



OSLOSYKLISTEN

BESTILLER

Oslo kommune

KONTAKTPERSON BESTILLER

Lisbeth Aalberg og Rune Gjøs, Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel.

MEDVIRKENDE KONSULENTER

Tobias Nordström, Spacescape (Ansvarlig)

Linda Kummel, Spacescape

Joel Hernbäck, Spacescape

Niklas Carlsson, Markör

Fanny Wigeborn, Markör

Åke Fredlund, Markör

ANDRE MEDVIRKENDE

Studenter fra Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

Syklistenes landsforening i Oslo

En varm takk rettes også til de osloborgerne som har deltatt i fokusgrupper, holdningsundersøkelser, rutevalgintervjuer, reisevaneundersøkelse og andre undersøkelser som er gjennomført innenfor rammen av denne kartleggingen.

INNHOOLD

Forord.....	4	Reiselengde	30	Omgivelser/miljø på sykkelfeltene	54
Sammendrag.....	5	Sykkelreiser mellom bydeler	31	Utforming og avgrensning av sykkelfeltene.....	55
Konklusjoner.....	6	Sykkelvaner på ulike årstider	32	Bredde på sykkelfeltene	56
1. INNLEDNING	8	4. HOLDNINGER TIL SYKLING	33	Sykkelfeltenes omgivelser/trafikkmiljø	57
Formål og opplegg	9	Metode.....	34	Sykkelgater.....	58
2. SYKLISTOBSERVASJONER	13	Sammendrag.....	35	Miljøer med blandet trafikk	59
Metode.....	14	Det mest etterspurte tiltaket i sykkelnettet	36	Sykkelpassasjer	60
Sammendrag.....	15	Fire syklistprofiler.....	37	Sykkeltiltak i kryss	61
Syklistenes alder og kjønn.....	16	Opplevelse av Oslo som sykkelby	38	Rundkjøring	62
Syklistenes utstyr.....	17	Bymiljøtiltak for å få flere til å sykle	41	Veidekke.....	63
Syklistenes rutevalg	18	Prioritering mellom tiltak i sykkelnettet.....	42	Skilting.....	64
3. REISEVANEUNDERSØKELSE	21	Andre tiltak for å få flere til å sykle	43	6. SYKKLING I GRUNNSKOLEN.....	65
Metode	22	Viktige spørsmål for en bedre sykkelby som helhet...44		Metode.....	66
Sammendrag.....	23	Holdninger til sykling	45	Sammendrag.....	67
Fordeling mellom transportmåter.....	24	Holdninger til kommunens mål om økt sykling.....	47	Estimert sykkelandel blant grunnskolebarn	68
Transportmåter i forhold til reiseavstand	25	5. VURDERING AV STANDARD	49	Sykkelundervisning og sykkelaktiviteter	69
Fordeling mellom transportmåter etter bydel.....	26	Metode.....	50	Opplevd trygghet for syklende elever	70
Sykkelandel i ulike bydeler.....	27	Sammendrag.....	51	Holdning til økt sykling til skolen.....	71
Sykkelandel blant ulike grupper og reisemål	28	Utforming og avgrensning av sykkelveiene.....	52	Kildefortegnelse.....	73
Sykkelandel per kjønn i de ulike bydelene.....	29	Bredde på sykkelveiene	53		

FORORD

Kartleggingen av Oslos syklistar er en underlagsrapport utarbeidet som en del av arbeidet med Oslos sykkelstrategi. Kartleggingen er utført høsten 2013 og våren 2014. Sammen med kartleggingen av Oslos sykkelveinett og evalueringen av den eksisterende sykkelstrategien bidrar underlagsrapporten med viktige konklusjoner i forkant av Oslos arbeid for å øke andelen sykkelreiser. For å nå dit er kunnskap om osloborgernes nåværende reisevaner, holdninger til sykkelen som transportmiddel og sykkelveinettet sentral.

De tre underlagsrapportene henger tett sammen, og flere konklusjoner i kartleggingen av oslosyklistene er ført inn som referanser, både i evalueringen av den tidligere sykkelstrategien og i kartleggingen av kvalitetene og manglene i sykkelveinettet.

Formålet med den kommende strategien er å øke andelen syklistar både ved å få flere mennesker til å begynne å sykle, og å få de som allerede sykler, til å sykle mer. Et annet formål med strategien er å gi en systematisk arbeidsmåte som muliggjør en fortløpende forbedring av forutsetningene for syklistar i Oslo.

SAMMENDRAG

Kartleggingen av Oslos syklist er gjort med utgangspunkt i problemstillingen: Hvor stor andel av reisene i Oslo skjer med sykkel, og hvem er det som sykler og ikke sykler? For å besvare denne problemstillingen er det brukt flere ulike metoder. Undersøkelsene er hovedsakelig basert på observasjoner og spørreskjemaer.

OBSERVASJON OG RUTEVALGSINTERVJU

Høsten 2013 ble det gjennomført observasjoner og rutevalgsintervjuer på 12 steder rundt omkring i Oslo. Totalt ble 3179 syklist observert. Bare ett syklende barn ble observert, og to tredeler av syklistene var menn. 42 prosent av syklistene hadde spesielle sykkelklær, hvilket er høyt sammenlignet med internasjonale tall. Rutevalgsintervjuene viste at mange av de mest brukte sykkelrutene ikke er en del av hovedsykkelveinettet.

REISEVANEUNDERSØKELSE

Høsten 2013 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse. Totalt svarte 2388 personer. Resultatet er vektet etter kjønn, bydel og alder. 8 prosent av reisene på hverdager i Oslo ble utført med sykkel. 6 av 10 sykkelreiser i undersøkelsen gjøres av menn, og menn sykler også lengre (antall km). Størst sykkelandel har Grünerløkka (15 prosent), St. Hanshaugen (14 prosent) og Frogner (14 prosent). På Grünerløkka gjøres

18 prosent av kvinnes reiser med sykkel, på Frogner er det 4 prosent. Lavest sykkelandel har Alna (1 prosent). Sykkelandelen blant de med arbeid er dobbelt så høy som blant studenter – og ti ganger høyere enn blant arbeidsledige. Det er omvendt av hva den eksisterende sykkelstrategien går ut fra. En gjennomsnittlig reise med sykkel er 4,2 kilometer, men bilandelen er større enn sykkelandelen allerede ved reiser på 1 kilometer. Her er det derfor et stort potensiale for å bruke sykkel i stedet for bil.

HOLDNINGSUNDERSØKELSE

En holdningsundersøkelse om sykling og ulike tiltak ble gjennomført i januar 2014. Totalt svarte 420 personer. Intervjuene er jevnt fordelt over aldersgrupper, bydeler og kjønn. Bare 2 prosent opplever at standarden på sykkelnettet er svært bra, og bare 3 prosent mener at Oslo er en svært bra by å sykle i. Den største mangelen i opplevelsen av Oslo som sykkelby, er tilgjengeligheten for barn og eldre. Bare 1 prosent oppgir at Oslo er en bra sykkelby for disse. Det høyest prioriterte tiltaket uansett alder, kjønn eller syklistgruppe, er å øke tryggheten i sykkelnettet. 94 prosent av de potensielle syklistene oppgir at de ville syklet mer hvis denne ble forbedret. Undersøkelsen viser også en svært bred oppslutning rundt kommunens satsing på flere syklist: 94 prosent støtter en satsing på flere syklist. Hele 88 prosent av de som aldri sykler, er positive til at kommunen satser på økt sykling.

VURDERING AV STANDARD

For å undersøke hvordan syklistene i Oslo vurderer standarden på sykkelnettet er det utført visuell undersøkelse blant fokusgrupper i februar 2014. Tre av gruppene ble delt inn ut fra sykkelvaner, og en fjerde gruppe inneholdt sykkelplanleggere. På møtene mellom dem ble ulike aspekter i bymiljøet vurdert ut fra opplevd attraktivitet og trygghet. Generelt ble den typiske sykkelnettstandarden i Oslo vurdert svært lavt blant samtlige syklistgrupper. Særlig sykkelfelt fikk lav vurdering, og det samme fikk blandet trafikk med trikk. Resultatet av undersøkelsen viser at andre typer standard og utforming enn det som anbefales i Sykkelhåndboka, ville vært et bedre valg i arbeidet med å øke andelen syklist.

SKOLEUNDERSØKELSE

For å få mer kunnskap om barns sykling er Oslos 156 grunnskoler kontaktet om elevenes reisevaner. 86 rektorer (på trinn 1–10) svarte på undersøkelsen. Ifølge rektorene sykler 15 prosent av alle elevene til skolen i sommermånedene. Andelen er høyere for de større skolene. Det vanligste er at elevene begynner å sykle etter 5. klasse. Etter 7. trinn synker sykkelandelen år for år, frem til 9. trinn. Nesten ni av ti skoler har ikke gjennomført noen aktiviteter for å fremme syklingen. Bare halvparten av skolene har undervisning i trafikkreglene, til tross for at trafikkopplæring er obligatorisk i henhold til læreplanen.

KONKLUSJONER

Det er stort potensiale for å øke sykkelandelen i Oslo. Til tross for store mangler i sykkelnettet sykler allerede i dag en tredel av osloboerne minst en gang i uken på sommerstid. Kartleggingen viser at ytterligere en tredel av befolkningen gjerne vil begynne å sykle, og at den tredelen som allerede sykler, gjerne vil sykle mer.

Det viktigste enkelttiltaket for at dette skal bli mulig, er bedre trafiksikkerhet. For å øke trafiksikkerheten trengs det nye prinsipløsninger, siden den eksisterende sykkelveistandarden ikke vurderes som tilstrekkelig trygg. Fremfor alt trengs det en tydeligere avgrensning for syklistene mot trikker, busser og biltrafikk.

Kartleggingen viser også at den mest strategiske utfordringen i Oslo er å forbedre forutsetningene for at barn og unge skal kunne sykle. Her trengs både flere trygge sykkelruter, men også et mer aktivt arbeid fra skolene og foreldrenes side.

Også vedlikehold på vinterstid ville fått stor effekt, og dette kunne dermed også bidra til å avlaste det øvrige transportsystemet i en større del av året.

Hvis trafiksikkerheten ble bedre, ville andelen av osloboerne som sykler på sommerstid, dobles

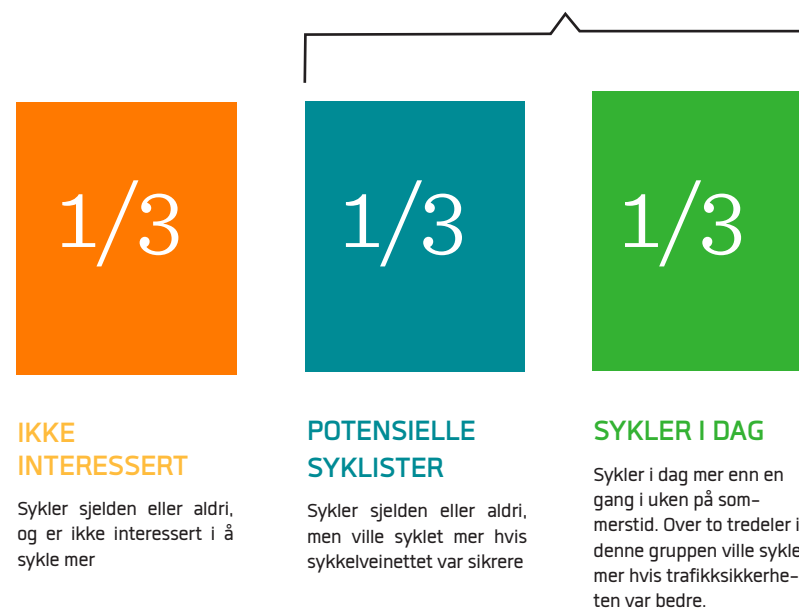


FIG. MARKEDSGRUNNLAGET FOR SYKKELSTRATEGIEN

STØRRELSEN PÅ DE ULIKE GRUPPENE ER BEREGNET VED HJELP AV OSLOBOERNES VURDERTE SYKKELVANER I REISEUNDERSØKELSEN, KOMBINERT MED RESULTATET AV HOLDNINGSUNDERSØKELSEN, VEKTET ETTER KJØNN.

STORT POTENSIALE FOR ØKT SYKKELANDEL – HVIS TRAFIKKSikkerheten FORBEDRES

Holdningsundersøkelsen viste at 19 av 20 osloboere var positive til at kommunen satset på å få flere til å sykle. Holdningsundersøkelsen pekte også på at tiltak for å øke standarden, først og fremst gjennom økt trafikksikkerhet, kan få svært stor effekt på osloboernes reisevaner, uansett om de sykler mye eller sjelden i dag. I forhold til hvor mange som oppgir at de sykler og hvor mange som gjerne vil sykle, kommer sykkelstrategiens "markedsgrunnlag" opp i to tredeler av Oslos befolkning. Men for bedre trafikksikkerhet kreves en høyere standard enn det som dagens sykkelveier i Oslo tilbyr. Et sammenhengende tettere sykkelnett med kontinuerlig høy trafikksikkerhet og fremkommelighet er altså grunnleggende for at Oslo skal oppnå en høyere sykkelandel. Andre tiltak som økt informasjon, bedre sykkelparkering eller skilting bør ses som supplement til dette.



FIG. 19 AV 20 VIL AT OSLO KOMMUNE SKAL SATSE PÅ ØKT SYKLING
RESULTAT AV HOLDNINGSUNDERSTØKSELSEN.

TILTAK FOR Å FÅ FLERE BARN OG UNGE TIL Å SYKLE ER DEN STORE STRATEGISKE UTFORDRINGEN FOR OSLO

At Oslo i dag ikke er en bra by for barn å sykle i, kommer tydelig frem av holdningsundersøkelsen. 99 prosent oppgir at Oslo er en dårlig sykkelby for barn og eldre. I de gjennomførte syklistobservasjonene ble dette faktumet understreket av at mindre enn 1 % av syklistene ble vurdert til å være under 15 år. På halvparten av grunnskolene blir ikke den obligatoriske trafikkundervisningen på femte trinn gjennomført. Størst andel barn som sykler til skolen, finnes på femte trinn. Siden synker sykkelandelen for hvert årstrinn.

Blant yngre voksne (18–25 år) oppgav 41 prosent at de aldri sykler, selv om sommeren. Ved siden av aldergruppen 65 og eldre har de yngre voksne den største andelen ikke-syklister. Blant studenter er sykkelandelen halvparten så stor som blant de med arbeid, og det er vanligere at de reiser med bil enn med sykkel.

I et lengre perspektiv er det derfor svært viktig å legge bedre til rette for at barn og unge skal kunne sykle til hverdags. Grunnlaget for transportvaner legges tidlig i livet (FHI 2007), og med dagens dårlige forutsetninger for syklist og den forholdsvis lave sykkelandelen blant barn og yngre voksne er det grunn til bekymring for at det skal etableres en vane av mindre aktive transportmåter til hverdags. Dette kan innebære både store samfunnskostnader i form av dårligere folke-

helse (30–45 minutters sykling per dag oppfyller det grunnleggende behovet for moderat fysisk aktivitet per dag, FHI 2007) – samtidig som presset på andre transportmåter øker i takt med at Oslo vokser.

Når osloboerne i holdningsundersøkelsen ble spurt om hva de anså som det viktigste enkeltspørsmålet for å få flere til å sykle, var det vanligste svaret flere og bedre sykkelveier. Opplevelsen av hvor trygg og fremkommelig dagens sykkelby er, stemmer også godt overens med helhetsopplevelsen av Oslo som sykkelby. Tiltak for å forbedre tryggheten og fremkommeligheten i sykkelnettet bør derfor gis høy prioritet i Oslo kommunes arbeid med å øke andelen sykkelreiser.

MED BEDRE VEDLIKEHOLD AV SYKKELVEINETTET PÅ VINTERSTID KUNNE BETYDELIG FLERE BEGYNT Å SYKLE ÅRET RUNDT

Misnøyen med vedlikeholdet av sykkelnettet på vinterstid er stor. Mens en av tre oppgir at de sykler minst en gang i uken eller mer om sommeren, er det bare en av tjue om vinteren. Økt vintersykling er svært viktig for å avlaste kollektivtrafikken i rushtiden, og med tanke på den store misnøyen med vedlikeholdet burde bedre vedlikehold på vinterstid være et prioritert spørsmål.

1. INNLEDNING

FORMÅL OG OPPLEGG

"Kartleggingen av oslosyklisten" har til formål å øke kunnskapene om syklistene i Oslo. Dette for bedre å kunne møte etterspørselen blant de som sykler mye, og blant de som sykler lite, men som gjerne vil sykle mer. En bred kartlegging av reisevaner, holdninger og observasjoner muliggjør også en fremtidig oppfølging av hvordan Oslo som sykkelby har utviklet seg over tid.

"Kartleggingen av oslosyklisten" er sammen med "Evaluerings av tidligere strategi" og "Kartleggingen av sykkelnettet" underlagsrapporter for Oslos nye sykkelstrategi. Underlagsrapporten "Evaluerings av tidligere strategi" fokuserer på hvor godt kommunen har lyktes med å forbedre forutsetninger for sykling og hvordan satsingene kommer ut, sammenlignet med andre land og byer. "Kartleggingen av sykkelnettet" fokuserer på kvalitetene i bymiljøet, sett fra et syklistperspektiv, både ut fra nasjonal og internasjonal standard.

PROBLEMSTILLING

Hovedproblemstillingen i kartleggingen har vært:

- Hvor stor andel av reisene i Oslo skjer med sykkel, og hvem er det som sykler og ikke sykler?

For å besvare problemstillingen i prosjektet har vi brukt ulike metoder for datainnsamling. Kartleggingen er i hovedsak basert på observasjoner og spørreundersøkelser.

Du finner nærmere informasjon om de ulike delene i undersøkelsen i metodebeskrivelsen i innledningen til hvert kapittel.

OPPLEGG FOR KARTLEGGINGEN

I "Kartleggingen av oslosyklisten" presenteres ulike undersøkelser for å gi et heldekkende bilde av fordelingen mellom transportmåter i Oslo, hvem som sykler mer og hvem som sykler mindre, og hva som ville få ulike syklistgrupper til å sykle mer.

Hvilke strategier som utformes, er naturligvis ikke gitt fra starten av, men utvikles i takt med at man får et klarere bilde av syklistenes egen opplevelse av Oslo som sykkelby. Etter hvert har det også oppstått flere nye spørsmål, og det er utført flere mindre utredninger.

Vi har undersøkt problemstillingen med fokus på ulike typer syklist: alder/kjønn, sykkelvaner og holdninger til ulike tiltak og til Oslo som sykkelby.

Undersøkelsen har omfattet Oslo kommune og inkluderer ikke reiser med start eller mål i andre kommuner.

RAPPORTENS OPPBYGGING

Kapittel 2: I kapitlet Syklistobservasjoner redegjør vi for observasjoner av syklist gjennomført i oktober 2013.

I kapittel 3: Reisevaneundersøkelse redegjør vi for en undersøkelse om reisevaner på hverdager, lørdager og søndager i oktober-november 2013.

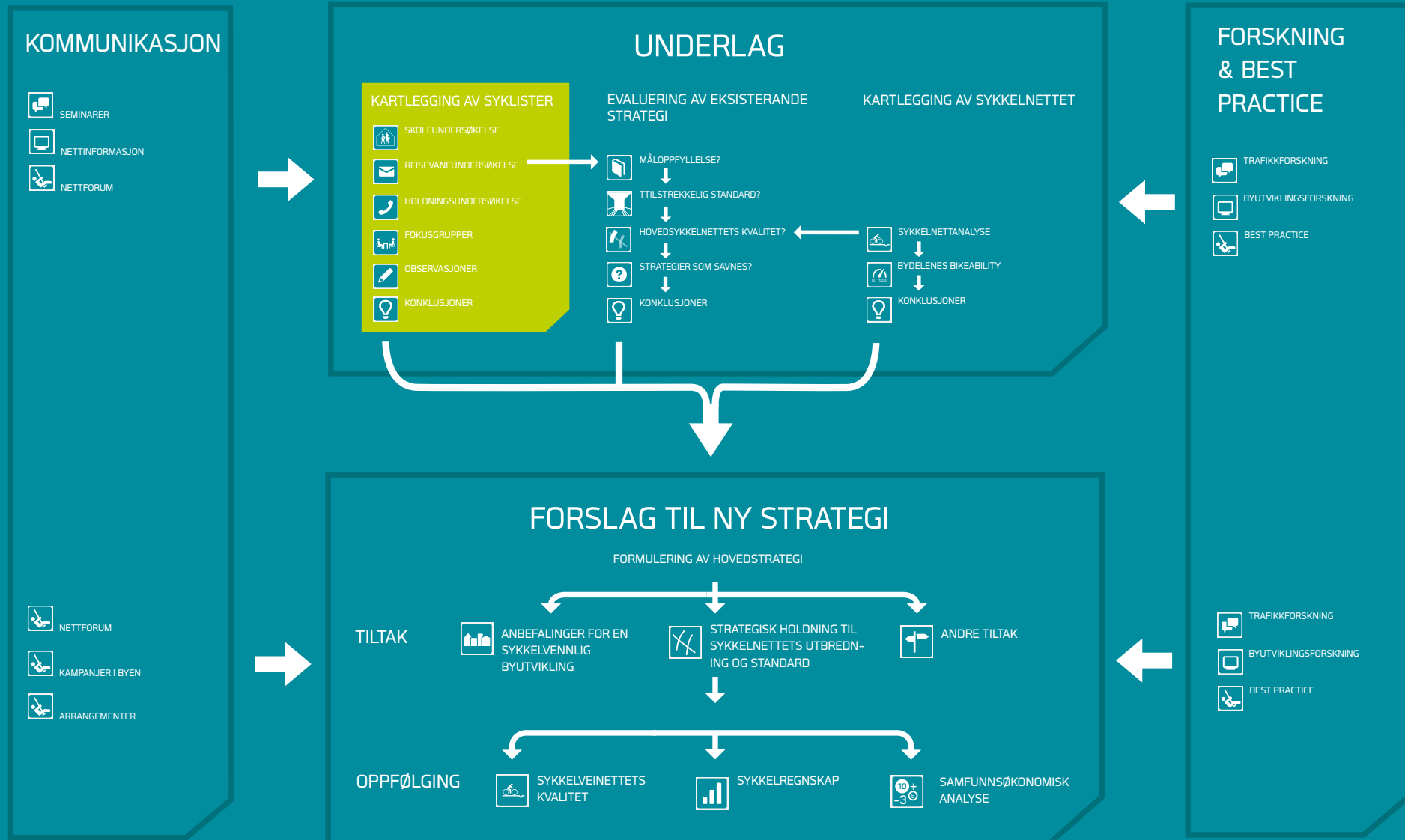
Kapittel 4: Holdningsundersøkelse redegjør for en telefonundersøkelse om holdninger til sykling.

Kapittel 5: Vurdering av standard viser resultatene fra en visuell undersøkelse gjennomført i fire ulike fokusgrupper i februar 2014.

I kapittel 6: Rektorundersøkelse redegjør vi for en telefonundersøkelse om reisevaner, sykling og trafiksikkerhet med rektorer på 86 av Oslos skoler.

