

# Har sykkelparkering potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid?

**Marthe Stranden**

Bygg- og miljøteknikk

Innlevert: Mai 2013

Hovedveileder: Torbjørn Haugen, BAT

Medveileder: Ann Karin Midtgaard, Statens vegvesen

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Institutt for bygg, anlegg og transport



**48Norges teknisk-  
naturvitenskapelige universitet  
NTNU**

**Fakultet for ingeniørvitenskap og teknologi  
Institutt for bygg, anlegg og transport**



## **MASTEROPPGAVE VÅREN 2013**

Marthe Stranden

Har sykkelparkering potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid?  
Does bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work?

### **Bakgrunn/Problemstilling**

I følge Nasjonal transportplan 2014-2023 skal den fremtidige transportveksten i de store byene tas av kollektivtransport, sykkel og gange. I forbindelse med dette fokuserer Statens Vegvesen i stor grad på muligheten for å ta mye av transportveksten på sykkel, siden kundegrunnlaget for kollektivtransport mange steder er begrenset. En slik satsing krever kunnskap blant annet om hvilke potensiale ulike sykkelfremmende tiltak har for sykkelandelen.

I dag jobber flere virksomheter systematisk for å motivere ansatte til bruke sykkel på reiser til/fra arbeid, og legger til rette for dette på ulike måter. Blant virkemidlene som benyttes er gode sykkelparkeringsanlegg. Om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid er imidlertid lite undersøkt. Dette er derfor et virkemiddel det ønskes mer kunnskap om.

Hovedmålet med denne masteroppgaven er å undersøke om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

## **Oppgaven**

I denne oppgaven skal det undersøkes om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Arbeidet vil være en del av grunnlaget for Statens vegvesen sitt arbeid med å fremme bruken av sykkel som transportmiddel.

Oppgaven deles i tre hoveddeler:

I den første delen skal det gjennomføres et litteraturstudium for å se på internasjonale og nasjonale erfaringer med sykkelparkering.

I del to av oppgaven skal det settes opp en problemstilling basert på litteraturstudiet. Videre skal det designes og gjennomføres en undersøkelse blant utvalgte virksomheter i Norge. Her forventes det en diskusjon av metodikk og begrunnelse for valg av virksomheter.

I den tredje delen skal resultatene fra undersøkelsene presenteres, analyseres og diskuteres. Dersom tilgjengelige data ikke er tilstrekkelig for å trekke endelige konklusjoner skal kandidaten komme med forslag til opplegg og omfang på supplerende undersøkelser.

## Generelt om oppgaveinnhold og presentasjon

Oppgaveteksten er ment som en ramme for kandidatens arbeid. Justeringer vil kunne skje underveis. Eventuelle justeringer må skje i samråd med veileder og faglærer ved instituttet samt med ekstern samarbeidspartner.

Ved bedømmelsen legges det vekt på grundighet i bearbeidningen og selvstendighet i vurderinger og konklusjoner, samt at framstillingen er velredigert, klar, entydig og ryddig uten å være unødig voluminøs.

Besvarelsen skal inneholde

- Standard rapportforside
- Oppgavetekst og sammendrag
- Innholdsfortegnelse inkl. oversikt over vedlegg og bilag
- Hovedteksten
- Referanser til kildemateriale som ikke er av generell karakter, dette gjelder også for muntlig informasjon og opplysninger
- Besvarelsen skal ha komplett paginering

## Hva skal innleveres

- Fra og med 2012 skjer innlevering av Masteroppgaven elektronisk via IVT-fakultetets webløsning for masteroppgaver, DAIM (Digital arkivering og innlevering av masteroppgaver) innen fristen. Studentene forutsettes å sette seg inn i hvordan dette skal gjøres i god tid før innleveringsfristen.
- Dette innebærer at det trykkes 4 innbundne kopier, hvorav 3 går til instituttet og 1 til studenten. Instituttet betaler for disse 4 kopiene. Studentene kan selv bestille ekstra kopier via DAIM-systemet
- Eventuelt: X avtalte tilleggs kopier for formidling til ekstern samarbeidspartner (dekkes av instituttet eller ekstern partner)

Dokumentasjon samlet inn under arbeidet med oppgaven leveres inn sammen med besvarelsen som ZIP-fil gjennom DAIM-systemet.

Den innleverte masteroppgaven med bilag kan av NTNU fritt benyttes til undervisnings- og forskningsformål. Ved bruk ut over dette, som utgivelse og annen økonomisk utnyttelse, må det inngås særskilt avtale mellom NTNU og kandidaten.

## HMS

NTNU legger stor vekt på sikkerheten til den enkelte arbeidstaker og student. Den enkeltes sikkerhet skal komme i første rekke og ingen skal ta unødige sjanser for å få gjennomført arbeidet. Studenten skal derfor ved uttak av Masteroppgaven få utdelt brosjyren ”Helse, miljø og sikkerhet ved feltarbeid m.m. ved NTNU”.

Dersom studenten i arbeidet med masteroppgaven skal delta i feltarbeid, tokt, befarings, feltkurs eller ekskursjoner, skal studenten sette seg inn i ”Retningslinje HMS ved feltarbeid m.m.” Dokumentet finnes på fakultetets HMS-sider på nettet, se <http://www.ivt.ntnu.no/adm/hms/>. Studenter har ikke full forsikringsdekning gjennom sitt forhold til NTNU. Dersom du som student ønsker samme forsikringsdekning som tilsatte ved universitetet, anbefales det at du tegner

reiseforsikring og personskadeforsikring. Mer om forsikringsordninger for studenter finnes på samme lenke som ovenfor.

**Oppstart og innleveringsfrist:**

Arbeidet med oppgaven starter 14.01.2013.

Besvarelsen, som beskrevet ovenfor, skal leveres innen 10.06.2013.

Ansvarlig faglærer ved instituttet: Torbjørn Haugen

Øvrig(e) veileder(e) hos ekstern(e) samarbeidspartner(e): Ann Karin Midtgaard, Statens vegvesen

Trondheim, 14.01.2012

---

(Signert)  
Faglærer  
Institutt for bygg, anlegg og transport

## FORORD

Denne rapporten dokumenterer arbeidet mitt med den avsluttende masteroppgaven ved institutt for Bygg, Anlegg og Transport (BAT), faggruppe Vei, transport og geomatikk ved Norges tekniske-naturvitenskaplige universitet (NTNU) våren 2013. Arbeidsmengden skal tilsvare 30 studiepoeng.

I oppgaven undersøkes det om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Oppgaven er utført som et oppdrag for Statens vegvesen Region Sør.

En stor takk rettes til mine to veiledere; førstelektor Torbjørn Haugen ved NTNU og seniorrådgiver Ann Karin Midtgaard ved Statens vegvesen Region Sør.

Jeg ønsker også å takke kontaktpersonene mine for godt samarbeid; Inge Andersen og Svein Wiggen ved St.Olavs Hospital, Vibeke Skjåvik ved DSB og Tore Kvaal ved Statens vegvesen Region Midt-Norge.

Tilslutt vil jeg takke alle som har bidratt med gode råd, inspirasjon og motivasjon i løpet av arbeidsperioden.

Trondheim, 10 Juni, 2013.

Marthe Stranden

---

## SAMMENDRAG

I følge Nasjonal transportplan 2014-2023 sin sykkelstrategi, skal sykkeltrafikken i Norge utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023. For å oppnå dette målet, kreves det blant annet at stat, fylkeskommuner, kommuner, skoleverket, næringslivet og andre går sammen om å skape en kultur hvor sykling blir et mer naturlig reisemiddel enn hva det er i dag.

I dag jobber flere virksomheter systematisk med å motivere ansatte til å bruke sykkel som transportmiddel til/fra arbeid, og legger til rette for dette på ulike måter. Et av virkemidlene er gode sykkelparkeringsanlegg. Om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid er imidlertid usikker. Hovedmålet med denne oppgaven er derfor å undersøke om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. I forbindelse med denne problemstillingen, undersøkes betydningen av Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg, og ulike generelle sykkelfremmende tiltak for bruken av sykkel på reiser til/fra arbeid.

For å studere internasjonale og nasjonale erfaringer med sykkelparkering, har ulike litteratur blitt gjennomgått. Litteraturstudiet viste at det finnes få nasjonale- og internasjonale studier med fokus på effekten av sykkelparkering, og om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. De studiene som finnes, viser at god sykkelinfrastruktur i hovedsak har større betydning for sykkelandelen enn hva trygg sykkelparkering har, likevel har sykkelparkeringsanlegg potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

Med utgangspunkt i litteraturstudiet og oppgavens problemstilling, ble det designet og gjennomført en spørreundersøkelse blant ansatte ved tre norske virksomheter. Samtlige virksomheter hadde på ulike måter og i ulik grad tilrettelagt for sykling til/fra arbeid.

Resultatene fra spørreundersøkelsen viste at god sykkelparkering har betydning for ansattes valg av sykkel som transportmiddel. Det kan derfor tyde på at sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

Videre viste resultatene fra undersøkelsen at sykkelparkeringsanlegg med fokus på sikkerhet mot tyveri, tilstrekkelig med plasser, kort avstand til målpunkt og beskyttelse mot vær, hadde svært stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

Selv om god sykkelinfrastruktur i flere undersøkelser har vist seg å ha større betydning for sykkelandelen til/fra arbeid, enn hva sykkelparkeringsanlegg har, viste resultatene fra denne undersøkelsen at det var lite som skilte mellom betydningen av gode sykkelparkeringsanlegg (avlåst sykkelparkering og sykkelparkering under tak) og god sykkelinfrastruktur (egen gang- og sykkelvei og bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien) for valg av sykkel til/fra arbeid.

I rapporten er det anbefalt konkrete forslag for videre arbeid med temaet.



## ABSTRACT

According to the Norwegian National Transport plan 2014-2023 bicycle strategy; 8 percent of all journeys shall be performed by bicycle by 2023. To achieve this goal, there has to be a cooperation between the state, counties, municipalities, schools, businesses and others about creating a culture where cycling is a more natural mode of transportation than what it is today.

Today, several companies are systematically working on motivating their employees to use bicycles as their form of transportation to/from work, and facilitates for this in many different ways. One of the means are good bicycle parking. Whether bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work is uncertain. In this study, the main objective is to investigate if bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work. In this context, the significance of the national road administrations ideal quality requirements for bicycle parking facilities, and various general cycling promotion measures for using bicycle for journeys to/from work, are being investigated.

For international and national experiences with bicycle parking, different literature have been studied. The study showed that there are only a few studies about the effect of bicycle parking, and if bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work. The existing studies, shows that good bicycle infrastructure normally has a greater significance on the bike share than what bicycle parking has, still bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work.

Based on the literature review and the chosen topic, a survey was designed and conducted among employees in three Norwegian companies. All of the companies had facilitated for cycling to/from work in different ways and in different degrees.

The results from the survey showed that good bicycle parking affects the employee's choice of using bicycle as their transportation mode. This may indicate that bicycle parking has the potential to increase the proportion of bicycle journeys to/from work.

Furthermore, the study showed that bicycle parking facilities focusing on security against theft, sufficient capacity, short distance to the destination and protection against weather, had great importance for the choice of using bicycle to/from work.

Although good cycling infrastructure in several studies has been shown to have a greater impact for the choice of using bicycle to/from work, than what bicycle parking has, the results from this study showed that there was little to distinguish between the importance of good bicycle parking (lockable bicycle parking and bicycle parking under roof) and good cycling infrastructure (separate pedestrian and bicycle paths and better maintenance of the road/pedestrian paths and bicycle paths) for the choice of using bicycle to/from work.

In the report, specific proposals for further work are being recommended.

## INNHold

|   |      |
|---|------|
| FORORD .....  | IV   |
| SAMMENDRAG .....  | V    |
| ABSTRACT .....  | VI   |
| FIGURLISTE .....  | VIII |
| TABELLISTE .....  | IX   |
| 1. INNLEDNING .....   | 1    |
| 2. BAKGRUNN .....   | 3    |
| 2.1 Nasjonale reisevaner .....  | 3    |
| 2.2 Internasjonal og nasjonal erfaring med sykkelparkeringsanlegg .....                         | 7    |
| 3. GJENNOMFØRING OG METODE .....  | 15   |
| 3.1 Valg av virksomheter .....  | 15   |
| 3.2 Metode .....  | 16   |
| 3.3 Spørreundersøkelse .....  | 16   |
| 3.4 Datamateriale .....   | 17   |
| 4. ST.OLAVS HOSPITAL, UNIVERSITETSSYKEHUSET I MIDT NORGE .....                                  | 18   |
| 5. SPAREBANK 1 SMN MIDT-NORGE .....   | 21   |
| 6. STATENS VEGVESEN REGION MIDT-NORGE .....   | 24   |
| 7. DSB, TØNSBERG .....  | 25   |
| 8. OPPSUMMERING: VIRKSOMHETENS SYKKELFREMMEDE TILTAK .....                                      | 27   |
| 9. RESULTAT .....   | 29   |
| 9.1 Spørreundersøkelsens deltakere .....  | 29   |
| 9.2 Betydning av ulike sykkelfremmende tiltak for sykkelandelen .....                           | 35   |
| 9.3 Betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for sykkelandelen ..... | 40   |
| 9.4 Oppsummering av resultater fra spørreundersøkelsen .....                                    | 45   |
| 10. ANALYSE- OG DISKUSJON AV INTERVJU OG RESULTATER .....                                       | 47   |
| 10.1 Virksomhetenes helhetlig policy/tenking/ambisjoner for reiser til/fra arbeid .....         | 47   |
| 10.2 De mest viktige sykkelfremmende tiltakene .....  | 48   |
| 10.3 De minst viktige sykkelfremmende tiltakene .....   | 50   |
| 10.4 De mest viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg .....                          | 52   |
| 10.5 De minst viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg .....                         | 54   |
| 11. PERSONLIGE ERFARINGER OG NYTTIG LÆRDOM .....  | 55   |
| 12. KONKLUSJON .....  | 56   |
| REFERANSER .....  | 58   |
| VEDLEGG .....   | 61   |
| Vedlegg 1. Spørreundersøkelse .....   | 62   |
| Vedlegg 2. Intervju med virksomhetenes kontaktperson .....                                      | 68   |
| Vedlegg 3. Datamateriale fra litteraturstudiet .....  | 70   |
| Vedlegg 4: Resultat fra spørreundersøkelse ved St.Olavs Hospital, avd. Øya .....                | 71   |
| Vedlegg 4: Resultat fra spørreundersøkelse ved Statens vegvesen Region Midt-Norge .....         | 143  |
| Vedlegg 6: Resultat fra spørreundersøkelse ved DSB, Tønsberg .....                              | 160  |

## FIGURLISTE

|  |    |
|--|----|
| Figur 1 Andel reiser med sykkel ved ulike reisemål. 2009. [6].....   | 3  |
| Figur 2. Andel sykkelreiser ved ulike reiselengder [6] .....   | 3  |
| Figur 3. Tilgang på transportmiddel [6] .....  | 4  |
| Figur 4.Transportmiddelbruk på reiser til/fra arbeid. 1992-2009 [5] .....  | 5  |
| Figur 5. Betydning av avstand og høydeforskjell på sykkelandelen[18].....  | 6  |
| Figur 6.Vurdering av hvilke tiltak som har størst betydning for å øke sykkelandelen på reise til arbeid. Reiser under 5 km i Oslo 1996 [13]. .....           | 10 |
| Figur 7. Etterspørseffekt av ulike sykkelparkeringsanlegg. Tønsberg [13]. .....  | 10 |
| Figur 8. Betydning av ulike tilretteleggingstiltak har for villigheten til å sykle på reiser til/fra arbeid som er 5 km eller kortere. Oslo [13]. .....      | 11 |
| Figur 9. Bilde t.v.: virksomheter i Sør-Trøndelag [19] [20] [21]. Bilde t.h. virksomhet i Tønsberg, Vestfold [22]. .....                                     | 15 |
| Figur 10. St.Olavs Hospital, Øya, Trondheim [23] .....   | 18 |
| Figur 11. Avlåste, innendørs sykkelparkeringsanlegg ved St.Olavs Hospital.....   | 18 |
| Figur 12. Avlåste, utendørs sykkelparkeringsanlegg ved St.Olavs Hospital.....  | 19 |
| Figur 13. Utendørs sykkelparkering; t.v. standard sykkelstativ, t.h. dobbel sykkelparkering under tak .....  | 19 |
| Figur 14. Integreert sykkelstativ med uttrekkbar metallklaff til sykkellås designet av Asplan Viak, Sør-Trøndelag .....                                      | 20 |
| Figur 15. Elektrisk dør for syklist i parkeringskjeller .....  | 21 |
| Figur 16. Dusj- og garderobe fasiliteter med tilgang til låsbare skap og mulighet for tørking av klær.....   | 22 |
| Figur 17. Parkeringsanlegg for sykkel i parkeringskjeller .....  | 22 |
| Figur 18. Selvbetjent sykkelverksted .....   | 23 |
| Figur 19. Statens hus, Sør-Trøndelag [27]. .....   | 24 |
| Figur 20. Sykkelparkeringsrom i parkeringskjeller.....   | 24 |
| Figur 21. Sykkelstativ i parkeringsrom .....   | 24 |
| Figur 22. DSB sitt hovedkontor i Tønsberg [22].....  | 25 |
| Figur 23. Utendørs sykkelstativ ved DSB, Tønsberg .....  | 25 |
| Figur 24. Innendørs sykkelparkering i DSB sin parkeringskjeller .....  | 26 |
| Figur 25. Ansatte ved DSB kan låne sykkel i arbeidstiden .....   | 26 |
| Figur 26. Dusj- og garderobefasiliteter. DSB.....  | 27 |
| Figur 27. Spørreundersøkelse: kjønn. (Oppgitt i %) .....   | 30 |
| Figur 28. Spørreundersøkelse: alder (Oppgitt i %) .....  | 30 |
| Figur 29. Spørreundersøkelse: avstand mellom hjem og arbeidsplass. (Oppgitt i %).....  | 31 |
| Figur 30. Maksimal gangavstand mellom sykkelparkeringsanlegg og mål .....  | 32 |
| Figur 31. Ansattes kjennskap til virksomhetenes sykkelvennlige tilbud (oppgitt i prosent).....   | 34 |
| Figur 32. St.Olavs Hospital, avd. Øya: betydning av ulike sykkelvennlige tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....                             | 35 |
| Figur 33. SVV, Region Midt-Norge: betydning av ulike sykkelvennlige tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....                                  | 37 |
| Figur 34. DSB, Tønsberg: betydning av ulike sykkelvennlige tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid 38   | 38 |
| Figur 35.Betydningen av ulike sykkelvennlige tiltak samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid....   | 39 |
| Figur 36. St.Olavs Hospital, avd. Øya: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid ..... | 40 |
| Figur 37. SVV, Region Midt-Norge: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....      | 42 |
| Figur 38. DSB, Tønsberg: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....               | 43 |
| Figur 39. Betydningen av SVV's ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....             | 44 |

## TABELLISTE

|   |    |
|---|----|
| Tabell 1. Endring i reisevaner ved innføring av parkeringsavgift [17] .....   | 6  |
| Tabell 2. Verdisetting fra samvalg mellom sykkel og bil. Kr per min. og kr per reise [13].....  | 11 |
| Tabell 3. Ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering [2].....  | 13 |
| Tabell 4. Oppsummering av internasjonale- og nasjonale studier.....   | 14 |
| Tabell 5. Svarprosent spørreundersøkelse .....  | 17 |
| Tabell 6. Oppsummering: Sykkelparkeringstilbud og andre sykkelfremmende tiltak .....  | 28 |
| Tabell 7. Svarprosent spørreundersøkelse.....   | 29 |
| Tabell 8. Sykkel (hele veien) på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret .....  | 33 |
| Tabell 9. Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret .....  | 33 |
| Tabell 10. St.Olavs Hospital, avd. Øya: de mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....                           | 36 |
| Tabell 11. SVV, Region Midt-Norge: de mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....                                | 37 |
| Tabell 12. DSB, Tønsberg: de mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....  | 38 |
| Tabell 13. De mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....  | 39 |
| Tabell 14. St.Olavs Hospital, avd. Øya: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid ..... | 41 |
| Tabell 15. SVV, Region Midt-Norge: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....      | 42 |
| Tabell 16. DSB, Tønsberg: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....               | 43 |
| Tabell 17. De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....                 | 44 |
| Tabell 18. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....   | 45 |
| Tabell 19. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....                             | 45 |
| Tabell 20. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid.....                   | 46 |
| Tabell 21. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid .....      | 46 |

## 1. INNLEDNING

I dette kapittelet forklares først bakgrunnen for oppgaven. Deretter blir oppgavens problemstilling og oppbygging presentert.

### **Hvorfor er det viktig å øke sykkelandelen?**

I følge folkehelseinstituttet er for lite fysisk aktivitet en av Norges største helseutfordringer. Mangel på fysisk aktivitet kan føre til en rekke folkesykdommer og redusert livskvalitet, mens regelmessig fysisk aktivitet kan beskytte kroppen mot ulike sykdommer og fysiske lidelser. Sykling er en fysisk aktivitet som bidrar til bedre helse, virker positivt på kropp og sjel i tillegg til at det gir god framkommelighet og reduserer luftforurensing og støy [1] [2].

### **Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023**

I følge Nasjonal transportplan 2014-2023, skal den fremtidige veksten i persontransport tas av kollektivtransport, sykkel og gange. Sykkelstrategiens hovedmål er at «sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser<sup>1</sup> innen 2023». For å oppnå dette målet, må sykkelandelen<sup>2</sup> i byene ligge på rundt 10-20 prosent. Delmålene i strategien er å:

- Fremme sykkel som transportmiddel
- Doble sykkeltrafikken i byer og steder
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklister
- At 80 prosent av barn og unge skal gå eller sykle til skolen

For å nå disse målene kreves det at statlige, regionale og lokale myndigheter går sammen om å få flere til å bruke sykkel, blant annet gjennom bedre infrastruktur. Det må også i samarbeid mellom stat, fylkeskommuner, kommuner, skoleverket, næringslivet og andre skapes en kultur hvor sykling blir et naturlig reisemiddel for flere enn hva det er i dag [3].

### **Sykkelparkering som virkemiddel for å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid**

I dag finnes det flere virksomheter som jobber systematisk med å motivere ansatte til å bruke sykkel på reiser til/fra arbeid, og legger til rette for dette på ulike måter. Blant virkemidlene som benyttes er gode sykkelparkeringsanlegg. Om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på slike reiser er imidlertid usikker. Dette er derfor et virkemiddel det ønskes mer kunnskap om.

---

<sup>1</sup> Reise: enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av lengde, varighet, formål eller transportmiddel. En reise avgrenses ut fra reisens formål.

<sup>2</sup> Sykkelandel: prosentandel av alle reiser som foretas med sykkel.

## **Problemstilling**

Hovedmålet med denne oppgaven er å undersøke:

- Om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid

For å kunne studere om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid, vil følgende delspørsmål bli undersøkt:

- Hvilke betydning har Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for bruken av sykkel på reiser til/fra arbeid?
- Hvilke betydning har ulike generelle sykkelfremmende tiltak for bruken av sykkel på reiser til/fra arbeid?

## **Oppgavens oppbygging**

I første del av oppgaven skal nasjonale reisevaner: sykkelreiser og reiser til/fra arbeid, og internasjonale og nasjonale litteraturstudier og håndbøker med fokus på sykkelparkering presenteres.

I andre del av oppgaven skal de utvalgte virksomheten presenteres og en spørreundersøkelse som senere vil bli gjennomført skal designes. Valg av virksomheter og metodikk vil bli begrunnet.

I den tredje delen skal resultatene fra undersøkelsene presenteres, analyseres og diskuteres. Dersom tilgjengelige data ikke er tilstrekkelig for å trekke endelige konklusjoner skal det foreslås opplegg til og omfang på supplerende undersøkelser.

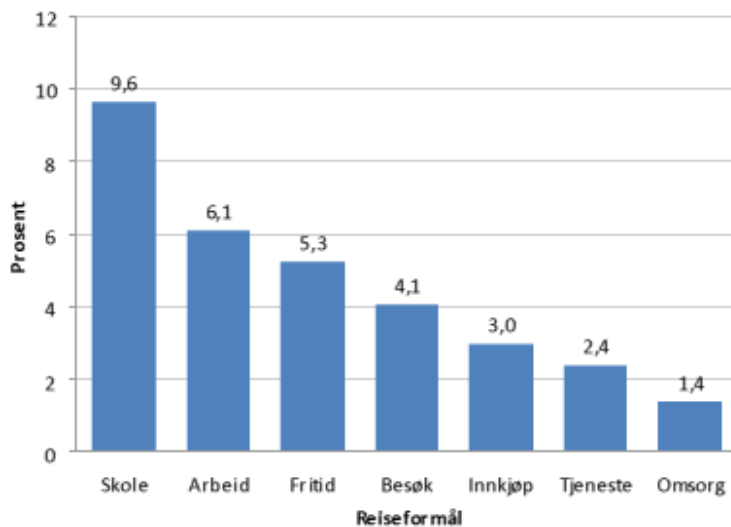
## 2. BAKGRUNN

I dette kapittelet vil nasjonale reisevaner: sykkelreiser og reiser til/fra arbeid, internasjonale og nasjonale litteraturstudier og håndbøker med fokus på sykkelparkeringsanlegg presenteres.

### 2.1 Nasjonale reisevaner

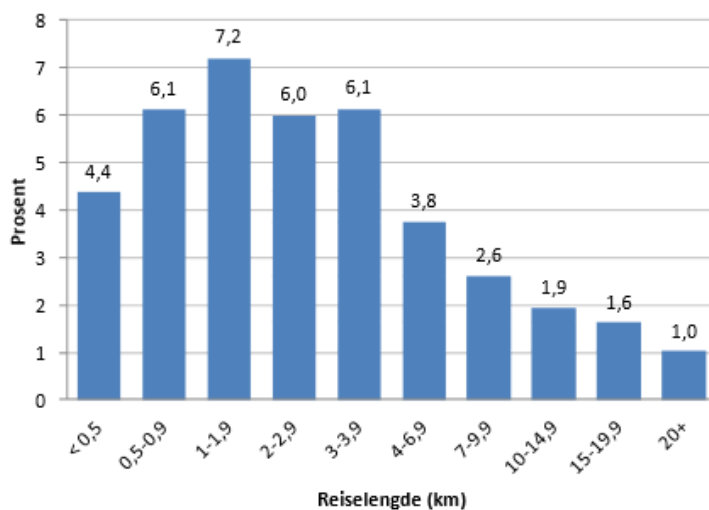
#### Sykkelseiser

I 2009 publiserte TØI en nasjonal reisevaneundersøkelse. Undersøkelsen viste at ca. 4 prosent av alle daglige reiser i Norge foregår med sykkel, hvorav den største sykkelandelen er på reiser til/fra skole, arbeid og fritidsaktiviteter (Figur 1) [6].



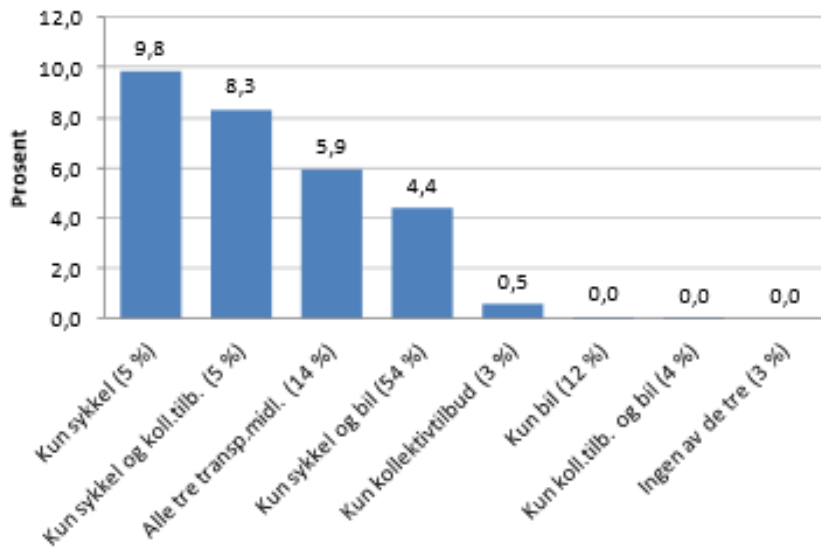
Figur 1 Andel reiser med sykkel ved ulike reisemål. 2009. [6]

De fleste sykkelreisene er mellom 500 meter og 4 kilometer lange (Figur 2). Reiser kortere enn 500 meter foregår som regel til fots, mens bil og kollektivtransport er vanlige transportmidler på reiser lengre enn 4 kilometer [6].



Figur 2. Andel sykkelreiser ved ulike reiselengder [6]

Tilgang på bil er det som reduserer sykling mest. I 2009 hadde 85 prosent av Norges befolkning tilgang på bil og 77 prosent hadde tilgang på sykkel. 5 prosent av Norges befolkning har kun sykkel som transportmiddel og det er i denne gruppen sykkelreiseandelen er størst (Figur 3) [6].



Figur 3. Tilgang på transportmiddel [6]

### Kommentar:

Figur 1:

Figuren viser en høy sykkelandel på reiser til/fra skole. De fleste skoleelever er under 18 år og har dermed begrenset mulighet for å bytte ut sykkel med andre transportmidler. Dette kan være årsaken til at sykkelandelen på reiser til/fra skole er på hele 9.6 prosent.

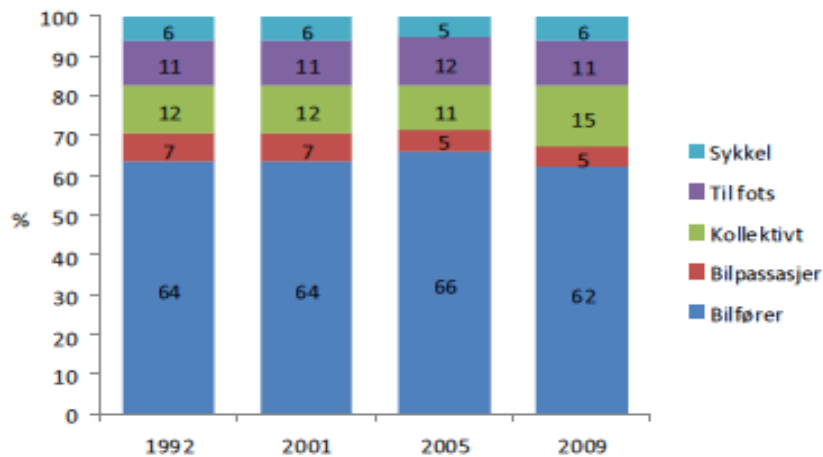
Andelen sykklister på arbeids- og fritidsreiser er også relativt høy. En grunn til dette kan være at flere personer har korte avstander til/fra arbeid og fritidsaktiviteter. Valg av sykkel fremfor bil som transportmiddel vil ved slike tilfeller både kunne spare tid og penger.

Omsorg-, tjeneste-, innkjøp- og besøksreiser viser de laveste sykkelandelene. På slike reiser vil det ofte være nødvendig å bringe/frakte varer, bagasje o.l. Det vil derfor være naturlig å benytte seg av bil og kollektivtransport som transportmiddel på slike reiser.



## Reiser til/fra arbeid

I 2009 var den gjennomsnittlige reisen til/fra arbeid på omlag 15 kilometer. På disse reisene er bil det dominerende transportmiddelet, likevel har bilandelen<sup>3</sup> på reiser til/fra arbeid blitt noe redusert de siste årene, mens sykkelandelen har ligget på et relativt jevnt nivå. I 2009 foregikk 6 prosent av alle reiser til/fra arbeid med sykkel (Figur 4) [5].



Figur 4. Transportmiddelbruk på reiser til/fra arbeid. 1992-2009 [5]

### Kommentar:

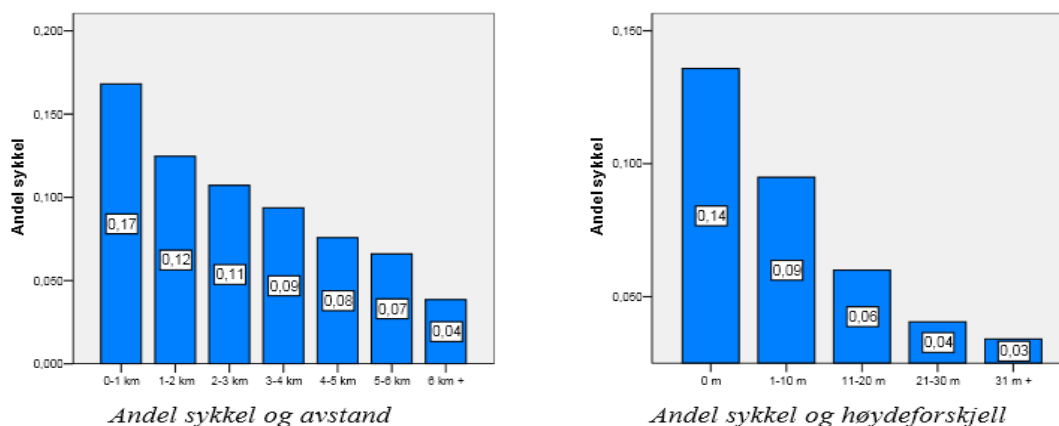
Figur 4:

Figuren viser at kollektivandelen har økt de siste årene. Dette kan være en forklaring på reduksjonen av bilfører- og bilpassasjer andelen. Til tross for økt fokus på sykling og tilrettelegging for syklister de siste årene, viser figuren lite endring i sykkelandelen. Dette er overraskende og vanskelig å forklare. En grunn kan være mye dårlig vær. Dårlig vær fører til at flere velger bil, kollektivtransport o.l. i stedet for sykkel.

<sup>3</sup> Bilandel: prosentandel av alle reiser som foretas med bil.

## Faktorer som påvirker reisemiddelvalget til arbeid

Den lave sykkelandelen kan skyldes flere ulike faktorer. Norge er et land med store avstander, variert topografi og skiftende vær. I følge en reisevaneundersøkelse som SINTEF utførte i Vestfoldbyene i 2008, er avstand og høydeforskjell de to faktorene som har størst påvirkning på sykkelandelen (Figur 5) [18].



Figur 5. Betydning av avstand og høydeforskjell på sykkelandelen[18]

For å øke sykkelandelen og gjøre sykling attraktivt, må det tilrettelegges for sykling på ulike måter. Det finnes flere sykkelvennlige tiltak som kan påvirke sykkelandelen. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen viste at parkeringstilbud kan være avgjørende for reisemåten til/fra arbeid. I Tabell 1, får man et bilde av hvordan innføring av parkeringsavgift på arbeidsplassen kan redusere bilførerandelen, og øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. I dette tilfellet ble bilførerandelen redusert fra 70 prosent til 43 prosent, mens sykkelandelen økte fra 6 til 9 prosent.

Tabell 1. Endring i reisevaner ved innføring av parkeringsavgift [17]

|   | Til fots | Sykkel | Bilfører | Bilpas-<br>sasje | Kollektivt | Annet | Sum |
|---|----------|--------|----------|------------------|------------|-------|-----|
| <i>Parkeringsmuligheter ved arbeidsplass</i>      |          |        |          |                  |            |       |     |
| Gratis - disponeres av arb.giver, alltid plass    | 9        | 6      | 70       | 4                | 9          | 1     | 100 |
| Gratis - disponeres av arb.giver, begrenset plass | 13       | 7      | 56       | 2                | 20         | 1     | 100 |
| Avgiftsbelagt - disponeres av arb.giver           | 12       | 9      | 43       | 3                | 32         | 1     | 100 |
| Vei, gate eller plass, avgiftsbelagt              | 15       | 8      | 20       | 6                | 49         | 3     | 100 |
| Vei, gate eller plass, ikke avgiftsbelagt         | 14       | 4      | 61       | 5                | 14         | 2     | 100 |
| Finnes ikke parkeringsmulighet                    | 13       | 9      | 12       | 6                | 52         | 8     | 100 |

### Kommentar:

Tabell 1:

Tabellen viser resultater fra nasjonal reisevaneundersøkelse 2009. Endring i reisevaner ved innføring av parkeringsavgift avhenger av ulike faktorer, blant annet parkeringsavgiften. I denne rapporten ble ikke parkeringsavgiften oppgitt. En høyere eller lavere parkeringsavgift kunne ha ført til helt andre endringer i reisevanene. Tabellen vil derfor ikke kunne brukes som en «fasit» på hvordan reisevaner kan endres ved en innføring av parkeringsavgift, likevel vil resultatene fra tabellen kunne gi en pekepinn på at avgiftsbelagte parkeringsplasser har potensiale til å redusere bilførerandelen, og øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

## 2.2 Internasjonal og nasjonal erfaring med sykkelparkeringsanlegg

En gjennomgang av ulike litteratur, viser at det finnes få før-/etter studier med fokus på hvilke effekt og potensiale ulike sykkelparkeringsanlegg har på sykkelandelen. Denne konklusjonen støttes av Pucher et al. (2010), Martens (2007), Wardman et al. (2007) og det svenske Regeringskansliet (2012).

I følge det svenske litteraturstudiet «Parkering i storstad», finnes det flere håndbøker og studier som fokuserer på krav til utforming av sykkelparkering, som beskyttelse mot vær, sikkerhet mot tyveri og kort avstand til målpunkt, men få studier som fokuserer på hvilke effekt og potensiale ulike sykkelparkeringstilbud har på sykkelandelen [11]. Det mangler også kunnskap om syklisters betalingsvillighet for sikrere parkering og hvordan ulike sikkerhetsforbedrende tiltak påvirker sikkerheten imot tyveri [12].

### Internasjonale studier

I 2010 publiserte Pucher et al. (2010) et studie hvor 139 internasjonale undersøkelser med fokus på sykkelfremmende tiltak ble gått i gjennom. 65 av undersøkelsene hadde tidligere blitt publisert i etablerte forskningsjournaler. Målet med gjennomgangen var å bedømme hvilke effekt sykkelfremmende planer, holdninger og infrastruktur har på sykkelandelen. Pucher et al konkluderte med at bedre og sikrere sykkelparkering kan øke sykkelandelen, men at det finnes få studier med fokus på dette emnet (s. 115). To av de mest relevante studiene om effekten av sykkelparkeringstiltak er utarbeidet av Wardman et al. (2007) og Hunt & Abraham (2007). Begge studiene bekrefter at bedre sykkelparkering øker sykkelandelen.

### Storbritannia:

Wardman et al. (2007) undersøkte hvordan ulike faktorer og tiltak påvirker sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Undersøkelsen ble blant annet basert på data fra Storbritannias nasjonale reisevaneundersøkelse. Resultatene fra undersøkelsen viste at forekomsten av sikker innendørs sykkelparkering på arbeidsplass øker den totale sykkelandelen på reiser til/fra arbeid med ca. 13 prosent. Ved tilbud om sikker innendørs sykkelparkering og dusjmuligheter øker sykkelandelen med 22 prosent, dette utgjør 7,1 prosent av alle reiser til/fra arbeid. Til sammenligning øker utendørs sykkelparkering sykkelandelen med ca. 8 prosent på tilsvarende reiser. Undersøkelsen tok utgangspunkt i at 5,8 prosent av alle reiser til/fra arbeid ble foretatt med sykkel.

### Kommentar:

Kombinasjonen av sikker innendørs sykkelparkering og dusjmuligheter økte sykkelandelen med hele 22 prosent. Dusjmuligheter på arbeidsplass kan ha stor betydning for valg av sykkel for personer med lang avstand mellom hjem og arbeid. Det er også mulig at disse personene hadde dyrere og bedre sykler enn de med kort vei, og verdsatte derfor sikker innendørs parkering høyt. Dette kan være en mulig forklaring for den høye sykkelandelen som denne kombinasjonen gav.

Skilnadene mellom sykkelandelen ved sikker innendørs- og utendørs sykkelparkering var relativt liten. Dersom flere av de svarende hadde billige sykler, vil risikoen for tyveri reduseres og man bekymrer seg dermed i mindre grad for sykkel. Dersom været i tillegg var relativt stabilt, vil denne kombinasjonen kunne redusere behovet for sikker innendørs sykkelparkering fremfor utendørs sykkelparkering.

**Canada:**

Hunt & Abraham (2007) utførte en eksperimentell undersøkelse i Edmonton, Canada om hvordan ulike faktorer kan påvirke sykkelandelen. Kun syklistene inngikk i undersøkelsen. Resultatet viste at syklistene i Edmonton i stor grad verdsetter tyverisikker sykkelparkering. I denne undersøkelsen påvirket tyverisikker sykkelparkering sykkelandelen i høyere grad enn hva dusj ved målpunkt gjorde, og tilsvarte ca. 26 minutters reduksjon av sykkelreisetiden. Til sammenligning tilsvarte dusj ved målpunkt ca. 4 minutters reduksjon av reisetiden.

Undersøkelsen viste også at yngre personer verdsetter tyverisikker sykkelparkering høyere enn hva eldre personer gjør. De spurte under 18 år verdsatte tyverisikker sykkelparkering 70 prosent høyere enn hva de over 28 år gjorde. Hunt & Abraham mener at den ulike verdsettingen kan forklares med at eldre har større mulighet for å bytte ut sykkel med andre transportmidler enn hva de under 18 år har mulighet til.

Syklistene i undersøkelsen med dyrere sykler enn 400 canadiske dollar verdsatte tyverisikker sykkelparkering høyere enn syklistene med billigere sykler. Syklistene med dyrere sykler enn 1300 canadiske dollar verdsatte tyverisikker sykkelparkering i mindre grad enn hva syklistene med sykler i prisklassen 900-1300 canadiske dollar gjorde. I undersøkelsen blir det ikke gitt noen forklaring på den ulike verdsettingen.

**Kommentar:**

En grunn til at syklistene med dyrere sykler enn 1300 canadiske dollar verdsatte tyverisikker sykkelparkering i mindre grad enn hva syklistene med sykler i prisklassen 900-1300 canadiske dollar gjorde, kan skyldes at disse syklistene har hatt syklene lenge. Desto lengre man eier en sykkel, desto mindre verdi vil sykkelene få, og desto mindre vil man bekymre seg for sykkeltyveri.

**Nederland:**

I Nederland utførte Rietveld & Daniel (2004) en analyse om hvilken påvirkning kommunale holdninger har på sykkelandelen. Undersøkelsen viste at lokale holdningsinitiativ f.eks. til sykkelinfrastrukturens kvalitet har signifikant betydning for sykkelandelen på ulike plasser. I studiet har sykkelparkering mindre betydning for sykkelandelen enn f.eks. framkommelighet og komfort (målt som antall stopp syklisten må foreta på reisen). Man bør merke seg at det er vanskelig å se eksakt hvilke inndata studiet baseres på med tanke på kvaliteten av sykkelparkeringsanlegg (f.eks. nærhet, sikkerhet mot tyveri o.l.)

**Kommentar:**

Dersom reisevei til/fra arbeid har dårlig eller manglende sykkelinfrastruktur vil dette kunne påvirke valg av sykkel som transportmiddel i større grad enn hva god sykkelparkering kan. Dersom dette var tilfelle for flere av de svarende, kan det forklare hvorfor lokale holdningsinitiativ f.eks. til sykkelinfrastrukturens kvalitet ble sett på som meget betydningsfullt for sykkelandelen, mens sykkelparkering ble sett på som mindre betydningsfullt for sykkelandelen.

**Sverige:**

Ericson (2000) utførte et studie i Sverige med ønske om å kartlegge hva som skal til for å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid/skole, og i hvilke grad ulike faktorer hindrer personer fra å sykle eller sykle oftere til arbeid. 35 prosent av de spurte mente at økt sikkerhet mot sykkeltyveri ville få dem til å sykle oftere til skole/arbeid, mens 16 prosent mente at flere parkeringsplasser ville øke sykkelreisefrekvensen på samme reise. Når det gjaldt faktorer som hindret personer fra å sykle eller sykle oftere til arbeid hadde parkeringsmuligheter liten betydning. 9 prosent mente at dårlige sykkelparkeringsmuligheter var et hinder for å sykle eller sykle oftere til arbeid. Risiko for sykkeltyveri og vandalisering av sykkel hadde stor betydning for 10 prosent av svarpersonene. Til sammenligning mente 49 prosent at håkke og 25 prosent at skader på sykkelvei og sykkelbane hindret dem fra å sykle og sykle oftere til arbeid.

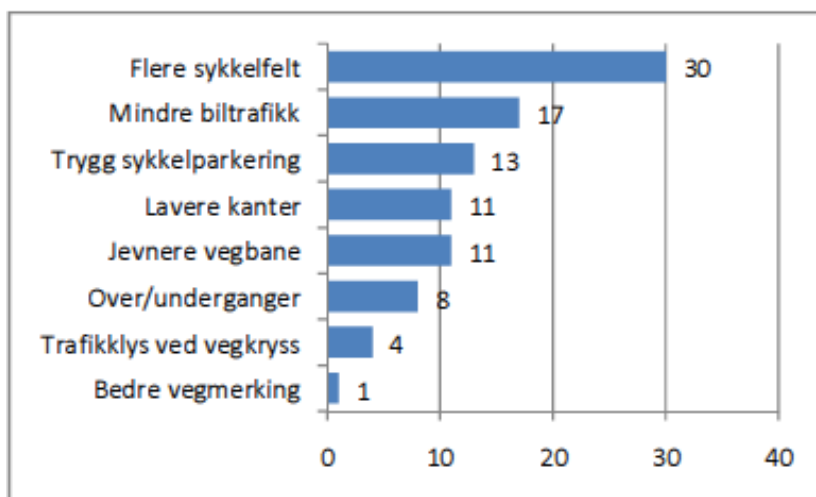
**Kommentar:**

Ericson (2000) gir ingen god forklaring på de ulike resultatene som spørsmålene gir. En mulig forklaring på den ulike verdsettingen kan være at det ene spørsmålet inkluderer både skoleelever og arbeidere. Som Hunt & Abraham (2008) fastslo i sin undersøkelse, verdsetter yngre personer sykkelen i høyere grad enn hva eldre personer gjør. Sikkerhet mot sykkeltyveri kan derfor ha større betydning for denne sargruppen.

Undersøkelsen viser at sykkelparkering har mindre betydning for sykkelandelen enn hva god sykkelinfrastruktur har. Dette resultatet støtter den tidligere nevnte påstanden om at dersom reisevei til/fra arbeid har dårlig eller manglende sykkelinfrastruktur vil dette kunne påvirke valg av sykkel som transportmiddel i større grad enn hva god sykkelparkering kan.

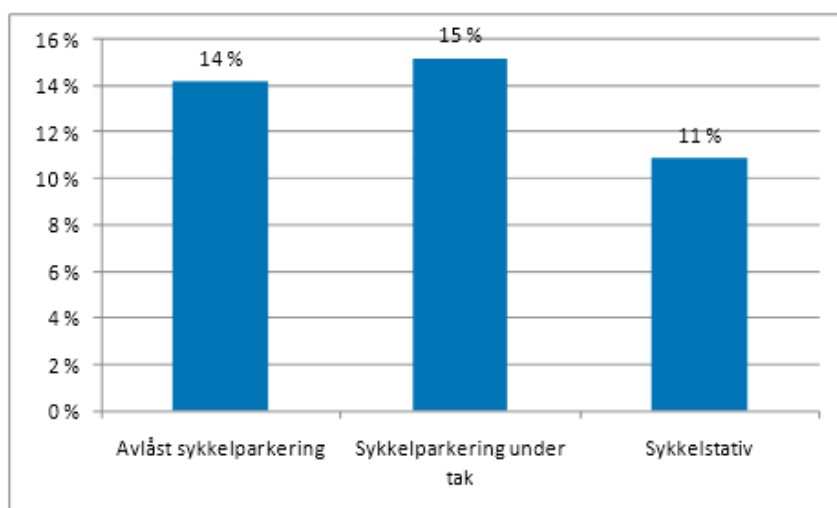
## Nasjonale studier

I 2009 utarbeidet Klimakur en rapport som vurderer hvordan ulike tiltak kan bidra til å øke kollektiv- og sykkelandelen i Norge. I rapporten kommer det frem at de viktigste tiltakene for å øke sykkelandelen på korte reiser til/fra arbeid, er flere sykkelfelt og mindre biltrafikk<sup>4</sup>. Trygg sykkelparkering er rangert som den tredje viktigste faktoren og kan i dette tilfellet bidra til en økning av sykkelreiser til/fra arbeid med 13 prosent (Figur 6).



Figur 6. Vurdering av hvilke tiltak som har størst betydning for å øke sykkelandelen på reise til arbeid. Reiser under 5 km i Oslo 1996 [13].

Det finnes flere norske studier som støtter vurderingen om at sykkelfelt og trygg sykkelparkering er viktige faktorer for å øke sykkelandelen [7]. I Tønsberg ble det utført en undersøkelse som viste at avlåst sykkelparkering, sykkelparkering under tak og sykkelstativ i dette tilfellet kunne øke sykkelandelen med henholdsvis 14 prosent, 15 prosent og 11 prosent (Figur 7) [13].

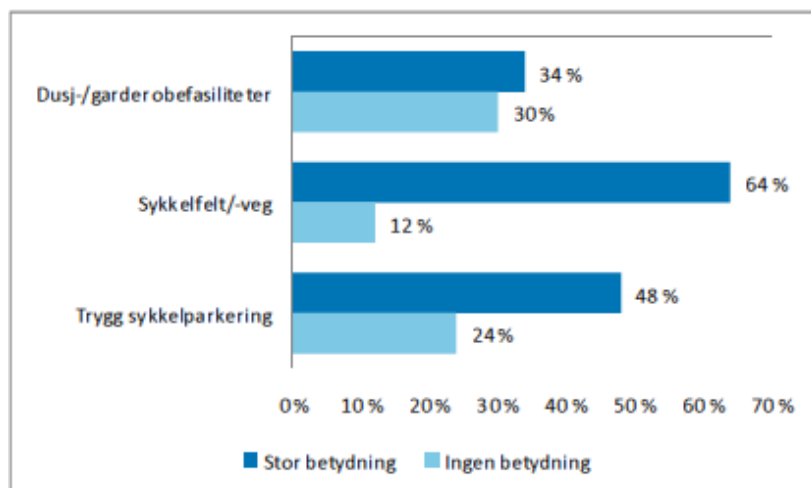


Figur 7. Etterspørselseffekt av ulike sykkelparkeringsanlegg. Tønsberg [13].

<sup>4</sup> Mindre biltrafikk: I dette tilfellet betyr mindre biltrafikk å legge restriksjoner på biltrafikken, og føre en byplanlegging som stimulerer til økt sykling.

Andre land støtter også denne vurderingen. I Nederland viste en undersøkelse at trygg sykkelparkering kan øke sykkelandelen selv om sykkelparkeringen koster penger. 46 prosent av dem som brukte sykkelparkeringen oppga at andre transportmiddel ville ha blitt foretrukket dersom sykkelparkeringen ikke hadde eksistert [14].

Dusj- og garderobefasiliteter er andre faktorer som kan øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. I Oslo viste en undersøkelse at en slik tilrettelegging hadde stor betydning for 34 prosent av de spurte, mens trygg sykkelparkering hadde stor betydning for 48 prosent av de som ble spurt (Figur 8) [13].



Figur 8. Betydning av ulike tilretteleggingstiltak har for villigheten til å sykle på reiser til/fra arbeid som er 5 km eller kortere. Oslo [13].

Tabell 2 viser hvordan ulike samvalg mellom bil og sykkel kan verdsettes i kroner per minutt og kroner per reise. I dette tilfellet verdsettes utendørs sykkelstativ under tak til 21 kr per reise, mens avlåst sykkelparkering verdsettes til 20 kr per reise [13].

Tabell 2. Verdisetting fra samvalg mellom sykkel og bil. Kr per min. og kr per reise [13]

| Egenskaper                                    | Syklister (vs bil) | Bilister |
|---|--------------------|----------|
| Sykle på gang- og sykkelveg                   | -38,1              | -39,6    |
| Sykle på eget sykkelfelt i vegbanen           | -27,7              | -34,0    |
| Sykle på fortauet                             | -20,2              | -36,9    |
| Mulig å sette sykkel i avlåst sykkelparkering | -3,6 <sup>ls</sup> | -20,1    |
| Mulig å bruke sykkelstativ ute under tak      | -0,6 <sup>ls</sup> | -21,5    |
| Mulig å bruke sykkelstativ ute                | -4,0 <sup>ls</sup> | -15,4    |
| Reisetid sykkel                               | 1,6                | 2,6      |

<sup>ls</sup> = ikke signifikant

**Kommentar:****Figur 6:**

Figuren viser at trygg sykkelparkering har mindre betydning for sykkelandelen enn hva god sykkelinfrastruktur har. Dette resultatet støttes av studier utført i både Nederland og Sverige.

**Figur 7:**

Figuren viser lite variasjon mellom etterspørselseffektene av de ulike sykkelparkeringsanleggene. Dersom flere av de svarende eide gamle sykler vil man i mindre grad bekymre seg for sykkeltyveri, og behovet for avlåst sykkelparkering vil dermed reduseres. Det kan også være at sykkeltyveriandelen i byen hvor de svarende bodde var lav, noe som igjen vil redusere behovet for avlåst sykkelparkering. Stabilt, godt vær vil kunne redusere behovet for sykkelparkering under tak. Dette er alle mulige grunner for den lille variasjonen mellom etterspørselseffektene.

**Figur 8:**

Figuren indikerer at god sykkelinfrastruktur og trygg sykkelparkering kan øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Som tidligere nevnt viser også denne figuren at grunnleggende, god sykkelinfrastruktur har større betydning for sykkelandelen enn hva trygg sykkelparkering har.

**Tabell 2:**

Også denne tabellen viser at god, grunnleggende infrastruktur verdsettes høyere enn hva sykkelparkeringsanlegg gjør. Tabellen viser også en overraskende liten forskjell mellom verdsettingene av de ulike parkeringsanleggene. Dette kan skyldes flere ulike faktorer, som nevnt tidligere under figur 7.



## Håndbøker

Som nevnt tidligere finnes det flere internasjonale og nasjonale håndbøker, og studier som fokuserer på krav til utforming av sykkelparkering. Den danske sykkelparkeringshåndboken hevder at god sykkelparkering har fått lite oppmerksomhet i Danmark. Der hvor sykkelparkering har blitt etablert har syklisters behov og adferdsmønster ofte ikke blitt tatt hensyn til. Resultatet av dette er at sykkelparkeringene ikke blir tatt i bruk.

I dag fokuseres det mer og mer på god sykkelparkering blant både politikere og planleggere. En god utforming av sykkelparkering kan være avgjørende for valg av sykkel i for eksempel kombinasjon med andre offentlige transportmidler som buss og tog. Sykkelparkering kan derfor bidra til å bedre det stadig økende trengselsproblemet, samtidig som det har positiv påvirkning både på helse og miljø [12] [15].

I følge direktør ved dansk syklist forbund Jens Loft Rasmussen, forventes trafikken å vokse i de kommende årene. Samtidig fokuseres det mye på å få flere til å bruke sykkel fremfor bil. For å skape et godt tilbud for syklister bør det finnes klare retningslinjer for hvordan en god sykkelparkering bør utformes. Det er også viktig at sykkelparkering inkluderes i alle relevante planleggings- og beslutningsprosesser på de rettetidspunkt [15]. I Norge har Statens vegvesen utarbeidet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering (Tabell 3) [2]. Tilsvarende kvalitetskrav finnes også i danske og svenske studier og håndbøker [11] [15].

Tabell 3. Ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering [2].

|  |   |
|--|---|
| Lett å få øye på                             | Plassering nær ved veinett / sykkelrutenett, selvforklarende og/eller god skilting  |
| Se innbydende ut                             | Gode adkomster, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring  |
| Ligge i umiddelbar nærhet til målet          | Plassering tett ved inngangen /utgangen   |
| Ligge på syklistens naturlige rute mot målet | Plassering på den riktige siden av målet, hvis alle kommer fra én side, ellers på begge/flere sider av inngangen  |
| Tilstrekkelig i antall plasser               | I hver seksjon litt (ca. 10%) flere plasser enn det er parkerte sykler ved rushbelastning   |
| Sikre sykkelen mot været                     | Typisk et spørsmål om overdekning (herunder sykkelboks) eller innendørs parkering - stativer, som bare dekker setet, fungerer også  |
| Sikre sykkelen mot tyveri                    | Kan løses ved et avlåst eller overvåket rom eller ved å muliggjøre fastlåsing til stativet  |
| Passe til alle typer sykler                  | Stativet skal kunne klare forskjellige hjulstørrelser, hjulbredder og rammeutforminger (barne-/voksensykler, terrengsykler/bysykler) - spesialsykler og sykkeltilhengere kan likevel ikke forventes også å passe i stativet |
| Ikke skade sykkelen                          | Stativet må ikke utsette hjul for skadelige vridninger eller lakken for skrammer. Deler, som kommer i kontakt med sykkelens ramme skal være belagt med gummi eller lignende   |
| Lett å bruke                                 | Et spørsmål om stativutforming, med tyverisikring som et særlig problem, om avstand mellom stativer (så syklene ikke filtrer seg inn i hverandre) samt om adkomstens utforming  |
| Lett å renholde og vedlikeholde              | Et spørsmål om innbyrdes plassering (feiling mellom stativer) og om overflatebehandling og utforming av evt. bevegelige deler   |

## Oppsummering: Internasjonal og nasjonal erfaring med sykkelparkeringsanlegg

De internasjonale og nasjonale erfaringene med sykkelparkering, viste at god sykkelinfrastruktur stort sett har større betydning for sykkelandelen enn hva trygg sykkelparkering har, likevel har sykkelparkeringsanlegg potensiale for å øke sykkelandelen. I Tabell 4, ser man en oppsummering av litteraturstudiet.

Tabell 4. Oppsummering av internasjonale- og nasjonale studier

| Land/område    | Tittel/forfatter   | Type studie   | Formål   | Resultat   |
|----------------|--|---|--|--|
| USA            | <b>Tittel:</b><br>Infrastructure programs, and policies to increase cycling: an international review<br><br><b>Forfatter:</b><br>Pucher et al. (2010). | Gjennomgang av resultater fra 139 ulike studier med fokus på sykkelfremmende tiltak                       | Bedømme hvilke effekt sykkelfremmende planer, holdninger og infrastruktur har på sykkelandelen. Inkluderer bl.a. sykkelparkerings-tiltak | Bedre og sikrere sykkelparkering kan øke sykkelandelen, men det finnes få studier med fokus på dette emnet   |
| -Storbritannia | <b>Tittel:</b><br>Factors influencing the propensity to cycle to work<br><br><b>Forfatter:</b><br>Wardman et al. (2007)                                | Statistisk multi-variabelanalyse med data fra bl.a. den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Storbritannia. | Undersøke hvordan ulike faktorer og tiltak påvirker sykkelandelen på reiser til/fra arbeid   | Forekomsten av sikker innendørs sykkelparkering, sikker innendørs sykkelparkering i kombinasjon med dusjmuligheter og utendørs sykkelparkering på arbeidsplass, øker i dette tilfellet sykkelandelen til/fra arbeid med henholdsvis 13-, 22- og 8 prosent. Undersøkelsen tar utgangspunkt i at 5,8 prosent av alle reiser til/fra arbeid foretas med sykkel. |
| Canada         | <b>Tittel:</b><br>Influences on bicycle use<br><br><b>Forfatter:</b><br>Hunt & Abraham (2007)  | Eksperimentell undersøkelse, utført blant syklister i Edmonton, Canada.                                   | Undersøke hvordan ulike faktorer kan påvirke sykkelandelen   | Syklister verdsatte tyverisikker sykkelparkering i stor grad.<br><br>Yngre personer verdsatte tyverisikker sykkelparkering i høyere grad enn hva eldre personer gjorde.<br><br>Syklister med dyrere sykler enn 400 canadiske dollar verdsatte tyverisikker sykkelparkering i høyere grad enn hva syklister med billigere sykler gjorde.                      |
| Nederland      | <b>Tittel:</b><br>Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?<br><br><b>Forfatter:</b><br>Rietveld & Daniel (2004)                      | Statistisk analyse med fokus på hva som skiller andelen syklister på 15 ulike steder i Nederlandske       | Undersøke hvilke påvirkning kommunale holdninger har på sykkelandelen  | Lokale holdningsinitiativ f.eks. til sykkelinfrastrukturens kvalitet har signifikant betydning for sykkelandelen på ulike plasser. I studiet har sykkelparkering mindre betydning for sykkelandelen enn f.eks. framkommelighet og komfort (målt som antall stopp syklister må foreta på reisen).   |
| Sverige        | <b>Tittel:</b><br>Ökad cykelpendling, men hur?<br><br><b>Forfatter:</b><br>Ericson (2000)  | Utstedt spørreundersøkelse til syklister og ikke-syklister Stockholm                                      | Undersøke hvilke tiltak som skal få svarpersonene til å sykle oftere til arbeid/skole  | 35 prosent mente at økt sikkerhet mot sykkeltyveri ville få dem til å sykle oftere til skole/arbeid. 16 prosent mente at flere parkeringsplasser ville øke sykkelreisefrekvensen på samme reise.<br><br>49 prosent mente at hålke og 25 prosent at skader på sykkelvei og sykkelbane hindret dem fra å sykle og sykle oftere til arbeid.                     |
| Norge          | <b>Tittel:</b><br>Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen<br><br><b>Forfatter:</b><br>Norheim B & Kjørstad K.N (2009)                   | Deloppgave innenfor prosjektet «Klimakur 2020».   | Undersøke hvilke tiltak som kan øke kollektiv- og sykkelandelen  | God sykkelinfrastruktur har større betydning for sykkelandelen enn hva trygg sykkelparkering har. Likevel har sykkelparkering og andre sykkelfremmende tiltak som dusjmuligheter på arbeidsplass, potensiale til å øke sykkelandelen.  |

### 3. GJENNOMFØRING OG METODE

I dette kapitlet begrunnes først valg av virksomheter. Videre presenteres valg av metodikk, spørreundersøkelse og datamateriale.

#### 3.1 Valg av virksomheter



Figur 9. Bilde t.v.: virksomheter i Sør-Trøndelag [19] [20] [21]. Bilde t.h. virksomhet i Tønsberg, Vestfold [22].

Kandidaten ønsket å undersøke virksomheter som på ulike måter og i ulik grad har tilrettelagt for sykling til arbeidsplassen. I samråd med veileder fra NTNU og Statens vegvesen, valgte kandidaten først å kontakte DSB i Tønsberg og Vegdirektoratet i Oslo. Begge virksomhetene har avgiftsbelagte parkeringsplasser og ligger sentralt til i hver sin by.

Det viste seg å være svært vanskelig å komme i kontakt med de rette personene i Vegdirektoratet. Kandidaten valgte derfor å kontakte sentrale fagfolk blant annet i Syklistenes landsforening, med ønske om å vite hvilke virksomheter som aktivt har tilrettelagt for sykling til arbeidsplassen. Med utgangspunkt i disse rådene kontaktet kandidaten Sparebank 1 sitt hovedkontor i Midt-Norge og St.Olavs Hospital, avdeling Øya i Sør-Trøndelag. Dette er arbeidsplasser som i stor grad har fokusert på å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid gjennom tilrettelegging for syklister.

Kandidaten kontaktet også DSB i Tønsberg som bevisst arbeider for å holde de ansatte i aktivitet, og Statens vegvesen Region Midt-Norge som ønsker å øke den totale bruken av kollektivtransport, sykkel og gange på reiser til/fra arbeid. Disse virksomhetene har tilrettelagt for sykling til arbeid, men i mindre grad enn hva hovedkontoret til Sparebank 1 Midt-Norge og St. Olavs Hospital, avdeling Øya har gjort.

## 3.2 Metode

I arbeidet med denne oppgaven valgte kandidaten å bruke en induktiv forskningsmetode fremfor en deduktiv forskningsmetode.

Induktiv metode innebærer ofte det å trekke en slutning/hypotese fra det individuelle til det allmenne. På bakgrunn av et visst antall begrensede observasjoner, som i dette tilfellet er resultatene fra spørreundersøkelsen, slutter man til en større sannsynlig generalisering. Denne metoden kan i så måte sies å være en typisk «begrunnelse nedenfra» metode fordi den ikke baseres på sikre antagelser, men utleder disse fra empiri [38].

