

STF50 A06093 – Åpen

# RAPPORT



## *Førundersøkelse sykkelbyer Region sør*

Terje Tretvik

***SINTEF Teknologi og samfunn***  
Veg- og transportplanlegging

September 2006





**SINTEF Teknologi og samfunn**  
Veg- og transportplanlegging

Postadresse: 7465 Trondheim  
Besøksadresse: Klæbuveien 153  
Telefon: 73 59 47 05  
Telefaks: 73 59 46 23

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

# SINTEF RAPPORT

TITTEL

**FØRUNDESRØKELSE SYKKELBYER REGION SØR**

FORFATTER(E)

Terje Tretvik

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Region sør

RAPPORTNR. STF50 A06093	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Henrik Duus/Tor Atle Odberg	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 82-14-03905-3	PROSJEKTNR. 503658	ANTALL SIDER OG BILAG 70
ELEKTRONISK ARKIVKODE I:\pro\50365800 Sykkelbyer Region sør\A06093_SINTEF Rapport.doc		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Terje Tretvik <i>Terje Tretvik</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Solveig Meland
ARKIVKODE 503658	DATO 2006-09-13	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Eirik Skjetne, forskningssjef <i>Eirik Skjetne</i>	

## SAMMENDRAG

Som del av en før- og etterundersøkelse om effekt av sykkelsatsing, ble det i mai og juni 2006 gjort intervjuundersøkelser i seks byer i Region sør. Undersøkelsene dekket de fem utvalgte sykkelbyene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Mandal og Grimstad, og i tillegg Larvik som kontrollby.

Undersøkelsen har omfattet både generelle spørsmål om bruk av sykkel i befolkningen, og detaljerte kartlegginger av sykkelturen som ble utført på den enkeltes registreringsdag. Dessuten er erfaring med skadeuhell, kjennskap og holdning til sykkelbyprosjektet og synspunkter på hva som skal til for å sykle mer blitt kartlagt.

To av tre av de spurte hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året, og på registreringsdagen var det 14 % som hadde syklet. I de enkelte sykkelbyene varierte denne andelen mellom 6 % og 22 %. Som gjennomsnitt ble det utført 2,2 sykkelturen pr syklist, og gjennomsnittlig reiselengde pr sykkelturn var 5 km. Transportarbeidet med sykkel pr innbygger pr dag var samlet sett 1,5 personkm, og i de enkelte byene varierte dette mellom 0,6 og 2,5 personkm.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikk	Traffic
EGENVALGTE	Reisevaner	Travel Behaviour
	Holdninger	Attitudes



## **FORORD**

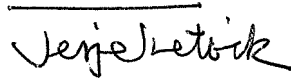
Statens vegvesen Region sør, Strategistaben, har ønsket trafikkfaglig bistand i forbindelse med ”Førundersøkelse sykkelbyer region sør”. Formålet har vært å kartlegge relevante data knyttet til sykkelbruk i fem sykkelbyer og i en kontrollby. Kartleggingen har skjedd i form av telefonintervju, og den er første del av en før- og etterundersøkelse om effekt av sykkelsatsingen.

Telefonintervjuene ble gjennomført i perioden 2. mai – 1. juli 2006, og omfattet de fem utvalgte sykkelbyene Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Mandal og Grimstad, samt Larvik som kontrollby.

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

Faglig kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Henrik Duus.

Trondheim, september 2006



Terje Tretvik  
Seniorforsker



## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>FORORD</b>	<b>3</b>
<b>1 Innledning</b>	<b>7</b>
1.1 Demografi og bakgrunnsinformasjon	7
<b>2 Generelt om bruk av sykkel</b>	<b>9</b>
2.1 Årstidsvariasjoner	9
2.2 Hensikt med sykkelturene	12
2.3 Sykling på registreringsdagen	13
<b>3 De registrerte sykkelturene</b>	<b>15</b>
3.1 Omfang og egenskaper	15
3.2 Alternativer til sykkel og opplevelse av utrygghet	19
<b>4 Erfaring med skadeuhell, mer sykling og sykkelbyprosjektet</b>	<b>23</b>
<b>5 Omfang av sykkelbruken og potensialet for økning</b>	<b>29</b>
<b>VEDLEGG</b>	<b>33</b>
<b>A Intervjuskjema</b>	<b>35</b>
<b>B Bakgrunnsvariabler samlet og kommunevis</b>	<b>41</b>
<b>C Sykkelaktivitet i forhold til område for bosted i kommunene</b>	<b>45</b>
<b>KONGSBERG</b>	<b>45</b>
<b>SANDEFJORD</b>	<b>46</b>
<b>LARVIK</b>	<b>47</b>
<b>NOTODDEN</b>	<b>48</b>
<b>GRIMSTAD</b>	<b>49</b>
<b>MANDAL</b>	<b>50</b>
<b>D Åpne svar på spørsmål 503: Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?</b>	<b>51</b>
<b>KONGSBERG</b>	<b>51</b>
<b>SANDEFJORD</b>	<b>53</b>
<b>LARVIK</b>	<b>56</b>
<b>NOTODDEN</b>	<b>58</b>
<b>GRIMSTAD</b>	<b>60</b>
<b>MANDAL</b>	<b>62</b>
<b>E Gjennomførings- og frafallsrapport fra Norsk Respons AS</b>	<b>65</b>
<b>Gjennomføring</b>	<b>66</b>
<b>Utvalg og frafall</b>	<b>66</b>
<b>Korreksjoner i datafilen</b>	<b>68</b>
<b>F Befolkningstall og vektfactorer</b>	<b>69</b>

## Figurer

Figur 1-1: Fordelinger på aldersgruppe og kjønn i populasjonen og utvalget	7
Figur 1-2: Korreksjonsfaktorer i forhold til aldersgruppe og kjønn	8
Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?	9
Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?	10
Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?	11
Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?	12
Figur 2-5: Har du syklet på registreringsdagen?	13
Figur 3-1: Fordeling på antall sykkelturen i intervaller i kommunene og totalt	16
Figur 3-2: Fordeling på tidsintervaller for samlet sykkeltid i kommunene og totalt	17
Figur 3-3: Fordeling på avstandsintervaller for samlet sykkelstrekning i kommunene og totalt	17
Figur 3-4: Hovedformål med sykkelturene	18
Figur 3-5: Hvilken annen reisemåte ville vært mest aktuell på denne turen?	19
Figur 3-6: Bruker du vanligvis sykkel på denne strekningen, eller bruker du som oftest andre transportmidler?	20
Figur 3-7: Svarfordelinger på spørsmålet: Hva skal til for at du skal sykle oftere på denne strekningen?	21
Figur 3-8: Hvor trygg eller utrygg føler du deg som syklist når du sykler denne strekningen?	22
Figur 4-1: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist	23
Figur 4-2: Hva slags ulykke var dette?	24
Figur 4-3: Hørt om sykkelbyprosjektet i hjembyen?	25
Figur 4-4: Holdning til sykkelbyprosjektet?	26
Figur 4-5: Svarfordelinger på spørsmålet: Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?	27

Figur V- 1: Fordeling på aldersgruppe (N=4500)	41
Figur V- 2: Fordeling på kjønn (N=4500)	41
Figur V- 3: Fordeling på utdanningsnivå (N=4500)	42
Figur V- 4: Fordeling på hovedbeskjeftigelse (N=4500)	42
Figur V- 5: Fordeling på førerkortinnhav (N=4169)	43
Figur V- 6: Fordeling på bilhold (N=4500)	43
Figur V- 7: Fordeling på hvor ofte man kjører bil på denne tiden av året (N=3694)	44
Figur V- 8: Andel som syklet på registreringsdagen i Kongsberg	45
Figur V- 9: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Kongsberg	45
Figur V- 10: Andel som syklet på registreringsdagen i Sandefjord	46
Figur V- 11: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Sandefjord	46
Figur V- 12: Andel som syklet på registreringsdagen i Larvik	47
Figur V- 13: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Larvik	47
Figur V- 14: Andel som syklet på registreringsdagen i Notodden	48
Figur V- 15: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Notodden	48
Figur V- 16: Andel som syklet på registreringsdagen i Grimstad	49
Figur V- 17: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Grimstad	49
Figur V- 18: Andel som syklet på registreringsdagen i Mandal	50
Figur V- 19: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Mandal	50

## Tabeller

Tabell 3-1: Sykkelaktivitet i forhold til kommune	15
Tabell 3-2: Sykkelaktivitet i forhold til registreringsdag	16
Tabell 5-1: Hovedtall for dagens sykkelaktivitet i byene	29
Tabell 5-2: Dagens sykkelaktivitet fordelt på aldersgrupper og kjønn	30
Tabell 5-3: Dagens sykkelaktivitet Kongsberg	30
Tabell 5-4: Dagens sykkelaktivitet Sandefjord	31
Tabell 5-5: Dagens sykkelaktivitet Larvik	31
Tabell 5-6: Dagens sykkelaktivitet Notodden	31
Tabell 5-7: Dagens sykkelaktivitet Grimstad	32
Tabell 5-8: Dagens sykkelaktivitet Mandal	32

Tabell V- 1: Befolkningstall fordelt på aldersgruppe og kjønn for hver by	69
Tabell V- 2: Vektforhold for aldersgruppe og kjønn for hver by	70



## 1 INNLEDNING

Spørreskjemaet som ble anvendt i intervjuene er vist i Vedlegg A. Bortsett fra svaralternativene for hvor vedkommende bodde, og stedsangivelsene for hvor sykkelturene hadde startet og endt opp, var skjemaene like i alle kommunene. Bosatte i kontrollbyen Larvik fikk naturlig nok ikke de to spørsmålene som gikk på kjennskap og holdning til sykkelbyprosjektet i hjembyen.

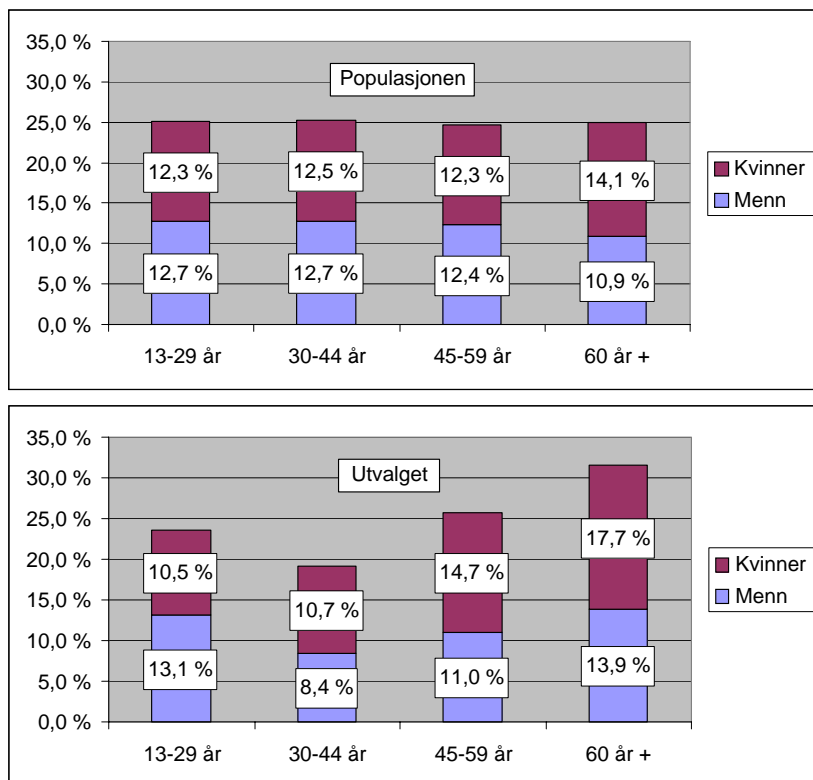
Innholdet i spørreskjemaet var delvis gitt ut fra beskrivelsene i konkurransegrunnlaget i tilbudsinnbydelsen. Endelig innhold og detaljutforming av spørsmål ble gjort etter et oppstartmøte med representanter fra Statens vegvesen og sykkelbyene i Sandefjord 31. mars 2006.

Norsk Respons AS sto for gjennomføring av datainnsamlingen. Gjennomførings- og frafallsrapport er gjengitt i Vedlegg E. Der går det frem at man grovt sett måtte ringe fem telefonnummer for hvert intervju som ble gjennomført. Andelen nekt var likevel ikke høyere enn vanlig ved utvalg som trekkes tilfeldig fra telefonregistre. Totalt sett ble det ringt opp nærmere 21.000 numre, og de fordelte seg slik:

Ubesvart	: 41,4 %
Nekt	: 37,1 %
Intervju	: 21,5 %

### 1.1 Demografi og bakgrunnsinformasjon

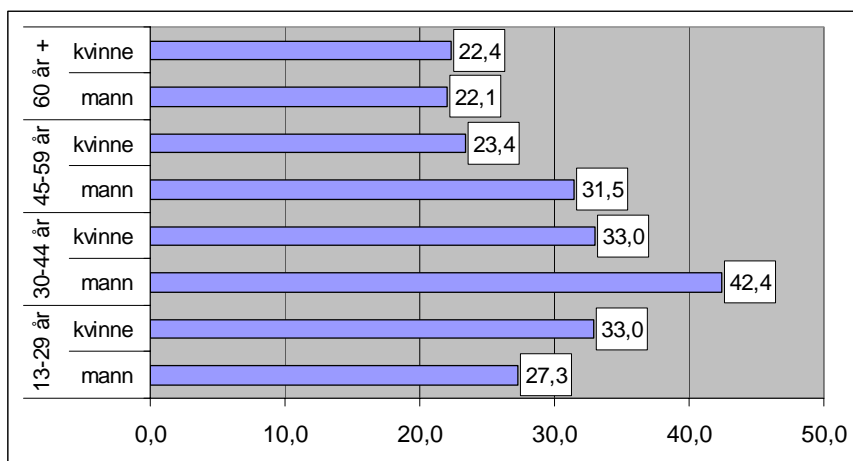
**Figur 1-1** viser fordelingen av kvinner og menn i fire aldersgrupper i populasjonen og i utvalget. Vi ser lett av figuren at mens andelen som de fire aldersgruppene utgjorde i populasjonen var rundt 25 %, var det i utvalget to grupper som avvok merkbart fra dette. Gruppen 30-44 år utgjorde under 20 %, og gruppen 60 år + utgjorde over 30 %. Dette har naturlig nok å gjøre med at den eldste aldersgruppen var lettere å treffe hjemme og få i tale, sammenlignet med folk i tredve- og tidlig førtiårene.



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

For de andre to aldersgruppene har andelene i utvalget blitt ganske lik andelene i populasjonen, men i gruppen 13-29 år er kvinner noe underrepresentert i forhold til menn, og i gruppen 45-59 år er menn noe underrepresentert i forhold til kvinner.

I kapitlene 2 til 4 som nå følger har vi ikke tatt hensyn til at aldersgrupper og kjønn er noe ulikt representert i utvalget i forhold til i populasjonen. Datamaterialet er altså brukt slik det er uten vektning. **Figur 1-2** viser hvordan utvalget kunne ha blitt vektet med korreksjonsfaktorer, hvis det for alle kommunene samlet sett skulle vært helt i samsvar med populasjonen.



*Figur 1-2: Korreksjonsfaktorer i forhold til aldersgruppe og kjønn*

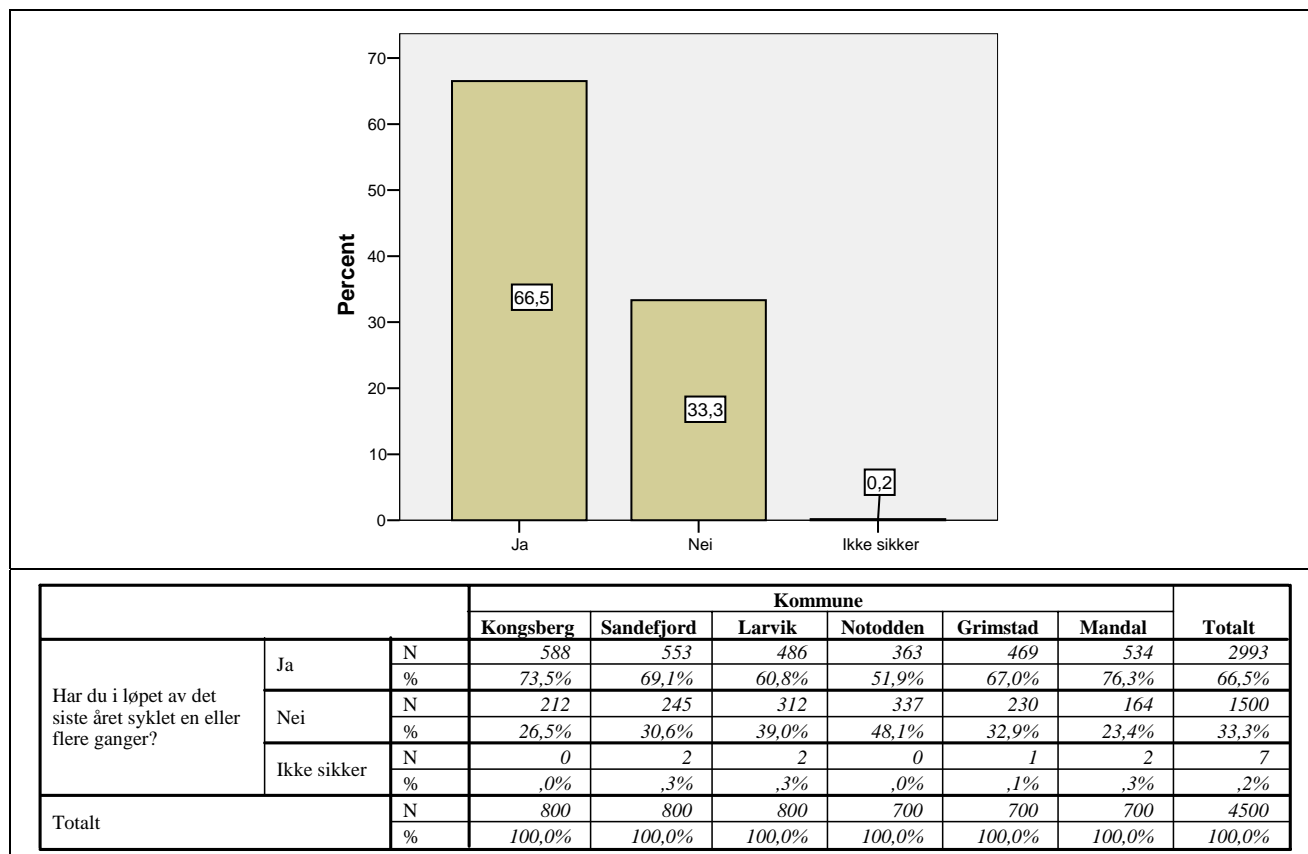
I kapittel 5, som omhandler omfang av sykkelbruken og potensialet for økning, har imidlertid utvalget blitt vektet, slik at antallet kvinner og menn i hver aldersgruppe og i hver kommune blir likt antallet som befolkningsstatistikken viser. To tabeller i Vedlegg F viser befolkningstallene og vekt faktorene.

## 2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL

### 2.1 Årstidsvariasjoner

**Figur 2-1** viser at to av tre hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året. Men det var visse forskjeller mellom kommunene. Mens tre av fire av de spurte i Mandal og Kongsberg hadde syklet, var det i Notodden bare en av to som hadde syklet.

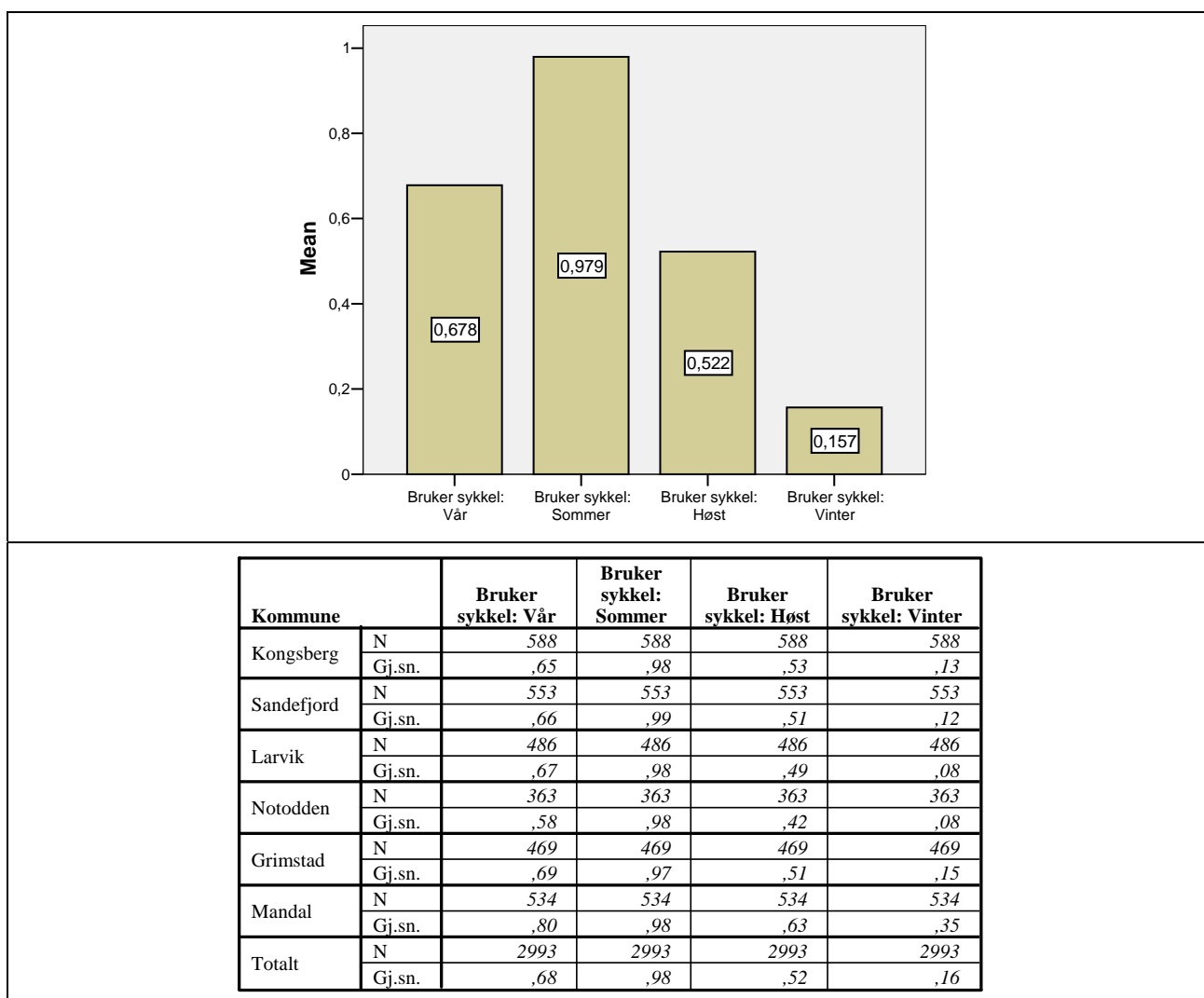
Menn hadde en høyere andel syklist (72 %) enn kvinner (62 %). Når det gjaldt alder var det store forskjeller: 79 % av de som var under 30 år hadde syklet, mot bare 47 % av de som var 60 år eller eldre. Andelen syklist for aldersgruppen 30-44 år var 77 % og for aldersgruppen 45-59 år 72 %. Den store gruppen eldre har derfor bidratt til å trekke gjennomsnittet ned. Parallelt med alder var det store utslag i forhold til hovedbeskjeftigelse: Blant skoleelever/studenter var det 85 % som hadde syklet, mot 42 % for alderspensjonister. Som en kuriositet kan det nevnes at i forhold til utdanning, så var det vel 70 % av de med utdanning tilsvarende høyskole/universitet som hadde syklet, mot vel 60 % av de med lavere utdanningsnivå.



