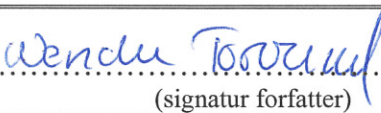




Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Toårig master i teknologi/Byutvikling og urban design	Vårsemesteret, 2010 Åpen / Konfidensiell
Forfatter: Wenche Torvund	 (signatur forfatter)
Fagansvarlig: Kjell Harald Olsen	
Veileder(e): Kjell Harald Olsen (samt Kjell H. Husebø i Statens vegvesen)	
Tittel på masteroppgaven: HVILKE FAKTORER HEMMER OG FREMMER SYKKELBRUK PÅ JOBBREISER? En kvalitativ studie i en bedrift i Stavanger-området.	
Engelsk tittel: WHICH FACTORS RESTRAIN AND PROMOTE CYCLING TO AND FROM WORK? A qualitative study in a company in the Stavanger Region.	
Studiepoeng: 30	
Emneord: Sykling, holdning, kampanjer, atferd, motivasjon, vane, fysiske rammebetingelser, småbarnsforeldre, helse, miljø.	Sidetall: 131 + vedlegg/annet: 30 Stavanger, 15.6.2010 dato/år

Masteroppgave i Byutvikling og urban design
Våren 2010
Universitetet i Stavanger
I samarbeid med Statens vegvesen

HVILKE FAKTORER HEMMER OG FREMMER SYKKELBRUK PÅ JOBBREISER?

En kvalitativ studie i en bedrift i
Stavangerområdet



(Foto K. Skjeie, fotomanipulasjon E. Eek, Multiconsult)

Av: Wenche Torvund

FORORD

Denne masteroppgaven avslutter mitt 2-årige masterstudie i ”Byutvikling og urban design” på Universitetet i Stavanger (UiS) ved det teknisk-naturvitenskapelige fakultetet - institutt for industriell økonomi, risikostyring og planlegging. Studiet er tatt på deltid, samtidig med at jeg jobber i en stilling i konsulentfirmaet Multiconsult AS, som studiet er svært relevant for. Oppgaven er skrevet i tidsrommet januar til juni 2010.

Interessen min for tilrettelegging for miljøvennlige transportformer, særlig på reisen mellom hjem og jobb, har jeg hatt i en del år nå. Særlig er jeg opptatt av sykling, da denne transportformen også har en del andre positive virkninger enn bare å være miljøvennlig. Denne interessen, sett i sammenheng med flere av fagene som har vært pensum i studiet, gav meg forholdsvis tidlig ideen til hovedtrekkene i oppgaven. I tillegg ble oppgaven ekstra interessant og relevant ved at jeg fra høsten 2009 fikk jobben med å være oppdragsleder (i Multiconsult) for Statens vegvesens oppdrag med å utarbeide konsekvensutredning og kommunedelplaner for ”Sykkeltamveien”, som skal være en høgstandard sykkelvei kun for syklistene, mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes.

Alle henvendelser jeg har gjort til ulike etater og personer i forbindelse med denne oppgaven har blitt positivt mottatt, og jeg har mange å takke for gode innspill og bidrag:

På UiS har Kjell H. Olsen vært en inspirerende veileder og støttespiller. Han har vist stor interesse for oppgaven og gitt klar og konstruktiv veiledning under skriveprosessen. Jeg setter også stor pris på at Statens vegvesen har stilt med Kjell H. Husebø som veileder, samt at Lisa Garpe, Henrik Duus og Signe Gunn Myre har stilt opp på intervjuer.

En særlig takk må jeg også rette til min egen bedrift - Multiconsult AS – hvor ledelsen har gjort det mulig for meg å ferdigstille studien, samt bidratt med alt jeg har trengt for å innhente empirien. Og ikke minst takk til de 12 informantene i Multiconsult som ikke nølte med å stille på intervjuer, og som bidro med ærlige og godt reflekterte innspill.

Sandnes og Stavanger kommune har også vist stor interesse for oppgaven, og i startfasen av oppgaven fikk jeg gode innspill fra bl.a. Christin Berg, prosjektleder for Fremtidens byer (areal og transport) i Stavanger kommune.

Wenche Torvund (juni 2010).

SAMMENDRAG

Myndighetene ønsker at vi skal sykle mer og kjøre mindre bil. Dette ønsker de av mange grunner, både for bedret folkehelse, miljø, framkommelighet, økonomi og arealbruk. Men hvordan får man flere til å begynne å sykle?

I denne masteroppgaven har jeg søkt etter svaret på ”*Hvilke faktorer hemmer og fremmer sykkelbruk på jobbreiser?*”. For å finne ut mer om dette, har jeg brukt en kvalitativ metode i form av intervjuer. Metodevalget mener jeg gir gode muligheter til å få nye og nyanserte svar på problemstillingen. Intervjuene har vært i form av både dybdeintervjuer og fokusgruppeintervjuer. Jeg har gjennomført til sammen 17 intervju: seks dybdeintervju med bilister, seks med syklister i Multiconsult, og tre med representanter for Statens vegvesen, samt to fokusgruppeintervju med informantene i Multiconsult. Dataene er supplert med informasjon innhentet ved hjelp av to spørreskjemaer.

Det har vist seg at det er svært mange faktorer som enten kan hemme eller fremme sykkelbruk. Noen av de faktorene jeg har funnet ut, som kan hemme eller fremme sykling på jobbreiser er: holdning, motivasjon, vane, fysiske rammebetingelser, levering og henting av barn, helse, miljø, økonomi og tidsbruk/avstand. I hvilken grad disse faktorene virker hemmende eller fremmende, er avhengig av mange ulike aspekter og er delvis individuelt betinget. Ingen av faktorene er alene utslagsgivende for om man sykler til jobb eller ikke. Det er alltid en kombinasjon av flere faktorer, og mange av faktorene er svært nært knyttet til hverandre. Jeg skal her kort redegjøre for de viktigste funnene jeg gjorde i denne studien.

Holdning: Flere teorier viser at holdning og atferd er nært knyttet til hverandre. Om det er holdningen som påvirker atferden/handlingen, eller omvendt, er det ulike teorier om. Mine funn viser at kunnskap og erfaring har betydning for folks holdning: syklistene vet at hvis de bare holder ut de første dagene eller ukene, etter et lengre opphold, så blir det gøy å sykle igjen. Dette er en erfaring de fleste bilistene ikke har. Mye tyder på at holdningen endres best gjennom handling – faktisk prøve å sykle i en periode.

Motivasjon: Skal man endre en atferd eller vane må man være motivert for dette. Det viser seg at den aller viktigste motivasjonsfaktoren for å sykle er bedring av egen helse. Det er mye som tyder på at lokale kampanjer, der man blir ”dratt med” på sykling, har en god effekt for en atferdsendring. Hvis sykkelkampanjer skal fungere etter hensikten bør man fokusere på to aspekter: a) ”What's in it for me?” og b) oppfordre til aktiv deltakelse.

Vane: Våre reisevaner er, som begrepet tilsier, styrt av vaner. Å gå inn for å endre våre vaner handler forenklet sagt om å legge til rette for å ta de ”riktige” valgene og å vanskeliggjøre de ”gale” valgene. I tillegg er riktig kunnskap og erfaring av betydning: man må kjenne til alternativene, både at de finnes og hvor vanskelige eller enkle de er å bruke. Ikke minst må man ha et ønske om å endre vane, gjerne også kombinert med et mål man setter seg. Ut fra funnene mine konkluderer jeg med at vanen kan være ønsket, erfart eller ”tvungen”.

Fysiske rammebetingelser: Vi har sett at fysisk tilrettelegging er viktig, men ikke avgjørende, for om man sykler eller ikke. Myndighetenes mål med sykkelsatsingen er i stor grad å øke sykkelandelen, da er det viktig å få bilister til å bli syklist. Derfor er det behov for en fortsatt satsing på fysisk tilrettelegging. Ut fra svarene fra mine informanter kan det se ut som det aller viktigste er å tilrettelegge slik at man unngår konflikter med andre trafikanter. Dette går både på trafikkikkerhet og framkommelighet. Da er separering fra gående også viktig. Gode fasiliteter på arbeidsplassen er en fysisk faktor som også fremmer sykling.

Levering og/eller henting av barn: Studien min viser at dette er mindre hemmende enn først antatt. I 1995 viste en studie fra TØI at det var 4 ganger så mange som kjørte hvis de skulle levere eller hente barn. Uten å generalisere kan jeg si at mine funn indikere at dette er redusert til at det bare er ca. 2 ganger så mange som kjører av de som leverer barn, enn som sykler.

Helse: Helse er den desidert viktigste motivasjonsfaktoren. Det entydige svaret på hva som er viktig ved valg av reisemiddel er det å holde seg i form, trimme og generelt for bedring eller opprettholdelse av helsen. Sykkellkampanjer bør fokusere på de helsegevinstene man får ved å sykle i stedet for å kjøre bil, og generelt sett ha en positiv vinkling.

Miljø: Man velger ikke å sykle av miljøhensyn. Alle er opptatte av miljø - særlig nærmiljøet - og synes miljøvennlighet er en positiv bonus å få på kjøpet, hvis man sykler. Konsekvensene for nærmiljøet er begripelige og konkrete, og vi klarer derfor bedre å forholde oss til dette enn til det globale miljøet.

Økonomi: Dette er bare i liten grad en faktor som fremmer eller hemmer sykling. Noen få syklist velger å sykle pga. økonomi. Utgiftene ved å ha bil går i stor grad til å holde/eie bilen. Det koster forholdsvis lite å bruke den, når man likevel har den. Dette er en faktor som kan gjøre det lett å velge å kjøre bil. Mine funn underbygger dessuten teorien om at to biler i familien øker sjansen betraktelig for å kjøre til jobb.

Tidsbruk/avstand: Tidsbruken på jobbreisen avhenger både av faktorene avstand, fleksibilitet, kø og lokalisering m.m. Man er opptatt av både den faktiske tiden det tar å sykle, men også

hvor stor del av den totale tiden som vil gå med til dusjing, skifting m.m. Funnene mine viser at en avstand på mellom 5 og 10 km er mest aktuell å sykle, og at ca. 10 km vil være akseptabelt for mange. Det er også en del som aksepterer avstander på opp mot 20 km.

Konklusjon: Det jeg har sett i denne studien er at det er en nær sammenheng mellom våre vaner/atferd og holding, motivasjon, kunnskap, ønske og erfaring. Dette er viktig å være klar over når man skal forsøke å endre folks vaner. Fysisk tilrettelegging inklusivt vedlikehold er også viktig for våre reisevaner, særlig for å få bilister til å bli syklister. Både teoriene som er brukt og funnene mine viser at det er enklest å endre folks (reise)vaner dersom de er motivert for dette, og besitter en positiv og korrekt informasjon og erfaring om det å sykle. Derfor bør myndigheten sette innsatsen inn på å informere om og tilrettelegge godt for sykling. De bør satse på å få de som i utgangspunktet er motiverte til å forsøke å sykle noen uker eller måneder, for å få tilstrekkelig erfaring til å ta et rasjonelt valg mellom bil og sykkel.

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	2
SAMMENDRAG	3
INNHOLDSFORTEGNELSE	6
1 INNLEDNING	9
1.1 Bakgrunn	9
1.2 Bakgrunn for valg av geografisk område.....	10
1.3 Fakta om reisemiddelfordelingen	11
1.4 Nasjonale og regionale planer og mål.....	15
1.5 Potensial for økt sykkelandel til Forus/Lura	16
1.6 Aktører	18
1.7 Problemstilling	19
1.7.1 Delspørsmål og delproblemstillinger:	20
1.7.2 Avgrensing og oppbygging av rapporten	21
2 TEORI	21
2.1 Avgjørende momenter for våre handlinger og sammenhengene mellom disse	22
2.1.1 Holdning vs. atferd.....	22
2.1.2 Motivasjon og kampanjer	23
2.1.2.1 PES-prosjektet i Stavanger.....	23
2.1.2.2 40-årsundersøkelsen.....	26
2.1.2.3 ”Jeg kjører grønt”-kampanjen	27
2.1.2.4 Sykle-til-jobben-aksjonen, STJ	28
2.1.2.5 Virkning, eller mangel på virkning, av holdningskampanjer.....	30
2.1.3 Mål som motivasjon	32
2.1.4 Beslutningstaking: vane eller bevisst valg.....	33
2.1.5 Fysiske rammebetingelser	36
2.1.6 Fakta om småbarnsforeldres reiser i hverdagen.....	36
2.2 Teori og fakta om sykling	37
2.2.1 Helse	38
2.2.2 Miljø	40
2.2.2.1 Miljøetikk.....	41
2.2.3 Økonomi	44
2.2.4 Noen eksempler.....	45
3 METODE	46
3.1 Begrunnelse for valg av metode	47
3.2 Kvalitative metoder.....	47
3.3 Intervju som metode	48
3.4 Hovedelementene i forsøksopplegget	49
3.4.1 Kontakt med ledelsen i Multiconsult AS.....	50
3.4.2 Kort kartlegging	51
3.4.3 Gjennomgang av kartleggingen og utvelgelse av informanter	51
3.4.4 Dybdeintervjuene og spørreundersøkelse nr. 2.....	52
3.4.5 Gjennomgang av funn fra intervjuene med syklist og bilister.....	54
3.4.6 Fokusgruppeintervju.....	54
3.4.7 Gjennomgang av intervjuene med representanter for Statens vegvesen.....	55
3.4.8 Gjennomgang av funn fra alle intervjuene	55
3.4.9 Rapportskriving.....	56

3.5	Begrensninger i metodikken.....	56
3.5.1	Hawthorne-effekten.....	56
3.6	Etiske betraktninger.....	57
4	EMPIRI (OG DRØFTING).....	57
4.1	Innledende informasjon om informantene.....	58
4.1.1	Kort presentasjon av Multiconsult AS.....	58
4.1.2	Noen funn fra innledende kartlegging i Multiconsult.....	60
4.1.2.1	Fakta.....	61
4.1.2.2	Tid er viktig for alle.....	63
4.1.2.3	Bilistene kjører fordi det er lettvin og gratis å parkere.....	64
4.1.2.4	Syklistene får en god start på dagen.....	64
4.1.3	Utvalg av informanter i Multiconsult AS.....	64
4.1.4	Representantene fra Statens vegvesen.....	65
4.2	Holdning og atferd.....	66
4.2.1	Bilistene sykler og syklistene kjører.....	66
4.2.2	Sykling er gøy!.....	67
4.2.3	Syklistene bruker et par uker på å komme i ”seget”.....	68
4.2.4	Endring av atferd krever mye mer enn fysisk tilrettelegging.....	69
4.3	Motivasjon og kampanjer.....	70
4.3.1	Kampanjer må fokusere på helse.....	71
4.3.2	Arbeidsgiver kan også bidra.....	72
4.3.3	Gevinst – økonomisk eller helsemessig.....	73
4.3.4	Det negative med å kjøre bil er å gå glipp av det positive med sykling.....	75
4.3.5	Sykle-til-jobben-aksjonen inspirerer.....	75
4.3.6	Informasjon er nyttig, men alle vet at sykling er bra for helse og miljø.....	76
4.3.7	Informasjon – kommunikasjon – motivasjon!.....	77
4.3.8	Kan andre hjelpe med motivasjon, eller er alt opp til oss selv?.....	79
4.3.9	Syklistere er opptatt av konkurranseaspektet.....	79
4.3.10	Sykelritt motiverer – må komme i form for å delta.....	80
4.3.11	Mange av bilistene ønsker å sykle eller sykle mer.....	81
4.4	Vane eller valg.....	82
4.4.1	Gammel vane ER vond å vende.....	83
4.4.2	Syklistene gjør et valg om å ha bare en bil i husholdningen.....	84
4.4.3	Vane betyr veldig mye!.....	84
4.5	Fysiske rammebetingelser.....	85
4.5.1	Sykkeltilbudet er ikke avgjørende for om man sykler.....	85
4.5.2	Bygg sykkelstamveier!.....	86
4.5.3	Turveier kan være ypperlige traseer.....	88
4.5.4	Fortau er uaktuelt å sykle på.....	88
4.5.5	Bilister og syklistere verdsetter fysisk tilrettelegging.....	89
4.5.6	Sykkelanlegg må bygges for syklistere.....	90
4.5.7	Man kommer ikke unna vedlikeholdet!.....	92
4.5.8	Tilretteleggingen på jobben må være bra.....	94
4.6	Konflikt mellom trafikantgrupper.....	95
4.6.1	Syklistere misliker gående i sykkeltraseen.....	95
4.6.2	Bilister misliker syklistere i veibanen.....	96
4.6.3	Busser og syklistere er en dårlig kombinasjon.....	97
4.7	Småbarnsforeldres ”tidsklemme”.....	98
4.7.1	Å frakte barn er enkelt når man kjører, men ikke umulig hvis man sykler.....	99
4.7.2	Større barn blir også fraktet.....	99

4.8	Helse	100
4.8.1	Helsen bedres av å sykle til jobb.....	100
4.8.2	Bilistene vil vite om ulykkesrisikoen ved å sykle.....	102
4.9	Miljø og miljøetikk	103
4.9.1	Nærmiljø er viktig – globalt miljø vanskelig.....	103
4.9.2	Miljøvennlighet er en bonus	105
4.10	Økonomi.....	106
4.10.1	Bil må vi ha uansett	107
4.10.2	Det er dyrt å ha bil, men ikke å kjøre bil	107
4.11	Andre praktiske forhold som fremmer/hemmer	108
4.11.1	Avstand/tid	108
4.11.2	”Alle” opptatt av fleksibilitet.	109
4.11.3	Kø er et herk!.....	110
4.11.4	Er det avgjørende om arbeidssted er i bykjernen eller utenfor?.....	111
5	AVSLUTTENDE DRØFTING OG KONKLUSJON.....	112
5.1	Holdning.....	113
5.2	Motivasjon.....	114
5.3	Vane eller valg.....	116
5.4	Fysiske rammebetingelser	119
5.5	Småbarnsforeldres tidsklemme	120
5.6	Helse	121
5.7	Miljø.....	121
5.8	Økonomi.....	122
5.9	Andre praktiske forhold som kan fremme eller hemme sykling på jobbreiser	123
5.10	Avsluttende kommentarer og konklusjon	124
	LITTERATURLISTE.....	126
	VEDLEGG.....	131
	Vedlegg 1: Spørreskjema 1 – Alle ansatte	131
	Vedlegg 2: Intervjuguide – Bilister	131
	Vedlegg 3: Intervjuguide – Syklister	131
	Vedlegg 4: Spørreskjema 2 – Bilister	131
	Vedlegg 5: Spørreskjema 2 – Syklister	131
	Vedlegg 6: Intervjuguide – Bilister - fokusgruppe.....	131
	Vedlegg 7: Intervjuguide – Syklister – fokusgruppe.....	131
	Vedlegg 8: Intervjuguide – Lisa Garpe.....	131
	Vedlegg 9: Intervjuguide – H. Duus og S.G. Myre.....	131

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Det har de siste tiårene vært et overordnet mål for Regjeringen og myndighetene forøvrig å redusere klimautslipp for å bedre miljøet både lokalt og globalt. For det globale miljøet er det særlig utslipp av klimagassen CO₂ som må reduseres. Denne utgjorde nesten 3/4 av alle klimagassutslipp globalt i 2000¹. I 2007 stod veitrafikken i Norge for et utslipp på bl.a. ca. 10 millioner tonn CO₂. Veitrafikken utgjør sammen med olje- og gassproduksjon (13 mill. tonn), ca. halvparten av det totale utslippet i Norge (45 mill. tonn)². Regjeringen har satt som mål å få til en reduksjon på 40 prosent innen 2020 i forhold til 1990-nivået.

