

Bergen kommune, kommuneplanavdelinga

► Kartleggingsundersøkelse for myke trafikanter i Bergen

Dato: 2019-05-07



Oppdragsgiver: Bergen kommune, kommuneplanavdelinga
Oppdragsgivers kontaktperson: Hilde Hovland Erstad
Rådgiver: Norconsult
Oppdragsleder: Sissel Anita Hovland
Fagansvarlig: Einar Bowtiz
Andre nøkkelpersoner: Linda Strand, Vibeke Schau

02	2019-05-07	Revidert etter kommentarer fra oppdragsgiver	LiStr	ViSch	SAHov
01	2019-04-30	Første oversendelse til Bergen Kommune	LiStr	EiBow	SAHov
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn	7
1.1	Hensikt	7
1.2	Om målgruppen, vektning og feilmargin	7
1.3	Om rapporten	8
2	Opplevelse av å være gående i Bergen	9
2.1	De som går	9
2.2	Gåing i bydeler i Bergen	10
3	Opplevelse av å være syklist i Bergen	13
3.1	De som sykler i Bergen	13
3.2	Hva skal til for å øke sykling i Bergen?	20
3.3	Sykkeltilrettelegging i egen bydel	24
4	Barn som myke trafikanter i Bergen	28
4.1	Barns skolereiser	28
4.2	Barns reiser i sommerhalvåret	28
4.3	Grunner til at barna ikke går eller sykler oftere	29
5	Tilrettelegging for myke trafikanter i Bergen	32
5.1	Holdninger til tilrettelegging for gående og syklende	32
5.2	Har det blitt bedre å være syklist de siste tre årene?	33
5.2.1	<i>Hva er bedre i dag?</i>	34
5.2.2	<i>Hva er verre i dag?</i>	35
5.3	Forslag til tiltak i Bergen	35
	Vedlegg 1: Spørreskjema	37

FIGURLISTE

Figur 1-1: Prosentvis kjønns- og aldersfordeling for populasjonen, for og uvektet og vektet utvalg.....	8
Figur 2-1: Prosentandeler som går til daglige gjøremål, for hele Bergen kommune og fordelt på bydeler.....	9
Figur 2-2: Hvor viktig ulike årsaker er for at man ikke går oftere.....	10
Figur 2-3: Gåvennlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om gåring i eget nærmiljø, fordelt på bydeler.	11
Figur 2-4: Gjennomsnittlig gåvennlighetsindeks (maks tre) og andel som oppgir å gå daglig eller nesten daglig, fordelt på bydeler.	12
Figur 3-1: Andel som sykler til daglige gjøremål om sommeren, for hele Bergen kommune og fordelt på bydeler.	13
Figur 3-2: Kjønnsfordeling innenfor hver gruppe av sykkelfrekvens om sommeren.	14
Figur 3-3: Prosentandel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren, fordelt på aldersgrupper.	14
Figur 3-4: Prosentandel som sykler til daglige gjøremål på vinteren, for hele Bergen kommune og fordelt på bydel.	15
Figur 3-5: Andel av beboerne i Bergen som har elsykkel eller som vurderer å kjøpe elsykkel, fordelt på bydeler.	16
Figur 3-6: Hvor viktig ulike årsaker er for at man ikke sykler oftere.	17
Figur 3-7: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på hvor ofte de sykler i sommerhalvåret.	17
Figur 3-8: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på kjønn.....	18
Figur 3-9: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på bydeler.....	19
Figur 3-10: Hvor viktig henting og levering av barn er som årsak er for de med barn til og med 17 år ikke sykler oftere.	20
Figur 3-11: Prosentandel av beboerne i Bergen som sannsynligvis vil sykle oftere ved ulike sykkeltiltak.	21
Figur 3-12: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på hvor ofte de sykler i sommerhalvåret.....	22
Figur 3-13: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på kjønn.	22
Figur 3-14: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på bydel.	23
Figur 3-15: Sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om sykling i eget nærmiljø, fordelt på bydeler.	25
Figur 3-16: Gjennomsnittlig sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) og andel som oppgir å sykle daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, fordelt på bydeler.....	26
Figur 3-17: Sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om sykling, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.	27
Figur 4-1: Reisemiddelfordeling for skolereiser, fordelt på aldersgrupper.	28
Figur 4-2: Andel som benytter de ulike reisemidlene daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, fordelt på aldersgrupper.....	29
Figur 4-3: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at barnet mellom seks og ni år ikke går eller sykler oftere.	29
Figur 4-4: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at barnet/ungdommen mellom ti og 13 år ikke går eller sykler oftere.....	30
Figur 4-5: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at ungdommen mellom 14 og 17 år ikke går eller sykler oftere.	30
Figur 4-6: Prosentandel som svarer at de ulike årsakene til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere er viktig eller svært viktig, fordelt på bydel.....	31

Figur 5-1: Holdninger til at det brukes offentlige ressurser på å tilrettelegge for flere gående og syklende...	32
Figur 5-2: Holdninger til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.	32
Figur 5-3: Holdninger til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter og andel som sykler daglig eller nesten daglig, fordelt på kjønn.	33
Figur 5-4: Prosentandeler som mener at det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen de siste tre årene, fordelt på bydeler.....	33
Figur 5-5: Prosentandeler som mener at det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen de siste tre årene, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.	34
Figur 5-6: Ordsky for hva som har blitt bedre for syklister i Bergen de siste tre årene.	34
Figur 5-7: Ordsky for hva som har blitt verre for syklister i Bergen de siste tre årene.	35
Figur 5-8: Ordsky for hvilke tiltak som vil være best for å øke syklingen i Bergen kommune.	36

1 Bakgrunn

1.1 Hensikt

Norconsult har på oppdrag for Miljøløftet og Bergen kommune gjennomført en spørreundersøkelse for å kartlegge myke trafikanter i Bergen. Undersøkelsen er med på å kartlegge dagens situasjon, og gir nyttig kunnskap i forbindelse med utarbeidelse av ny sykkelstrategi og ny gåstrategi. Kartleggingen gir kunnskap om måloppnåelse i nåværende strategi, samt om potensialet for rekruttering av nye syklister og gående i Bergen. Spørreundersøkelsen kartlegger hvor mange som går og sykler i de ulike bydelene i dag, og hva som eventuelt hindrer flere fra å gå og sykle oftere enn de gjør i dag. Dette bidrar til å kartlegge viktige tiltak for å få flere til å bli myke trafikanter.

Undersøkelsen er utformet for å kartlegge bergensernes opplevelser og holdninger, og skal ikke avdekke generelle reisevaner. Reisevaner er grundig dokumentert gjennom ordinære reisevaneundersøkelser. Siden reisevaneundersøkelsene ikke dekker reiser for befolkningen under 13 år, er det i denne undersøkelsen stilt spørsmål til barn/ungdoms reisemiddelvalg for de som er foreldre/foresatte. I tillegg er det forsøkt å kartlegge barrierer som hindrer barn og unge i å gå og sykle mer.

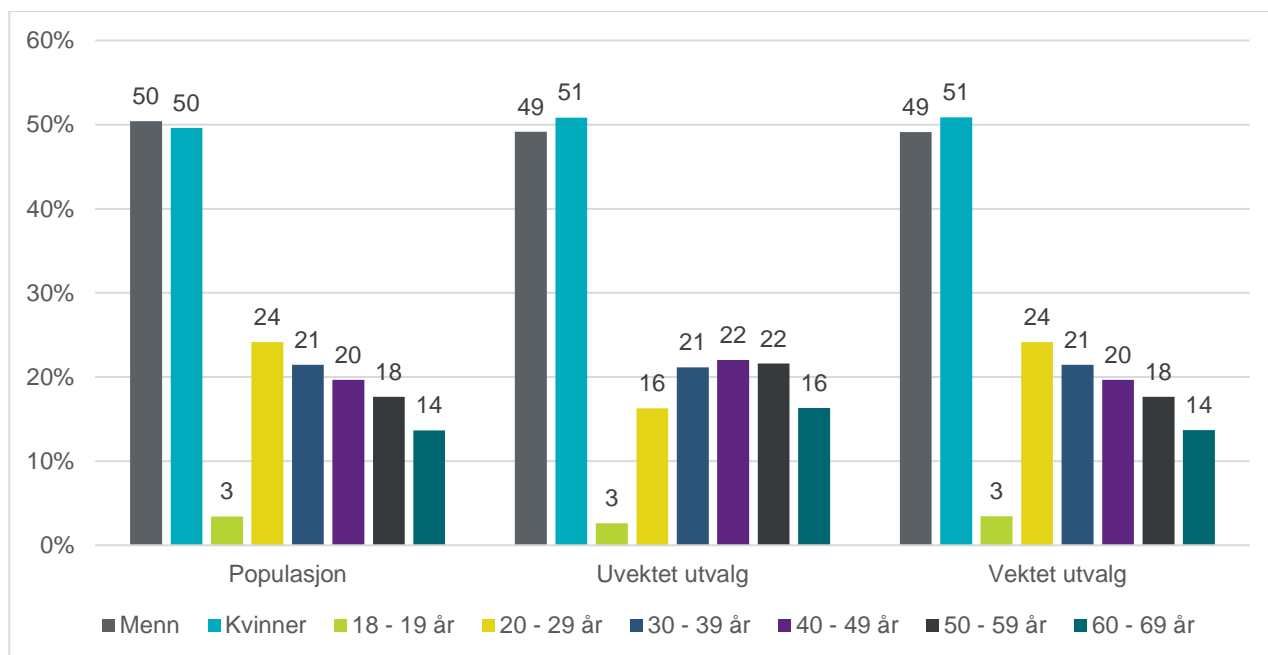
Ved å gjenta gjennomføring av spørreundersøkelsen med visse mellomrom vil svarene i undersøkelsen kunne fungere som en indikator for vurdering av måloppnåelse i den kommende strategiperioden.

1.2 Om målgruppen, vektning og feilmargin

I denne undersøkelsen forsøkes det å avlede opplevelser og holdninger for hele befolkningen i Bergen, basert på et tilfeldig trukket utvalg av befolkningen. Hvor mange som deltar i undersøkelsen har mye å si for resultatenes pålitelighet og troverdighet. For å trekke konklusjoner om populasjoner på grunnlag av kunnskap om utvalget er det etterstrebet at utvalget er representativt for befolkningen.

Spørreundersøkelsen ble sendt per epost til mer enn 36 000 beboere over 17 år, med adresse i Bergen kommune i mars 2019, fordelt likt på bydelene. I Bergen var det en populasjon på rett under 300 000 personer i 2018. Det var totalt rett under 7 000 personer som svarte på spørreundersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 19.

For å korrigere for forskjeller med hensyn på viktige demografiske kjennetegn, er resultatene vektet i henhold til offisiell befolkningsstatistikk fra SSB. For denne undersøkelsen er det utarbeidet vektet for kjønn og alder, basert på den riktige populasjonsstørrelsen i Bergen. Figur 1-1 viser kjønns- og aldersfordeling for populasjonen i Bergen i 2018, og for det uvektede og vektete utvalgt i spørreundersøkelsen.



Figur 1-1: Prosentvis kjønns- og aldersfordeling for populasjonen, for og uvektet og vektet utvalg.

Alle resultatene må tolkes innenfor en viss usikkerhetsmargin. Feilmarginer forteller oss noe om påliteligheten til resultatene vi har avledet basert på utvalget, og er altså et uttrykk for sikkerheten for resultatet. Feilmarginen vil variere med antall svar og svarfordelingen. I denne analysen gis flere av analysene på bydelsnivå. Det er mellom 300 og 1 200 personer som har svart for hver av bydelene. Dette innebærer at et analyseresultat der for eksempel 20 prosent av personene innenfor en bydel avgir et gitt svar vil ha en feilmargin på mellom 4,5 og 2,3 prosent. Resultatet vil dermed ligge et sted mellom 15,5 og 25,5 prosent for bydelen med lavest antall svar, og mellom 17,7 og 22,2 prosent for bydelen med høyest antall svar.

1.3 Om rapporten

I denne rapporten gis en gjennomgang av spørreundersøkelsens resultater. Rapporten er strukturert slik at man enkelt kan lete opp resultater om opplevelsen av gåing og sykling i Bergen, i tillegg til holdninger til og opplevelser av barn og unges reiser i Bergen. Flere av resultatene er fordelt på respondentenes bostedsbydeler, for å kunne sammenligne de myke trafikantene på tvers av bydelsgrensene. Bydelen Laksevåg er delt i to: Laksevåg og Loddefjord.

Til slutt i rapporten oppsummeres bergensernes tilbakemeldinger på hva som har blitt bedre og verre for syklister de siste årene, og hvilke tiltak som vil være mest effektive for å økte sykling og gåing i Bergen.

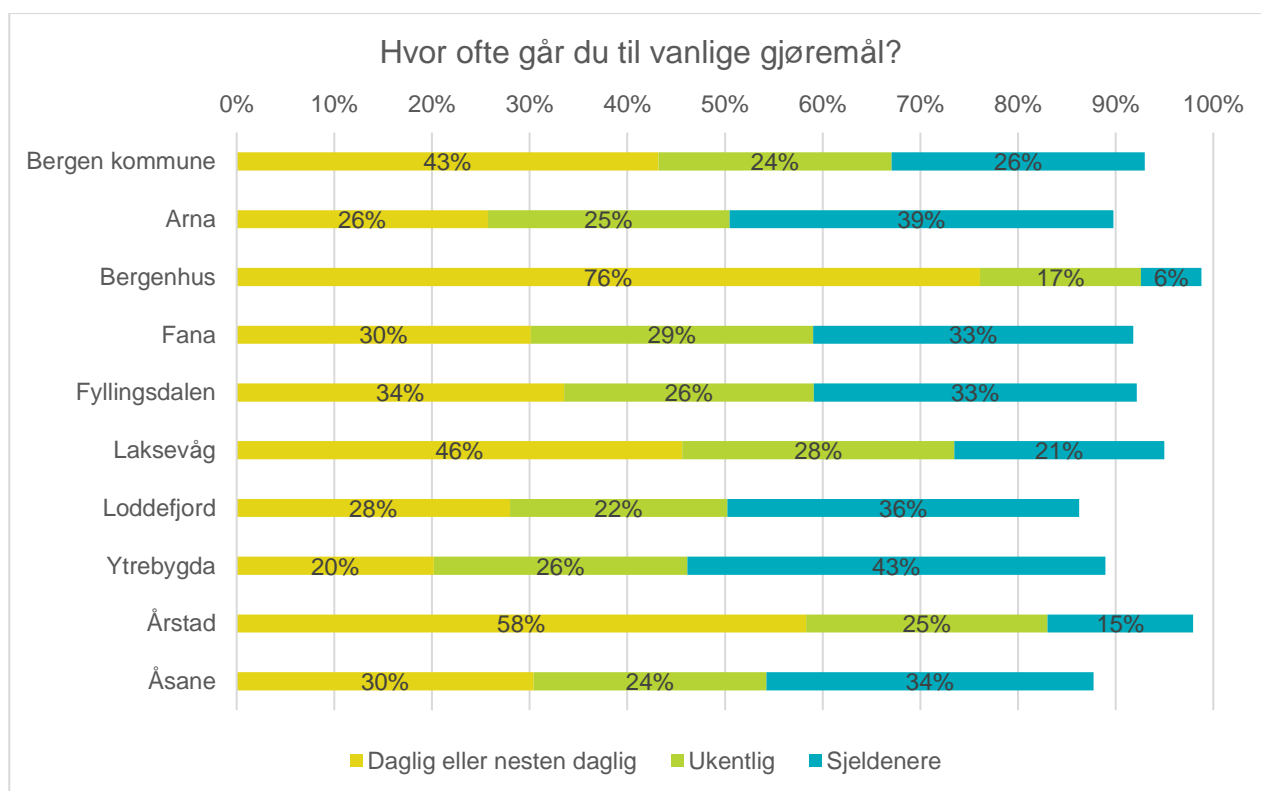
Spørreskjemaet finnes i sin helhet i Vedlegg 1.