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

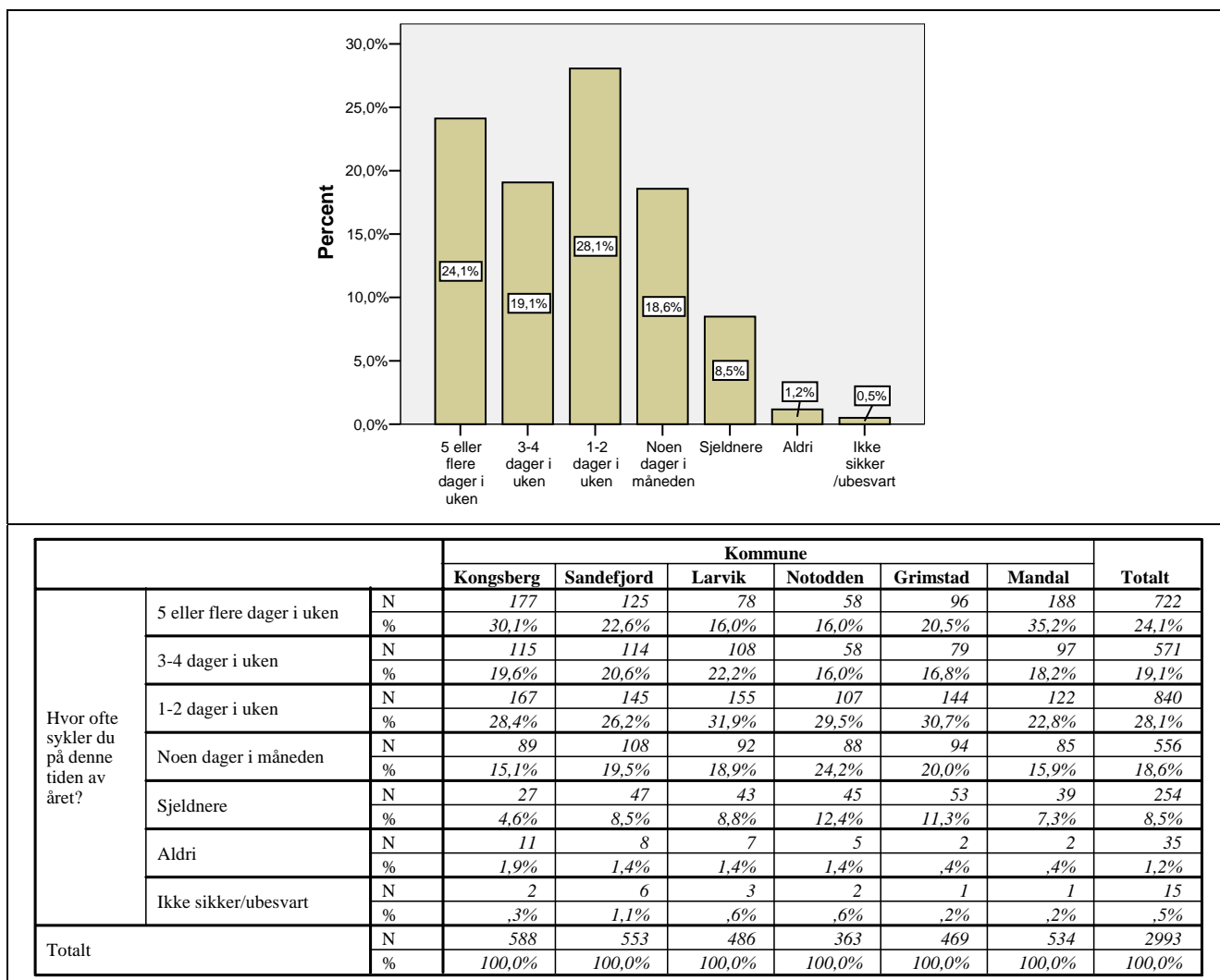
**Figur 2-2** viser hvordan andel som hadde syklet varierte med tid på året, for de som hadde syklet i løpet av siste år. Mens nesten alle hadde syklet om sommeren, var andelen som hadde syklet om vinteren bare 16 %. To kommuner skilte seg ut når det gjaldt sykling utenom sommeren: Mandal hadde vesentlig høyere andeler som syklet både vår, høst og vinter enn de andre kommunene, og Notodden hadde vesentlig lavere andeler i de samme årstidene enn de andre kommunene.

Når det gjaldt sykling utenom sommeren, så hadde kvinner en høyere andel enn menn om våren og høsten, mens om vinteren var andelen av menn som syklet høyere enn andelen av kvinner som syklet. I forhold til alder, så hadde de aller eldste lavere andeler enn de andre når det gjaldt sykling utenom sommeren. De aller yngste, og skoleelever/studenter, pekte seg ut som de med høyest andel vintersykling. Bilholdet i husholdningen hadde stor betydning for omfanget av sykling utenom sommeren. Med økt bilhold minket andelen som syklet både vår, høst og vinter.



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

**Figur 2-3** viser at rundt en firedel syklet 5 eller flere dager i uken, og at en av fem syklet 3-4 dager i uken. Mandal og Kongsberg toppet listen når det gjaldt størst andel som syklet daglig (5 eller flere dager i uken), og Larvik og Notodden kom nederst på listen. Kvinner og de under 30 år hadde noe større andeler enn andre grupper som syklet både daglig og ukentlig.



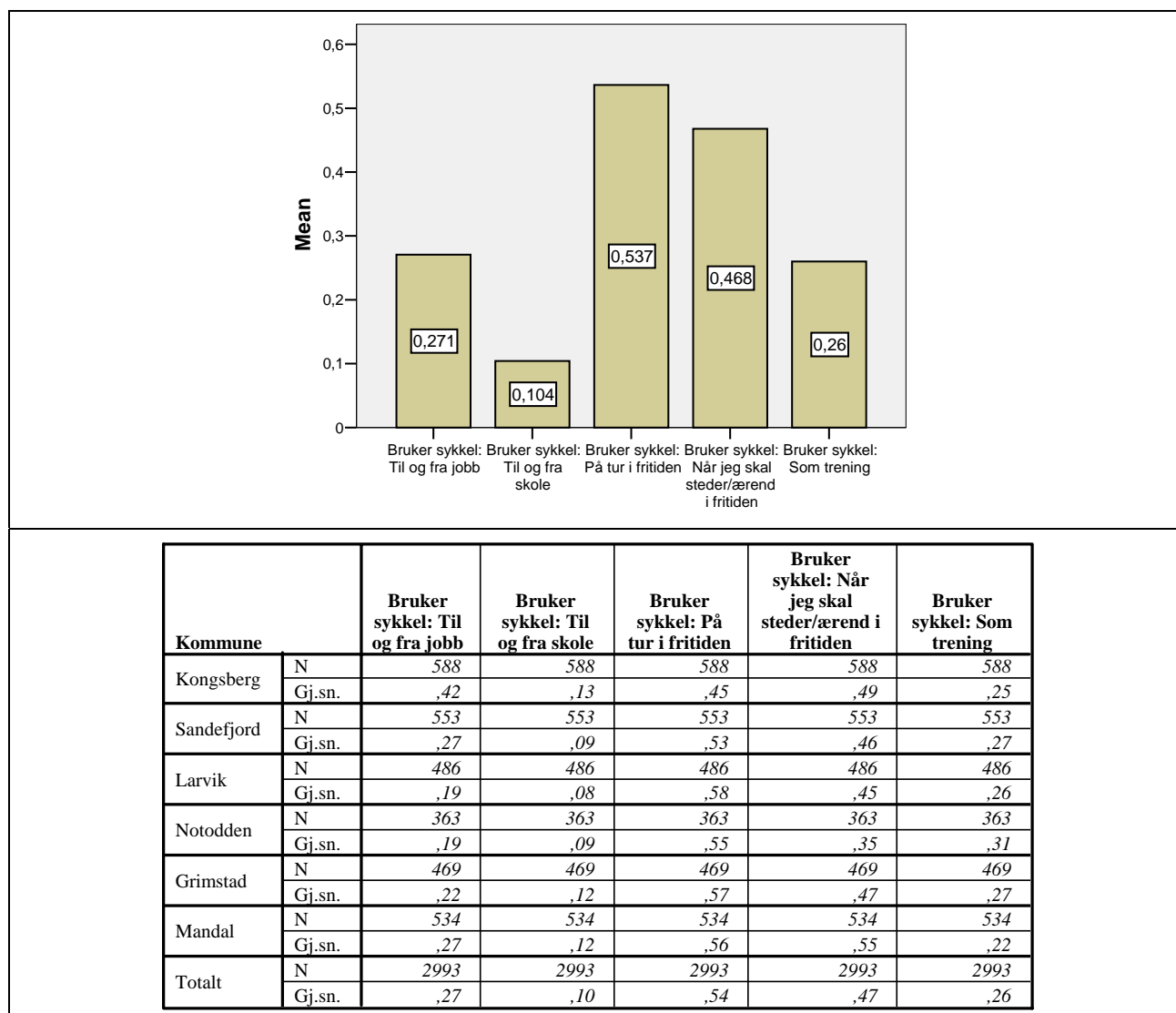
**Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?**

## 2.2 Hensikt med sykkelturene

På spørsmålet om i hvilke sammenhenger man sykler på denne tiden av året, kunne man oppgi flere svar. **Figur 2-4** viser at sykkelaktiviteten i stor grad var knyttet til fritiden, enten på tur i fritiden eller besøk av steder og ærend i fritiden.

Det er ofte mye oppmerksomhet rundt jobbsykling, og vi ser at vel en firedel hadde oppgitt sykling til og fra jobb som en av sammenhengene de hadde syklet. Blant de som var yrkesaktive var det 40 % som hadde syklet til og fra jobb. Yrkesaktive hadde følgende andeler med jobbsykling i byene: Notodden 26 %, Larvik 29 %, Grimstad 34 %, Sandefjord 41 %, Mandal 44 % og Kongsberg 58 %. Samlet sett var det kvinner og de i aldersgruppen 45-59 år som oftest oppga at de hadde syklet til og fra jobb.

Det sier seg selv at sykling til og fra skole var vanligst for de aller yngste. Unge menn brukte sykkel til dette formålet oftere enn unge kvinner. Det var ikke noe særlig forskjell på kjønnene når det gjaldt bruk av sykkel på tur i fritiden, men det var vanligst for aldersgruppen 30-44 år. Kvinnene (51 %) hadde imidlertid høyere andel enn menn (42 %) som brukte sykkel til steder/ærend i fritiden, og dette var vanligst blant den aller yngste og den aller eldste aldersgruppen. Menn, og de aller yngste, hadde størst tilbøyelighet å bruke sykkel som trening.

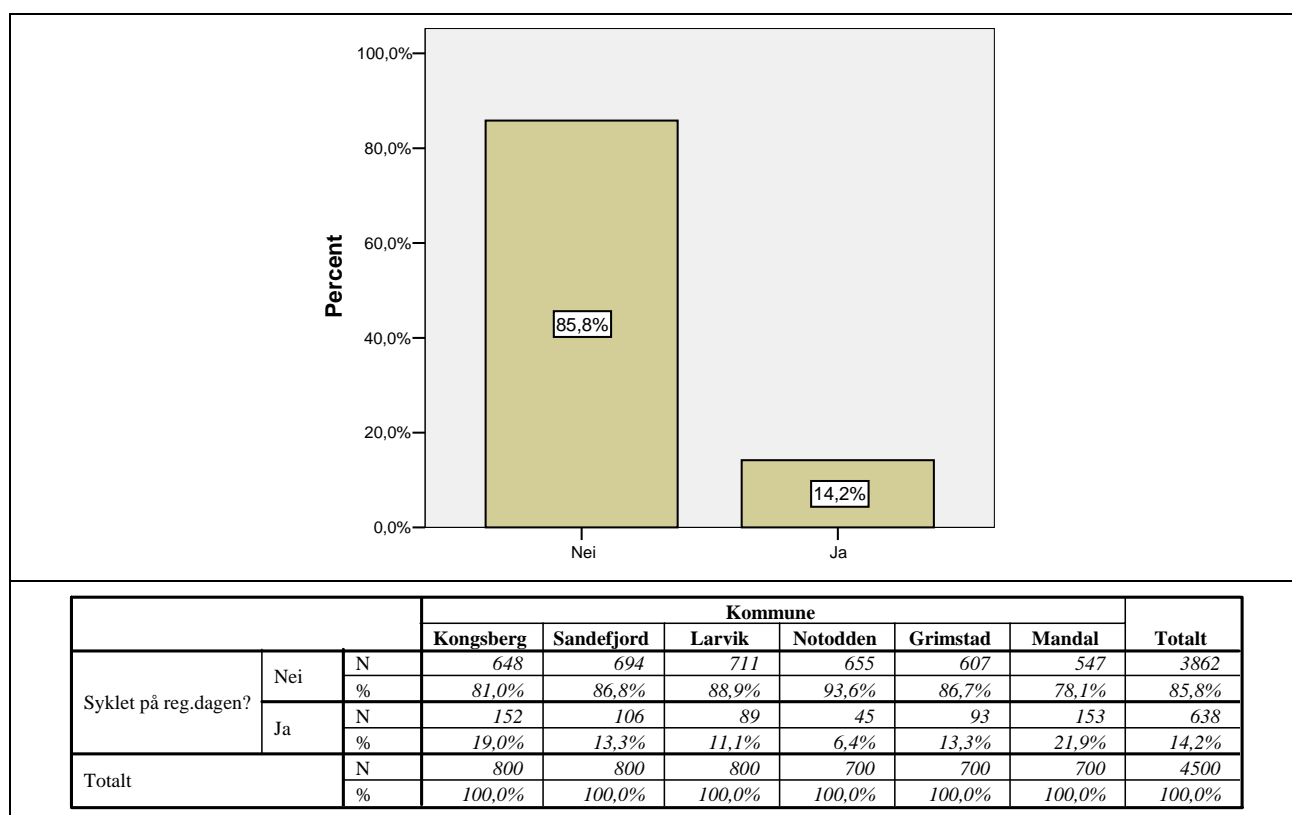


Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?

### 2.3 Sykling på registreringsdagen

**Figur 2-5** viser at bare 14 % av totalutvalget på 4500 respondenter hadde syklet på registreringsdagen. Med unntak av sykling på lørdager, var registreringsdagen det samme som gårdsdagen. Siden det ikke ble intervjuet på søndager, ble det på mandagskvelder for ca halvparten spurt om sykling på lørdag og for den andre halvparten ble det spurt om sykling på gårdsdagen, som var søndag.

Mandal og Kongsberg utmerket seg med andeler på henholdsvis 22 % og 19 %, mens på Notodden var det bare 6 % som hadde syklet på den dagen de ble spurt om. 16 % av mennene hadde syklet og 12 % av kvinnene. Andelen som hadde syklet var høyest for de som var under 30 år (21 %) og lavest for de som var 60 år eller eldre (10 %). De midterste aldersgruppene lå rundt gjennomsnittsverdien på 14 %.



*Figur 2-5: Har du syklet på registreringsdagen?*





### 3 DE REGISTRERTE SYKKELTURENE

Resultatene i dette kapitlet gjelder for de 638 personene som svarte bekreftende på spørsmålet om de hadde syklet på registreringsdagen. Vi så like foran at de utgjorde 14 % av alle personer i totalutvalget.

I Vedlegg E blir det gjort rede for at det hadde oppstått to typer feil blant enkelte intervjuere når det gjaldt forståelsen av definisjonen på en tur. Man hadde (a) glemt å spørre om hjemreisen, eller (b) man hadde ikke registrert et målpunkt for rundturer som startet og endte i eget hjem. I dette kapitlet er disse feilene korrigert for på følgende måte: For å få korrekt antall turer er det for begge typer feil multiplisert med 2. For å få korrekte reisetider og reiselengder er det for feil type (a) multiplisert med 2.

Antall turer i hver kommune er lite i forhold til den geografiske inndelingen i områder. Det har derfor ikke vært hensiktsmessig å vise resultater i form av fra-til matriser. Når det gjelder geografiske variasjoner innen hver kommune, er det imidlertid laget figurer som viser andel som syklet og turfrekvenser som syklist i forhold til område for bosted i hver kommune. Disse resultatene er gjengitt i Vedlegg C.

#### 3.1 Omfang og egenskaper

I **Tabell 3-1** er data for sykkelaktiviteten i kommunene og totalt vist for de 638 personene som hadde syklet på registreringsdagen. For noen av disse manglet opplysning om reisetid og reiselengde. Det var ikke store variasjoner mellom kommunene når det gjaldt antall turer pr syklist. Mandal og Sandefjord hadde de høyeste turfrekvensene, og Notodden og Larvik de laveste. Samlet reisetid pr syklist varierte rundt 45 minutter og samlet reiselengde pr syklist varierte rundt 10 km.

Menn (2,2) hadde noe høyere turfrekvenser enn kvinner (2,1), og de under 30 år (2,3) og skoleelever/studenter (2,3) skilte seg ut med høyere frekvenser enn andre grupper. De som kom fra husholdning uten bil (2,3) og personer uten førerkort (2,2) hadde også turfrekvenser over gjennomsnittet.

*Tabell 3-1: Sykkelaktivitet i forhold til kommune*

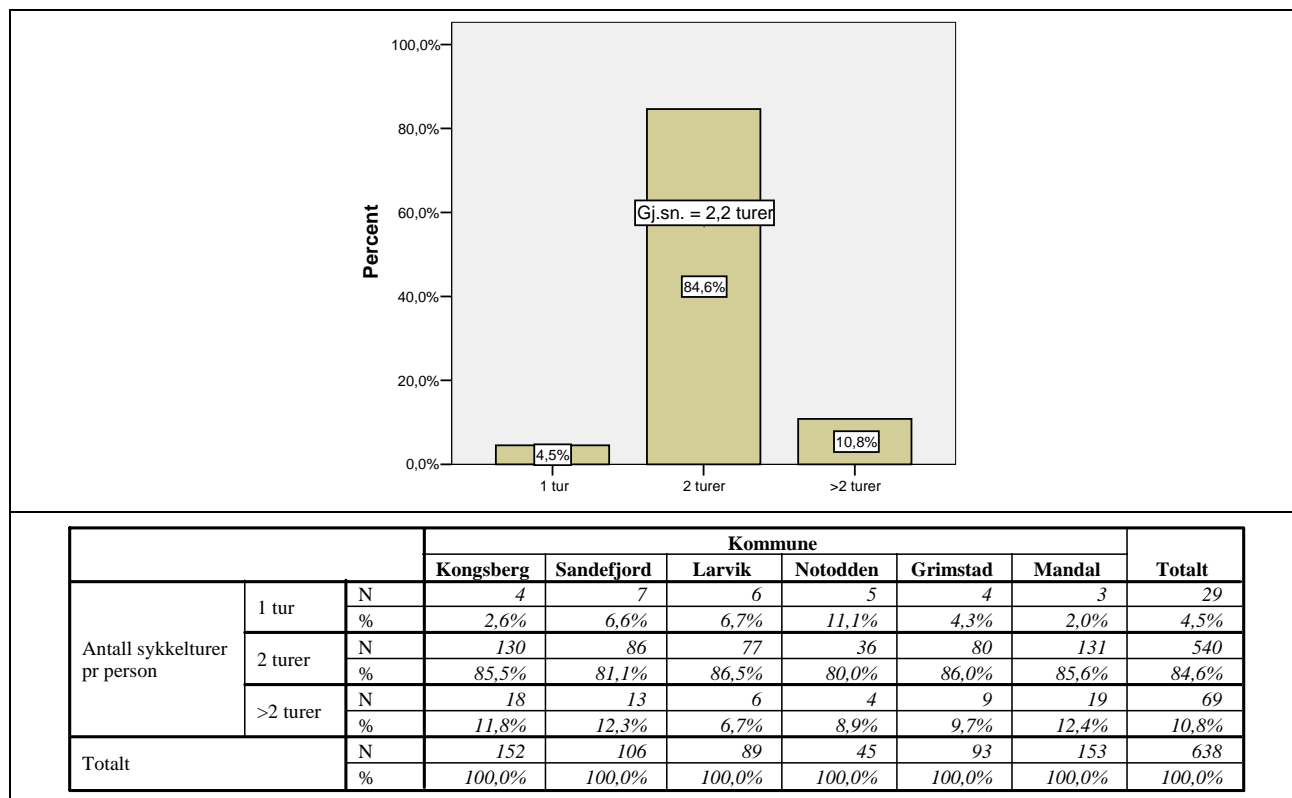
Kommune		Antall turer	Reisetid (min)	Reiselengde (km)
Kongsberg	Gj.sn.	2,20	44,21	8,71
	N	152	146	151
Sandefjord	Gj.sn.	2,24	61,02	13,91
	N	106	101	99
Larvik	Gj.sn.	2,09	41,75	10,13
	N	89	87	83
Notodden	Gj.sn.	2,04	38,56	8,76
	N	45	41	42
Grimstad	Gj.sn.	2,15	42,53	8,81
	N	93	91	85
Mandal	Gj.sn.	2,25	40,38	10,34
	N	153	147	144
Totalt	Gj.sn.	2,19	45,08	10,16
	N	638	613	604

**Tabell 3-2** viser hvordan sykkelaktiviteten varierte med ukedag. Vi ser at antall turer pr syklist lå litt over gjennomsnittet for uken på mandag-onsdag, og litt under gjennomsnittet torsdag-søndag. For øvrig var det slik at andelen som syklet var høyest på lørdager (17 %) og lavest på søndager (11 %).

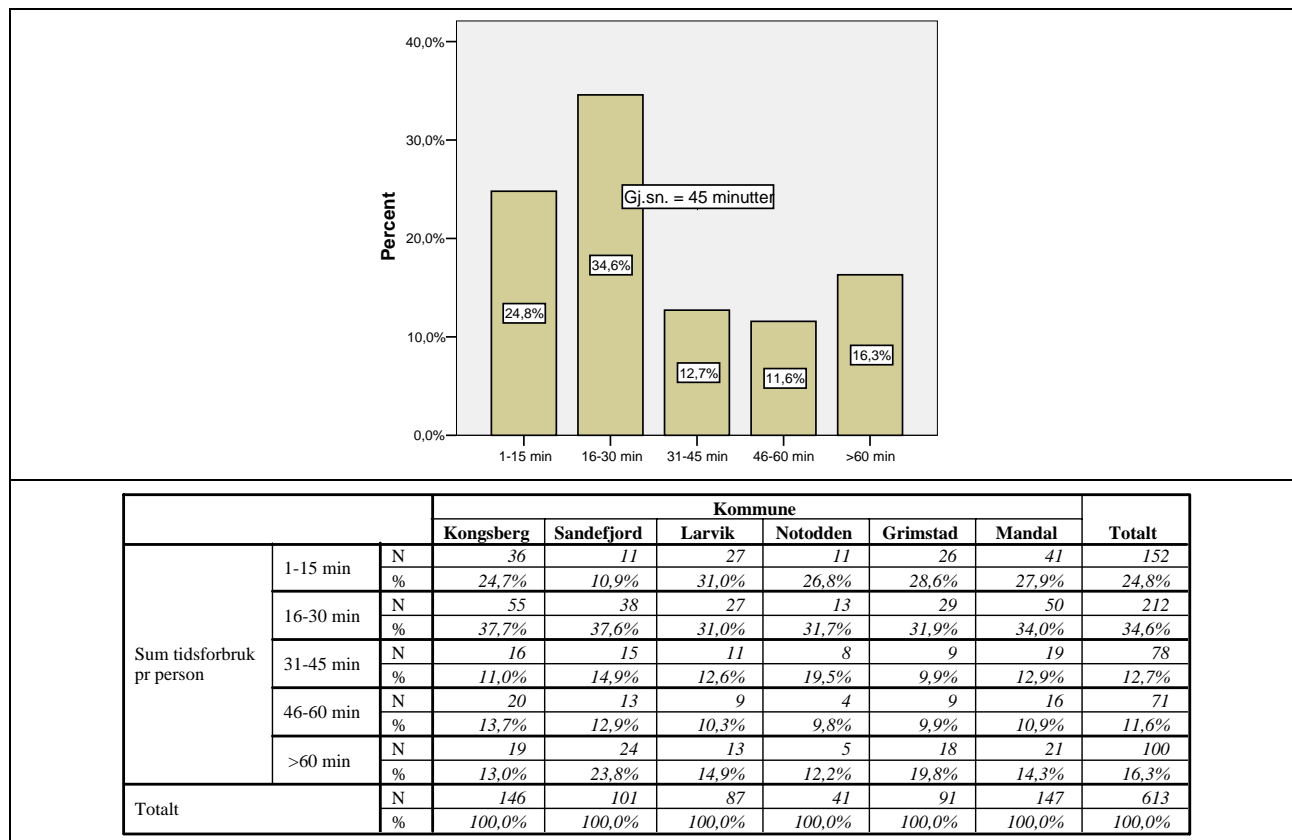
*Tabell 3-2: Sykkelaktivitet i forhold til registreringsdag*

Registreringsdag		Antall turer	Reisetid (min)	Reiselengde (km)
Mandag	Gj.sn.	2,36	49,57	11,19
	N	105	105	101
Tirsdag	Gj.sn.	2,35	41,79	9,36
	N	113	108	105
Onsdag	Gj.sn.	2,24	38,11	9,54
	N	105	103	103
Torsdag	Gj.sn.	2,05	38,43	9,08
	N	74	69	74
Fredag	Gj.sn.	2,04	36,12	8,06
	N	96	90	83
Lørdag	Gj.sn.	2,02	61,76	13,98
	N	65	62	60
Søndag	Gj.sn.	2,09	56,08	11,06
	N	80	76	78
Totalt	Gj.sn.	2,19	45,08	10,16
	N	638	613	604

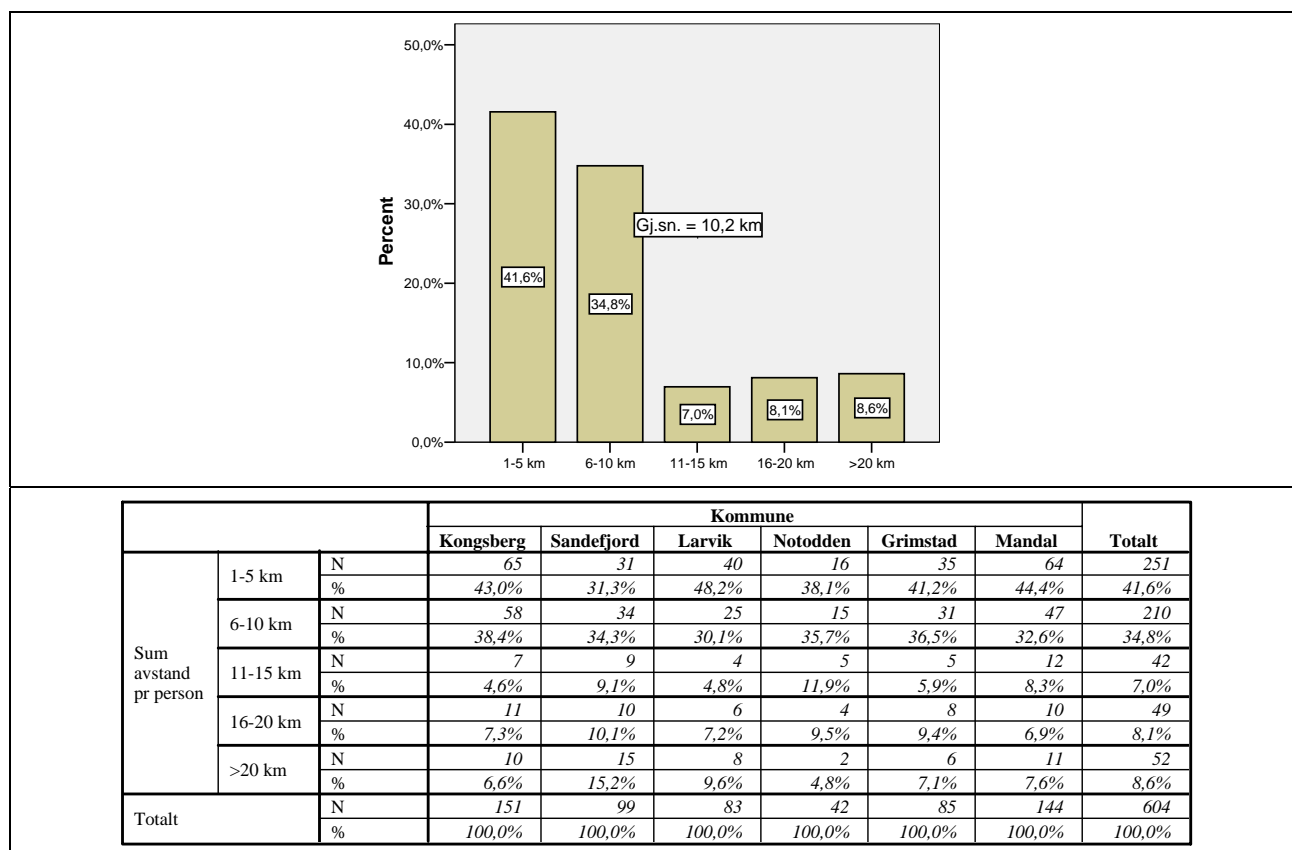
De neste tre figurene viser hvordan sykkelaktiviteten i kommunene varierte med intervaller for antall turer, tidsforbruk og avstand.



