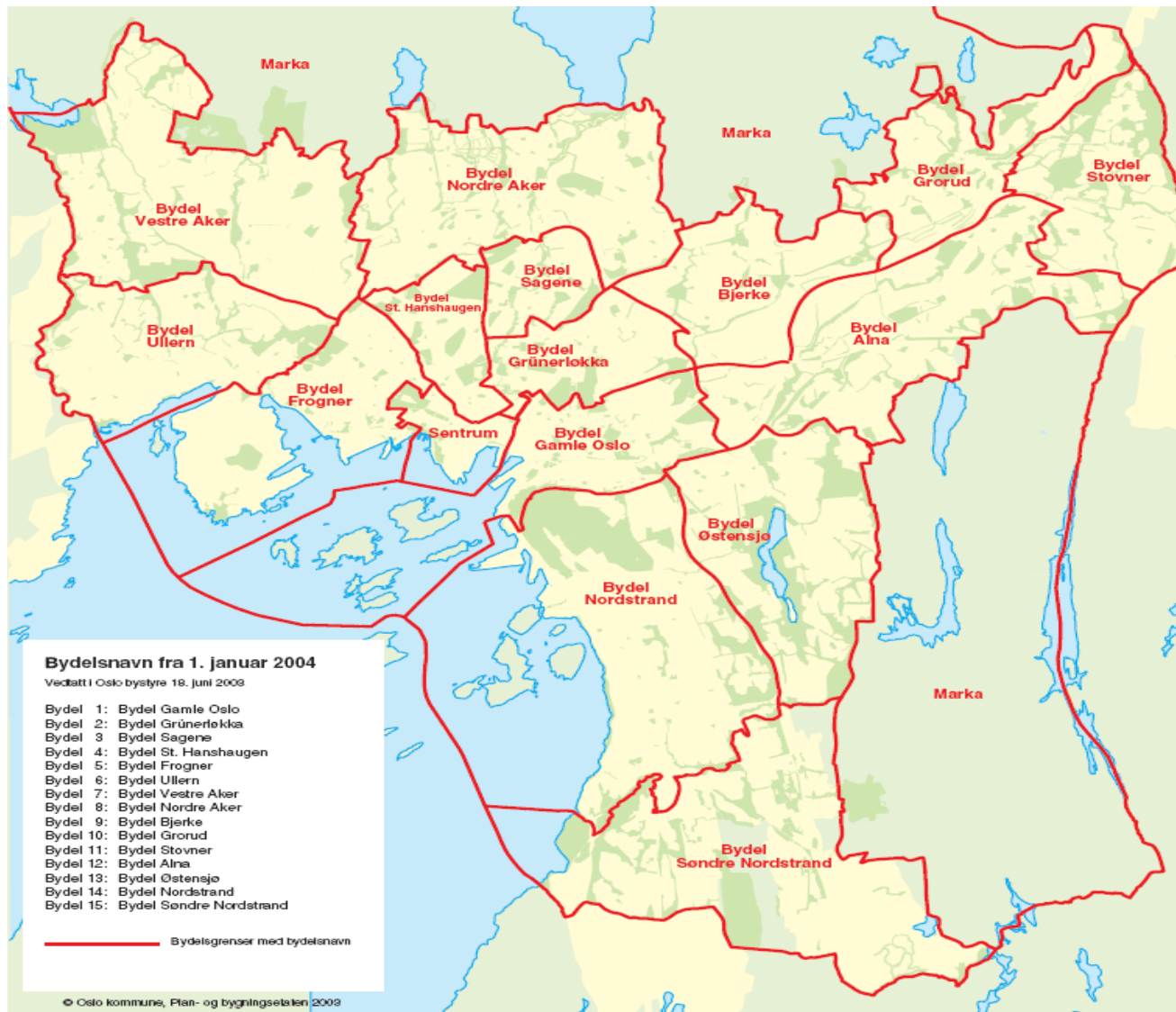




Oslo kommune

Reisevaneundersøkelse (RVU) for Oslo 2013



Oppdrag:

Reisevaneundersøkelse for Oslo

Bestiller:

Oslo kommune v/Sykkelprosjektet

Kontaktperson bestiller:

Lisbeth Aalberg og Rune Gjøs

Kontaktperson Markör:

Niklas Carlsson

Prosjektleder og forfatter Markör:

Niklas Carlsson og Fanny Wigeborn

Statistikk- og dataansvarlig Markör:

Åke Fredlund og Fanny Wigeborn

Administrativt ansvarlig Markör:

Angela Fronda

Undersøkelsesperiode:

Høsten 2013

Innhold

Sammendrag	4
Undersøkelsens opplegg og rapportering	5
Resultater	6
Antall reiser	6
Reisenes fordeling på transportmiddel ved ulike dagtyper	8
Reisenes fordeling på transportmiddel for menn og kvinner	12
Reisenes fordeling på transportmiddel for ulike aldersgrupper	15
Reisenes fordeling basert på formål med reisen	17
Reisenes fordeling på transportmiddel for ulike sysselsettinger	18
Reiser i de enkelte bydelene	19
Sykkelreisenes start- og målpunkter	22
Andel sykkelreiser fra Gamle Oslo	22
Andel sykkelreisende fra Grünerløkka	22
Andel sykkelreisende fra Sagene	23
Andel sykkelreisende fra St.Hanshaugen, inklusive sentrum	23
Andel sykkelreisende fra Frogner	24
Andel sykkelreisende fra Ullern	24
Andel sykkelreiser fra Vestre Aker	25
Andel sykkelreiser fra Nordre Aker	25
Andel sykkelreiser fra Bjerke	26
Andel sykkelreiser fra Grorud	26
Andel sykkelreiser fra Stovner	27
Andel sykkelreiser fra Alna	27
Andel sykkelreiser fra Østensjø	28
Andel sykkelreiser fra Nordstrand	28
Andel sykkelreiser fra Søndre Nordstrand	29
Bilandel i de respektive bydelene	29
Reisenes lengde, tid og beregnet trafikkarbeid	30
Sykkelreisenes avstand på hverdager	34
Reisetid og sykling hverdager	35
Reiselengder	36
Sykkelvaner sommerhalvåret og vinterhalvåret	38
Bakgrunnsinformasjon	41
Kjønns- og aldersfordeling	41
Husholdningens tilgang til bil og sykkel	42
Vedlegg 1 Hovedtransportmiddel	43

Sammendrag

Høsten 2013 ble det gjennomført en undersøkelse av reisevaner blant personer i alderen 18 til 75 år bosatt i Oslo kommune. Undersøkelsen omfattet reiser som ble gjennomført med start eller mål innenfor kommunen i den aktuelle aldersgruppen. Grunnlaget for undersøkelsen er reisedagbøker som ble sendt ut til et utvalg innbyggere.

Fokuset var å måle markedsandelen for sykkel, samt å utarbeide et grunnlag for sykkelstrategien som Oslo kommune jobber med høsten 2013 og våren 2014, men reisevaneundersøkelsen kan med fordel brukes som grunnlag i trafikkplanleggingen generelt i kommunen.

Undersøkelsen kompletteres med en rapport om sykkelbruk blant skolebarn og en studie om Osloborgernes holdninger til sykkel. Disse undersøkelsene ble utført i januar og februar 2014.

Denne rapporten gjør ingen analyse av hvilke tiltak som kan være egnet å gjennomføre for å oppnå endringer i fordelingen av transportmidler. Den beskriver kun hvordan reisebildet ser ut på bakgrunn av undersøkelsen. Enkelte referansetall fra andre tilsvarende undersøkelser kan forekomme i rapporten. Nedbrutte deler av resultatene må tolkes med en viss forsiktighet da de enkelte ganger er basert på lave basistall.

På en hverdag ble det målt 1 179 000 reiser, på en lørdag 852 000 og en søndag 652 000 reiser. I gjennomsnitt foretas det 2,6 reiser per dag, og av de som har reist, er middeltallet 3,3 reiser per dag. På lørdager er tilsvarende verdi 2,2 reiser (middel 3,3) og på søndager 1,9 (middel 2,8).

Totalt i Oslo på en hverdag gjøres 36 prosent av reisene med bil, 36 prosent med kollektivtransport, 8 prosent med sykkel, 18 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel). På en lørdag gjøres 43 prosent av reisene med bil, 27 prosent med kollektivtransport, 5 prosent med sykkel, 23 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel). På en søndag gjøres 49 prosent av reisene med bil, 29 prosent med kollektivtransport, 4 prosent med sykkel, 16 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel). Bil og kollektivtransport er den vanligste måten å reise på.

Markedsandelen for sykkel på hverdager er 8,3 prosent. Oslo kommunes mål er 12 prosent innen 2015.

På en hverdag reiser menn og kvinner i like stor utstrekning. På lørdager reiser menn mer, mens kvinner reiser mest på søndager. Av alle sykkelreiser gjøres 61 prosent av menn og 39 prosent av kvinner. Forskjellen mellom kjønnes ulike reisevaner er større for sykkel enn for de andre framkomstmidlene. Generelt sett gjøres de fleste bilreiser av menn og de fleste kollektivtrafikkreiser av kvinner. Sykkelandelen er størst i aldersgruppen 45–59 år og lavest i aldersgruppen 60–75 år. Blant de som sykler er imidlertid aldersgruppen 30–44 den største, da disse utgjør en større gruppe av befolkningen.

Det finnes store variasjoner i reisemønsteret mellom de ulike bydelene. Det er også ulik tilgang til bil og sykkel. Når det gjelder sykkel, er det stor spredning mellom bydelene. Spesielt stor er variasjonen når det gjelder hvor mange kvinner som sykler. Størst sykkelandel har Grünerløkka (15 prosent), St.Hanshaugen (14 prosent) og Frogner (14 prosent). På Grünerløkka gjøres 18 prosent av kvinnes reiser med sykkel, mens sykkelandelen av alle kvinners reiser på Frogner kun er på 10 prosent. Lavest sykkelandel har Alna (1 prosent), Søndre Nordstrand (2 prosent) og Bjerke (3 prosent).

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

prosent. Hvis man ser på formålet med reisen, har reise til arbeid størst andel sykling, nemlig 12 prosent. Lavest sykkelandel har reiser i tjenestesammenheng eller til andre innkjøp enn dagligvarer.

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

Undersøkelsens opplegg og rapportering

Undersøkelsen er gjennomført som en spørreundersøkelse med telefonoppfølging, og omfatter personer i alderen 18–75 år bosatt i Oslo kommune. Undersøkelsen ble utsendt per post, med mulighet for å besvare den via en webkobling. Da undersøkelsen ble gjennomført, var det "vanlig høstvær".

Bruttoutvalgets størrelse var 9000 personer. Nettoutvalget var 8098 personer. Måleperiode var 7. oktober til 18. november, og både hverdager, lørdager og søndager var måledager. Undersøkelsen ble besvart av 2388 personer, hvorav cirka 10 prosent svarte via Internett. Utvalget ble stratifisert over bydeler (15 stk.) og ble jevnt fordelt over ukedagene (mandag til fredag samt lørdag og søndag). Studenter som studerer og bor i Oslo, er ikke nødvendigvis folkeregisterregistrert i Oslo kommune, noe som gjør at de ikke kommer med i utvalget. Dette kan føre til en underrepresentasjon av for eksempel enkelte sykkelandeler.

Intervjupersonene ble bedt om å fylle ut en såkalt reisedagbok, der samtlige reiser/forflytninger som ble gjort på en bestemt dato, skulle rapporteres. Ved de første to påminnelsene ble måledagen flyttet fram nøyaktig én uke for at respondenten skulle kunne gjengi reisebildet så nøyaktig som mulig. Ved telefonpåminnelsen som ble gjennomført et par dager etter siste utsendelse, spurte vi om reisene dagen før. Personer i utvalget som hadde mandag som måledag, ble oppringt på tirsdag.

Den opprinnelige måleperioden omfattet perioden 7. til 25. oktober, inkludert fremflyttede måledager. På grunn av at svarfrekvensen ble lavere enn forventet, ble det bestemt å øke perioden for telefonpåminnelser med ytterligere 2 uker. Dette innebærer at måledagen ble flyttet frem ytterligere 2 uker for å forsøke å innhente flere svar. De siste telefonpåminnelsene ble gjort 18. november. Se reisedagbok i slutten av denne rapporten.

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

Reisenes transportmåte (transportmiddel) er gruppert i såkalte hovedtransportmåter (vedlegg 1). Dette er gjort for å kunne rapportere fordelinger av transportmåter. I datamaterialet kan man også hente ut opplysninger om kombinerte transportmåter, det vil si der det er brukt mer enn ett transportmiddel for en reise. I tabeller og diagrammer angis tallene fordelt i prosent, hvis ikke annet er angitt. Summen av fordelingene er ikke alltid 100 prosent på grunn av avrundinger.

Rapportering av hverdagsreiser er fordelt over de 15 bydelene, mens det for lørdager og søndager er en grovere inndeling på 4 områder - Oslo nord, sør, øst og vest.

Intervjumaterialet er vektet for å tilsvare befolkningen i området i alderen 18 til 75 år. Det er gjort vektning på kjønn, fire aldersgrupper (18–24 år, 25–44 år, 45–64 år og 65–75 år) samt de 15

geografiske utvalgsområdene. Vær oppmerksom på at alle resultater for reiser gjelder hverdager, med mindre lørdag eller søndag er uttrykkelig angitt.

Resultater

Om man velger å ferdes med bil, buss, sykkel eller til fots, avhenger av en rekke faktorer, som for eksempel kollektivtransporttilbud og -standard, holdninger og kunnskap, restriksjoner og vaner. Resultatene vises som tabeller eller diagrammer. Under tabellene og diagrammene finnes en forklarende tekst. Siden reisevaneundersøkelsen er gjennomført som en del av et sykkelstrategiarbeid, er sykkelbruk markert og fremhevet spesielt i rapporteringen.

Antall reiser

I tabellen angis antall reiser, andelen reiser samt gjennomsnittlig antall reiser fordelt på ulike bakgrunnsvariabler for målgruppen i undersøkelsen (18 til 75 år).

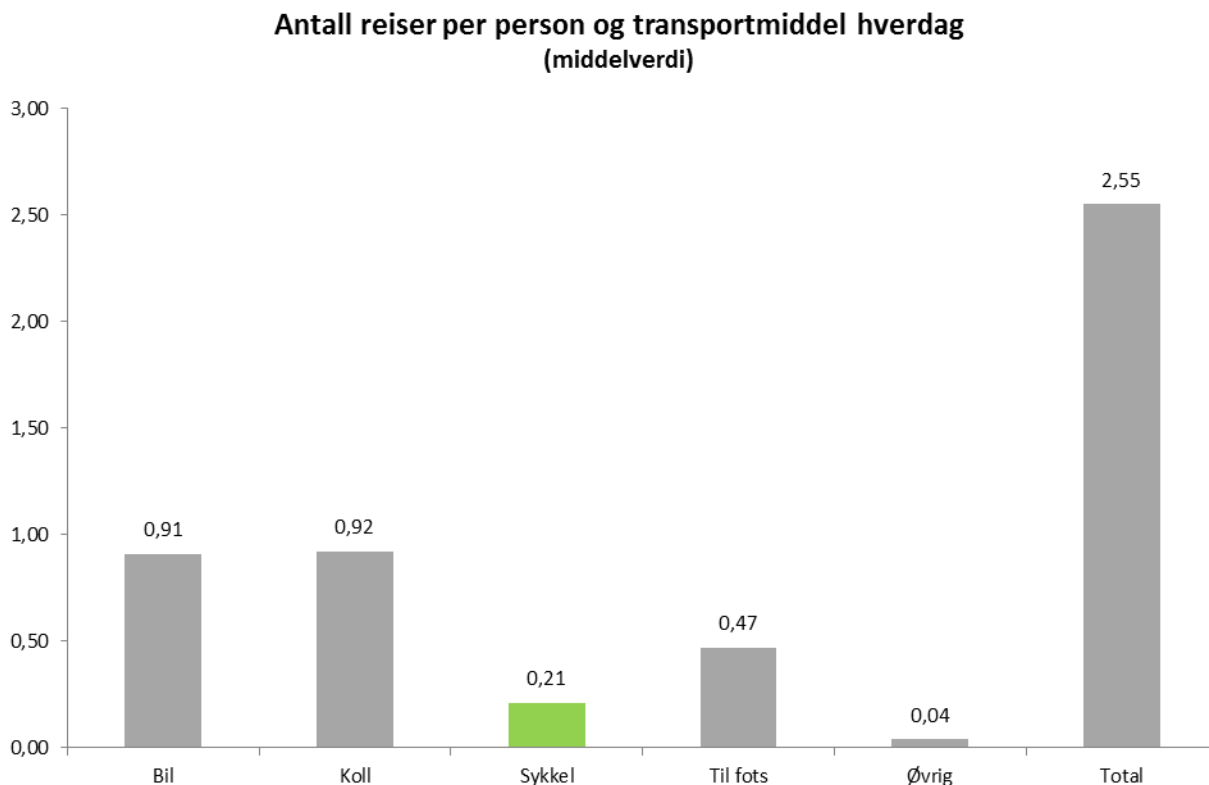
	Antall reiser	Andel reiser (prosent)	Antall personer	Gjennomsnitt reiser
Reiser på hverdag	1 179 249	16	462 184	2,55
Reiser på lørdag	852 488	12	462 184	1,84
Reiser på søndag	652 158	9	462 184	1,41
Reiser på hverdag, menn	594 470	50	231 528	2,57
Reiser på hverdag, kvinner	584 779	50	230 656	2,54
Reiser på hverdag, 18–29 år	339 885	29	121 919	2,79
Reiser på hverdag, 30–44 år	448 455	38	161 707	2,77
Reiser på hverdag, 45–59 år	255 363	22	106 915	2,39
Reiser på hverdag, 60–75 år	135 545	11	71 643	1,89
Reiser på lørdag, menn	464 692	55	231 528	2,01
Reiser på lørdag, kvinner	387 796	45	230 656	1,68
Reiser på søndag, menn	302 011	46	231 528	1,30
Reiser på søndag, kvinner	350 147	54	230 656	1,52

I Oslo kommune gjøres 16 prosent (1 179 249) av alle reiser på en hverdag, 12 prosent (852 488) på lørdag og 9 prosent (652 158) på søndag. Færrest reiser gjøres på søndager. Av alle reiser ble det i gjennomsnitt gjort 2,55 reiser på hverdager, 1,84 på lørdager og 1,41 på søndager.

Menn og kvinner reiser stort sett like mye på hverdager. Menn reiser imidlertid mer på lørdager, mens kvinner reiser mer på søndager. Aldersgruppen 60–75 år reiser minst, mens gruppen 30–44 år står for den største andelen reiser.

Personer som ikke hadde noen reise (forflytning) på måledagen, ble bedt om å angi årsaken til dette. Den vanligste årsaken var at de ikke hadde noen ærender å utrette den aktuelle dagen. Grensen mellom *ingen ærender* og *annen årsak* er flytende, og avhenger av hvordan intervjupersonen formulerer svaret. Totalt ble 72 417 reiser ikke gjort på en hverdag. Av disse oppga 19 prosent

sykdom som forklaring, 22 prosent var bortreiste den aktuelle dagen, 45 prosent anga av de ikke hadde hatt noen ærender, og 14 prosent oppga annen årsak.



