

Rapport

Sykkelbyundersøkelse 2014 Region øst

Forfatter

Terje Tretvik



Rapport

Sykelbyundersøkelse 2014 Region øst

EMNEORD:
Samferdsel
Trafikk
Reisevaner
Sykkelbruk

VERSJON
2

FORFATTER
Terje Tretvik

DATO
2014-09-11

OPPDRAGSGIVER
Statens vegvesen Region øst

OPPDRAGSGIVERS REF.
Trude Schistad

PROSJEKTNR
102006672

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:
48

SAMMENDRAG

Sykelbyundersøkelsen 2014 for Region øst dekker de syv kommunene Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik som ble undersøkt i 2010, og to nye kommuner; Moss og Kongsvinger. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2010.

UTARBEIDET AV
Terje Tretvik

SIGNATUR



KONTROLLERT AV
Solveig Meland

SIGNATUR



GODKJENT AV
Roar Norvik

SIGNATUR



RAPPORTNR
SINTEF A26227

ISBN
978-82-14-05690-7

GRADERING
Åpen

GRADERING DENNE SIDE
Åpen

Historikk

VERSJON	DATO	VERSJONSBEKRIVELSE
1	2014-08-22	Utkast til rapport
2	2014-09-11	Endelig rapport

Innholdsfortegnelse

FORORD	5
SAMMENDRAG	7
SUMMARY IN ENGLISH	8
1 INNLEDNING	9
2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL	11
2.1 Sykling i løpet av året	11
2.2 I hvilke sammenhenger brukes sykkelen?	14
3 SYKKELAKTIVITET I KOMMUNENE	15
3.1 Sykling på registreringsdagen	15
3.2 Antall sykkelturer	16
3.3 Avstander	17
3.4 Tidsbruk.....	18
3.5 Formål med sykkelturene	18
3.6 Sykkelhastigheter.....	20
3.7 Transportarbeid og antall turer med sykkel	21
4 TRYGGHETSFØLELSE OG ULYKKESERFARING	23
4.1 Trygghetsfølelse	23
4.2 Ulykkeserfaring	24
5 SYKKELBRUK RELATERT TIL BAKGRUNNSVARIABLER	27
6 KONKLUSJON	29
Vedlegg A: Gjennomførings- og frafallsrapport med spørreskjema	30
Vedlegg B: Bakgrunnsvariabler samlet og kommunevis (uvektet)	38
Vedlegg C: Sykkelaktivitet i forhold til aldersgruppe og kjønn i hver kommune	40
Vedlegg D: Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe og kjønn i hver kommune	45

Figurer

Figur 1-1: Fordelinger på aldersgrupper og kjønn i utvalget og populasjonen	9
Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i forhold til aldersgrupper i hver kommune.....	10
Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?	11
Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?	12
Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?	13
Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?	14
Figur 3-1: Har du syklet på registreringsdagen?.....	15
Figur 3-2: Antall sykkeltureturer per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2233).....	16
Figur 3-3: Avstand per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2167)	17
Figur 3-4: Tidsbruk per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2123).....	18
Figur 3-5: Avstand og tidsbruk i forhold til formål	18
Figur 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkel turene.....	19
Figur 3-7: Gjennomsnittlige sykkel hastigheter (km/t) i forhold til formål og utvalgsområde (N=1976)	20
Figur 3-8: Endringer i transportarbeid med sykkel per innbygger per dag 2010-2014	21
Figur 3-9: Endringer i antall sykkel turer per innbygger per dag 2010-2014.....	22
Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg føler du deg når du sykler denne strekningen?.....	23
Figur 4-2: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke siste to år (N=7212)	24
Figur 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist	25
Figur 4-4: Type ulykke man hadde vært involvert i	26
Figur 5-1: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?	27
Figur 5-2: Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe	27
Figur 5-3: Hvor ofte sykkel i forhold til kjønn	28

Tabeller

Tabell 2-1: Prosentvis endring i andel som syklet i hver av årstidene 2010-2014	12
Tabell 3-1: Endring i andel som syklet 2010-2014	15
Tabell 3-2: Endring i antall sykkel turer per syklist 2010-2014.....	16
Tabell 3-3: Endring i avstand per sykkel tur 2010-2014	17
Tabell 3-4: Hovedtall for sykkel aktivitet i kommunene.....	21
Tabell 3-5: Sykkel aktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn	22
Tabell 4-1: Utrygghetsfølelse i forhold til kommune, aldersgruppe og kjønn	23
Tabell 4-2: Ulykkese erfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn.....	24

FORORD

Statens vegvesen har ønsket å få gjennomført en tilnærmet identisk undersøkelse som i 2010¹ men med noe færre data for å følge opp utviklingen i sykkeltrafikken. I tillegg til de syv sykkelbyene fra 2010 Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik, er også Moss og Kongsvinger med i årets undersøkelse.

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

Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Trude Schistad.

Trondheim, september 2014


Roar Norvik
Forskningsjef

¹ Tretvik, Terje (2010) *Sykelbyundersøkelse 2010 Region øst*. SINTEF Rapport A16485.

SAMMENDRAG

Sykelbyundersøkelsen 2014 for Region øst dekker syv sykkelbyer som ble undersøkt i 2010; Sarpsborg, Fredrikstad, Skedsmo, Ullensaker, Hamar, Lillehammer og Gjøvik, og to nye som har kommet med i 2014; Moss og Kongsvinger. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2010.

Samlet sett var det 65 % av totalutvalget på 7 212 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det 63 % som hadde syklet når det var vår, 50 % når det var høst og 9 % når det var vinter. Selv om det fremdeles er få som sykler om vinteren, har det vært en samlet økning i vintersykling på 44 % i de syv sykkelbyene. I Ullensaker og Skedsmo er vintersyklingen mer enn doblet.

På registreringsdagen var det 13 % av alle som hadde syklet. Gjennomsnittlig antall sykkelture per syklist per dag var 2,30 og gjennomsnittlig avstand per sykkelstur var 5,5 km. Per syklist var gjennomsnittlig sykkelavstand per dag 12,7 km og gjennomsnittlig tidsbruk 44 minutter. 24 % av sykkelturene var til jobb og 5 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden.

Som gjennomsnitt for befolkningen (13 år og eldre) ble det utført 1,69 personkm med sykkel per innbygger per dag. Aldersgruppen 30-44 år var den mest aktive, og menn var mer aktive enn kvinner.

88 % følte seg svært trygg eller ganske trygg på den strekningen de hadde syklet. 4 % hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Det største antallet hadde skjedd på veg (46 %), fulgt av gang- og sykkelveg (34 %) og fortau (19 %). 65 % var singelulykker og 16 % kollisjon med bil.

Det var en avtagende tendens til å sykle daglig, og en økende tendens til aldri å sykle, med økende alder. Menn og kvinner syklet omtrent like ofte daglig, men vesentlig flere kvinner enn menn syklet aldri.

Transportarbeid med sykkel per innbygger per dag er den viktigste parameteren for å måle endring i sykkelaktivitet fra 2010 til 2014. Det har vært en samlet økning i denne parameteren på 5 %, men denne gjennomsnittsverdien dekker over store forskjeller mellom sykkelbyene. Transportarbeidet har økt i fire byer; Gjøvik +30 %, Sarpsborg +28 %, Lillehammer +27 % og Hamar +25 %. I tre byer har transportarbeidet minnet; Fredrikstad -24 %, Ullensaker -15 % og Skedsmo -12 %.

Sykelaktiviteten kan også måles som antall sykkelture per innbygger per dag. Denne parameteren har samlet økt med 2 %. Den har også økt i fire byer; Gjøvik +31 %, Skedsmo +22 %, Hamar +17 % og Lillehammer +7 %. I tre byer har den minnet; Ullensaker -31 %, Fredrikstad -15 % og Sarpsborg -7 %.

SUMMARY IN ENGLISH

The Bicycle Survey 2014 for SVV Region east covers seven municipalities that were surveyed in 2010, as well as to newcomers in 2014. The aim has been to identify and analyze various aspects related to bicycle use, and to detect possible changes from 2010 to 2014.

Overall, 65 % of the total sample of 7,212 respondents had cycled in the past year. While almost all of these had cycled when it was summer, 63 % had cycled during spring, 50 % when it was autumn, and 9 % when it was winter. Cycling during winter is still quite infrequent, but overall the number increased by 44 %, and in two cities the number more than doubled.

On the day of registration, 13 % of all had cycled. The average number of bicycle trips per cyclist per day was 2.30 and the average distance per cycle trip was 5.5 km. For the cyclists, the average cycling distance per day was 12.7 km and the average time spent cycling was 44 minutes. 24 % of bike trips were to work and 5 % to school. The rest of the trips were related to different purposes in their spare time.

On average, 1.69 personkm by bicycle per inhabitant per day was performed. Age group 30-44 years was the most active, and men were more active than women.

88 % of all felt very safe or fairly safe on the route they had cycled. 4 % had been in an accident as a cyclist over the last two years. The largest number of these accidents had happened on the roadway (46 %), followed by on cycling tracks (34 %) and on sidewalks (19 %). 65 % were single accidents and 16 % collisions with a car.

There was a decreasing tendency to ride daily, and an increasing tendency not to ride, with increasing age. Men and women had equal frequencies for riding daily, but more women than men never cycled.

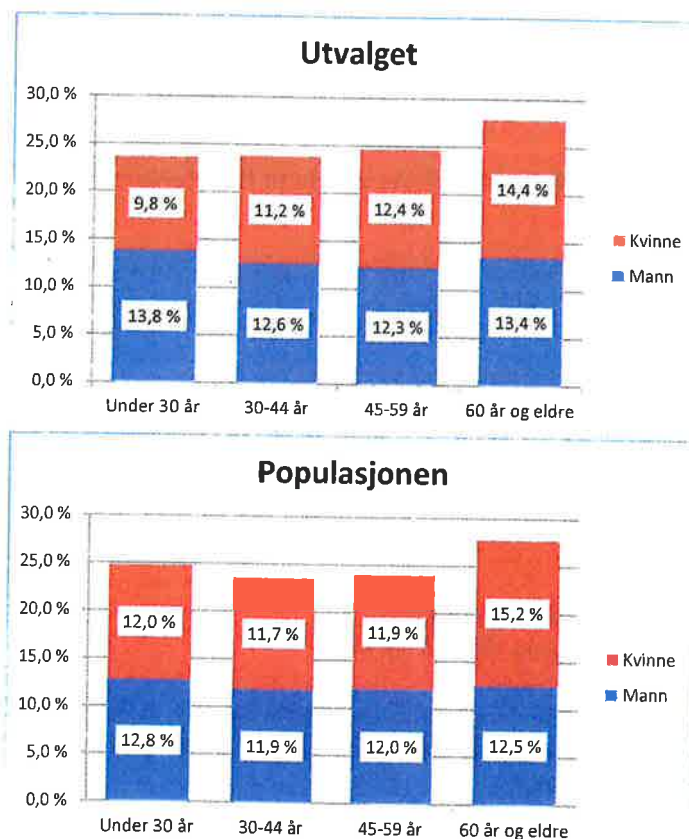
Person kilometer by bicycle per inhabitant per day is the key indicator for measuring changes in bicycle activity between 2010 and 2014. On average, this indicator increased only modestly (5 %), but the variation between cities was wide. Four cities had increases of 25-30 % and three cities had decreases of 12-24 %.

Another indicator to measure cycling activity is the number of bike trips per inhabitant per day. This indicator had an overall increase of 2 %. Four cities had increases of 7-31 % and three cities had decreases of 7-31 %.