*Figur 3-1: Fordeling på antall sykkelturner i intervaller i kommunene og totalt*

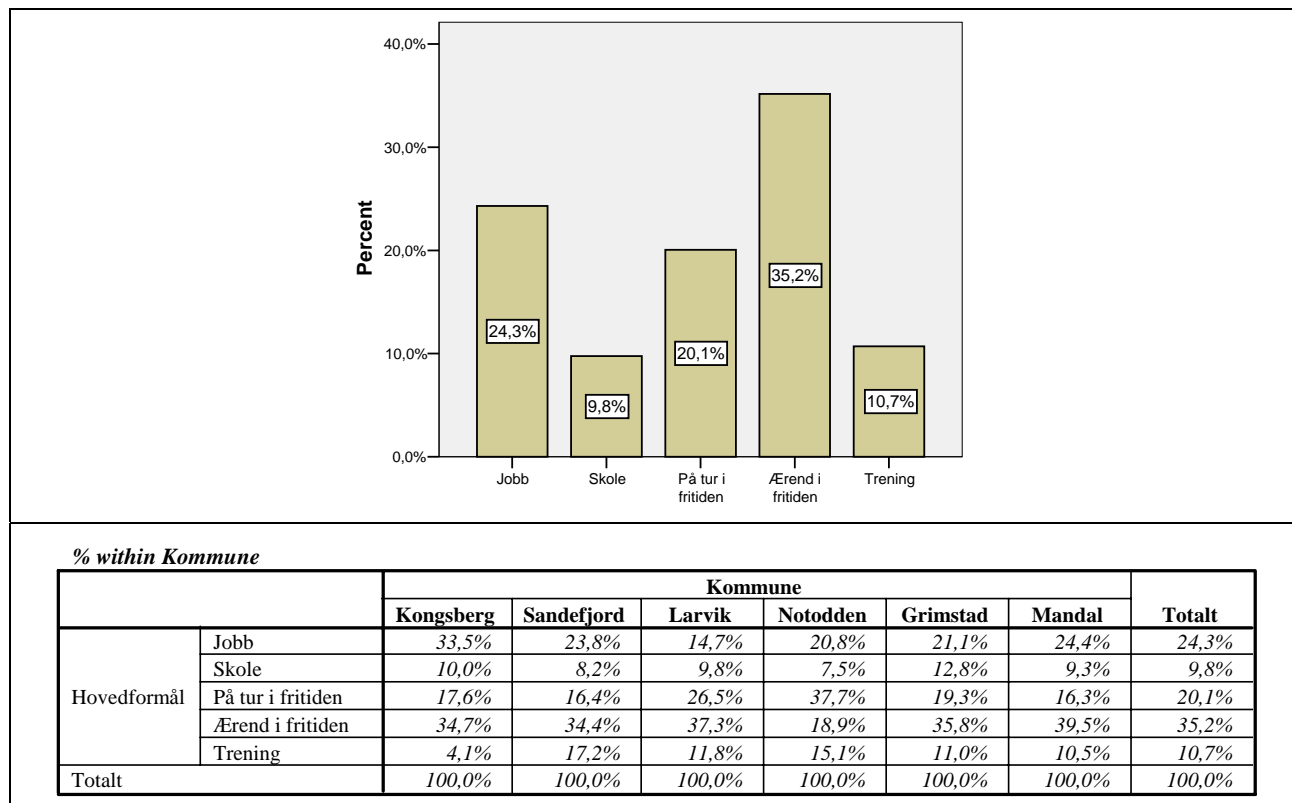


Figur 3-2: Fordeling på tidsintervaller for samlet sykkeltid i kommunene og totalt



Figur 3-3: Fordeling på avstandsintervaller for samlet sykkelavstand i kommunene og totalt

**Figur 3-4** viser noenlunde samme mønster for hvordan sykkelturene fordelte seg på hovedformål som vi så foran i **Figur 2-4**. Et unntak er at relativt flere hadde oppgitt *Ærend i fritiden* heller enn *På tur i fritiden*. Det kan ha vært vanskelig å skille på disse to reiseformålene, og det er derfor fornuftig å se på disse to samlet. Andel fritidsturer i kommunene fordelte seg da rundt en gjennomsnittsverdi på 55 %, som varierte fra 51 % i Sandefjord til 64 % i Larvik. Vi kan ellers legge merke til at hovedformål *Jobb* hadde høyest andel i Kongsberg (34 %) og lavest andel i Larvik (15 %).



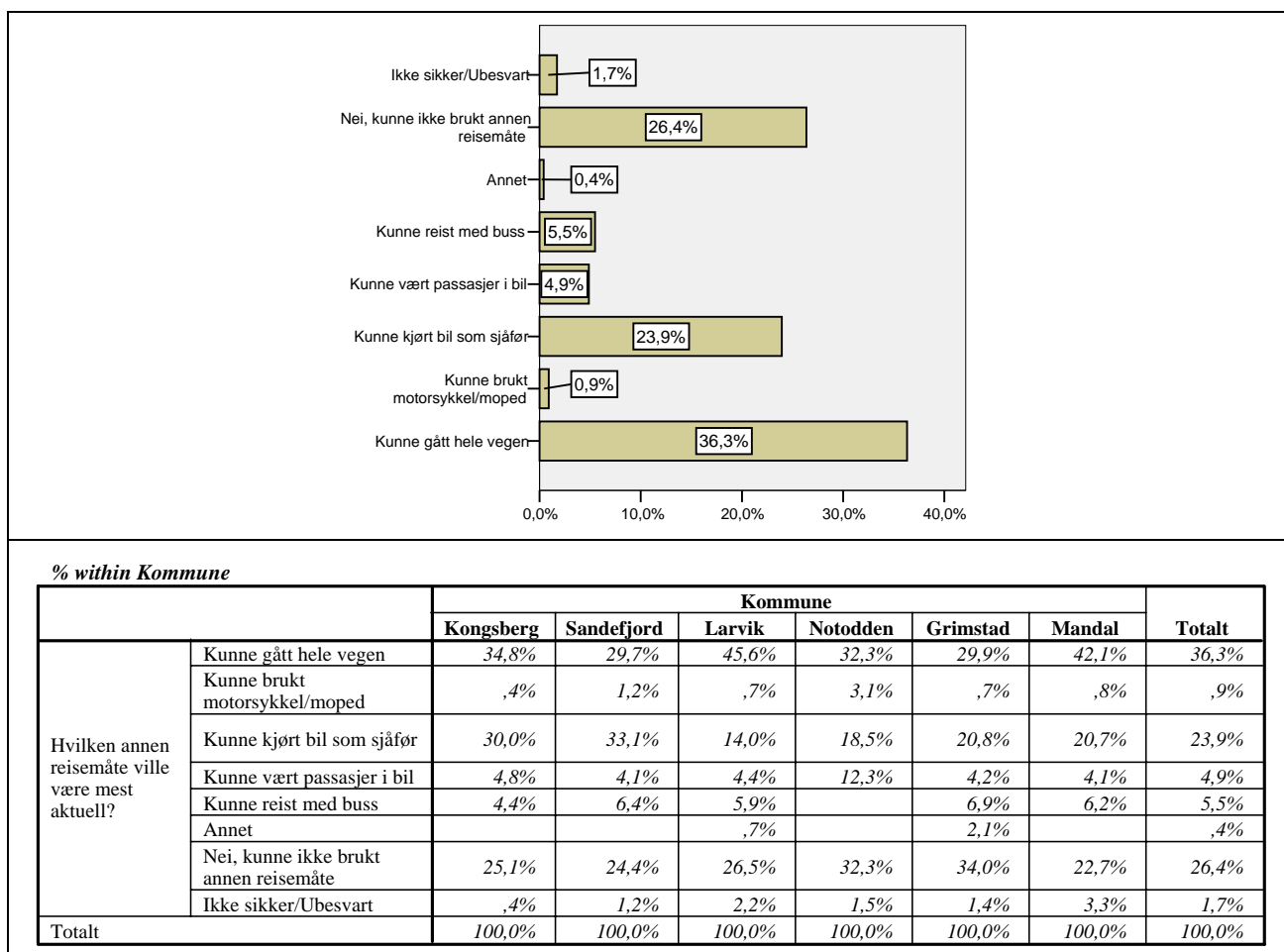
*Figur 3-4: Hovedformål med sykkelturene*

### 3.2 Alternativer til sykkel og opplevelse av utrygghet

I tilknytning til hver tur som hadde blitt beskrevet, ble det spurt om noen andre reisemåter ville vært aktuell på denne turen, og hvis så var tilfelle, hvilken som ville vært mest aktuell. **Figur 3-5** viser hvordan svarene fordelte seg på dette spørsmålet. Vi ser at over en firedel mente at en annen reisemåte ikke var aktuelt i det hele tatt. Andelen som svarte dette var høyest i Grimstad og Notodden og lavest i Mandal. For de som hadde et alternativ, var det å gå hele vegen mest aktuelt (vel en tredel). Larvik hadde den høyeste andelen som svarte dette, og Sandefjord og Grimstad de laveste andelenene. Å kjøre bil var aktuelt for knapt en firedel. Andelen var høyest i Sandefjord og lavest i Larvik.

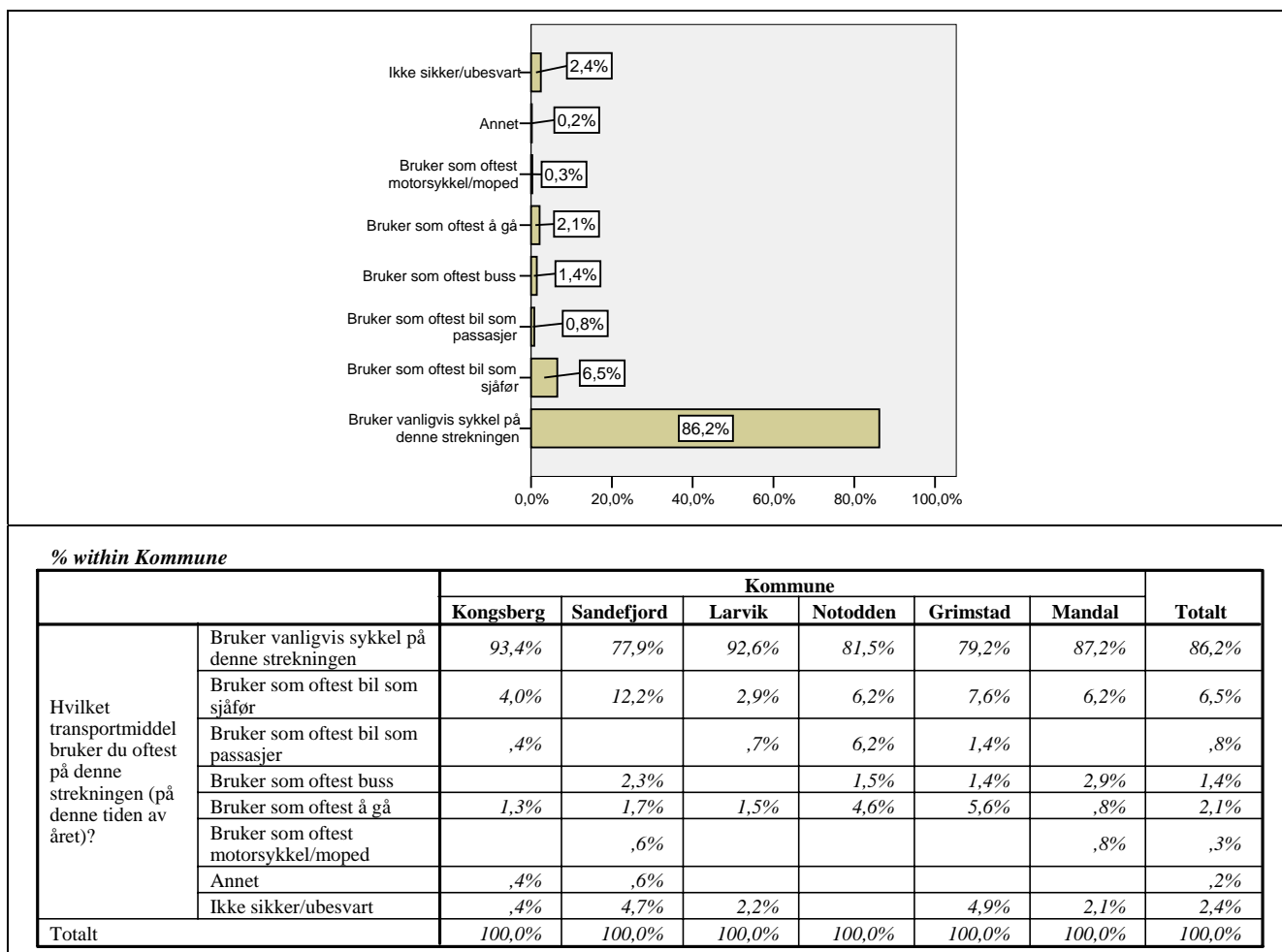
Fire av fem av de som svarte at de ikke kunne brukt annen reisemåte på den turen de ble spurt om, var det vi kan kalle fritids- eller trimsyklister. Hvis vi ser bort fra hjemreisene for disse, utgjorde *På tur i fritiden* 29 %, *Ærend i fritiden* 27 % og *Trening* 24 %.

De som ellers i mer enn gjennomsnittlig grad mente at en annen reisemåte ikke var aktuelt var menn, personer under 30 år og yrkesaktive. Tilsvarende hadde kvinner og de under 30 år en tilbøyelighet til å svare at de kunne gått hele vegen, og de over 30 år og yrkesaktive en tilbøyelighet til å svare at de kunne kjørt bil.



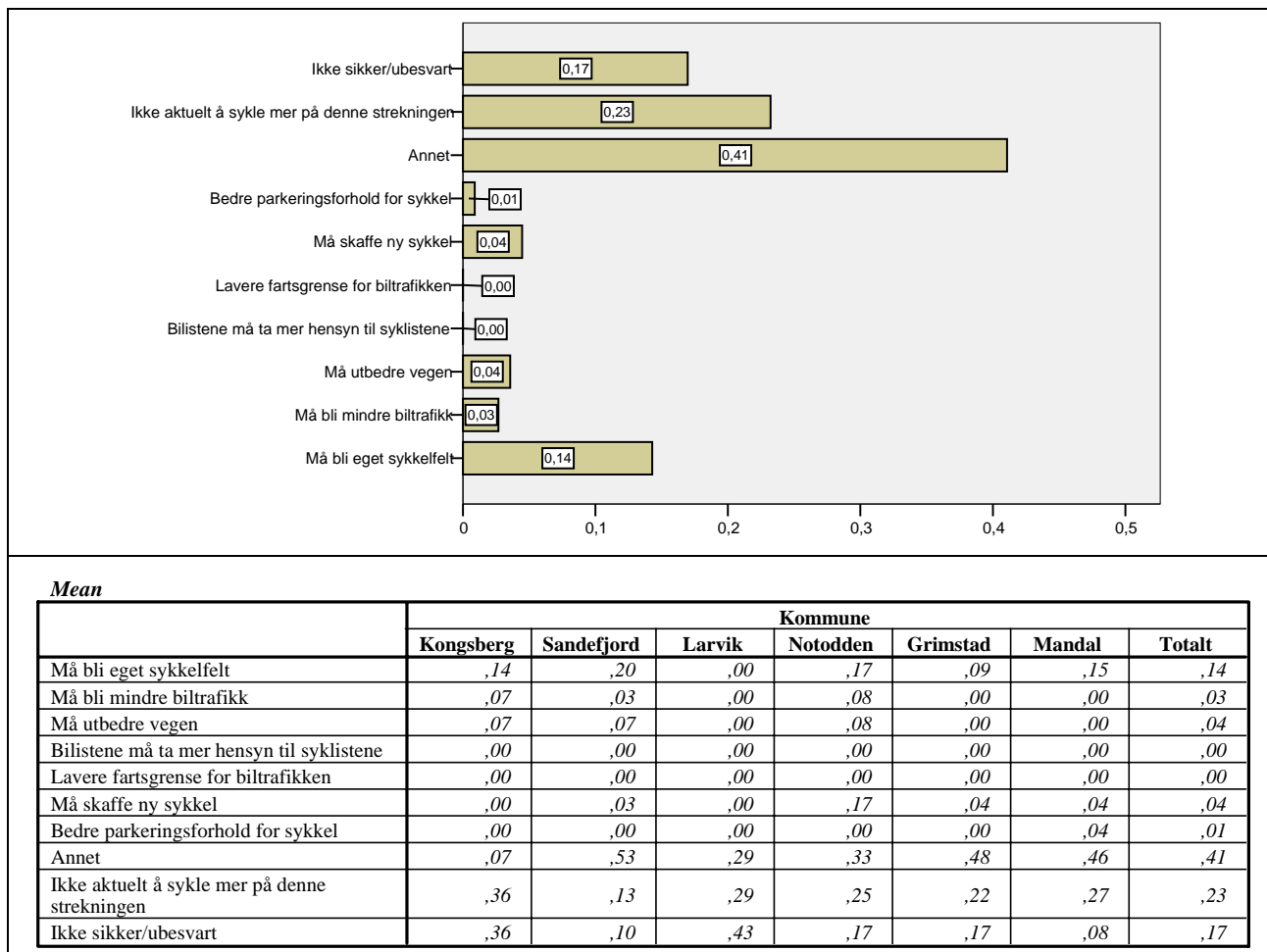
Figur 3-5: Hvilken annen reisemåte ville vært mest aktuell på denne turen?

**Figur 3-6** viser at et stort flertall, som varierte fra 78 % i Sandefjord til 93 % i Kongsberg og Larvik, svarte at de vanligvis brukte sykkel på den turen de nettopp hadde beskrevet. Det å selv kjøre bil var alternativet som kom opp oftest, og andelen som svarte dette varierte fra 3 % i Larvik til 12 % i Sandefjord.



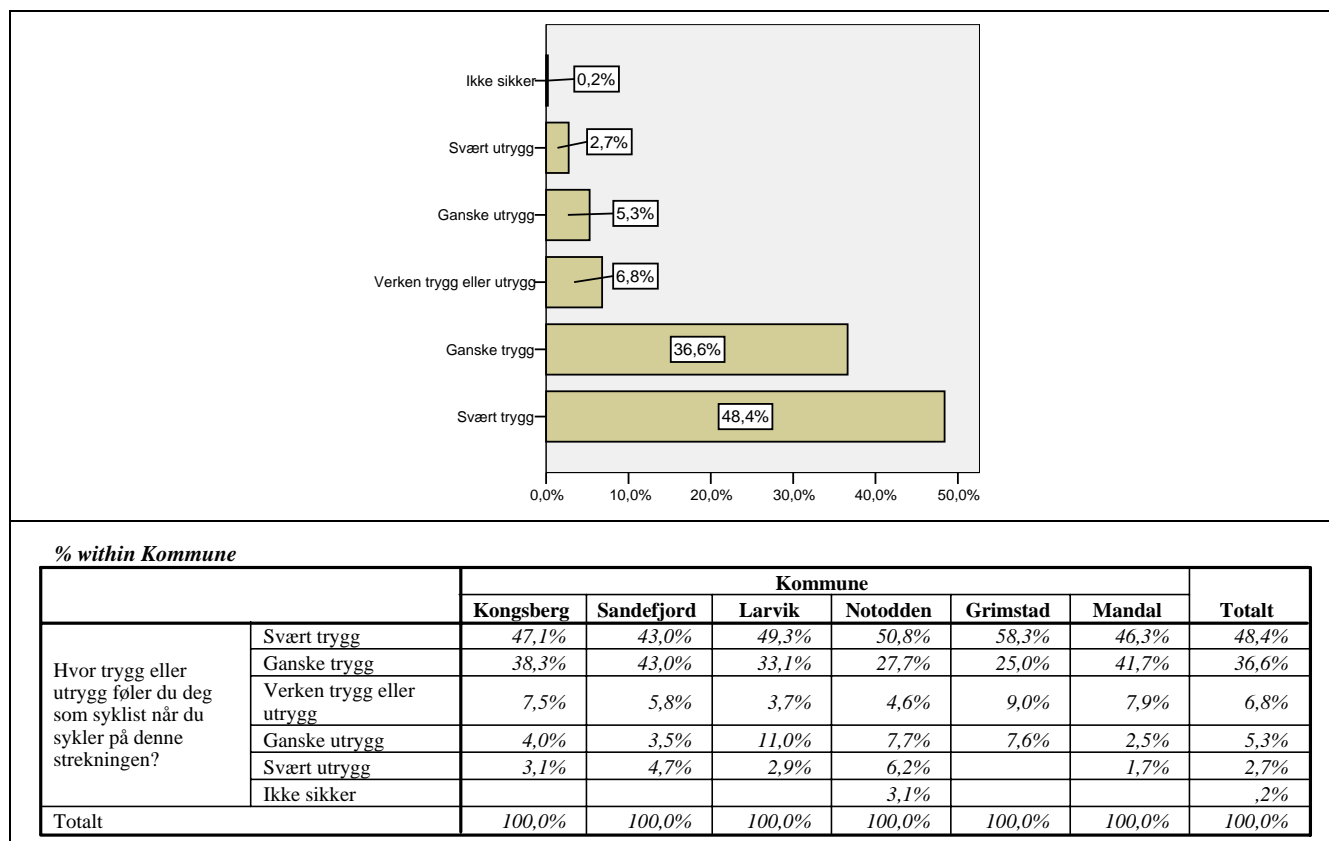
**Figur 3-6:** Bruker du vanligvis sykkel på denne strekningen, eller bruker du som oftest andre transportmidler?

Det var faktisk bare 112 personer som svarte at de vanligvis brukte andre transportmåter enn sykkel på den strekningen de hadde beskrevet. Disse fikk et tilleggsspørsmål om hva som skulle til for at de skulle sykle oftere på strekningen. Det var mulig å avgi flere svar, og i tillegg til de gitte svarkategoriene, kunne man selv formulere et svar. Vi ser i **Figur 3-7** at *Må bli eget sykkelfelt* var det positive forslaget som fikk størst tilslutning. Det var likevel bare 16 respondenter som svarte dette. Det vanligste svaret i gruppen *Annet* handlet om været, fulgt av forskjellige personlige forhold som mer fritid, bedre kondis, prioritering og motivasjon.



*Figur 3-7: Svarfordelinger på spørsmålet: Hva skal til for at du skal sykle oftere på denne strekningen?*

**Figur 3-8** viser at et overveiende flertall (85 %) følte seg svært trygge eller ganske trygge som syklist på den strekningen de hadde syklet. Følelsen av trygghet varierte noe mellom kommunene. Notodden lå lavest (79 %) og Mandal lå høyest (88 %). I forhold til bakgrunnsvariabler var menn, de under 30 år, de over 60 år, skoleelever/studenter og alderspensjonister mer trygge enn andre grupper.