Ett av mange ledd i å nå klimamålet er å få folk til å endre reisevaner fra privatbilisme til mer miljøvennlig transport f.eks. sykkel, og da særlig på jobbreiser. I tillegg til å redusere klimagassutslipp oppnår man mange andre positive konsekvenser av endrede reisevaner fra bil til sykkel, som:

- redusert støyforurensing og partikkelutslipp,
- økonomisk lønnsomhet (både for den reisende og samfunnsøkonomisk),
- bedret helse både fysisk og psykisk (dette er også økonomisk fordelaktig for den reisende, arbeidsgiver og samfunn),
- bedre arealdisponering (iht. blant annet et notat til Nasjonal transportplan, NTP 2006 – 2015 trenger en bilist ca. 10 ganger så store arealer som en syklist for å utføre det samme transportarbeidet).

Offentlige myndigheter har et stort fokus på dette og det brukes stadig mer penger på å tilrettelegge for miljøvennlige transportformer, slik at det skal bli enklere, tryggere og bedre for folk å velge disse. Men tendensene viser at til tross for økt satsing ser man ikke en tilsvarende høyere andel som velger miljøvennlige alternativer, slik man skulle forvente. ”Alle” vet at vi bør velge miljøvennlige transportformer. Men selv om vi mener det er viktig å velge miljøvennlige alternativer har mange av oss gode, eller mindre gode, grunner for å velge bil. Her er altså et sprik mellom holdninger (det er fornuftig å velge miljøvennlig) og atferd (de fleste velger bilen framfor sykkelen). Hva er grunnen til dette? Er det mulig å endre folks atferd, vaner og holdning? Dette ønsker jeg å se nærmere på i denne oppgaven.

¹ Kilde: <http://www.miljostatus.no/tema/Klima/Klimagasser/>

² Kilde: www.ssb.no

1.2 Bakgrunn for valg av geografisk område



Figur 1 Forus/Lura (grønn oval i bildet).

Forus/Lura er et næringsområde sentralt på Nord-Jæren og ligger i både Sandnes, Sola og Stavanger kommuner. Området ligger noen kilometer fra alle de tre kommunenes sentrum, se figur 1. Motorveien, E39 går gjennom området (bl.a. fra Stavanger i nord og Sandnes i sør) og gir en god tilkomst til området med bil.

De siste tiårene har man hatt en stadig økende konsentrasjon av arbeidsplasser på Forus/Lura. Området har forholdsvis dårlig tilrettelagt kollektivtilbud, selv om dette er noe forbedret det siste året ved at det er satt opp flere ekspressbussruter fra bydelene og fra ny togstasjon på Gausel. Området er lite til middels utbygd for sykkel, og har bra med parkering for biler. Alt dette er med på å gjøre området særlig belastet av biltrafikk (se neste delkapittel, figur 3).

Man har et stadig økende kapasitetsproblem på veinettet i området i rushtiden, selv om mange vil si at dette er forholdsvis lite sammenlignet med andre store byer. Den planlagte økningen i antall arbeidsplasser (anslagsvis en dobling fra 20 000 til 40 000 innen år 2040) vil forsterke problemet og dette må løses på relativt kort sikt. Med bakgrunn i klimamålene som er satt må nødvendigvis hele eller størsteparten av økningen i transportvolumet tas av miljøvennlige transportformer.

I tillegg til stor satsing på utbygging av veier for biltrafikken, har de lokale myndighetene en stadig økende satsing på tilrettelegging for kollektiv og sykkel. For sykkel er det bl.a. satt i gang planlegging av et pilotprosjekt for en høystandard sykkelstamvei mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes. Det har vært utført et forprosjekt, som konkluderte med at sykkelstamveien bør ligge tilnærmet i samme trasé som E39, og en mulighetsstudie som viser at det er teknisk mulig å få dette til. Nå er man i gang med kommunedelplaner og konsekvensutredning for sykkelstamveien. Arbeidet med disse baserer seg på et planprogram

(datert 24.9.2009) som er politisk vedtatt i Sandnes og Stavanger kommuner. I planprogrammet er det opplyst at ”veitrafikken i tiårsperioden 95/96-04/05 har økt med hele 32,1 % i Rogaland (personbilene stod for 25 % av veksten). Størst har veksten vært på E39 mellom Stavanger og Sandnes. Dette har ført til betydelige trafikale utfordringer i området... For å begrense vekst i biltrafikken er det viktig å satse på tiltak for alternative transportmiddel. Satsingen på en høyverdig sykkelforbindelse er et slikt tiltak.” I planprogrammet er det også påpekt behov for andre tiltak som sykkelparkering, forbedret drift og vedlikehold av sykkelveinettet og mulighet til å skifte transportmiddel. Her er i tillegg nevnt at køsituasjon på veinettet, strengere parkeringspolitikk, veipricing og positive virkemidler for sykkelbruk, eks. dusjmuligheter på arbeidsplasser, er andre faktorer som kan øke sykkelbruken i framtiden.

I forprosjektet for sykkelstamveien står det bl.a.: ”Sykkelstamveien kommer i følge beregningene til å føre til en økt sykkelandel på Nord-Jæren. Beregningene som er utført i forbindelse med traséalternativer viser at det finnes mulighet for å øke andelen arbeidsreiser til Forus/Lura med sykkel til bortimot 20 %. Dette er en anselig forbedring når man sammenligner det med dagens reelle sykkelandel på drøyt 6 % (modellering RVU 2005)” (Statens vegvesen 2008).

I denne oppgaven vil jeg med bakgrunn i alle disse opplysningene konsentrere meg spesielt om sykling vs. privatbilkjøring på jobbreisen til og fra Forus-/Lura-området.

1.3 Fakta om reisemiddelfordelingen

I følge reisevaneundersøkelsene (RVU) 1998 og 2005 (Berg og Thesen, 2006) var sykkelandelen for alle reiser, inkludert arbeidsreiser, i Norge på om lag 5 % gjennomsnittlig på årsbasis. Andelen som syklet var stabil mellom 1992 og 1998 (St.meld. 46 NTP (2002 – 2011): s. 72). Til sammenligning har Danmark en sykkelandel på 17 %, Sverige 12 % og Nederland 28 %.

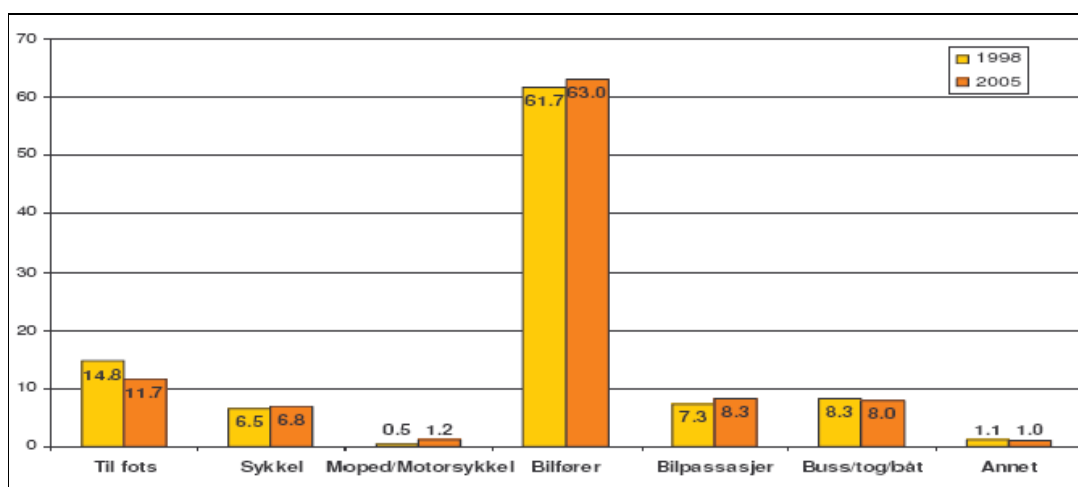
Av figur 2 ser vi at sykkelandelen i Stavanger-regionen³ var 6,5 prosent i 1998 og økte til 6,8 prosent i 2005 (ca. 0,04 prosentpoeng per år). Sammenlignet med landsstatistikken er dette positivt – både er dette blant den høyeste andelen syklende i landet, og andelen er oppadgående. Men skal en oppnå en dobling i sykkelandelen (som er målet for byer og tettsteder iht. NTP), og en sykkelandel på 20 % på arbeidsreiser til Forus/Lura (som er

³ Stavanger-regionen defineres som kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Klepp, Time, Hå, Gjesdal, Randaberg, Rennesøy og Strand.

anslaget for økning som følge av sykkelstamveien), må det gjøres grep som forsterker økningen kraftig.

Sykkel i Stavanger (SiS) er et samarbeidsprosjekt mellom Stavanger kommune og Statens vegvesen, som startet i 1995. ”Prosjektets mål er gjennom fysiske tiltak og kampanjer og gi økt framkommelighet og sikkerhet for dermed å få flere til å sykle. Andelen sykkelreiser av det totale transportarbeidet skal økes med 50 % innen utgangen av 2001, basert på reisevaneundersøkelsen i 1998” (sitat hentet fra sluttrapporten for PES-prosjektet⁴, 2003). Dette skulle altså tilsi en sykkelandel på ca. 9,8 % i 2001, mens resultatet ble 6,8 % (i 2005). I så måte kan man altså ikke si seg fornøyd med resultatet av sykkelsatsingen i Stavanger.

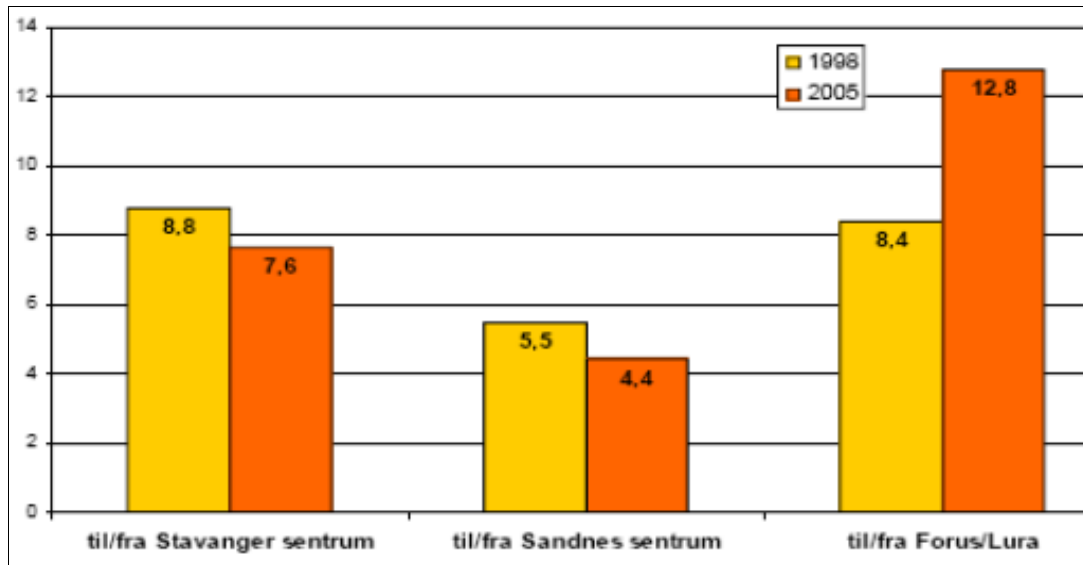
I RVU 2005 er det også slått fast at økningen i bilbruken ikke bare skyldes befolkningsøkning, men også en generell økt reising som trend på tvers av transportmidler og skifte av transportmidler.



Figur 2 Transportmiddelfordeling i 1998 og 2005, prosent, vektet. (Kilde: RVU 2005.)

Av figur 3 ser vi at det har vært en markant økning i reisevolum til/fra Forus/Lura fra 1998 til 2005, mens det har vært en nedgang til både Stavanger og Sandnes sentrum.

⁴ PES var et prosjekt i regi av Sykkel i Stavanger for å se på mulighetene for å bilister til å endre reisevaner fra bil til sykkel – se 2.1.2.1.



Figur 3 Reisevolum til/fra Stavanger og Sandnes sentrum og Forus/Lura i 1998 og 2005, som prosent av totalt reisevolum i planområdet⁵. (Kilde: RVU 2005.)

Sammenligner man Forus/Lura med Stavanger sentrum ser man at Forus/Lura har en forholdsvis høy andel bilførere, som i sentrum er ”erstattet” av kollektivreiser og reiser til fots, se figur 4. Sykkelandelen er ikke markant forskjellig mellom de tre målpunktene, men Forus/Lura har en noe lavere sykkelandel spesielt sammenlignet med Stavanger sentrum. Alle tre målpunktene har hatt en økning i sykkelandelen fra 1998 til 2005, Forus/Lura har imidlertid den største økningen.

	Til/Fra Stavanger sentrum		Til/Fra Sandnes sentrum		Til/Fra Forus/Lura	
	1998	2005	1998	2005	1998	2005
Til fots	17,8	13,9	7,7	10,4	5,7	4,8
Sykkel	4,9	5,2	3,8	4,7	3,1	4,4
Moped/motor-sykkel	0,1	0,9	0,7	0,7	0,4	0,8
Bil (fører)	44,3	44,2	70,0	62,7	74,5	74,1
Bil (passasjer)	8,4	9,0	7,7	9,1	8,5	9,0
Buss/tog/båt	22,5	25,4	8,9	12,0	6,8	6,5
Annet	2,0	1,3	1,2	0,4	1,0	0,4
	100	0,0	100	0,0	100	0,0

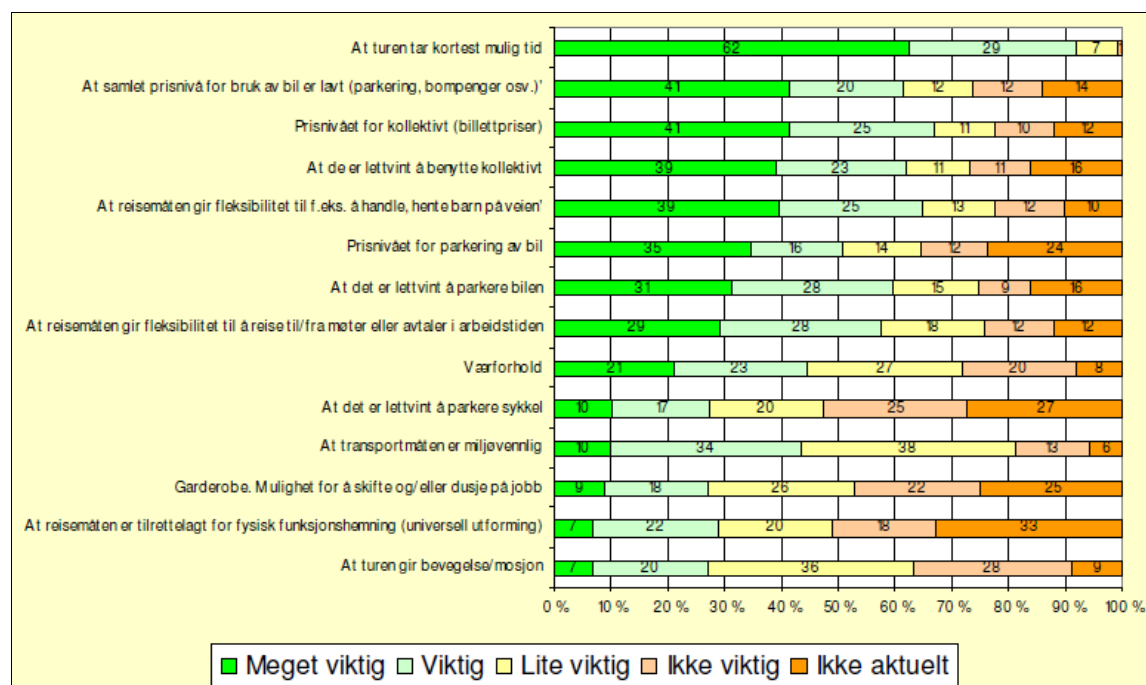
Figur 4 Reisemiddelfordeling (%-andel) til/fra Stavanger og Sandnes sentrum og Forus/Lura i 1998 og 2005. (Kilde: RVU 2005).

