

Rapport:
Holdningsundersøkelse om sykling i Oslo 2016

Sykkelprosjektet, Oslo kommune



18.02.16



Janne Tyskø D'Arcy

Innhold

Prosjektinformasjon	3
Sammendrag	7
Syklistprofiler og sykkelvaner	10
Opplevelsen av Oslo som sykkelby	15
Bymiljøtiltak for å få flere til å sykle i Oslo	20
Andre tiltak for å få flere til å sykle i Oslo	25
Holdninger til sykling	29
Vedlegg:	
Vurdering av resultater	35
Spørreskjema	37

Prosjektinformasjon

Prosjektinformasjon

	OPPDRAKSGIVER Oslo kommune v/Sykkelprosjektet Siv Linette Grann		METODE Telefonintervjuer med 11 kvantitative spørsmål, 1 åpent spørsmål og bakgrunnsvariabler
	FORMÅL Kartlegge osloboernes holdninger til sykling, herunder måle endringer siden tilsvarende undersøkelse i 2014.		MÅLGRUPPE Tilfeldig utvalg av personer bosatt i Oslo i alderen 18-67 år
	GJENNOMFØRING Datainnsamlingen er gjennomført i perioden fra 11. t.o.m. 15. januar 2016		UTVALG 450 intervjuer (n=450). Resultatene er vektet på kjønn og alder.

Beskrivelse av prosjektet

Om holdningsundersøkelsen:

Formålet med undersøkelsen er å kartlegge osloboernes holdninger til sykling, avdekke potensialet for å øke syklingen blant ulike grupper samt undersøke hvilke tiltak som er mest etterspurt.

Holdningsundersøkelsen viser blant annet hvilket potensiale det er for å øke syklingen blant ulike syklistgrupper og ikke-syklister.

De intervjuede har svart på spørsmål som har gjort det mulig å kategorisere dem etter syklisttype. Videre har de svart på spørsmål om holdningene deres til ulike typer tiltak og til Oslo som sykkelby. Spørsmålene har vært formulert som påstander, og de som har svart, har angitt i hvilken grad de er enig i påstandene.

Metode:

Det er gjennomført 450 telefonintervjuer. Intervjuene er jevnt fordelt på ulike aldersgrupper, bydeler og kjønn. Intervjuene er i tillegg vektet på kjønn og alder for å sikre at de er så representative som mulig for osloinnbyggere.

Tidligere holdningsundersøkelser:

Dette er andre gang undersøkelsen gjennomføres. Undersøkelsen ble første gang gjennomført i januar 2014, og hensikten med årets undersøkelsen er blant annet å se om det har skjedd noen endringer siden sist.

I forrige undersøkelse ble det gjennomført 420 intervjuer.

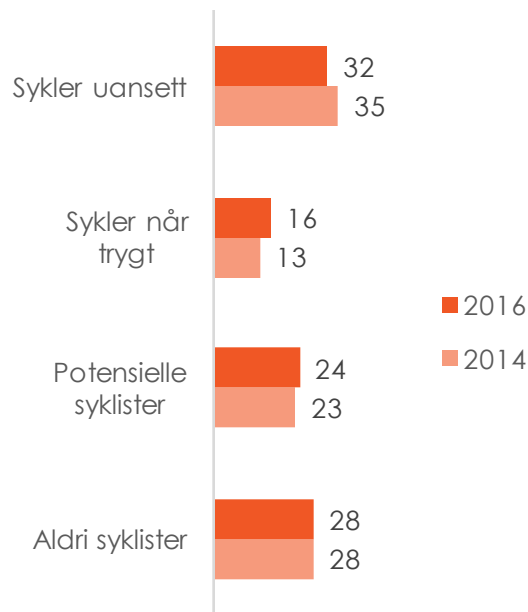
Det er verdt å merke at flere av spørsmålene er endret/forbedret, noe som gjør at disse spørsmålene ikke er direkte sammenlignbare med 2014.

Det er notert på grafene der det er vanskelig å sammenligne på grunn av endringer i spørsmålsformuleringene.

Ved forrige undersøkelse ble ikke dataene vektet. I denne rapporten er dataene fra sist vektet. Dette for å sikre et best mulig sammenligningsgrunnlag. Vektingen gir endringer på $\pm 3\%$ (noe større i enkelte nedbrytninger). Vektingen gjør dermed at 2014-resultatene justeres litt.

Undersøkelsen er planlagt gjennomført hvert andre år, og neste gang i januar 2018.

Definisjon av fire syklistsegmenter



Det er opprettet fire syklistprofiler ut fra dagens reisevaner og viljen til å sykle hvis trakksikkerheten forbedres.

Ved å dele inn svarene fra holdningsundersøkelsen i disse gruppene, synliggjøres forskjeller og likheter mellom de som allerede sykler og de som gjerne vil sykle mer.

Sykkelprofilene er laget slik:

- **Sykler uansett:** De som sykler alltid/ofte og sykler uansett standard.
- **Sykler når trygt:** De som sykler alltid/ofte og sykler når trygt.
- **Potensielle syklist:** De som sykler sjelden/aldri og ville syklet mer med sikrere veier.
- **Aldri syklist:** De som sykler sjelden/aldri og sykler heller ikke når trygt/vet ikke

Sykkelprofilene har følgende demografiske kjennetegn:

- I segmentet **Sykler uansett** er det en større andel menn enn kvinner, og en jevn spredning i aldersgruppene 26-64 år. Inntekten ligger midt på treet (400 000 – 699 000 kr).
- I segmentet **Sykler når trygt** er det en større andel kvinner enn menn. Alderen varierer, men det er flest i aldersgruppene 26-35 år og 46-64 år. Inntekten ligger midt på treet (mellom 400 000 – 699 000 kr).
- I segmentet **Potensielle syklist** er det en større andel kvinner enn menn. Alderen varierer, med et flertall er mellom 26-35 år. Inntekten ligger midt på treet til lavere (nesten like mange under 400 000 kr som 400 000 – 699 000 kr).
- I segmentet **Aldri syklist** er det like mange menn som kvinner, og en jevn spredning på alder og inntekt. Det er noen flere voksne/eldre (46 år +) og med lavere inntekt (under 400 000 kr) i denne gruppen.

NB! I segmentet *Sykler når trygt* har det vært en endring i sammensetningen. Det var en overvekt av menn i 2014 og en overvekt av kvinner i 2016. Det er ellers ingen signifikante forskjeller i segmentsammensetningen i forhold til 2014.

Sammendrag

Sammendrag

Sykkelprofilene

Det er ingen signifikante endringer i sykkelprofilene siden 2014. Tilrettelegging av trygge sykkelveinett fortsetter å være viktig for å få flere til å velge sykkel.

Flertallet (67%) av de som sykler, sier de sykler uansett standard på veinettet. Det er likevel en tredjedel (33%) som kun sykler langs trafikksikre ruter. For disse beror sykkelvalget på at det finnes trygge sykkelnettverk.

I tillegg sier rundt halvparten (47%) av de som ikke sykler at de ville syklet mer dersom sykkelveinettet var tryggere.

Opplevelsen av Oslo som sykkelby

Opplevelsen av Oslo som en god sykkelby viser en positiv utvikling fra 2014 til 2016, og byen oppfattes å ha blitt tryggere å sykle i – også for barn og eldre.

Oslo er fortsatt ikke en optimal sykkelby.

Sykkelveinettet oppleves fortsatt som relativt dårlig, og det er vanskelig og utrygt å sykle i Oslo (spesielt for barn og eldre). Vedlikeholdet av sykkelveinettet på sommeren er bare delvis tilfredsstillende, og enda dårligere på vinteren.

Logistikken rundt sykling kan også være utfordrende: Det oppleves vanskelig å finne parkering for sykkelen og/eller å få med sykkelen med på kollektivtransport.

Bymiljøtiltak for å få flere til å sykle mer

Tiltak som forbedrer sykkelnettet har størst betydning for å få flere til å sykle mer. Dette er de samme tiltakene som var viktige i 2014, og dreier seg om bedre vedlikeholdt sykkelveinett, høyere trafikksikkerhet, mindre trafikk der man sykler, samt raskere og mer fremkommelige sykkelveier.

Raskere og mer fremkommelige sykkelveier og høyere trafikksikkerhet er de to aller viktigste faktorene for å få flere til å sykle mer. Skal man velge ett tiltak, virker trafikksikkerheten å være en større barriere for å få flere til å sykle mer.

Grønnere omgivelser og mer folkeliv fortsetter å ha begrenset eller liten betydning for å få flere til å sykle mer.

Sammendrag (forts.)

Prioriteringstiltak:

De tiltaksområdene som vil ha høyest effekt på opplevelsen av Oslo som en god sykkelby, bør rimeligvis prioriteres. Prioriteringstiltakene er uendret fra 2014 og inkluderer å gjøre Oslo til en bra by å sykle i for barn og ungdom, å forbedre standarden på sykkelveinettet og gjøre Oslo til en tryggere og enklere by å sykle i.

Andre tiltak:

Flere tiltak enn forbedring av sykkelveinettet kan å få flere til å sykle mer. Det er en signifikant økning fra 2014 i andelen som sier at bedre tilrettelegging på jobben (f.eks. dusj og sykkelparkering) og/eller ny/bedre sykkel vil få dem til å sykle mer.

Selv om denne positive trenden er tilstede i de fleste segmentene, gir den kun signifikant utslag på de som *Sykler uansett*. Bymiljøtiltak når med andre ord bredere /flere grupper.

