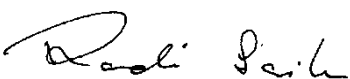




© SIFO 2012  
Prosjektnotat nr. 8 – 2012

STATENS INSTITUTT FOR FORBRUKSFORSKNING  
Sandakerveien 24 C, Bygg B  
Postboks 4682 Nydalen  
0405 Oslo  
[www.sifo.no](http://www.sifo.no)

Det må ikke kopieres fra denne rapporten i strid med åndsverksloven. Rapporter lagt ut på Internett, er lagt ut kun for lesing på skjerm og utskrift til eget bruk. Enhver eksemplarframstilling og tilgjengeliggjøring utover dette må avtales med SIFO. Utnyttelse i strid med lov eller avtale, medfører erstatningsansvar.

<b>Tittel</b> Bruk av sykkel	<b>Antall sider</b> 26	<b>Dato</b> 16.08.2012
<b>Title</b>	<b>ISBN</b>	<b>ISSN</b>
<b>Forfatter</b> Torvald Tangeland	<b>Prosjektnummer</b> 11200445	<b>Faglig ansvarlig sign.</b> 
<b>Oppdragsgiver</b>		
<b>Sammendrag</b> Det er et politiskmål om at innen 2023 skal minst 8 prosent av transporten foregå på sykkel på nasjonalt nivå. I byene er målsettingen at denne andelen skal ligge på mellom 10 og 20 prosent. I 2009 ble 4 prosent av den totale transporten foretatt med sykkel. I denne undersøkelsen har oppslutningen om seks ulike tiltak for å stimulere flere til å sykle til jobben, blitt målt. Studien tyder på at tiltak som er med på å effektivisere transporten med sykkel hadde størst oppslutning. Et stort flertall mente at bygging av sykkelveier langs innfartsårene til byene ville bidra til at flere ville sykle til jobben. Størst oppslutning om dette tiltaket ble funnet blant yngre menn som var studenter og hadde en lav inntekt. Flertallet av de som hadde barn oppga at barna deres benyttet seg av sykkel i forbindelse med transport til og fra skole og eller fritidsaktiviteter. Den vanligste måten å komme seg til fritidsaktiviteter blant dem som ikke syklet var å bli kjørt.		
<b>Summary</b>		
<b>Stikkord</b> Jobbsykling, fritidssykling blant barn, politiske tiltak, holdninger		
<b>Keywords</b>		



# Bruk av sykkel

SIFO-survey hurtigstatistikk 2012

Jobbsykling og barns bruk av sykkel

av

Torvald Tangeland

2012

STATENS INSTITUTT FOR FORBRUKSFORSKNING  
postboks 4682 Nydalen, 0405 Oslo



## Forord

Dette notatet er basert på SIFO-surveyen 2012. Målsetningen med SIFO-surveyen er å få økt innsikt i forbrukernes situasjon, med vekt på hvordan for-brukerne orienterer seg og gjør sine valg i markedene. Datamaterialet ble samlet inn av TNS Gallup i perioden mars – april 2012.

Formålet med denne rapporten er å gi en presentasjon av resultatene fra undersøkelsen knyttet til spørsmålene om bruk av sykkel – *jobbsykling* og *barns bruk av sykkel*. Presentasjonen er av en deskriptiv karakter.

Oslo, september 2012

STATENS INSTITUTT FOR FORBRUKSFORSKNING





## Innhold

Forord.....	5
Innhold .....	7
Sammendrag.....	9
Summary .....	11
1 Innledning .....	13
2 Metode og datainnsamling.....	15
3 Jobbsykling.....	17
3.1 Tiltro til tiltak for å stimulere til mer jobbsykling .....	17
3.2 Sykkelveier langs hovedinnfartsårene.....	18
4 Barn og sykling.....	23
4.1 Skolesykling.....	23
4.2 Fritidssykling.....	24
4.3 Barn som aldri sykler .....	25
5 Oppsummering.....	27
Litteratur.....	29

## Tabell oversikt

Tabell 2-1: Utvalgsprofil uvektet (N = 1019) .....	16
Tabell 2-2: Utvalgsprofil etter vektning (N = 1019) .....	16
Tabell 3-1: Hvilke(t) av de følgende tiltak mener du vil bidra sterkest til at flere sykler til jobben? (N = 1019) .....	17
Tabell 3-2: Tiltro til at nye sykkelveier langs innfartsårene til byene vil bidra til at flere sykler til jobb for ulike grupper. Variansanalyse (ANOVA).....	19
Tabell 4-1: Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til skolen? (N = 224).....	23
Tabell 4-2: Hvorfor sykler ikke barna dine oftere til skolen? (N = 88) .....	24
Tabell 4-3: Hvor ofte deltar barna dine i fritidsaktiviteter utenom hjemmet på ettermiddags- og kveldstid? (N = 226) .....	24
Tabell 4-4: Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til fritidsaktivitetene? (N = 214) .....	25
Tabell 4-5: På hvilken måte reiser barna vanligvis til fritidsaktivitetene? (N = 85) .....	25
Tabell 4-6: Sykler til skolen og eller fritidsaktiviteter (N = 213) .....	25

## Figur oversikt

Figur 2-1: Internettilgangen i den norske befolkningen etter kjønn og alder. Prosent. (TNS Gallup 2012) .....	15
Figur 3-1: Det er foreslått å bygge ut veier for sykkel på hovedinnfartsårer til de store byene. I hvilken grad tror du dette tiltaket vil bidra til at flere sykler til jobben? .....	18



## Sammendrag

Det er en politisk målsetting om at flere nordmenn skal benytte seg av sykkelen som transportmiddel. Dette har kommet til uttrykk i klimameldingen (St.meld. 21) og i den nasjonale sykkelstrategien for 2014 – 2023. I 2009 ble 4 prosent av den totale transporten foretatt med sykkel. Det politiske målet er at innen 2023 skal minst 8 prosent av transporten foregå på sykkel på nasjonalt nivå. I byene er målsettingen at denne andelen skal ligge på mellom 10 og 20 prosent.