*Figur 3-8: Hvor trygg eller utrygg føler du deg som syklist når du sykler denne strekningen?*

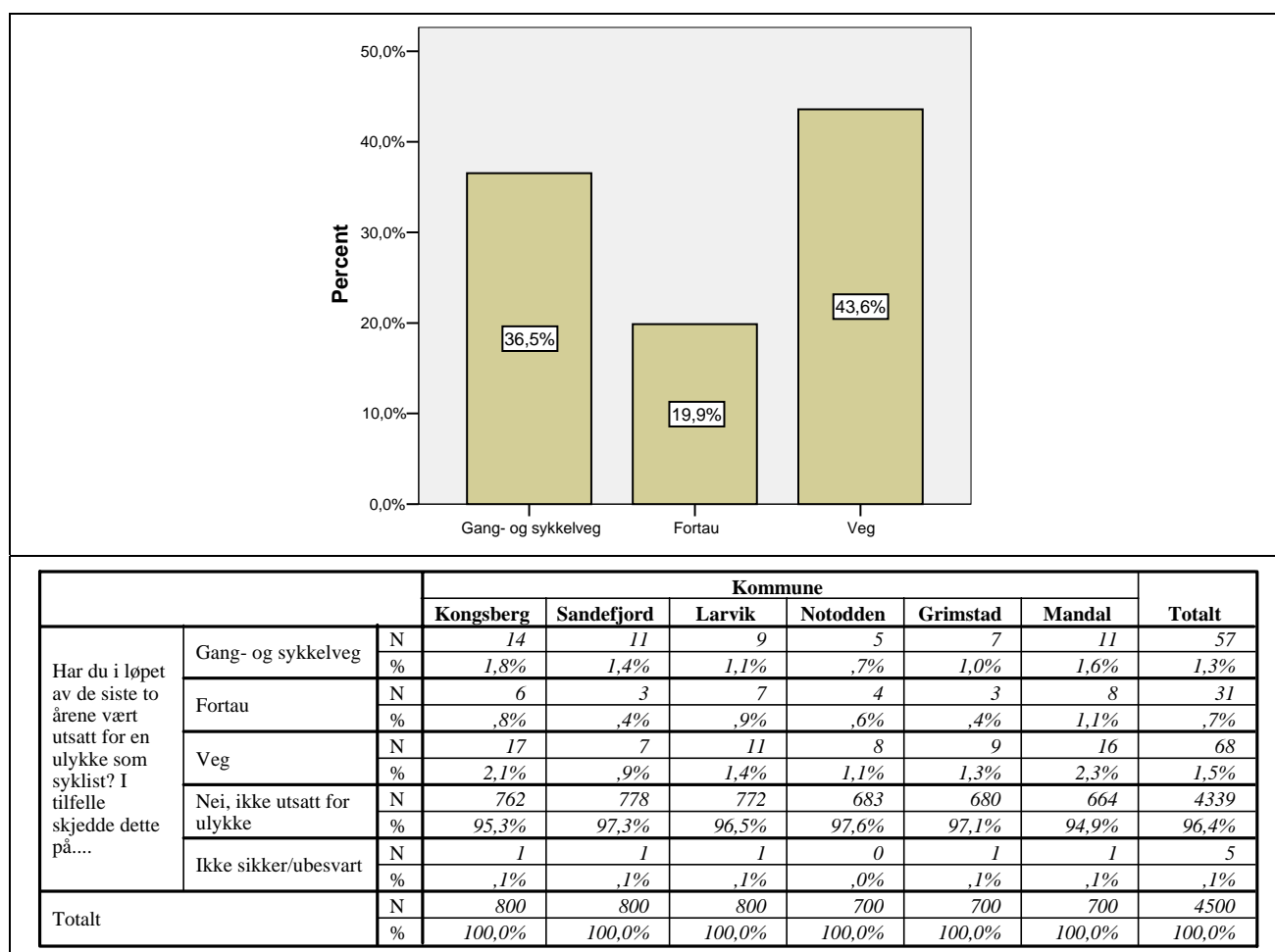


#### 4 ERFARING MED SKADEUHELL, MER SYKLING OG SYKKELBYPROSJEKTET

I totalutvalget var det 156 respondenter (4 %) som svarte at de i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist. **Figur 4-1** viser at over halvparten av ulykkene hadde funnet sted enten på gang- og sykkelveg eller på fortau. Mandal (5 %) og Kongsberg (5 %) hadde de høyeste andelene med personer som hadde vært utsatt for sykkelulykke, og Notodden (2 %) den laveste andelen.

I forhold til de som hadde syklet siste år (67 % av totalutvalget, se **Figur 2-1**), var det 5 % som hadde ulykkeserfaring. Mandal, Kongsberg og Larvik lå høyest med rundt 6 % og Sandefjord og Grimstad lå lavest med knapt 4 %.

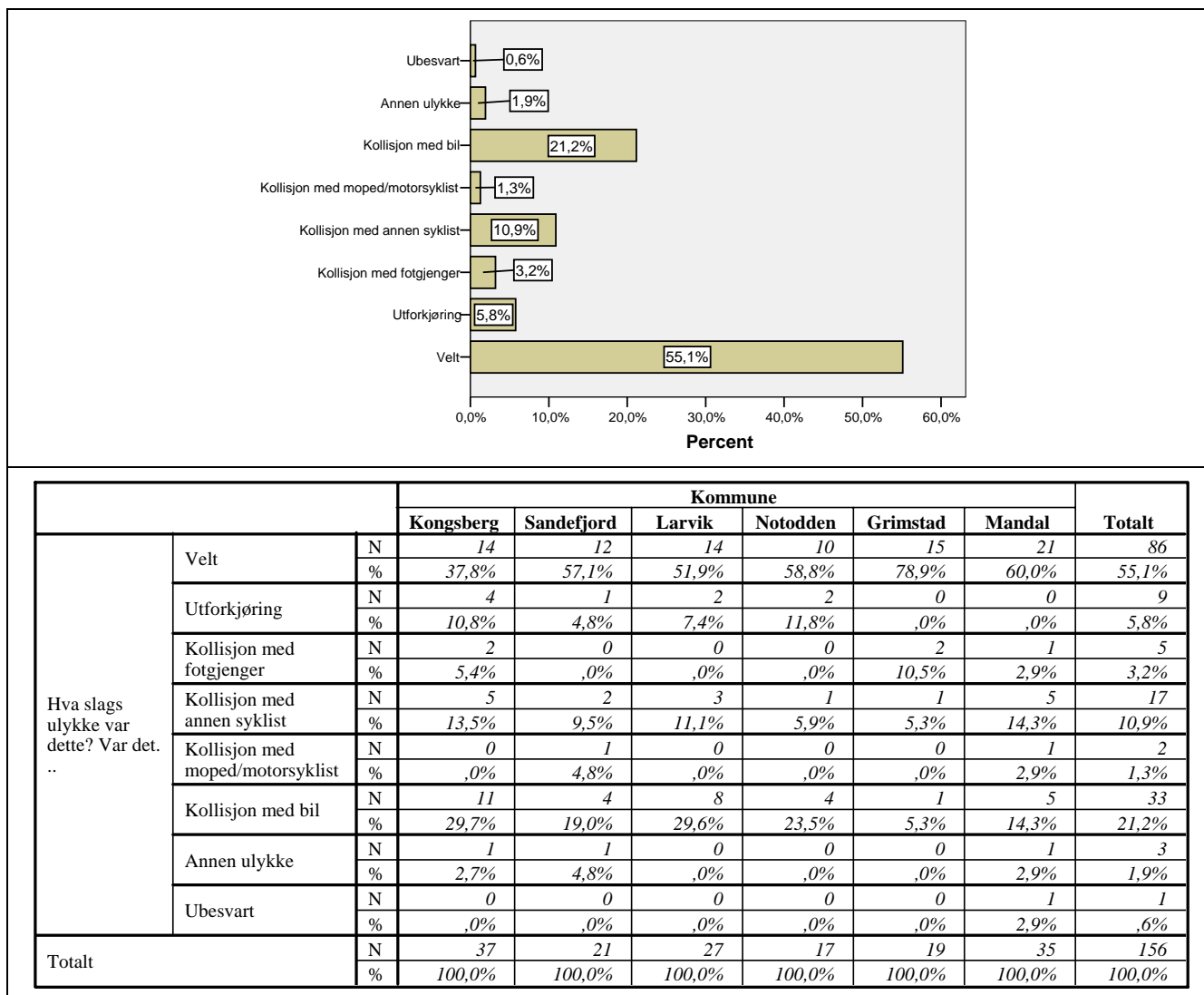
Grupper med over gjennomsnittlig andel med ulykkeserfaring i det totale utvalget var de som hadde syklet på registreringsdagen (11 %), skoleelever/studenter (9 %), menn (5 %) og personer under 30 år (7 %).



*Figur 4-1: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist*

**Figur 4-2** viser hvordan type ulykke fordelte seg totalt sett og i hver kommune. Til sammen utgjorde ”single”-ulykkene velt og utforkjøring 61 % av alle ulykkestypene, med lavest andel i Kongsberg og høyest andel i Grimstad.

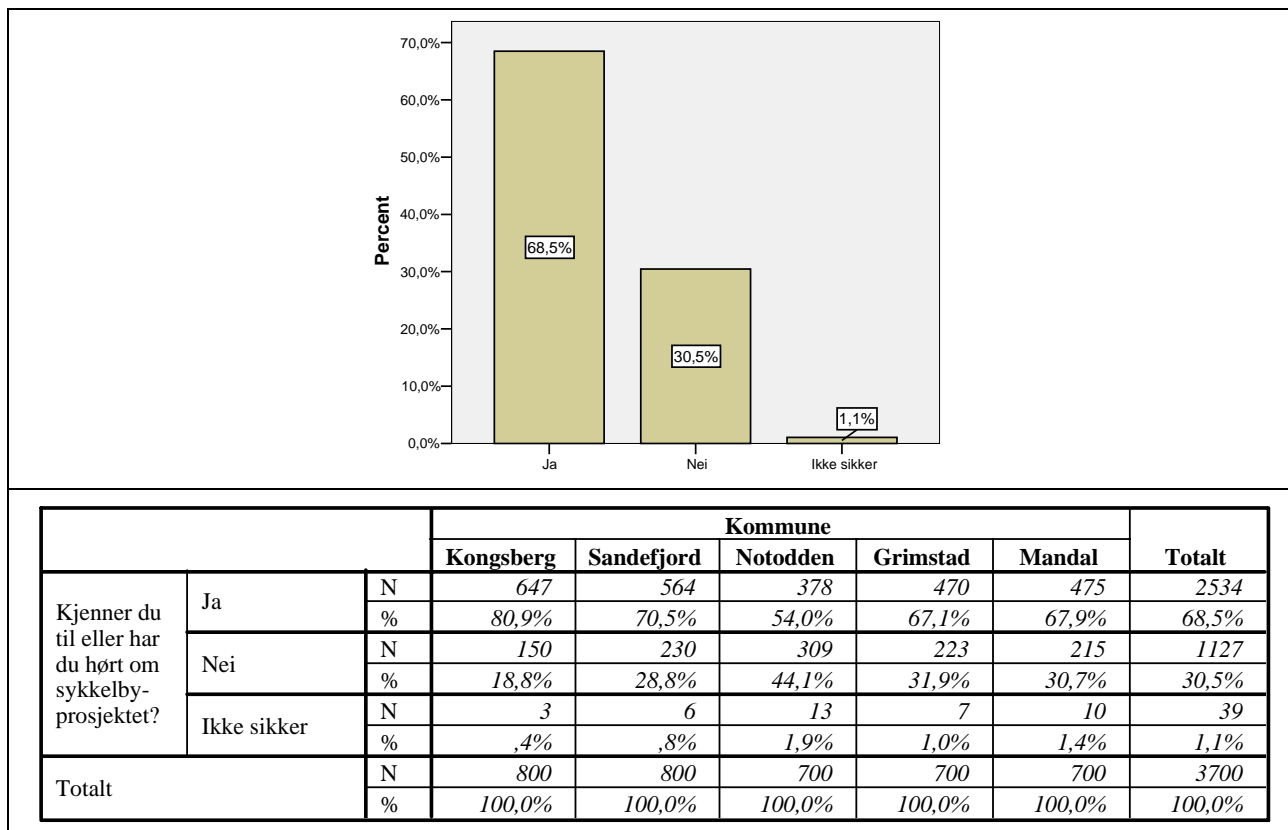
Kollisjon med bil forekom mest hyppig i Kongsberg og Larvik, og minst hyppig i Grimstad. Menn og den yngste aldersgruppen var overrepresentert når det gjaldt denne ulykkestypen. Mens for eksempel menn under 30 år utgjorde 13 % i totalutvalget, sto denne gruppen for 36 % av alle forekomstene av kollisjon med bil.



**Figur 4-2:** Hva slags ulykke var dette?

**Figur 4-3** viser at to tredeler hadde hørt om sykkelbyprosjektet i hjembyen sin. Denne andelen varierte mellom vel fem av ti i Notodden og åtte av ti i Kongsberg.

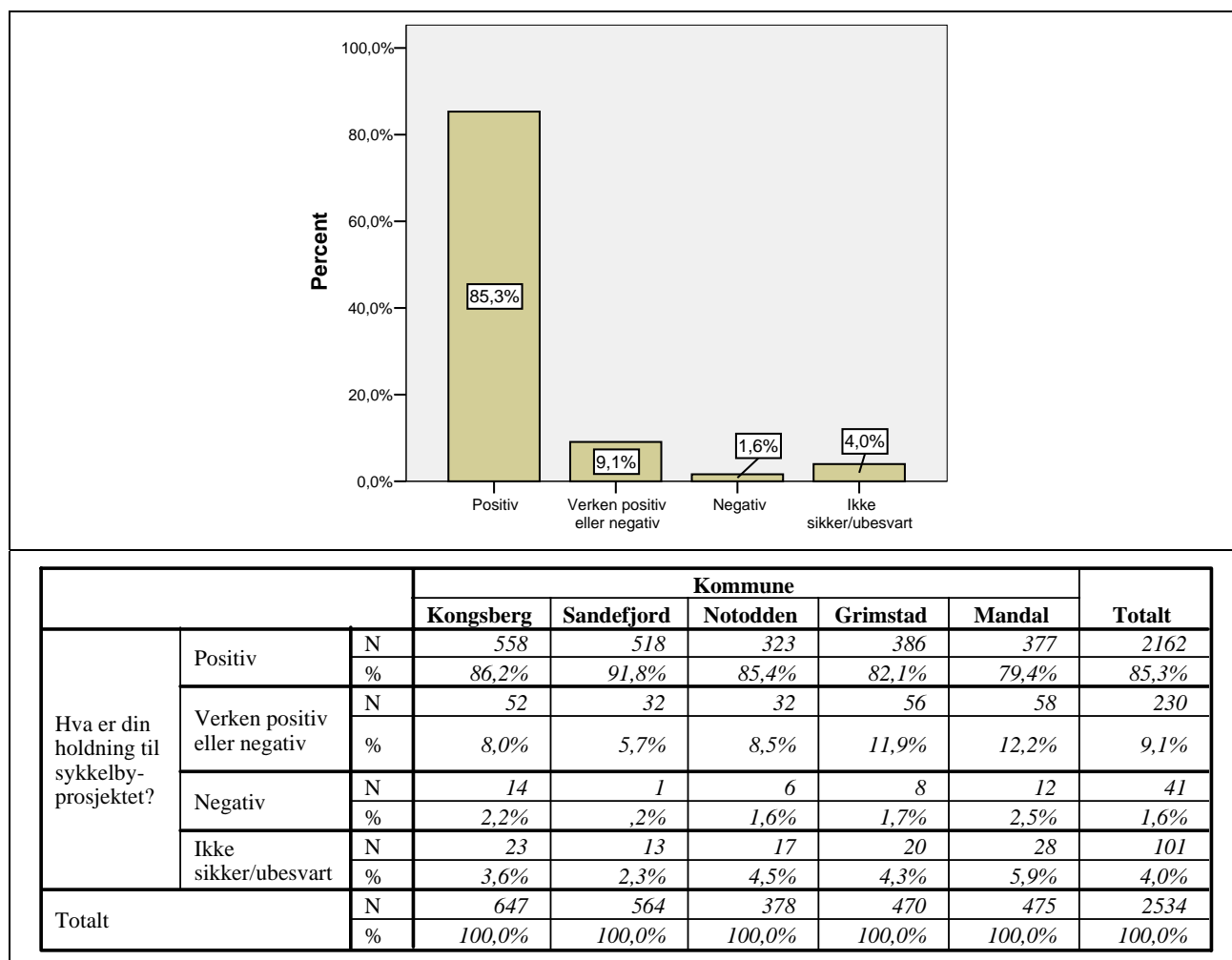
Av de som var under 30 år, var det bare 41 % som hadde hørt om sykkelbyprosjektet. Best informert var personer i aldersgruppen 45-59 år, der 82 % hadde hørt om prosjektet. Andel som var informert var høyere blant kvinner enn blant menn. De som hadde syklet i løpet av det siste året var også litt bedre informert enn de øvrige.



*Figur 4-3: Hørt om sykkelbyprosjektet i hjembyen?*

De som hadde kjennskap til eller hadde hørt om sykkelbyprosjektet, ble spurt om sin holdning. **Figur 4-4** viser at det var en overveiende positiv holdning i alle byene. Andel som var positive varierte mellom knapt 80 % i Mandal og vel 90 % i Sandefjord.

Andelen med positiv holdning var høyest i de to eldste aldersgruppene, og kvinner var litt mer positive enn menn. Blant de som hadde syklet på registreringsdagen var 89 % positive. Også den relativt store gruppen som hadde syklet i løpet av siste år var mer positive enn gjennomsnittet med 87 %.



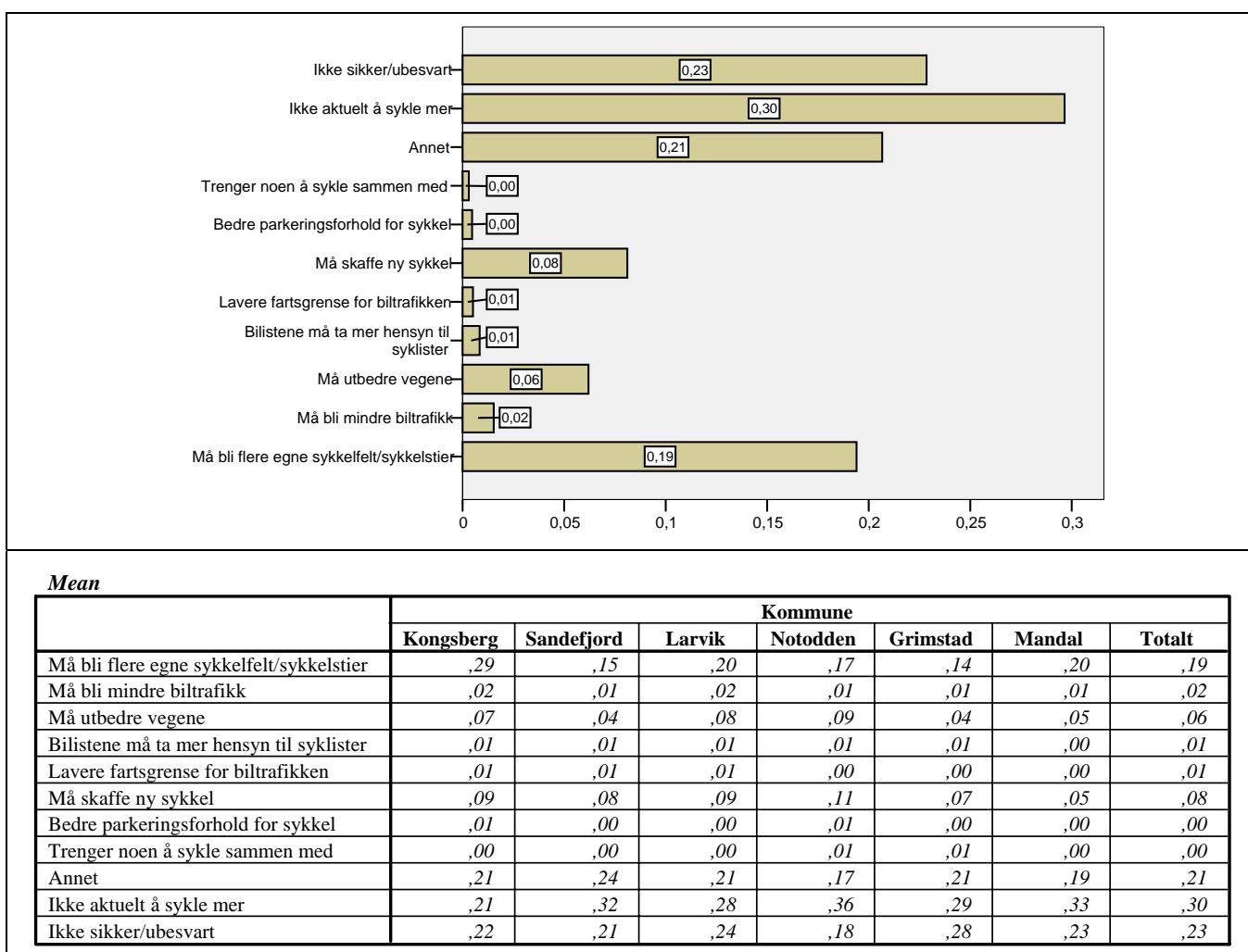
**Figur 4-4:** Holdning til sykkelbyprosjektet?

**Figur 4-5** på neste side viser hvilke andeler hvert av svaralternativene på spørsmålet om hva som skal til for å sykle mer, fikk i totalutvalget. Her var det anledning til å komme med flere svar. En stor andel på nesten en tredel svarte *Ikke aktuelt å sykle mer*, og en andel på nesten en firedel havnet i kategorien *Ikke sikker/ubesvart*. Blant de som avga et av disse to svarene, var det like vanlig som i totalutvalget at de hadde syklet på registreringsdagen. Men blant de som svarte *Ikke aktuelt å sykle mer*, var det bare 52 % som hadde syklet siste år, og blant de som svarte *Ikke sikker/ubesvart*, var det 80 % som hadde syklet siste år.

De øvrige svarene er avgitt av knapt halvparten av utvalget, og til sammen 930 respondenter svarte med egne ord (*Annet* i figuren). Disse individuelle svarene er gjengitt kommunevis i Vedlegg D.

Når det gjaldt øvrige svar som gikk på tiltak, kom det å få flere sykkelfelt/sykkelstier suverent øverst på lista (19 %), fulgt av å skaffe seg ny sykkel og utbedring av vegene. Andelen i Kongsberg som følte behovet for flere sykkelfelt/sykkelstier (29 %) var rundt dobbel så stor som i Grimstad (14 %) og Sandefjord (15 %).

Når vi ser på hvor ofte de ulike svarene forekom, i forhold til hvor mye folk syklet, kom det fram to interessante systematiske forskjeller. Den ene var at hos gruppen som hadde syklet i løpet av siste år, økte andelen som ville ha flere sykkelfelt/sykkelstier til 23 % og hos de som faktisk hadde syklet på registreringsdagen økte den til 25 %. Den andre gjaldt behovet for å skaffe seg ny sykkel. Blant de som hadde syklet på registreringsdagen var det bare en andel på 3 % som anga dette, mot 5 % for de som hadde syklet i løpet av siste år og 8 % for totalutvalget.



Figur 4-5: Svarfordelinger på spørsmålet: Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?



## 5 OMFANG AV SYKKELBRUKEN OG POTENSIALET FOR ØKNING

Et overordnet mål for sykkelbyprosjektene er at sykkelbruken skal øke med 50 %. Noen byer har satt 2015 som frist for når dette skal oppnås. For å kunne følge opp og etterprøve denne målsettingen, er det viktig å være konkret på hvordan sykkelbruken skal måles, og at dagens nivå blir fastlagt for hver av sykkelbyene.

Vi foreslår at sykkelbruken tallfestes som utført personkm med sykkel pr innbygger pr dag. For en gjennomsnittsdag blir dette målet produktet av tre faktorer; nemlig (1) andel av innbyggerne som sykler, (2) antall sykkelture pr person som sykler og (3) reiselengden i km pr sykkelstur.

**Tabell 5-1** viser disse tallene i 2006 for hver av sykkelbyene og samlet. Her gjør vi oppmerksom på at ved utregningen av disse tallstørrelsene er datamaterialet vektet. Det vil si at i hver kommune er det korrigert for hvor mange menn og kvinner i hver av de fire aldersgruppene det var i utvalget, i forhold til hvor mange det var i populasjonen.

Allerede i innledningen ble det pekt på at enkelte grupper var underrepresentert i utvalget (for eksempel menn 30-44 år), mens andre grupper var overrepresentert (for eksempel både menn og kvinner 60 år +). **Tabell V- 1** i Vedlegg F viser hvordan menn og kvinner var fordelt på aldersklasser antallsmessig og prosentvis i hver av kommunene, og **Tabell V- 2** viser hvilke vekt faktorer som ble anvendt for å korrigere for skjevhetene mellom utvalg og populasjon.