Holdninger til sykling i Oslo:

Holdningene til sykling er relativt positive og osloborgere mener sykkel er et transportmiddel for folk flest.

Sykling blir også sett på som kult/trendy, fremtidens måte å ta seg frem på i Oslo og for de miljøbevisste.

Det eksisterer fortsatt flere barrierer mot å sykle mer. Sikkerhet er fortsatt den største barrieren, og en tredjedel (35%) opplever Oslo som en farlig by å sykle i. Dette er betydelig høyere i sykkelgruppene *Sykler nårtrygt* (48%) og *Potensielle syklist* (43%).

Oslofolk (spesielt kvinner) mener dessuten at sykling krever endel sykkelklær og det er uenighet mellom syklist og ikke-syklist om hvorvidt sykling er den raskeste måten å komme seg frem på i Oslo.

Det er verdt å merke at det ble gjort relativt store endringer i holdningsutsagnene, og at kun fire av utsagnene er sammenlignbare med 2014. Det er ingen signifikante endringer i disse holdningsutsagnene.

Det er stor og bred enighet om at det er positivt at Oslo kommune arbeider med å få flere til å sykle.

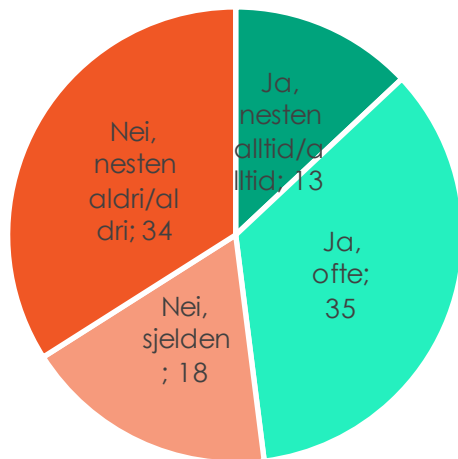
Hele ni av ti (91%) svarer at de synes dette er et bra tiltak.

Det er ingen signifikante endringer fra 2014 i andelen som synes det er bra at kommunen arbeider med å få flere til å sykle mer.

Syklistprofiler og sykkelvaner

Nesten halvparten (48%) av Oslos befolkning sykler i sommerhalvåret, kun 7% sykler i vinterhalvåret

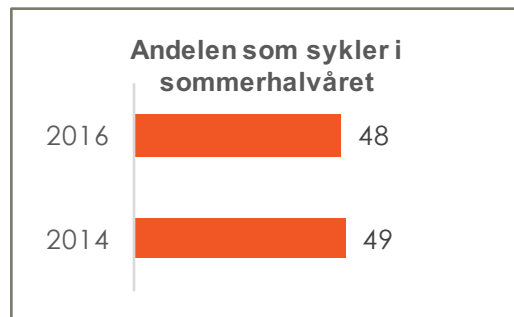
Sommerhalvåret



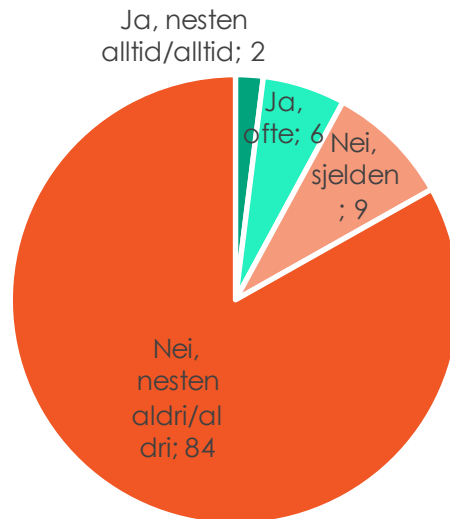
Det er naturlig nok langt flere som sykler i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret.

Det er ingen endring i andelen som sykler i sommerhalvåret siden 2014.

Andelen som sykler i vinterhalvåret er ikke målt tidligere.

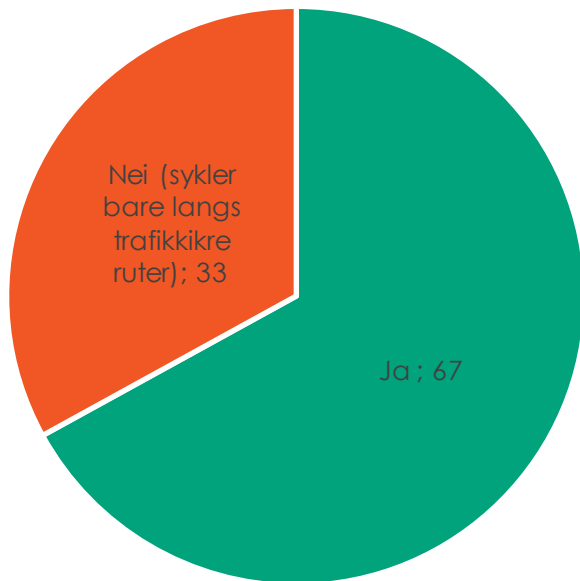


Vinterhalvåret*



* Spørsmål om sykling i vinterhalvåret ble første gang spurt i 2016.

En tredjedel (33%) av syklistene, sykler kun langs trafikksikre ruter



En relativt stor andel av syklistene holder seg til trafikksikre ruter.

Flertallet (67%) av de som sykler, sier de sykler uansett standard på veinettet. Det er likevel en tredjedel (33%) som kun sykler langs trafikksikre ruter. For disse er det med andre ord avgjørende at det finnes trygge og sikre sykkelveinett.

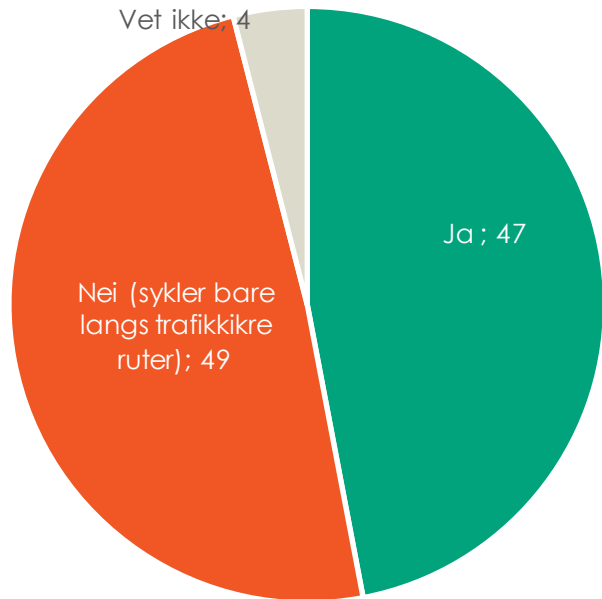
- Det er flere menn (73%) enn kvinner (41%) som sier de sykler uansett standard på sykkelveinettet.

Det er ingen signifikant endring fra 2014 i andelen som sier de sykler uansett standard på sykkelveinettet.

Andelen som sykler uansett standard på sykkelveinettet sammenlignet med 2014



Nesten halvparten (47%) av de som ikke sykler, ville syklet mer hvis sykkelveinettet var sikrere



Sikrere sykkelveinett vil få "ikke-syklister" til å sykle mer

Nesten halvparten (47%) av de som ikke sykler i sommerhalvåret i dag, sier de villet sykle mer om sykkelveinettet var sikrere.

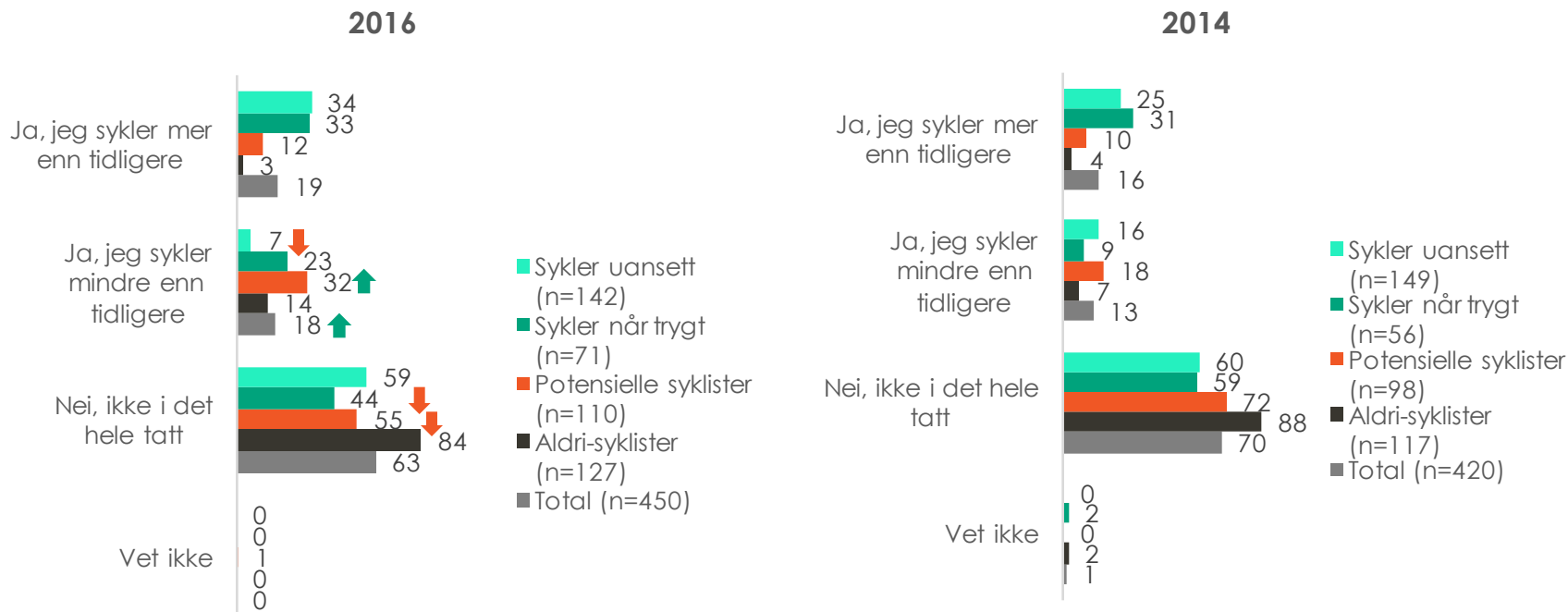
- Det er spesielt aldersgruppen under 30 år (55%) og 30-49 år (53%) som sier de ville syklet mer om sykkelveinettet var sikrere.