Deduktiv metode er en systematisering av «begrunnelse nedenfra» metoden. Ved bruk av deduktiv metode starter man med å fremsette en hypotese. Denne hypotesen kan f.eks. være basert på gjetninger, intuisjon og kalkulasjoner. Deretter tester man hypotesene opp mot observasjoner fra f.eks. eksperimenter. På denne måten kan man enten bekrefte eller avkrefte den opprinnelige hypotesen. Hensikten med denne prosessen er å til stadighet kunne forbedre den hypotesen man har, eller rett og slett forkaste den dersom den ikke kan bekreftes ut fra empiriske forhold [38].

Helt enkelt kan man si at ved deduktiv metode sjekkes teori mot praksis, mens ved induktiv metode danner praksis utgangspunkt for teoribygging.

Med utgangspunkt i oppgavens problemstilling valgte kandidaten å gjennomføre en spørreundersøkelse for å finne ut om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Resultatene fra undersøkelsen blir siden brukt til å trekke en slutning/hypotese. I dette tilfellet kan man altså si at praksis dannet utgangspunktet for teoribygging. En slik fremgangsmåte kalles induktiv metode.

## 3.3 Spørreundersøkelse

### Spørreundersøkelse

I arbeidet med denne oppgaven ble det først gjennomført et intervju med virksomhetenes kontaktpersoner. Hensikten med intervjuene var i hovedsak å bli kjent med virksomhetene; hvilke tanker og målsettinger de har med tanke på sykkelandelen på reiser til/fra arbeid og hvordan de har tilrettelagt for sykling til arbeidsplassen (Intervju- se vedlegg 2). På grunnlag av denne informasjonen ble det laget en spørreundersøkelse til de ansatte i virksomhetene. Spørreundersøkelsene ble sendt ut til virksomhetenes kontaktpersoner.

Virksomhetene hadde ulike rutiner for hvordan de håndterte spørreundersøkelser. St.Olavs Hospital brukte programmet Questback, DSB brukte programmet SurveyXact og Statens vegvesen Region Midt-Norge benyttet seg av Google Form. Spørreundersøkelsen ble lagt ut på virksomhetenes interne nettsider eller sendt via mail til de ansatte. Undersøkelsen lå ute i 2 uker, uke 11 og 12, før den ble samlet inn. De individuelle resultatene fra hver virksomhet ble slått sammen og samlet i tre databaser.

## Spørreskjema

Spørreskjemaet ble designet med hjelp fra Solveig Meland, seniorforsker ved SINTEF. Hovedmålet med spørreskjemaet var å undersøke om sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

I samråd med Solveig Meland valgte kandidaten å stille spørsmål om person- og reisekarakteristika, tilgang til reisemidler, maksimal akseptabel avstand gangavstand til målpunkt og kjennskap til virksomhetenes sykkelfremmende tiltak. Disse spørsmålene kan være med å forklare de ansattes svar. Det ble også bestemt at de som aldri hadde/aldri ville sykle til/fra arbeid skulle «lukkes ut» av undersøkelsen. (Spørreskjema- se vedlegg 1).

## Svarprosent

Ved gjennomgang av resultatene fra undersøkelsen, er det viktig å ha i bakhodet at ansatte med interesse for sykling, typisk syklist, som regel vil være mer villige til å besvare undersøkelsen enn hva ansatte uten interesse for sykling vil være. Resultatene fra undersøkelsen vil også avhenge av sykkeltilbudene som de ulike virksomhetene tilbyr sine ansatte.

Blant de fire utvalgte virksomhetene var det kun tre av virksomhetene som deltok i spørreundersøkelsen. Sparebank 1 Midt-Norge ble kontaktet gjentatte ganger men responderte dessverre ikke. Svarprosenten blant virksomhetene som utførte spørreundersøkelsen var henholdsvis; 14 prosent ved St.Olavs Hospital avdeling Øya, 53 prosent ved Statens vegvesen Region Midt-Norge og 40 prosent ved DSB i Tønsberg. Totalt tilsvarte dette en samlet svarprosent på 16 prosent (Tabell 5).

Den relativt lave svarprosenten ved St.Olavs Hospital kan skyldes at ansatte ved denne virksomheten ikke er så opptatt av sykling som ansatte ved SVV og DSB, og prioriterer derfor slike undersøkelser i mindre grad enn hva ansatte ved de to andre virksomhetene gjør. Den lave svarprosenten kan også skyldes det høye antallet av ansatte. I virksomheter med færre ansatte kan det være lettere å informere og sette fokus på slike undersøkelser enn hva det er ved større virksomheter.

Tabell 5. Svarprosent spørreundersøkelse

|                     | Totalt | St.Olavs Hospital avd. Øya | Statens vegvesen Region Midt-Norge | DSB, Tønsberg |
|---------------------|--------|----------------------------|------------------------------------|---------------|
| Antall ansatte      | 6831   | 6439                       | 150                                | 242           |
| Antall deltakere    | 1088   | 911                        | 79                                 | 98            |
| Andel deltakere (%) | 16     | 14                         | 53                                 | 40            |

## 3.4 Datamateriale

I analysen og diskusjonen av resultatene fra spørreundersøkelsen ble datamateriale fra litteraturstudiet og intervjuene med virksomhetenes kontaktpersoner tatt i bruk (Se datamateriale -vedlegg 2 og 3).

#### 4. ST.OLAVS HOSPITAL, UNIVERSITETSSYKEHUSET I MIDT NORGE

I 2002 overtok staten Regionsykehuset i Trondheim fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, og endret navn på sykehuset til St.Olavs Hospital. Samme året valgte Stortinget å bygge det nye universitetssykehuset på Øya i Trondheim [23] [24]. Siden 2002 og frem til i dag har St.Olavs Hospital blitt utvidet med flere avdelinger, og skal ifølge Svein Wiggen i Helsebygg Midt-Norge stå helt klart i løpet av 2013.

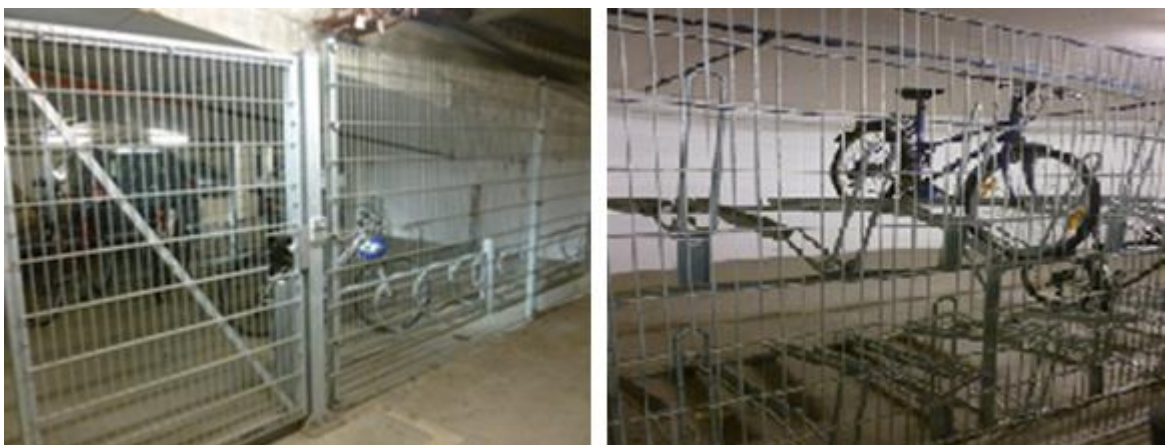


Figur 10. St.Olavs Hospital, Øya, Trondheim [23]

St.Olavs Hospital er i dag universitetssykehus for Midt-Norge og integrert med NTNU. Virksomheten har omlag 7000 fast- og deltidsansatte, omfatter flere ulike spesialtjenester og er lokalisert på flere steder i Sør-Trøndelag. De fleste anleggene ligger i Trondheim [23] [24]. I dette studiet ble anleggene på Øya i Trondheim undersøkt (Figur 10).

St.Olavs Hospital har helt siden starten av sykehusutbyggingen tilbudt enkle, utendørs sykkelparkeringsanlegg i form av sykkelstativer til sine ansatte og gjester. I løpet av de siste årene har politikere i Norge begynt å fokusere på de positive virkningene som sykling har på både helse og miljø. Sykkel har fått en sentral rolle i planlegging av blant annet infrastruktur, og politikerne ønsker i større grad å legge til rette for syklister blant annet ved arbeidsplasser. Dette har ført til en høyere sykkelandel og dermed flere krav til sykkelparkering [24].

I løpet av 2012 valgte ledelsen ved St.Olavs Hospital å utvide sykkelparkeringstilbudet ved sykehuset. Det ble bygget avlåste, innen- og utendørs sykkelparkeringsanlegg som de ansatte har tilgang til ved bruk av adgangskort (Figur 11). De avlåste, innendørs sykkelparkeringsanleggene er lokalisert i parkeringskjellerne ved St.Olavs hospital. Ved planlegging av anleggene ble det fokusert på sikkerhet mot tyveri og beskyttelse mot vær (regn, snø). Disse anleggene er spesielt populære i vinterhalvåret [24].



Figur 11. Avlåste, innendørs sykkelparkeringsanlegg ved St.Olavs Hospital.

De avlåste, utendørs sykkelparkeringsanleggene er lokalisert flere steder på sykehusområdet. I disse anleggene er det mulighet for å parkere sykkelen under tak med belysning og i vanlige sykkelstativ (Figur 12). Ved planlegging av disse parkeringsanleggene ble det fokusert på sikkerhet mot tyveri [24].



Figur 12. Avlåste, utendørs sykkelparkeringsanlegg ved St.Olavs Hospital

Sykkelparkeringsanlegg under tak tilbys også til gjester (og ansatte) ved sykehuset i tillegg til vanlige sykkelstativ (Figur 13) [24].



Figur 13. Utendørs sykkelparkering; t.v. standard sykkelstativ, t.h. dobbel sykkelparkering under tak

Ved utbyggingen av St.Olavs Hospital har det vært fokus smarte løsninger som passer inn i omgivelsene. I denne sammenheng designet Asplan Viak i Sør-Trøndelag integrerte sykkelstativ med uttrekkbar metallklaff til sykkellås (Figur 14) [24].



Figur 14. Integrert sykkelstativ med uttrekkbar metallklaff til sykkellås designet av Asplan Viak, Sør-Trøndelag

St. Olavs Hospital, avd. Øya tilbyr i dag 1700 sykkelparkeringsplasser til sine ansatte og gjester. I sommerhalvåret er kapasiteten for liten og St.Olavs Hospital strever med å finne plass til flere sykkelparkeringsanlegg. I følge Svein Wiggen ønsker de fleste å parkere sykkelen sin så nært målet (inngangen) som mulig, disse parkeringsplassene er som regel fulle og folk parkerer dermed sykkelen sin i trær, stolper og lignende.

I tillegg til sykkelparkeringsanleggene, har St. Olavs Hospital, avd. Øya innført følgende sykkelfremmende tiltak [24]:

- Parkeringsavgift og tilbud om et begrenset antall parkeringsplasser for ansatte og gjester
- Dusj- og garderobefasiliteter
- Mulighet for å delta i «Sykle til jobben» aksjonen



## 5. SPAREBANK 1 SMN MIDT-NORGE

«SpareBank 1 SMN er Regionens største finanskonsern og ett av seks medlemmer i SpareBank 1 Alliansen. Hovedkontoret ligger i Trondheim. SpareBank 1 SMN er en Regional selvstendig sparebank med lokal forankring» [25].

Høsten 2010 flyttet hovedkontoret til Sparebank 1 Midt-Norge inn i nye lokaler i Søndre gate i Trondheim. En av målsettingene med det nye hovedkontoret var å skape det mest energieffektive næringsbygget i Midt-Norge, med et energiforbruk på mindre enn 100 kwh per kvm [26]. Sparebank 1 Midt-Norge ønsket også å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid og tilrettela for syklister på flere måter.

Espen Eriksen ved hovedkontoret i Sparebank 1 Midt-Norge jobber i dag aktivt for å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid. Gjennom gode, kreative løsninger og aktiv oppfølging har sykling til arbeid blitt attraktivt.

I hovedkontorets parkeringskjeller finnes et eget sykkelparkeringsrom. Dørene i parkeringskjelleren er elektriske og åpnes ved bruk av adgangskort (Figur 15). De elektriske dørene gjør det enkelt for syklister å komme inn og ut av parkeringskjelleren.



*Figur 15. Elektrisk dør for syklister i parkeringskjeller*

De ansatte har tilgang til moderne garderobeanlegg med dusj og toalett, egne låsbare skap og tørkemuligheter for våte klær (Figur 16). Det finnes egen garderobe for handikappede.



*Figur 16. Dusj- og garderobe fasiliteter med tilgang til låsbare skap og mulighet for tørking av klær*

Skjorteservice, hvor skjorter blir vasket og strøket og gratis håndkle service reduserer bagasjen de ansatte må bringe med seg til arbeidsplassen.

Sykkelparkeringsanlegget i parkeringskjeller tilbyr sykkelstativ til omtrent 150 sykler (Figur 17). Dersom stativene er fulle kan syklene parkeres utenom stativene. Totalt har parkeringskjelleren en parkeringskapasitet på mellom 300-400 sykler. Ved utformingen av parkeringsanlegget ble det i stor grad fokusert på beskyttelse mot vær, sikkerhet mot tyveri og kort avstand til målet.



*Figur 17. Parkeringsanlegg for sykkel i parkeringskjeller*

I sykkelparkeringsanlegget finnes det tørkeskap for våte klær og et selvbetjent sykkelverksted som de ansatte fritt kan benytte seg av (Figur 18). I tillegg tilbys gratis sykkelservice fra en sykkelreparatør 1-2 ganger hvert år.



Figur 18. Selvbetjent sykkelverksted

Dersom det er behov for å forflytte seg til andre deler av byen i løpet av arbeidsdagen kan de ansatte låne el sykler.

Andre sykkelfremmende tiltak hovedkontoret i Sparebank 1 SMN Midt-Norge har tilbudt/tilbyr sine ansatte:

- Et begrenset antall parkeringsplasser for bil (20 stk.)
- Tilbud om sykkel i 2008, 95 prosent takket ja til tilbudet
- Tilbud om kjøp av sykkelklær, SMN sponset halve kostnaden. Ca. 30 prosent benyttet seg av tilbudet.
- Go2SMN, poeng for aktivitet. Gang/sykkel til jobb gir doble poeng. Premiering i form av klær, utstyr, gavekort hos sportsbutikker o.l.
- Sykkelklubb i 2009
- Sponsing ved deltakelse i sykkelritt
- Premiering av sykling: klær, utstyr, gavekort hos sportsbutikker o.l.
- Tilbud om spinning

I følge Espen Eriksen er de viktigste tiltakene for økt sykkelandel på reiser til/fra arbeid; innendørs sykkelparkering i kombinasjon med dusj- og garderobefasiliteter. Likevel mener han at det er summen av alle tiltakene som har ført til den høye sykkelandelen ved hovedkontoret til Sparebank 1 Midt-Norge.

## 6. STATENS VEGVESEN REGION MIDT-NORGE

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan bestående av Vegdirektoratet, fem Regionvegkontor og 30 distriktsvegkontor. Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegene og fylkesvegnettet. Statens vegvesen står også som byggherre og bestiller av tjenester i tilknytning til disse oppgavene [30].



Figur 19. Statens hus, Sør-Trøndelag [27].

I 2000 flyttet Statens vegvesen Region Midt fra mindre sentrale områder i Sør-Trøndelag til Statens hus i Midtbyen i Trondheim [34]. I Statens hus finnes det et begrenset antall avgiftsbelagte parkeringsplasser som drives av Europark og som kan leies av Entra (Tore Kvaal). Flyttingen inn til Midtbyen førte til økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange og en reduksjon i bilandelen på de ansattes reiser til/fra arbeid [34].



Figur 20. Sykkelparkeringsrom i parkeringskjeller

I følge Tore Kvaal ved Statens vegvesen Region Midt, har det ikke vært et spesielt mål å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid, men heller et ønske om å øke den samlede andelen av kollektiv-, gang og sykkelbrukere. For å tilrettelegge for de av deres 150 ansatte som sykler til/fra arbeid, har det blitt laget sykkelparkeringsrom i parkeringskjelleren (Figur 20) (Figur 21).



Figur 21. Sykkelstativ i parkeringsrom

Ved utformingen av sykkelparkeringstilbudet har det vært særlig fokus på beskyttelse mot vær (regn, snø) og sikkerhet mot tyveri. Sykkelparkeringsrommene har parkeringskapasitet på 40-50 sykler. I vinterhalvåret er det relativt god plass i sykkelparkeringsrommene, om sommeren er kapasiteten sprengt, syklistene kan da benytte seg av offentlige utendørs sykkelparkeringsstativ.

I tillegg til sykkelparkeringen tilbys de ansatte dusj- og garderobefasiliteter. Dersom det er behov for å forflytte seg til andre deler av byen i løpet av arbeidsdagen kan de ansatte låne el sykler.

Andre sykkelfremmende tiltak hovedkontoret i Statens vegvesen i Statens hus, Sør-Trøndelag tilbyr sine ansatte:

- Et begrenset antall avgiftsbelagte parkeringsplasser til bil
- «Sykle til jobben» aksjonen som pågår på våren, med tilbud om videre oppfølging utover høsten.

## 7. DSB, TØNSBERG

DSB er direktoratet for sikkerhet og beredskap og er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet. DSB har ansvar for Sivilforsvaret og samfunnssikkerhetsområder som omfatter nasjonal, Regional og lokal sikkerhet og beredskap, brann- og elsikkerhet, industri- og næringslivsikkerhet, farlige stoff, og produkt- og forbrukersikkerhet [31].

DSB har omtrent 600 ansatte, hvor om lag 240 av dem arbeider ved DSB sitt hovedkontor i Tønsberg [31]. I denne oppgaven undersøkes hovedkontoret i Tønsberg.



Figur 22. DSB sitt hovedkontor i Tønsberg [22]

I følge HMS koordinator Vibeke Skjåvik, har DSB et mål om å holde sine ansatte i aktivitet. Tilrettelegging for sykling til arbeidsplass er et av tiltakene DSB har innført for å nå dette målet.

Like ved DSB sin hovedinngang finnes det sykkelstativer. Syklene overvåkes ved hjelp av overvåkingskameraer (Figur 23). Dersom parkeringskapasiteten er for liten, utvides sykkelstativtilbudet ved inngangen og parkeringsplasser for bil blir omgjort til parkeringsplasser for sykler. Sikkerhet mot tyveri var viktig ved utformingen av sykkelparkeringsanlegget.



Figur 23. Utendørs sykkelstativ ved DSB, Tønsberg

I parkeringskjelleren finnes det mulighet for innendørs sykkelparkering (Figur 24). For å komme inn i parkeringskjelleren kreves det adgangskort, dette er med på å holde uvedkommende borte og øker sikkerheten mot tyveri. Syklene parkeres i stativer og dersom det er behov for flere parkeringsplasser utvides parkeringstilbudet. Ved utformingen av parkeringsanlegget ble det i stor grad fokusert på beskyttelse mot vær, sikkerhet mot tyveri og kort avstand til målet.



*Figur 24. Innendørs sykkelparkering i DSB sin parkeringskjeller*

Dersom det er behov for å bruke sykkel i arbeidstiden kan ansatte låne sykkel fra DSB (Figur 25).



*Figur 25. Ansatte ved DSB kan låne sykkel i arbeidstiden*

De ansatte har tilgang til dusj- og garderobefasiliteter (Figur 26). Våte klær kan tørkes i tørkeskap.



Figur 26. Dusj- og garderobefasiliteter. DSB.

Andre sykkelvennlige tiltak hovedkontoret ved DSB, Tønsberg tilbyr sine ansatte:

- Egen sykkelkampanje med premiering
- Parkeringsplasser med parkeringsavgift

## 8. OPPSUMMERING: VIRKSOMHETENS SYKKELFREMMEDE TILTAK

Tabell 6 viser en oppsummering over hvilke sykkelparkeringstilbud og andre sykkelvennlige tiltak de ulike virksomhetene tilbyr sine ansatte.

Tabell 6. Oppsummering: Sykkelparkeringstilbud og andre sykkelvremmende tiltak

|  | Andre sykkelvremmende tiltak   | Sykkelparkeringstilbud   |
|--|--|--|
| <b>St.Olavs Hospital, Universitetssykehuset i Midt- Norge (6439 ansatte)</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeringsavgift</li> <li>• Begrenset antall parkeringsplasser</li> <li>• Dusj- og garderobefasiliteter</li> <li>• «Sykle til jobben» aksjonen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avlåste, innendørs sykkelparkeringsanlegg</li> <li>• Avlåste, utendørs sykkelparkeringsanlegg</li> <li>• Sykkelparkeringsanlegg under tak</li> <li>• Vanlige sykkelstativ</li> <li>• Integrerte sykkelstativ</li> </ul> |
| <b>Sparebank 1, Midt-Norge (450 ansatte)</b>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dusj- og garderobefasiliteter</li> <li>• Låsbare skap</li> <li>• Skjorteservice</li> <li>• Tørkeskap</li> <li>• Selvbetjent sykkelverksted</li> <li>• Tilbud om gratis sykkelservice 1-2 ganger i året</li> <li>• Begrenset antall parkeringsplasser</li> <li>• Tilbud om sykkel</li> <li>• Tilbud om kjøp av sykkelklær</li> <li>• Go2SMN, poeng for aktivitet</li> <li>• Sykkelklubb i 2009</li> <li>• Sponsing ved deltakelse i sykkelritt</li> <li>• Premiering av sykling</li> <li>• Tilbud om spinning</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innendørs sykkelparkeringsrom</li> </ul>  |
| <b>Statens vegvesen, Sør-Trøndelag (150 ansatte)</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dusj- og garderobefasiliteter</li> <li>• «Sykle til jobben» aksjonen</li> <li>• Parkeringsavgift</li> <li>• Begrenset antall parkeringsplasser</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innendørs sykkelparkeringsrom</li> </ul>  |
| <b>DSB, Tønsberg (242 ansatte)</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dusj- og garderobefasiliteter</li> <li>• Egen sykkelkampanje med premiering</li> <li>• Parkeringsplasser med parkeringsavgift</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innendørs sykkelparkering</li> <li>• Overvåket, utendørs sykkelparkering</li> </ul>   |



## 9. RESULTAT

I dette kapittelet vil resultatene fra spørreundersøkelsen bli presentert.

### 9.1 Spørreundersøkelsens deltakere

Betydningen av ulike sykkel fremmende tiltak og Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, kan avhengig av ulike faktorer variere blant de ansatte. I spørreundersøkelsen ble det derfor stilt spørsmål om person- og reise karakteristika, tilgang til reisemidler, maksimal akseptabel gangavstand til målpunkt og kjennskap til virksomhetenes sykkel fremmende tiltak. Dette er faktorer som kan påvirke de ansattes synspunkter.

Som nevnt tidligere, er det også viktig å ha i bakhodet at ansatte med interesse for sykling, typisk sykklister, som regel vil være mer villige til å besvare undersøkelsen enn hva ansatte uten interesse for sykling vil være. Resultatene fra undersøkelsen vil også avhenge av sykkeltilbudene som de ulike virksomhetene tilbyr sine ansatte.

#### Svarprosent

Som nevnt tidligere var det kun tre av de fire utvalgte virksomhetene som deltok i spørreundersøkelsen. Svarprosenten blant de deltagende virksomhetene var henholdsvis; 14 prosent ved St.Olavs Hospital avd. Øya, 53 prosent ved Statens vegvesen Region Midt-Norge og 40 prosent ved DSB, Tønsberg. Totalt tilsvarte dette en samlet svarprosent på 16 prosent (Tabell 7).

Tabell 7. Svarprosent spørreundersøkelse.

|                     | Totalt | St.Olavs Hospital<br>avd. Øya | Statens vegvesen<br>Region Midt-Norge | DSB, Tønsberg |
|---------------------|--------|-------------------------------|---------------------------------------|---------------|
| Antall ansatte      | 6831   | 6439                          | 150                                   | 242           |
| Antall deltakere    | 1088   | 911                           | 79                                    | 98            |
| Andel deltakere (%) | 16     | 14                            | 53                                    | 40            |

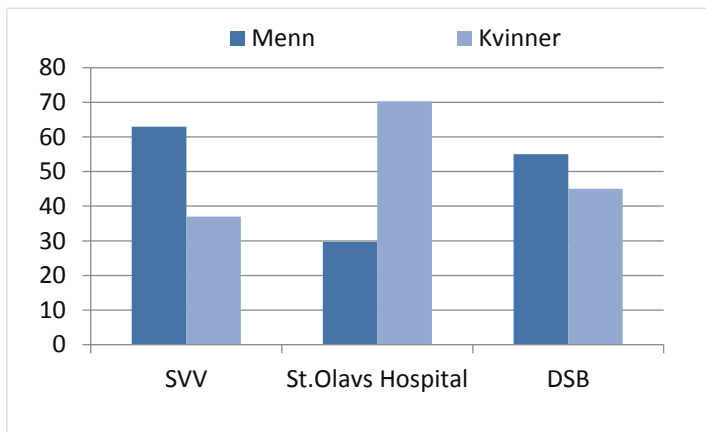
## Person – og reisekarakteristika

### Kjønn:

Ved DSB og Statens vegvesen var størstedelen av de svarende menn, mens ved St.Olavs hospital var størstedelen av de svarende kvinner (Figur 27).

### Kommentar:

Den ulike kjønnsfordelingen ved de ulike virksomhetene kan skyldes at det er ansatt flere kvinner enn menn ved St.Olavs Hospital, avd. Øya, og flere menn enn kvinner ved Statens vegvesen Region Midt-Norge og ved DSB, Tønsberg.



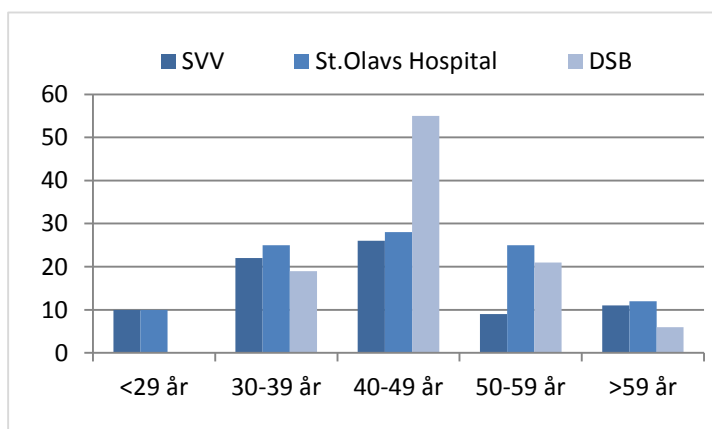
Figur 27. Spørreundersøkelse: kjønn. (Oppgitt i %)

### Alder:

I hovedsak var de svarende i aldersgruppene: 30-39 år, 40-49 år og 50-59 år (Figur 28).

### Kommentar:

De oppgitte aldersgruppene representerer hovedgruppene av yrkesaktive mennesker i Norge i dag. Det er derfor naturlig at disse gruppene utgjør hoveddelen av de svarende.



Figur 28. Spørreundersøkelse: alder (Oppgitt i %)

**Sivilstand:**

De ansatte var i hovedsak «gift/samboende uten barn under 12 år» eller «gift/samboende med barn under 12 år». (Se vedlegg 4-6).

**Kommentar:**

De ansattes sivilstanden henger naturlig sammen med aldersgruppene de ansatte i hovedsak befinner seg i.

**Faste forpliktelser:**

De færreste av de ansatte hadde faste forpliktelser som medførte stopp på reise til eller fra arbeid, som f.eks. å bringe/hente barn i barnehage. (Se vedlegg 4-6).

**Kommentar:**

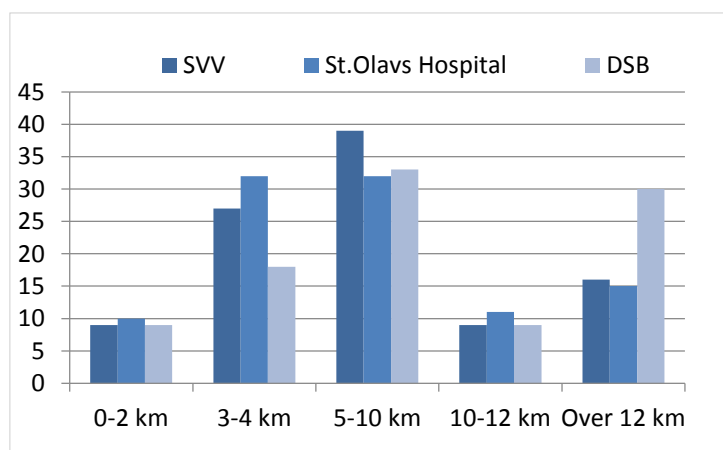
Dette resultatet er noe overraskende bl.a. fordi flere av de ansatte hadde barn under 12 år. Dette kan skyldes ulike faktorer som f.eks. at partneren henter barn fra barnehage/skole.

**Avstand mellom hjem og arbeidsplass:**

De fleste av de ansatte hadde en avstand mellom hjem og arbeidsplass på 3-10 km. Ved DSB i Tønsberg (Vestfold) hadde en stor andel av de ansatte mer enn 12 km avstand mellom hjem og arbeid (Figur 29).

**Kommentar:**

Vestfold er et fylke med flere småbyer i relativ kort avstand til hverandre. Flere av innbyggerne har derfor bosted i en annen by enn den de arbeider i. Dette kan skape lengre avstand mellom hjem og arbeid, og kan være en forklaring på hvorfor mange av de ansatte ved DSB har lang reisevei til arbeid.



Figur 29. Spørreundersøkelse: avstand mellom hjem og arbeidsplass. (Oppgitt i %)

## Tilgang til reisemidler

### Førerkort:

Omtrent samtlige av de ansatte ved de tre virksomhetene hadde førerkort for personbil. (Se vedlegg 4-6).

### Tilgang til bil:

De aller fleste de ansatte disponerte bil alene eller sammen med noen. (Se vedlegg 4-6).

### Kommentar:

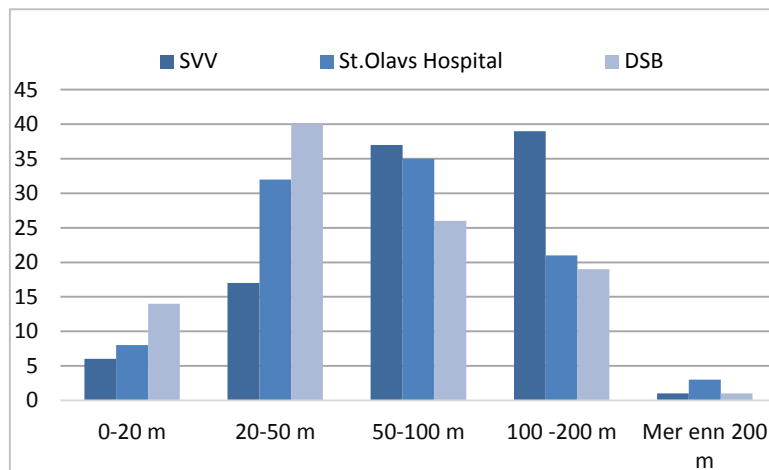
Den store andelen bileiere kan bl.a. skyldes de ansattes bosted, alder og sivilstand.

### Tilgang til sykkel:

Ved samtlige virksomheter hadde  $\geq 90$  prosent av de ansatte tilgang til sykkel i brukbar stand (Se vedlegg 4-6).

## Maksimal akseptabel avstand mellom sykkelparkering og målpunkt

Figur 30 viser hvilke gangavstander mellom sykkelparkering og målpunkt, som de ansatte anså som maksimal akseptabel. Figuren viser en relativt stor spredning i resultatet. De færreste aksepterte en gangavstand på mer enn 200 m mellom sykkelparkeringsanlegg og målpunkt. Samlet sett var det størst aksept blant ansatte for en maksimal gangavstand på 50-100m.



Figur 30. Maksimal gangavstand mellom sykkelparkeringsanlegg og mål

### Kommentar:

Se kap.10.4 (Kort avstand til målpunkt) for nærmere kommentar.

## Reisevaner

### Bruk av sykkel på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret:

Tabell 8 viser bruk av sykkel (hele veien) på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret. (Se vedlegg 4-6).

Tabell 8. Sykkel (hele veien) på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret

| Antall dager     | Vinter     | Sommer     |
|------------------|------------|------------|
| 5 dager i uken   | 7 prosent  | 19 prosent |
| 1-4 dager i uken | 21 prosent | 29 prosent |

Tabell 9, viser kombinasjonen av sykkel og kollektivtransport på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret. (Se vedlegg 4-6).

Tabell 9. Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport på reiser til/fra arbeid en normal uke i vinter- og i sommerhalvåret

| Antall dager     | Vinter     | Sommer     |
|------------------|------------|------------|
| 5 dager i uken   | 5 prosent  | 6 prosent  |
| 1-4 dager i uken | 31 prosent | 32 prosent |

### Kommentar:

I Tabell 8 og Tabell 9 er det kun tatt med data fra de ansatte ved St.Olavs Hospital avd. Øya og Statens vegvesen Region Midt-Norge. SurveyXact som ble brukt i spørreundersøkelsen ved DSB leverte kun individuelle svar for dette spørsmålet. En oppsummering av dette spørsmålet, ville derfor krevd en gjennomgang av hver enkel besvarelse. Selv om de ansatte ved DSB, Tønsberg, kun utgjorde 9 prosent av den totale besvarelsen, kunne dette ha påvirket resultatene bl.a. fordi flere av de ansatte hadde lengre reisevei til arbeid enn hva de ansatte ved de to andre virksomhetene hadde (Figur 29).

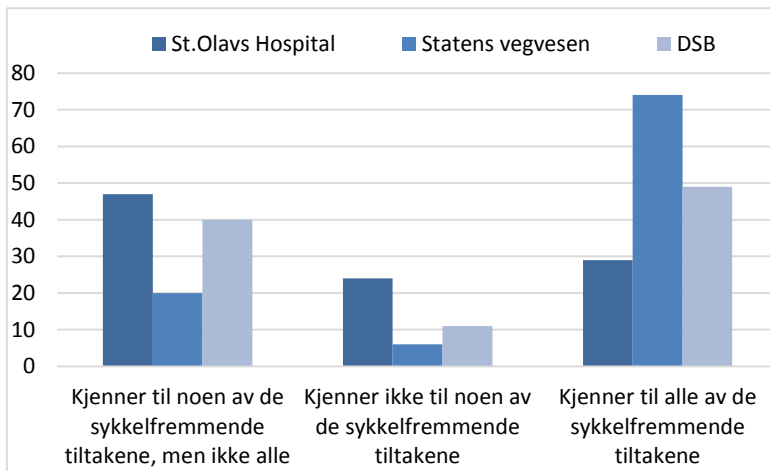
Tabell 9 viser at forskjellen på sykkelandelen i sommer- og vinterhalvår er veldig liten. Årsaken til dette kan være at flere velger å bruke sykkel hele veien til/fra arbeid (Tabell 8) i sommerhalvåret, fremfor en kombinasjon av sykkel og kollektivtransport.

## Kjennskap til virksomhetenes sykkelfremmende tilbud

Figur 31, viser hvor godt de ansatte kjenner til virksomhetenes sykkelfremmende tilbud oppgitt i Tabell 6.

### Kommentar:

Store virksomheter men mange ansatte kan gjøre arbeidsplassen mer uoversiktlig, noe som igjen kan gjøre det vanskelig å informere de ansatte om de sykkelfremmende tilbudene som finnes. Dette kan være en årsak til at flere av de ansatte ved St.Olavs Hospital, avd. Øya ikke kjenner til noen av de sykkelfremmende tiltakene som virksomheten tilbyr (Figur 31).



Figur 31. Ansattes kjennskap til virksomhetenes sykkelfremmende tilbud (oppgitt i prosent)

## 9.2 Betydning av ulike sykkelfremmende tiltak for sykkelandelen

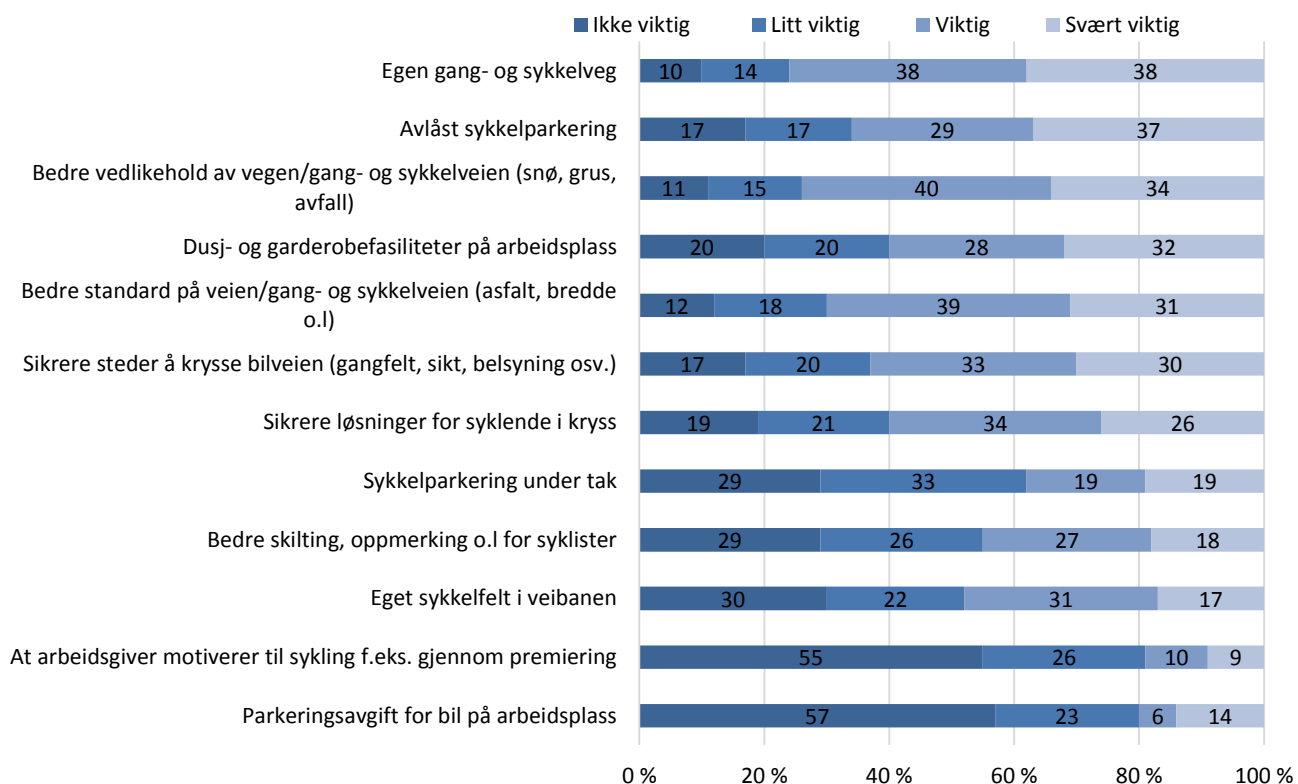
I dette delkapittelet presenteres betydningen av ulike sykkelfremmende tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved de tre virksomhetene.

For å få frem hvilke tiltak som er mest og minst viktig for valg av sykkel til/fra arbeid, har kandidaten valgt å fokusere på de sykkelfremmende tiltakene som ble sett på som «svært viktig» og «ikke viktig».

Videre har kandidaten valgt å se nærmere på de tre sykkelfremmende tiltakene med mest og minst betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, dette til tross for at det ofte er lite skilnad mellom betydningen av flere av de ulike sykkelfremmende tiltakene.

### St.Olavs Hospital, avd. Øya

Figur 32, viser hvilke betydning ulike sykkelfremmende tiltak hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved St.Olavs Hospital, avd. Øya. Tiltakene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 32. St.Olavs Hospital, avd. Øya: betydning av ulike sykkelfremmende tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 10 ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved St.Olavs Hospital, avd. Øya.

**Kommentar:**

I følge Figur 32, er det kun en marginal forskjell mellom betydningen av de tre mest viktige og de to minst viktige tiltakene.

Som beskrevet ovenfor har kandidaten valgt å fokusere på de tre tiltakene som hadde mest og minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid. I dette tilfellet er det likevel verdt å notere seg at figuren viser minimal forskjell mellom betydningen av de seks mest viktige tiltakene og mellom det tredje, fjerde og femte minst viktige tiltaket for valg av sykkel til/fra arbeid.

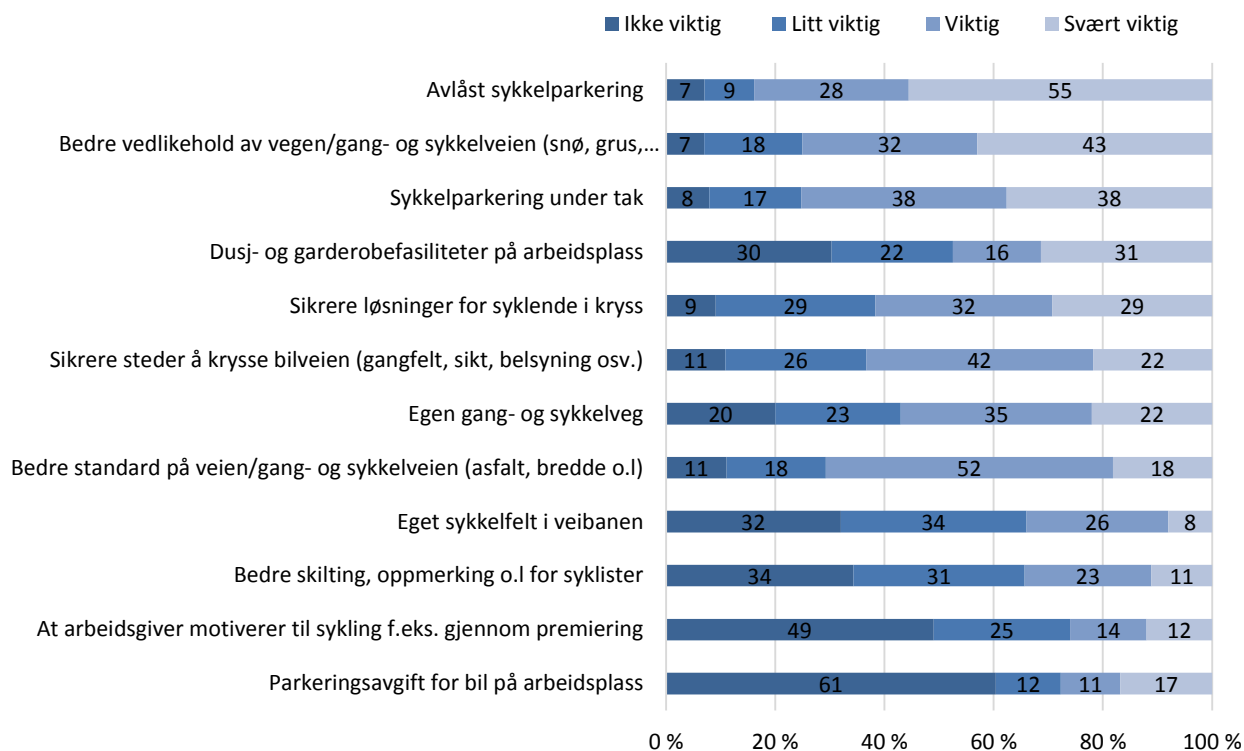
*Tabell 10. St.Olavs Hospital, avd. Øya: de mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid*

| <b>Mest viktig</b>                                 | <b>Minst viktig</b>                         |
|--|---|
| 1. Egen gang- og sykkelvei                         | 1. Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass |
| 2. Avlåst sykkelparkering                          | 2. At arbeidsgiver motiverer til sykling    |
| 3. Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | 3. Eget sykkelfelt i veibanen               |



## Statens vegvesen Region Midt-Norge

Figur 33, viser hvilke betydning ulike sykkel fremmende tiltak hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved Statens vegvesen Region Midt-Norge. Tiltakene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 33. SVV, Region Midt-Norge: betydning av ulike sykkel fremmende tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 11 ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige sykkel fremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved Statens vegvesen Region Midt-Norge.

### Kommentar:

Figur 33, viser en tydelig forskjell mellom betydningen av de tre mest og de tre minst viktige tiltakene for valg av sykkel til/fra arbeid.

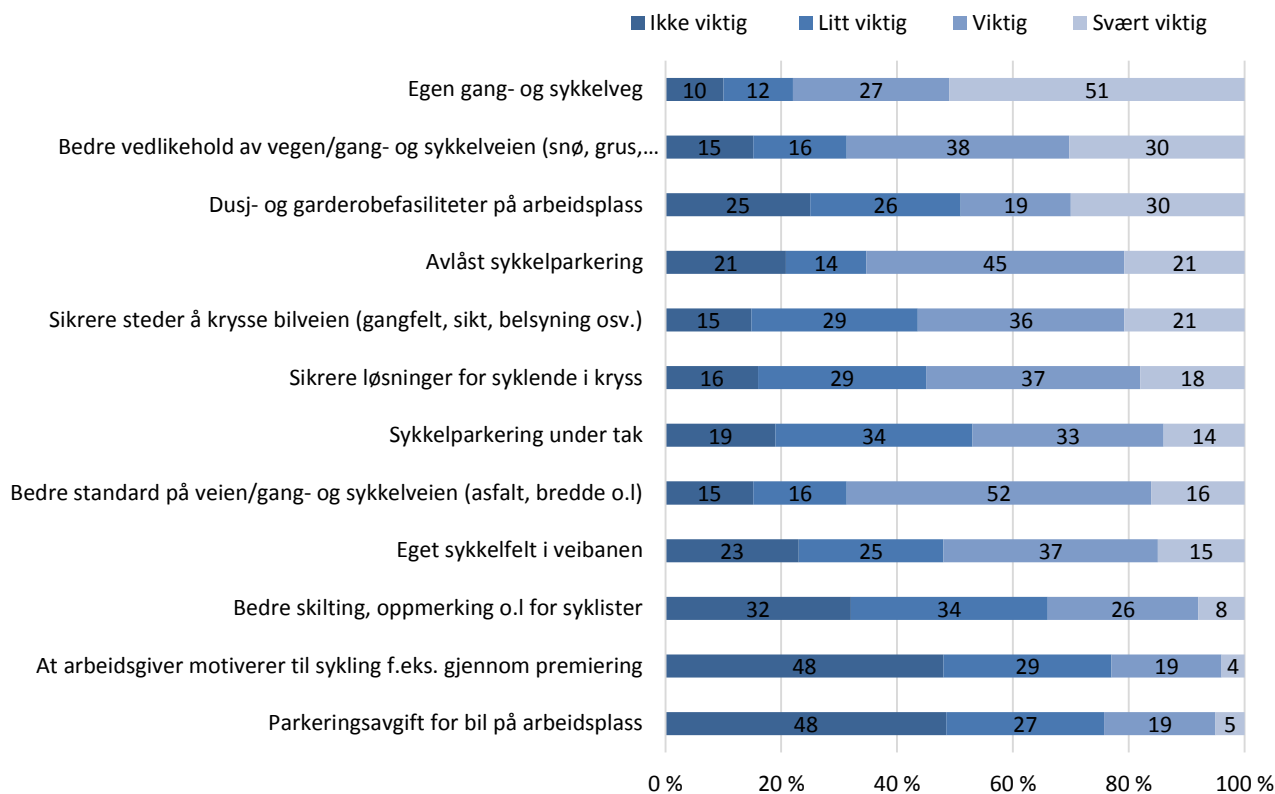
Selv om kandidaten har valgt å fokusere på de tre tiltakene som hadde mest og minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid, er det i dette tilfellet verdt å notere seg at figuren viser minimal forskjell mellom betydningen av det tredje og fjerde minst viktige tiltaket for valg av sykkel til/fra arbeid.

Tabell 11. SVV, Region Midt-Norge: de mest viktige og de minst viktige sykkel fremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig  | Minst viktig                                   |
|--|--|
| 1. Avlåst sykkelparkering                          | 1. Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass    |
| 2. Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | 2. At arbeidsgiver motiverer til sykling       |
| 3. Sykkelparkering under tak                       | 3. Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklist |

## DSB, Tønsberg

Figur 34, viser hvilke betydning ulike sykkelvremmende tiltak hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved DSB, Tønsberg. Tiltakene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 34. DSB, Tønsberg: betydning av ulike sykkelvremmende tiltak for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 12 ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige sykkelvremmende tiltakene for valg av sykkel reiser til/fra arbeid for ansatte ved DSB, Tønsberg.

### Kommentar:

Figur 34, viser at det mest viktige tiltaket hadde langt mer betydning for valg av sykkel til/fra arbeid, enn hva de to nest mest viktige sykkelvremmende tiltakene hadde. Figuren viser at de to nest mest viktige tiltakene ble ansett som like betydningsfulle for valg av sykkel til/fra arbeid.

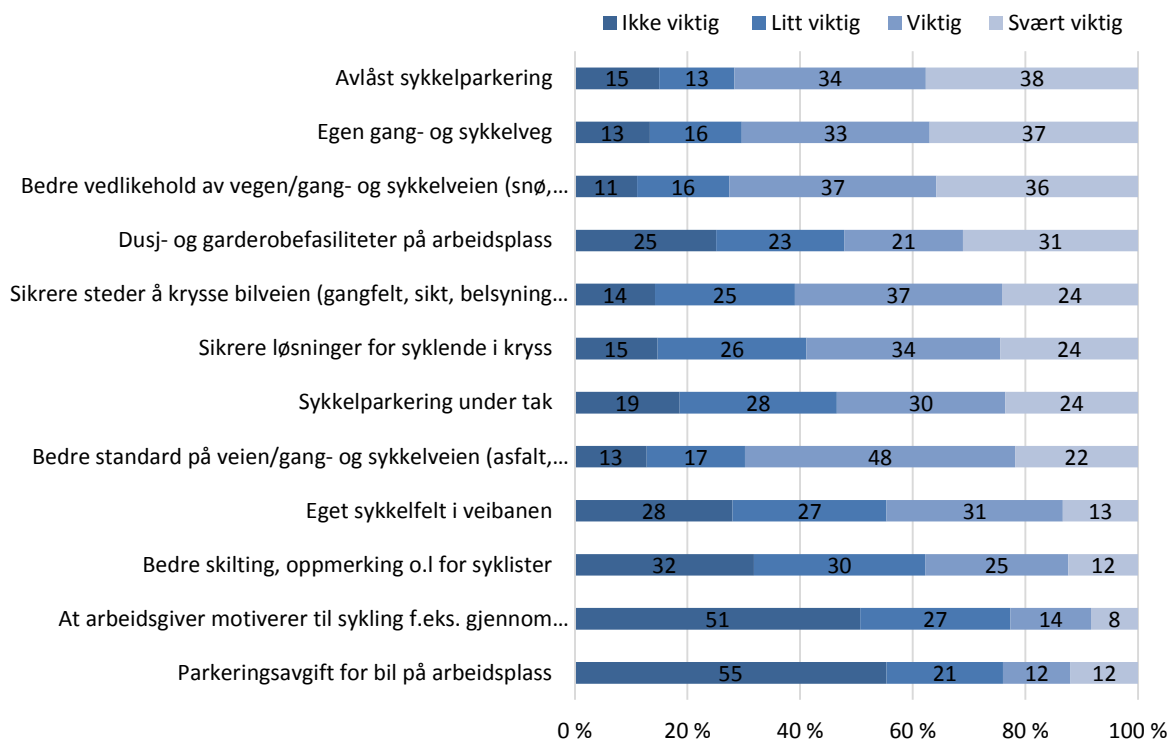
I følge Figur 34, ble de to minst viktige sykkelvremmende tiltakene ansett som like uviktige for valg av sykkel til/fra arbeid.

Tabell 12. DSB, Tønsberg: de mest viktige og de minst viktige sykkelvremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig  | Minst viktig                                   |
|--|--|
| 1. Egen gang- og sykkelvei                         | 1. Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass    |
| 2. Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | 2. At arbeidsgiver motiverer til sykling       |
| 3. Dusj- og garderobefasiliteter på arbeidsplass   | 3. Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklist |

## Betydningen av ulike sykkelvremmende tiltak samlet sett

Figur 35 viser hvilke betydning ulike sykkelvremmende tiltak hadde samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene. Tiltakene i figuren er rangert etter de mest viktige (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 35. Betydningen av ulike sykkelvremmende tiltak samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 13 ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige sykkelvremmende tiltakene samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene.

### Kommentar:

I følge Figur 35, er det lite som skiller mellom betydningen av de tre mest viktige og de to minst viktige tiltakene.

Som beskrevet ovenfor har kandidaten valgt å fokusere på de tre tiltakene som hadde mest og minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid. I dette tilfellet er det likevel verdt å notere seg at figuren viser minimal forskjell mellom betydningen av de fire mest viktige tiltakene og mellom det tredje og fjerde minst viktige tiltaket for valg av sykkel til/fra arbeid.

Tabell 13. De mest viktige og de minst viktige sykkelvremmende tiltakene samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig  | Minst viktig                                      |
|--|---|
| 1. Avlåst sykkelparkering                          | 1. Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass       |
| 2. Egen gang- og sykkelvei                         | 2. At arbeidsgiver motiverer til sykling          |
| 3. Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | 3. Bedre skilting, oppmerking o.l. for sykklister |

### 9.3 Betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for sykkelandelen

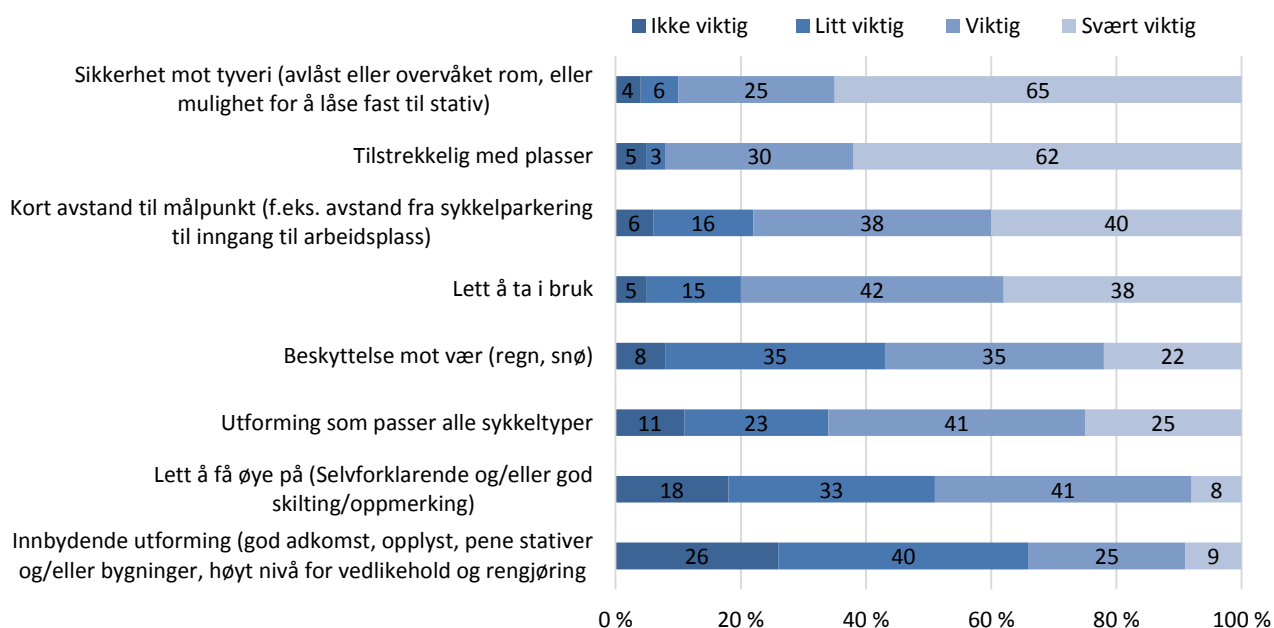
I dette delkapittelet presenteres betydningen av Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene.

For å få frem hvilke kvalitetskrav som er mest og minst viktig for valg av sykkel til/fra arbeid, har kandidaten valgt å fokusere på de kvalitetskravene som ble sett på som «svært viktig» og «ikke viktig».

Videre har kandidaten valgt å se nærmere på de tre kvalitetskravene med mest og minst betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, dette til tross for at det ofte er lite skilnad mellom betydningen av flere av de ulike kvalitetskravene.

#### St.Olavs Hospital, avd. Øya

Figur 36, viser hvilke betydning de ulike ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved St.Olavs Hospital, avd. Øya. Kvalitetskravene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 36. St.Olavs Hospital, avd. Øya: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 14, ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved St.Olavs Hospital, avd. Øya.

### **Kommentar:**

I følge Figur 36, er det lite som skiller mellom betydningen av de to mest viktige kravene. Disse to kvalitetskravene hadde lang større betydning for valg av sykkel enn det tredje mest viktige kravet.

Figur 36, viser en tydelig forskjell mellom betydningen av de tre minst viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel til/fra arbeid.

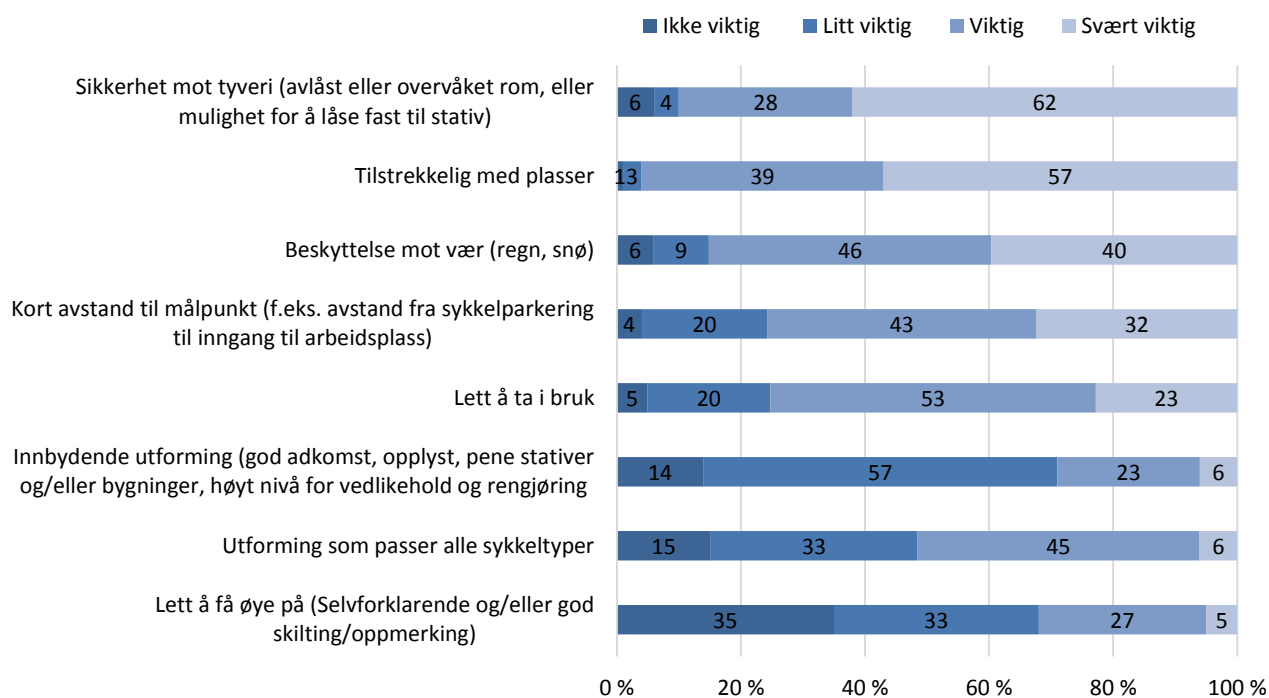
Som beskrevet ovenfor har kandidaten valgt å fokusere på de tre kvalitetskravene som hadde mest og minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid. I dette tilfellet er det likevel verdt å notere seg at figuren viser en relativt liten forskjell mellom betydningen av det tredje og fjerde mest viktige kvalitetskravet til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel til/fra arbeid.

*Tabell 14. St.Olavs Hospital, avd. Øya: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid*

| <b>Mest viktig</b>           | <b>Minst viktig</b>                       |
|------------------------------|---|
| 1. Sikkerhet mot tyveri      | 1. Innbydende utforming                   |
| 2. Tilstrekkelig med plasser | 2. Lett å få øye på                       |
| 3. Kort avstand til målpunkt | 3. Utforming som passer alle typer sykler |

## Statens vegvesen, Region Midt Norge

Figur 37, viser hvilke betydning de ulike ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved Statens vegvesen, Region Midt Norge. Kvalitetskravene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 37. SVV, Region Midt-Norge: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 15 ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved Statens vegvesen, Region Midt Norge.

### Kommentar:

I følge Figur 37, er det relativt lite som skiller mellom betydningen av de to mest viktige kravene. Disse to kvalitetskravene hadde lang større betydning for valg av sykkel til/fra arbeid enn hva det tredje mest viktige kravet hadde.

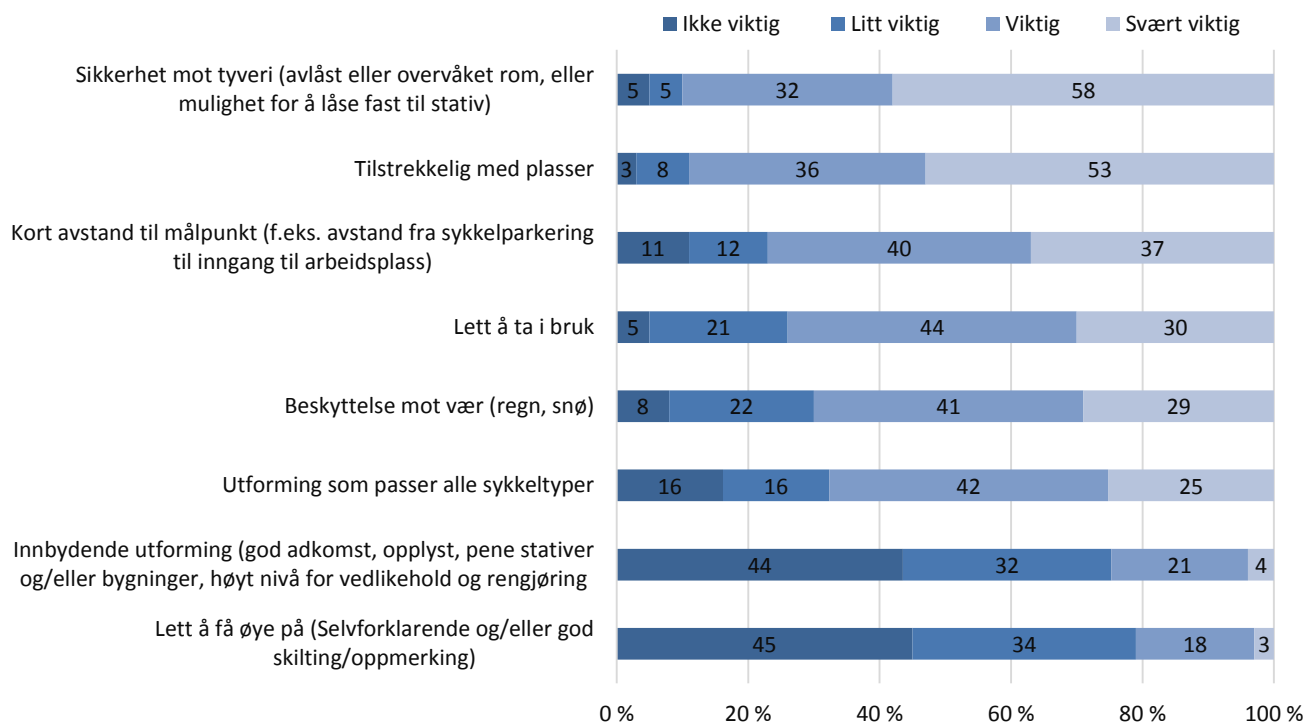
Figur 37, viser at det minst viktige kvalitetskravet ble ansett som langt mindre viktig for valg av sykkel til/fra arbeid enn hva det andre- og tredje minst viktige kvalitetskravet til sykkelparkeringsanlegg ble.