2 Opplevelse av å være gående i Bergen

2.1 De som går

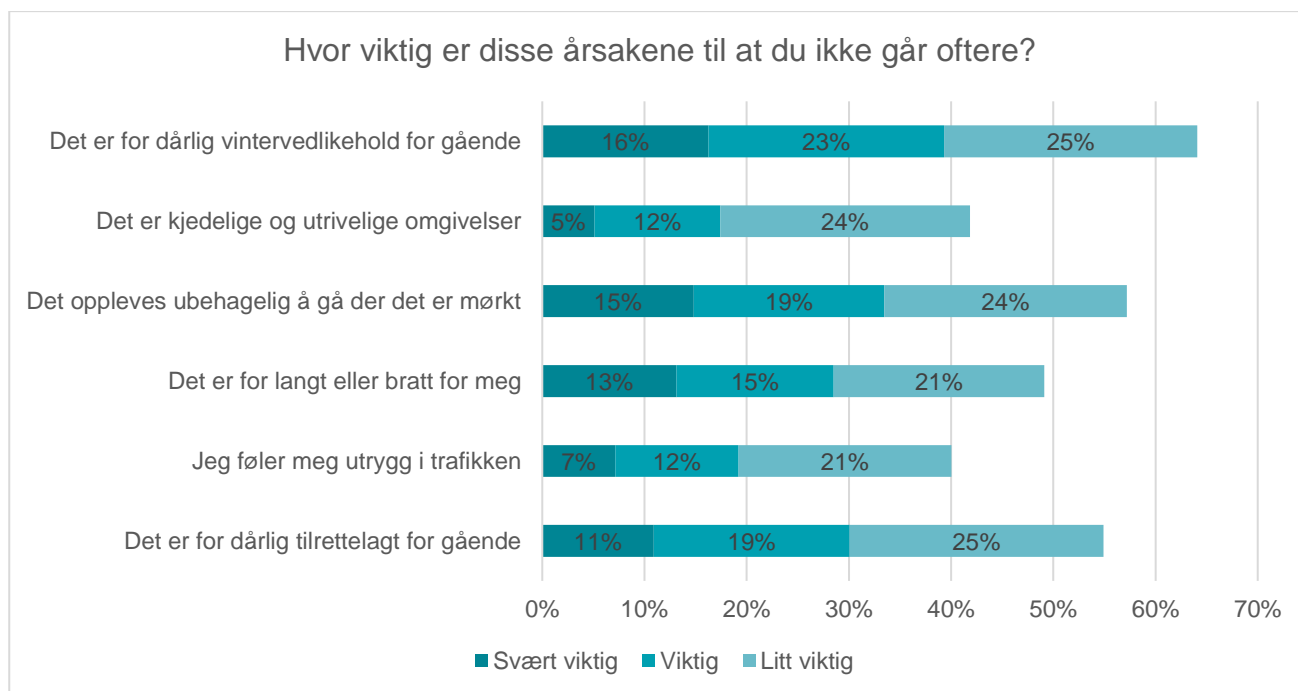
Mer enn to av fem av de som bor i Bergen oppgir at de går til daglige gjøremål daglig eller nesten daglig. De som bor i bydelene Bergenhus går langt oftere enn bosatte i andre bydeler. Mer enn tre av fire i Bergenhus går til daglige gjøremål daglig eller nesten daglig. Også bydelen Årstad har høy andel av bosatte som går svært ofte, nesten tre av fem. Årstad og Bergenhus er sentrale bydeler, der det er mer sannsynlig å finne destinasjoner for daglige gjøremål i gangavstand.

Beboere i Ytrebygda går sjeldnest til daglige gjøremål. Også blant beboere i Arna og Loddefjord er det relativt få som oppgir å gå ofte.



Figur 2-1: Prosentandeler som går til daglige gjøremål, for hele Bergen kommune og fordelt på bydeler.

Det ble spurt om hvor viktig forskjellige årsaker er for hvorfor man ikke går oftere. Av disse var den viktigste årsaken dårlig vintervedlikehold for de gående. Over 60 prosent oppgir dette som en litt viktig, viktig eller svært viktig årsak. Over 50 prosent mener at det er for dårlig tilrettelagt for gående, og oppgir dette som en årsak for at de ikke går oftere. 40 prosent oppgir at de føler seg utrygge i trafikken som en årsak, og nesten halvparten oppgir at det er for langt eller bratt å gå. Det er nesten 60 prosent som oppgir årsaken at det oppleves ubehagelig å gå der det er mørkt. At det er kjedelige og utrivelige omgivelser oppgis som årsak for litt over 40 prosent.



Figur 2-2: Hvor viktig ulike årsaker er for at man ikke går oftere.

2.2 Gåing i bydeler i Bergen

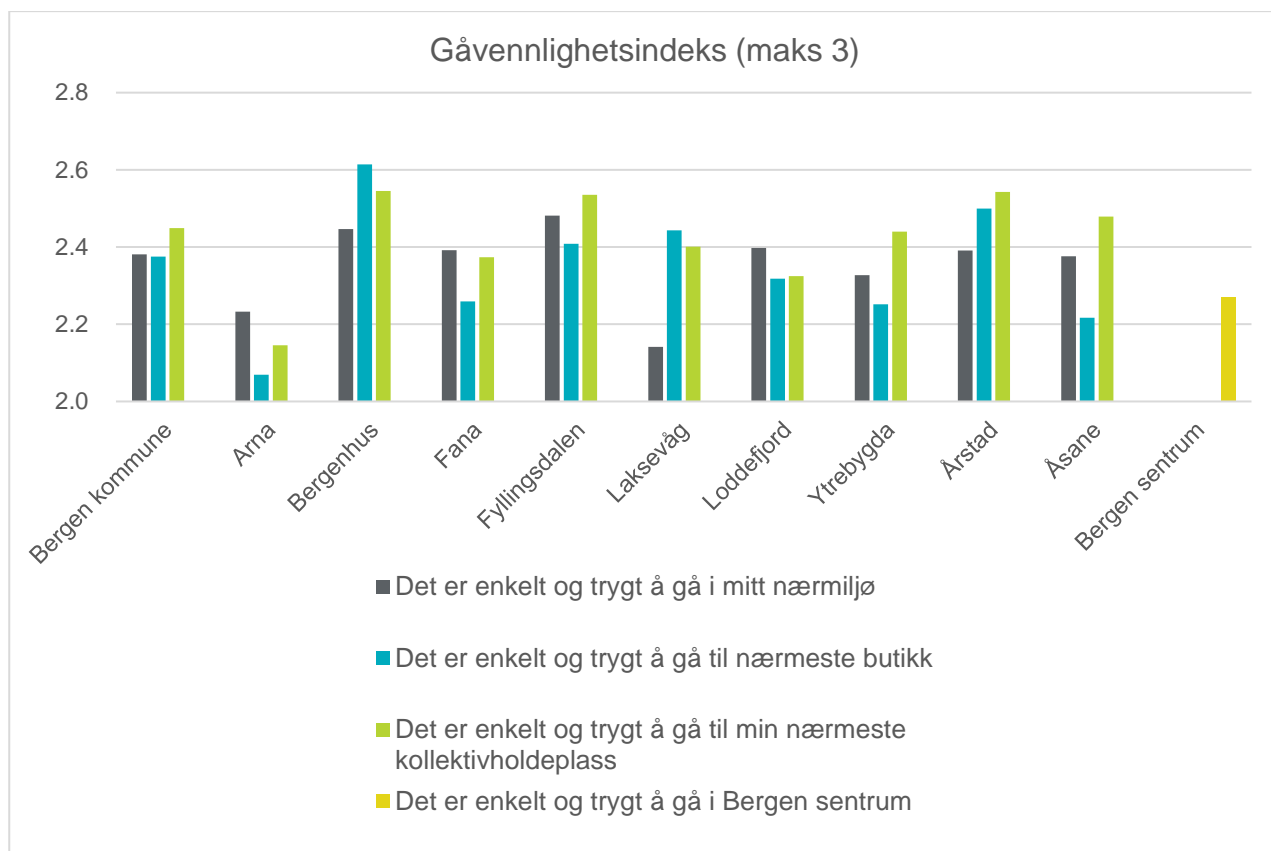
For å si noe om hvordan beboere i ulike bydeler i Bergen opplever at det er å gå i sitt eget nærmiljø, er det laget en gåvennlighetsindeks. Gåvennlighetsindeksen sier noe om hvor høyt de ulike bydelenes indekser er på en skala fra en til tre for tre ulike spørsmål om gåing i eget nærmiljø. Spørsmålene omhandler gåing i eget nærmiljø, gåing til nærmeste butikk og gåing til nærmeste kollektivholdeplass. Indeksen er konstruert sånn at andelen som sier seg helt enig i utsagnet vektet med tre, andelen som er litt enig vektet med to, andelen som er litt uenig vektet med en og andelen som er helt uenig vektet med null.

Figur 2-3 viser fordelingen av gåvennlighetsindeks for hvert av spørsmålene fordelt på bydeler. På spørsmål om hvor enkelt og trygt det er å gå i eget nærmiljø er det Fyllingsdalen som kommer aller best ut. Bergenhus følger like bak. Det er Bergenhus som har høyest indeks på spørsmål om hvor enkelt og trygt det er å gå til nærmeste butikk, mens Årstad følger like bak. Både Årstad, Bergenhus og Fyllingsdalen oppnår samme høye indeks på hvor enkelt og trygt det er å gå til nærmeste kollektivholdeplass.

Bydelen som kommer dårligst ut på indeksen for å gå i eget nærmiljø er Laksevåg, men samtidig har Laksevåg en relativt høy indeks for gåing til nærmeste butikk og holdeplass. Arna har lavest indeks for gåing til nærmeste butikk og holdeplass.

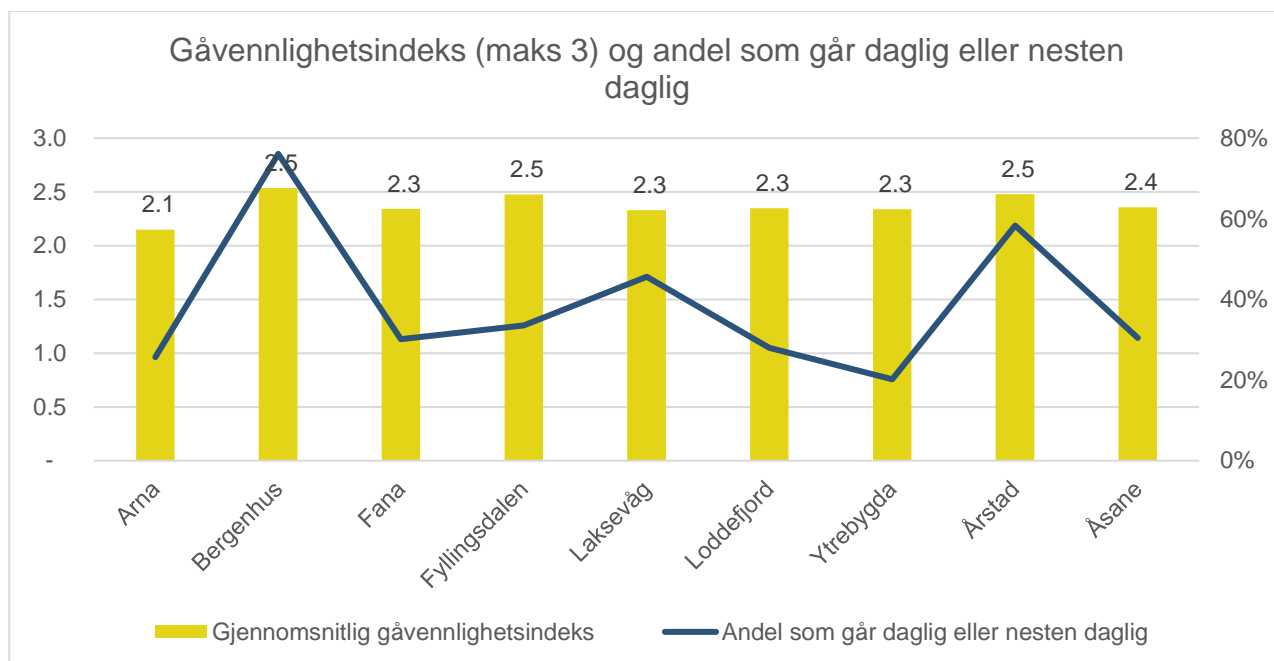
I tillegg til å kartlegge gåvennlighet i hver bydel er det også ønskelig å se på gåvennligheten spesifikt i Bergen sentrum¹. Gåvennlighetsindeksen konstrueres på samme måte for Bergen sentrum som for bydelene, og beboere i alle bydeler har fått spørsmål om hvor enkelt og trygt de opplever at det er å gå i Bergen sentrum. Bergen sentrum kommer ut med en indeks på 2,3.

¹Området Bergen sentrum ble ikke definert i spørreundersøkelsen, og svarene vil dermed avhenge av respondentenes personlige oppfatning av sentrumsområdet.



Figur 2-3: Gåvennlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om gåring i eget nærmiljø, fordelt på bydeler.

Gjennomsnittet av de tre indeksene over gir en oppsummering av bydelenes gåvennlighet. Denne gjennomsnittsindeksen er gitt for hver bydel i Figur 2-4. Spredningen i gjennomsnittlig gåvennlighet mellom bydelene er ganske liten. Bydelen Bergenhus kommer best ut med en indeks på 2,5 av tre. Bydelene Fyllingsdalen og Årstad har en indeks på 2,5. Arna kommer dårligst ut med indeks 2,1 av tre.



Figur 2-4: Gjennomsnittlig gåvannlighetsindeks (maks tre) og andel som oppgir å gå daglig eller nesten daglig, fordelt på bydeler.

Figur 2-4 viser at det i liten grad finnes en sammenheng mellom gåvannlighetsindeksen og hvor ofte beboerne går til daglige gjøremål i hver bydel. Bergenhus kommer høyt ut på begge akser, og det samme gjør Årstad. Fyllingsdalen får en høy indeks på gåvannlighet, men har færre som går daglig eller nesten daglig enn Laksevåg som har en lavere gåvannlighetsindeks. Ytrebygda har en gåvannlighetsindeks på syv, det samme som Fana, Laksevåg og Loddefjord, men i Ytrebygda er det bare 20 prosent som går daglig eller nesten daglig, mot mellom 30 og 46 prosent i de andre nevnte bydelene. Arna har en lavere gåvannlighetsindeks enn Ytrebygda, men en noe høyere andel som oppgir å gå daglig eller nesten daglig.

Det er vanlig å bruke korrelasjonskoeffisienten (en verdi mellom -1 og 1) for å vise hvor sterkt to variable er relatert til hverandre². Korrelasjon, eller samvariasjon, er et mål på styrken og retningen mellom to kvantitative variabler. Korrelasjonskoeffisienten mellom gåvannlighetsindeksen og andelen som går daglig eller nesten daglig er på 0,70, og det er altså en viss samvariasjon, men ikke perfekt korrelasjon.

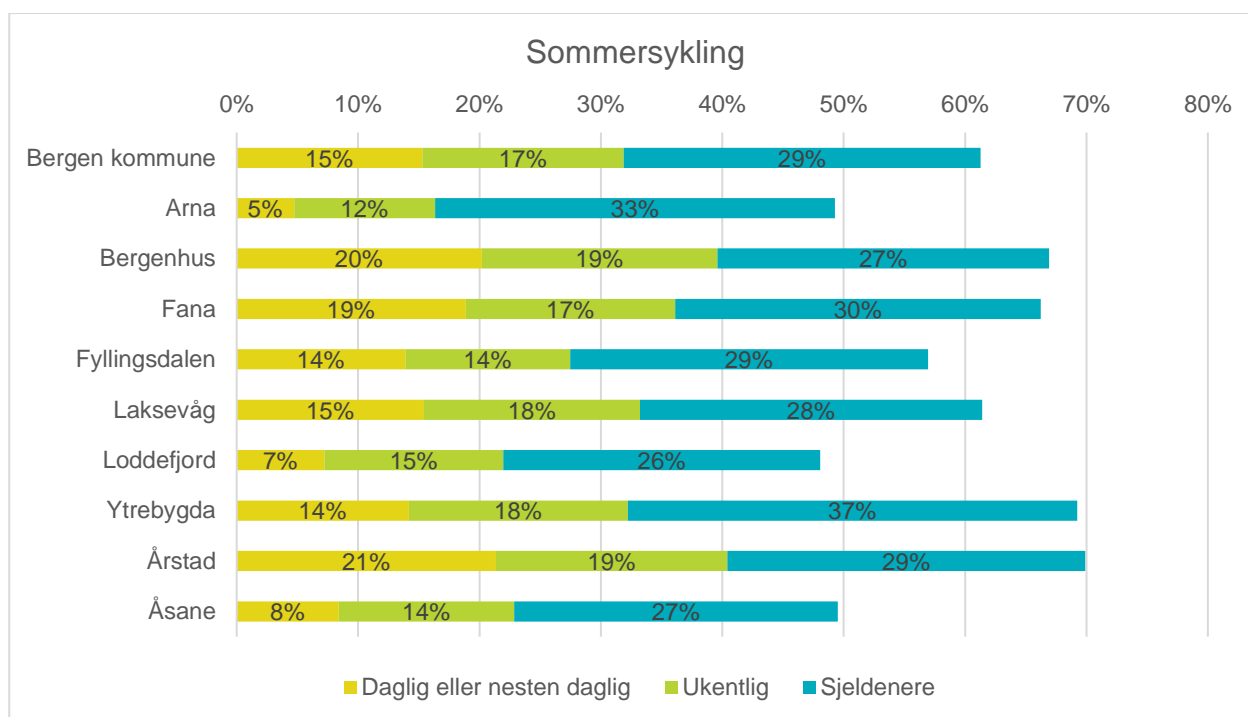
² En korrelasjonskoeffisient på 1 indikerer perfekt positiv korrelasjon, mens korrelasjonskoeffisienten på -1 indikerer perfekt negativ korrelasjon.