⁵ Stavanger, Sandnes, Sola, Klepp, Time, Hå, Gjesdal, Randaberg, Rennesøy og Strand.

RVU 2005 viser også at 75 % av de reisende i området aldri benytter kollektiv transport på arbeidsreiser, og 65 % bruker aldri sykkel. I 2005 var forøvrig 91 % av sykkelreisene i Stavanger-regionen på 0 - 10 km (47 % var 1 - 3 km).

I 2008 utførte IRIS⁶ noen bedriftsinterne RVU-er, bl.a. i en stor bedrift på Forus. For denne bedriften viste resultatet en sykkelandel på 8 % på vinterstid og 19 % på sommerstid. Med en gjennomsnittlig sykkelandel på 4,4 % (i 2005) viser dette altså at det er en stor variasjon mellom bedriftene i området.

En av de andre bedriftsinterne RVU-ene som ble utført var for et stort kjøpesenter. Her var sykkelandelen mye lavere, men samtidig viste undersøkelsen at 49 % av arbeidstakerne hadde mindre enn 10 km avstand mellom hjem og jobb. Her var det altså et stort potensial for økt sykkelandel. Figur 5 viser hvilke faktorer informantene vektla ved valg av reisemiddel.



Figur 5 Viktighetsgrad for valg av transportmiddel til/fra jobb (Kjøpesenter på Forus/Lura).

⁶ IRIS, International Research Institute of Stavanger, er et forskningsinstitutt lokalisert i Stavanger.

1.4 Nasjonale og regionale planer og mål

Nasjonal sykkelstrategi ble utarbeidet i 2003, som et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan (NTP) 2006–2015. Strategien ble revidert i 2007 som grunnlagsdokument for NTP 2010–2019. Hovedmålet med strategien er at det skal bli attraktivt for alle å sykle.

Uttalt delmål i Nasjonal sykkelstrategi er at: *”Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 % av alle reiser, i byer og tettsteder skal sykkeltrafikken doubles⁷, og 80 % av barn og unge skal gå eller sykle til og fra skolen. Målene er ikke tidfestet.”* At målene ikke er tidfestet gjør dem problematiske å forholde seg til, og å evaluere.

I handlingsprogrammet til NTP for 2006–2009 ble det øremerket 110 mill. kr (2007) årlig til gang- og sykkelveier. I NTP 2010–2019 ble det øremerket 220 mill. kr per år av totalt ca. 30.000 mill. til øvrige statlige og fylkeskommunale vei-investeringer. 220 mill per år betyr f.eks. 30–40 km ny gang- og sykkelvei. I tillegg til dette kommer trafikantbetaling og midler til gang- og sykkelanlegg som inngår i strekningsvise prosjekter og bompengepakker. I NTP erkjenner man at det som satses av midler ikke er tilstrekkelig i forhold til behovet, men det er likevel en betydelig økt satsing sammenlignet med tidligere perioder. I statusrapport for Norsk sykkelstrategi s. 11 (8.1.2008) står det: *”For hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder antar vi derfor at det mangler ca. 915 km tilrettelegging som staten har ansvar for å gjennomføre. Det avrundes til 900 km. Med en snittpris på kr 10.000 pr. m gir dette et behov på 9 mrd. kr”*. Dette tilsvarer ca. 41 år dersom man årlig satser 220 mill. Altså vil den satsingen som det legges opp til nå føre til måloppnåelse i ca. 2050.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har vurdert at det er et betydelig potensial for en økning i gang- og sykkelandelen i byer og tettsteder. De konkluderer med et potensial i overføring av 37 % av korte (< 5 km) reiser som bilfører, samt en del overføringer av reiser som bil-/kollektivpassasjer, totalt ca. 50 % potensiell økning. Det beregnede potensialet er iht. TØI svært usikkert. Rapporten sier ikke noe om fordelingen mellom gange og sykkel, men slår fast at potensialet for overføring til gange er størst for reiser mindre enn en km. På lengre reiser enn en km foretrekker flesteparten sykkel, når valget står mellom gange og sykkel. (Lodden i TØI-rapport 561/2002).

⁷ Dette måles antakeligvis i forhold til sykkelandelen i 2007 da den reviderte strategien ble vedtatt.

Som en strategi for Nord-Jæren er det i By-analysen for storbyområdet (innspill til NTP 2010–2019) sagt bl.a. at det er viktig med: *”Iverksetting av regional sykkelstrategi med vekt på transportsyklisten. Det bør etableres en sykkelstamvei mellom Sandnes og Stavanger i løpet av planperioden, og et godt sykkelveinett til Forus-Lura. Bedre drift og vedlikehold, sykkelparkering og markedsføring av sykkel som transportform prioriteres. Målet er å øke sykkelandelen med 50 prosent, hvilket antas å være mulig med økte investeringer. Stavanger har nest høyest sykkelandel av de ti største byene i Norge i dag med 6,5 prosent. Dette er resultatet av en langsiktig satsing på tilrettelegging for gange og sykkel.”* (NTP 2010–2019: s. 121).

Totalrammen for perioden er på ca. 4 mrd. kr, hvorav ca. 2,5 mrd. kr skal finansieres over offentlige budsjett og resten med bompenger.

Kort oppsummert synes det altså klart at myndighetene legger opp til en økt satsing på tilrettelegging for miljøvennlige transportformer, men at de innser at satsingen likevel ikke står i forhold til behovet.

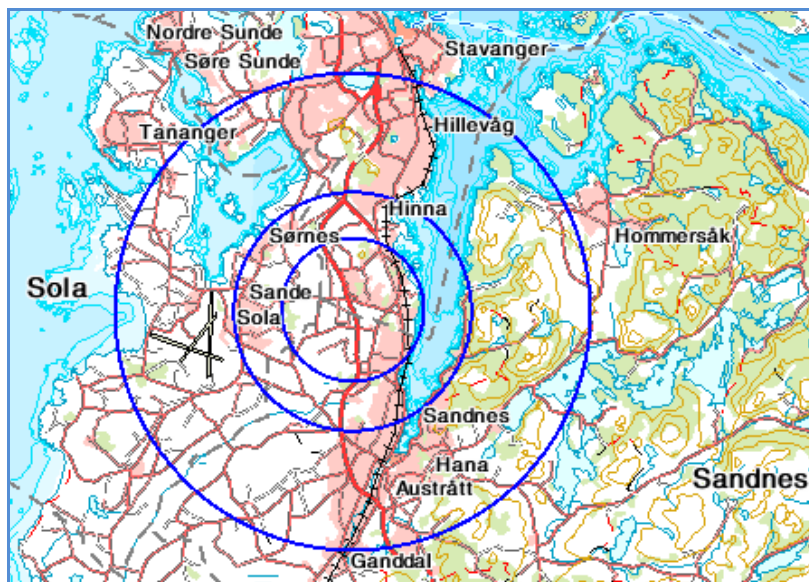
1.5 Potensial for økt sykkelandel til Forus/Lura

Forus/Lura ligger sentralt plassert mellom Stavanger, Sandnes og Sola sentrum. Radiene vist på figur 6 tilsvare faktisk sykkel-/kjørelengde på ca. 3, 5 og 10 km⁸. Av figur 6 ser man at innenfor en radius på 7,5 km (tilsvarende ca. 10 km sykkel-/kjøredistanse) har man største delene av de tettest bebygde områdene i Sola og Sandnes, samt anslagsvis halvparten (sørlige del) av de tettest bebygde områdene i Stavanger. Innsnevrer man radiusen til 3,75 km (tilsvarende ca. 5 km sykkel-/kjøredistanse) reduseres antall boliger naturlig nok, men fortsatt ligger store deler av tettbebyggelsen i Sola, og nordlige deler av Sandnes sentrum innenfor radiusen. I Stavanger ligger boligområder på Hinna, Gausel og Forus innen for denne radiusen. Det er ikke tilgjengelige data på hvor mange innenfor disse radiene som har sitt arbeidssted på Forus/Lura. Potensialet for økning i sykkelandelen øker naturlig nok en god del dersom de reisende er villige til å sykle lengre enn 5 km (som var TØIs utgangspunkt når de beregnet potensialet for overføring til sykkel, se 1.4).

Ellers har ca. 80 % av befolkningen i Stavanger-regionen sykkel, nesten 90 % har førerkort og ca. 94 % har tilgang på en eller flere biler (iht. RVU 2005). Andelen som eier eller har tilgang

⁸ Antatt at det er ca. 25 % lengre å sykle/kjøre enn rett linje/radius

på mer enn en bil har steget fra ca. 37 % i 1998 til ca. 47 % i 2005, og andelen som ikke disponerer bil har sunket fra ca. 9 % til ca. 6 % fra 1998 til 2005.



Figur 6 Radius⁹ på 2,25, 3,75 og 7,5 km (tilsvarende 3, 5 og 10 km sykkelavstand)

Iht. TØI-rapport 561/2002 "Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder" (Lodden, 2006) konkluderes det som nevnt med at det er et potensial for å øke gang- og sykkelandelen med 50 %. Det påpekes at for å oppnå resultater iht. potensialet kreves det en "målrettet og iherdig innsats over en rekke år". Det konkluderes også med at det er behov for kunnskap om hva som skal til for å få folk til å sykle og hvilke effekter ulike tiltak har på sykkelbruken. Rapporten viser at sykkelreiser generelt er korte reiser (mindre enn 5 km), mens den dessverre ikke sier noe om potensialet for å få en økning i andelen lengre sykkelreiser. Dette kan det også være interessant å se litt på i denne oppgaven. Ut fra observasjoner jeg selv har gjort etter å ha jobbet på Lura i ca. 4 år er det så godt som alle som sykler i området ved normal-arbeidsdags start/slutt har "fullt sykkelutstyr". Er dette et signal på at sykklister i Forus-/Lura-området har lenger sykkelavstand enn f.eks. de som har sin arbeidsplass i bysentrene? Jeg håper å finne ut mer om dette i min studie.

Det kan også ligge et potensial i økning av sykkelandelen ut fra at det de senere årene er blitt mer "in" å sykle: "Sykling er den nye joggebølgen" står det å lese på Nettavisen¹⁰. Særlig er deltakelse på sykkelritt populært og det ser ut som en tendens at konkurranseaspektet er viktig. Det er også gjort undersøkelser som viser at utdanning har betydning for hvor opptatte

⁹ Senter for radiusen er lagt i Forus-områder, i kommunegrensen mellom Stavanger og Sandnes på E39.

¹⁰ Hentet fra <http://pub.tv2.no/nettavisen/side2/helse/article1792967.ece>

folk er av å holde seg i form: høy utdanning gir økt sannsynlighet for god helse. På Forus vil jeg anta at de mest arbeidsplassintensive bedriftene har ansatte med forholdsvis høy utdanning, og dermed forholdsvis høy sannsynlighet for å være motiverte for å holde seg i form. Dette hadde også vært interessant å undersøke videre, men dette går jeg ikke i dybden på i denne oppgaven.

1.6 Aktører

Reduksjon av klimagassutslippene er forankret i internasjonale avtaler (bl.a. Kyoto-avtalen) og forplikter alle nasjonale myndigheter fra staten, via fylkene til kommunene. Reduksjon som følge av enkeltindividers innsats kan bidra noe, men myndighetene har i svært liten grad instruksjonsrett. Dvs. de kan tilrettelegge for, oppfordre til og ønske at flere skal velge miljøvennlige transportformer, men de kan ikke tvinge noen.

Den aller tyngste aktøren for tilrettelegging av transportnett til lands er Statens vegvesen. Tidligere hadde de sitt hovedfokus på å være VEGvesen, dvs. det var planlegging, bygging og drift/vedlikehold av bilveier som var hovedoppgaven. De siste tiårene har de hatt et gradvis økende fokus på også å tilrettelegge for bl.a. sykkeltrafikk. Man ser nå at selv om de fleste store prosjekter i regi av vegvesenet fortsatt er bilveiprosjekter, blir det også i disse prosjektene vektlagt at syklende og andre trafikanter skal ha et tilfredsstillende tilbud.

Det finnes også eksempel på rene sykkelveiprosjekter i regi av Statens vegvesen. Bl.a. er planleggingen av den nevnte sykkelstamveien mellom Stavanger – Forus – Sandnes igangsatt. På www.vegvesen.no kan man i ingressen til prosjektbeskrivelsen for denne lese: ” *I samarbeid med Rogaland fylkeskommune, Sandnes, Sola og Stavanger kommune skal Statens vegvesen utrede en sykkelstamvei på Nord-Jæren. Tanken er at med en høystandard sykkelvei vil flere velge sykkel framfor bil til jobb.*” Men er det tilstrekkelig å anlegge en høystandard sykkelvei? – vil dette føre til at flere velger sykkel framfor bil, eller må man satse på ”flere hester” samtidig? Disse spørsmålene er bakgrunnen for mitt valg av problemstilling.

1.7 Problemstilling

Utgangspunktet er som nevnt at myndighetene (med hensyn til miljø, folks helse, økonomi og arealbruk) ønsker at vi skal velge miljøvennlige transportmidler. Det er særlig viktig på jobbreiser fordi det er i rushtidene belastningen på veinettet er størst.

Blant de mest miljøvennlige valgene er sykkel¹¹. Den største delen av befolkningen på Nord-Jæren har sykkel (iht. RVU 2005), vi har forholdsvis ”sykkelvennlig” klima og topografi, og alle har et tilbud de kan sykle på, til/fra alle målpunkt i Forus-/Lura-området. Den siste påstanden baserer jeg på at vi her i Norge har lov å sykle på gang- og sykkelveier, turveier, fortau og kjøreveier (med noen få unntak). Tilbudet til syklende er ikke topp alle steder og det vil kunne defineres som mer/mindre trafiksikkert og mer/mindre framkommelig og vedlikeholdt, men de som virkelig ønsker å sykle stoppes sannsynligvis ikke av mangel på sykkeltraseer. Hva er det da som gjør at forholdsvis få velger å sykle til jobb? Er det manglende sykkeltraseer, kvaliteten på sykkeltraseene (inkl. vedlikehold), dårlige fasiliteter på arbeidsplassen, for lite incentiver til å velge sykkel, for enkelt å velge bil, eller er det for godt tilrettelagt for å kjøre bil? Tar det for mye tid å sykle? Eller er det mangel på kunnskap, motivasjon og/eller at det blir for tungvindt i forhold til at man skal andre ærend på vei til/fra jobb? Kan det være at noen velger bilen fordi ”de alltid har gjort det”, og ikke tenker tanken at det går an å sykle? Eller at de problematiserer det å sykle uten faktisk å ha prøvd? Kanskje er grunnen for å velge bort sykkelen en helt annen?

Men selv om de fleste velger bort sykkel som framkomstmiddel på jobbreiser, er det tross alt også en del som faktisk velger å sykle til jobb selv om det ikke nødvendigvis er det enkleste alternativet. Vi har gjerne et bilde av transportsyklisten¹² som ”en mann i 40–50-årene som ikke har småbarn (som skal leveres/hentes), sykler i gul ”fantomdrakt”, og uten å ta hensyn til andre, men stemmer dette? Hvilke faktorer er det som er medvirkende for syklistenes valg av reisemiddel? Finnes det noen felles trekk ved syklistene¹³ og ved bilistene¹⁴, og er det en markant forskjell på de to gruppene? Dette vil jeg forsøke å finne svar på i denne studien.

¹¹ Aller mest miljøvennlig er det å gå, men denne transportmåten begrenser avstand mellom jobb og hjem i mye større grad, derfor fokuserer jeg på sykling i denne oppgaven.

¹² Transportsyklist definerer jeg som en som har som hovedmål å komme raskt fra A til B, som ikke sykler for turens/opplevelsens skyld.

¹³ Syklist defineres i denne studien som de av informantene mine som først og fremst definerer seg som syklist til/fra jobb om sommeren og ev. også om vinteren.

¹⁴ Bilist defineres som de informantene som først og fremst definerer seg som bilist til/fra jobb sommer og vinter.

Ut fra opplysningene og spørsmålsstillingene nevnt over har jeg definert følgende:

Problemstilling/forskningsspørsmål:

**Hvilke faktorer er med på å hemme og fremme valg av sykkel framfor bil som reise-
middel på jobbreiser?**

For å finne ut mer om dette vil jeg gjøre en kvalitativ studie i min egen bedrift - Multiconsult AS - som ligger på Lura.

1.7.1 Delspørsmål og delproblemstillinger:

- I tillegg håper jeg å kunne se om TØIs konklusjon om at sykkelreiser for det meste er kortere enn 5 km stemmer i Forus-/Lura-området. Kan det være potensial for overføring fra bil til sykkel på en del reiser som er lengre enn 5 km (ev. også over 10 km)?
- Som en del tidligere (kvantitative) studier viser er det en god del faktorer man vet har betydning for valg av sykkel kontra bil. Vil mine informanter ha samme syn på dette? Kanskje studien min vil vise at det også er andre momenter som kan bidra for noen?
- Er det spesielle kvaliteter ved det sykkeltilbudet som er spesielt viktig? Ref. planen om sykkelstamveien.
- Hvilken betydning har vane for valg av reisemiddel?
- Er det mulig å trekke noen konklusjoner av om deltakelse i Sykle-til-jobben-aksjonen (STJ) og ev. sykkelritt har betydning og eventuelt om det har en langtidseffekt.
- Avslutningsvis kan det være interessant å se om studien kan antas å ha en generaliseringsverdi og i hvilken grad resultatene er i samsvar med teoriene som er beskrevet?
- Jeg vil også intervju representanter for Statens vegvesen. Det vil være interessant å undersøke i hvilken grad Statens vegvesens representanter sine synspunkter på hva som må til for å få folk til å sykle, er i samsvar med eller i kontrast til øvrige informanters innspill.