Tabell 15. SVV, Region Midt-Norge: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig                  | Minst viktig                             |
|------------------------------|--|
| 1. Sikkerhet mot tyveri      | 1. Lett å få øye på                      |
| 2. Tilstrekkelig med plasser | 2. Utforming som passer alle sykkeltyper |
| 3. Beskyttelse mot vær       | 3. Innbydende utforming                  |

## DSB, Tønsberg

Figur 38, viser hvilke betydning de ulike ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg hadde for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved DSB, Tønsberg. Kvalitetskravene i figuren er rangert etter de mest viktig (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 38. DSB, Tønsberg: betydning av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 16, ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, for ansatte ved DSB, Tønsberg.

### Kommentar:

I følge Figur 38, er det relativt lite som skiller mellom betydningen av de to mest viktige kravene. Disse to kvalitetskravene hadde lang større betydning for valg av sykkel til/fra arbeid enn hva det tredje mest viktige kravet hadde.

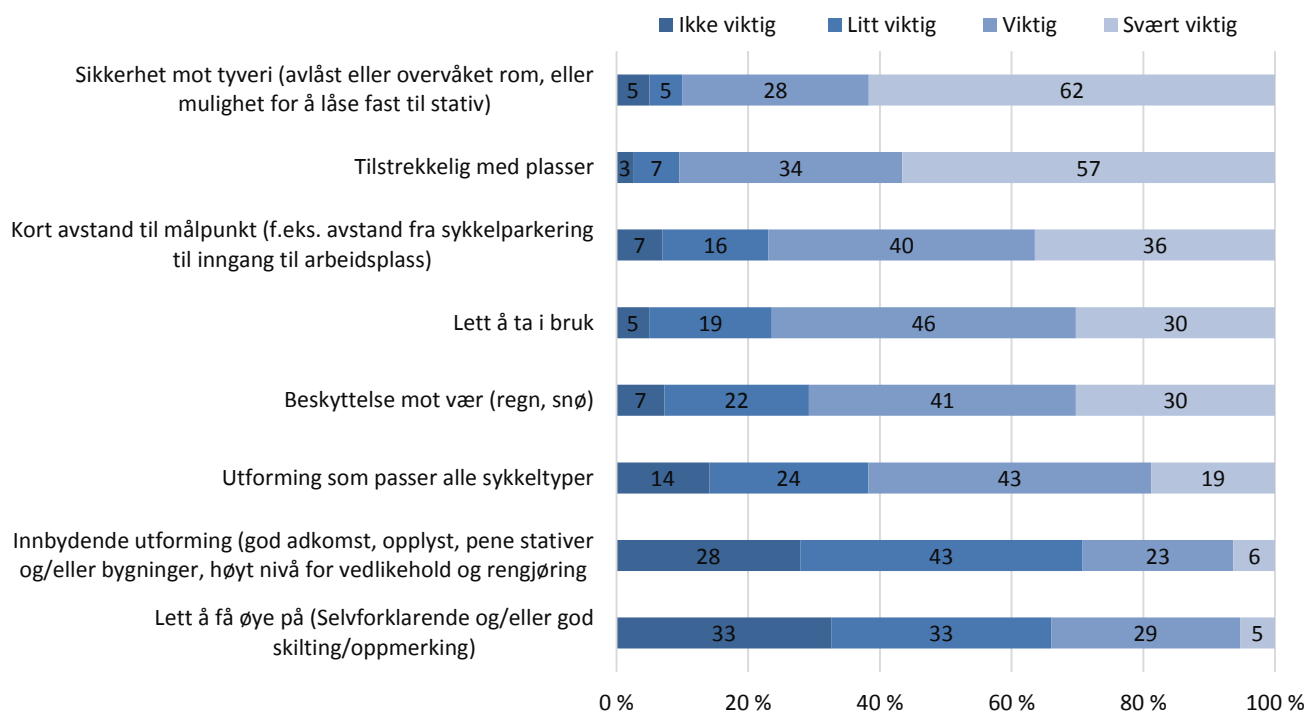
Figur 38, viser også at det er en minimal skilnad mellom betydningen av de to minst viktige kravene. Disse to kvalitetskravene hadde langt mindre betydning for valg av sykkel til/fra arbeid enn hva det tredje minst viktige kvalitetskravet hadde.

Tabell 16. DSB, Tønsberg: de mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig                  | Minst viktig                             |
|------------------------------|--|
| 1. Sikkerhet mot tyveri      | 1. Lett å få øye på                      |
| 2. Tilstrekkelig med plasser | 2. Innbydende utforming                  |
| 3. Kort avstand til målpunkt | 3. Utforming som passer alle sykkeltyper |

## Betydningen av SVV's ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering samlet sett

Figur 39, viser hvilke betydning Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg hadde samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene. Kvalitetskravene i figuren er rangert etter de mest viktige (øverst t.h.) og de minst viktige (nederst t.v.).



Figur 39. Betydningen av SVV's ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

I Tabell 17, ser man de tre mest viktige, og de tre minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene.

### Kommentar:

I følge Figur 39, var lite som skilte mellom betydningen av to mest viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg. Derimot var det en større skilnad mellom de to mest viktige og det tredje mest viktige kvalitetskravet.

Figur 39, viser også at det var lite som skilte mellom betydningen av to minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg. Derimot var det en større skilnad mellom de to minst viktige og det tredje minst viktige kvalitetskravet.

Tabell 17. De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

| Mest viktig                  | Minst viktig                             |
|------------------------------|--|
| 1. Sikkerhet mot tyveri      | 1. Lett å få øye på                      |
| 2. Tilstrekkelig med plasser | 2. Innbydende utforming                  |
| 3. Kort avstand til målpunkt | 3. Utforming som passer alle sykkeltyper |



## 9.4 Oppsummering av resultater fra spørreundersøkelsen

Dette delkapittelet viser en oppsummering av resultatene fra kap.9.2 og 9.3.

### Betydning av ulike sykkelfremmende tiltak for sykkelandelen på reiser til/fra arbeid

Tabell 18, viser en oppsummering over de tre mest viktige, og de tre minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid for ansatte ved de tre virksomhetene.

Tabell 18. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

|    | St.Olavs Hospital, avd. Øya                     |  | Statens vegvesen                                |  | DSB, Tønsberg                                   |  |
|----|---|--|---|--|---|--|
|    | Mest viktig                                     | Minst viktig                             | Mest viktig                                     | Minst viktig                                   | Mest viktig                                     | Minst viktig                                   |
| 1. | Egen gang- og sykkelvei                         | Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass | Avlåst sykkelparkering                          | Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass       | Egen gang- og sykkelvei                         | Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass       |
| 2. | Avlåst sykkelparkering                          | At arbeidsgiver motiverer til sykling    | Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | At arbeidsgiver motiverer til sykling          | Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | At arbeidsgiver motiverer til sykling          |
| 3. | Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | Eget sykkelfelt i veibanen               | Sykkelparkering under tak                       | Bedre skilting, oppmerking o.l. for sykklister | Dusj- og garderobe-fasiliteter på arbeidsplass  | Bedre skilting, oppmerking o.l. for sykklister |

Tabell 19, viser de tre sykkelfremmende tiltakene som samlet sett hadde mest og minst betydning for valg av sykkel som reisemiddel på reiser til/fra arbeid.

Tabell 19. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige sykkelfremmende tiltakene samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

|    | Mest viktig                                     | Minst viktig                                   |
|----|---|--|
| 1. | Avlåst sykkelparkering                          | Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass       |
| 2. | Egen gang- og sykkelvei                         | At arbeidsgiver motiverer til sykling          |
| 3. | Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien | Bedre skilting, oppmerking o.l. for sykklister |

## Betydningen av Statens vegvesens ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for sykkelandelen på reiser til/fra arbeid

Tabell 20, viser en oppsummering over de tre mest viktige, og de tre minst viktige ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid ved de tre virksomhetene.

Tabell 20. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

|    | St.Olavs Hospital, avd. Øya |  | Statens vegvesen         |                                       | DSB, Tønsberg             |                                       |
|----|-----------------------------|--|--------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|
|    | Mest viktig                 | Minst viktig                           | Mest viktig              | Minst viktig                          | Mest viktig               | Minst viktig                          |
| 1. | Sikkerhet mot tyveri        | Innbydende utforming                   | Sikkerhet mot tyveri     | Lett å få øye på                      | Sikkerhet mot tyveri      | Lett å få øye på                      |
| 2. | Tilgjengelig med plasser    | Lett å få øye på                       | Tilgjengelig med plasser | Utforming som passer alle sykkeltyper | Tilgjengelig med plasser  | Innbydende utforming                  |
| 3. | Kort avstand til målpunkt   | Utforming som passer alle typer sykler | Beskyttelse mot vær      | Innbydende utforming                  | Kort avstand til målpunkt | Utforming som passer alle sykkeltyper |

Tabell 21, viser de tre ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg som samlet sett hadde mest og minst betydning for valg av sykkel som reisemiddel på reiser til/fra arbeid.

Tabell 21. Oppsummering: De mest viktige og de minst viktige ideelle kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg samlet sett, for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid

|    | Mest viktig               | Minst viktig                          |
|----|---------------------------|---------------------------------------|
| 1. | Sikkerhet mot tyveri      | Lett å få øye på                      |
| 2. | Tilgjengelig med plasser  | Innbydende utforming                  |
| 3. | Kort avstand til målpunkt | Utforming som passer alle sykkeltyper |

## 10. ANALYSE- OG DISKUSJON AV INTERVJU OG RESULTATER

I dette kapitlet vil det bli foretatt en analyse og diskusjon av intervjuet med virksomhetenes kontaktpersoner og resultatene fra spørreundersøkelsen.

### 10.1 Virksomhetenes helhetlig policy/tenking/ambisjoner for reiser til/fra arbeid

Intervjuene med virksomhetenes kontaktpersoner viste at samtlige virksomheter hadde et ønske og mål om å holde sine ansatte i aktivitet og redusere bilandelen på reiser til/fra arbeid. Sparebank 1 og St.Olavs Hospital hadde stort fokus på sykling blant sine ansatte, og arbeidet aktivt for dette. DSB hadde som mål å holde sine ansatte i aktivitet, blant annet gjennom å oppfordre ansatte til å gå eller sykle /fra arbeid. Statens vegvesen ønsket å redusere bilandelen på reiser til/fra arbeid gjennom økt bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. Selv om virksomhetene hadde ulike ønsker og mål med tanke på sykkelandelen til/fra arbeid, hadde samtlige virksomheter tilrettelagt for sykling til arbeidsplass i ulik grad.

Statens vegvesen Region Midt-Norge viste seg å være den virksomheten som i minst grad hadde tilrettelagt for sykling til/fra arbeid. Virksomheten hadde som nevnt tidligere, heller ikke et spesielt mål/ønske om å øke sykkelandelen. Statens vegvesen jobber som kjent aktivt for å øke den totale sykkelandelen i Norge og oppfordrer virksomheter til å arbeide aktivt for å øke sykkelandel på reiser til/fra arbeid. Dersom Statens vegvesen Midt-Norge ønsker å stå frem som et godt eksempel for andre virksomheter, bør dette tas til etterretning. Manglende engasjement for sykling innad i virksomheten, begrensninger på grunn av beliggenhet og lokaler, mer fokus på å fremme den nasjonale sykkelinfrastrukturen fremfor å tilrettelegge for syklistene på egen arbeidsplass kan være mulige årsaker til den dårlige tilretteleggingen.

## 10.2 De mest viktige sykkelfremmende tiltakene

I dette delkapittelet vil de sykkelfremmende tiltakene fra Tabell 18 analyseres og diskuteres. Disse tiltakene ble sett på som mest viktig for valg av sykkel på reise til/fra arbeid blant ansatte ved de tre virksomhetene.

### **Egen gang- og sykkelvei**

For ansatte ved St.Olavs Hospital og DSB, hadde egen gang- og sykkelvei størst betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid. I flere tilfeller har god sykkelinfrastruktur vist seg å ha større betydning for sykkelandelen enn hva god sykkelparkering har [13] [32] [33].

Grunnen til at egen gang- og sykkelvei ble ansett som svært viktig for valg av sykkel, kan skyldes at dette tiltaket kan redusere risikoen for sammenstøt mellom syklister og motorister. Dette vil skape en større følelse av trygghet blant sykkelistene. Egen gang- og sykkelvei vil også kunne redusere antall stopp pga. ulike hindringer o.l., noe som igjen kan føre til redusert reisetid.

Siden St.Olavs Hospital og Statens vegvesen, Midt-Norge har sentral beliggenhet i samme by er det litt overraskende at ansatte ved St.Olavs Hospital ser på dette tiltaket som svært betydningsfullt, mens ansatte ved Statens vegvesen ikke anser dette tiltaket som spesielt viktig for valg av sykkel til/fra arbeid. Resultatene fra undersøkelsen viste at de ansatte ved Statens vegvesen så på tiltak som omhandlet sykkelparkering som mer betydningsfullt for valg av sykkel til/fra arbeid. Årsaken til dette kan være at Statens vegvesen, Midt-Norge har et dårligere sykkelparkeringstilbud enn hva St.Olavs Hospital har.

### **Avlåst sykkelparkering:**

Avlåst sykkelparkering hadde mest betydning for valg av sykkel for ansatte ved Statens vegvesen. Tiltaket var også svært viktig for ansatte ved St.Olavs Hospital. Disse virksomhetene har begge sentral beliggenhet i Trondheim.

Trondheim er en by med høy sykkeltyveriandel. Dette kan føre til stor bekymring for tyveri av sykkel blant de ansatte. Som nevnt tidligere har Statens vegvesen sykkelparkeringsrom begrenset kapasitet (kap.6). I sommerhalvåret er denne kapasiteten ofte sprengt, ansatte må da ta i bruk offentlige-, utendørs sykkelparkeringsstativ med liten sikkerhet imot tyveri. Avlåst sykkelparkering vil derfor ha stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid for ansatte ved Statens vegvesen og ved St.Olavs Hospital. Denne vektleggingen finner man igjen i både internasjonale og nasjonale studier [8] [10] [11] [13].

### **Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall):**

Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien hadde stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid ved samtlige virksomheter.

Tilfeller av dårlig vedlikeholdte veier/gang- og sykkelveier finne man flere steder i Norge, også i Trondheim og i Tønsberg. Særlig i vinterhalvåret er dette et stort problem, siden dårlig/manglende vedlikehold øker risikoen for ulykker, redusere fremkommeligheten o.l. Dette skaper en følelse av usikkerhet og flere vil da velge bort sykkel fremfor andre transportmidler. Dette står i samsvar med Ericson (2000), hvor dårlig vedlikehold av

veien/gang- og sykkelveien viste seg å hindre folk fra å sykle eller sykle oftere til arbeid. Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien vil derfor ha stor betydning for valg av sykkel til arbeid.

### **Sykkelparkering under tak:**

Sykkelparkering under tak hadde stor betydning for ansatte ved Statens vegvesen.

Statens vegvesen, har som tidligere nevnt begrenset parkeringskapasitet i sykkelrommet (kap.6). I sommerhalvåret er denne kapasiteten ofte sprengt, ansatte må da ta i bruk offentlige-, utendørs sykkelparkeringsstativ uten tak. Været i Trondheim kan være svært skiftende, med mye regn og snø. Utendørs sykkelparkering vil da kunne føre til ekstra slitasje på sykkelen, noe som igjen vil øke behovet for vedlikehold. Å ta i bruk våte sykler på reise fra arbeid vil også kunne redusere de ansattes tilfredshet med dette alternative sykkelparkeringstilbudet. Sykkelparkering under tak vil derfor ha stor betydning for ansatte ved Statens vegvesen.

### **Dusj- og garderobefasiliteter på arbeidsplass:**

Dusj- og garderobefasiliteter på arbeidsplass hadde kun stor betydning for ansatte ved DSB.

Som nevnt tidligere hadde de ansatte ved DSB, Tønsberg samlet sett lengre reisevei til arbeid enn hva de ansatte ved St.Olavs Hospital og Statens vegvesen hadde (Figur 29). Ved lang reisevei til arbeid kan dusj- og garderobefasiliteter være avgjørende for valg av sykkel som transportmiddel. Behovet for dette tilbudet reduseres med reiseavstanden. Dette kan være en årsak til at behovet for dusj- og garderobefasiliteter var større for ansatte ved DSB, enn for ansatte ved de to andre virksomhetene.

### **Kommentar:**

Figur 35, viste at det samlet sett var lite som skilte mellom betydningen av de tre mest viktige sykkelfremmende tiltakene for valg av sykkel til/fra arbeid.

Som nevnt tidligere (kap.9.2) valgte kandidaten kun å se nærmere på de tre sykkelfremmende tiltakene som hadde mest og minst betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, dette til tross for at det ofte var liten skilnad mellom betydningen av flere av de ulike sykkelfremmende tiltakene. Altså vil flere enn de sykkelfremmende tiltakene som ble oppgitt i Tabell 18, kunne ha en viktig betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

Samlet sett viste resultatene fra undersøkelsen at; «sikrere steder å krysse bilveien», «sikrere løsninger for syklende i kryss» og «bedre standard på veien/gang- og sykkelveien» også var sykkelfremmende tiltak med relativt stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid. For å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid i størst mulig grad vil det derfor også være viktig å fokusere på disse sykkelfremmende tiltakene.

### 10.3 De minst viktige sykkel fremmende tiltakene

I dette delkapittelet vil sykkel fremmende tiltak fra Tabell 18 analyseres og diskuteres. Disse tiltakene ble sett på som minst viktig for valg av sykkel på reise til/fra arbeid blant ansatte ved de tre virksomhetene.

#### **Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass:**

Ansatte ved samtlige virksomheter mente at parkeringsavgift for bil på arbeidsplass hadde minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

Intervjuene med kontaktpersonene viste at samtlige virksomheter tilbyr avgiftsbelagte parkeringsplasser til sine ansatte. I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen kan parkeringstilbud være avgjørende for reisemåten til/fra arbeid. Reisevaneundersøkelsen viste at en innføring av avgiftsbelagte parkeringsplasser drastisk kunne redusere bilførerandelen og øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid [17]. Årsaken til de motstridene resultatene kan være ulike parkeringsavgifter. I følge TØI (Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Veidirektoratet), må avgiften være relativt høy for å skape en vesentlig reduksjon av bilbruken. I denne undersøkelsen reduserte en avgift på 60 kr dagen bilførerandelen med nesten 40 prosent. Parkeringsavgiften har derfor stor betydning for valg av transportmiddel til/fra arbeid og bør økes ved samtlige virksomheter for å få flere til å velge sykkel.

#### **At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering:**

At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering hadde svært liten betydning for valg av sykkel til/fra arbeid for ansatte ved samtlige virksomheter.

Intervjuene med kontaktpersonene viste at samtlige virksomheter deltar i «sykle til jobben aksjonen» eller har egne sykkelkampanjer med premiering. Dersom de ansatte f.eks. mener at premieringen o.l. ikke er «attraktive nok», vil slike tiltak ha liten betydning for valg av sykkel til/fra arbeid. Ofte vil også ansatte med kort reisevei ha større fordel av «sykle til jobben kampanjer» enn hva de med lengre reisevei vil ha. En innføring av f.eks. en ekstra fridag i halvåret, redusert arbeidstid som kompensasjon for sykling o.l. som motivasjon og premiering kan bidra til å gjøre sykling mer attraktivt, også for de med lengre reisevei.

#### **Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklistere:**

Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklistere hadde svært liten betydning for valg av sykkel til/fra arbeid for ansatte ved samtlige virksomheter.

Dersom de ansatte har god kjennskap til arbeidsveien behøves det ikke skilting, oppmerking o.l. for å finne frem. I slike tilfeller vil bedre skilting, oppmerking o.l. for syklistere ha liten eller ingen betydning for valg av reisemiddel til/fra arbeid.

#### **Kommentar:**

Samlet sett viste resultatene fra undersøkelsen at; «parkeringsavgift for bil på arbeidsplass» og «at arbeidsgiver motiverer til sykling» ble ansett som mindre viktig for valg av sykkel til/fra arbeid enn hva «bedre skilting, oppmerking o.l. for syklistere» ble. Dette gir en

indikasjon på at parkeringsavgiften ved de tre virksomhetene er alt for lav og at premieringen o.l. ikke er «attraktive nok» slik som beskrevet ovenfor.

## 10.4 De mest viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg

I dette delkapittelet vil de ideelle kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg fra Tabell 20 analyseres og diskuteres. Disse kvalitetskravene ble sett på som mest viktig for valg av sykkel på reise til/fra arbeid, blant ansatte ved de tre virksomhetene.

### **Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåkte rom, eller mulighet for å låse fast til stativ):**

Sykkelparkeringsanlegg med sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåkte rom, eller mulighet for å låse fast til stativ), hadde stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid blant de ansatte ved samtlige virksomheter.

St.Olavs Hospital og Statens vegvesen har sentral beliggenhet i Trondheim mens DSB har sentral beliggenhet i Tønsberg. Sykkeltuveriandelen i mange norske byer er svært høy. Dette kan føre til stor bekymring for sykkeltuveri blant ansatte ved de tre virksomhetene. Statens vegvesens sykkelparkeringsrom har også som nevnt tidligere begrenset kapasitet (kap.6). I sommerhalvåret er denne kapasiteten ofte sprengt, ansatte må da ta i bruk offentlige-, utendørs sykkelparkeringsstativ med liten sikkerhet imot tyveri. Sikkerhet mot tyveri vil derfor ha stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid ved de tre virksomhetene. Denne vektleggingen finner man igjen i både internasjonale og nasjonale studier [8] [10] [11] [13].

### **Tilstrekkelig med plasser:**

Sykkelparkeringsanlegg med tilstrekkelig plasser, hadde stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid blant de ansatte ved samtlige virksomheter.

Sykkelparkeringsanlegg med for liten kapasitet kan føre til at ansatte må finne alternative parkeringsplasser. Alternative parkeringsplasser som trær, stolper o.l. vil kunne redusere sikkerheten mot tyveri, gi mindre/ingen beskyttelse mot dårlig vær og øke gangavstanden fra sykkelparkeringen til målpunkt. Dette kan i verste fall føre til at ansatte velger andre transportmidler enn sykkel til/fra arbeid.

### **Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass):**

Sykkelparkeringsanlegg med kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass), var svært viktig for valg av sykkel for ansatte ved St.Olavs Hospital og DSB.

I følge Figur 30, hadde ansatte ved DSB minst aksept for lange gangavstander mellom sykkelparkering og målpunkt. Ansatte ved DSB er vant med korte gangavstander fra sykkelparkering til arbeidsplassens inngang (kap.7). Dette kan ha ført til at ansatte ved DSB stiller seg mindre fleksible ovenfor lange avstander fra sykkelparkering til målpunkt, og ser på dette kvalitetskravet som svært viktig.

De ansatte ved Statens vegvesen hadde størst aksept for lange gangavstander. Som tidligere nevnt, har Statens vegvesen begrenset sykkelparkeringskapasitet (Kap.6). Ved sprengt kapasitet må de ansatte benytte seg av offentlige sykkelparkeringstilbud, noe som igjen fører til lengre gangavstand til målpunkt. De ansatte er derfor vant med lange avstander. Statens vegvesen som organisasjon jobber også aktivt for å øke den nasjonale sykkelandelen, dette



fokuset kan føre til positive holdninger til sykling og mer fleksibilitet ovenfor lengre gangavstander mellom sykkelparkeringsanlegg og målpunkt. Dette kan være årsakene til at avstand ikke har så stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid for ansatte i Statens vegvesen.

**Beskyttelse mot vær (regn, snø):**

Sykkelparkeringsanlegg med beskyttelse mot vær (regn, snø), var svært viktig for valg av sykkel for ansatte ved Statens vegvesen.

Se kommentar: sykkelparkering under tak (kap.10.2).

**Kommentar:**

Samlet sett viste resultatene fra undersøkelsen at; «sikkerhet mot tyveri» og «tilstrekkelig med plasser» var kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg med større betydning for valg av sykkel til/fra arbeid enn kvalitetskravene «kort avstand til målpunkt» og «beskyttelse mot vær» hadde.

Som nevnt tidligere (kap.9.3) valgte kandidaten å se nærmere på de tre kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg med mest og minst betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid, dette til tross for at det av og til var lite som skilte mellom betydningen av flere av de ulike kvalitetskravene. Dette betyr at flere kvalitetskrav enn de som ble oppgitt i Tabell 20, kan ha viktig betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

Resultatene fra undersøkelsen viste at «lett å ta i bruk» også var et kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg som kan ha relativt stor betydning for valg av sykkel. For å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid i størst mulig grad, kan det derfor også være viktig å inkludere dette kvalitetskravet ved anlegning av sykkelparkering.

## 10.5 De minst viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg

### **Lette å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking):**

Sykkelparkeringsanlegg som er lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking, hadde minst betydning for valg av sykkel for ansatte ved samtlige virksomheter.

Dersom de ansatte er godt kjent med sykkelparkeringstilbudene ved deres arbeidsplass, vil selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking av sykkelparkeringsanleggene ha liten eller ingen betydning for valg sykkel til/fra arbeid.

### **Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring):**

Sykkelparkeringsanlegg med innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring), hadde svært lite betydning for valg av sykkel for samtlige virksomheter.

Sykkelparkeringsanlegg med innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring) kan øke tilfredsheten med sykkelparkeringstilbudet, men vil ha liten betydning for valg av sykkel til/fra arbeids dersom viktige faktorer som f.eks. sikkerhet mot tyveri ikke tilbys.

### **Utforming som passer alle typer sykler:**

Sykkelparkeringsanlegg med en utforming som passer alle sykkeltyper, hadde svært lite betydning for valg av sykkel på reiser til/fra arbeid blant de ansatte ved samtlige virksomheter.

De fleste som sykler til/fra arbeid, vil benytte seg av «normale» sykler som passer i vanlige sykkelparkeringsanlegg. Utforming som passer alle type sykler vil derfor ha lite betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

### **Kommentar:**

Samlet sett viste resultatene fra undersøkelsen at; «lett å få øye på» og «innbydende utforming» ble ansett som mindre viktige kvalitetskrav til sykkelparkeringsanlegg for valg av sykkel til/fra arbeid, enn hva «utforming som passer alle typer sykler» ble.

## 11. PERSONLIGE ERFARINGER OG NYTTIG LÆRDOM

Etter hvert som jeg arbeidet med oppgaven, så jeg hvordan noen ting burde/kunne ha blitt gjort annerledes. I utgangspunktet ønsket jeg å undersøke hvilke potensielle sykkelparkeringsanlegg har for sykkelandelen til/fra arbeid i form av en effekt studie. Dette lot seg dessverre ikke gjennomføre siden det ikke var mulig å gjennomføre før-/etter studier av virksomhetens ulike sykkelparkeringstilbud. Oppgavens hovedmål ble derfor endret, og i stedet for å bruke deduktiv forskningsmetode valgte jeg å bruke induktiv forskningsmetode.

Ved valg av virksomhetene hadde jeg i utgangspunktet et ønske om utføre undersøkelsen ved Vegdirektoratet i Oslo og DSB i Tønsberg. Det var veldig vanskelig å få kontakt med de rette menneskene i Vegdirektoratet, og etter utallige telefonsamtaler og mailer, måtte jeg finne andre aktuelle virksomheter jeg kunne kontakte. Å finne de rett virksomhetene og komme i kontakt med samarbeidsvillige personer tok mye lengre tid enn hva jeg i utgangspunktet hadde regnet med.

Spørreundersøkelsen ble designet relativt tidlig i oppgave perioden. I samråd med Solveig Meland, seniorforsker ved SINTEF, valgte jeg å «luke ut» de som aldri hadde, eller aldri kom til å sykle til/fra arbeid. I etterkant ser jeg at de som syklet hver dag både i vinter- og i sommerhalvåret også burde ha blitt «luket ut». På den måten kunne jeg tydeligere fått frem hva som skal til for å øke sykkelandelen blant dem som sykler alt fra en gang i blant, til dem som sykler noen dager i uken. De som sykler hver dag hele uken, uavhengig av årstid, vil sykle uansett.

## 12. KONKLUSJON

Resultatene fra spørreundersøkelsen viste at god sykkelparkering har betydning for ansattes valg av sykkel. Det kan derfor tyde på at sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid.

Ved planlegging av sykkelparkeringsanlegg, er det viktig å inkludere syklisters behov og adferdsmønster. Dersom disse faktorene ikke blir inkludert og tatt hensyn til, kan det i verste fall føre til at anleggene ikke blir tatt i bruk. Resultatene fra undersøkelsen viste at sykkelparkeringsanlegg med fokus på; sikkerhet mot tyveri, tilstrekkelig med plasser, kort avstand til målpunkt og beskyttelse mot vær, hadde svært stor betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

God sykkelinfrastruktur har i flere undersøkelser vist seg å ha større betydning for sykkelandelen til/fra arbeid, enn hva sykkelparkeringsanlegg har. Resultatene fra denne undersøkelsen viste at det var lite som skilte mellom betydningen av gode sykkelparkeringsanlegg (avlåst sykkelparkering og sykkelparkering under tak) og god sykkelinfrastruktur (egen gang- og sykkelvei og bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien) for valg av sykkel til/fra arbeid. Dette kan skyldes virksomhetenes sentrale beliggenhet. Flere byer har et godt utbygd gang- og sykkelveinett. Dette kan føre til at mindre etablerte sykkelfremmende tiltak får større oppslutning og dermed større betydning for sykkelandelen til/fra arbeid enn hva de ville ha fått i andre tilfeller.

Derom man tenker økonomi, vil anlegning av gode sykkelparkeringsanlegg på arbeidsplasser være en langt rimeligere måte for staten å øke sykkelandelen på, ettersom utbygging av sykkelinfrastruktur er svært kostbart. Likevel bør det arbeides for en kombinasjon av gode sykkelparkeringsanlegg, god sykkelinfrastruktur og andre sykkelfremmende tiltak for å kunne oppnå nasjonal transportplans mål om at «sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023».

Dersom gode sykkelparkeringsanlegg fører til at flere velger sykkel som transportmiddel til/fra arbeid fremfor kollektivtransport og bil, vil dette også kunne resultere i bedre miljø bl.a. på grunn av redusert luftforurensing og støy og økt fremkommelighet på grunn av færre konfliktpunkter mellom syklistene og motorister. Færre konfliktpunkter vil kunne redusere antall trafikkulykker, som igjen vil spare staten for store utgifter.

### Videre arbeid

For videre arbeid kan det være aktuelt å teste hypotesen om; sykkelparkering har potensiale til å øke sykkelandelen til/fra arbeid. Det ville da vært interessant å utføre ulike effektstudier, som før-/etter studier av ulike sykkelparkeringstilbud.

Spørreundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med denne oppgaven, inkluderte ansatte som syklet alt fra 0-5 dager i uken. Ansatte som sykler 5 dager i uken, vil sykle til/fra arbeid uansett, uavhengig av hvilke sykkelfremmende tilbud arbeidsplassen tilbyr sine ansatte. For videre arbeid kan det derfor være aktuelt å «luke ut» de som sykler til/fra arbeid hver dag hele uken, og heller fokusere på hva som skal til for å få ansatte som sykler alt fra 1-4 dager i uken, til å sykle enda oftere.

Det kan også være aktuelt å undersøke hvorfor de minst viktige sykkelfremmende tiltakene og de minst viktige kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg ble rangert som de ble. Hva skal eventuelt til for gjøre disse mer betydningsfulle for valg av sykkel til/fra arbeid, f.eks. hvor stor må parkeringsavgiften være, eller hvilke type motivasjon fra arbeidsgiver (f.eks. premier) skal til for å få flere til å sykle.

Siden det kun ble fokusert på de «svært viktige» og «ikke viktige» sykkelfremmende tiltakene og kvalitetskravene til sykkelparkeringsanlegg i denne oppgaven, hadde det for videre arbeid også kunne vært mulig å inkludere kategoriene «litt viktig» og «viktig». For eksempel kunne man nummerert de ulike kategoriene fra 1-4 og samlet sett funnet ut hvilke tiltak og kvalitetskrav som har mest og minst betydning for valg av sykkel til/fra arbeid.

## REFERANSER

- [1] Folkehelseinstituttet (15.04.11) *For lite fysisk aktivitet- en av Norges største helseutfordringer* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft\\_5565&MainArea\\_5661=5565:0:15,2686:1:0:0:::0:0&MainLeft\\_5565=5544:89311::1:5569:1:::0:0](http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainLeft_5565&MainArea_5661=5565:0:15,2686:1:0:0:::0:0&MainLeft_5565=5544:89311::1:5569:1:::0:0)> [Nedlastet 18.01.13]
- [2] Statens vegvesen (19.06.07) *Sykkelparkering* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.vegvesen.no/attachment/61741/binary/14778>> [Nedlastet 14.01.13]
- [3] Nasjonal transportplan (17.01.08) *Nasjonal transportplan 2014-2023*[Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_03\\_13\\_sysselstrategi.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_13_sysselstrategi.pdf)> [Nedlastet 28.01.13]
- [4] Transportøkonomisk institutt (15.08.12) *Fakta om Ola og Karis reisevaner*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.toi.no/article31065-4.html>> [Nedlastet 19.01.13]
- [5] Transportøkonomisk institutt (15.08.12) *Reisevaneundersøkelsen 2009. Reiser til/fra arbeid*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forskningsprogram/RVU/Faktaark-RVUprosent202009-Reiser til/fra arbeid.pdf](https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forskningsprogram/RVU/Faktaark-RVUprosent202009-Reiser%20til%20fra%20arbeid.pdf) > [Nedlastet 19.01.13]
- [6] Transportøkonomisk institutt (15.08.12) *Reisevaneundersøkelsen 2009. Sykkelreiser*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forskningsprogram/RVU/Faktaark-RVUprosent202009-Sykkelreiser.pdf>> [Nedlastet 19.01.13]
- [7] SINTEF (20.10.08) *Sykling og betydningen av topografi, arealbruk og reisetid*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_og\\_samfunn/Veiprocent20ogprosent20samferdsel/Rapporter/2008/A7057\\_Sykling\\_og\\_betydningen\\_av\\_topografi\\_arealbruk\\_og\\_reisetid.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Veiprocent20ogprosent20samferdsel/Rapporter/2008/A7057_Sykling_og_betydningen_av_topografi_arealbruk_og_reisetid.pdf) > [Nedlastet 19.01.13]
- [8] Pucher J., Dill J. & Handy S. (2010) *Infrastructure programs, and policies to increase cycling: an international review*. Preventive medicine, Vol. 50, side 106-125.
- [9] Martens K. (2007) *Promoting bike-and-ride: the Dutch experience*. Transportation research A. Vol.41., side 326-338)
- [10] Wardman, M., Tight, M., et al. (2007) *Factors influencing the propensity to cycle to work*. Transportation research part A: Policy and practice. Vol. 41, Issue 4, side 339.350
- [11] WSP i samarbeid med CyCity (22.03.12) Envall P. *Parkering i storstad. Litteraturstudie om sykelparkering*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[https://workspace.meltwaterdrive.com/WSP/nyhetsbrev/dokument/2011-03-22\\_litteraturstudie\\_om\\_sykelparkering\\_.pdf?ref=1771911-1](https://workspace.meltwaterdrive.com/WSP/nyhetsbrev/dokument/2011-03-22_litteraturstudie_om_sykelparkering_.pdf?ref=1771911-1)> [Nedlastet 14.01.13]
- [12] Regeringskansliet (31.10.12) *Ökad och säkrare cykling - en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv, SOU 2012:70*. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.regeringen.se/content/1/c6/20/25/66/4069d222.pdf>> [Nedlastet 18.01.13]

[13] Urbanet (13/2009) *Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.urbanet.no/media/publiseringer/Revidert1\\_Klimakurrappport.pdf](http://www.urbanet.no/media/publiseringer/Revidert1_Klimakurrappport.pdf)> [Nedlastet 17.01.13]

[14] TØI (2002). Lodden U.B. *Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/TprosentD8Iprosent20rapporter/2002/561-2002/561-2002-elektronisk.pdf>> [Nedlastet 16.01.13]

[15] Dansk Cyklist Forbund. Celis P. & Ladegaard E.B. *Cykelparkeringshåndbog* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykling/~/\\_media/Files/Altprosent20omprosent20cykling/Cykelparkeringshaandbogen.ashx](http://www.cyklistforbundet.dk/alt-om-cykling/cykling/~/_media/Files/Altprosent20omprosent20cykling/Cykelparkeringshaandbogen.ashx)> [Nedlastet 14.01.13]

[16] Transportøkonomisk institutt (2012) *Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Veidirektoratet* [Internett]. Tilgjengelig fra: < > [Nedlastet 28.01.13]

[17] Transportøkonomisk institutt (2009) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009-nøkkelfrapport* [Internett]. Tilgjengelig fra: <<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/TprosentD8Iprosent20rapporter/2011/1130-2011/1130-2011-el.pdf>> [Nedlastet 25.02.13]

[18] SINTEF (2008). Tretvik T. *Sykling og betydning av topografi, arealbruk og reisetid* [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_og\\_samfunn/Vei%20og%20samferdsel/Rapporter/2008/A7057\\_Sykling\\_og\\_betydningen\\_av\\_topografi\\_arealbruk\\_og\\_reisetid.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_og_samfunn/Vei%20og%20samferdsel/Rapporter/2008/A7057_Sykling_og_betydningen_av_topografi_arealbruk_og_reisetid.pdf)> [Nedlastet 28.01.13]

[19] Statens hus. Statens vegvesen Sør-Trøndelag. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Statens..\\_hus\\_Trondheim.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Statens.._hus_Trondheim.jpg)> [Nedlastet 20.02.13]

[20] Sparebank 1 Midt-Norge. Hovedkontor SMN. [Internett]. Tilgjengelig fra: <<http://www.nenheter.no/35448>> [Nedlastet 20.02.13]

[21] St.Olavs Hospital, Universitetssykehuset Midt-Norge. [Internett]. Tilgjengelig fra: <[http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk\\_trondelag/1.7162165](http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/nrk_trondelag/1.7162165)> [Nedlastet 20.02.13]

[22] DSB, Tønsberg. [Internett]. Tilgjengelig fra <<http://tb.no/nyheter/127-branner-uten-politirapport-1.7462955>> [Nedlastet 20.02.13]

[23] St.Olavs Hospital, Øya, Trondheim. [Internett]. Tilgjengelig fra <http://blogs.msdn.com/b/healthblog/archive/2008/06/12/ip-all-over-all-over-ip-at-st-olavs-hospital-in-trondheim-norway.aspx> [Nedlastet 26.02.13]

[24] Svein Wiggen, kontaktperson Helsebygg Midt-Norge

- [25] Sparebank 1 SMN Midt-Norge. [Internett]. Tilgjengelig fra <https://www2.sparebank1.no/smn/hovedside-om-oss-ir/om-banken/om-banken/sparebank-1-smn/> > [Nedlastet 20.02.13]
- [26] Sparebank 1 SMN Midt-Norge. [Internett]. Tilgjengelig fra <http://www.bygg.no/id/28315.0> > [Nedlastet 20.02.13]
- [27] Statens hus, Sør-Trøndelag. [Internett]. Tilgjengelig fra [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Statens\\_hus\\_Trondheim.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Statens_hus_Trondheim.jpg) > [Nedlastet 27.02.13]
- [28] Espen Eriksen, kontaktperson SpareBank 1 SMN Midt-Norge
- [29] Tore Kvaal, kontaktperson Statens vegvesen Sør-Trøndelag
- [30] Samferdselsdepartementet (10.01.2013). Statens vegvesen. [Internett]. Tilgjengelig fra <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dep/underliggende-etater/statens-vegvesen.html?id=443412> > [Nedlastet 06.03.13]
- [31] DSB. [Internett]. Tilgjengelig fra <http://www.dsb.no/no/toppmeny/Om-DSB/> > [Nedlastet 06.03.13]
- [32] Rietveld P. & Daniel V. (2004) *Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?* Transportation Research Part A. Vol. 38, Issue 7, sid. 531-550.
- [33] Ericson U. (2000) *Ökad cykelpendling, men hur? –En undersökning om stockholmares attityder till cykling.* Utrednings- och statistikkontoret, Stockholms stad, Stockholm.
- [34] SINTEF (20.12.12). Meland, S. *Reiser til/fra arbeidn-reisevaner og utvikling.* En undersøkelse knyttet til Statens hus og Teknobyen i Trondheim. [Internett]. Tilgjengelig fra: [http://www.sintef.no/upload/Teknologi\\_samfunn/6060/Rapporter%202012/A23625\\_Reiser\\_til\\_fra\\_arbeidn%20-%20Reisevaner%20og%20utvikling.pdf](http://www.sintef.no/upload/Teknologi_samfunn/6060/Rapporter%202012/A23625_Reiser_til_fra_arbeidn%20-%20Reisevaner%20og%20utvikling.pdf) > [Nedlastet 28.01.13]
- [35] Ullenberg H.P (22.10.2002) *Forskningsmetode og vitenskapsteori.* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.sv.ntnu.no/ped/hans.petter.ulleberg/vitenskaph99.htm> > [Nedlastet 01.04.13]
- [36] TØI (08.2012). Christiansen, P. *Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Veidirektoratet.* [Internett]. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2012/1225-2012/1225-hele%20rapporten%20nett.pdf> > [Nedlastet 12.04.13]
- [37] Statens vegvesen (29.02.12) *Nasjonal sykkelstrategi 2014-2023* [Internett]. Tilgjengelig fra: [http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012\\_03\\_13\\_sykkelstrategi.pdf](http://www.ntp.dep.no/2014-2023/pdf/2012_03_13_sykkelstrategi.pdf) > [Nedlastet 12.04.13]
- [38] NTNU (22.10.2002) Ullenberg, H.P. *Forskningsmetode og vitenskapsteori* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.sv.ntnu.no/ped/hans.petter.ulleberg/vitenskaph99.htm> > [Nedlastet 12.04.13]



## **VEDLEGG**

## Vedlegg 1. Spørreundersøkelse

Denne undersøkelsen gjennomføres som en del av en masteroppgave ved NTNU i samarbeid med Statens vegvesen. Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmålene nedenfor. Alle svar er anonyme, og vil ikke kunne spores tilbake til enkelt personer.

### 1. Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.

Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken.

|  | Normal uke<br>vinterhalvår | Normal uke<br>sommerhalvår |
|--|----------------------------|----------------------------|
| Til fots (hele veien)                          |                            |                            |
| Sykkel (hele veien)                            |                            |                            |
| MC/moped (hele veien)                          |                            |                            |
| Bil (hele veien) som fører                     |                            |                            |
| Bil (hele veien) som passasjer                 |                            |                            |
| Kollektivtransport (hele veien)                |                            |                            |
| Kombinasjon av bil og<br>kollektivtransport    |                            |                            |
| Kombinasjon av sykkel og<br>kollektivtransport |                            |                            |
| Drosje   |                            |                            |
| Annet  |                            |                            |

### 2. Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass i dag. (Sett x)

|   |  |
|---|--|
| Til fots (hele veien)                       |  |
| Sykkel (hele veien)                         |  |
| MC/moped (hele veien)                       |  |
| Bil (hele veien) som fører                  |  |
| Bil (hele veien) som passasjer              |  |
| Kollektivtransport (hele veien)             |  |
| Kombinasjon av bil og kollektivtransport    |  |
| Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport |  |
| Drosje                                      |  |
| Annet                                       |  |

3. Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand? (Sett x)

|     |                          |
|-----|--------------------------|
| Ja  | <input type="checkbox"/> |
| Nei | <input type="checkbox"/> |

4. Har du førerkort for bil? (Sett x)

|     |                          |
|-----|--------------------------|
| Ja  | <input type="checkbox"/> |
| Nei | <input type="checkbox"/> |

5. Har du fast tilgang til bil? (Sett x)

|                                     |                          |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Nei                                 | <input type="checkbox"/> |
| Ja, disponerer bil sammen med andre | <input type="checkbox"/> |
| Ja, disponerer bil alene            | <input type="checkbox"/> |

6. Hvor mange biler finnes det i din husstand?

Skriv antall i ruten under.

7. Er det parkeringsavgift for bil ved din arbeidsplass? (Sett x)

|          |                          |
|----------|--------------------------|
| Ja       | <input type="checkbox"/> |
| Nei      | <input type="checkbox"/> |
| Vet ikke | <input type="checkbox"/> |

8. Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass? (Sett ett x)

|            |                          |
|------------|--------------------------|
| 0-2 km     | <input type="checkbox"/> |
| 3-4 km     | <input type="checkbox"/> |
| 5-10 km    | <input type="checkbox"/> |
| 10-12 km   | <input type="checkbox"/> |
| Over 12 km | <input type="checkbox"/> |

9. Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f.eks. å bringe/hente barn i barnehage? (Sett x)

|                      |  |
|----------------------|--|
| Nei                  |  |
| Ja, 1-2 dager i uken |  |
| Ja, 3-4 dager i uken |  |
| Ja, 5 dager i uken   |  |

Automatisk ruting: Hvis sum sykkelturer sommer- og vinterhalvår i spørsmål 1 er 0, og sykkel ikke er benyttet intervjudagen (spørsmål 2) gå til spørsmål 10 a. Hvis sykkel er angitt i spørsmålene, gå til spørsmål 11.

10. a) Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?

|     |  |
|-----|--|
| Ja  |  |
| Nei |  |

Automatisk ruting: Hvis Nei på spørsmål 10 a), gå til spørsmål 10 b). Hvis Ja på spørsmål 10 a), gå til spørsmål 11.

- 10.b) Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?

|          |  |
|----------|--|
| Ja       |  |
| Nei      |  |
| Vet ikke |  |

Automatisk ruting: Hvis Nei på spørsmål 10b), gå til spørsmål 16. Hvis Ja på spørsmål 10 b), gå til spørsmål 11.

11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? (Sett x).

|   | Ikke viktig | Litt viktig | Viktig | Svært viktig |
|---|-------------|-------------|--------|--------------|
| Eget sykkelfelt i veibanen  |             |             |        |              |
| Egen gang- og sykkelvei   |             |             |        |              |
| Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)  |             |             |        |              |
| Bedre vedlikehold av veien/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall) |             |             |        |              |
| Sikrere løsninger for syklende i kryss                              |             |             |        |              |
| Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)   |             |             |        |              |
| Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister                       |             |             |        |              |
| Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass                          |             |             |        |              |
| Avlåst sykkelparkering  |             |             |        |              |
| Sykkelparkering under tak   |             |             |        |              |
| Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass                            |             |             |        |              |
| At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering     |             |             |        |              |
| Kilometer godtgjørelse for sykkel                                   |             |             |        |              |
| Kompensasjon for ekstra tid det tar å sykle til arbeid              |             |             |        |              |

12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? (Sett x).

|  | Ikke viktig | Litt viktig | Viktig | Svært viktig |
|--|-------------|-------------|--------|--------------|
| Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)  |             |             |        |              |
| Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring) |             |             |        |              |
| Kort avstand til målet (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)                               |             |             |        |              |
| Beskyttelse mot vær (regn, snø)  |             |             |        |              |
| Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)                           |             |             |        |              |
| Utformingen som passer alle sykkeltyper  |             |             |        |              |
| Lett å ta i bruk   |             |             |        |              |
| Tilstrekkelig med plasser  |             |             |        |              |

13. Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målet for deg? (Sett x)

|               |  |
|---------------|--|
| 0-20m         |  |
| 20-50m        |  |
| 50-100 m      |  |
| 100-200 m     |  |
| Mer enn 200 m |  |

14. Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 14)?

|                        |  |
|------------------------|--|
| Ja                     |  |
| Nei                    |  |
| Noen av dem, ikke alle |  |

15. Alder (fyll inn i ruten)

16. Kjønn (sett x)

|        |  |
|--------|--|
| Mann   |  |
| Kvinne |  |

17. Sivilstand (Sett x)

|   |  |
|---|--|
| Enslig <u>uten</u> barn yngre enn 12 år         |  |
| Enslig <u>med</u> barn yngre enn 12 år          |  |
| Gift/samboende <u>uten</u> barn yngre enn 12 år |  |
| Gift/samboende <u>med</u> barn yngre enn 12 år  |  |

## Vedlegg 2. Intervju med virksomhetenes kontaktperson

|  | St.Olavs Hospital avd. Øya  | Sparebank 1 SMN, Midt-Norge  | Statens vegvesen Region Midt-Norge   | DSB, Tønsberg  |
|--|---|--|--|--|
| <b>Hvor mange ansatte har dere?</b>  | Ca. 6439  | Ca. 450  | Ca. 150  | Ca. 242  |
| <b>Hva slags tilbud har dere til de av deres ansatte som sykler til arbeid?</b>                        | <p>Sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Dusj- og garderobefasiliteter</p> <p>«Sykle til jobben» aksjonen</p>   | <p>Sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Dusj- og garderobefasiliteter</p> <p>Låsbare skap</p> <p>Skjorteservice</p> <p>Tørkeskap</p> <p>Selvbetjent sykkelverksted</p> <p>Tilbud om gratis sykkelservice 1-2 ganger i året</p> <p>Tilbud om sykkel</p> <p>Tilbud om kjøp av sykkelklær</p> <p>Go2SMN, poeng for aktivitet</p> <p>Sykelklubb i 2009</p> <p>Sponsing ved deltakelse i sykkelritt</p> <p>Premiering av sykling</p> <p>Tilbud om spinning</p> | <p>Sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Dusj- og garderobefasiliteter</p> <p>«Sykle til jobben» aksjonen</p>                        | <p>Sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Dusj- og garderobefasiliteter</p> <p>Egen sykkelkampanje med premiering</p>     |
| <b>Har dere/ har dere hatt et mål om å øke andelen syklistene på arbeidsreiser? (Tanker bak/rundt)</b> | Ønsker å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid, og arbeidet aktivt for dette   | Ønsker å øke sykkelandelen på reiser til/fra arbeid, og arbeidet aktivt for dette  | Ønsker å redusere bilandelen på reiser til/fra arbeid gjennom å øke den totale bruken av kollektivtransport, sykkel og gange | Ønsker å holde sine ansatte i aktivitet, blant annet gjennom å oppfordre ansatte til å gå eller sykle til arbeid |
| <b>Hva slags type sykkelparkering tilbys deres ansatte (når innførte dere dette)?</b>                  | <p>Avlåste, innendørs sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Avlåste, utendørs sykkelparkeringsanlegg</p> <p>Sykkelparkeringsanlegg under tak</p> <p>Vanlige sykkelstativ</p> <p>Integrerte sykkelstativ</p> | Avlåst, innendørs sykkelparkeringsanlegg   | Avlåst, innendørs sykkelparkeringsanlegg   | <p>Innendørs sykkelparkering</p> <p>Overvåket, utendørs sykkelparkering</p>                                      |
| <b>Hvilke faktorer har dere fokusert på med tanke på utforming?</b>                                    | <p>Beskyttelse mot vær (regn, snø)</p> <p>Sikkerhet mot tyveri-viktig.</p>  | <p>Beskyttelse mot vær (regn, snø)</p> <p>Sikkerhet mot tyveri- viktig</p> <p>Kort avstand til målet</p>   | <p>Beskyttelse mot vær (regn, snø)</p> <p>Sikkerhet mot tyveri- viktig</p>   | <p>Beskyttelse mot vær (regn, snø)</p> <p>Sikkerhet mot tyveri- viktig.</p> <p>Kort avstand til målet</p>        |



| Har dere gjort andre tiltak for å øke andelen syklistene?  | Parkeringsavgift<br>Begrenset antall parkeringsplasser | Begrenset antall parkeringsplasser   | Parkeringsavgift | Parkeringsavgift |
|--|--|--|------------------|------------------|
| Har det blitt gjennomført undersøkelser f.eks. før/etter undersøkelser etter innføring av ulike sykkelvennlige tiltak? | Nei  | Nei  | Nei              | Nei              |
| Har noen av tiltakene hatt større betydning for sykkelandelen enn hva andre tiltak har hatt?                           |  | De viktigste tiltakene for økt sykkelandel på reiser til/fra arbeid; innendørs sykkelparkering i kombinasjon med dusj- og garderobefasiliteter. Likevel er det er summen av alle tiltakene som har ført til den høye sykkelandelen ved hovedkontoret til Sparebank 1 Midt-Norge. |                  |                  |

### Vedlegg 3. Datamateriale fra litteraturstudiet

| Land/område   | Tittel/forfatter   | Type studie   | Formål   | Resultat   |
|---------------|--|---|--|--|
| USA           | <b>Tittel:</b><br>Infrastructure programs, and policies to increase cycling: an international review<br><br><b>Forfatter:</b><br>Pucher et al. (2010). | Gjennomgang av resultater fra 139 ulike studier med fokus på sykkelfremmende tiltak                       | Bedømme hvilke effekt sykkelfremmende planer, holdninger og infrastruktur har på sykkelandelen. Inkluderer bl.a. sykkelparkerings-tiltak | Bedre og sikrere sykkelparkering kan øke sykkelandelen, men det finnes få studier med fokus på dette emnet   |
| Storbritannia | <b>Tittel:</b><br>Factors influencing the propensity to cycle to work<br><br><b>Forfatter:</b><br>Wardman et al. (2007)                                | Statistisk multi-variabelanalyse med data fra bl.a. den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Storbritannia. | Undersøke hvordan ulike faktorer og tiltak påvirker sykkelandelen på reiser til/fra arbeid   | Forekomsten av sikker innendørs sykkelparkering, sikker innendørs sykkelparkering i kombinasjon med dusjmuligheter og utendørs sykkelparkering på arbeidsplass, øker i dette tilfellet sykkelandelen til/fra arbeid med henholdsvis 13-, 22- og 8 prosent. Undersøkelsen tar utgangspunkt i at 5,8 prosent av alle reiser til/fra arbeid foretas med sykkel. |
| Canada        | <b>Tittel:</b><br>Influences on bicycle use<br><br><b>Forfatter:</b><br>Hunt & Abraham (2007)  | Eksperimentell undersøkelse, utført blant syklister i Edmonton, Canada.                                   | Undersøke hvordan ulike faktorer kan påvirke sykkelandelen   | Syklistene verdsatte tyverisikker sykkelparkering i stor grad.<br><br>Yngre personer verdsatte tyverisikker sykkelparkering i høyere grad enn hva eldre personer gjorde.<br><br>Syklister med dyrere sykler enn 400 canadiske dollar verdsatte tyverisikker sykkelparkering i høyere grad enn hva syklister med billigere sykler gjorde.                     |
| Nederland     | <b>Tittel:</b><br>Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?<br><br><b>Forfatter:</b><br>Rietveld & Daniel (2004)                      | Statistisk analyse med fokus på hva som skiller andelen syklister på 15 ulike steder i Nederlandske       | Undersøke hvilke påvirkning kommunale holdninger har på sykkelandelen  | Lokale holdningsinitiativ f.eks. til sykkelinfrastrukturens kvalitet har signifikant betydning for sykkelandelen på ulike plasser. I studiet har sykkelparkering mindre betydning for sykkelandelen enn f.eks. framkommelighet og komfort (målt som antall stopp syklisten må foreta på reisen).   |
| Sverige       | <b>Tittel:</b><br>Økad cykelpendling, men hur?<br><br><b>Forfatter:</b><br>Ericson (2000)  | Utstedt spørreundersøkelse til syklister og ikke-syklister Stockholm                                      | Undersøke hvilke tiltak som skal få svarpersonene til å sykle oftere til arbeid/skole  | 35 prosent mente at økt sikkerhet mot sykkeltyveri ville få dem til å sykle oftere til skole/arbeid. 16 prosent mente at flere parkeringsplasser ville øke sykkelreisefrekvensen på samme reise.<br><br>49 prosent mente at hálke og 25 prosent at skader på sykkelvei og sykkelbane hindret dem fra å sykle og sykle oftere til arbeid.                     |
| Norge         | <b>Tittel:</b><br>Klimakur. Tiltak for å øke kollektiv- og sykkelandelen<br><br><b>Forfatter:</b><br>Norheim B & Kjørstad K.N (2009)                   | Deloppgave innenfor prosjektet «Klimakur 2020».   | Undersøke hvilke tiltak som kan øke kollektiv- og sykkelandelen  | God sykkelinfrastruktur har større betydning for sykkelandelen enn hva trygg sykkelparkering har. Likevel har sykkelparkering og andre sykkelfremmende tiltak som dusjmuligheter på arbeidsplass, potensiale til å øke sykkelandelen.  |

## **Vedlegg 4: Resultat fra spørreundersøkelse ved St.Olavs Hospital, avd. Øya**

## St. Olavs Hospital - bruk av reisemiddel til arbeidssted på Øya

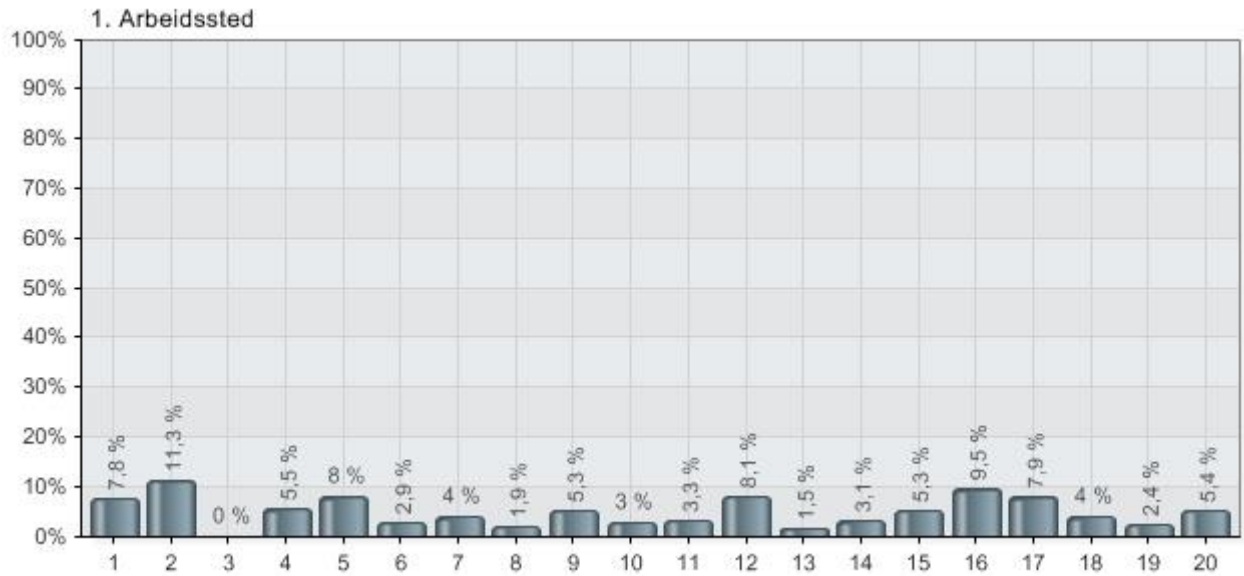
Publisert fra 04.03.2013 til 18.03.2013

911 respondenter (1 unike)

### Filter: Analyse1

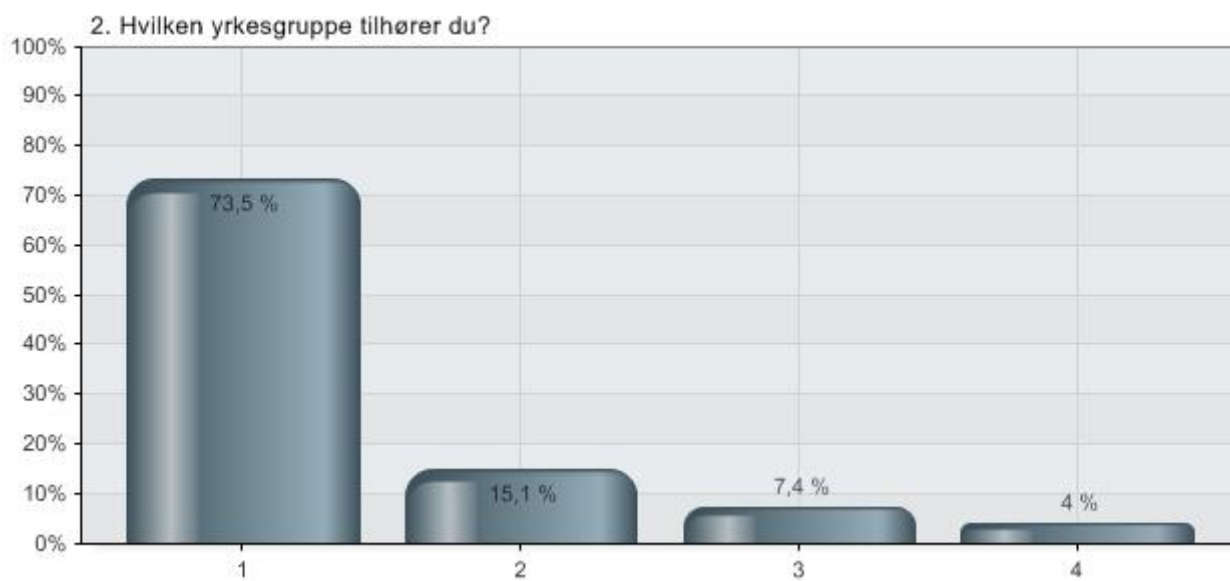
"Arbeidssted" = "Barne- og ungdomsklinikken"  
"Arbeidssted" = "Divisjon St.Olavs driftsservice"  
"Arbeidssted" = "Kirurgisk klinikk"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for akutt- og mottaksmedisin"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for anestesi- og intensivmedisin"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for bildediagnostikk"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for fysikalsk medisin og rehabilitering"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for hjertemedisin"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for kliniske servicefunksjoner"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for lunge og arbeidsmedisin"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for ortopedi, revmatologi og hudsykdommer"  
"Arbeidssted" = "Klinikk for thoraxkirurgi"  
"Arbeidssted" = "Kreftklinikken"  
"Arbeidssted" = "Kvinneklinikken"  
"Arbeidssted" = "Laboratoriemedisinsk klinikk"  
"Arbeidssted" = "Medisinsk klinikk"  
"Arbeidssted" = "Nevroklinikken"  
"Arbeidssted" = "Sentral stab"  
"Arbeidssted" = "Øre-nese-hals, kjevekirurgi og øyesykdommer"

## 1. Arbeidssted



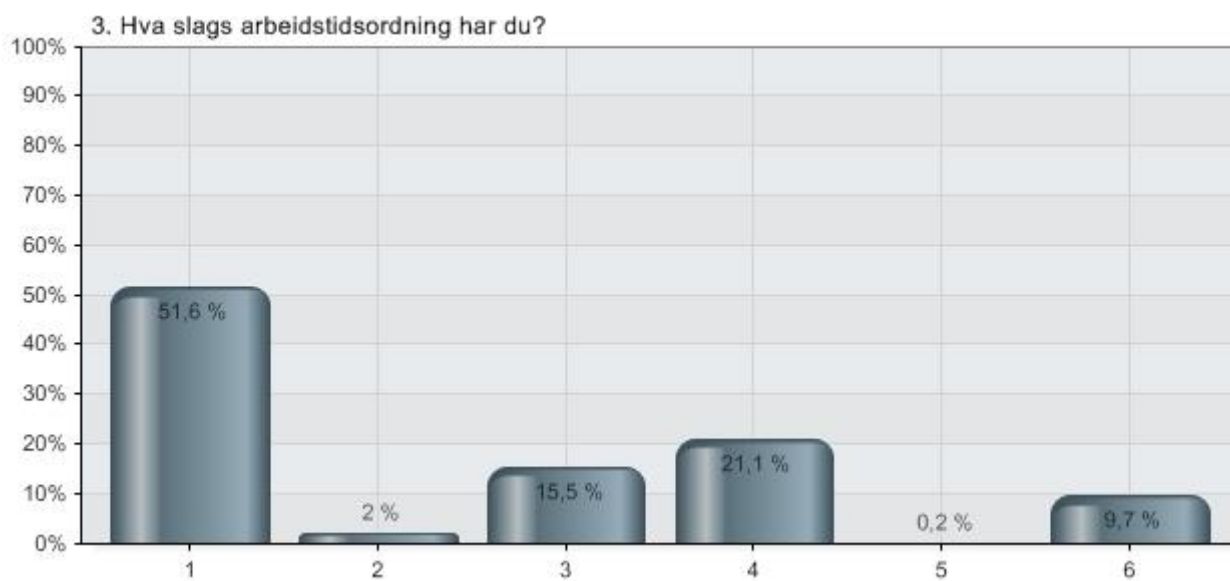
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Barne- og ungdomsklinikken                         | 7,8 %   | 71    |
| 2 Divisjon St.Olavs driftsservice                    | 11,3 %  | 103   |
| 3 Divisjon psykisk helsevern                         | 0,0 %   | 0     |
| 4 Kirurgisk klinikk                                  | 5,5 %   | 50    |
| 5 Klinikk for anestesi- og intensivmedisin           | 8,0 %   | 73    |
| 6 Klinikk for akutt- og mottaksmedisin               | 2,9 %   | 26    |
| 7 Klinikk for bildediagnostikk                       | 4,0 %   | 36    |
| 8 Klinikk for fysisk medisin og rehabilitering       | 1,9 %   | 17    |
| 9 Klinikk for hjertemedisin                          | 5,3 %   | 48    |
| 10 Klinikk for kliniske servicefunksjoner            | 3,0 %   | 27    |
| 11 Klinikk for lunge og arbeidsmedisin               | 3,3 %   | 30    |
| 12 Klinikk for ortopedi, revmatologi og hudsykdommer | 8,1 %   | 74    |
| 13 Klinikk for thoraxkirurgi                         | 1,5 %   | 14    |
| 14 Kreftklinikken                                    | 3,1 %   | 28    |
| 15 Kvinneklinikken                                   | 5,3 %   | 48    |
| 16 Laboratoriemedisinsk klinikk                      | 9,5 %   | 87    |
| 17 Medisinsk klinikk                                 | 7,9 %   | 72    |
| 18 Nevroklubnikken                                   | 4,0 %   | 36    |
| 19 Øre-nese-hals, kjevekirurgi og øyesykdommer       | 2,4 %   | 22    |
| 20 Sentral stab                                      | 5,4 %   | 49    |
| Total  |         | 911   |