3 Opplevelse av å være syklist i Bergen

Det forsøkes å danne et bilde av Bergen som sykkelby ved å se på bergensernes svar på påstander om sykkel og sykkeltilrettelegging i Bergen.

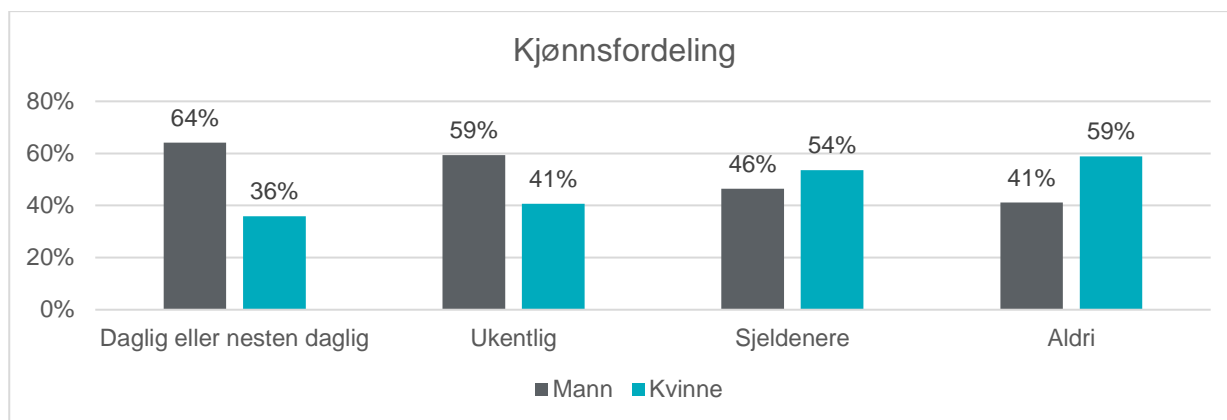
3.1 De som sykler i Bergen

I sommerhalvåret er det 15 prosent som oppgir å sykle daglig eller nesten daglig, og 17 prosent som oppgir å sykle ukentlig, se Figur 3-1. Resten oppgir å sykle sjeldnere eller aldri. Det er store forskjeller mellom bydelene. I Arna er det svært få som sykler daglig eller nesten daglig, bare fem prosent. Også i Loddefjord og Åsane er det relativt få som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren. Andelen som sykler så ofte er høyest i Årstad, på hele 21 prosent, og nesten like høy i Bergenhus med 20 prosent.



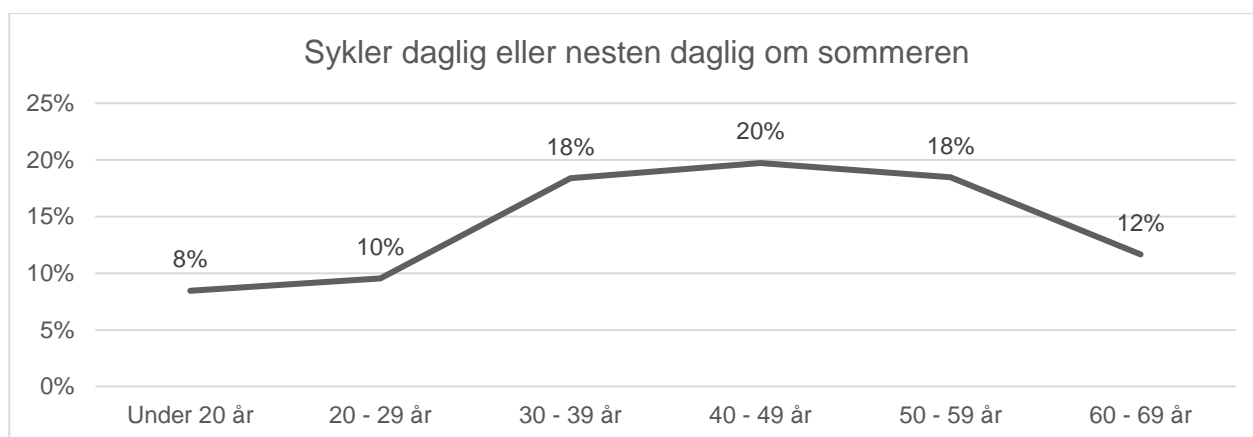
Figur 3-1: Andel som sykler til daglige gjøremål om sommeren, for hele Bergen kommune og fordelt på bydeler.

I Bergen er det langt flere menn enn kvinner som sykler ofte. Blant de som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren er 64 prosent menn, og 36 prosent kvinner, jmfør Figur 3-2. Blant de som sykler ukentlig er nesten 60 prosent menn og rett over 40 prosent kvinner. Blant de som sykler sjeldnere enn ukentlig er det flere kvinner enn menn, og denne forskjellen er enda større blant de som aldri sykler.



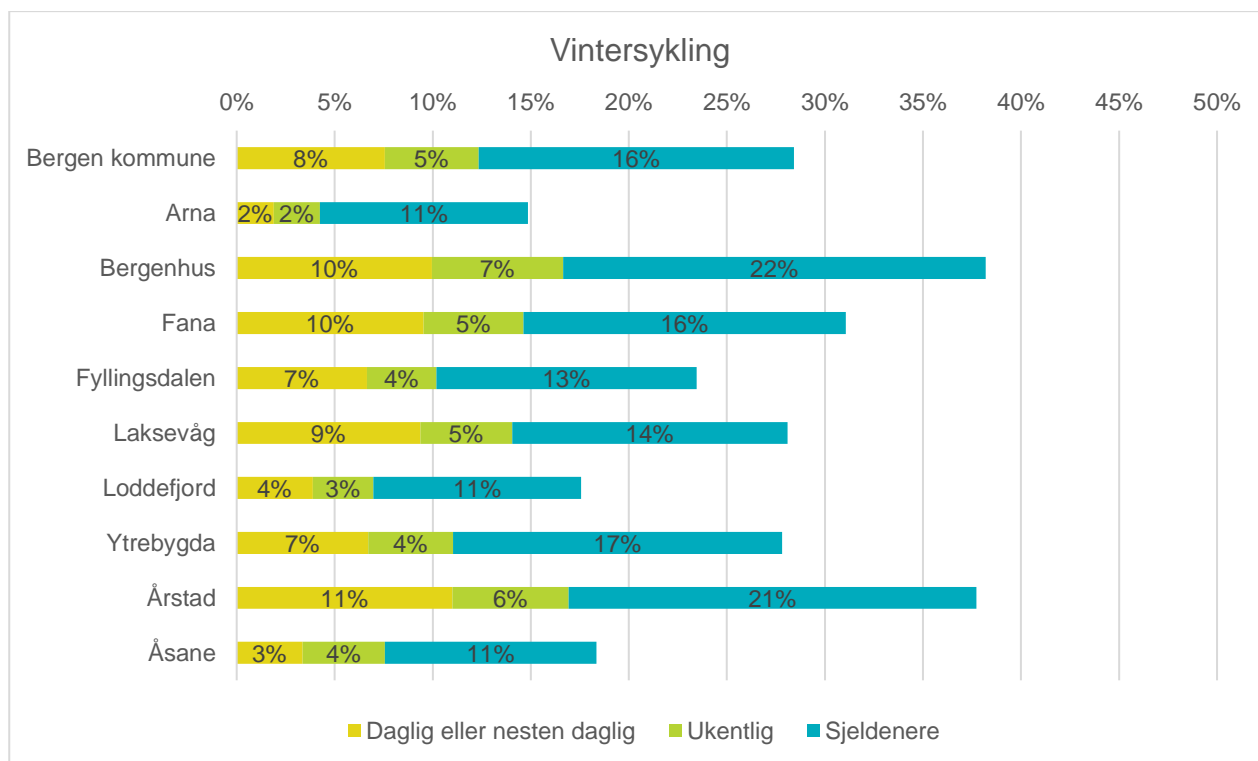
Figur 3-2: Kjønnfordeling innenfor hver gruppe av sykkelrekvens om sommeren.

Det er bergenserne i aldersgruppen 40 til 49 år som sykler mest. Om sommeren sykler en av fem i denne aldersgruppen daglig eller nesten daglig. Andelen som sykler er også høy for de mellom 30 og 39 år og mellom 50 og 59 år. De under 20 år har lavest andel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren.



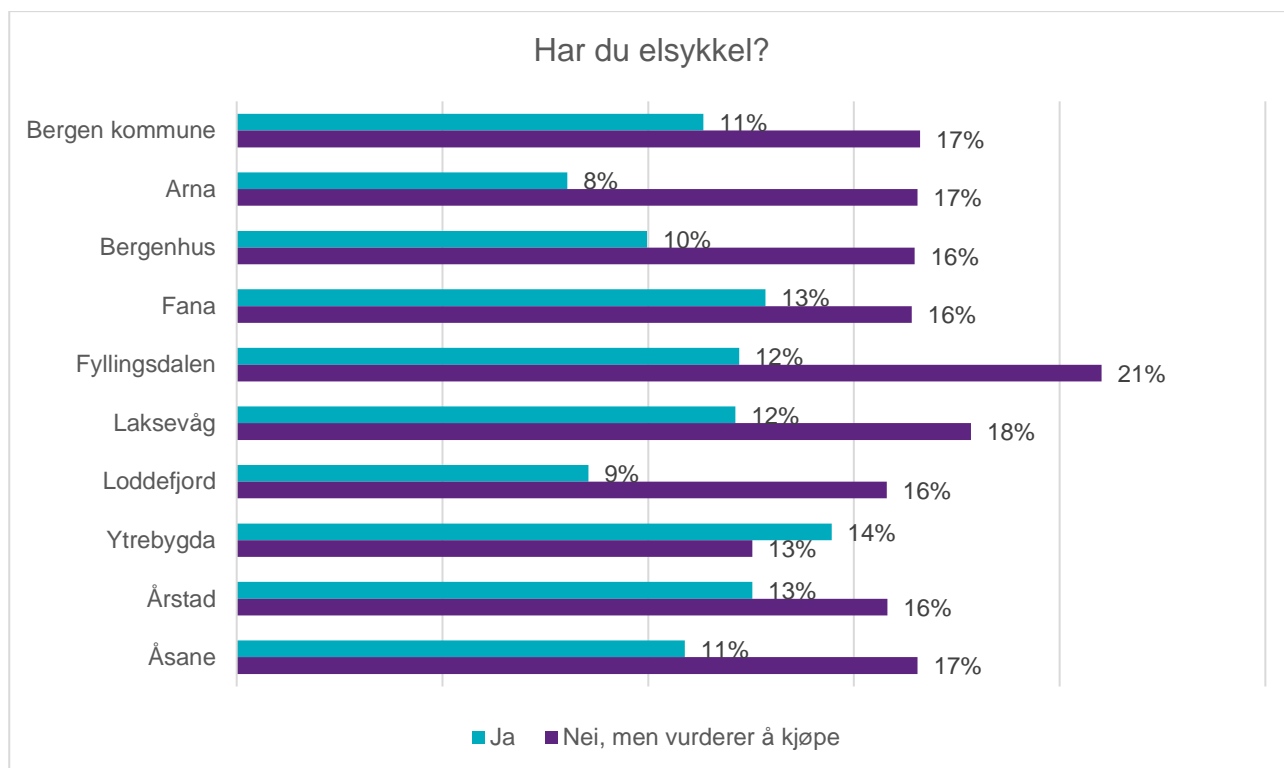
Figur 3-3: Prosentandel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren, fordelt på aldersgrupper.

Vintersykling er langt mindre utbredt enn sommersykling i Bergen. Åtte prosent oppgir å sykle daglig eller nesten daglig i vinterhalvåret, og fem prosent sykler ukentlig, i Bergen. Som for sommersykling er andelen som sykler ofte høyest i Årstad og Bergenhus, og lavest i Arna, Åsane og Loddefjord.



Figur 3-4: Prosentandel som sykler til daglige gjøremål på vinteren, for hele Bergen kommune og fordelt på bydel.

Figur 3-5 viser andelen av beboerne i Bergen som har elsykkel eller som vurderer å kjøpe elsykkel, fordelt på bydeler. Elsykkelandelen er høyest i Ytrebygda på 14 prosent, med Fana og Årstad like bak med 13 prosent. Fyllingsdalen har høyest andel av beboere som vurderer å kjøpe elsykkel. Elsykkelandelen er lavest i Arna med åtte prosent, og i Loddefjord med ni prosent.



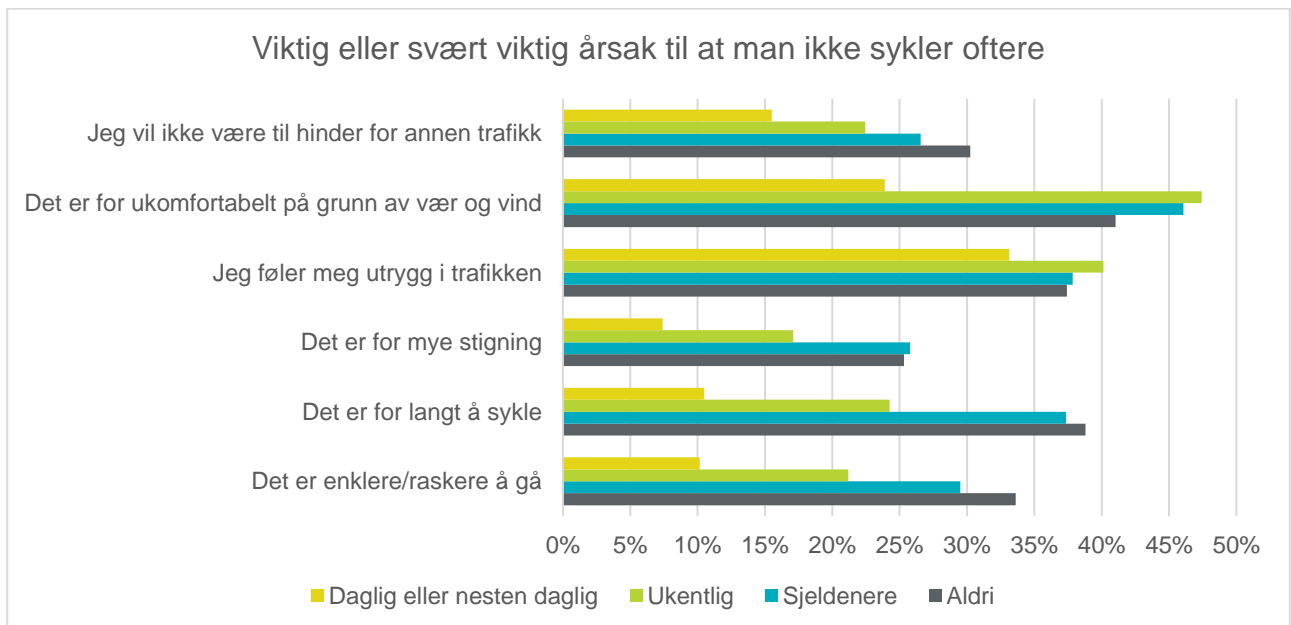
Figur 3-5: Andel av beboerne i Bergen som har elsykkel eller som vurderer å kjøpe elsykkel, fordelt på bydeler.