*Tabell 5-1: Hovedtall for dagens sykkelaktivitet i byene*

Kommune	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelture pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelstur	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Kongsberg	0,19	2,2	4,1	1,8
Sandefjord	0,13	2,3	5,9	1,8
Larvik	0,11	2,1	5,2	1,2
Notodden	0,06	2,1	4,4	0,6
Grimstad	0,13	2,1	4,1	1,2
Mandal	0,22	2,3	5,1	2,5
Totalt	0,14	2,2	5,0	1,5

Når det gjelder resultatene i **Tabell 5-1**, ser vi at utgangspunktene for å nå en målsetting om 50 % økning er til dels svært forskjellig i byene. I forhold til Notodden med sin 0,6 personkm, var nivået i Larvik og Grimstad dobbelt så høyt, i Kongsberg og Sandefjord tre ganger så høyt og i Mandal fire ganger så høyt.

Før vi går over til å se mer detaljert på hver sykkelby, kan det være interessant å se om det samlet sett var typiske forskjeller når det gjaldt sykkelaktivitet i forhold til aldersgruppe og kjønn. I **Tabell 5-2** på neste side ser vi at i forhold til aldersgruppe, var det avtagende aktivitet med økende alder. De yngste produserte i gjennomsnitt 2,1 personkm pr innbygger pr dag. Aktiviteten sank til 1,7 personkm for gruppen 30-44 år, 1,3 personkm for gruppen 45-59 år og 1,0 personkm for de som var 60 år og eldre.

Menn syklet gjennomgående mer enn kvinner, med unntak for aldersgruppen 45-59 år, der menn og kvinner var like aktive. Som gjennomsnitt produserte menn 1,9 personkm, mot 1,1 personkm for kvinner.

*Tabell 5-2: Dagens sykkelaktivitet fordelt på aldersgrupper og kjønn*

Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturner pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelturn	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Under 30 år	Mann	0,24	2,2	5,2	2,8
	Kvinne	0,15	2,3	3,9	1,3
	<i>Totalt</i>	<i>0,20</i>	<i>2,3</i>	<i>4,7</i>	<i>2,1</i>
30-44 år	Mann	0,14	2,3	6,6	2,2
	Kvinne	0,12	2,1	4,7	1,2
	<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,2</i>	<i>5,8</i>	<i>1,7</i>
45-59 år	Mann	0,12	2,2	4,9	1,3
	Kvinne	0,14	2,0	4,4	1,3
	<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,1</i>	<i>4,6</i>	<i>1,3</i>
60 år og eldre	Mann	0,12	2,2	5,3	1,3
	Kvinne	0,09	2,1	4,4	0,8
	<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,2</i>	<i>4,8</i>	<i>1,0</i>
Totalt	Mann	0,16	2,2	5,5	1,9
	Kvinne	0,12	2,1	4,3	1,1
	<i>Totalt</i>	<i>0,14</i>	<i>2,2</i>	<i>5,0</i>	<i>1,5</i>

I arbeidet med å nå målsettingen om 50 % økning i personkm, vil prosentvise endringer i positiv retning for alle innsatsfaktorene (1) til (3) nevnt foran ha like stor betydning. Men størst potensial i de fleste byene er det nok når det gjelder faktor 1, nemlig å få flere til å sykle. Vi ser at som gjennomsnitt for kommunene varierte andelen som syklet mellom 0,06 og 0,22, mens faktor 2 og 3 varierte forholdsvis lite rundt gjennomsnittsverdiene på henholdsvis 2,2 sykkelturner pr syklist og 5,0 km pr sykkelturn.

Dagens sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn for hver av de seks byene er vist i påfølgende **Tabell 5-3** til **Tabell 5-8**. I tiden framover kan hver kommune bruke disse resultatene på den måten det passer best i forhold til lokale forhold. Det kan være greit å huske på at hver av aldersgruppene utgjør ca en fjerdedel av befolkningen. En gitt prosentvis forbedring i en aldersgruppe bidrar derfor like mye som samme prosentvise forbedring i en annen aldersgruppe.

*Tabell 5-3: Dagens sykkelaktivitet Kongsberg*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturner pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelturn	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Kongsberg	Under 30 år	Mann	0,30	2,5	3,6	2,8
		Kvinne	0,27	2,4	3,7	2,4
		<i>Totalt</i>	<i>0,29</i>	<i>2,5</i>	<i>3,7</i>	<i>2,6</i>
	30-44 år	Mann	0,16	2,0	3,8	1,2
		Kvinne	0,15	2,0	2,5	0,7
		<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,0</i>	<i>3,2</i>	<i>1,0</i>
	45-59 år	Mann	0,21	2,1	4,9	2,2
		Kvinne	0,15	2,1	4,0	1,2
		<i>Totalt</i>	<i>0,18</i>	<i>2,1</i>	<i>4,6</i>	<i>1,7</i>
	60 år og eldre	Mann	0,20	2,0	5,0	2,0
		Kvinne	0,12	2,2	6,2	1,6
		<i>Totalt</i>	<i>0,15</i>	<i>2,1</i>	<i>5,5</i>	<i>1,8</i>
	Totalt	Mann	0,22	2,2	4,2	2,1
		Kvinne	0,17	2,2	3,9	1,5
		<i>Totalt</i>	<i>0,19</i>	<i>2,2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,8</i>



*Tabell 5-4: Dagens sykkelaktivitet Sandefjord*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturnere pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelturn	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Sandefjord	Under 30 år	Mann	0,26	2,0	6,1	3,1
		Kvinne	0,11	2,3	5,3	1,4
		<b>Totalt</b>	<b>0,18</b>	<b>2,1</b>	<b>5,9</b>	<b>2,2</b>
	30-44 år	Mann	0,14	3,1	7,8	3,3
		Kvinne	0,14	2,2	4,7	1,4
		<b>Totalt</b>	<b>0,14</b>	<b>2,7</b>	<b>6,2</b>	<b>2,3</b>
	45-59 år	Mann	0,10	2,3	5,0	1,2
		Kvinne	0,15	2,1	5,1	1,6
		<b>Totalt</b>	<b>0,13</b>	<b>2,1</b>	<b>5,1</b>	<b>1,4</b>
	60 år og eldre	Mann	0,11	2,2	8,0	1,9
		Kvinne	0,08	2,3	5,1	0,9
		<b>Totalt</b>	<b>0,09</b>	<b>2,2</b>	<b>6,6</b>	<b>1,3</b>
Totalt	Mann	0,15	2,3	6,6	2,3	
	Kvinne	0,12	2,2	5,0	1,3	
	<b>Totalt</b>	<b>0,13</b>	<b>2,3</b>	<b>5,9</b>	<b>1,8</b>	

*Tabell 5-5: Dagens sykkelaktivitet Larvik*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturnere pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelturn	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Larvik	Under 30 år	Mann	0,19	2,3	6,7	3,0
		Kvinne	0,10	2,0	3,6	0,7
		<b>Totalt</b>	<b>0,15</b>	<b>2,2</b>	<b>5,7</b>	<b>1,8</b>
	30-44 år	Mann	0,15	2,0	7,6	2,4
		Kvinne	0,12	1,9	3,7	0,8
		<b>Totalt</b>	<b>0,13</b>	<b>2,0</b>	<b>5,9</b>	<b>1,6</b>
	45-59 år	Mann	0,05	2,5	5,8	0,8
		Kvinne	0,10	1,8	3,7	0,7
		<b>Totalt</b>	<b>0,08</b>	<b>2,1</b>	<b>4,4</b>	<b>0,7</b>
	60 år og eldre	Mann	0,09	2,3	4,5	0,9
		Kvinne	0,08	1,9	3,5	0,6
		<b>Totalt</b>	<b>0,09</b>	<b>2,1</b>	<b>3,9</b>	<b>0,7</b>
Totalt	Mann	0,12	2,2	6,5	1,8	
	Kvinne	0,10	1,9	3,6	0,7	
	<b>Totalt</b>	<b>0,11</b>	<b>2,1</b>	<b>5,2</b>	<b>1,2</b>	

*Tabell 5-6: Dagens sykkelaktivitet Notodden*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturnere pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkelturn	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Notodden	Under 30 år	Mann	0,13	1,8	3,5	0,8
		Kvinne	0,13	2,6	2,7	0,9
		<b>Totalt</b>	<b>0,13</b>	<b>2,2</b>	<b>3,1</b>	<b>0,9</b>
	30-44 år	Mann	0,02	2,0	2,0	0,1
		Kvinne	0,03	2,0	9,0	0,5
		<b>Totalt</b>	<b>0,02</b>	<b>2,0</b>	<b>6,0</b>	<b>0,3</b>
	45-59 år	Mann	0,09	1,9	6,2	1,0
		Kvinne	0,07	2,0	5,7	0,8
		<b>Totalt</b>	<b>0,08</b>	<b>1,9</b>	<b>6,0</b>	<b>0,9</b>
	60 år og eldre	Mann	0,05	2,0	4,7	0,5
		Kvinne	0,02	2,0	3,5	0,1
		<b>Totalt</b>	<b>0,03</b>	<b>2,0</b>	<b>4,4</b>	<b>0,3</b>
Totalt	Mann	0,07	1,9	4,4	0,6	
	Kvinne	0,06	2,3	4,3	0,5	
	<b>Totalt</b>	<b>0,06</b>	<b>2,1</b>	<b>4,4</b>	<b>0,6</b>	

*Tabell 5-7: Dagens sykkelaktivitet Grimstad*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturer pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkel tur	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Grimstad	Under 30 år	Mann	0,27	2,4	3,8	2,5
		Kvinne	0,14	2,1	3,2	0,9
		<i>Totalt</i>	<i>0,21</i>	<i>2,3</i>	<i>3,6</i>	<i>1,7</i>
	30-44 år	Mann	0,13	2,0	4,6	1,2
		Kvinne	0,05	2,0	3,3	0,3
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,0</i>	<i>4,2</i>	<i>0,8</i>
	45-59 år	Mann	0,16	2,2	4,4	1,5
		Kvinne	0,13	1,9	4,6	1,2
		<i>Totalt</i>	<i>0,15</i>	<i>2,0</i>	<i>4,5</i>	<i>1,3</i>
	60 år og eldre	Mann	0,11	2,3	4,1	1,1
		Kvinne	0,07	1,9	4,9	0,6
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,1</i>	<i>4,4</i>	<i>0,8</i>
	Totalt	Mann	0,17	2,2	4,2	1,6
		Kvinne	0,10	2,0	3,9	0,8
		<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,1</i>	<i>4,1</i>	<i>1,2</i>

*Tabell 5-8: Dagens sykkelaktivitet Mandal*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Andel av innbyggerne som syklet	Antall sykkelturer pr syklist	Reiselengde (km) pr sykkel tur	Personkm med sykkel pr innbygger pr dag
Mandal	Under 30 år	Mann	0,31	2,3	5,0	3,6
		Kvinne	0,21	2,5	4,1	2,2
		<i>Totalt</i>	<i>0,26</i>	<i>2,4</i>	<i>4,6</i>	<i>2,9</i>
	30-44 år	Mann	0,19	2,5	8,8	4,1
		Kvinne	0,20	2,2	9,5	4,3
		<i>Totalt</i>	<i>0,20</i>	<i>2,3</i>	<i>9,2</i>	<i>4,2</i>
	45-59 år	Mann	0,20	2,0	3,8	1,5
		Kvinne	0,29	2,1	4,2	2,5
		<i>Totalt</i>	<i>0,24</i>	<i>2,0</i>	<i>4,0</i>	<i>2,0</i>
	60 år og eldre	Mann	0,16	2,4	3,2	1,3
		Kvinne	0,17	2,2	2,5	0,9
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,3</i>	<i>2,8</i>	<i>1,1</i>
	Totalt	Mann	0,22	2,3	5,3	2,7
		Kvinne	0,22	2,2	5,0	2,4
		<i>Totalt</i>	<i>0,22</i>	<i>2,3</i>	<i>5,1</i>	<i>2,5</i>

**VEDLEGG**



**A INTERVJUSKJEMA**

NORSK RESPONS AS

**UNDERSØKELSE I SANDEFJORD**

2. MAI - 30. JUNI 2006

**INTRO**

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Norsk Respons i forbindelse med en spørreundersøkelse vi gjennomfører for Statens vegvesen i Sandefjord. 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. 6-7 minutter til å svare på noen spørsmål?

400. Først noen bakgrunnsspørsmål?  
Hvor i Sandefjord kommune bor du?

**LES OPP**

- 1: Sentrum
- 2: Hystad
- 3: Vesterøy
- 4: Østerøy
- 5: Helgerød
- 6: From
- 7: Breidablikk
- 8: Fevang
- 9: Bø
- 10: Bugården
- 11: Førstad
- 12: Andre steder
- 13: Ubesvart

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ siviltjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

ALLE

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

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

HVIS JA I SPM 103

104. Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

- LES OPP      FLERE SVAR MULIG
- 1: Vår (mars, april, mai)
  - 2: Sommer (juni, juli, august)
  - 3: Høst (september, oktober, november)
  - 4: Vinter (desember, januar, februar)
  - 5: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

105. Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?  
Er det...

- LES OPP
- 1: 5 eller flere dager i uken
  - 2: 3-4 dager i uken
  - 3: 1-2 dager i uken
  - 4: Noen dager i måneden
  - 5: Sjeldnere
  - 6: Aldri
  - 7: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

106. I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?

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

HVIS JA I SPM 103

107. Syklet du i går?

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

HVIS JA I SPM 107

203. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din i går, hva var hovedformålet med denne?

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

204. Hvor startet denne sykkelturen?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted=> Samme liste som i spørsmål 400

205. ANNET STED? Hvor var dette?

LES OPP OM NØDVENDIG

- 1: Sentrum
- 2: Hystad
- 3: Vesterøy
- 4: Østerøy
- 5: Helgerød
- 6: From
- 7: Breidablikk
- 8: Fevang
- 9: Bø
- 10: Bugården
- 11: Førstad
- 12: Andre steder
- 13: Ubesvart

206. Hvor endte denne sykkelturen?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted=> Samme liste som i spørsmål 400

207. ANNET STED? Hvor var dette?

LES OPP OM NØDVENDIG

- 1: Sentrum
- 2: Hystad
- 3: Vesterøy
- 4: Østerøy
- 5: Helgerød
- 6: From
- 7: Breidablikk
- 8: Fevang
- 9: Bø
- 10: Bugården
- 11: Førstad
- 12: Andre steder
- 13: Ubesvart

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

NOTER ANTALL KILOMETER

0=IKKE SIKKER

1=EN KILOMETER ELLER MINDRE

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

NOTER ANTALL MINUTTER

0=IKKE SIKKER

1=ETT MINUTT ELLER MINDRE

211. Ville en annen reisemåte vært aktuell på denne turen?  
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\_\_\_\_
- 8: Nei, kunne ikke brukt annen reisemåte
- 9: Ikke sikker/ubesvart

212. Bruker du vanligvis sykkel når du reiser denne strekningen, eller bruker du som oftest andre transportmidler?

I tilfelle, hvilket transportmiddel bruker du oftest?

- 1: Bruker vanligvis sykkel på denne strekningen
- 2: Bruker som oftest bil som sjåfør
- 3: Bruker som oftest bil som passasjer
- 4: Bruker som oftest buss
- 5: Bruker som oftest å gå
- 6: Bruker som oftest motorsykkel/moped
- 7: Bruker som oftest drosje
- 8: Annet\_\_\_\_\_
- 9: Ikke sikker/ubesvart

HVIS ANNET TRANSPORTMIDDEL

213. Hva skal til for at du skal sykle oftere på denne strekningen?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli eget sykkelfelt
- 2: Må bli mindre biltrafikk
- 3: Må utbedre vegen
- 4: Bilistene må ta mer hensyn til syklistene
- 5: Lavere fartsgrense for biltrafikken
- 6: Må skaffe ny sykkel
- 7: Bedre parkeringsforhold for sykkel
- 8: Annet\_\_\_\_NOTER
- 9: Ikke aktuelt å sykle mer på denne strekningen
- 10: Ikke sikker/ubesvart

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

- 1: Svært trygg
- 2: Ganske trygg
- 3: Verken trygg eller utrygg
- 4: Ganske utrygg



- 5: Svært utrygg
- 6: Ikke sikker

215. Hadde du flere turer på sykkel i går?

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS JA STILLES SPØRSMÅL 203-215 FOR NESTE SYKKELTUR.

TIL ALLE

501. 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

502. Hva slags ulykke var dette?  
Var det... ?

LES OPP

- 1: Velt
- 2: Utforkjøring
- 3: Kollisjon med fotgjenger
- 4: Kollisjon med annen syklist
- 5: Kollisjon med moped/motorsykkel
- 6: Kollisjon med bil
- 7: Annen ulykke\_\_\_\_\_NOTÉR
- 8: Ubesvart

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

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli flere egne sykkelfelt/sykkelstier
- 2: Må bli mindre biltrafikk
- 3: Må utbedre vegene
- 4: Bilistene må ta mer hensyn til syklist
- 5: Lavere fartsgrense for biltrafikken
- 6: Må skaffe ny sykkel
- 7: Bedre parkeringsforhold for sykkel
- 8: Trenger noen å sykle sammen med
- 9: Annet\_\_\_\_\_NOTÉR
- 10: Ikke aktuelt å sykle mer
- 11: Ikke sikker/ubesvart

504. Kjenner du til eller har du hørt om sykkelbyprosjektet i < BY >?

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

## HVIS KJENNSKAP ELLER HØRT OM SYKKELBYPROSJEKTET

505. Hva er din holdning til sykkelbyprosjektet i &lt; BY &gt;? Er du...

## LES OPP

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

## Bakgrunnsspørsmål:

403. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

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

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

98=ubesvart, vet ikke

Antall biler i husstanden: \_\_\_\_\_

## HVIS 18 ÅR ELLER ELDRE

405. Har du førerkort for bil?

- 1: Ja
- 2: Nei

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

98=ubesvart, vet ikke

Antall andre med førerkort i husstanden: \_\_\_\_\_

## HVIS 1 PÅ SPM. 405:

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

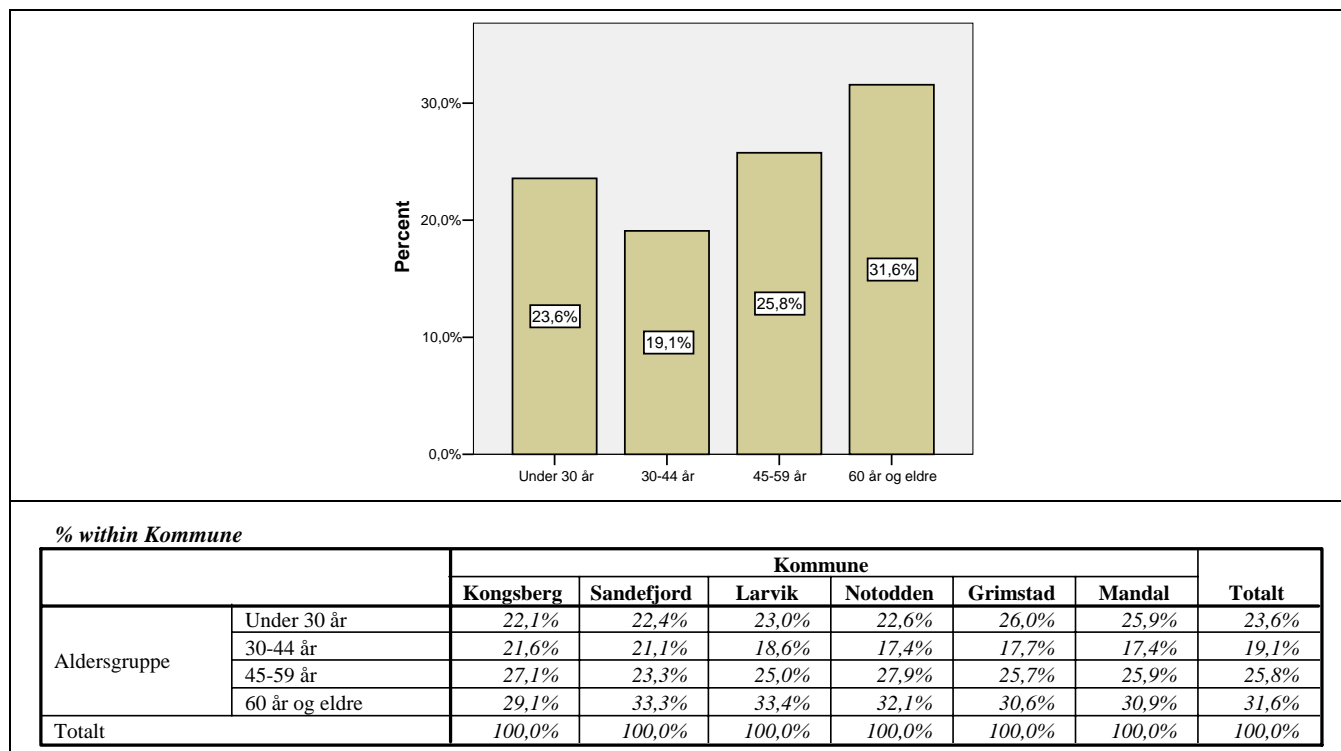
## LES OPP

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker, uoppgitt

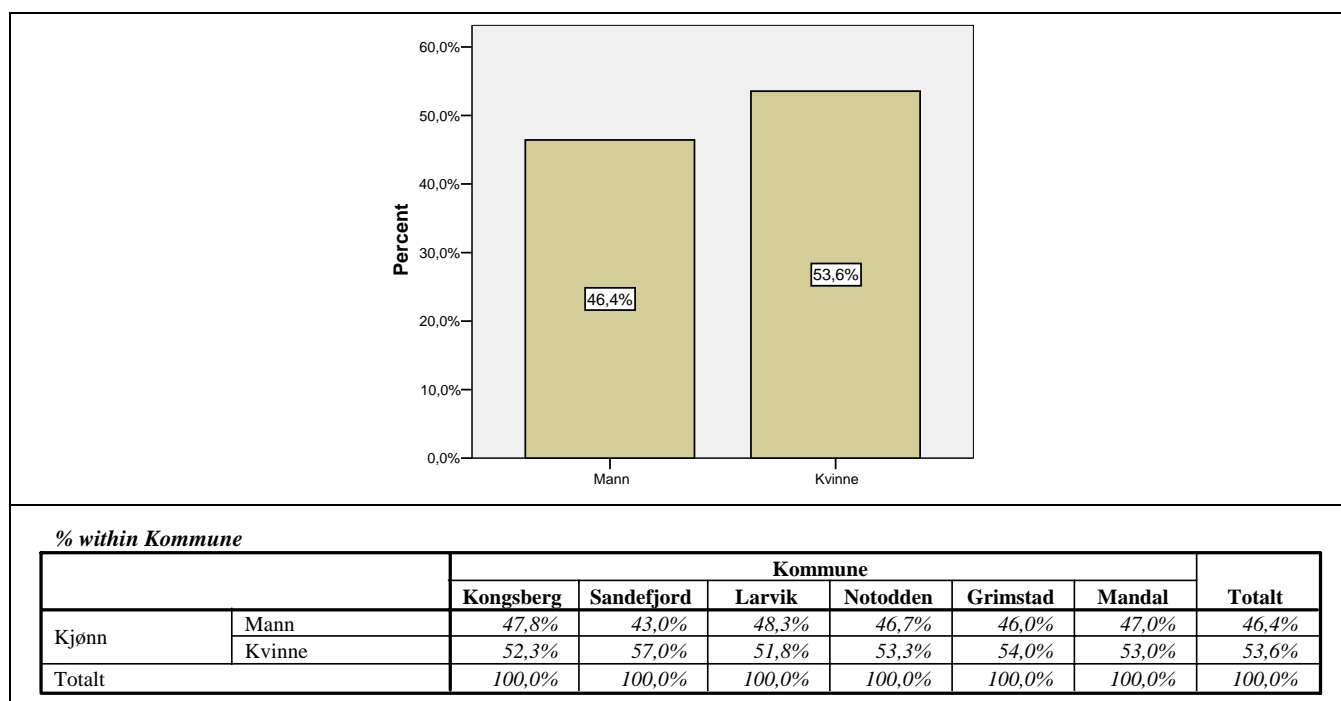
408. Kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne

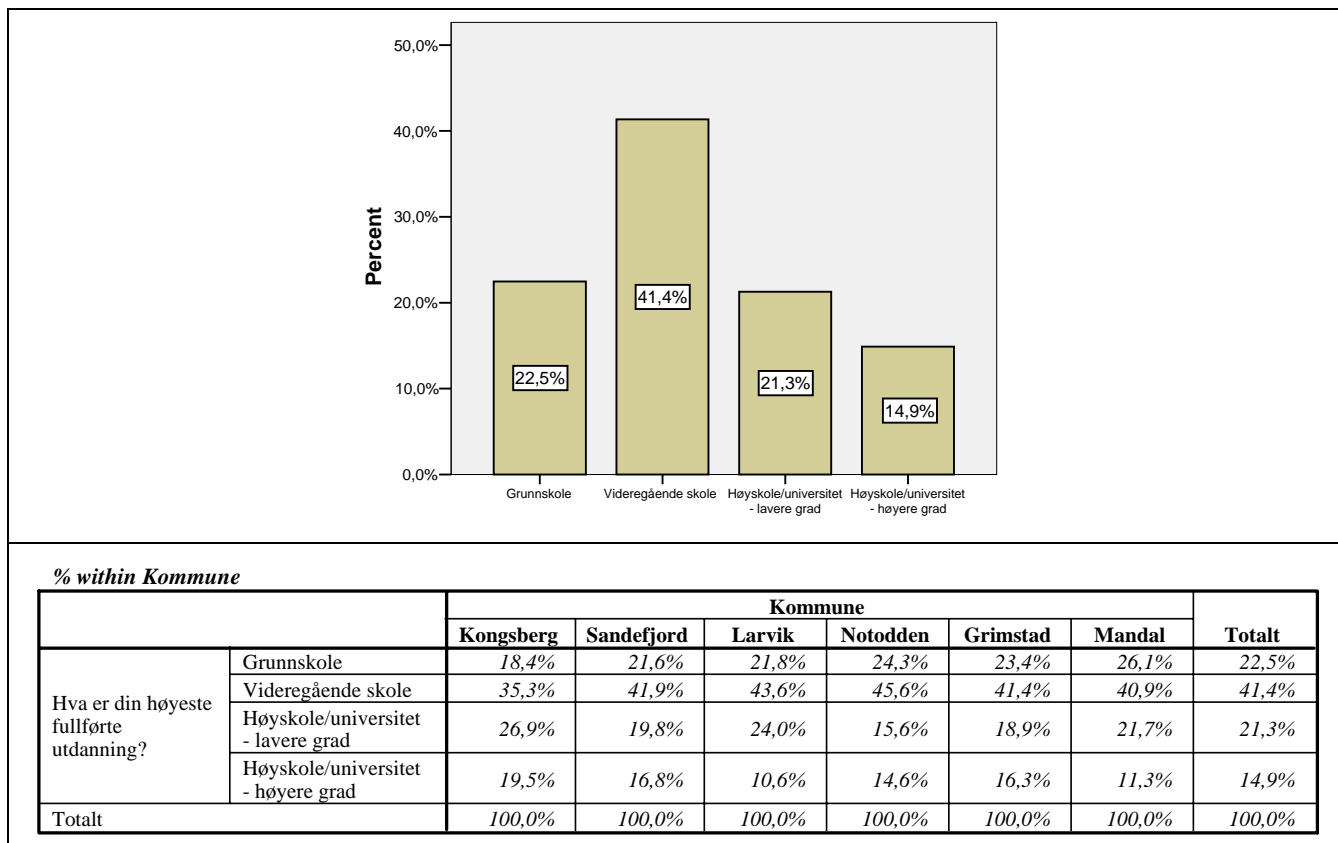
## B BAKGRUNNSVARIABLER SAMLET OG KOMMUNEVIS



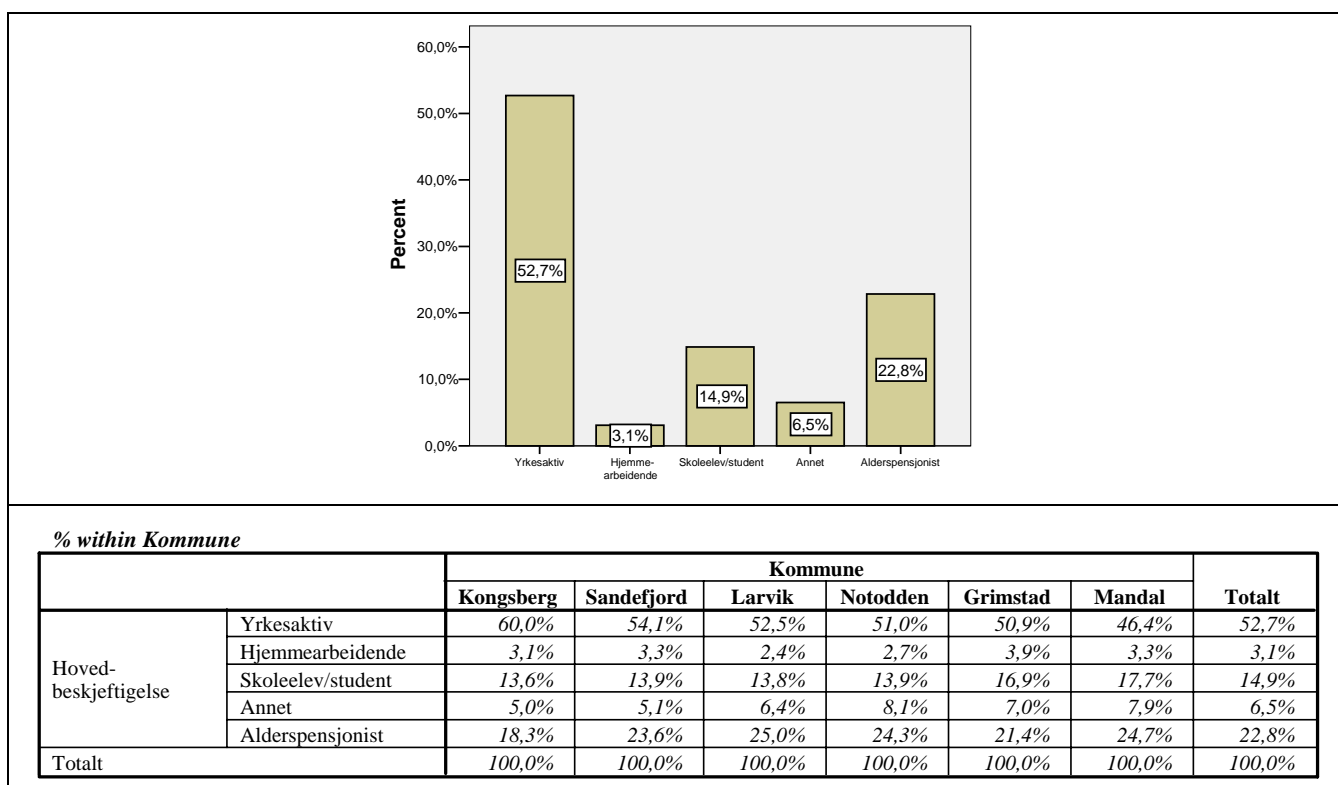
Figur V- 1: Fordeling på aldersgruppe (N=4500)



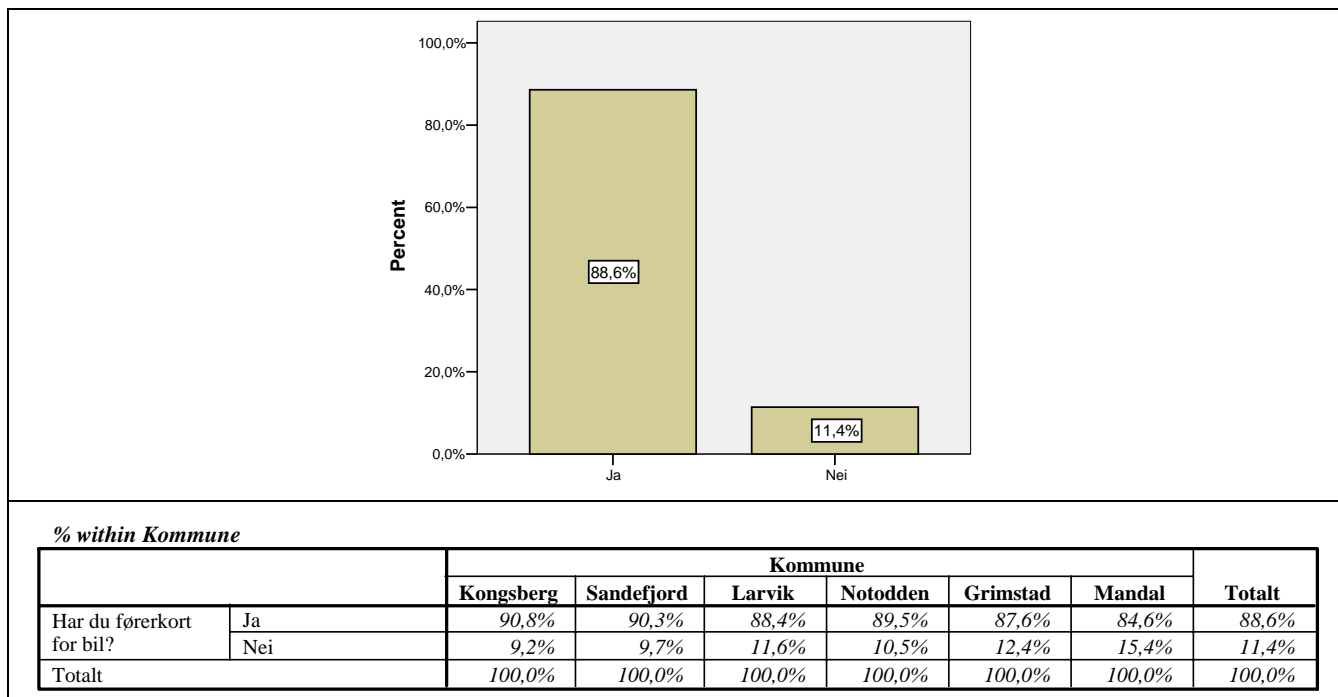
Figur V- 2: Fordeling på kjønn (N=4500)



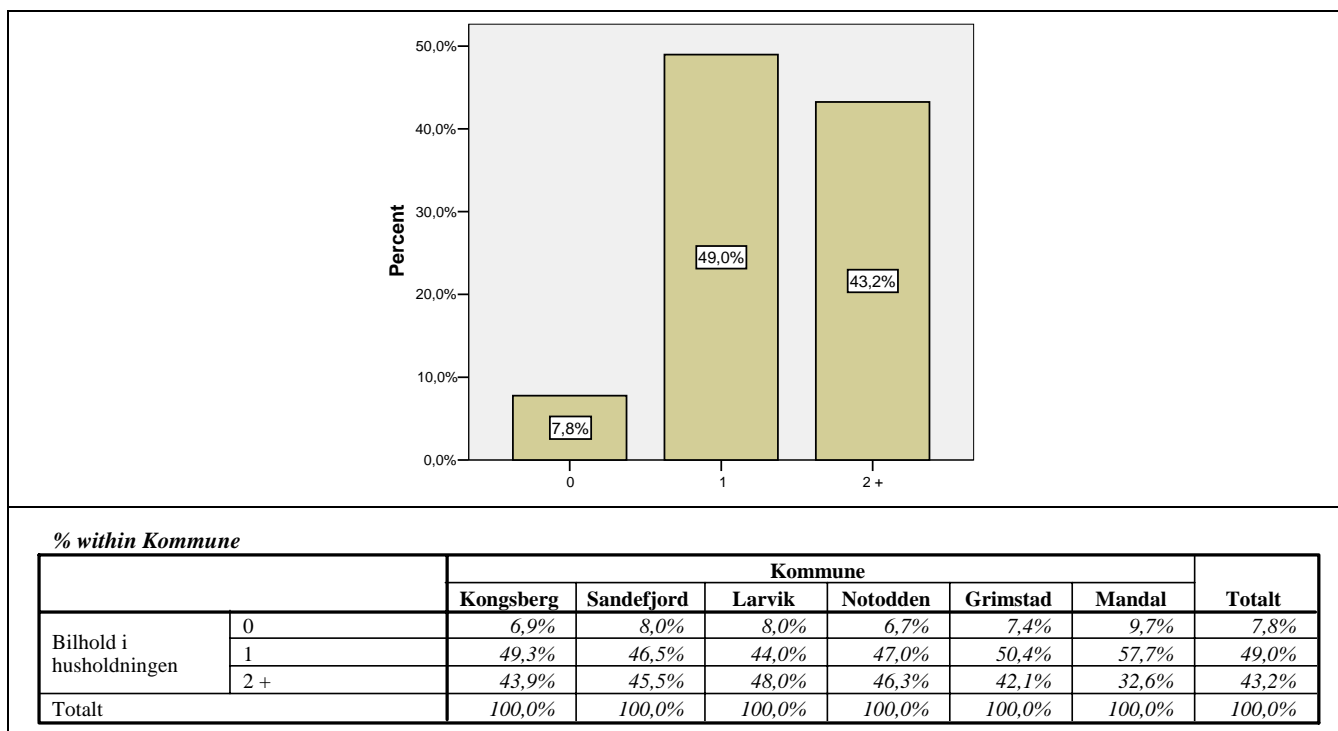
Figur V- 3: Fordeling på utdanningsnivå (N=4500)



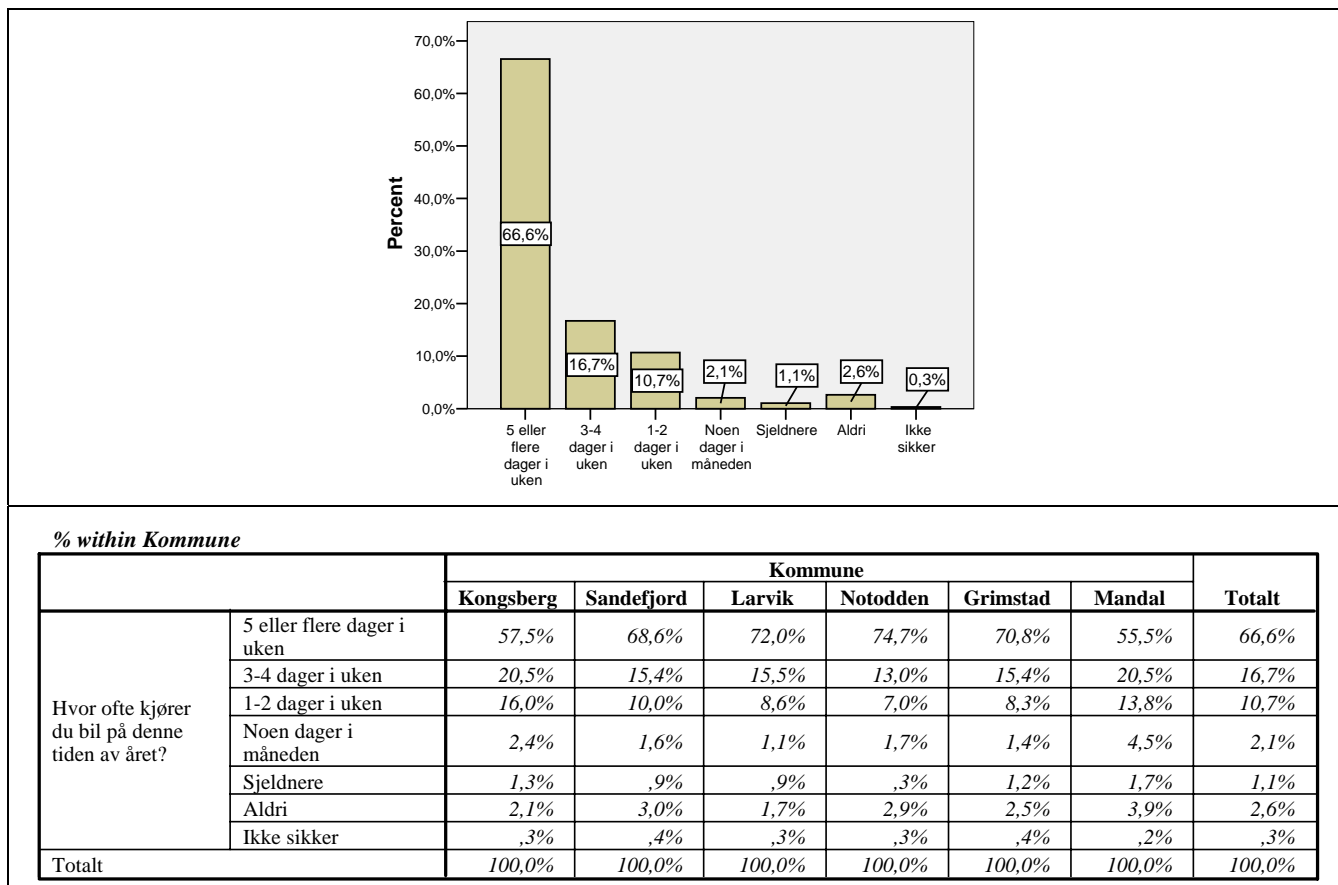
Figur V- 4: Fordeling på hovedbeskjeftigelse (N=4500)



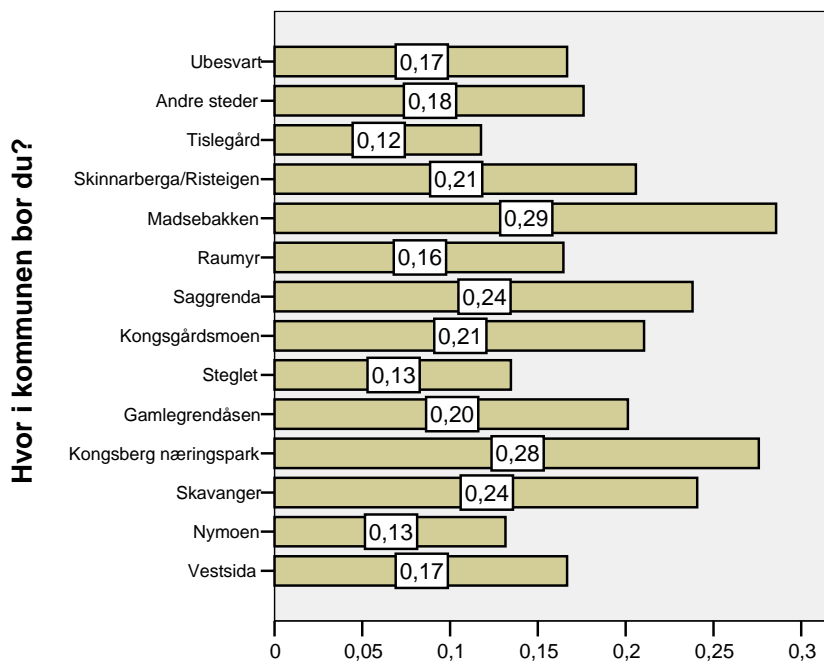
Figur V- 5: Fordeling på førerkortinnehav (N=4169)



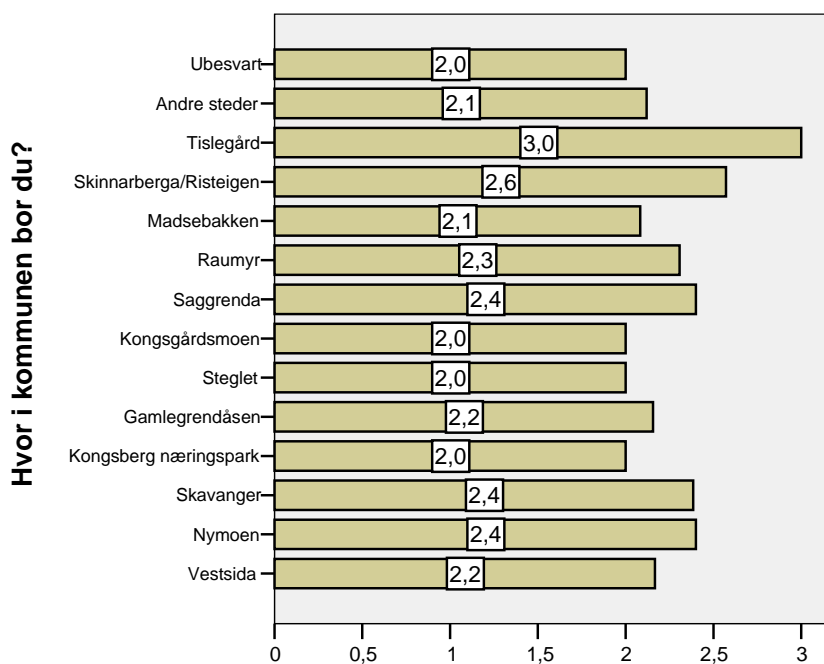
Figur V- 6: Fordeling på bilhold (N=4500)



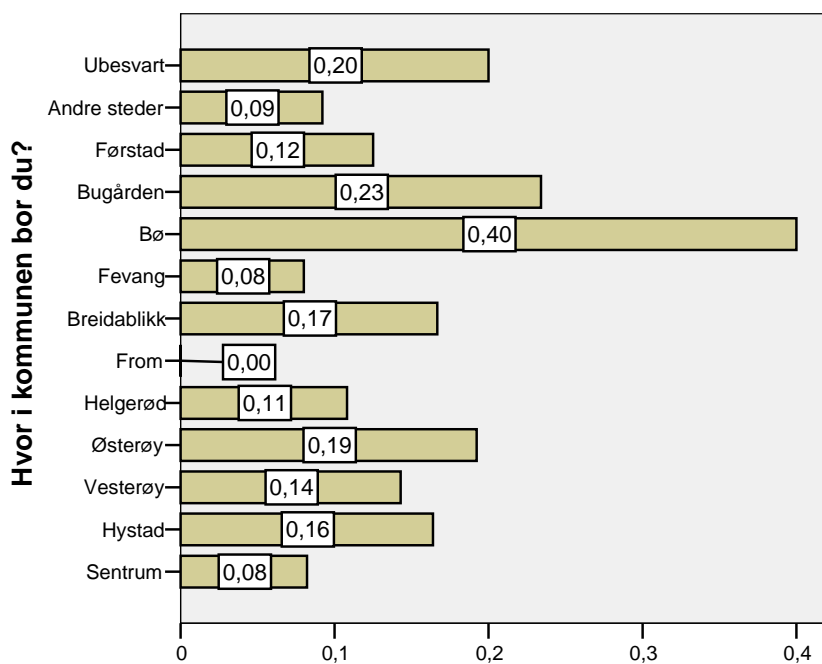
Figur V- 7: Fordeling på hvor ofte man kjører bil på denne tiden av året (N=3694)

**C SYKKELAKTIVITET I FORHOLD TIL OMRÅDE FOR BOSTED I KOMMUNENE**
**KONGSBERG**


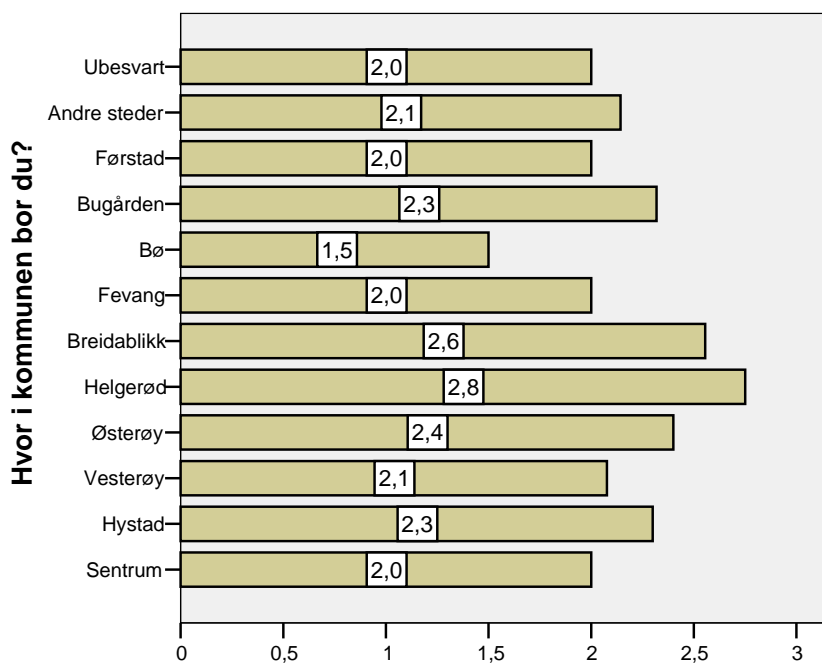
Figur V- 8: Andel som syklet på registreringsdagen i Kongsberg