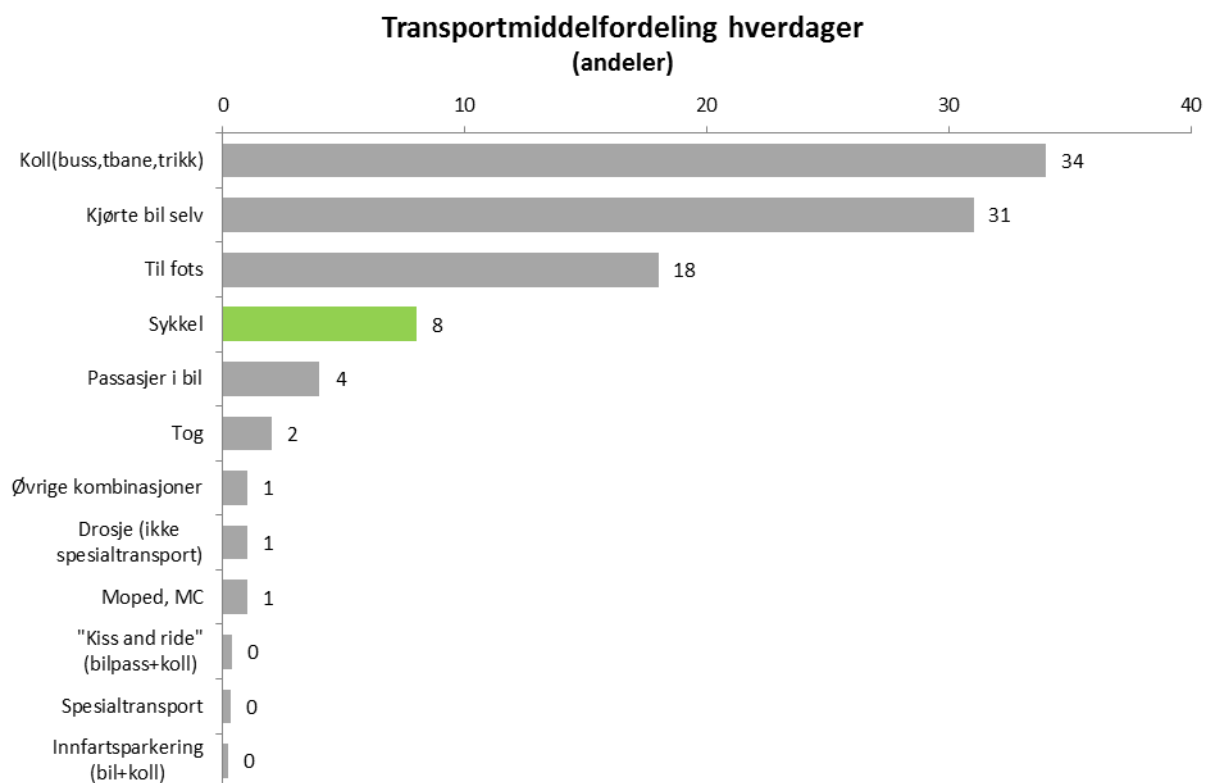
Flest reiser gjøres med bil og kollektivtransport. Andelen bilreiser og kollektivreiser er like høy på hverdager (0,9 reiser per person per dag). Det gjøres 0,5 reiser per person og dag der man bare går til fots, og 0,2 reiser der sykkel var hovedtransportmåte. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) gjorde nordmenn 0,14 reiser daglig med sykkel i 2009, en andel som er redusert fra 0,2 i 1992. Totalt på en hverdag gjør en person gjennomsnittlig 2,6 reiser. Denne beregningen inkluderer også de som ikke har gjort noen reise. Hvis man ekskluderer disse, er verdien 3,3, det vil si middelverdien for de som har gjort reiser på en hverdag. 3,6 er det gjennomsnittlige antallet reiser per person på hverdager og 2,56 på lørdag og søndag, ifølge TØIs måling fra 2009 (inkludert de som ikke reiser). Totalt sett gir dette en verdi på 3,30 reiser per dag og person. I Göteborg er gjennomsnittlig antall reiser 3,5 på hverdager og 3,1 på helg (eksklusive de som ikke reiser) (Trafikkontoret, Göteborg by, 2012).

Personer i alderen 18–44 gjør flest reiser og personer i alderen 60–75 gjør færrest reiser. De som har tilgang til bil og som har førerkort, gjør flere reiser enn gjennomsnittet. Flest reiser gjør også de som bor i villa, har tilgang til sykkel, studerer eller jobber. Sykemeldte og arbeidsledige er grupper som gjør færre reiser enn gjennomsnittet.

Antallet sykkelturer per syklist per hverdag er 3,6 for alle som har oppgitt at de bruker sykkel som transportmåte. Merk at disse ikke trenger å være rene sykkelreiser.

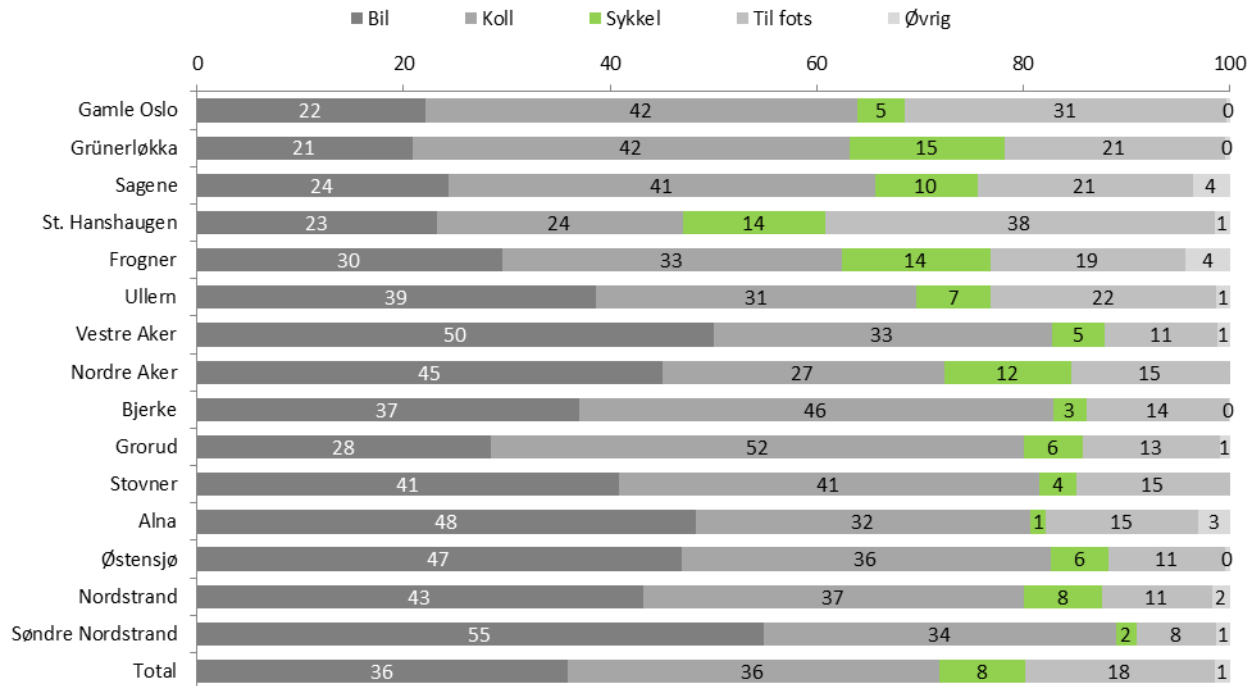
Totalt sett gjøres det cirka 86 000 reiser med sykkel på hverdager. Dette kan sammenlignes med cirka 100 000 sykkelreiser i Göteborg på hverdager (Trafikkontoret, Göteborg by, 2012) og 67 000 sykkelreiser i Örebro kommune per dag på hverdager 2011, hvorav 37 000 av disse i Örebro indre bykjerne. I Uppsala tettsted ble det gjort 96 000 reiser i 2010.

Reisenes fordeling på transportmiddel ved ulike dagtyper



Den vanligste hovedtransportmåten på hverdager er kollektivtransport, som utgjør 34 prosent av alle reiser, etterfulgt av bil (som sjåfør), 31 prosent, og til fots, 18 prosent. Sykkel havner på fjerdeplass av de vanligste hovedtransportmåtene, med en andel på 8 prosent. På lørdager er derimot de vanligste transportmidlene bil (som sjåfør) med 28 prosent og kollektivtransport, 27 prosent. Reiser som hadde sykkel som hovedtransportmiddle, var 5 prosent, det vil si 3 prosentenheter lavere enn på hverdager. På søndager utgjør 38 prosent av alle reiser bruk av bil (som sjåfør), kollektivandelen er den samme som på lørdager (27 prosent), og sykkel utgjør 4 prosent. Det er vanligere å kjøre bil i helgene enn til hverdags, mens reiser med sykkel er vanligere til hverdags.

Transportmiddelfordeling per bydel hverdager (andeler)



Totalt i Oslo på en hverdag gjøres 36 prosent av reisene med bil, 36 prosent med kollektivtransport, 8 prosent med sykkel, 18 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel).

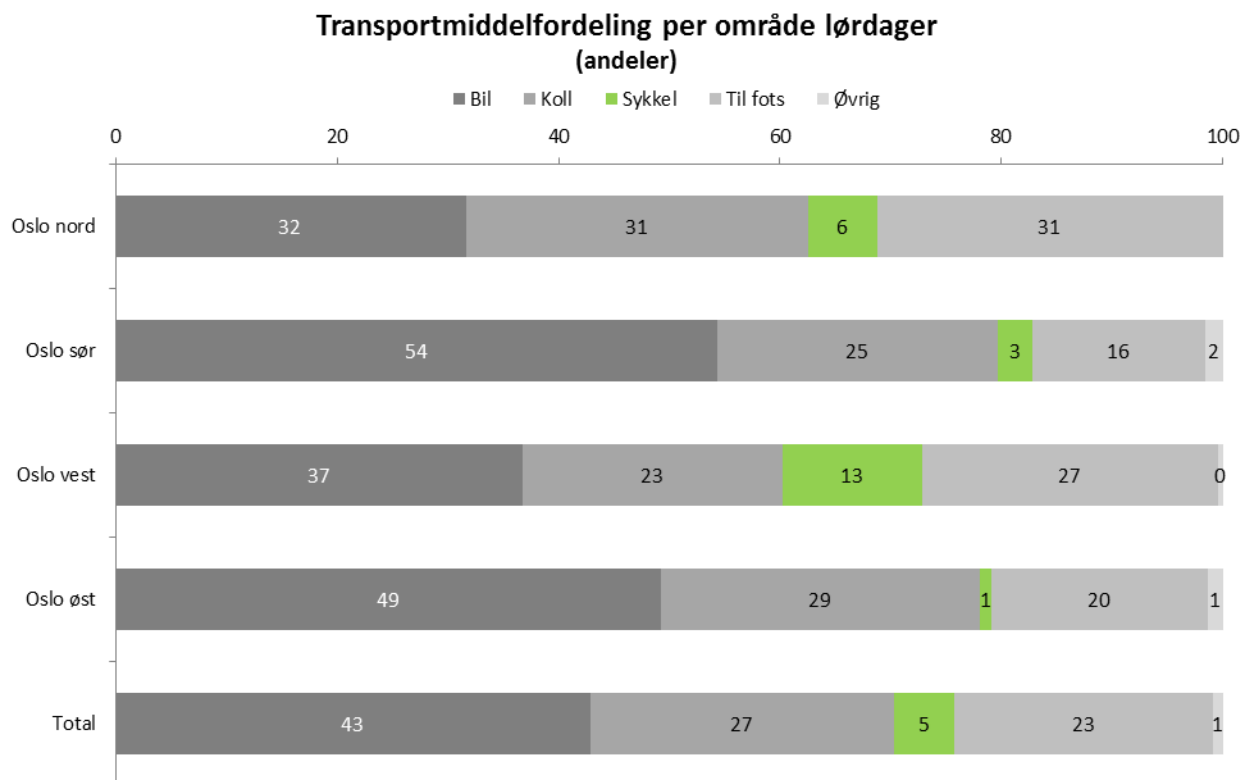
Det er stor variasjon mellom bydelene når det gjelder transportmåte. Søndre Nordstrand (55 prosent) og Vestre Aker (50 prosent) har størst andel reiser med bil. Lavest bilandel har Grünerløkka (21 prosent). Lavest andel kollektivtransport har St.Hanshaugen, der bare 24 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport. Størst andel kollektivreisende har Grovd (52 prosent).

Når det gjelder sykkel, er det stor spredning mellom bydelene. Størst sykkelandel har Grünerløkka (15 prosent), St.Hanshaugen (14 prosent) og Frogner (14 prosent). Lavest sykkelandel har Alna (1 prosent), Søndre Nordstrand (2 prosent) og Bjerke (3 prosent). Andel reiser til fots (altså reiser der man går hele veien) er lavest i Søndre Nordstrand (8 prosent) og størst på St.Hanshaugen (38 prosent). Forskjellene i fordeling av transportmåte mellom bydelene er signifikante på én prosents nivå. Andelen aktive transporter (gang og sykkel) er størst på St.Hanshaugen (52 prosent) og minst i Søndre Nordstrand (10 prosent).

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

Det finnes ingen signifikant sammenheng mellom sykkelandelen for den enkelte bydel og middelinntekten for 2010 for de samme bydelene. Det ble heller ikke påvist sammenheng mellom middelinntekten og bilandel for de 15 bydelene. Det ble derimot påvist en sammenheng mellom medianinntekten for 2011 i den enkelte bydel og bilandelen: Sammenhengen har en korrelasjon på 0,75 og er signifikant på én prosents nivå. Det ble ikke påvist tilsvarende sammenheng for sykkelandelen.

I hele Norge var sykkelandelen 4 prosent, bilandelen 63 prosent, kollektivandelen 10 prosent og til fots 22 prosent i 2009 (TØI). I Göteborg var sykkelandelen 6 prosent i 2012 (Trafikkontoret, Göteborg by), kollektivandelen 26 prosent, bil 44 prosent og til fots 25 prosent. I Uppsala på hverdager i 2010 ble 42 prosent av alle reiser gjort med bil, 26 prosent med sykkel, 12 prosent kollektivt (buss) og 18 prosent til fots. I 2000 var sykkelandelen 29. I Örebro kommune gjøres 64 prosent av alle reiser på hverdager med bil, 25 prosent med sykkel, 11 prosent til fots og 9 prosent kollektivt (buss).



På lørdager gjøres 43 prosent av reisene med bil, 27 prosent med kollektivtransport, 5 prosent med sykkel, 23 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel).

Oslo sør har størst andel reiser med bil, 54 prosent. Lavest bilandel har Oslo nord (32 prosent). Lavest andel kollektivtransport på lørdager har Oslo vest, der 23 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport. Størst andel kollektivreisende har Oslo nord (31 prosent).

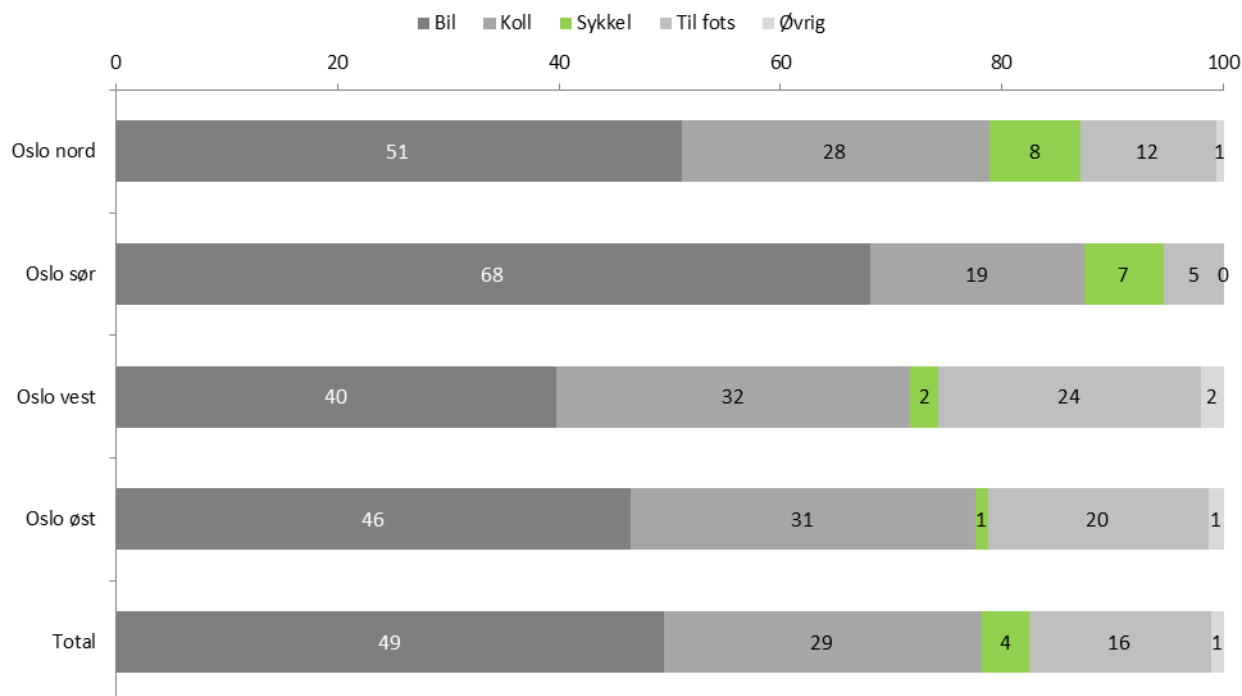
Når det gjelder sykkel, er det stor spredning mellom områdene. Størst sykkelandel har Oslo vest (13 prosent) og lavest sykkelandel har Oslo øst (1 prosent). Andel reiser der man går (altså reiser der man går hele veien) er lavest i Oslo sør (16 prosent) og størst i Oslo nord (31 prosent).

Det finnes en signifikant forskjell på én prosents nivå i fordelingen av transportmidler mellom de fire områdene på lørdager, noe som innebærer at det finnes forskjeller i hvilke transportmidler man bruker avhengig av hvilket område man bor i.

Tabell over bydelinndelingen

<u>Oslo nord</u>	<u>Oslo sør</u>	<u>Oslo vest</u>	<u>Oslo øst</u>
St.Hanshaugen	Nordstrand	Frogner	Alna
Nordre Aker	Søndre Nordstrand	Ullern	Bjerke
Sagene	Østensjø	Vestre Aker	Gamle Oslo
			Grorud
			Grünerløkka
			Stovner

**Transportmiddelfordeling per område søndager
(andeler)**



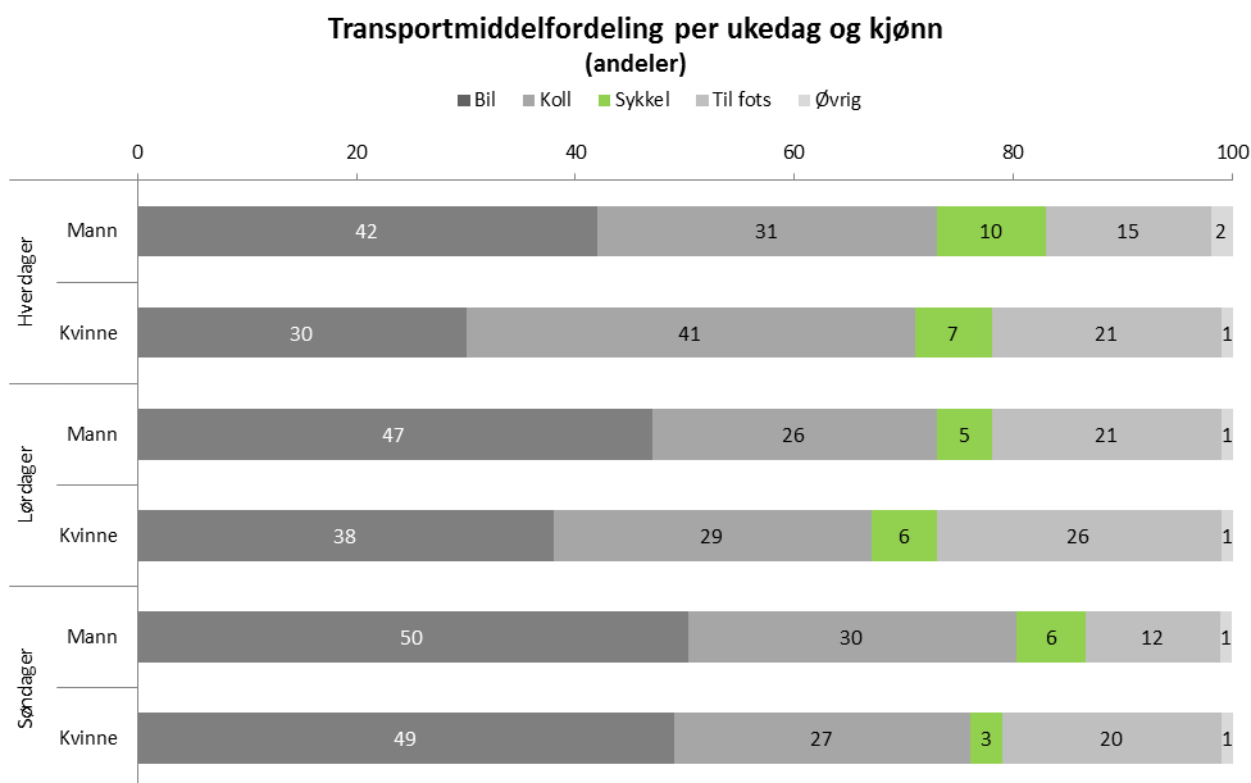
På søndager gjøres 49 prosent av reisene med bil, 29 prosent med kollektivtransport, 4 prosent med sykkel, 16 prosent til fots og 1 prosent med andre framkomstmidler (f.eks. moped, motorsykkel).

Oslo sør har størst andel reiser med bil, 68 prosent. Lavest bilandel har Oslo vest (40 prosent). Lavest andel kollektivtransport på søndager har Oslo sør, der 19 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport. Størst andel kollektivreisende har Oslo vest (32 prosent).

Når det gjelder sykkel, er det stor spredning mellom områdene. Størst sykkelandel har Oslo nord (8 prosent) og lavest sykkelandel har Oslo øst (1 prosent). Andel reiser der man går (altså reiser der man går hele veien) er lavest i Oslo sør (5 prosent) og størst i Oslo vest (24 prosent).

Forskjellene mellom de fire områdene er signifikant på én prosents nivå, noe som innebærer at reisevanene på søndager er forskjellige i de ulike områdene.