I tillegg er det et kapittel om konklusjoner fra de ulike undersøkelsene som kan overføres til arbeidet med strategien og andre delrapporter.

HVORDAN NÅR VI MÅLET OM ØKT SYKKELANDEL?





OBSERVASJONER

3000 observasjoner



Hvilke ruter er mest populære?
Hvor oppstår det konflikter?
Hvilke er de vanligste syklisttypene?



REISEVANEUNDERSØKELSE

9000 utsendelser



Hvor mye sykler osloborgerne?
Hvilke forskjeller er det mellom ulike bydeler og ulike grupper?



HOLDNINGSUNDERSØKELSE

1 300 telefonsamtaler



Hvordan oppleves Oslo som sykkelby?
Hva ville fått osloborgerne til å sykle mer?



STANDARDVURDERING

Fire gruppeintervjuer med visuell spørreundersøkelse



Hvilken sykkelnettstandard etterspørres?
Har syklisttypene ulike preferanser?



REKTORUNDERSØKELSE

156 utsendelser



Hvor mange barn sykler til skolen?
Oppmuntres barna til å sykle?



KONKLUSJONER



Kunnskap om oslosyklisten
Hva som kan få flere til å sykle
Prioriterte grupper
Etterspurt sykkelnettstandard



2. SYKLISTOBSERVASJONER

METODE

Observasjoner av syklist er et verktøy for å studere syklist ut fra kriterier som kjønn, klær, alder og atferd. Resultatet viser hvem som sykler, og kanskje særlig hvem som ikke sykler. Resultatet kan brukes både som underlag for strategien og som grunnlag for kommende oppfølginger.

OBSERVASJONER

Observasjonene av syklist i Oslo er gjennomført ved hjelp av studenter fra Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo og medlemmer av Syklistenes Landsforening i Oslo i oktober 2013.

Formål: Undersøke kombinasjonen av syklist og veivalg gjennom byen

Metode: Veivalgsintervjuer ved fem større parkeringsplasser (Aker brygge, Universitetet, Ullevål, Marienlyst og Arkitektur- og designhøgskolen) og syklistobservasjoner langs 12 mye brukte ruter (Rådhusplassen, Munkedammsveien, Frognerstranda, Majorstua, Kristian IVs gate, Thorvald Meyers gate, Markveien, Grønland, Akershusstranda, Rådhusgaten, Karl Johans gate, Torggata)

Måleperiode: 15. og 17. oktober (to snøfrie hverdager med oppholdsvarer)

Resultat: 3179 syklistobservasjoner og 187 veivalg

Syklistobservasjonene har foregått langs ulike typer sykkelveier, iblant i blandet trafikk og iblant langs egne sykkelveier. Stedene er valgt for å forsøke å gi et tverrsnitt av hvem som sykler i Oslo, samtidig som de er valgt fordi de inneholder tilstrekkelig med syklist til at observasjonene skal bli mange nok. Kombineringen av syklistenes alder, kjønn og utstyr kan naturligvis være annerledes i mer lokale bymiljøer.

Rutevalgsundersøkelsen ble gjennomført ved at syklist ble bedt om å tegne ned på et kart hvordan de hadde syklet dit. De ble også bedt om å vurdere om det fantes strekninger eller kryss om var særlig attraktive eller lite attraktive.

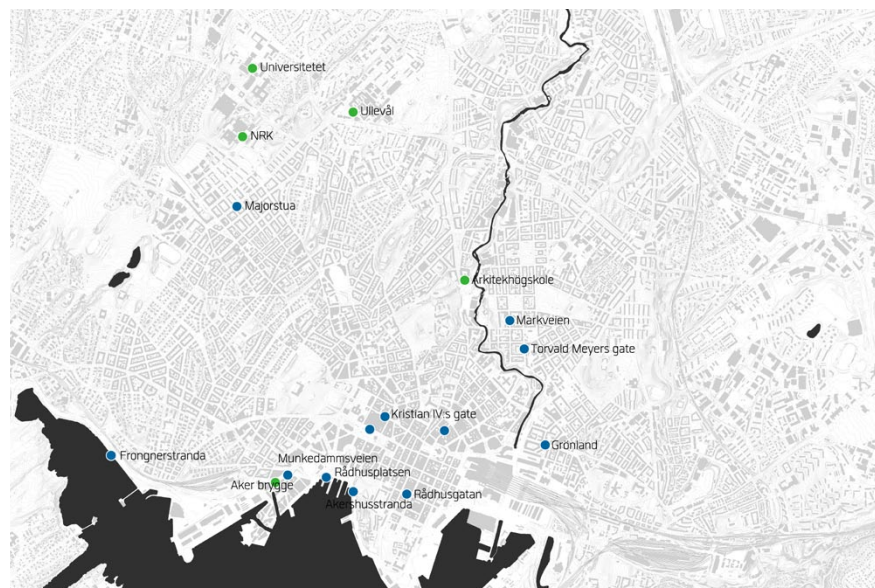


FIG. STEDER FOR SYKLISTOBSERVASJONER

Tolv utvalgte sykkelruter i ulike bymiljøer og med ulik sykkelnettstandard.

SAMMENDRAG

SYKLISTENES ALDER OG KJØNN

Ut fra de 3179 observasjonene av syklistene får man et bilde av hvem som sykler og hvem som ikke sykler i Oslo. Blant de observerte syklistene ble 14 vurdert til å være mellom 7 og 15 år, og bare én syklist til å være under 7 år. Det store flertallet av syklistene er 36–65 år. To tredeler av syklistene er menn.

SYKLISTENES UTSTYR

42 prosent av syklistene hadde spesielle sykkelklær, som er høyt, sammenlignet med internasjonale tall. Selv hjelmb Bruken på 56 prosent er internasjonalt sett svært høy. Bare 2 prosent av syklene hadde barnesete.

SYKLISTENES RUTEVALG

Undersøkelsen viser at mange av de mest brukte sykkelrutene ikke er en del av hovedsykkelveinettet. Det peker på et stort behov for å analysere og forstå alle kvalitetene og manglene i sykkelveinettet, fordi mye av syklingen trolig skjer utenfor dette.

Blant de mest brukte rutene i rutevalgsundersøkelsen er strekningen langs Akerselva, som er en grønn strekning atskilt fra trafikken. Denne oppleves også som den mest attraktive strekningen. En annen mye brukt strekning utenfor hovedsykkelveinettet er Akershusstranda rundt Vippetangen.

SYKLISTENES ALDER OG KJØNN

LITEN ANDEL BARN OG UNGDOMMER

Blant de 3179 syklistene ble 14 estimert til å være mellom 7 og 15 år, og bare én syklist til å være under 7 år. Det store flertallet av syklistene er mellom 36–65 år. Bare fire prosent av syklistene ble estimert til å være 65 år eller mer.

FÅ KVINNER SYKLER

To tredeler av syklistene er menn. På den måten skiller Oslo seg fra for eksempel Stockholm og Örebro, der andelen kvinner er på omtrent henholdsvis 50 prosent og 55 prosent i en tilsvarende måling (Spacescape 2012–2013).

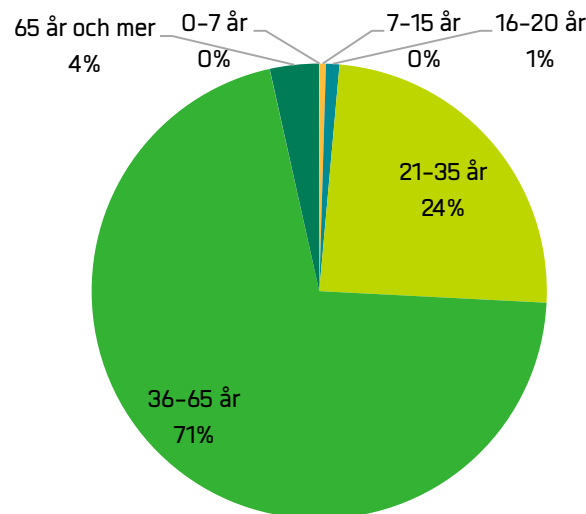


FIG. ESTIMERTE ALDERSGRUPPER OG ANDEL
BLANT 3179 OBSERVASJONER

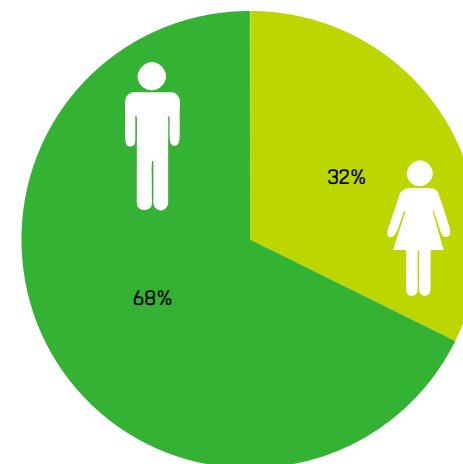
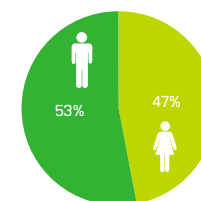
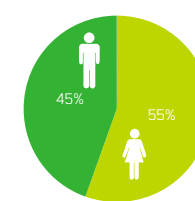


FIG. ESTIMERT KJØNNSANDEL
BLANT 3179 OBSERVASJONER



STOCKHOLM
Referanse Cicity och
Spacescape (2012)



ÖREBRO
Referanse Spacescape
(2013)

SYKLISTENES UTSTYR

DE FLESTE AV OSLOSYKLISTENE HAR EN TERRENGSYKKEL, SYKKELHJELM OG TRENINGSKLÆR

Blant syklisterne hadde 42 prosent spesielle sykkelklær. Det betyr klær som er tilpasset for sykling, som vanlige lycradrakter, men også funksjonsklær og refleksvest/-jakke. Tilsvarende andel i Örebro er 2 prosent (Spacescape 2013).

Hjelmbruken på 56 prosent er internasjonalt sett svært høy, men lav sammenlignet med Stockholm, der så mange som 75–80 prosent bruker hjelm ved sykkeltingene de siste årene. I Malmö, med en sykkelandel på 23 prosent, er hjelmbruken bare på ca. 15 prosent.

I Oslo har 2 prosent av syklene barnesete. I Örebro var tilsvarende andel 8 prosent (Spacescape 2013).

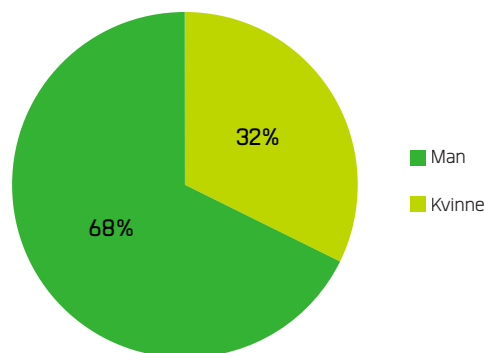


FIG. TRENINGSKLÆR
42 PROSENT SYKLER MED TRENINGSKLÆR

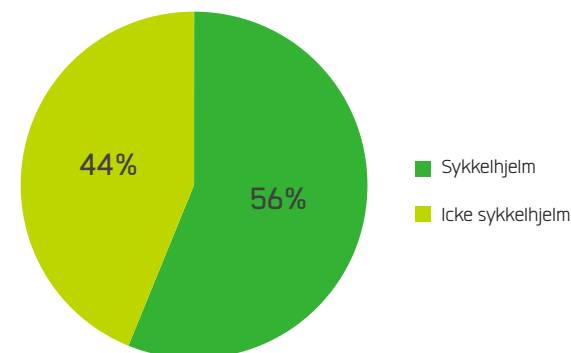


FIG. SYKKELHJELM
56 PROSENT SYKLER MED SYKKELHJELM

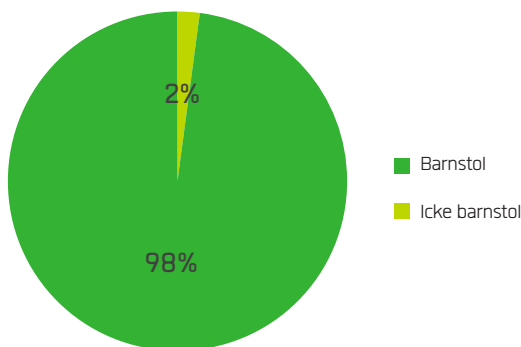


FIG. BARNESETE
20 PROSENT SYKLER MED BARNESETE

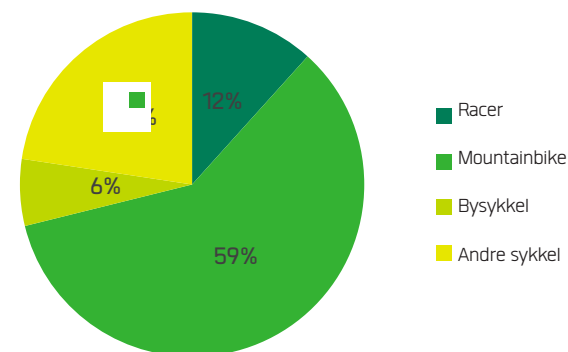


FIG. SYKKELTYPE
20 PROSENT SYKLER MED BARNESETE

SYKLISTENES RUTEVALG

MANGE AV DE MEST BRUKTE SYKKELRUTENE ER IKKE EN DEL AV HOVEDSYKKELVEINETTET

Rutevalgsundersøkelsen ble gjennomført ved at syklister ble bedt om å tegne ned hvordan de hadde syklet dit, på et kart. Undersøkelsen viser at mange av de mest brukte sykkelrutene ikke er en del av hovedsykkelveinettet. Det peker på et stort behov for å analysere og forstå alle kvalitetene og manglene i sykkelveinettet, fordi mye av syklingen trolig skjer utenfor dette.

Blant de mest brukte strekningene i rutevalgsundersøkelsen er blant annet strekningene langs Akerselva, Akershusstranda og Bogstadveien. Ingen av disse strekningene er en del av hovedsykkelnettet.

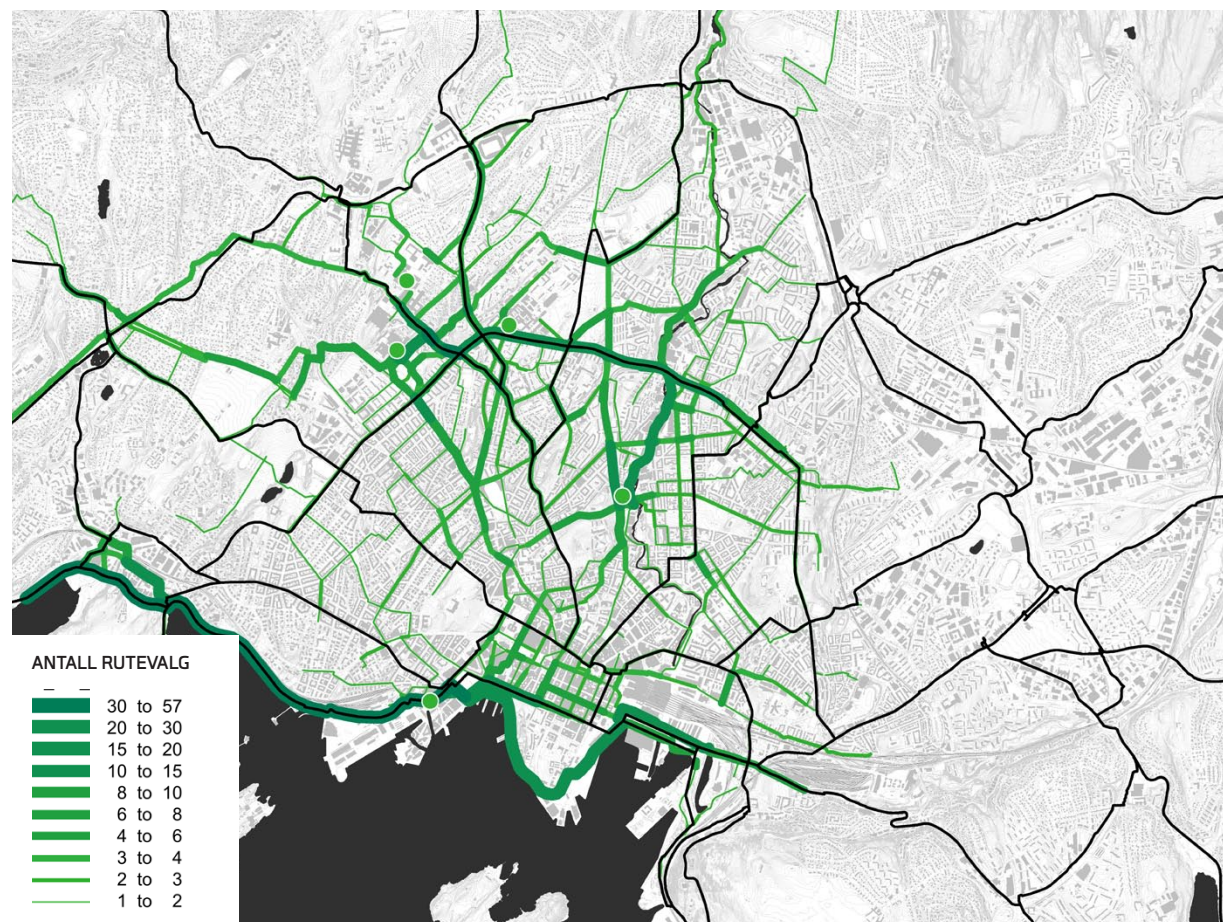


FIG. RUTEVALG

187 RUTEVALG GJENNOM OSLO I GRØNT OG OSLOS HOVEDSYKKELVEINETT I SVART.

ATTRAKTIVE OG LITE ATTRAKTIVE SYKKELRUTER

DEN MEST ATTRAKTIVE STREKNINGEN ER EN GRØNN STREKNING LANGS VANN, ATSKILT FRA BILTRAFIKK

Blant de mest brukte strekningene i rutevalgsundersøkelsen er blant annet strekningen langs Akerselva. Da syklistene fikk si sin mening om attraktiviteten langs rutene, var det mange som opplevde denne som særlig attraktiv, til tross for høydeforskjeller og dårlig tilrettelegging for sykling.

Blant de mindre attraktive rutene som syklistene likevel valgte, er Thereses gate. Langs Thereses gate sykler man i blandet trafikk sammen med både biler og trikke. Langs kjørebane er det dessuten gateparkering (fjernet januar 2014 men tilstede i observasjonsperioden).

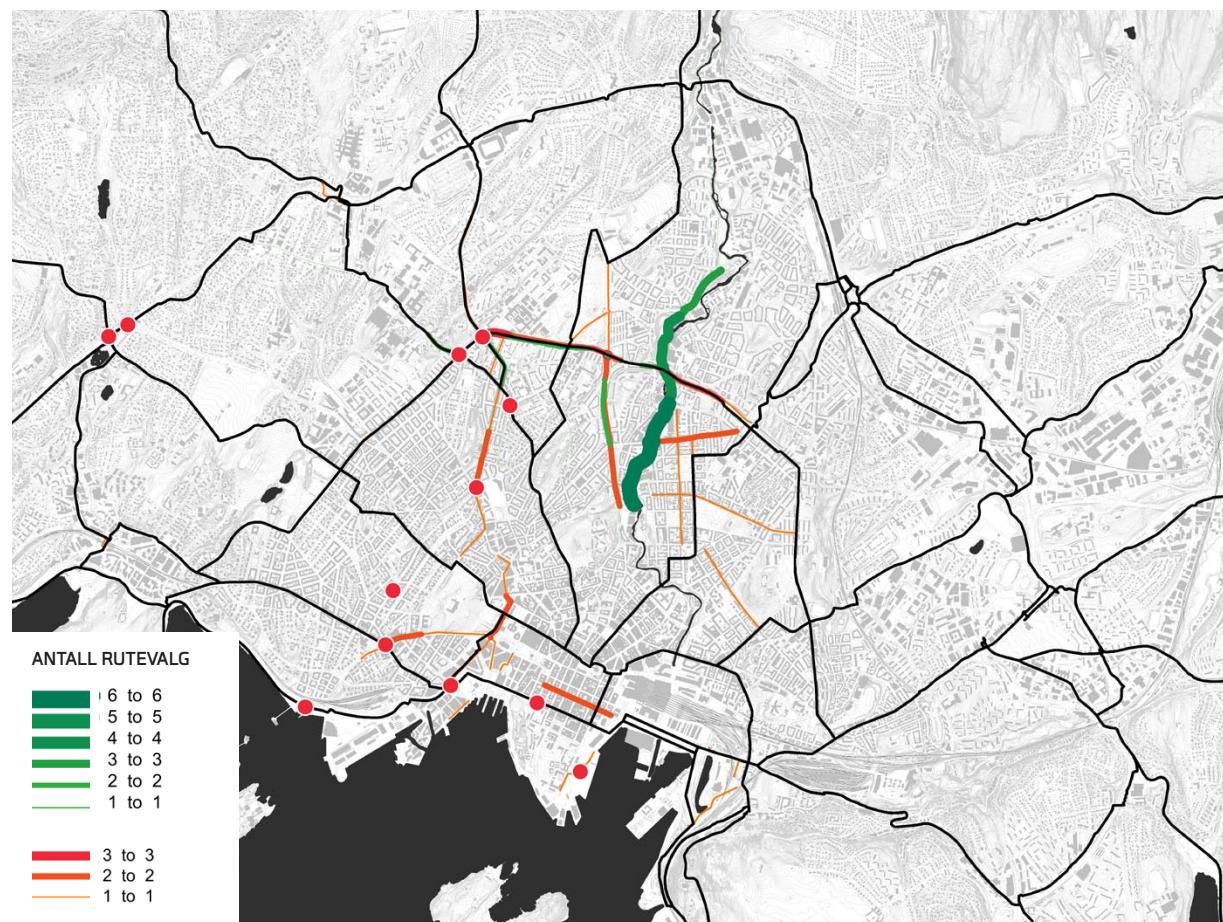


FIG. ATTRAKTIVE SYKKELRUTER

187 RUTEVALG GJENNOM OSLO I GRØNT OG OSLOS HOVEDSYKKELVEINETT I SVART.



3. REISEVANEUNDERSØKELSE

METODE

Reisevaneundersøkelser er et verktøy for å måle og følge opp hvordan reisevaner med sykkel endres over tid i Oslo. Resultatet peker også på forskjeller mellom ulike gruppers sykling, og mellom bydeler.

SPØRREUNDERSØKELSE MED SVAR FRA 2388 PERSONER MELLOM 18–75 ÅR

Undersøkelsen er gjennomført som en postal spørreundersøkelse med telefonoppfølging og omfatter personer i alderen 18–75 år bosatt i Oslo kommune. Undersøkelsen ble sendt ut per post, med mulighet for å svare via internett. Undersøkelsen ble besvart av 2 388 personer, hvorav cirka 10 prosent svarte via internett. Utvalget ble stratifisert over bydelene (15 stk.) og jevnt fordelt over ukedagene.