Figur V- 9: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Kongsberg

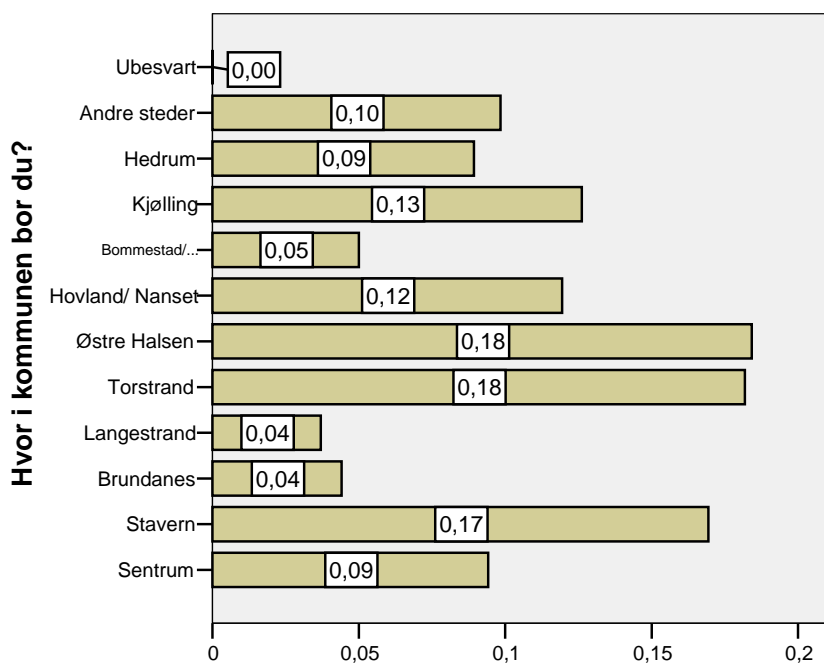
**SANDEFJORD**


Figur V- 10: Andel som syklet på registreringsdagen i Sandefjord

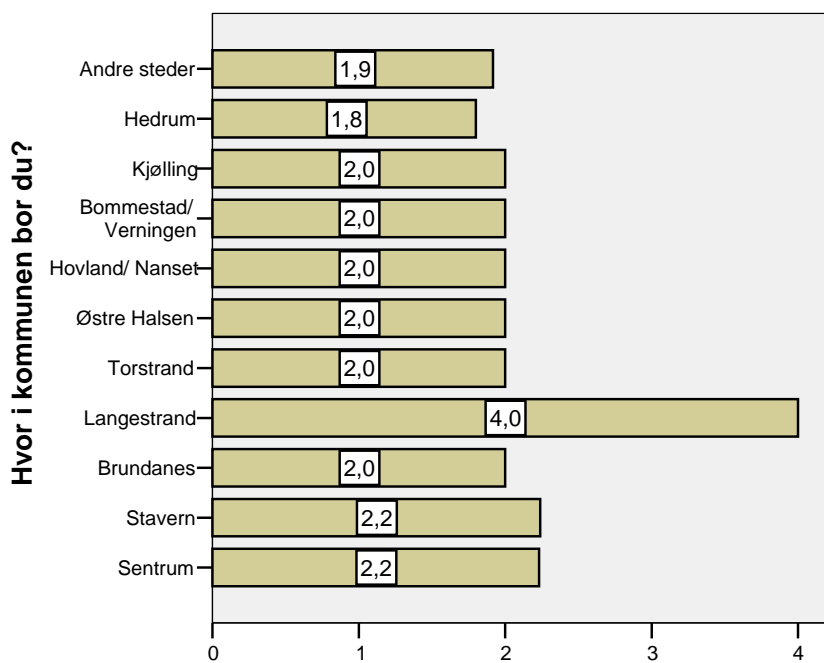


Figur V- 11: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Sandefjord

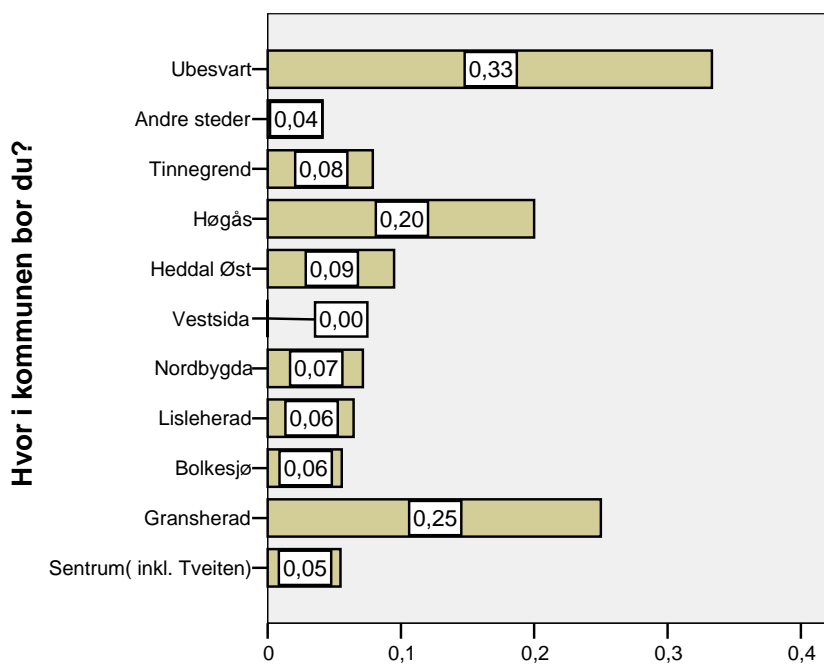


**LARVIK**


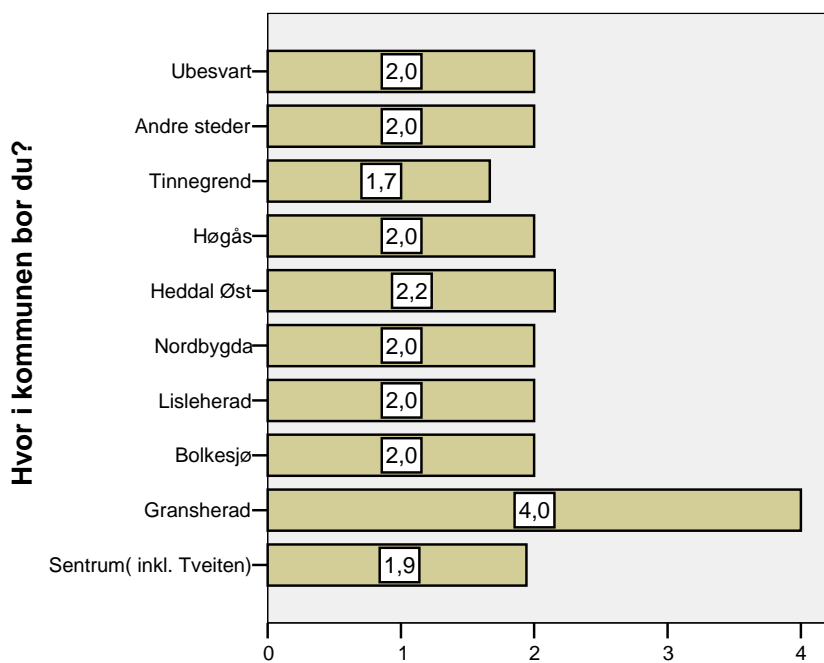
Figur V- 12: Andel som syklet på registreringsdagen i Larvik



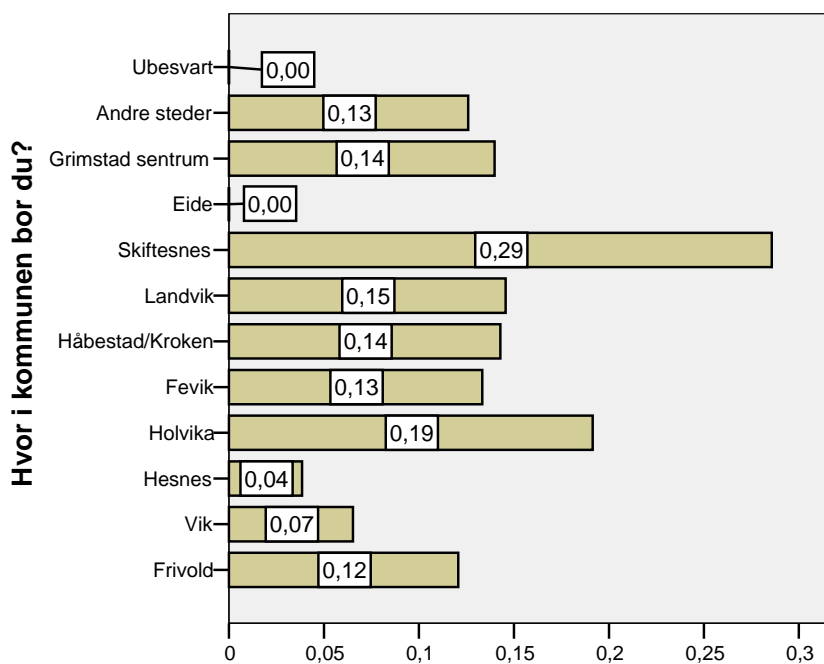
Figur V- 13: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Larvik

**NOTODDEN**


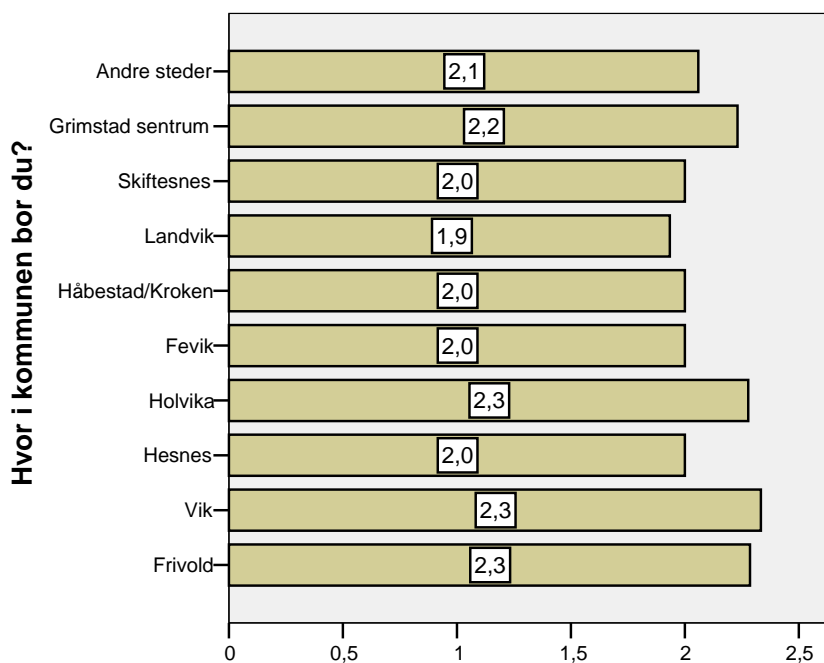
Figur V- 14: Andel som syklet på registreringsdagen i Notodden



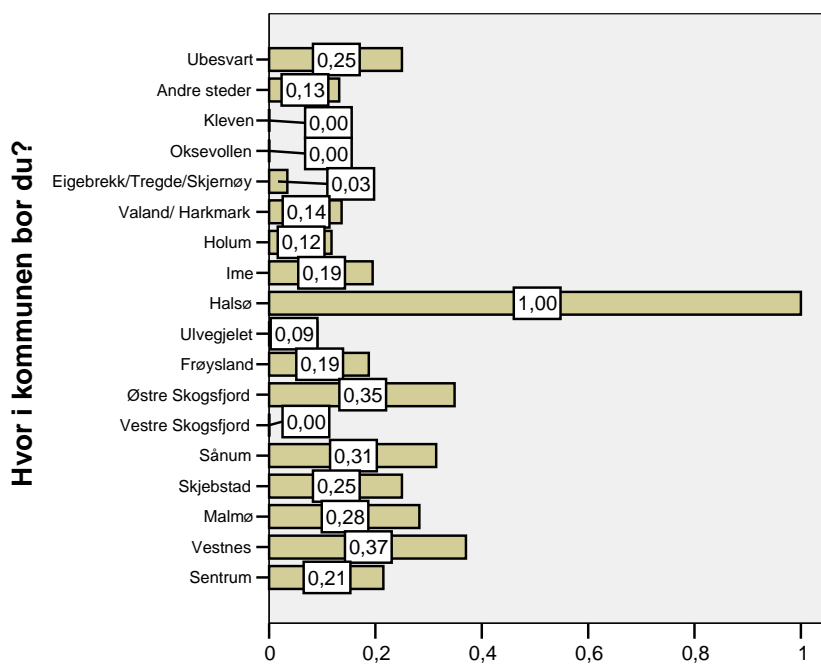
Figur V- 15: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Notodden

**GRIMSTAD**


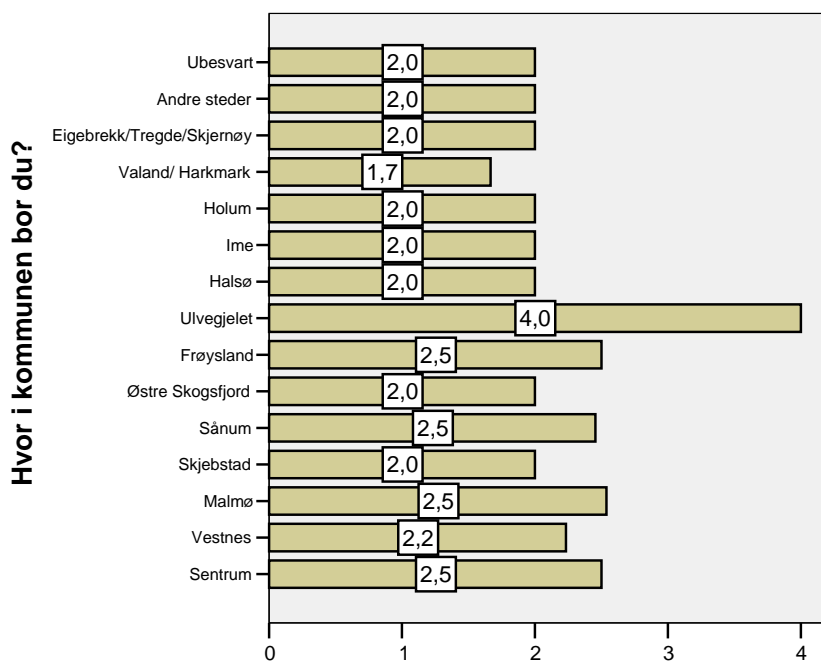
Figur V- 16: Andel som syklet på registreringsdagen i Grimstad



Figur V- 17: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Grimstad

**MANDAL**


Figur V- 18: Andel som syklet på registreringsdagen i Mandal



Figur V- 19: Gj.sn. turfrekvenser på registreringsdagen som syklist i Mandal

## D ÅPNE SVAR PÅ SPØRSMÅL 503: HVA SKAL TIL FOR AT DU SKAL SYKLE MER ENN DU GJØR I DAG?

### KONGSBERG

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag? Annet, nemlig:	N
bedre helse	2
bedre vær	1
har ikke nok tid	1
mer tid	1
må få tilbake bedre syn	1
tid	1
*motivasjon'	1
aktiviteter el lignende	1
annen arbeidssituasjon, jobber hjemme	1
at været holder seg	1
Barna må bli litt større	1
barnehageplass i byen	1
bedre asflt, mye humper	1
bedre brøyting på vinteren, dårlig brøyting på gang og sykkelvei	1
bedre helse	4
bedre motivasjon	1
bedre sykkel	1
bedre tid	7
BEDRE TID	1
bedre vær	5
Bedre vær	1
bedre vær;)	1
bli sprekere	1
Bo nærmere jobben, bor 3 mil fra jobben	1
bo nærmere sentrum	1
breiere vei, og FLERE fartsdumper (folk kjører alt for fort i bævergrendveien). Sykkelbyprosjekt her blir en vits slik veiene er.	1
bro lenger oppe mellom bevergrenda og skavanger (dette var visstnok en allmenn oppfatning) mer trafikklys	1
bru over logen	1
bru over logen ved næringsparken = sykle til jobb.	1
brøyting på vinterstid	1
de andre syklistene burde lære seg enkle trafikkregler som vikeplikt og høyrekjøring	1
de må ha gatelys i orden, og at det er brøyta	1
dere kan asfaltere hele numedalsbanen (gjøre den til sykkel/tur løype)	1
Det at sykkelbyprosjektet blir fullført	1
det såpass bratt at jeg ikke gidder/orker å bruke sykkel mer	1
egen motivasjon	2
eget initiativ	1
er for gammel	1
Et flatere Norge	1
fikse sykkel	1
finere vær	1
fint vær og bedre tid	1
Flere ungdomsteder å vere	1
for dårlig tid	1
for eksempel blitt pensjonist. hatt bedre tid	1
få reparert knærne som jeg fikk ødelagt	1

få reparert sykkelen	1
gangfelt for å komme over til sykkelstier	1
Godt vær	1
har hatt ryggoperasjon	1
har ikke behov for å sykle	1
har ikke mulighet til å sykle (dårlig ben)	1
har planer om å sykle mer	1
har syklet nok	1
helse	3
HELSE	1
helsen må være bedre	1
helst en moped	1
hjerterinfarkt ....har ikke helse til å sykle lenger (men hvis de skal ha noe sykkelbyprosjekt, så burde de lage sykkelfelt og breiere veier)	1
hvis hun må selge bilen	1
hvis jeg finner ut at jeg trenger bedre kondisjon/helse	1
hvis jeg føler for å trimme mer	1
hvis jeg skulle dratt til folk som bodde lengre unna	1
ikke orke å gå	1
jeg jobber hjemme ifra, sett at jeg fikk jobb som gjorde at jeg måtte jobbe et annet sted, kunne jeg begynt å sykle mer	1
jobbe mindre	1
kan ikke sykle (helsemessig, dårlige ben)	1
kan ikke sykle av helsemessige årsaker (vond rygg)	1
kan ikke, på grunn av ryggen min	1
kortere vei til jobb	1
kun oppover bakker til jobben, tilrettelegging for sykking, skummelt å sykle tilbake fra jobb, nedover bakke, møter masse barn etc	1
litt bedre form	1
litt mer tid til det	1
litt motivasjon, velvilje...	1
meir sykkelkultur, brukar sykkel som framkomstmiddel kun.	1
Mer fint vær	1
mer fritid	2
mer motivasjon	1
mer tid	9
Mer tid	1
Mindre avstand til arbeidssted	1
mindre bakker	1
mindre barn	1
mindre motbakker+motivasjon	1
mindre motvind	1
mister lappen	1
motivasjon	9
Motivasjon (latskap)	1
Motivasjon og bedre vær	1
motivasjon til å sykle, siden det er så lett å ta bilen	1
motivasjon, velvilje...	1
mye bratte bakker	1
Må bli sprekere...	1
må bli yngre	1
må brøte mer om vinteren	1
må få mer fritid	1
må skaffe vogn, slik at barn kan være med	1
må være mer i byen	1
når ungene blir eldre blir jeg nødt til å kjøre dem i barnehagen (med sykkel)	1

Oppover numedalsveien mot jondaldalsveiskillet, er det en badedam. Mange som sykler, men veldig farlig, også barn som sykler her. Det TRENGS MER sykkelfelt her, men også forøvrig i kongsberg.	1
Overgang ved trafikkert veier	1
passer ikke med jobben	1
piggdekk på sykkel om vinter	1
pleier å gå	1
prioritering	1
problemer med beina (har ikke mulighet til å sykle)	1
problemer med oppbevaring på sykkel	1
prolaps i ryggen	1
Rudsmoen - sykkelvei	1
selvdisiplin	1
skal flytte til matsebakken	1
sliper å ha bil i jobben	1
Spesielt viktig med sykkelsti langs gonsrud.	1
sprekere	1
større vei slik at det er bedre plass til syklistene	1
sykkelfelt rudmoen inn til byen	1
sykkel gangvei utover mot bomsrund utover mot skollenbår...	1
Sykkelbro over Lågen	1
sykkler over en jernbane overgang, fordeler med en bro over jernbanen. Farlig å krysse hovedveien også.	1
sykkler veldig masse fra før, bedre tilrette legging, broer og sånt.	1
sykler veldig mykje fra før	1
ta seg sammen;)	1
tid	2
tiltak	2
tiretlegging av sykkelveier	1
trimløyper	1
tungvint å sykle opp gamlegrenndsåsen, jeg bruker å gå	1
tør ikke sykle lenger (redd for å falle/av)	1
Unge må bli større	1
varmere i luften	1
vilje	1
VILJEN	1

### SANDEFJORD

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag? Annet, nemlig:	N
bedre tid	1
tid	1
Andre arbeidstider, sykler kun til arbeid	1
annen jobb	2
arbeidet gjør at jeg må nå møter på forskjellige steder til forskjellige tider, da blir det svært problematisk å bruke sykkel	1
At det blir dårligere kollektivtilbud	1
at jeg bestemmer meg for det	1
bare bli frisk	1
barnet må bli eldre (slik at det faktisk kan være med)	1
beder helse	1
bedre form	1
Bedre form	1
bedre helse	4

Bedre helse	1
bedre instilling	1
bedre kondis	1
bedre kondisjon	1
bedre konsid	1
Bedre motivasjon	3
Bedre motivasjon, slutte å røyke	1
bedre pust	1
bedre råd til å kjøpe sykkel	1
bedre tid	7
Bedre tid	2
Bedre tid.	1
bedre vær	4
Bedre vær	1
Bedre vær og bedre tid'	1
Bedre vær!	1
bedre vær.	1
beina må bli bedre (har satt inn kunstig protese)	1
bensinprisene stiger	1
Bilen må stoppe!	1
Bilen streiker	1
bli bra i knærne	1
bli frisk nok til det	1
Bli yngre	1
bor veldig sentral	1
bra vær	1
Egen motivasjon, liker bedre å gå. Mindre oppoverbakker	1
egentlig bedre tid	1
eldre barn	1
enklere å fylle luft i dekkene	1
er for gammel	1
er for skrøpelig til å sykle	1
er handikappet	1
er ikke i stand til å sykle	1
finere vær	1
Finere vær	2
finere vær!	1
fint vær, ganske greit fra ho og inn til sentrum.	1
Fjerne granit kanter som er langs veiene.. de som merkerer overgang fra fortau til vei	1
For lange avstander til å sykle	1
for skrøpelig til å sykle	1
forbudt med moped	1
Fysikken	1
få ut sykkel	1
Får gjennomført en operasjon som gjør at jeg kan sykle	1
gidde	1
gjøre sykkelveier bedre	1
har bedre tid	1
har hatt problemer med et ben	1
helsa, for trene, har brukket fo	1
helse	5
helseforbedring	1
hvis jeg finner ut at jeg skal bruke sykkel til trim også	1
høyere bensinpriser	1
Ikke snø om vinteren!	1
initiativ fra meg selv	1
intiativ	1



jeg sykler så mye jeg kan...	1
jeg trener mye annet og har en hard arbeidsdag...(gidder rett og slett ikke å sykle)	1
jobb litt nærmere	1
jobbe nærmere, og dusj på jobben	1
jobben krever bil	1
Jobben trenger bli, derfor uaktuelt	1
kan ikke sykle (helsemessige årsaker)	1
kortare avstand til det ho skal gjere, til daglig i horten	1
kortere til jobben	1
kortere vei til jobb	1
kortere vei til jobben	1
Kortere vei til jobben	1
lengre vei til jobben	1
litt mindre bakker	1
Litt motivasjon trengs	1
lyst	1
mannen er dårlig sluttet å sykkle	1
meir sentral jobb	1
meir sykkel om der hadde vært meir sykkelvegar, hadde heller gjort det enn å dratt på spinning på treningssenter	1
meir sykkelstiar er viktig, pga all biltrafikken	1
meir tilrettelagt for sykklisen, dlete sykkel/gang felt	1
mer fritid	3
Mer fritid	2
Mer initiativ	1
mer itd	1
mer motivasjon for å sykle	1
mer spesifikt på vesterøya (sykkelstier altså)	1
mer tid	8
Mer tid	2
mer tilrettelagt for sykkel (generelt)	1
mere fritid og korter til jobb	1
mere lyst	1
mere tid	1
Mere tid	1
mertid	1
Mindre vind	1
miste sertifikatet	1
Mister lappen	1
Motivasjon (gidde)	1
motivasjon (ta deg selv i nakken)	1
motivasjon	4
Motivasjon	2
motivasjon (gidde)	1
Motivasjon (Måtte få dårlig samvitighet)	1
må bli bedre ryggen	1
må bli flinkere å brøyte sykkelstiene	1
må bli skille mellom gang- og sykkelsti	1
Må bytte jobb	1
Må få en annen jobb	1
Om våren er det mye grus på sykkelsti, og det er litt ekkelt siden dekkene punkterer hele tiden	1
operasjon	1
pent vær	1
plassering av jobb og studieplass	1
redd for å møte på skumle ukjente	1
reparert sykkel	1

sjølvmotivasjon	1
Skiftet bosted	1
slutte røyke å drikke pils	1
spark i baken	1
større barn	1
sykkler bare for trene, 1-3 ganer i veka	1
sykkler meir til sommaren, for lite tid nå	1
ta vekk dumper i sentrum, oppå fortauer..ned fra fortau..det er kanten som er problemet	1
tenkt å begynne å sykle	1
tid	5
tid.	1
trenger meir tid	1
trenger mer tid til det	1
tryggare å sykkle, eigne felter å sykkle på.	1
tørt heile året	1
utbygge gang og sykkelveier	1
utvidet sykkelsesongen til heile året, sykkler en del fra før	1
vanskelig å sykkle med hund	1
varmere vær	1
veldig utrygg vei der ho bor, for barna iallefall	1
vilje	1
vist man bodde litt lenger bort.	1
vond fot, kan sykle om det blir fikset	1
vær og vind	1
Yngre.	1