1 INNLEDNING

Spørreskjemaet som ble benyttet i sykkelbyundersøkelsen er vist i Vedlegg A, sammen med en gjennomførings- og frafallsrapport. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 28. april – 28. juni 2014, og det er gjennomført vel 800 intervju i ni kommuner. Nedre aldersgrense for å delta var 13 år. Det går frem at man i snitt måtte ringe fire telefonnummer for hvert intervju som ble gjennomført. Ubesvart utgjorde 20 % og nekt 56 %.

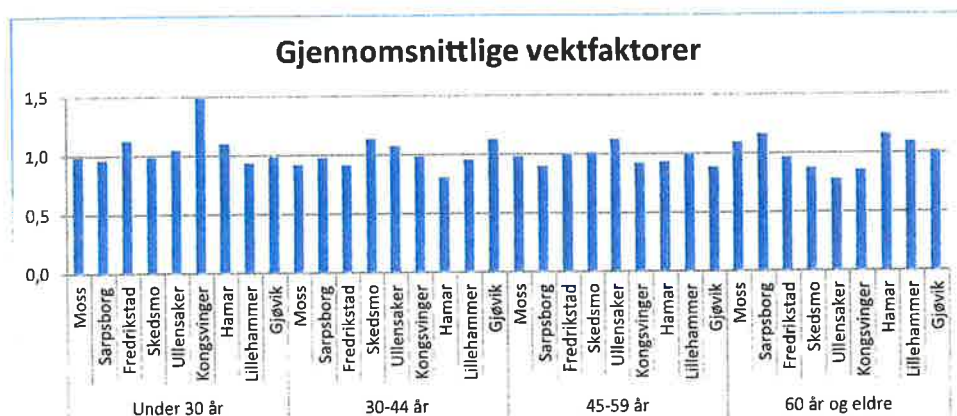
Figur 1-1 viser hvordan utvalget fordelte seg på aldersgruppe og kjønn, og hvordan fordelingen så ut etter vektning som korrigererte for antall bosatte kvinner og menn i fire aldersgrupper i hver kommune (populasjonen). Forskjellene er ikke store, men vi ser at menn er noe overrepresentert i alle aldersgruppene, og kvinner i aldersgruppen 45-59 år.



Figur 1-1: Fordelinger på aldersgrupper og kjønn i utvalget og populasjonen

Analysene i denne rapporten er gjort på data som er vektet. Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert i kommunene, blir korrigert for.

Figur 1-2 viser hvordan gjennomsnittlige vekt faktorer varierte rundt 1,0 (ingen vektning) for aldersgruppene i kommunene.



Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i forhold til aldersgrupper i hver kommune

Hovedformålet med årets undersøkelse er å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den første sykkelbyundersøkelsen i Region øst i 2010. Undersøkelsen i 2014 er lik undersøkelsen i 2010, med unntak av at følgende spørsmål er utelatt:

- Ville en annen reisemåte vært aktuell på sykkelturen?
- Hvilke reisemåter brukte du alt i alt i løpet av gårsdagen?
- Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag?
- Kjenner du til sykkelbyprosjektet og hva er din holdning til det?
- Høyeste fullførte utdanning?
- Antall biler i husstanden?
- Førerkort for bil?
- Antall andre med førerkort i husstanden?
- Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året?

Foreliggende rapport har samme struktur og samme type resultater som rapporten fra 2010, men færre spørsmål gjør at noen få kapitler utgår, og at årets resultater om bruk av sykkel og sykkelaktivitet kan vurderes opp mot færre bakgrunnsvariabler.

Endringer fra 2010 til 2014 blir omtalt under de enkelte avsnitt, og er vist med kursiv skrift.

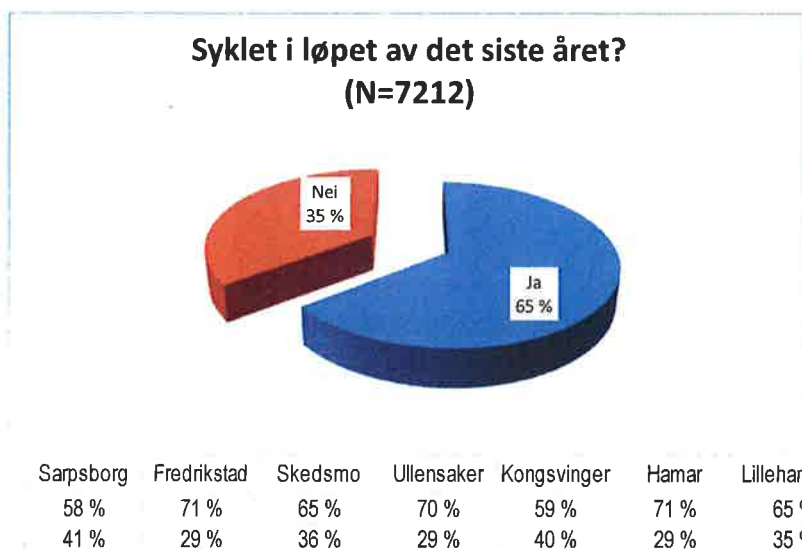
2 GENERELT OM BRUK AV SYKKEL

2.1 Sykling i løpet av året

Figur 2-1 viser at samlet sett hadde nesten to av tre brukt sykkel i løpet av det siste året. Andelen varierte fra 58 % i Sarpsborg til 71 % i Fredrikstad og Hamar.

I Fredrikstad, Hamar og Lillehammer var andel som hadde syklet siste år, akkurat den samme i 2014 som i 2010, mens de andre sykkelbyene hadde følgende nedgang (i prosentpoeng): Gjøvik -1 %, Skedsmo -4 %, Ullensaker -4 % og Sarpsborg -7 %.

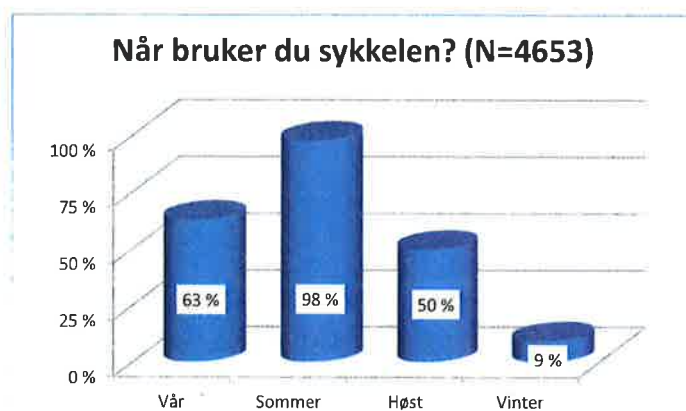
Andel som hadde syklet var høyest blant aldersgruppen 30-44 år (76 %), menn (70 %) og skoleelever/studenter (78 %), og lavest andel hadde aldersgruppen 60 år og eldre (48 %), kvinner (60 %) og alderspensjonister (44 %).



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

De neste spørsmålene i dette kapitlet gikk til de 4653 respondentene (65 % av alle) som hadde syklet i løpet av siste året. Figur 2-2 viser hvordan andel som hadde syklet, varierte med årstid. Nesten alle har syklet når det er sommer, og flere har syklet om våren enn om høsten.

Andelen vintersykling er gjennomgående lav, men varierer mye kommunevis. Kystbyen Fredrikstad har f.eks. en andel som er mange ganger høyere enn i innlandsbyene Kongsvinger og Gjøvik. De som sykler mest om vinteren er aldersgruppen under 30 år (12 %), menn (11 %), de som er på militær- eller siviltjeneste (13 %) og skoleelever/studenter (12 %).



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Vår	66 %	61 %	70 %	62 %	60 %	57 %	68 %	63 %	53 %	63 %
Sommer	98 %	97 %	97 %	97 %	98 %	96 %	98 %	98 %	98 %	98 %
Høst	53 %	45 %	54 %	49 %	49 %	43 %	57 %	54 %	40 %	50 %
Vinter	11 %	8 %	15 %	11 %	8 %	3 %	11 %	10 %	4 %	9 %

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

I de syv sykkelbyene fra 2010 har det bortsett fra i Gjøvik vært til dels betydelig prosentvise økninger i andel som har syklet om vinteren i 2014 (Tabell 2-1). Skedsmo og Ullensaker har f.eks. hatt mer enn en dobling, og samlet økning for alle syv har vært 44 %.

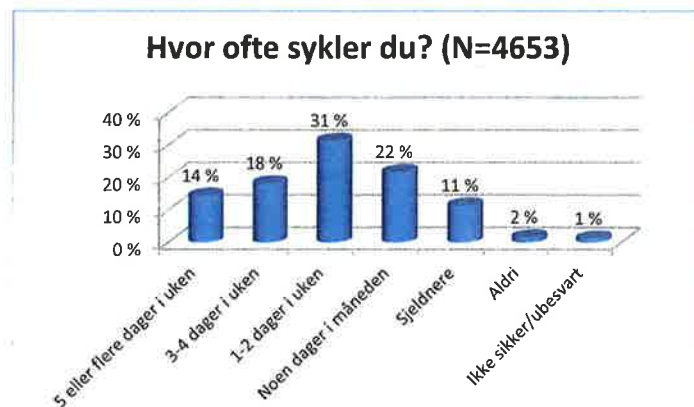
Tabell 2-1: Prosentvis endring i andel som syklet i hver av årstidene 2010-2014

	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Vår	2 %	-3 %	-3 %	1 %	1 %	1 %	-4 %	-1 %
Sommer	0 %	-1 %	-1 %	-1 %	0 %	-1 %	-1 %	-1 %
Høst	4 %	-3 %	-6 %	3 %	-3 %	10 %	-15 %	-2 %
Vinter	51 %	31 %	109 %	123 %	36 %	74 %	-16 %	44 %

Figur 2-3 viser at det vanligste var å sykle 1-2 dager i uken, fulgt av noen dager i måneden.

Som i 2010 hadde Hamar høyest andel som syklet daglig (5 eller flere dager i uken) og Gjøvik lavest andel.

De var de samme gruppene som hadde høy andel vintersykling som også syklet daglig, bortsett fra at det var nesten ingen forskjell på menn og kvinner.



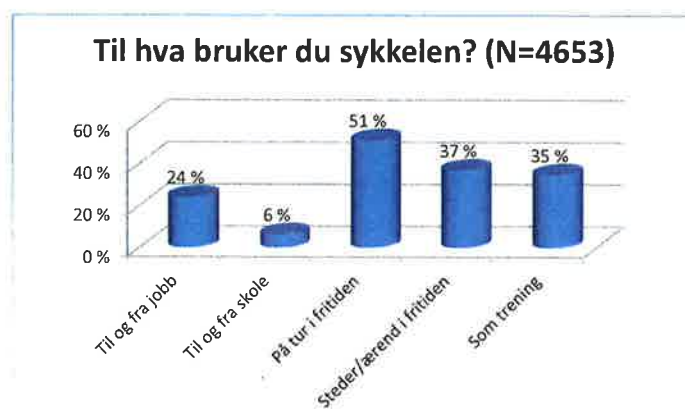
	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
5 eller flere dager i uken	15 %	10 %	18 %	16 %	13 %	10 %	22 %	16 %	8 %	14 %
3-4 dager i uken	18 %	16 %	20 %	16 %	17 %	14 %	22 %	22 %	17 %	18 %
1-2 dager i uken	31 %	30 %	28 %	30 %	35 %	37 %	26 %	30 %	35 %	31 %
Noen dager i måneden	22 %	26 %	19 %	20 %	24 %	23 %	18 %	21 %	24 %	22 %
Sjeldnere	12 %	15 %	12 %	14 %	8 %	12 %	10 %	8 %	13 %	11 %
Aldri	1 %	2 %	2 %	2 %	1 %	2 %	1 %	2 %	2 %	2 %
Ikke sikker/ubesvart	1 %	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %

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

2.2 I hvilke sammenhenger brukes sykkelen?

Figur 2-4 viser resultatene fra spørsmålet om i hvilke sammenhenger sykkelen ble benyttet. Det var anledning til å angi flere svar. Sum i prosent for alle formålene på nederste linje blir derfor større enn 100 %.