1.7.2 Avgrensning og oppbygging av rapporten

Jeg vil altså se konkret på hva som skal til for å få en økning i sykling kontra bilkjøring på arbeidsreiser til og fra Forus/Lura. Det er mange andre virkemidler som sannsynligvis også kan og må iverksettes for å få en merkbar endring i transportmiddelfordelingen, reduksjon av reisevolum og reduksjon av klimagassutslippene, men de går jeg ikke inn på i denne studien.

I kapittel 2 vil jeg redegjøre for teori som er viktig for forståelsen av studien og teori som jeg vil teste mine funn mot. Jeg vil se både på teori vedrørende sykling og mer generelle teorier på tema som har betydning for menneskers atferdsmønster og endring av dette.

I kapittel 3 går jeg gjennom framgangsmåten jeg har brukt for å innhente empiri og behandle dette. Jeg går også litt inn på hvilke krav som stilles til metodisk framgangsmåte for å sikre at resultatene blir gyldige, til å stole på, mest mulig etterprøvbare og at metoden er brukbar til å undersøke det jeg vil undersøke.

Resultatene med drøftinger presenteres i kapittel 4. Her drøftes resultatene både i forhold til hverandre og sett i sammenheng med teorien. Avslutningsvis vil jeg komme til en konklusjon på hva som fremmer og hemmer sykling på jobbreiser, for å synliggjøre hvor innsatsen bør settes inn for å øke sykkelandelen. Jeg vil også se om de teoriene jeg har brukt stemmer med mine funn, eller om det er noen som bør revurderes.

2 TEORI

Med utgangspunkt i problemstillingen ” *Hvilke faktorer hemmer og fremmer sykkelbruk på jobbreiser?* ” er det behov for å se litt på teorier om holdning vs. atferd, vane vs. valg, effektene av motivasjon, informasjon (kampanjer) og beslutningsteori. Jeg vil også se nærmere på teori om sykling: tidligere studier på valg av reisemiddel (inkl. forsøk som er gjort tidligere) og grunner for valget, samt teori som viser effektene av overføring av reiser fra bil til sykkel.

I dette kapittelet vil jeg redegjøre for teorier som blir lagt til grunn i det videre arbeidet med oppgaven, både med hensyn til valg av metode og som sammenligningsgrunnlag ved drøfting av resultatene.

2.1 Avgjørende momenter for våre handlinger og sammenhengene mellom disse

Hvordan man handler (f.eks. om man sykler eller kjører bil til jobb) er et valg den enkelte gjør ut fra sine forutsetninger. Valget kan være bevisst eller ubevisst. Dersom man tar det samme valget hver dag, må det en endring til - ønske, motivasjon, ny kunnskap, endret livssituasjon/bosted/arbeidssted, nytt tilbud eller noe annet - for å endre handling (bytte transportmiddel). Hva man faktisk gjør er tildels avhengig både av situasjon/forutsetninger, holdning, kunnskap, vane og eventuelt preferanse.

2.1.1 Holdning vs. atferd

Holdning og atferd er to begreper som er nær knyttet til hverandre, og man må være oppmerksom på den interaksjonen som i stor grad er mellom disse.

I masteroppgaven "Forholdet mellom holdninger og atferd" har Anne Marie Sæverud, ut fra teori og sine informanters oppfatninger kommet til at "... *man kan si at holdninger er noe personlig som har å gjøre med hva og hvordan en person tenker, mener, synes, viser, gjør, sier og ellers forholder seg til omverdenen ... holdninger har sitt utgangspunkt i faktorer som både moral, etikk, arv, miljø, kunnskap, erfaring, personlige forestillinger og forståelse*". (Sæverud, 2009: s. 49).

En del holdningsskapende tiltak og kampanjer har vist seg nyttige for å motivere flere til sykling (Nielsen 1996, i Miljøhåndboken). Vellykkede sykkelkampanjer legger vekt på personlig deltakelse og konkurranseånd (sykle til jobben, distansemerke) og spiller på lag med både pressen og politikerne (Kolbenstvedt, Solheim, Amundsen - Miljøhåndboken kapittel A15.3). Men som jeg skal komme tilbake til så har på den andre siden andre kampanjer gitt helt andre resultat. Jeg vil se på noen eksempler på kampanjer for å kunne vurdere disse opp mot funnene jeg gjør i min studie.

Sæverud har gjort en interessant observasjon i sin masteroppgave vedrørende sammenhengen mellom holdning, atferd, motivasjon, vaner og intensjoner: "*Holdninger er ... en sentral del av atferdsbegrepet, og valg av atferd og atferdens konsekvenser henger nøye sammen med motivasjon. Vaner ses videre på som sentralt for atferd, og intensjonene henger i stor grad sammen med motivasjon som igjen henger sammen med atferd...*" (Sæverud, 2007: s. 104). Iht. Aarø (2000) kan en være rimelig sikker på at påvirkning av holdning er en viktig faktor med tanke på påvirkning av atferd.

Christin Berg har i sin hovedoppgave ” *Sykkel som symbolsk samhandling?*” (1996) intervjuet en del syklister, og en overraskende stor del av informantene sier at de ikke opplever noe negativt ved det å sykle. Dette kan være et eksempel på at handling påvirker holdning mer enn vice versa når det gjelder sykling: syklistene er positive til å sykle – de sykler og vet det er greit, mens bilistene kjører bil og har en holdning til sykling som noe tungvint (gjærne uten å vite om det stemmer). Dette ønsker jeg å forsøke å finne mer ut av i denne studien.

2.1.2 Motivasjon og kampanjer

I dagligtalen er det ofte et diffust skille mellom holdning og handling/atferd når vi snakker om kampanjer. Diverse kampanjer kalles ofte holdningskampanjer, og man vil derfor anta at kampanjen er iverksatt for å endre folks holdninger, mens det egentlige målet med kampanjen ofte er å endre folks handling/atferd. Endring av holdninger kan være med på å endre atferden, men ikke nødvendigvis. Dette er det viktig å være oppmerksom på når suksessgraden av en kampanje evalueres. Hvis det er endret atferd man ønsket å oppnå er det dette man må evaluere. Det er oftest også enklere å evaluere handling enn holdning (Slaatta, 1988: s. 10). Men sammenhengen mellom holdning og handling kan også være motsatt: endret handling kan føre til endret holdning.

Jeg synes dette vil være interessant å finne mer ut av fra mine informanter. Har f.eks. deltakelse i Sykle-til-jobben-aksjonen (STJ) ført til en mer varig endring av handling og holdning? Er sykkelen valgt bort som mulig reisemiddel fordi man har en holdning til sykling som sier at det er tungvint, tar lang tid, er umulig å få til etc., uten faktisk å ha prøvd det? Motivasjon kan også være så mangt. Hva motiverer, hva kan vi motiveres til og hva er forutsetningen for at vi lar oss motivere? Jeg vil se på et lite utvalg av teorier/studier som finnes om motivasjon og kampanjer.

2.1.2.1 PES-prosjektet i Stavanger



Våren 2000 satte Sykkel-i-Stavanger i gang PES-prosjektet¹⁵, som hadde som formål å få erfaring med i hvilken grad det er mulig å motivere bilister, som aldri hadde syklet til jobben, til fundamentalt å endre reisemiddel fra bil til sykkel. Prosjektet ble fulgt opp med en spørreundersøkelse ett år etter at prosjektet var avsluttet for å se om reisemønsteret var endret etter avsluttet

¹⁵ Forkortelsen PES ble gitt forskjellige forklaringer som ”På egen sykkel” og ”Puls er sexy”.

studie. Det ble sett på helsemessige, miljømessige og økonomiske gevinster av å velge sykkel framfor å kjøre bil. Forsøkspersonene meldte seg frivillig, etter annonsering i Stavanger Aftenblad men måtte oppfylle følgende kriterier:

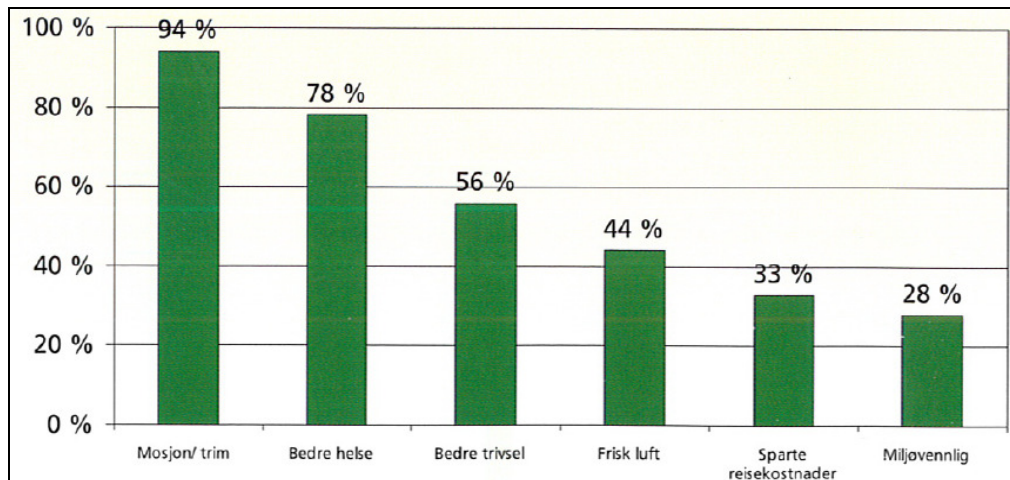
- Minimum 5 km mellom hjem og arbeid
- Bostedsadresse i Stavanger kommune
- Kjører vanligvis bil til og fra arbeid
- Ha et arbeid som er lite fysisk krevende
- Ikke drive med regelmessig fysisk aktivitet i fritiden

Ved å stille disse kriteriene for deltakelse kan man altså ikke si at deltakerne en representativ del av innbyggerne, men man har fått et utvalg som er interessert og motivert til å delta.

I tillegg til de som meldte seg etter annonsering i Aftenbladet fikk Stavanger kommune, Aker Offshore Partners (AOP) og Statens vegvesen delta med fem ansatte hver. Totalt var det 25 deltakere som var med i hele prosjektperioden.

I prosjektperioden ble det arrangert diverse samlinger, temakvelder, kondisjonstesting, medisinsk testing, motivasjonsundersøkelser (intervju), samt mediautspill. Deltakerne fikk i tillegg sykkel og utstyr. Allerede etter første motivasjonsundersøkelse kom det fram en erkjennelse av at sykling var mer "lettvint" enn forventet før prosjektstart.

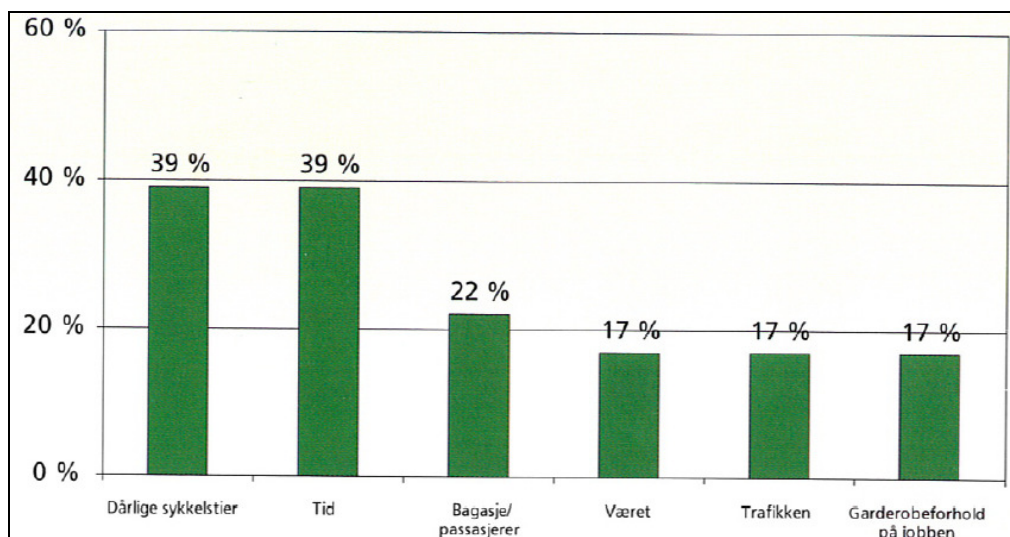
I sluttrapporten heter det: *"Erfaringene fra PES er nesten entydig positive. Ni av ti har fortsatt med syklingen ett år etter at prosjektet er over"*. Funnene som ble gjort var blant annet at de faktorene som bidro til bruk av sykkel var en stor overvekt av personlige behov og ønske om å få trim/mosjon, samt bedring av helse og trivsel. Hensyn til miljø er i liten grad en medvirkende faktor. Dette vil jeg i min kvalitative undersøkelse se om er tilfelle også for mine informanter. Figur 7 viser hvilke faktorer deltakerne mener påvirker bruk av sykkel.



Figur 7 Faktorer som påvirker bruken av sykkel.

De medisinske og kondisjonsmessige undersøkelsene viste at sykling på mer enn 10 km hadde en positiv helsemessig effekt i form av økt oksygenopptak og lavere kolesterol, samt moderat vektreduksjon. Ellers svarte deltakerne at de også så sykling som positivt pga. bedret kondisjon, frisk luft, trivsel og følelsen av å ha blitt ”fastere i fisken”.

Av de viktigste faktorene som var hemmende for sykling var dårlige sykkelstier og tidsaspektet, se figur 8. Mangler i sykkelveinettet og hensynsløse bilister førte til at ca. 60 % av deltakerne opplevde visse former for stress når de syklet.



Figur 8 Faktorer som hemmer sykling.

På spørsmål vedrørende erfaringene med å være syklist - på en skala fra 1 (svært negativ) til 5 (svært positiv) – var det 5 % som svarte 3, 48 % svarte 4 og 48 % svarte 5. Altså en overveldende positiv tilbakemelding.

Gjengivelse av figurer og resultater i dette delkapittelet er hentet fra sluttrapporten for PES, (Stavanger kommune og Statens vegvesen, 2003).

I og med at de som deltok i kampanjen var interessert i å delta/sykle i utgangspunktet, viser dette prosjektet gjerne i større grad om det er mulig å endre folks reisevaner ved å gi dem incentiver eller ”et spark bak”, til å forsøke å endre sine vaner i en periode, enn om motivasjon får folk til å endre reisevaner på generell basis. Uttalelsen om at det var mer lettvisst enn forventet kan tyde på dette. Dette er kanskje et eksempel på at handling kan påvirke holdning. Det vil være interessant å få sjekket med informantene i min studie om de også har startet etter ”et spark bak” (syklistene) eller om de antar de ville begynt å sykle som følge av incentiver/”spark bak” (bilistene).

2.1.2.2 40-årsundersøkelsen

En annen undersøkelse som ble utført over tre år fra 1989, som et ledd i forebygging av hjerte- og karsykdommer, gav et helt annet resultat. Undersøkelsen var initiert av Statens helseundersøkelser (SHUS), og metoden var en kombinasjon av folkeopplysning og individuell risiko-oppsporing. Undersøkelsen var landsomfattende, men det som refereres her er erfaringer fra Seljord og Kviteseid kommuner og ble utført av lokal helsetjeneste m.fl. Kommunene inviterte alle 40–42-åringer til å delta. 94 prosent takket ja, og stilte til undersøkelsen. Av de 231 oppmøtte fant man, ut fra definerte kriterier, at 38 personer var i risikogruppen for hjerte- og karsykdommer.

Personene i risikogruppen fikk et oppfølgingstilbud. Målet med dette var å redusere risiko i målgruppen gjennom å motivere til atferdsendring: kutte røyken, legge om kostholdet, samt økt fysisk aktivitet. Oppfølgingstilbudet bestod bl.a. av undersøkelse og samtale med fastlege en gang i året, samt diverse gruppetilbud (røykekuttkurs, kostholdskurs, trimtilbud) to ganger i året. Begge tilbudene med personlige invitasjoner. Det ble i tillegg gjort bruk av media for å drive PR for prosjektet.

Iht. oppfølgingstilbudet var det svært dårlig respons på gruppetilbudene (3 av 38 deltok), mens 34 deltok på minst en av de årlige undersøkelsene hos fastlegen. Etter endt prosjektperiode var det 3 som hadde sluttet å røyke, bortsett fra det var resultatet nedslående.

Noen av de viktigste funnene som ble gjort var at:

- Kjennskap til egen risiko gav ikke større motivasjon til å endre atferd (de sentralt foreslåtte tiltakene var en fiasko).
- Høyt kunnskapsnivå mht. sunnhet og risikoatferd førte til få endringer.

Gjengivelse av resultater i dette delkapittelet er hentet fra Swensen (2000: s. 27–33).

I min studie vil det være vanskelig å finne svar på om informantene lar seg påvirke til å endre atferd som følge av kampanjer, men jeg vil spørre om deres subjektive mening om dette

2.1.2.3 ”Jeg kjører grønt”-kampanjen



Dette var en kampanje/strategi i ATP-prosjektet¹⁶ i Kristiansand. Målet med kampanjen var å få arbeidstakere til å redusere bilbruken til fordel for å gå/sykle/ta buss. De som deltok fikk valget mellom å motta en sykkelpakke (verdt ca. 1000 kr) eller busskort for en måned (verdt ca. 700 kr). De forpliktet seg til å endre transportmiddel i en måned. De som fikk tilbud om å delta var ansatte fra tolv større bedrifter i Kristiansand. Det meldte seg 400 frivillige deltakere som hadde en gjennomsnittsavstand mellom hjem og arbeid på ca. 10 km. 4 av 5 valgte sykkelpakken – nærmere 90 prosent av de som hadde mindre enn 10 km valgte sykkelpakken.

TØI har evaluert kampanjen (Strand, 2008) og kom fram til at den i stor grad var vellykket. Særlig blant de som valgte sykkelpakken var resultatet bra. Før kampanjen startet var begrunnelsen for å velge bil hovedsaklig at det var mer fleksibelt og komfortabelt å kjøre bil. Begrunnelsen for å velge bil framfor sykkel (før kampanjestart) var ikke knyttet til sykkelveinettet eller levering av barn i barnehage¹⁷ (som man i utgangspunktet kunne antatt var viktige begrunnelser).