Reisenes fordeling på transportmiddel for menn og kvinner



I figuren ovenfor vises de fem hovedtransportmåtene fordelt på ukedag, samt på menn og kvinner. Det fremgår tydelig at menn har en større andel bilreiser og sykkelreiser, mens kvinner har en større andel kollektivtransportreiser og reiser til fots.

Andelen som sykler på hverdager, er 10 prosent for menn og 7 prosent for kvinner. Dette innebærer at 59 prosent av alle sykkelreiser på hverdager gjøres av menn og 39 prosent av kvinner. Av alle hovedtransportmåtene (12 stk.) var den vanligste transportmåten for menn å kjøre bil selv, 38 prosent, og den vanligste transportmåten for kvinner var å reise kollektivt, 39 prosent. 15 prosent av menn går til fots, og tilsvarende andel for kvinner er 21 prosent.

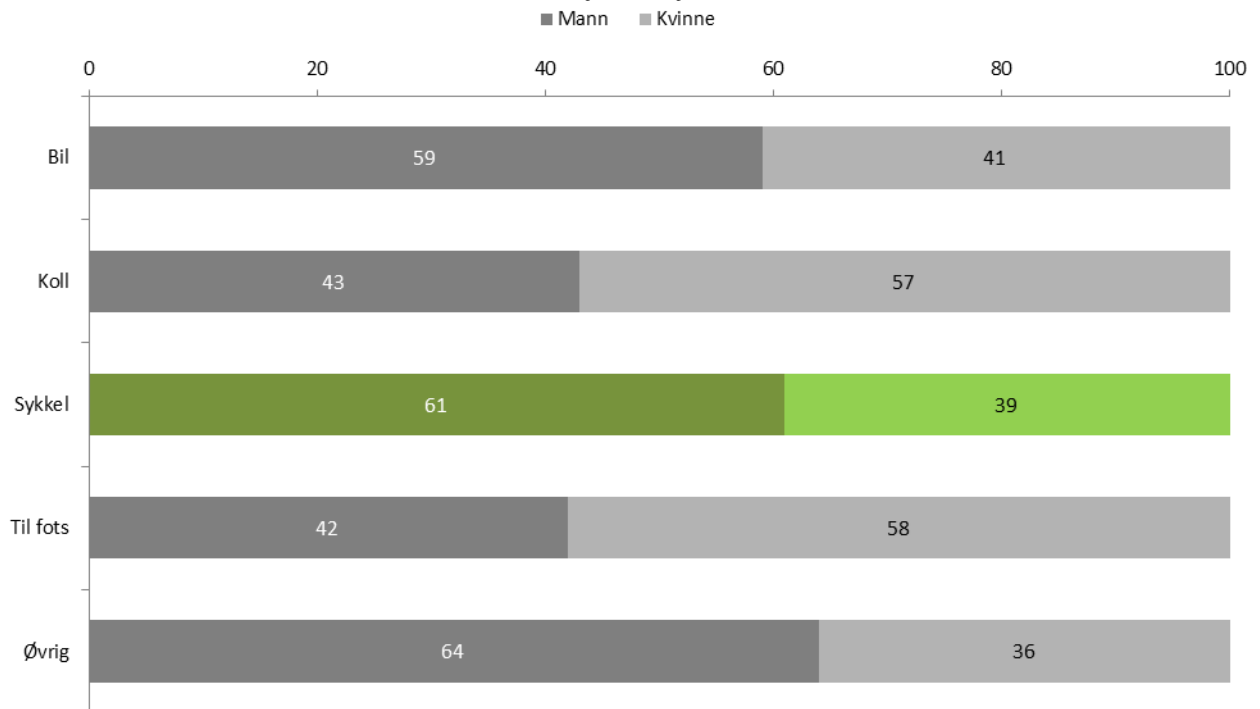
På lørdager har menn en større andel bil som transportmåten, mens kvinner i noe større grad bruker kollektivtransport, sykler og går til fots.

På søndager ser det ikke ut til å være særlig forskjell mellom kjønnene når det gjelder bilandelen. Menn har noe større andel som reiser kollektivt og sykler, mens kvinner har større andel som går til fots.

Forskjellen i transportmåtefordelingen for menn og kvinner er signifikant på én prosents nivå. På lørdager og søndager var forskjellen ikke signifikant.

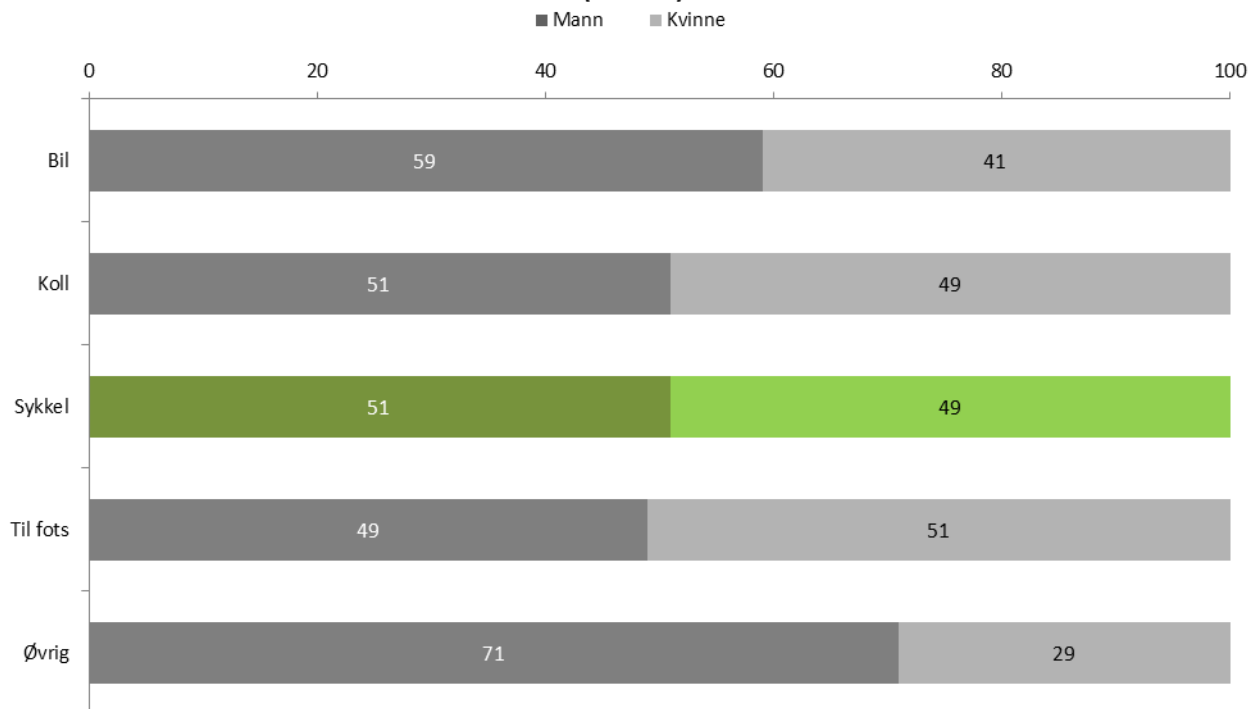
I Norge totalt sett er andelen som enten var sjåfør eller passasjer i bil, 65 prosent for menn og 60 prosent for kvinner (kvinner var i større grad passasjer). Sykkelandelen er 4 prosent for begge kjønn. Kollektivandelen er noe høyere for kvinner (11 prosent) sammenlignet med menn (9 prosent). 25 prosent av kvinner går til fots og 19 prosent av menn (TØI, 2009).

Kjønnsfordeling transportmiddel hverdager (andeler)

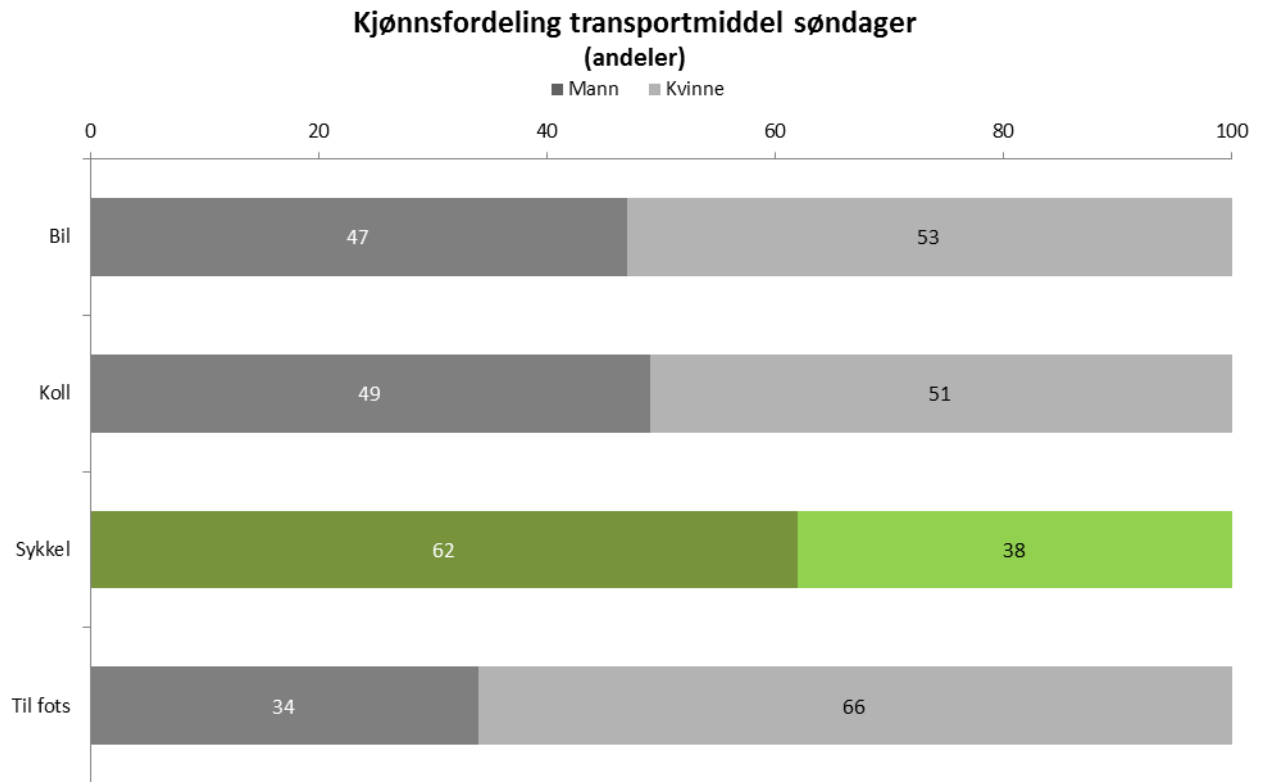


Av alle sykkelreiser gjøres 6 av 10 av menn og 4 av 10 av kvinner. Forskjellen mellom kjønnene og hvem som sykler er større enn forskjellen i reiser med bil, kollektivt eller til fots. Det er imidlertid tydelig at de fleste bilreiser gjøres av menn og de fleste kollektivtrafikkreiser av kvinner.

Kjønnsfordeling transportmiddel lørdager (andeler)

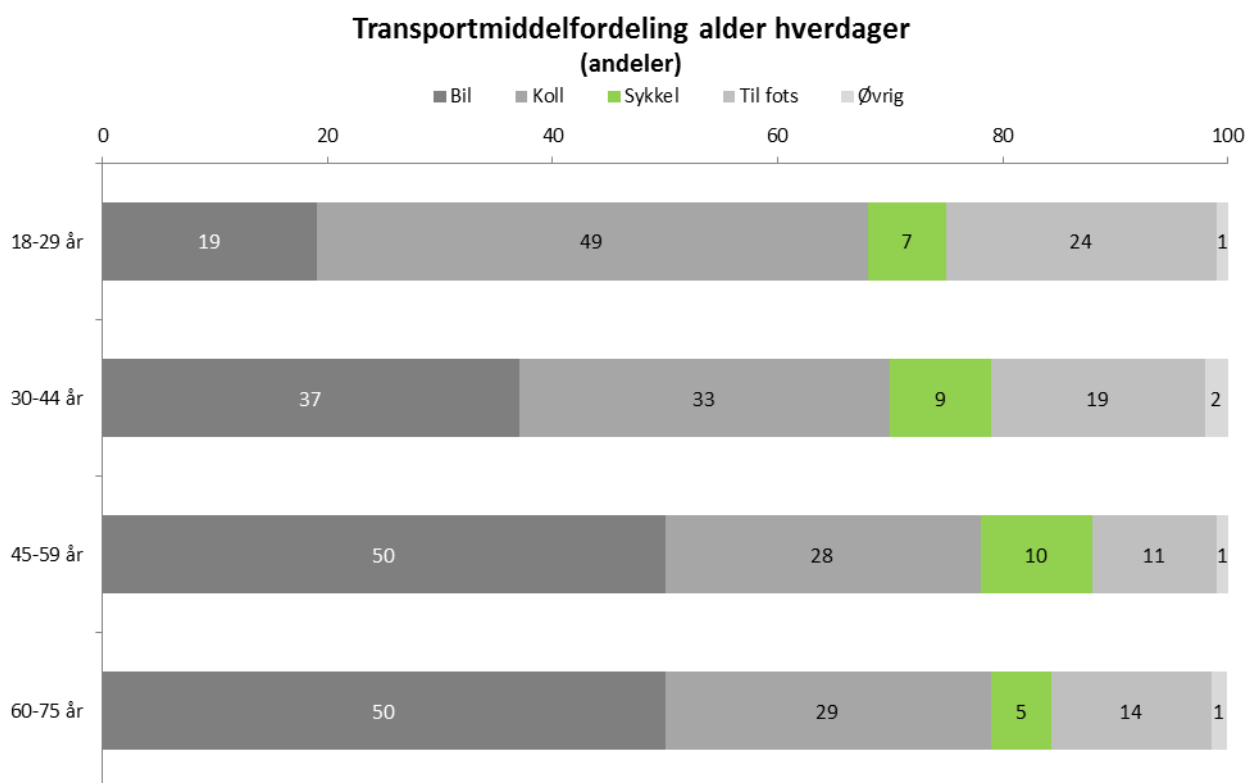


På lørdager er transportmiddelfordelingen mellom kjønnene jevnere for sykling – drøyt halvparten av sykkelreisene gjøres av menn og litt under halvparten av kvinner. Selv for de som reiser kollektivt og går til fots er fordelingen halvparten menn og halvparten kvinner. Bilreising gjøres i større utstrekning av menn enn kvinner på lørdager. Fordelingen er den samme som på hverdager.



På søndager er det menn som står for den største andelen av sykling, 62 prosent, sammenlignet med kvinner, 38 prosent. Verken fordelingen av de som kjører bil eller de som reiser kollektivt, skiller seg merkbart ut, mens det er størst andel kvinner som går til fots (2 av 3).

Reisenes fordeling på transportmiddel for ulike aldersgrupper

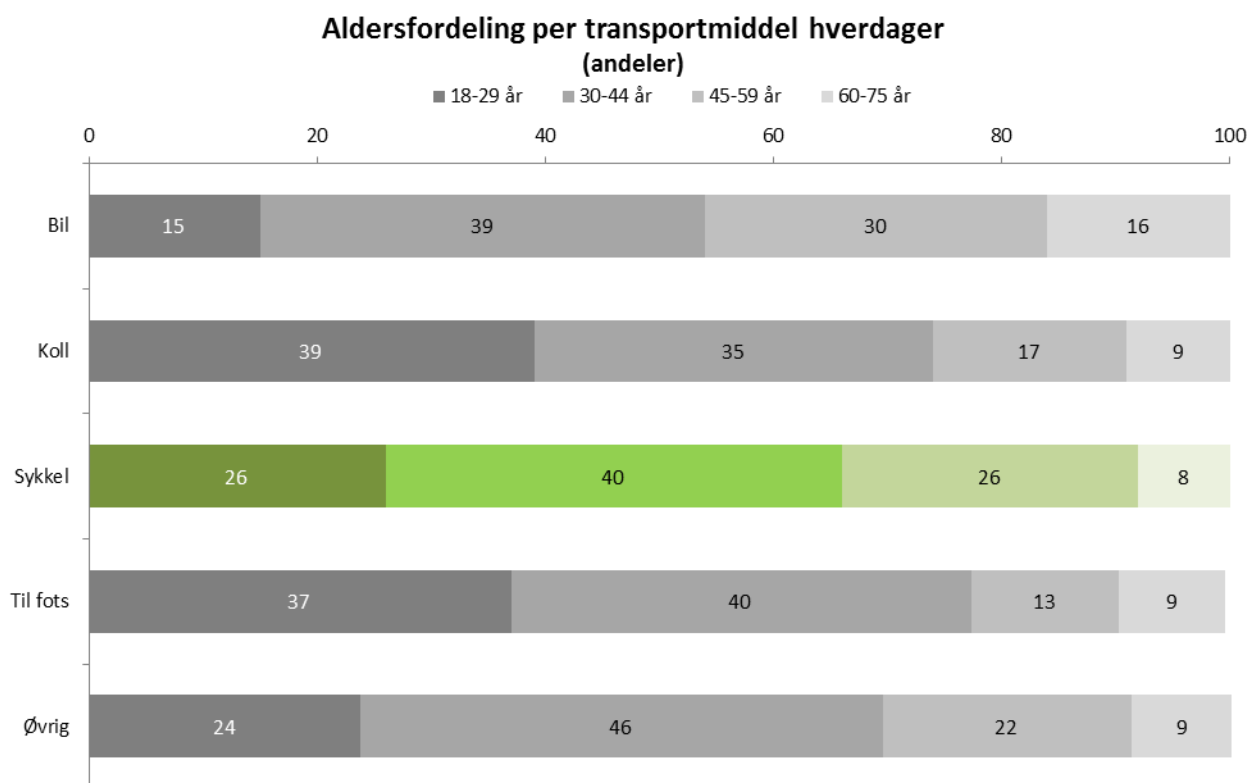


Sykkelandelen er størst i aldersgruppen 45–59 år og minst i aldersgruppen 60–75 år. Halvparten av alle i aldersgruppen 18–29 år reiser kollektivt, én fjerdedel går til fots, og 1 av 5 kjører bil. I alderen 30–44 år kjører 37 prosent bil og én tredjedel reiser kollektivt. I aldersgruppen 45–59 år kjører halvparten bil, 28 prosent reiser kollektivt og 11 prosent går til fots. Selv den eldste aldersgruppen kjører halvparten bil, 29 prosent reiser kollektivt og 14 prosent går til fots. Størst andel sykkelreiser finnes i gruppen 45–59 år (10 prosent), mens laveste andel finnes i aldersgruppen 60–75 år, der 5 prosent av reisene gjøres med sykkel.

I alderen 60–65 år er sykkelandelen 9 prosent. Den synker til 5 prosent i alderen 66–70 år og er 1 prosent i alderen 71–75 år.

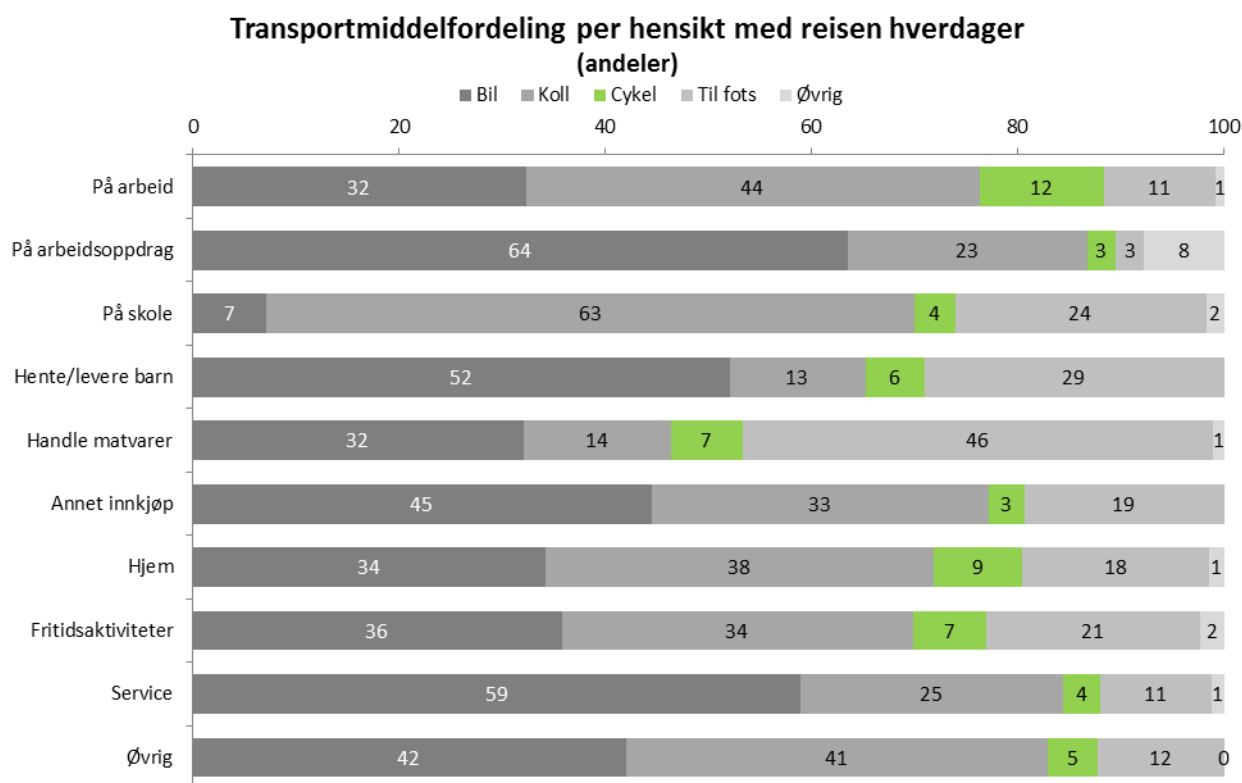
Det finnes en signifikant forskjell på én prosents nivå når det gjelder transportmåtefordeling mellom aldersgruppene, noe som betyr at det er forskjell på hvordan personer i ulike aldersgrupper reiser.