Syv av ti oppgir vær og vind som en årsak for at de ikke sykler oftere, jmfør Figur 3-6. 60 prosent svarte at de føler seg utrygge i trafikken og at dette påvirker hvor ofte de sykler. Dette tyder på at det kan være et potensial for å rekruttere flere syklister ved å fokusere på opplevd trygghet for de syklende. For mer enn halvparten er også det at det er for langt å sykle en forklaringsfaktor på hvorfor de ikke sykler oftere.



Figur 3-6: Hvor viktig ulike årsaker er for at man ikke sykler oftere.

Andelen som svarer at de ulike årsakene er viktig for hvorfor de ikke sykler oftere er langt lavere for de som sykler daglig eller nesten daglig enn resten, utenom for årsaken «jeg føler meg utrygg i trafikken». Blant de som aldri sykler er det over 40 prosent som angir vær og vind som en viktig eller svært viktig årsak, og litt under 40 prosent som angir at det er for langt som en viktig eller svært viktig årsak.



Figur 3-7: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på hvor ofte de sykler i sommerhalvåret.

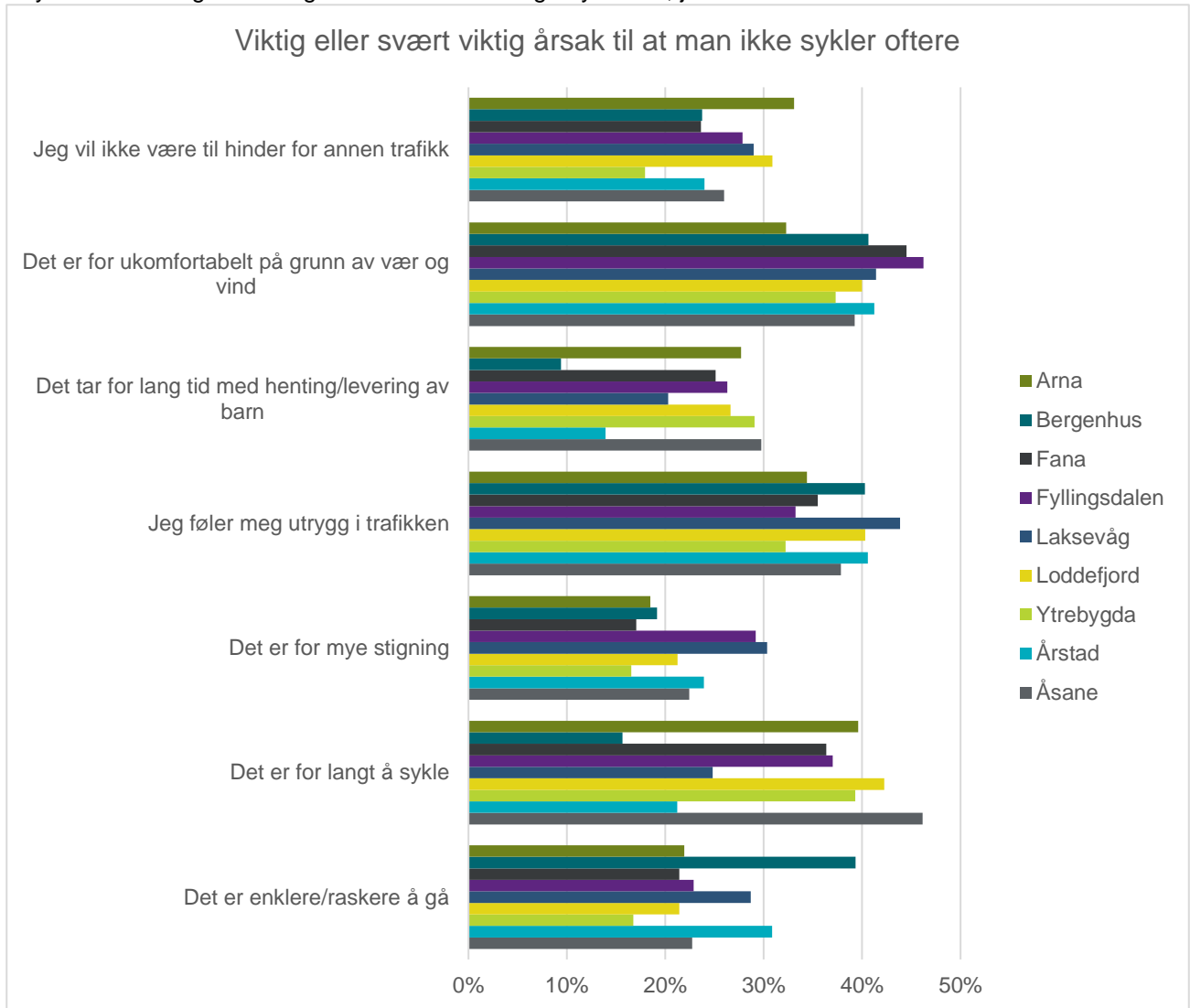
Kvinner svarer i større grad enn menn at de ulike årsakene er viktig eller svært viktig for hvorfor de ikke sykler oftere. Det er bare årsaken «det tar for lang tid med henting/levering av barn» som er noe viktigere for menn enn for kvinner. Årsaken «jeg føler meg utrygg i trafikken» er viktig/svært viktig for mer enn 40 prosent av kvinnene, men bare litt over 30 prosent av mennene i Bergen.



Figur 3-8: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på kjønn.

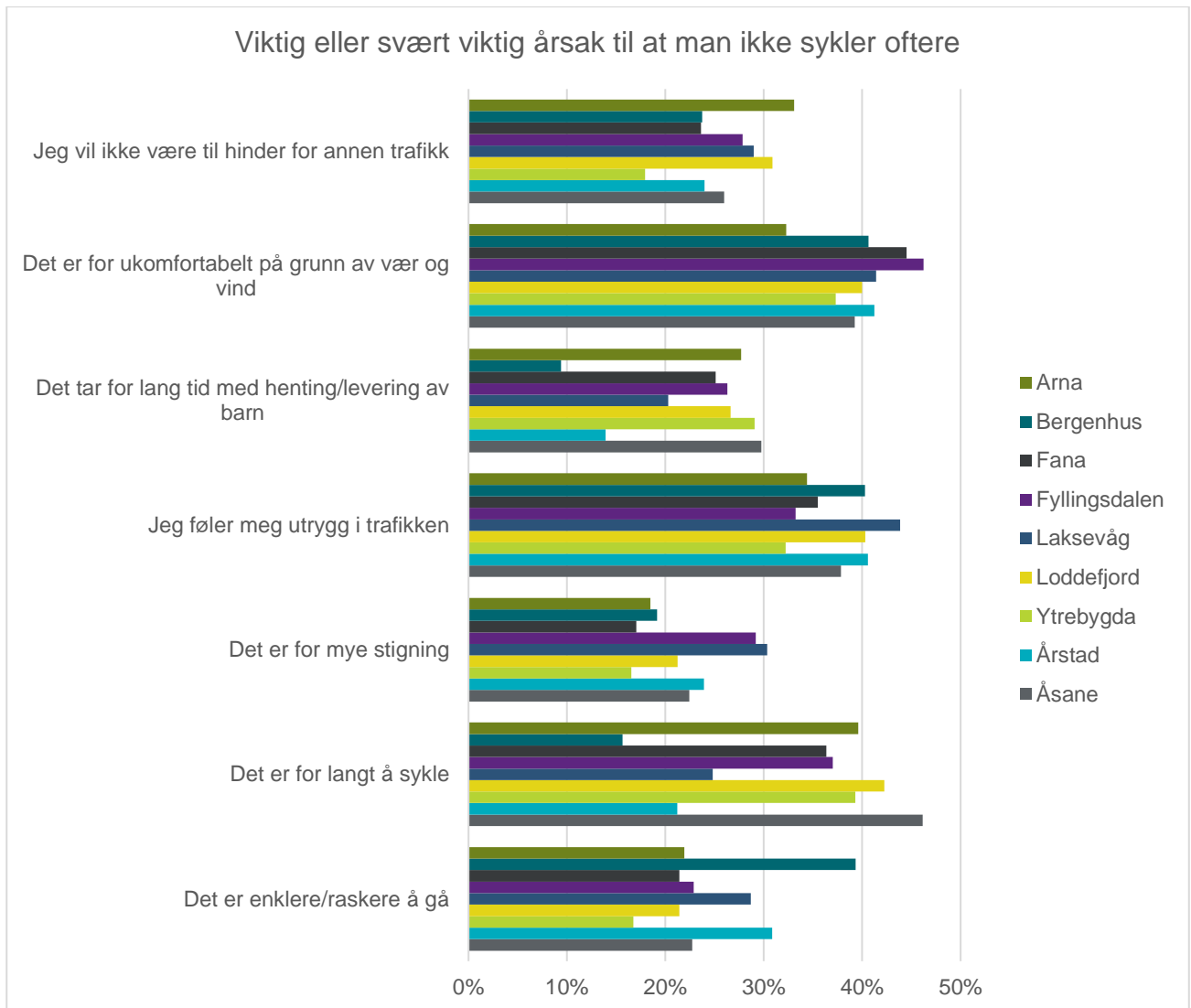
Bydelen Bergenhus skiller seg ut med en høy prosentandel som svarer at årsaken «det er enklere/raskere å gå» er en viktig eller svært viktig årsak til hvorfor de ikke sykler oftere. Andelen for denne årsaken er også

høyere i Årstad og Laksevåg enn den er i de øvrige bydelene, jamfør



Figur 3-9.

Ytrebygda er bydelen der færrest synes det er viktig å ikke være til hinder for annen trafikk, og der færrest ikke sykler fordi det er enklere/raskere å gå. Bydelene der flest synes et er for langt å sykle er Åsane og Loddefjord, der mer enn fire av ti angir dette som en viktig eller svært viktig årsak for at de ikke sykler oftere.



Figur 3-9: Prosentandel som svarer at ulike årsaker er viktig eller svært viktig for hvorfor man ikke sykler oftere, fordelt på bydeler.

Blant de som har barn til og med 17 år oppgir nesten halvparten at det tar for lang tid med henting/levering av barn som en viktig eller svært viktig årsak til at de ikke sykler oftere, jmfør Figur 3-10.



Figur 3-10: Hvor viktig henting og levering av barn er som årsak er for de med barn til og med 17 år ikke sykler oftere.

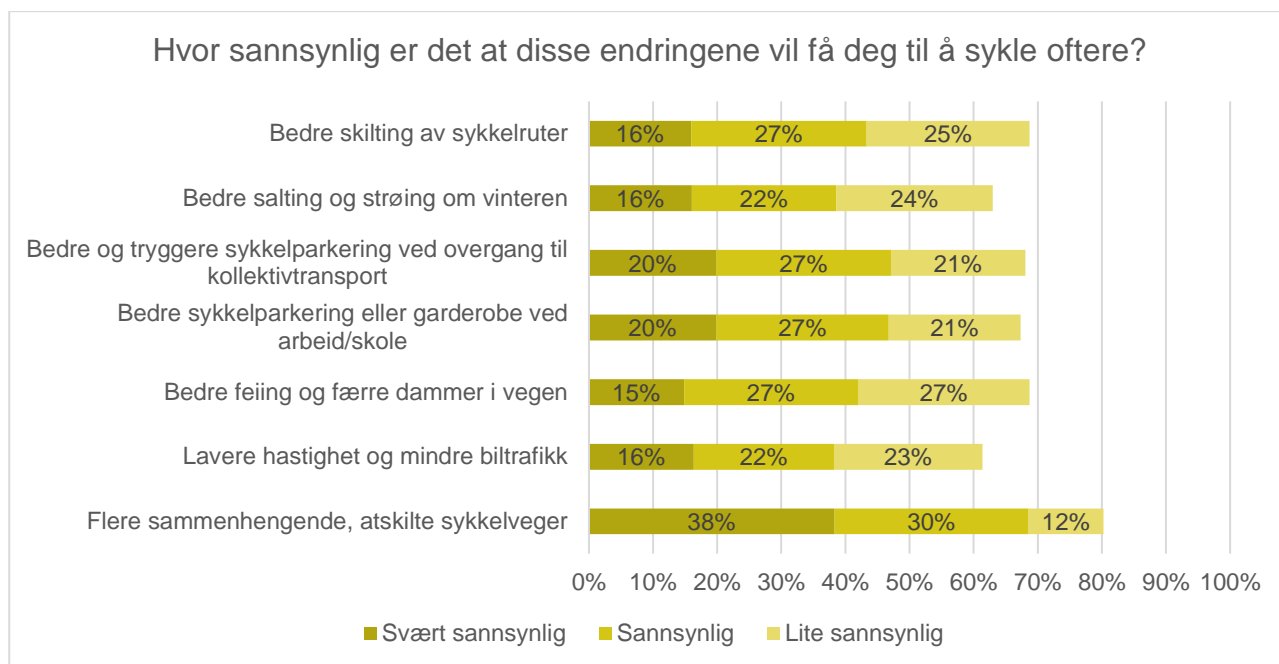
3.2 Hva skal til for å øke sykling i Bergen?

For å nå målsettingen om økt sykkelandel i Bergen er det viktig å kartlegge hvilke tiltak som bør prioriteres. Beboerne i Bergen ble derfor bedt om å svare på hvor sannsynlig det er at de vil sykle oftere dersom ulike forbedringer for syklistene ble gjennomført, jmf Figur 3-11. Undersøkelsen viser at av tiltakene som ble foreslått er det utbygging av flere sammenhengende og atskilte sykkelveger som vil være det mest effektive tiltaket for å øke syklingen i Bergen. Nesten syv av ti personer i Bergen svarer at det er svært sannsynlig (36 prosent) eller sannsynlig (30 prosent) at de vil sykle oftere dersom det var flere sammenhengende, atskilte sykkelveger.

Nesten halvparten av bergenserne svarer at de trolig vil sykle oftere dersom det var bedre og tryggere sykkelparkering ved overgang til kollektivtransport. Bedre sykkelparkering eller garderobe ved arbeid/skole vil også trolig øke syklingen for rett under halvparten av befolkningen.

Alle de foreslåtte tiltakene ser ut til å kunne bidra til å forbedre sykkelandelen i Bergen. For alle tiltakene er det mellom 38 og 69 prosent som svarer at det enten er svært sannsynlig eller sannsynlig at de vil sykle oftere. Det er tiltakene «bedre salting og strøing om vinteren», samt «lavere hastighet og mindre biltrafikk»³ har lavest prosentandel som trolig vil sykle oftere, men andelen er altså betydelig også for disse tiltakene.

³ Svarfordelingen på tiltaket «lavere hastighet og mindre biltrafikk» bør sees i sammenheng med at mange av de som svarer også er bilister.



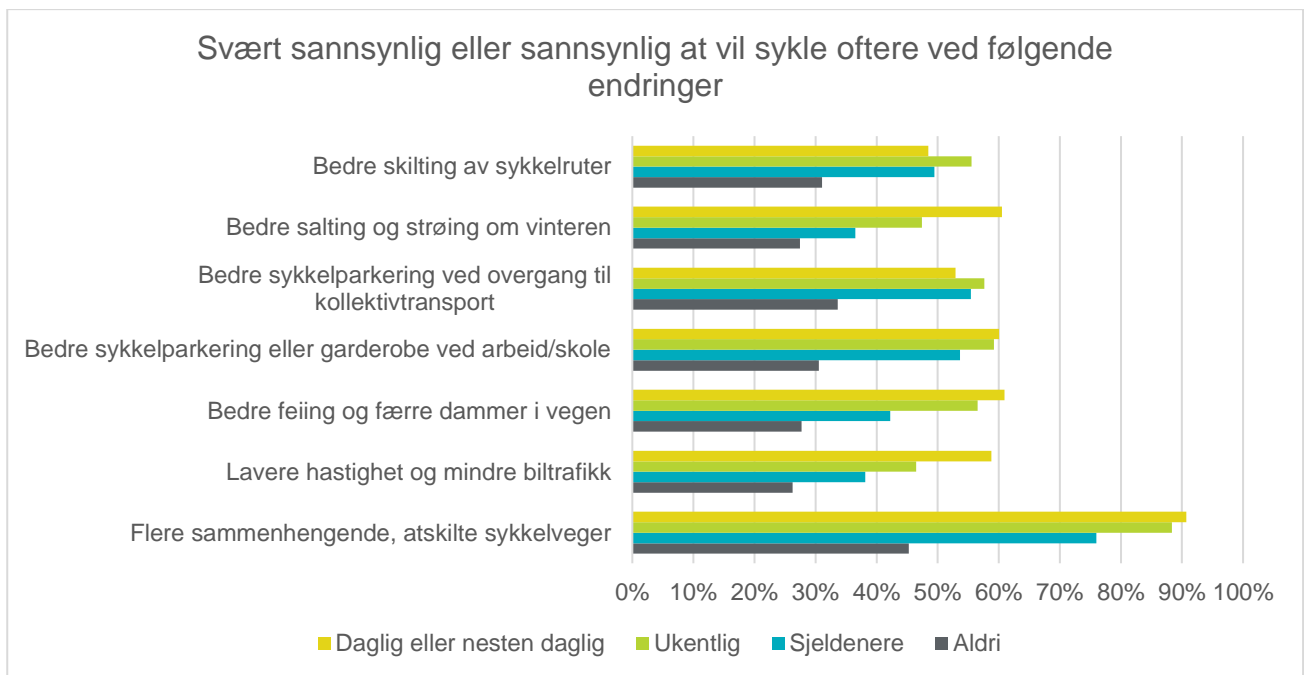
Figur 3-11: Prosentandel av beboerne i Bergen som sannsynligvis vil sykle oftere ved ulike sykkeltiltak.

