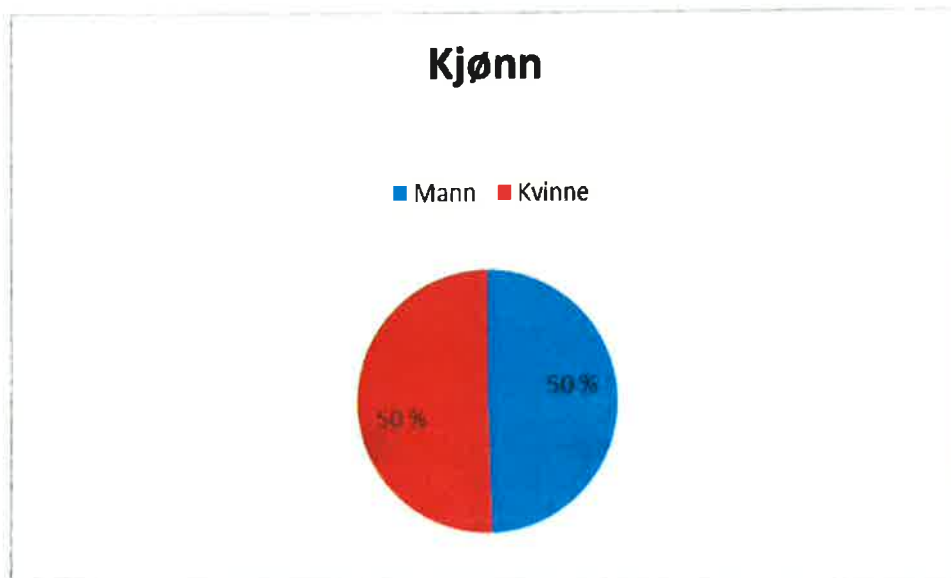
Andre viktige tema er bedre vedlikehold hele året, og bedre skilting av sykkelruter.

Syv prosent oppgir flere og bedre sykkelparkeringsplasser blant det som betyr mest for syklist, mens seks prosent mener lavere fartsgrense er viktig. 15 prosent mener tillatelse til å sykle mot envegskjøring er viktig.

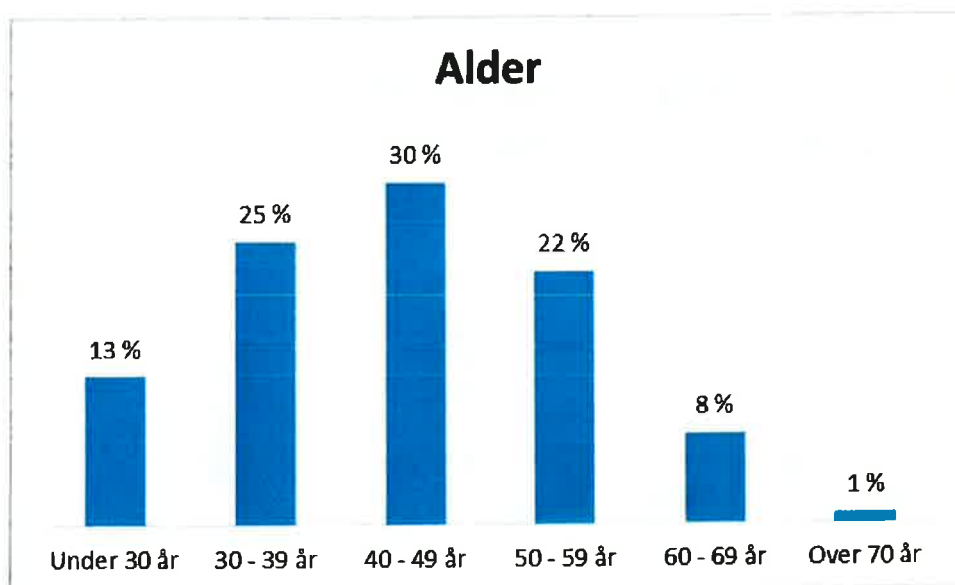
## 4. Tilleggsundersøkelsen blant de som sykler sjelden eller aldri

### 4.1 Kjønn og alder

Det er et jevnt utvalg. Dette i motsetning til syklistutvalget der tre av fire er menn.