Fordelingen på reiseformål er veldig lik fordelingen fra 2010. Sykkelaktiviteten var i stor grad knyttet til fritidsformål. Sykling til og fra jobb forekom sjeldnere enn sykling som trening, og som i 2010 hadde Ullensaker lavest andel jobbsykling og Hamar høyest andel.



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Til og fra jobb	26 %	20 %	26 %	23 %	17 %	19 %	32 %	31 %	19 %	24 %
Til og fra skole	6 %	4 %	8 %	7 %	4 %	4 %	7 %	7 %	7 %	6 %
På tur i fritiden	52 %	50 %	52 %	52 %	54 %	53 %	50 %	45 %	51 %	51 %
Steder/ærend i fritiden	38 %	36 %	44 %	41 %	36 %	30 %	41 %	34 %	29 %	37 %
Som trening	32 %	31 %	26 %	34 %	35 %	38 %	34 %	42 %	40 %	35 %
Sum alle formål	155 %	141 %	156 %	157 %	145 %	144 %	165 %	159 %	145 %	152 %

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

3 SYKKELAKTIVITET I KOMMUNENE

3.1 Sykling på registreringsdagen

Figur 3-1 viser at 13 % av totalutvalget hadde syklet på registreringsdagen. Andelen avtok systematisk med økende alder, fra 16 % i den yngste aldersgruppen til 10 % i den eldste aldersgruppen. Menn (15 %) syklet oftere enn kvinner (12 %), og skoleelever/studenter (22 %) hadde høyeste andel.



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Ja	14 %	10 %	16 %	14 %	12 %	10 %	22 %	15 %	8 %	13 %
Nei	86 %	90 %	84 %	87 %	88 %	90 %	78 %	85 %	92 %	87 %

Figur 3-1: Har du syklet på registreringsdagen?

Det var naturlig nok samvariasjon mellom høye andeler som hadde syklet på registreringsdagen, og høye andeler som hadde syklet i løpet av året (Figur 2-1) og andeler som syklet 5 eller flere dager i uken (Figur 2-3). Tilsvarende var det samvariasjon mellom lave andeler for sykling på registreringsdagen, og lave andeler for sykling i løpet av året og sykling 5 eller flere dager i uken.

Tabell 3-1 viser hvordan andel som syklet endret seg fra 2010 til 2014 i de syv sykkelbyene. Som i 2010 hadde Hamar høyeste andel (22 %) og Gjøvik laveste andel (8 %). Hvis konfidensintervallene for de to årene for en kommune ikke overlapper, er endringen statistisk signifikant på 5 %-nivå. Kun nedgangen på 5 prosentpoeng i Ullensaker er signifikant.

Tabell 3-1: Endring i andel som syklet 2010-2014

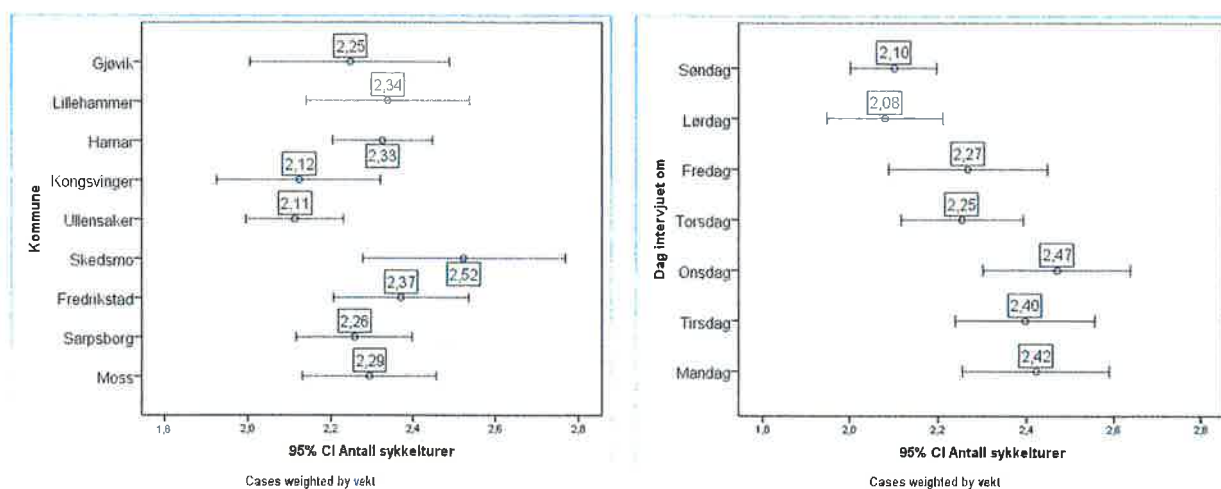
Kommune	Andel som syklet 2010			Andel som syklet 2014			Endring
	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95 % k.i. til	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95 % k.i. til	
Sarpsborg	11 %	9 %	13 %	10 %	8 %	12 %	-1 %
Fredrikstad	19 %	16 %	21 %	16 %	13 %	19 %	-3 %
Skedsmo	13 %	11 %	16 %	13 %	11 %	16 %	0 %
Ullensaker	17 %	14 %	19 %	12 %	10 %	14 %	-5 %
Hamar	19 %	17 %	22 %	22 %	19 %	25 %	3 %
Lillehammer	15 %	12 %	17 %	15 %	13 %	18 %	0 %
Gjøvik	6 %	5 %	8 %	8 %	6 %	10 %	2 %
Totalt	14 %	13 %	15 %	14 %	13 %	15 %	0 %

3.2 Antall sykkelturner

Det var 970 personer som hadde syklet på sin tildelte registreringsdag, og disse hadde gjennomført 2233 turer den dagen, dvs. 2,30 sykkelturner per syklist. Figur 3-2 viser gjennomsnittlig antall med 95 % konfidensintervall for hver kommune og hver ukedag.

Antallet varierte mellom 2,11 i Ullensaker og 2,52 i Skedsmo, og vi kan se at akkurat disse to verdiene var signifikant forskjellige. Det var liten forskjell på gjennomsnittlig antall sykkelturner i forhold til bakgrunnsvariabler.

Når det gjelder variasjon i forhold til hvilken dag det ble intervjuet om, ser vi at antall sykkelturner på mandag, tirsdag og onsdag var signifikant høyere enn antall sykkelturner på lørdag og søndag.



Figur 3-2: Antall sykkelturner per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2233)

I forhold til 2010 har det vært en svak og ikke signifikant økning fra 2,24 til 2,32 sykkelturner per syklist og dag i de syv sykkelbyene (Tabell 3-2). Kommunene Lillehammer, Hamar, Fredrikstad og Skedsmo har økninger, men ingen er signifikante. Som i 2010 er det færre turer per dag i helgene enn på virkedager.

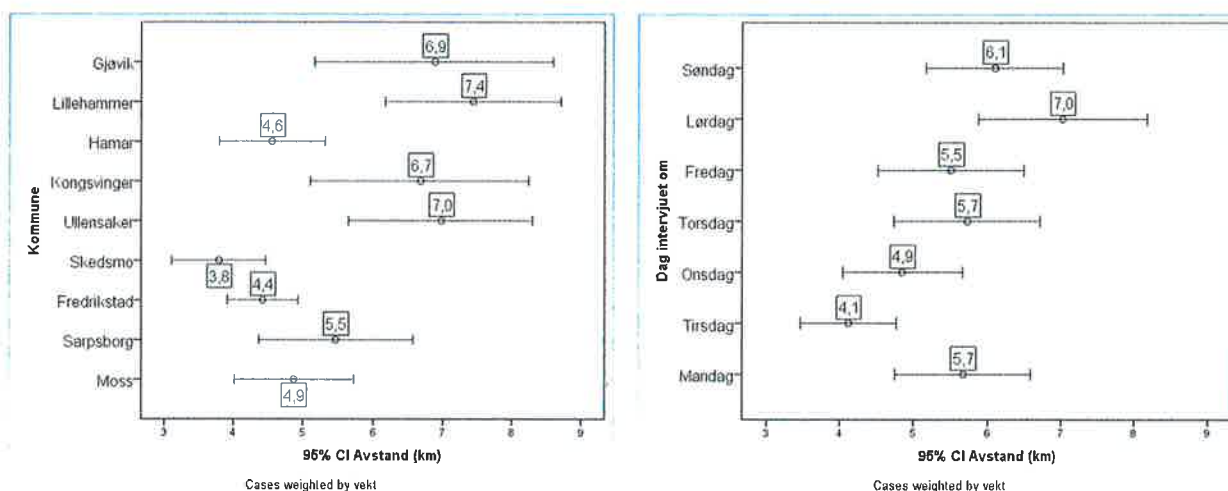
Tabell 3-2: Endring i antall sykkelturner per syklist 2010-2014

Kommune	Antall sykkelturner per syklist 2010			Antall sykkelturner per syklist 2014			Endring
	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95% k.i. til	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95% k.i. til	
Sarpsborg	2,26	2,06	2,45	2,26	2,12	2,40	0,00
Fredrikstad	2,35	2,19	2,51	2,37	2,21	2,53	0,02
Skedsmo	2,15	1,99	2,32	2,52	2,28	2,76	0,37
Ullensaker	2,12	1,95	2,29	2,11	2,00	2,23	-0,01
Hamar	2,29	2,16	2,43	2,33	2,20	2,45	0,03
Lillehammer	2,18	2,05	2,31	2,34	2,14	2,54	0,16
Gjøvik	2,42	2,07	2,78	2,25	2,01	2,48	-0,18
Totalt	2,24	2,18	2,31	2,32	2,26	2,39	0,08

3.3 Avstander

Gjennomsnittlig avstand per sykkelturn var 5,5 km, og den varierte fra 3,8 km i Skedsmo til 7,4 km på Lillehammer. Figur 3-3 viser at det var flere signifikante forskjeller mellom kommuner som hadde de korteste avstandene og kommuner med de lengste avstandene. Aldersgruppen 30-44 år (6,3 km) skilte seg ut i forhold til de som var 60 år og eldre (4,5 km), og menn (6,7 km) i forhold til kvinner (4,0 km).

Som i 2010 hadde lørdag de lengste sykkelturene, fulgt av søndag.



Figur 3-3: Avstand per sykkelturn i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2167)

Gjennomsnittlig turlengde i sykkelbyene har økt med 0,3 km fra 2010, og det er bare Skedsmo og Fredrikstad som ikke har hatt økning (Tabell 3-3). Tre kommuner har hatt signifikante endringer i gjennomsnittlig avstand per sykkelturn; en økning med 1,5 km i Sarpsborg, en økning med 1,1 km i Ullensaker og en nedgang med 1,3 km i Skedsmo. På samme måte som i 2010 er gjennomsnittsturene lengre i helgene enn på virkedager.