Figur 3-12 viser de prosentandelen som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved forskjellige foreslåtte endringer, fordelt på hvor ofte de sykler i sommerhalvåret.

Bedre skilting av sykkelruter og bedre sykkelparkering ved overgang til kollektivtransport er mer sannsynlig å øke syklingen blant de som sykler ukentlig eller sjeldnere enn de som sykler daglig eller nesten daglig. For de som sykler daglig eller nesten daglig er det langt viktigere med bedre vintervedlikehold og lavere hastighet og mindre biltrafikk enn det er for de andre gruppene. Mer en 90 prosent av de som sykler daglig eller nesten daglig ville trolig syklet enda oftere med flere sammenhengende, atskilte sykkelveger.

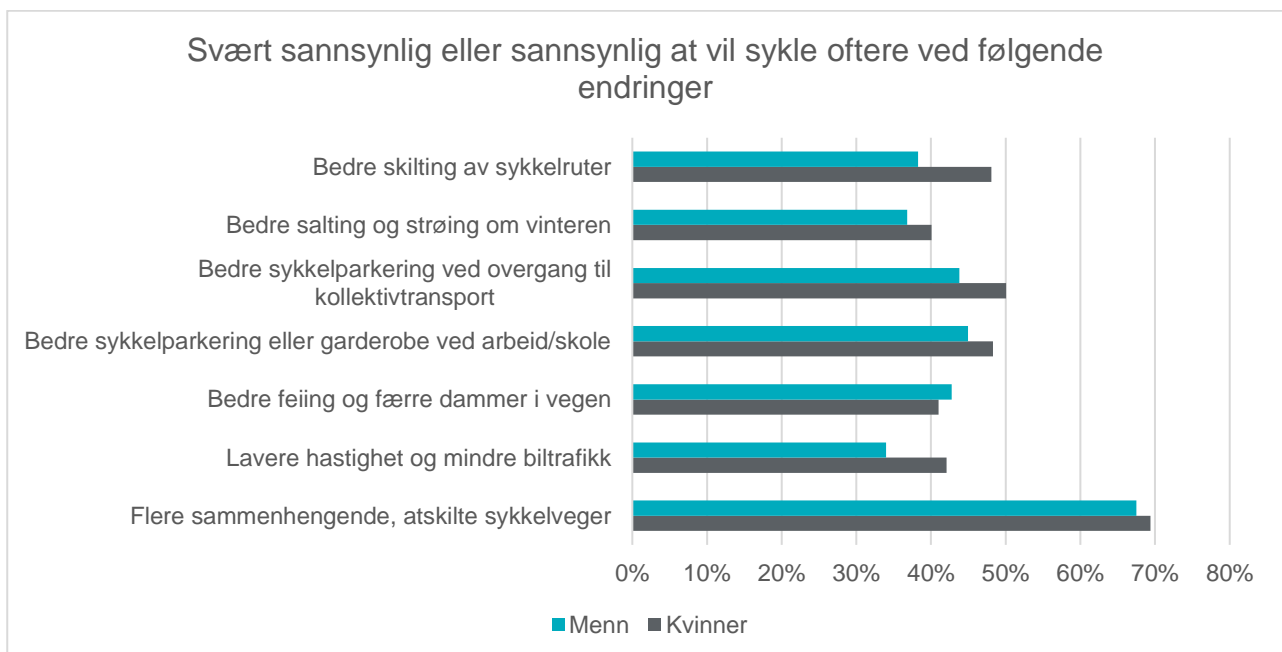
De som aldri sykler svarer også i langt mindre grad enn de andre gruppene at de sannsynligvis vil starte å sykle ved de ulike foreslåtte forbedringene for syklistene. Flere sammenhengende, atskilte sykkelveger er mest sannsynlig å rekruttere nye syklistene blant de som aldri sykler i dag. Det er også flere av de som aldri sykler som trolig vil sykle oftere dersom det ble bedre sykkelparkering ved overgang til kollektivtransport.

Det er mer enn dobbelt så mange av de som sykler daglig eller nesten daglig som sannsynligvis vil sykle oftere dersom det var lavere hastighet og mindre biltrafikk enn av de som aldri sykler.



Figur 3-12: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på hvor ofte de sykler i sommerhalvåret.

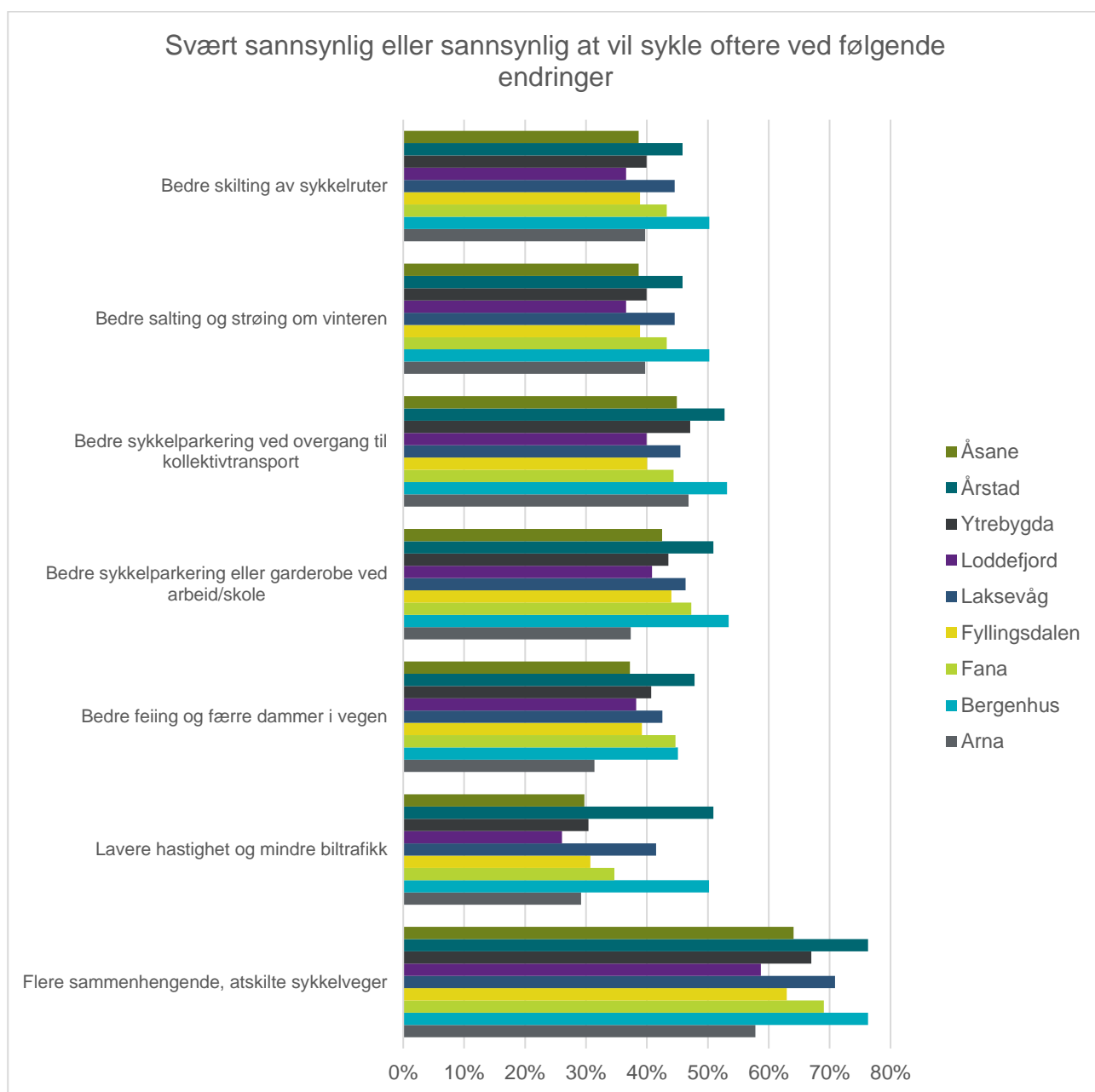
Kvinnene er i større grad enn menn positive til å sykle mer ved ulike forbedringer for syklister, utenom ved bedre feiing og færre dammer i vegen, jamfør Figur 3-13. Kvinner er i særlig grad mer sannsynlig enn menn i å sykle oftere ved bedre skilting av sykkelruter og lavere hastighet og mindre biltrafikk.



Figur 3-13: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på kjønn.

I Figur 3-14 i andelen av de som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer fordelt på bydeler. Bydelene som skiller seg ut med å ha høyest andeler som trolig vil sykle oftere ved ulike endringer er Bergenhus og Årstad. I disse bydelene er det mer enn tre av fire som trolig vil sykle oftere hvis det blir flere sammenhengende, atskilte sykkelveger.

Loddefjord og Arna har færrest innbyggere som trolig vil sykle oftere ved de foreslåtte forbedringene, men også i disse bydelene vil nesten tre av fem trolig sykle oftere dersom det blir flere sammenhengende, atskilte sykkelveger.



Figur 3-14: Prosentanden som svarer at det er sannsynlig eller svært sannsynlig at de vil sykle oftere ved ulike endringer, fordelt på bydel.

3.3 Sykkeltilrettelegging i egen bydel

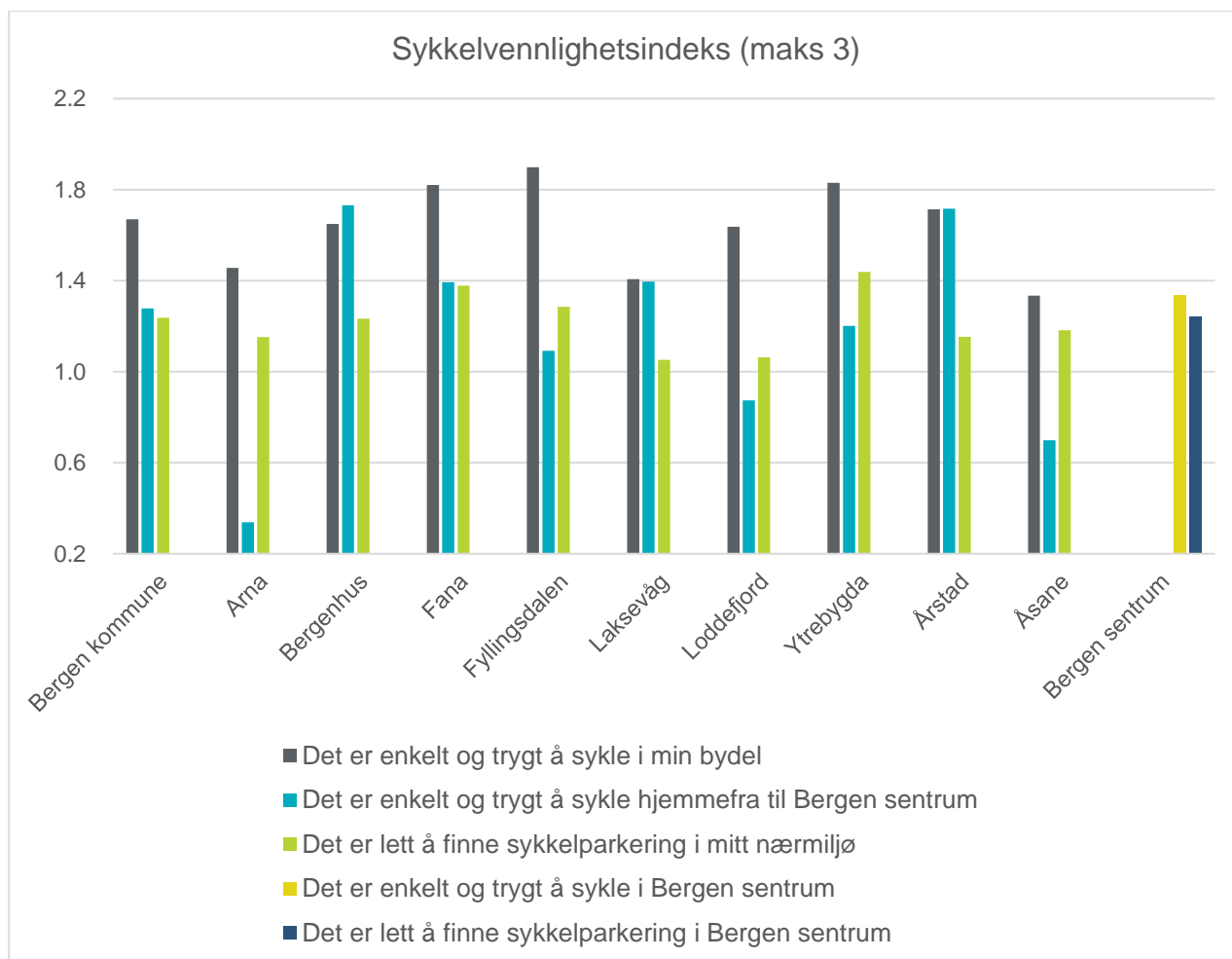
På samme måte som for gåing benyttes svarene på hvor enig innbyggerne i de ulike bydelene er i ulike utsagn om sykling i egen bydel til å utarbeide en sykkelvennlighetsindeks. Det er mulig å oppnå en maks indeks på tre. Sykkelvennlighetsindeksen for hvor enkelt og trygt det er å sykle i bydelen og mellom hjem og Bergen sentrum, i tillegg til hvor lett det er å finne sykkelparkering i eget nærmiljø, er presentert i Figur 3-15.

Det er Fyllingsdalen som kommer ut med den beste indeksen for hvor enkelt og trygt det er å sykle i egen bydel, med en indeks på 1,9 av tre. Det betyr at i gjennomsnitt så sier innbyggerne i Fyllingsdalen seg litt enig i at det er enkelt og trygt å sykle i bydelen. Fana og Ytrebygda havner like bak med indeks 1,8.

I tillegg til å kartlegge hvor enkelt og trygt det oppleves å sykle i egen bydel og i Bergen sentrum er det interessant å se på opplevelsen av å sykle mellom innbyggernes hjem i de ulike bydelene og Bergen sentrum. Bydelene Bergenhus og Årstad kommer best ut med en indeks på 1,7 av tre. Arna kommer veldig dårlig ut med en indeks på bare 0,3 av tre. Det betyr at de aller fleste som er bosatt i Arna er helt uenig i at det er enkelt og trygt å sykle hjemmefra til Bergen sentrum. Andre bydeler som har indeks under en av tre er Åsane og Loddefjord. Fyllingsdalen har en høy indeks for sykling i egen bydel, men relativt lav indeks for sykling mellom hjem og Bergen sentrum.

Ingen av bydelene skiller seg ut på hvor enkelt det er å finne sykkelparkering i nærmiljøet, og alle får en indeks mellom 1,1 og 1,4 av tre.