Ifølge TØI (2009) varierer ikke sykkelandelen mye mellom alderen – den er 4 prosent i alderen 18–54 år og 3 prosent i alderen 55 år og eldre.



40 prosent av alle sykkelreiser foretas av aldersgruppen 30–44 år. Aldersgruppen 60–75 år gjør færrest sykkelreiser, 8 prosent av totalen. Reiser med kollektivtransport og til fots domineres av aldersgruppene 18–29 år og 30–44 år. Den yngste aldersgruppen, 18–29 år, gjør bare 15 prosent av bilreisene. 69 prosent av bilreisene gjøres i alderen 30–59 år.

Reisenes fordeling basert på formål med reisen

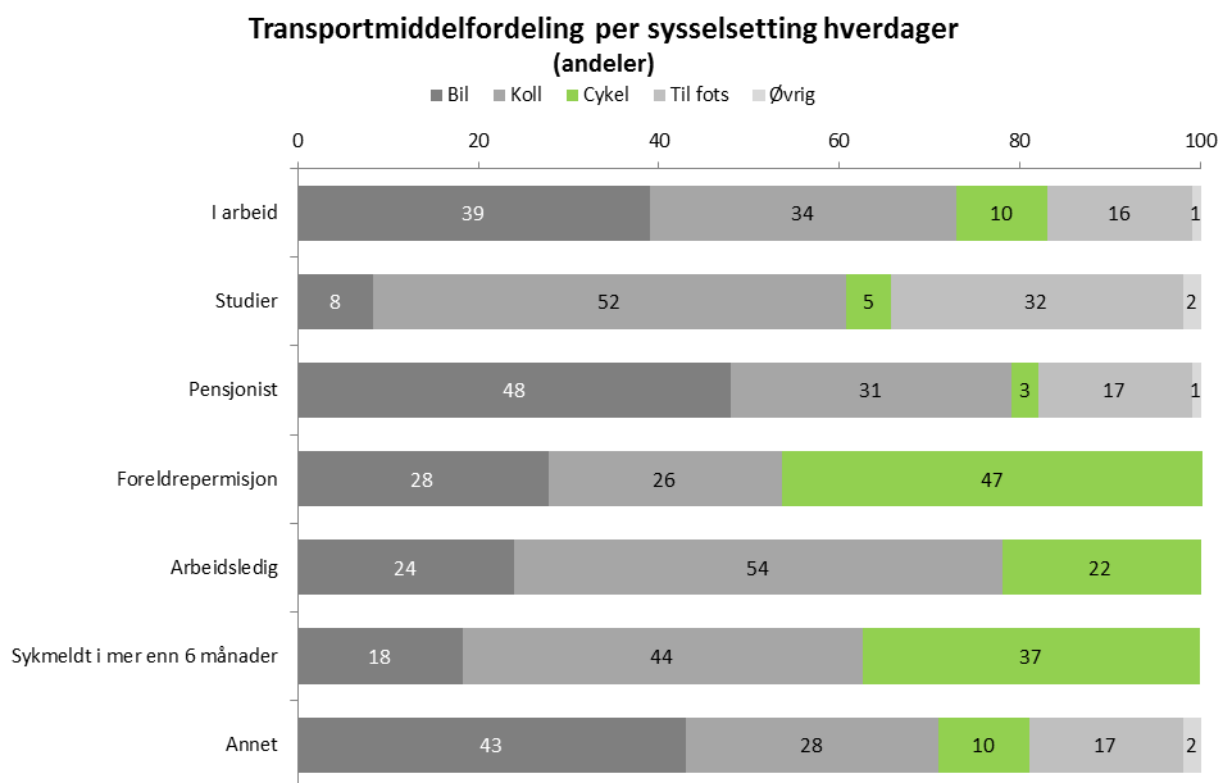


Størst andel sykling hadde de som skulle på jobb, 12 prosent, etterfulgt av hjemreise, 9 prosent. Lavest sykkelandel er reiser i tjenestesammenheng eller til andre innkjøp enn dagligvarer. Selv reiser til skolen kjennetegnes av en lav andel sykkelreiser.

Tjenestereiser domineres av reiser med bil, 64 prosent. Selv henting og levering av barn samt serviceærender har en høy andel bil, henholdsvis 52 prosent og 59 prosent. Den vanligste reisemåten til skole er med kollektivtransport, 63 prosent. Det var vanligst å gå til fots ved handel av dagligvarer, nesten halvparten av alle reiser. Også reiser for å hente og levere barn hadde en stor andel til fots, 29 prosent.

Det finnes en signifikant forskjell på én prosents nivå når det gjelder transportmåtefordeling mellom ulike formål med reisen. Dette innebærer at reisemåte varierer avhengig av formålet med reisen.

Reisenes fordeling på transportmiddel for ulike sysselsettinger

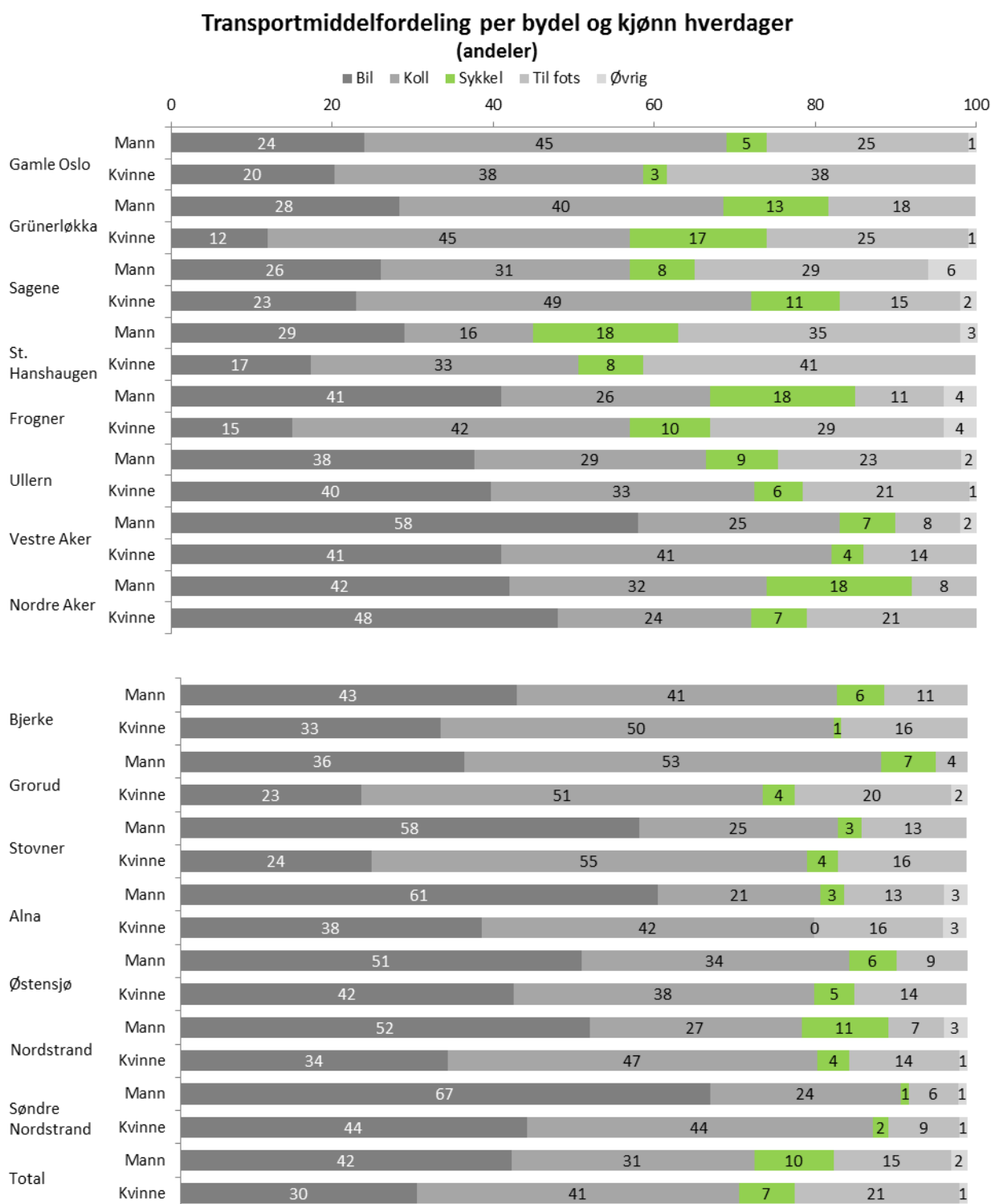


Av de som har lønnet arbeid, gjennomføres 10 prosent av reisene med sykkel. Av de som studerer, er tilsvarende andel 5 prosent. Over halvparten av de som er arbeidsledige (54 prosent) og de som studerer (52 prosent) reiser kollektivt. For pensjonister er bilkjøring vanligst, 48 prosent av reisene blant pensjonister er med bil. Bilkjøring er minst utbredt blant studenter, 8 prosent. Den største andelen som går til fots, finner vi blant de i foreldrepermisjon, 47 prosent.

Tilsvarende sykkelandel blant studenter i Uppsala er 40 prosent (Markör RVU 2010) og i Linköping 77 prosent (Linköpings Universitet).

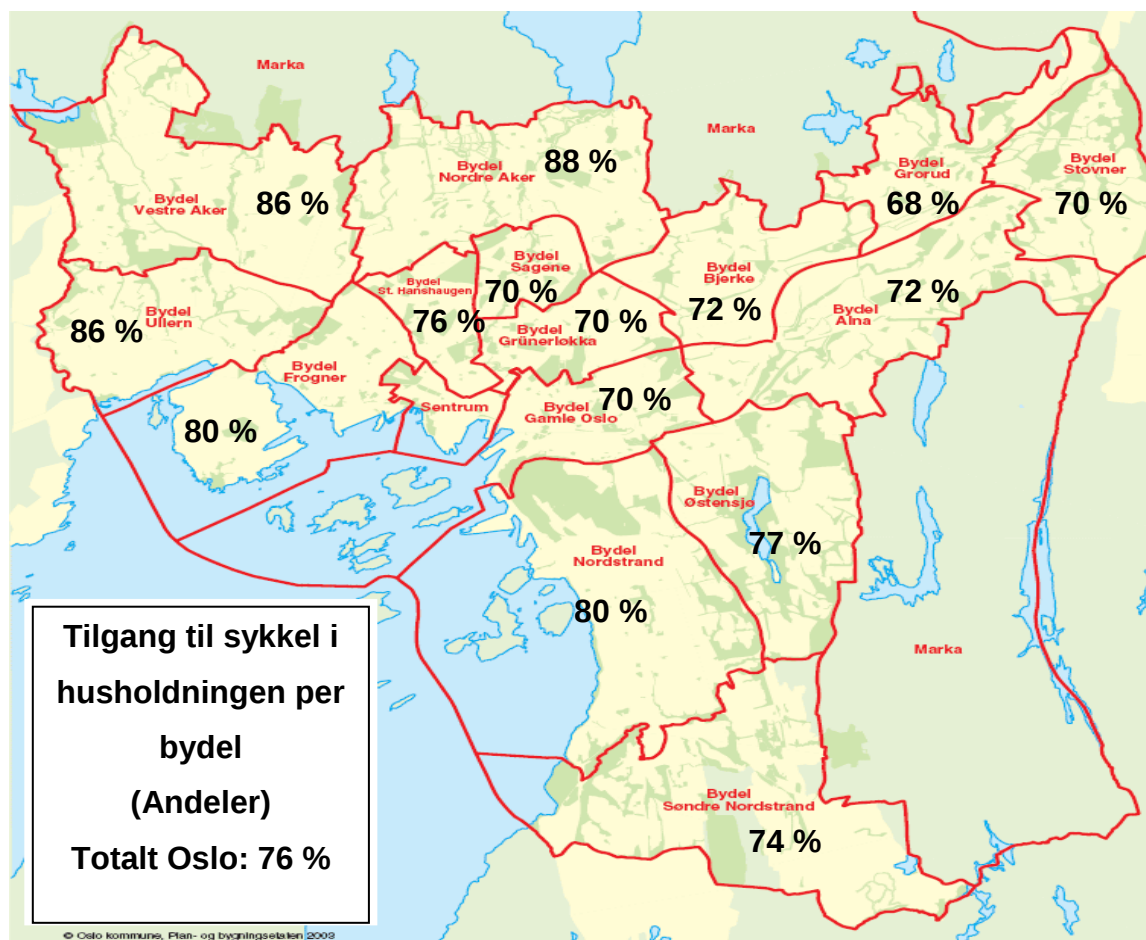
Forskjellene i transportmiddelfordeling mellom de ulike hovedsysselsettingene er signifikante på én prosents nivå, noe som kan tolkes som at det er forskjell på hvordan personer i Oslo med ulik sysselsetningsbakgrunn reiser.

Reiser i de enkelte bydelene



Det er både stor forskjell på hvor stor andel som sykler i de ulike bydelene og hvorvidt disse er menn eller kvinner. Mindre enn 1 prosent av kvinnene i Alna sykler, og 1 prosent i Bjerke bydel. I de aller fleste bydelene er andelen som sykler større blant menn. På Grünerløkka er imidlertid forholdene

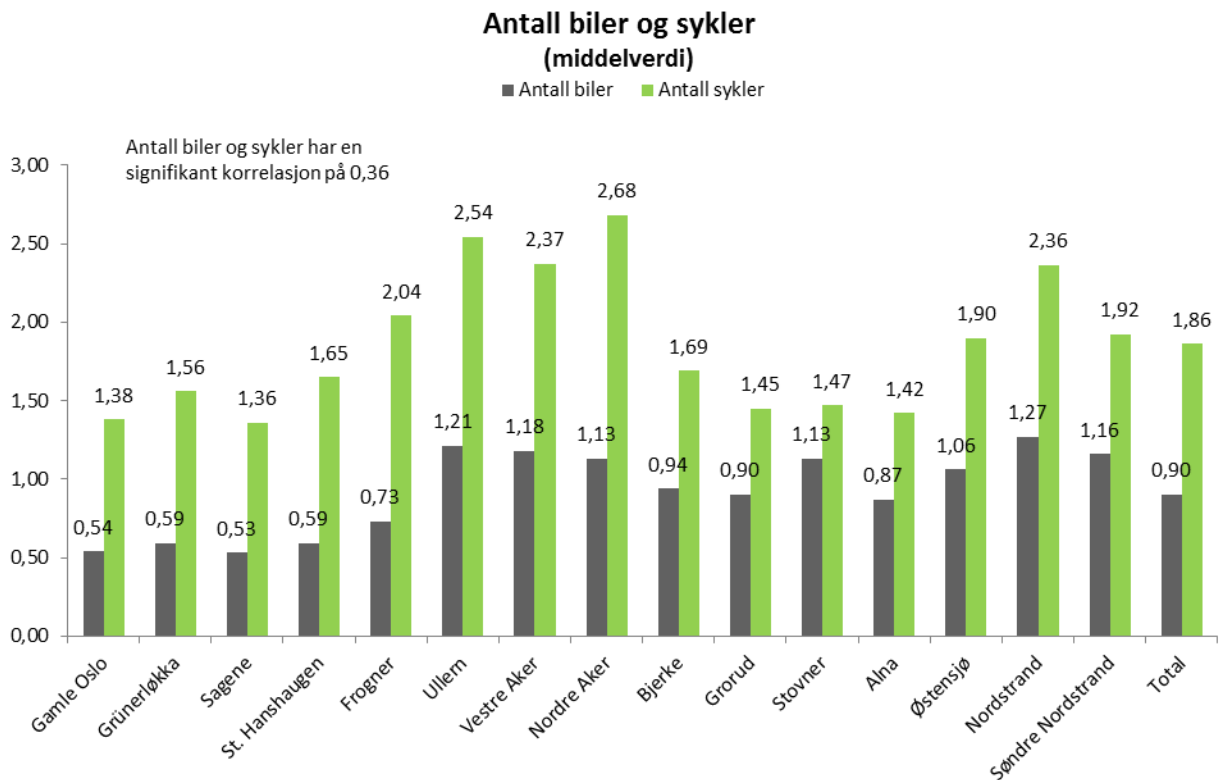
motsatt, der 18 prosent av kvinner og 13 prosent av menn sykler. Også på Sagene og Søndre Nordstrand er sykkelandelen høyere blant kvinner enn menn.



Totalt sett har 76 prosent av befolkningen i Oslo tilgang på sykkel. Tilgangen til sykkel per husholdning varierer mellom bydelene. Det er størst andel som har tilgang i Nordre Aker (88 prosent), Vestre Aker (86 prosent) og Ullern (86 prosent). Minst er andelen på Grorud (68 prosent). På Sagene, Grünerløkka, i Gamle Oslo og på Stovner er andelen 70 prosent.

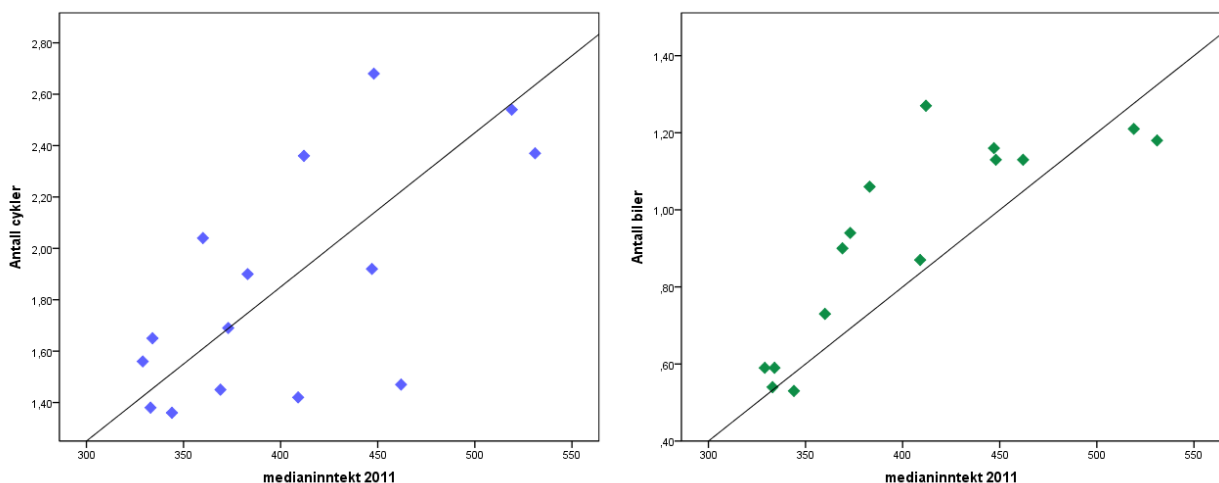
Det er en positiv sammenheng (korrelasjon på 0,78 prosent) mellom tilgangen til sykkel og den logartimerte middelinntekten for 2010 for den enkelte bydel. Sammenhengen mellom tilgang til bil og inntekt er svakere, en korrelasjon på 0,38, og ikke signifikant.

Ifølge TØIs reisevaneundersøkelse i 2009 hadde 77 prosent av alle husholdninger i Norge tilgang på sykkel.



Ovenfor vises middelverdien for bil- og sykkelinnhav for husholdninger per bydel. Høyest gjennomsnittlig antall sykler har Nordre Aker, Nordstrand og Ullern med 2,7 sykler per husholdning i gjennomsnitt. Lavest har Stovner og Sagene med henholdsvis 1,5 og 1,4 sykler per husholdning. Høyest gjennomsnittlig antall biler har Nordstrand og Vestre Aker med henholdsvis 1,4 og 1,3 biler per husholdning i gjennomsnitt. Lavest gjennomsnittlig antall biler har de på Sagene med 0,5 biler per husholdning. Antall sykler og antall biler i husholdningen har en positiv korrelasjon, noe som innebærer at det er en tendens til at de husholdningene som har mange sykler, også har høyere antall biler, og omvendt. Korrelasjonen er signifikant på én prosents nivå.