Formål: Å tydeliggjøre fordelingen mellom transportmåte for alle reisene som skjer innenfor Oslo kommune

Metode: Spørreskjemaundersøkelse med reisedagbok og oppfølgende telefonintervju

Utvalg svarfrekvens: Bruttoutvalget var 9000 personer mellom 18–75 år bosatt i Oslo kommune. 2388 personer svarte

Måleperiode: hverdager, lørdager og søndager mellom 7 oktober og 18 november 2013

Rapportering: Vektet fordeling mellom transportmåter etter bydel, kjønn og alder.

REISEVANEUNDERSØKELSEN BYGGER PÅ REISE-DAGBØKKER

Intervjupersonene ble bedt om å fylle ut en såkalt reisedagbok der samtlige reiser/forflytninger som ble gjort på en bestemt dato, skulle rapporteres. Ved de første to påminnelsene ble måledagen flyttet frem for at respondenten skulle kunne gjengi reisebil-det så nøyaktig som mulig. Ved telefonpåminnelsen som gjennomføres et par dager etter siste utsendelse spurte vi om reisene dagen før.

REISEVANEUNDERSØKELSEN BLE PLANLAGT TIL OKTOBER FOR Å TILSVARE ÅRSGJENNOMSNITTET FOR SYKLENDE

Den opprinnelige måleperioden omfattet perioden 7. til 25. oktober, og både hverdager, lørdager og søndager var måledager. På grunn av at svarfrekvensen ble lavere enn forventet, ble det bestemt å øke perioden for telefonpåminnelser med ytterligere 2 uker. Dette innebærer at måledagen ble flyttet frem ytterligere 2 uker for å forsøke å innhente flere svar. De siste telefonpåminnelsene ble gjort 18. november. I Prosams tidligere måling (Prosam 2012) viste det seg at oktober var den måneden som best tilsvarte årssnittet i perioden 2004–2012. Sykkelandelen har vist seg å variere mellom 1–10 %, basert på sesong. Det bør påpekes at 2013 var et godt sykkelår, fordi snøen og frosten kom senere enn normalt. Det innebar at det var gode sykkelforhold i hele undersøkelsesperioden.

KUN REISER MED START OG MÅL INNENFOR KOMMUNEN

De rapporterte reisene har start eller mål innenfor kommunen og ble foretatt av personer bosatt i Oslo kommune. Med en "reise" menes en forflytning der personen har et ærend på målpunktet. Her regnes det også med reise/forflytning som er gjort til fots. Yrkesmessig trafikk omfattes ikke av undersøkelsen.

Reisenes transportmåte (transportmiddel) er gruppert i såkalte hovedtransportmåter. Dette er gjort for å kunne rapportere fordeling mellom transportmidler. I datamaterialet kan man også hente ut opplysninger om kombinerte transportmåter, det vil si der det er brukt mer enn ett transportmiddel for en reise.

Rapportering av hverdagsreiser er fordelt over de 15 bydelene, mens det for lørdager og søndager er en grovere inndeling på 4 områder: Oslo nord, sør, øst og vest. Intervjumaterialet er vektet for å tilsvare befolkningen i området i alderen 18 til 75 år. Det er gjort vektning på kjønn, fire aldersgrupper (18–24 år, 25–44 år, 45–64 år og 65–75 år) samt de 15 geografiske utvalgsområdene. Vær oppmerksom på at alle resultater for reiser gjelder hverdager, med mindre lørdag eller søndag er uttrykkelig angitt.

Du finner mer informasjon om metode i Reisevaneundersøkelse (RVU) i Oslo høsten 2013.

SAMMENDRAG

8 PROSENT AV REISENE I OSLO BLE UTFØRT MED SYKKEL EN HVERDAG

Den vanligste hovedtransportmåten på hverdager er kollektivtransport, etterfulgt av bil (som sjåfør) og til fots. Sykkel havner på fjerdeplass av de vanligste hovedtransportmåtene, med en andel på 8 prosent. På lørdager er derimot det vanligste transportmiddelet bil. Andelen reiser som da hadde sykkel som hovedfremkomstmåte, var 5 prosent. På søndager utgjør sykkelreiser 4 prosent av alle reiser. Det er vanligere å kjøre bil i helgene enn til hverdags, mens reiser med sykkel er vanligere til hverdags.

KVINNER OG MENN REISER LIKE MYE, MEN MENN SYKKLER OFTERE

På hverdager reiser menn og kvinner i like stor utstrekning. På lørdager reiser menn mer, mens kvinner reiser mest på søndager. Av alle sykkelreiser gjøres 61 prosent av menn og 39 prosent av kvinner. Forskjellen mellom kjønnes ulike reisevaner er større for sykkel enn for de andre transportmidlene. Generelt sett gjøres de fleste bilreiser av menn og de fleste kollektivtrafikkreiser av kvinner.

ELDRE VOKSNE HAR EN HØYERE SYKKELANDEL ENN YNGRE VOKSNE

Sykkelandelen er størst i aldersgruppen 45–59 år og minst i aldersgruppen 60–75 år. Blant de som sykler,

er imidlertid aldersgruppen 30–44 den største, fordi disse utgjør en større del av befolkningen.

STORE VARIASJONER I SYKKELANDELEN MELLOM BYDELER

Det er store variasjoner i reisemønsteret mellom de ulike bydelene. Det er også ulik tilgang til bil og sykkel. Når det gjelder sykkel, er det stor spredning mellom bydelene. Spesielt stor er variasjonen med tanke på hvor mange kvinner som sykler. Størst sykkelandel har Grünerløkka (15 prosent), St. Hanshaugen (14 prosent) og Frogner (14 prosent). På Grünerløkka gjøres 18 prosent av kvinnes reiser med sykkel, mens sykkelandelen av alle kvinners reiser på Frogner er bare 4 prosent.

SYKKELANDELEN BLANT DE MED ARBEID ER DOBBELT SÅ HØY SOM BLANT STUDENTER – OG TI GANGER HØYERE ENN BLANT ARBEIDSLEDIGE

Blant de som har lønnet arbeid, gjøres 10 prosent av reisene med sykkel. Blant de som studerer, er tilsvarende andel 5 prosent. Blant arbeidsledige og sykemeldte er sykkelandelen mindre enn 1 prosent.

Å SYKLE TIL ARBEID ER DET VANLIGSTE FORMÅLET MED SYKKELREISER

Hvis man ser på formålet med reisen, har reise til arbeid størst sykkelandel, nemlig 12 prosent. Minst

sykkelandel har reiser i tjenestesammenheng eller til andre innkjøp enn dagligvarer.

BILANDELEN ER STØRRE ENN SYKKELANDELEN ALLEREDE VED REISER PÅ 1 KILOMETER.

I undersøkelsen er også lengden på reisene tatt med. Halvparten av alle reiser som gjøres med bil innenfor Oslo kommune, er 5 kilometer eller kortere, for kollektivtransport 6 kilometer og for sykkel 3 kilometer. En gjennomsnittlig reise med sykkel er 4,2 kilometer. Fordeling på transportmidler viser at bilandelen er større enn sykkelandelen allerede ved reiser på 1 kilometer.

JO FLERE SOM SYKKLER I BYDELENE, JO FÆRRE TAR BILEN

Bydelene med en høy sykkelandel har en tendens til å ha lavere bilandelen enn de bydelene som har en lav sykkelandel. Det betyr at bilbruken er lavere der flere sykler.

FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER

8 PROSENT AV REISENE I OSLO BLE UTFØRT MED SYKKEL EN HVERDAG

Den vanligste hovedtransportmåten på hverdager er kollektivtransport, som utgjør 34 prosent av alle reiser, etterfulgt av bil (som sjåfør), 31 prosent, og til fots, 18 prosent. Sykkel havner på fjerdeplass av de vanligste hovedtransportmåtene, med en andel på 8 prosent. Det tilsvarer ca. 86 000 sykkelreiser i løpet av en hverdag.

Det er vanligere å kjøre bil i helgene enn til hverdags, mens reiser med sykkel er vanligere til hverdags. På lørdager er sykkelandelen 5 prosent og på søndager 4 prosent.

DOBBELT SÅ STOR SYKKELANDEL I OSLO, SAMMENLIGNET MED NASJONAL RVU

I den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen som ble gjennomført i 2009, viste andelen som sykler til hverdags i Oslo, seg å være 4,7 prosent, som altså er nesten halvparten av sykkelandelen i denne RVUen. Bilandelen nasjonalt er dobbelt så stor som i Oslo, 65 prosent av reisene blant menn og 60 prosent for kvinner.

I Prosams kontinuerlige reisevaneundersøkelser i Oslo har bilandelen dessuten vist seg å minske fra 45 prosent i 2005 til 35 prosent i 2012, noe som utgjør en reduksjon på 23 prosent (Prosam 2012). I løpet av denne perioden har andelen kollektivtrafikk i stedet økt.

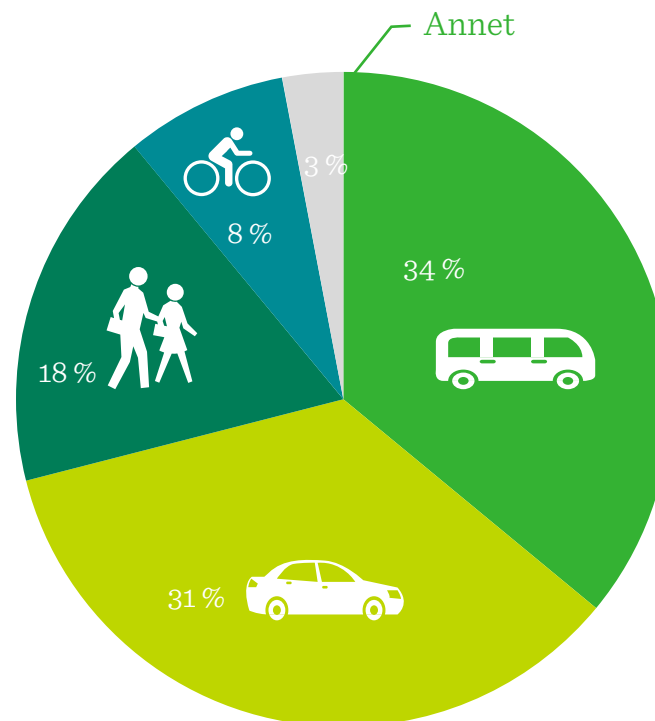
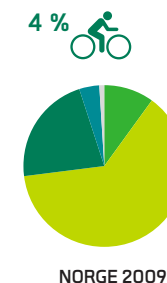
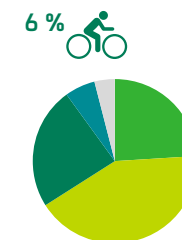


FIG. FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER PÅ HVERDAGER

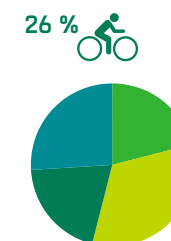
Total fordeling mellom transportmåter i Oslo i 2013. Som sammenligning vises fordelingen mellom transportmåter i den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Norge (Transportøkonomisk institutt 2011) og reisevaneundersøkelsene fra Göteborg (Göteborgsregionen 2011) og København (København kommune 2012).



NORGE 2009



GÖTEBORG 2011



KØBENHAVN 2012

TRANSPORTMÅTER I FORHOLD TIL REISEAVSTAND

FLERE BILREISER ENN SYKKELREISER ALLEREDE VED 1 KM

Flere av reisene på under 1 km utføres med bil enn med sykkel.

STORT POTENSIALE FOR Å ØKE SYKKELANDELEN PÅ KORTE REISER

Siden sykkel normalt sett er svært konkurransekraftig innenfor en reiseavstand på 3 km (Trafikverket/SKL 2010), er det her et stort potensiale for å øke sykkelandelen blant de kortere reisene. Sykkelandelen blir høyere enn gangandelen ved tre km.

SYKKELANDELEN ER RELATIVT KONSTANT, UANSETT REISENS LENGDE INNENFOR FEM KM

For reiser innenfor 5 km ligger sykkelandelen betydelig høyere enn for det totale antallet reiser (åtte prosent). Andelen som går til fots, minsker kraftig jo lengre reiseavstanden er.

SYKKEL I SENTRUM

I "Bylivsundersøkelse Oslo sentrum" (Gehl architects, 2014) redegjøres det for en spørreskjemaundersøkelse. Undersøkelsen viste at 10 % av Oslos befolkning ankom sentrum på sykkel.

FIG. FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER ETTER REISELENGDE HVERDAG

Diagrammet viser andelen av reisene med ulike transportmåter for ulike avstander. På reiselengder over 3 km er sykkel vanligere enn gange. Bilreiser er vanligere enn sykkelreiser allerede ved 1 km.

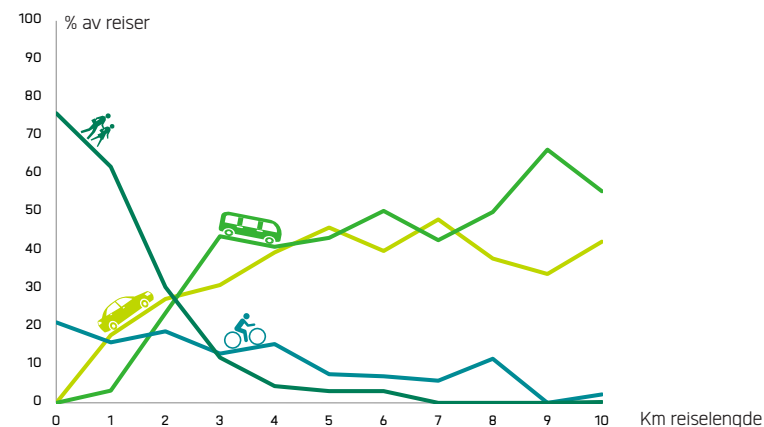
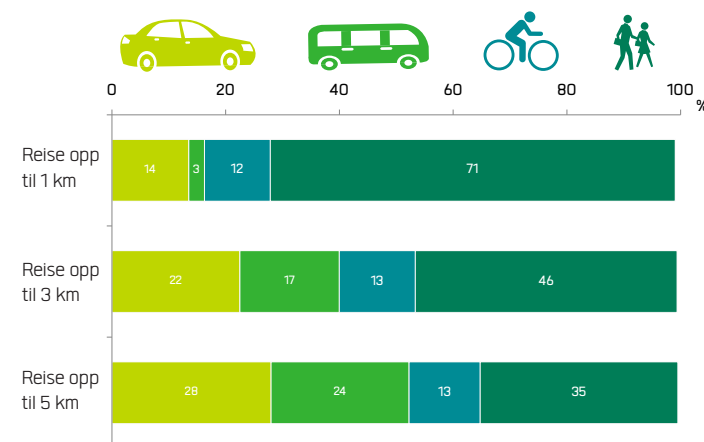


FIG. FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER ETTER REISEAVSTAND HVERDAG

Diagrammet viser andeler opp til 1, 3 og 5 kilometers reiseavstand. Gange dominerer stort innenfor 1 km.



FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER ETTER BYDEL

STOR VARIASJON MELLOM BYDELENE MED TANKE PÅ TRANSPORTMÅTER

Søndre Nordstrand (55 prosent) og Vestre Aker (50 prosent) har størst andel reiser med bil. Lavest bilandel har Grünerløkka (21 prosent). Lavest kollektivtrafikkandel har St. Hanshaugen, der bare 24 prosent av reisene gjøres med kollektive transportmidler. Størst andel kollektivreisende har Grorud (52 prosent).

Andel reiser der man går (merk at dette er reiser der man går hele veien), er lavest i Søndre Nordstrand (åtte prosent) og størst på St. Hanshaugen (38 prosent).

PÅ ST. HANSHAUGEN ER MER ENN HALVPARTEN AV ALLE REISER AKTIVE – I SØNDRE NORDSTRAND BARE EN TIDEL

Andelen aktive transporter (gang og sykkel) er høyest på St. Hanshaugen (52 prosent) og lavest i Søndre Nordstrand (10 prosent).

JO FLERE SOM SYKLER, JO FÆRRE TAR BILEN

Forholdet mellom andelen som sykler per bydel og andelen som reiser med bil per bydel, er negativt og signifikant på fem prosents nivå (en korrelasjon på -0,57). Det betyr at bydelene med høy sykkelandel har en tendens til å ha en lavere bilandel enn de bydelene som har en lav sykkelandel.

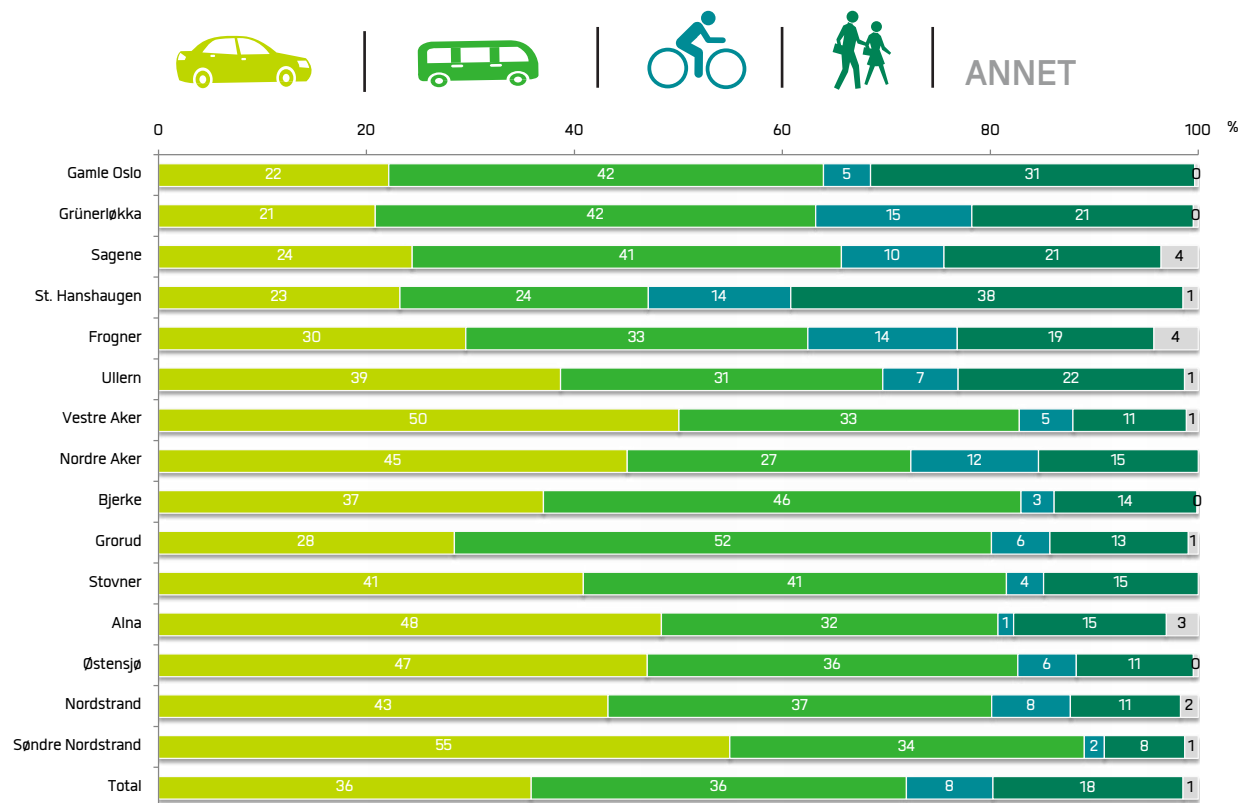


FIG. FORDELING MELLOM TRANSPORTMÅTER PÅ HVERDAGER
Det er stor variasjon mellom bydelene i fordelingen mellom transportmåter.

SYKKELANDEL I ULIKE BYDELER

Sykkelandelen på bydelsnivå skal tolkes med en viss forsiktighet, siden bydelene er store og har svært varierte forutsetninger for sykkeltrafikk. Det er imidlertid mulig å trekke visse generelle konklusjoner.

PÅ GRÜNERLØKKA ER SYKKELANDELEN 15 GANGER STØRRE ENN PÅ ALNA

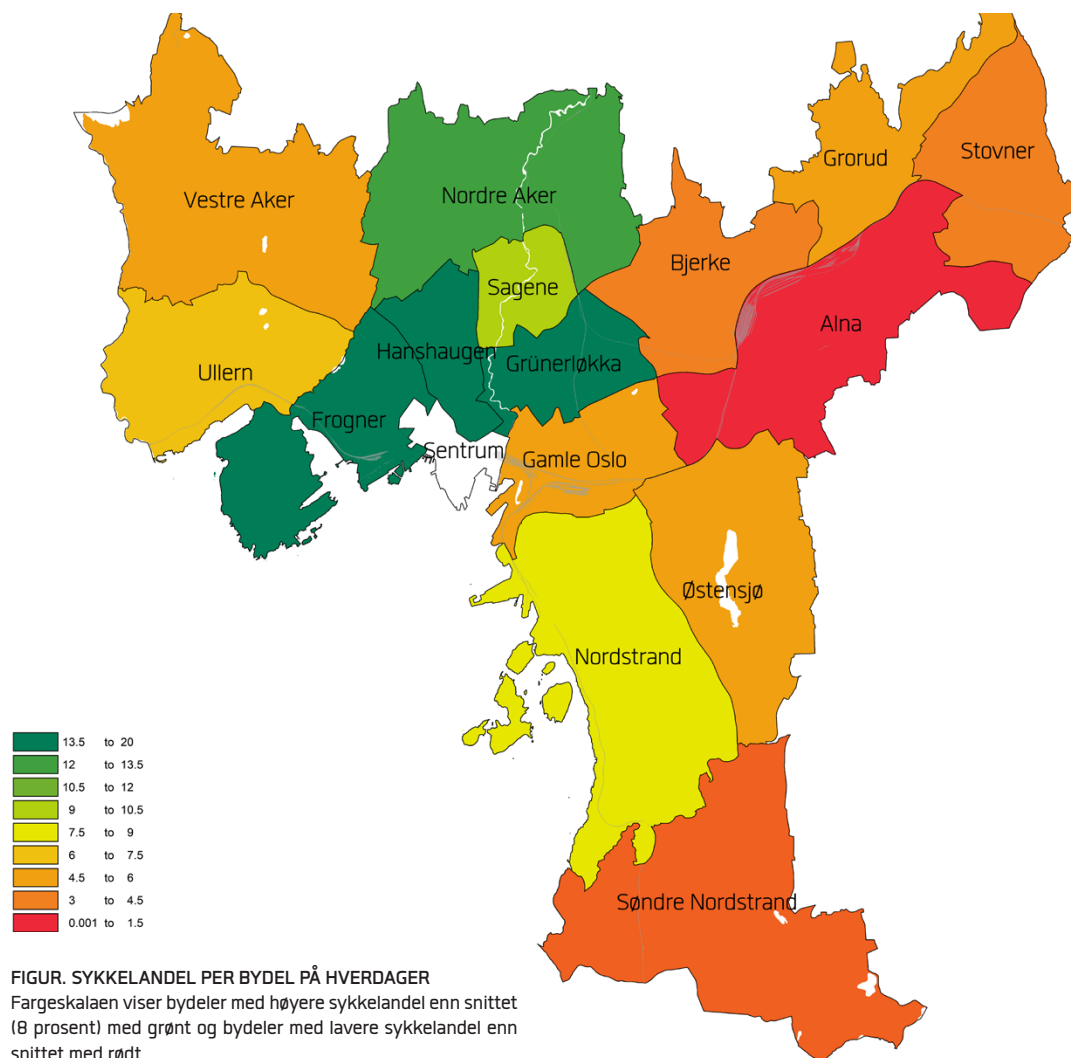
Når det gjelder sykling, er det stor spredning mellom bydelene. Størst sykkelandel har Grünerløkka (15 prosent), St. Hanshaugen (14 prosent) og Frogner (14 prosent). Lavest sykkelandel har Alna (en prosent), Søndre Nordstrand (to prosent) og Bjerke (tre prosent).