¹⁶ Areal- og transportforvaltningsprosjektet i Kristiansandsregionen som er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene Kristiansand, Vennesla, Søgne, Songdalen, Birkenes og Lillesand i tillegg til Aust- og Vest- Agder fylkeskommune og Statens vegvesen, Region sør.

¹⁷ 1/3 av deltakerne hadde barn i barnehage eller småskolen. Rapporten sier ikke om deltakerne (med småbarn) hadde ansvar for levering/henting.

	Sykkelpakke	Buskort
Jeg vil gjerne ta miljøhensyn	35	31
Det er god mosjon	80	28
Det er sosialt å ta bussen	2	-
Jeg blir mer opplagt/får mer overskudd	47	13
Jeg får fine naturopplevelser	14	3
Jeg har sett at det fungerer fint å sykle/gå/ta bussen	43	31
Det er dyrt å ha/kjøre bil	17	21
Det er morsomt å sykle	25	7
Det er tungvint å kjøre bil i rushtrafikken	22	11

Figur 9 Grunner til endrede transportvaner på lang sikt. (Etter kampanjevalg). Prosent som oppgir "veldig viktig".

Her er det to faktorer som skiller seg ut som viktige:

- helse (80 % sier mosjon er veldig viktig og 47 % sier det er veldig viktig at de blir mer opplagt og får mer overskudd) og
- at de ser det fungerer (43 % sier det er veldig viktig at de har sett at det fungerer å bruke sykkel). Sistnevnte faktor viser at handling kan være med å påvirke holdning.

I evalueringen av kampanjen kom det fram at deltakerne mener at noen av momentene som må til for å gjøre sykling mer attraktivt er:

- Bedre sykkeltraseer (både opparbeiding og vedlikehold "... svært mange er opptatt av at det blir bedre brøyting om vinteren og ikke minst feiing om våren og sommeren").
- Strategisk plasserte parkeringsplasser for bil langs hovedvegene inn mot sentrum for å legge tilrette for kombinasjon av bil/sykkel/buss.
- Samt skattefradrag for å benytte sykkel ved arbeidsreisen.

I min studie vil det være vesentlig å finne svar på om informantene/bilistene har de samme syn på hva som skal til for at de skal begynne å sykle, og om syklistene er enige. De sistnevnte sykler jo til tross for at dagens tilbud kanskje ikke betraktes som godt nok av alle.

2.1.2.4 Sykle-til-jobben-aksjonen, STJ

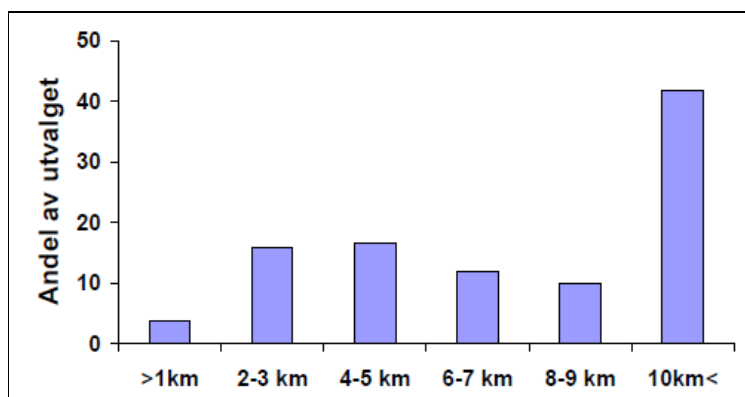


STJ er en aksjon/kampanje som nå arrangeres for i 37. gang. Den første aksjonen gikk fra 13. april til 20. september 1970 (da het den forøvrig "Trim-Tråkk-aksjon"). Siden den gang har aksjonen blitt endret mange ganger både

mht. navn, aksjonsperiode, premisser for deltakelse, registreringsmetode, arrangører m.m. Aksjonen organiseres av Norges Bedriftsidrettsforbund og får økonomisk støtte fra flere hold, bl.a. fra Statens vegvesen. Formålet med aksjonen har vært å motivere flest mulig til å være fysisk aktive. Konseptet går ut på at kolleger skal konkurrere med hverandre og andre arbeidsplasser om å være mest fysisk aktive i aksjonsperioden, som de siste årene har vært på ca. to måneder på forsommeren. De siste årene har kravet for å delta vært at man driver med fysisk aktivitet, ikke nødvendigvis sykling.

I 2008 utførte TNS Gallup¹⁸ en spørreundersøkelse blant STJ-deltakerne på vegne av Norges bedriftsidrettsforbund. Her fant de bl.a. at hovedmotivasjonen (ca. 73 %) for å delta var å komme i bedre form. Miljøhensyn var middels motiverende (ca. 23 %). I en parallell spørreundersøkelse blant yrkesaktive generelt var resultatet at ca 82 % ble motivert av å komme i bedre form, mens miljøhensyn kom på ”2. plass” med ca 40 %. Forskjellen i svarene fra de to gruppene (STJ-deltakerne og yrkesaktive generelt) mht. miljø kan tyde på en forskjell i holdning basert på erfaring fra atferd: STJ-deltakerne sykler og vet de gjør det mest for egen del, mens andre yrkesaktive har større tro på egen motivasjon ut fra et miljøetisk ståsted, uten faktisk å ha tatt valget om å begynne å sykle

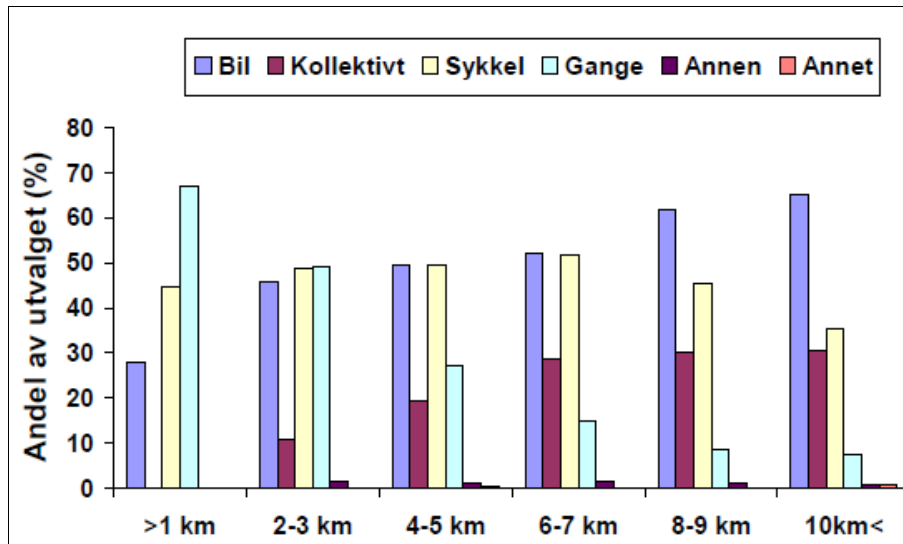
Undersøkelsen blant STJ-deltakerne viser at 41 % har mer enn 10 km avstand mellom hjem og jobb - se figur10.



Figur 10 Avstand mellom bosted og arbeidssted for deltakerne i aksjonen.

Av STJ-deltakerne sykler 40 - 50 % til/fra jobb på reiser opp til 9 km. På avstander på 10 km og mer, er andelen som sykler til jobb ca. 35 % – se figur 11.

¹⁸ TNS Gallup er et norsk analyseinstitutt og en aktør innenfor markedsinformasjon og analysebasert rådgivning.



Figur 11 Valg av transportmiddel til/fra jobb fordelt på avstand fra hjem til jobb

Konklusjonen fra spørreundersøkelsen var at aksjonen bidrar til endrede transportvaner, og motiverer til mer hverdagsaktivitet blant deltakerne. Andelen inaktive reduseres etter aksjonen. Aksjonen har et høyt mobiliseringspotensial blant de yrkesaktive (650.000 potensielle deltakere på landsbasis basert på svarene fra utvalget av yrkesaktive).

I denne oppgaven vil jeg som nevnt se på om tidligere studier (inkl. denne) er i samsvar med det som kommer fram i intervjuene. Det vil også være svært interessant å se om det er potensial for å få bilister til å bli syklister på jobbreisene på reiser over 5 km og 10 km.

2.1.2.5 Virkning, eller mangel på virkning, av holdningskampanjer

Statens informasjonstjeneste gav i 1990 ut en artikkelsamling kalt "God informasjon er gull verdt". En av artiklene, skrevet av Arne Simonsen, tar for seg holdningskampanjer. Han påpeker et paradoks: målet med holdningskampanjer er ikke å endre folks holdninger – målet er å gi folk kunnskap slik at de endrer atferd/handling. "Når politikerne ikke tør sette i gang de tiltak som kan løse et problem, lager de en holdningskampanje. Den har ingen virkning, men er glimrende for å kaste blått i øynene på velgerne og vitne om initiativ og handlekraft" (Simonsen, 1990). Simonsen påpeker at den tradisjonelle tankegangen om at "informasjon gir kunnskap, som fører til endret holdning, som igjen fører til endret atferd/handling", er feil. Han mener at "syklusen" starter med handling. For å "forsvare" sin handling skaffer man seg en holdning og for å kunne "forsvare" holdningen trenger man kunnskap og søker derfor etter informasjon. Dette kan vise seg vanskelig å få bekreftet/avkreftet i min studie, men jeg vil

forsøke å få noen indikasjoner på om det er holdning som påvirker handling, eller omvendt, blant informantene.

Et annet moment som Simonsen påpeker er at et budskap fra nære relasjoner vektlegges i mye større grad, enn om det kommer fra sentralt hold: ”*Det er ikke så lett å slippe unna når det er et menneske du skal leve med i det daglige som formidler budskapet, og som krever at du handler etter det*”. Bruk av sosiale nettverk (press fra de nærmeste) sammen med større, sentrale informasjonskampanjer har vist seg å være en god strategi for å faktisk klare å endre folks handlinger.

Det som er felles for de problemene som kampanjene er rettet mot, er forholdet mellom den enkelte og samfunnet. Det som er fornuftig for den enkelte i det ene øyeblikket, blir en belastning for samfunnet (og den enkelte) på lengre sikt (Slaatta, 1988: s. 31). Iht. Slaatta handler alle ut fra sine egne betingelser og det er begrenset hva holdningskampanjer/informasjon kan gjøre for å endre slike holdninger. ”*Når problemet fordrer samfunns-solidarisk holdning for å bli løst, bør man bare regne med langsiktige effekter*” (Slaatta, 1988: s. 32). Problemet blir da at man sjelden har anledning til å evaluere langtidseffektene og vet derfor ikke om kampanjen har virket.

Min betraktning om dette er at det kanskje er: feil å kalle en del av disse kampanjene for holdningskampanjer. Kanskje de skulle kalles handlingskampanjer. Både STJ-aksjonen, Jeg-kjører-grønt-kampanjen og PES-prosjektet er hva man kan kalle en handlingskampanje. Her går man ikke bare ut og sier at ”du bør sykle for det er bra for deg og for miljøet”. Man sier heller ”bli med og sykle” (handling) eventuelt mot en kompensasjon som i Jeg-kjører-grønt og PES.

TØI utførte i 2004 en evaluering av til sammen 80 kampanjer for bl.a. å se på hvilke effekter informasjonskampanjer kan ha på atferd og trafikkulykker. De så på i hvilken grad man har lykkes med kampanjer (måloppnåelse - f.eks. endret atferd eller redusert antall ulykker), hvilke faktorer som har betydning og i hvilken grad de har betydning. Det blir for omfattende å gå inn på funnene som ble gjort her, men det som kom klart fram var at en av de viktige faktorene var effekten av personlig påvirkning, som også Simonsen var inne på. Dette gav et statistisk signifikant bidrag til å forklare hvorfor kampanjer har effekt. Begrepet ”personlig påvirkning” ble delvis definert som kommunikasjon fra en sender til mottaker ansikt til ansikt, samtaler i mindre grupper, folkemøter, foredrag, og lignende, eller ved personlige brev som er

stilet og adressert personlig til medlemmer av en gitt målgruppe (Vaa, Assum, Ulleberg og Veisten - TØI, 2004). Ellers framgår det av rapporten at de fleste kampanjene har en viss effekt på trafikkulykker og atferd, mens det viser det seg at fartskampanjer ikke lykkes. Heller ikke kampanjer som omfatter flere enn ett tema ser ut til å lykkes. Her ser vi altså en annen konklusjon enn den som ble gjort i 40-årsundersøkelsen som viste at personlig påvirkning har liten/ingen betydning.

De undersøkelsene og kampanjene som er gjennomgått her viser at det er en del fellestrekk, men også en del ulikheter, i konklusjonene på hva som fremmer og hemmer sykling. Jeg vil med utgangspunkt i dette se om min studie underbygger noen av funnene i disse teoriene, eller om jeg kommer til andre konklusjoner. Er det for eksempel slik at personlige behov, særlig i form av helseeffekt, har en vesentlig større betydning enn f.eks. miljø når man velger reisemiddel? Flere av sykkelkampanjene viser at folk sykler opp mot 10 km og lengre. Vil min studie konkludere med det samme? Hvilken betydning har personlig påvirkning? Kan kampanjer ha noen effekt for å fremme sykling, og er eventuelt kunnskap en faktor som kan bidra til at noen begynner å sykle? Dette ser jeg nærmere på i empirikapittelet.

2.1.3 Mål som motivasjon

Motivasjon er som nevnt viktig når man skal forsøke å endre atferd. I boka "Motivasjon og mestring – veier til effektiv bruk av egne ressurser" beskriver Wormnes og Manger bl.a. betydningen av å ha konkrete mål, for individets mottakelighet for indre og ytre motivasjonspåvirkning. "*Valg av mål kan være avgjørende for motivasjon og mestring*" (Wormnes og Manger, 2005: s. 35). Men de påpeker også at det er mye enklere å sette seg et mål enn faktisk å holde det (f.eks. nyttårsforsetter). For å sette seg mål må man være bevisst på sitt ønske om endring, dvs. om å nå et mål man før ikke har hatt.

Sett i sammenheng med det jeg ønsker å finne ut av med denne oppgaven, kan det være interessant å se om de som ikke sykler, eller sykler lite, har ønske eller mål om å endre reisevane. Og er det i så fall for egen del, for miljøet eller samfunnets skyld? Mål som man kan tenke seg de kan ha satt seg kan f.eks. være at de i sommer skal sykle et antall ganger til/fra jobb, eller at de skal delta på et sykkelritt som kan være et mål i seg selv. I vår region er Nordsjørittet (NSR) det mest kjente sykkelrittet som "alle" skal delta på. Dette går mellom Egersund og Sandnes i juni, og er på ca. 9 mil. Rittet har en enorm pågang av folk som vil delta, og utvider deltakerantallet for hvert år. Rittet får en del oppmerksomhet i media og

mange av bedriftene i regionen ønsker at medarbeiderne skal delta, og oppfordrer til deltakelse.

2.1.4 Beslutningstaking: vane eller bevisst valg

En handling vi utfører gjentatte ganger kan enten være ut fra et bevisst valg eller en ubevisst "refleks/ autopilot". Iht. beslutningsteorier har beslutningstaking å gjøre med valg av framtidige konsekvenser (March, 2005: s. 14). March påpeker at det er vanskelig å forutsi framtidige konsekvenser og hva vi vil komme til å mene om konsekvensene i framtiden. For å ta en beslutning må vi altså gjøre to antakelser: a) hvilke konsekvenser vil beslutningen/handlingen få i framtiden, og b) hvordan vil vi vurdere konsekvensene når de inntreffer. Her ser vi en link mot problemene i forhold til miljøetikken (se 2.2.2.1) som stiller oss overfor så komplekse årsakssammenhenger og uoversiktlige framtidige konsekvenser at folk flest ikke klarer å forholde seg til dem. March mener også at mye av det vi velger å gjøre, velger vi fordi vi har hatt suksess med det tidligere. Dermed ligger ikke referansepunktet i framtiden (som vi vet lite/ingenting om) men i fortiden (som vi kjenner). *"Valg er tillært, gjennom vores egne erfaringer og ikke minst andres erfaringer. Vaner skal minde os om, at der er andre logikker end den konsekvensfokuserende, kalkulerende fornuft"*, (March, 2005: s. 14).

March viser også til, med støtte til andre moderne beslutningsteoretikere, at menneskers beslutningsatferd på en eller annen måte vil være meningsfull og fornuftig for den enkelte eller for en gruppe. Beslutningen tas ut fra vår begrensede rasjonalitet, som *"... en normativt fornuftig justering i lyset av omkostningene og karakteren af menneskers informationsindsamling og – behandling"*, (March, 2005: s. 64). Altså vil våre beslutninger også være avhengig av hvilken informasjon vi besitter og vår evne til å behandle og vurdere denne.

Vaner

Språkrådets definisjon¹⁹ på vane er *"tilvant atferd, handlemåte"*. Man tenker seg ofte at vane er noe ubevisst – "noe vi bare gjør uten å tenke over det". Det betyr likevel ikke at vi ikke er oss bevisst (u)vanene. Man er gjerne ubevisst i "gjerningsøyeblikket", men generelt sett bevisst på at man har vanen/uvanen. Det som må til for å endre vanen er da gjerne å få en påminnelse, i det man skal til å utføre en handling, mer enn informasjonen om hva som er bra eller mindre bra. Eller man må fjerne/vanskeliggjøre muligheten til å gjennomføre vanen. F.eks. hvis en røyker ikke har sigaretter/tobakk i hus og må ut for å kjøpe den, må han foreta et bevisst valg om dette. Han kan ikke bare strekke ut hånden og plukke opp røyken av vane.

¹⁹ Hentet fra www.sprakrad.no

Når man snakker om folks gjentatte ”valg” av reisemiddel til hverdagens reisemål brukes ofte begrepet reisevaner. Allerede ved bruk av dette begrepet har man erkjent at vaner er vesentlig for hvilket reisemiddel som brukes. Vanen må altså endres dersom man skal gå fra å bruke bil til sykkel på arbeidsreiser.