## 2. Hvilken yrkesgruppe tilhører du?



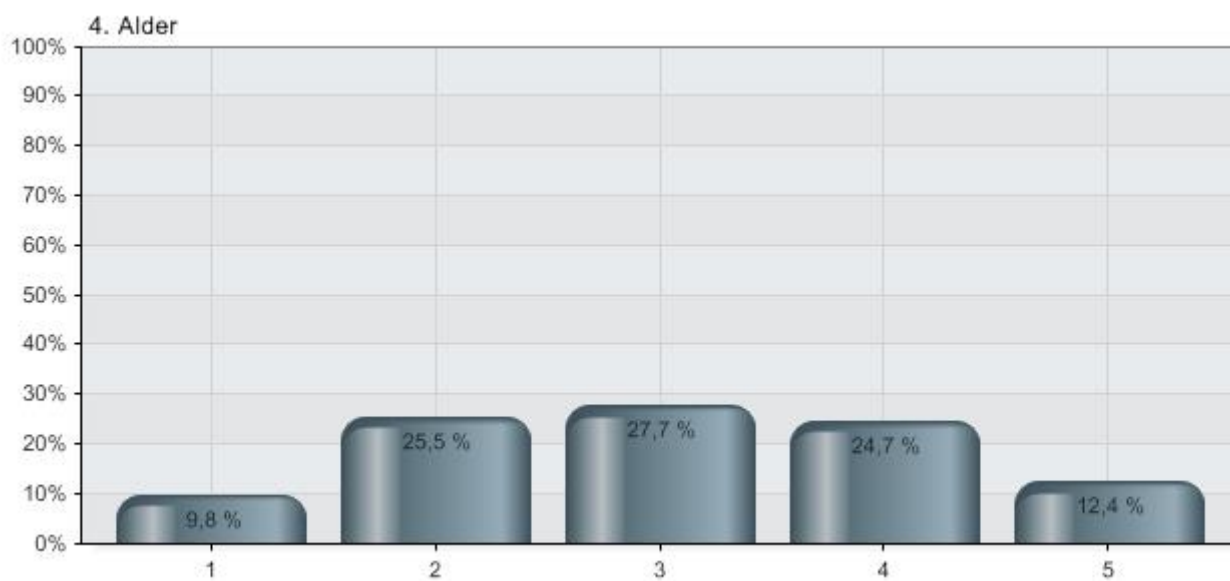
| Alternativer                      | Prosent | Verdi |
|-----------------------------------|---------|-------|
| 1 Helsepersonell                  | 73,5 %  | 670   |
| 2 Administrasjon-/kontorpersonell | 15,1 %  | 138   |
| 3 Service-/driftpersonell         | 7,4 %   | 67    |
| 4 Annet personell                 | 4,0 %   | 36    |
| Total                             |         | 911   |

## 3. Hva slags arbeidstidsordning har du?



| Alternativer                     | Prosent | Verdi |
|----------------------------------|---------|-------|
| 1 Kun dagarbeid                  | 51,6 %  | 470   |
| 2 Kun nattarbeid                 | 2,0 %   | 18    |
| 3 2-delt turnus (dag/kveld)      | 15,5 %  | 141   |
| 4 3-delt turnus (dag/kveld/natt) | 21,1 %  | 192   |
| 5 Kun kveld/helg                 | 0,2 %   | 2     |
| 6 Annet                          | 9,7 %   | 88    |
| Total                            |         | 911   |

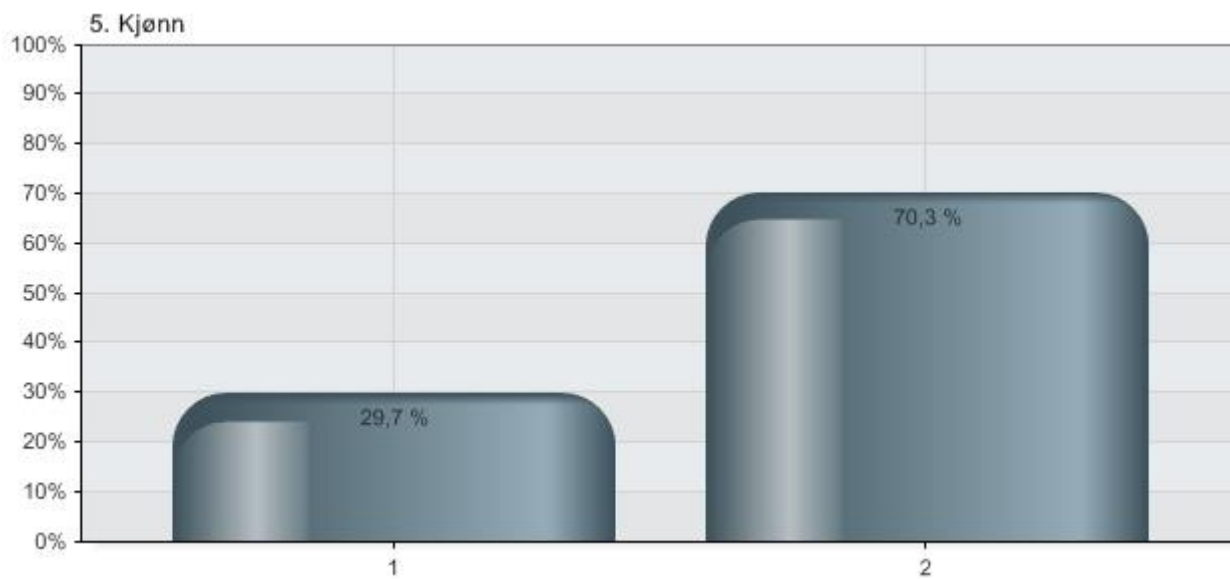
## 4. Alder



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 <29 år     | 9,8 %   | 89    |
| 2 30-39 år   | 25,5 %  | 232   |
| 3 40-49 år   | 27,7 %  | 252   |
| 4 50-59 år   | 24,7 %  | 225   |
| 5 >59 år     | 12,4 %  | 113   |
| Total        |         | 911   |

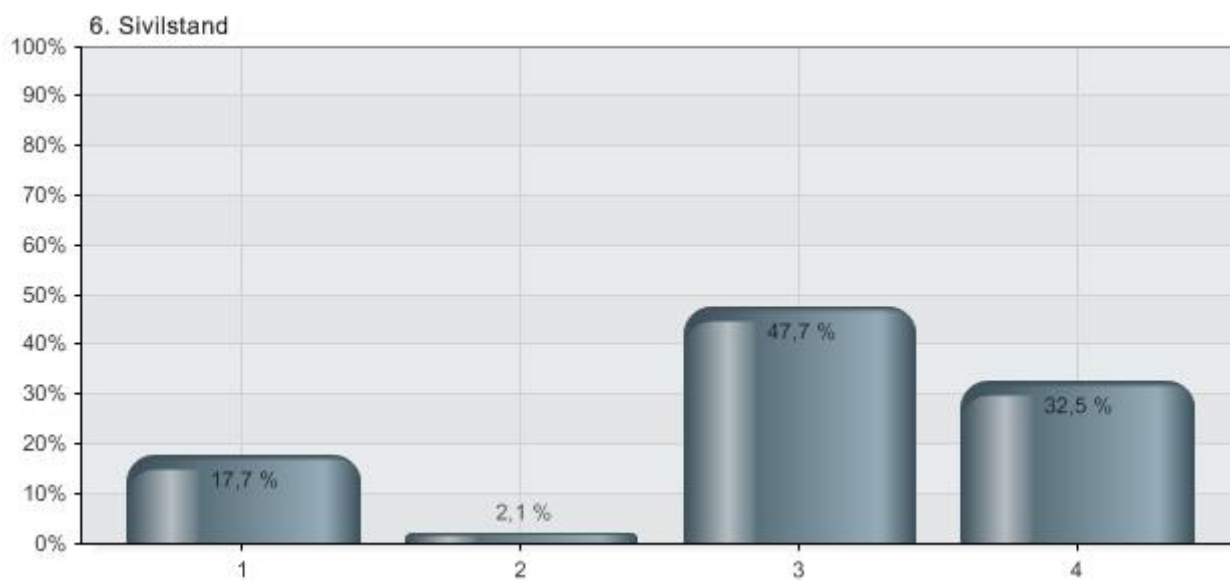


## 5. Kjønn



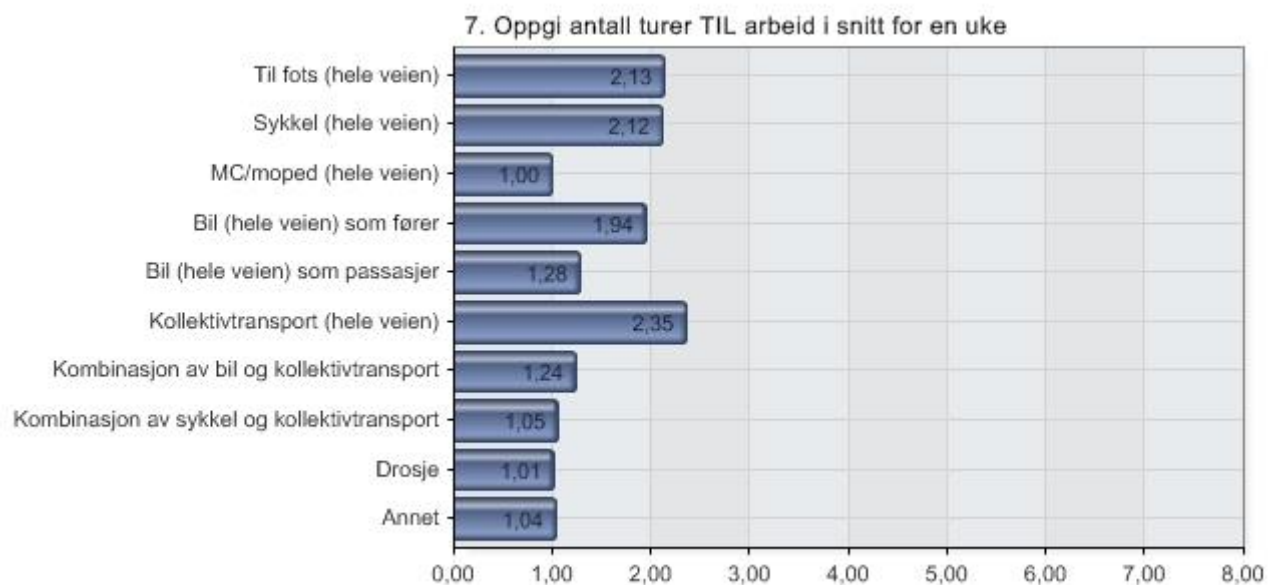
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Mann       | 29,7 %  | 271   |
| 2 Kvinne     | 70,3 %  | 640   |
| Total        |         | 911   |

## 6. Sivilstand



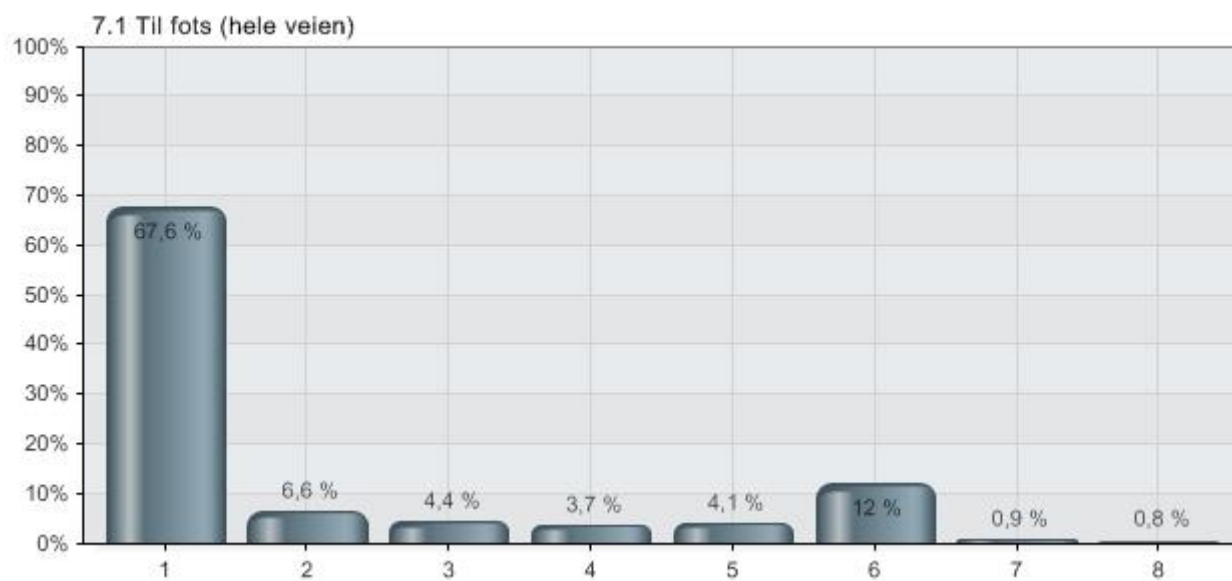
| Alternativer                               | Prosent | Verdi |
|--|---------|-------|
| 1 Enslig uten barn yngre enn 12 år         | 17,7 %  | 161   |
| 2 Enslig med barn yngre enn 12 år          | 2,1 %   | 19    |
| 3 Gift/samboende uten barn yngre enn 12 år | 47,7 %  | 435   |
| 4 Gift/samboende med barn yngre enn 12 år  | 32,5 %  | 296   |
| Total                                      |         | 911   |

## 7. Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke



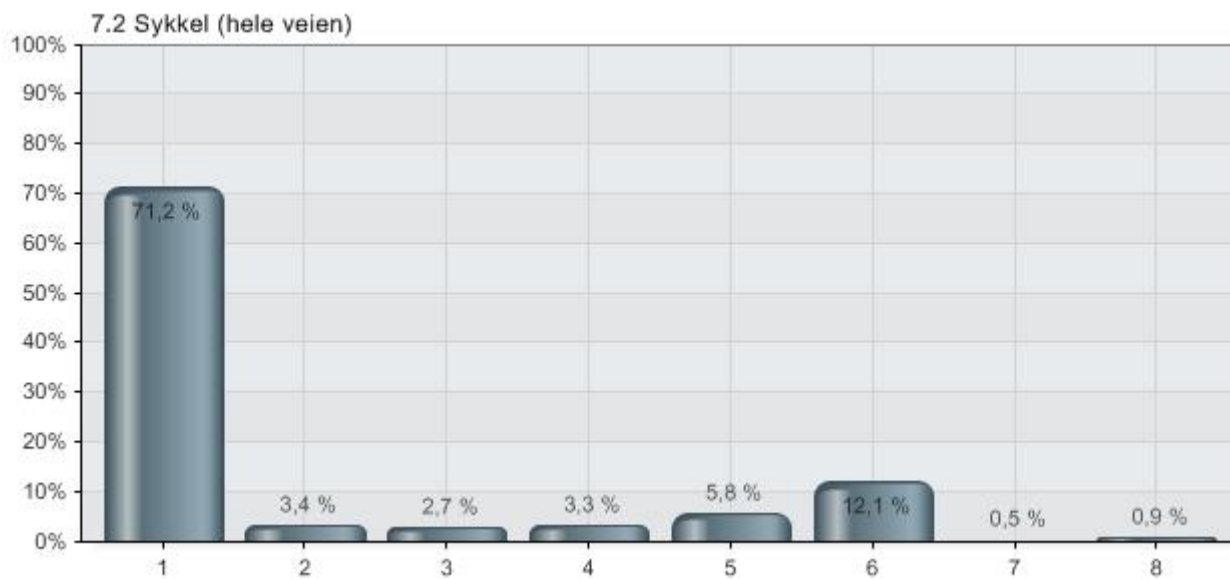
| Alternativer                                  | N   |
|---|-----|
| 1 Til fots (hele veien)                       | 911 |
| 2 Sykkel (hele veien)                         | 911 |
| 3 MC/moped (hele veien)                       | 911 |
| 4 Bil (hele veien) som fører                  | 911 |
| 5 Bil (hele veien) som passasjer              | 911 |
| 6 Kollektivtransport (hele veien)             | 911 |
| 7 Kombinasjon av bil og kollektivtransport    | 911 |
| 8 Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport | 911 |
| 9 Drosje                                      | 911 |
| 10 Annet                                      | 911 |

## 7.1 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Til fots (hele veien)



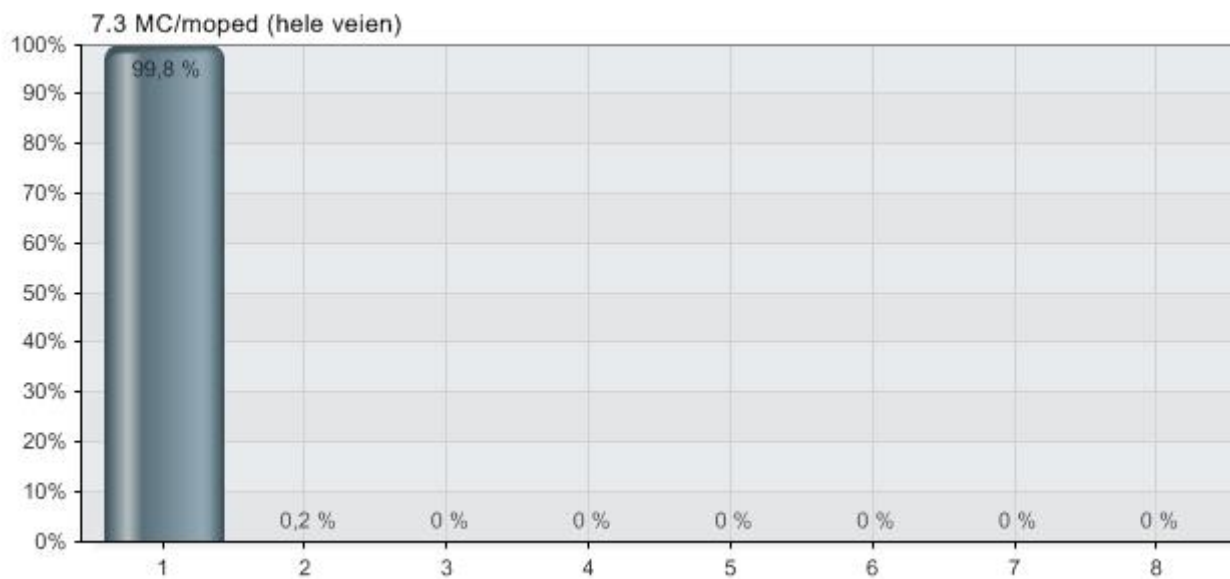
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 67,6 %  | 616   |
| 2 1          | 6,6 %   | 60    |
| 3 2          | 4,4 %   | 40    |
| 4 3          | 3,7 %   | 34    |
| 5 4          | 4,1 %   | 37    |
| 6 5          | 12,0 %  | 109   |
| 7 6          | 0,9 %   | 8     |
| 8 7          | 0,8 %   | 7     |
| Total        |         | 911   |

## 7.2 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Sykkel (hele veien)



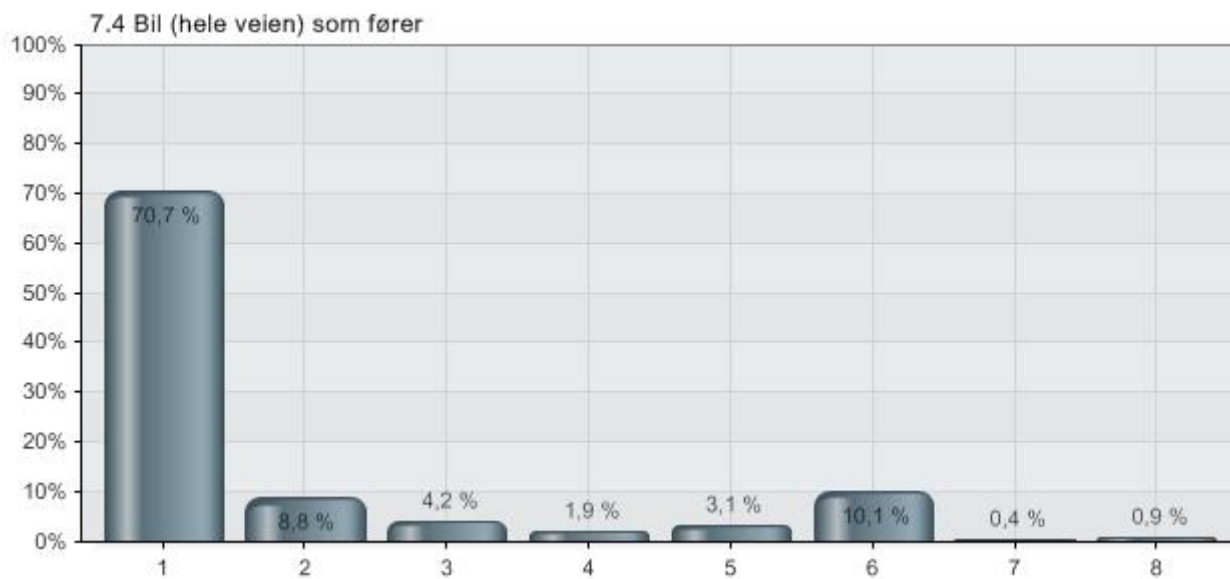
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 71,2 %  | 649   |
| 2 1          | 3,4 %   | 31    |
| 3 2          | 2,7 %   | 25    |
| 4 3          | 3,3 %   | 30    |
| 5 4          | 5,8 %   | 53    |
| 6 5          | 12,1 %  | 110   |
| 7 6          | 0,5 %   | 5     |
| 8 7          | 0,9 %   | 8     |
| Total        |         | 911   |

## 7.3 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - MC/moped (hele veien)



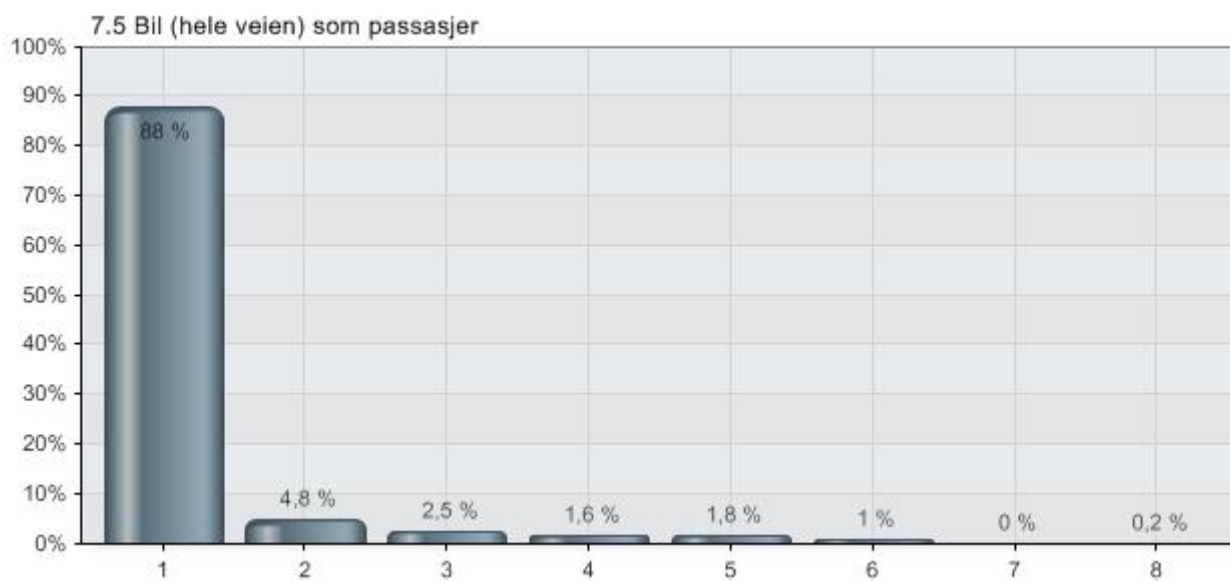
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 99,8 %  | 909   |
| 2 1          | 0,2 %   | 2     |
| 3 2          | 0,0 %   | 0     |
| 4 3          | 0,0 %   | 0     |
| 5 4          | 0,0 %   | 0     |
| 6 5          | 0,0 %   | 0     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 7.4 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Bil (hele veien) som fører



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 70,7 %  | 644   |
| 2 1          | 8,8 %   | 80    |
| 3 2          | 4,2 %   | 38    |
| 4 3          | 1,9 %   | 17    |
| 5 4          | 3,1 %   | 28    |
| 6 5          | 10,1 %  | 92    |
| 7 6          | 0,4 %   | 4     |
| 8 7          | 0,9 %   | 8     |
| Total        |         | 911   |

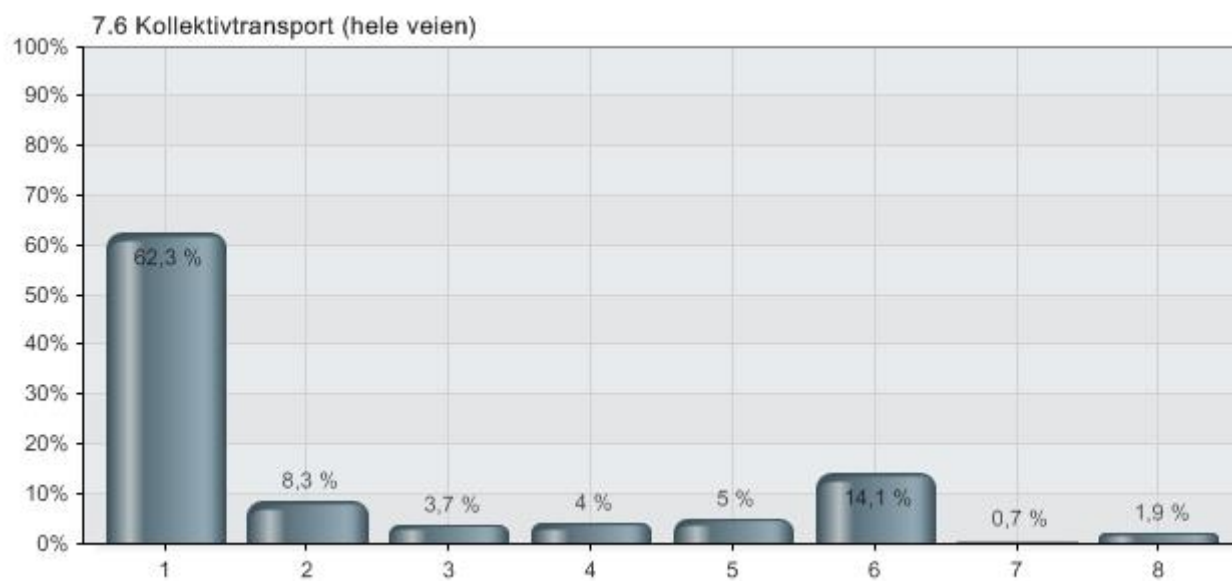
## 7.5 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Bil (hele veien) som passasjer



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 88,0 %  | 802   |
| 2 1          | 4,8 %   | 44    |
| 3 2          | 2,5 %   | 23    |
| 4 3          | 1,6 %   | 15    |
| 5 4          | 1,8 %   | 16    |
| 6 5          | 1,0 %   | 9     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,2 %   | 2     |
| Total        |         | 911   |

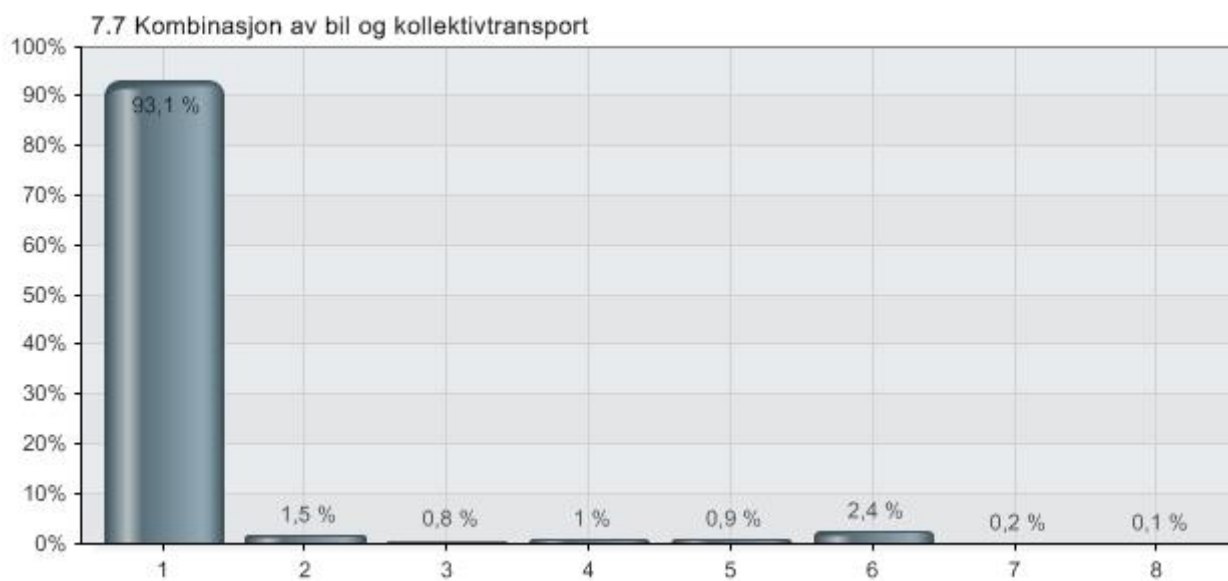


## 7.6 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kollektivtransport (hele veien)



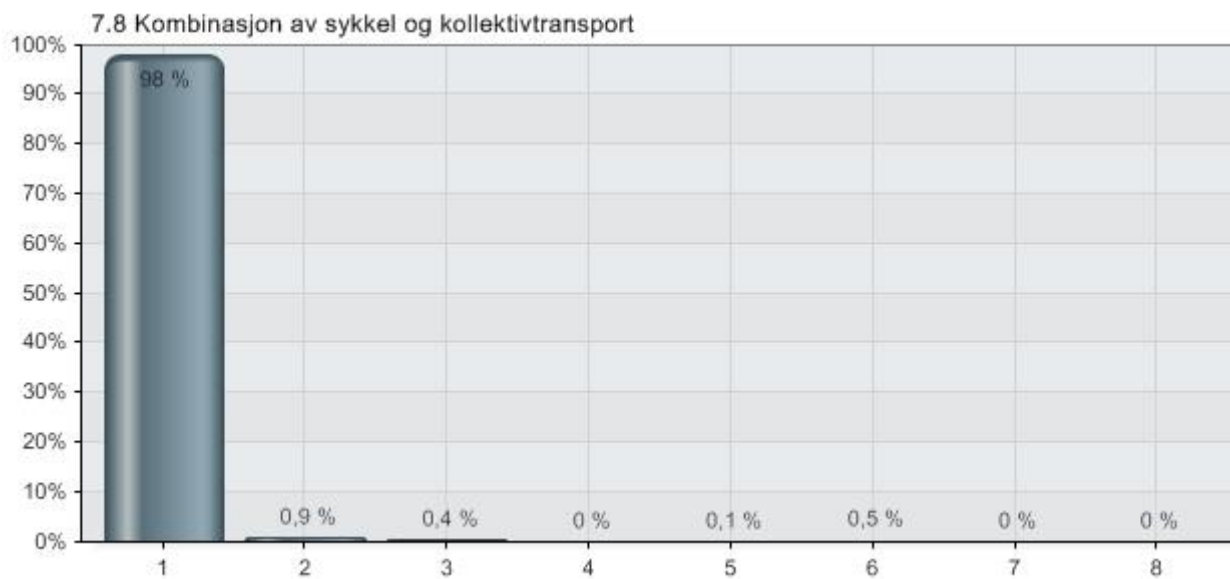
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 62,3 %  | 568   |
| 2 1          | 8,3 %   | 76    |
| 3 2          | 3,7 %   | 34    |
| 4 3          | 4,0 %   | 36    |
| 5 4          | 5,0 %   | 46    |
| 6 5          | 14,1 %  | 128   |
| 7 6          | 0,7 %   | 6     |
| 8 7          | 1,9 %   | 17    |
| Total        |         | 911   |

## 7.7 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kombinasjon av bil og kollektivtransport



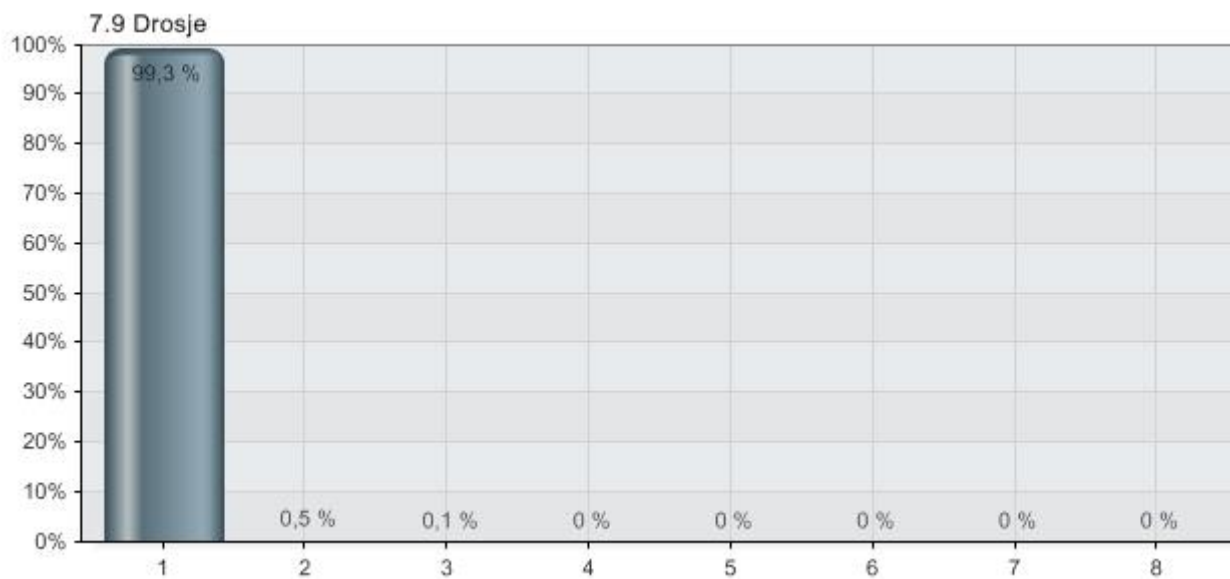
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 93,1 %  | 848   |
| 2 1          | 1,5 %   | 14    |
| 3 2          | 0,8 %   | 7     |
| 4 3          | 1,0 %   | 9     |
| 5 4          | 0,9 %   | 8     |
| 6 5          | 2,4 %   | 22    |
| 7 6          | 0,2 %   | 2     |
| 8 7          | 0,1 %   | 1     |
| Total        |         | 911   |

## 7.8 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport



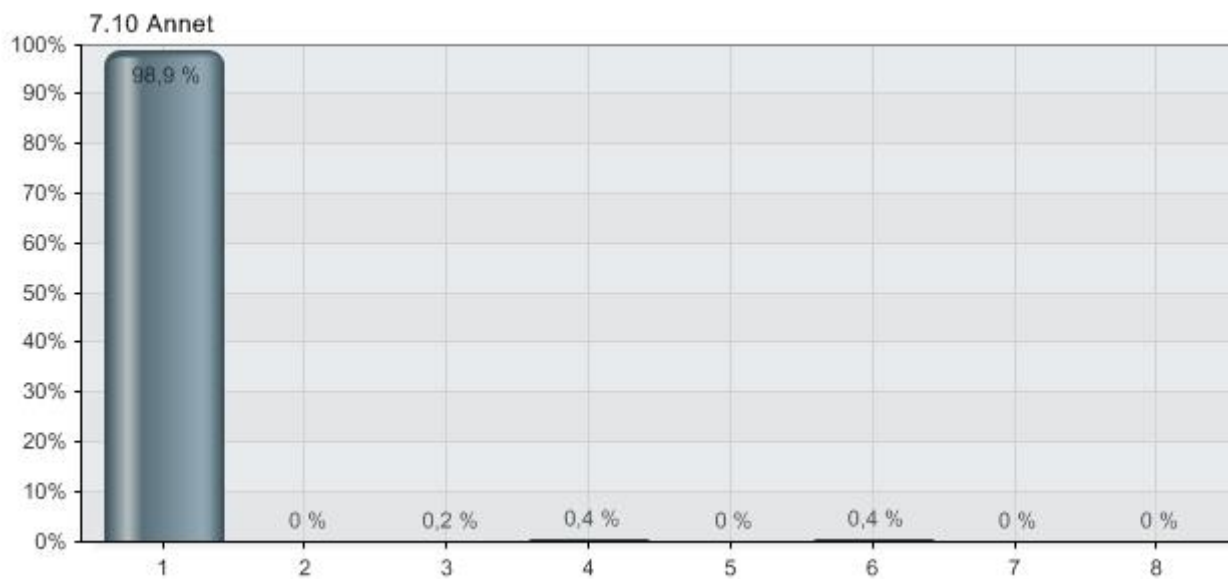
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 98,0 %  | 893   |
| 2 1          | 0,9 %   | 8     |
| 3 2          | 0,4 %   | 4     |
| 4 3          | 0,0 %   | 0     |
| 5 4          | 0,1 %   | 1     |
| 6 5          | 0,5 %   | 5     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 7.9 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Drosje



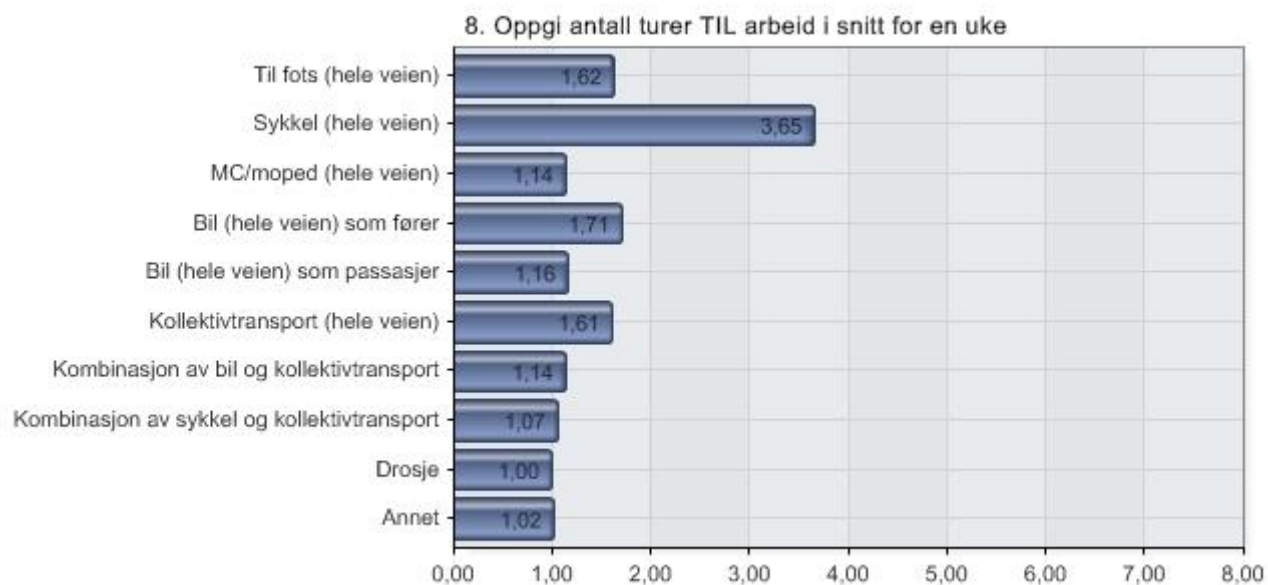
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 99,3 %  | 905   |
| 2 1          | 0,5 %   | 5     |
| 3 2          | 0,1 %   | 1     |
| 4 3          | 0,0 %   | 0     |
| 5 4          | 0,0 %   | 0     |
| 6 5          | 0,0 %   | 0     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 7.10 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Annet



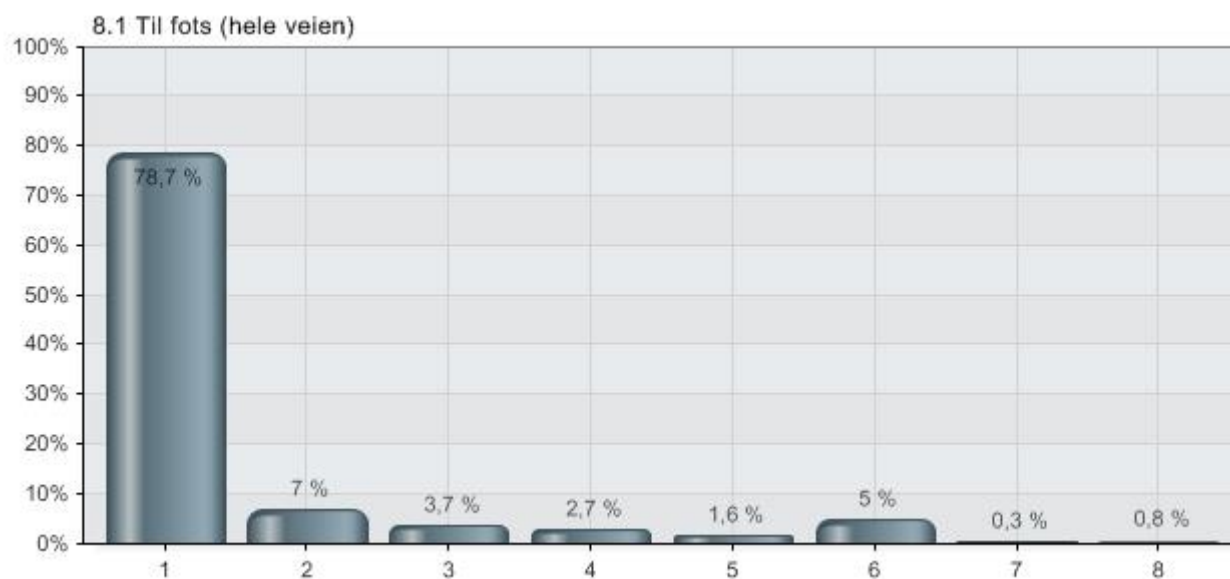
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 98,9 %  | 901   |
| 2 1          | 0,0 %   | 0     |
| 3 2          | 0,2 %   | 2     |
| 4 3          | 0,4 %   | 4     |
| 5 4          | 0,0 %   | 0     |
| 6 5          | 0,4 %   | 4     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 8. Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke



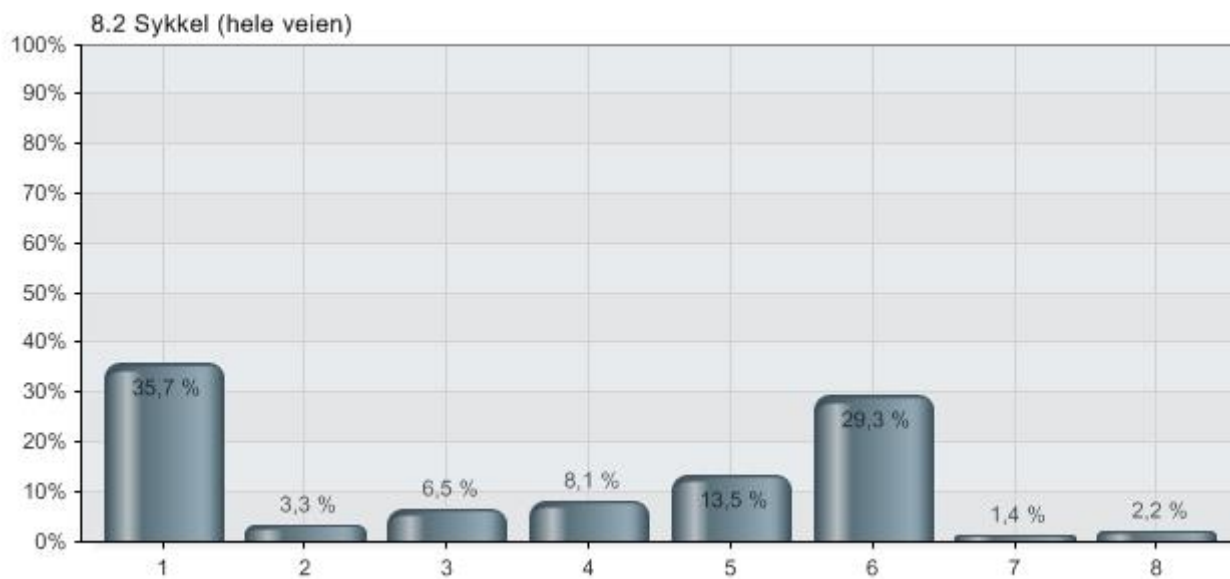
| Alternativer                                  | N   |
|---|-----|
| 1 Til fots (hele veien)                       | 911 |
| 2 Sykkel (hele veien)                         | 911 |
| 3 MC/moped (hele veien)                       | 911 |
| 4 Bil (hele veien) som fører                  | 911 |
| 5 Bil (hele veien) som passasjer              | 911 |
| 6 Kollektivtransport (hele veien)             | 911 |
| 7 Kombinasjon av bil og kollektivtransport    | 911 |
| 8 Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport | 911 |
| 9 Drosje                                      | 911 |
| 10 Annet                                      | 911 |

## 8.1 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Til fots (hele veien)



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 78,7 %  | 717   |
| 2 1          | 7,0 %   | 64    |
| 3 2          | 3,7 %   | 34    |
| 4 3          | 2,7 %   | 25    |
| 5 4          | 1,6 %   | 15    |
| 6 5          | 5,0 %   | 46    |
| 7 6          | 0,3 %   | 3     |
| 8 7          | 0,8 %   | 7     |
| Total        |         | 911   |

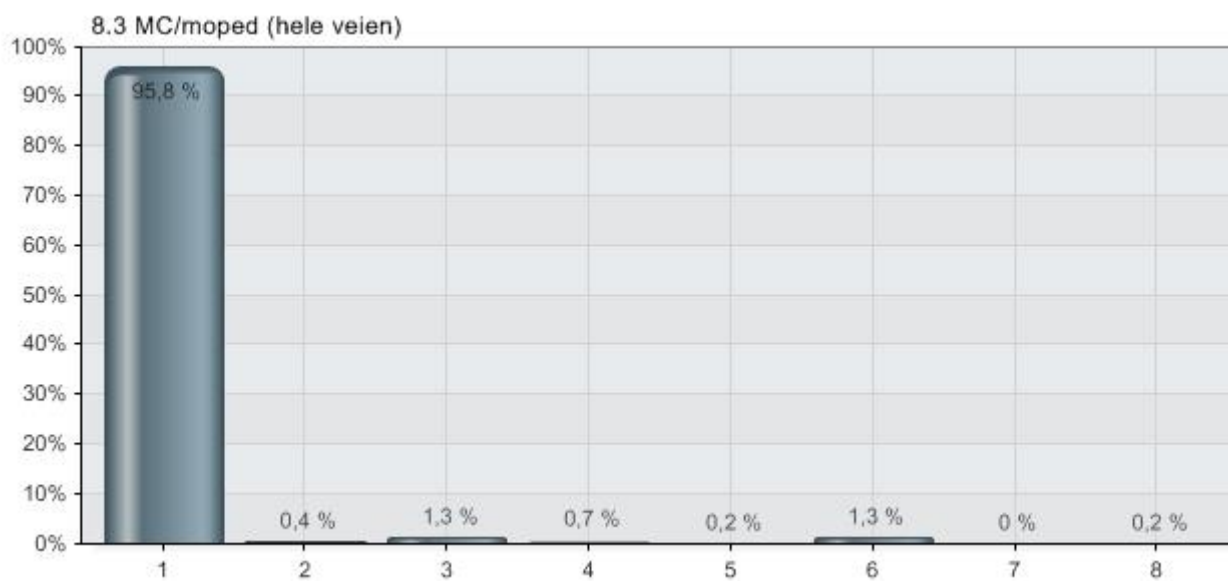
## 8.2 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Sykkel (hele veien)



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 35,7 %  | 325   |
| 2 1          | 3,3 %   | 30    |
| 3 2          | 6,5 %   | 59    |
| 4 3          | 8,1 %   | 74    |
| 5 4          | 13,5 %  | 123   |
| 6 5          | 29,3 %  | 267   |
| 7 6          | 1,4 %   | 13    |
| 8 7          | 2,2 %   | 20    |
| Total        |         | 911   |

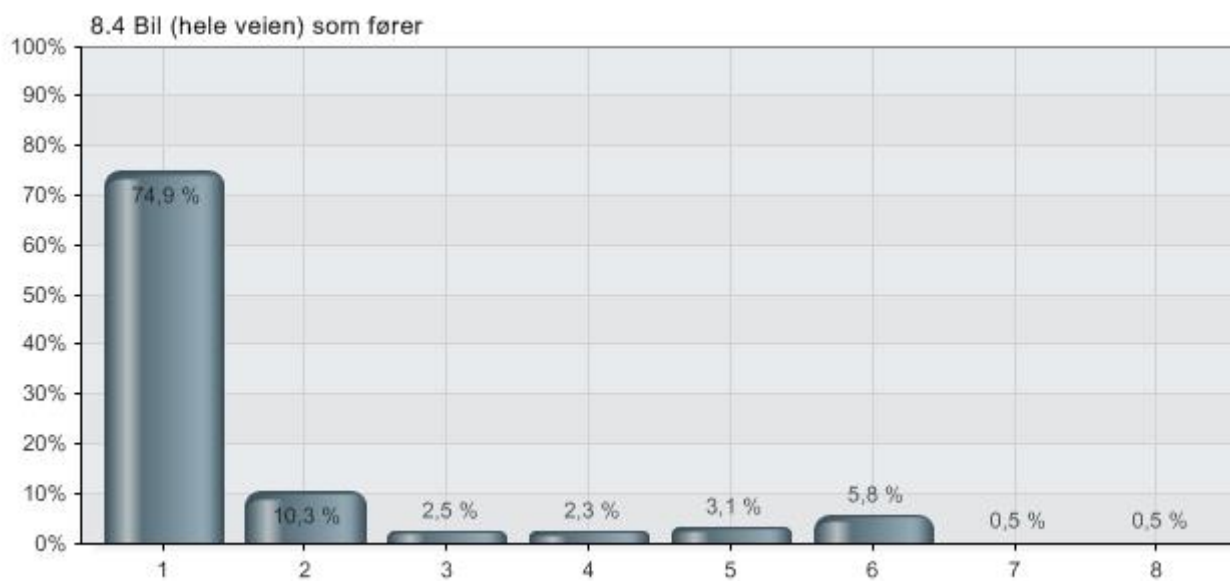


## 8.3 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - MC/moped (hele veien)



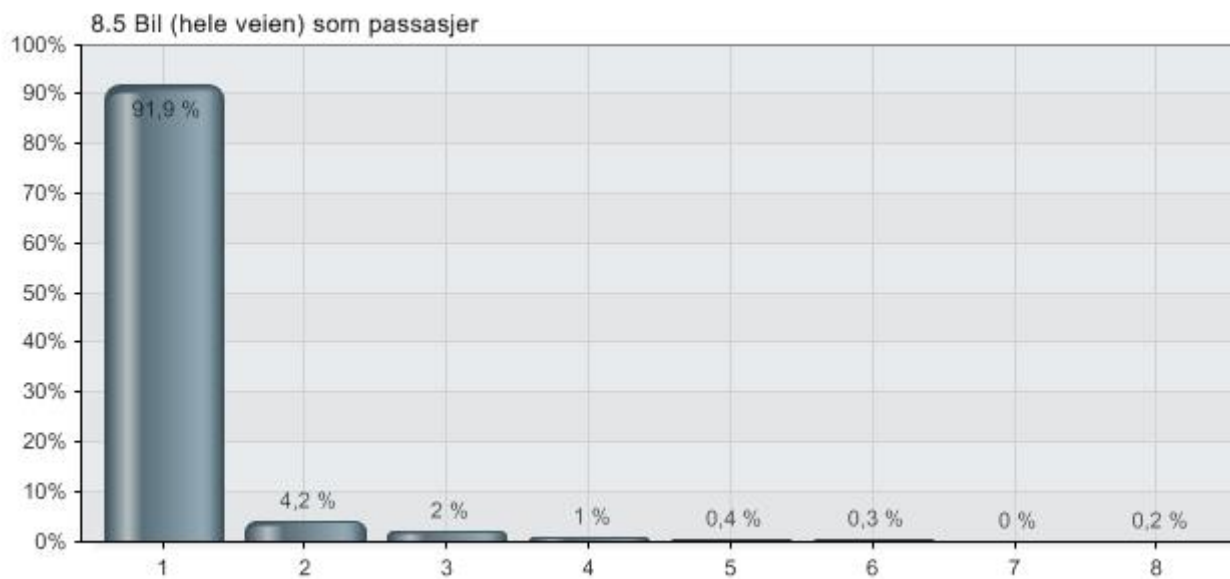
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 95,8 %  | 873   |
| 2 1          | 0,4 %   | 4     |
| 3 2          | 1,3 %   | 12    |
| 4 3          | 0,7 %   | 6     |
| 5 4          | 0,2 %   | 2     |
| 6 5          | 1,3 %   | 12    |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,2 %   | 2     |
| Total        |         | 911   |

## 8.4 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Bil (hele veien) som fører



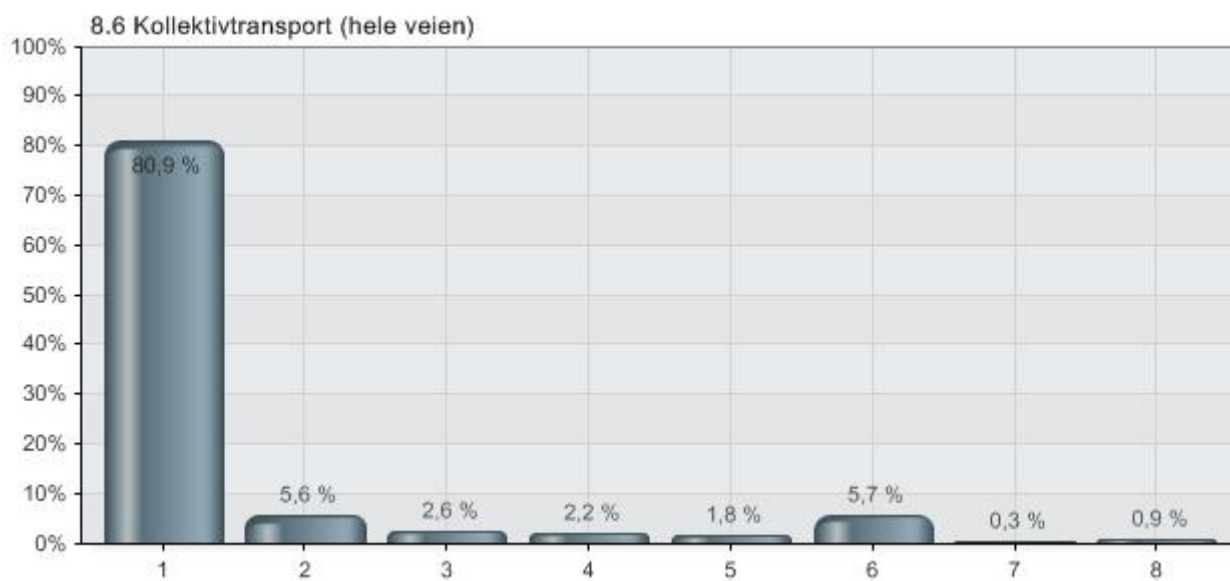
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 74,9 %  | 682   |
| 2 1          | 10,3 %  | 94    |
| 3 2          | 2,5 %   | 23    |
| 4 3          | 2,3 %   | 21    |
| 5 4          | 3,1 %   | 28    |
| 6 5          | 5,8 %   | 53    |
| 7 6          | 0,5 %   | 5     |
| 8 7          | 0,5 %   | 5     |
| Total        |         | 911   |

## 8.5 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Bil (hele veien) som passasjer



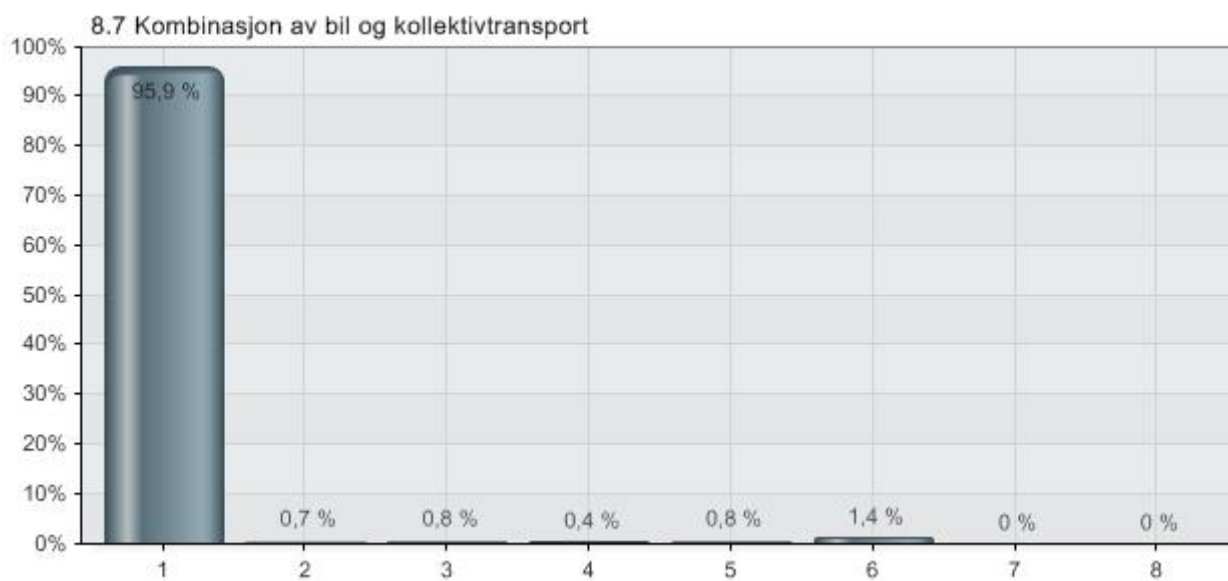
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 91,9 %  | 837   |
| 2 1          | 4,2 %   | 38    |
| 3 2          | 2,0 %   | 18    |
| 4 3          | 1,0 %   | 9     |
| 5 4          | 0,4 %   | 4     |
| 6 5          | 0,3 %   | 3     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,2 %   | 2     |
| Total        |         | 911   |

## 8.6 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kollektivtransport (hele veien)



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 80,9 %  | 737   |
| 2 1          | 5,6 %   | 51    |
| 3 2          | 2,6 %   | 24    |
| 4 3          | 2,2 %   | 20    |
| 5 4          | 1,8 %   | 16    |
| 6 5          | 5,7 %   | 52    |
| 7 6          | 0,3 %   | 3     |
| 8 7          | 0,9 %   | 8     |
| Total        |         | 911   |

## 8.7 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kombinasjon av bil og kollektivtransport



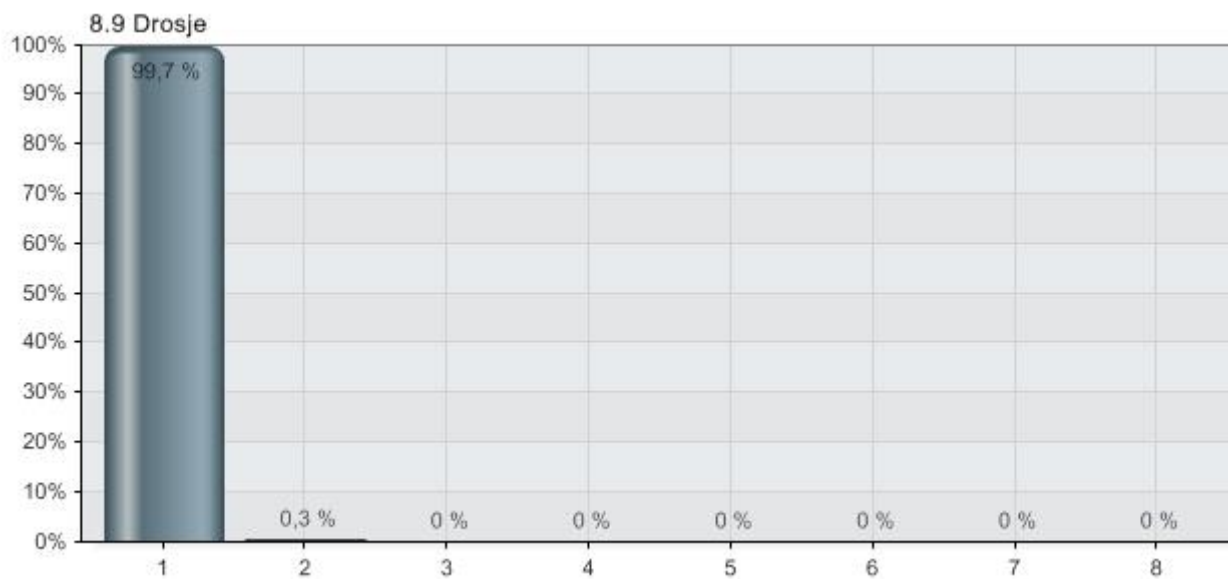
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 95,9 %  | 874   |
| 2 1          | 0,7 %   | 6     |
| 3 2          | 0,8 %   | 7     |
| 4 3          | 0,4 %   | 4     |
| 5 4          | 0,8 %   | 7     |
| 6 5          | 1,4 %   | 13    |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 8.8 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport



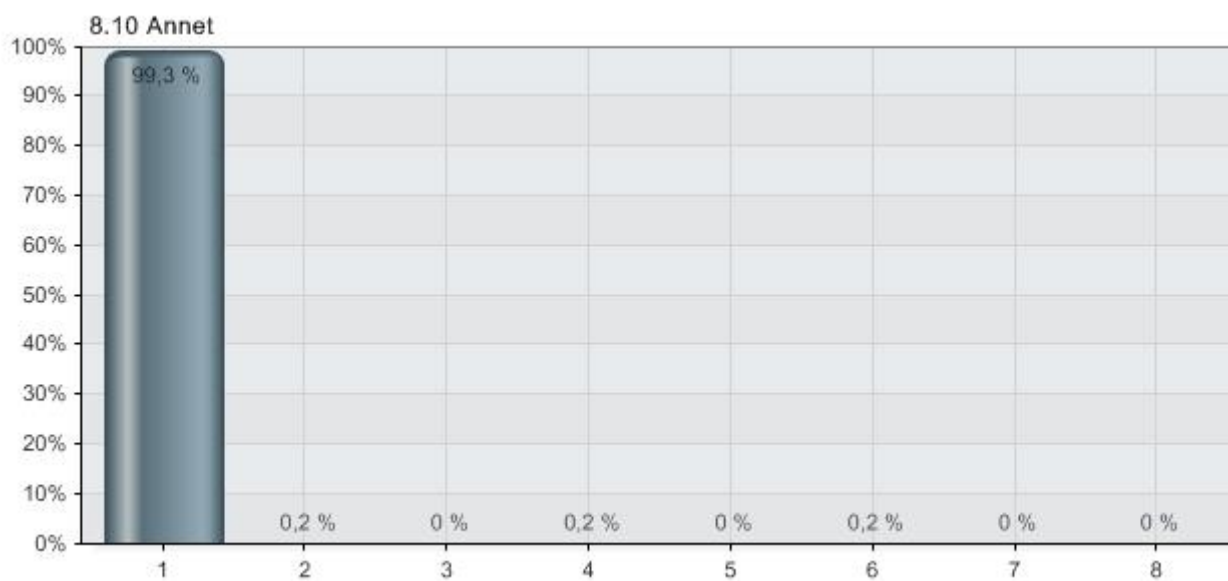
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 97,7 %  | 890   |
| 2 1          | 0,8 %   | 7     |
| 3 2          | 0,2 %   | 2     |
| 4 3          | 0,4 %   | 4     |
| 5 4          | 0,3 %   | 3     |
| 6 5          | 0,5 %   | 5     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

## 8.9 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Drosje



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 99,7 %  | 908   |
| 2 1          | 0,3 %   | 3     |
| 3 2          | 0,0 %   | 0     |
| 4 3          | 0,0 %   | 0     |
| 5 4          | 0,0 %   | 0     |
| 6 5          | 0,0 %   | 0     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

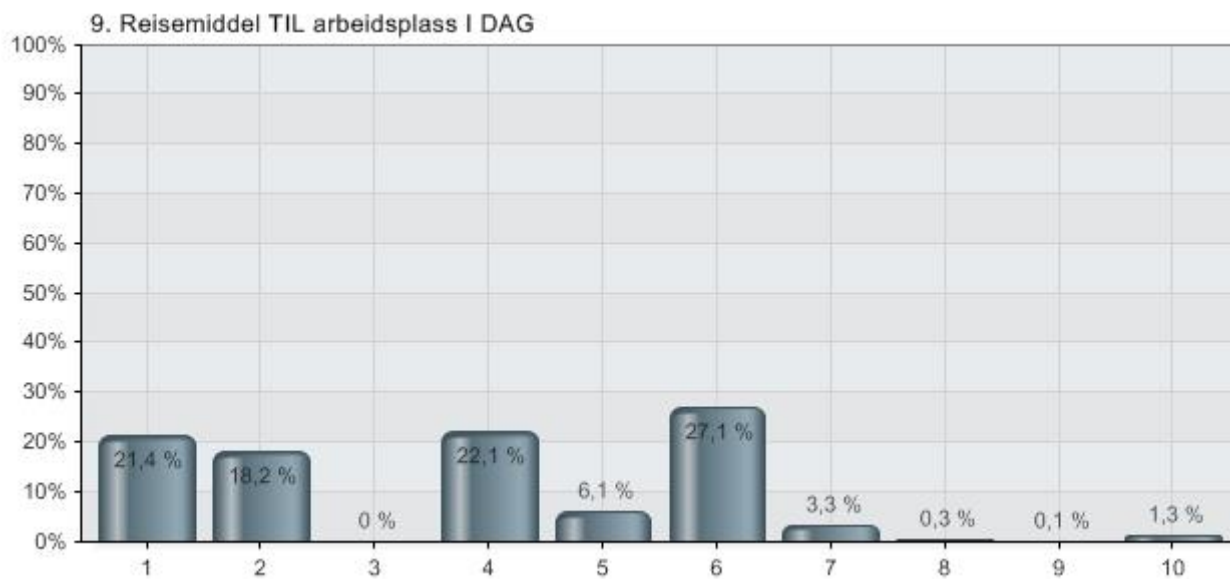
## 8.10 Oppgi antall turer TIL arbeid i snitt for en uke - Annet



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 99,3 %  | 905   |
| 2 1          | 0,2 %   | 2     |
| 3 2          | 0,0 %   | 0     |
| 4 3          | 0,2 %   | 2     |
| 5 4          | 0,0 %   | 0     |
| 6 5          | 0,2 %   | 2     |
| 7 6          | 0,0 %   | 0     |
| 8 7          | 0,0 %   | 0     |
| Total        |         | 911   |

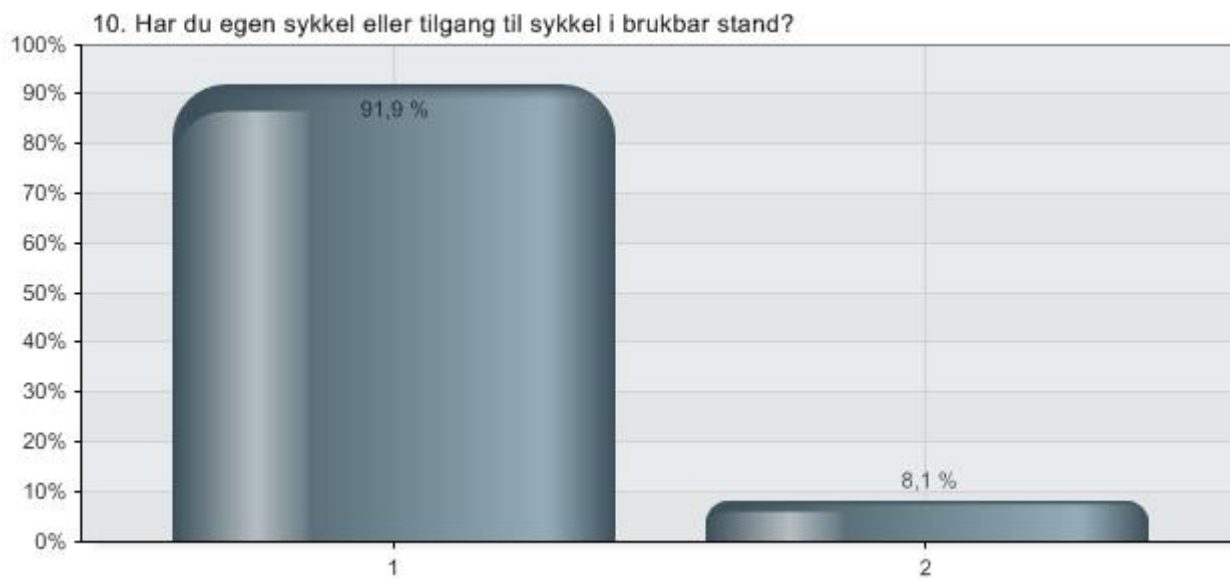


## 9. Reisemiddel TIL arbeidsplass I DAG



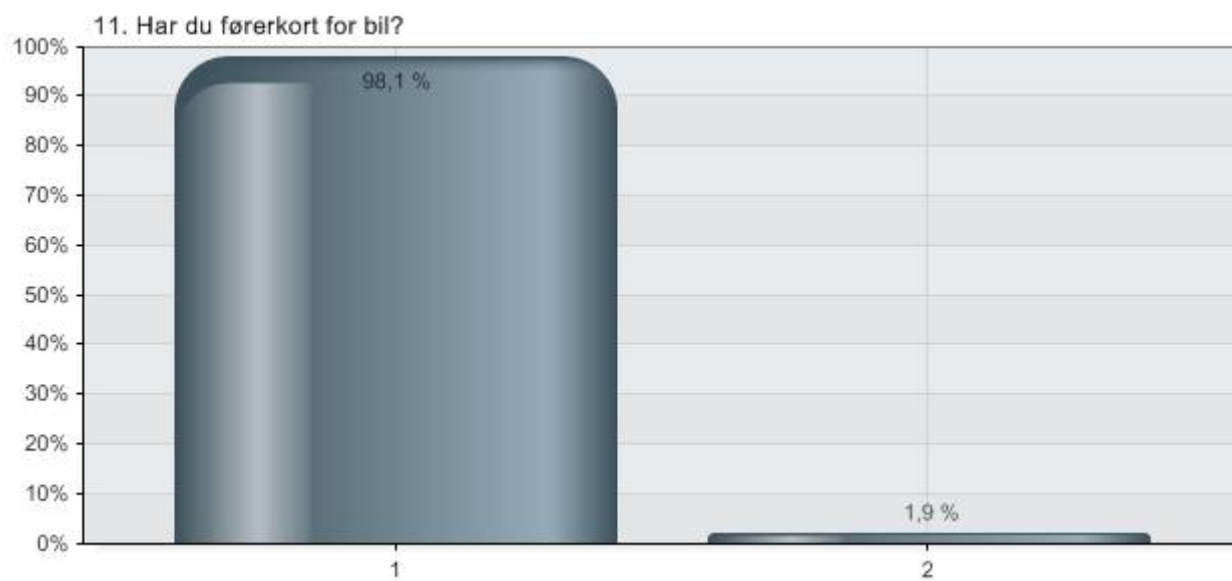
| Alternativer                                  | Prosent | Verdi |
|---|---------|-------|
| 1 Til fots (hele veien)                       | 21,4 %  | 195   |
| 2 Sykkel (hele veien)                         | 18,2 %  | 166   |
| 3 MC/moped (hele veien)                       | 0,0 %   | 0     |
| 4 Bil (hele veien) som fører                  | 22,1 %  | 201   |
| 5 Bil (hele veien) som passasjer              | 6,1 %   | 56    |
| 6 Kollektivtransport (hele veien)             | 27,1 %  | 247   |
| 7 Kombinasjon av bil og kollektivtransport    | 3,3 %   | 30    |
| 8 Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport | 0,3 %   | 3     |
| 9 Drosje                                      | 0,1 %   | 1     |
| 10 Annet                                      | 1,3 %   | 12    |
| Total   |         | 911   |

## 10. Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand?



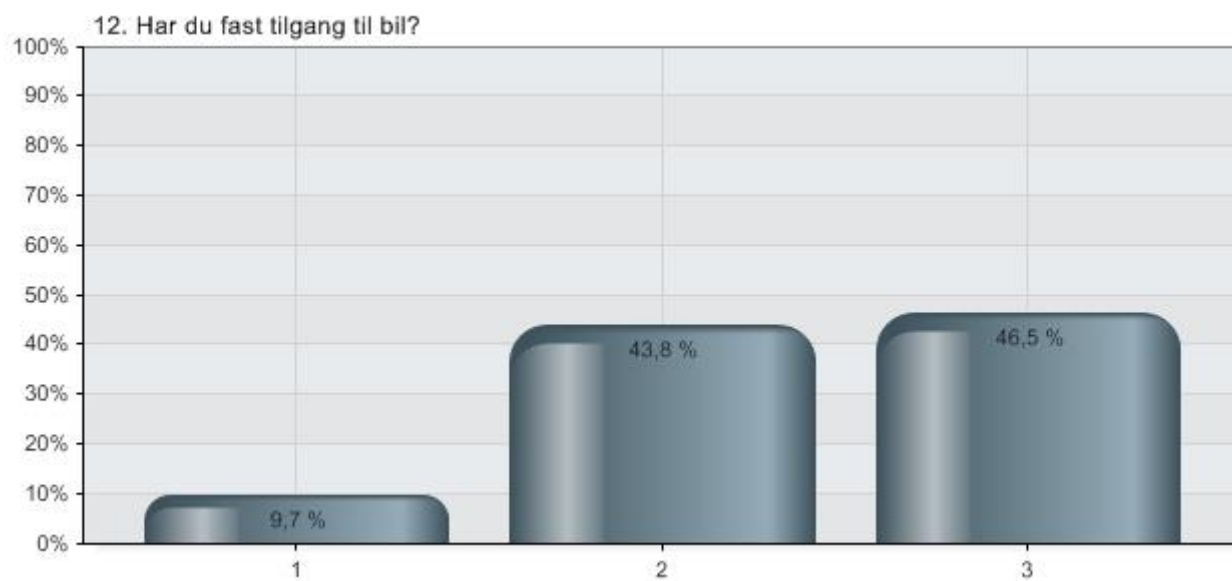
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Ja         | 91,9 %  | 837   |
| 2 Nei        | 8,1 %   | 74    |
| Total        |         | 911   |

## 11. Har du førerkort for bil?



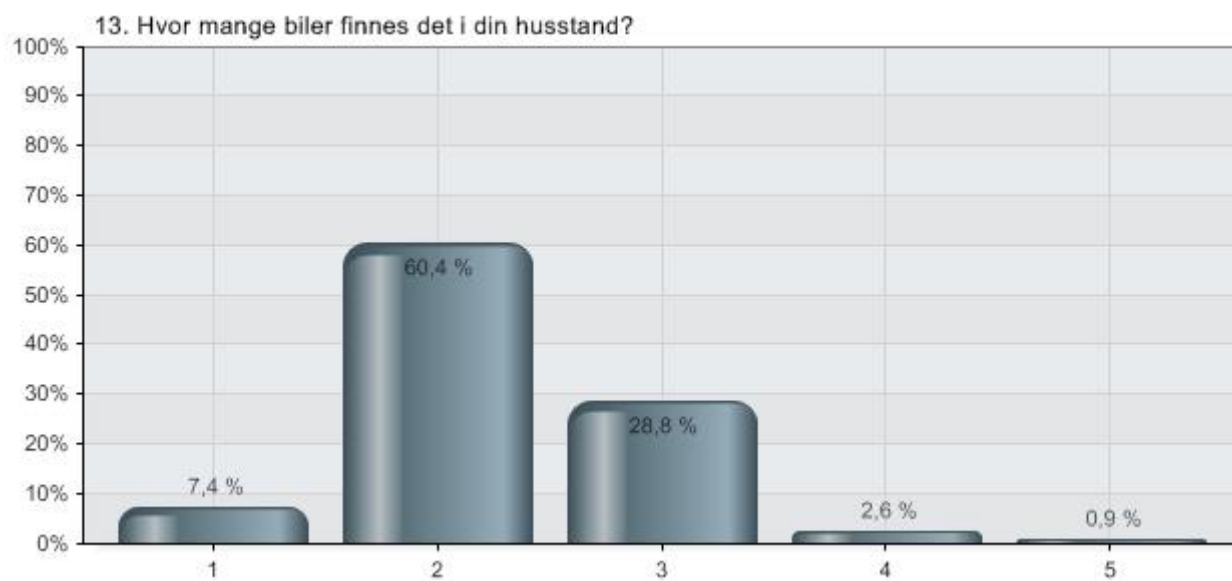
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Ja         | 98,1 %  | 894   |
| 2 Nei        | 1,9 %   | 17    |
| Total        |         | 911   |

## 12. Har du fast tilgang til bil?



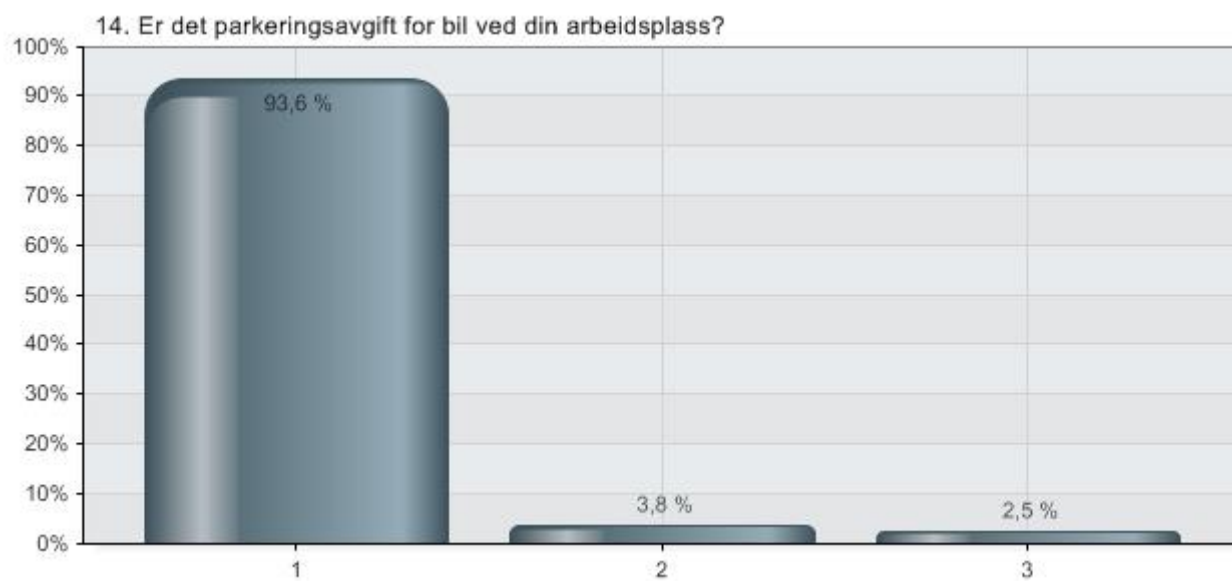
| Alternativer                          | Prosent | Verdi |
|---------------------------------------|---------|-------|
| 1 Nei                                 | 9,7 %   | 88    |
| 2 Ja, disponerer bil sammen med andre | 43,8 %  | 399   |
| 3 Ja, disponerer bil alene            | 46,5 %  | 424   |
| Total                                 |         | 911   |

## 13. Hvor mange biler finnes det i din husstand?



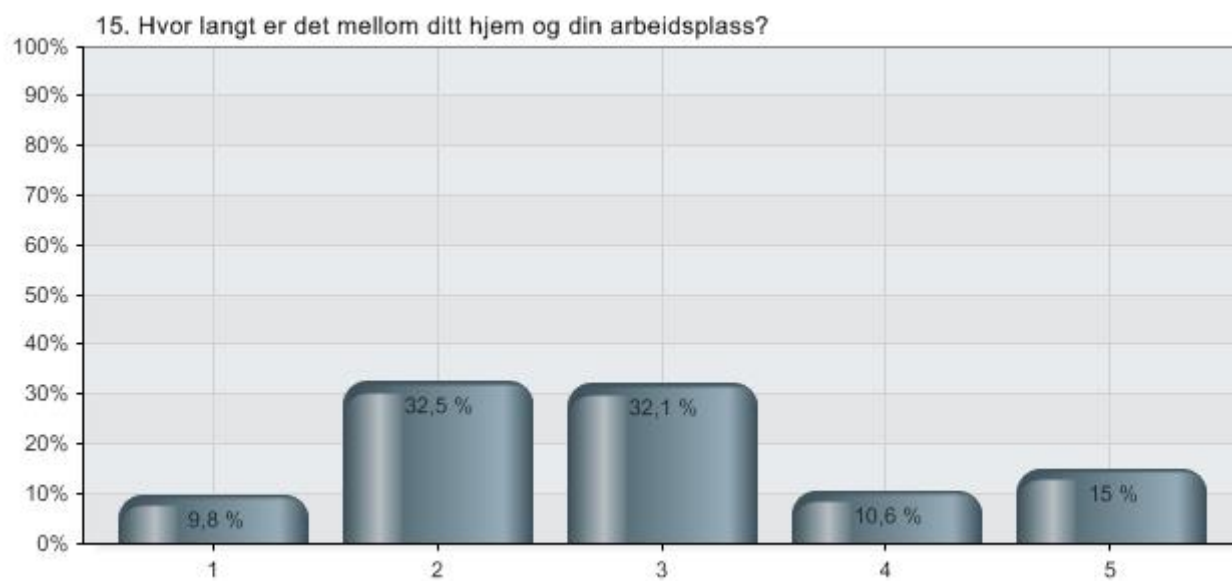
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0          | 7,4 %   | 67    |
| 2 1          | 60,4 %  | 550   |
| 3 2          | 28,8 %  | 262   |
| 4 3          | 2,6 %   | 24    |
| 5 4          | 0,9 %   | 8     |
| Total        |         | 911   |

## 14. Er det parkeringsavgift for bil ved din arbeidsplass?



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Ja         | 93,6 %  | 853   |
| 2 Nei        | 3,8 %   | 35    |
| 3 Vet ikke   | 2,5 %   | 23    |
| Total        |         | 911   |

## 15. Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass?



| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 0 - 2 km   | 9,8 %   | 89    |
| 2 3 - 4 km   | 32,5 %  | 296   |
| 3 5 - 10 km  | 32,1 %  | 292   |
| 4 10 - 12 km | 10,6 %  | 97    |
| 5 Over 12 km | 15,0 %  | 137   |
| Total        |         | 911   |

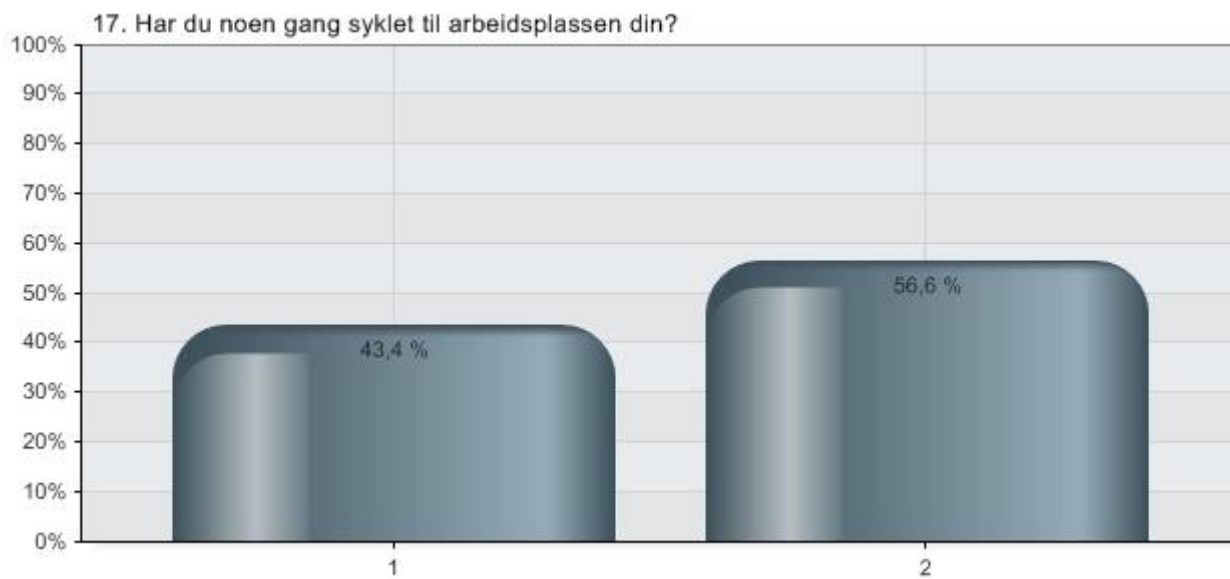
16. Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f.eks. å bringe/hente barn i barnehage?



| Alternativer           | Prosent | Verdi |
|------------------------|---------|-------|
| 1 Nei                  | 78,7 %  | 717   |
| 2 Ja, 1-2 dager i uken | 4,4 %   | 40    |
| 3 Ja, 3-4 dager i uken | 6,3 %   | 57    |
| 4 Ja, 5 dager i uken   | 10,6 %  | 97    |
| Total                  |         | 911   |

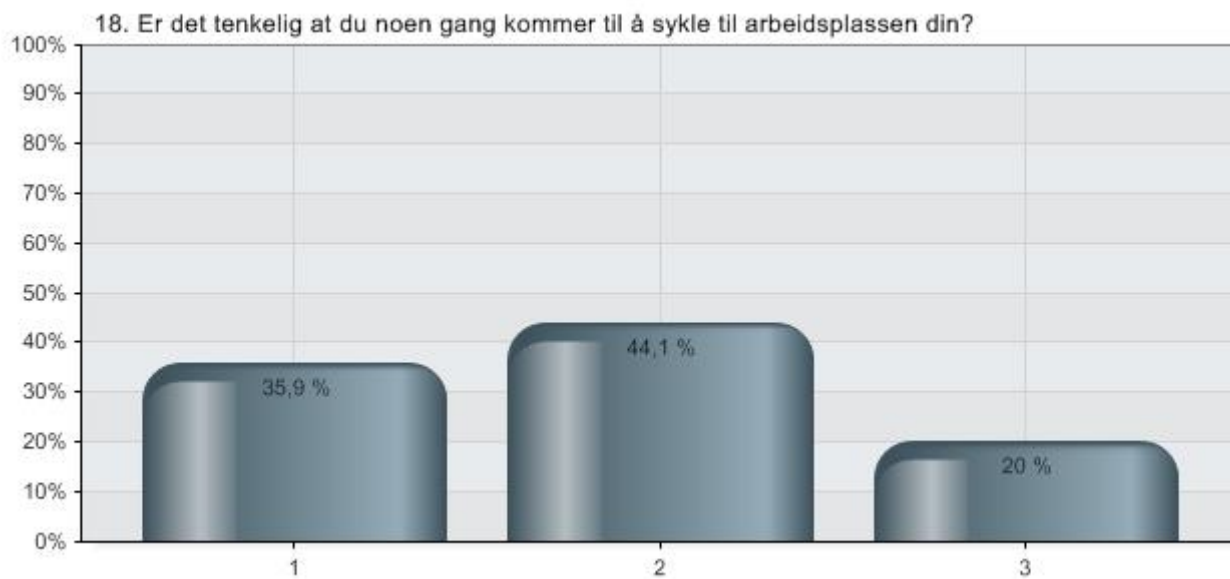


## 17. Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?



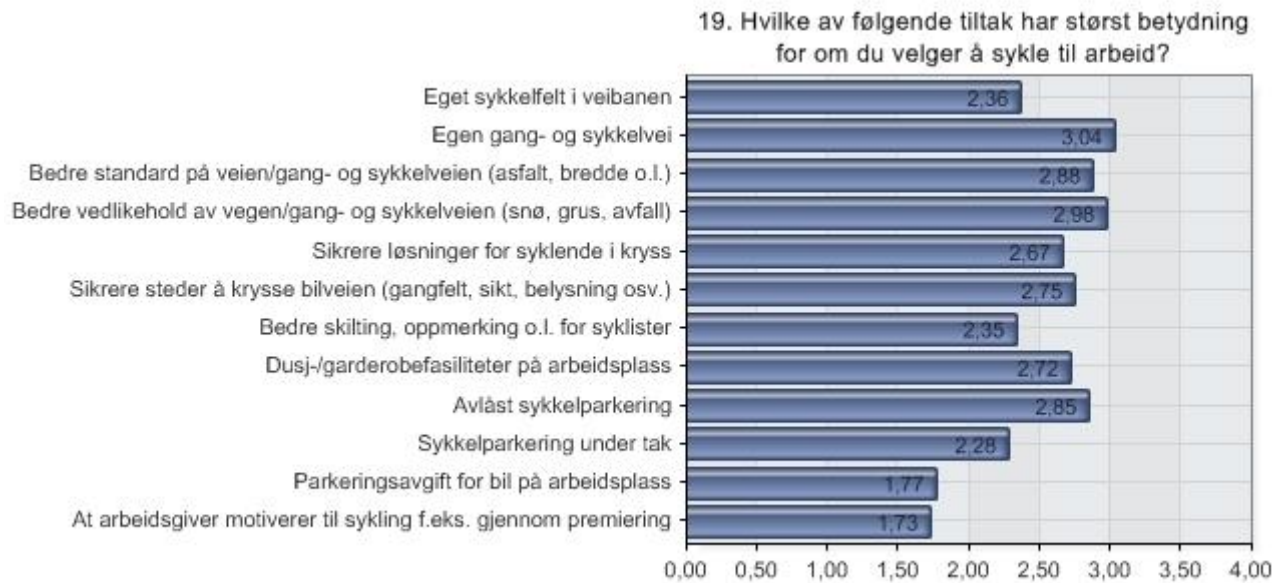
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Ja         | 43,4 %  | 139   |
| 2 Nei        | 56,6 %  | 181   |
| Total        |         | 320   |

## 18. Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?



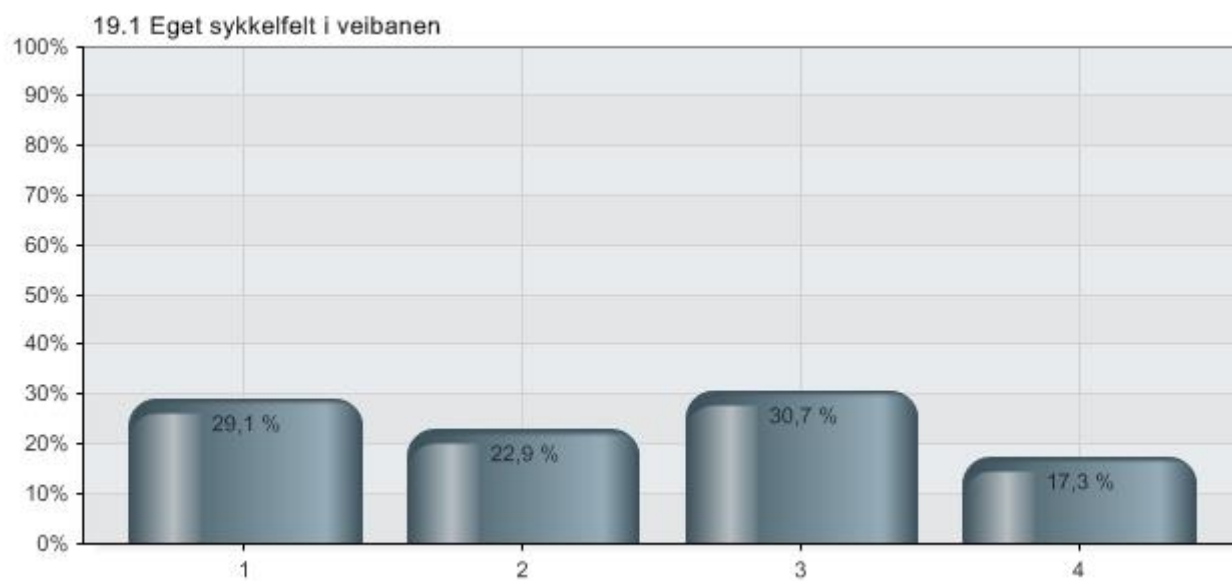
| Alternativer | Prosent | Verdi |
|--------------|---------|-------|
| 1 Ja         | 35,9 %  | 115   |
| 2 Nei        | 44,1 %  | 141   |
| 3 Vet ikke   | 20,0 %  | 64    |
| Total        |         | 320   |

## 19. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid?



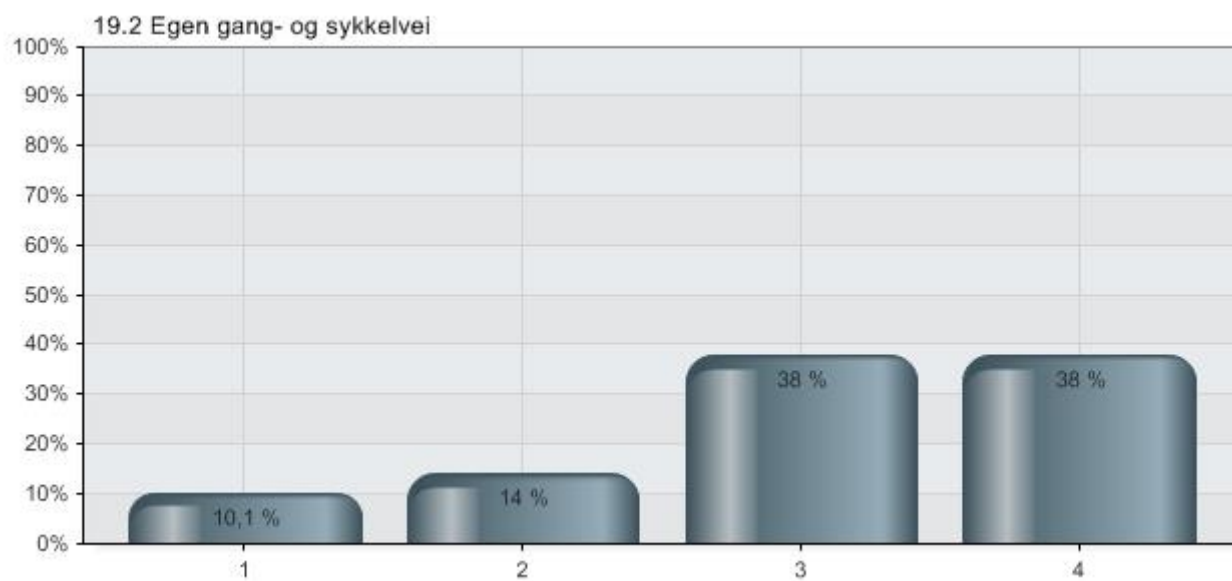
| Alternativer  | N   |
|---|-----|
| 1 Eget sykkelfelt i veibanen  | 179 |
| 2 Egen gang- og sykkelvei   | 179 |
| 3 Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)  | 179 |
| 4 Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall) | 179 |
| 5 Sikrere løsninger for syklende i kryss                              | 179 |
| 6 Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)   | 179 |
| 7 Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklist                         | 179 |
| 8 Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass                          | 179 |
| 9 Avlåst sykkelparkering  | 179 |
| 10 Sykkelparkering under tak  | 179 |
| 11 Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass                           | 179 |
| 12 At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering    | 179 |

## 19.1 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Eget sykkelfelt i veibanen



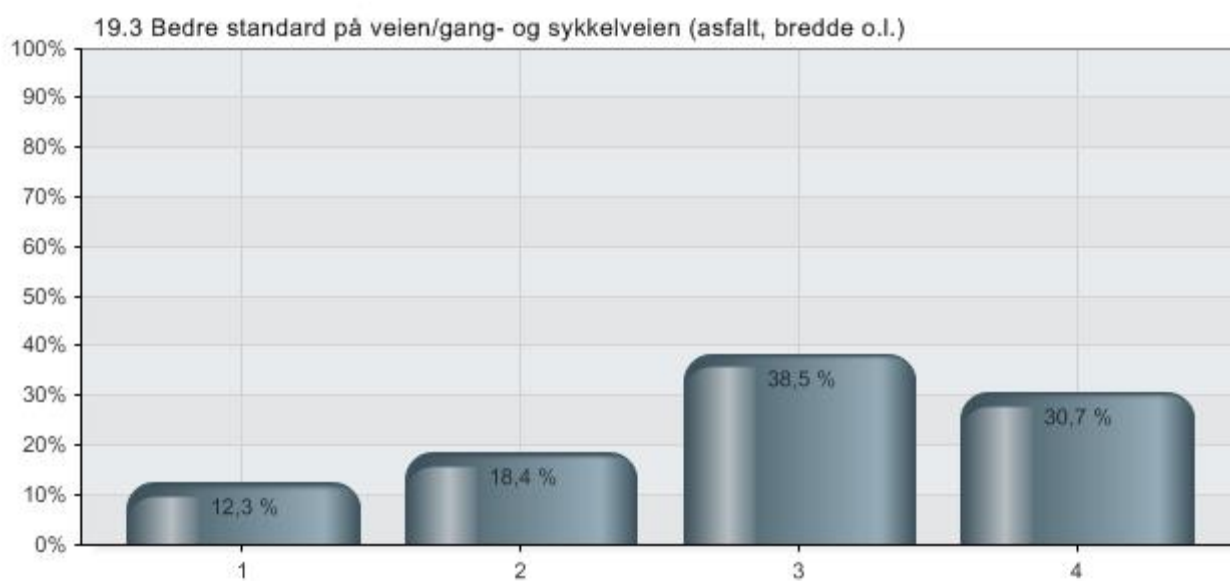
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 29,1 %  | 52    |
| 2 Litt viktig  | 22,9 %  | 41    |
| 3 Viktig       | 30,7 %  | 55    |
| 4 Svært viktig | 17,3 %  | 31    |
| Total          |         | 179   |

## 19.2 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Egen gang- og sykkelvei



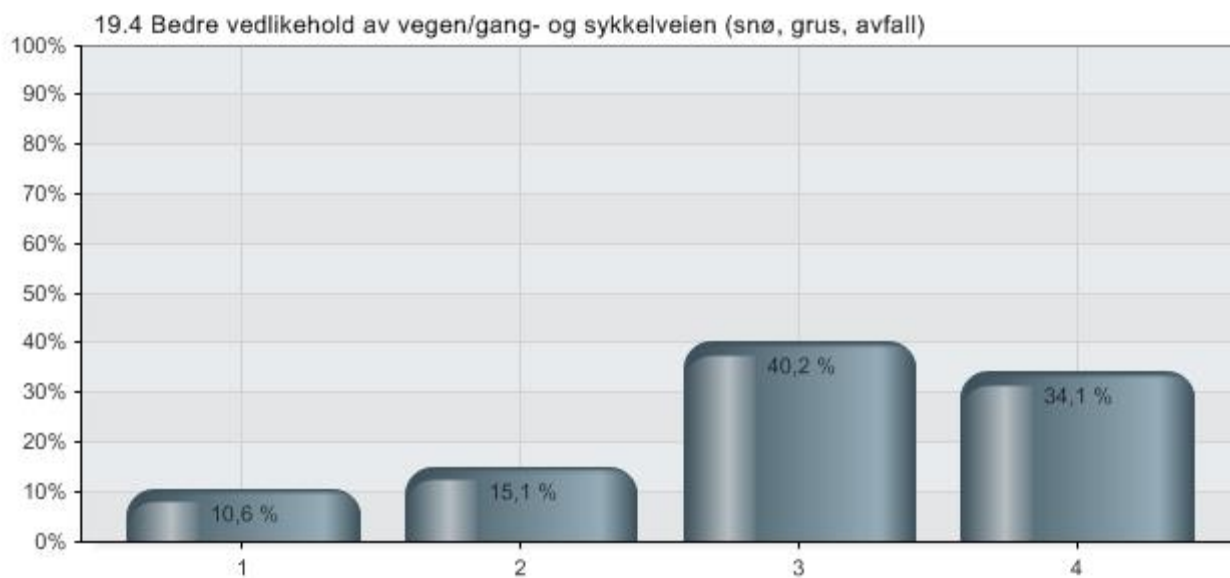
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 10,1 %  | 18    |
| 2 Litt viktig  | 14,0 %  | 25    |
| 3 Viktig       | 38,0 %  | 68    |
| 4 Svært viktig | 38,0 %  | 68    |
| Total          |         | 179   |

19.3 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)



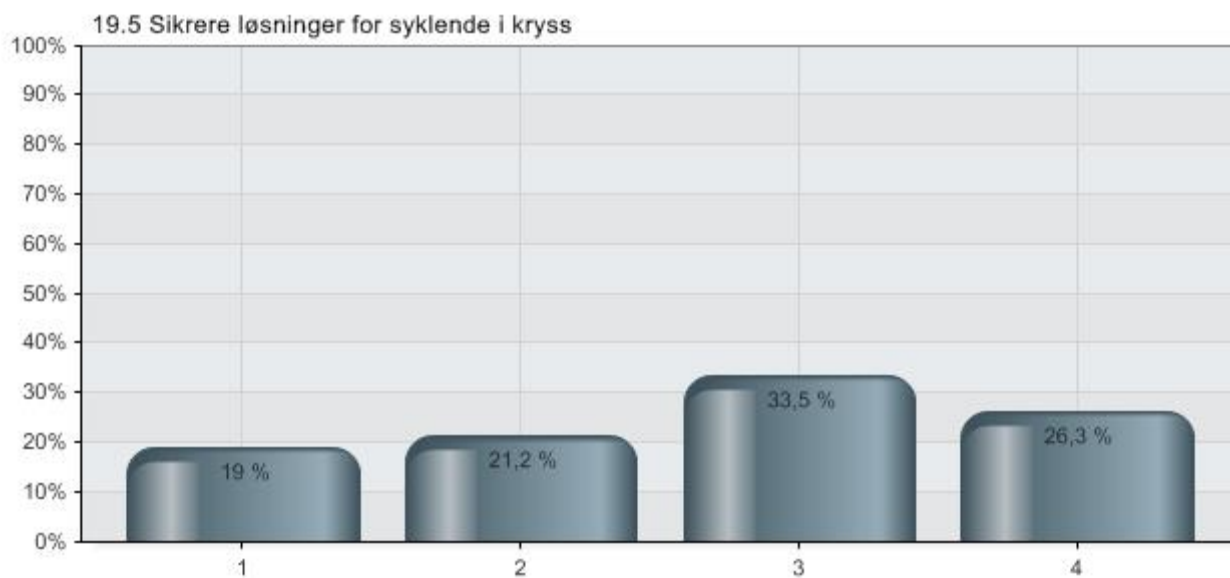
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 12,3 %  | 22    |
| 2 Litt viktig  | 18,4 %  | 33    |
| 3 Viktig       | 38,5 %  | 69    |
| 4 Svært viktig | 30,7 %  | 55    |
| Total          |         | 179   |

19.4 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall)



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 10,6 %  | 19    |
| 2 Litt viktig  | 15,1 %  | 27    |
| 3 Viktig       | 40,2 %  | 72    |
| 4 Svært viktig | 34,1 %  | 61    |
| Total          |         | 179   |

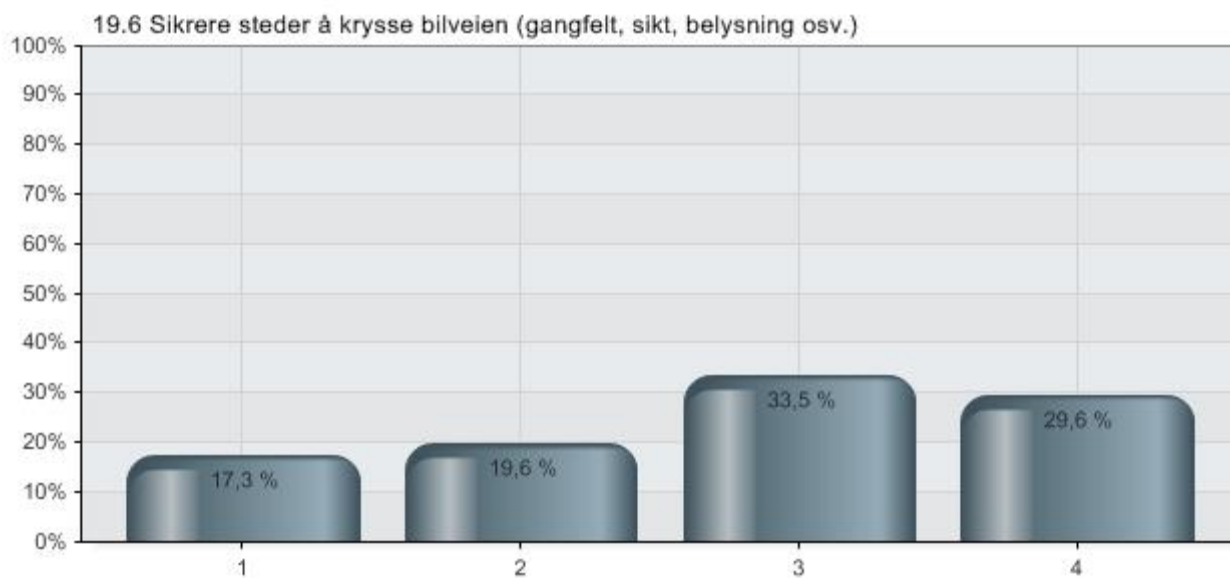
### 19.5 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere løsninger for syklende i kryss



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 19,0 %  | 34    |
| 2 Litt viktig  | 21,2 %  | 38    |
| 3 Viktig       | 33,5 %  | 60    |
| 4 Svært viktig | 26,3 %  | 47    |
| Total          |         | 179   |

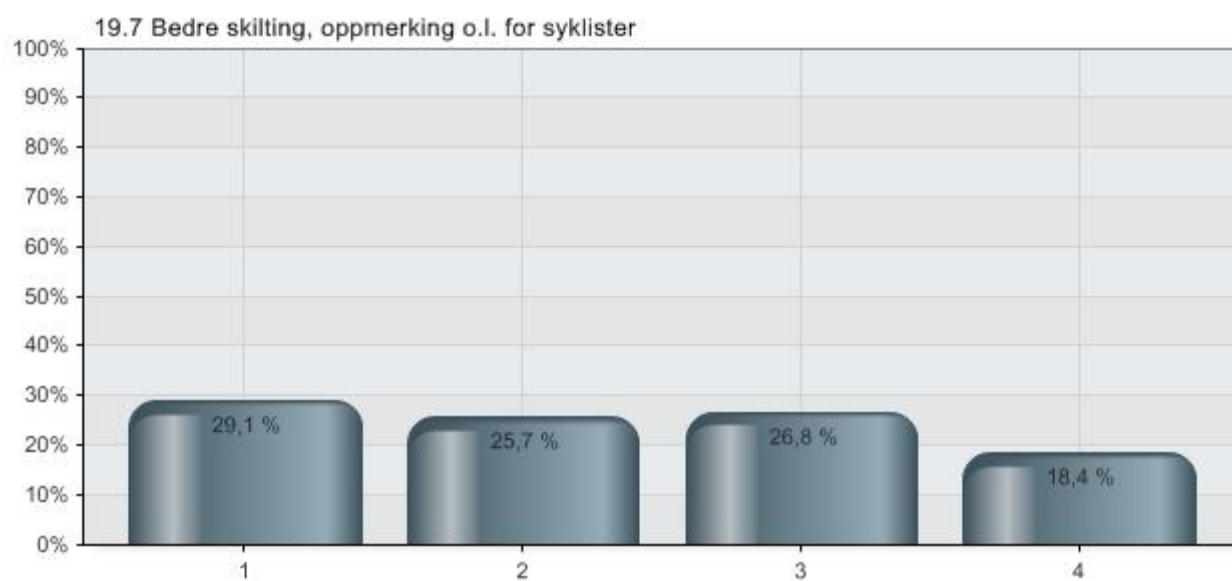


19.6 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)



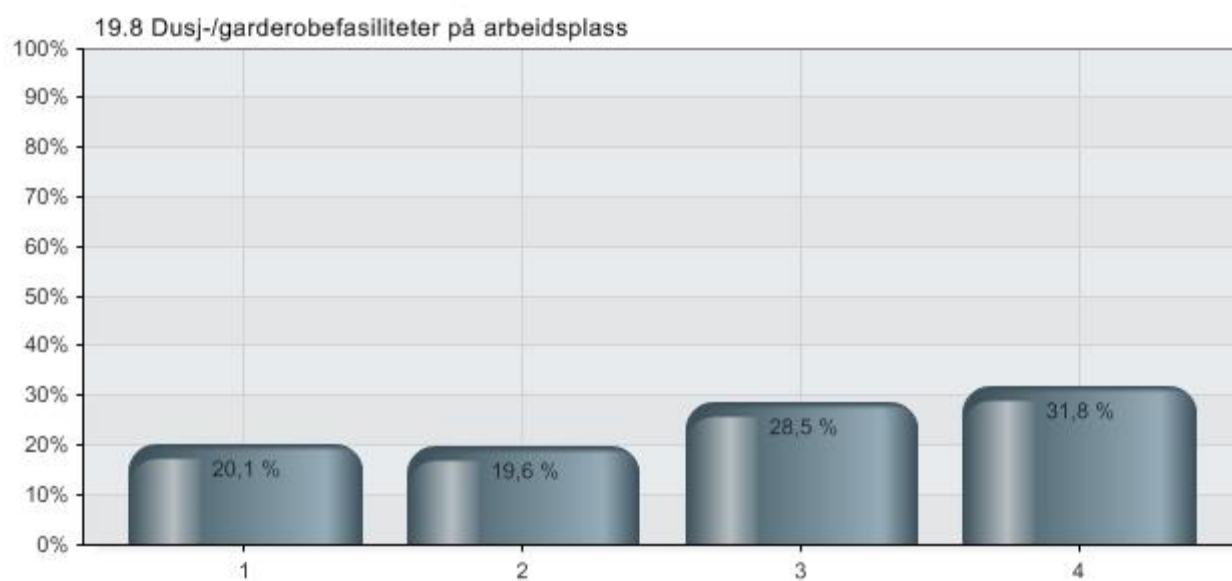
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 17,3 %  | 31    |
| 2 Litt viktig  | 19,6 %  | 35    |
| 3 Viktig       | 33,5 %  | 60    |
| 4 Svært viktig | 29,6 %  | 53    |
| Total          |         | 179   |

19.7 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister



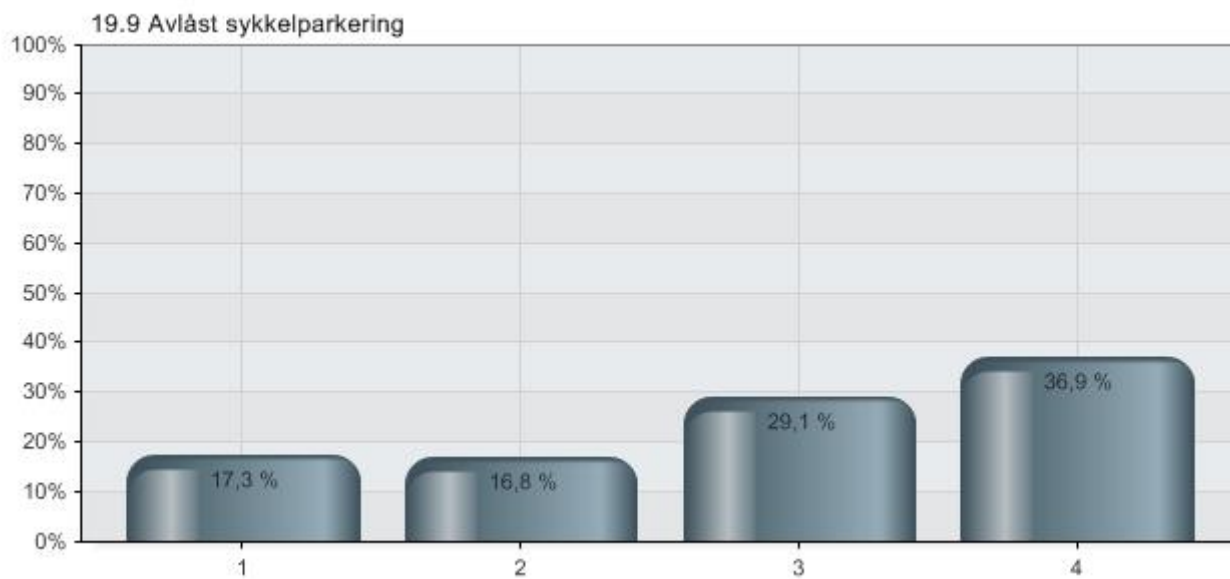
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 29,1 %  | 52    |
| 2 Litt viktig  | 25,7 %  | 46    |
| 3 Viktig       | 26,8 %  | 48    |
| 4 Svært viktig | 18,4 %  | 33    |
| Total          |         | 179   |

19.8 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass



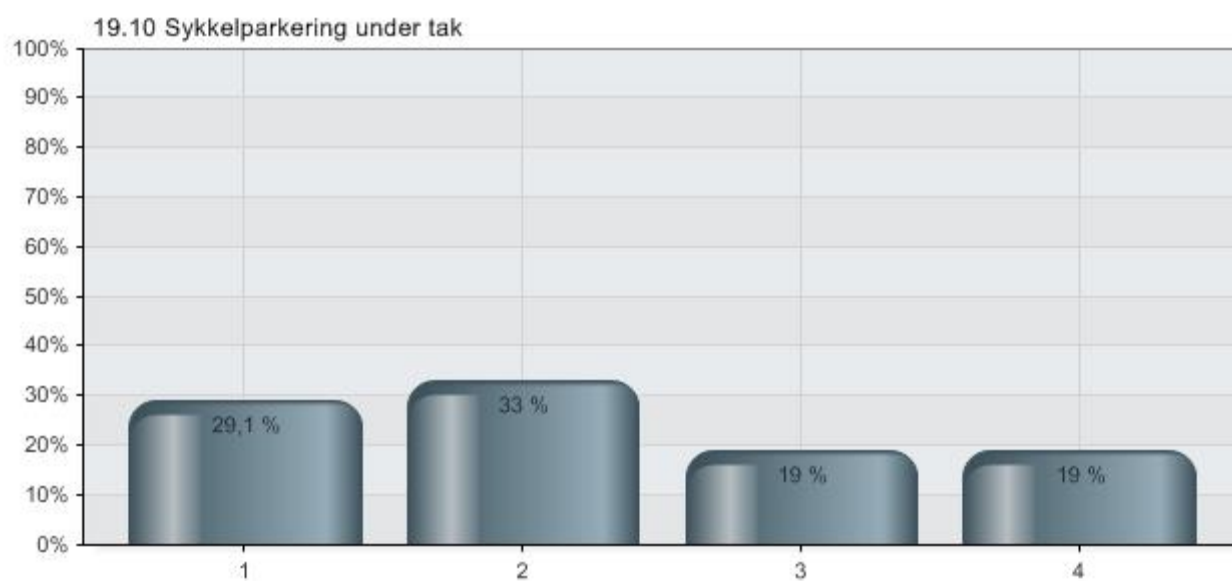
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 20,1 %  | 36    |
| 2 Litt viktig  | 19,6 %  | 35    |
| 3 Viktig       | 28,5 %  | 51    |
| 4 Svært viktig | 31,8 %  | 57    |
| Total          |         | 179   |

## 19.9 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Avlåst sykkelparkering



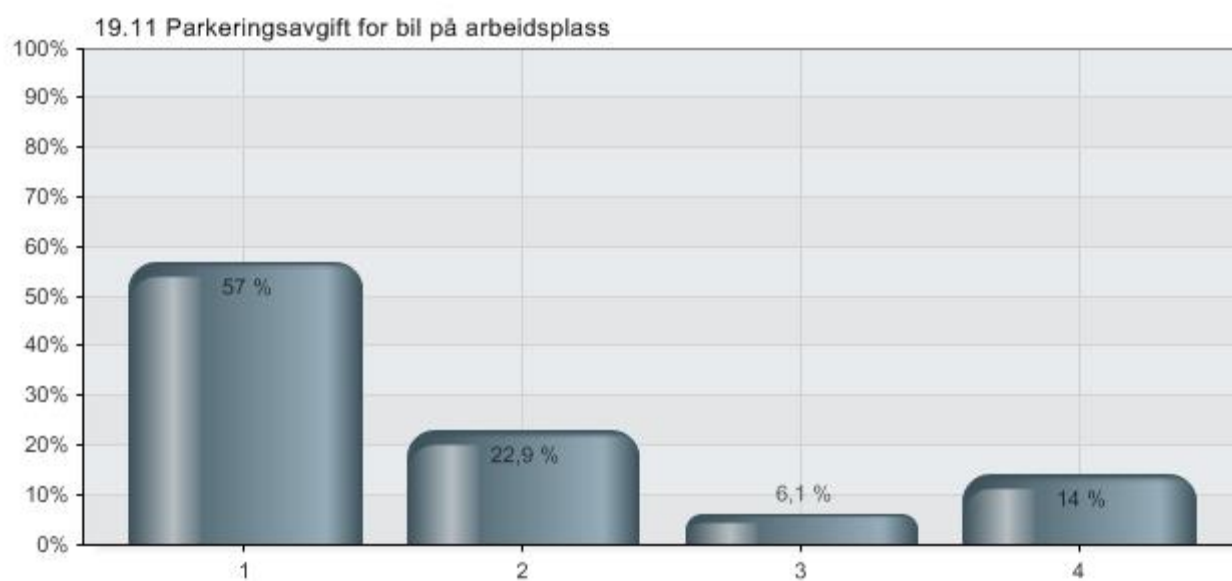
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 17,3 %  | 31    |
| 2 Litt viktig  | 16,8 %  | 30    |
| 3 Viktig       | 29,1 %  | 52    |
| 4 Svært viktig | 36,9 %  | 66    |
| Total          |         | 179   |

### 19.10 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelparkering under tak



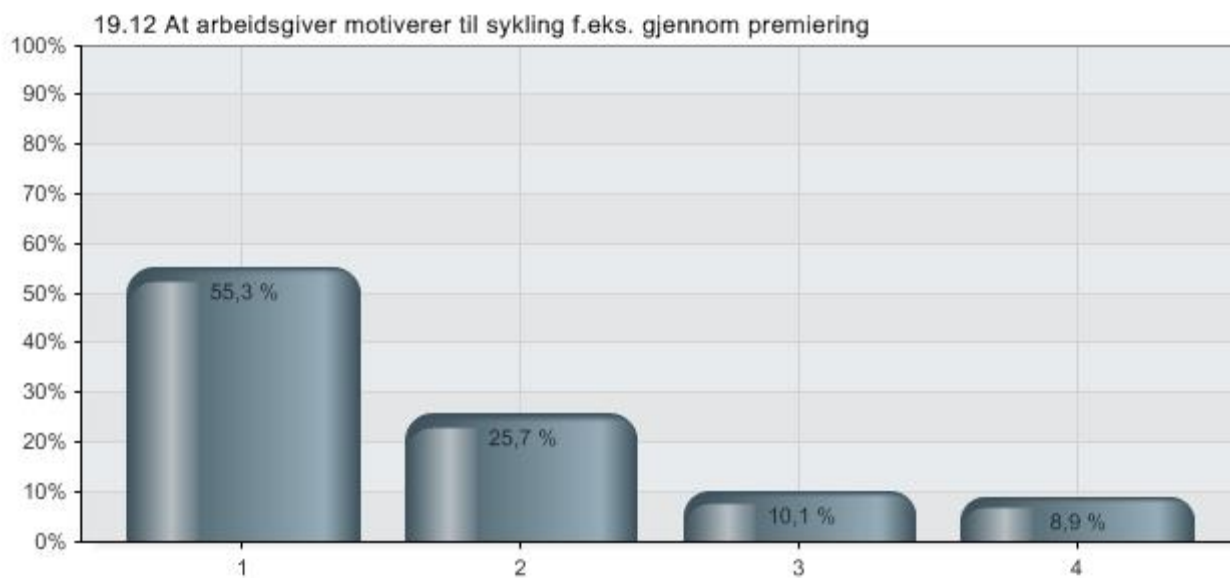
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 29,1 %  | 52    |
| 2 Litt viktig  | 33,0 %  | 59    |
| 3 Viktig       | 19,0 %  | 34    |
| 4 Svært viktig | 19,0 %  | 34    |
| Total          |         | 179   |

### 19.11 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass



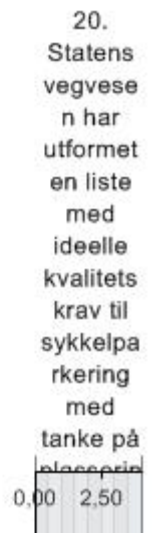
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 57,0 %  | 102   |
| 2 Litt viktig  | 22,9 %  | 41    |
| 3 Viktig       | 6,1 %   | 11    |
| 4 Svært viktig | 14,0 %  | 25    |
| Total          |         | 179   |

19.12 Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 55,3 %  | 99    |
| 2 Litt viktig  | 25,7 %  | 46    |
| 3 Viktig       | 10,1 %  | 18    |
| 4 Svært viktig | 8,9 %   | 16    |
| Total          |         | 179   |

20. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid?



| Alternativer   | N   |
|--|-----|
| 1 Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)  | 179 |
| 2 Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring) | 179 |
| 3 Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)                            | 179 |
| 4 Beskyttelse mot vær (regn, snø)  | 179 |
| 5 Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)                           | 179 |
| 6 Utformingen som passer alle sykkeltyper  | 179 |
| 7 Lett å ta i bruk   | 179 |
| 8 Tilstrekkelig med plasser  | 179 |

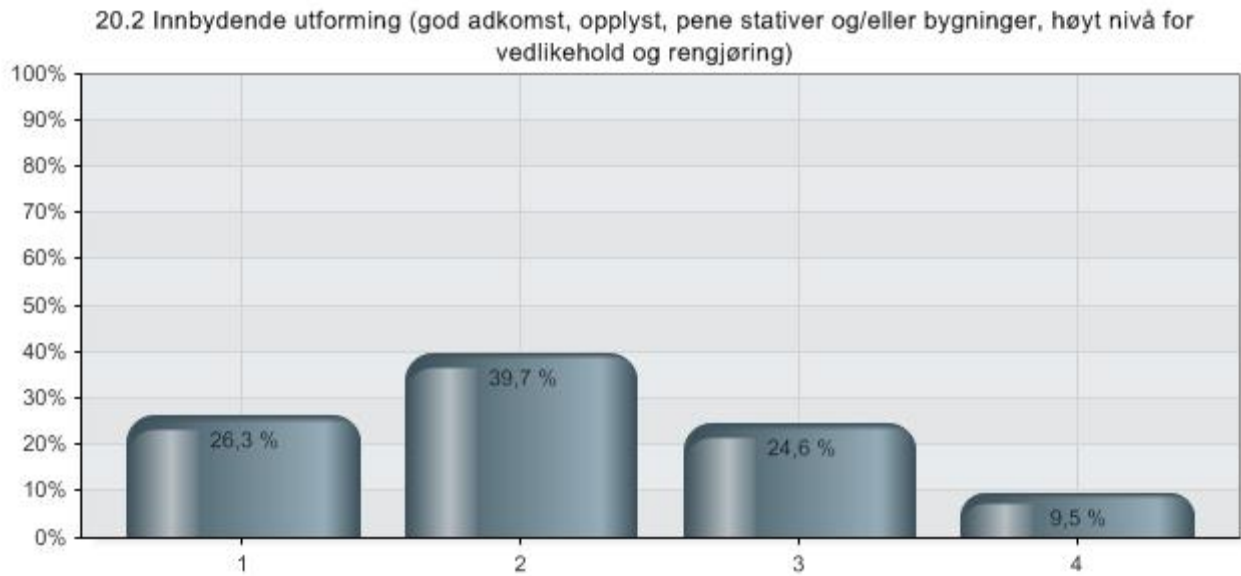


20.1 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)



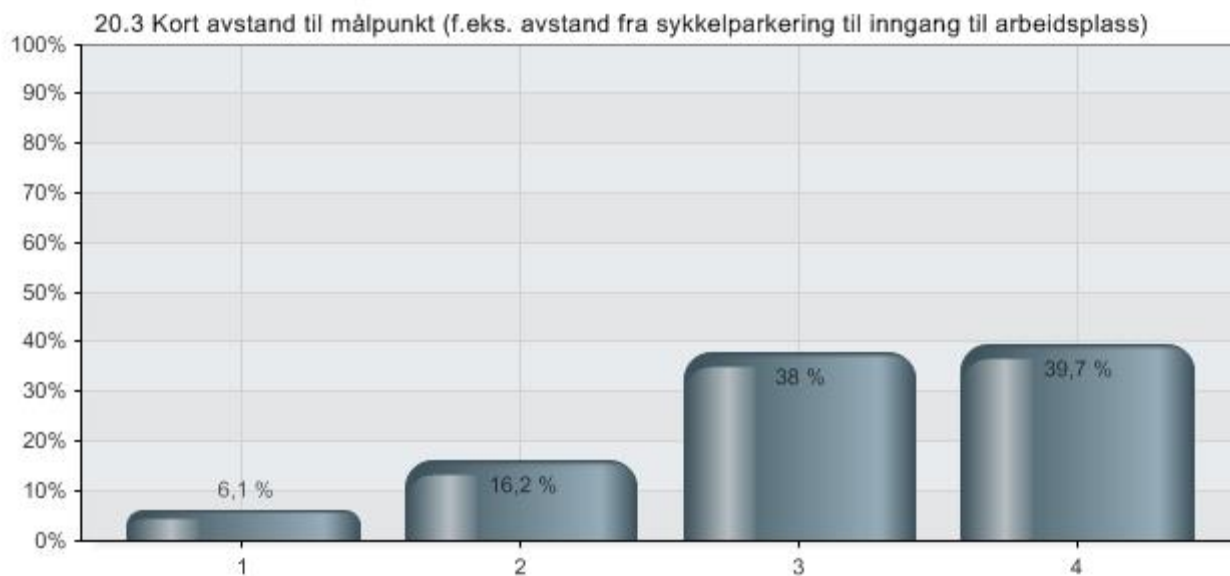
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 17,3 %  | 31    |
| 2 Litt viktig  | 33,0 %  | 59    |
| 3 Viktig       | 41,3 %  | 74    |
| 4 Svært viktig | 8,4 %   | 15    |
| Total          |         | 179   |