I denne undersøkelsen har oppslutningen om seks ulike tiltak for å stimulere flere til å sykle til jobben, blitt målt. Studien tyder på at tiltak som er med på å effektivisere transporten med sykkel hadde størst oppslutning. Bygging av flere sykkelveier var det tiltaket som hadde den største oppslutningen. Deretter fulgte tiltakene knyttet til utbedring av kvaliteten på dagens sykkelveier, tilrettelegging fra arbeidsgivere og bygging av flere sykkelparkeringer. Lavest oppslutning hadde tiltakene knyttet til bedre skilting.

Et stort flertall mente at bygging av sykkelveier langs innfartsårene til byene ville bidra til at flere ville sykle til jobben. Størst oppslutning om dette tiltaket ble funnet blant yngre menn som var studenter og hadde en lav inntekt.

Flertallet av de som hadde barn oppga at barna deres benyttet seg av sykkel i forbindelse med transport til og fra skole og eller fritidsaktiviteter. Den vanligste måten å komme seg til fritidsaktiviteter blant dem som ikke syklet var å bli kjørt.



## Summary

In Norway there is clear political goal that a larger part of the total transportation is carried out by using bicycles. This has been formulised in both the white paper *Klimameldingen (St.meld. 21)* and *the national cycling strategy for 2014 to 2023*. In 2009, four percent of the total transport was conducted by using bicycles. The aim, at the national level, is that by 2023 at least 8 percent of the total transportation is carried on bikes. In the cities, the goal is that this ratio should be between 10 and 20 percent.

This study has investigated the support for six different measures to encourage more people to cycle to work. The findings indicate that construction of additional bike routes along main roads to cities had the greatest support. Followed by, improvement of the quality of the current bike paths, facilitation from the employers and building more bicycle parking spaces. Lowest support had the measure related to better signposting.

A large majority believed that the construction of bike paths along the roads leading to the cities would motivate more people to cycle to work. The greatest support for this measure was found among male students with a low income.

The majority of those who had children reported that their children used the bike during transportation to and from school and or leisure activities. The most common way to get to leisure activities among those children that did not use bicycles were to be driven.



# 1 Innledning

Det blir stadig satt fokus på bruk av sykkel som et ikke-motorisert transportmiddel ut fra både helse- og miljøperspektiver<sup>1</sup>. *Sykle til jobben*-aksjonen er et eksempel på tiltak for å motivere den voksne delen av befolkningen til å gå og sykle mer<sup>2</sup>. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viser at et stort flertall (77 %) av den norske befolkningen eier eller disponerer sykkel (Vågane, Brechan, & Hjorthol, 2011). Blant barn mellom 13 og 17 år var andelen 90 prosent. Andelen var noe lavere for dem mellom 18 og 24 år (71 %). En mulig forklaring på reduksjonen er at mange flytter hjemmefra uten at de tar med seg sykkelen, og at det tar litt tid før de kjøper seg en ny. At man fra fylte 18 kan kjøre bil kan også være med på å forklare nedgangen for denne aldersgruppen. For personer i alderen 25 til 66 år var andelen på over 80 prosent. Deretter faller andelen til 68 prosent for de mellom 67 og 74 år. For de over 75 år var andelen på 45 prosent.

På tross av den høye tilgangen på sykkel er det et flertall som *sjelden* eller *aldri* bruker sykkel i forbindelse med daglige gjøremål (59 %) (Vågane, 2006). Andelen som aldri sykler var litt høyere blant kvinner (49 %) enn blant menn (44 %). Det var kun 12 prosent av befolkningen som syklet nesten hver dag (*5-7 dager i uka*). Blant ungdom var det 30 prosent som syklet hver dag. En tredjedel av ungdommen syklet aldri (Vågane, 2006). Reisevaneundersøkelsene tyder på at bruk av sykkel faller med økt alder (Vågane, 2006; Vågane et al., 2011).

Reiser kan deles inn i to typer – daglige reiser og lange reiser. De daglige reisene kan videre kategoriseres inn i tre typer: (1) Arbeidsreiser, som utgjør 18 prosent av den totale transportmengden, (2) reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærender, som utgjør 28 prosent, og (3) fritidsreiser, som utgjør 54 prosent (Vågane et al., 2011). Tidligere forskning tyder på at folks reisemønster avhenger i stor grad av deres livssituasjon og fritidsinteresser (Oppermann, 1995; Vågane et al., 2011). I denne rapporten er fokuset rettet mot arbeidsreiser for voksne og barns bruk av sykkel i forbindelse med transport til og fra skole og fritidsaktiviteter.

Det er et politisk mål om at 8 prosent av alle reiser i Norge innen 2023 skal foregå på sykkelen (Espeland & Amundsen, 2012; MD, 2012). Potensialet vurderes å være større i byene og her er målsettingen at nivået bør ligge på mellom 10 og 20 prosent, avhengig av lokale forhold. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viste at 4 prosent av de daglige reisene ble foretatt på sykkel (Vågane et al., 2011). Videre viser reisevaneundersøkelsene at det har vært en nedgang i sykkelandel siden 1992 hvor 7 prosent av den daglige transporten foregikk på sykkel.

---

<sup>1</sup> Nasjonal sykkelstrategi 2014 – 2023

<sup>2</sup> <http://www.sykletiljobben.no/home/index.rails?pid=72&> [Lesedato: 20.08.2012]

I den nasjonale sykkelstrategien for 2014 – 2023 er det blitt formulert fire delmål (Espeland & Amundsen, 2012: side 9):

- *Fremme sykkel som transportform*
- *Sykeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet*
- *Bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister*
- *80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen*

I denne rapporten vil vi se nærmere på oppslutningen om ulike tiltak som kan bidra til å fremme sykkel som transportform og bedre framkommelighet og trafikksikkerhet for syklister og hvordan dette kan påvirke hvor mange som sykler til jobben. Videre søker den å kartlegge barns bruk av sykkel i forbindelse med transport til og fra skole og fritidsaktiviteter.