HØYEST SYKKELANDEL I DE SENTRALE OG NORD-VESTRE BYDELENE

Det generelle mønsteret viser at bydelene nær sentrum har en høyere andel sykkelreiser. Blant menn har også den nordvestre bydelen Nordre Aker en høyere sykkelandel. Også tidligere reisevaneundersøkelser i Oslo har vist en høyere sykkelandel i de sentrale og nordvestre bydelene (Prosam 2012).

GAMLE OSLO BRYTER MØNSTERET.

De sentrumsnære bydelene har generelt sett høye sykkelandeler. Til tross for den sentrale beliggenheten har imidlertid Gamle Oslo en svært lav sykkelandel.



SYKKELANDEL BLANT ULIKE GRUPPER OG REISEFORMÅL

SYKKELLEN ER DEN TRANSPORTMÅTEN DER FORSKJELLEN MELLOM KJØNNENE ER STØRST

Av samtlige sykkelreiser utføres seks av ti av menn. Forskjellen mellom kjønnene er dermed større blant sykkelreiser enn blant andre transportmåter ifølge reisevaneundersøkelsen. Nasjonalt er tvert imot sykkel den transportmåten med jevnest fordeling mellom kjønnene (TØI 2009), og dette er også tilfellet i Sverige (SIKA 2006).

SYKKELLEN BRUKES MEST BLANT DE SOM ARBEIDER

Blant de som er i arbeid, gjennomføres ti prosent av reisene med sykkel. Blant de som studerer, er tilsvarende andel halvparten så stor, 5 prosent. Tilsvarende sykkelandel blant studenter i Uppsala er 40 prosent (Markör 2010). En årsak til den lave sykkelandelen blant studenter i Oslo kan være den lave studentprisen på kollektivtrafikk. Samtidig viser reisevaneundersøkelsen at studentenes andel reiser med bil (8 prosent) er større enn andelen med sykkel.

SYKLING ER VANLIGST I ALDEREN 45–59

Lavest andel har aldersgruppen 60–75 år, der fem prosent av reisene gjøres med sykkel. Av samtlige sykkelreiser gjøres 40 prosent av aldersgruppen 30–44 år, siden denne gruppen utgjør en stor del av Oslos befolkning.

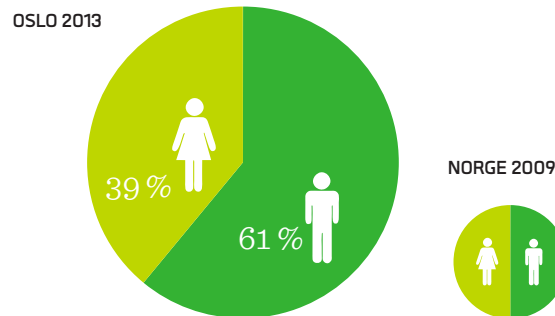


FIG. KVINNER OG MENN

Kvinnenes og mennenes andel av det totale antallet sykkelreiser i Oslo og nasjonalt. Menn står for en større del av sykkelreisene enn kvinnene, til forskjell fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, der andelen er like høy.

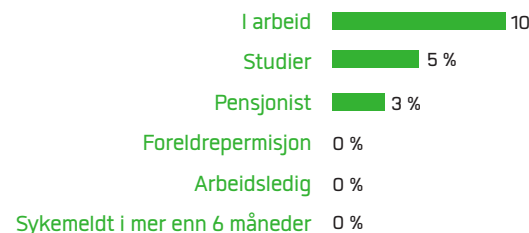


FIG. ULIKE YRKER

Sykkelandel i ulike yrkesgrupper. Blant de som arbeider, utgjør sykkelreisene 10 prosent av det totale antallet reiser, og blant de som studerer, 5 prosent.

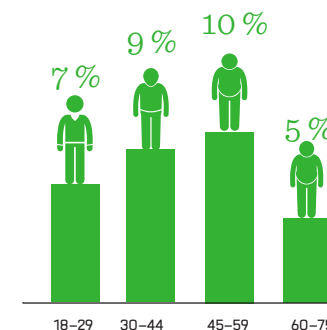


FIG. ULIKE ALDRE

SYKKELANDEL I ULIKE ALDERSGRUPPER. SYKKELREISER ER VANLIGST I GRUPPEN 45–59 ÅR.

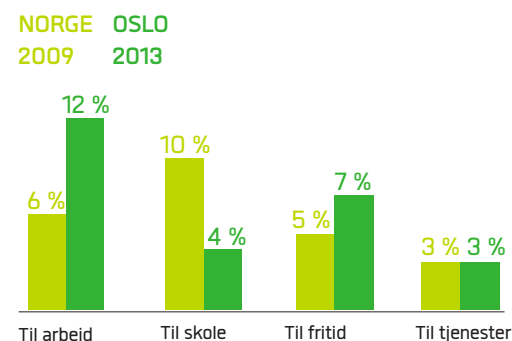


FIG. ULIKE REISEFORMÅL

SYKKELANDEL BLANT ULIKE REISEFORMÅL. SYKKELANDELEN ER FIRE GANGER SÅ HØY BLANT ARBEIDSREISER SOM TIL TJENESTER.

SYKKELANDEL PER KJØNN I DE ULIKE BYDELENE

I BYDELER LENGRE UT FRA SENTRUM ER SYKKELANDELEN HØYERE HOS MENN

Det er stor forskjell både på hvor stor andel som sykler i de ulike bydelene, og om disse er menn eller kvinner. I de aller fleste bydelene er andelen som sykler, større blant mennene. Dette gjelder særlig i de halvsentrale bydelene i vest (men også Nordre Aker i sør). I de halvsentrale nordøstre bydelene Grünerløkka og Sagene er det imidlertid motsatt, det vil si at sykkelandelen er høyere blant kvinner.

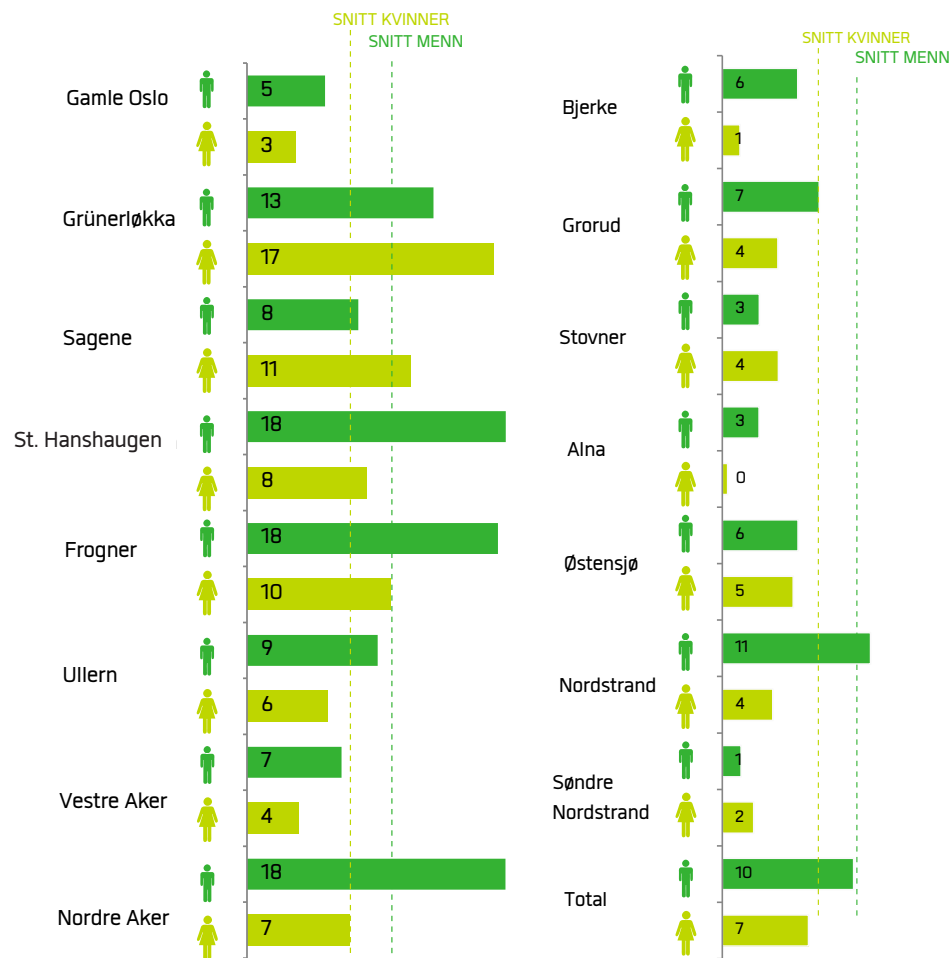
MENN



KVINNER



FIGUR. SYKKELANDEL FOR MENN OG KVINNER ETTER BYDEL
Kartene viser bydelers som har høyere sykkelandel enn snittet, med grønt, og bydelers som har lavere sykkelandel enn det totale snittet, med rødt. For eksempel er sykkelandelen blant menn i Nordre Aker høyere enn snittet, mens tilsvarende andel for kvinner i samme bydel er lavere.



FIGUR. SYKKELANDEL FOR MENN OG KVINNER ETTER BYDEL
De liggende stolpene viser sykkelandelen, mens de stiplede linjene viser snittet for henholdsvis menn og kvinner.

REISELENGDE

DEN GJENNOMSNITTLIGE SYKKELREISEN I OSLO ER 4 KM – DET SAMME SOM I DEN NASJONALE REISEVANEUNDERSØKELSEN

Reisevaneundersøkelsen viser at den gjennomsnittlige sykkelreisen er 4 km. Dette stemmer overens med den gjennomsnittlige sykkelreisen i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2009). En stor forskjell i forhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen er at den gjennomsnittlige kollektivtrafikkreisen er 8 km i Oslo, til forskjell fra nærmere 28 km nasjonalt.

MENN SYKLER LENGRE OG OFTERE

Kvinnens gjennomsnittlige sykkelreise er ca. 30 % kortere enn menns. Av sykkelreisene gjøres ca. 60 % av menn. Det betyr at to tredeler av de syklede kilometrene utføres av menn, som også stemmer godt overens med de syklistobservasjonene som er gjennomført i tilsvarende periode som reisevaneundersøkelsen.

REISELENGDE MED ULIKE TRANSPORTMIDLER

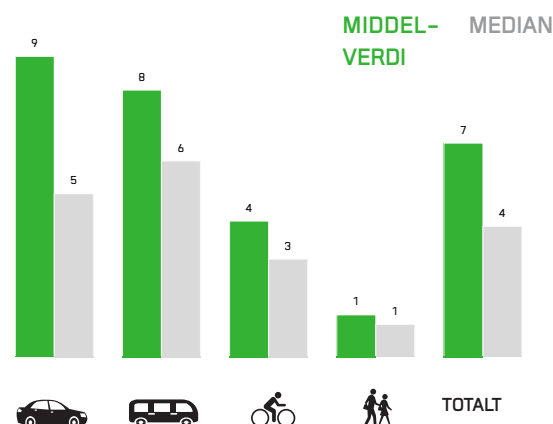
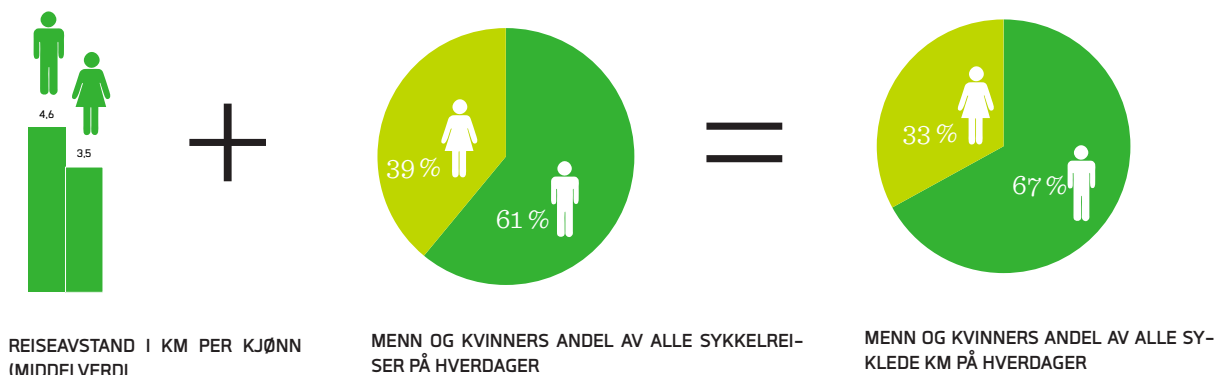


FIG. REISENS LENGDE I KM ETTER TRANSPORTMÅTE
Middelverdien viser den gjennomsnittlige verdien for et utvalg. Hvis middelverdien er tre, betyr dette at alle reiser i snitt er 3 km lange. Medianverdien er den verdien som viser at det finnes like mange tall som er større enn mindre enn tallet. Hvis medianverdien er 3, betyr dette at halvparten av reisene er kortere enn 3 km. Siden tallene er avrundet, har stolpene for gange ulik høyde.

TOTALT SYKLET STREKNING FOR MENN OG KVINNER



SYKKELREISER MELLOM BYDELER

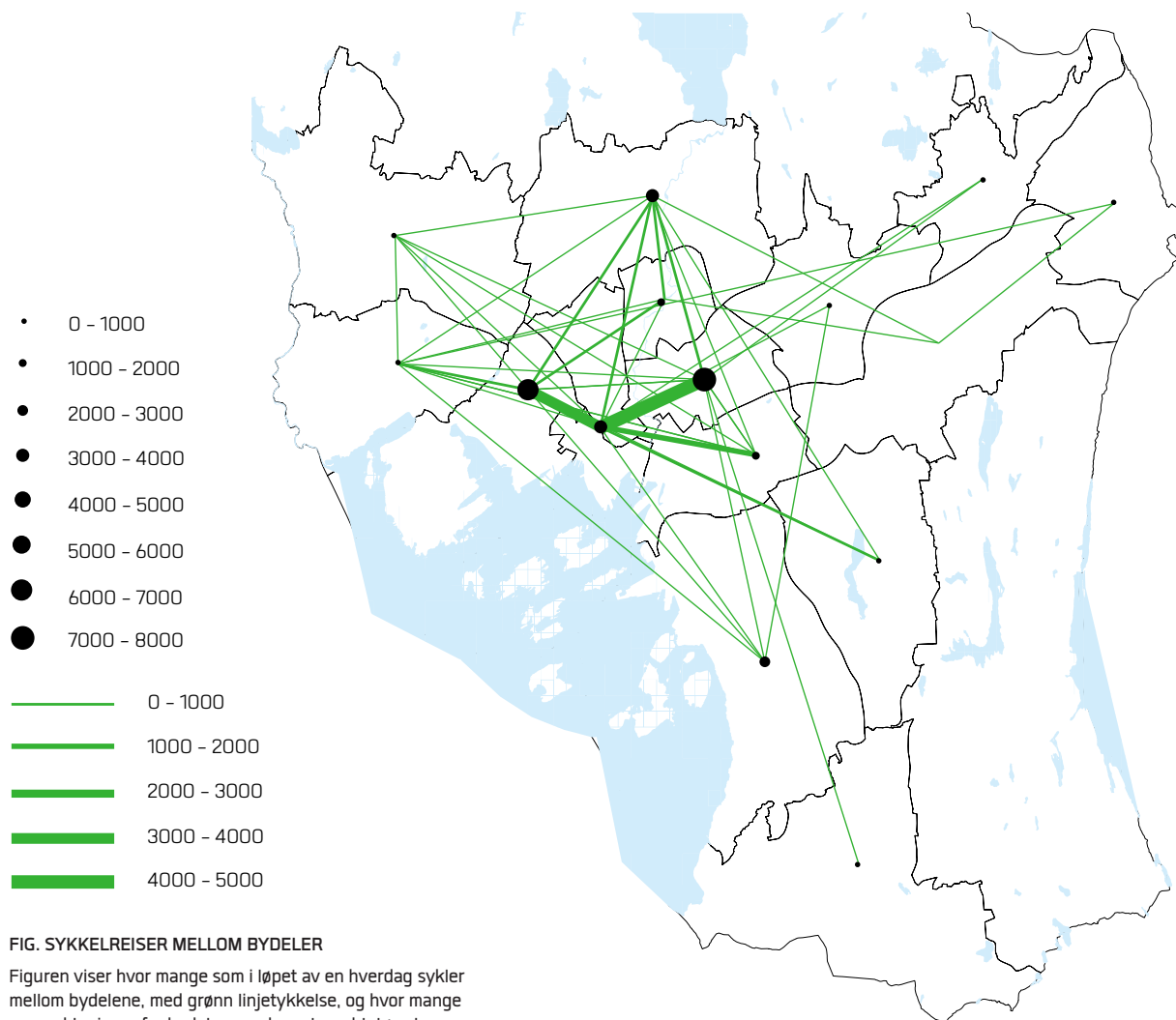
I Oslo foretas 86 000 sykkelreiser i løpet av en hverdag i oktober. På kartet til høyre redegjøres det for hvordan disse fordeler seg mellom og innenfor bydelene.

FLEST SYKKELREISER MELLOM BYDELENE FROGNER – SENTRUM / ST. HANSHAUGEN OG GRÜNERLØKKA

Fordi Sentrum / St. Hanshaugen her regnes som én bydel, kommer ikke reiser mellom St. Hanshaugen og Sentrum og mellom St. Hanshaugen og andre bydeler tydelig frem.

EN TREDEL AV SYKKELREISENE HAR START- OG MÅLPUNKT INNENFOR SAMME BYDEL

Bydelene i Oslo er store, og det betyr at en tredel av alle sykkelreiser skjer innenfor bydelen. Sykkelandelen for alle reisene som skjer innenfor 3 km, er ikke høyere enn 13 prosent. Flest sykkelreiser innenfor bydelen skjer på Grünerløkka.



SYKKELVANER PÅ ULIKE ÅRSTIDER

I reisedagboken ble det stilt to spørsmål til samtlige som deltok i undersøkelsen, om hvor ofte de pleier å sykle i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret. Dette gir en god generell oppfatning av forskjeller i sykling mellom de ulike sesongene, og et grunnlag for hvor stor andel av osloboerne som sier at de aldri sykler.

STOR FORSKJELL PÅ SOMMER- OG VINTERSYKLING

Osloborgerne sykler betydelig oftere i sommerhalvåret. Drøyt en av tre oppgir at de aldri sykler i sommerhalvåret, mens drøyt tre av fire aldri sykler i vinterhalvåret. En av tre sykler daglig, eller nesten daglig i sommerhalvåret. Tilsvarende andel er seks prosent i vinterhalvåret.

Menn oppgir å sykle oftere enn kvinner, både i sommer- og vinterhalvåret. 36 prosent av mennene sykler daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, som kan sammenlignes med drøyt 27 prosent av kvinnene. En betydelig større andel kvinner (41 prosent) enn menn (13 prosent) oppgir at de aldri sykler i sommerhalvåret. I tidligere målinger fra Prosam viser det seg at sykkelandelen har variert mellom 1 og 11 prosent, avhengig av årstid og vær (Prosam 2012).



FIG. SYKKELVANE ETTER SESONG OG KJØNN

Figuren peker på ulike sykkelvaner, basert på hva deltakerne selv har oppgitt.



4. HOLDNINGER TIL SYKLING

METODE

For å undersøke potensialet for å øke syklingen blant ulike syklistgrupper, og for å undersøke hvilke tiltak som er mest etterspurt, har det blitt gjennomført 420 intervjuer. Intervjuene er jevnt fordelt over aldersgrupper, bydeler og kjønn.

HOLDNINGSUNDERSØKELSE

Holdningsundersøkelsen viser blant annet hvilket potensiale det er for å øke syklingen blant ulike syklistgrupper og ikke-syklister, og hvilke tiltak som er mest etterspurt.

De intervjuede har svart på spørsmål som har gjort det mulig å kategorisere dem etter syklisttype, og på spørsmål om holdningen deres til ulike typer tiltak og til Oslo som sykkelby. Spørsmålene har vært formulert som påstander, og de som svarer, har angitt i hvilken grad de synes at påstanden stemmer.

Formål: Undersøkelsen skal kartlegge osloborgernes holdninger til sykling.

Metode: Telefonundersøkelse. Et tilfeldig utvalg (OSU) på 2000 personer i alderen 18–79 år bosatt i Oslo kommune

Spørreskjema: 14 kvantitative spørsmål og et åpent spørsmål.

Totalt 420 svar (47 % kvinner)

SPØRSMÅL I UNDERSØKELSEN

I tillegg til spørsmål om kjønn, alder, familie, inntekt og bydel måtte de intervjuede svare på følgende spørsmål:

PLEIER DU Å SYKLE INNENFOR OSLO KOMMUNE I SOMMERHALVÅRET?

HVIS JA, SYKLER DU UANSETT HVILKEN STANDARD DET ER PÅ SYKKELVEINETTET?

HVIS NEI, VILLE DU SYKLET MER HVIS SYKKELVEINETTET VAR SIKKERE?

HVA I BYEN VILLE FÅ DEG TIL Å SYKLE MER? (SVAR PÅ SKALAEN HELT UENIG(1) TIL HELT ENIG (5), VET IKKE)

- Livlig (byliv)
- Rolig og/eller grønt
- Bedre vedlikehold og komfort
- Trafikksikkerhet
- Raskt og fremkommelig
- Kortere sykkelavstand

HVA ER VIKTIGST AV DISSE? VELG ETT AV OVENNEVNT.

VILLE NOEN AV ENDRINGENE UNDER FÅ DEG TIL Å SYKLE MER?

- Bedre muligheter til å ta imot syklist på jobben (f. eks. dusj)
- Ny bedre sykkel
- Flere i omgivelsene dine begynner å sykle
- Noe annet? _____

Den intervjuede har deretter svart på flere påstander på skalaen helt uenig (1) til helt enig(5), vet ikke. Noen eksempler på påstandene er:

- Det er lett å ta seg frem på sykkel i Oslo
- Oslo er et bra sted å sykle for barn og eldre
- Sykkelveinettet har god standard i Oslo
- I Oslo er det gode sykkelparkeringer
- Å sykle i Oslo gir god mosjon og er bra for helsen
- Alt i alt er Oslo en bra by å sykle i
- Å sykle er bare for barn
- Å sykle er slitsomt
- Å sykle er bra for helsen
- Å sykle er fremtidens måte å ta seg frem på
- Å sykle er noe man gjør på fritiden

De intervjuede har deretter utdypet svarene sine om seg selv og holdningen deres til Oslos sykkelarbeid:

SYNES DU DET ER BRA AT KOMMUNEN ARBEIDER FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE?