20.2 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring)



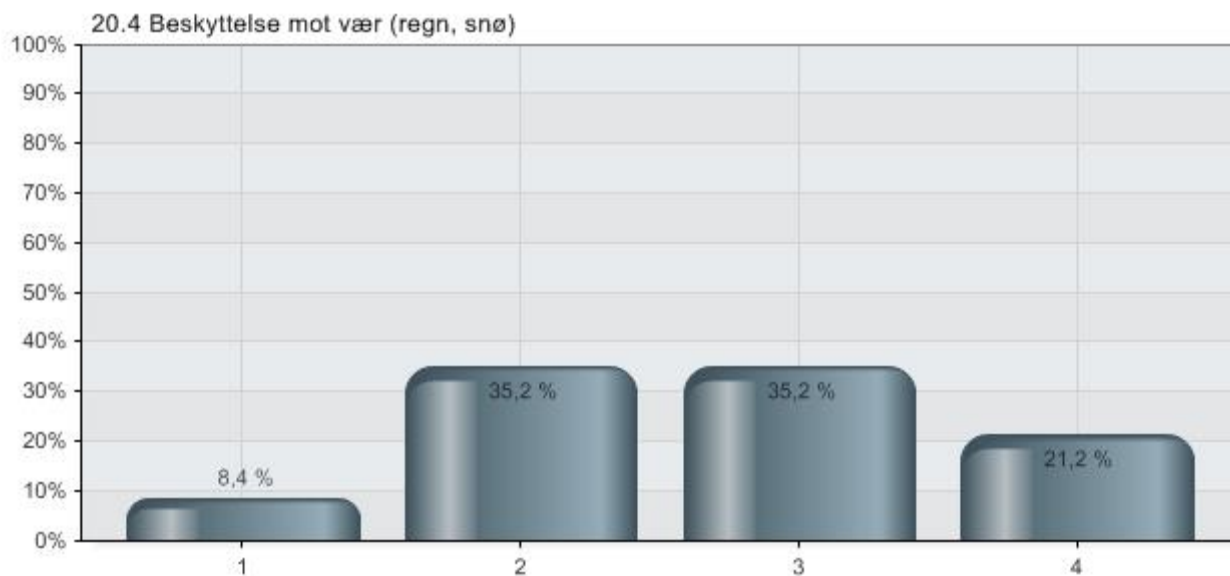
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 26,3 %  | 47    |
| 2 Litt viktig  | 39,7 %  | 71    |
| 3 Viktig       | 24,6 %  | 44    |
| 4 Svært viktig | 9,5 %   | 17    |
| Total          |         | 179   |

20.3 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)



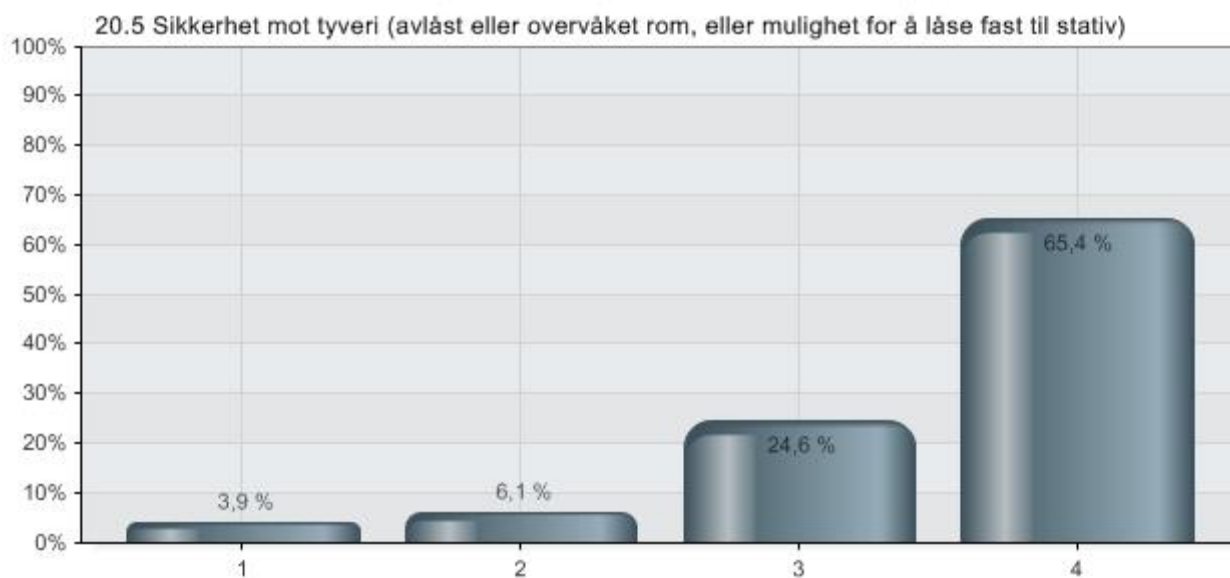
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 6,1 %   | 11    |
| 2 Litt viktig  | 16,2 %  | 29    |
| 3 Viktig       | 38,0 %  | 68    |
| 4 Svært viktig | 39,7 %  | 71    |
| Total          |         | 179   |

20.4 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Beskyttelse mot vær (regn, snø)



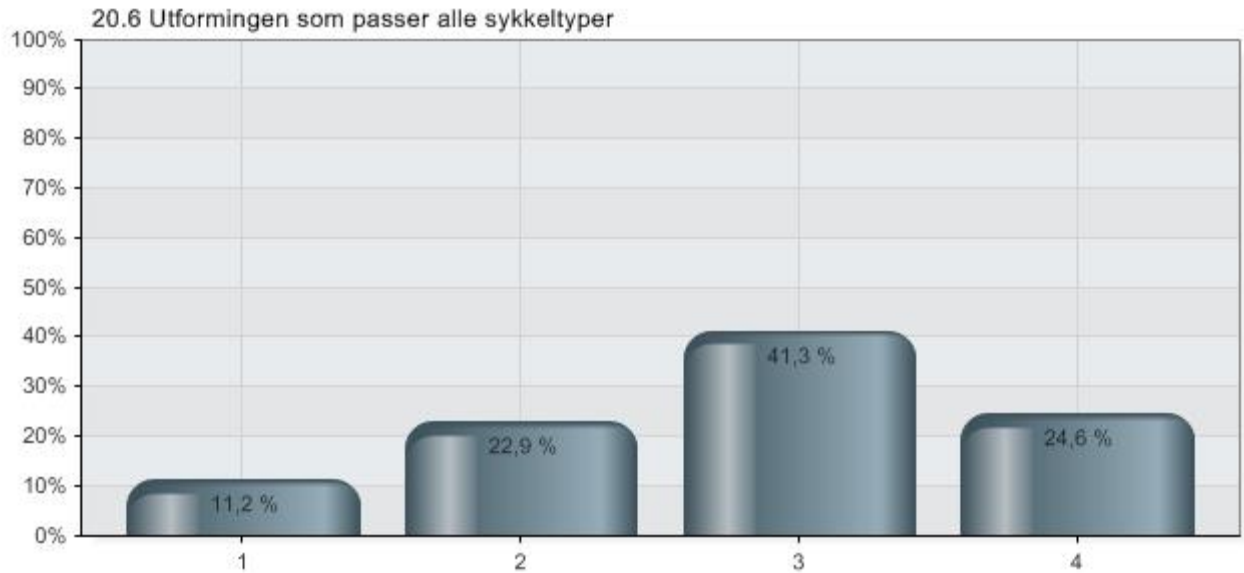
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 8,4 %   | 15    |
| 2 Litt viktig  | 35,2 %  | 63    |
| 3 Viktig       | 35,2 %  | 63    |
| 4 Svært viktig | 21,2 %  | 38    |
| Total          |         | 179   |

20.5 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)



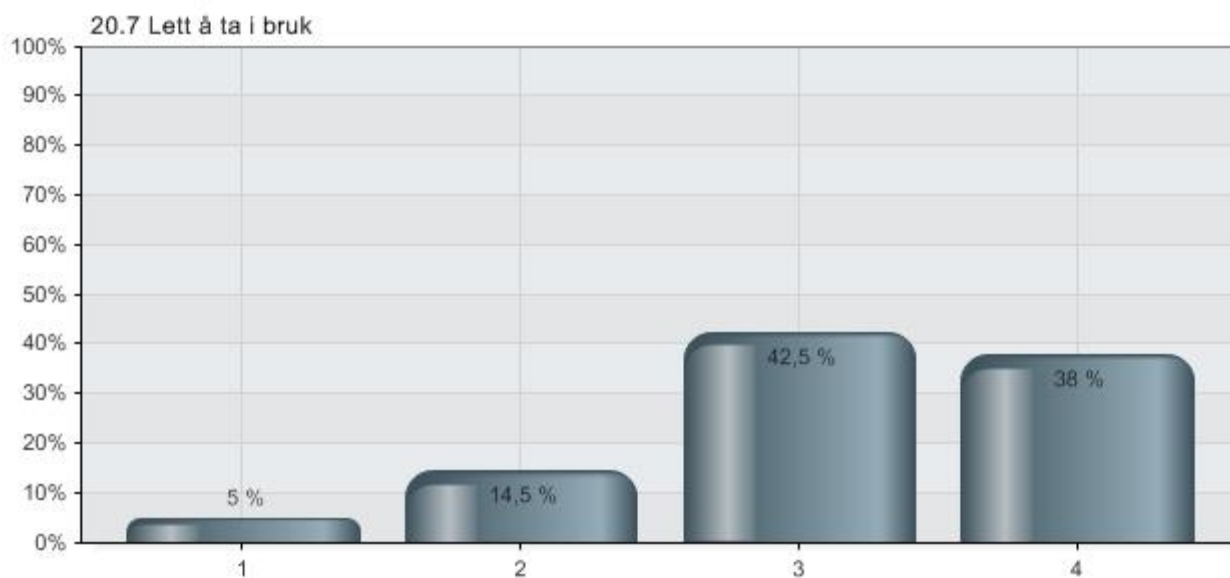
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 3,9 %   | 7     |
| 2 Litt viktig  | 6,1 %   | 11    |
| 3 Viktig       | 24,6 %  | 44    |
| 4 Svært viktig | 65,4 %  | 117   |
| Total          |         | 179   |

20.6 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Utformingen som passer alle sykkeltyper



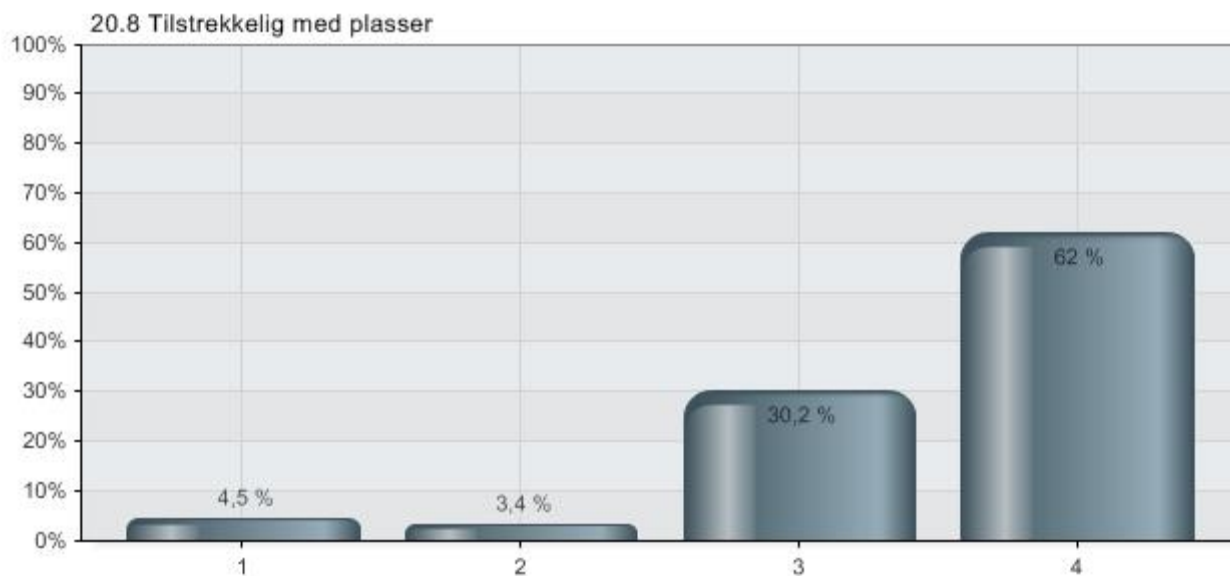
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 11,2 %  | 20    |
| 2 Litt viktig  | 22,9 %  | 41    |
| 3 Viktig       | 41,3 %  | 74    |
| 4 Svært viktig | 24,6 %  | 44    |
| Total          |         | 179   |

20.7 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å ta i bruk



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 5,0 %   | 9     |
| 2 Litt viktig  | 14,5 %  | 26    |
| 3 Viktig       | 42,5 %  | 76    |
| 4 Svært viktig | 38,0 %  | 68    |
| Total          |         | 179   |

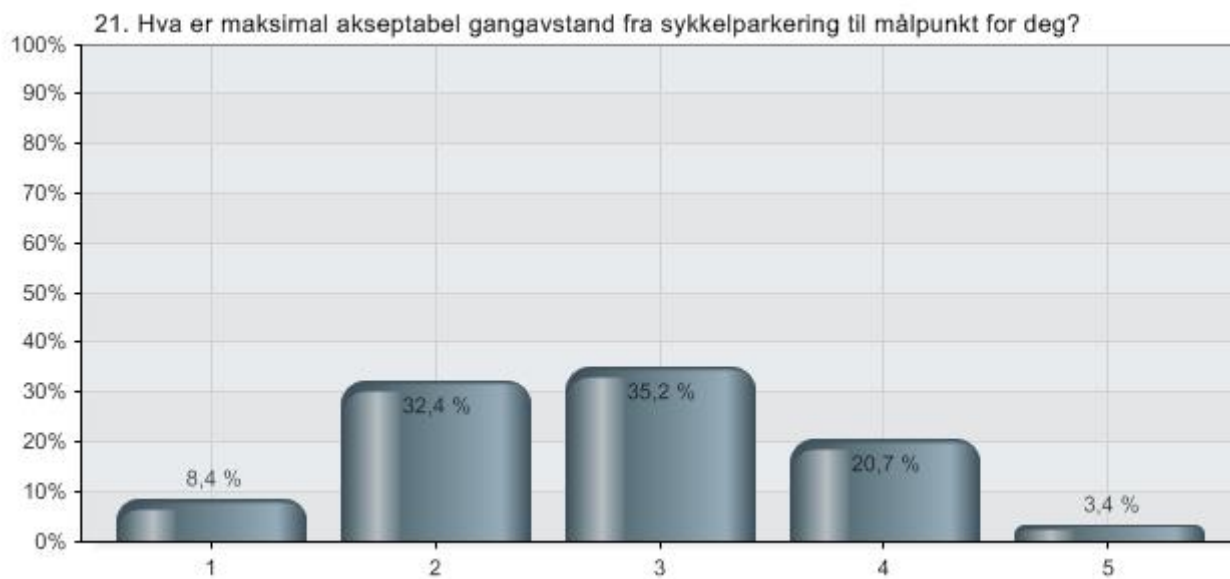
20.8 Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Tilstrekkelig med plasser



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 4,5 %   | 8     |
| 2 Litt viktig  | 3,4 %   | 6     |
| 3 Viktig       | 30,2 %  | 54    |
| 4 Svært viktig | 62,0 %  | 111   |
| Total          |         | 179   |

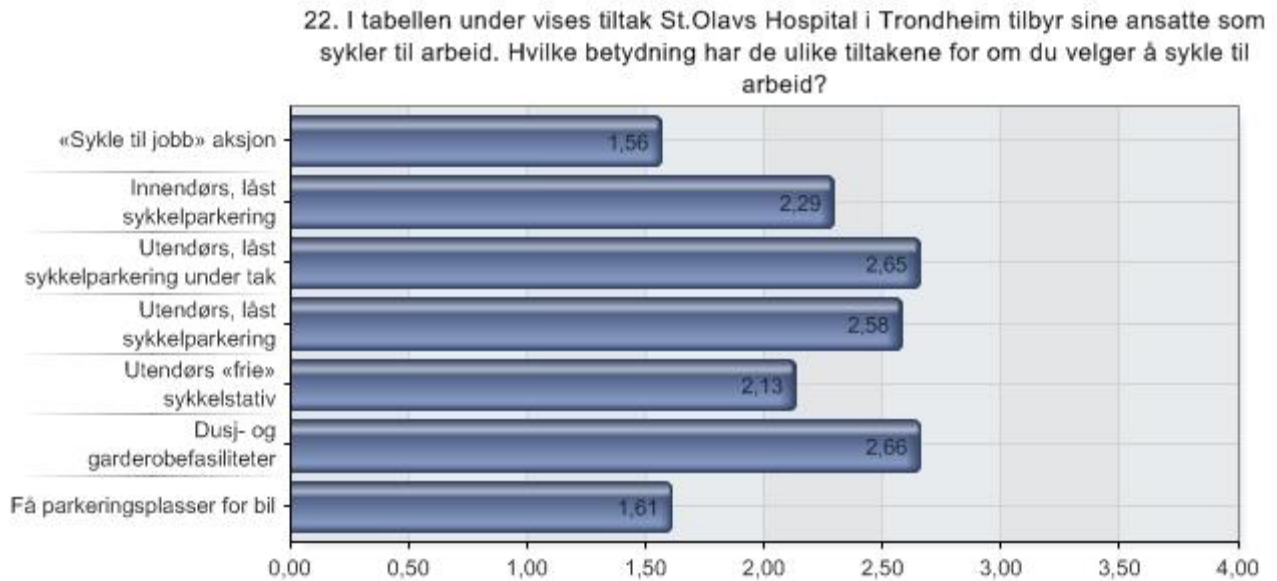


## 21. Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målpunkt for deg?



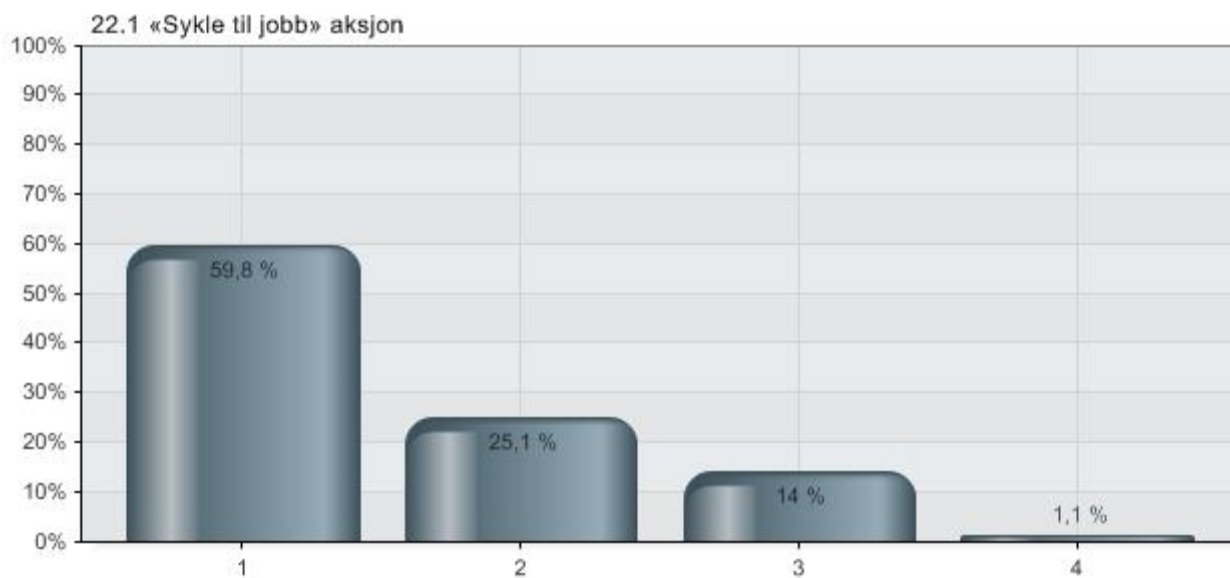
| Alternativer    | Prosent | Verdi |
|-----------------|---------|-------|
| 1 0-20m         | 8,4 %   | 15    |
| 2 20-50m        | 32,4 %  | 58    |
| 3 50-100m       | 35,2 %  | 63    |
| 4 100-200m      | 20,7 %  | 37    |
| 5 Mer enn 200 m | 3,4 %   | 6     |
| Total           |         | 179   |

22. I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid?



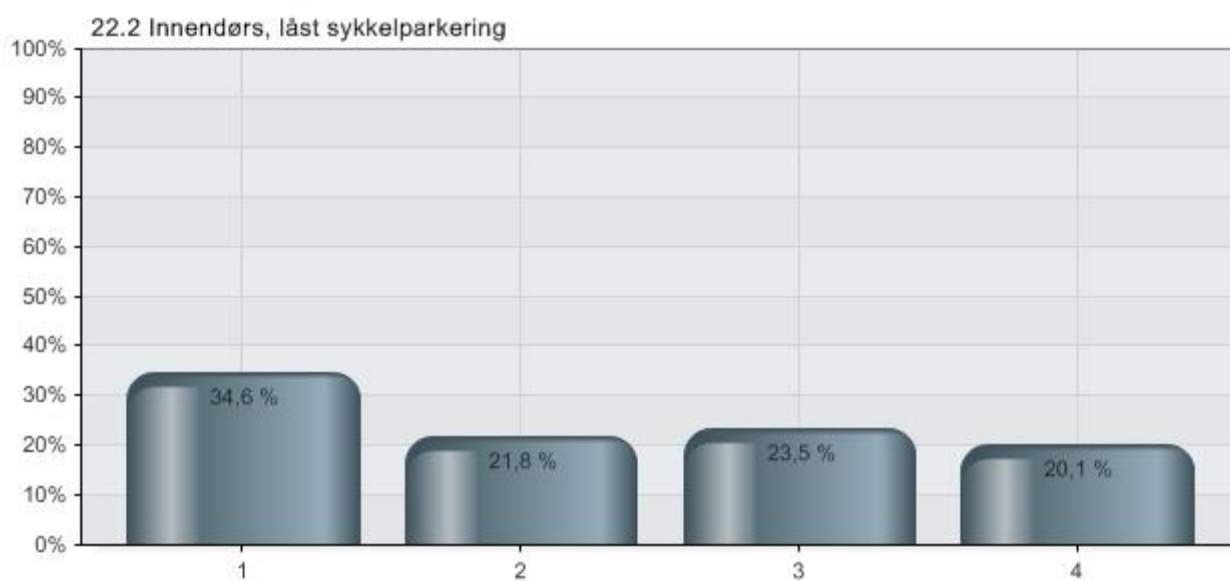
| Alternativer                               | N   |
|--|-----|
| 1 «Sykle til jobb» aksjon                  | 179 |
| 2 Innendørs, låst sykkelparkering          | 179 |
| 3 Utendørs, låst sykkelparkering under tak | 179 |
| 4 Utendørs, låst sykkelparkering           | 179 |
| 5 Utendørs «frie» sykkelstativ             | 179 |
| 6 Dusj- og garderobefasiliteter            | 179 |
| 7 Få parkeringsplasser for bil             | 179 |

22.1 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - «Sykle til jobb» aksjon



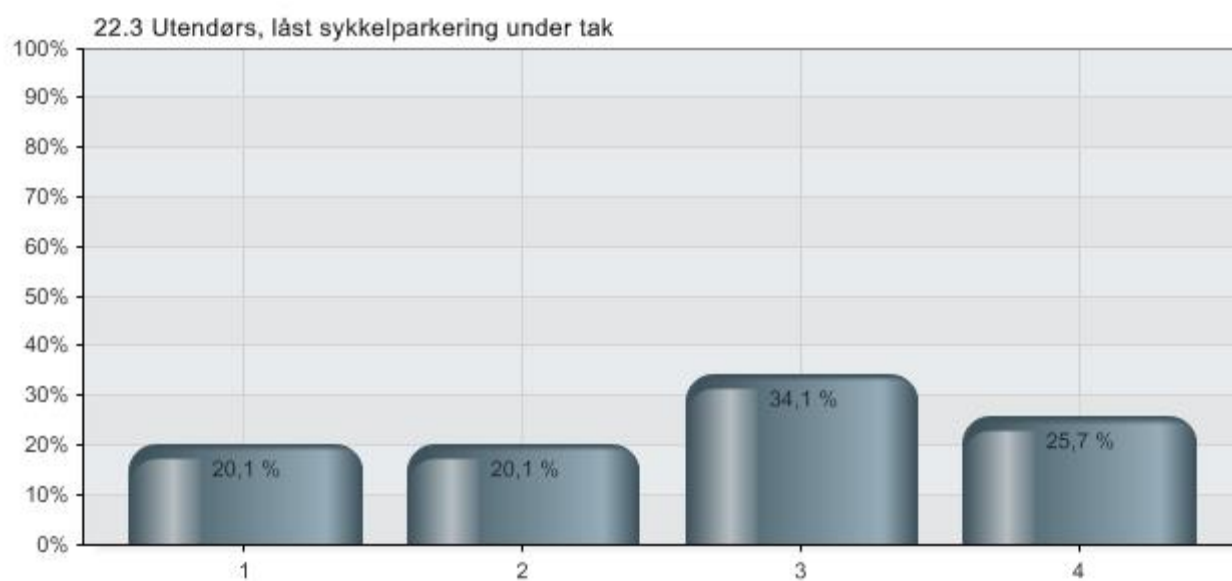
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 59,8 %  | 107   |
| 2 Litt viktig  | 25,1 %  | 45    |
| 3 Viktig       | 14,0 %  | 25    |
| 4 Svært viktig | 1,1 %   | 2     |
| Total          |         | 179   |

22.2 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Innendørs, låst sykkelparkering



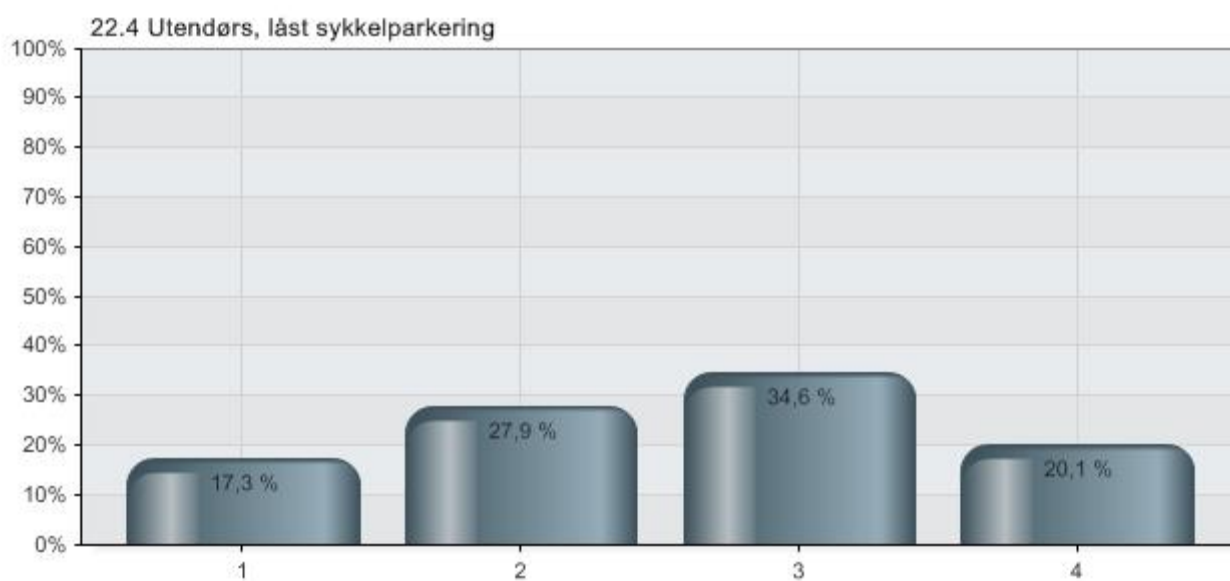
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 34,6 %  | 62    |
| 2 Litt viktig  | 21,8 %  | 39    |
| 3 Viktig       | 23,5 %  | 42    |
| 4 Svært viktig | 20,1 %  | 36    |
| Total          |         | 179   |

22.3 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs, låst sykkelparkering under tak



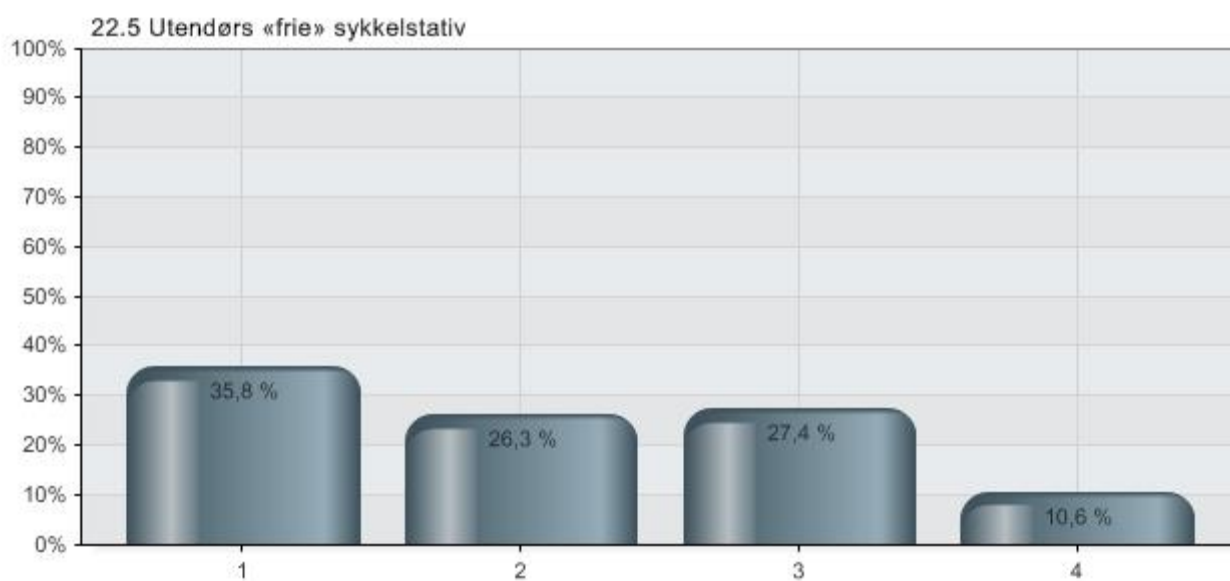
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 20,1 %  | 36    |
| 2 Litt viktig  | 20,1 %  | 36    |
| 3 Viktig       | 34,1 %  | 61    |
| 4 Svært viktig | 25,7 %  | 46    |
| Total          |         | 179   |

22.4 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs, låst sykkelparkering



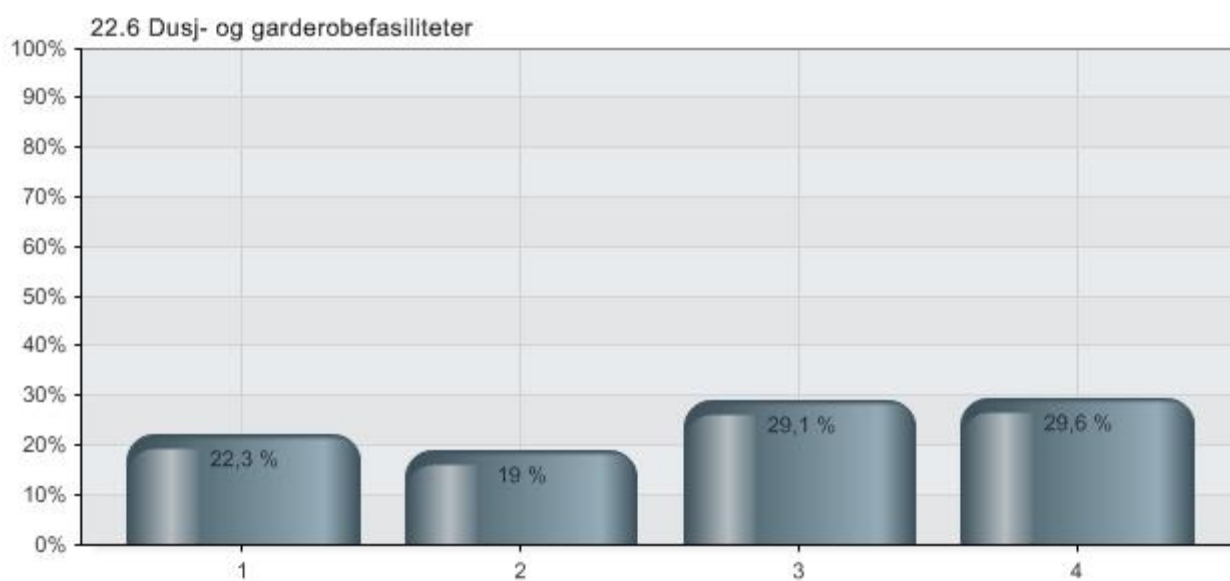
| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 17,3 %  | 31    |
| 2 Litt viktig  | 27,9 %  | 50    |
| 3 Viktig       | 34,6 %  | 62    |
| 4 Svært viktig | 20,1 %  | 36    |
| Total          |         | 179   |

22.5 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs «frie» sykkelstativ



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 35,8 %  | 64    |
| 2 Litt viktig  | 26,3 %  | 47    |
| 3 Viktig       | 27,4 %  | 49    |
| 4 Svært viktig | 10,6 %  | 19    |
| Total          |         | 179   |

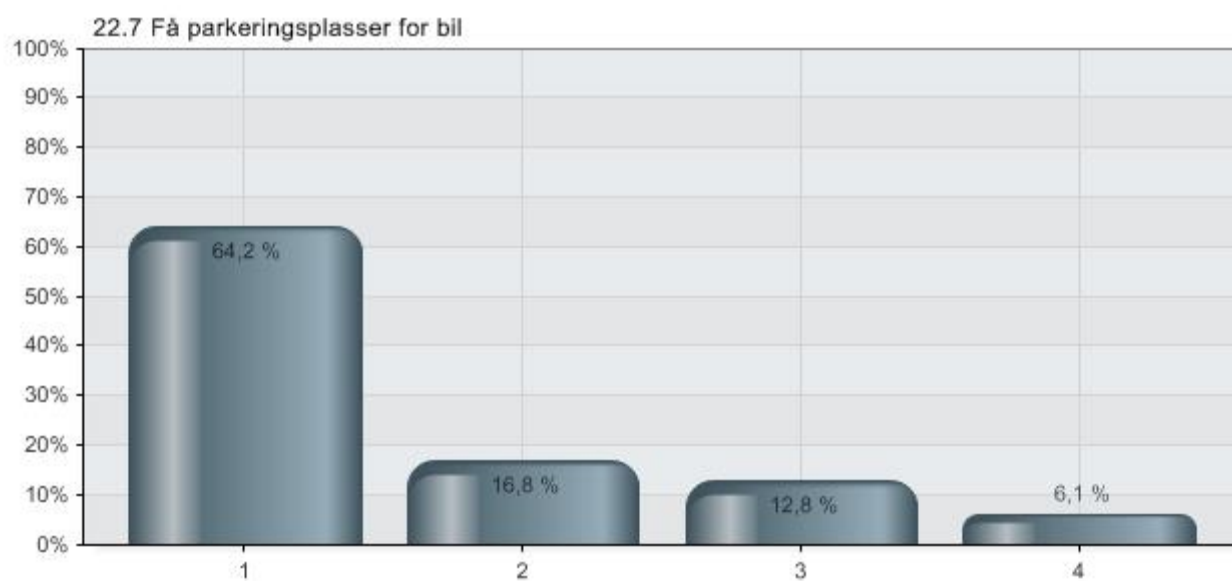
22.6 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj- og garderobefasiliteter



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 22,3 %  | 40    |
| 2 Litt viktig  | 19,0 %  | 34    |
| 3 Viktig       | 29,1 %  | 52    |
| 4 Svært viktig | 29,6 %  | 53    |
| Total          |         | 179   |

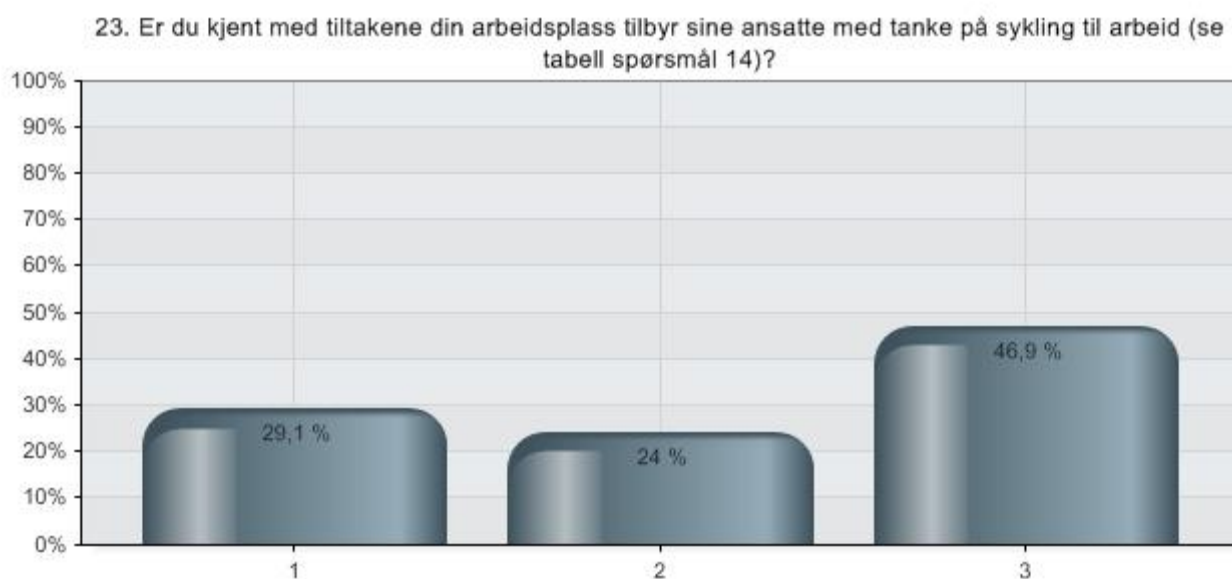


22.7 I tabellen under vises tiltak St.Olavs Hospital i Trondheim tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Få parkeringsplasser for bil



| Alternativer   | Prosent | Verdi |
|----------------|---------|-------|
| 1 Ikke viktig  | 64,2 %  | 115   |
| 2 Litt viktig  | 16,8 %  | 30    |
| 3 Viktig       | 12,8 %  | 23    |
| 4 Svært viktig | 6,1 %   | 11    |
| Total          |         | 179   |

23. Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 14)?

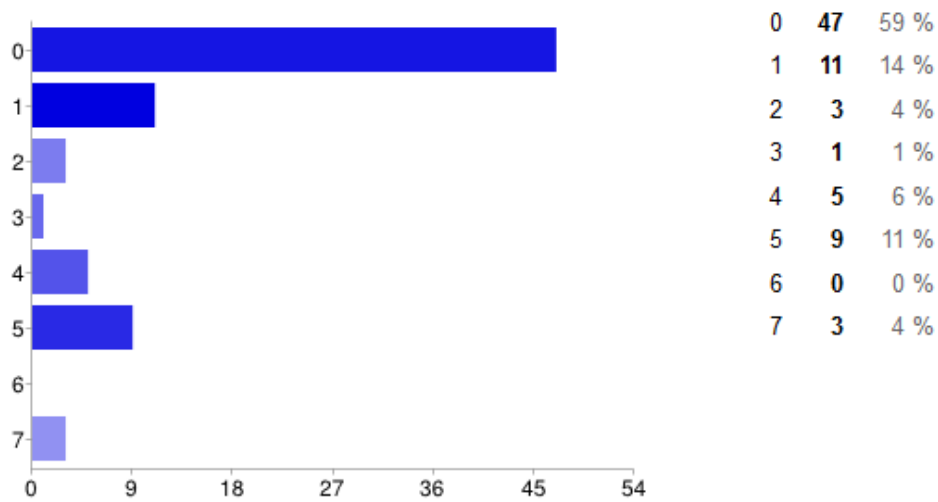


| Alternativer             | Prosent | Verdi |
|--------------------------|---------|-------|
| 1 Ja                     | 29,1 %  | 52    |
| 2 Nei                    | 24,0 %  | 43    |
| 3 Noen av dem, ikke alle | 46,9 %  | 84    |
| Total                    |         | 179   |

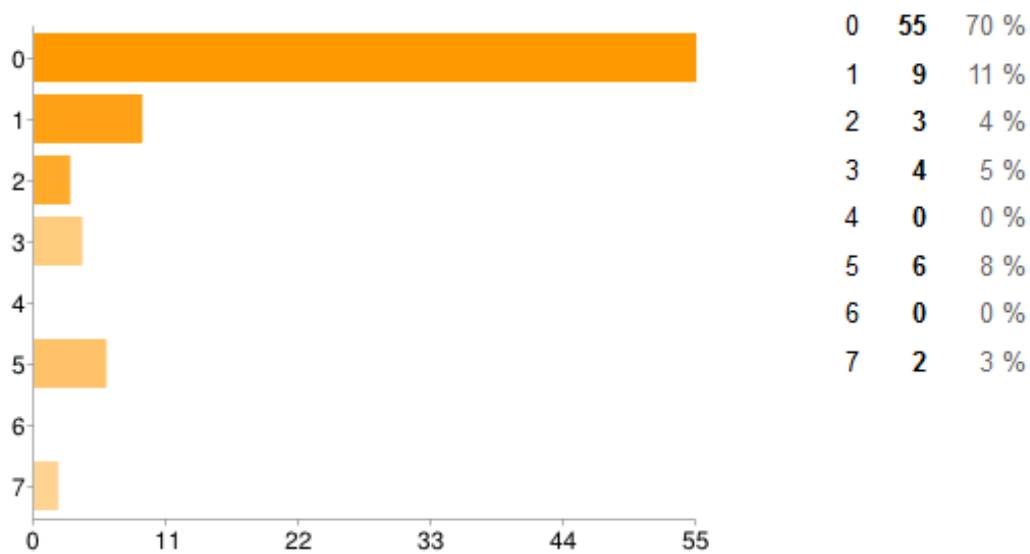
## **Vedlegg 4: Resultat fra spørreundersøkelse ved Statens vegvesen Region Midt-Norge**

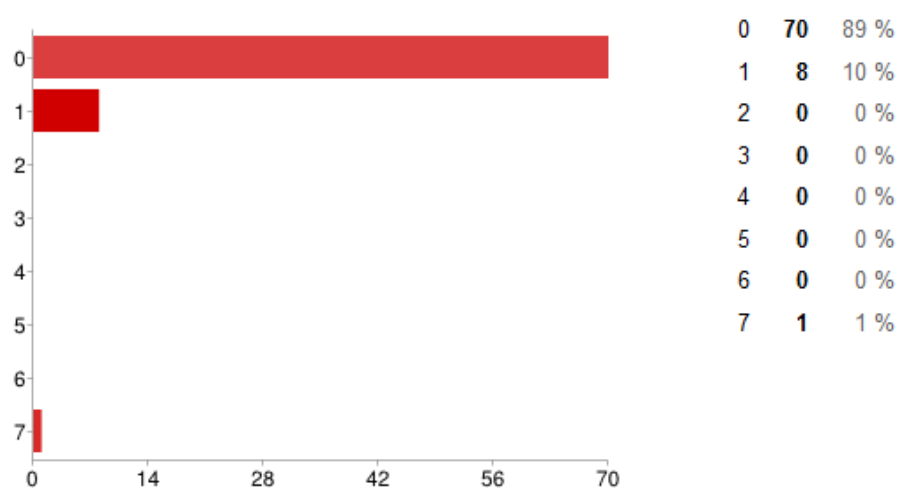
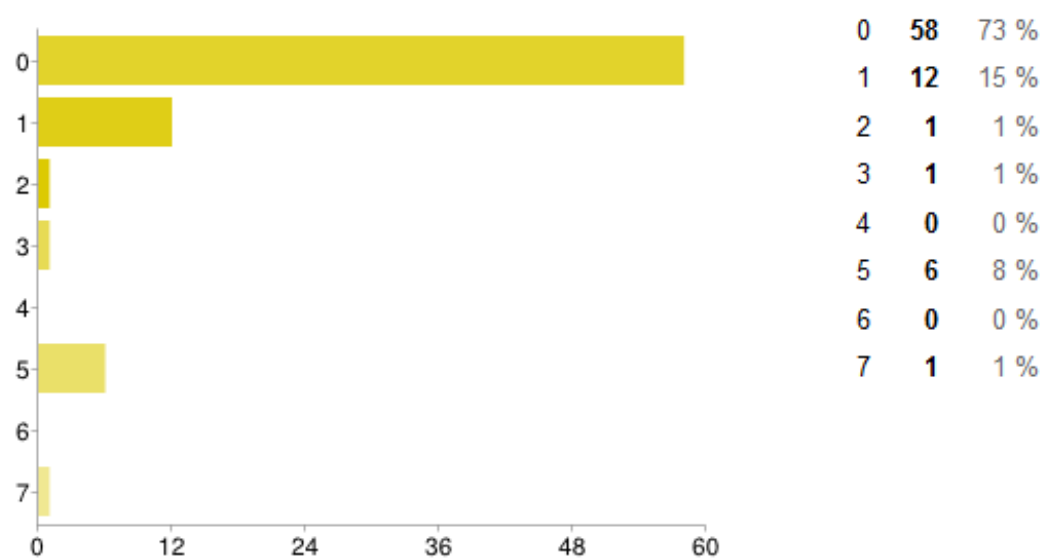
## Resultat fra spørreundersøkelsen ved Statens vegvesen Region Midt-Norge

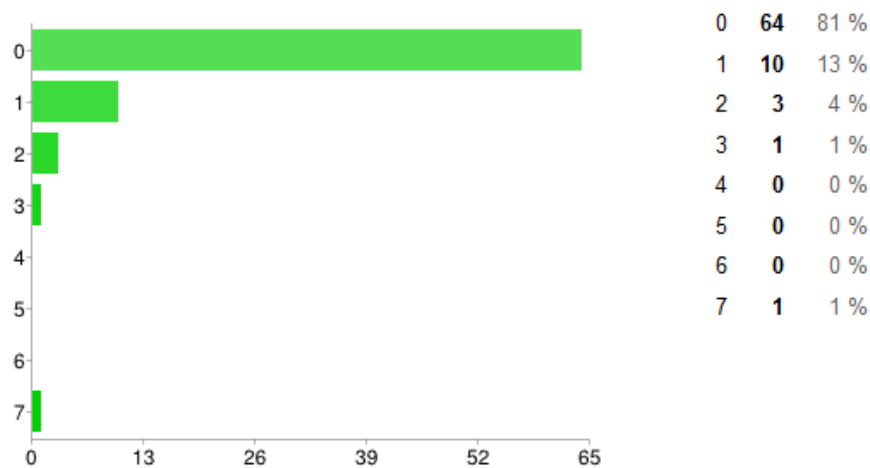
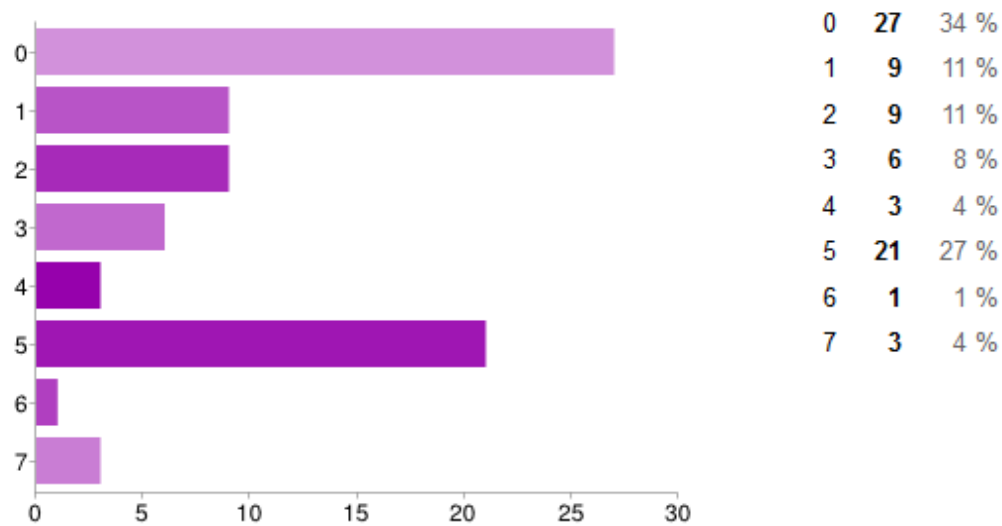
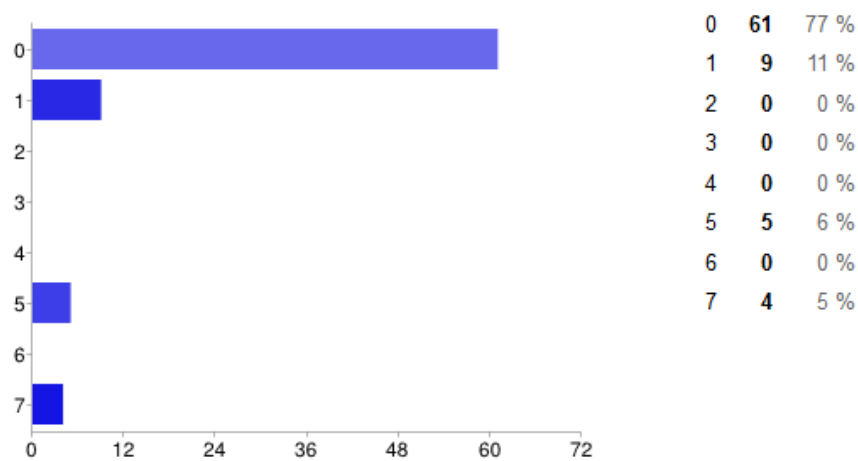
### Til fots (hele veien) [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]

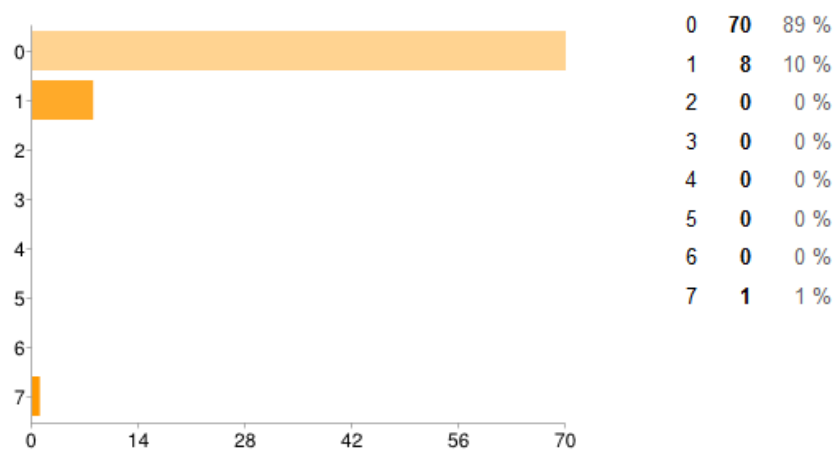
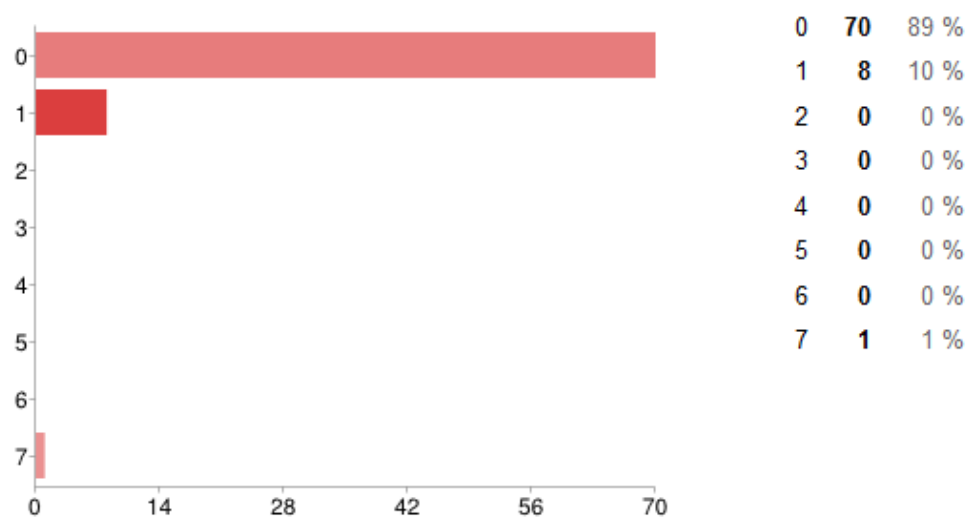


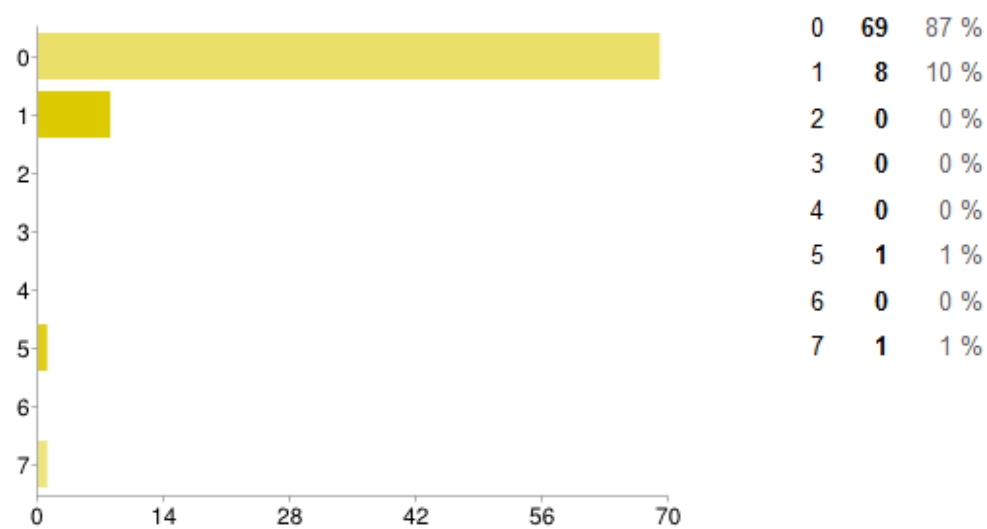
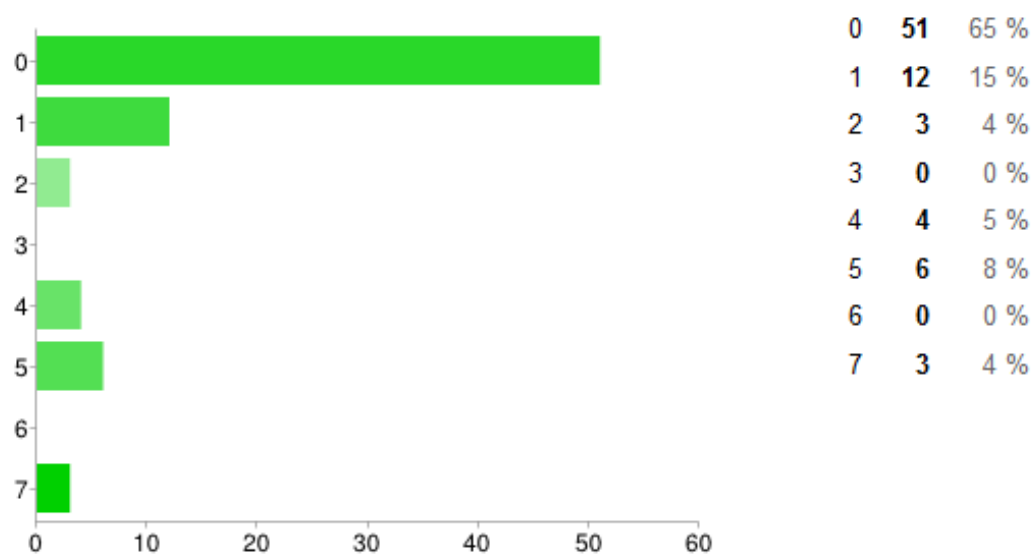
### Sykkel (hele veien) [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]



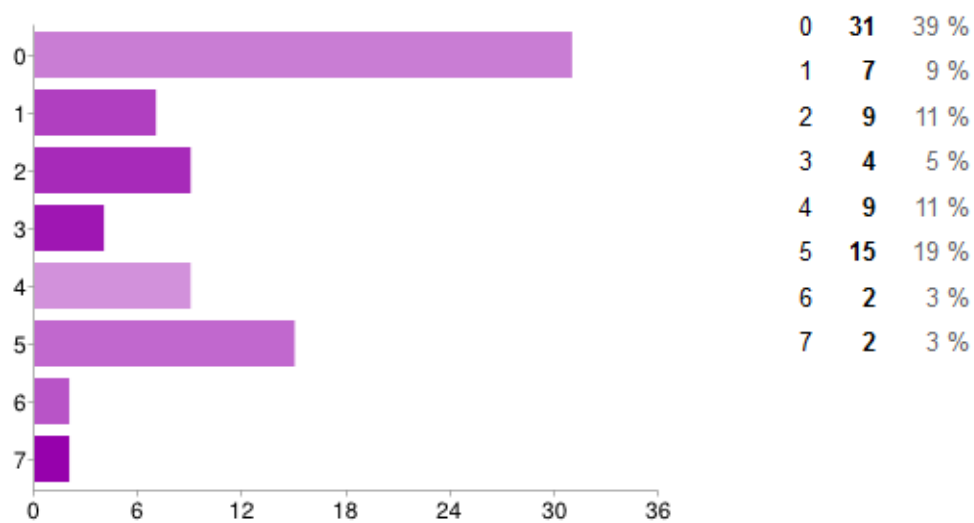
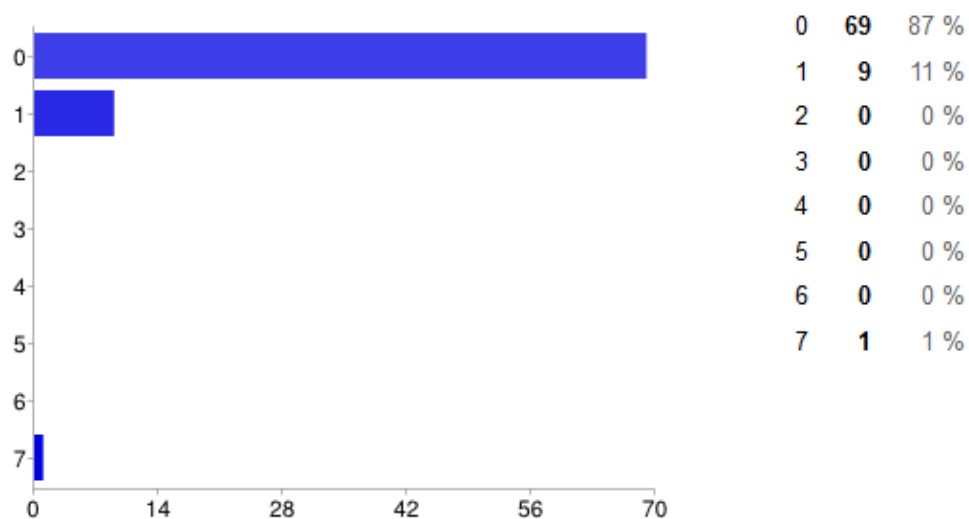
**MC/moped (hele veien) [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Bil (hele veien) som fører [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

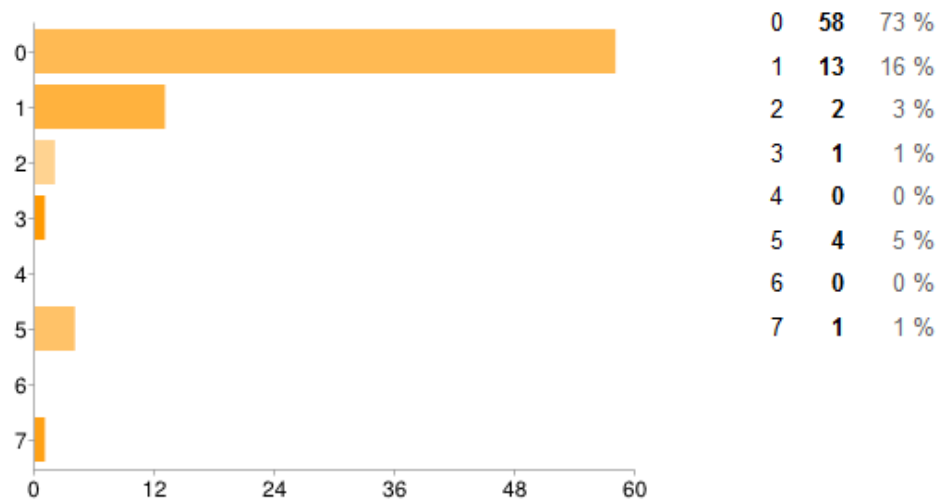
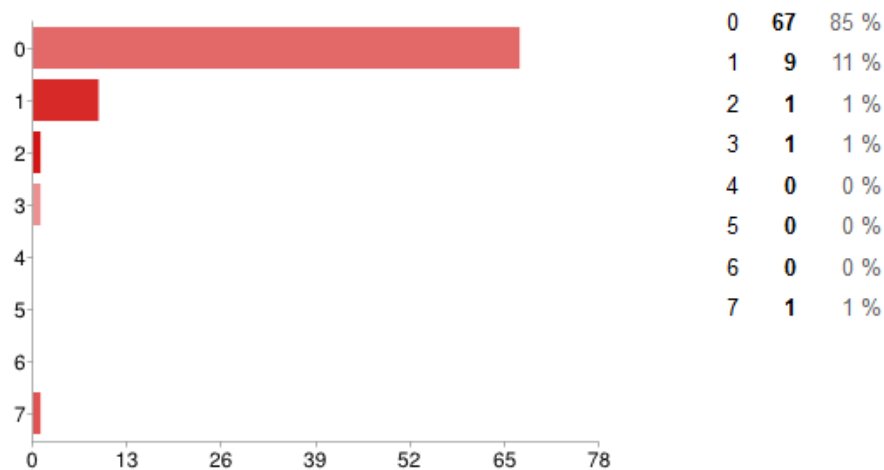
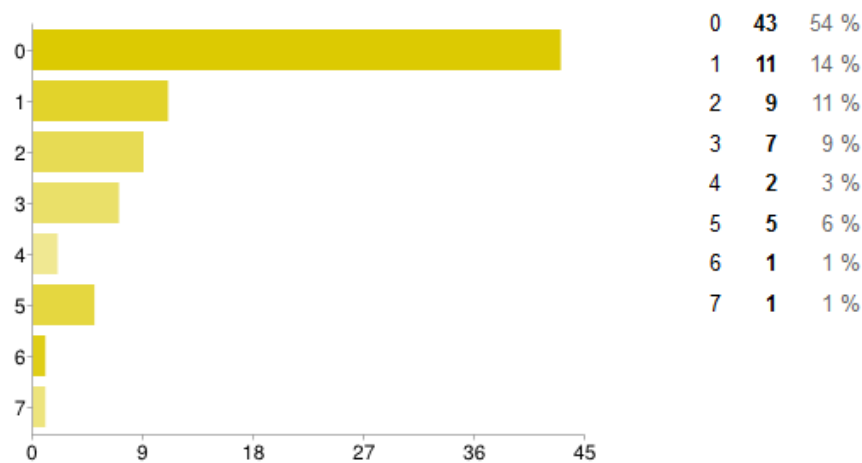
**Bil (hele veien) som passasjer [1 a] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Kollektivtransport (hele veien) [1 a] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Kombinasjon av bil og kollektivtransport [1 a] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

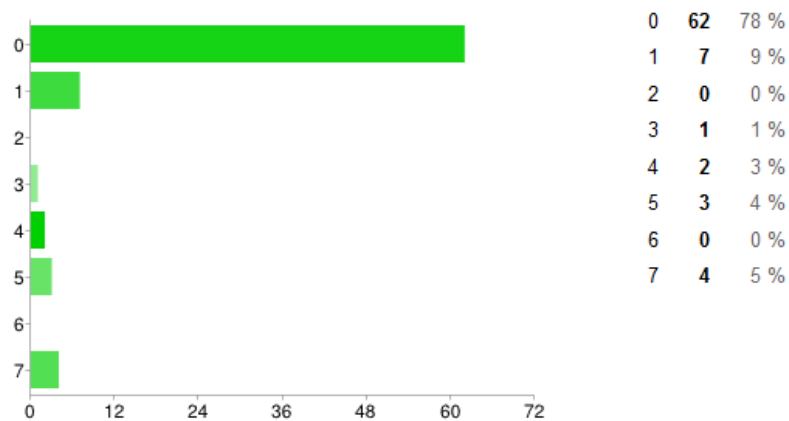
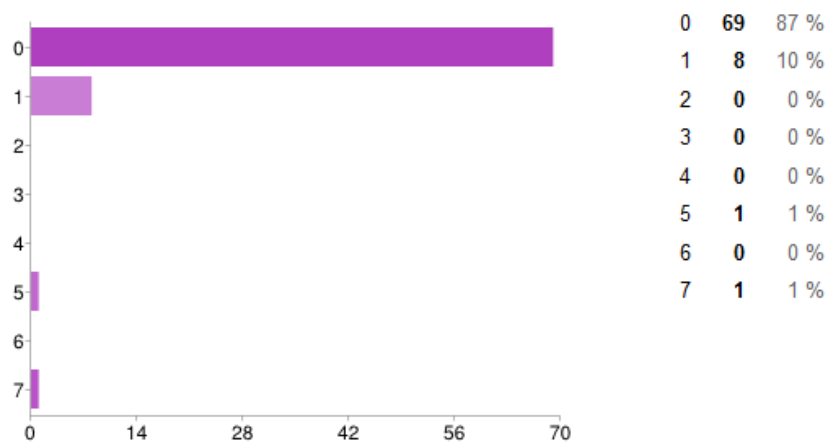
**Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Drosje [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

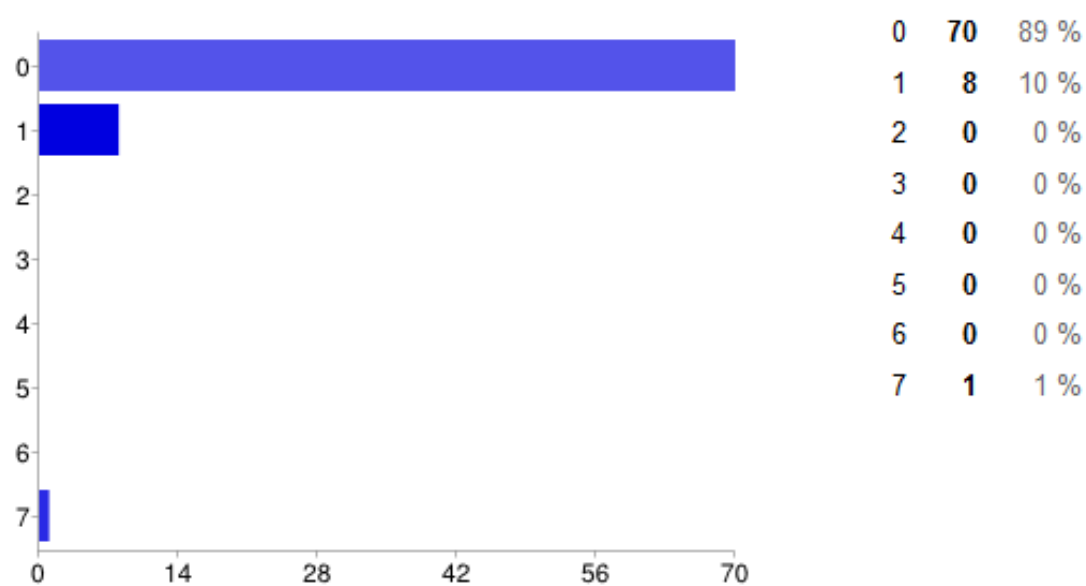
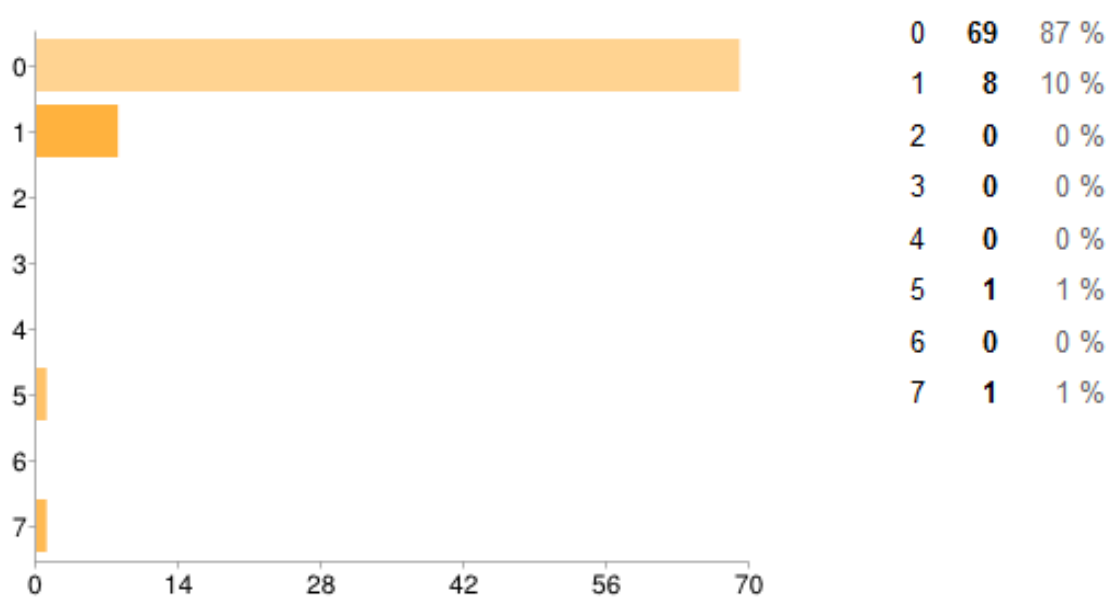
**Annet [1 a) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Til fots (hele veien) [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**



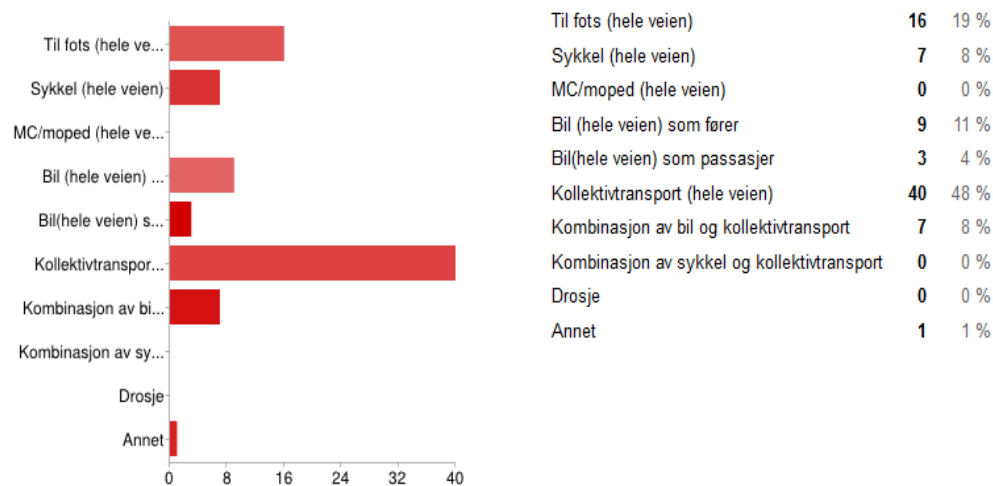
**Sykkel (hele veien) [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****MC/moped (hele veien) [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

**Bil (hele veien) som fører [1b] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Bil (hele veien) som passasjer [1b] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Kollektivtransport (hele veien) [1b] Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

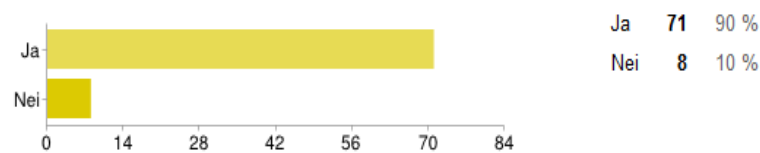
**Kombinasjon av bil og kollektivtransport [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

**Drosje [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]****Annet [1b) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass.]**

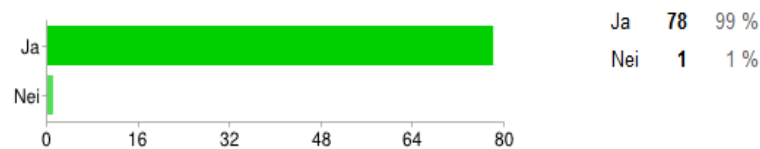
## 2. Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass i dag.