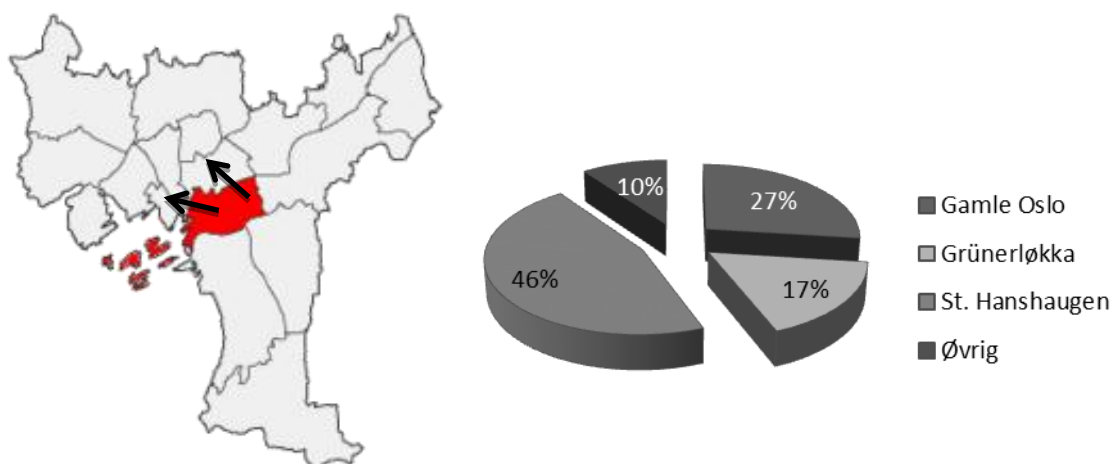
Det er en sterk positiv sammenheng (en korrelasjon på 0,66) mellom den logaritmirte middelinntekten for 2010 og antall sykler i husholdningen. Det har en signifikans på én prosents nivå. Også medianinntekten per bydel og antall sykler er sterkt, 0,66, og med en signifikans på én prosents nivå. Sammenhengen mellom den logaritmirte middelinntekten for 2010 og antall biler var betydelig svakere og ikke signifikant. Korrelasjonen mellom medianinntekten for 2011 og antall biler (0,84) var imidlertid signifikant på én prosents nivå.



Sykkelreisenes start- og målpunkter

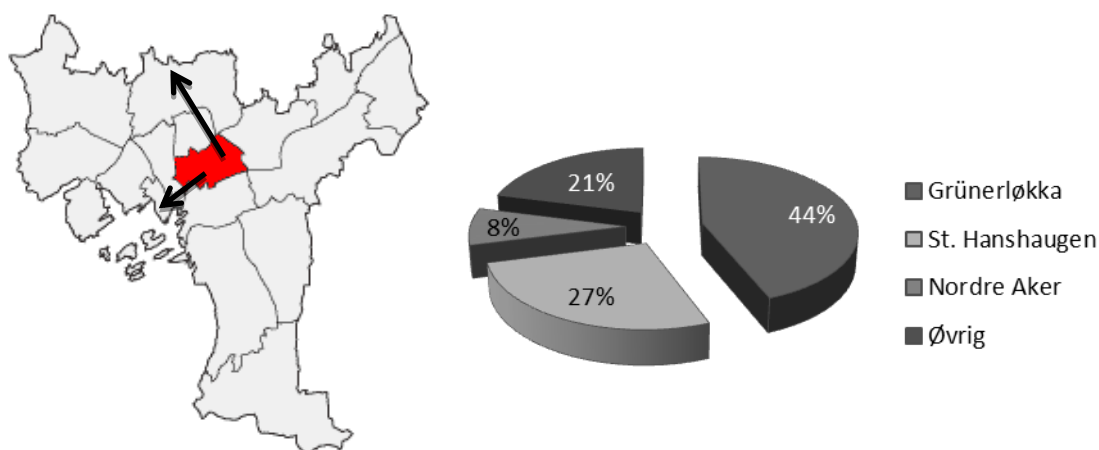
Nedenfor følger en oversikt over sykkelreisenes start- og målpunkter for de enkelte bydelene. Vær oppmerksom på at statistikken i dette avsnittet gjelder start- og målpunkter, og ikke nødvendigvis den bydelen der personene bor. Tilsvarende grunnlag kan utledes for bil- og kollektivreiser i datamaterialet. Når det gjelder øvrig sykling til andre bydeler, så kan dette av og til innebære at målpunktet ligger utenfor de 15 bydelene. Antall sykkelreiser blir få når man bryter ned til hver enkelt bydel, og derfor bør disse reiserelasjonene håndteres med en viss forsiktighet. Først og fremst gjelder dette de bydelene der sykling ifølge undersøkelsen er svært begrenset. Alle kart og diagrammer har en forklarende tekst. Sammenlagt skjer 30 prosent av alle reiser i Oslo innenfor egen bydel.

Andel sykkelreiser fra Gamle Oslo



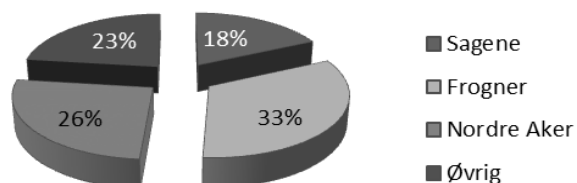
27 prosent av alle sykkelreiser i Gamle Oslo gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 17 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydelen Grünerløkka og 46 av syklisterne skal til St.Hanshaugen (inkl. Sentrum). De øvrige 10 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreisende fra Grünerløkka



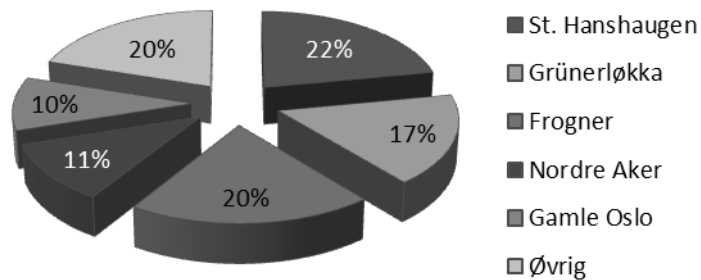
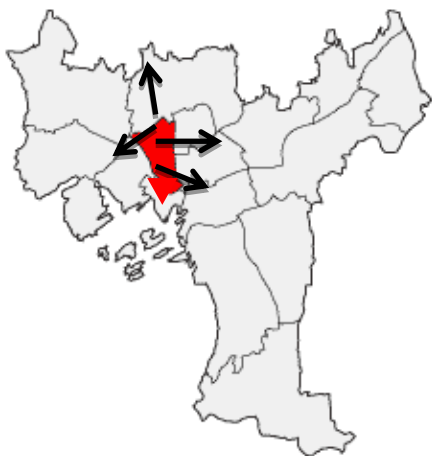
44 prosent av alle sykkelreiser på Grünerløkka gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 27 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel St.Hanshaugen, og 8 prosent av syklisterne skal til bydel Nordre Aker. De øvrige 21 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreisende fra Sagene



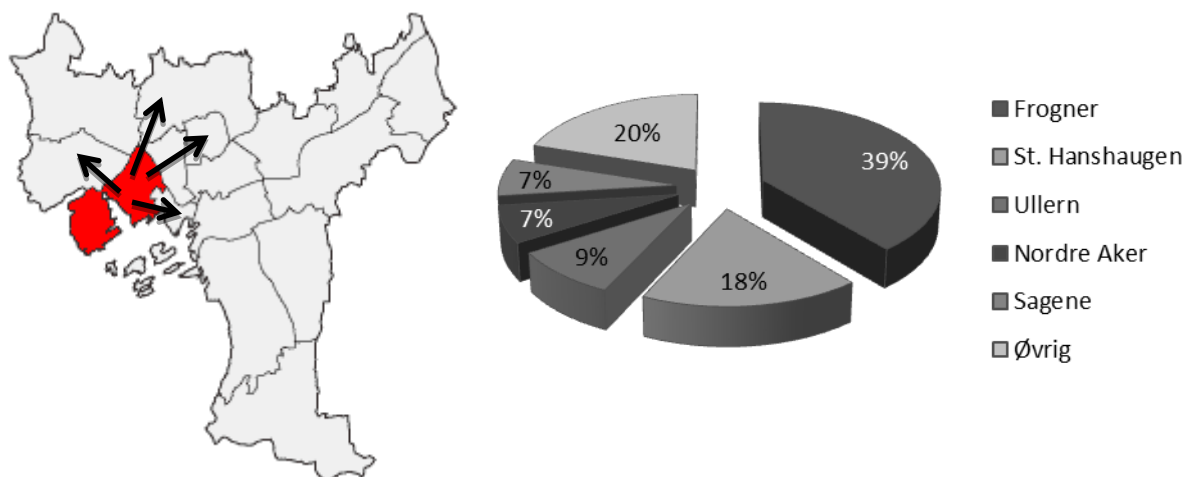
18 prosent av alle sykkelreiser på Sagene gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 33 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Frogner, og 26 prosent av syklistene skal til bydel Nordre Aker. De øvrige 23 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreisende fra St.Hanshaugen, inklusive sentrum



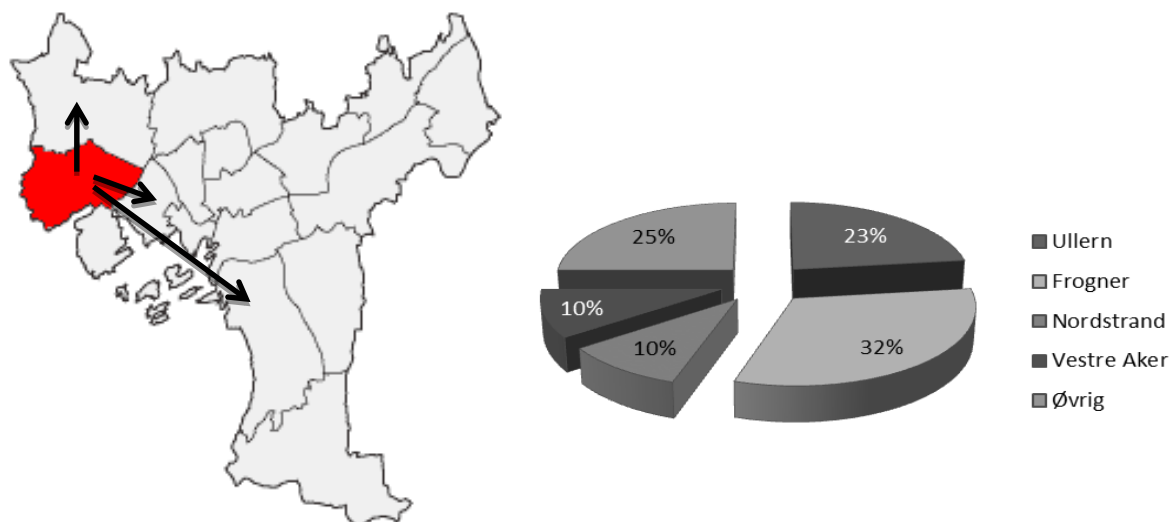
22 prosent av alle sykkelreiser i bydel St.Hanshaugen gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 17 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Grünerløkka, 20 prosent Frogner, 11 prosent Nordre Aker og 10 prosent av syklistene skal til bydel Gamle Oslo. De øvrige 20 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreisende fra Frogner



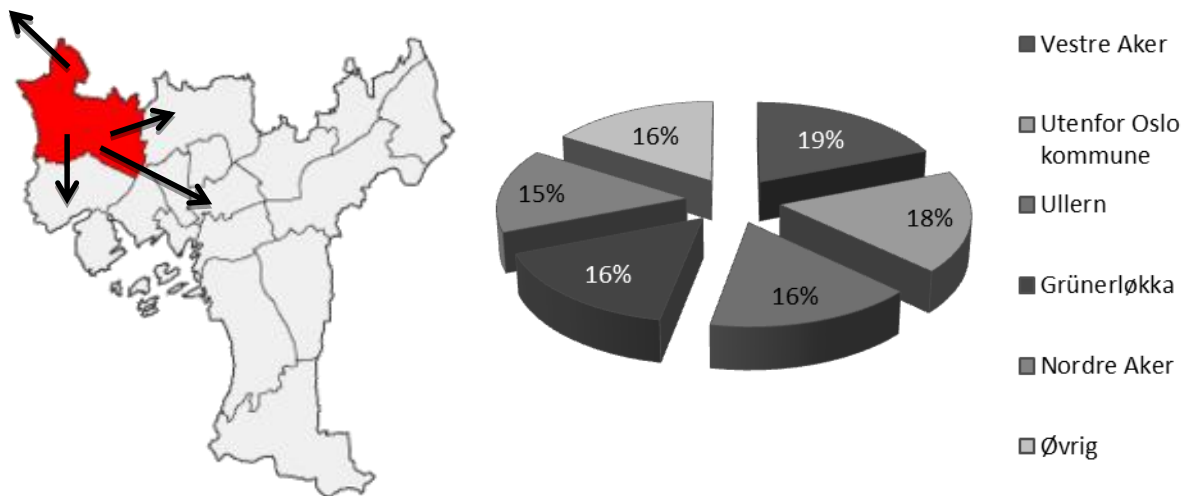
39 prosent av alle sykkelreiser på Frogner gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 18 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel St.Hanshaugen, 9 prosent på Ullern, 7 prosent i Nordre Aker og 7 prosent på Sagene. De øvrige 20 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreisende fra Ullern



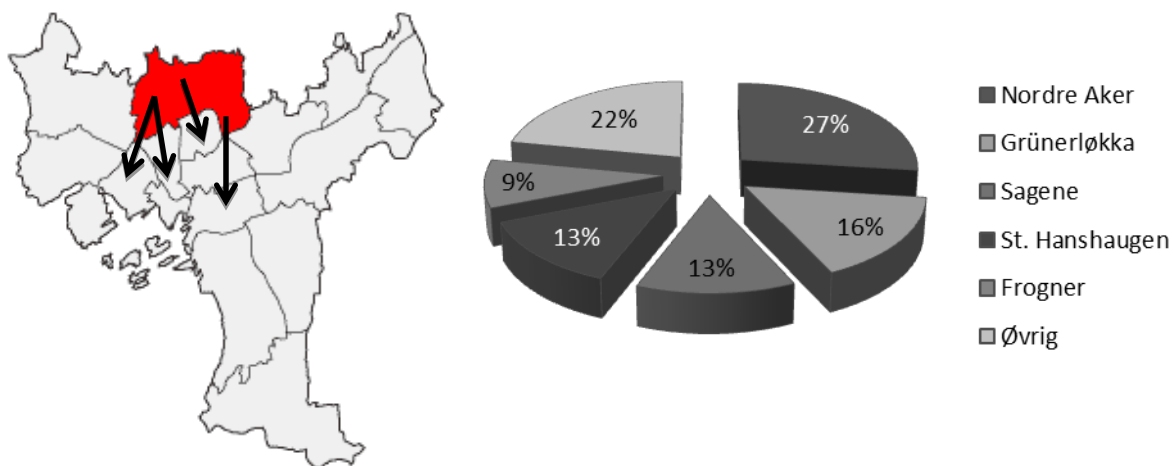
23 prosent av alle sykkelreiser på Ullern gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 32 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Frogner. 10 prosent av syklistene skal til bydel Nordstrand, og like mange til Vestre Aker. De øvrige 25 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Vestre Aker



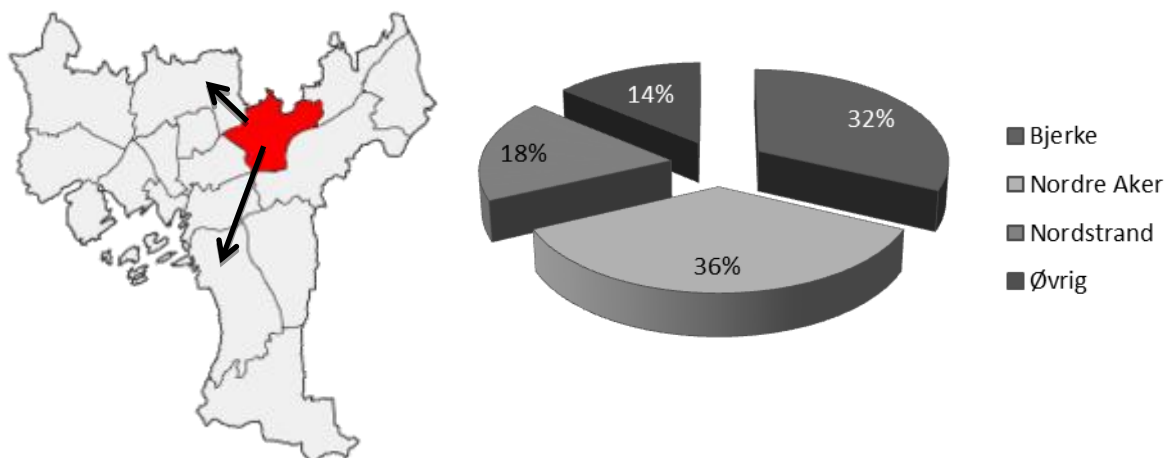
19 prosent av alle sykkelreiser i Vestre Aker gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 18 prosent av sykkelreisene har målpunkt utenfor Oslo kommune. 16 prosent har målpunkt på Ullern, 16 prosent på Grünerløkka og 15 prosent av syklistene skal til bydel Nordre Aker. De øvrige 16 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Nordre Aker



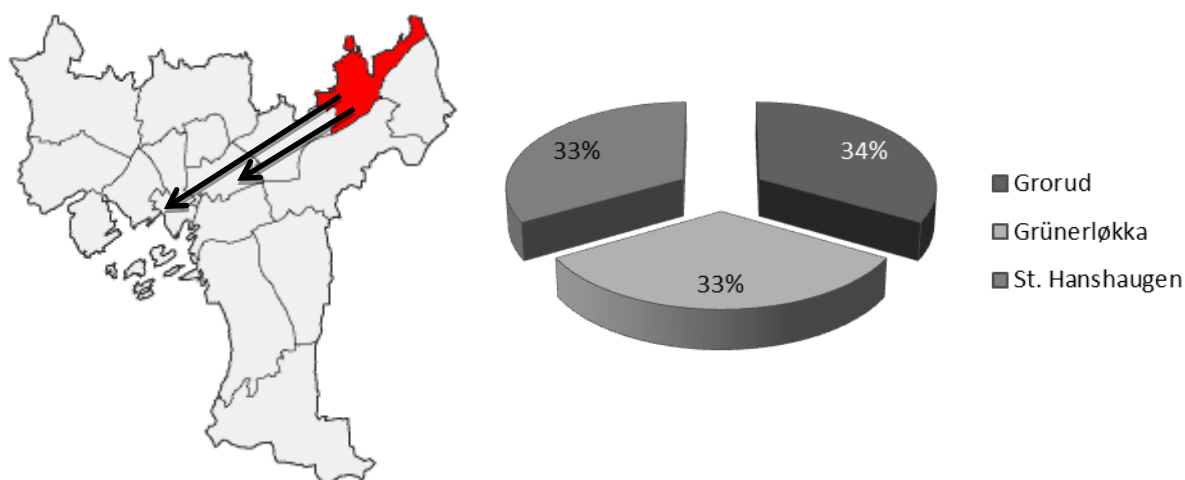
27 prosent av alle sykkelreiser i Nordre Aker gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 16 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Grünerløkka, og 13 prosent av syklistene skal til bydelen Sagene. Like mange skal til bydel St.Hanshaugen,. Ni prosent har målpunkt på Sagene. De øvrige 22 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Bjerke



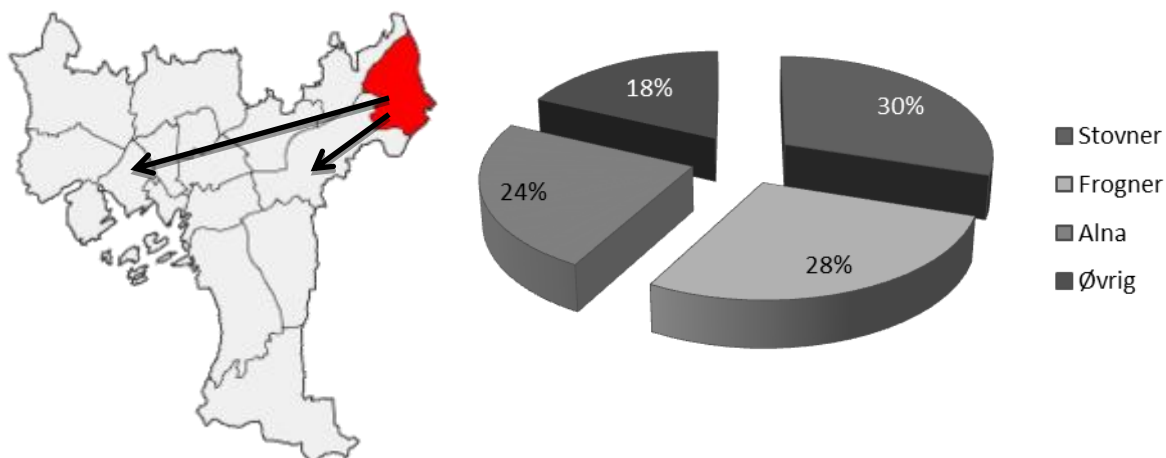
32 prosent av alle sykkelreiser på Bjerke gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 36 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Nordre Aker, og 18 prosent av syklistene skal til bydel Nordstrand. De øvrige 14 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Grorud



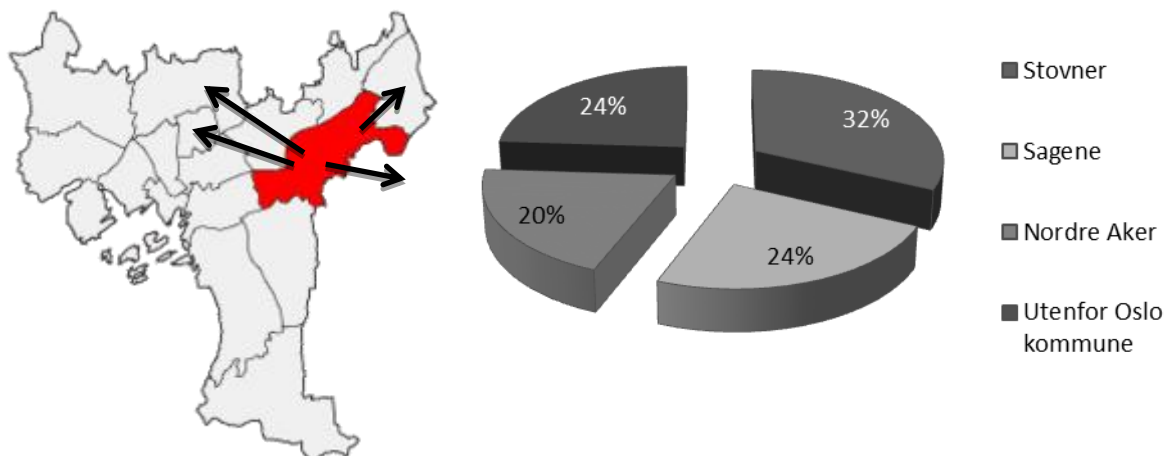
34 prosent av alle sykkelreiser på Grorud gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 33 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Grünerløkka og 33 av syklistene skal til St.Hanshaugen.