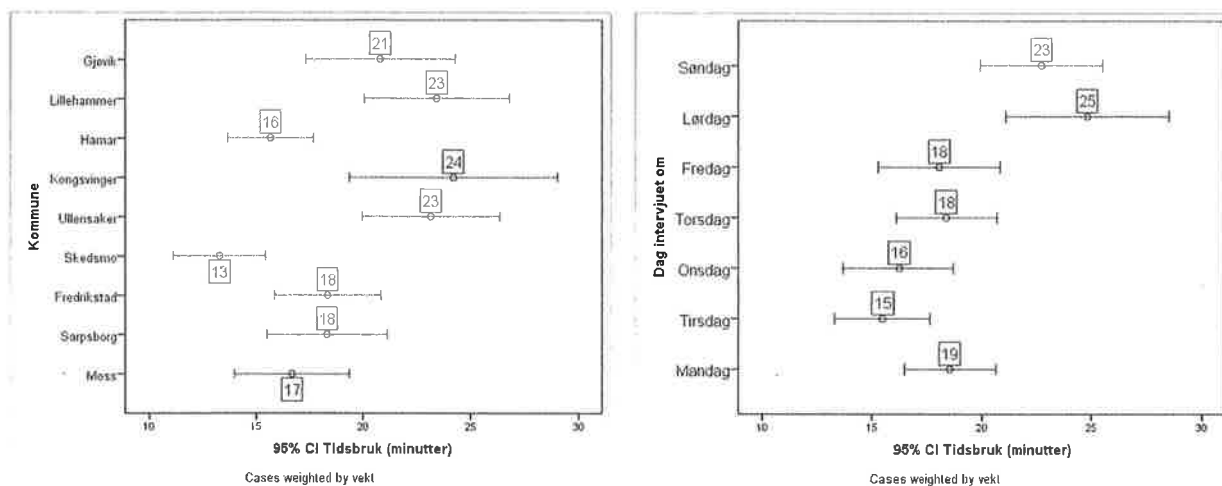
Tabell 3-3: Endring i avstand per sykkelturn 2010-2014

Kommune	Reiselengde (km) per sykkelturn 2010			Reiselengde (km) per sykkelturn 2014			Endring
	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95% k.i. til	Gj.sn.	95 % k.i. fra	95% k.i. til	
Sarpsborg	4,0	3,4	4,6	5,5	5,3	5,6	1,5
Fredrikstad	5,0	4,5	5,5	4,4	4,3	4,6	-0,6
Skedsmo	5,1	4,1	6,0	3,8	3,5	4,0	-1,3
Ullensaker	5,9	4,8	6,9	7,0	6,9	7,1	1,1
Hamar	4,2	3,5	4,9	4,6	4,4	4,7	0,3
Lillehammer	6,4	4,9	7,8	7,4	7,2	7,6	1,1
Gjøvik	6,4	4,5	8,2	6,9	6,6	7,1	0,5
Totalt	5,2	4,8	5,5	5,5	5,1	5,8	0,3

3.4 Tidsbruk

Gjennomsnittlig varighet per sykkeltur var 19 minutter, og den varierte mellom 13 minutter i Skedsmo og 24 minutter på Kongsvinger (Figur 3-4). Mønstrer var naturlig nok ikke så ulikt det vi så foran, for hvordan gjennomsnittlige avstander varierte. Menn brukte gjennomsnittlig 21 minutter per sykkeltur, mens kvinner brukte 16 minutter.

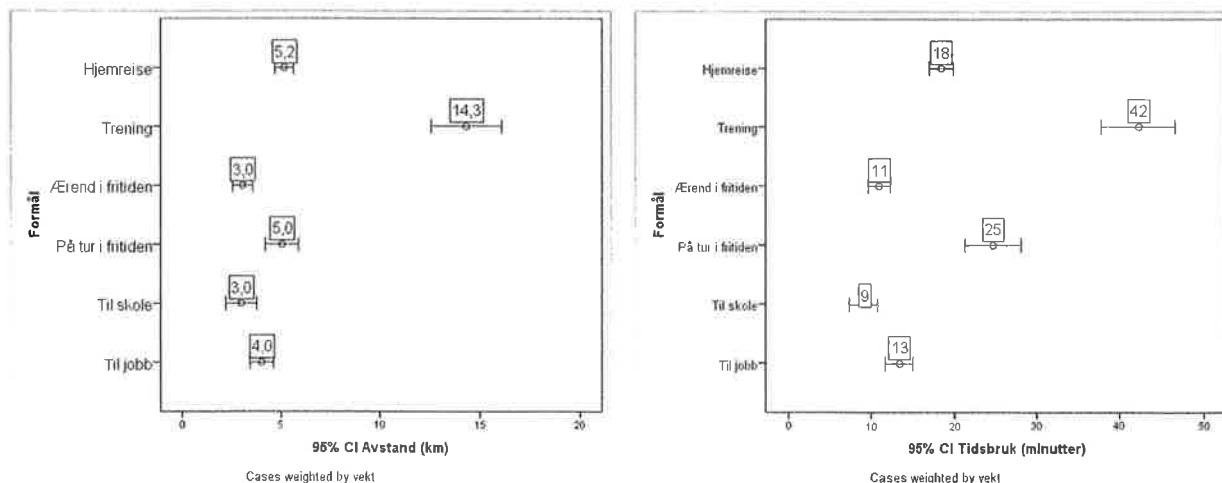
På samme måte som for avstander, var varigheten av sykkelturene vesentlig lengre på lørdager og søndager enn ellers i uka.



Figur 3-4: Tidsbruk per sykkeltur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=2123)

3.5 Formål med sykkelturene

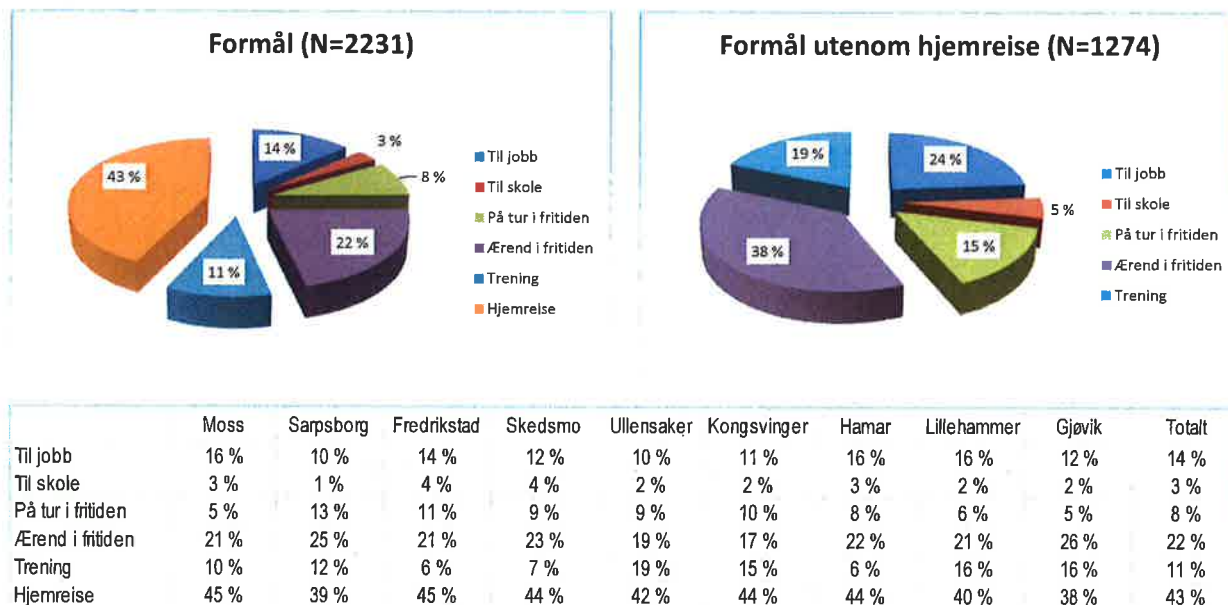
Figur 3-5 viser at sykkelturene med trening som formål er vesentlig lengre og har lengre varighet enn sykkelturene med andre formål.



Figur 3-5: Avstand og tidsbruk i forhold til formål

Figur 3-6 viser fordelingen på hovedformål for de sykkelturene som ble gjennomført. I reisevaneundersøkelser er det formålet på turens endepunkt som definerer reiseformålet, og hvert nytt formål definerer en ny tur. Andel hjemreiser utgjorde 43 %, og det betyr at gjennomsnittlig antall enkeltturer per turkjede med sykkel var rundt 2,3.

Hvis vi ser på sykling til jobb, så varierte den fra 10 % i Sarpsborg og Ullensaker til 16 % på Hamar og Lillehammer.

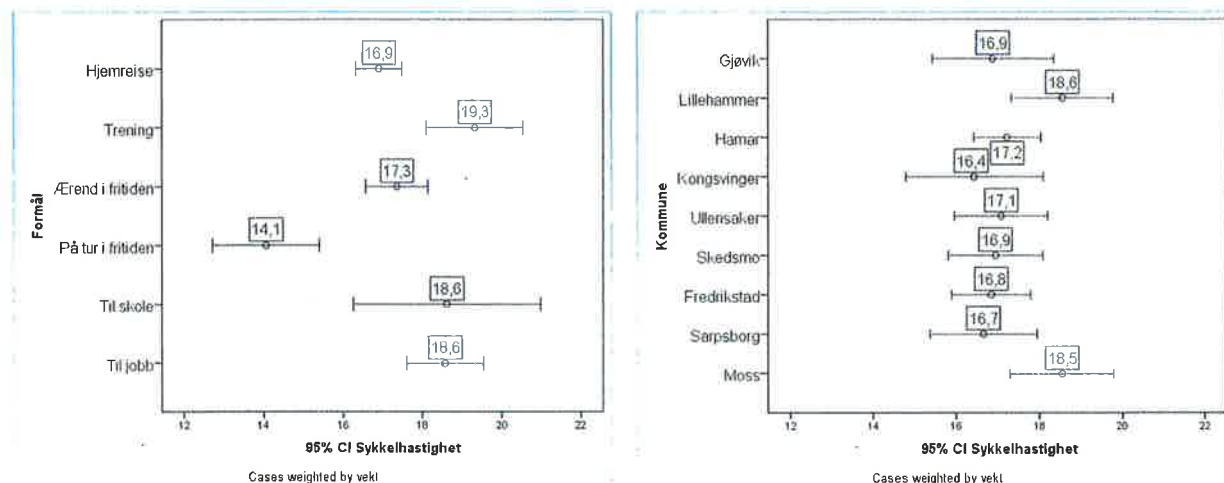


Figur 3-6: Reiseformål for de registrerte sykkelturene

Fordelingen på formål utenom hjemreise er veldig lik den fra 2010, men det har vært en svak økning i turer knyttet til respondentenes fritid fra 69 % til 72 %.

3.6 Sykkelhastigheter

Gjennomsnittlige sykkelhastigheter ble beregnet ut fra respondentenes egne anslag på hvor mange kilometer de hadde syklet og hvor lang tid de brukte på hver sykkeltur. Etter at et fåtall ekstreme verdier var utelukket, ble gjennomsnittsverdien 17,3 km/t. Figur 3-7 viser at turer til jobb, skole og trening alle lå på rundt 19 km/t, mens på tur i fritiden hadde lavest hastighet med 14 km/t. På Lillehammer og i Moss var sykkelhastighetene noe høyere enn i de andre kommunene.



Figur 3-7: Gjennomsnittlige sykkelhastigheter (km/t) i forhold til formål og utvalgsområde (N=1976)

Aldersgruppene under 30 år og 45-59 år hadde noe høyere sykkelhastigheter enn de øvrige (18,0 km/t), og menn forflyttet seg gjennomgående raskere (18,3 km/t) enn kvinner (16,2 km/t).