”Alle inngrodde levevaner har en selvbevarende evne. ”Gammel vane er vondt å vende.” Men selv om vanens makt er stor, bruker vi vanligvis ikke vanens makt som tilstrekkelig forklaring på atferd: Selv om vanen sitter dypt, forandrer vi vanene hvis det er sterke grunner til det. Derfor forklarer vi atferd ut fra atferdens motiver, dens fordeler og ulemper, framfor bare å hen vise til ”avhengighet.” Det gjelder også vanemessig atferd som daglig kaffe, aftenbønn eller jogging.” Dette sitatet er hentet fra en nettside²⁰ som handler om rusavhengighet – men hele sitatet kunne like godt handlet om folks reisevaner og ”avhengighet” av bilen.

I Sæveruds masteroppgave ”Forholdet mellom holdning og atferd” viser hun bl.a. at *”... vaner blir funnet å være svært sentralt for ens atferd, ... Det empiriske materialet indikerer at våre vaner muligens kan forsterke effekten av våre holdninger...”* (Sæverud, 2007: s. 103). Hun konkluderer også med at vane er svært sentralt for atferden for hennes informanter, men at vanens betydning i svært liten grad blir vektlagt i teoretiske modeller.

Men uansett hvilken endring som skal til for f.eks. å bedre egen helse, må mennesker gjennom en prosess der man forbereder, tar beslutning om, gjennomfører og vedlikeholder atferdsendringen. Det tar ofte lang tid fra man først begynner å tenke på at man skulle ha gjort endringen, til man kommer fram til en stabil og vedvarende endring (Prescott og Børtveit, 2004: s. 13). *”Atferdsendring er ikke nødvendigvis enkelt. Etablerte vaner, om de er aldri så helseskadelige, blir gjerne innvevd i dagliglivet og ivaretar viktige funksjoner for personen... Pasienten som overveier atferdsendring, kan føle seg fanget av sin egen vane ... For noen kan endring av livsstil og vaner være en kompleks prosess som tar lang tid og krever vedvarende motivasjon, personlig forpliktelse og betydelig innsats før man lykkes (Polivy og Herman, 2002)”* (Prescott og Børtveit, 2004: s. 34). Dette er det grunn til å tro gjelder for reisevaner også, selv om de ikke kan sies å være helseskadelige.

Det vil bli svært interessant å forsøke å finne ut hvor stor betydning vane har for valg av reisemiddel blant informantene. Er det til syvende og sist holdinger og vaner som i det alt vesentlige er av betydning for valg av reisemiddel, og kan de i så fall endres?

²⁰Kilde: <http://www.norcan.org>

”Vane er vane og kan ikke slenges ut av vinduet av noe menneske, men bør lokkes ned trappen et trinn av gangen”. (Sitat av Mark Twain).

Beslutningsteori

En definisjon på beslutningsteori er: *”... sosiologisk teori som gransker de faktorene som virker inn på beslutningsprosessen hos individer eller sosiale systemer. Normative teorier baserer seg på at beslutninger tas med en høy grad av målrettethet og rasjonalitet, mens deskriptive teorier tar mer hensyn til vikarierende motiver og irrasjonelle faktorer.”*²¹.

En del av beslutningsteoriene tar utgangspunkt i rasjonell tenking. Man tar da utgangspunkt i at mennesker har kapasitet til å foreta en beslutning ut fra en fullstendig rasjonalitet der all informasjon om temaet, og konsekvensene av alle alternativer man kan velge mellom, blir brukt for å foreta valget. Herbert A. Simon derimot hevder at når vi skal foreta et valg gjør vi det innefor et rimelig begrenset/spesifikt tema om gangen. Vi foretar valg ut fra et begrenset antall behov, forutsetninger og mulige konsekvenser, ikke ut fra at vi har utarbeidet en rekke detaljerte scenarioer av hva som kan skje som følge av valget, eller alternative valg. Det vi tar et valg om medfører at vi neglisjerer en del andre tema/konsekvenser som kan påvirkes av valget vårt. Når du bestemmer deg for å ta et valg, søker du informasjon som kan være med på å hjelpe deg og underbygge det valget du tar (Simon, 1983: s. 17–18). Dette er ikke en teori jeg har tenkt å teste, men som er nyttig å ha som bakgrunn for å forstå litt av hva som skjer når vi f.eks. velger transportmiddel på arbeidsreiser.

Verdier og etikk

Våre valg og handlinger er også styrt av verdier, normer og etikk. Se bl.a. kapittel 2.2.2.1.

Bevisstgjøring

Valg av handlinger er bestemt ut fra ønsker om å maksimere egen nytte, gitt sosiale og materielle begrensninger (Barth, 1971 sitert av Levin, 1988: s. 16). Levin mener også at enkeltmenneskers handlinger må forstås ut fra den enkeltes virkelighetsoppfatning: *”Denne oppfatningen av virkeligheten er et resultat av de erfaringer og de påvirkninger som det har hatt gjennom sitt liv”* (Levin, 1988: s. 17). Levins teori går blant annet ut på at for å endre folks valg av atferd må det bevisstgjøring til, og det må skje i form av læring – folk må få kunnskap om hvorfor de bør velge en annen atferd en de er vant med. *”Bevisstgjøring er en prosess hvor det skapes en ny innsikt hos enkeltindividet til erstatning for de ”gamle”*

²¹ Kilde: <http://www.snl.no/>

teoriene” (Levin, 1988: s. 18). Det blir interessant å undersøke om informantene mener de har tilstrekkelig kunnskap til å ta de rette valgene. Dette vil være en subjektiv vurdering fra de som blir intervjuet, men vil kunne gi en indikasjon på om økt bevisstgjøring og kunnskap er nødvendig for å endre folks reisevaner.

2.1.5 Fysiske rammebetingelser

Materielle ressurser i form av bygninger, veier m.m. vil være et aktivum for valg av handling.

Jeg går ikke videre inn på dette her, men fysiske rammebetingelse vil naturligvis også være med på å fremme og/eller hemme sykkelbruken. Det framgår av flere av de studiene som er beskrevet tidligere i kapittelet (bl.a. PES, Jeg-kjører-grønt og STJ) at fysiske betingelser er en viktig premiss ved valg av reisemiddel.

Iht. TØIs Miljøhåndboka mener folk at det som er viktig for at de skal sykle mer, er blant annet: flere sykkelveier, bredere fortau, bedre kryssutforming, trygg sykkelparkering og bedre veidekke. I tillegg blir begrensninger i bilbruk, generelt og i bysentra, fremhevet som viktige tiltak for å fremme bruken av sykkel (Stangeby 1997, i Miljøhåndboken). Jeg vil se på om dette er i samsvar med funn i min undersøkelse.

2.1.6 Fakta om småbarnsforeldres reiser i hverdagen

I dette delkapittelet er informasjonen hentet fra TØI-rapport 298/1995 ”Småbarnsforeldres reiser i hverdagen” (Erlandsen, 1995). Rapporten ble utarbeidet i 1995 med den hensikten å øke kunnskapen om denne gruppens reiser og transportmiddelbruk på arbeidsreiser, samt å belyse hvilke faktorer på samfunns- og individnivå som danner rammer for disse familienes reisevirksomhet i hverdagen. I innledningen til rapporten heter det: *”Bak ønsket om å studere reisevanene til kvinner og menn med småbarn i storbyen, ligger i en erkjennelse av konflikten mellom bilbrukens negative innvirkning på helse, miljø og ressurser i byområder og menneskets avhengighet av motorisert ferdsel”*.

Kort oppsummert fant TØI ut følgende:

- Flere småbarnsforeldre kjører bil til arbeid enn par uten barn. Færre bruker kollektiv, mens det ikke ble påvist forskjeller mellom familietyper vedr. gang- og sykkelbruk generelt på arbeidsreisen.

- Å hente og bringe barn i barnehage har betydning for småbarnsforeldrenes bilbruk. Særlig er avstanden til barnehage av betydning.
- Sjansen for at småbarnsforeldre velger bil er mer avhengig av om de har ansvar for levering/henting, enn bare deres rolle som småbarnsforeldre (4,2 ganger større sjanse for å kjøre hvis leverer/henter barn).
- Det er små kjønnsforskjeller i bilbruk mellom mødre og fedre.
- Flere biler i familien løser litt på livsfaseklemmen, men øker bilbruken. Sjansen for å kjøre bil til jobb er mer enn fire ganger større dersom familien har flere biler i forhold til enbils-husholdninger.

TØI fant ut at det er små forskjeller mellom småbarnsforeldre og par uten barn mht. hvilke faktorer som har betydning for det å kjøre bil til arbeid. *”Mens bosted og kjønn betyr noe mer for par uten barn, er det reiselengde og ærend som gir de største utslagene på småbarnsforeldres bilbruk”*. F.eks. ser man at flere barnefamilier flytter ut av byens sentrumsområder, og derved ofte får lengre arbeidsreise, som igjen fører til økt sannsynlighet for å velge bil på arbeidsreisen.

Ellers viser også denne rapporten at vane er av stor betydning: *”valg av reisemiddel baseres på grunnlag av dagliglivets gjentakende handlinger og faste tidsinndelinger. Dette blir til rutiner/vaner som i stor grad er avgjørende for våre valg”*.

I denne studien vil jeg forsøke å finne ut hvilken betydning levering/henting av barn har for reisemiddelvalget. Jeg vil også se om det stemmer at det er 4 ganger så stor sjanse for å kjøre bil til jobb hvis familien har mer enn en bil.

2.2 Teori og fakta om sykling

Her blir det gitt en kort oppsummering av de ulike konsekvensene sykling vs. bilkjøring gir. Dette delkapittelet blir brukt som bakgrunnskunnskap for å forstå betydningen av reisemiddelvalg og er nødvendig kunnskap for å kunne stille relevante spørsmål til informantene. Helse og miljø har vi allerede sett er viktige faktorer, samt økonomi som igjen er direkte eller indirekte knyttet til de to andre faktorene. Jeg vil også kort oppsummere noen gode eksempler fra tre byer i Europa.

2.2.1 Helse

Historisk sett har det vært diverse infeksjonssykdommer som har tatt flest menneskeliv i Norge. I dag skyldes de fleste helseplager helt eller delvis vår egen atferd og våre levevaner, samt kroniske, ikke smittsomme sykdommer. Disse er blitt de dominerende dødsårsakene (Prescott og Børtveit, 2004: s. 13).

Sunne vaner og helsefremmende atferd kan være med å forebygge at mange slike sykdommer oppstår. Regelmessig fysisk aktivitet (rundt 30 minutter per dag) er bevist å ha en svært gunstig effekt, se figur 12. I en studie som Helsedirektoratet fikk utarbeidet i 2009 kom det fram at 4 av 5 voksne nordmenn er for lite fysisk aktive (Anderssen m.fl. 2009). På Helsedirektoratets Internett side for "Nasjonalt råd for fysisk aktivitet" heter det i denne sammenhengen: *"For å få fleire i aktivitet er det naudsynt å legge samfunnet betre til rette. Dette inneber mellom anna å betre tilhøva for gåande og syklende, samt avgrense fordelane ved bilkøyring... Med ei aldrande befolkning og auke i livsstilssjukdomar er fysisk aktivitet god medisin både for samfunnet og den enkelte, seier divisjonsdirektør Knut-Inge Klepp."*²².

Helsefordeler ved sykling
Regelmessig fysisk aktivitet (- en halvtime om dagen) kan gi en betydelig helseøkonomisk gevinst:

- 8 % færre krefttilfeller
- 21% færre vil utvikle diabetes
- 75% færre personer med behov for behandling av høyt blodtrykk
- Reduksjon i hjerte- og karsykdommer
- Reduksjon i milde og moderate depresjoner
- Redusert overvekt
- Bedre psykisk helse
- Bedre funksjonsdyktighet blant eldre

Rapport 2/2000, Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet (SEF)

"God helse er en tilstand av fullstendig fysisk, mental og sosial velvære, og ikke bare fravær av sykdom."
WHO's definisjon av helse

Figur 12 Fra notat til NTP 2006 – 2015 (2002).

²² Kilde: <http://www.helsedirektoratet.no/>

Det er også dokumentert at økt bruk av sykling og gange vil ha stor betydning for å redusere antall tilfeller av: beinskjørhet (Osteoporose), belastningslidelser og lungelidelser²³.

I tillegg nevnes en rekke virkninger som mange mener å ha erfart, men som ikke er vitenskapelig dokumentert: bedre selvfølelse, bedre kroppsopplevelse, normalisering av søvn, bedre evne til tenkning, bedre sosial tilpasning, bedre evne til å mestre stress, redusert forbruk av alkohol og beroligende medikamenter, reduksjon av psykosomatiske symptomer, for eksempel kroniske smerter²⁴. Resultatene fra det tidligere nevnte PES-prosjektet viste også at mange opplevde denne typen (udokumenterte) positive virkninger.

De positive effektene av sykling blir noe redusert ved at syklister er forholdsvis utsatte for ulykker. Sykkelulykker utgjør 9 prosent av alle trafikkulykker, mens drepte og hardt skadde i sykkelulykker utgjør 6 prosent av alle drepte og hardt skadde i trafikkulykker (tallene er svært usikre pga. lav rapporteringsgrad). Fordi syklister tilbakelegger færre kilometer pr år enn bilførere, blir ulykkesfrekvensen likevel høy (ulykker pr kjørte kilometer). Syklister har 5-6 ganger så høy ulykkesfrekvens som bilførere og dobbelt så høy ulykkesfrekvens som fotgjengere. Men både danske og norske undersøkelser viser at man totalt sett kommer positivt ut når man ser helsegevinsten og ulykkeskostnadene i sammenheng. I Miljøhåndboken heter det ”*Jevnlig sykling vil gi økt velvære og høyere levealder. I en samfunnsøkonomisk betraktning vil selv en marginal økning av gjennomsnittlig levealder langt overveie de tap som samfunnet opplever ved sykkelulykkene. Sammen med den avlastning som syklistene gir miljøet, er de positive, samfunnsmessige virkningene av sykling betydelige og langt større enn de*” (Nielsen m.fl., 1994, Sælensminde, 2002 – Miljøhåndboken, kapittel 7).

Ut fra disse teoriene kan man forvente at min studie vil vise at mange vektlegger egen helse høyt. Det er ønskelig å finne ut om informantene er opptatt av helsen ved valg av reisemiddel, og om de anser at de har den tilstrekkelige kunnskapen om sykling og helse. Hvilken betydning har eventuelt ulykkesrisikoen?

²³ Kilde: www.arbeidsreiser.no med henvisning til Waaler, Hans T. 1998: "Sykling, helse og ulykker" i Konferansekompendium fra sykkelkonferansen Velo Borealis, Trondheim

²⁴ Kilde: www.arbeidsreiser.no med henvisning til kilde: Martinsen, E. W. 1996: Psykiatriske pasienter og fysisk trening. Helsetjenesten, Oslo

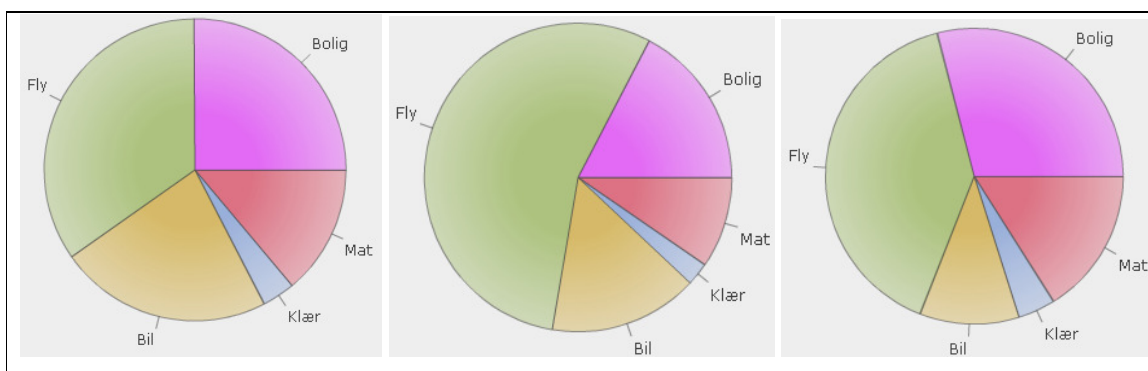
2.2.2 Miljø

Vi så innledningsvis at Regjeringen har som mål å få til en reduksjon på 40 prosent av klimagassutslippene innen 2020, i forhold til 1990-nivået. I følge www.miljøstatus.no slapp Norge ut 50,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 1990 og 54,0 i 2008. Man har altså hatt en økning i utslippene fra 1990 til 2008 på ca. 7,5 prosent. Dette medfører at Norge må redusere utslippene med 44 prosent fra 2008 til 2020.

I 2005 kom 52 prosent av klimagassutslippene i de seks størst bykommunene i Norge fra veitrafikken. Det er altså mye å hente på å redusere utslippene fra veitrafikken. Det er flere måter å gjøre det på: endre reisemiddel, redusere antall/lengde på reisene, samt teknologiske forbedringer av kjøretøyene. Mye av fokuset som er rettet mot enkeltindivider har i denne forbindelsen vært å endre valg av reisemiddel. Mange kan imidlertid synes det er forholdsvis lite å spare (av klimagassutslipp) i forhold til innsatsen ved å bytte reisemiddel fra bil til sykkel på en del av reisene. I en liten “uhøytidelig” sjekk av mitt eget CO₂-utslipp²⁵, som en antatt noenlunde gjennomsnittsperson, gjorde jeg tre ulike beregninger med følgende forutsetninger lagt til grunn:

1. Det jeg antar er mitt faktiske forbruk/utslipp²⁶.
2. Samme som punkt 1 men legger til en tur/retur-reise med fly utenfor Europa.
3. Samme som punkt 1 men trekker fra 2/3 av antall km kjørt med bil.