Det er ingen signifikant endring fra 2014 i andelen som sier de ville syklet mer hvis sykkelveinettet var sikrere.

Andelen som sykler uansett standard på sykkelveinettet sammenlignet med 2014



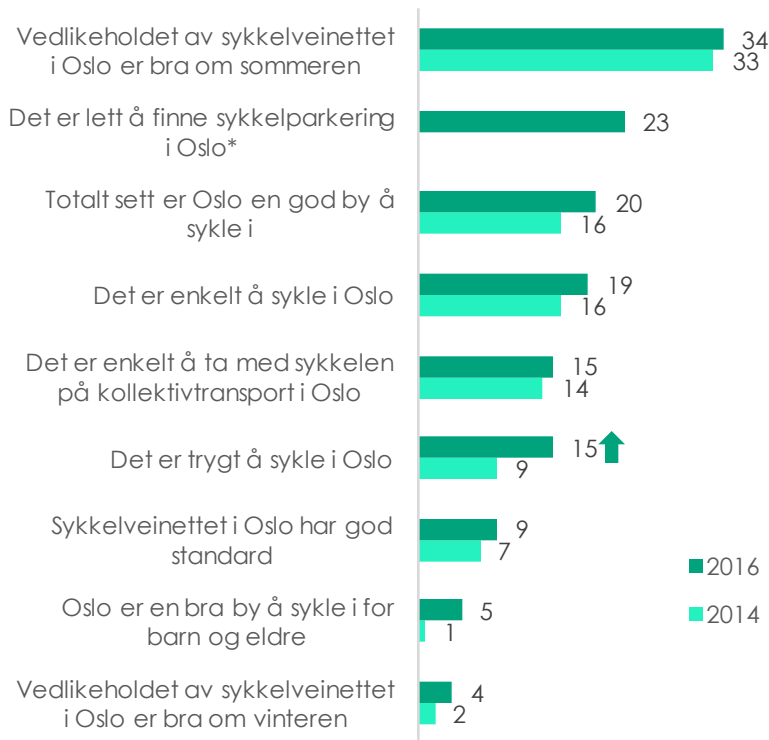
Det er ingen signifikant endring i andelen som sier de sykler mer enn tidligere. *Potensielle sykklister* sykler noe mindre



- **Potensielle sykklere** sier de sykler mindre enn før (nedgang på 17% siden 2014).
- Selv om resultatene ikke er signifikante, sier flere i segmentet **Syklør uansett** at de sykler mer.

Opplevelsen av Oslo som sykkelby

Opplevelsen av Oslo som sykkelby har en positiv utvikling fra 2014 til 2016

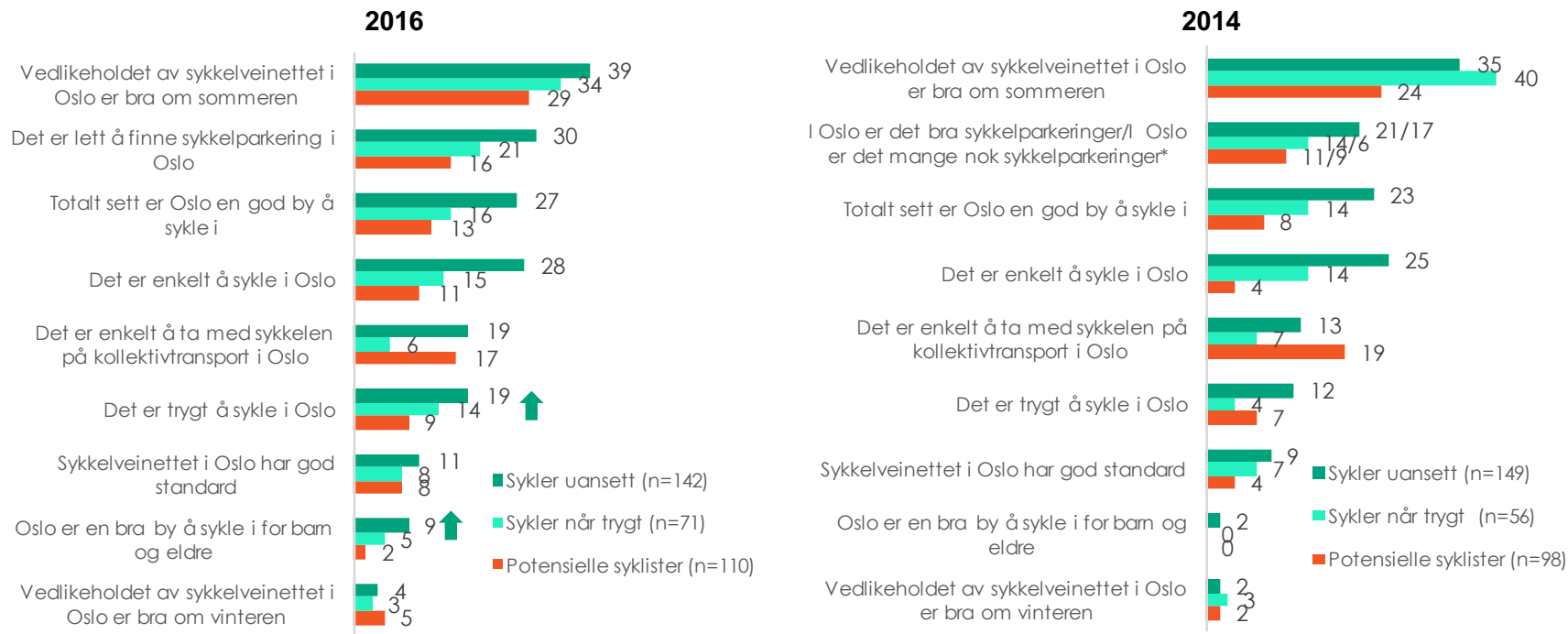


Opplevelsen av Oslo som en god sykkelby har en positiv utvikling fra 2014 til 2016, og flere opplever at det er trygt å sykle i Oslo (resultatene er signifikante).

- Denne utviklingen sees på tvers av ulike segmenter.
- Det er likevel verdt å merke at det er signifikant flere menn enn kvinner som synes Oslo er en trygg by å sykle i. Denne forskjellen mellom kjønnene var ikke like tydelig i 2014.
- Oslo ser også en positiv utvikling på andre områder. Det er spesielt verdt å trekke frem at 5% nå ser på Oslo som en bra by å sykle i for barn og eldre, som er en oppgang på 4 prosentpoeng fra 2014.

* Spørsmålet er ikke direkte sammenlignbart med 2014 pga. endringer: «Det er lett å finne sykkelparkering i Oslo» var i 2014 to spørsmål: I Oslo finnes det bra sykkelparkeringer og i Oslo finnes det tilstrekkelig mange sykkelparkeringer.