Gjennomsnittlige sykkelhastigheter ble beregnet i Sykkelundersøkelsen for Osloområdet i 2011² men ikke for Region øst i 2010. Gjennomsnittsverdien for Region øst i 2014 på 17,3 km/t er veldig lik de som ble beregnet for Bærum, Opegård og Oslo sør i 2011. Vi ser også samme tendens til at hastigheten øker noe med økende avstand. For Region øst var den 16 km/t for turer som var 5 km eller kortere, 19 km/t for turer på 6-10 km og 24 km/t for turer lengre enn 10 km.

² Tretvik, Terje (2011) *Sykkelundersøkelse 2011 Osloområdet*. SINTEF Rapport A20116.

3.7 Transportarbeid og antall turer med sykkel

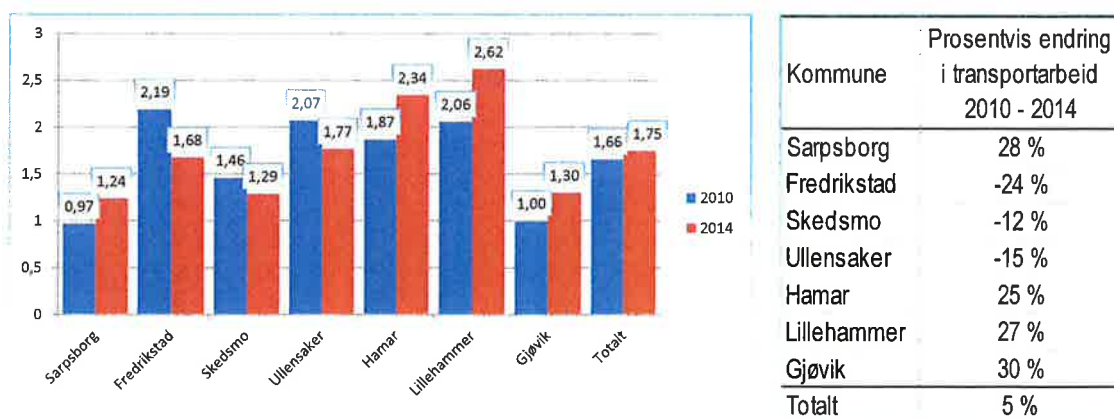
På samme måte som i sykkelbyundersøkelsen for Region øst i 2010, er det beregnet transportarbeid med sykkel per innbygger per dag (Tabell 3-4). For en gjennomsnittsdag blir denne indikatoren produktet av tre faktorer; (1) Andel som hadde syklet, (2) Antall sykkelturner per syklist og (3) Reiselengden i km per sykkelturn.

Målt med denne indikatoren har Lillehammer kommet best ut, fulgt av Hamar. Transportarbeidet med sykkel per person i Sarpsborg, Skedsmo og Gjøvik ligger på under halvparten av det Lillehammer kan vise til.

Tabell 3-4: Hovedtall for sykkelaktivitet i kommunene

Kommune	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Moss	0,14	2,29	0,32	4,87	1,55
Sarpsborg	0,10	2,26	0,23	5,47	1,24
Fredrikstad	0,16	2,37	0,38	4,42	1,68
Skedsmo	0,13	2,52	0,34	3,79	1,29
Ullensaker	0,12	2,11	0,25	6,97	1,77
Kongsvinger	0,10	2,12	0,21	6,68	1,43
Hamar	0,22	2,33	0,51	4,56	2,34
Lillehammer	0,15	2,34	0,35	7,44	2,62
Gjøvik	0,08	2,25	0,19	6,88	1,30
Totalt	0,13	2,30	0,31	5,46	1,69

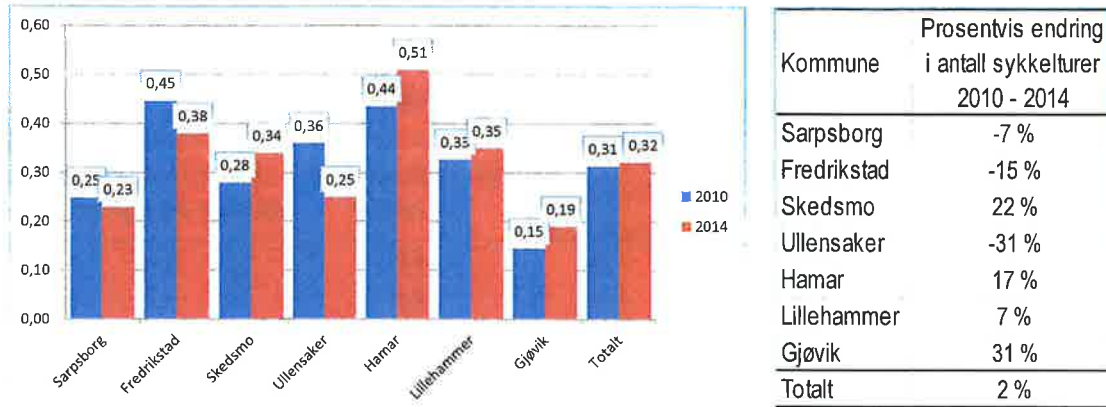
Hvis vi bare ser på de syv sykkelbyene som har blitt undersøkt begge årene, viser Figur 3-8 at samlet har det vært en økning i transportarbeid på 5 %. Sarpsborg, Hamar, Lillehammer og Gjøvik har hatt økning, og Fredrikstad, Skedsmo og Ullensaker har hatt nedgang.



Figur 3-8: Endringer i transportarbeid med sykkel per innbygger per dag 2010-2014

Hvis vi ser bort fra lengden på sykkelturene, er antall sykkelturner per innbygger per dag en annen interessant indikator for sykkelaktivitet. Tabell 3-4 på forrige side viser at sett i forhold til innbyggertallet, var det flest sykkelturner på Hamar, fulgt av Fredrikstad og Lillehammer.

Når det gjaldt de syv sykkelbyene, var det en samlet økning i antall sykkelturner på bare 2 % (Figur 3-9). Her var det Gjøvik som kom best ut, fulgt av Skedsmo og Hamar.



Figur 3-9: Endringer i antall sykkelturner per innbygger per dag 2010-2014

Tabell 3-5 viser hvordan sykkelaktiviteten artet seg for undergrupper av befolkningen. Menn har vært mer aktive enn kvinner i alle aldersgruppene, og aldersgruppen 30-44 år vært mest aktive i form av utførte personkilometer med sykkel, mens aldersgruppen under 30 år har vært mest aktive i form av antall sykkelturner.

Tabell 3-5: Sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn

Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Antall sykkelturner per syklist	(1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag
Under 30 år	Mann	0,17	2,31	0,38	5,69	2,19
	Kvinne	0,15	2,30	0,35	4,82	1,69
	Totalt	0,16	2,31	0,37	5,30	1,95
30-44 år	Mann	0,16	2,28	0,36	8,04	2,90
	Kvinne	0,14	2,23	0,31	4,12	1,28
	Totalt	0,15	2,25	0,34	6,26	2,11
45-59 år	Mann	0,15	2,21	0,33	7,67	2,53
	Kvinne	0,12	2,28	0,27	3,09	0,83
	Totalt	0,13	2,24	0,30	5,66	1,69
60 år og eldre	Mann	0,11	2,39	0,27	5,14	1,40
	Kvinne	0,09	2,48	0,22	3,85	0,85
	Totalt	0,10	2,43	0,24	4,51	1,10
Totalt	Mann	0,15	2,29	0,34	6,67	2,25
	Kvinne	0,12	2,32	0,28	4,03	1,14
	Totalt	0,13	2,30	0,31	5,46	1,69

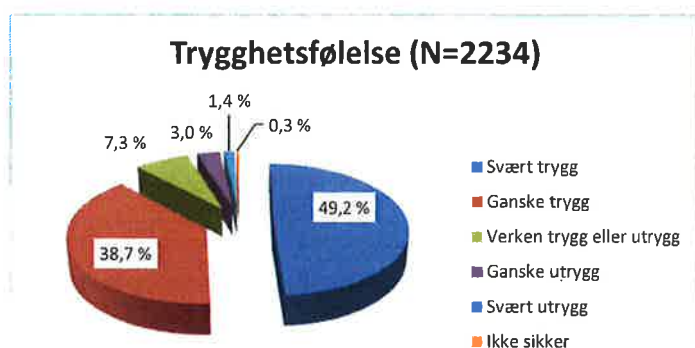
4 TRYGGHETSFØLELSE OG ULYKKESERFARING

4.1 Trygghetsfølelse

De som hadde syklet på registreringsdagen, fikk spørsmål om hvor trygge eller utrygge de følte seg som syklist på hver av strekningene de hadde syklet (Figur 4-1).

I Tabell 4-1 er andel utrygge (ganske eller svært utrygg) fordelt på kommune, aldersgruppe og kjønn. Andelen utrygge var høyest i Ullensaker og Sarpsborg, og lavest på Lillehammer og i Fredrikstad. Andelen som følte seg utrygge økte med økende alder, og kvinner var mer utrygge enn menn.

Som i 2010 følte rundt halvparten seg svært trygg, og Skedsmo hadde høyeste andel svært trygg begge årene.



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Svært trygg	51 %	42 %	46 %	59 %	43 %	46 %	49 %	50 %	54 %	49 %
Ganske trygg	36 %	40 %	43 %	29 %	40 %	39 %	43 %	40 %	36 %	39 %
Verken trygg eller utrygg	9 %	11 %	10 %	5 %	6 %	9 %	5 %	6 %	6 %	7 %
Ganske utrygg	2 %	3 %	2 %	5 %	4 %	4 %	2 %	2 %	3 %	3 %
Svært utrygg	2 %	4 %	0 %	1 %	5 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Ikke sikker	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %

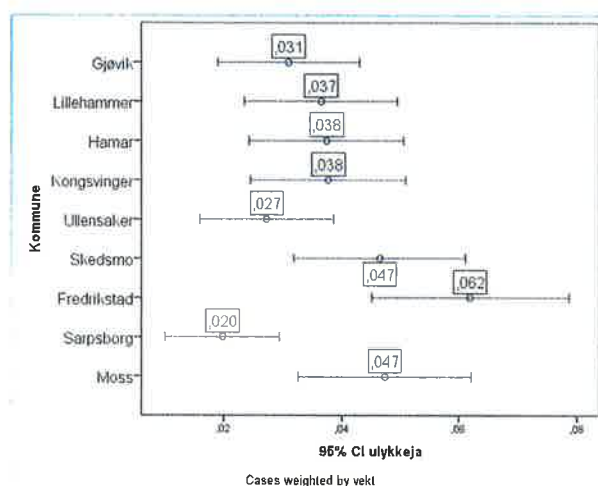
Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg føler du deg når du sykler denne strekningen?

Tabell 4-1: Utrygghetsfølelse i forhold til kommune, aldersgruppe og kjønn

Andel ganske eller svært utrygg		Andel ganske eller svært utrygg	
Kommune:		Aldersgruppe:	
Moss	4,1 %	Under 30 år	3,0 %
Sarpsborg	7,3 %	30-44 år	3,8 %
Fredrikstad	2,1 %	45-59 år	5,2 %
Skedsmo	6,5 %	60 år og eldre	6,3 %
Ullensaker	9,5 %	Kjønn:	
Kongsvinger	4,8 %	Mann	3,3 %
Hamar	2,7 %	Kvinne	5,7 %
Lillehammer	2,1 %	Gjennomsnitt	
Gjøvik	4,3 %	4,4 %	

4.2 Ulykkeserfaring

3,8 % av alle som ble intervjuet hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Figur 4-2 viser at andelen var signifikant høyere i både Skedsmo, Fredrikstad og Moss enn i Sarpsborg, som hadde laveste andel.