Resultatet viste at sammenlignet med punkt 1 førte en ekstra flyreise utenom Europa til at mitt totale utslipp økte med 45 %, mens reduksjon med 2/3 av bilkjøring reduserte totalutslippet med 13 %. Se figuren under. Er det da noe stort poeng i at flest mulig skal begynne å sykle?



Figur 13 Beregning 1 Beregning 2 Beregning 3

Resultater fra klimatest - fordeling av utslippsmengden mellom kategorier.

²⁵ Testet med “klimatesten” på Grønn hverdags nettsider, <http://www.grønnhverdag.no/>.

²⁶ Testen tar med mat, klær, bil, fly, bolig

Når det likevel er et stort fokus på at reisemiddelfordelingen (særlig på arbeidsreiser) må endres til mer miljøvennlige alternativer, henger dette også sammen med ønsket om bedret framkommelighet på veinettet, arealutnyttelse, lokale klimaforhold mm, i tillegg til forbedret folkehelse.

Vi har tidligere sett at miljøhensyn er forholdsvis lite viktig for valg av sykkel eller bil på jobbreiser (ref. bl.a. PES, Jeg-kjører-grønt og STJ). En kvantitativ spørreundersøkelse utført av Synovate Norge for Miljøverndepartementet i 2008 viser derimot at folks holdninger til å bytte ut bilen med sykkel/gange pga. miljøet er mer positiv: 78 % svarer at de kunne tenke seg å sykle eller gå i stedet for å kjøre bil. Men dette er altså folks holdning (ikke faktisk atferd). Når de blir spurt om de er for/mot ulike tiltak for å redusere klimautslipp, er det forholdsvis få som er for å ”øke bensinpriser” (25 prosent) og ”begrense parkeringsmuligheter” (23 prosent). Til sammenligning var 46 prosent positive til økte priser på flyreiser. (Berntsen, 2008).

Denne spørreundersøkelsen kan gjerne tolkes dit hen at folk innerst inne ikke tror de faktisk kommer til å endre radikalt på reisevanene og derfor ikke ønsker å signalisere at det er greit/ok med økte priser og reduserte parkeringsmuligheter. Man er gjerne redd for at dersom for mange er positive til disse tiltakene, kommer myndighetene til å bruke det som argument for faktisk å innføre tiltakene. Jeg vil også anta at det i besvarelsen på et spørreskjema er ”enkelt” å svare positivt på at man kunne tenke seg å endre reisevaner, uten at det sier noe om man egentlig har intensjon om faktisk å gjøre det. Det er i så fall et eksempel på at holdning og atferd ikke nødvendigvis er samstemte.

Jeg vil forsøke å finne svar på hva mine informanter mener om miljø i forhold til valg av reisemiddel? Er miljøhensyn en viktig eller ikke viktig faktor ved valg av reisemiddel, og i tilfelle hvorfor, og mener de at de har nok kunnskap til å foreta et veloverveid valg?

2.2.2.1 Miljøetikk

Alle valg vi gjør i dagliglivet er på en eller annen måte knyttet opp til etiske vurderinger (bevisst eller ubevisst). Så også reisemiddelvalget. I denne studien har jeg valgt å ikke gå inn på vurderinger om reisemiddelvalg sett i forhold til de klassiske etikk-filosofiene. Jeg konsentrerer meg om den mer moderne miljøetikken:

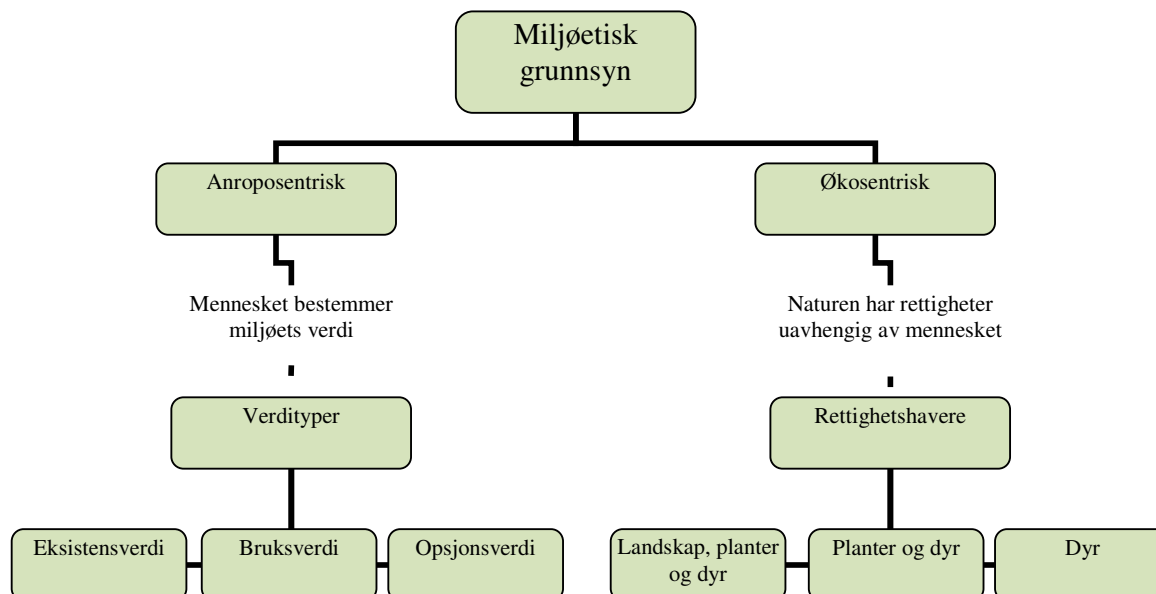
”Miljøetikk er den grenen av etikken som analyserer og/eller begrunner verdiene og de normative reglene som underliggjer menneskers forhold til miljøet, dvs. til den levende og

ikke-levende naturen.”²⁷. Den norske filosofen Peter Wessel Zapffes filosofi vedrørende det å ta vare på miljøet kan sies å være basert på miljøetiske betraktninger. I sin doktorgradsavhandling ”Om det tragiske” uttrykker han sin bekymring for miljøet. Men ikke ut fra menneskets ståsted, snarere tvert i mot. Han var opptatt av naturvern for naturens egen del (ref. punkt 4 under) og så mennesket som et fremmedelement. Han mener at ”Så å si ethvert menneskelig inngrep i naturen: veibygging, kraftlinjer, støy – ja, rett og slett menneskelig tilstedeværelse – var å betrakte som et onde.” (fra Hessens innledende essay til ”Om det tragiske” av Zapffe).

Det er minst fire gode grunner til å ta etiske valg for miljøet:

1. For vår egen del (vår egen og folk nær oss)
2. For andre samtidiglevende mennesker, i fjernere strøk.
3. For framtidige generasjoner.
4. For naturens egen del (bevare landskap for landskapets skyld, og dyr/planter for dyr/planters egen skyld).

Dette kan igjen refereres til ulike typer miljøetiske grunnsyn der punkt 1, 2 og 3 over henspiller på antroposentrisme (som menneskelig verdisetting av naturen inkl. eksistensverdi), mens punkt 4 viser til økosentrisme (naturens ukrenkelige rettigheter). Se figur 14.



Figur 14 Miljøetiske grunnsyn (basert på Wennestøp og Seip, 2009: s. 122)

²⁷ Kilde: <http://no.wikipedia.org>

I boka "Verdier og valg – verdibasert beslutningsanalyse i praksis" viser forfatterne hvor vanskelig det kan være både for myndigheter, bedrifter og enkeltpersoner å gjøre seg opp en verdibasert mening om valg i forhold til miljø. De fleste har meninger om dette, og miljøet ansees som en viktig verdi av de aller fleste, men på grunn av at årsakssammenhengene både er komplekse, uklare og dynamiske er det vanskelig å forutsi effekten av miljøbelastninger og av tiltak for å redusere dem (Wennestøp og Seip, 2009).

Ut fra mine betraktninger kan disse faktorene være en del av forklaringen på hvorfor f.eks. så få velger sykkel som reisemiddel selv om dette kan bli vurdert som "mest etisk riktig". For det første er kompleksiteten så stor at man må ha en lang utdanning/erfaring bare for å forstå deler av årsakssammenhengene. For det andre har få/ingen intellektuell kapasitet til å forstå og forklare absolutt alle sammenhengene, derfor blir de så diffuse og uhandgripelige at det kan være enklere å velge ikke å forholde seg til dette. Og for det tredje: selv om de aller fleste forskere/studier (inkl. FNs klimapanel, IPCC²⁸) viser at de miljøproblemene vi står overfor i all hovedsak er menneskeskapte og at de er alvorlige, finnes det noen forskere som sier det stikk motsatte. Noen hevder at det vi ser nå bare er naturlige variasjoner. Andre igjen sier at global oppvarming er/kan være menneskeskapt, men at naturen kan takle en mye høyere temperaturstigning en hva IPCC hevder, og at "klimakrisen" er skremselspropaganda. Blant den siste gruppen er professor i meteorologi – "klimaskeptiker" Richard S. Lindzen (professor ved MIT, Boston, USA). Han er ansett som en usedvanlig dyktig og høyt respektert forsker som har mottatt mange priser for sin forskning. Lindzen aksepterer fullt ut kunnskapen om drivhuseffekten, også at en økning i drivhusgasser som CO₂ fører til oppvarming av jordoverflaten. Men han er sterkt uenig i hvor mye global temperatur ved overflaten vil øke ved en dobling av CO₂ i atmosfæren og ev. konsekvenser av økningen. Han mener naturen kan takle en atskillig større temperaturøkning enn hva svært mange andre forskere mener. Han hevder at det ikke er nødvendig å redusere klimautslippene. "*Den beste politikk er å tilpasse seg klimaendringer om de skulle komme*", hevder han²⁹. I tillegg hører vi om beskyldninger om at IPCC jukser ved at de holder skjult informasjon som ikke støtter opp om deres syn, og om at forskere i IPCC må innrømme at en av de forespeilte konsekvensene (i IPCCs hovedrapport, 2007), om at isbreene i Himalaya vil være borte innen 2035, ikke stemmer³⁰. Så da sitter lekfolk igjen og ikke vet hva de skal tro eller mene. For i komplekse

²⁸ IPCC står for Intergovernmental Panel on Climate Change

²⁹ Informasjon om Lindzen er hentet fra <http://www.forskning.no/artikler/2006/mai/1147079393.09> og

<http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200506/ldselect/ldeconaf/12/5012506.htm>.

³⁰ Kilde: <http://www.vg.no/nyheter/utenriks/klimatrusselen/artikkel.php?artid=590955>.

diskusjoner med sprikende synspunkt presentert av ulike eksperter, må ikke-eksperter velge hvem de skal tro på uten selv å være kvalifisert til å si hvem som har rett. Alternativet er å velge å ikke ta stilling. Miljøetiske valg er altså svært vanskelige å forholde seg til for de aller fleste lekfolk.

Studien min vil ikke gå i dybden på spørsmål om etikk og hvorfor informantene velger/ikke velger det mest miljøvennlige transportmiddelet, men jeg vil ta det med i vurderingen på et mer overordnet nivå. Det kan også være interessant å få informasjon om hvor begripelig/ubegripelig det er å se sammenhengen mellom våre daglige valg og de store miljøkonsekvensene. Er det en sammenheng mellom de resultatene man ser av tidlige studier, der valg av reisemiddel i liten grad er basert på miljøhensyn, og det at årsakssammenhengene er for komplekse for folk? Dette vil jeg forsøke å få svar på i denne studien. Det blir ikke en vesentlig del av oppgaven, men vil kunne gi en nyttig forklaring dersom denne studien også viser at miljøhensyn ikke er en viktig faktor for valg av reisemiddel.

Som en kort oppsummering av problem, konsekvens og løsning refererer jeg til en uttalelse fra Europa-parlamentet i forbindelse med København-møtet i desember 2009 som ble gjengitt i Adresseavisen:

”Bytrafikken er ansvarlig for 40 prosent av alle CO₂-utslipp. Transporten er en del av problemet. Sykling er en del av løsningen”.

(Kroglund - utdrag hentet fra kronikk i Adresseavisen, 8. mai 2010).

2.2.3 Økonomi

Samfunnsøkonomisk sett må man se på mange faktorer for å finne ut om det er lønnsomt å satse på sykling:

- Helsegevinsten syklistene får inkl. redusert sykefravær
- Utgiftene pga. drepte/skadde i sykkelulykker vs. bilulykker inkl. økt sykefravær
- Kostnadene ved å anlegge sykkelanlegg
- Eventuelle besparelser ved å kunne redusere utgiftene til veier (krever en betydelig økning i sykkelandelen)

I TØI-rapport 567/2002 (Sælensminde, 2002) presenteres nytte- kostnadsanalyser (inkl. helsekostnader/-gevinster) av sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byene Hokksund,

Hamar og Trondheim. Trondheim er den av de tre stedene som er mest sammenlignbar med Stavanger/Sandnes. Noen av funnene i analysen viser:

- Til tross for høye kostnadsanslag, er det bare nødvendig at 1 prosent av bil- og kollektivreiser under 5 km blir overført til gange eller sykkel, for at bygging av sammenhengende gang- og sykkelveinett skal være samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- En person som tidligere ikke var fysisk aktiv og begynner å sykle eller gå til jobben i stedet for å kjøre bil eller kollektivt gir en årlig samfunnsøkonomisk nytte på 29 800 kr (i Trondheim).
- En person som er fysisk aktiv og som ikke får noen helsegevinst av økt fysisk aktivitet, men likevel begynner å sykle eller gå til jobben i stedet for å kjøre bil eller kollektivt gir en årlig samfunnsøkonomisk nytte på 11 800 kr (i Trondheim).

Flere av funnene viste at det var desidert mest å tjene/spare på å få folk over på sykkel i den største av byene (Trondheim).

Det blir anslått at korttids sykefravær, pga økt fysisk aktivitet som resultat av ny gang- og sykkeltrafikk, blir redusert fra 5 % til 4 % (Elvik gjengitt i Sælensminde, 1998): s. 21). Ut fra tall vist i TØIs rapport 567/2002 kan man anslå at arbeidsgiver sparer ca. 4500,- kr per år³¹ per arbeidstaker som får redusert sykefravær pga. økt fysisk aktivitet gjennom gange eller sykling.

Her er det også interessant å se om informantene har (eller mener de har) nok kunnskap til å ta de ”rette” valgene. Er de for eksempel klar over at det koster anslagsvis 85.000 kr per år å ha en bil? Hvis man visste det, ville man da velge f.eks. å ha to biler i en husholdning?

2.2.4 Noen eksempler

Freiburg (Tyskland), København (Danmark) og Veenendaal (Nederland) er alle byer som har lykket med å få en kraftig økning i sykkelandelen, særlig på arbeidsreiser. Felles for disse byene er at de både har satset på tilrettelegging for sykler og i noen grad begrenset bilens fordeler/tilbud.

Freiburg: I årene 1976 til 1999 økte bilbruken i Tyskland som helhet med over 70 prosent, mens antall bilturer i Freiburg ikke økte i det hele tatt. I Freiburg har hele veksten i mobilitet skjedd på sykkel eller kollektivtransport - bruken av begge er mer enn fordoblet. Resultatet er

³¹ Gjennomsnittlige lønnskostnader for 2010 anslås til 450.000

at 52 prosent går eller sykler i Freiburg i dag. Dette som følge av en langsiktig og konsekvent politikk med bruk av både pisker og gulrøtter. Bilfritt sentrum, og ellers høye parkeringsavgifter og 30 km/t-soner, kombinert med bygging av 500 km sykkeltraseer (omtrent like mye som for biltrafikken) mener man har gitt disse gode resultatene.

København: Byen er blant verdens hovedsteder som har høyest sykkelandel. I 1995 var det 31 prosent som syklet til og fra jobben i København. I 2006 var det økt til 36 prosent. Kommunen hadde opprinnelig som mål å komme opp i 40 prosent i 2010, men suksessen så langt har ført til at dette er hevet til 50 prosent i 2015. Her mener man de gode resultatene er kommet av sterk satsing på infrastrukturen, både kvantitet, kvalitet og sikkerhet, samt forbedret sykkelparkering og større oppmerksomhet på vedlikehold av dekket på sykkelstiene.

Veenendaal: I den nederlandske industribyen Veenendaal står sykkelen alene for ca. 53 % av reisene. Bak suksessen ligger både overordnede planleggingsgrep og en stor omsorg for de små detaljene som gjør det både trygt og behagelig å sykle. De har fokus på alt fra dekke til vedlikehold, løsninger i kryss og utforming av under- og overganger. Byens ekspansjon underbygger dens "kompakte og konsentriske" form, slik at ingen bor mer enn ca. 3 km fra sentrum. Hele byen dekkes av et sykkelveinett så tett at ingen bor mer enn 150 m fra nærmeste sykkelvei verken i nord-/sør- eller øst-/vest-retning. Der det var nødvendig, er kjørebane gjort smalere for å gi plass til sykkeltilbudet. I hele byen gjelder 30 km/t fartsgrense og sykler har forkjøringsrett, med unntak for et par gjennomfartsveier. Deler av sentrum, inkludert den lange hovedgata, er gjort bilfrie. I de siste åra er det anlagt enda flere parkeringsplasser for sykler i sentrum.

Informasjonen her er hentet fra www.idebanken.no. Her er vist flere andre gode eksempler.

Erfaringene fra alle disse tre byene ser ut til å komme fra fysisk tilrettelegging av infrastruktur for syklistene, og samtidig en "begrensning" på bilens tilgjengelighet, framkommelighet og arealer. Det vil være interessant å se om mine informanter vektlegger dette i samme grad.

3 METODE

Studiens formål er først og fremst å finne ut hva som hindrer bilistene i å sykle på jobbreiser, og hva som gjør at syklistene velger å sykle. For å finne "alle" svarene på dette spørsmålet har jeg valgt å utføre studien i hovedsak ved hjelp av samfunnsvitenskapelig, kvalitativ metode i form av halvstrukturerte individuelle dybdeintervju, samt fokusgruppeintervju med de samme personene. Informantene i dybde- og fokusgruppeintervjuene er delt i to: bilister og syklistene.