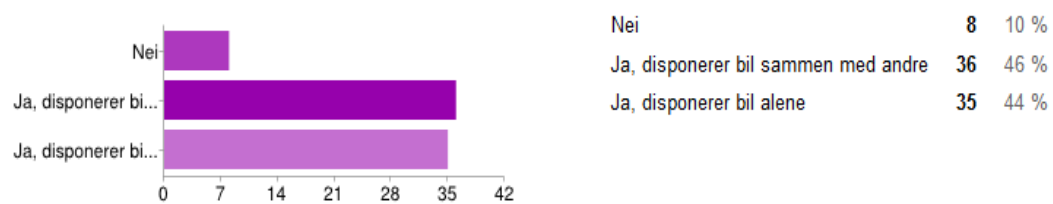
## 3. Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand?



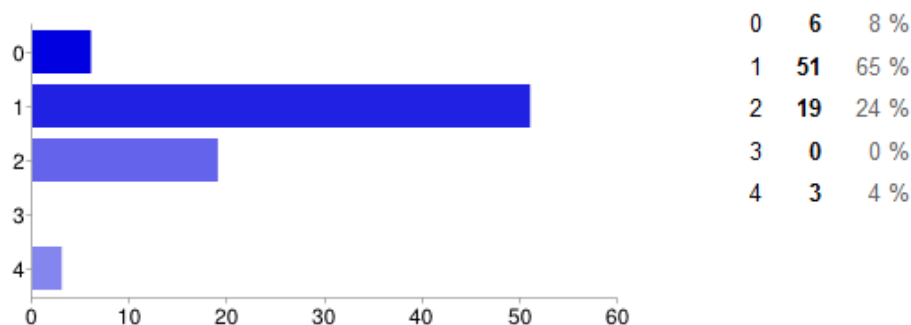
## 4. Har du førerkort for bil?



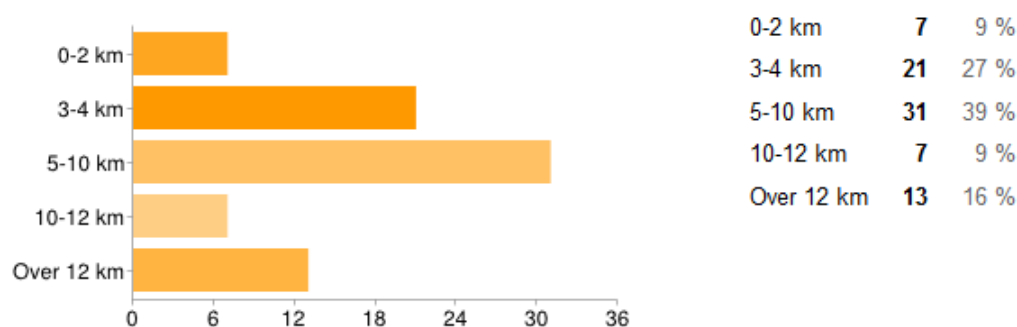
## 5. Har du fast tilgang til bil?



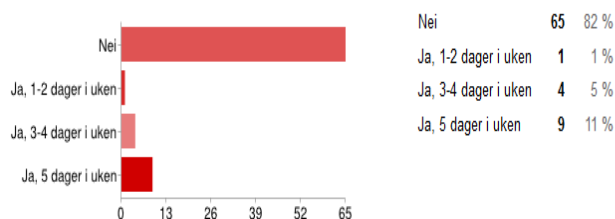
### 6. Hvor mange biler finnes det i din husstand?



### 7. Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass?

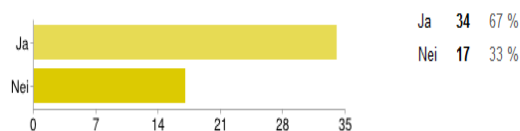


### 8. Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f.eks. å bringe/hente barn i barnehage?

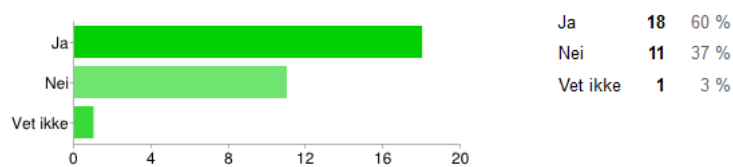


Dersom antall sykkelturet sommer- og vinterhalvår i spørsmål 1a) og 1b) er 0, og sykkel ikke er benyttet intervjudagen (spørsmål 2) gå til spørsmål 9. Hvis sykkel er angitt i spørsmålene, gå til spørsmål 11.

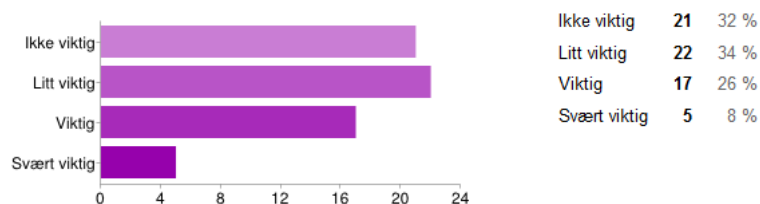
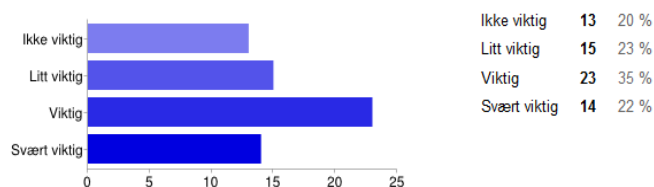
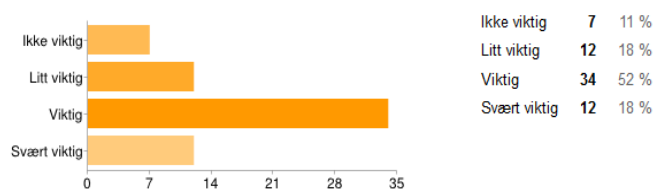
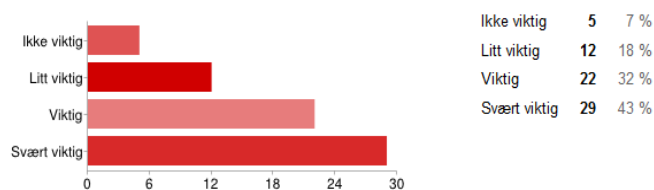
### 9. Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?

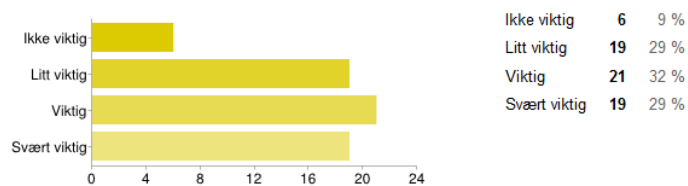
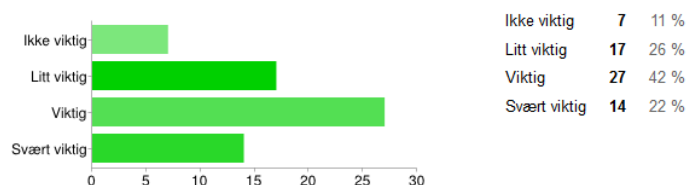
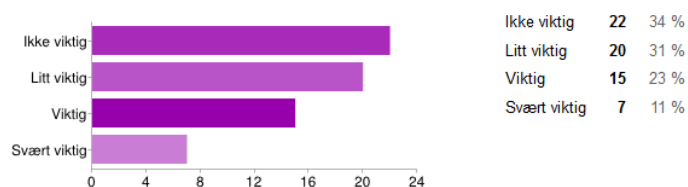
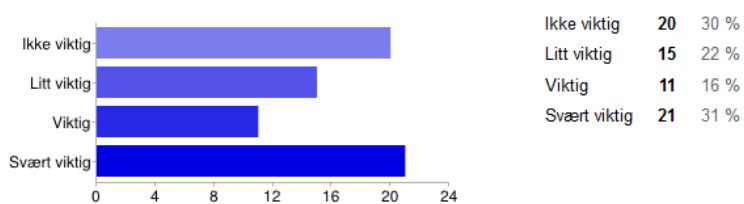
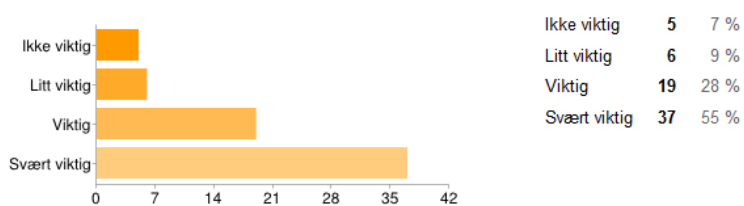
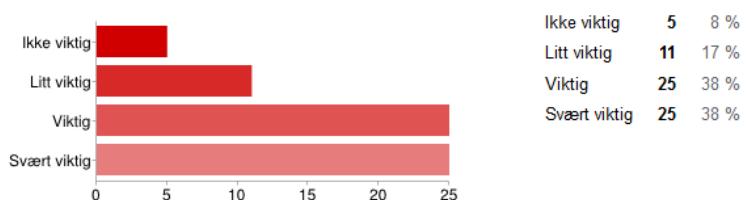


Hvis Nei på spørsmål 9, gå til spørsmål 10. Hvis Ja på spørsmål 9, gå til spørsmål 11.

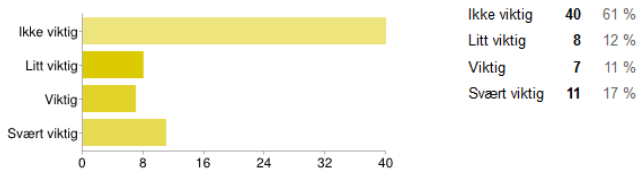
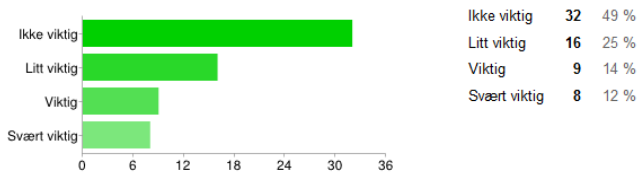
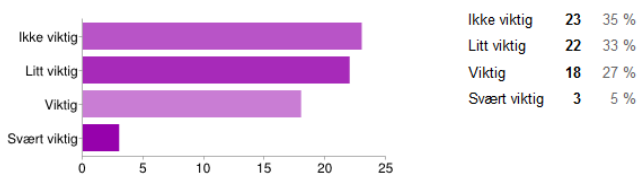
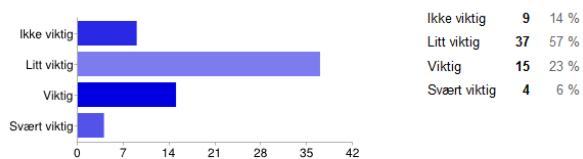
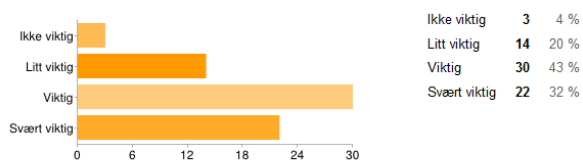
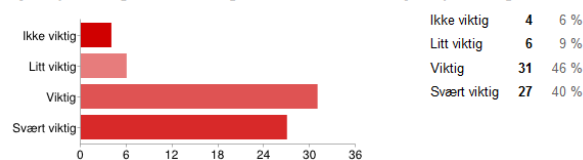
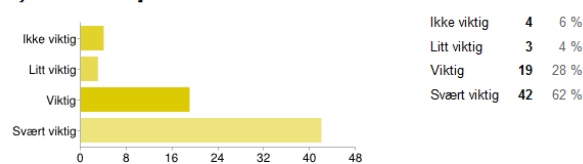
**10. Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?**

**Hvis Nei på spørsmål 10, gå til spørsmål 16. Hvis Ja på spørsmål 10, gå til spørsmål 11.**

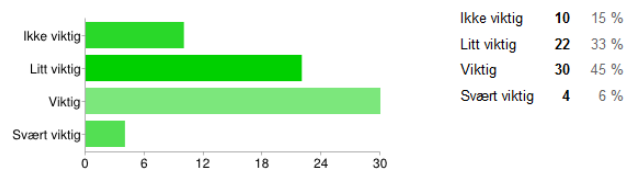
**Eget sykkelfelt i veibanen [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid?]****Egen gang- og sykkelvei [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid?]****Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.) [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid?]****Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall) [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid?]**

**Sikrere løsninger for syklende i kryss [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.) [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Avlåst sykkelparkering [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Sykkelparkering under tak [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]**

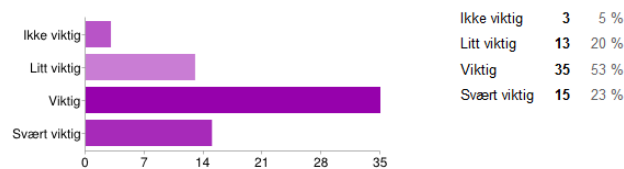


**Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****At arbeidsgiver motiverer til sykling f.eks. gjennom premiering [11. Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? ]****Letting å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking) [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]****Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring) [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]****Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass) [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]****Beskyttelse mot vær (regn, snø) [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]****Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ) [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]**

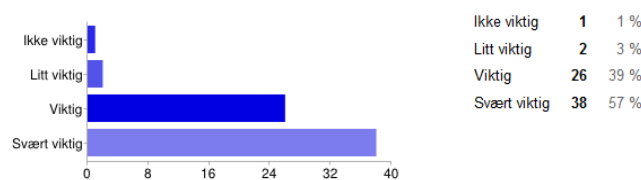
**Utformingen som passer alle sykkeltyper [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]**



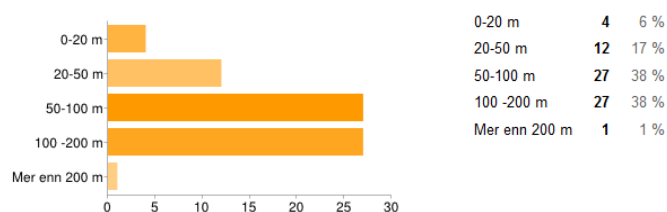
**Lett å ta i bruk [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]**



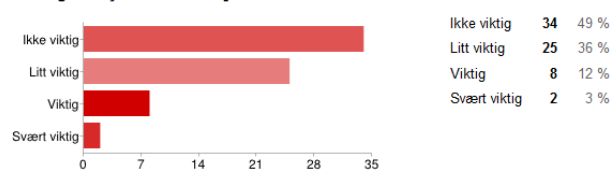
**Tilstrekkelig med plasser [12. Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? ]**



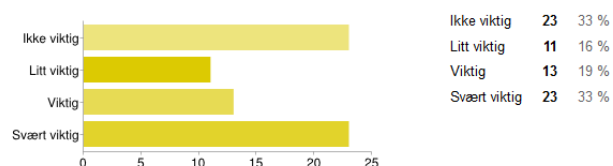
**13. Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målpunkt for deg?**



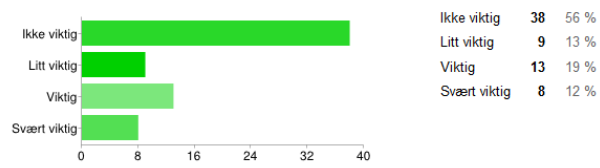
**«Sykle til jobb» aksjon [14. I tabellen vises tiltak Statens vegvesen tilbyr sine ansatte i Statens hus som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid?]**



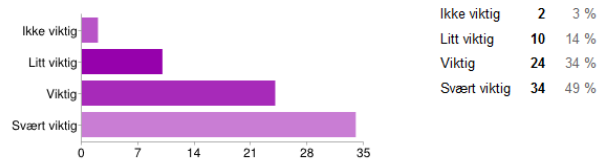
**Dusj- og garderobefasiliteter [14. I tabellen vises tiltak Statens vegvesen tilbyr sine ansatte i Statens hus som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid?]**



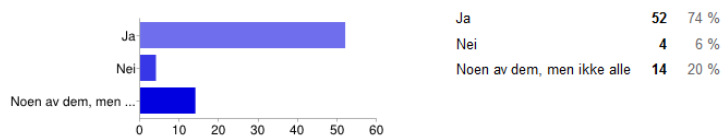
**Parkeringsavgift og et begrenset antall parkeringsplasser [14. I tabellen vises tiltak Statens vegvesen tilbyr sine ansatte i Statens hus som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid?]**



**Innendørs sykkelparkering [14. I tabellen vises tiltak Statens vegvesen tilbyr sine ansatte i Statens hus som sykler til arbeid. Hvilke betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid?]**



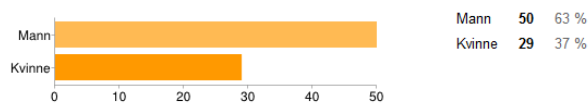
**15. Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 15)?**



**16. Alder**

|    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| 33 | 39 | 39 | 66 | 36 | 28 | 65 | 55 | 30 | 41 | 34 | 30 | 44 | 29 | 27 | 46 | 44 | 42 | 36, været avgjør om jeg sykler.Sykler ikke i regn. | 64 | 38 | 37 | 37 | 64 | 28 | 42 | 26 | 45 | 39 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |
| 61 | 30 | 49 | 35 | 45 | 51 | 35 | 64 | 54 | 51 | 38 | 60 | 45 | 42 | 45 | 49 | 41 | 71 | 24   | 48 | 52 | 66 | 44 | 25 | 44 | 33 | 64 | 50 | 49 | 47 | 45 | 39 | 24 | 55 | 37 | 30 | 43 |  |  |
| 36 | 42 | 55 | 40 | 30 | 49 | 27 | 44 | 50 | 27 | 45 | 64 | 26 |    |    |    |    |    |  |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |  |

**17. Kjønn**



## **Vedlegg 6: Resultat fra spørreundersøkelse ved DSB, Tønsberg**

## **Rapport**

# **Spørreundersøkelse – sykling til jobben i DSB?**

## Om rapporten

- Undersøkelsen er gjennomført med spørreundersøkelsesverktøyet SurveyXact
- 98 (13 med noen svar) av 242 respondenter har svart på undersøkelsen. Dette gir en svarprosent på 40.

## Innhold

Rapporten inneholder 4 analyser. Først en samlet analyse (frekvensanalyse) som viser prosentvis (og antall ute til høyre) fordeling av svar på spørsmålene. Første spørsmål i frekvensanalysen viser ikke prosentvis fordeling, men respondentenes oppgitte antall reiser til jobben fordelt på svaralternativene

De tre siste analysene er kryssanalyser, som viser henholdsvis alder krysset med spørsmålene, kjønn krysset med spørsmålene og sivilstand krysset med spørsmålene.







1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Til fots (hele veien) - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00  
0,00  
0,00  
5,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Til fots (hele veien) - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Sykkel (hele veien) - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00  
0,00  
0,00  
3,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
3,00  
0,00  
0,00  
5,00  
0,00  
5,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
1,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
1,00  
4,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Sykkel (hele veien) - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00  
0,00  
40,00  
3,00  
1,00  
0,00  
0,00  
4,00  
1,00  
3,00  
5,00  
5,00  
1,00  
5,00  
2,00  
5,00  
3,00  
3,00  
4,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
3,00  
4,00  
3,00  
0,00  
5,00  
3,00  
5,00  
0,00  
3,00  
4,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Sykkel (hele veien) - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Sykkel (hele veien) - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

|      |      |
|------|------|
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 3,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 1,00 | 4,00 |
| 1,00 | 4,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 4,00 | 4,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 3,00 |
| 0,00 | 3,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 7,00 | 7,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 2,00 |
| 0,00 | 4,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 2,00 |
| 3,00 | 2,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 1,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 4,00 | 5,00 |
| 3,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 3,00 |
| 3,00 | 4,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 5,00 |
| 0,00 | 2,00 |





1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - MC/moped (hele veien) - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - MC/moped (hele veien) - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

5,00  
1,00  
5,00  
2,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00  
5,00  
5,00  
2,00  
5,00  
5,00  
0,00  
2,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

5,00  
1,00  
3,00  
2,00  
0,00  
5,00  
0,00  
0,00  
4,00  
2,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
1,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

---

|      |      |
|------|------|
| 0,00 | 0,00 |
| 2,00 | 2,00 |
| 4,00 | 4,00 |
| 3,00 | 1,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 1,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 3,00 | 1,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 4,00 | 4,00 |
| 5,00 | 2,00 |
| 5,00 | 1,00 |
| 4,00 | 1,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 2,00 | 3,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 4,00 | 1,00 |
| 5,00 | 2,00 |
| 4,00 | 1,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 3,00 | 2,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 1,00 | 1,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 5,00 | 0,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 4,00 | 1,00 |
| 5,00 | 2,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 5,00 | 0,00 |
| 3,00 | 2,00 |
| 5,00 |      |

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

5,00  
5,00  
5,00  
3,00  
1,00  
0,00  
5,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00  
1,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00  
5,00  
5,00  
2,00  
5,00  
0,00  
5,00  
5,00  
5,00  
1,00  
4,00  
2,00  
0,00  
5,00  
0,00  
5,00  
3,00  
0,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som fører - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

1,00  
5,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
4,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00  
2,00  
5,00  
1,00  
5,00  
0,00  
3,00  
5,00  
5,00  
1,00  
3,00  
2,00  
0,00  
5,00  
0,00  
5,00  
3,00  
0,00  
5,00  
5,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00





1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

|      |      |
|------|------|
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 1,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 2,00 | 2,00 |
| 5,00 | 5,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 1,00 |      |
| 1,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 4,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 2,00 | 1,00 |
| 4,00 | 4,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 3,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 2,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 0,00 | 0,00 |
| 3,00 | 1,00 |

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Bil (hele veien) som passasjer - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Kollektivtransport (hele veien) - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

1,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

3,00

0,00

0,00

0,00

0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Kollektivtransport (hele veien) - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

1,00

0,00

0,00

0,00

0,00











1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
1,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
1,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Drosje - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Drosje - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00  
0,00



1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Drosje - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Drosje - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00





1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Annet - Normal uke vinterhalvår (okt-mars)

1) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass. Oppgi antall turer til arbeid den aktuelle uken. Flere svar mulig. Alle alternativer må fylles ut, f. eks. med 0, 1, 2, 3 .... - Annet - Normaluke sommerhalvår (apr-sept)

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

0,00

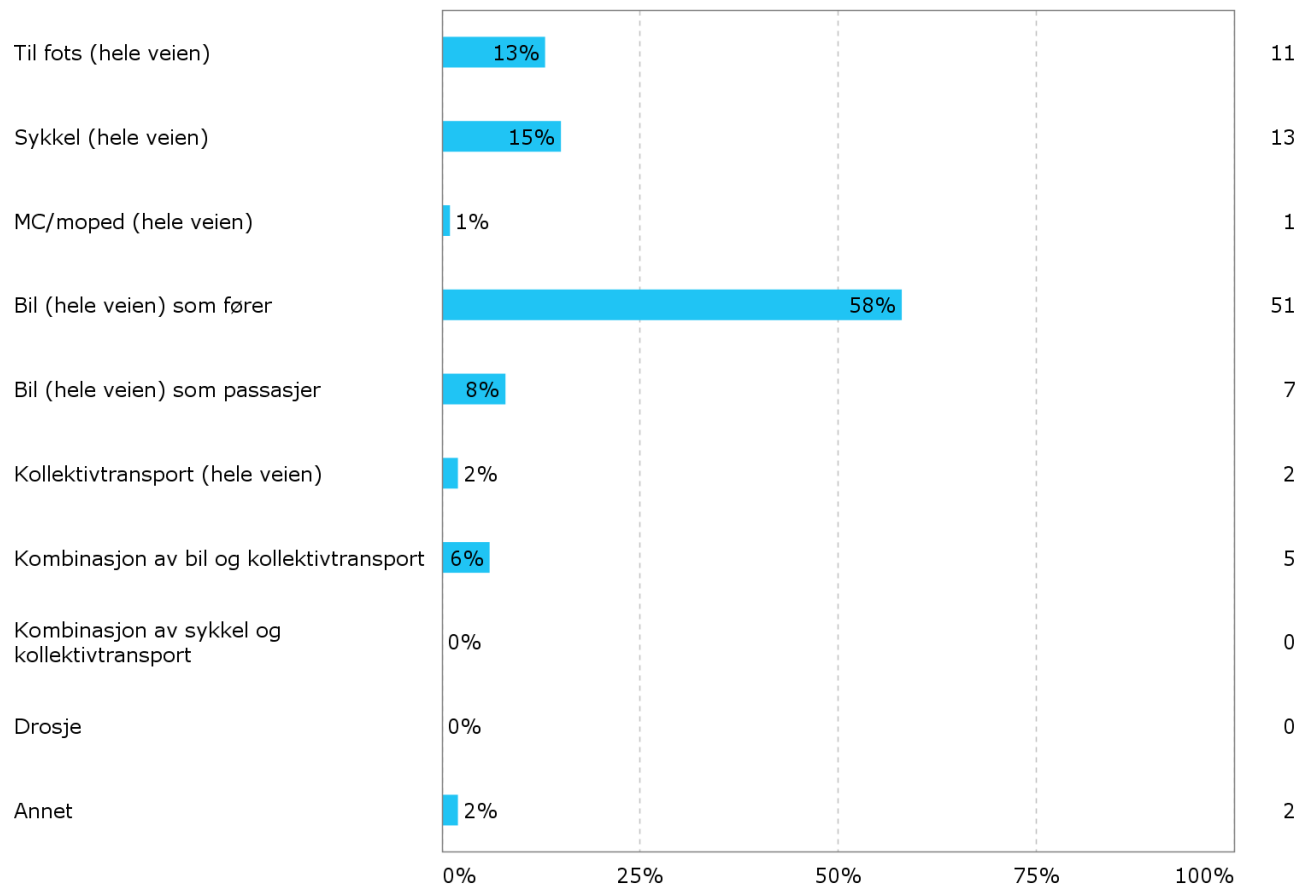
0,00

0,00

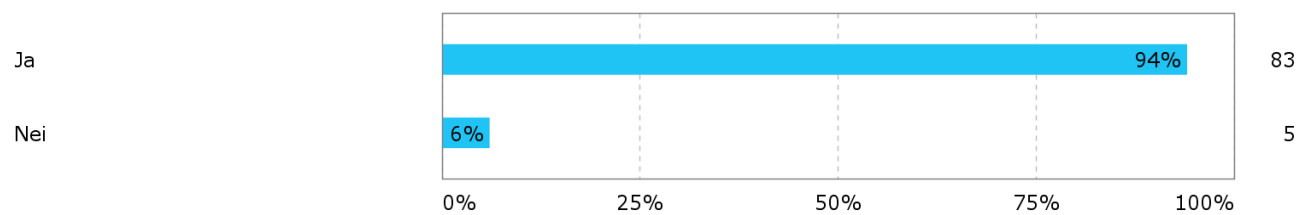
0,00

0,00

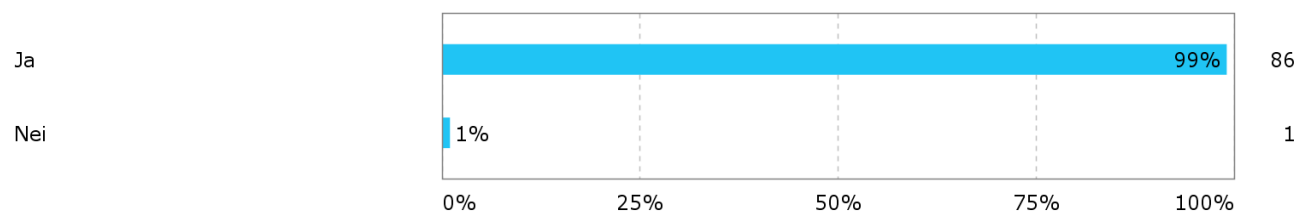
## 2) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass i dag. Flere svar mulig.



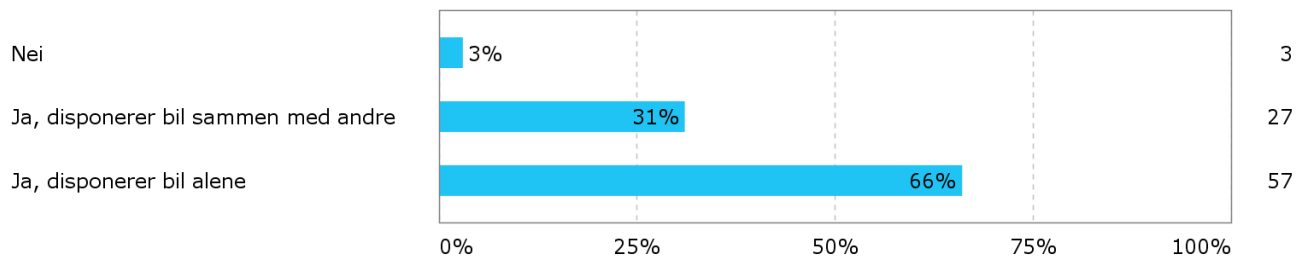
## 3) Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand?



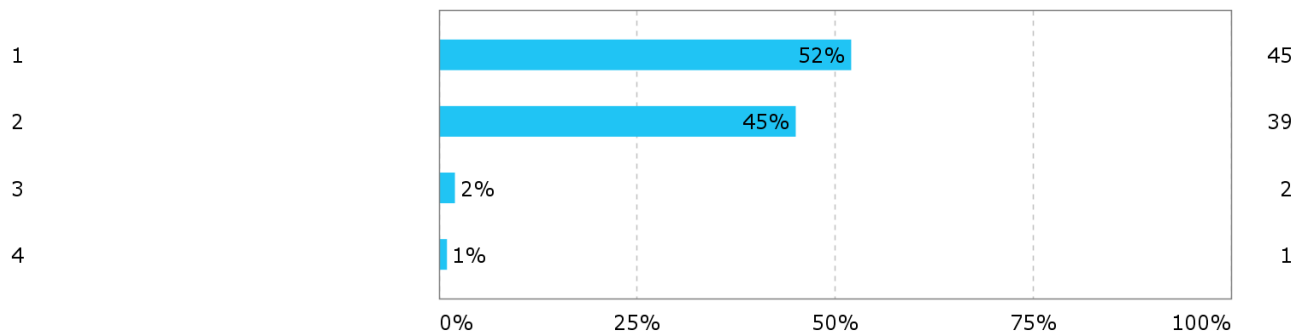
## 4) Har du førerkort for bil?



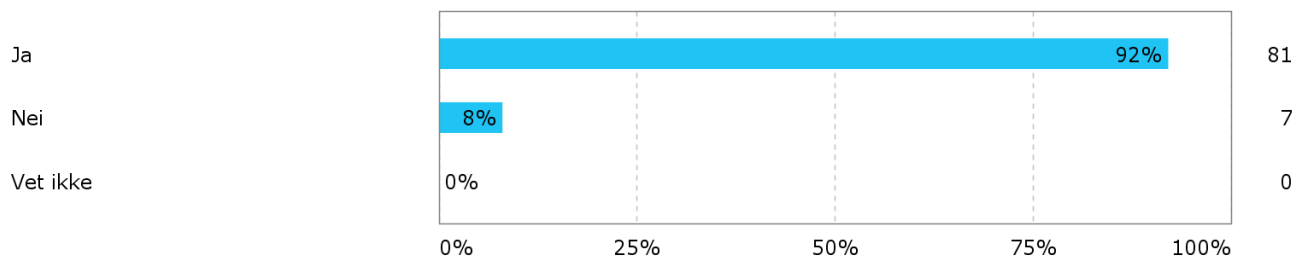
## 5) Har du fast tilgang til bil?



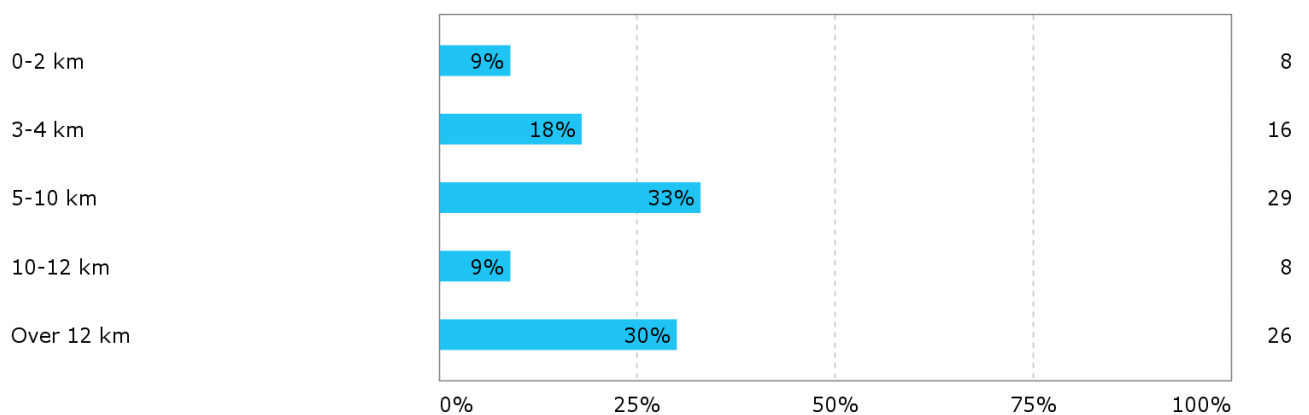
## 6) Hvor mange biler finnes det i din husstand?



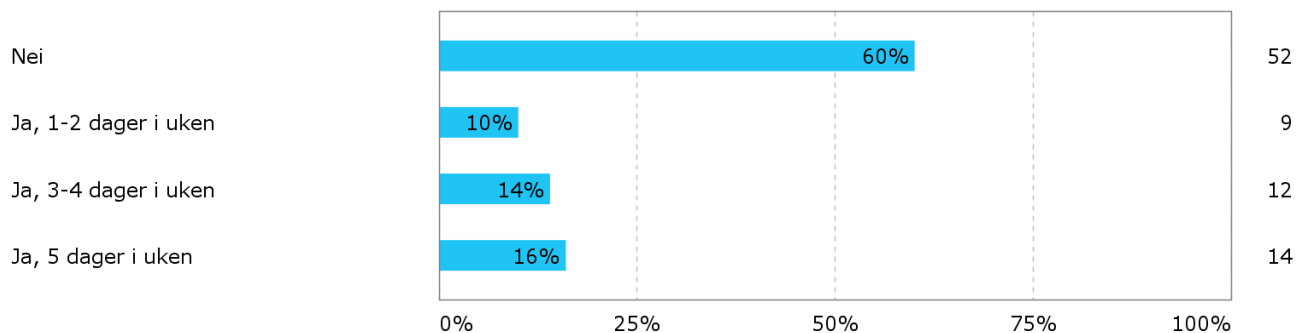
## 7) Er det parkeringsavgift for bil ved din arbeidsplass?



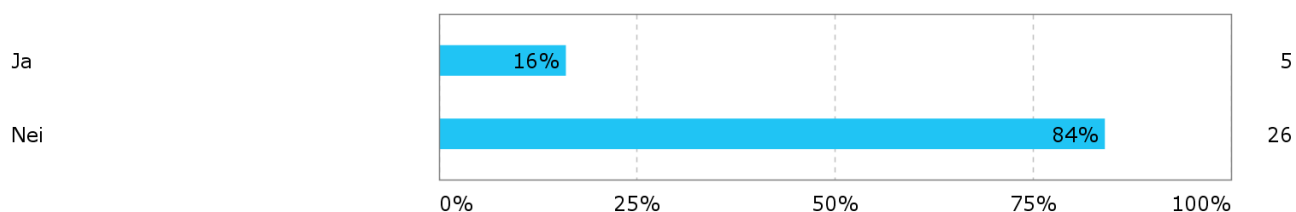
## 8) Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass?



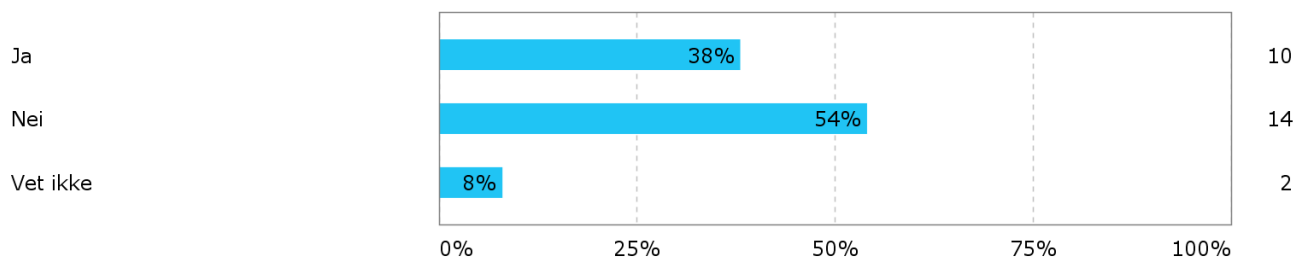
9) Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f. eks. å bringe/hente barn i barnehage?



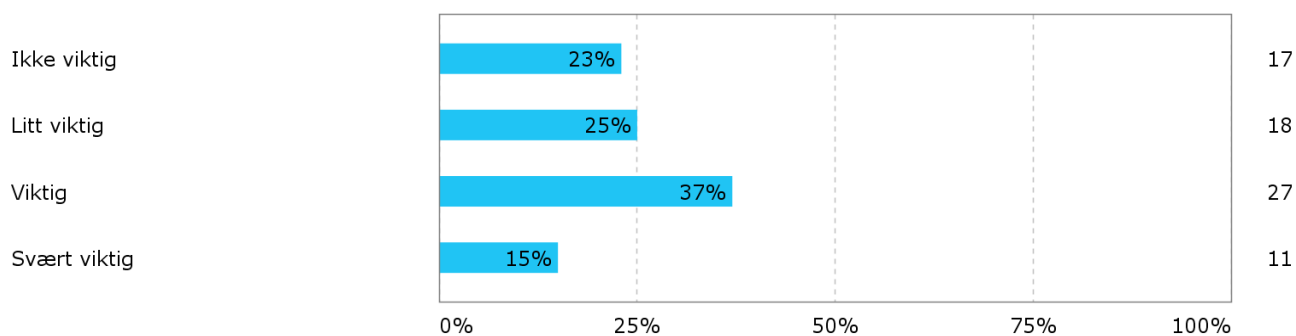
10. a) Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?



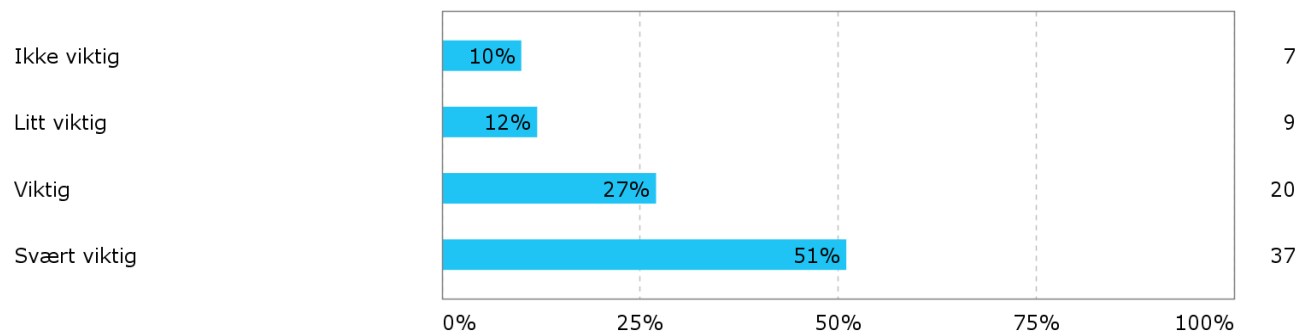
10. b) Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?



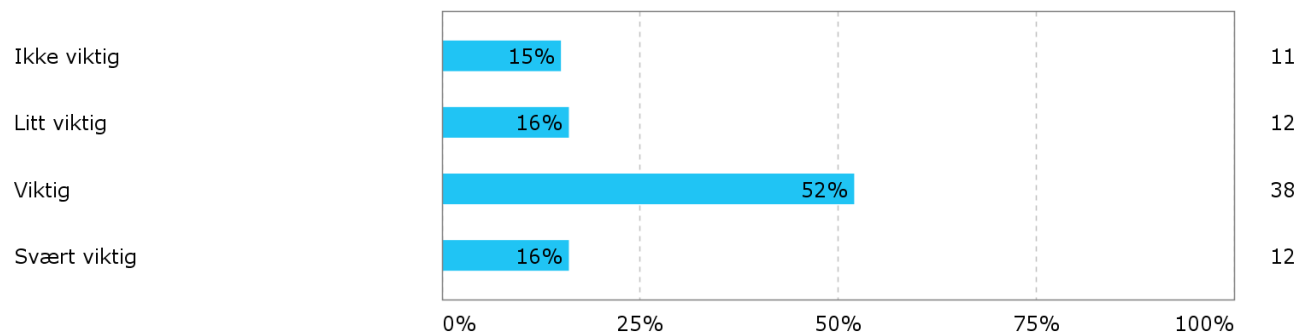
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Eget sykkelfelt i veibanen



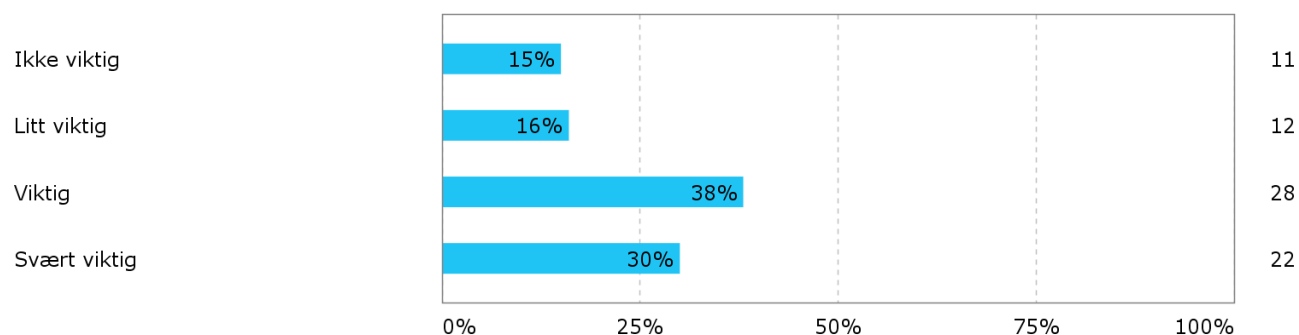
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Egen gang- og sykkelvei



11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)

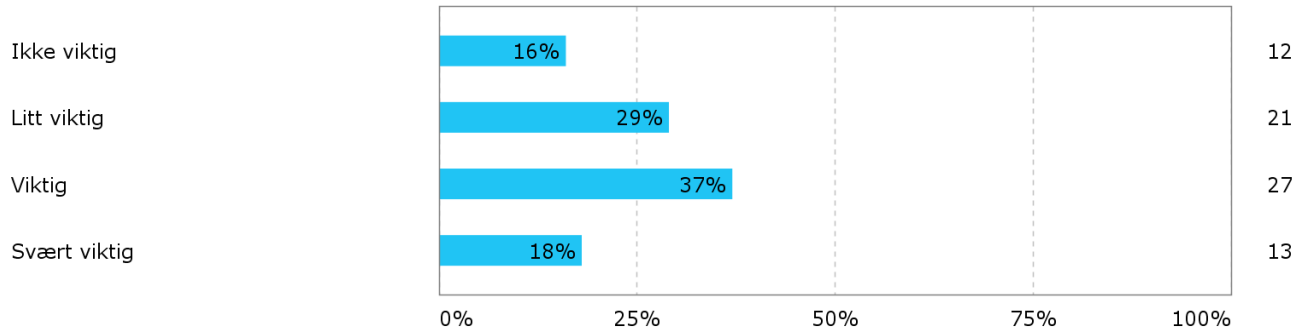


11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall)

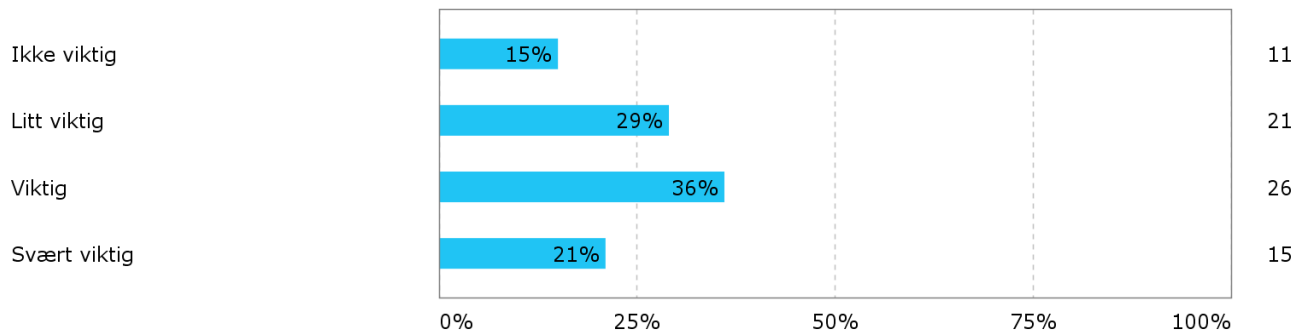




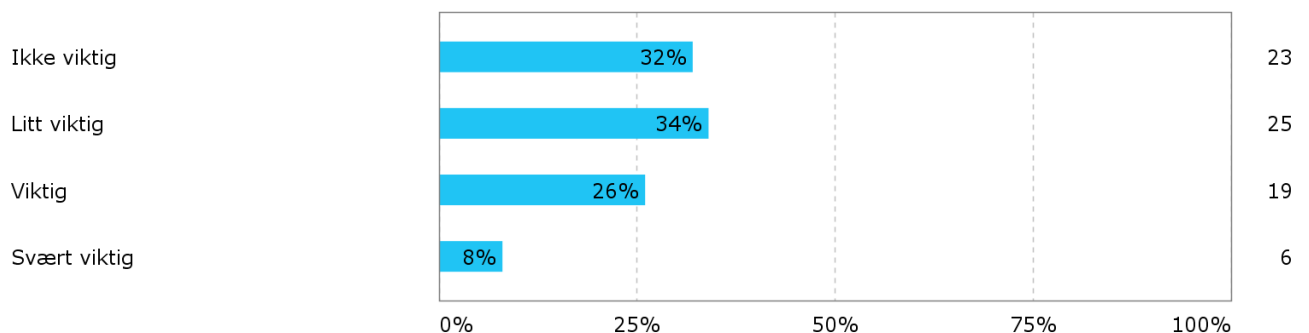
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere løsning for syklende i kryss



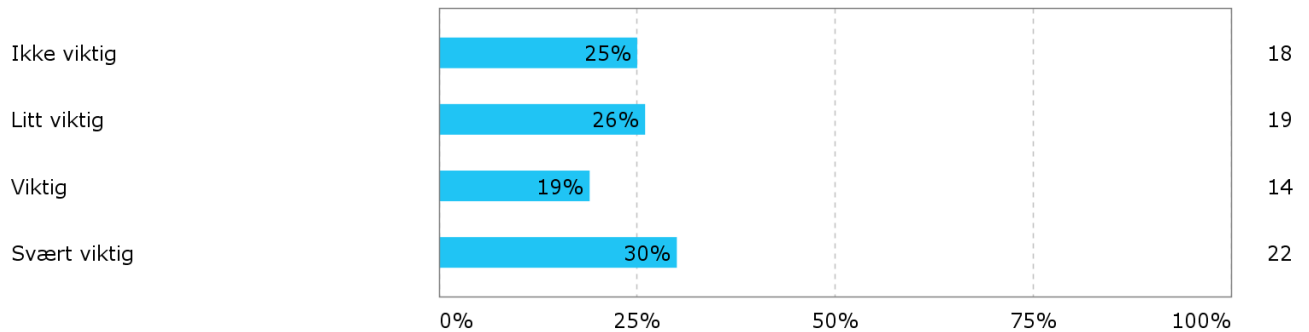
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)



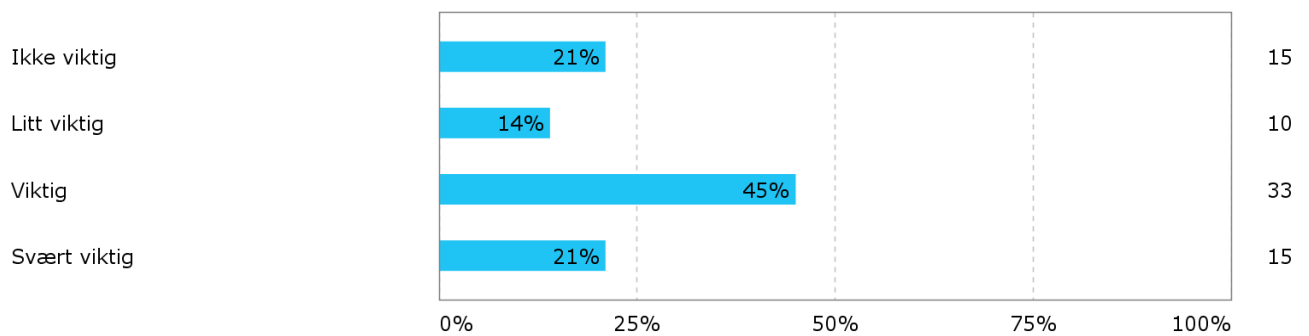
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister



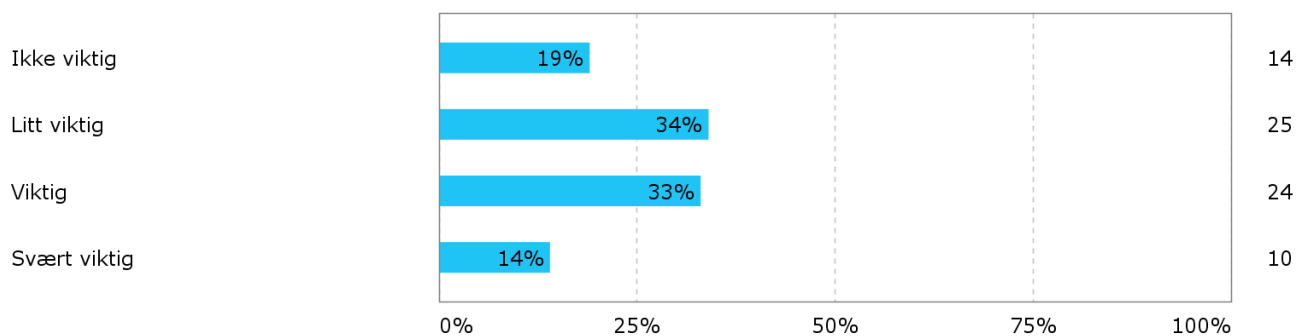
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass



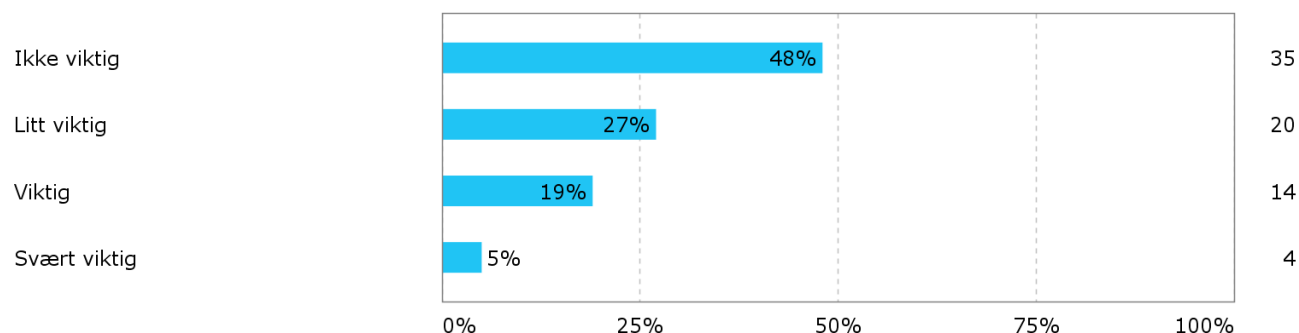
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Avlåst sykkelparkering



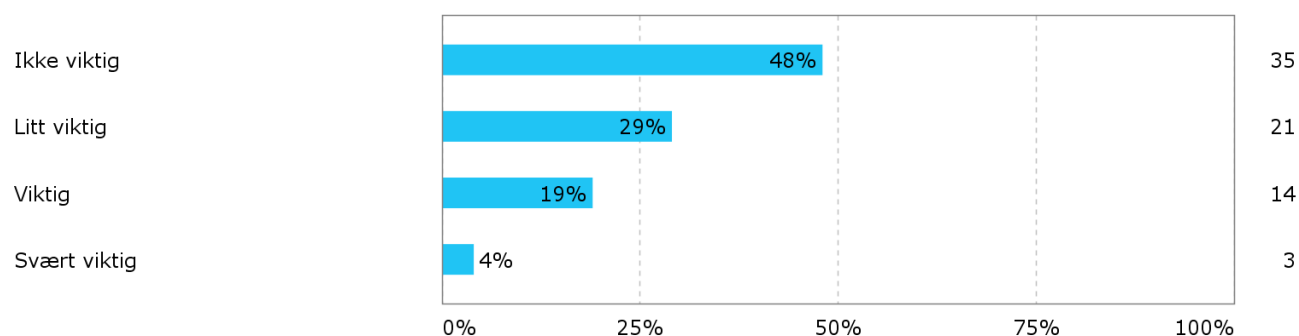
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelparkering under tak



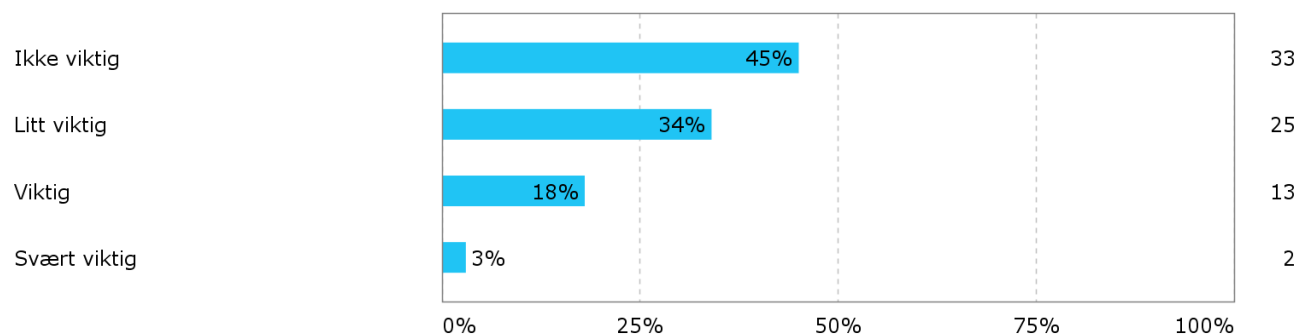
11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass



11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - At arbeidsgiver motiverer til sykling f. eks. gjennom premiering