Figur 4-2: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke siste to år (N=7212)

Tabell 4-2 viser at andel med ulykkeserfaring i løpet av siste to år hadde en tendens til å avta med økende alder, og menn hadde oftere ulykkeserfaring enn kvinner.

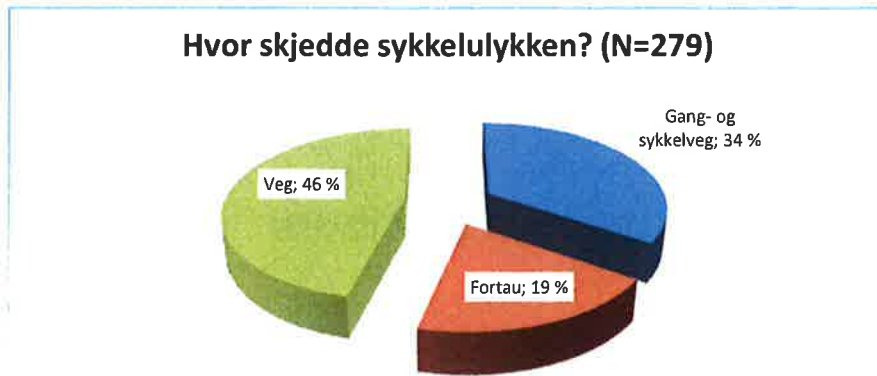
Tabell 4-2: Ulykkeserfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn

Andel med ulykkeserfaring	
Aldersgruppe:	
Under 30 år	7,1 %
30-44 år	3,5 %
45-59 år	3,6 %
60 år og eldre	1,5 %
Kjønn:	
Mann	4,6 %
Kvinne	3,1 %
Gjennomsnitt	3,8 %

Det var en økning i andel med ulykkeserfaring fra 2010 (2,5 %) til 2014 (3,8 %). I begge årene hadde Sarpsborg lavest andel.

Figur 4-3 viser hvor ulykkene hadde skjedd, for de 279 respondentene med ulykkeserfaring. Det var store forskjeller mellom kommunene hvis vi f.eks. ser på andel som skjedde på veg. Den var 67 % i Kongsvinger og 57 % på Hamar, sammenlignet med 30 % i Fredrikstad og 31 % i Sarpsborg.

Samlet sett var det tre prosentpoeng nedgang i andel ulykker på veg og tre prosentpoeng økning på fortau, fra 2010 til 2014.

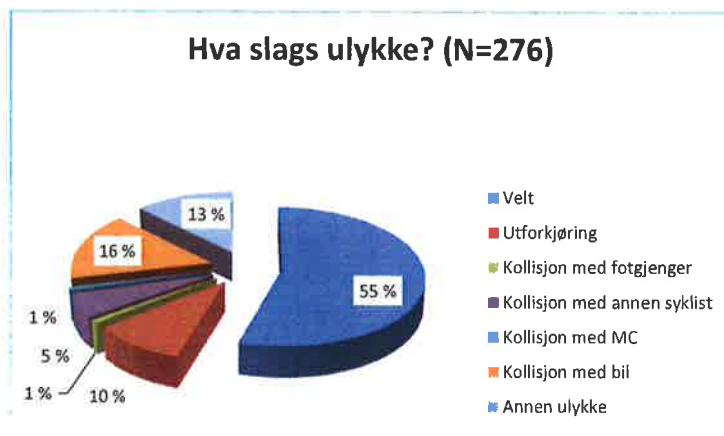


	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Gang- og sykkelveg	26 %	50 %	48 %	35 %	36 %	27 %	27 %	23 %	40 %	34 %
Fortau	28 %	19 %	22 %	27 %	5 %	7 %	17 %	23 %	16 %	19 %
Veg	46 %	31 %	30 %	38 %	59 %	67 %	57 %	53 %	44 %	46 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Figur 4-3: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist

Figur 4-4 viser hvordan ulykkeshendelsene fordelte seg prosentvis på type sykkelulykker. Menn (68 %) var noe oftere utsatt for singelulykker (velt eller utforkjøring) enn kvinner (60 %).

Samlet sett utgjorde singelulykker 65 %, akkurat som i 2010.



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Velt	68 %	75 %	56 %	33 %	62 %	47 %	52 %	53 %	58 %	55 %
Utfor kjøring	5 %	0 %	10 %	19 %	5 %	23 %	3 %	3 %	13 %	10 %
Kollisjon med fotgjenger	0 %	6 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Kollisjon med annen syklist	5 %	0 %	6 %	8 %	5 %	0 %	10 %	7 %	4 %	5 %
Kollisjon med MC	3 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
Kollisjon med bil	8 %	0 %	16 %	22 %	19 %	13 %	23 %	20 %	17 %	16 %
Annen ulykke	11 %	19 %	10 %	14 %	10 %	17 %	13 %	17 %	8 %	13 %

Figur 4-4: Type ulykke man hadde vært involvert i

5 SYKKELBRUK RELATERT TIL BAKGRUNNSVARIABLER

Figur 5-1 viser hvor ofte folk oppga å ha syklet på den tiden av året undersøkelsen ble gjort, dvs. våren/sommeren 2014. Til forskjell fra Figur 2-3 foran, som bare gjaldt de som hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året, ser vi her på alle respondentene, og vi har slått sammen noen av svarkategoriene.

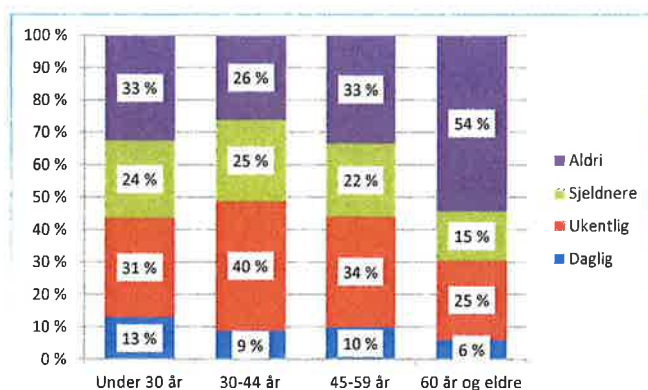
Samlet sett var det færre som syklet daglig i 2014 (9 %) enn i 2010 (12 %), og det var en liten økning i andel som aldri syklet fra 35 % i 2010 til 37 % i 2014. I begge årene hadde Hamar høyeste andel som syklet daglig, og Gjøvik laveste andel.



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Daglig	9 %	6 %	12 %	10 %	9 %	6 %	15 %	11 %	5 %	9 %
Ukentlig	30 %	27 %	34 %	30 %	37 %	31 %	35 %	34 %	31 %	32 %
Sjeldnere	20 %	24 %	22 %	22 %	22 %	21 %	20 %	18 %	22 %	21 %
Aldri	40 %	44 %	32 %	38 %	32 %	42 %	30 %	37 %	41 %	37 %

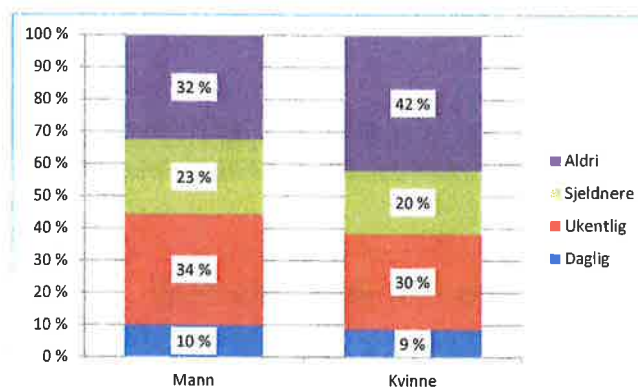
Figur 5-1: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?

Figur 5-2 viser at personer under 30 år er de som oftest sykler daglig, mens personer som er 60 år eller eldre har lavest tendens til å sykle daglig. Over halvparten av personene i den eldste gruppen sykler aldri.



Figur 5-2: Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe

Figur 5-3 viser igjen som vi har sett foran at menn har en noe høyere sykkelaktivitet enn kvinner. 42 % av kvinnene sykler aldri, mot 32 % av menn.



Figur 5-3: Hvor ofte sykkel i forhold til kjønn

Det var samme type resultater for sykkelbruk i forhold til aldersgruppe og kjønn i 2014 som i 2010.

Hvor ofte sykkel relatert til hhv aldersgruppe og kjønn, er vist kommunevis i Vedlegg D.

6 KONKLUSJON

Samlet sett var det 65 % av totalutvalget på 7 212 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året, og bare 9 % når det var vinter. Selv om det fremdeles er få som sykler om vinteren, har det vært en samlet økning i vintersykling på 44 % i de syv sykkelbyene. I Ullensaker og Skedsmo er vintersyklingen mer enn doblet.

Samlet sett for de syv sykkelbyene har det ikke vært signifikante endringer i andel som syklet, antall sykkelturer per syklist eller avstand per sykkeltur. På bynivå var det signifikant nedgang i andel som syklet i Ullensaker, signifikant økning i avstand per sykkeltur i Sarpsborg og Ullensaker og signifikant nedgang i Skedsmo.

Transportarbeid med sykkel per innbygger per dag er den viktigste parameteren for å måle endring i sykkelaktivitet fra 2010 til 2014. Det har vært en samlet økning i denne parameteren på 5 %, men denne gjennomsnittsverdien dekker over store forskjeller mellom sykkelbyene. Transportarbeidet har økt i fire byer; Gjøvik +30 %, Sarpsborg +28 %, Lillehammer +27 % og Hamar +25 %. I tre byer har transportarbeidet minnet; Fredrikstad -24 %, Ullensaker -15 % og Skedsmo -12 %.

Sykkelaktiviteten kan også måles som antall sykkelturer per innbygger per dag. Denne parameteren har samlet økt med 2 %. Den har også økt i fire byer; Gjøvik +31 %, Skedsmo +22 %, Hamar +17 % og Lillehammer +7 %. I tre byer har den minnet; Ullensaker -31 %, Fredrikstad -15 % og Sarpsborg -7 %.

Vedlegg A: Gjennomførings- og frafallsrapport med spørreskjema



**Gjennomførings- og
frafallsrapport**

Sykkelbyundersøkelse i 9 byer i
Region øst

28. april – 28. juni 2014
Oppdragsgiver: SINTEF

  www.esomaranalyse.com **respons**

Gjennomføring

Sykkelbyundersøkelsen på Østlandet ble gjennomført i perioden 28. april - 28. juni 2014. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket nummer både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områder. Fordelingen mellom de to var 40 % fasttelefon og 60 % mobiltelefon.

Det er totalt 9 kommuner som det er intervjuet i i denne undersøkelsen. Undersøkelsen bygger på en tilsvarende undersøkelse gjennomført i 2010. Den undersøkelsen omfattet 7 av kommunene. Spørsmålene i undersøkelsen er noe færre enn i 2014, men bortsett fra det de samme som den gang. Derimot er antall kommuner denne gang utvidet med Moss og Kongsvinger.