HAR SYKKELVANENE DINE ENDRET SEG I 2012–2013?

HVIS JA, HVA ER ÅRSAKEN TIL AT DU HAR SYKLET MER/MINDRE DE SISTE TO ÅRENE?

ÅPENT SPØRSMÅL: HVA TROR DU VILLE VÆRE DET BESTE ENKELT-TILTAKET FOR Å ØKE SYKLINGEN I OSLO KOMMUNE?

SAMMENDRAG

FÅ OPPLEVER AT STANDARDEN PÅ SYKKELNETTET ER GOD ELLER SVÆRT GOD

Bare åtte prosent opplever at standarden på sykkelnettet er god eller svært god, og av disse opplever bare 2 prosent at standarden på sykkelnettet er svært god.

OSLO SOM SYKKELBY FÅR LAV VURDERING

Totalt opplever bare 3 prosent at Oslo er en svært bra by å sykle i. Den største mangelen i opplevelsen av Oslo som sykkelby, er tilgjengeligheten for barn og eldre. Bare 1 prosent oppgir at Oslo er en bra sykkelby for disse. Blant kvinner er denne andelen 0 prosent.

EN STOR ANDEL UREDDE SYKLISTER ER EN VIKTIG FORKLARING PÅ OSLOS HØYE SYKKELANDEL, SETT I FORHOLD TIL DEN DÅRLIGE OPPLEVELSEN AV OSLO SOM SYKKELBY

Ut fra den lave vurderingen av standarden på sykkelnettet er den høye andelen uredde syklistere ikke forbausende. Snarere er det en forutsetning for at Oslos sykkelandel likevel er relativt høy, sammenlignet med den lave vurderingen av standard og trygghet.

DE SOM SYKLER OFTERE, HAR HØYERE MEDIANINNTÉKT

Medianinntekten blant de som sykler ofte eller alltid, er 40 000 kr i måneden, mens medianinntekten blant potensielle syklistere er 35 000 kr og blant de som aldri sykler, 34 000 kr.

ET TETTERE MER FREMKOMMELIG OG TRYGGERE SYKKELNETT ER DE MEST ETTERSPURTE FORBEDRINGENE – AV DISSE ER ET TRYGGERE SYKKELNETT DET SOM PRIORITERES HØYEST

Det høyest prioriterte tiltaket uansett alder, kjønn eller syklistgruppe, er å øke tryggheten i sykkelnettet. 94 prosent av de potensielle syklistene oppgir at de ville syklet mer hvis denne ble forbedret. I den helt åpne spørsmålet om hvilke enkelttiltak som kan øke sykling var ”flere og bedre sykkelveier” den mest populære.

SYKLISTGRUPPENES ULIKE HOLDNINGER TIL OSLO SOM SYKKELBY

SYKLER UANSETT

... er mer fornøyde med sykkelstandarder enn andre grupper
... har en mer positiv innstilling til sykling enn andre grupper

SYKLER SIKKERT

... oppgir i større utstrekning at de ville syklet mer hvis flere i omgivelsene deres begynte å sykle, eller hvis de hadde tilgang til ny/bedre sykkel

POTENSIELLE SYKLISTER

... er den gruppen som opplever sykkelstandarder som dårligst
... tre av fire sier at trafikksikkerhet er den viktigste enkeltårsaken for å få dem til å sykle mer

MENN MER FORNØYDE ENN KVINNER MED OSLO SOM SYKKELBY

MENN

... sykler mer enn kvinner i sommerhalvåret
... gir sykkelveistandarder høyere karakter enn det kvinnene gjør
... sykler mer enn tidligere
... synes i større utstrekning enn kvinner at Oslo er en bra by å sykle i

KVINNER

... er mer positivt innstilt til sykling i sin helhet
... er mer positivt innstilt til at kommunen forsøker å få flere til å sykle
... sykler mindre enn tidligere

SVÆRT BRED OPPSLUTNING RUNDT KOMMUNENS SATSING PÅ FLERE SYKLISTER

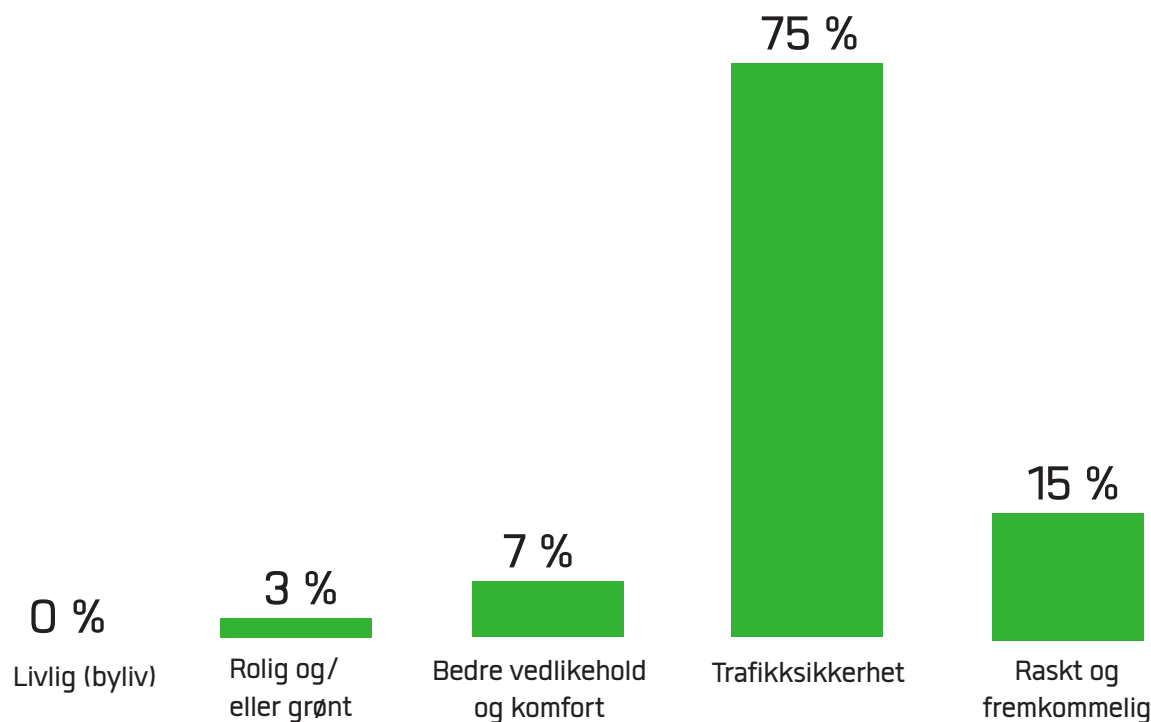
94 prosent av osloboerne støtter en satsing fra kommunen på flere syklistere. Hele 88 prosent av de som aldri sykler, er positive til at kommunen satser på økt sykling.

DET MEST PRIORITERTE TILTAKET I SYKKELNETTET

Den samlede erfaringen fra forskning og eksempler på beste praksis viser at fremkommelighet og trygghet er de viktigste enkeltfaktorene for å øke sykkelandelen. Særlig hvis man vil at nye grupper skal begynne å sykle.

ET MER TRAFIKKSIKKERT SYKKELNETT ER I SÆRKLASSE DET VIKTIGSTE TILTAKET FOR Å FÅ OSLOBOERNE TIL Å SYKLE MER

Det er svært store forskjeller mellom de ulike tiltakskategoriene. Økt trafiksikkerhet er i særklasse den viktigste kategorien for samtlige grupper.



FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Blant kvinner oppgir 79 % at økt trafiksikkerhet er det høyest prioriterte tiltaket for at de skal sykle mer. Blant menn er det 66 %. Fremkommeligheten er det viktigste for 23 % av mennene og 11 % av kvinnene.

FIG. DET HØYEST PRIORITERTE TILTAKET I SYKKELNETTET FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE

SVAR PÅ SPØRSMÅLET OM HVA I SYKKELNETTET SOM ER VIKTIGST FOR Å FÅ DEG TIL Å SYKLE MER (BLANT DE SOM SYKLER ELLER VIL SYKLE)

FIRE SYKLISTPROFILER

Det er opprettet fire syklistprofiler ut fra dagens reisevaner og viljen til å sykle hvis trafikksikkerheten forbedres. Ved å dele inn svarene fra holdningsundersøkelsen i disse gruppene, synliggjøres forskjeller og likheter mellom de som allerede sykler og de som gjerne vil sykle mer.

EN STOR ANDEL AV DE SOM SYKLER MYE, SYKLER UANSETT STANDARD

Et klart flertall av de som sykler i dag, gjør det uansett standard og trafikksikkerhet. Dette kan forklare Oslos økende sykkelandel, til tross for den generelt lave vurderingen av sykkelnettets opplevde trygghet.

DE SOM HAR HØYERE MEDIANINNTÉKT, SYKLER OFTERE

Medianinntekten blant de som sykler ofte eller alltid, er 40 000 kr i måneden, mens medianinntekten blant potensielle syklistere er 35 000 kr og blant de som aldri sykler, 34 000 kr.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

I gruppen av syklistere som sykler ofte/alltid uansett standard, er 60 % menn og 40 % kvinner. Innenfor aldersintervallet 18–25 år i denne gruppen oppgir 92 % at de sykler uansett standard. Blant de potensielle syklistene (de som gjerne vil sykle mer) er 60 % kvinner og 40 % menn. Det er flere unge voksne (18–36 år) som oppgir at de ville syklet mer hvis trafikksikkerheten ble forbedret, enn blant de eldre.

SYKLER OFTE ELLER ALLTID:

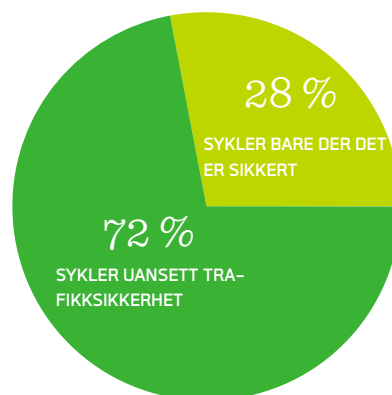


FIG. HOLDNING TIL TRAFIKKSIKKERHET BLANT DE SOM SYKLER OFTE PÅ SOMMERSTID

Figuren viser hvor mange som svarte ja eller nei på spørsmålet om de sykler uansett standard. (trafikksikkerhet, komfort osv). Utvalget baseres på de som oppgir at de sykler ofte eller alltid på sommerstid. 72 prosent sykler uansett trafiksikkerhet, som tyder på at de er vant til trafikanter.

SYKLER SJELDEN ELLER ALDRI:

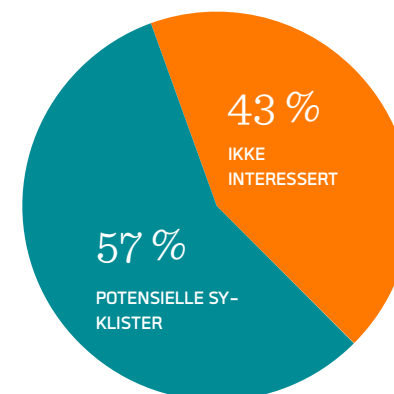


FIG. HOLDNING TIL TRAFIKKSIKKERHET BLANT DE SOM SJELDEN ELLER ALDRI SYKLER PÅ SOMMERSTID

I holdningsundersøkelsen har de som oppgir at de sjelden eller aldri sykler, blitt spurt om de ville syklet mer hvis sykkelnettverket var sikrere. 57 prosent svarer ja.

OPPLEVELSE AV OSLO SOM SYKKELBY

BLANT ULIKE SYKLISTGRUPPER

SVÆRT FÅ SYKLISTER OPPLEVER OSLO SOM EN TRYGG BY Å SYKLE I

Totalt mener bare 9 prosent at Oslo er en trygg eller svært trygg by å sykle i. I Malmö og København oppgir 2/3 og 76 % at de er trygge (Ipsos 2011, Kph sykkelregnskap 2012). De som sykler uansett standard, har et litt mer positivt syn på tryggheten. Men bare 1 prosent opplever Oslo som en god sykkelby for barn og eldre. Opplevelsen av sykkelnettets standard stemmer godt overens med vurderingen av hvor trygt det er å sykle i Oslo.

STOR FORSKJELL I HVORDAN FREMKOMMELIGHETEN OPPLEVES BLANT ULIKE GRUPPER

4 prosent av de potensielle syklistene opplever god eller svært god fremkommelighet, mens andelen blant de som sykler uansett standard, er 26 prosent. Trolig påvirker den opplevde trafiksikkerheten mulighetene til å bruke nettet fullt ut.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

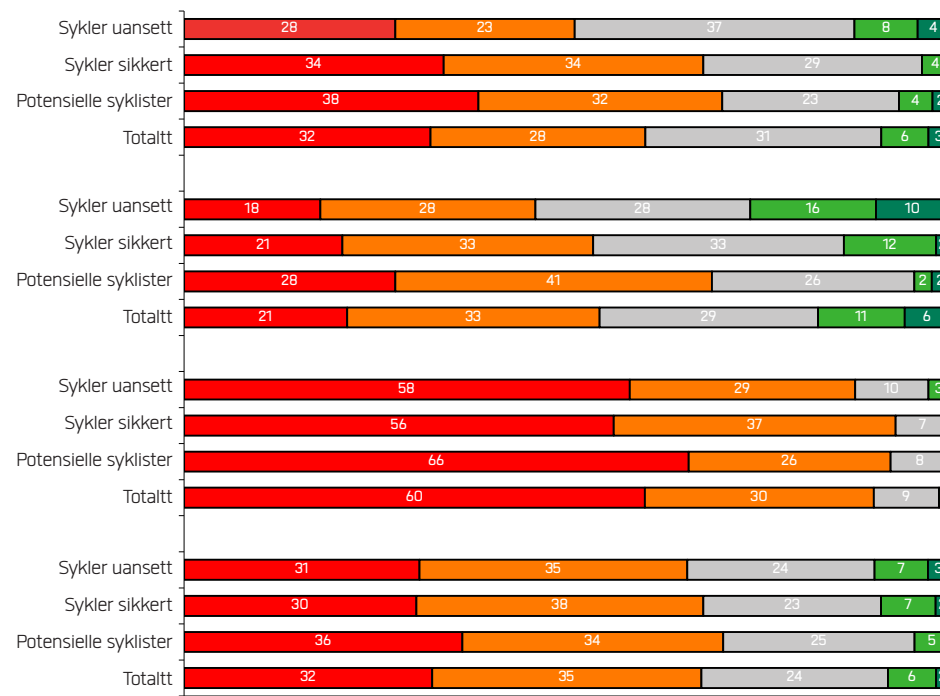
Mer enn to tredeler av kvinnene opplever Oslo som en delvis utrygg eller utrygg sykkelby. Blant mennene oppgir halvparten dette.

DET ER TRYGT Å SYKLE I OSLO

DET ER LETT (RASKT OG ENKELT) Å TA SEG FREM PÅ SYKKEL I OSLO

OSLO ER ET BRA STED Å SYKLE FOR BARN OG ELDRE

SYKKELVEINETTET HAR GOD STANDARD I OSLO



1. Helt uenig 2. 3. 4. 5. Helt enig

FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE

ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM SYNES AT PÅSTANDEN STEMMER ELLER IKKE STEMMER MED DERES OPPLEVELSE.

STOR MISNØYE MED HVORDAN SYKKELVEINETTET VEDLIKEHOLDES PÅ VINTERSTID

Bare fire prosent er helt eller delvis enig i påstanden om at vedlikeholdet er godt på vinterstid. Bylivsundersøkelsen for Oslo sentrum (Gehl Architects, 2014) peker også på rydding av snø som et problem for syklistene. Opplevelsen av vedlikeholdet på sommerstid er mer positivt hos alle gruppene.

MANGE OPPLEVER AT DET MANGLER BÅDE GODE OG MANGE NOK SYKKELPARKERINGER

Bare 18 prosent er helt eller delvis enige i at det finnes gode sykkelparkeringer i Oslo, og særlig potensielle syklistene er helt uenige i at det er mange nok sykkel-parkeringer i Oslo.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Menn er noe mer positive til vedlikehold enn kvinner.

VEDLIKEHOLDET AV SYKKELVEINETTET OM VINTEREN ER GODT I OSLO

VEDLIKEHOLDET AV SYKKELVEINETTET OM SOMMEREN ER GODT I OSLO

I OSLO ER DET GODE SYKKELPARKERINGER

I OSLO ER DET MANGE NOK SYKKELPARKERINGER

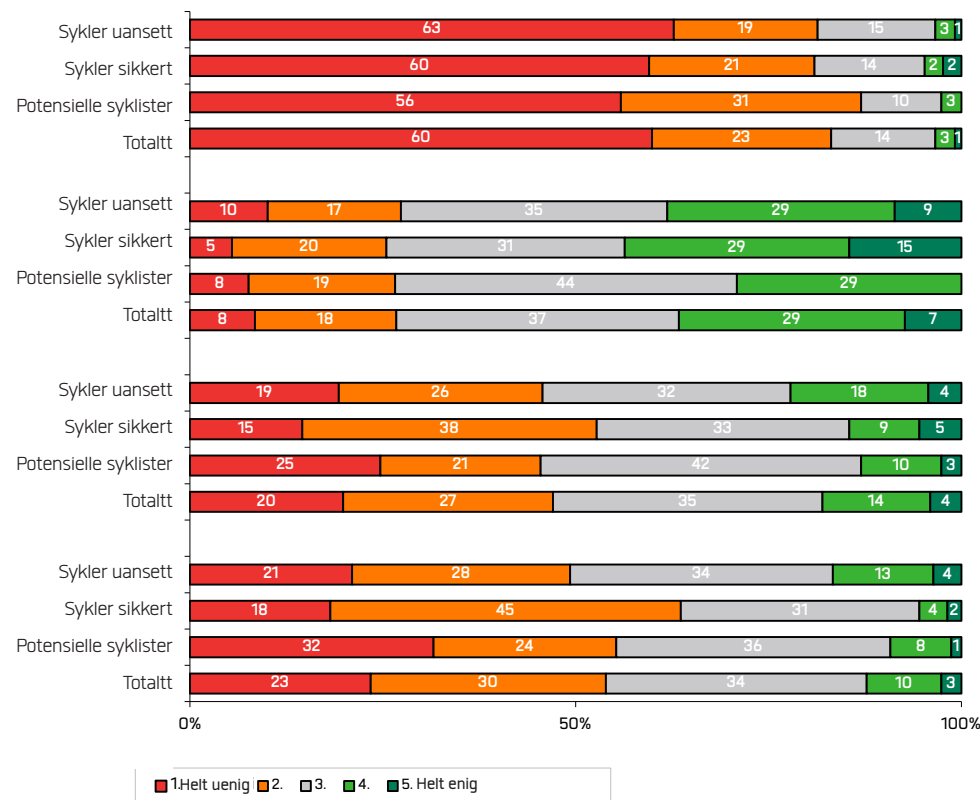


FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE

ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM SYNES AT PÅSTANDEN STEMMER ELLER IKKE STEMME MED DERES OPPLEVELSE.

TOTALT OPPLEVER BARE 3 PROSENT AT OSLO ER EN SVÆRT BRA BY Å SYKLE I

De som sykler mye og uansett standard, er noe mer positive til Oslo som sykkelby. Samtidig mener bare 4 prosent av disse at Oslo er en svært bra by å sykle i. Tilsvarende andel i Malmö er 75 prosent og København 95 prosent.

MULIGHETEN TIL Å TA MED SYKKELEN PÅ KOLLEKTIVE TRANSPORTMIDLER ER GOD I OSLO

ALT I ALT ER OSLO EN BRA BY Å SYKLE I

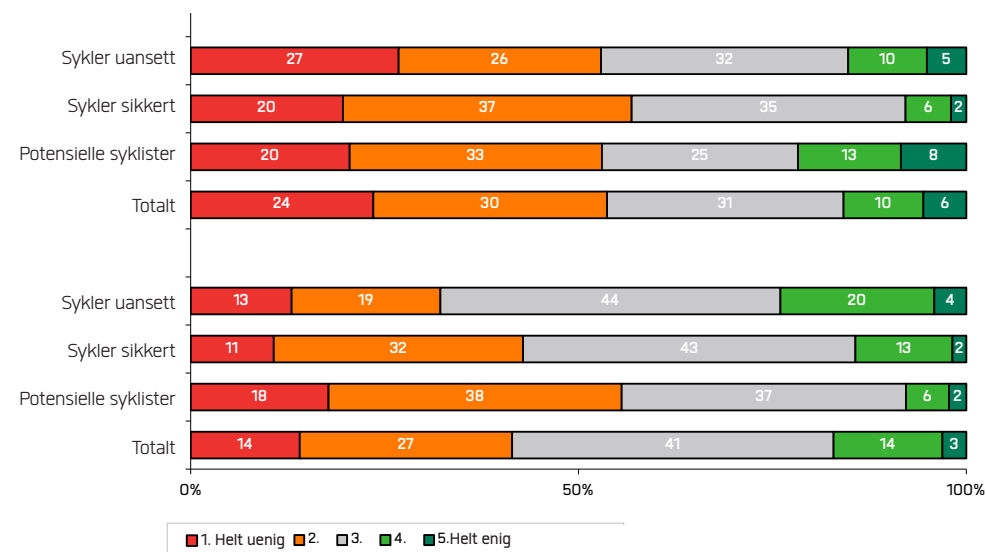


FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE
ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM SYNES AT PÅ-
STANDEN STEMME ELLER IKKE STEMME MED DERES
OPPLEVELSE.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

24 prosent av mennene opplever at Oslo er en bra eller svært bra by å sykle i, mens tilsvarende andel blant kvinner er 9 prosent.

BYMILJØTILTAK FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE

MER LIVLIG BYLIV HAR MINDRE BETYDNING FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE

At livlig byliv ikke vurderes som en kvalitet som får flere til å sykle, kan skyldes at det i dette tilfellet assosieres med trengsel i blandet trafikk og krav til svært høy oppmerksomhet hos syklisten.

ETTERSPORSEL ETTER ROLIGE, GRØNNE SYKKELRUTER ER STØRRE BLANT POTENSIELLE SYKLISTER ENN BLANT DE SOM SYKLER UANSETT

Totalt oppgir omtrent halvparten av de som sykler eller som ville syklet mer, at flere rolige, grønne sykkelruter ville fått dem til å sykle mer. Disse er først og fremst populære blant de som allerede sykler, men som bare sykler i trafiksikre miljøer.

ET MER TRAFIKKSIKKERT OG FREMKOMMELIG SYKKELNETT KAN FÅ STORE EFFEKTER FOR ØKT SYKLING

Trafikksikkerhet og fremkommelighet får den høyeste prioritet blant de ulike bymiljøtiltakene,

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Kvinner og yngre voksnes sykkelreisevaner er enklere å påvirke med bymiljøtiltak. Etterspørselen etter grønne strekninger er særlig stor i aldersgruppen 18–25 år og noe større blant kvinner.