Aldersgruppene over 70 og er ikke godt representert i undersøkelsen, ellers er den en jevn aldersspredning.



Det er et «voksent» utvalg. Størst er aldersgruppen 40-49 år.

## 4.2 Om utvalget

De som sykler sjelden ønsker å sykle mer. Hele 87 prosent oppgir at de ønsker å sykle mer, bare fem prosent sier nei.



## 4.3 Grunner til å sykle mer

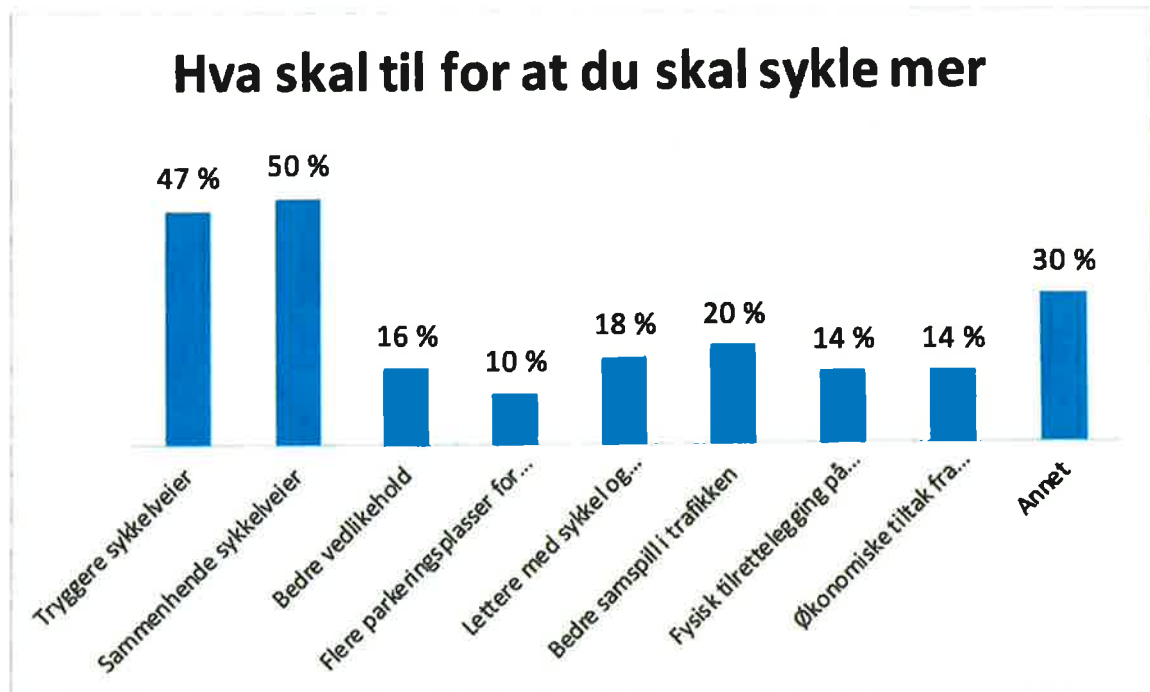
Helse oppgis som den viktigste grunnen til å sykle mer av nesten 1/3-del. Komme i form er også en viktig grunn. Bare syv prosent oppgir at sykling er praktisk som en grunn til å sykle mer.



De individuelle gevinstene utgjør 90 prosent av grunnene til å sykle, og bare syv prosent kunne tenke seg å sykle for et bedre miljø. Dette samsvarer godt med andre undersøkelser som vi kjenner til, blant annet fra sykkelregnskapet for København.



For de som sykler lite eller sjelden er sammenhengende sykkelveger og trygge sykkelveger helt dominerende når vi spør hva skal til for de skal sykle mer til ulike aktiviteter.