Andel sykkelreiser fra Stovner



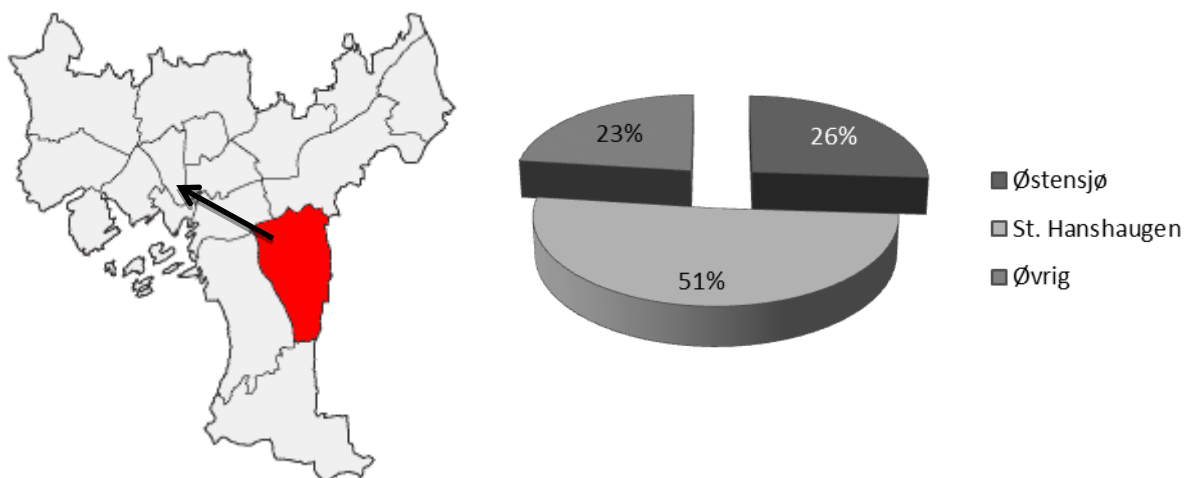
30 prosent av alle sykkelreiser på Stovner gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 28 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Frogner, og 24 prosent av syklistene skal til bydel Alna. De øvrige 18 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Alna



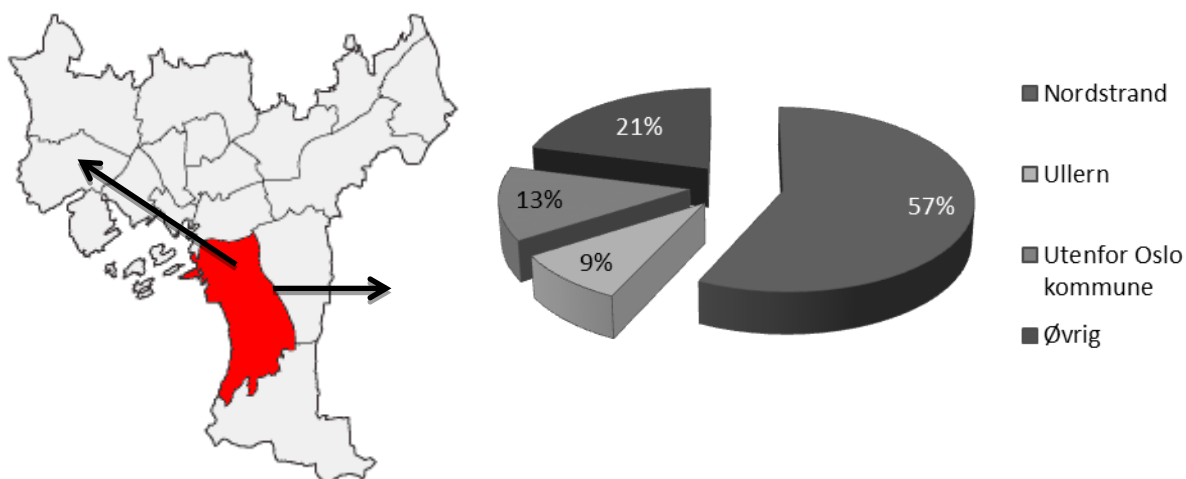
Ingen andel av sykkelreisene som startet i Alna, har målpunkt innenfor bydelen. 32 prosent har målpunkt på Stovner, 24 prosent på Sagene og 20 prosent av syklistene skal til bydel Nordre Aker. De øvrige 24 prosentene av sykkelreisen hadde målpunkt utenfor Oslo kommune.

Andel sykkelreiser fra Østensjø



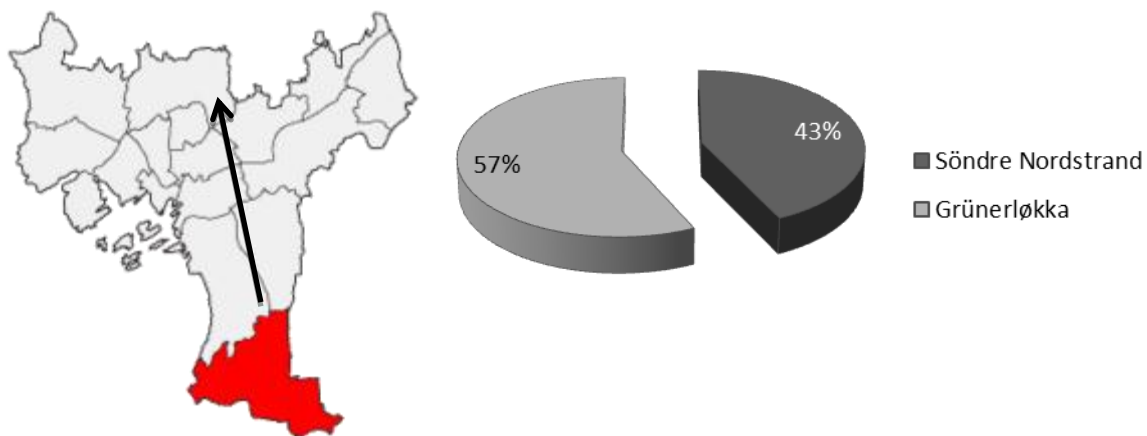
26 prosent av alle sykkelreiser på Østensjø gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 51 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel St.Hanshaugen. De øvrige 23 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Nordstrand



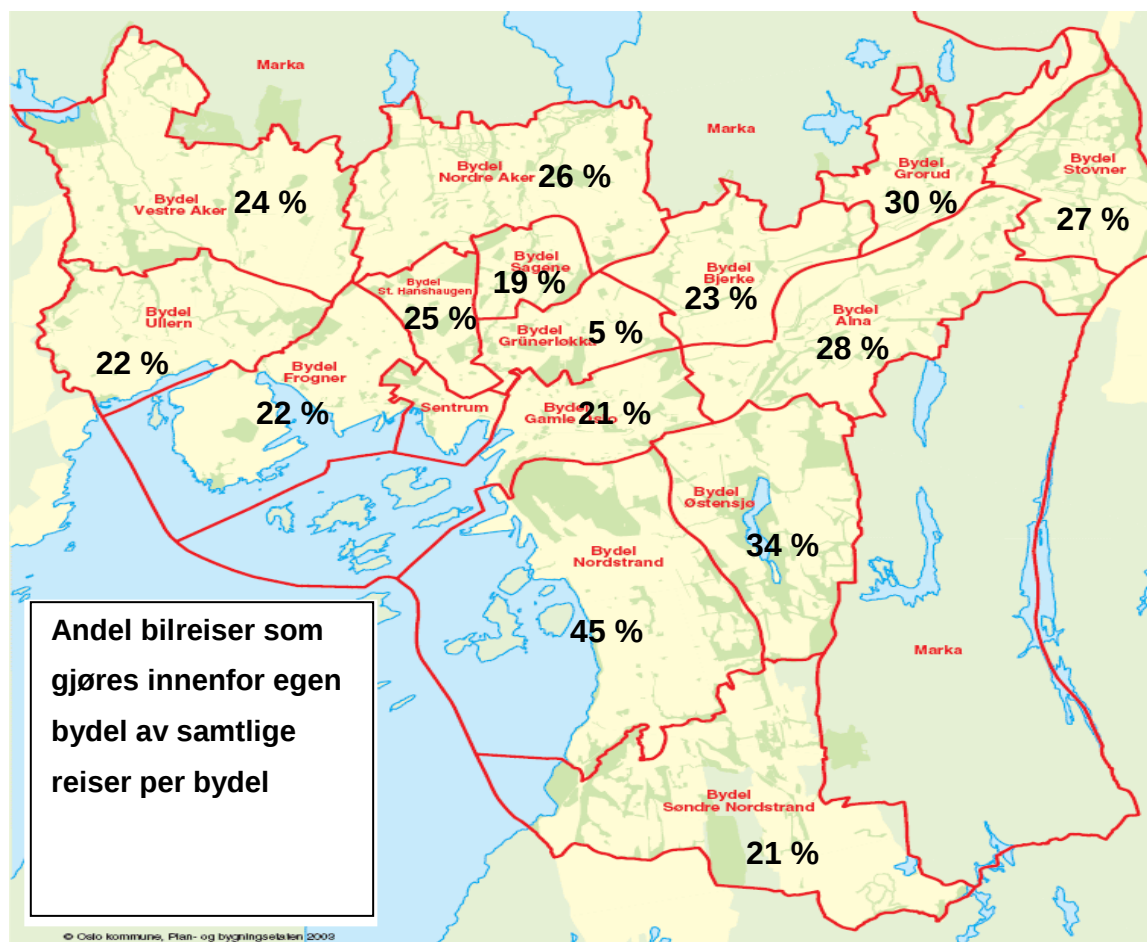
57 prosent av alle sykkelreiser på Nordstrand gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 9 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydel Ullern. 13 prosent har målpunkt utenfor Oslo kommune. De øvrige 21 prosentene sykler til andre bydeler.

Andel sykkelreiser fra Søndre Nordstrand



43 prosent av alle sykkelreiser på Søndre Nordstrand gjøres innenfor bydelen. Dette innebærer at både start- og målpunktene ligger innenfor bydelen. 57 prosent av sykkelreisene har målpunkt i bydelen Grünerløkka.

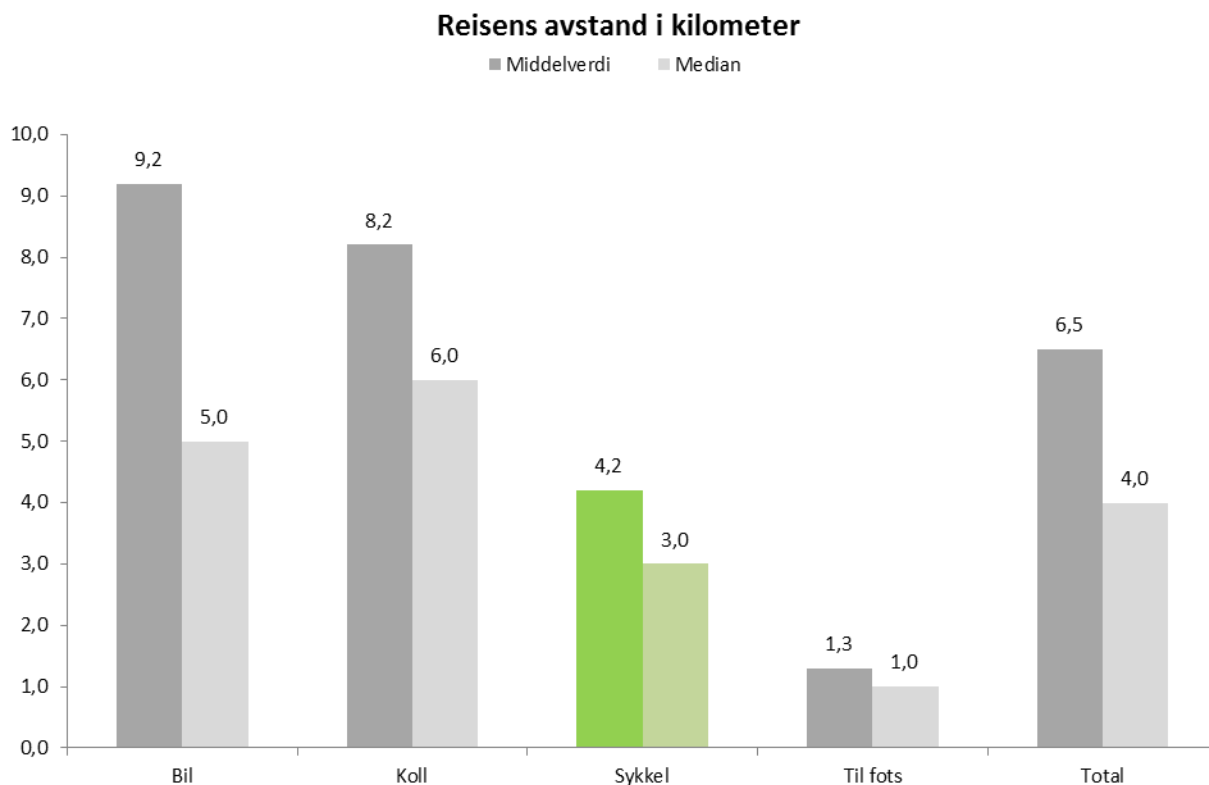
Bilandel i de respektive bydelene



Bilen brukes minst i egen bydel på Grünerløkka, 5 prosent, etterfulgt av Sagene, 19 prosent. Bilen brukes mest på Nordstrand, 45 prosent av alle bilreiser fra bydelen, og Østensjø, med 34 prosent.

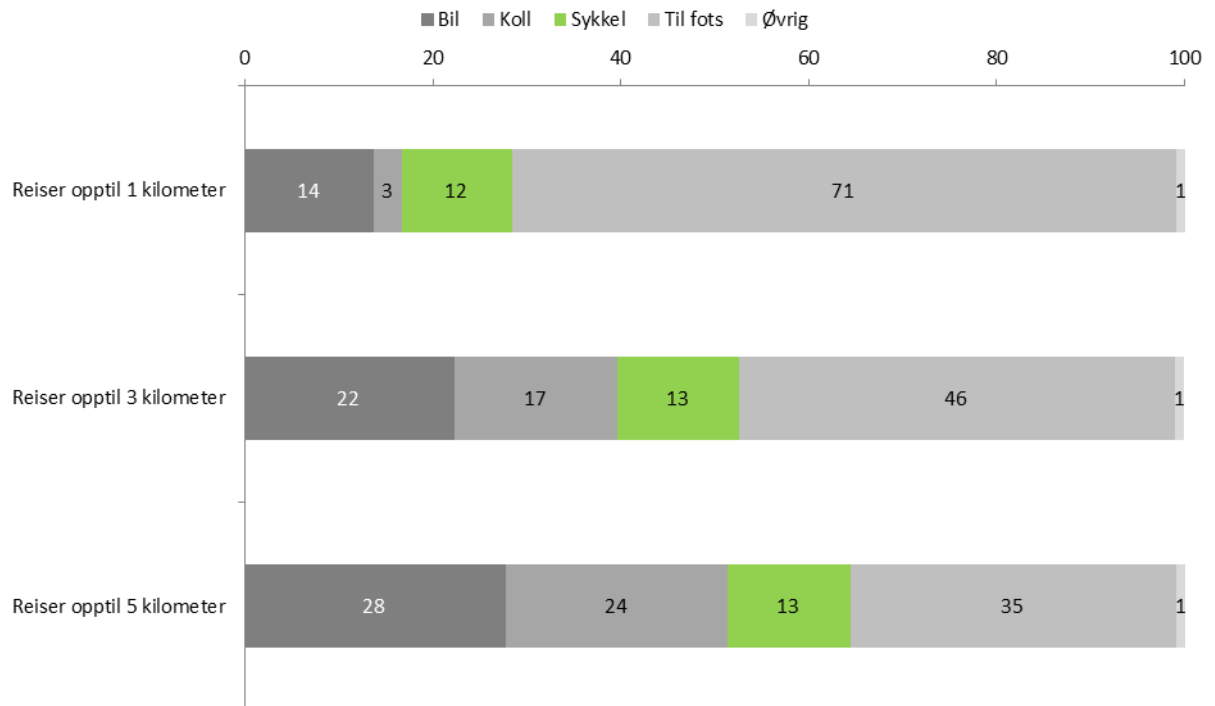
Reisenes lengde, tid og beregnet trafikkarbeid

I dette avsnittet inngår bare de reisene som er gjort innenfor Oslo-området (de 15 bydelene). Reiser med start- eller målpunkter utenfor området, er ikke med i analysen.



Reiser med lengst avstand innenfor de 15 bydelene ble gjort med bil (9,2 km) og kollektivt (8,2 km). Halvparten av alle reiser med bil er 5 kilometer eller mindre. For kollektivtrafikken er tilsvarende avstand 6 kilometer. Gjennomsnittlig avstand for sykkelreiser er 4,2 kilometer, mens halvparten av alle sykkelreiser er 3,0 kilometer. De korteste reisene ble gjort til fots, der gjennomsnittlig avstand var 1,3 kilometer og medianen 1,0 km.