## LARVIK

<b>Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag? Annet, nemlig:</b>	<b>N</b>
altfor mye bakker der hun bor	1
bedre helse og flere må bruke sykkelbjellene	1
bedre helse og kondis	1
bli uten bil	1
få en kropp som fungerer	1
få litt bedre vaner	1
jobbe mindre	1
mer tid	1
mindre latskap	1
allergiker.	1
Andre arbeidstider.	1
at bilen slutter å fungere	1
at jeg slutter å jobbe i tønsberg	1
bare komme igang	1
beder tid	1
bedre form	1
bedre helse	10
Bedre helse(rygg)	1
bedre helse..knær	1
bedre i beina	1
bedre i kroppen	1
bedre knær	1
bedre tid	9
Bedre tid	2
bedre ver	1

bedre vær	4
Bedre vær, sykler når det er fint	1
bikkje bli større.	1
bilten går i stykker	1
billigere sykler	1
Bo i en by med mindre bakker	1
bo nærmere skolen	1
bodd nærmere jobben, 2mil til jobben	1
bor nærmere skole	1
brøyting vintertid	1
burde vært brostein overalt, ikke flekker med asfalt (noen steder). Enten eller det er for mye bakker her (gidder ikke sykle)	1
dårlige ben	1
egentlig ikkje noko.	1
Fint vær!	1
flere timer i døgnet	1
for mosjons skyld	1
for store avstander til steder	1
fortau som er mulig å sykle opp og ned fra.	1
færre sykkeltyveri	1
få bedre tid	1
får medisin for psoriassisleddgigt og becthrew	1
gang og sykkelsti mellom sandefjord og larvik	1
handikapp	1
har ikke balanse nok	1
har ikke behov for å sykle mer	1
Hekker og frukttrær blokkerer veiene så det blir vanskelig å sykle	1
helse	3
Helse	2
helse blir bedre	1
helseproblemer (kan ikke sykle)	1
hvis det blir hyppigere treninger	1
hvis jeg blir i dårligere form enn idag må jeg sykle mer for å trimme	1
hvis jeg får en skade som gjør at jeg må bruke sykkel mer	1
Hvis mamma og pappa ikke hadde bil	1
høye bensinpriser	1
I fjor bodde jeg ikke her, og det var dårlige muligheter til å sykle. Men i år skal jeg ha ut sykkelen. (før bodde jeg på nanset)	1
ikke mer bensin	1
jeg er litt redd for å sykle, særlig ved veien (fysisk adskillelse mellom sykkelfelt og vei f.eks)	1
Jeg har bil, og det er mye lettere å ta den.	1
jeg syntes jeg sykler nok	1
kan ikke sykle (svaksynt)	1
kan ikke sykle mer (full av proteser)	1
Kan ikke sykle!!	1
kondis	1
kortere vei til jobb	2
kortere vei til jobben	1
Kortere vei til jobben	1
Latskap!	1
masse tungtransport og ingen sykkelfelt...livsfarlig	1
meir fritid	3
mer fint vær.. )	1
Mer fri	1
mer fritid	1
mer itd	1
Mer jobb, siden jeg kun sykler til jobben	1

mer tid	12
Mer tid	1
mer tid til å sykle..	1
mer tid...og hvis jeg føler for å komme i bedre form	1
MERE TID	1
mindre bakker	1
mindre bakker og bedre kondis	1
MINDRE BAKKER, det er altfor mye bakker!	1
mop må streike	1
motivasjon	4
motivast, kortere avstand til studie	1
Må bli frisk igjen	1
må bo nærmere jobben (jobber i sandefjord)	1
må flytte nærmere jobb	1
Må få bedre balanse	1
må få lappet sykkelstien	1
må ha bedre tid, fint vær	1
Må tjene penger på syklingen	1
noen år yngre	1
ny jobb	1
nærmere sentrum	1
område: brunlanes, fleire sykkelstier	1
opp til seg selv	1
pent vær	1
sykdom	1
sykkelsti utover landet (til diverse badesteder o.l ...stavern - helgeroa. for farlig for barn)	1
ta seg selv i nakken	1
tid	5
tiltak	1
tiltakslyst	2
trenger hjelm	1
trenger å ta seg sammen for å sykle mer	1
Trillelyst	1
tunge bakkar	1
velvilje	1
vi trenger virkelig et sykkelstie fra stavern mot helgeroa, her er det nå farlig å sykle.	1
vilje	2
vist trenger mer mosjon	1
været	2

### NOTODDEN

<b>Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag?</b>	<b>N</b>
<b>Annet, nemlig:</b>	
bedre tid	1
bensinprisene dersom de stiger	1
finere vær	1
mer tid	3
alder	1
Alt for bratt vei slik det er nå	1
at hun liker å sykle	1
at prisene på sykkel går ned	1
beder tid	1
bedre form	1
bedre helse	2

Bedre helse	1
Bedre kondisjon	3
bedre sykkelsete	1
bedre terreng å sykle i	1
bedre tid	6
Bedre tid	1
bedre tilrettelagt	1
bedre tilretteleggelse	1
bedre veier generelt	1
bedre vær	2
billiere sykler	1
Billigere sykler	1
bli frisk.	1
blir hektisk å bruke sykkel med tanke på hvor mye jeg skal ha med meg	1
bo på et sted der det er lett å sykle, er så bratt og ulendt her.	1
Bodd nærmere jobb	1
dårlig utbygd	1
egen motivasjon	1
egen vilje	1
en dirt bane	1
finere vær	1
Finne motivasjonen	1
flater by	1
flatere veier	1
for dårlige hofter, har ikke mulighet til å sykle mer	1
for langt å sykle	1
for mange bakkar	1
for mye bakker her	1
For skrøpelig	1
fotball VM må avsluttes først	1
fra ili til flyplassen, gang og sykkelvei	1
fysisk handicap gjør at det ikke er mulig	1
får ikke med seg tunge ting på sykkel og vant med bil	1
gang og sykkelsti til nordbygda	1
har ikke helse til å sykle	1
har ikke lyst	1
har ikke mulighet til å sykle (for skrøpelig/dårlig helse)	1
har ms, er ikke i stand til å sykle	1
heddal vest området, tveiten, meir sykkelstiar	1
helse	2
ikke aktuelt, for skrøpelig	1
ikke nødvendig	1
Initiativ	1
kan ikke sykle (har lyst) ...har ikke nok bøy i knærne (helsemessige årsaker)	1
korterer vei til jobnb	1
liker bedre å bruke beina ...gå i skogen	1
litt bedre tid	1
meir glad i å sykle, inspirasjon...	1
mer tid	1
mer adskilling (muligens fysisk adskilling mellom veg og sykkel felt)	1
mer energi	2
mer fritid	1
mer selvdisciplin...	1
mer sol	1
mer tid	8
Mer tid	1
mer vilje ja	1

mindre bakker	2
mindre oppoverbakker	1
miste lappen	1
motivasjon	2
mye bakker her, lite ideelt for sykling.	1
må gidde mer	1
må hente/kjøre barna...da må jeg ha bil, etter at jeg ikke trenger å gjøre det lenger så bruker jeg nok mer sykkel	1
må komme i bedre form	1
ny sykkel	1
nye dekk på sykkelen (har tatt den fram)	1
Renere sykkelsti, glasskår punkterer sykkelen min	1
Rydde vegetasjon av veien	1
selge moped	1
skade i foten	1
skadet	1
Slippe å hente unger i barnehagen, må rett og slett ha bedre tid til det!	1
smøre på olje	1
større unger	1
sykkler på treningssykkel, det er mye tryggere for trafikken!	1
ta seg i nakken å sykle mer	1
tid	7
tid...motivasjon...	1
to hundre	1
trenger mer tid	1
Tryggere vei	1
vedlikehold av veiene	1

### GRIMSTAD

<b>Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag? Annet, nemlig:</b>	<b>N</b>
bedre feiing	1
bedre tid	1
helse	1
kan ikke pgaq leddgikt	1
MER TID	1
må lære å sykle	1
opplysning om hvor en kan sykle	1
tid	1
vilje	1
arbeidsplass nærmere hjemmet	1
at han ikke har moped	1
bare å ta seg sammen, tid og anledning	1
Beder kondis	1
bedre form	2
bedre helse	6
bedre helse (for skrøpelig)	1
bedre helse (hvis det blir bedre skal jeg sykle norkap lindesnes)	1
bedre kondis	2
Bedre kondis	1
Bedre kondis!	1
Bedre sykkel	1
bedre tid	7
bedre vær	4
beligenhet på jobb	1

blir bedre i ryggen, har kjøpt seg ny sykkel	1
bo en annen plass	1
bo nærmere jobben	1
breiere veier...for farlig for barn å sykle (hun bor i reddal)	1
Damen får seg sykkel	1
det er en bakke opp til huset mitt som er såpass bratt at jeg ikke orker å sykle/dra sykkelen opp	1
dårlig helse (skrøpelig)	1
egen lyst	1
en annen jobb, jeg jobber turnus og da blir det litt sent	1
er for skrøpelig til å sykle	1
er ikke helsemessig i stans til å sykle	1
Er nesten blind, kan ikke sykle	1
eventuelt for trening	1
finere vær	2
Flatere landskap	1
flytte fra den tunge bakken	1
for gammel	1
Fra FK til politiet er sykkelveiene bygget ned.	1
først barnesette til sykkel	1
føyte nærmere jobben	1
få jobb innen Grimstad kommune	1
gang/sykkelvei fra reddal til byen	1
handikap	1
Har ikke tid	1
helsa	1
helse	3
helsen	1
hvis besin prisen stiger	1
hvis helsen holder så begynner jeg gjerne med sykling igjen	1
hvis jeg skal trene mer	1
initiativ...	1
interrese	1
jeg går mye, trenger å trene på å gå...har derfor ikke tid til å sykle	1
jobb nærmere hjemstedet	1
jobbe mindre	1
jobben må være nærmere	1
Jobber litt nærmere!	1
kan ikke sykle (for skrøpelig)	1
kan ikke ta med sønnen min (det er for farlig å sykle for en fireåring når det ikke er sykkelsti), kunne jeg ha gjort det hadde jeg nok syklet mer	1
komme seg ut av stolen.	1
kortere arbeidsvei	2
kortere vei til jobben	1
kortere vei til skolen	1
lenger vei til steder	1
Lettere å ta bil	1
Lit tmer tidf	1
Litt bedre bein	1
litt mer "guts"	1
meir fritid, ikkje særlig glad i sykling	1
mer fritid	6
mer itd	1
mer tid	7
Mer tid	1
mer tkd	1
mere trim	1

mildere vær	1
mista setvikate	1
motivasjon	5
motivasjon/vilje (tenker å sykle mer etterhvert)	1
må bli 50 yngre	1
må bli bedre i hoftene, dårlige hofter...	1
må bli bedre i kneet	1
må event. flytte og ha mindre tilgang til bil	1
må fikse sykkelen	1
må flytte..	1
må få av et par kilo (er tjukk, tungt å sykle)	1
Må få bedre tid!	1
Operert.	2
orker ikke på grunn av terrenget (for mye bakker)	1
pent vær	1
repere sykkel	1
Skade	1
sykkelstier med oppmerka felt. slik som i danmark	1
Ta initiativ	1
tid	4
Tid ...	1
tid!	1
tiden	1
ufør	1
uføretrygdet	1
varmere vær	1
velvilje	1
VERET	1
vilje	2
vilje og vær...har for så vidt lyst å gå ned et par kilo (kan være en motivasjon)	1
økt motivasjon	1

## MANDAL

Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag? Annet, nemlig:	N
at kona tar ungene til barnehagen	1
bedre vær	1
litt bedre vær	1
mindre bakker på lme	1
mindre barn	1
mindre glasskår i veiene etter en helg	1
tiltAK	1
alt for mye bakker	1
at bakken opp til huset mitt forsvinner	1
At jeg bruker båten mer, fordi jeg sykler til båten	1
ballanse evne	1
bedre forhold om vinteren	1
bedre forhold på sykkelstiene om vinteren (strø)	1
bedre framkommelighet i sentrum	1
bedre fremkomst for sykkel i byen	1
bedre helse	9
Bedre helse	1
bedre helse (kan ikke gjøre noe med det, finnes ingen kur mot denne sykdommen)	1
bedre helse (må bare vente å se om det forbedrer seg) (dårlig hofte)	1



Bedre helse ^^	1
bedre kne	1
bedre kondis	1
Bedre sykkel	1
bedre tid	1
Bedre tid.	1
Bedre vedlikehold av sykkelstiene... de er veldig skitne	1
bedre vær	3
blir for å trene evt.	1
Bo på et flatere sted.. Bor på en bakketopp	1
eget initiativ, jobbmessig, mykje ute å reiser	1
En arbeidsplass som er nærmere hjemmet	1
en nærmere jobb	1
er ikke i form til å sykle (for skrøpelig)	1
Feie grusen på gaten på våren	1
finere vær	2
Finere vær	1
fint vær	2
flatere terreng (flytter snart til et sted med flatere terreng)	1
flytte nærmare sivilisasjonen	1
for dårlig i bena, har ikke mulighet til å sykle	1
for mange bakker der jeg bor	1
Få mer behov for sykkelen	1
Geografisk lokasjon	1
har baby	1
har dårlige kne	1
har mest bruk for å gå	1
har to hunder og foretrekker å gå	1
helse	6
HELSE	1
hvis bil eller moped er i ustand	1
Hvis jeg stresser ned og tar meg bedre tid til å komme meg frem	1
I bryggegata blir bilene som er parkert nødt til å rygge over sykkelfeltet for å komme seg ut av parkeringsplassen. Dette er skremmende at biler kan rygge ut når man sykler her.	1
ikke noe spesielt, sykler mye	1
instat av meg selv	1
jeg sitter i rullestol	1
Kan ikke sykle	1
kan ikke, for gammel.	1
komme i bedre form	1
lavare fartsgrense ved hovudveien, og fartsdumpar	1
litt mindre motbakke	1
luft i lungene	1
lysere om morgenen og ikke is på veien	1
mangel på bil	1
mer fritid	2
mER fritid	1
MER ITD	1
mer kondis	1
mer sommer	1
mer tid	8
Mer tid	1
mindre bakker	2
mindre bakker. bedre forhold	1
mindre effektive bremses	1
mindre motbakkar	1
mindre tilgang på bil	1

moped	1
motivasjon	3
Må bli mindre bakker	1
må flytte nærmere byen	1
må få bedre balanse	1
må mer tid	1
ny jobb	1
Ny plass å bo!	1
nye lunger	1
nær, mere jobb	1
nærmere arbeidsplass	1
nærmere jobb	1
over/undergang på veiene	1
Ren motivasjon, Værforhold.	1
Småbarn , blir eldre	1
sport	1
springe veldig mykje, om han blir skada = sykkle meir	1
stjerneøya manglar sykkelvei ut dit, og der er stor biltrafikk	1
strø på veien om vinteren	1
større barn	2
sykler mye	1
Sykler omtrent hele tiden...vanskelig å sykle mer liksom	1
tid	3
tryggere vei	1

**E GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT FRA NORSK RESPONS AS**



**Sykkelbyundersøkelsen**

**Gjennomførings- og frafallsrapport**

### Gjennomføring

Sykkkelbyundersøkelsen ble gjennomført i perioden 2. mai - 1. juli 2006. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket nummer både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områder. For å sikre at andelen unge (dvs 13-29 år) i størst mulig grad tilsvarer andelen av populasjonen i hver kommune, ble det i tillegg trukket et mobilutvalg der vi kun spurte etter unge. Disse kommer i tillegg til de unge vi har truffet i det vanlige befolkningsutvalget. Antall intervju som er gjort i de ulike kommunene er som følger:

Kongsberg:	800 (hvorav ca 128 kvotert unge)
Sandefjord:	800 (hvorav ca 112 kvotert unge)
Larvik:	800 (hvorav ca 127 kvotert unge)
Notodden:	700 (hvorav ca 116 kvotert unge)
Grimstad:	700 (hvorav ca 131 kvotert unge)
Mandal:	700 (hvorav ca 126 kvotert unge)
-----	
Totalt:	4.500 (hvorav ca 740 kvotert unge)

Antallet kvoterte unge er større enn på forhånd antatt, da disse var vanskeligere å nå på det vanlige telefonutvalget enn vi hadde forutsatt. Vi hadde antatt at vi måtte kvotere ca 620 ekstra unge, men måtte altså opp i 740.

### Utvalg og frafall

Utvalget ble som nevnt trukket fra tilgjengelige telefonregistre både for mobil og fasttelefon. I tre av byene er deler av kommunen ikke tatt med. Dette gjelder:

Kongsberg der postnumrene 3618, 3619, 3647 og 3648 er holdt utenfor  
Notodden der postnumrene 3684, 3691 og 3692 er holdt utenfor  
Grimstad der postnumrene 4870 og 4888 er holdt utenfor

Siden vi her ikke ringte etter allerede utplukkede personer fra folkeregisteret, begrenser frafallsregistreringen til ubesvarte anrop og nekt. Sammenlignet med undersøkelser der vi har trukket et utvalg med navn, og således har kunnet sendt ut informasjonsbrev i forkant (som f.eks. RVU-er), ser vi at andelen nekt er noe høyere enn ved slike undersøkelser. Dette skyldes i hovedsak at folk ikke er foreberedt på at vi ringer og at de ikke føles seg like forpliktet til å svare som hvis de har mottatt et brev i forkant. Nektandelen her er imidlertid på linje med det som er vanlig for undersøkelser der vi benytter tilfeldige telefonutvalg. Andelen ubesvarte anrop er imidlertid noe høyere enn det som er vanlig. En viktig årsak til dette er at vi her benyttet et relativt stort utvalg mobilnumre for å sikre oss en tilnærmet riktig andel unge. Erfaringen vår er at andelen ubesvarte anrop er større ved mobilutvalg generelt, pga. at en del ikke har den påslått, eller av andre årsaker ikke har mulighet for å ta telefonen når vi ringer.

Nedenfor har vi satt opp en frafallsoversikt for hver kommune.

**Kongsberg**

Ubesvart:	1289
Nekt:	1349
Antall intervju:	800

---

Bruttoutvalg:	3438
---------------	------

**Sandefjord**

Ubesvart:	1955
Nekt:	1420
Antall intervju:	800

---

Bruttoutvalg:	4175
---------------	------

**Larvik**

Ubesvart:	1774
Nekt:	1442
Antall intervju:	800

---

Bruttoutvalg:	4016
---------------	------

**Notodden**

Ubesvart:	1031
Nekt:	1359
Antall intervju:	700

---

Bruttoutvalg:	3090
---------------	------

**Grimstad**

Ubesvart:	1428
Nekt:	980
Antall intervju:	700

---

Bruttoutvalg:	3108
---------------	------

**Mandal**

Ubesvart:	1189
Nekt:	1204
Antall intervju:	700

---

Bruttoutvalg:	3093
---------------	------

## Korreksjoner i datafilen

Under gjennomføringen ble det i en del av intervjuene dessverre gjort feil i registreringen av sykkelturene. Det hadde etter hvert i intervjuingen bredt seg en misforståelse blant noen av intervjuerne i forhold til hvordan reiser med samme retur skulle registreres. Dette gjelder f.eks. reiser til jobb/skole og tilbake igjen, eller også i noen tilfeller ærend som handling, besøk o.l. Dette gjorde at vi i det ferdige resultatet hadde altfor mange respondenter som hadde bare 1 sykkeltur. Siden definisjonen av en sykkeltur er definert av formålet med turen, skal i prinsippet en reise til arbeid i de fleste tilfeller etterfølges av en tilsvarende hjemreise. Unntaksvis kan det være riktig at vedkommende bare har hatt en sykkeltur. Et typisk slikt tilfelle vil være en person som starter med en hjemreise, f.eks. fra jobb (nattevakter, kveldsarbeidere e.l.) og hjem. Denne undersøkelsen skiller seg fra regulære reisevaneundersøkelser på den måten at vi kun skulle registrere reiser med sykkel som transportmiddel. Unntaksvis kan vi da også ha tilfeller der man har syklet til et sted, og av ulike grunner latt sykkelen stå igjen når man reiste hjem. Vår konklusjon var imidlertid at i de aller fleste tilfeller ville en sykkeltur fra eget hjem og til et annet sted utløse minst en sykkeltur ekstra.

For å rette opp denne feilregistreringen ble følgende gjort. Vi kontaktet alle intervjuerne som hadde intervjuet på undersøkelsen, for å få kartlagt hvilken praksis de hadde fulgt ved registrering av sykkelturer. På bakgrunn denne kartleggingen gikk vi igjennom alle intervjuene manuelt for å identifisere turer som i realiteten var to. Dette ble gjort ved å knytte intervjuer-ID sammen med det enkelte intervju. Vi fant da også noen tilfeller der sykkelturer som ikke hadde en spesiell destinasjon, f.eks. treningsturer o.l., var registrert som turer fra eget hjem til eget hjem.

I datafilene der individ er enhet, er det påført en ny variabel for hver reise som heter r01\_sjekk, r02\_sjekk etc. Dersom denne har verdien 0 er turen riktig registrert, og skal altså bare være en tur. Dersom denne variabelen har verdien 1 skal turen i realiteten være to turer, i de fleste tilfeller i form av en tilsvarende retur, men også i noen tilfeller delt i to turer (såkalte rundturer). I tillegg er det beregnet en variabel "turer" som angir det riktige antall turer hver respondent har hatt.

I tillegg har vi laget såkalte reisefiler, der reise er enheten. Der har vi gått igjennom hver feilregistrerte reise på nytt for å definere nærmere om dette er en reise som skal ganges med 2, eller en reise som skal deles på 2 (rundtur fra eget hjem til eget hjem). I dette tilfelle vil variabelen t\_sjekk inneholde verdiene 0,1, og 2. Der verdien er 0 er turen OK og skal telle som en tur, der verdien er 1 skal turen ha en tilsvarende retur, og der verdien er 2 skal turen splittes i to.

## F BEFOLKNINGSTALL OG VEKTFAKTORER

Tabell V- 1: Befolkningstall fordelt på aldersgruppe og kjønn for hver by

Kongsberg	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	2510	2312	4822	12,8 %	11,8 %
30-44 år	2696	2475	5171	13,8 %	12,6 %
45-59 år	2471	2446	4917	12,6 %	12,5 %
60 år +	2081	2600	4681	10,6 %	13,3 %
<b>Totalt</b>	<b>9758</b>	<b>9833</b>	<b>19591</b>	<b>49,8 %</b>	<b>50,2 %</b>
Sandefjord	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	4287	4184	8471	12,4 %	12,1 %
30-44 år	4420	4442	8862	12,8 %	12,9 %
45-59 år	4214	4262	8476	12,2 %	12,3 %
60 år +	3771	4958	8729	10,9 %	14,4 %
<b>Totalt</b>	<b>16692</b>	<b>17846</b>	<b>34538</b>	<b>48,3 %</b>	<b>51,7 %</b>
Larvik	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	4298	4151	8449	12,4 %	12,0 %
30-44 år	4185	4257	8442	12,1 %	12,3 %
45-59 år	4439	4375	8814	12,8 %	12,6 %
60 år +	3908	5077	8985	11,3 %	14,6 %
<b>Totalt</b>	<b>16830</b>	<b>17860</b>	<b>34690</b>	<b>48,5 %</b>	<b>51,5 %</b>
Notodden	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	1282	1223	2505	12,2 %	11,6 %
30-44 år	1231	1203	2434	11,7 %	11,4 %
45-59 år	1310	1216	2526	12,4 %	11,5 %
60 år +	1312	1769	3081	12,4 %	16,8 %
<b>Totalt</b>	<b>5135</b>	<b>5411</b>	<b>10546</b>	<b>48,7 %</b>	<b>51,3 %</b>
Grimstad	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	2130	2098	4228	13,9 %	13,7 %
30-44 år	2072	2044	4116	13,5 %	13,3 %
45-59 år	1820	1854	3674	11,8 %	12,1 %
60 år +	1523	1819	3342	9,9 %	11,8 %
<b>Totalt</b>	<b>7545</b>	<b>7815</b>	<b>15360</b>	<b>49,1 %</b>	<b>50,9 %</b>
Mandal	Menn	Kvinner	Totalt	Prosent menn	Prosent kvinner
13-29 år	1589	1588	3177	13,7 %	13,7 %
30-44 år	1463	1403	2866	12,6 %	12,1 %
45-59 år	1401	1366	2767	12,1 %	11,8 %
60 år +	1196	1569	2765	10,3 %	13,6 %
<b>Totalt</b>	<b>5649</b>	<b>5926</b>	<b>11575</b>	<b>48,8 %</b>	<b>51,2 %</b>

*Tabell V- 2: Vektfactorer for aldersgruppe og kjønn for hver by*

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	Vektfaktor	
Kongsberg	Under 30 år	Mann	26,1	
		Kvinne	28,5	
	30-44 år	Mann	34,1	
		Kvinne	26,3	
	45-59 år	Mann	26,0	
		Kvinne	20,0	
	60 år og eldre	Mann	18,6	
		Kvinne	21,5	
	Sandefjord	Under 30 år	Mann	43,7
			Kvinne	51,7
30-44 år		Mann	59,7	
		Kvinne	46,8	
45-59 år		Mann	61,1	
		Kvinne	36,4	
60 år og eldre		Mann	36,6	
		Kvinne	30,4	
Larvik		Under 30 år	Mann	37,7
			Kvinne	59,3
	30-44 år	Mann	58,9	
		Kvinne	54,6	
	45-59 år	Mann	58,4	
		Kvinne	35,3	
	60 år og eldre	Mann	31,3	
		Kvinne	35,8	
	Notodden	Under 30 år	Mann	14,6
			Kvinne	17,5
30-44 år		Mann	24,6	
		Kvinne	16,7	
45-59 år		Mann	14,2	
		Kvinne	11,8	
60 år og eldre		Mann	13,5	
		Kvinne	13,8	
Grimstad		Under 30 år	Mann	22,2
			Kvinne	24,4
	30-44 år	Mann	44,1	
		Kvinne	26,5	
	45-59 år	Mann	22,2	
		Kvinne	18,9	
	60 år og eldre	Mann	15,7	
		Kvinne	15,5	
	Mandal	Under 30 år	Mann	16,4
			Kvinne	18,9
30-44 år		Mann	25,2	
		Kvinne	21,9	
45-59 år		Mann	16,9	
		Kvinne	13,9	
60 år og eldre		Mann	13,1	
		Kvinne	12,6	