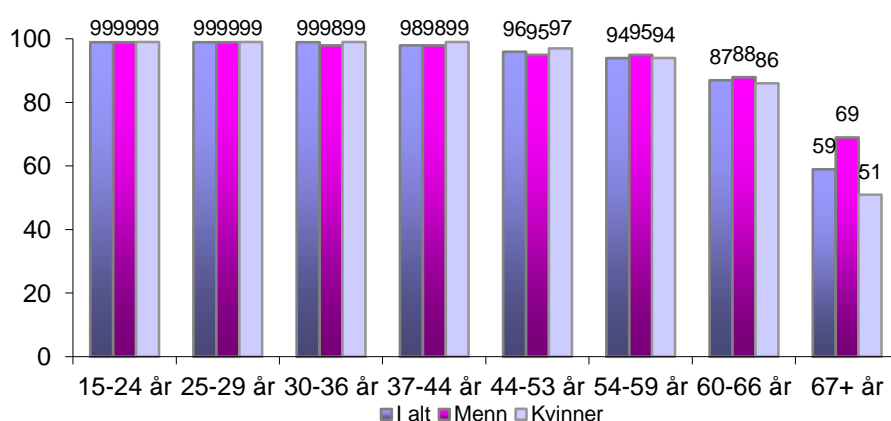


## 2 Metode og datainnsamling

Spørreundersøkelsen ble utarbeidet av SIFO og TNS Gallup gjennomførte datainnsamlingen i løpet av perioden mars-april 2012. Utvalgsrammen var TNS Gallups aksesspanel <sup>3</sup>. Gallup-Panelet er et forhåndsrekruttert tilfeldig utvalg av personer over 15 år som er villig til å delta i undersøkelser. Panelet består av ca. 50 000 personer. Deltagerne er rekrutterte tilfeldig gjennom andre telefon- (fast- og mobil) og postale undersøkelser, og utgjør et aktivt panel.

Paneldeltakernes bakgrunn er allerede kartlagt, og brukes til å rette undersøkelsen direkte mot målgruppen. Panelutvalg kan dermed tilrettelegges med større grad av presisjon enn hva som vanligvis er mulig gjennom andre metoder, ettersom paneldeltakernes bakgrunn er kjent på utsendingstidspunktet. Utvalget er forhåndsstratifisert etter alder, kjønn, bosted og utdanningsnivå.

Målgruppen for SIFO-surveyen var personer i alderen 18 – 80 år. Undersøkelsen er gjennomført over internett. I 2011 hadde 92 % av husholdningene i Norge tilgang på internett <sup>4</sup>. I aldersgruppen 15 – 80 år hadde 93 % tilgang. Internetttilgangen faller fra fylte 60 år, figur 2-1. Delmålgruppen for spørsmålene knyttet til jobbsykling og barns bruk av sykler var *yrkesaktive* og *foreldre til barn i alderen 6 til 15 år*. For disse målgruppene er internetttilgangen svært høy.



Figur 2-1: Internetttilgangen i den norske befolkningen etter kjønn og alder. Prosent. (TNS Gallup 2012)

Før datainnsamlingen startet ble det definert at ønsket utvalgsstørrelse var på 1000 respondenter. Undersøkelsen ble sendt ut til 2.140 respondenter. Det ble oppnådd kontakt med 1124 respondenter. Det ble returnert 1019 besvarte undersøkelser, som utgjør 91 prosent av de som det ble oppnådd kontakt med.

<sup>3</sup> <http://www.galluppanelet.no> [Lesedato: 20.08.2012]

<sup>4</sup> <http://www.ssb.no/ikthus/tab-2011-07-01-01.html> [Lesedato: 20.08.2012]

Ettersom undersøkelsen stenges når ønsket antall respondenter er oppnådd, har de sist ankomne informantene ikke hatt anledning til å delta, og responsen underestimeres i så fall eventuelt i forhold til totalt antall utsendte skjemaer. I tabell 2-1 er utvalgsprofilen gjengitt.

**Tabell 2-1: Utvalgsprofil uvektet (N = 1019)**

<b>Kjønn</b>		<b>Utdanningsnivå</b>	
Mann	48,3 %	Grunnskole	9,1 %
Kvinne	51,7 %	Videregående/yrkesfag	65,2 %
<b>Alder</b>		Lavere grad universitet/høyskole	17,3 %
18 – 29	21,9 %	Høyere grad universitet/høyskole	8,3 %
30 – 44	20,8 %	<b>Bruttohusholdningsinntekt (kr)</b>	
45 – 59	25,6 %	Under 200 000	4,0 %
60+	31,7 %	200 000 – 399 999	18,1 %
<b>Sivilstatus</b>		400 000 – 599 999	21,4 %
Gift / Samboer	65,8 %	600 000 – 799 999	21,3 %
Singel	34,2 %	800 000 – 999 999	14,7 %
<b>Barn i husholdningen som i alderen 6-15 år</b>		Mer enn 1 000 000	10,4 %
Ja	18,9 %	Ønsker ikke å svare	10,2 %
Nei	81,1 %	<b>Inntektskilde</b>	
		Arbeid heltid / Selvstendig næringsdrivende	48,8 %
		Alderspensjonist	18,5 %
		Sosiale stønadsordninger	11,8 %
		Student / Elev	10,5 %

Før analysen ble gjennomført ble dataene vektet med hensyn på alder, kjønn, bosted og utdanningsnivå for å korrigere for avvik mellom strukturen i utvalget og den norske befolkningen over 18 år. Tabell 2-2 viser utvalgsprofilen etter veking.

**Tabell 2-2: Utvalgsprofil etter veking (N = 1019)**

<b>Kjønn</b>		<b>Utdanningsnivå</b>	
Mann	50,6 %	Grunnskole	13,3 %
Kvinne	49,4 %	Videregående/yrkesfag	60,5 %
<b>Alder</b>		Lavere grad universitet/høyskole	12,0 %
18 – 29	21,3 %	Høyere grad universitet/høyskole	14,1 %
30 – 44	28,6 %	<b>Bruttohusholdningsinntekt (kr)</b>	
45 – 59	26,7 %	Under 200 000	4,0 %
60+	23,3 %	200 000 – 399 999	19,7 %
<b>Sivilstatus</b>		400 000 – 599 999	22,7 %
Gift / Samboer	65,5 %	600 000 – 799 999	24,1 %
Singel	34,5 %	800 000 – 999 999	16,4 %
<b>Barn i husholdningen som i alderen 6-15 år</b>		Mer enn 1 000 000	13,0 %
Ja	22,2 %	<b>Inntektskilde</b>	
Nei	77,8 %	Arbeid heltid / Selvstendig næringsdrivende	63,2 %
		Alderspensjonist	13,5 %
		Sosiale stønadsordninger	12,3 %
		Student / Elev	11,1 %

Alderspensjonister er i utgangspunktet ikke en del av målgruppen for spørsmålene knyttet til jobbsykling. Denne gruppen blir ikke ekskludert fra analysene siden spørsmålene ikke dreier seg om egen bruk av sykkel, men synspunkter på tiltak som kan stimulere folk flest til å sykle mer til jobben. Alle analysene er gjort i SPSS 20 og signifikansnivået er  $\alpha = 0,05$ .