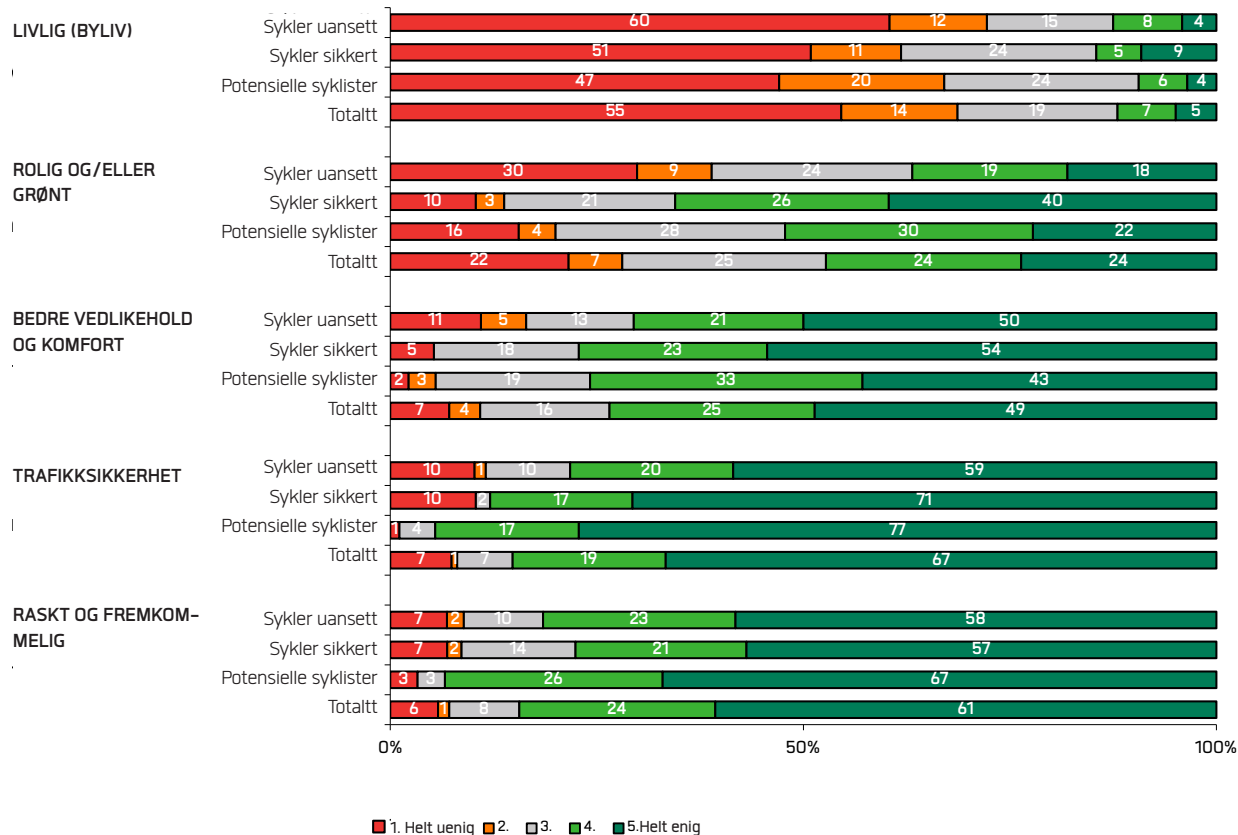


FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE

ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM SYNES AT PÅSTANDEN STEMMER ELLER IKKE STEMMER MED DERES OPPLEVELSE.

PRIORITERING MELLOM TILTAK I SYKKELNETTET

ET MER TRAFIKKSIKKERT SYKKELNETT ER DET VIKTIGSTE TILTAKET, UANSETT SYKLISTGRUPPE

Det er svært store forskjeller mellom de ulike forbedringskategoriene. Økt trafiksikkerhet er i særklasse den viktigste kategorien for samtlige grupper. De som sykler uansett, vurderer raskt og fremkommelig høyere enn øvrige grupper, mens de som unngår å sykle der det ikke oppleves som sikkert i trafikken, vurderer grønne, rolige og godt vedlikeholdte strekninger høyest.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Blant kvinner oppgir 79 % at økt trafiksikkerhet er det høyest prioriterte tiltaket for at de skal sykle mer. Blant menn er det 66 %. Fremkommeligheten er det viktigste for 23 % av mennene og 11 % av kvinnene.

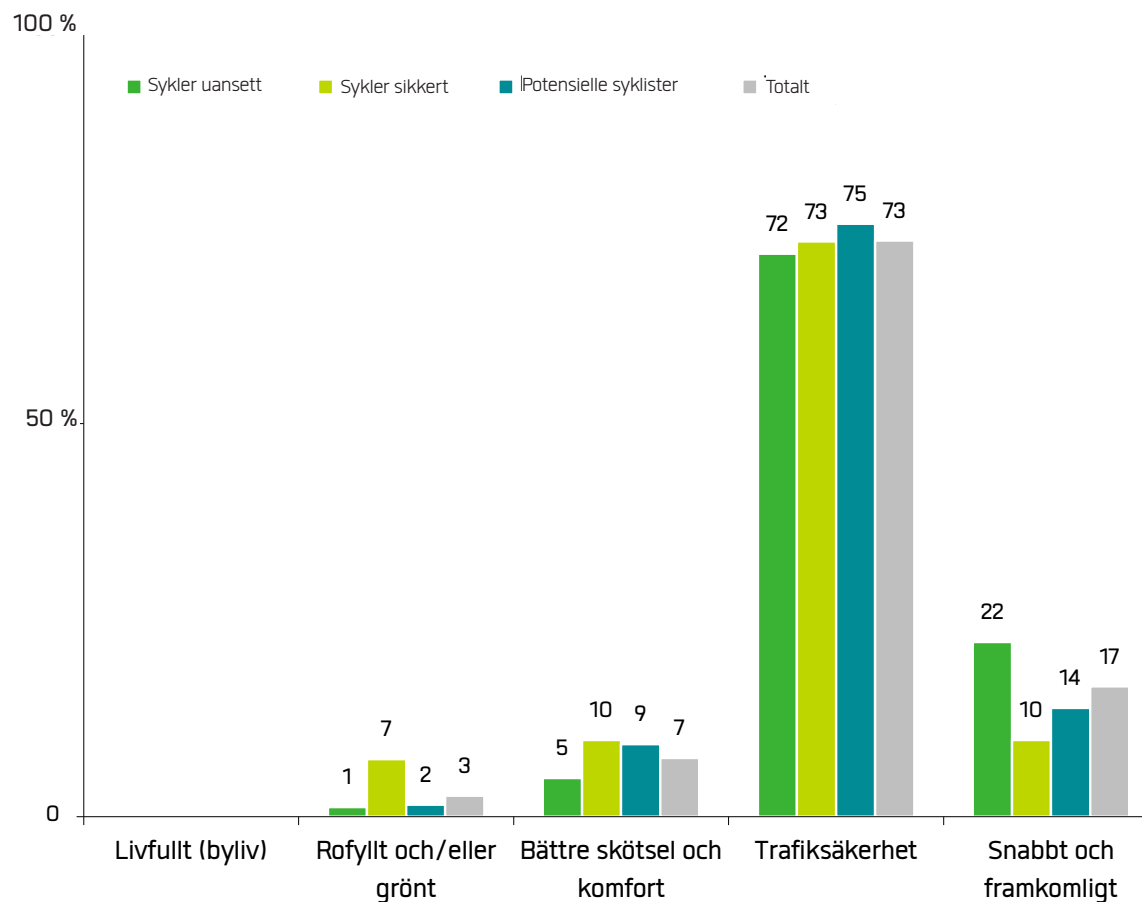


FIG. DEN VIKTIGSTE FORBEDRINGEN I SYKKELNETTET FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE
ANDEL BLANT DE ULIKE SYKLISTGRUPPENE.

ANDRE TILTAK FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE

ANDRE ENDRINGER MED VARIERENDE EFFEKT

Det er ingen større forskjell mellom de ulike endringene som kunne økt syklingen hos de spurte. En viss overvekt av de potensielle syklistene sier at en ny, bedre sykkel ville fått dem til å sykle mer, og det samme gjaldt hvis flere i omgivelsene begynte å sykle.

ETTERSPURTE ENKELTTILTAK FOR Å ØKE SYKLINGEN I OSLO KOMMUNE

I holdningsundersøkelsen var det også et åpent spørsmål om hva som ville være det viktigste enkelttiltaket for å øke sykkelandelen. Disse er oppsummert i seks kategorier (i størrelsesrekkefølge)

1. FLERE OG BEDRE SYKKELVEIER
2. ØKT TRAFIKKSIKKERHET OG FREMKOMMELIGHET
3. LAGE EGNE SYKKELBANER DER BARE SYKLISTER KAN KJØRE
4. BEDRE OG MER SAMMENHENGENDE SYKKELVEINETT
5. BEDRE PARKERINGSMULIGHETER FOR SYKLER
6. GJØRE SENTRUM BILFRITT

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Menn er mer positive til at bedre fasiliteter på arbeidsplassen ville fått dem til å sykle mer.

BEDRE MULIGHETER TIL Å TA IMOT SYKLISTER PÅ JOBBEN (DUSJ, SYKKEL-PARKERING OSV.)

NY BEDRE SYKKEL

FLERE I OMGIVELSENE DINE BEGYNNER Å SYKLE

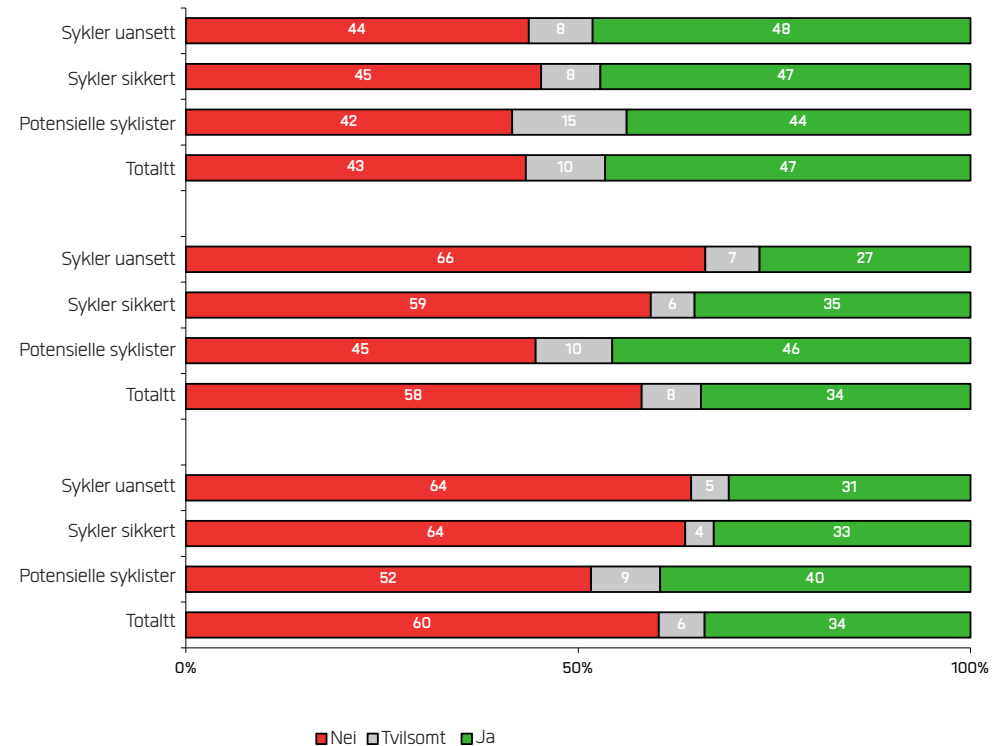


FIG. DET VIKTIGSTE ØVRIGE TILTAKET FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE
ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE.

VIKTIGE SPØRSMÅL FOR EN BEDRE SYKKELBY SOM HELHET

Prioriteringsmatrisen til høyre viser sammenhengen mellom enkeltspørsmål og den generelle vurderingen av Oslo som sykkelby. Den gjør det mulig å skille ut hvilke deler av sykkelbyen som er mest relevante å forbedre.

DET SOM HAR STØRST BETYDNING FOR Å FORBEDRE HELHETSINNTRYKKET AV OSLO, ER Å GJØRE SYKKELBYEN TRYGGERE

Spørsmålet om trygghet i sykkelnettet er både svært lavt vurdert og stemmer godt med opplevelsen av sykkelbyen som helhet.

OSLO BEHØVER IKKE Å SATSE PÅ HELSE

De fleste betrakter allerede sykling som bra for egen helse, og som noe som kan gi mosjon. Derfor er det viktig å verne om denne oppfatningen, men samtidig har spørsmålet lav prioritet. Satsing på å opplyse om sammenhengen mellom helse og sykkel ville gitt lav effekt på andelen sykkelreiser. Til og med muligheten for å ta med sykkel på kollektivtrafikk ville gitt liten økning i andelen sykkelreiser.

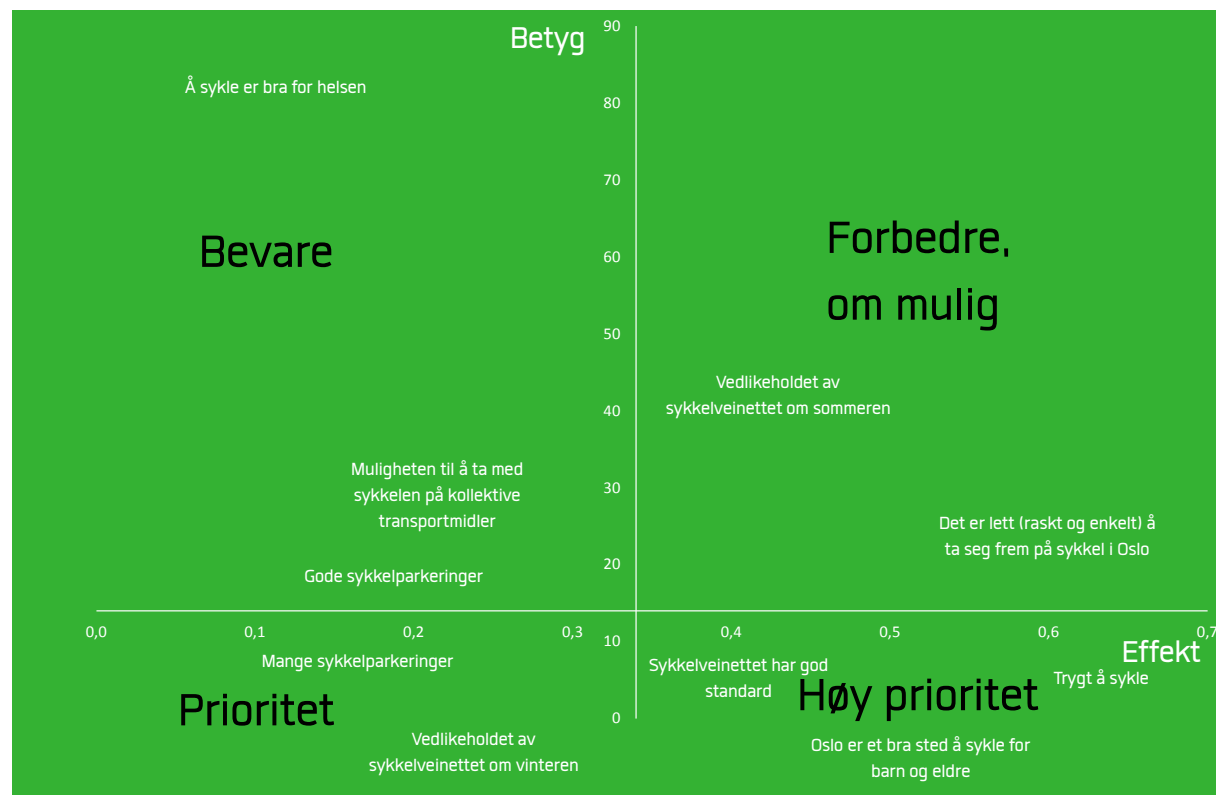


FIG. PRIORITERINGSMATRISSE

Karakter regnes som andelen fornøyde (andelen som har svart 4 og 5).

Effekt er korrelasjonen (Spearman's rho) mellom påstand og den generelle tilfredsheten (totalt sett er Oslo en bra by å sykle i).

Bevare: Spørsmål som har en høy andel enige, og som viser en svak korrelasjon med tilfredsheten.

Prioritet: Spørsmål som har en lav andel enige, og som viser en relativt svak korrelasjon med tilfredsheten.

Høy prioritet: Spørsmål som har en lav andel enige, og som viser en relativt sterk korrelasjon med tilfredsheten. Disse områdene bør prioriteres i det kommende arbeidet.

Forbedre, om mulig: Spørsmål som har en forholdsvis høy andel enige, og som viser en relativt sterk korrelasjon med tilfredsheten. Disse områdene bør forbedres, om mulig.

HOLDNINGER TIL SYKLING

BLANT ULIKE SYKLISTGRUPPER

DE ALLER FLESTE HAR ET POSITIVT BILDE AV SYKLING, UANSETT OM DE SYKLER OFTE ELLER IKKE

Omtrent halvparten synes det er kult å sykle. Blant kvinner synes to tredeler at det er kult å sykle. Aldersmessig opplever unge det som mindre teit å sykle enn eldre. Sykling ses heller ikke på som et transportmiddel for fattige.

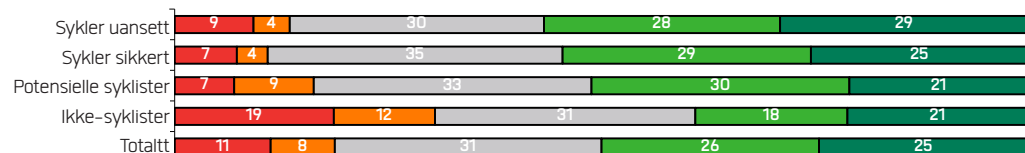
ALDRI-SYKLISTENE SKILLER SEG FØRST OG FREMST FRA DE ANDRE VED AT DE OPPLEVER DET SOM SLITSOMT Å SYKLE

Opplevelsen av hvor slitsomt det er å sykle, har også delvis noe å gjøre med alderen. Det er flere eldre som er enige i påstanden om at det er slitsomt eller ganske slitsomt å sykle. Samtidig er det omtrent like mange unge mellom 18–25 år som er enige i at det er slitsomt (45 prosent), som de over 65 år (49 prosent).

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Menn er mer positive til at bedre fasiliteter på arbeidsplassen ville fått dem til å sykle mer. Yngre synes generelt at sykkel er tøffere og kulere enn eldre. Yngre synes også at det er mindre slitsomt enn andre grupper. I aldersgruppen 65 og oppover er det tross alt halvparten som ikke opplever at det er slitsomt å sykle.

"Å SYKLE ER TØFT/KULT"



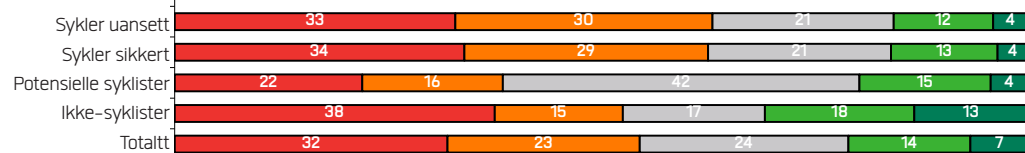
"Å SYKLE ER TEIT"



"Å SYKLE ER FOR DE MED MINDRE PENGER"



"Å SYKLE ER SLITSOMT"



1% 50% 100%

1. Helt uenig 2. 3. 4. 5. Helt enig

FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE

ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM OPPLEVER AT PÅSTANDEN STEMME ELLER IKKE STEMME.

BEVISSTHETEN OM SYKKELENS BETYDNING FOR HELESEN ER SVÆRT STOR

Totalt synes 96 % at sykling er bra for helsen. Selv blant de som aldri sykler, synes 94 % at sykling er bra for helsen.

OVER HALVPARTEN MENER AT SYKKELER ER FREMTIDENS MÅTE Å TA SEG FREM PÅ

Bare 18 % mener det motsatte.

ULIK OPPLEVELSE AV HVOR RASK SYKKELER ER, AVHENGIG AV OM MAN SYKKLER ELLER IKKE

Blant de som sykler ofte og er uredde, mener 53 % at sykkelen er raskest, mens bare 25 % av de som aldri sykler, opplever det slik.

FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Blant kvinnene er det to tredeler som er delvis eller helt enige i at sykkelen er fremtidens måte å ta seg frem på. Blant menn er det knapt halvparten. Blant yngre voksne mellom 18–25 mener bare en firedel dette, mens halvparten i aldersgruppen 65 og oppover er delvis eller helt enig i at sykkelen er fremtidens måte å komme seg frem på. I aldersgruppen 18–25 er de også mindre enige i at sykkelen er den raskeste måten å komme seg frem på.

