

**Sammendrag:**

# **Sykkelbyundersøkelsen i Region Sør 2010**

**Undersøkelsen viser en generell økning i sykkelbruken i de fem sykkelbyene i Region sør fra 2006 til 2010. Det er imidlertid ikke noen systematisk større økning i sykkelbruken i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik. Det er heller ikke en høyere andel som sier de sykler mer enn tidligere i sykkelbyene enn i andre undersøkte byer. Det er derfor lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen man har funnet i tidsperioden.**

## **Bakgrunn**

Statens vegvesen Region sør gjennomførte i 2006 og 2008 undersøkelser av sykkelbruken i "sykkelbyene" i region sør dvs. Kongsberg, Sandefjord, Notodden, Grimstad og Mandal . I 2010 ble Transportøkonomisk institutt engasjert for å gjennomføre en etterundersøkelse av sykkelbyene for å kartlegge om innsatsen hadde bedret forholdene for sykling og økt bruken av sykkel. Larvik ble inkludert i undersøkelsen som kontrollby. I tillegg ble det gjennomført en førundersøkelse for Hønefoss. I alt ble 5.600 personer intervjuet per telefon.

## **Sykkelaktivitet i sykkelbyene**

Undersøkelsen viste at over 72 % av de spurte hadde benyttet sykkel i løpet av det siste året. Andelen som hadde syklet i løpet av året var størst i Mandal (80 %) og minst i Notodden (62 %). Nesten alle svarte at de syklet om sommeren og våren, mens kun 13 % svarte at de syklet om vinteren. Formålet med sykkelturene var i hovedsak knyttet til reiser i fritiden. Formål som *å sykle på tur, i ærend eller som trening* var kategoriene med flest svar.

For å få mer kunnskap om sykkelvaner ble respondentene spurt om de hadde syklet på dagen før intervjuet. I snitt var det 20 % som hadde syklet dagen før. Andelen varierte fra 31 % i Mandal til 11 % i Notodden. Antall sykkelturer per syklist varierte mellom 2,17 i Hønefoss og 2,46 i Kongsberg. Når det gjaldt avstand, var det flest turer under 5 km (41%). Her var det liten forskjell mellom kommunene. På grunn av uklarheter om definisjonen av en sykkeltur blant de som foretok intervjuene, er data for antall sykkelreiser og avstand korrigert. Dette innebærer at tallene må tolkes med en viss forsiktighet.

Hovedformålet med sykkelturene var knyttet til fritiden. Det var imidlertid noen variasjoner i de ulike byene. Kongsberg hadde en høy andel jobb- og skolereiser, mens sykkel i hovedsak var et fritidsreisemiddel i Mandal.

De fleste syklistene følte seg svært trygge eller ganske trygge (84 %) på de strekningene de syklet på. Her var det liten variasjon mellom kommunene. Få av respondentene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist de siste to årene (4,4 % av hele utvalget).

### **Kjennskap og holdning til sykkelbyprosjektet**

Omtrent 70 % av de spurte kjente til Sykkelpbyprosjektet. Det er imidlertid verdt å merke seg at både i Larvik og i Hønefoss var det om lag 30 % som sa de kjente til prosjektet, selv om disse to byene ikke er sykkelbyer. 75 % av de som kjente til prosjektet, var positive. Størst andel positive var det i Hønefoss og Notodden (84 %). Størst andel negative holdninger til prosjektet var det i Grimstad (24 %) og Mandal (10 %).

### **Effekt av sykkelbyprosjektet på sykkelbruk**

Undersøkelsen viste en generell økning i alle de målte indikatorene på sykling fra 2006 til 2010. Dette gjelder både andel som syklet, antall turer og antall kilometer per tur. Det knytter seg imidlertid en viss usikkerhet til måten de to siste variablene er målt på, og da særlig til antall kilometer. Ser man kun på andel som har syklet på registreringsdagen, har det vært en betydelig økning i alle byene. Denne økningen er imidlertid ikke større i sykkelbyene enn i kontrollbyen Larvik.

Det er heller ikke en høyere andel som sier de sykler mer enn tidligere i sykkelbyene enn i kontrollbyene Larvik og Hønefoss. Det er derfor lite som tyder på at sykkelbyprosjektene har hatt noen effekt på sykkelbruken, utover den generelle økningen som har funnet sted i tidsperioden.