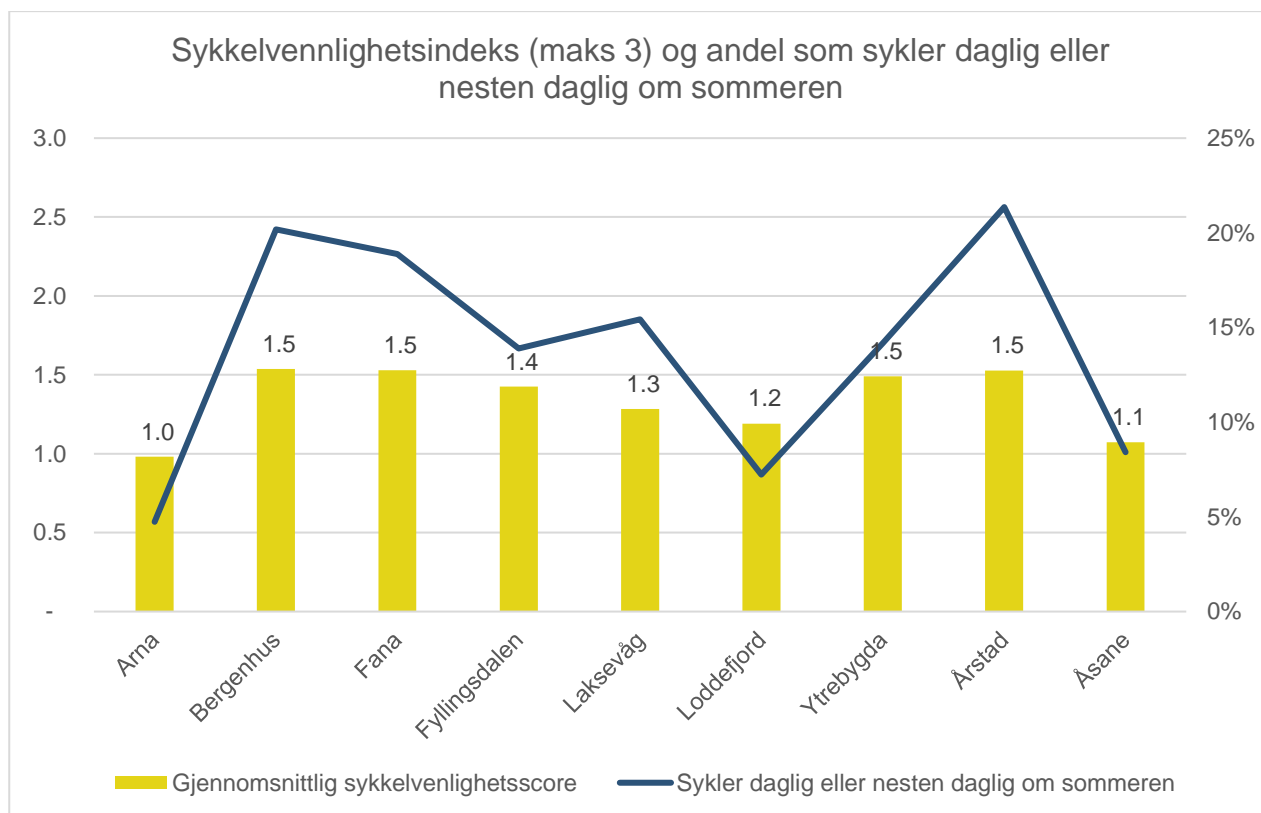
Sykkelvennlighetsindeksen for Bergen sentrum er på 1,3 av tre. Mer enn en av fire er helt uenig i at det er lett å finne sykkelparkering i sentrum, og mer enn en av tre er litt uenig. Dette gir en sykkelparkeringsindeks på 1,2 av tre.



Figur 3-15: Sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om sykling i eget nærmiljø, fordelt på bydeler.

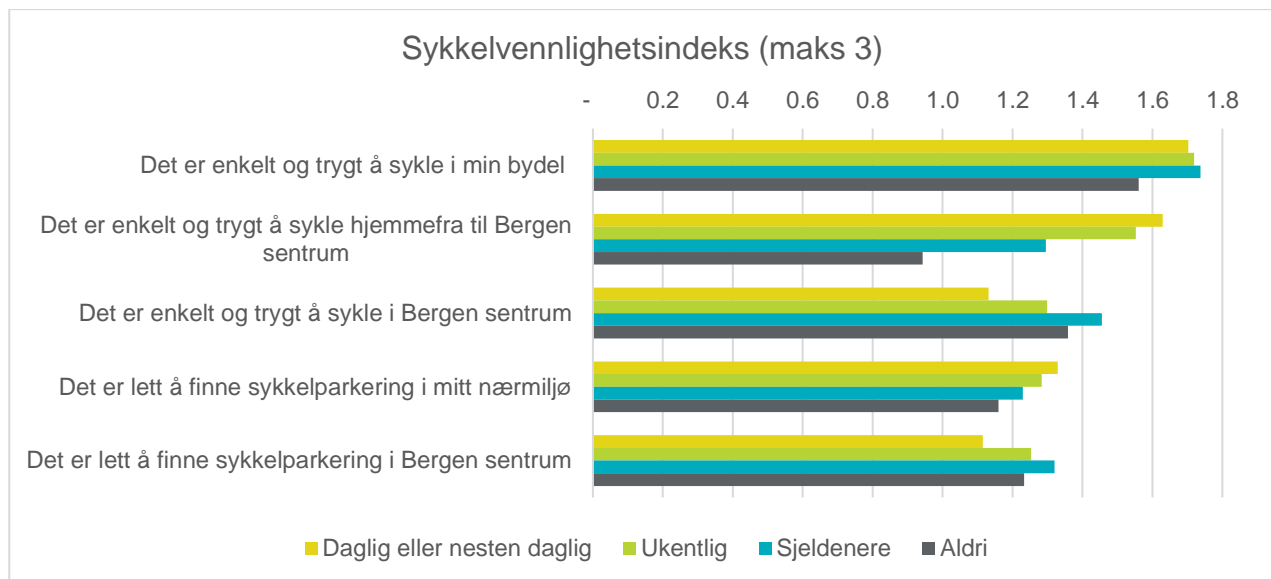
Gjennomsnittet av de tre sykkelindeksene i Figur 3-15 er presentert for hver bydel i Figur 3-16, sammen med andelen som sykler daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret fra Figur 3-3. Det er i større grad en sammenheng mellom sykkelvevnlighetsindeksen og andel som sykler ofte, enn sammenhengen for gåvnlighetsindeks og gåing som ble presentert i Figur 2-4. Korrelasjonskoeffisienten for sykkelvevnlighetsindeks og andel som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren er på 0,92. Det er altså høy positiv samvariasjon mellom disse to variablene.

Det er liten variasjon i sykkelvevnlighetsindeksen mellom bydelene, og den er gjennomgående relativt lav. Bydelene med høyest sykkelindeks er Årstad og Bergenhus, og det er også disse som har høyest andel innbyggere som sykler ofte. Bydelene som har lavest indeks både på sykkelvevnlighet og på andel sykling er Arna og Åsane. Ytrebygda skiller seg i noen grad ved at bydelen har relativt høy sykkelvevnlighetsindeks, men ikke fullt så høyt på andel av innbyggerne som sykler ofte. Det samme gjelder for Loddefjord, sykkelvevnlighetsindeksen er langt høyere enn for Arna og Åsane, mens andelen som sykler ofte er like lav som for disse bydelene.



Figur 3-16: Gjennomsnittlig sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) og andel som oppgir å sykle daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, fordelt på bydeler.

I Figur 3-17 er sykkelvevnlighetsindeksen for de ulike påstandene om sykling i nærmiljø og i Bergen sentrum, fordelt på grupper for hvor ofte man oppgir å sykle i sommerhalvåret. Det er en klar positiv trend mellom hvor ofte man sykler og sykkelvevnlighetsindeksen for sykling mellom hjem og Bergen sentrum. Det er også en positiv sammenheng mellom hvor ofte man sykler og sykkelvevnlighetsindeks for parkering i eget nærmiljø. Sykling i Bergen sentrum har derimot en høyere sykkelvevnlighetsindeks blant de som sykler aldri eller sjeldnere enn ukentlig, sammenlignet med de som sykler oftere.



Figur 3-17: Sykkelvevnlighetsindeks (maks tre) for ulike spørsmål om sykling, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.

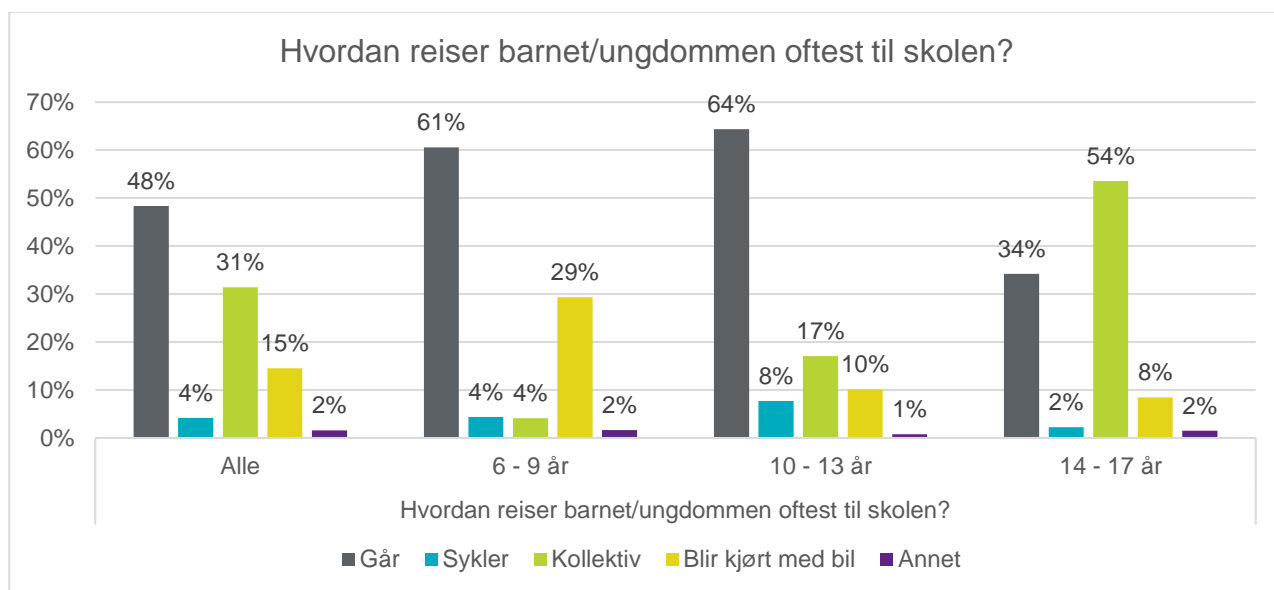
4 Barn som myke trafikanter i Bergen

De nasjonale reisevaneundersøkelsene dekker reisevaner for personer fra og med 13 år, og inneholder altså lite informasjon om reiser for barn. Vi har derfor spurt de som er foreldre/foresatte for barn mellom 6 og 17 år om hvordan barna/ungdommene reiser og hva som er de viktigste årsakene til at de ikke går eller sykler oftere.

Det var 28 prosent av de som besvarte spørreundersøkelsen som svarte at de har barn eller unge mellom 6 og 17 år i sin husstand, det vil si litt over 1500 personer. De som har flere enn ett barn i sin husstand i denne aldersgruppen ble bedt om å svare på vegne av det eldste barnet/ungdommen.

4.1 Barns skolereiser

Nesten halvparten svarte at barnet/ungdommen som oftest går til skolen, mens nesten en av tre reiser kollektivt, jmf. Figur 4-1. Sykkelandelen er på fire prosent. De eldste barna går og sykler i langt mindre grad enn de yngste, noe som kan henge sammen med avstand til skole. Det er de yngste som blir kjørt oftest med bil, mens de eldste oftest reiser kollektivt. Sykkelandelen er dobbelt så høy for de mellom ti og 13 år sammenlignet med de mellom seks og ni år.



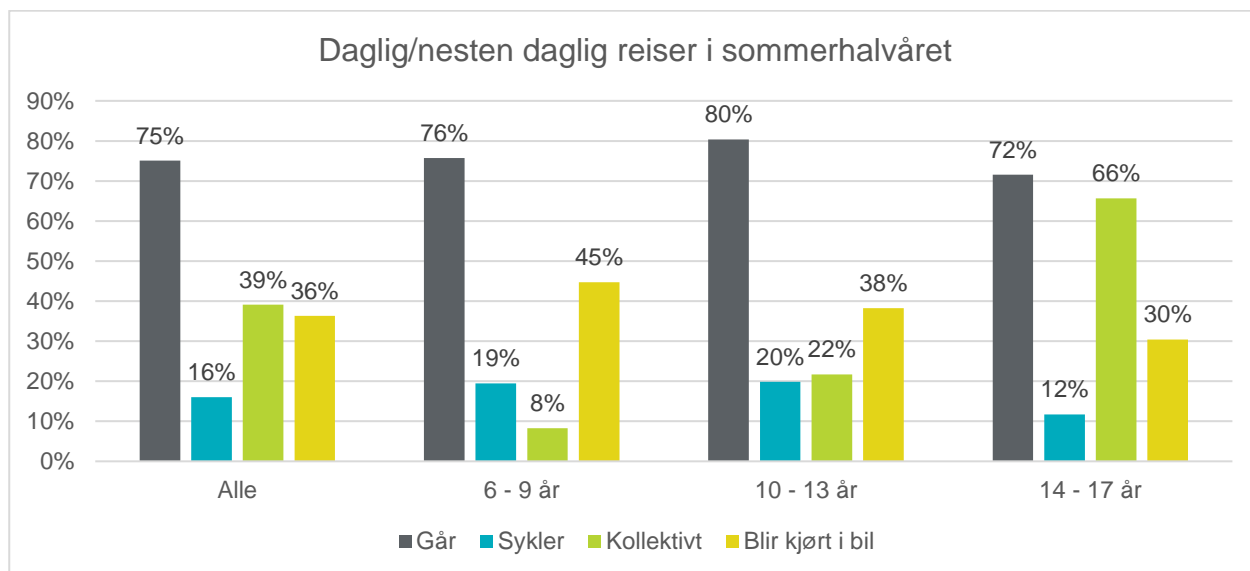
Figur 4-1: Reisemiddelfordeling for skolereiser, fordelt på aldersgrupper.

4.2 Barns reiser i sommerhalvåret

Foreldrene/foresatte ble også spurt om hvor ofte barnet/ungdommen bruker reisemidlene gåing, sykling, kollektiv og bilkjøring i sommerhalvåret (inkludert skolereiser). Fordelingen for de som svarer daglig eller nesten daglig for hvert reisemiddel er presentert i Figur 4-2.

Det er gåing som har størst andel daglige eller nesten daglige reiser. I aldersgruppen seks til ni år er det flere som sykler daglig eller nesten daglig enn som reiser kollektivt. Andelen som sykler ofte er om lag den

samme for aldersgruppen seks til ni og ti til 13, men for aldersgruppen 14 til 17 år er andelen som sykler daglig eller nesten daglig langt lavere.

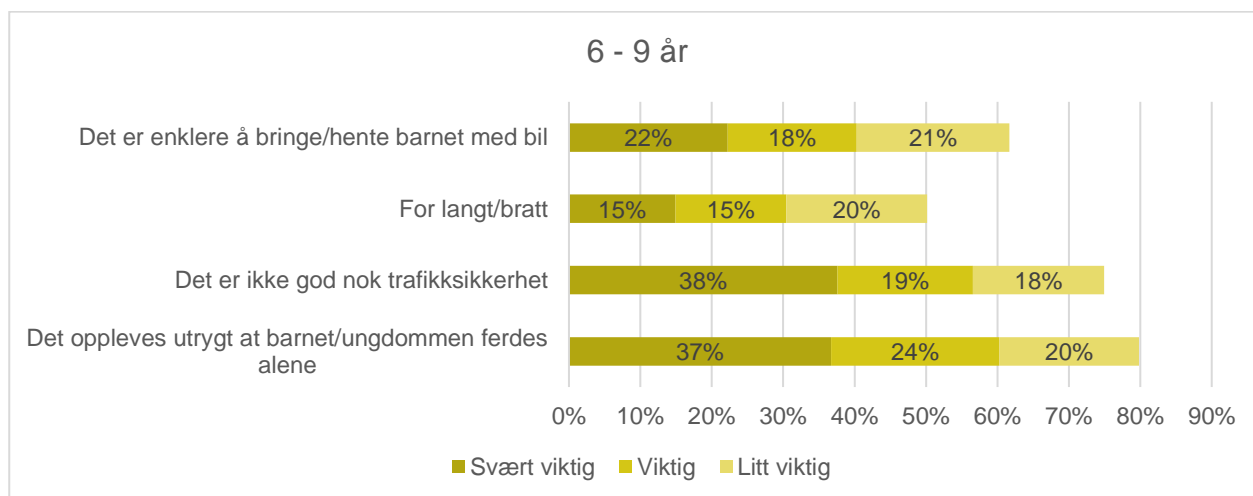


Figur 4-2: Andel som benytter de ulike reisemidlene daglig eller nesten daglig i sommerhalvåret, fordelt på aldersgrupper.