## 3 Jobbsykling

### 3.1 Tiltro til tiltak for å stimulere til mer jobbsykling

I 2009 ble sykkel benyttet som transportmiddel på 6 prosent av arbeidsreisene (Vågane et al., 2011). Til sammenligning ble 66 prosent av arbeidsreisene foretatt med privatbil, mens kollektiv transport sto for 15 prosent. Føttene ble benyttet av 11 prosent for å komme seg på jobb. For å nå de politiske målene for økt bruk av sykkel er man avhengige av at flere bytter ut de motoriserte transportmidlene med sykkel.

Det har blitt hevdet at *manglende tilrettelegging for sykkel som et effektivt transportmiddel på korte reiser, er den viktigste årsaken til at ikke flere sykler*<sup>5</sup>. I denne undersøkelsen ble respondenten presentert for seks tiltak for å stimulere flere til å sykle til jobb, tabell 3-1. Følgende spørsmål ble stilt: *Hvilke(t) av de følgende tiltak mener du vil bidra sterkest til at flere sykler til jobben?* Det var mulig å krysse av for flere alternativer. I tillegg kunne man krysse av på ”Ingen av disse” og ”Vet ikke”.

**Tabell 3-1: Hvilke(t) av de følgende tiltak mener du vil bidra sterkest til at flere sykler til jobben? (N = 1019)**

<b>Tiltak</b>	<b>Oppslutting</b>
Flere sykkelveier	76,1 %
Skille sykkelsti fra gangsti, så syklende kan holde høyt tempo	50,7 %
Bedre vedlikehold av sykkelveiene	50,4 %
Tilrettelegging fra arbeidsgiver	29,7 %
Flere sykkelparkeringer	25,0 %
Bedre skilting	10,9 %
Ingen av disse	2,5 %
Vet ikke	2,8 %

Størst oppslutting var det knyttet til tiltaket *Flere sykkelveier* (76 %). Deretter fulgte tiltakene som var knyttet til oppgraderinger og vedlikehold av dagens sykkel veier – *Skille sykkelsti fra gangsti, så syklende kan holde høyt tempo* (51 %) og *Bedre vedlikehold av sykkelveiene* (50 %). De to tiltakene som knyttet seg til tilrettelegging fulgte deretter – *Tilrettelegging fra arbeidsgiver* (30 %) og *Flere sykkelparkeringer* (25 %). Tiltaket med lavest tiltro var *Bedre skilting* (11 %). Kun tre prosent mente at ingen av disse tiltakene ville bidra til at flere syklet til jobben. *Vet ikke* svarte tre prosent.

Resultatene tyder på at informantene mener at flere og bedre sykkelveier mellom hjem og arbeid vil bidra til å stimulere til økt bruk av sykkel. Fritid oppleves som en begrenset resurs for de fleste (Burton & Turrell, 2000). Dermed blir det en målsetting for folk at de ønsker å minimere tiden de bruker til og fra jobb. Bygging av flere sykkelveier, som er forbeholdt syklistene, og som er godt vedlikehold vil kunne bidra til nettopp effektiv transport til og fra

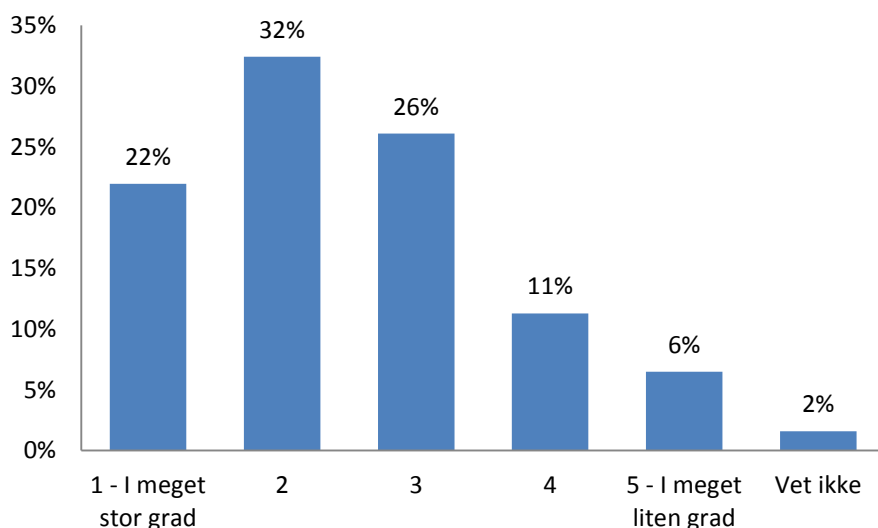
<sup>5</sup> <http://samferdsel.toi.no/article19520-999.html> [Lesedato: 20.08.2012]

jobb. Når man først har valgt å sykle, fordi det er gode sykkelveier, er det mindre viktig med tilrettelegging fra arbeidsgiveren eller flere sykkelparkeringer. Eller sagt på en annen måte – dersom veiene til og fra jobb er dårlig egnet for å sykle nytter det ikke med tilrettelegging fra arbeidsgiver eller at det fins sykkelparkering ved reisemålet.

SSB sin levekårsundersøkelse fra 2007 viste at 27 prosent benyttet seg av gang/sykkelvei daglig og 29 prosent benyttet seg av slike hver uke (Vaage, 2009). Andelen som benyttet seg av gang/sykkelvei daglig/hver uke var høyere i tettbygde strøk (62 %) enn i rurale områder med spredt bebyggelse (35 %).

### 3.2 Sykkelveier langs hovedinnsfartsårene

Informantene ble stilt følgende spørsmål: *Det er foreslått å bygge ut veier for sykkel på hovedinnsfartsårer til de store byene. I hvilken grad tror du dette tiltaket vil bidra til at flere sykler til jobben?* Svaralternativet var en fempunktsskala fra 1 (I meget stor grad) til 5 (I meget liten grad). ”Vet ikke” ble også gitt som et svaralternativ, figur 3-1.