“Å SYKLE ER BRA FOR HELESEN”

“Å SYKLE ER FREMTIDENS MÅTE Å TA SEG FREM PÅ”

SYKKLING ER DEN RASKESTE MÅTEN Å TRANSPORTERE SEG SELV I OSLO

“Å SYKLE ER FOR DE MED GOD TID”

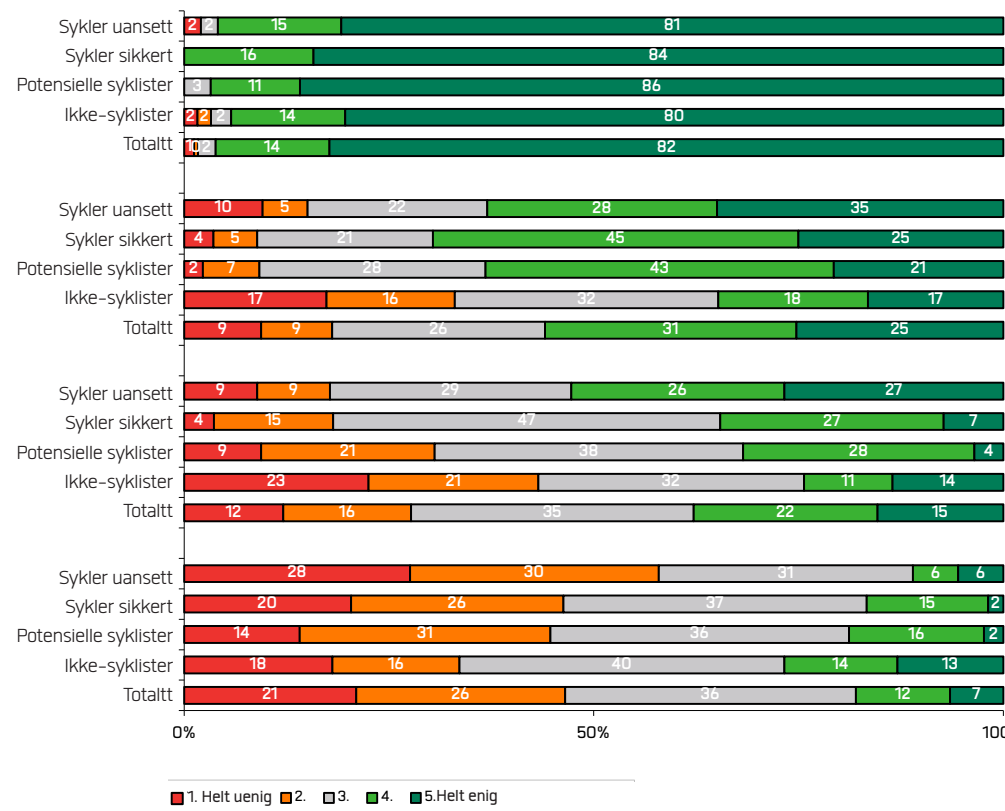


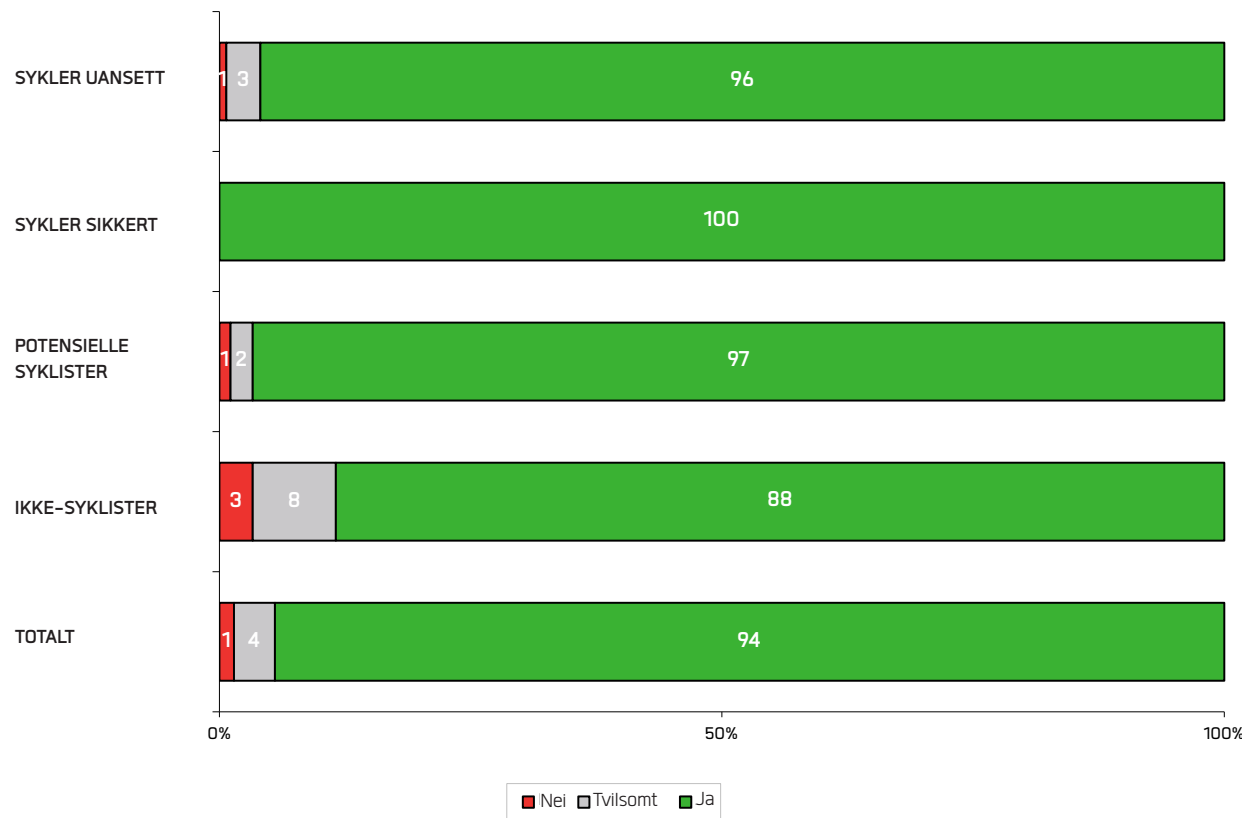
FIG. HOLDNINGSUNDERSØKELSE

ANDEL BLANT DE ULIKE GRUPPENE SOM OPPLEVER AT PÅSTANDEN STEMME ELLER IKKE STEMME.

HOLDNING TIL KOMMUNENS MÅL OM ØKT SYKLING

STOR OG BRED ENIGHET OM AT DET ER BRA AT KOMMUNEN SATSER PÅ Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE

Totalt oppgir 94 prosent at de er positive. Det er interessant at selv 88 prosent av de som aldri sykler, er positive til at kommunen satser på økt sykling. Andelen som stiller seg positive til økt sykling, er også jevnt fordelt mellom kjønnene og blant ulike aldersgrupper.



FORSKJELLER MELLOM KJØNN OG ALDERSGRUPPER

Det er små forskjeller mellom de ulike gruppenes vurdering av hvor viktig det er å satse på flere syklist. Minst ni av ti i hver aldersgruppe er positive.

FIG. SYNES DU DET ER BRA AT KOMMUNEN ARBEIDER FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE?



5. VURDERING AV STANDARD

METODE

For å undersøke hvordan syklister i Oslo vurderer standarden på sykkelnettet er det utført visuell spørreundersøkelser blant fokusgrupper i februar 2014. I møtesituasjonene ble ulike aspekter i bymiljøet vurdert ut fra opplevd attraktivitet og trygghet.

Fire fokusgrupper har svart på en visuell spørreundersøkelse, der de har gitt poeng til ulike typer bymiljøer og sykkeltiltak.

DELTAKERE

Fokusgruppene er satt sammen ut fra de syklistkategoriene som ble brukt i holdningsundersøkelsen (sykler alltid, sykler sikkert, potensielle syklister), og som ble rekruttert i forbindelse med denne og via Twitter, Facebook, Oslo kommunes hjemmeside og Syklistenes landsforenings hjemmeside. Som referansegruppe har også en fokusgruppe som består av

Formål: Kartlegger hvordan ulike grupper opplever attraktiviteten og den opplevde tryggheten i sykkelveinettet.

Metode: Presentasjon av sykkelnettstandarder med kort forklaring og bildeeksempler. Individuell vurdering av attraktivitet og opplevd trygghet (på en skala fra 1–10)

Periode: 11.–12. februar 2014

Bildespørreundersøkelse: 13 sykkelnettemaer med 2–10 bilder på

Antall deltakere: 56 personer

sykkelplanleggere fra Oslo kommune og Statens vegvesen, deltatt i undersøkelsen.

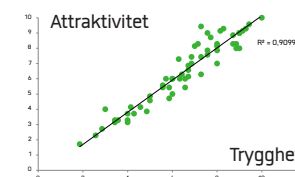
BILDEEKSEMPLER OG TEMAER

13 bildetemaer inngikk i undersøkelsen. Disse var: bredden på sykkelveiene, utforming og avgrensning, bredden på sykkelfeltene, utforming og avgrensning, omgivelser/miljø, sykkelgater, blandet trafikk, sykkelpassasjer, kryss, rundkjøringer, skilting og underlag. Lokale eksempler ble blandet med eksempler fra Sverige, Danmark, Holland og USA.

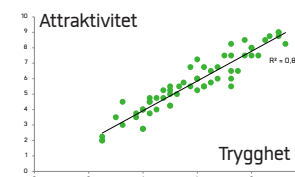
ATTRAKTIVITET OG TRYGGHET SAMMENFALLER

I vurderingen av sykkelnettets standard har deltakerne satt poeng på både attraktivitet og trygghet for ulike bymiljøer og sykkeltiltak. Attraktivitet defineres mer nøyaktig som i hvilken grad et visst aspekt av byrommet rendyrket bidrar til eller motvirker til å gjøre rommet trivelig å sykle i. Med trygghet menes her opplevelsen av sikkerhet i trafikken, og ikke den sosialt opplevde tryggheten, som å bli overfalt eller skadet på andre måter. Fordi vurderingen av opplevd attraktivitet og trygghet stemmer svært godt overens for samtlige grupper, redegjøres det bare for den opplevde attraktiviteten. Forholdet mellom trygghet og attraktivitet er 90–95 % i de ulike syklistgruppene. Det betyr at tiltak i sykkelnettet er nødt til å føre til økt trygghet for syklister hvis det skal føre til høyere sykkelandel.

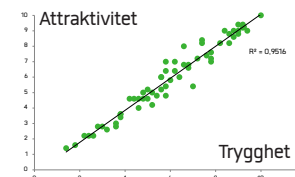
SAMMENLIGNING MELLOM OPPLEVD ATTRAKTIVITET OG TRYGGHET



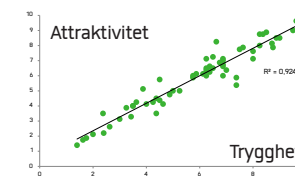
SYKKLER UANSETT STANDARD (SNITTKARAKTER 6,5)



SYKKLER BARE DER DET ER TRYGT (SNITTKARAKTER 5,8)



SYKKLER SJELDEN (SNITTKARAKTER 6)



SYKKELPLANLEGGERE (SNITTKARAKTER 5,9)

SAMMENDRAG

KARAKTERSETTING

Gruppenes samlede vurdering vises ved hjelp av fem ulike ikoner som symboliserer hvordan det enkelte tiltaket vurderes. Ikonet for gruppen med sykkelplanleggere er konturforsterket for enklere å skille disse fra de andre gruppene.

Ikonene betyr følgende:

-  Svært bra / attraktivt
-  Bra / attraktivt
-  Nøytral
-  Ganske dårlig / mindre attraktivt
-  Svært dårlig / uattraktivt

SYKKELFELT – SLIK DE ER UTFORMET OG AVGRENSET I OSLO – SER IKKE UT TIL Å VÆRE EN PASSENDE SYKKELNETTSTANDARD FOR Å ØKE SYKKELANDELEN

Generelt vurderes den typiske nåværende sykkelnettstandard i Oslo svært lavt blant samtlige syklistgrupper. Særlig sykkelfelt får lav vurdering. Sykkelfelt uten annen avgrensning enn en malt linje mot bilenes kjørefelt oppleves til og med som avskrekken- de blant sykkelplanleggerne selv, til tross for at disse trolig har kunnskaper om sykkelfeltenes faktiske trafiksikkerhet. Det tyder på at andre typer standard og utforming ville vært et bedre valg i arbeidet for å øke andelen sykklister.

FORSKJELLENE MELLOM SYKKELPLANLEGGERNES OG DE ULIKE SYKLISTGRUPPENES VURDERING AV ULIKE SYKKELNETTSTANDARER ER SVÆRT SMÅ

Dette tyder på at sykkelplanleggerne har et realistisk bilde av hva som skaper attraktivitet og opplevd sikkerhet i sykkelveinettet, til tross for kunnskaper om "faktisk trygghet" og risiko ved ulike valg av løsninger.

TRIKKEN UTGJØR EN STOR UTRYGGHET FOR MANGE SYKLISTER – SÆRLIG FORDI TRIKKEN DELER SAMME Plass SOM SYKLISTENE.

Utpekte sykkelruter bør om mulig unngå trikken, og der dette ikke er mulig, bør gateutformingen ta stort hensyn til syklistenes trygghet. Syklistene er særlig utrygge på grunn av risikoen for å sette fast dekkene i skinnene eller falle foran en trikk.

KRYSS HAR STOR BETYDNING FOR ATTRAKTIVITETEN OG TRYGGHETEN I SYKKELNETTET

Vikeplikt for andre trafikktyper ved kryss langs viktige sykkelruter kunne ha stor betydning for økt attraktivitet i sykkelveinettet. Også særlig utforming for sykklister i kryssituasjoner, for eksempel før grønt eller bruk av filterfelt, vurderes høyt av syklistene.

MER INFORMATIV SKILTING KUNNE ØKE KOMFORTEN OG OPPMUNTRE FLERE TIL Å SYKLE

En mer informativ skilting ved kryss og langs viktige sykkelruter kunne ha betydning for økt attraktivitet i sykkelveinettet.

UTFORMING OG AVGRENDSNING AV SYKKELVEIENE

SKILLELINJE FOR SYKKELVEIER OG SEPARATE GANGVEIER ER POPULÆRE

Minst populære av sykkelveiene som vises, er toveis-sykling langs gate uten skillelinje. Bildene viste en sykkelvei som mange av fokusgruppens deltakere kjente igjen og hadde egne erfaringer med.

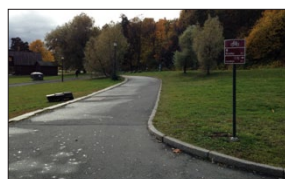
De ulike syklistgruppens vurdering er relativt overensstemmende.



MED SKILLELINJE OG SEPARAT GANGVEI



UTEN SKILLELINJE MEN MED SEPARAT GANGVEI



UTEN SKILLELINJE ELLER FORTAU



Sykkelpianleggere
Potensielle syklistar
Syklistar trygt
Syklistar uansett



MED SKILLELINJE OG FORTAU



ENVEIS LANGS GATE



TOVEISSYKLING LANGS GATE



Sykkelpianleggere
Potensielle syklistar
Syklistar trygt
Syklistar uansett

BREDDE PÅ SYKKELVEIENE

STOR FORSKJELL MELLOM VURDERINGEN AV BREDE OG SMALE SYKKELVEIER

Fremfor alt opplever sykkelplanleggere og potensielle syklister bredt sykkelveier som noe veldig positivt..



BRED SYKKELVEI (>3 M)



SMAL SYKKELVEI (<2 M)



Sykelplanleggere
Potensielle syklister
Sykler trygt
Sykler uansett

OMGIVELSE/MILJØ PÅ SYKKELFELTENE

GRØNNE OMGIVELSER ER SVAERT POPULÄRT FOR SYKKELRUTENE – MEN OGSÅ BYMILJØ VURDERES HØYT, SÅ LENGE DET ER AKTIVT

Støy og inaktive fasader oppleves som uattraktiv omgivelse av mange grupper. Det aktive bymiljøet ble også gitt høy karakter, som er interessant å sammenligne med holdningsundersøkelsens negative innstilling til aktive og livlige bymiljøer. Trolig har aktivt bymiljø i holdningsundersøkelsen blitt oppfattet som et miljø med mye trafikk og bevegelse.



STILLE GRØNT MILJØ (UTEN STØY)



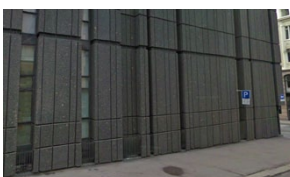
GRØNT MILJØ MED STØY



AKTIVT BYMILJØ



LANGS TRAFIKKERT VEI I MILJØ
SOM IKKE ER GRØNT



BYMILJØ MED INAKTIVE FASADER



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett

Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett

UTFORMING OG AVGRENŚNING AV SYKKELFELTENE

TYDELIG ATSKILTE SYKKELFELT ER SVERT AT-TRAKTIVE – SYKKELFELT INNTIL PARKERING OPP-LEVES SOM SVERT UATTRAKTIVE.

De sykkel feltutformingene som forekommer vanligst i Oslo, er de som vurderes lavest av samtlige grupper.

Ut fra vurderingen har de en avskrekkende effekt på syklingen. Det er interessant at denne meningen også deles av sykkelplanleggerne selv. Enigheten er stor mellom de ulike syklistgruppene.

To referansebilder viste nordamerikanske eksempler på såkalte "protected bike lanes", sykkel felt med fysisk avgrensning mot biltrafikken med for eksempel pullter eller betongblokker. Denne utformingen av sykkel feltene ble gitt høyest karakter, som tyder på at en malt skillelinje ikke anses å være en tilstrekkelig god beskyttelse mot biltrafikk.



FARGET SYKKELFELT INNTIL GATEPARKERING MED SIKKERHETSSONE OG AVGRENŚNING MED PULLTER



FYSISK AVGRENŚNING, BETONG-BLOKKER



MED STIPELT LINJE OG ANNET FARGE



INNTIL GATEPARKERING MED SIKKERHETSSONE I BRSTEIN



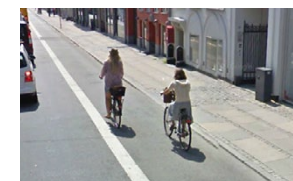
INNTIL GATEPARKERING



Sykkelplanleggere
Potensielle syklist
Sykler trygt
Sykler uansett



FYSISK AVGRENŚNING, FARGE, PULLTER



MED HELTRUKKET LINJE INNTIL FORTAU



SYKKELFELT INNTIL GATEPARKERING MED SIKKERHETSSONE TIL KJØREFELT FOR BILER



MED STIPELT LINJE INNTIL FORTAU



Sykkelplanleggere
Potensielle syklist
Sykler trygt
Sykler uansett

BREDDE PÅ SYKKELFELTENE

STOR FORSKJELL MELLOM VURDERINGEN AV SMALE OG BREDE SYKKELFELT – SÆRLIG FOR UERFARNE POTENSIELLE SYKLISTER

Spørsmålet om bredden på sykkelfeltene angår ikke selve utformingen, men spesifikt bredden. Utformingen, med stiplet linje inntil fortau, fikk dårligere karakter sammenlignet med ulike typer felt, men her kan det også tolkes som at hvis man likevel bygger denne løsningen, bør feltet være mer enn 1,5 meter bredt.



BREDERE SYKKELFELT (MER ENN 1,5 METER)



VANLIG SYKKELFELT PÅ 1,2 METER



Sykkelpianleggere
Potensielle syklister
Sykler trygt
Sykler uansett

SYKKELFELTENES OMGIVELSER/TRAFIKKMILJØ

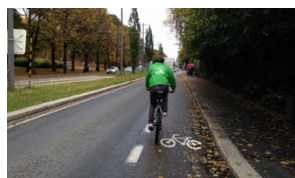
SYKKELFELTENES ATTRAKTIVITET HAR FOR EN STOR DEL Å GJØRE MED BILHASTIGHET OG BILTRAFIKKMENGDE I OMGIVELSENE.

Sykkelfelt langs 50-gate med mye biltrafikk vurderes særlig lavt blant de potensielle syklistene.

Sykkelpplanleggerne vurderer her sykkelfelt i motsatt retning i enveiskjørt 30-gate mer negativt enn andre grupper. Hypotesen er at syklistene gir høy vurdering til den økte fremkommeligheten som denne typen felt gir, mens sykkelpplanleggerne ser problemer med ulovlig bilparkering i sykkelfeltene.



SYKKELFELT I 30-GATE



I 50-GATE MED RELATIVT STOR BILTRAFIKKFLYT (3000-9000 KJØRETØY/DØGN)



Sykkelpplanleggerne
Potensielle syklistene
Sykler trygt
Sykler uansett



I MOTSATT RETNING I ENVEISKJØRT 30-GATE



50-GATE MED MYE BILTRAFIKK (MER ENN 9 000 KJØRETØY/DØGN)



Sykkelpplanleggerne
Potensielle syklistene
Sykler trygt
Sykler uansett

SYKKELGATER

DE ULIKE TYPENE SYKKELGATER ER ALLE ATTRAKTIVE SÅ LENGE DE IKKE BLANDES MED TRIKKER.

Vurderingene viser at attraktive sykkelruter for alle syklistgrupper kan oppnås, selv i tett bymiljø, så lenge syklistenes plass er tydelig definert og ikke blandes med andre transporttyper.



MED OPPHØYD FORTAU



FORSKJELLIGE MATERIALER PÅ SAMME NIVÅ. BIL TILLATT FOR LEVERING (7-11) OG TIL BOLIGER



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett



SYKKELRUTE I BLANDET TRAFIKK, LOKAL TRAFIKK, LAV HASTIGHET



SYKKELGATE LANGS TRIKKELINJE



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett

MILJØER MED BLANDET TRAFIKK

VURDERINGEN AV ULIKE MILJØER MED BLANDET TRAFIKK ER DET TEMAET DER OPPLEVELSEN SKIL- LER SEG MEST MELLOM GRUPPENE.

Generelt oppleves sykling i samme kjørefelt som trikker i 30-gater og med biler langs 50-gater, som svært uattraktivt og utrygt.

Å sykle i brede 30-gater oppleves svært variert. Blant de som sykler ofte, men bare der det er trygt, oppleves dette som uattraktivt. En årsak kan være at de opplever at bilene generelt holder en høyere hastighet enn skiltingen her. Denne gruppen vurderer også gater som domineres av gående, som shared space, lavere enn andre grupper.



I BRED 30-GATE MED FÅ BILER
(MINDRE ENN 3000 KJØRE-
TØYER)



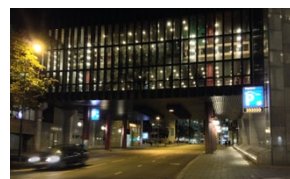
I SMAL 30-GATE MED FÅ BILER
(UNDER 3000 KJØRETØY/DØGN)



ENVEISKJØRT 30-GATE MED FÅ
BILER (UNDER 3000 KJØRETØY/
DØGN)



I SAMME KJØREFELT SOM SPOR-
VOGN (30 KM/T)



50-GATE MED MYE BILER (MER
ENN 9 000 KJØRETØY/DØGN)



Sykelplanleggere
Sykler trygt
Potensielle syklist
Sykler uansett



SHARED SPACE



GATETUN



GÅGATE



50-GATE MED RELATIVT MYE
BILER (3000-9000 KJØRETØY/
DØGN)



OVER 50 KM/T



Sykelplanleggere
Sykler trygt
Potensielle syklist
Sykler uansett

SYKKELPASSASJER

STOR FORSKJELL I ATTRAKTIVITET MELLOM ULIKE SYKKELPASSASJER – INNSNEVRING OG VIKEPLIKT HAR STOR BETYDNING FOR ATTRAKTIVITETEN.

Bildene viser ulike eksempler på passasjer, der den løsningen som gir høy prioritering for sykkeltrafikk, ikke uventet får høyst karakter.



VIKEPLIKT, FARTSHINDRINGER,
AVSMALNING OG MARKERTE
HUMPER



SYKKELOVERGANG MED HUMPER



Sykkelpianleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett



30-SIKRET PASSASJE, HUMPER,
VARSELLINJE



Sykkelpianleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett

SYKKELTILTAK I KRYSS

FORGRØNT FOR SYKLISTER VED KRYSS OPPLEVES SOM SVÆRT ATTRAKTIVT

Bildene viser mange eksempler på utforminger som øker attraktiviteten i kryss. Felles for disse er at de både øker fremkommeligheten og tryggheten hvis det gis før grønt for syklister, det vil si at syklistene kan starte før bilene, samtidig som de blir mer synlige i krysset. Sykkelboks er først og fremst populært blant de som sykler mye.

KRYSS MED TRIKK HAR EN AVSKREKKENDE EFFEKT PÅ SYKLINGEN

De mest avskrekkende kryssene er de med blandet trafikk, særlig der det også finnes trikk. Trikken er særlig avskrekkende for de potensielle syklistene.