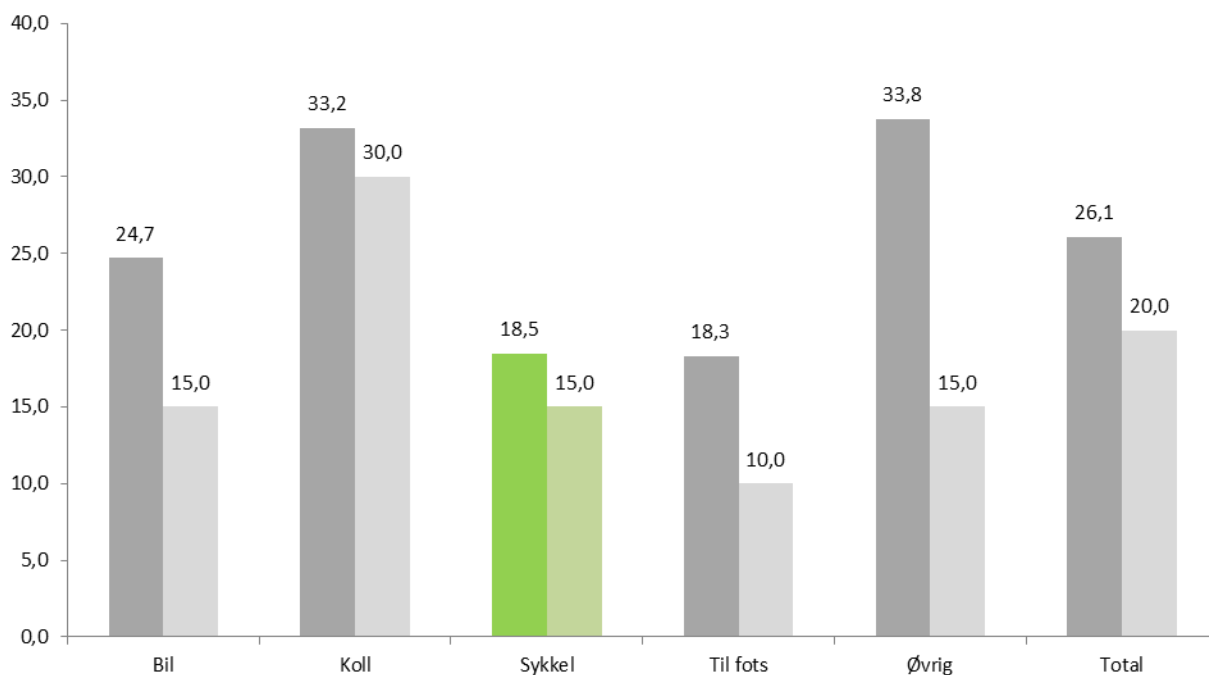
Transportmiddelfordeling per reiseavstand hverdager (andeler)



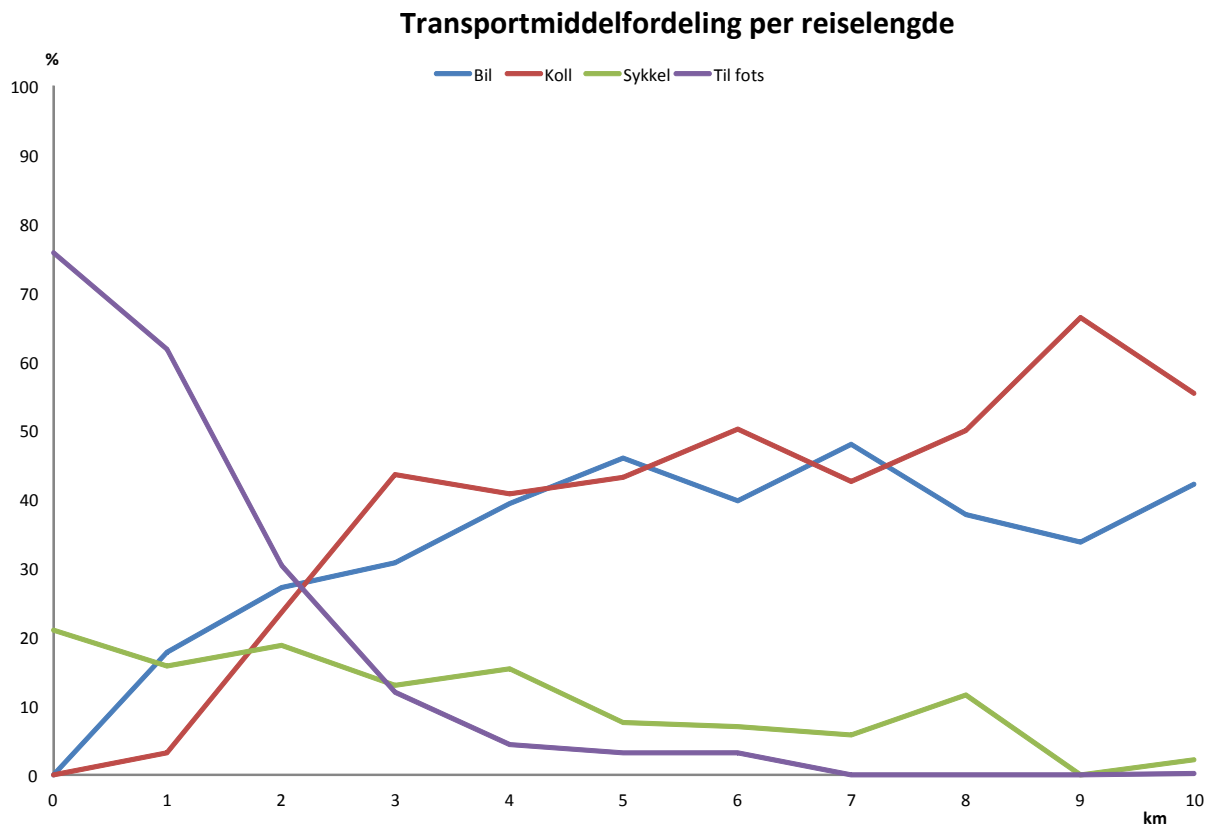
Kortere reiser skjer hovedsakelig til fots, 71 prosent av reiser som er 1 kilometer eller kortere. 14 prosent av disse kortere reisene skjer med bil, 12 prosent med sykkel og 3 prosent med kollektivtransport. Av reiser opptil 3 kilometer gjøres 46 prosent til fots, 22 prosent med bil, 13 prosent med sykkel og 17 prosent kollektivt. Av reiser som er 5 kilometer eller kortere, gjøres 35 prosent til fots, 28 prosent med bil, 24 prosent med kollektivtrafikk og 13 prosent med sykkel. Sykkelandelen er relativt konstant, uansett reisens lengde under 5 kilometer. Den er imidlertid høyere enn for det totale antallet reiser, som er 8 prosent. Andelen som går til fots, reduseres kraftig jo lengre lengden på reisen er.

Reisetid i minutter

■ Middelverdi ■ Median



Den gjennomsnittlige reisen innen Oslo tok 26,1 minutter, og medianen er 20 minutter. Øvrige reiser hadde den lengste reisetiden. Dette skyldes at disse i stor grad var kombinasjonsreiser. I gjennomsnitt tok en reise med kollektivtransport 33,2 minutter, med bil 24,7 minutter, med sykkel 18,5 minutter og til fots 18,3 minutter. Samme som for avstand var reisetidens median lavere enn disse middelverdiene for alle transportmåter.



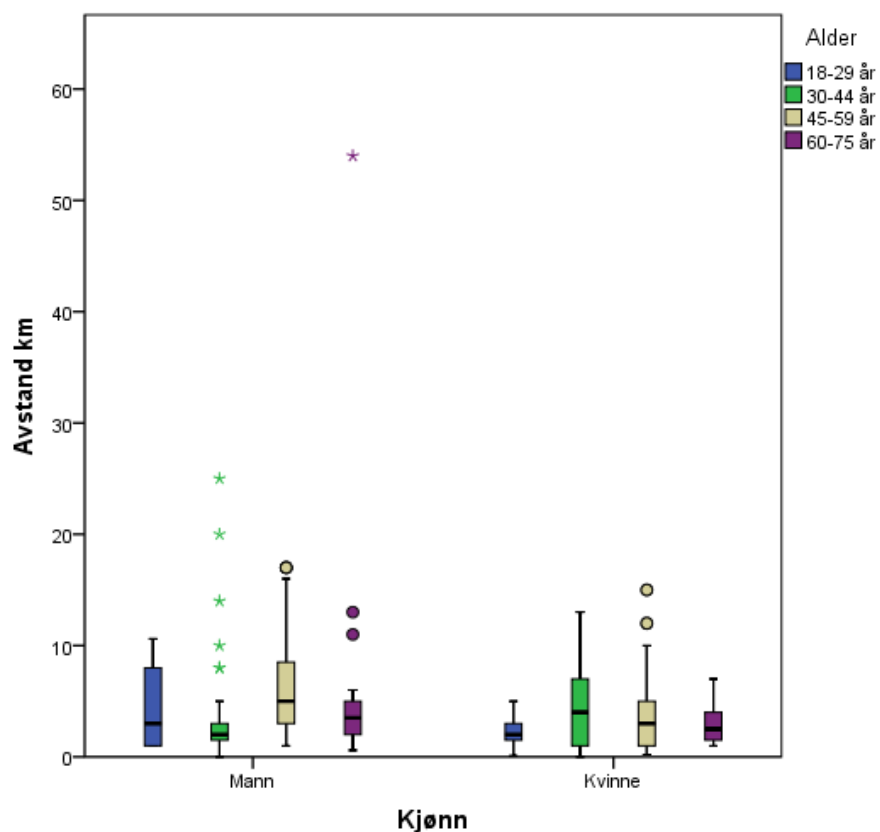
Bilandelen blir høyere enn sykkelandelen allerede ved 1 kilometer og kollektivandelen ved 2 kilometer. Sykkelandelen blir høyere enn andelen til fots ved 3 kilometer. For avstander lengre enn det som vises i figuren, er bil og kollektivtransport stort sett de eneste transportmidlene som benyttes. Disse to transportmåtene følger hverandre i figuren og ser nesten ut som speilbilder av hverandre. Dette kan tolkes som at de er substitutter – man tar enten bilen eller reiser kollektivt.

Sykkelreisenes avstand på hverdager

I gjennomsnitt sykler Oslos befolkning 4,2 kilometer per reise. Menn sykler i gjennomsnitt 1,1 kilometer lengre enn kvinner. Forskjellen er signifikant på én prosents nivå. Lengst sykler de i aldersgruppen 45–59 år (5,5 kilometer) etterfulgt av 60–75 år (4,5 kilometer). Personer i alderen 30–44 år sykler 3,6 kilometer i gjennomsnitt, og de korteste strekningene står de yngste syklistene for (3,4 kilometer). Forskjellen er signifikant mellom aldersgruppene på én prosents nivå. Hvis vi i stedet ser på medianen, ligger den betydelig lavere enn middelerdien, noe som innebærer at dataene inneholder et antall ekstremverdier. Det fremgår også tydelig når man ser på i boksdiagrammet nedenfor.

	Kilometer middelerdi	Kilometer median
<u>Kjønn</u>		
Mann	4,6	3,0
Kvinner	3,5	2,5
<u>Alder</u>		
18–29 år	3,4	2,5
30–44 år	3,6	2,0
45–59 år	5,5	3,5
60–75 år	4,5	3,0
<u>Total</u>	4,2	3,0

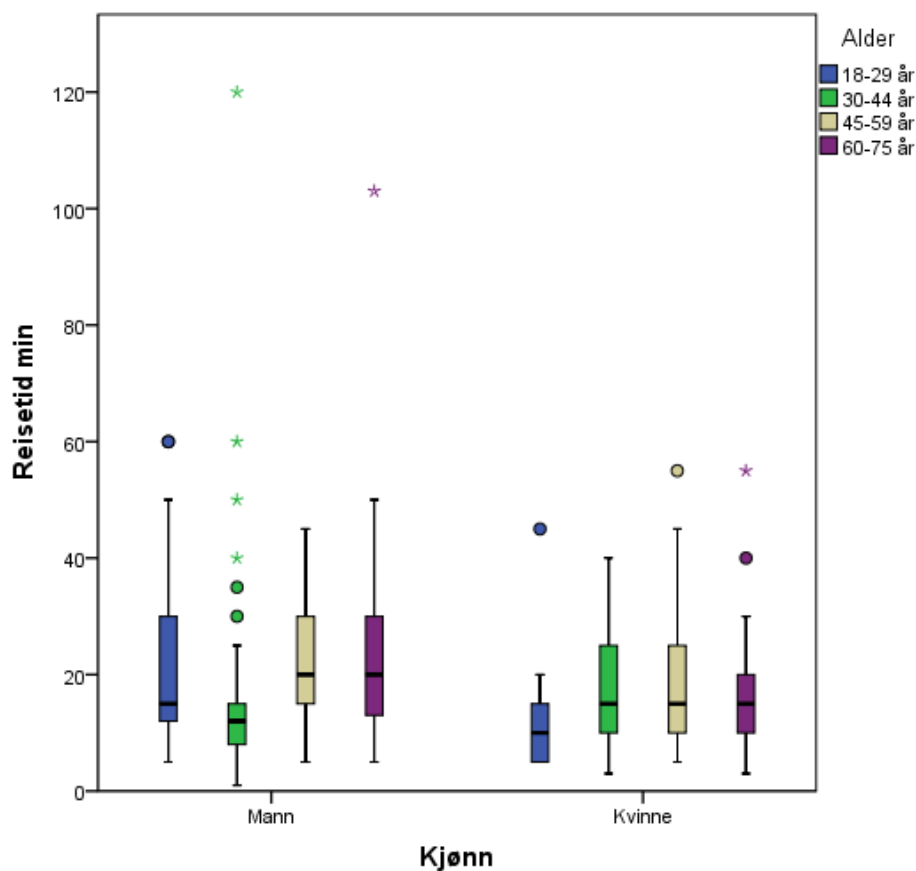
Boksdiagram med spredning over reisens avstand for de som hadde sykkel som hovedfremkomstmiddel. Ekstremverdiene er angitt som stjerner i diagrammet. Menn hadde flere ekstremverdier enn kvinner, spesielt i alderen 30–44 år.



Reisetid og sykling hverdager

	Min. middelferdi	Min. median
Kjønn		
Mann	20,0	15,0
Kvinner	16,5	15,0
Alder		
18–29 år	18,5	15,0
30–44 år	16,4	15,0
45–59 år	20,8	15,0
60–75 år	21,5	15,0
Total	18,5	15,0

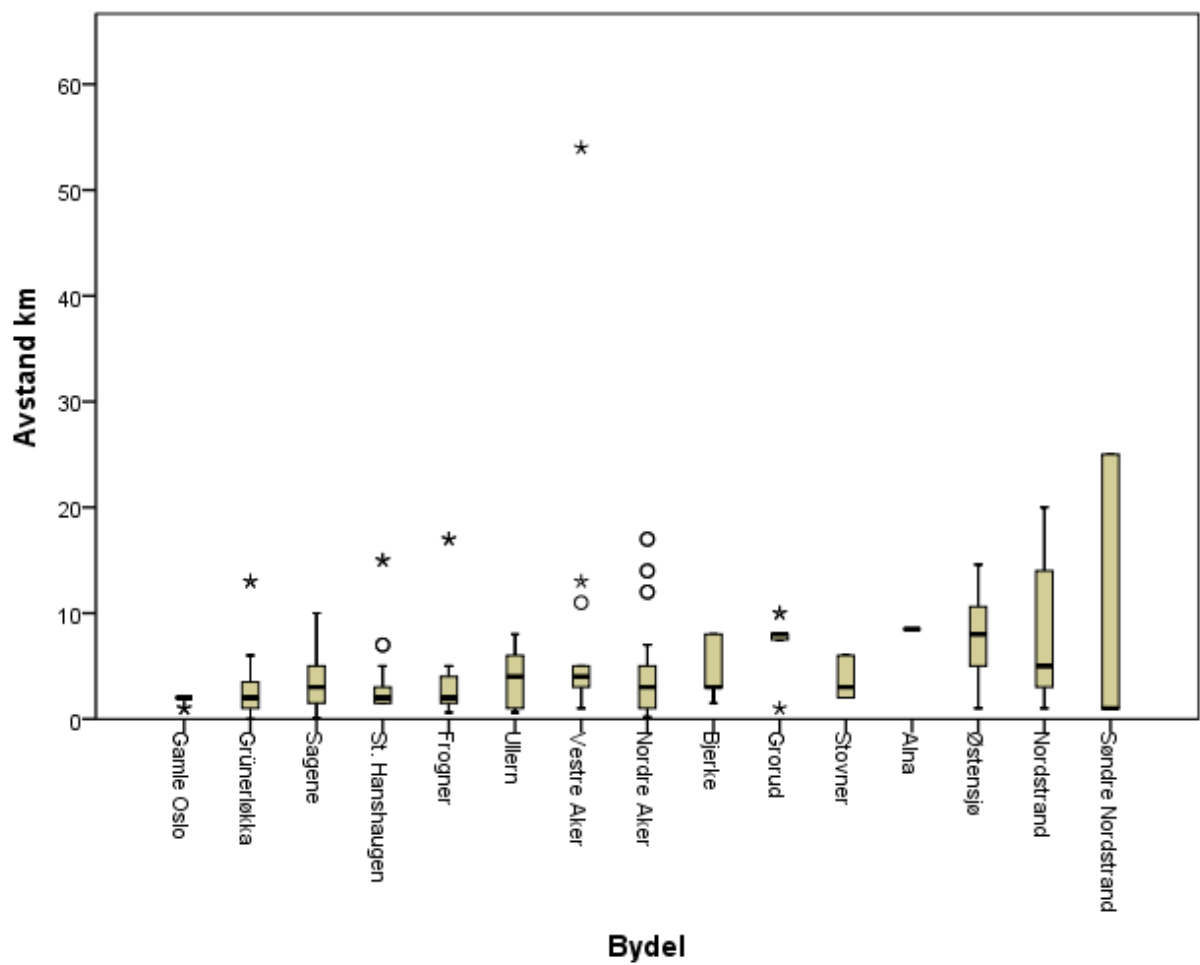
Medianen er den samme mellom kjønnene, 15 minutter, mens middelferdien for menn (20,0 minutter) er større enn for kvinner (16,5 minutter). Forskjellen i lengde på menns og kvinners reise med sykkel er signifikante på én prosents nivå. Den aldersgruppen som har lengst reisetid er 60–75 år (21,5 minutter), etterfulgt av 45–59 år (20,8 minutter). Reiser gjort av personer i alderen 18–29 år varte i gjennomsnitt 18,5 minutter, og 16,4 minutter for alderen 30–44 år. Forskjellene mellom aldersgruppene er signifikante på fem prosents nivå. I boksdiagrammet nedenfor fremgår det at spredningen for menns reiser er større enn for kvinners reiser, spesielt i alderen 30–44 år.



Reiselengder

Hverdager	Reiselengde km totalt	Middelverdi km totalt	Reiselengde km totalt sykkel	Middelverdi reiselengde sykkel	Reiselengde km totalt bil	Middelverdi reiselengde bil
01_Gamle Oslo	460 035	5,0	8496	1,8	158 896	8,1
02_Grünerløkka	527 346	5,0	43 816	2,7	126 303	7,4
03_Sagene	324 816	4,9	25 011	3,6	79 569	6,3
04_St.Hanshaugen	172 264	2,6	19 147	2,9	48 847	4,2
05_Frogner	549 192	5,2	55 176	3,2	240 971	8,6
06_Ullern	284 405	5,5	16 798	3,9	120 147	6,4
07_Vestre Aker	468 826	6,6	22 399	6,2	211 322	6,6
08_Nordre Aker	543 619	7,1	50 039	4,3	341 385	11,3
09_Bjerke	298 370	6,9	7664	4,5	135 998	8,7
10_Grorud	411 581	10,6	19 398	7,7	182 825	20,7
11_Stovner	451 101	12,6	5163	3,8	209 337	18,7
12_Alna	439 532	7,1	4410	8,5	262 382	9,2
13_Østensjø	559 291	6,8	44 415	8,1	244 462	6,9
14_Nordstrand	581 520	8,1	39 312	7,3	214 522	6,9
15_Søndre Nordstrand	628 006	13,5	11 142	9,7	418 679	16,8

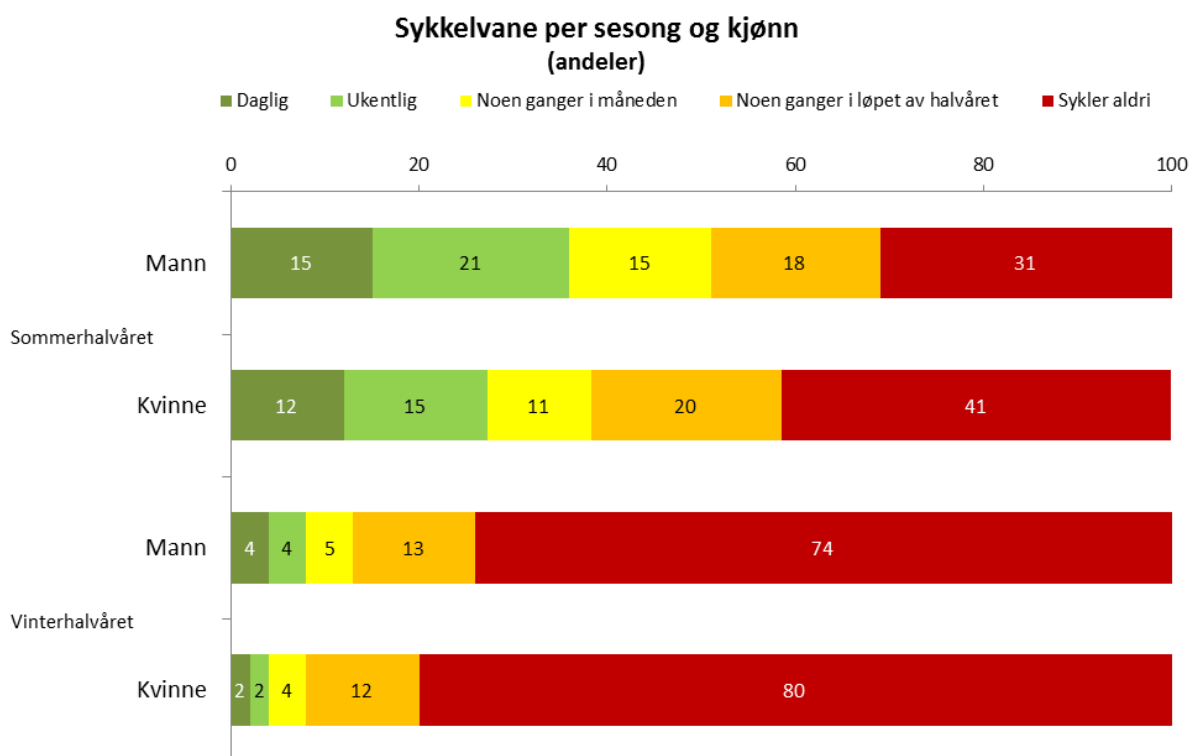
De som bor på Søndre Nordstrand reiser lengst totalt sett, cirka 628 000 kilometer, etterfulgt av Nordstrand, cirka 582 000 kilometer. De som bor på St.Hanshaugen og Ullern reiser minst, henholdsvis 170 000 og 284 000 kilometer. Når det gjelder sykkelreiser, sto Frogner (55 000 kilometer) og Nordre Aker (50 000 kilometer) for den største delen, mens Alna (cirka 4000 kilometer) og Stovner (5000 kilometer) var de bydelene som syklet minst. De som bor i Søndre Nordstrand reiste mest med bil (414 000 kilometer) etterfulgt av Alna (260 000 kilometer). Bydelen som reiste minst med bil, var St.Hanshaugen (48 000 kilometer) og Sagene (79 000 kilometer).