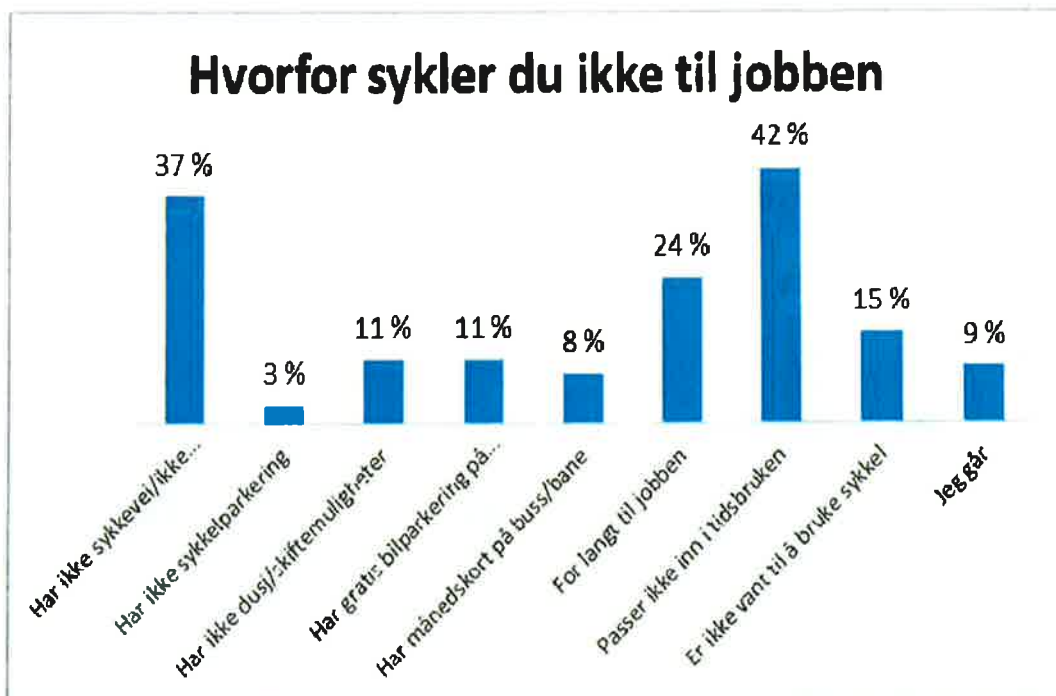
18 prosent oppgir at det bør være letterel å ta med sykkel på kollektivtransport som et viktig tiltak. 20 prosent ønsker bedre samspill i trafikken. At folk som ikke sykler oppgir dette som et viktig tiltak kan bety at de konfliktene som blåses opp i media bidrar oppleves som negativt av de som kunne tenke seg å begynne å sykle mer.

14 prosent oppgir fysisk tilrettelegging på arbeidsplass, dvs. sykkelparkering, mulighet for dusj og skift. 14 prosent oppgir også økonomiske tiltak fra arbeidsgiver som tiltak.

#### 4.4 Sykling til jobben

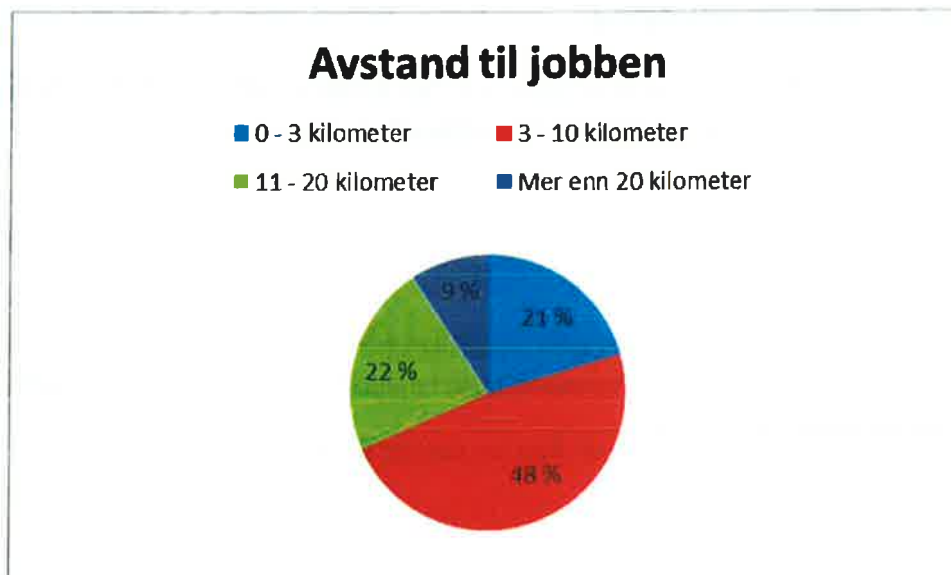
42 prosent svarer at en grunn til at de ikke sykler til jobben er at det ikke passer inn i tidsbruken med andre oppgaver resten av dagen. 37 prosent bruker manglende sykkelveg som begrunnelse.