**Figur 3-1: Det er foreslått å bygge ut veier for sykkel på hovedinnsfartsårer til de store byene. I hvilken grad tror du dette tiltaket vil bidra til at flere sykler til jobben?**

I overkant av halvparten (54 %) mente at det å bygge ut veier for sykkel på hovedinnsfartsårer til de store byene vil bidra til at flere sykler til jobben i stor grad, svaralternativ 1 og 2. Et mindre tall (15 %) mente at nye sykkelveier i liten grad ville bidra til at flere syklet til jobb, svaralternativ 4 og 5. Svaralternativet 3 kan tolkes som ”nøytral”. Svarkategorien ble benyttet av 27 % av informantene. ”Vet ikke” ble benyttet av 2 % av informantene.

Svarene på dette spørsmålet sammenfaller godt med resultatene knyttet til rangering av tiltakene, tabell 2-2. Bygging av sykkelveier langs hovedinnsfartsårer til de store byene er et tiltak som vil kunne bidra til mer effektiv sykling til og fra jobben. Likevel mener ikke alle at dette tiltaket i stor grad vil bidra til at flere sykler til jobben. Holdninger varierer ofte mellom ulike deler av befolkningen. I denne delen av rapporten vil vi se nærmere på hvordan holdningene til tiltaket varierer mellom ulike grupper, tabell 3-2.

**Tabell 3-2: Tiltro til at nye sykkelveier langs innfartsårene til byene vil bidra til at flere sykler til jobb for ulike grupper. Variansanalyse (ANOVA)**

	Gjennomsnitt	ANOVA - test	Tukey HSD
<b>Kjønn</b>			
Mann	2,51	i.s.	
Kvinne	2,42		
<b>Alder</b>			
I: 18 – 29	2,49	0,001	II, III, I < III,I,IV
II: 30 – 44	2,27		
III: 45 – 59	2,49		
IV: 60+	2,68		
<b>Gift / Samboer</b>			
Ja	2,49	i.s.	
Nei	2,43		
<b>Barn i husholdningen som i alderen 6-15 år</b>			
Ja	2,50	i.s.	
Nei	2,46		
<b>Utdanningsnivå</b>			
I: Grunnskole	2,58	,000	IV, III < II, I
II: Videregående/yrkesfag	2,57		
III: Lavere grad universitet/høyskole	2,20		
IV: Høyere grad universitet/høyskole	2,18		
<b>Bruttohusholdningsinntekt (kr)</b>			
I: Under 200 000	1,88	,002	I, VI < VI, II,IV, V, III
II: 200 000 – 399 999	2,68		
III: 400 000 – 599 999	2,36		
IV: 600 000 – 799 999	2,50		
V: 800 000 – 999 999	2,52		
VI: Mer enn 1 000 000	2,32		
<b>Inntektskilde</b>			
I: Arbeid heltid / Selvstendig næringsdrivende	2,40	,007	IV, I < I, II, III
II: Alderspensjonist	2,67		
III: Sosiale stønadsordninger	2,69		
IV: Student / Elev	2,34		
<b>Førerkort for vanlig personbil (kl B/BE)</b>			
Ja	2,44	i.s.	
Nei	2,34		
<b>Medlem av en miljøorganisasjon</b>			
Ja	2,44	i.s.	
Nei	2,41		
<b>Bil i husholdningen</b>			
Nei	1,97	,000	
Ja	2,48		

i.s. = Ikke signifikant forskjell mellom gruppene

Kjønn har i flere studier vist seg å ha en markant signifikant effekt på miljøspørsmål (Bjerke, Skogen, & Kaltenborn, 2003; Krange, Tangeland, & Skogen, 2011; Tangeland, Skogen, & Krange, 2010; Zelezny, Chua, & Aldrich, 2000). Disse studiene har vist at generelt er kvinner mer opptatt av miljøspørsmål enn menn. Likevel er det ikke slik at kvinner er for alle typer miljøspørsmål. Spørsmålene knyttet til de store rovdyrene er et eksempel, kvinner er mindre positive til å ha dem i naturen enn menn (Krange, Tangeland, Sandström, & Ericsson, 2012). Bygging av nye sykkelveier langs hovedinnfartsårene kan anses som et miljøtiltak og i så måte kunne man anta at kvinner skulle være mer positive enn menn. På den andre siden må man være i noenlunde god fysisk form for å kunne sykle. Transportøkonomisk institutt (TØI) reisevaneundersøkelse fra 2001 viser at 12 prosent av befolkningen har helseproblemer som gjør det utfordrerne å sykle (Vågane, 2006). Andelen var høyere blant kvinner og ulikheten mellom kjønnene økte med alderen. Videre viser resultatene fra TØI at andelen som har syklet er høyere blant menn (7 %) enn for kvinner (5 %) (Vågane, 2006). I denne studien var

det ingen signifikant forskjeller mellom menn og kvinner og deres syn på om hvor effektivt nye sykkelveier var for å stimulere til mer jobbsykling,  $F_{1, 998} = 1,467$ ;  $p = 0,226$ . Begge kjønnene mener at bygging av nye sykkelveier vil bidra i stor grad til at flere velger å sykle til jobb, tabell 3-2.

Alder er en annen variabel som i flere studier har vist seg å ha en effekt på miljøholdninger (Aardal, 1993). Flere av disse studiene viser at yngre personer er mer opptatt av miljøspørsmål enn eldre. Økt alder har også en tendens til å medføre redusert fysisk form som igjen har en negativ effekt på bruk av sykkel (Vågane, 2006). I denne studien var det signifikante forskjeller mellom aldersgruppene,  $F_{3, 996} = 5,777$ ;  $p = 0,001$ . Informantene i aldersgruppen 30 til 44 år var mer positive ( $M = 2,27$ ;  $SD = 1,13$ ) enn de som var eldre enn 60 år ( $M = 2,68$ ;  $SD = 1,18$ ). Mellom de andre aldersgruppene var det ingen signifikante forskjeller.