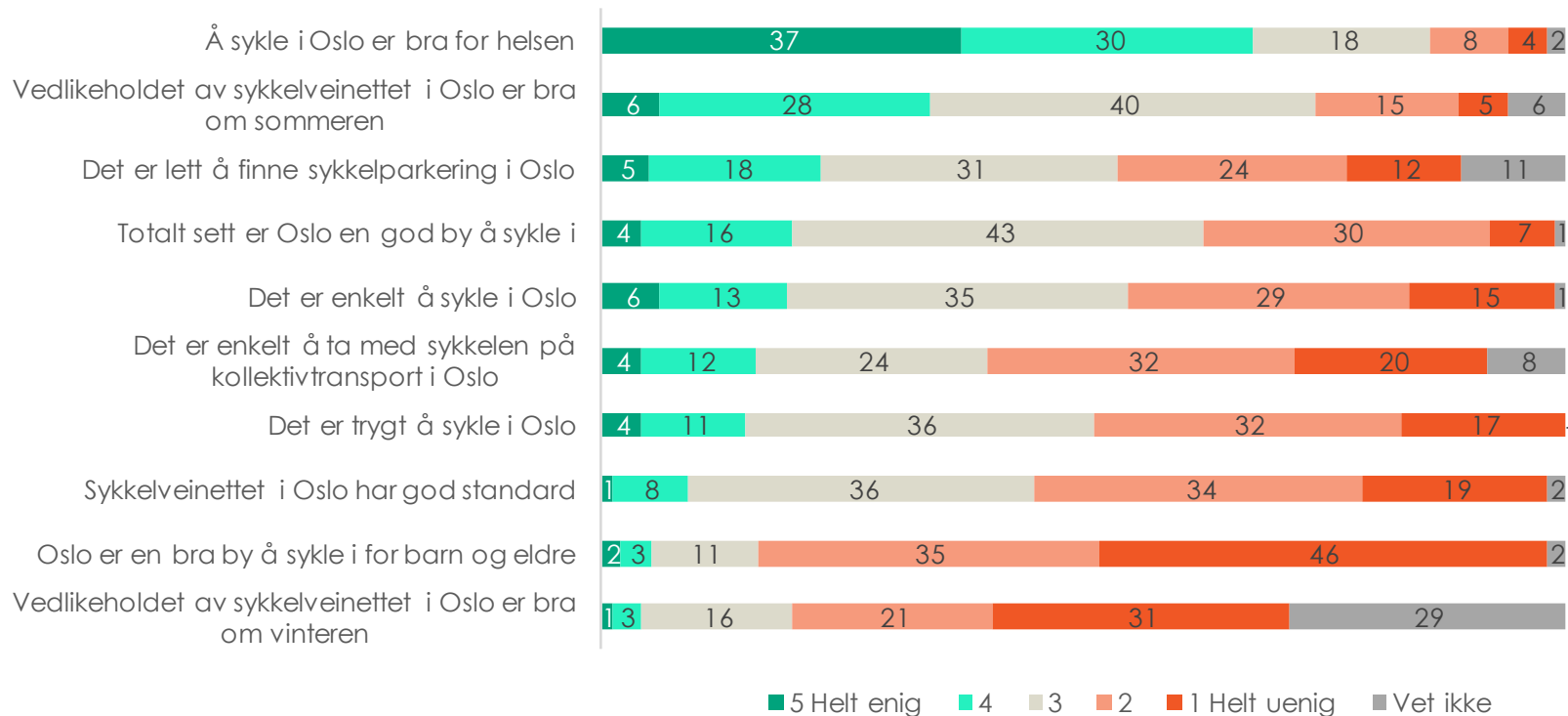
Den positive utviklingen fra 2014 til i dag er stort sett synlig på tvers av segmentene



- Segmentet *Sykler når trygt* synes det har blitt tryggere å sykle i Oslo (fra 4% i 2014 til 14% i 2016).
- Segmentet *Sykler uansett* synes Oslo har blitt en bedre by å sykle i for barn og eldre (fra 2% i 2014 til 9% i 2016).

* Spørsmålet er ikke direkte sammenlignbart pga. endringer.

Samtidig som Oslo blir vurdert bedre som sykkelby, er det rom for forbedringer



Samtidig som Oslo blir vurdert bedre som sykkelby, er det rom for forbedringer (forts.)

Flertallet (67%) er enige i at sykling er bra for helsen. Utover dette oppleves ikke Oslo som en spesielt sykkelvennlig by.

- Svært få (5%) opplever at Oslo er en bra by å sykle i for barn og eldre.
- Bare en av ti (9%) opplever at sykkelveinettet har en bra standard.
- Kun 15% opplever Oslo som en trygg by å sykle i og en av fire (25%) mener Oslo er en farlig by å sykle i.
- En av tre (34%) synes vedlikeholdet av sykkelveinettet er bra om sommeren, mot kun 4% som sier det samme om vedlikeholdet på vinteren.

Det oppleves vanskelig å finne parkering for sykkel og/eller å få med sykkel på kollektivtransport:

- Kun en av fire (23%) synes det er lett å finne sykkelparkering.
- 1 av 2 (52%) sier at det er vanskelig å ta med sykkel på kollektivtransport.

Opplevelsen av Oslo som sykkelby varierer noe i ulike demografiske grupper.

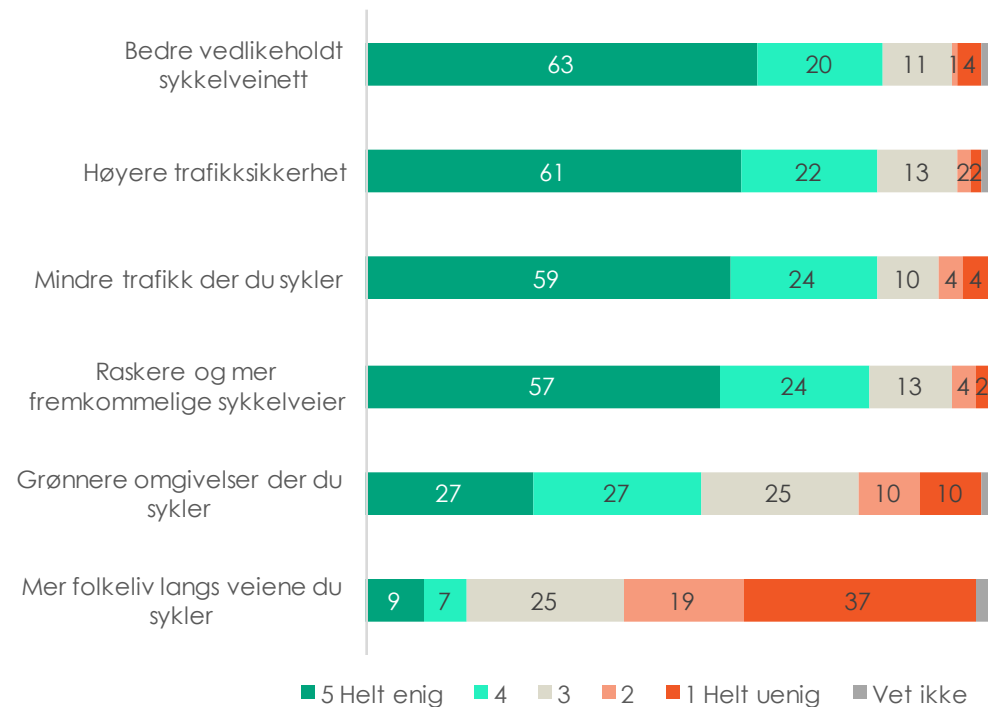
- Menn og de under 30 år synes i større grad at Oslo er en trygg og totalt sett god by å sykle i.

Segmentet *Sykler uansett* har en generelt bedre opplevelse av Oslo som sykkelby enn *Sykler når det er trygt* og *Potensielle syklist*.

- Segmentet *Sykler når det er trygt* opplever det som vanskeligere enn de andre segmentene å ta med sykkel på kollektivtransport.
- Segmentet *Potensielle syklist* opplever det som mindre trygt å sykle i Oslo enn de andre segmentene.

Bymiljøtiltak for å få flere til å sykle i Oslo

Tiltak som forbedrer sykkelnettet er viktig for å få Osloborgere til å sykle mer



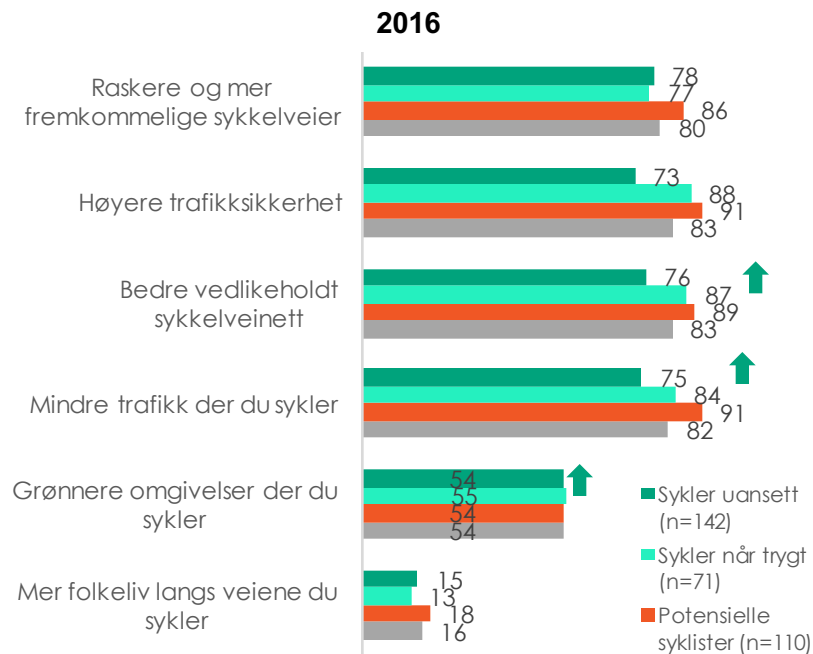
Tiltak som forbedrer sykkelnettet har størst betydning for å få flere til å sykle mer.

- Disse tiltakene dreier seg om bedre vedlikeholdt sykkelveinett, høyere trafiksikkerhet, mindre trafikk der man sykler, samt raskere og mer fremkommelige sykkelveier.
 - ✓ Tiltak som høyere trafiksikkerhet, bedre vedlikehold av sykkelveinettet og mindre trafikk der du sykler er viktigere for kvinner enn menn.