FORGRØNT FOR SYKLISTER



T-KRYSS MED PASSASJE FOR SYKLISTER



LYSKRYSS MED SYKKELFELT



UREGULERT KRYSSING MED SPORVOGN



SIGNALREGULERT KRYSSING MED SPORVOGN (30 KM/T)



Sykeplanleggere
Potensielle syklist
Sykler trygt
Sykler uansett



FILTERFELT FOR HØYRESVIN-
GENDE SYKLISTER



LYSKRYSS MED MALT SYK-
KELBOKS



SIGNALKRYSS MED MIDTSTILT
SYKKELFELT



LYSKRYSS, BLANDET TRAFIKK



Sykeplanleggere
Potensielle syklist
Sykler trygt
Sykler uansett

RUNDKJØRING

SMÅ FORSKJELLER I VURDERINGEN AV ULIKE UTFORMINGER FOR SYKKEL I RUNDKJØRINGER

Eksempelene på rundkjøringer som vises, får alle gode karakterer, mens den varianten som er vanlig i Holland, med farget sykkelbane og tydelig vikeplikt for sykkeltrafikken, får høyeste karakter av samtlige grupper, bortsett fra sykkelplanleggerne.

Å sykle i sirkulasjon med eget felt får også høy karakter, men forutsetter lave hastigheter og lav ÅDT. I diskusjonene med fokusgruppene ble det særlig verdsatt at syklistene hadde fått et jevnt underlag som skiller seg fra smågatesteinene i kjørebanelen.



SYKKEL UTENFOR RUNDKJØRING MED
VIKEPLIKT FOR BILTRAFIKKEN



SYKKEL I SIRKULASJONEN MED EGET FELT



GANG/SYKKELVEI UTENFOR
RUNDKJØRING



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Syklistar
Syklistar uansett

VEIDEKKE

ASFALT – DET MEST ATTRAKTIVE VEIDEKKET

Asfalt er attraktivt i alle gruppene, mens vurderingen av fremfor alt gatestein er forskjellig. Her utmerker sykkelplanleggerne seg. De har et mer negativt syn på gatestein enn de andre gruppene. Det kan tyde på at de som allerede sykler og sykkelplanleggerne, er bevisst på risikoen for å skli på underlaget, men at de som sykler ofte, utstyrrer sykkel med piggdekk når det blir glatt.



RØD ASFALT



GUMMIDEKKE



NATURSTEIN



GATESTEIN/BROSTEIN



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett



ASFALT



BETONGSTEIN



GRUS



Sykelplanleggere
Potensielle syklistar
Sykler trygt
Sykler uansett

SKILTING

BEDRE SKILTING KAN ØKE SYKLINGEN I OSLO

Mer informativ skilting enn i dag ville oppmuntret flere til å sykle. Samtlige grupper opplever at dagens skiltingstype verken gjør noe til eller fra.



RUTESKILTING MED KART OG INFORMASJON OM RUTEN



RUTE- OG AVSTANDSSKILTING I VEIVALGSPUNKTER



SKILTING I VEIVALGSPUNKT



Sykelplanleggere
Sykler trygt
Potensielle syklist
Sykler uansett



RUTESKILTING



Sykelplanleggere
Potensielle syklist
Sykler trygt
Sykler uansett



5. SYKKLING I GRUNNSKOLEN

METODE

Tidlig i kartleggingen ble det klart at det er få barn som sykler i Oslo, og derfor ble det gjennomført en utdypende undersøkelse om sykling til skolen. Svarene er basert på rektorenes subjektive vurdering.

REKTORUNDERSØKELSE

Observasjonsstudien viste at det var få barn som sykler i Oslo. For å få mer kunnskap om barns sykling er derfor Oslos 156 grunnskoler kontaktet angående elevenes reisevaner. 86 rektorer på trinn 1–10 svarte på undersøkelsen. Metoden gir relativt raskt et bilde av hvordan syklingen til Oslos skoler ser ut, og hvordan skolene stiller seg til at elevene sykler. Svarene er delt inn i større og mindre skoler.

Formål: Undersøkelsen skal gi en vurdering av holdningen til sykling til skolene i Oslo.

Metode: Telefonundersøkelse med 86 rektorer på trinn 1–10

Spørreskjema: 16 kvantitative spørsmål og noen åpne spørsmål.

Utvalg og svarfrekvens: 156 skoler og 55 prosent svar

Rapportering: De svarende ble delt inn i mindre skoler, 12 til 500 elever, og større skoler, 501 til 1400 elever. Mindre skoler: 47 svar Større skoler: 39 svar

SKOLEN ER ANSVARLIG FOR TRAFIKKOPPLÆRING

Trafikkopplæring er obligatorisk i læreplanen Kunnskapsløftet 06 (LK06), men det er den enkelte skolen som har ansvaret for lokalt planarbeid. I telefonundersøkelsen ble det derfor stilt spørsmål om skolen har obligatorisk trafikkopplæring og når.

Kompetansemål i læreplanen sier at:

1. – 4. trinn

Mål for opplæringen er at eleven skal kunne følge trafikkregler for fotgjengere og syklist.

5. – 7. trinn

Mål for opplæringen er at eleven skal kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Etter 7. trinn skal elevene kunne praktisere trygg bruk av sykkel som fremkomstmiddel.

Etter 10. trinn skal elevene kunne gjøre greie for hvordan trafiksikkerhetsutstyr hindrer og minsker skader ved uhell og ulykker.

SKOLEN ER ANSVARLIG FOR ULYKKESFORSIKRING FOR ELEVENE

Forskrift til opplæringsloven pålegger kommunene å sørge for ulykkesforsikring for elevene, og denne forsikringen skal også dekke ulykker på vei mellom skole og hjem. Flere skoler i Oslo forbyr derfor sykling til skolen. Det er derfor stilt spørsmål om hvordan rektorene ser på økt sykling.

MÅL FOR BARN OG SYKLING

Nasjonal sykkelstrategi har som hovedmål at det skal være attraktivt å sykle for alle, og delmålet er at 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. Oslos eksisterende sykkelstrategi sier også at barn skal sykle, særlig på det sekundære sykkelveinettet. Derfor stilles det spørsmål om hvordan skolen arbeider med å påvirke til økt sykling, og om de har gjennomført kampanjer eller andre aktiviteter.

SAMMENDRAG

15 PROSENT AV ALLE ELEVER SYKLER TIL SKOLEN I SOMMERMÅNEDENE, IFØLGE REKTORENE

Andelen er høyere for de større skolene. I vinterhalvåret er det bare en prosent av elevene som sykler.

DET ER VANLIGST AT ELEVENE BEGYNNER Å SYKLE ETTER 5. KLASSE

Det er størst andel syklende på 5., 6. og 7. trinn. Deretter synker sykkelandelen år for år, frem til 9. trinn.

NESTEN NI AV TI SKOLER HAR IKKE GJENNOMFØRT NOEN AKTIVITET FOR Å FREMME SYKLINGEN

På trinn 5 har halvparten av skolene obligatorisk undervisning i trafikkreglene.

FOR EN STOR ANDEL AV SKOLENE I OSLO VIRKER DET SOM OM BARNES SYKLING ER ET IKKE-SPØRS-MÅL

Av de 86 rektorene som ble spurt, oppgav 23 at ingen av barna syklet til skolen. Halvparten av disse hadde heller ingen mening om trafikksikkerheten rundt skolen.

STORE FORSKJELLER MELLOM SMÅ OG STORE SKOLER

På sommerstid er den estimerte andelen barn som sykler, i snitt 15 %. Blant de 86 intervjuede rektorene oppgir bare en at halvparten eller flere tar seg til skolen med sykkel. På vinterstid er den estimerte andelen barn som sykler i snitt 1%.

Det er stor forskjell på sykkelandelen, avhengig av skolens elevtall. Mindre skoler har en lavere sykkelandel, og samtidig en høyere andel som blir kjørt med bil (henholdsvis 17 og 10 %).

40 % av rektorene oppgir at barna pleier å begynne å sykle på 5. trinn. 36 % av rektorene vet imidlertid ikke når barna begynner å sykle (45 % for små skoler).

Andelen sykkelreiser blant skolebarna synker gradvis mellom trinn 5 og 10.

ESTIMERT SYKKELANDEL BLANT GRUNNSKOLEBARN

25 % AV GRUNNSKOLENE HAR INGEN BARN SOM SYKLER TIL SKOLEN PÅ SOMMERSTID

På sommerstid sier de 86 rektorene at den estimerte andelen barn som sykler, i snitt er 15 %. På vinterstid er den estimerte andelen barn som sykler, i snitt 1%. Som referanse kan nevnes at TØI i november 2010 undersøkte hvor mange barn som syklet til skolen. Resultatet var 2 % (Transportøkonomisk institutt 2010). I Sverige er den gjennomsnittlige sykkelandelen 29 % på sommerstid i grunnskolen (Trafikverket 2012). Av rektorene er det bare én som oppgir at flere enn halvparten av elevene kommer til skolen på sykkel. 25 % oppgir at ingen sykler til skolen.

STORE FORSKJELLER MELLOM SMÅ OG STORE SKOLER

Det er stor forskjell på sykkelandelen, avhengig av skolens elevtall. Mindre skoler har en lavere sykkelandel, og samtidig en høyere andel som blir kjørt med bil (henholdsvis 17 og 10 %). 40 % av rektorene oppgir at barna pleier å begynne å sykle på 5. trinn. 36 % av rektorene vet imidlertid ikke når barna begynner å sykle (45 % for små skoler).

STØRST ANDEL SYKLENDE BARN PÅ TRINN SJU – SIDEN SYNKER DEN

Andelen sykkelreiser blant skolebarna synker gradvis mellom trinn 5 og 10.

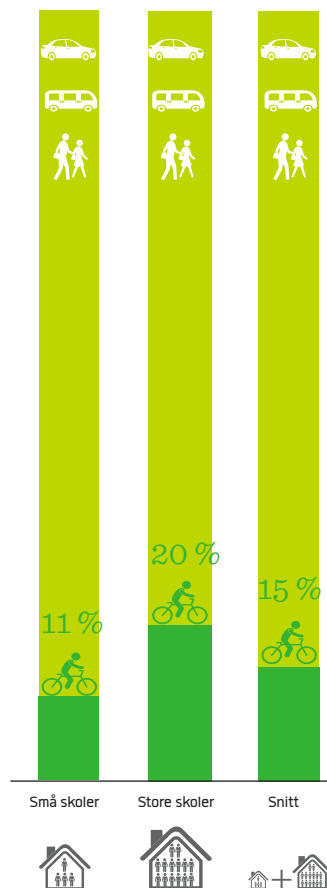


FIG. SYKKELANDEL BLANT BARN I GRUNNSKOLEN PÅ SOMMERSTID
ESTIMERT ANDEL AV BARN SOM SYKLER, IFØLGE REKTORENE

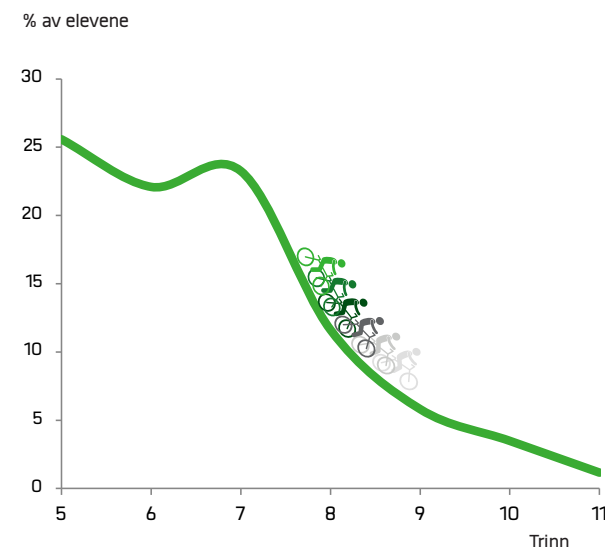


FIG. ESTIMERT TRINN DER SYKLING ER VANLIGST
SOM REFERANSE KAN NEVNES AT 40 % AV BARN PÅ TRINN 1–3 SYKLER TIL SKOLEN I HOLLAND (VRIES 2010).

SYKKELUNDERVISNING OG SYKKELAKTIVITETER

HALVPARTEN AV SKOLENE GJENNOMFØRER OBLIGATORISK UNDERVISNING

Av de som har obligatorisk undervisning, oppgir 72 % av rektorene at dette skjer på trinn 5. 21 % angir at dette skjer på trinn 4, 5 % på trinn 1 og 2 % på trinn 6.

BARE 12 PROSENT AV SKOLENE GJENNOMFØRER AKTIVITETER FOR Å FÅ FLERE TIL Å SYKLE.

Blant disse aktivitetene er blant annet informasjonsdager, konkurranser og utflukter med sykkel, eller at man aktivt har oppmuntret både lærere og elever til å sykle mer til skolen.

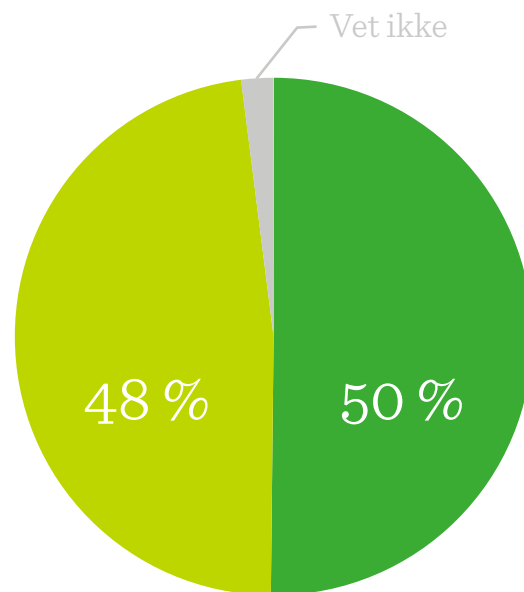


FIG. ANDEL AV SKOLENE MED OBLIGATORISK UNDERVISNING I TRAFIKKREGLER FØR SKOLEBARN FÅR SYKLE
ESTIMERT ANDEL AV BARN SOM SYKLER, IFØLGE REKTORENE

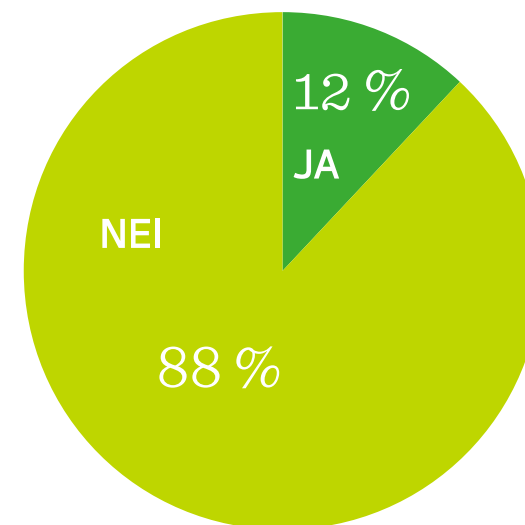


FIG. ANDEL SOM HAR GJENNOMFØRT NOEN AKTIVITETER I 2013/2014 FOR Å FÅ FLERE ELEVER TIL Å SYKLE TIL SKOLEN?
ESTIMERT ANDEL AV BARN SOM SYKLER, IFØLGE REKTORENE

OPPLEVD TRYGGHET FOR SYKLENDE ELEVER

FÅ REKTORER VURDERER TRAFIKKSIKKERHETEN SOM HØY RUNDT SKOLEN

Bare 6 % av rektorene vurderer sikkerheten som svært god for syklende barn til skolen sin. En tredel av skolene har dårlig eller svært dårlig trafikkssikkerhet rundt seg, ifølge rektorene.

KUNNSKAPEN OM TRAFIKKSIKKERHET VIRKER LAV PÅ DE SKOLENE DER FÅ BARN SYKLER

Av de 86 rektorene som ble spurt, oppgav 23 at ingen barn syklet til skolen deres. Av de 23 oppgav ca. 50 % at trafikkssikkerheten var dårlig eller svært dårlig. Tilsvarende andel blant skolene der de syklet mest (over 20 % av elevene), var ca. 30 %.

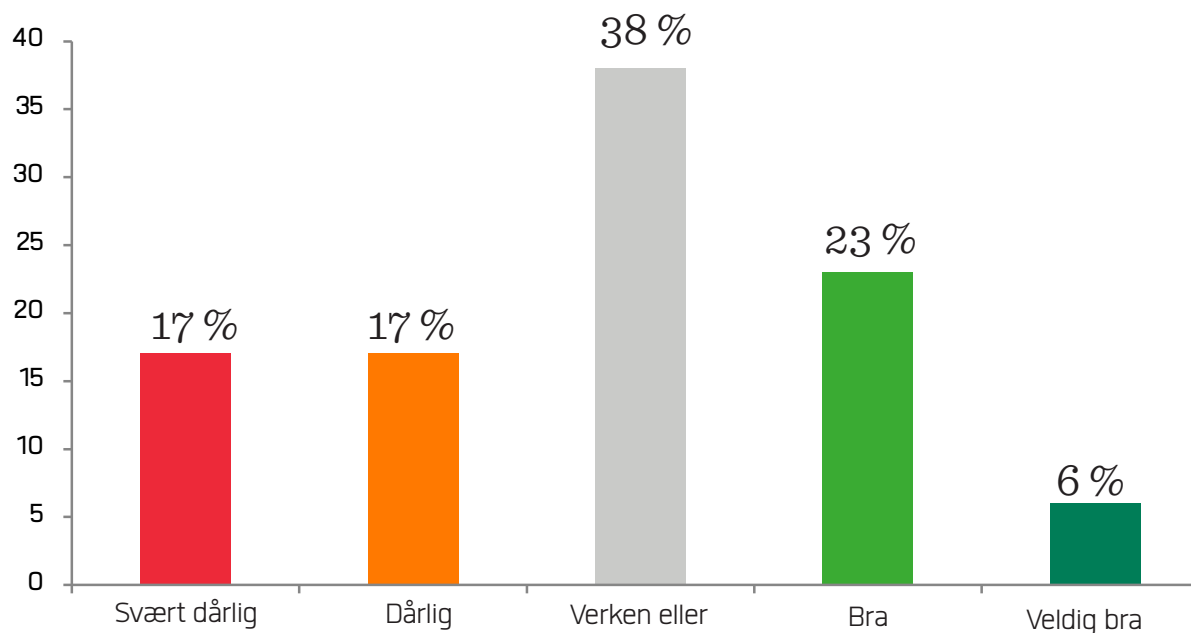


FIG. OPPLEVD TRAFIKKSIKKERHET FOR ALLE SKOLER

Rektorenes svar på spørsmålet om hvordan de vurderer trafikkssikkerheten for elever som sykler til skolen.

HOLDNING TIL ØKT SYKLING BLANT ELEVENE

ET MINDRETALL AV REKTORENE HAR EN TYDELIG POSITIV HOLDNING TIL ØKT SYKLING BLANT ELEVENE

Antall rektor som er enten positive eller svært positive, utgjør 40 % av de 86 som har svart. Den vanligste årsaken til en negativ innstilling er dårlig trafikkssikkerhet og/eller at barna bor så nærme at de like godt kan gå. Blant visse skoler angis også at alle de som kjøres med bil, indirekte utgjør en stor trafikkfare.

Blant de som er positive til økt sykling, angis årsaker som at det er bra for helse og miljø, og at det er viktig at de velger å sykle fremfor å bli kjørt i bil. Det er også skoler som har sykkelforbud på grunn av utrygt trafikkmiljø, men som gjerne skulle sett at flere kunne sykle, hvis det bare var mulig.

BLANT SKOLENE MED LAVEST SYKKELANDEL ER NESTEN HALVPARTEN AV REKTORENE SVÆRT NEGATIVE TIL ØKT SYKLING

Sett sammen med de 61 % som ikke hadde en mening, er bare 13 % av rektorene på de skolene det antas at ingen barn sykler, positive til økt sykling blant elevene.

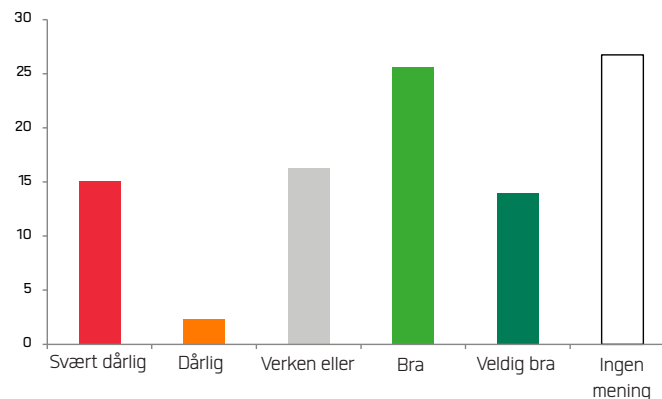


FIG. REKTORENES HOLDNING TIL ØKT SYKLING BLANT ELEVENE
SVAR FRA 86 AV 156 REKTORER.

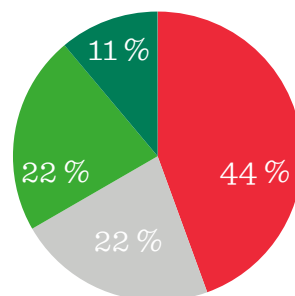


FIG. REKTORENES HOLDNING TIL ØKT SYKLING DER INGEN ELEVER SYKLER I DAG.

Totalt er det 23. 52 % av disse hadde ingen oppfatning. 61 % av disse hadde ingen oppfatning om spørsmålet.

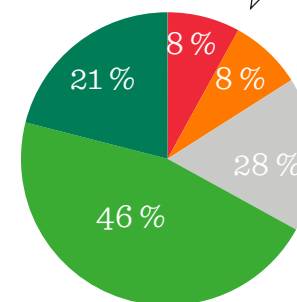


FIG. REKTORENES HOLDNING TIL ØKT SYKLING BLANT SKOLER DER MANGE ELEVER SYKLER.

Totalt har 25 av disse skolene en høyere sykkelandel enn 20 %. 11 % av disse hadde ingen mening. Over er det sitater fra rektorene om hvorfor ikke flere trenger å sykle.

"Elevene bor veldig nærme"
"Elevene bor for langt borte"
"Området rundt skolen er for trafikkert"
"Det er tryggere å gå eller ta t-banen"

KILDEFORTEGNELSE

CyCity, Spacescape (2012) CyCitys fältstudier av cykelstaden, Stockholm

Göteborgsregionen (2011). Resvaneundersökning 2011, Göteborg.

Helsedirektoratet (2008). Fysisk aktivitet blant barn og unge i Norge - En kartlegging av aktivitetsnivå og fysisk form hos 9- og 15-åringer.

Ipsos (2011). Cykelkultur- En attitydundersökning bland cyklister i Lund, Malmö, Helsingborg och Kristianstad.

Köpenhamns kommun (2012). Köpenhamn cykleres by cykelregnskapet .

Markör (2010). RVU 2010 UPPSALA.

Markör (2011). Rvu 2011 Örebro och Kumla.

Oslo kommune (2013) Reisevaneundersøkelse i Oslo høsten 2013

Prosam (2012). Reisevaner i Oslo og Akershus.

SIKA (2007). RES 2005–2006 - Den nationella resvaneundersökningen, Sverige.

Spacescape (2013). Örebro - cykelstaden för alla, Stockholm.

Statens folkhälsoinstitut (2007). Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet.

Trafikverket (2012). Barns skolvägar 2012, Borlänge.

Trafikverket / SKL (2010). GCM-handbok.

Transportøkonomisk institutt (2011). Barns daglige reiser i Oslo, Akershus og Buskerud , Oslo.

Transportøkonomisk institutt (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport, Oslo.

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tlf. +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se