På tross av at tidligere studier har vist at folks reisevaner henger sterkt sammen med livssituasjon (Oppermann, 1995; Vågane et al., 2011) var det ingen signifikant effekt av de to variablene som knyttet seg til husholdningstype – *være gift* eller *å ha barn i husholdningen* – på synet på effekten av tiltaket. En mulig forklaring på dette er at spørsmålet ikke er rettet direkte mot informantens atferd. Hadde spørsmålet vært mer direkte mot informantens egen atferd (eks; *Hvile du syklet mer til jobben dersom det ble bygget nye sykkelveier mellom det stedet der du bor og jobber?*) kunne det tenkes at husholdningssituasjonen hadde hatt en effekt på den målte holdningen til tiltaket.

Miljøbevegelsens viktigste rekrutteringsbase finnes i deler av middelklassen (Morrison & Dunlap, 1986). Videre har det vist seg at utdanningsnivå henger sammen med hvordan folk forholder seg til miljøproblemer og naturvern. De med høy utdanning er stort sett mer opptatt av miljøvern enn de som har lavere utdanningsnivå (Bjerke et al., 2003). Videre har det i flere studier blitt vist at utdanningsnivå har en positiv effekt på hvor opptatt folk er av egen helse (Bugge, Lillebø, & Lavik, 2009). Personer med høyere utdanning er ofte mer opptatt av egen helse. I denne studien var det signifikante forskjeller mellom de ulike utdanningsgruppene,  $F_{3,996} = 7,417$ ;  $p < 0,000$ . Informantene med høyere og lavere utdanningsgrad fra universiteter og høyskoler var mer positive til tiltaket ( $M = 2,18$ ;  $SD = 1,10$  og  $M = 2,20$ ;  $SD = 1,00$ ) enn personer som hadde videregående ( $M = 2,57$ ;  $SD = 1,18$ ) og grunnskole ( $M = 2,58$ ;  $SD = 1,12$ ) som høysete fullførte utdanning. Funnet sammenfaller i stor grad med hva som er funnet i andre studier som har målt effekten av utdanningsnivå på variasjoner innen miljø- og helseholdninger.

Det var en signifikant forskjell mellom de ulike inntektsgruppene,  $F_{5, 880} = 3,84$ ;  $p = 0,002$ . Det er likevel grunn til å stille et spørsmålstegn ved hvorvidt det er faktisk inntektsnivå som påvirker synet på flere sykkelveier. Det er en inntektsgruppe som skiller seg signifikant fra de andre – de som har en bruttohusholdningsinntekt på under 200 000,- ( $M = 1,88$ ;  $SD = 0,84$ ). Denne gruppen var mer positive til tiltaket enn de andre inntektsgruppene. Denne gruppen består hovedsakelig av personer i aldersgruppen 18 – 29 år (81 %). Videre består den kun av 35 personer, mens de andre består av mellom 117 og 217 personer. Det lave antallet personer gjør at det stor usikkerhet knyttet til hvorvidt disse er representative for befolkningen i denne alders- og inntektsgruppen. Mellom de andre inntektsgruppene var det ingen signifikante forskjeller.

Det var en signifikant forskjell mellom de ulike inntektskildene og holdningen til tiltaket,  $F_{3, 967} = 4,041$ ;  $p = 0,007$ . Studenter ( $M = 2,34$ ;  $SD = 1,15$ ) var mer positive enn alderspensjonister ( $M = 2,67$ ;  $SD = 1,15$ ) og personer på sosiale stønadsordninger ( $M = 2,69$ ;  $SD = 1,29$ ). Det var ingen signifikante forskjeller mellom studenter og yrkesaktive ( $M = 2,40$ ;  $SD = 1,14$ ). Gjennomsnittsalderen for studentene var 23 år, 43 år for yrkesaktive, 50 år for trygdede og 70 år for alderspensjonister.

Funnene knyttet til både inntektsnivå og kilde tyder på at de unge informantene som er i en utdanningssituasjon med lav inntekt er den gruppen som er mest positive til tiltaket. Det kan således tyde på at verken inntektsnivå eller inntektskilde har en direkte effekt på synet på tiltaket, men at de kun er knyttet til en alderseffekt.

Det var ingen signifikant effekt av å være medlem av en miljøvernorganisasjon eller å ha førerkort til vanlig bil (klasse b/BE) på synet på hvor effektivt tiltaket ville være. Derimot var det en klar signifikant effekt av å ha bil i husholdningen på synet på tiltaket,  $F_{1, 867} = 15,641$ ;  $p < 0,000$ . Informanter som ikke hadde bil var mer positive ( $M = 1,97$ ;  $SD = 0,90$ ) enn de som hadde en eller flere biler ( $M = 2,48$ ;  $SD = 1,15$ ).





## 4 Barn og sykling

En femtedel av informantene hadde barn mellom 6 og 15 år i husstanden (N = 224). Disse ble stilt tre spørsmål for å kartlegge deres barns bruk av sykkel i forbindelse med transport til og fra skole og fritidsaktiviteter. Størrelsen på dette delutvalget er relativt lite (N = 224) og man bør derfor være forsiktige med å generalisere funnene direkte til den norske befolkningen som helhet.

### 4.1 Skolesykling

Informantene ble spurt: *Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til skolen?* Svaralternativet var en fempunktskala fra 1 (Daglig) til 5 (Aldri). I tillegg kunne de svare ”Vet ikke”. I tabell 4-1 er svarfordelingen gjengitt. En tredjedel oppga at barna deres benyttet seg av sykkel for å komme seg på skolen daglig eller ofte. En femtedel oppga ”av og til”. En stor andel oppga at barna deres sjelden (10 %) eller aldri (35 %) benyttet seg av sykkel for å komme seg til og fra skolen. To informanter svarte ”vet ikke”.

Tabell 4-1 Tabell 4-2: Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til skolen? (N = 224)

	Prosent
Daglig	19,1 %
Ofte	17,5 %
Av og til	18,4 %
Sjelden	9,5 %
Aldri	34,5 %
Vet ikke	1,1 %

En svakhet med denne undersøkelsen er knyttet til de tre midterste svarkategoriene som ble benyttet. Hva vil det si at barnet sykler ”av og til” i forhold til ”ofte” eller ”sjeldent”? I denne rapporten tolkes ”ofte” og ”av og til” som at man bruker seg av sykkel, mens ”sjeldent” tolkes som man i svært liten grad benytter seg av sykkel i forbindelse med transport til og fra skolen. Dermed kan man si at 55 % av barna benytter seg av sykkel til og fra skole, mens 45 % stort sett ikke gjør det.