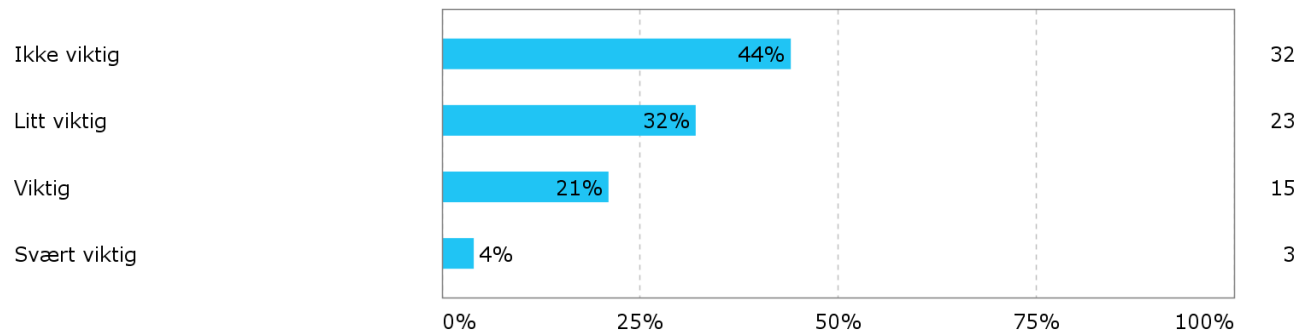


12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)

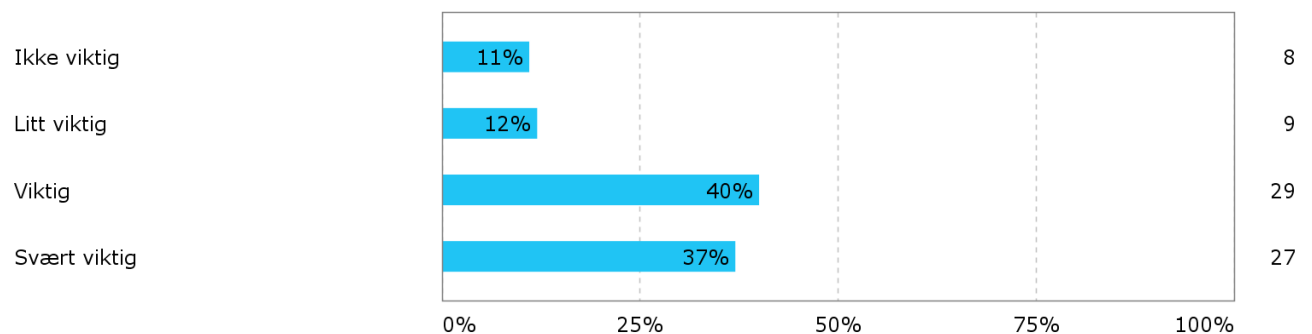


12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning

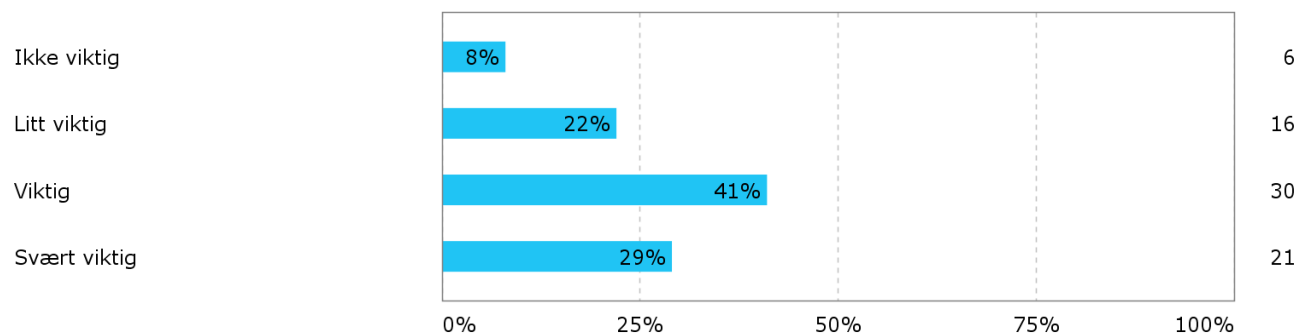
for om du sykler til arbeid? - Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring)



12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)

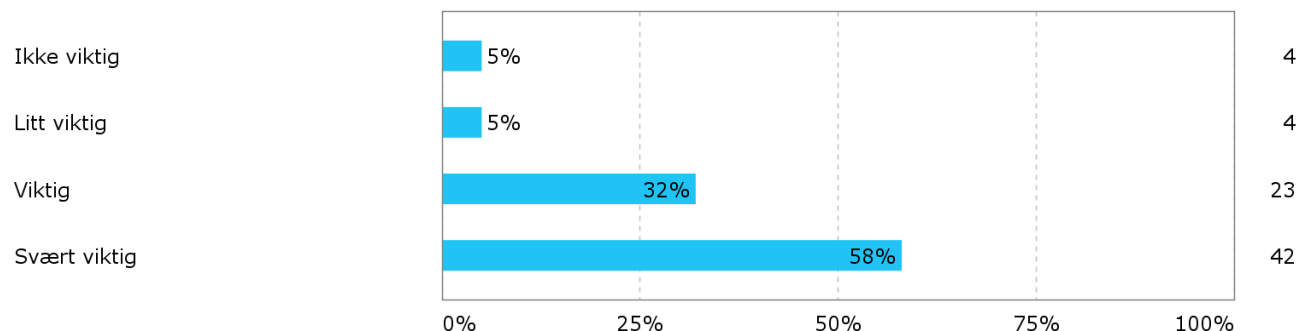


12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Beskyttelse mot vær (regn, snø)

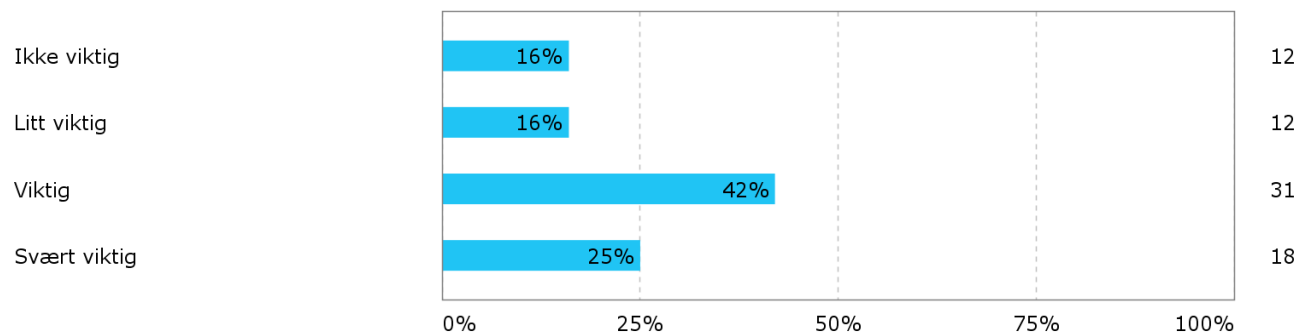


12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning

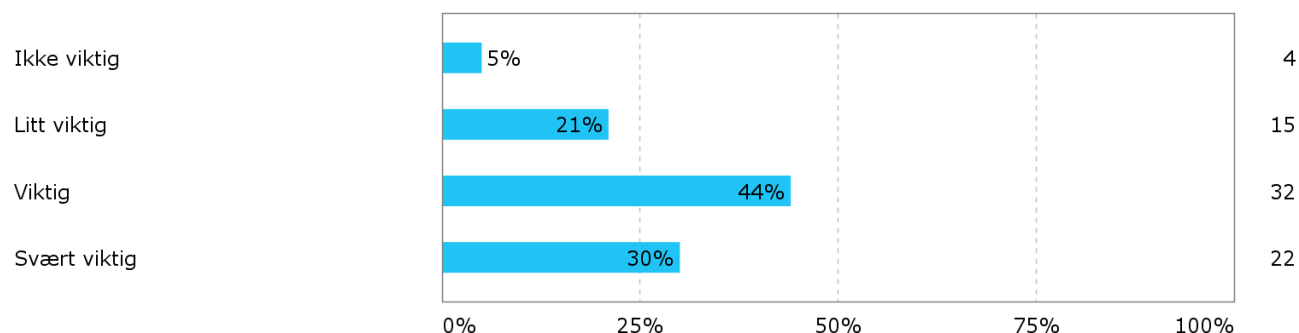
for om du sykler til arbeid? - Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)



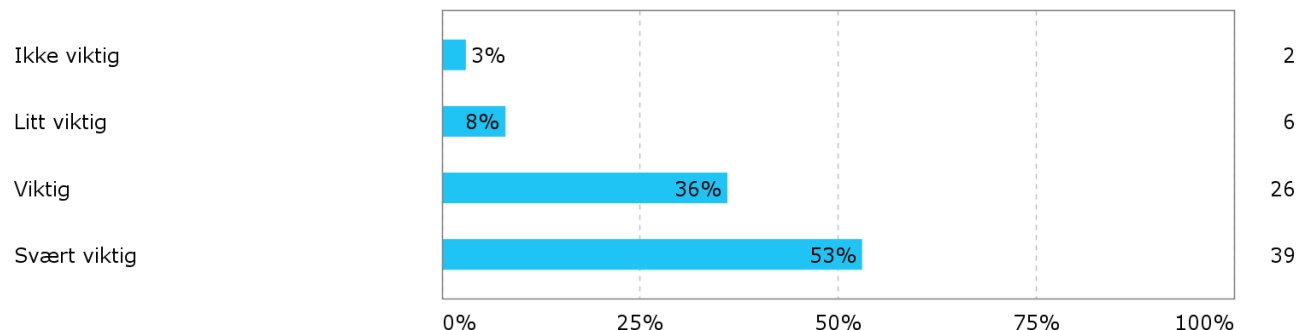
12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Utforming som passer alle sykkeltyper



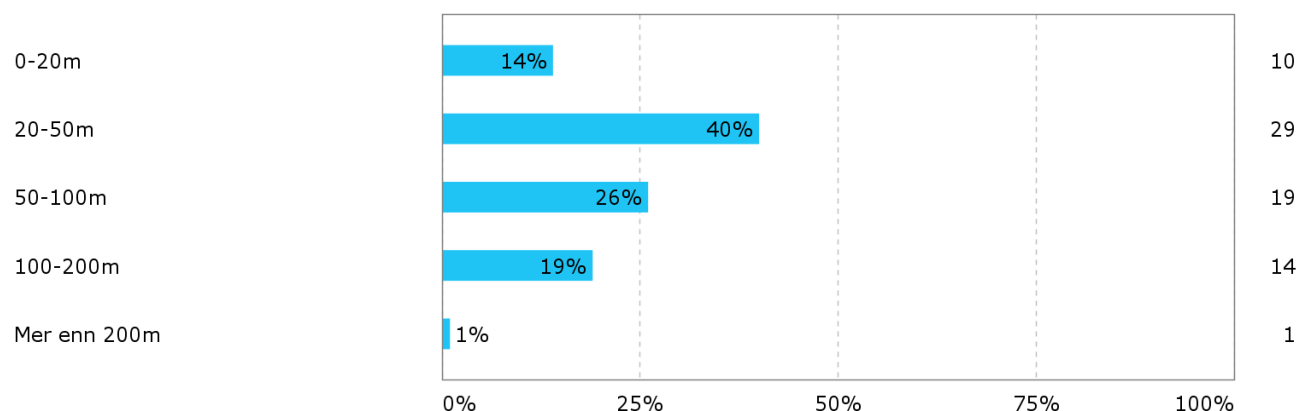
12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å ta i bruk



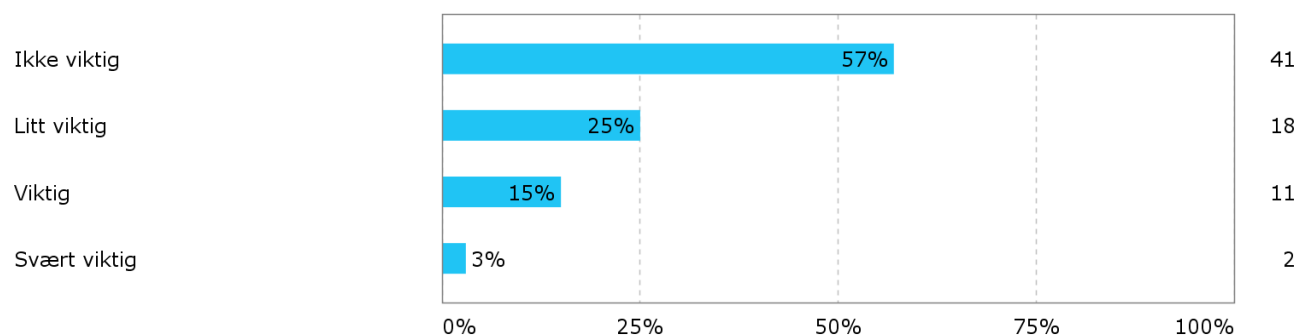
12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Tilstrekkelig med plasser



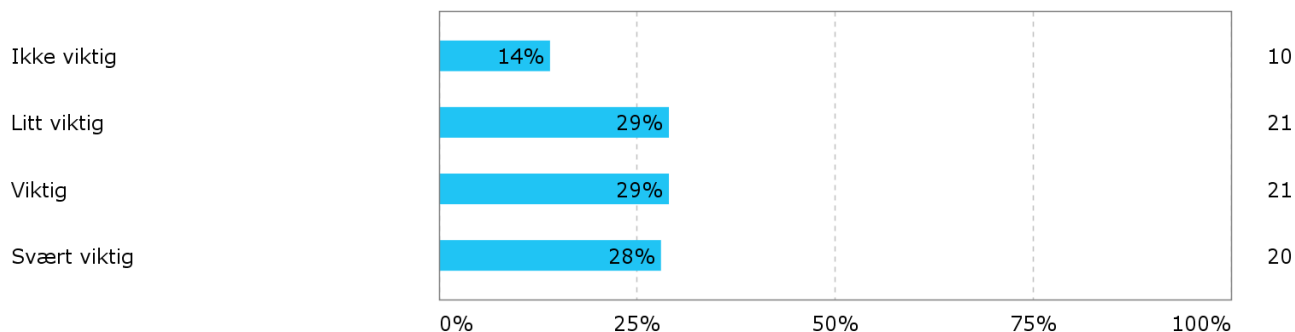
13) Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målpunkt for deg?



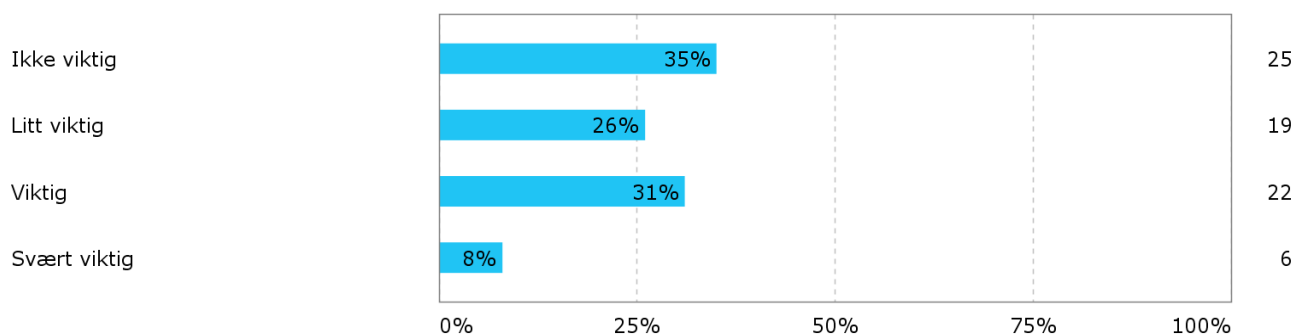
14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelkampanje



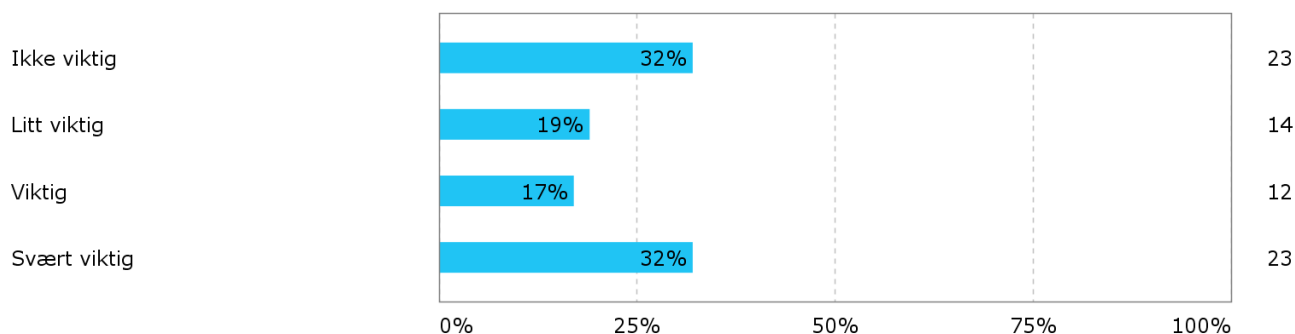
14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Innendørs sykkelparkering



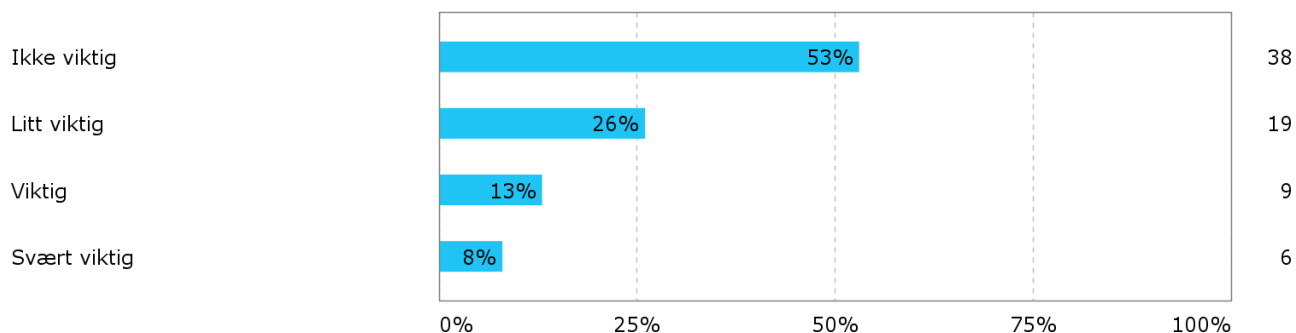
14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs sykkelparkering



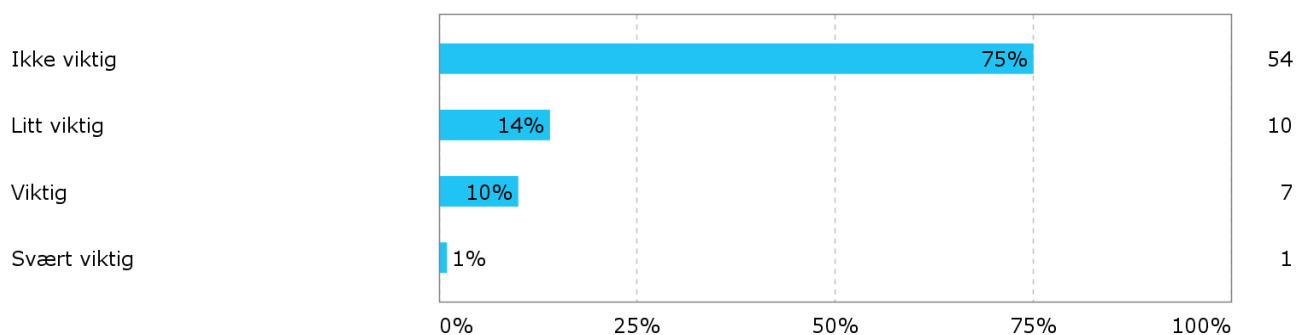
14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj- og garderobefasiliteter



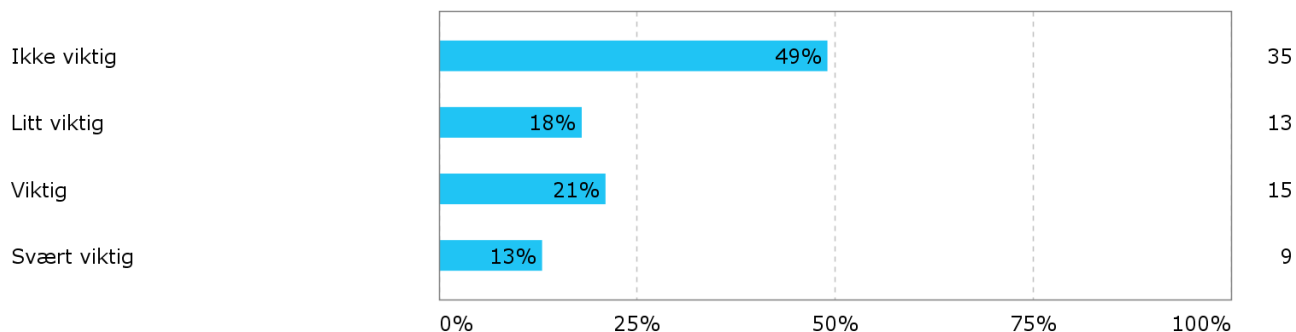
14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Avgiftsbelagte parkeringsplasser



14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tilbud om å låne DSB sykkel i arbeidstiden

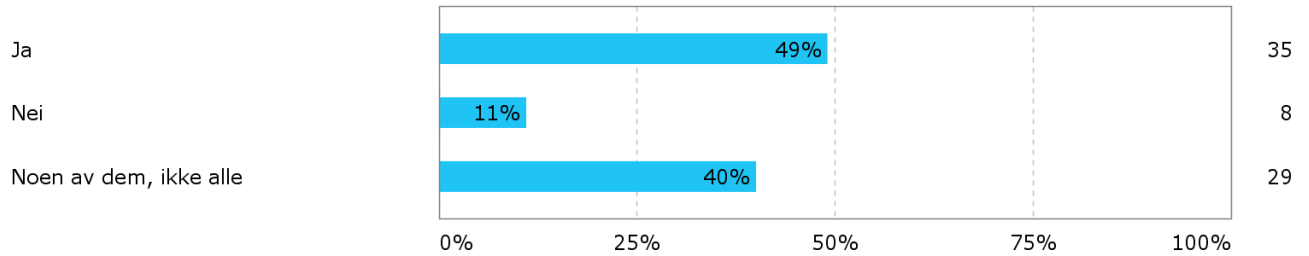


14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tørkeskap

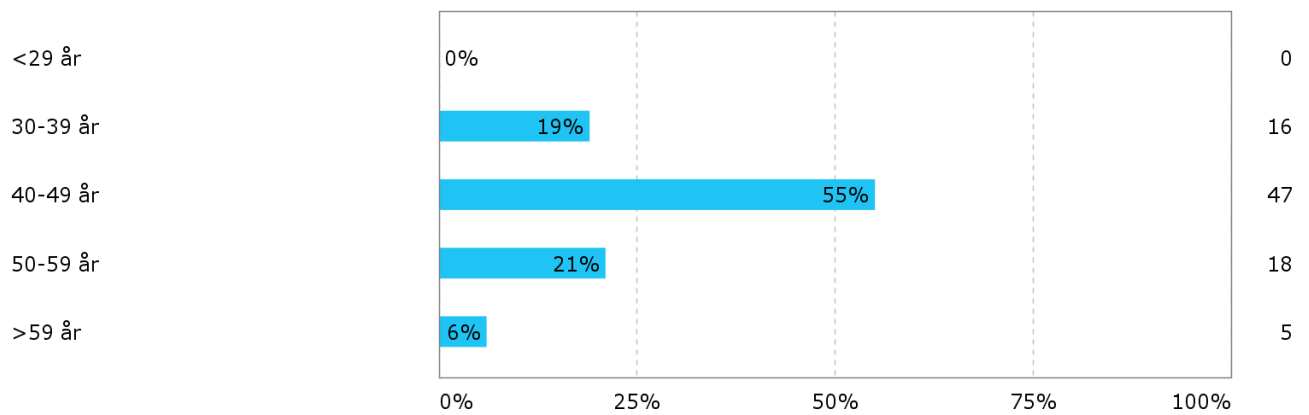




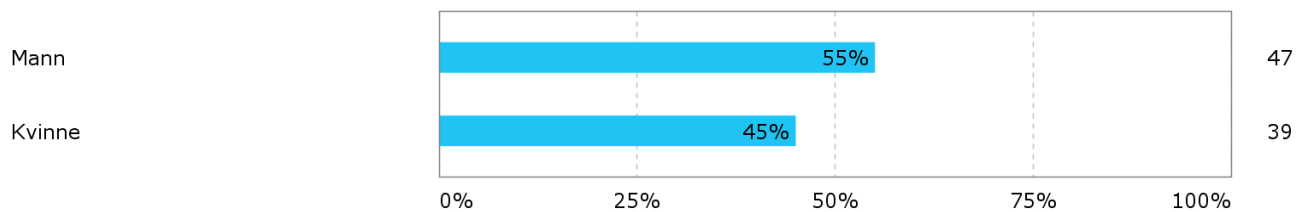
15) Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 14)



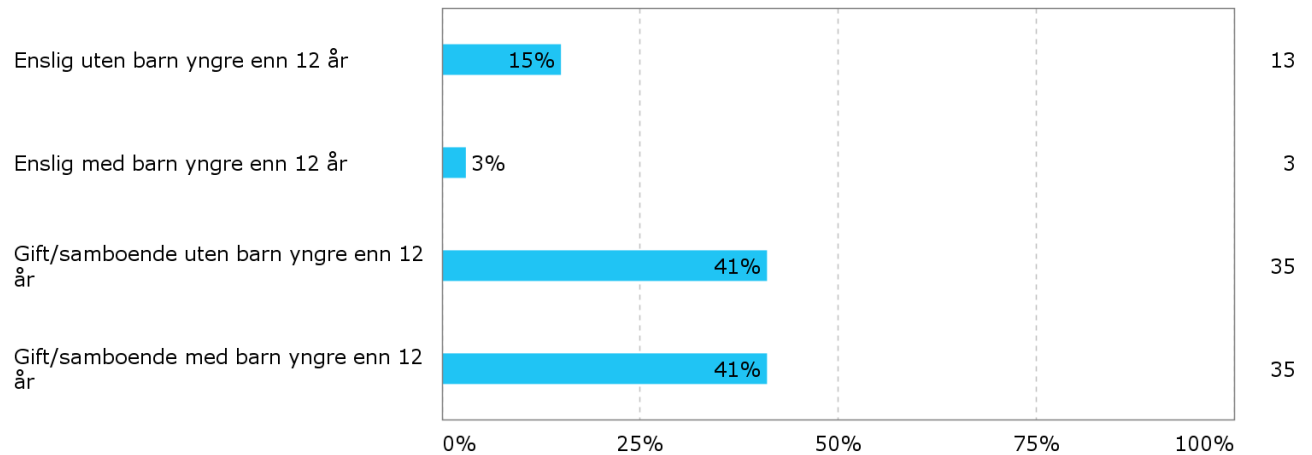
16) Din alder?



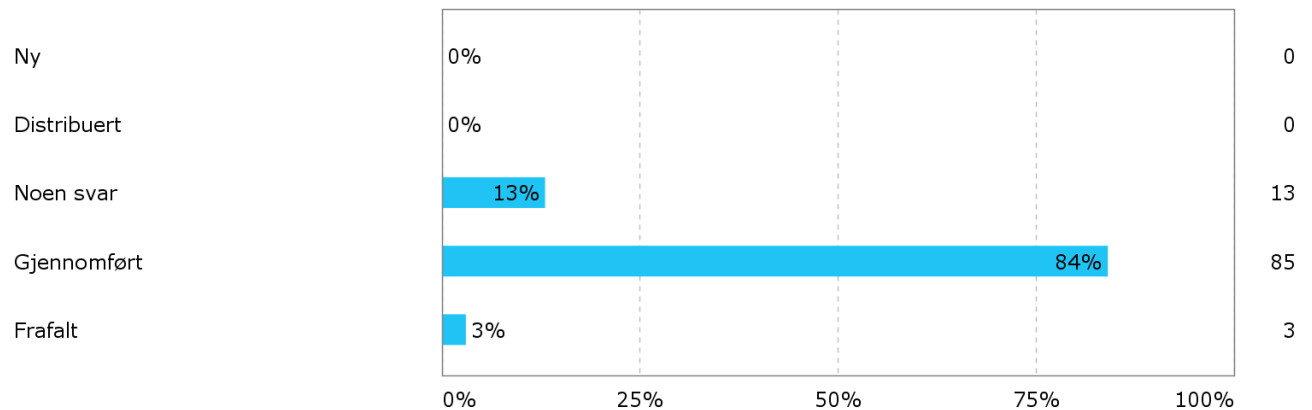
17) Kjønn?



## 18) Din sivilstand?



## Samlet status



## Kryssanalyse – alder

## 15) Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 14)

Krysset med: 16) Din alder?

|                        | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|------------------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ja                     | -      | 40,0%    | 58,3%    | 37,5%    | 40,0%  | 48,6% |
| Nei                    | -      | 6,7%     | 2,8%     | 25,0%    | 40,0%  | 11,1% |
| Noen av dem, ikke alle | -      | 53,3%    | 38,9%    | 37,5%    | 20,0%  | 40,3% |
| I alt                  | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tørkeskap

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 33,3%    | 55,6%    | 50,0%    | 40,0%  | 48,6% |
| Litt viktig  | -      | 20,0%    | 16,7%    | 18,8%    | 20,0%  | 18,1% |
| Viktig       | -      | 33,3%    | 16,7%    | 18,8%    | 20,0%  | 20,8% |
| Svært viktig | -      | 13,3%    | 11,1%    | 12,5%    | 20,0%  | 12,5% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tilbud om å låne DSB sykkel i arbeidstiden

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 66,7%    | 80,6%    | 68,8%    | 80,0%  | 75,0% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 16,7%    | 6,2%     | 20,0%  | 13,9% |
| Viktig       | -      | 20,0%    | 2,8%     | 18,8%    | 0,0%   | 9,7%  |
| Svært viktig | -      | 0,0%     | 0,0%     | 6,2%     | 0,0%   | 1,4%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Avgiftsbelagte parkeringsplasser

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 60,0%    | 47,2%    | 56,2%    | 60,0%  | 52,8% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 25,0%    | 37,5%    | 40,0%  | 26,4% |
| Viktig       | -      | 20,0%    | 13,9%    | 6,2%     | 0,0%   | 12,5% |
| Svært viktig | -      | 6,7%     | 13,9%    | 0,0%     | 0,0%   | 8,3%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj- og garderobefasiliteter

Krysset med: 16) Din alder?

|             | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig | -      | 20,0%    | 33,3%    | 37,5%    | 40,0%  | 31,9% |

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Litt viktig  | -      | 26,7%    | 25,0%    | 6,2%     | 0,0%   | 19,4% |
| Viktig       | -      | 20,0%    | 11,1%    | 18,8%    | 40,0%  | 16,7% |
| Svært viktig | -      | 33,3%    | 30,6%    | 37,5%    | 20,0%  | 31,9% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs sykkelparkering

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 26,7%    | 30,6%    | 50,0%    | 40,0%  | 34,7% |
| Litt viktig  | -      | 20,0%    | 30,6%    | 18,8%    | 40,0%  | 26,4% |
| Viktig       | -      | 46,7%    | 27,8%    | 25,0%    | 20,0%  | 30,6% |
| Svært viktig | -      | 6,7%     | 11,1%    | 6,2%     | 0,0%   | 8,3%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Innendørs sykkelparkering

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 6,7%     | 13,9%    | 18,8%    | 20,0%  | 13,9% |
| Litt viktig  | -      | 33,3%    | 25,0%    | 31,2%    | 40,0%  | 29,2% |
| Viktig       | -      | 40,0%    | 25,0%    | 25,0%    | 40,0%  | 29,2% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 36,1%    | 25,0%    | 0,0%   | 27,8% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelparkering

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 46,7%    | 66,7%    | 50,0%    | 40,0%  | 56,9% |
| Litt viktig  | -      | 20,0%    | 22,2%    | 25,0%    | 60,0%  | 25,0% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 8,3%     | 25,0%    | 0,0%   | 15,3% |
| Svært viktig | -      | 6,7%     | 2,8%     | 0,0%     | 0,0%   | 2,8%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 13) Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målpunkt for deg?

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| 0-20m        | -      | 13,3%    | 8,3%     | 25,0%    | 20,0%  | 13,9% |
| 20-50m       | -      | 46,7%    | 38,9%    | 25,0%    | 60,0%  | 38,9% |
| 50-100m      | -      | 20,0%    | 30,6%    | 31,2%    | 0,0%   | 26,4% |
| 100-200m     | -      | 13,3%    | 22,2%    | 18,8%    | 20,0%  | 19,4% |
| Mer enn 200m | -      | 6,7%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%   | 1,4%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Tilstrekkelig med plasser

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 0,0%     | 2,8%     | 6,2%     | 0,0%   | 2,8%  |
| Litt viktig  | -      | 6,7%     | 2,8%     | 18,8%    | 20,0%  | 8,3%  |
| Viktig       | -      | 40,0%    | 44,4%    | 12,5%    | 40,0%  | 36,1% |
| Svært viktig | -      | 53,3%    | 50,0%    | 62,5%    | 40,0%  | 52,8% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å ta i bruk

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 6,7%     | 2,8%     | 12,5%    | 0,0%   | 5,6%  |
| Litt viktig  | -      | 26,7%    | 19,4%    | 12,5%    | 40,0%  | 20,8% |
| Viktig       | -      | 46,7%    | 50,0%    | 31,2%    | 40,0%  | 44,4% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 27,8%    | 43,8%    | 20,0%  | 29,2% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Utforming som passer alle sykkeltyper

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 20,0%    | 19,4%    | 12,5%    | 0,0%   | 16,7% |
| Litt viktig  | -      | 6,7%     | 16,7%    | 18,8%    | 40,0%  | 16,7% |
| Viktig       | -      | 53,3%    | 41,7%    | 31,2%    | 40,0%  | 41,7% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 22,2%    | 37,5%    | 20,0%  | 25,0% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 0,0%     | 5,6%     | 12,5%    | 0,0%   | 5,6%  |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 2,8%     | 0,0%     | 20,0%  | 5,6%  |
| Viktig       | -      | 33,3%    | 33,3%    | 31,2%    | 20,0%  | 31,9% |
| Svært viktig | -      | 53,3%    | 58,3%    | 56,2%    | 60,0%  | 56,9% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Beskyttelse mot vær (regn, snø)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 0,0%     | 8,3%     | 18,8%    | 0,0%   | 8,3%  |
| Litt viktig  | -      | 20,0%    | 25,0%    | 18,8%    | 20,0%  | 22,2% |
| Viktig       | -      | 60,0%    | 44,4%    | 18,8%    | 40,0%  | 41,7% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 22,2%    | 43,8%    | 40,0%  | 27,8% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering.

Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 0,0%     | 13,9%    | 18,8%    | 0,0%   | 11,1% |
| Litt viktig  | -      | 6,7%     | 13,9%    | 6,2%     | 40,0%  | 12,5% |
| Viktig       | -      | 66,7%    | 38,9%    | 18,8%    | 40,0%  | 40,3% |
| Svært viktig | -      | 26,7%    | 33,3%    | 56,2%    | 20,0%  | 36,1% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 46,7%    | 47,2%    | 37,5%    | 40,0%  | 44,4% |
| Litt viktig  | -      | 33,3%    | 33,3%    | 18,8%    | 60,0%  | 31,9% |
| Viktig       | -      | 20,0%    | 19,4%    | 25,0%    | 0,0%   | 19,4% |
| Svært viktig | -      | 0,0%     | 0,0%     | 18,8%    | 0,0%   | 4,2%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 60,0%    | 47,2%    | 31,2%    | 40,0%  | 45,8% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 41,7%    | 31,2%    | 60,0%  | 34,7% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 11,1%    | 25,0%    | 0,0%   | 16,7% |
| Svært viktig | -      | 0,0%     | 0,0%     | 12,5%    | 0,0%   | 2,8%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - At arbeidsgiver motiverer til sykling f. eks. gjennom premiering

Krysset med: 16) Din alder?

|             | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig | -      | 46,7%    | 50,0%    | 43,8%    | 40,0%  | 47,2% |

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Litt viktig  | -      | 26,7%    | 33,3%    | 18,8%    | 40,0%  | 29,2% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 13,9%    | 25,0%    | 20,0%  | 19,4% |
| Svært viktig | -      | 0,0%     | 2,8%     | 12,5%    | 0,0%   | 4,2%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 53,3%    | 47,2%    | 43,8%    | 40,0%  | 47,2% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 25,0%    | 43,8%    | 40,0%  | 27,8% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 22,2%    | 6,2%     | 20,0%  | 19,4% |
| Svært viktig | -      | 6,7%     | 5,6%     | 6,2%     | 0,0%   | 5,6%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelparkering under tak

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 6,7%     | 25,0%    | 25,0%    | 0,0%   | 19,4% |
| Litt viktig  | -      | 53,3%    | 30,6%    | 25,0%    | 40,0%  | 34,7% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 38,9%    | 18,8%    | 40,0%  | 31,9% |
| Svært viktig | -      | 13,3%    | 5,6%     | 31,2%    | 20,0%  | 13,9% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Avlåst sykkelparkering

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 6,7%     | 25,0%    | 25,0%    | 20,0%  | 20,8% |
| Litt viktig  | -      | 6,7%     | 16,7%    | 12,5%    | 20,0%  | 13,9% |
| Viktig       | -      | 66,7%    | 44,4%    | 25,0%    | 40,0%  | 44,4% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 13,9%    | 37,5%    | 20,0%  | 20,8% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |



### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 20,0%    | 30,6%    | 18,8%    | 20,0%  | 25,0% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 30,6%    | 31,2%    | 0,0%   | 25,0% |
| Viktig       | -      | 40,0%    | 5,6%     | 12,5%    | 80,0%  | 19,4% |
| Svært viktig | -      | 26,7%    | 33,3%    | 37,5%    | 0,0%   | 30,6% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 20,0%    | 30,6%    | 43,8%    | 20,0%  | 30,6% |
| Litt viktig  | -      | 46,7%    | 38,9%    | 12,5%    | 40,0%  | 34,7% |
| Viktig       | -      | 20,0%    | 27,8%    | 25,0%    | 40,0%  | 26,4% |
| Svært viktig | -      | 13,3%    | 2,8%     | 18,8%    | 0,0%   | 8,3%  |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 20,0%    | 13,9%    | 18,8%    | 0,0%   | 15,3% |
| Litt viktig  | -      | 33,3%    | 33,3%    | 18,8%    | 20,0%  | 29,2% |
| Viktig       | -      | 33,3%    | 30,6%    | 37,5%    | 80,0%  | 36,1% |
| Svært viktig | -      | 13,3%    | 22,2%    | 25,0%    | 0,0%   | 19,4% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall)

Krysset med: 16) Din alder?

|             | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig | -      | 6,7%     | 16,7%    | 18,8%    | 20,0%  | 15,3% |
| Litt viktig | -      | 6,7%     | 16,7%    | 25,0%    | 20,0%  | 16,7% |

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Viktig       | -      | 60,0%    | 41,7%    | 6,2%     | 40,0%  | 37,5% |
| Svært viktig | -      | 26,7%    | 25,0%    | 50,0%    | 20,0%  | 30,6% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere løsning for syklende i kryss

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 13,3%    | 16,7%    | 25,0%    | 0,0%   | 16,7% |
| Litt viktig  | -      | 26,7%    | 38,9%    | 12,5%    | 20,0%  | 29,2% |
| Viktig       | -      | 40,0%    | 27,8%    | 43,8%    | 60,0%  | 36,1% |
| Svært viktig | -      | 20,0%    | 16,7%    | 18,8%    | 20,0%  | 18,1% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 13,3%    | 16,7%    | 12,5%    | 20,0%  | 15,3% |
| Litt viktig  | -      | 13,3%    | 16,7%    | 18,8%    | 20,0%  | 16,7% |
| Viktig       | -      | 66,7%    | 55,6%    | 25,0%    | 60,0%  | 51,4% |
| Svært viktig | -      | 6,7%     | 11,1%    | 43,8%    | 0,0%   | 16,7% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Eget sykkelfelt i veibanen

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 46,7%    | 16,7%    | 12,5%    | 20,0%  | 22,2% |
| Litt viktig  | -      | 6,7%     | 27,8%    | 31,2%    | 40,0%  | 25,0% |
| Viktig       | -      | 33,3%    | 41,7%    | 31,2%    | 40,0%  | 37,5% |
| Svært viktig | -      | 13,3%    | 13,9%    | 25,0%    | 0,0%   | 15,3% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 10. b) Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?

Krysset med: 16) Din alder?

|          | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|----------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ja       | -      | 85,7%    | 21,4%    | 20,0%    | -      | 38,5% |
| Nei      | -      | 14,3%    | 78,6%    | 40,0%    | -      | 53,8% |
| Vet ikke | -      | 0,0%     | 0,0%     | 40,0%    | -      | 7,7%  |
| I alt    | 0      | 7        | 14       | 5        | 0      | 26    |

### 10. a) Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?

Krysset med: 16) Din alder?

|       | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ja    | -      | 12,5%    | 12,5%    | 28,6%    | -      | 16,1% |
| Nei   | -      | 87,5%    | 87,5%    | 71,4%    | -      | 83,9% |
| I alt | 0      | 8        | 16       | 7        | 0      | 31    |

### 9) Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f. eks. å bringe/hente barn i barnehage?

Krysset med: 16) Din alder?

|                      | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|----------------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Nei                  | -      | 31,2%    | 55,3%    | 88,9%    | 100,0% | 60,5% |
| Ja, 1-2 dager i uken | -      | 0,0%     | 17,0%    | 5,6%     | 0,0%   | 10,5% |
| Ja, 3-4 dager i uken | -      | 25,0%    | 14,9%    | 0,0%     | 0,0%   | 12,8% |
| Ja, 5 dager i uken   | -      | 43,8%    | 12,8%    | 5,6%     | 0,0%   | 16,3% |
| I alt                | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Egen gang- og sykkelvei

Krysset med: 16) Din alder?

|              | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ikke viktig  | -      | 13,3%    | 8,3%     | 12,5%    | 0,0%   | 9,7%  |
| Litt viktig  | -      | 20,0%    | 8,3%     | 12,5%    | 20,0%  | 12,5% |
| Viktig       | -      | 26,7%    | 36,1%    | 12,5%    | 0,0%   | 26,4% |
| Svært viktig | -      | 40,0%    | 47,2%    | 62,5%    | 80,0%  | 51,4% |
| I alt        | 0      | 15       | 36       | 16       | 5      | 72    |

### 8) Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass?

Krysset med: 16) Din alder?

|        | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| 0-2 km | -      | 12,5%    | 8,5%     | 5,6%     | 0,0%   | 8,1%  |

|            | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| 3-4 km     | -      | 25,0%    | 14,9%    | 22,2%    | 20,0%  | 18,6% |
| 5-10 km    | -      | 37,5%    | 31,9%    | 33,3%    | 40,0%  | 33,7% |
| 10-12 km   | -      | 6,2%     | 10,6%    | 5,6%     | 20,0%  | 9,3%  |
| Over 12 km | -      | 18,8%    | 34,0%    | 33,3%    | 20,0%  | 30,2% |
| I alt      | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

### 7) Er det parkeringsavgift for bil ved din arbeidsplass?

Krysset med: 16) Din alder?

|          | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|----------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ja       | -      | 100,0%   | 95,7%    | 83,3%    | 60,0%  | 91,9% |
| Nei      | -      | 0,0%     | 4,3%     | 16,7%    | 40,0%  | 8,1%  |
| Vet ikke | -      | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%   | 0,0%  |
| I alt    | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

### 6) Hvor mange biler finnes det i din husstand?

Krysset med: 16) Din alder?

|       | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| 1     | -      | 62,5%    | 48,9%    | 52,9%    | 40,0%  | 51,8% |
| 2     | -      | 37,5%    | 48,9%    | 35,3%    | 60,0%  | 44,7% |
| 3     | -      | 0,0%     | 2,1%     | 5,9%     | 0,0%   | 2,4%  |
| 4     | -      | 0,0%     | 0,0%     | 5,9%     | 0,0%   | 1,2%  |
| I alt | 0      | 16       | 47       | 17       | 5      | 85    |

### 5) Har du fast tilgang til bil?

Krysset med: 16) Din alder?

|                                     | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------------------------------------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Nei                                 | -      | 6,2%     | 2,2%     | 0,0%     | 0,0%   | 2,4%  |
| Ja, disponerer bil sammen med andre | -      | 25,0%    | 34,8%    | 33,3%    | 20,0%  | 31,8% |
| Ja, disponerer bil alene            | -      | 68,8%    | 63,0%    | 66,7%    | 80,0%  | 65,9% |
| I alt                               | 0      | 16       | 46       | 18       | 5      | 85    |

### 4) Har du førerkort for bil?

Krysset med: 16) Din alder?

|       | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt  |
|-------|--------|----------|----------|----------|--------|--------|
| Ja    | -      | 100,0%   | 100,0%   | 100,0%   | 100,0% | 100,0% |
| Nei   | -      | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%   | 0,0%   |
| I alt | 0      | 15       | 47       | 18       | 5      | 85     |

### 3) Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand?

Krysset med: 16) Din alder?

|       | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|-------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Ja    | -      | 87,5%    | 95,7%    | 94,4%    | 100,0% | 94,2% |
| Nei   | -      | 12,5%    | 4,3%     | 5,6%     | 0,0%   | 5,8%  |
| I alt | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

### 2) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass i dag. Flere svar mulig.

Krysset med: 16) Din alder?

|   | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|---|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Til fots (hele veien)                       | -      | 12,5%    | 6,4%     | 22,2%    | 20,0%  | 11,6% |
| Sykkel (hele veien)                         | -      | 6,2%     | 14,9%    | 16,7%    | 40,0%  | 15,1% |
| MC/moped (hele veien)                       | -      | 0,0%     | 2,1%     | 0,0%     | 0,0%   | 1,2%  |
| Bil (hele veien) som fører                  | -      | 75,0%    | 61,7%    | 44,4%    | 40,0%  | 59,3% |
| Bil (hele veien) som passasjer              | -      | 6,2%     | 10,6%    | 5,6%     | 0,0%   | 8,1%  |
| Kollektivtransport (hele veien)             | -      | 0,0%     | 2,1%     | 0,0%     | 0,0%   | 1,2%  |
| Kombinasjon av bil og kollektivtransport    | -      | 0,0%     | 6,4%     | 11,1%    | 0,0%   | 5,8%  |
| Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport | -      | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%   | 0,0%  |
| Drosje                                      | -      | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%     | 0,0%   | 0,0%  |
| Annet                                       | -      | 6,2%     | 0,0%     | 5,6%     | 0,0%   | 2,3%  |
| I alt                                       | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

### 17) Kjønn?

Krysset med: 16) Din alder?

|        | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--------|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Mann   | -      | 50,0%    | 46,8%    | 66,7%    | 100,0% | 54,7% |
| Kvinne | -      | 50,0%    | 53,2%    | 33,3%    | 0,0%   | 45,3% |
| I alt  | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

## 18) Din sivilstand?

Krysset med: 16) Din alder?

|  | <29 år | 30-39 år | 40-49 år | 50-59 år | >59 år | I alt |
|--|--------|----------|----------|----------|--------|-------|
| Enslig uten barn yngre enn 12 år         | -      | 25,0%    | 12,8%    | 11,1%    | 20,0%  | 15,1% |
| Enslig med barn yngre enn 12 år          | -      | 0,0%     | 6,4%     | 0,0%     | 0,0%   | 3,5%  |
| Gift/samboende uten barn yngre enn 12 år | -      | 0,0%     | 34,0%    | 83,3%    | 80,0%  | 40,7% |
| Gift/samboende med barn yngre enn 12 år  | -      | 75,0%    | 46,8%    | 5,6%     | 0,0%   | 40,7% |
| I alt                                    | 0      | 16       | 47       | 18       | 5      | 86    |

## Kryssanalyse – kjønn

### 15) Er du kjent med tiltakene din arbeidsplass tilbyr sine ansatte med tanke på sykling til arbeid (se tabell spørsmål 14)

Krysset med: 17) Kjønn?

|                        | Mann  | Kvinne | I alt |
|------------------------|-------|--------|-------|
| Ja                     | 40,0% | 59,4%  | 48,6% |
| Nei                    | 15,0% | 6,2%   | 11,1% |
| Noen av dem, ikke alle | 45,0% | 34,4%  | 40,3% |
| I alt                  | 40    | 32     | 72    |

### 14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tørkeskap

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 42,5% | 56,2%  | 48,6% |
| Litt viktig  | 15,0% | 21,9%  | 18,1% |
| Viktig       | 27,5% | 12,5%  | 20,8% |
| Svært viktig | 15,0% | 9,4%   | 12,5% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Tilbud om å låne DSB sykkel i arbeidstiden

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 75,0% | 75,0%  | 75,0% |
| Litt viktig  | 12,5% | 15,6%  | 13,9% |
| Viktig       | 10,0% | 9,4%   | 9,7%  |
| Svært viktig | 2,5%  | 0,0%   | 1,4%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Avgiftsbelagte parkeringsplasser

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 55,0% | 50,0%  | 52,8% |
| Litt viktig  | 32,5% | 18,8%  | 26,4% |
| Viktig       | 7,5%  | 18,8%  | 12,5% |
| Svært viktig | 5,0%  | 12,5%  | 8,3%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj- og garderobefasiliteter

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 27,5% | 37,5%  | 31,9% |
| Litt viktig  | 12,5% | 28,1%  | 19,4% |
| Viktig       | 17,5% | 15,6%  | 16,7% |
| Svært viktig | 42,5% | 18,8%  | 31,9% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Utendørs sykkelparkering

Krysset med: 17) Kjønn?

|             | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig | 37,5% | 31,2%  | 34,7% |

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Litt viktig  | 27,5% | 25,0%  | 26,4% |
| Viktig       | 30,0% | 31,2%  | 30,6% |
| Svært viktig | 5,0%  | 12,5%  | 8,3%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Innendørs sykkelparkering

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 10,0% | 18,8%  | 13,9% |
| Litt viktig  | 22,5% | 37,5%  | 29,2% |
| Viktig       | 30,0% | 28,1%  | 29,2% |
| Svært viktig | 37,5% | 15,6%  | 27,8% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

14) I tabellen under vises tiltak DSB i Tønsberg tilbyr sine ansatte som sykler til arbeid. Hvilken betydning har de ulike tiltakene for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelkampanje

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 52,5% | 62,5%  | 56,9% |
| Litt viktig  | 27,5% | 21,9%  | 25,0% |
| Viktig       | 15,0% | 15,6%  | 15,3% |
| Svært viktig | 5,0%  | 0,0%   | 2,8%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

13) Hva er maksimal akseptabel gangavstand fra sykkelparkering til målpunkt for deg?

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| 0-20m        | 15,0% | 12,5%  | 13,9% |
| 20-50m       | 37,5% | 40,6%  | 38,9% |
| 50-100m      | 22,5% | 31,2%  | 26,4% |
| 100-200m     | 25,0% | 12,5%  | 19,4% |
| Mer enn 200m | 0,0%  | 3,1%   | 1,4%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |



12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Tilstrekkelig med plasser

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 0,0%  | 6,2%   | 2,8%  |
| Litt viktig  | 7,5%  | 9,4%   | 8,3%  |
| Viktig       | 32,5% | 40,6%  | 36,1% |
| Svært viktig | 60,0% | 43,8%  | 52,8% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å ta i bruk

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 2,5%  | 9,4%   | 5,6%  |
| Litt viktig  | 15,0% | 28,1%  | 20,8% |
| Viktig       | 52,5% | 34,4%  | 44,4% |
| Svært viktig | 30,0% | 28,1%  | 29,2% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Utforming som passer alle sykkeltyper

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 10,0% | 25,0%  | 16,7% |
| Litt viktig  | 17,5% | 15,6%  | 16,7% |
| Viktig       | 45,0% | 37,5%  | 41,7% |
| Svært viktig | 27,5% | 21,9%  | 25,0% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning

### for om du sykler til arbeid? - Sikkerhet mot tyveri (avlåst eller overvåket rom, eller mulighet for å låse fast til stativ)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 2,5%  | 9,4%   | 5,6%  |
| Litt viktig  | 2,5%  | 9,4%   | 5,6%  |
| Viktig       | 25,0% | 40,6%  | 31,9% |
| Svært viktig | 70,0% | 40,6%  | 56,9% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Beskyttelse mot vær (regn, snø)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 7,5%  | 9,4%   | 8,3%  |
| Litt viktig  | 15,0% | 31,2%  | 22,2% |
| Viktig       | 40,0% | 43,8%  | 41,7% |
| Svært viktig | 37,5% | 15,6%  | 27,8% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Kort avstand til målpunkt (f.eks. avstand fra sykkelparkering til inngang til arbeidsplass)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 5,0%  | 18,8%  | 11,1% |
| Litt viktig  | 12,5% | 12,5%  | 12,5% |
| Viktig       | 40,0% | 40,6%  | 40,3% |
| Svært viktig | 42,5% | 28,1%  | 36,1% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Innbydende utforming (god adkomst, opplyst, pene stativer og/eller bygninger, høyt nivå for vedlikehold og rengjøring)

Krysset med: 17) Kjønn?

|             | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig | 45,0% | 43,8%  | 44,4% |

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Litt viktig  | 30,0% | 34,4%  | 31,9% |
| Viktig       | 20,0% | 18,8%  | 19,4% |
| Svært viktig | 5,0%  | 3,1%   | 4,2%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

12) Statens vegvesen har utformet en liste med ideelle kvalitetskrav til sykkelparkering med tanke på plassering og utforming av sykkelparkering. Hvilke av følgende kvalitetskrav til sykkelparkering har/vil ha størst betydning for om du sykler til arbeid? - Lett å få øye på (selvforklarende og/eller god skilting/oppmerking)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 45,0% | 46,9%  | 45,8% |
| Litt viktig  | 35,0% | 34,4%  | 34,7% |
| Viktig       | 15,0% | 18,8%  | 16,7% |
| Svært viktig | 5,0%  | 0,0%   | 2,8%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - At arbeidsgiver motiverer til sykling f. eks. gjennom premiering

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 50,0% | 43,8%  | 47,2% |
| Litt viktig  | 27,5% | 31,2%  | 29,2% |
| Viktig       | 17,5% | 21,9%  | 19,4% |
| Svært viktig | 5,0%  | 3,1%   | 4,2%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Parkeringsavgift for bil på arbeidsplass

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 50,0% | 43,8%  | 47,2% |
| Litt viktig  | 27,5% | 28,1%  | 27,8% |
| Viktig       | 15,0% | 25,0%  | 19,4% |
| Svært viktig | 7,5%  | 3,1%   | 5,6%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sykkelparkering under tak

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 10,0% | 31,2%  | 19,4% |
| Litt viktig  | 32,5% | 37,5%  | 34,7% |
| Viktig       | 35,0% | 28,1%  | 31,9% |
| Svært viktig | 22,5% | 3,1%   | 13,9% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Avlåst sykkelparkering

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 12,5% | 31,2%  | 20,8% |
| Litt viktig  | 10,0% | 18,8%  | 13,9% |
| Viktig       | 42,5% | 46,9%  | 44,4% |
| Svært viktig | 35,0% | 3,1%   | 20,8% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Dusj-/garderobefasiliteter på arbeidsplass

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 20,0% | 31,2%  | 25,0% |
| Litt viktig  | 17,5% | 34,4%  | 25,0% |
| Viktig       | 22,5% | 15,6%  | 19,4% |
| Svært viktig | 40,0% | 18,8%  | 30,6% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre skilting, oppmerking o.l. for syklister

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 35,0% | 25,0%  | 30,6% |
| Litt viktig  | 30,0% | 40,6%  | 34,7% |
| Viktig       | 20,0% | 34,4%  | 26,4% |
| Svært viktig | 15,0% | 0,0%   | 8,3%  |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere steder å krysse bilveien (gangfelt, sikt, belysning osv.)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 15,0% | 15,6%  | 15,3% |
| Litt viktig  | 27,5% | 31,2%  | 29,2% |
| Viktig       | 40,0% | 31,2%  | 36,1% |
| Svært viktig | 17,5% | 21,9%  | 19,4% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre vedlikehold av vegen/gang- og sykkelveien (snø, grus, avfall)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 15,0% | 15,6%  | 15,3% |
| Litt viktig  | 20,0% | 12,5%  | 16,7% |
| Viktig       | 35,0% | 40,6%  | 37,5% |
| Svært viktig | 30,0% | 31,2%  | 30,6% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Sikrere løsning for syklende i kryss

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 15,0% | 18,8%  | 16,7% |
| Litt viktig  | 30,0% | 28,1%  | 29,2% |
| Viktig       | 37,5% | 34,4%  | 36,1% |
| Svært viktig | 17,5% | 18,8%  | 18,1% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Bedre standard på veien/gang- og sykkelveien (asfalt, bredde o.l.)

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 12,5% | 18,8%  | 15,3% |
| Litt viktig  | 15,0% | 18,8%  | 16,7% |
| Viktig       | 55,0% | 46,9%  | 51,4% |
| Svært viktig | 17,5% | 15,6%  | 16,7% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Eget sykkelfelt i veibanen

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 20,0% | 25,0%  | 22,2% |
| Litt viktig  | 30,0% | 18,8%  | 25,0% |
| Viktig       | 37,5% | 37,5%  | 37,5% |
| Svært viktig | 12,5% | 18,8%  | 15,3% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 10. b) Er det tenkelig at du noen gang kommer til å sykle til arbeidsplassen din?

Krysset med: 17) Kjønn?

|          | Mann  | Kvinne | I alt |
|----------|-------|--------|-------|
| Ja       | 35,7% | 41,7%  | 38,5% |
| Nei      | 50,0% | 58,3%  | 53,8% |
| Vet ikke | 14,3% | 0,0%   | 7,7%  |
| I alt    | 14    | 12     | 26    |

### 10. a) Har du noen gang syklet til arbeidsplassen din?

Krysset med: 17) Kjønn?

|       | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------|-------|--------|-------|
| Ja    | 22,2% | 7,7%   | 16,1% |
| Nei   | 77,8% | 92,3%  | 83,9% |
| I alt | 18    | 13     | 31    |

### 9) Har du faste forpliktelser som medfører stopp på din reise til eller fra arbeid, som f. eks. å bringe/hente barn i barnehage?

Krysset med: 17) Kjønn?

|                      | Mann  | Kvinne | I alt |
|----------------------|-------|--------|-------|
| Nei                  | 66,0% | 53,8%  | 60,5% |
| Ja, 1-2 dager i uken | 8,5%  | 12,8%  | 10,5% |
| Ja, 3-4 dager i uken | 10,6% | 15,4%  | 12,8% |
| Ja, 5 dager i uken   | 14,9% | 17,9%  | 16,3% |
| I alt                | 47    | 39     | 86    |

### 11) Hvilke av følgende tiltak har størst betydning for om du velger å sykle til arbeid? - Egen gang- og sykkelvei

Krysset med: 17) Kjønn?

|              | Mann  | Kvinne | I alt |
|--------------|-------|--------|-------|
| Ikke viktig  | 12,5% | 6,2%   | 9,7%  |
| Litt viktig  | 15,0% | 9,4%   | 12,5% |
| Viktig       | 17,5% | 37,5%  | 26,4% |
| Svært viktig | 55,0% | 46,9%  | 51,4% |
| I alt        | 40    | 32     | 72    |

### 8) Hvor langt er det mellom ditt hjem og din arbeidsplass?

Krysset med: 17) Kjønn?

|            | Mann  | Kvinne | I alt |
|------------|-------|--------|-------|
| 0-2 km     | 8,5%  | 7,7%   | 8,1%  |
| 3-4 km     | 14,9% | 23,1%  | 18,6% |
| 5-10 km    | 34,0% | 33,3%  | 33,7% |
| 10-12 km   | 8,5%  | 10,3%  | 9,3%  |
| Over 12 km | 34,0% | 25,6%  | 30,2% |
| I alt      | 47    | 39     | 86    |

### 7) Er det parkeringsavgift for bil ved din arbeidsplass?

Krysset med: 17) Kjønn?

|          | Mann  | Kvinne | I alt |
|----------|-------|--------|-------|
| Ja       | 89,4% | 94,9%  | 91,9% |
| Nei      | 10,6% | 5,1%   | 8,1%  |
| Vet ikke | 0,0%  | 0,0%   | 0,0%  |
| I alt    | 47    | 39     | 86    |

### 6) Hvor mange biler finnes det i din husstand?

Krysset med: 17) Kjønn?

|       | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------|-------|--------|-------|
| 1     | 60,9% | 41,0%  | 51,8% |
| 2     | 37,0% | 53,8%  | 44,7% |
| 3     | 2,2%  | 2,6%   | 2,4%  |
| 4     | 0,0%  | 2,6%   | 1,2%  |
| I alt | 46    | 39     | 85    |

### 5) Har du fast tilgang til bil?

Krysset med: 17) Kjønn?

|                                     | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------------------------------------|-------|--------|-------|
| Nei                                 | 2,1%  | 2,6%   | 2,4%  |
| Ja, disponerer bil sammen med andre | 34,0% | 28,9%  | 31,8% |
| Ja, disponerer bil alene            | 63,8% | 68,4%  | 65,9% |
| I alt                               | 47    | 38     | 85    |

### 4) Har du førerkort for bil?

Krysset med: 17) Kjønn?

|       | Mann   | Kvinne | I alt  |
|-------|--------|--------|--------|
| Ja    | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| Nei   | 0,0%   | 0,0%   | 0,0%   |
| I alt | 47     | 38     | 85     |

### 3) Har du egen sykkel eller tilgang til sykkel i brukbar stand?

Krysset med: 17) Kjønn?

|       | Mann  | Kvinne | I alt |
|-------|-------|--------|-------|
| Ja    | 91,5% | 97,4%  | 94,2% |
| Nei   | 8,5%  | 2,6%   | 5,8%  |
| I alt | 47    | 39     | 86    |

### 2) Reisemiddel mellom hjem og arbeidsplass i dag. Flere svar mulig.

Krysset med: 17) Kjønn?

|   | Mann  | Kvinne | I alt |
|---|-------|--------|-------|
| Til fots (hele veien)                       | 12,8% | 10,3%  | 11,6% |
| Sykkel (hele veien)                         | 21,3% | 7,7%   | 15,1% |
| MC/moped (hele veien)                       | 2,1%  | 0,0%   | 1,2%  |
| Bil (hele veien) som fører                  | 55,3% | 64,1%  | 59,3% |
| Bil (hele veien) som passasjer              | 6,4%  | 10,3%  | 8,1%  |
| Kollektivtransport (hele veien)             | 0,0%  | 2,6%   | 1,2%  |
| Kombinasjon av bil og kollektivtransport    | 8,5%  | 2,6%   | 5,8%  |
| Kombinasjon av sykkel og kollektivtransport | 0,0%  | 0,0%   | 0,0%  |
| Drosje                                      | 0,0%  | 0,0%   | 0,0%  |
| Annet                                       | 2,1%  | 2,6%   | 2,3%  |
| I alt                                       | 47    | 39     | 86    |

### 18) Din sivilstand?

Krysset med: 17) Kjønn?

|                                  | Mann  | Kvinne | I alt |
|----------------------------------|-------|--------|-------|
| Enslig uten barn yngre enn 12 år | 19,1% | 10,3%  | 15,1% |
| Enslig med barn yngre enn 12 år  | 0,0%  | 7,7%   | 3,5%  |



|  | Mann  | Kvinne | I alt |
|--|-------|--------|-------|
| Gift/samboende uten barn yngre enn 12 år | 42,6% | 38,5%  | 40,7% |
| Gift/samboende med barn yngre enn 12 år  | 38,3% | 43,6%  | 40,7% |
| I alt                                    | 47    | 39     | 86    |

## 16) Din alder?

Krysset med: 17) Kjønn?

|          | Mann  | Kvinne | I alt |
|----------|-------|--------|-------|
| <29 år   | 0,0%  | 0,0%   | 0,0%  |
| 30-39 år | 17,0% | 20,5%  | 18,6% |
| 40-49 år | 46,8% | 64,1%  | 54,7% |
| 50-59 år | 25,5% | 15,4%  | 20,9% |
| >59 år   | 10,6% | 0,0%   | 5,8%  |
| I alt    | 47    | 39     | 86    |