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

Moss:	801
Fredrikstad:	800
Sarpsborg:	801
Skedsmo:	800
Ullensaker:	801
Lillehammer:	801
Hamar:	802
Gjøvik:	804
Kongsvinger:	802

Totalt: 7212

respons

Utvalg og frafall

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

Moss

Ubesvart:	660
Nekt:	1806
Antall intervju:	801

Bruttoutvalg: 3267

Sarpsborg

Ubesvart:	662
Nekt:	1957
Antall intervju:	801

Bruttoutvalg: 3420

Fredrikstad

Ubesvart:	645
Nekt:	1841
Antall intervju:	800

Bruttoutvalg: 3286

Skedsmo

Ubesvart:	639
Nekt:	2010
Antall intervju:	800

Bruttoutvalg: 3449

Ullensaker

Ubesvart:	695
Nekt:	1739
Antall intervju:	801

Bruttoutvalg: 3255

respons

Lillehammer

Ubesvart: 636
Nei: 1688
Antall intervju: 801

Bruttoutvalg: 3143

Hamar

Ubesvart: 688
Nei: 1891
Antall intervju: 802

Bruttoutvalg: 3381

Gjøvik

Ubesvart: 668
Nei: 1901
Antall intervju: 804

Bruttoutvalg: 3373

Kongsvinger

Ubesvart: 710
Nei: 2002
Antall intervju: 802

Bruttoutvalg: 3314

respons

Vedlegg: Spørreskjema

INTRO

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

HVIS FLERE:

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

NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN

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

HVIS RINGT MOBILTELEFONNUMMER:

400. Hva er postnummeret der du bor?

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

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

ALLE

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

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

HVIS JA I SPM 103

104. Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

LES OPP FLERE SVAR MULIG

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

respons

HVIS JA I SPM 103

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

LES OPP

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

HVIS JA I SPM 103

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

LES OPP FLERE SVAR MULIG

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

HVIS JA I SPM 103

107. Syklet du igår?

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

HVIS JA I SPM 107

Vi skal nå se litt nærmere på de sykkelturene du hadde igår.

Med sykkelstur mener vi alle turer eller ærend du hadde med sykkel som transportmiddel.
F.eks. regner vi det å sykle til jobb eller skole som en tur og fra jobb/skole og hjem som en ny tur.

208. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din igår, hva var hovedformålet med denne?

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

209. Hvor startet denne sykkelturen?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

respons

210. Hvor syklet du til på denne sykkelturen?

HUSK AT EN SYKKELTUR SKAL HA ET ANNET ENDEPUNKT ENN STARTPUNKTET!
IKKE "FRA EGET HJEM" TIL "EGET HJEM"!!

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

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

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

NOTER ANTALL KILOMETER

0=IKKE SIKKER

1=EN KILOMETER ELLER MINDRE

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

NOTER ANTALL MINUTTER

0=IKKE SIKKER

1=ETT MINUTT ELLER MINDRE

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

LES OPP 1-5

1: Svært trygg

2: Ganske trygg

3: Verken trygg eller utrygg

4: Ganske utrygg

5: Svært utrygg

6: Ikke sikker

215. Hadde du flere turer på sykkel i går?

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

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

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS JA STILLES SPØRSMÅL 208-214 FOR NESTE SYKKELTUR.

respons

TIL ALLE

301a. Har du i løpet av de siste to årene vært utsatt for en ulykke som syklist?
I tilfelle skjedde dette på...

- 1: Gang- og sykkelveg
- 2: Fortau
- 3: Veg
- 4: Nei, ikke utsatt for ulykke
- 5: Ikke sikker/ubesvart

HVIS UTSATT FOR ULYKKE

301b. Hva slags ulykke var dette?
Vær det... ?

LES OPP

- 1: Velt
- 2: Utforkjøring
- 3: Kollisjon med fotgjenger
- 4: Kollisjon med annen syklist
- 5: Kollisjon med moped/motorsykel
- 6: Kollisjon med bil
- 7: Annen ulykke..... NOTÉR
- 8: Ubesvart

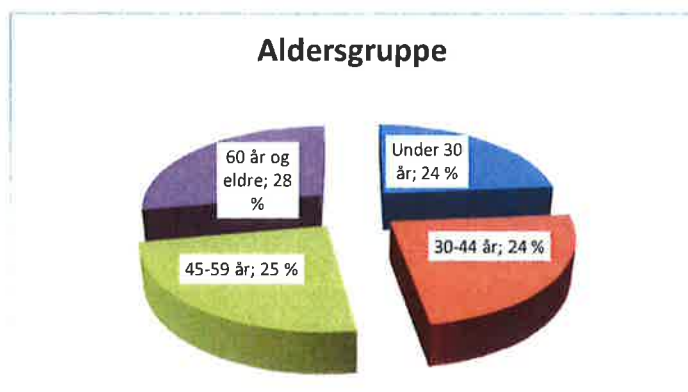
Bakgrunnsspørsmål:

408. Kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne

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

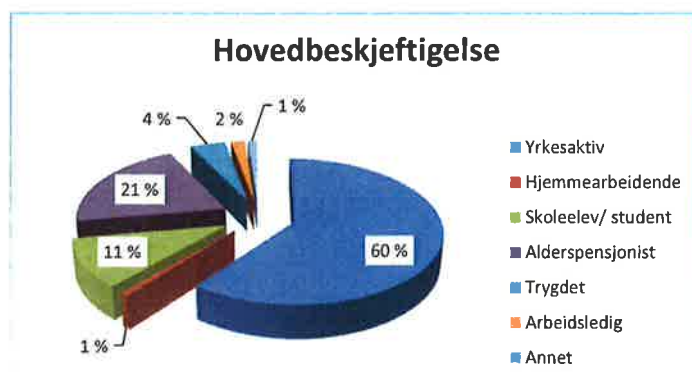
respons

Vedlegg B: Bakgrunnsvariabler samlet og kommunevis (uvektet)


	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Under 30 år	24 %	25 %	22 %	26 %	25 %	15 %	22 %	28 %	25 %	24 %
30-44 år	25 %	25 %	25 %	23 %	27 %	21 %	26 %	22 %	20 %	24 %
45-59 år	25 %	26 %	25 %	24 %	20 %	27 %	25 %	24 %	27 %	25 %
60 år og eldre	26 %	24 %	28 %	27 %	28 %	37 %	27 %	26 %	28 %	28 %



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Mann	51 %	54 %	50 %	50 %	52 %	55 %	52 %	50 %	57 %	52 %
Kvinne	49 %	46 %	50 %	50 %	48 %	45 %	48 %	50 %	43 %	48 %



	Moss	Sarpsborg	Fredrikstad	Skedsmo	Ullensaker	Kongsvinger	Hamar	Lillehammer	Gjøvik	Totalt
Yrkesaktiv	58 %	61 %	55 %	62 %	65 %	56 %	63 %	63 %	59 %	60 %
Hjemmearbeidende	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Skoleelev/ student	12 %	10 %	11 %	13 %	8 %	6 %	10 %	13 %	14 %	11 %
Militærtjeneste/ siviltjeneste	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Alderspensionist	20 %	18 %	22 %	19 %	20 %	27 %	21 %	18 %	19 %	20 %
Trygdet	6 %	4 %	7 %	3 %	3 %	6 %	3 %	3 %	4 %	4 %
Arbeidsledig	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %	2 %
Annet	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	1 %
Uoppgitt	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Vedlegg C: Sykkelaktivitet i forhold til aldersgruppe og kjønn i hver kommune

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Moss	Under 30 år	Mann	0,19	2,38	6,07	2,78
		Kvinne	0,15	2,25	6,63	2,18
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,33</i>	<i>6,30</i>	<i>2,50</i>
	30-44 år	Mann	0,20	2,45	7,72	3,71
		Kvinne	0,16	2,00	2,83	0,89
		<i>Totalt</i>	<i>0,18</i>	<i>2,25</i>	<i>5,82</i>	<i>2,31</i>
	45-59 år	Mann	0,16	2,12	4,69	1,61
		Kvinne	0,13	2,25	2,20	0,65
		<i>Totalt</i>	<i>0,15</i>	<i>2,18</i>	<i>3,60</i>	<i>1,15</i>
	60 år og eldre	Mann	0,09	2,75	2,68	0,64
		Kvinne	0,07	2,25	2,83	0,44
		<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>2,51</i>	<i>2,75</i>	<i>0,53</i>
Totalt	Mann	0,16	2,39	5,66	2,14	
	Kvinne	0,12	2,17	3,77	0,99	
	<i>Totalt</i>	<i>0,14</i>	<i>2,29</i>	<i>4,87</i>	<i>1,55</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Sarpsborg	Under 30 år	Mann	0,08	2,00	3,25	0,54
		Kvinne	0,11	2,33	4,93	1,25
		<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,19</i>	<i>4,12</i>	<i>0,86</i>
	30-44 år	Mann	0,13	2,15	7,86	2,14
		Kvinne	0,13	2,08	3,36	0,89
		<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,12</i>	<i>5,69</i>	<i>1,53</i>
	45-59 år	Mann	0,11	2,33	10,54	2,81
		Kvinne	0,07	2,29	3,94	0,59
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,32</i>	<i>8,21</i>	<i>1,73</i>
	60 år og eldre	Mann	0,09	2,22	5,85	1,17
		Kvinne	0,09	2,63	2,57	0,61
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,44</i>	<i>3,92</i>	<i>0,86</i>
Totalt	Mann	0,10	2,19	7,33	1,65	
	Kvinne	0,10	2,33	3,51	0,80	
	<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,26</i>	<i>5,47</i>	<i>1,24</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturer per syklister	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Fredrikstad	Under 30 år	Mann	0,23	2,29	3,34	1,77
		Kvinne	0,18	2,31	4,61	1,92
		<i>Totalt</i>	<i>0,21</i>	<i>2,30</i>	<i>3,87</i>	<i>1,84</i>
	30-44 år	Mann	0,17	2,22	7,98	3,01
		Kvinne	0,12	2,73	2,89	0,91
		<i>Totalt</i>	<i>0,14</i>	<i>2,43</i>	<i>5,75</i>	<i>1,99</i>
	45-59 år	Mann	0,18	2,44	5,23	2,34
		Kvinne	0,16	2,39	3,73	1,46
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,41</i>	<i>4,56</i>	<i>1,91</i>
	60 år og eldre	Mann	0,14	2,50	3,24	1,11
		Kvinne	0,10	2,23	4,20	0,98
		<i>Totalt</i>	<i>0,12</i>	<i>2,37</i>	<i>3,64</i>	<i>1,03</i>
Totalt	Mann	0,18	2,35	4,81	2,05	
	Kvinne	0,14	2,39	3,90	1,30	
	<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,37</i>	<i>4,42</i>	<i>1,68</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturer per syklister	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Skedsmo	Under 30 år	Mann	0,15	2,88	3,33	1,40
		Kvinne	0,20	2,40	5,18	2,49
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,61</i>	<i>4,26</i>	<i>1,92</i>
	30-44 år	Mann	0,15	2,27	5,79	1,99
		Kvinne	0,16	2,36	3,39	1,27
		<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,31</i>	<i>4,56</i>	<i>1,64</i>
	45-59 år	Mann	0,07	2,00	4,07	0,61
		Kvinne	0,13	2,17	2,50	0,68
		<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,10</i>	<i>3,08</i>	<i>0,64</i>
	60 år og eldre	Mann	0,12	3,33	2,47	0,99
		Kvinne	0,10	2,91	2,67	0,75
		<i>Totalt</i>	<i>0,11</i>	<i>3,12</i>	<i>2,56</i>	<i>0,86</i>
Totalt	Mann	0,12	2,63	3,91	1,28	
	Kvinne	0,15	2,43	3,67	1,29	
	<i>Totalt</i>	<i>0,13</i>	<i>2,52</i>	<i>3,79</i>	<i>1,29</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Ullensaker	Under 30 år	Mann	0,13	1,93	5,37	1,37
		Kvinne	0,08	2,14	5,67	1,02
		<i>Totalt</i>	<i>0,11</i>	<i>2,01</i>	<i>5,50</i>	<i>1,20</i>
	30-44 år	Mann	0,14	2,13	8,71	2,57
		Kvinne	0,18	2,21	7,43	3,03
		<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,17</i>	<i>7,97</i>	<i>2,80</i>
	45-59 år	Mann	0,09	2,00	14,93	2,55
		Kvinne	0,10	2,38	2,35	0,55
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,19</i>	<i>8,40</i>	<i>1,68</i>
	60 år og eldre	Mann	0,13	1,92	7,20	1,75
		Kvinne	0,09	2,18	2,73	0,55
		<i>Totalt</i>	<i>0,11</i>	<i>2,04</i>	<i>5,14</i>	<i>1,14</i>
Totalt	Mann	0,12	2,01	8,61	2,10	
	Kvinne	0,12	2,22	5,41	1,43	
	<i>Totalt</i>	<i>0,12</i>	<i>2,11</i>	<i>6,97</i>	<i>1,77</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Kongsvinger	Under 30 år	Mann	0,16	2,17	7,83	2,64
		Kvinne	0,16	2,29	2,88	1,02
		<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,22</i>	<i>5,27</i>	<i>1,82</i>
	30-44 år	Mann	0,09	2,25	7,50	1,47
		Kvinne	0,08	2,17	2,69	0,47
		<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>2,21</i>	<i>5,23</i>	<i>0,97</i>
	45-59 år	Mann	0,12	2,29	8,81	2,47
		Kvinne	0,08	1,75	5,14	0,72
		<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,07</i>	<i>7,54</i>	<i>1,58</i>
	60 år og eldre	Mann	0,08	1,92	11,60	1,87
		Kvinne	0,06	2,00	6,67	0,83
		<i>Totalt</i>	<i>0,07</i>	<i>1,96</i>	<i>9,21</i>	<i>1,30</i>
Totalt	Mann	0,11	2,16	8,84	2,14	
	Kvinne	0,09	2,08	4,13	0,77	
	<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,12</i>	<i>6,68</i>	<i>1,43</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Hamar	Under 30 år	Mann	0,30	2,19	3,91	2,53
		Kvinne	0,27	2,47	4,68	3,10
		<i>Totalt</i>	<i>0,28</i>	<i>2,32</i>	<i>4,28</i>	<i>2,80</i>
	30-44 år	Mann	0,26	2,19	7,69	4,43
		Kvinne	0,16	2,20	5,09	1,83
		<i>Totalt</i>	<i>0,21</i>	<i>2,20</i>	<i>6,71</i>	<i>3,14</i>
	45-59 år	Mann	0,31	2,19	5,49	3,72
		Kvinne	0,20	2,43	2,70	1,34
		<i>Totalt</i>	<i>0,25</i>	<i>2,29</i>	<i>4,26</i>	<i>2,49</i>
	60 år og eldre	Mann	0,14	2,27	2,65	0,86
		Kvinne	0,16	2,67	3,91	1,69
		<i>Totalt</i>	<i>0,15</i>	<i>2,50</i>	<i>3,43</i>	<i>1,32</i>
Totalt	Mann	0,25	2,20	5,05	2,76	
	Kvinne	0,20	2,47	4,03	1,95	
	<i>Totalt</i>	<i>0,22</i>	<i>2,33</i>	<i>4,56</i>	<i>2,34</i>	