Boksdigrammet ovenfor viser fordelingen og spredningen i variabelen avstand i kilometer per bydel. Vestre Aker har en ekstremverdi på 54 kilometer.

Sykkelmaner sommerhalvåret og vinterhalvåret

I reisedagboken ble det stilt to spørsmål til alle som deltok i undersøkelsen, om hvor ofte man brukte sykkel i henholdsvis sommer- og vinterhalvåret. Dette gir en allmenn oppfatning om forskjeller i sykling mellom de ulike sesongene, samt et grunnlag for å si noe om hvor stor andel av Oslos befolkning som sier at de aldri sykler.

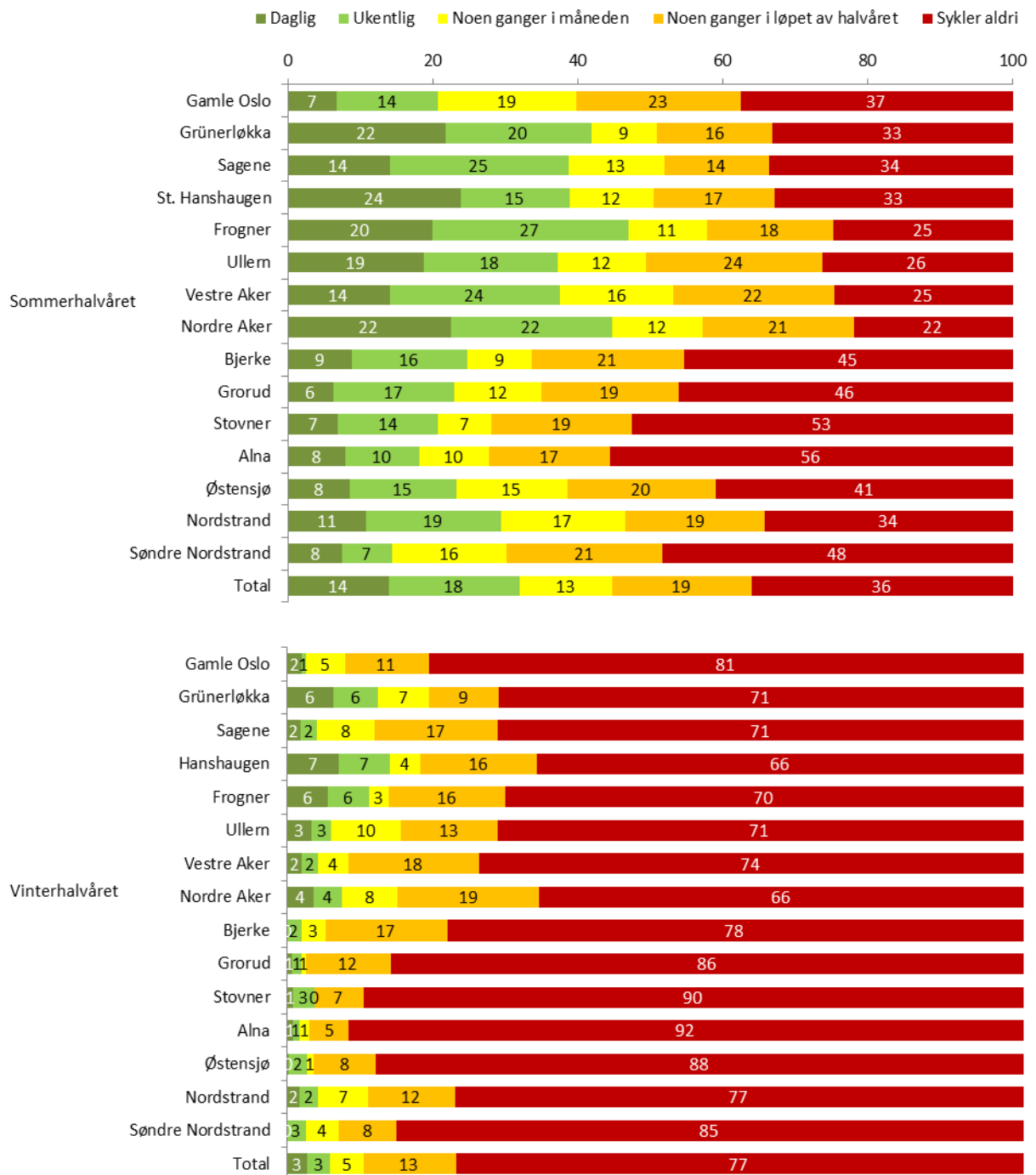


Oslos befolkning sykler langt oftere i sommerhalvåret. I overkant av én av tre sier at de aldri sykler i sommerhalvåret, mens i overkant av tre av fire aldri sykler i vinterhalvåret. Én av tre sykler daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret. Tilsvarende andel er 6 prosent i vinterhalvåret.

Menn sykler oftere enn kvinner, både i sommer- og vinterhalvåret. 36 prosent av menn sykler daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, noe som kan sammenlignes med i overkant av 27 prosent av kvinner. En betydelig større andel kvinner (41 prosent) enn menn (13 prosent) oppgir at de aldri sykler i sommerhalvåret.

Knappt 1 av 10 menn sykler daglig eller nesten daglig i vinterhalvåret, mens tilsvarende andel for kvinner var 4 prosent. Det er større andel kvinner (84 prosent) som oppgir at de aldri sykler i vinterhalvåret, enn menn (80 prosent).

Sykkelvane per sesong og bydel (andeler)



Frogner (47 prosent), Nordre Aker (44 prosent) og Grünerløkka (42 prosent) er de bydelene med størst andel innbyggere som daglig eller nesten daglig sykler i sommerhalvåret. Bydelene Alna (56 prosent), Stovner (53 prosent) og Søndre Nordstrand (48 prosent) har den største andelen som aldri sykler.

I vinterhalvåret er det bydelene St.Hanshaugen (14 prosent), Grünerløkka (12 prosent) og Frogner (12 prosent) som har størst andel som reiser daglig eller nesten daglig. I bydelene Alna (92 prosent), Stovner (90 prosent) og Østensjø (88 prosent) er det størst andel av innbyggere som oppgir at de aldri sykler.

Det finnes en positiv signifikant sammenheng på én prosents nivå (korrelasjon 0,65) mellom den logaritmerte middelinntekten og andelen som sykler daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret. Dette tolkes som at de bydelene hvor middelinntekten er høy, sykler oftere enn bydeler med lavere middelinntekt. Det finnes ingen slik sammenheng i vinterhalvåret.

Bydeler med relativt stor andel innvandrere har en relativt lavere andel som sykler oftere på sommerhalvåret, en sammenheng som er signifikant på én prosents nivå (korrelasjon -0,73 prosent). Det finnes ikke noen slik sammenheng i vinterhalvåret. Det finnes en negativ signifikant korrelasjon på én prosents nivå mellom arbeidsledighet og hvor ofte man sykler i bydelene (en korrelasjon på -0,79 i sommerhalvåret). Bydeler med lav arbeidsledighet har høyere andel sykling enn bydeler med høy arbeidsledighet. Det finnes ikke noen slik sammenheng i vinterhalvåret.

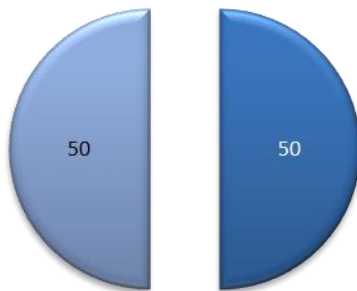
De bydelene som har størst andel som sykler daglig på sommeren, er også de som har den største andelen syklistene på vinteren. Korrelasjonen mellom disse er 0,74 og signifikant på én prosents nivå.

Bakgrunnsinformasjon

Kjønns- og aldersfordeling

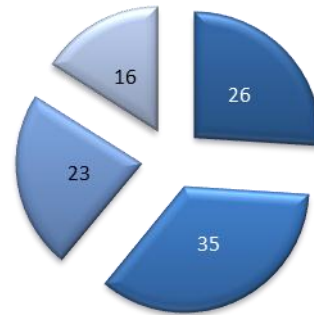
Kjønn
(andeler)

■ Mann ■ Kvinne



Alder
(andeler)

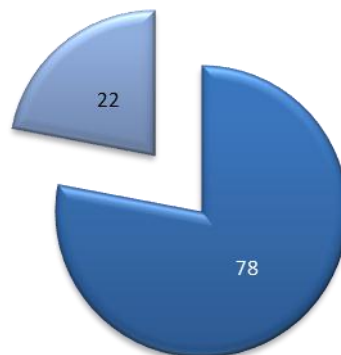
■ 18-29 år ■ 30-44 år ■ 45-59 år ■ 60-75 år



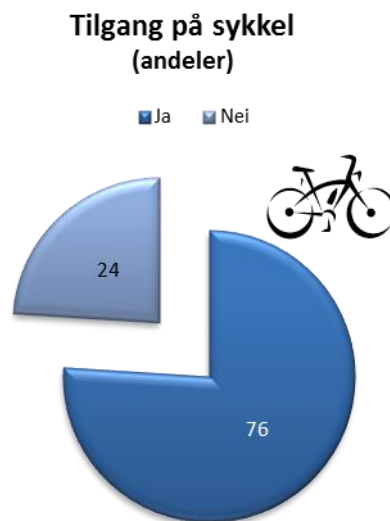
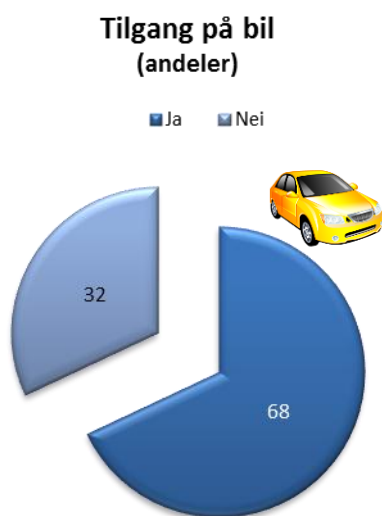
Fører kort innehav

Har du førerkort for personbil?
(andeler)

■ Ja ■ Nei



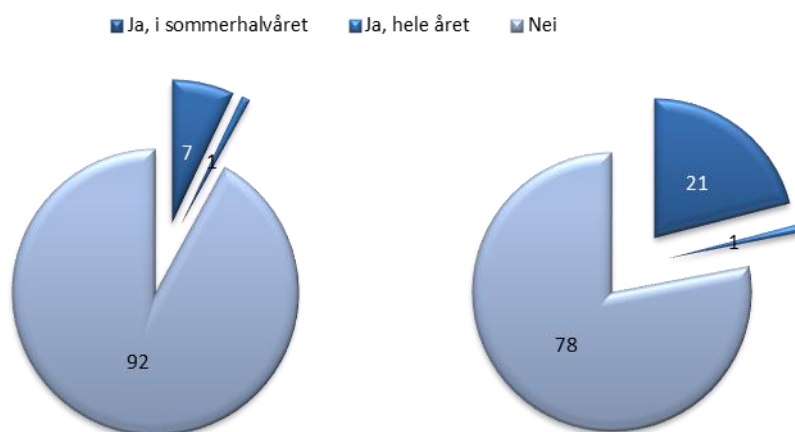
Husholdningens tilgang til bil og sykkel



Andel av husholdningen der barn sykler (spørsmål stilt til samtlige deltakere/husholdninger i undersøkelsen)



Finnes det barn i husholdningen under 18 år som sykler... (andeler)



Vedlegg 1 Hovedtransportmiddel

Det kan registreres flere transportmiddel i reisedagboken. Ut fra de registrerte transportmiddel utarbeides en ny variabel – "Hovedtransportmiddel" – i henhold til følgende regel:											
Hovedtransportmiddel	Registrert transportmiddel										
	1	2	3	4	5	6	7	8,9,10	11	12	13
	til fots	sykkel	moped, MC	kjørte bil selv	var passasjer i bil	drosje (ikke spesialtransport)	spesialtransport	koll(buss/tbane/trikk)	tog	fly	annet
1 kjørte bil selv	(x)	(x)	(x)	x					(x)	(x)	(x)
2 var passasjer i bil	(x)	(x)	(x)		x				(x)	(x)	(x)
3 innfartsparkering (bil+koll)	(x)	(x)	(x)	x				x	(x)	(x)	(x)
4 "kiss and ride"(bilpass+koll)	(x)	(x)	(x)		x			x	(x)	(x)	(x)
5 koll(buss, tbane, trikk)	(x)	(x)	(x)					x	(x)	(x)	(x)
6 tog	(x)								x	(x)	(x)
7 sykkel	(x)	x							(x)	(x)	(x)
8 moped, MC	(x)		x						(x)	(x)	(x)
9 spesialtransport	(x)						x		(x)	(x)	(x)
10 drosje (ikke spesialtransport)	(x)					x			(x)	(x)	(x)
11 til fots	x										
12 Øvrige kombinasjoner	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)
x= transportmiddel er benyttet											
(x)= transportmiddel kan være benyttet											

Enkelte ganger bruker vi ett transportmiddel fra start- til målpunktet, mens vi andre ganger kombinerer ulike transportmiddel. Tabellen ovenfor viser hvordan vi i etterkant sorterer reisene i et antall hovedtransportmiddel. Hvis en person, for eksempel, både har kjørt bil (som sjåfør), reist kollektivt og deretter flydd, blir hovedtransportmidlet innfartsparkering i henhold til matrisen ovenfor.

Hovedtransportmidlet hadde blitt innfartsparkering også om reisen i tillegg til transportmidlene ovenfor hadde inkludert for eksempel gange. Derimot hadde hovedtransportmiddelet blitt kollektivt hvis reisen ikke hadde inkludert bilkjøring som sjåfør.

Etter denne sorteringen gjør vi en enda grovere inndeling på hovedtransportmiddel:

Bil = bil kjørt som sjåfør, bil kjørt som passasjer, taxi, spesialtransport

Kollektivt = innfartsparkering, "kiss and ride", kollektivtransport, tog

Sykkel = sykkel

Til fots = til fots

Øvrig = moped, motorsykkel, andre kombinasjoner

Skjema
nummer

REISEDAGBOK

1. Er du..?

- 1 ☐ Mann
2 ☐ Kvinne

2. Hvilket år er du født? 19.....

3. I hva slags bolig bor du?

- 1 ☐ Villa
2 ☐ Rekkehus/kjedet bolig
3 ☐ Flerfamiliehus
4 ☐ Annet

4. Hva er din hovedbeskjeftigelse?

- 1 ☐ I arbeid
2 ☐ Studier
3 ☐ Pensjonist
4 ☐ Foreldrepermisjon
5 ☐ Arbeidsledig
6 ☐ Sykmeldt i mer enn 6 måneder
7 ☐ Annet

5. Har du førerkort for personbil?

- 1 ☐ Ja
2 ☐ Nei

6. Hvor mange biler har husholdningen tilgang til?

- 1 ☐bil(er)
2 ☐ Har ikke tilgang til bil

7. Hvor mange sykler har husholdningen tilgang til?

- 1 ☐sykkel/sykler
2 ☐ Har ikke tilgang til sykkel

8. Hvor ofte pleier du å sykle i sommerhalvåret (april til september)?

- 1 ☐ Daglig
2 ☐ Ukentlig
3 ☐ Noen ganger i måneden
4 ☐ Noen ganger i løpet av sommerhalvåret
5 ☐ Sykler aldri

9. Hvor ofte pleier du å sykle i vinterhalvåret (oktober til mars)?

- 1 ☐ Daglig
2 ☐ Ukentlig
3 ☐ Noen ganger i måneden
4 ☐ Noen ganger i løpet av vinterhalvåret
5 ☐ Sykler aldri

10. Finnes det barn i husholdningen som er under 18 år, som sykler til skolen?

- 1 ☐ Ja, i sommerhalvåret (april til september)
2 ☐ Ja, hele året
3 ☐ Nei

11. Finnes det barn i husholdningen som er under 18 år, som sykler på fritiden (til fritidsaktiviteter, venner, osv.)?

- 1 ☐ Ja, i sommerhalvåret (april til september)
2 ☐ Ja, hele året
3 ☐ Nei

12. Vi trenger så mye informasjon som mulig. Dersom du kunne tenke deg å delta i flere undersøkelser og/eller intervjuer i 2013/2014, kan du markere dette med et kryss i ruten.

- 1 ☐ Ja
2 ☐ Nei

Fortsetter på neste side!

Reise nr. 1	Reise nr. 2	Reise nr. 3	Reise nr. 4
Hvor startet du denne reisen? gate og nummer	Hvor startet du denne reisen? gate og nummer	Hvor startet du denne reisen? gate og nummer	Hvor startet du denne reisen? gate og nummer
 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune
Når startet du? kl.	Når startet du? kl.	Når startet du? kl.	Når startet du? kl.
Hva skulle du? på arbeid ☐ på arbeidsoppdrag ☐ på skole ☐ hente/levere barn ☐ handle matvarer ☐ annet innkjøp ☐ hjem ☐ annet, vennligst spesifiser:	Hva skulle du? på arbeid ☐ på arbeidsoppdrag ☐ på skole ☐ hente/levere barn ☐ handle matvarer ☐ annet innkjøp ☐ hjem ☐ annet, vennligst spesifiser:	Hva skulle du? på arbeid ☐ på arbeidsoppdrag ☐ på skole ☐ hente/levere barn ☐ handle matvarer ☐ annet innkjøp ☐ hjem ☐ annet, vennligst spesifiser:	Hva skulle du? på arbeid ☐ på arbeidsoppdrag ☐ på skole ☐ hente/levere barn ☐ handle matvarer ☐ annet innkjøp ☐ hjem ☐ annet, vennligst spesifiser:
Hvor avsluttet du denne reisen? gate og nummer	Hvor avsluttet du denne reisen? gate og nummer	Hvor avsluttet du denne reisen? gate og nummer	Hvor avsluttet du denne reisen? gate og nummer
 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune	 kommunedel eller kommune
Hvordan reiste du? til fots ☐ sykkel ☐ moped, MC ☐ kjørte bil selv ☐ var passasjer i bil ☐ drosje (ikke spesialtransport) ☐ spesialtransport ☐ buss ☐ t-bane ☐ trikk ☐ tog ☐ fly ☐ annet ☐	Hvordan reiste du? til fots ☐ sykkel ☐ moped, MC ☐ kjørte bil selv ☐ var passasjer i bil ☐ drosje (ikke spesialtransport) ☐ spesialtransport ☐ buss ☐ t-bane ☐ trikk ☐ tog ☐ fly ☐ annet ☐	Hvordan reiste du? til fots ☐ sykkel ☐ moped, MC ☐ kjørte bil selv ☐ var passasjer i bil ☐ drosje (ikke spesialtransport) ☐ spesialtransport ☐ buss ☐ t-bane ☐ trikk ☐ tog ☐ fly ☐ annet ☐	Hvordan reiste du? til fots ☐ sykkel ☐ moped, MC ☐ kjørte bil selv ☐ var passasjer i bil ☐ drosje (ikke spesialtransport) ☐ spesialtransport ☐ buss ☐ t-bane ☐ trikk ☐ tog ☐ fly ☐ annet ☐
Når kom du frem? kl.	Når kom du frem? kl.	Når kom du frem? kl.	Når kom du frem? kl.
Anslått reiseavstand. km	Anslått reiseavstand. km	Anslått reiseavstand. km	Anslått reiseavstand. km
Foretok du flere reiser, f.eks. hjemreise, denne dagen? nei ☐ ja ☐	Foretok du flere reiser, f.eks. hjemreise, denne dagen? nei ☐ ja ☐	Foretok du flere reiser, f.eks. hjemreise, denne dagen? nei ☐ ja ☐	Foretok du flere reiser, f.eks. hjemreise, denne dagen? nei ☐ ja ☐
Fortsett i neste kolonne	Fortsett i neste kolonne	Fortsett i neste kolonne	Fortsett i neste kolonne