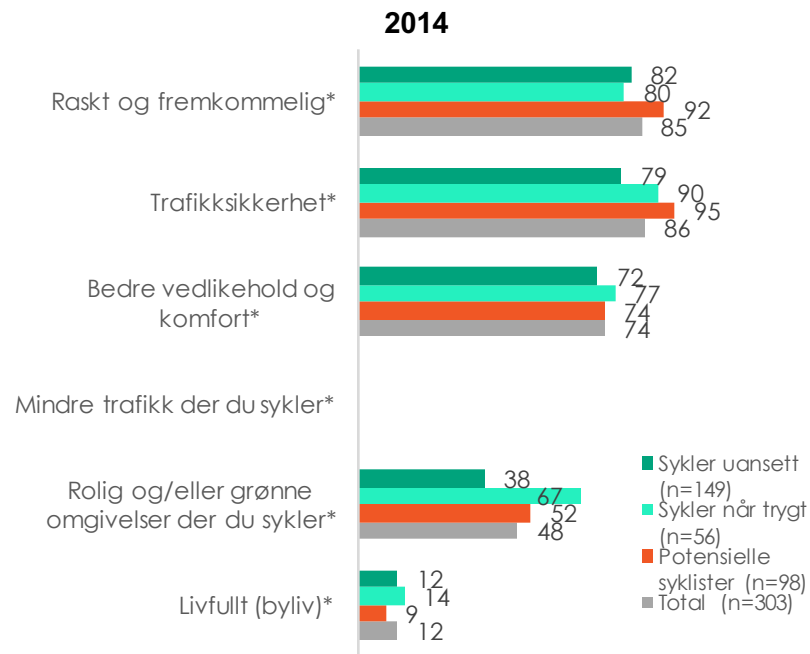
Grønnere omgivelser og mer folkeliv har mindre betydning for om man vil sykle mer.

- Grønnere omgivelser der man sykler er ikke like viktig for å få folk til å sykle. (Men over halvparten er enig i at det kan få dem til å sykle mer, mens kun 20 % sier seg uenig i dette).
- Mer folkeliv langs veiene har liten betydning for å få folk til å sykle mere (kun 16 % er enig i dette).

De tiltakene som var viktige i 2014, er fortsatt viktige i 2016



- Bedre vedlikeholdt sykkelnett har blitt enda viktigere, spesielt blant *Potensielle sykklister*.
- Grønnere omgivelser har blitt viktigere for de som *Sykler uansett*.



* Det er endringer i formuleringene av nesten alle påstander fra 2014 som sannsynligvis har påvirket resultatene (se formulering per år). Påstanden "Mindre trafikk der du sykler" ble ikke stilt i 2014.

Økt fremkommelighet og trafiksikkerhet er de viktigste tiltakene for å få flere til å sykle mer i Oslo

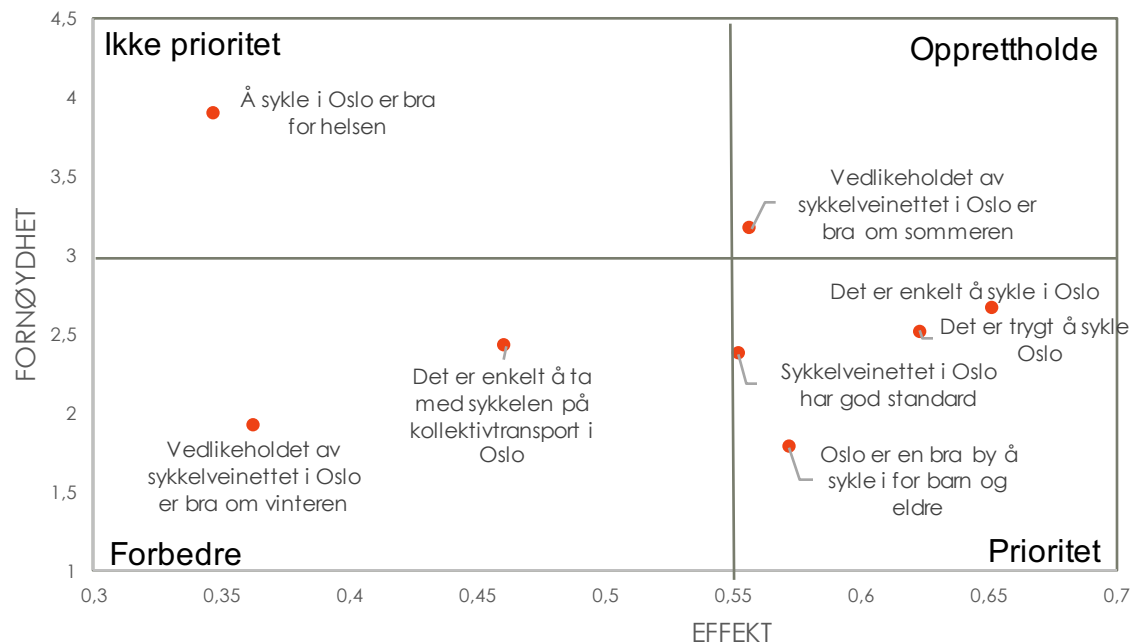


Raskere og mer fremkommelige sykkelveier og høyere trafiksikkerhet er de to aller viktigste faktorene for å få flere til å sykle mer.

- ✓ Høyere trafiksikkerhet er spesielt viktig i voksne grupper (over 30 år) og blant kvinner.
- ✓ Det er ingen signifikante forskjeller blant segmentene når det kommer til prioritet/viktighet.

Det har vært endringer i filteret på dette spørsmålet, og det er dermed ikke mulig å sammenligne fra 2014. I 2016 fikk respondenten spørsmålet på alle de tiltakene de var enige i (svarte 4 eller 5 på). I 2014 fikk respondenten kun spørsmålet om de to tiltakene de var mest enige i.

Prioriteringsmatrise med tiltak for en bedre sykkelby



Forbedring på områdene plassert i nedre, høyre kvadrat vil ha størst effekt på vurderingen av Oslo som en god sykkelby.

Disse områdene inkluderer å gjøre Oslo til en bra by å sykle i for barn og ungdom, forbedre standarden på sykkelveinettet og å gjøre Oslo til en tryggere og enklere by å sykle i.

De fleste anser allerede at det er bra for helsen å sykle i Oslo. Ytterligere informasjon/kunnskap om helsefordelen vil ha å liten betydning for totalvurderingen av Oslo som en god sykkelby.

Prioriteringsområdene er relativt uendret fra 2014. Det er likevel verdt å merke at trygghet faller på effektkurven, noe som tyder på at Oslo har blitt en litt tryggere by å sykle i siden forrige måling.

Prioriteringsmatrisen over viser sammenhengen mellom enkeltspørsmål og den generelle vurderingen av Oslo som sykkelby. Hver av påstandene har en korrelasjon med påstanden «Totalt sett er Oslo en god by å sykle i». Jo lengre til høyre en påstand ligger, desto sterkere korrelasjon med påstanden «Totalt sett er Oslo en god by å sykle i», noe som indikerer at dette er et forhold som betyr mer enn de langt til venstre for opplevelsen av Oslo som en god sykkelby. Kombinasjonen langt til høyre og lavt nede, er områder man bør prioritere, fordi de har høy betydning og lav score. Vi har kalt det fornøydhets, i og med at alle påstandene er positivt vinklet, og er man enig i en positiv påstand, er man fornøyd med forholdet påstanden måler.

Andre tiltak for å få flere til å sykle i Oslo

Andre tiltak som kan få oslofolk til å sykle mer



Andre tiltak enn forbedring av sykkelveinettet har betydning for å få flere til å sykle mer:

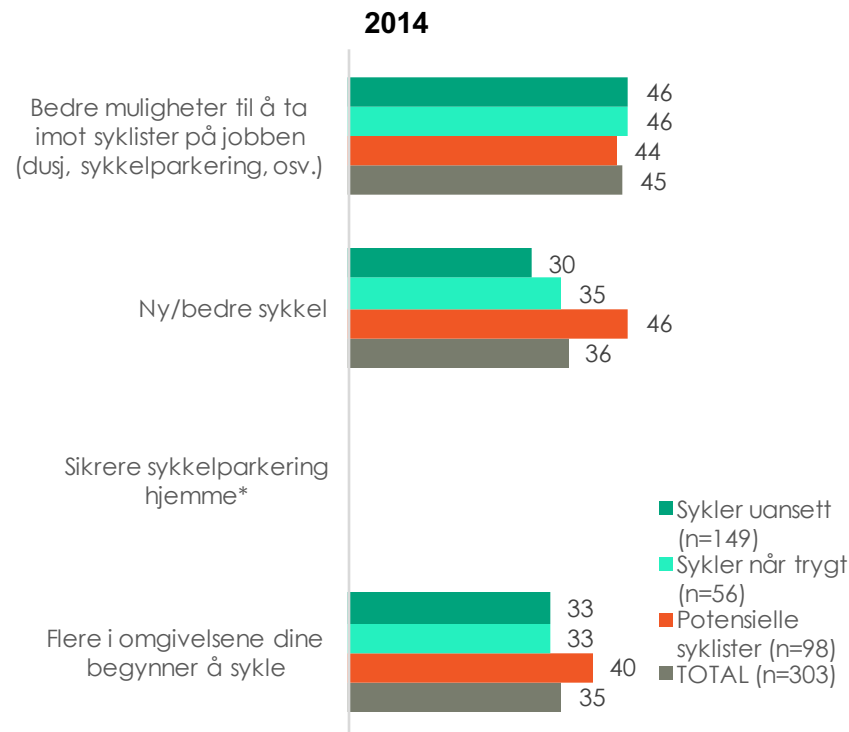
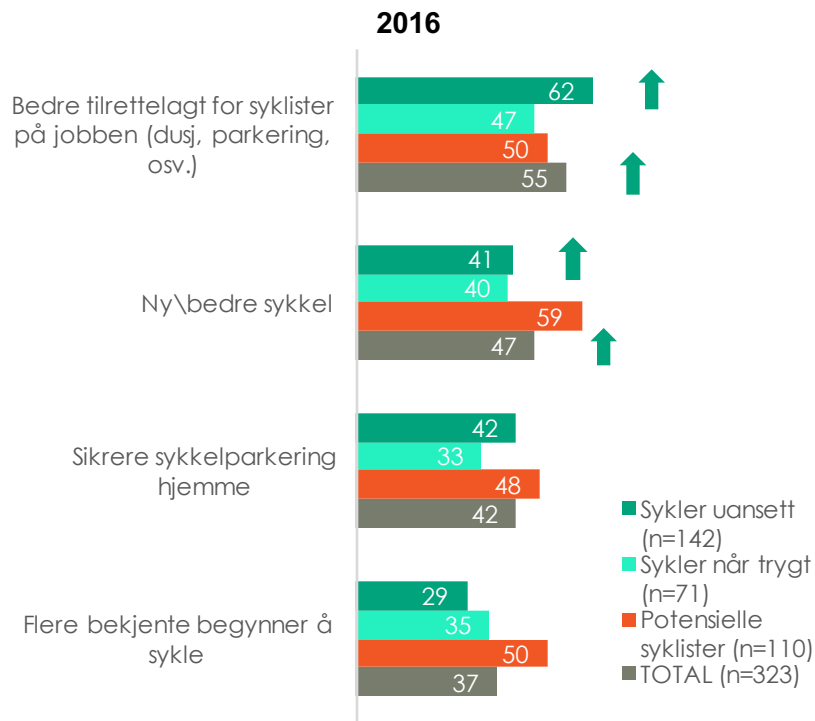
- Over halvparten (55%) sier bedre tilrettelegging på jobben ville fått dem til å sykle mer, etterfulgt av ny/bedre sykkel (47%).
 - ✓ Det er spesielt kvinner (55%) som sier de vil sykle mer om de fikk ny/bedre sykkel.
 - ✓ Det er også verdt å merke at alle disse eksterne forholdene trigger de yngre under 30 år mer enn de eldre aldersgruppene.

Etterspurte enkelttiltak for å sykle mer:

I undersøkelsen fikk respondentene også et åpent spørsmål om hva som ville være det viktigste enkelttiltaket for å få dem til å sykle. Svarene kan oppsummeres i følgende 5 kategorier:

- Flere sykkelveier
- Egne sykkelveier
- Bedre tilrettede sykkelveier (bredere, sikrere)
- Tryggere sykkelveier
- Færre biler/bilfritt sentrum

Andre tiltak som bedre tilrettelagt på jobben og ny/bedre sykkel ser en positiv utvikling fra 2014, spesielt i segmentet Sykler uansett



*Sikrere sykkelparkering hjemme ble ikke stilt i 2014.

? Ville noe av følgende fått deg til å sykle mer?

n= 323



Syklere/vil sykle mer hvis sikrere: Ja

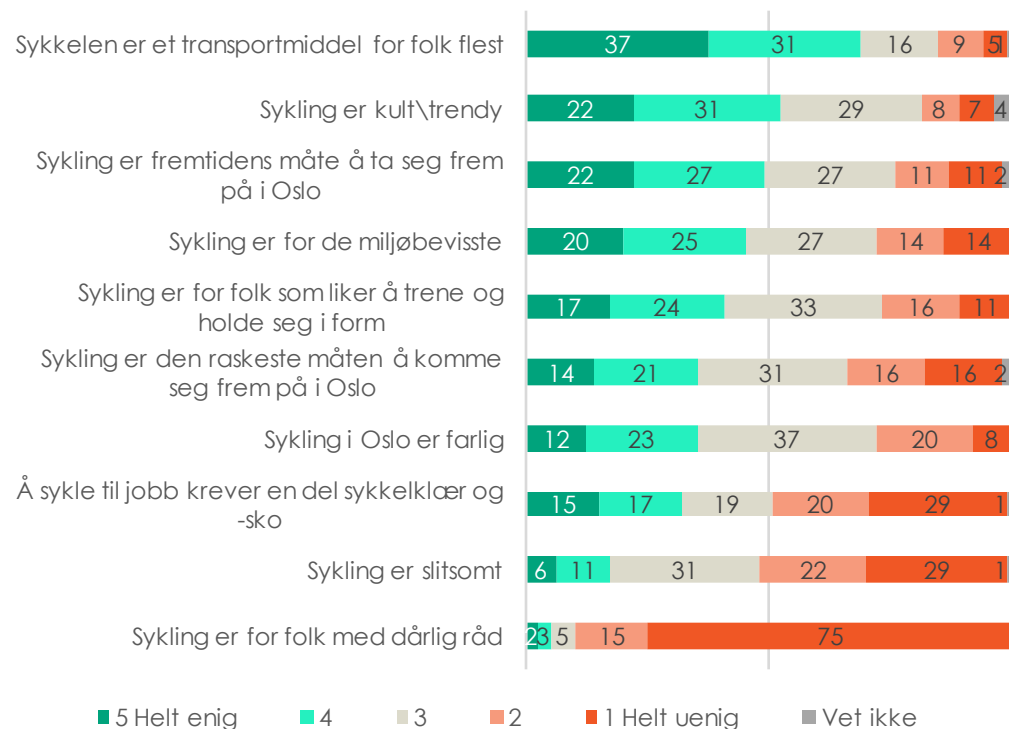
Andre tiltak som bedre tilrettelagt på jobben og ny/bedre sykkel påvirker spesielt segmentet *Syklere uansett* (forts.)

Det er en signifikant økning i andelen som sier at bedre tilretteleggelse på jobben (dusj, parkering, osv.) og/eller ny/bedre sykkel vil få dem til å sykle mer.

- Over halvparten (55%) sier nå at bedre tilrettelagt for syklister på jobben (dusj, parkering, osv.) vil få dem til å sykle mer. Dette er en økning på 10 prosentpoeng siden 2014.
- I tillegg sier nesten halvparten (47%) at en ny/bedre sykkel vil få dem til å sykle mer. Dette er en økning på 11 prosentpoeng siden i fjor.
 - ✓ Det er spesielt Potensielle syklister som sier de vil sykle mer dersom det var bedre tilrettelagt på jobben (fra 48% i 2014 til 62% i 2016) og/eller at de hadde en ny/bedre sykkel (fra 27% i 2014 til 41% i 2016).
- **Økt fokus på eksterne tiltak, samtidig som sykkelveiene oppleves som tryggere, kan være en indikasjon på at Oslo kommunes sykkelveier har blitt bedre.**

Holdninger til sykling

Osloborgere mener først og fremst at sykkel er et transportmiddel for folk flest



I tillegg til å være et transportmiddel for folk flest, mener Oslofolk at sykling er kult/trendy, fremtidens måte å ta seg frem på i Oslo og for de miljøbevisste.

- Det er flere demografiske forskjeller som er verdt å notere seg:
 - ✓ De mellom 30 og 45 år (77%) mener i større grad at "sykkelen er et transportmiddel for folk flest".
 - ✓ Det er flere kvinner som oppfatter sykling som "kult/trendy" (60%), "fremtidens måte å ta seg frem på" (56%), og "for de miljøbevisste" (49%).
- Sykling er ikke for folk med dårlig råd, og oppfattes ikke som slitsomt.

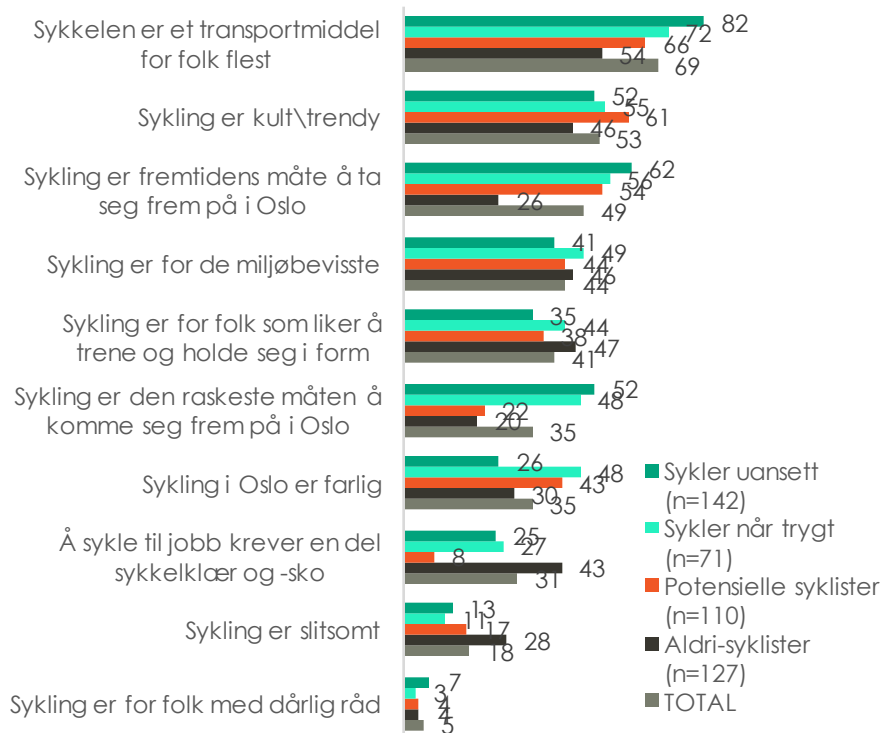
Sykkelklær kan være en barriere for å sykle

- Litt under halvparten (44%) av kvinner synes sykling til jobb krever endel sykkelklær- og sko.