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturner per sykklist	(3): Reiselengde (km) per sykkelturn	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Lillehammer	Under 30 år	Mann	0,16	2,45	12,10	4,63
		Kvinne	0,17	2,24	4,78	1,85
		<i>Totalt</i>	<i>0,16</i>	<i>2,34</i>	<i>8,51</i>	<i>3,28</i>
	30-44 år	Mann	0,22	2,22	8,45	4,12
		Kvinne	0,15	2,50	2,71	1,02
		<i>Totalt</i>	<i>0,19</i>	<i>2,34</i>	<i>6,12</i>	<i>2,64</i>
	45-59 år	Mann	0,24	2,14	10,30	5,20
		Kvinne	0,10	2,70	3,19	0,89
		<i>Totalt</i>	<i>0,17</i>	<i>2,32</i>	<i>7,67</i>	<i>2,98</i>
	60 år og eldre	Mann	0,14	2,50	6,97	2,52
		Kvinne	0,06	2,14	7,93	1,05
		<i>Totalt</i>	<i>0,10</i>	<i>2,38</i>	<i>7,26</i>	<i>1,70</i>
	Totalt	Mann	0,19	2,31	9,53	4,09
		Kvinne	0,12	2,38	4,31	1,21
		<i>Totalt</i>	<i>0,15</i>	<i>2,34</i>	<i>7,44</i>	<i>2,62</i>

Kommune	Aldersgruppe	Kjønn	(1): Andel som hadde syklet	(2): Andel sykkelturer per syklist	(3): Reiselengde (km) per sykkeltur	(1)*(2)*(3): Persomkm med sykkel per innbygger per dag
Gjøvik	Under 30 år	Mann	0,11	2,43	7,88	2,04
		Kvinne	0,06	1,75	3,40	0,33
		<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>2,21</i>	<i>6,95</i>	<i>1,27</i>
	30-44 år	Mann	0,09	2,88	12,09	3,06
		Kvinne	0,10	1,71	3,42	0,59
		<i>Totalt</i>	<i>0,09</i>	<i>2,27</i>	<i>8,58</i>	<i>1,83</i>
	45-59 år	Mann	0,08	2,22	10,60	1,78
		Kvinne	0,08	1,75	3,43	0,49
		<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>1,98</i>	<i>7,29</i>	<i>1,14</i>
	60 år og eldre	Mann	0,10	2,08	7,48	1,63
		Kvinne	0,06	3,00	3,05	0,59
		<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>2,47</i>	<i>5,19</i>	<i>1,06</i>
Totalt	Mann	0,09	2,39	9,37	2,11	
	Kvinne	0,07	2,07	3,27	0,50	
	<i>Totalt</i>	<i>0,08</i>	<i>2,25</i>	<i>6,88</i>	<i>1,30</i>	

Vedlegg D: Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe og kjønn i hver kommune

Kommune		Aldersgrupper				Totalt
		Under 30 år	30-44 år	45-59 år	60 år og eldre	
Moss	Daglig	12,7%	11,7%	9,3%	4,3%	9,2%
	Ukentlig	28,6%	37,2%	35,1%	20,4%	29,8%
	Sjeldnere	24,3%	20,7%	22,7%	15,7%	20,6%
	Aldri	34,4%	30,3%	33,0%	59,6%	40,3%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Sarpsborg	Daglig	8,1%	3,1%	4,7%	6,3%	5,6%
	Ukentlig	18,2%	40,9%	31,6%	18,6%	26,9%
	Sjeldnere	32,3%	28,5%	23,2%	13,1%	23,9%
	Aldri	41,4%	27,5%	40,5%	62,0%	43,5%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Fredrikstad	Daglig	16,7%	10,3%	14,1%	8,7%	12,4%
	Ukentlig	39,9%	38,0%	32,3%	28,3%	34,4%
	Sjeldnere	22,7%	26,6%	22,2%	15,5%	21,5%
	Aldri	20,7%	25,0%	31,3%	47,5%	31,7%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Skedsmo	Daglig	15,5%	9,4%	9,3%	7,4%	10,5%
	Ukentlig	26,2%	37,6%	34,2%	21,8%	30,1%
	Sjeldnere	21,8%	24,4%	24,9%	14,9%	21,6%
	Aldri	36,4%	28,6%	31,6%	55,9%	37,8%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ullensaker	Daglig	13,0%	10,2%	5,4%	7,5%	9,2%
	Ukentlig	28,0%	46,2%	41,1%	29,3%	36,7%
	Sjeldnere	19,8%	22,5%	28,6%	19,0%	22,4%
	Aldri	39,1%	21,2%	24,9%	44,3%	31,7%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Kongsvinger	Daglig	8,8%	4,9%	5,6%	4,7%	5,9%
	Ukentlig	30,9%	37,8%	35,9%	21,7%	30,6%
	Sjeldnere	22,1%	32,3%	18,2%	15,5%	21,1%
	Aldri	38,1%	25,0%	40,4%	58,1%	42,4%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hamar	Daglig	22,7%	13,5%	20,7%	6,8%	15,3%
	Ukentlig	28,4%	47,4%	36,2%	29,6%	34,6%
	Sjeldnere	21,6%	24,0%	20,2%	16,0%	20,0%
	Aldri	27,3%	15,2%	22,9%	47,6%	30,0%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Lillehammer	Daglig	12,3%	11,9%	14,7%	4,8%	10,6%
	Ukentlig	39,2%	39,9%	31,6%	27,7%	34,2%
	Sjeldnere	20,8%	21,4%	18,4%	14,3%	18,5%
	Aldri	27,8%	26,8%	35,3%	53,2%	36,7%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Gjøvik	Daglig	7,5%	3,9%	4,7%	3,9%	5,0%
	Ukentlig	36,3%	34,8%	30,7%	24,0%	31,1%
	Sjeldnere	29,4%	25,4%	24,0%	12,7%	22,4%
	Aldri	26,9%	35,9%	40,6%	59,4%	41,5%
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kommune		Kjønn		Totalt
		Mann	Kvinne	
Moss	Daglig	12,4%	6,1%	9,2%
	Ukentlig	31,6%	28,3%	29,9%
	Sjeldnere	23,8%	17,2%	20,4%
	Aldri	32,2%	48,4%	40,4%
		100,0%	100,0%	100,0%
Sarpsborg	Daglig	5,1%	6,2%	5,6%
	Ukentlig	30,8%	23,0%	26,8%
	Sjeldnere	26,0%	22,0%	24,0%
	Aldri	38,1%	48,9%	43,6%
		100,0%	100,0%	100,0%
Fredrikstad	Daglig	13,8%	11,1%	12,4%
	Ukentlig	34,4%	34,2%	34,3%
	Sjeldnere	23,0%	20,4%	21,7%
	Aldri	28,8%	34,4%	31,7%
		100,0%	100,0%	100,0%
Skedsmo	Daglig	8,8%	11,9%	10,4%
	Ukentlig	36,5%	23,9%	30,2%
	Sjeldnere	23,2%	20,1%	21,7%
	Aldri	31,5%	44,0%	37,8%
		100,0%	100,0%	100,0%
Ullensaker	Daglig	7,9%	10,6%	9,2%
	Ukentlig	35,6%	37,8%	36,7%
	Sjeldnere	25,5%	19,1%	22,3%
	Aldri	30,9%	32,5%	31,7%
		100,0%	100,0%	100,0%
Kongsvinger	Daglig	4,8%	6,8%	5,9%
	Ukentlig	34,2%	27,0%	30,5%
	Sjeldnere	22,7%	19,7%	21,2%
	Aldri	38,3%	46,5%	42,5%
		100,0%	100,0%	100,0%
Hamar	Daglig	18,5%	12,3%	15,3%
	Ukentlig	32,4%	36,8%	34,7%
	Sjeldnere	23,9%	16,5%	20,1%
	Aldri	25,2%	34,4%	29,9%
		100,0%	100,0%	100,0%
Lillehammer	Daglig	12,5%	8,9%	10,6%
	Ukentlig	39,5%	29,4%	34,3%
	Sjeldnere	17,1%	19,8%	18,5%
	Aldri	30,9%	41,9%	36,6%
		100,0%	100,0%	100,0%
Gjøvik	Daglig	5,8%	4,2%	5,0%
	Ukentlig	34,8%	27,3%	31,1%
	Sjeldnere	23,6%	21,4%	22,5%
	Aldri	35,8%	47,0%	41,5%
		100,0%	100,0%	100,0%



Teknologi for et bedre samfunn

www.sintef.no