Det er interessant at 11 prosent oppgir at de ikke har dusj og skiftemulighet på jobben.



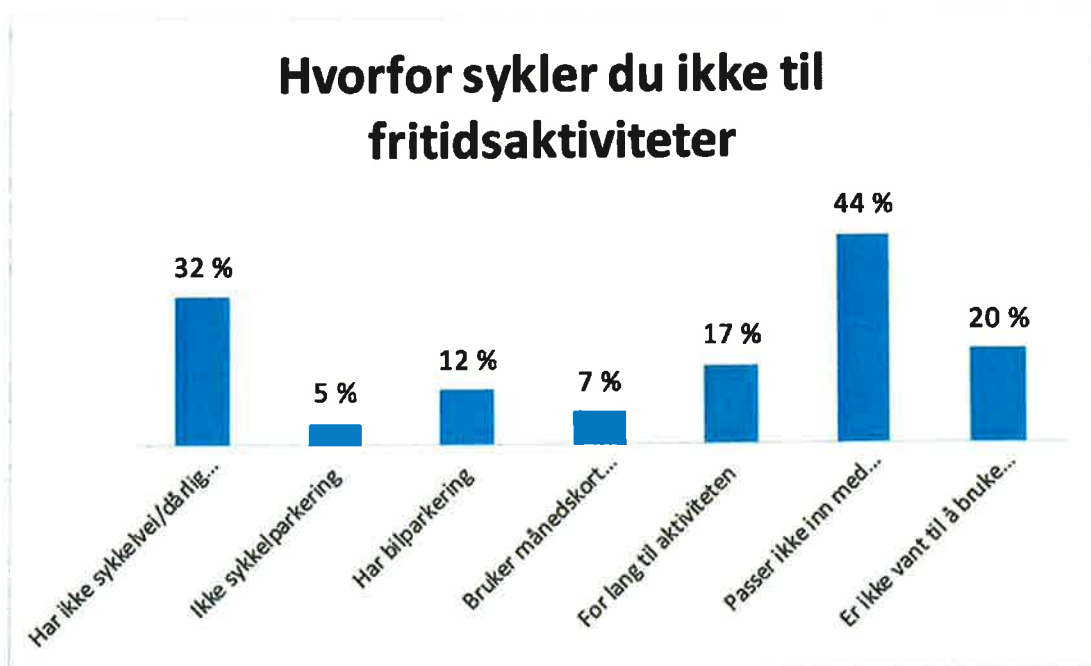
24 prosent mener at det er for langt til jobben for å kunne sykle.

69 prosent har mindre enn 10 kilometer til jobben, 21 prosent har faktisk mindre enn 3 kilometer.



## 4.5 Sykling til fritidsaktiviteter

Begrunnelsene til å ikke sykle til fritidsaktiviteter følger samme mønster som for sykling til jobben. En vesentlig andel, 44 prosent, bruken begrunnelsen at det ikke passer inn med tidsbruken resten av dagen. Og en stor gruppe, 32 prosent, oppgir manglende sykkelveger som årsak. Så mange som 20 prosent oppgir at de ikke er vant til å bruke sykkel. Og 17 prosent oppgir at det er for langt til aktivitetene.



77 prosent av fritidsaktivitetene ligger mindre enn fem kilometer fra bosted.