Helsedirektoratet ga i 2008 ut en rapport om Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge (Anderssen, Kolle, Steene-Johannessen, Ommundsen, & Andersen, 2008). I denne undersøkelsen stilte de følgende spørsmål: *Hvordan kommer du deg vanligvis til skolen?* Blant 9-åringene benyttet 5 prosent seg av sykkel til skolen, mens 23 prosent blant 15-åringene benyttet seg av sykkel. Svaret på dette spørsmålet kan i stor grad sammenlignes med svarkategorien *daglig* som ble benyttet i SIFO-surveyen. Slår man sammen de to aldersgruppene, 9- og 15-åringer, i undersøkelsen til Helsedirektoratet får man at 12 prosent benyttet seg hovedsakelig av sykkel som transportmiddel til skolen. Dette nivået er noe lavere enn hva som ble funnet i SIFO-surveyen, hvor 19 prosent benytter seg av sykkel daglig til skolen.

Informantene som svarte ”sjelden” eller ”aldri” på spørsmålet om hvor ofte barna syklet til skolen ble stilt følgende spørsmål: *Hvorfor barna ikke syklet oftere til skolen?* Tre svaralternativer ble gitt i tillegg til ”vet ikke”, tabell 4-2. Avstand til skolen var for lang mente 22 prosent. En femtedel opplevde det for utrygt å sykle til skolen for barna. Det vanligste svaret var ”andre årsaker” (59 %).

**Tabell 4-3: Hvorfor sykler ikke barna dine oftere til skolen? (N = 88)**

Årsak	Prosent
Det er for langt	22,0 %
Det er utrygt	19,1 %
Andre årsaker	58,9 %

## 4.2 Fritidssykling

Informantene ble stilt følgende spørsmål: *Hvor ofte deltar barna dine i fritidsaktiviteter utenom hjemmet på ettermiddags- og kveldstid?* Svaralternativet var en fempunktskala fra 1 (Daglig) til 5 (Aldri). I tillegg kunne de svare ”Vet ikke”. I tabell 4-3 er svarfordelingen gjengitt. En tiendedel av barna var på fritidsaktiviteter daglig. Flertallet av barna var *ofte* på fritidsaktiviteter (63 %). En femtedel av barna var ”av og til” på fritidsaktiviteter. Et lite mindretall var ”sjelden” (5 %) eller ”aldri” (2 %) på fritidsaktiviteter. Under 1 % svarte ”vet ikke”.

**Tabell 4-4: Hvor ofte deltar barna dine i fritidsaktiviteter utenom hjemmet på ettermiddags- og kveldstid? (N = 226)**

	Prosent
Daglig	9,8 %
Ofte	63,0 %
Av og til	19,4 %
Sjelden	5,4 %
Aldri	1,8 %
Vet ikke	0,7 %

Svarkategoriene knyttet til dette spørsmålet gir de samme tolkingsutfordringene som for spørsmålet knyttet til skolesykling. Hva vil det si at barnet driver med fritidsaktiviteter ”av og til” i forhold til ”ofte” eller ”sjeldent”? I denne rapporten tolkes svar kategoriene ”daglig”, ”ofte” og ”av og til” som at barnet driver med en fritidsaktivitet regelmessig i løpet av uka (92 %), mens ”sjelden” og ”aldri” tolkes som at barnet ikke driver med fritidsaktiviteter regelmessig i løpet av uka (7 %).

Informantene ble deretter stilt følgende spørsmål: *Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til fritidsaktivitetene?* Svaralternativet var en fempunktskala fra 1 (Omtrent hver gang) til 5 (Aldri). I tillegg kunne de svare ”Vet ikke”. I tabell 4-4 er svarfordelingen gjengitt. Kun 8 prosent syklet ”omtrent hver gang”. Et flertall benyttet seg av sykkelen ”ofte” eller ”av og til” (52 %). En stor andel benyttet seg ”sjelden” eller ”aldri” av sykkel i forbindelse med transport til fritidsaktiviteter (40 %). Ingen svart ”vet ikke”.

**Tabell 4-5: Hvor ofte eller sjelden sykler barna dine til fritidsaktivitetene? (N = 214)**

	<b>Prosent</b>
Omtrent hver gang	7,7 %
Ofte	21,8 %
Av og til	30,6 %
Sjelden	14,9 %
Aldri	25,0 %
Vet ikke	0 %

Funnene fra denne undersøkelsen er på samme nivå som har blitt funnet i andre studier som har kartlagt barns bruk av sykkel på fritiden. SSB sin levekårsundersøkelse dokumenterte at blant barn mellom 6 og 15 år benyttet 87 prosent seg av sykkel på fritiden (Vaage, 2009). SSB sitt mål for bruk av sykkel blant barn og ungdom er noe mer omfattende enn det som ble benyttet i SIFO-surveyen. SSB undersøkelsen inkluderer all bruk av sykkel på fritiden, mens SIFO-surveyen undersøkte kun bruk av sykkel i forbindelse med fritidsaktiviteter. Denne ulikheten i mål kan forklare avviket mellom de to undersøkelsene med tanke på til prosentandel som bruker sykkel på fritiden blant barn og ungdom.

Informantene som svarte ”sjelden” eller ”aldri” på spørsmålet om hvor ofte barna syklet til fritidsaktiviteten ble stilt følgende spørsmål: *På hvilken måte reiser barna vanligvis til fritidsaktivitetene?* Blant barna som ikke syklet til fritidsaktivitetene var det vanligst å bli kjørt av foreldre eller andre voksne (90 %). Kollektivtransport ble benyttet av 4 prosent, mens 6 prosent gikk, tabell 4-5.

**Tabell 4-6: På hvilken måte reiser barna vanligvis til fritidsaktivitetene? (N = 85)**

<b>Årsak</b>	<b>Prosent</b>
Spaserer	5,5 %
Reiser kollektivt	4,1 %
Kjøres av foreldre eller andre voksne	90,4 %

### 4.3 Barn som aldri sykler

De aller fleste barn benytter seg av sykkel enten i forbindelse med skole eller fritidsaktiviteter (71 %). Likevel er det en relativt høy andel barn som ikke benytter av sykkel for å komme seg til og fra skolen (42 %) eller fritidsaktivitet (40 %), tabell 4-6. Av informantene med barn oppga 29 prosent at barna deres stort sett ikke benyttet seg av sykkel som transportmiddel til og fra skole og fritidsaktiviteter.