4.3 Grunner til at barna ikke går eller sykler oftere

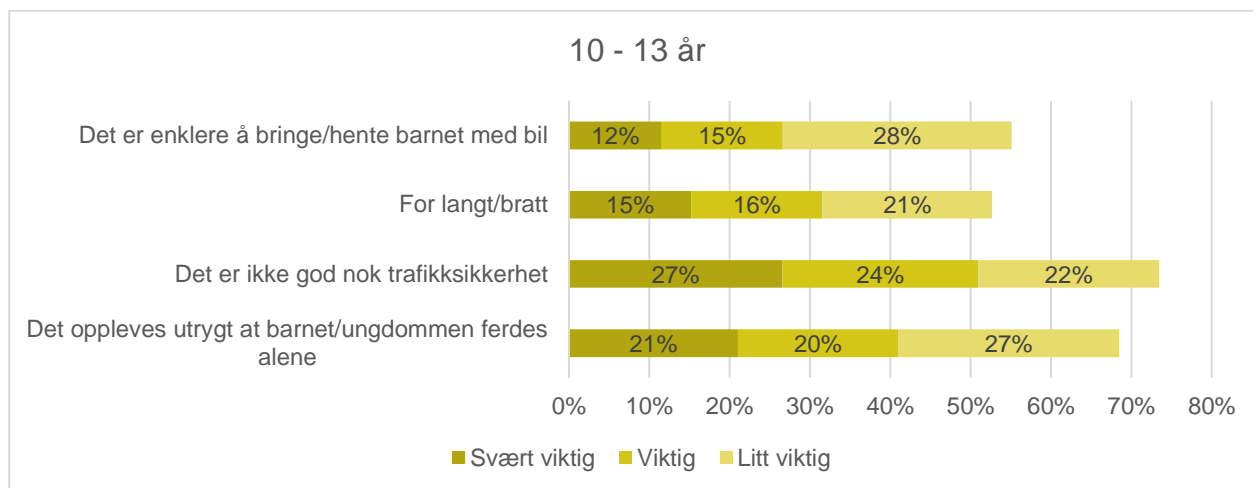
Svarene på ulike påstander for hvorfor barna/ungdommen ikke går eller sykler oftere er fordelt på de tre aldersgruppene seks til ni, ti til 13 og 14 til 17 år.

For barn i aldersgruppen seks til ni år svarer nesten 80 prosent at det oppleves utrygt at barnet ferdes alene. 75 prosent mener at det ikke er god nok trafikkikkerhet, og for nesten 40 prosent av foreldrene er dette en svært viktig årsak til at de ikke lar barnet gå og sykle oftere. Halvparten mener også at det er for langt eller bratt, og mer enn 60 prosent synes at det er enklere å hente og levere med bil.



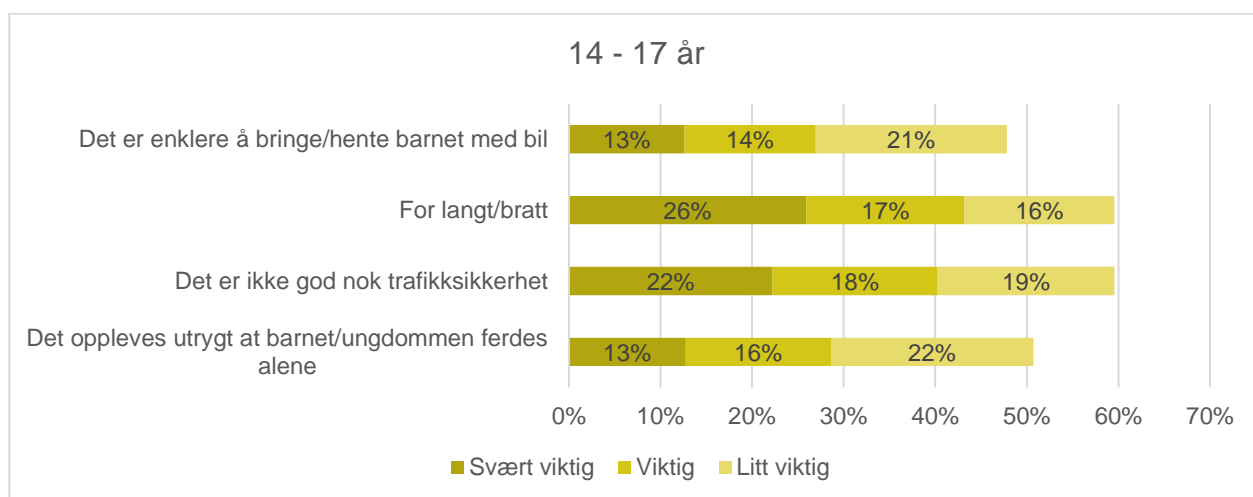
Figur 4-3: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at barnet mellom seks og ni år ikke går eller sykler oftere.

Litt under 70 prosent av foreldrene til barn/ungdom mellom ti og 13 år anser det som utrygt at barnet/ungdommen ferdes alene. Rundt tre av fire foreldre synes at trafikksikkerheten ikke er god nok.



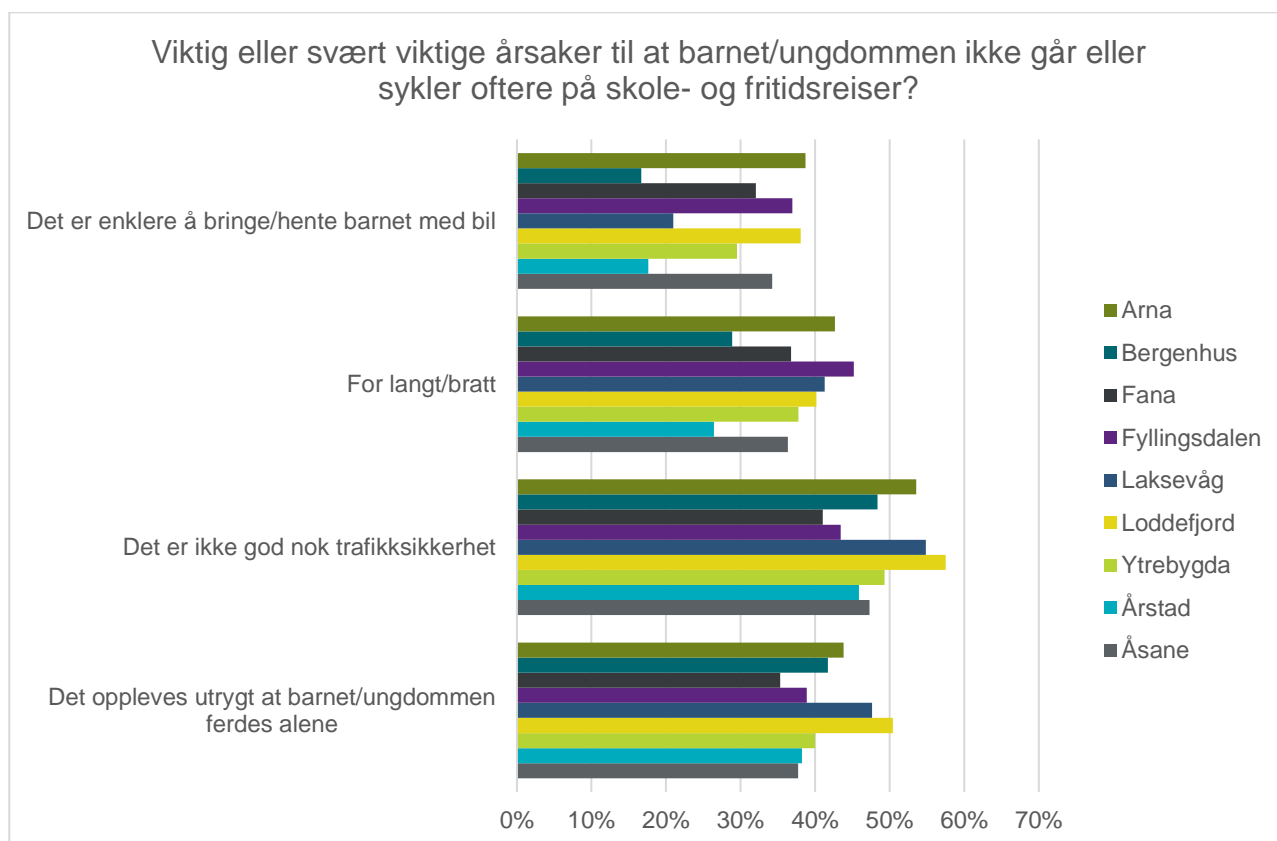
Figur 4-4: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at barnet/ungdommen mellom ti og 13 år ikke går eller sykler oftere.

Det er om lag halvparten av foreldrene til ungdom i alderen 14 til 17 år som opplever at det føles utrygt å la ungdommen ferdes alene. 60 prosent mener at trafikksikkerheten ikke er god nok og at dette hindrer ungdommen fra å gå eller sykle oftere. Det er like mange som mener at det er for langt eller bratt til at ungdommen ikke går eller sykler oftere, og dette er en langt viktigere årsak for denne eldste gruppen enn det er for barna som er yngre. Men det er nesten like stor andel av foreldrene til de eldste som synes det er enklere å hente eller bringe med bil som det er for barna som er yngre.



Figur 4-5: Hvor viktig foreldre/foresatte mener at ulike årsaker er for at ungdommen mellom 14 og 17 år ikke går eller sykler oftere.

I Figur 4-6 er prosentandelen som svarer viktig eller svært viktig for de ulike årsakene til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere på skole- og fritidsreiser fordelt på bydeler⁴. De som bor i Årstad og Bergenhus synes i minst grad at det er enklere å bringe/hente med bil, mens dette er en viktig årsak for dobbelt så mange i Åsane, Loddefjord, Fyllingsdalen og Arna. Den årsaken som flest foreldre anser som viktig i Fyllingsdalen er at det er for langt eller bratt for barna. Bydelene som har flest foreldre som svarer at dårlig trafikkisikkerhet er en viktig årsak er Loddefjord, Laksevåg og Arna. Trafikkisikkerheten ser ut til å være best i Fana. Det er også færrest foreldre i Fana som mener at det oppleves utrygt at barnet/ungdommen ferdes alene.



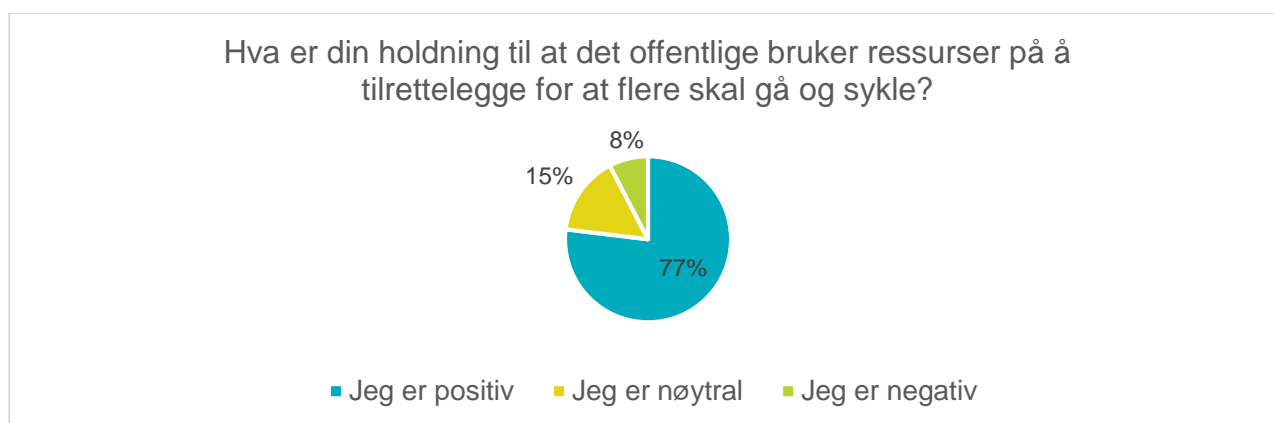
Figur 4-6: Prosentandel som svarer at de ulike årsakene til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere er viktig eller svært viktig, fordelt på bydel.

⁴ For bydelen Laksevåg er det mindre enn 100 observasjoner, og resultatet må derfor tolkes innenfor en feilmargen på rundt elleve prosent. De øvrige bydelene har mellom 110 og 140 observasjoner, og dermed en feilmargen på mellom ni og fire prosent.

5 Tilrettelegging for myke trafikanter i Bergen

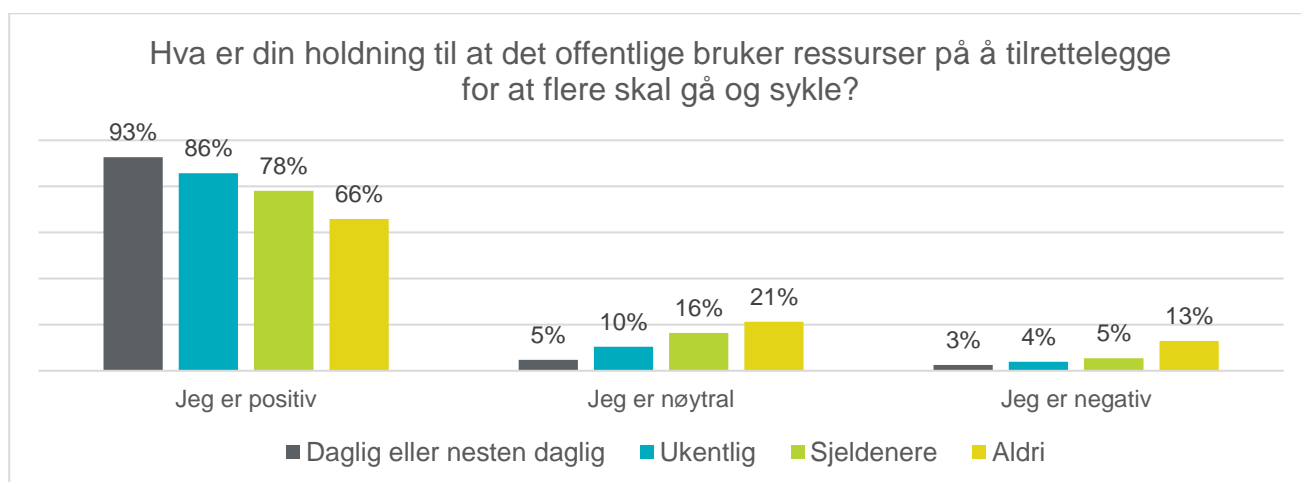
5.1 Holdninger til tilrettelegging for gående og syklende

Mer enn tre av fire i Bergen er positive til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå og sykle. 15 prosent er nøytrale og åtte prosent er negative til at det brukes ressurser på tilrettelegging for å øke gåing og sykling i Bergen.



Figur 5-1: Holdninger til at det brukes offentlige ressurser på å tilrettelegge for flere gående og syklende.

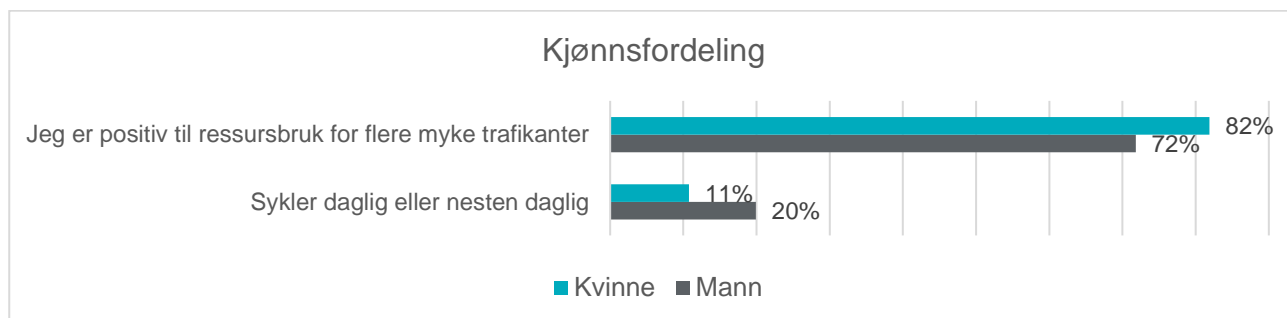
Det er en tydelig sammenheng mellom holdning til ressursbruk på myke trafikanter og hvor ofte man selv sykler i sommerhalvåret, jmfør Figur 5-2. Jo oftere man sykler, jo mer sannsynlig er man å være positiv til at det brukes ressurser for å få flere til å gå og sykle, mens jo sjeldnere man selv sykler jo mer sannsynlig er man til å være nøytral eller negativ til ressursbruken. 93 prosent av de som sykler daglig eller nesten daglig om sommeren er positive, mot 66 prosent av de som aldri sykler.