Oslo har potensial til å bli en tryggere by å sykle i

- Det er flere som oppfatter sykling i Oslo som farlig (35%), enn ufarlig (28%).
 - ✓ Det er spesielt kvinner og de over 50 år som oppfatter sykling som farlig.

Holdningene varierer noe mellom de ulike segmentene



De som *Syklere uansett* sier i størst grad at sykling er for alle.

- 82% av de som *Syklere uansett* opplever sykling som et transportmiddel for folk flest og er i stor grad uenige i at sykling krever endel sykkelklær- og sko (60%).

Syklere og ikke-syklere er uenige i hvorvidt sykling er den raskeste måten å komme seg frem på i Oslo.

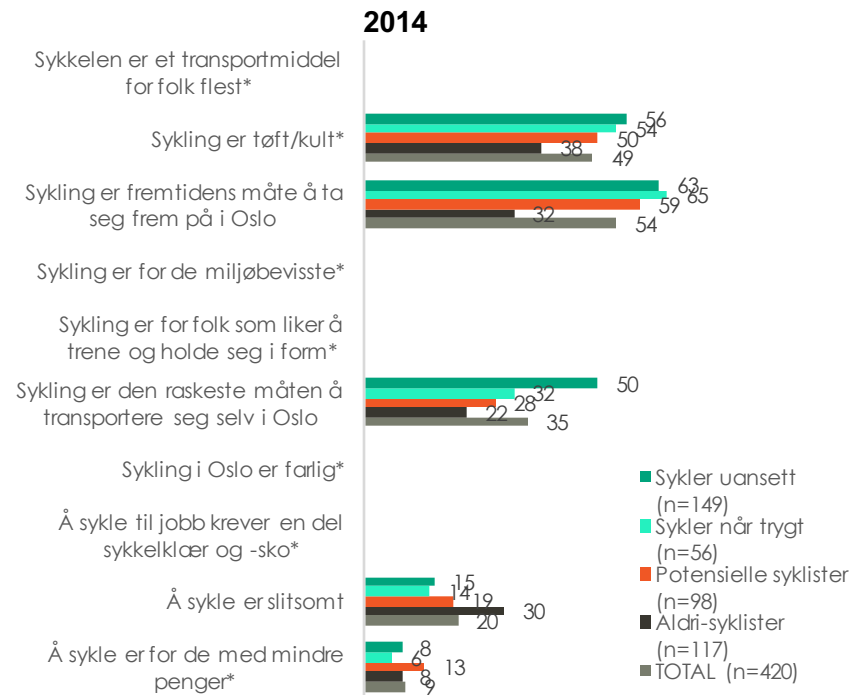
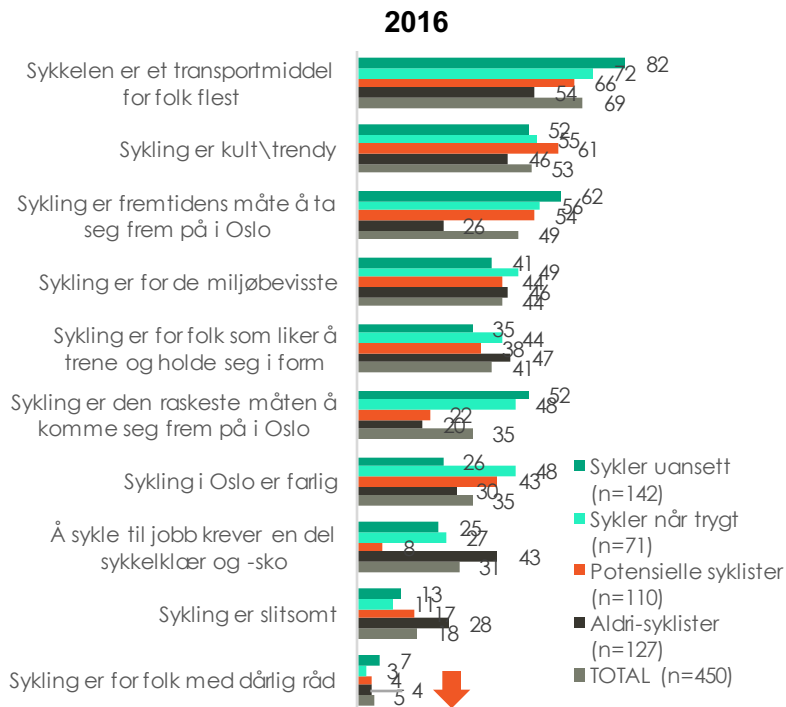
- Segmentene *Syklere uansett* (52%) og *Syklere når trygt* (48%) mener sykling er den raskeste måten å komme seg frem på i Oslo.
- De som *Aldri sykler* er både uenige i at sykling er raskeste måte (52%) og/eller fremtidens måte (39%) å ta seg frem på i Oslo.

Sikkerhet er en barriere i noen sykkelgrupper

- Halvparten av segmentet *Syklere når trygt* (48%) og 43% av *Potensielle syklister* oppfatter Oslo som en farlig by å sykle i.
- Det er verdt å merke at *Aldri syklister* (30%) i mindre grad oppfatter Oslo som farlig å sykle i. Dette indikerer at sikkerhet ikke er eneste barrieren for å sykle i dette segmentet. For eksempel opplever 28% sykling som slitsomt.

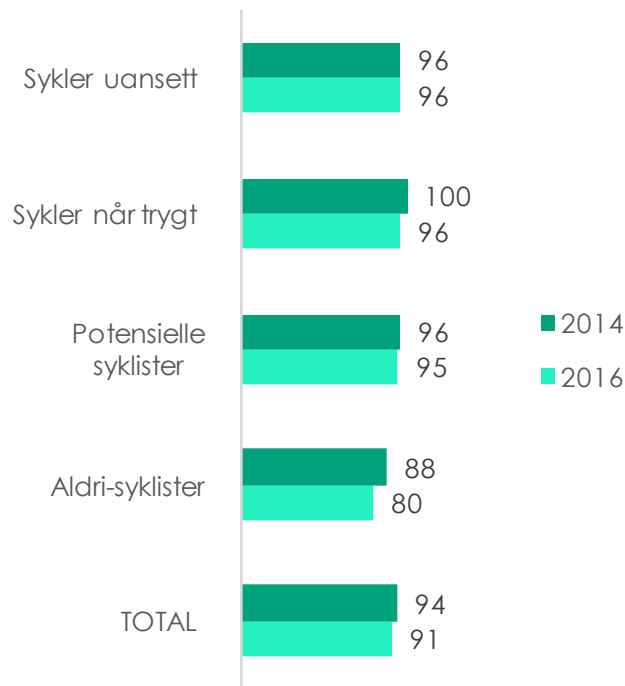
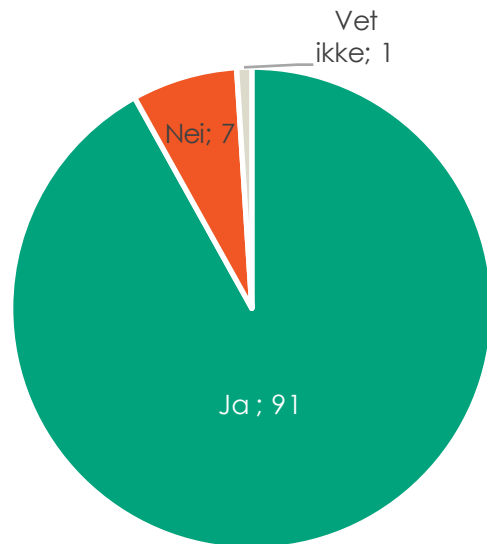
Det er ingen andre signifikante forskjeller mellom segmentene.

Færre sier at sykling er for de med dårlig råd nå enn i 2014. Ellers er det ingen signifikante sammenlignbare forskjeller mellom 2014 og 2016



*Det er store endringer i formuleringene fra 2014 til 2016. Kun følgende påstander har samme betydning og kan direkte sammenlignes: sykling er fremtidens måte å ta seg frem på i Oslo, sykling er raskeste måten å komme seg frem på i Oslo, å sykle er slitsomt og sykling er for folk med dårlig råd.

Positiv holdning til kommunens mål om økt sykling



Det er stor og bred enighet om at det er positivt at Oslo kommune arbeider med å få flere til å sykle.

- Ni av ti (91%) oslofolk oppgir at det er bra at kommunen arbeider med dette.
- Holdningen er positiv på tvers av demografi og sykkelgrupper.

Det er ingen signifikante endringer fra 2014 i andelen som synes det er bra at kommunen arbeider med å få flere til å sykle mer.

Vedlegg

Vurdering av resultater

Vurdering av undersøkelsen:

Opinion AS garanterer at undersøkelsen er gjennomført og analysert i henhold til bransjens og Opinions faglige standarder.

Opinion AS informerer likevel at enhver undersøkelse er beheftet med noe usikkerhet, som er vurdert under:

Basestørrelser og feilmarginer:

Basestørrelse på $n=450$ er relativt lav når man skal sammenligne nedbrytninger over tid.