**Tabell 4-7: Sykler til skolen og eller fritidsaktiviteter (N = 213)**

		<b>Sykler til fritidsaktiviteter</b>		
		Ja	Nei	Total
<b>Sykler til skolen</b>	Ja	47,4 %	10,8 %	58,2 %
	Nei	12,7 %	29,1 %	41,8 %
	Total	60,1 %	39,9 %	100,0 %



## 5 Oppsummering

For å nå de politiske målene om at 8 prosent av den totale transporten skal foregå på sykkel er man avhengig av at fler bytter ut bilen med sykkel på vei til og fra jobb og fritidsaktiviteter. Funnene fra denne studien tyder på at de mest effektive tiltakene for å nå dette målet er å bygge flere og bedre sykkelveier langs hovedinnsfartsårene til byene da dette vil kunne motivere flere til å sykle til jobben. Folk flest har en opplevelse av å ha begrenset med fritid. For mange blir bilen benyttet til og fra jobben for å effektivisere hverdagen. Bygging av nye sykkelveier som blir godt vedlikeholdt medfører at det er mulig å sykle mer effektivt – holde høyere fart. Dermed representerer disse tiltakene endringer eller forbedringer som vil kunne være med på å effektivisere transporten til og fra jobb som igjen kan bidra til at man opplever å ha mer tid til overs. Tiltakene som var plassert ved reisemålet, *tilrettelegging fra arbeidsgiver og flere sykkelparkeringer*, synes å være mindre effektive for å nå de politiske målene. Funnet kan tyde på at det ikke er begrensingene eller graden av tilrettelegging som er utslagsgivende for om man velger å benytte sykkel til og fra jobb. Skilting var ikke uventet det tiltaket med den laveste oppslutningen. De fleste har nok en formening om hvor de skal sykle for å komme seg på jobb. Det er ikke mangel på skilting som gjør at folk lar sykkelen stå når de skal på jobb.

De fleste barn benytter seg av sykkel i forbindelse med skole og fritidsaktiviteter. Likevel er det en stor gruppe barn som stort sett ikke benytter seg av sykkel. For lang avstand til skole og at det var for utrygt for barna å sykle ble benyttet som forklaring hvorfor barna ikke syklet til skolen. Et flertall oppga at det var andre årsaker. For å stimulere til mer bruk av sykkel blant barn til og fra skolen kan man gjennomføre tiltak som er med på å redusere den opplevde risikoen med å sykle til og fra skole. Flertallet av barna som ikke syklet til fritidsaktivitetene ble kjørt.



## Litteratur

- Aardal, Bernt. (1993). *Energi og miljø: nye stridsspørsmål i møte med gamle strukturer* (Vol. 93:15). Oslo: Institutt for samfunnsforskning.
- Anderssen, Sigmund, Kolle, Elin, Steene-Johannessen, Jostein, Ommundsen, Yngvar, & Andersen, Lars Bo (2008). *Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge: en kartlegging av aktivitetsnivå og fysisk form hos 9- og 15-åringene*. Oslo: Helsedirektoratet i samarbeid med Norges idrettshøgskole.
- Bjerke, Tore, Skogen, Ketil, & Kaltenborn, Bjørn P. (2003). *Nordmenns holdninger til store rovpattedyr: resultater fra en spørreskjemaundersøkelse* (Vol. 768). Trondheim: Norsk institutt for naturforskning.
- Bugge, Annechen, Lillebø, Kjersti, & Lavik, Randi. (2009). *"Mat i farten": muligheter og begrensninger for nye og sunnere spisekonsepter i hurtigmatmarkedet* (Vol. nr. 2-2009). Lysaker: Instituttet.
- Burton, Nicola W., & Turrell, Gavin. (2000). Occupation, Hours Worked, and Leisure-Time Physical Activity. *Preventive Medicine*, 31(6), 673-681. doi: 10.1006/pmed.2000.0763
- Espeland, Marit, & Amundsen, Kristin Strand. (2012). *Nasjonal sykkelstrategi - Sats på sykkel!: grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023* (Vol. Nr. 7). Oslo: Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Krange, Olve, Tangeland, Torvald, Sandström, Camilla, & Ericsson, Göran. (2012). *Holdninger til store rovdyr i Norge og Sverige* (Vol. 879). Trondheim: Norsk institutt for naturforskning.
- Krange, Olve, Tangeland, Torvald, & Skogen, Ketil. (2011). *Bestandsmål for store rovdyr: Hva mener folk om bestandsmål og om hvem som skal bestemme i rovviltforvaltningen?* (Vol. 657). Trondheim: Norsk institutt for naturforskning.
- MD. (2012). *Norsk klimapolitikk St.meld. 21*. [Oslo]: Regjeringen Norge Miljøverndepartementet.
- Morrison, Denton E., & Dunlap, Riley E. (1986). Environmentalism and elitism: a conceptual and empirical analysis. *Environmental Management*, 10(5), 581-589. doi: 10.1007/BF01866762
- Oppermann, M. (1995). Travel life-cycle. *Annals of Tourism Research*, 22(3), 535-552. doi: 10.1016/0160-7383(95)00004-p

- Tangeland, Torvald, Skogen, Ketil, & Krange, Olve. (2010). *Om rovdyr på landet og i byen: Den urban-rurale dimensjonen i de norske rovviltkonfliktene* (Vol. 650). Trondheim: Norsk institutt for naturforskning.
- Vaage, Odd Frank. (2009). *Mosjon, friluftsliv og kulturaktiviteter: resultater fra Levekårsundersøkelsene fra 1997 til 2007* (Vol. 2009/15). Oslo: SSB.
- Vågane, Liva. (2006). *Turer til fots og på sykkel: den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. Oslo: TØI.
- Vågane, Liva, Brechan, Inge, & Hjorthol, Randi. (2011). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009: nøkkelrapport*. Oslo: TØI.
- Zelezny, Lynnette C., Chua, Poh-Pheng, & Aldrich, Christina. (2000). New Ways of Thinking about Environmentalism: Elaborating on Gender Differences in Environmentalism. *Journal of Social Issues*, 56(3), 443-457. doi: 10.1111/0022-4537.00177