Figur 5-2: Holdninger til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.

De mest positive er kvinner i aldersgruppen 30 til 40 år, bosatt i Bergenhus eller Årstad, De mest negative er menn i alderen 20 til 30 år, bosatt i Arna. Det er også i Bergenhus og Årstad at det oftest, mens det sykles sjeldnest i Arna. Det er altså en positiv sammenheng mellom bydeler der det sykles ofte og holdning til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter. Men, undersøkelsen viser at menn sykler oftere enn kvinner,

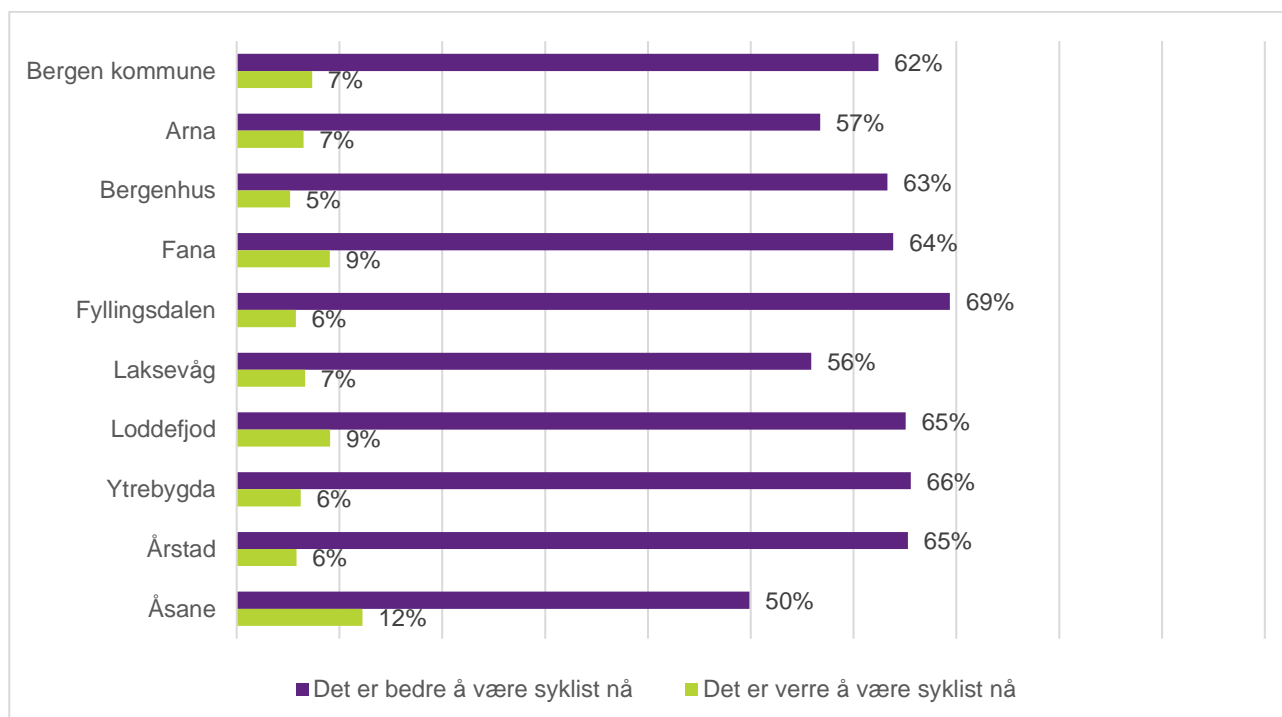
og på tross av dette er kvinner mer positivt innstilt til at det brukes ressurser på myke trafikanter. For kjønnene er det altså en negativ sammenheng, jmf Figur 5-3.



Figur 5-3: Holdninger til offentlig bruk av ressurser på myke trafikanter og andel som sykler daglig eller nesten daglig, fordelt på kjønn.

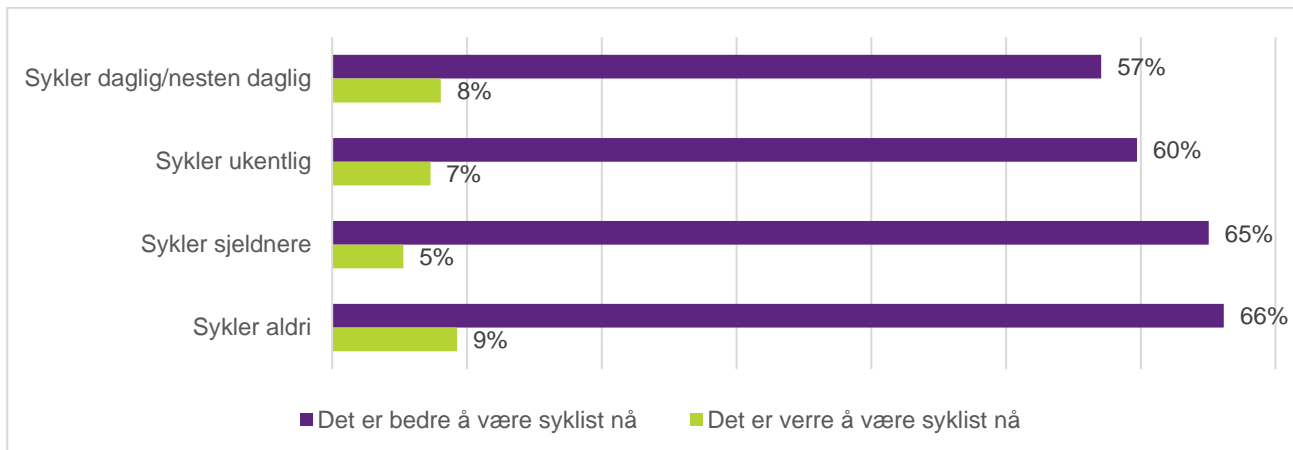
5.2 Har det blitt bedre å være syklist de siste tre årene?

62 prosent av innbyggerne i Bergen kommune mener at det har blitt bedre å være syklist i Bergen de siste tre årene. Det er bare syv prosent som mener at det har blitt verre å være syklist, se Figur 5-4. Det er flest som bor i Fyllingsdalen som mener at det har blitt bedre, mens det er flest bosatt i Åsane som mener at det har blitt verre.



Figur 5-4: Prosentandeler som mener at det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen de siste tre årene, fordelt på bydeler.

35 prosent av de som sykler oftest mener at det ikke har skjedd noen endring for syklistene de siste tre årene. 25 prosent av de som aldri sykler mener det samme. Det er de som aldri sykler som i størst grad mener at det har blitt bedre å være syklist i Bergen de siste tre årene.



Figur 5-5: Prosentandeler som mener at det har blitt bedre eller verre å være syklist i Bergen de siste tre årene, fordelt på hvor ofte man sykler i sommerhalvåret.

5.2.1 Hva er bedre i dag?

I undersøkelsen fikk de som mente at det har blitt bedre for syklistene i Bergen de siste tre årene mulighet til å utdype hva som har blitt bedre. Hovedmomentene er samlet i en ordsky i Figur 5-6.

De fleste skriver at det er flere og mer sammenhengende sykkelstier og sykkelveier. De skriver at sykkelveiene nå i større grad er separert fra annen trafikk, og at de er bedre merket. Sykkelen har fått mer plass, særlig i sentrum. I tillegg er det mange som er fornøgd med bysykkelordningen, og som mener at bysyklene er langt mer tilgjengelige i dag. Mange er også fornøgd med sykkelveier i sentrum som har fått automatisk lysregulering.



Figur 5-6: Ordsky for hva som har blitt bedre for syklistene i Bergen de siste tre årene.

5.2.2 Hva er verre i dag?

De som mente at det har blitt verre å være syklist i Bergen de siste tre årene fikk mulighet til å utdype hva som har blitt verre. Tilbakemeldingene som går igjen tar opp utfordringer på grunn av mye veiarbeid og anleggstrafikk. Flere nevner også at syklistene har blitt «hissigere» de siste årene, og at syklistene nå kjører fortere og tar mindre hensyn til andre syklistene og gående, noe som skaper farlige situasjoner. Også bilførere og bussjåfører skal ha blitt mer hissig de siste årene. Flere opplever utfordringer på grunn av busslommer som er fjernet, slik at bussene stanser i sykkelfeltene flere steder. Det er også flere som nevner farlige situasjoner, både for syklistene og fotgjengere, langs Fjøsangerveien.

Ordskyen i Figur 5-7 oppsummerer tilbakemeldingene på hvordan det har blitt verre for syklistene de siste tre årene.



Figur 5-7: Ordsky for hva som har blitt verre for syklistene i Bergen de siste tre årene.

5.3 Forslag til tiltak i Bergen

Avslutningsvis ble respondentene spurt om hva de tror vil være det beste tiltaket for å øke syklingen i Bergen kommune. Basert på innspillene er det laget en ordsky som viser de ordene som har blitt nevnt flest ganger, se Figur 5-8.

Ordskyen viser at bergenserne er opptatt av sykkelveier eller fortau som er adskilt fra annen trafikk. De er opptatt av at det skal være trygt å sykle. Det viktigste er at syklistene ikke blandes med biler, busser og bybane, men også at selve sykkelveiene er trygge og godt vedlikeholdt. I tillegg må det være trygt å krysse bilveier.

Ordet «sentrum» brukes mye, men i forskjellige sammenhenger. Noen mener at det er et godt sykkeltilbud i sentrum, og at det må bli like godt utenfor sentrum. Noen mener at sykkelveinet i sentrum fremdeles må utbedres, og at det ofte oppstår farlige situasjoner i sentrum der syklistene blandes med fotgjengere, bilister og kollektivtrafikk. Brostein nevnes også som en utfordring i sentrum.

Vedlegg 1: Spørreskjema

Hvis du svarer ved bruk av mobiltelefon anbefaler vi at du bruker landskapsmodus (liggende mobil).

Hvor ofte **går** du til vanlige gjøremål i Bergen?

- Daglig eller nesten daglig
 Ukentlig
 Sjeldenere
 Aldri

Hvor viktig er disse årsakene til at du ikke går oftere?

Uviktig / ikke relevant Litt viktig Viktig Svært viktig

- | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Det er for dårlig tilrettelagt for gående | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er for langt eller bratt for meg | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det oppleves ubehagelig å gå der det er mørkt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er for dårlig vintervedlikehold for gående | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er kjedelige og utrivelige omgivelser | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Jeg føler meg utrygg i trafikken | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn om gåing?

- | | Helt uenig | Litt uenig | Litt enig | Helt enig | Vet ikke |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Det er enkelt og trygt å gå til nærmeste butikk | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er enkelt og trygt å gå i mitt nærmiljø | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er enkelt og trygt å gå til min nærmeste kollektivholdeplass | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Det er enkelt og trygt å gå i Bergen sentrum | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Hvor ofte sykler du i Bergen i sommerhalvåret?

- Daglig eller nesten daglig
 Ukentlig
 Sjeldenere
 Aldri

Hvor ofte sykler du i Bergen i vinterhalvåret?

- Daglig eller nesten daglig
 Ukentlig
 Sjeldenere
 Aldri

Har du elsykkel?

- Ja
 Nei, men vurderer å kjøpe
 Nei, har heller ikke planer om å kjøpe

Mener du at det har skjedd endringer for syklister i Bergen de siste tre årene?

- Det er bedre å være syklist nå
- Ingen endring
- Det er verre å være syklist nå
- Vet ikke

Vil du utdype hva som har blitt bedre?

Vil du utdype hva som har blitt verre?

Hvor viktig er disse årsakene til at du ikke sykler oftere?

	Uviktig / ikke relevant	Litt viktig	Viktig	Svært viktig
Det er for ukomfortabelt på grunn av vær og vind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det tar for lang tid med henting/levering av barn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg føler meg utrygg i trafikken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er enklere/raskere å gå	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er for langt å sykle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er for mye stigning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg vil ikke være til hinder for annen trafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor sannsynlig er det at disse endringene vil få deg til å sykle oftere?

	Usannsynlig	Lite sannsynlig	Sannsynlig	Svært sannsynlig
Bedre feiing og færre dammer i vegen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedre skilting av sykkelruter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lavere hastighet og mindre biltrafikk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedre og tryggere sykkelparkering ved overgang til kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedre sykkelparkering eller garderobe ved arbeid/skole	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bedre salting og strøing om vinteren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flere sammenhengende, atskilte sykkelveger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn om sykling?

	Helt uenig	Litt uenig	Litt enig	Helt enig	Vet ikke
Det er enkelt og trygt å sykle i min bydel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er enkelt og trygt å sykle hjemmefra til Bergen sentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er enkelt og trygt å sykle i Bergen sentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er lett å finne sykkelparkering i mitt nærmiljø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er lett å finne sykkelparkering i Bergen sentrum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hva er din holdning til at det offentlige bruker ressurser på å tilrettelegge for at flere skal gå og sykle?

- Jeg er positiv
 Jeg er nøytral
 Jeg er negativ
 Vet ikke

Hvor mange barn og unge til og med 17 år er det i din husstand som du er forelder/foresatt for?

	0	1	2	3	4 eller flere	Vil ikke svare
Antall barn mellom 0 og 5 år:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Antall barn mellom 6 og 17 år:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Videre kommer noen spørsmål om reiser for barn og unge i din husstand. Hvis det er flere barn og unge i din husstand ber vi deg om å svare på vegne av det eldste barnet/ungdommen til og med 17 år.

Hvor ofte reiser barnet/ungdommen på forskjellige måter i sommerhalvåret?

	Daglig / nesten daglig	Ukentlig	Sjeldnere	Aldri
Går	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bli kjørt i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvordan reiser barnet/ungdommen oftest til **skolen**?

- Går
 Sykler
 Kollektivt
 Bli kjørt med bil
 Annet

Hvor viktige er disse årsakene til at barnet/ungdommen ikke går eller sykler oftere på skole- og fritidsreiser?

	Uviktig / ikke relevant	Litt viktig	Viktig	Svært viktig
Det er enklere å bringe/hente barnet med bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
For langt/bratt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er ikke god nok trafiksikkerhet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det oppleves utrygt at barnet/ungdommen ferdes alene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hva er alderen på det eldste barnet/ungdommen i husstanden?

- 6 - 9 år

- 10 - 13 år
- 14 - 17 år
- Vil ikke svare

Hva er din alder?

- Under 20 år
- 20 - 29 år
- 30 - 39 år
- 40 - 49 år
- 50 - 59 år
- 60 - 69 år
- 70 år eller eldre
- Vil ikke svare

Hvilken bydel bor du i?

- Arna
- Bergenhus
- Fana
- Fyllingsdalen
- Laksevåg i bydel Laksevåg
- Loddefjord i bydel Laksevåg
- Ytrebygda
- Årstad
- Åsane
- Ingen av disse / vil ikke svare / vet ikke

Registrer kjønn:

- Mann
- Kvinne
- Vil ikke svare

Hva tror du vil være det beste tiltaket for å øke syklingen i Bergen kommune? Kom gjerne med innspill.

Hvis du ønsker å være med i trekningen av gavekort må du registrere en epostadresse vi kan nå deg på. [Trykk her](#) for å legge inn epostadresse.

Svarene vil ikke kobles til epostadressen, og spørreundersøkelsen er dermed helt anonym.

Etter eventuelt å ha lagt inn epostadressen må du avslutte denne undersøkelsen ved å trykke "Avslutt" nedenfor. Hvis denne siden da ikke lukker seg kan du lukke den selv.

Vi takker så mye for din deltakelse!