Selv om feilmarginen er relativt lav på totalnivå ($\pm 4,6$), har noen av nedbrytningene/segmentene en feilmargin på $\pm 11,5$. Dette øker usikkerheten ved nedbrytninger og sammenligning, og må tas i betraktning når resultatene tolkes.

Opinion anbefaler å øke andelen til minimum $n=800$ ved neste undersøkelse for å sikre at feilmarginene blir så lave som mulig i undergrupper og segmenter.

Feilmarginer ved 5/95-fordeling og 50/50-fordeling. Dette betyr at feilmarginene er aller størst ved tall som ligger rundt 50%, og minst ved tall som ligger nærmere 5% eller 95%:

- Alle ($n=450$): 2,0 – 4,6
- Sykler uansett ($n=142$): 3,6 – 8,2
- Sykler når trygt ($n=72$): 5,0 – 11,5
- Potensielle syklistene ($n=106$): 4,1 – 9,5
- Aldri-syklistene ($n=130$): 3,7 – 8,6

Statistisk signifikans:

I utvalgsundersøkelser er vi interessert i å finne spesielle kjennetegn ved en større populasjon. Framfor å spørre hele populasjonen, trekker vi et tilfeldig utvalg og undersøker utvalget. For å vite om det vi finner i utvalget er gjeldende for hele populasjonen, må vi gjøre en signifikanstest.

Signifikanstesten viser hvor sannsynlig det er at de forskjellene vi finner i utvalget gjelder hele populasjonen. I markedsanalyse er det vanlig å teste med 95 prosents sannsynlighet. Det vil si at de forskjeller som er signifikante med 95 prosent sannsynlighet er tilstede i populasjonen (og følgelig er det feil i 1 av 20 tilfeller).

For å redusere risikoen for at resultatene er forårsaket av lave basestørrelser, er alle funn som er rapportert på nedbrytninger statistisk signifikant. Disse poengteres både med grønne piler i grafene og i teksten.

Alle endringer mellom 2014 og 2016 som er rapportert er statistisk signifikant.

Vekting:

Undersøkelsen er vektet på kjønn og alder for å sikre at den er representativ for Oslos innbyggere.

Forrige undersøkelse som ble gjennomført i 2014 ble ikke vektet. Vi har derfor vektet dataene for å sikre et best mulig sammenligningsgrunnlag. Vekting gir små endringer på ± 3 prosentpoeng (noe større i enkelte nedbrytninger). Mangel på vekting i forrige undersøkelse gjør derfor at resultatene justeres litt fra i fjor.

Det anbefales at resultatene vektes på kjønn og alder i kommende undersøkelser. Dersom utvalget økes kan det også vurderes å vekte på bydel.

Vurdering av resultater: Feilmargintabell

Feilmargintabell

- Tabellen under viser feilmarginer ved rent lotterisk utvalg.
- Prosentresultatet pluss/minus feilmarginen som er angitt for den aktuelle utvalgsstørrelse og prosentresultat, gir et 95 prosent konfidensintervall. Et konfidensintervall på 95 prosent betyr at vi med 95 prosent sannsynlighet kan si at resultatet for hele populasjonen ligger innenfor det aktuelle intervallet.
- Beregningene av feilmarginer forutsetter at det ikke forekommer systematiske skjevheter og feil i utvalget eller rene målefeil.
- Usikkerheten er størst ved et prosentresultat på 50 % og minst ved prosentresultater på 5%/95%.

	Prosentresultat									
	5,0 %	10,0 %	15,0 %	20,0 %	25,0 %	30,0 %	35,0 %	40,0 %	45,0 %	50,0 %
Utvalgsstørrelse										
25	8,5 %	11,8 %	14,0 %	15,7 %	17,0 %	18,0 %	18,7 %	19,2 %	19,5 %	19,6 %
50	6,0 %	8,3 %	9,9 %	11,1 %	12,0 %	12,7 %	13,2 %	13,6 %	13,8 %	13,9 %
75	4,9 %	6,8 %	8,1 %	9,1 %	9,8 %	10,4 %	10,8 %	11,1 %	11,3 %	11,3 %
100	4,3 %	5,9 %	7,0 %	7,8 %	8,5 %	9,0 %	9,3 %	9,6 %	9,8 %	9,8 %
150	3,5 %	4,8 %	5,7 %	6,4 %	6,9 %	7,3 %	7,6 %	7,8 %	8,0 %	8,0 %
200	3,0 %	4,2 %	4,9 %	5,5 %	6,0 %	6,4 %	6,6 %	6,8 %	6,9 %	6,9 %
250	2,7 %	3,7 %	4,4 %	5,0 %	5,4 %	5,7 %	5,9 %	6,1 %	6,2 %	6,2 %
300	2,5 %	3,4 %	4,0 %	4,5 %	4,9 %	5,2 %	5,4 %	5,5 %	5,6 %	5,7 %
400	2,1 %	2,9 %	3,5 %	3,9 %	4,2 %	4,5 %	4,7 %	4,8 %	4,9 %	4,9 %
500	1,9 %	2,6 %	3,1 %	3,5 %	3,8 %	4,0 %	4,2 %	4,3 %	4,4 %	4,4 %
600	1,7 %	2,4 %	2,9 %	3,2 %	3,5 %	3,7 %	3,8 %	3,9 %	4,0 %	4,0 %
700	1,6 %	2,2 %	2,6 %	3,0 %	3,2 %	3,4 %	3,5 %	3,6 %	3,7 %	3,7 %
800	1,5 %	2,1 %	2,5 %	2,8 %	3,0 %	3,2 %	3,3 %	3,4 %	3,4 %	3,5 %
900	1,4 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %	2,8 %	3,0 %	3,1 %	3,2 %	3,3 %	3,3 %
1000	1,4 %	1,9 %	2,2 %	2,5 %	2,7 %	2,8 %	3,0 %	3,0 %	3,1 %	3,1 %
1200	1,2 %	1,7 %	2,0 %	2,3 %	2,5 %	2,6 %	2,7 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %
1400	1,1 %	1,6 %	1,9 %	2,1 %	2,3 %	2,4 %	2,5 %	2,6 %	2,6 %	2,6 %
1600	1,1 %	1,5 %	1,7 %	2,0 %	2,1 %	2,2 %	2,3 %	2,4 %	2,4 %	2,5 %
1800	1,0 %	1,4 %	1,6 %	1,8 %	2,0 %	2,1 %	2,2 %	2,3 %	2,3 %	2,3 %
2000	1,0 %	1,3 %	1,6 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %	2,1 %	2,1 %	2,2 %	2,2 %

Spørreskjema

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

1. Pleier du å sykle i Oslo kommune i sommerhalvåret?

2. HVIS JA: Sykler du uansett hvilken standard det er på sykkelveinettet? (vi tenker her på trafiksikkerhet, komfort etc.)

3. HVIS NEI: Ville du syklet mer hvis sykkelveinettet var sikrere? (vi tenker her på ingen biler, bredere sykkelfelt eller separate sykkelveier, lavere fartsgrense)

4. Er du enig eller uenig i at noe av følgende kunne få deg til å sykle mer? Bruk en skala fra skala fra "1" helt uenig til "5" helt enig.

- Mer folkeliv langs veiene du sykler
- Grønnere omgivelser der du sykler
- Mindre trafikk der du sykler
- Bedre vedlikeholdt sykkelveinett
- Høyere trafiksikkerhet
- Raskere og mer fremkommelige sykkelveier

5. Jeg skal nå lese opp disse faktorene på nytt. Hvilken er aller viktigst for å få deg til å sykle mer i Oslo?

6. Ville noe av følgende fått deg til å sykle mer?

- Bedre tilrettelagt for syklistene på jobben (dusj, parkering, osv.)
- Sikrere sykkelparkering hjemme
- Ny/bedre sykkel
- Flere bekjente begynner å sykle

7. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Bruk en skala fra "1" helt uenig til "5" helt enig.

- Det er trygt å sykle i Oslo
- Det er enkelt å sykle i Oslo
- Oslo er en bra by å sykle i for barn og eldre
- Sykkelveinettet i Oslo har god standard
- Vedlikeholdet av sykkelveinettet i Oslo er bra om vinteren
- Vedlikeholdet av sykkelveinettet i Oslo er bra om sommeren
- Det er lett å finne sykkelparkering i Oslo
- Å sykle i Oslo er bra for helsen
- Det er enkelt å ta med sykkel på kollektivtransport i Oslo
- Totalt sett er Oslo en god by å sykle i

8. Jeg vil nå lese opp noen påstander. Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander på en skala fra "1" helt uenig til "5" helt enig?

- Sykling er kult/trendy
- Sykling i Oslo er farlig
- Sykling er for folk med dårlig råd
- Sykling er slitsomt
- Sykling er fremtidens måte å ta seg frem på i Oslo
- Sykling er den raskeste måten å komme seg frem på i Oslo
- Sykling er for de miljøbevisste
- Å sykle til jobb krever en del sykkelklær og -sko
- Sykling er for folk som liker å trene og holde seg i form
- Sykkelen er et transportmiddel for folk flest

9. Synes du at det er bra at kommunen arbeider med å få flere til å sykle?

10. Har dine sykkelvaner endret seg i løpet av de to siste årene? (Les opp svaralternativene)

11. Pleier du å sykle i Oslo kommune i vinterhalvåret?

16. Hva tror du ville vært det aller beste tiltaket for å øke syklingen i Oslo kommune?