For å finne utvalg av deltakere innledet jeg med en kort kartlegging/spørreundersøkelse blant alle ansatte i Multiconsult AS. I tillegg intervjuet jeg tre representanter fra Statens vegvesen. I teoridelen har jeg valgt å presentere en del tidligere forskning og undersøkelser som er gjort både med hensyn til holdning, atferd og atferdsendring mm, og mer direkte sykkelrelaterte undersøkelser. Disse har jeg brukt som utgangspunkt for definisjon av problemstilling og metodeutvikling.

3.1 Begrunnelse for valg av metode

Hovedproblemstillingen ”Hvilke faktorer fremmer og hemmer valg av sykkel på jobbreisen?” har andre delvis forsøkt å finne svar på før meg. Men rapporter fra de studier jeg har funnet er enten noen år gamle og de er i stor grad utført vha. kvantitative metoder. Jeg synes det er vesentlig å gå litt mer i dybden og bruke kvalitativ metode for å finne ut hva mine informanters motiv og grunner er, for valg av enten bil eller sykkel. Metodevalget styres av spørsmålene stilt i problemstillingen, og med bruk av en kvalitativ metode i form av intervjuer mener jeg det er gode muligheter til å få nye og mer nyanserte svar på spørsmålene. Her er det viktig å ha en grundig forberedelse av intervjuguiden, samt å stille noen åpne spørsmål med formulering: ”Er der andre momenter du kan komme på som er av betydning for dine valg?”.

I tillegg til å få en oversikt over informantenes faktiske atferd vil jeg gjennom intervjuene søke å få tak i subjektive oppfatninger. Her vil det være viktig å synliggjøre hva som er fakta og hva som er antakelser. Resultater fra intervju gir mulighet for tolkning med vekt på forståelse, i kontrast til kvantitative metoder som vektlegger forklaring. Man får tak i de kvalitative/ikke-målbare i stedet for de kvantitative dataene.

3.2 Kvalitative metoder

Her vil jeg bare gi en kort innledning til begrepet kvalitative metoder, og hvilke faktorer som er viktige for at forskingen skal være utført på en måte som gjør at den er gyldig, til å stole på og etterprøvbare. Iht. Tiller (1999/2006: s. 66) skal kvalitativ forskning ha følgende kjennetegn:

- Hendelser skal forstås i sin sammenheng.
- Det er en naturlig, ikke-konstruert undersøkelseskontekst forskerne deltar i.
- Aktørens eget perspektiv blir viktig.
- Opphevelser og erfaringer betraktes i et helhetsperspektiv.
- Målet er en helhetlig forståelse.

Iht. Blaikie (2005: s. 247–253) karakteriseres kvalitative metoder av:

- Bruker de sosiale aktørenes synspunkter (språk, fortolkning og mening)
- ”Tykke” beskrivelser (kontekst)
- Fokus på sosiale prosesser
- Bruk av fleksible tilnærminger
- Begreps- og teoriutvikling

I motsetning til kvantitativ forskning, der det er et viktig poeng å ikke forstyrre/påvirke det problemfeltet man undersøker, går kvalitativ forskning mer i dybden og i direkte dialog med den man henter informasjonen fra. Man tillates dermed en viss grad av påvirkning gjennom sin tilstedeværelse. Jeg vil forsøke å redusere min grad av påvirkning ved hjelp av en åpen spørsmålsformulering, men vil ikke kunne utelukke at jeg påvirker mine informanter. Å intervju sine kollegaer kan i så måte være både en styrke og svakhet. Informantene kan oppleve det som enklere å si sin ærlige mening til en de kjenner, men det kan også slå stikk motsatt ut: at de holder igjen litt fordi de kjenner intervjueren.

For ikke å framstå som ”uvitenskapelig synsing” må man sikre reliabilitet³²/pålitelighet, validitet³³/gyldighet og etterprøvnbarhet i forsøket. Dette gjøres ved bruk av aksepterte metoder³⁴. Det vil også være viktig å påpeke eventuelle usikkerheter/svakheter, slik at det tydelig framgår f.eks. om funnene kan brukes til å generalisere eller ikke. Jeg skal komme litt tilbake til hvordan jeg har valgt å løse dette i beskrivelsen av opplegget (se kapittel 3.4).

3.3 Intervju som metode

En definisjon på forskningsintervju: ”En samtale med struktur og formål. Det innebærer at man spør og lytter inngående med det formålet å innhente etterprøvnbar kunnskap.” (Kvale og Brinkmann, 2009: s. 323). Kvale og Brinkmann påpeker også at å samtale er en eldgammel måte å tilegne seg kunnskap på. Kvaliteten på dataene og informasjonen man får gjennom å intervju informanter avhenger av hvor godt forberedt intervjueren er, om intervjusituasjonen oppleves som trygg, og hvor åpen eller lukket intervjumetoden er (se figur 15).

³² Definisjon på reliabilitet: Resultatet av forskningen kan gjentas på andre tidspunkt og av andre forskere ved hjelp av den samme metoden. (Kvale og Brinkmann, 2009 : 325).

³³ Definisjon på validitet: Om en metode faktisk kan brukes til å undersøke det den sier den skal undersøke (Kvale og Brinkmann, 2009 : 326).

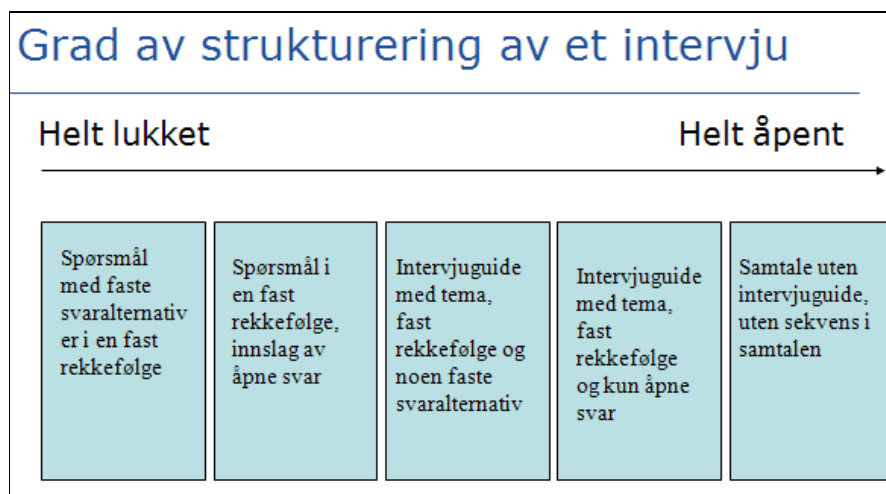
³⁴ Definisjon på metode: En systematisk prosedyre for iakttagelse og analyse av data. (Kvale og Brinkmann, 2009 : 324).

Forskningsintervjuet har som mål å produsere kunnskap i samspill/interaksjon mellom intervjueren og den intervjuede/informanten. Det er en utveksling av synspunkter mellom to personer i samtale om et tema som opptar dem begge (Kvale og Brinkmann, 2009: s. 22).

Forskningsintervjuet inndeles i syv faser:

1. Tematisering av intervjuprosjekt
2. Design
3. Selve intervjuet
4. Transkribering (fullstendig eller hovedinnhold) eller utskrivning av intervjuet
5. Analyse
6. Verifikasjon
7. Rapportering

Et intervju kan struktureres i ulik grad, fra helt lukket til helt åpent, avhengig av hva man har som mål med intervjuet (se figur 15).



Figur 15 Grad av strukturering av intervju Kilde: Forelesning i faget Kvalitative metoder v/Oluf Langhelle, UiS, august 2007 (fra Jacobsen, 2005: s. 145).

Mine dybdeintervju vil tilsvare den midterste boksen i figuren over, mens fokusgruppeintervjuene vil være mer åpent (men med en enkel intervjuguide).

3.4 Hovedelementene i forsøksopplegget

For å få en god og pålitelig utførelse og framstilling av resultater fra studien er det viktig å arbeide systematisk og å sikre validitet (begreps, intern og eventuell ekstern validitet), samt reliabilitet og etterprøvnbarhet. For å oppnå dette har jeg valgt en metodisk gjennomføring med klart avgrensede sekvenser i arbeidet. Listen under viser hovedelementene i gjennomføringen av denne studien:

1. Kontakt med representanter for ledelsen i Multiconsult AS for å få aksept for å gjennomføre studien.
2. Kartlegging i form av spørreskjema til alle ansatte (spørreskjema nr. 1).
3. Gjennomgang av funnene fra spørreundersøkelsen for å velge ut informanter.
4. Utarbeiding av intervjuguider til dybdeintervju.
5. Test av intervjuguide (to prøveintervju) med påfølgende justeringer av guiden.
6. Dybdeintervju med påfølgende spørreskjema (nr. 2).
7. Behandling/vurdering av resultatene fra dybdeintervjuene, også for å kartlegge hva som vil være interessant å diskutere videre i fokusgruppeintervjuene.
8. Utarbeiding av korte intervjuguider til fokusgruppeintervju og for intervju av representanter for Statens vegvesen.
9. Fokusgruppeintervju, ett med syklistene (de samme som i dybdeintervju) og ett med bilistene (de samme som i dybdeintervju).
10. Intervju av representanter fra Statens vegvesen: prosjektleder for sykkelstamveien mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes, samt med regional sykkelkoordinator i region sør og kommunikasjonsrådgiver i region sør.
11. Gjennomgang og vurdering/analyse av intervjuer.
12. Rapportskriving

Jeg skal nå gå litt nærmere inn på framgangsmåten i de ulike fasene av empiri-innsamlingen:

3.4.1 Kontakt med ledelsen i Multiconsult AS

Innledningsvis kontaktet jeg ledelsen i Multiconsult for å få aksept for at ansatte kunne bruke tid på å svare på spørreskjema og at et utvalg av disse igjen kunne bruke 1-2 timer på å delta på intervjuer. Dette stilte ledelsen seg positivt til, og jeg fikk ”frie hender” til å løse oppgaven slik jeg fant det best, og bruke de personer som var nødvendig, og som hadde tid/anledning til å delta.

Jeg var i tillegg i kontakt med noen andre firmaer på Forus/Lura for å sjekke om de var interessert i å delta i studien. Henvendelsen til disse ble mottatt med interesse, men av dem jeg kontaktet var det ingen som så at de hadde tid/anledning til å delta. Etter å ha vurdert om det ville være et problem for studien (å bare gjøre den i én bedrift) kom jeg til at det ikke var det. Så lenge jeg klarte å få intervjuet et mest mulig ”representativt” utvalg av informanter, ville ikke kvaliteten på studien bli redusert av den grunn. Derfor gikk jeg videre med studien i

Multiconsult. Jeg intervjuet omtrent like mange informanter som jeg antar ville blitt gjort om studien ble utført i to/flere bedrifter.

3.4.2 Kort kartlegging

Som innledning til studien gjorde jeg en enkel kartlegging i form av et spørreskjema (nr. 1³⁵) til alle i bedriften. Der jeg fikk inn en del generelle opplysninger om de ansatte og deres reisevaner. Som grunnlag for å utarbeide spørreskjemaene for kartleggingen lå gjennomgang av teori både om sykling og mer generelle tema som beslutningsteori, holdning vs. atferd, vane m.m. Mange tidligere kvantitative studier på relaterte tema ble bl.a. gjennomgått, og noen av spørsmålene fra disse var relevante å stille i min undersøkelse også.

Spørreskjemaet ble sendt på e-post til alle ansatte i Multiconsult i Sandnes, med en ukes frist til å svare. For å øke svarprosenten sendte jeg ut en påminnelse til de som ikke hadde svart innen fristen.

Allerede i den innledende spørreundersøkelsen fikk jeg interessant og tildels uventet informasjon, som jeg tok med videre og spurte om i dybdeintervjuene. Resultatet fra denne kartleggingen var utgangspunktet for valg av deltakere til det videre arbeidet.

3.4.3 Gjennomgang av kartleggingen og utvelgelse av informanter

Det er viktig å få et mest mulig representativt utvalg av informanter, og få et utvalg som gir den mest interessante informasjonen i forhold til problemstillingen. ”*Et poeng med kvalitative forskningsopplegg er ofte å få en undersøkelse i dybden av hvordan en organisasjon eller en gruppe fungerer. Det krever som oftest en kombinasjon av flere aktørers informasjon og perspektiver ... Et skjevt utvalg av informanter er derfor en av de største farene ved et slikt opplegg.*” (Grimen, 2000: s. 197). Ved å gjennomføre en innledende kartlegging/spørreundersøkelse fikk jeg altså muligheten til å få et representativt utvalg med henblikk på de kriteriene som var viktige for min studie. Ut fra resultatene i spørreundersøkelsene valgte jeg informanter som representerte ulike aldersgrupper, kjønn, om de leverer barn i barnehage eller ikke, samt om de i første rekke definerer seg som bilist eller syklist på jobbreiser. Av bilistene valgte jeg å ikke intervju de som har lengre avstand enn 15 km mellom hjem og jobb. Denne begrensningen gjorde jeg fordi en avstand på over 15 km hver vei gjør det nokså usannsynlig at folk vil velge sykkel. Underveis i prosessen vurderte jeg å sette begrensningen til 20 km.

³⁵ Spørreskjema nr. 1: se vedlegg 1.

Dette fordi spørreundersøkelsen viste at flere syklistene syklet mellom 15 og 20 km. Jeg valgte likevel å begrense informantene (bilister) til de med maks. 15 km avstand.

For å plassere de ansatte i gruppen ”syklistene” eller ”bilister” ba jeg dem selv om å definere seg ut fra hvilket reisemiddel de først og fremst velger sommer og vinter. De som karakteriserte seg først og fremst som bilist i vinterhalvåret og syklist i sommerhalvåret ble plassert i syklist-gruppen, fordi de antas å ha mye av de samme oppfatningene, holdningene og erfaringene som de som sykler året rundt innehar. De som svarte at de først og fremst velger annet reisemiddel (f.eks. kollektivt eller gange) tok jeg ikke med videre i undersøkelsen, da det i denne studien er bilister og syklistene jeg ønsket å finne ut mer om.

Underveis i arbeidet med opplegget for studien fant jeg at det også ville være nyttig å bruke de innsamlede dataene fra spørreskjemaet til å gjøre noen ”kryss-kjøringer” for å se koplinger mellom ulike trafikantgrupper (bilister/syklistene) og andre faktorer som alder, kjønn, avstand mellom hjem og jobb m.m. Resultatene ble systematisert i et Excel-regneark. En oversikt over informantene med noe nøkkelinformasjon er vist i empirikapittelet figur 23.

3.4.4 Dybdeintervjuene og spørreundersøkelse nr. 2

En gruppe bilister og syklistene ble valgt som informanter ut fra informasjon gitt i spørreundersøkelsen. Endelig antall informanter ble satt til seks bilister og seks syklistene, ettersom det her så ut til å nærme seg et metningspunkt for ny informasjon.

Intervjuene ble avholdt på et ”nøytralt” kontor hvor vi fikk sitte uforstyrret den tiden intervjuet tok (+/- 1 time). Intervjuet ble gjennomført med en intervjuguide³⁶. Denne var skjematisk oppsatt etter tema og fungerte som en ”rettesnor” og huskeliste, for å få et mest mulig reliabelt resultat. Til noen av spørsmålene hadde jeg forslag til alternative svar, for å sette informantene på ”sporet”. Jeg var påpasselig med å avslutte alternativ-listen med å spørre om de kunne komme på andre momenter som jeg ikke har foreslått. Slik fikk jeg mulighet til å få innspill som jeg selv ikke hadde tenkt på. Ellers vektla jeg i minst mulig grad å stille ledende spørsmål. I denne studien er det lite/ingen informasjon av sensitiv art, men jeg valgte likevel å anonymisere informantene, og gav beskjed om at jeg kom til å gjøre dette i innledningen av intervjuet.

Denne delen av empiri-innhentingene ble inndelt i faser, gjengitt i kortversjon her:

³⁶ Intervjuguiden: se vedlegg 2 (bilister) og 3 (syklistene).

- Gjennomgang av fakta, informasjon og teori for å utforme ”riktige” spørsmål.
- Forberedelse av intervju inkl. intervjuguide. Intervjuguiden innleder med noen generelle spørsmål. Videre er spørsmålene gruppert etter tema.
- Før hvert intervju gikk jeg gjennom informantens svar på spørreundersøkelsen, som bakgrunnsinformasjon. Relevant informasjon for intervjuet ble notert i intervjuguiden før intervjuet for å unngå at informantene må svare på samme spørsmål flere ganger.
- Innledningsvis i intervjuet informerte jeg kort om hva oppgaven gikk ut på, hvorfor jeg undersøkte denne problemstillingen, hensikten med og opplegget av intervjuet. Jeg opplyste også om praktiske ting som antatt lengde på intervjuet, bruk av lydopptaker og at jeg ønsket at de avslutningsvis fylte ut et nytt spørreskjema³⁷. Jeg ba dem også om å gi mest mulig ærlige svar og opplyste i den forbindelse om at jeg ikke var ute etter de ”politisk korrekte svarene”.
- Gjennomføring av dybdeintervju av seks syklistere og seks bilister med bruk av intervjuguide. Litt notater ble tatt underveis, og ellers brukte jeg lydopptaker. Der jeg var usikker på om jeg hadde oppfattet informanten riktig, spurte jeg på nytt eller gjorde en ”oppsummering” for å få informantens bekreftelse på om jeg hadde forstått han/henne riktig. På slutten av hvert intervju svarte informantene på spørreskjemaet (nr. 2). Her ble de samme spørsmålene stilt til både bilistene og syklistene.
- Lydopptak og notater ble så brukt til å gjøre en forenklet transkribering/oppsummering av intervjuene. Dette ble i størst mulig grad gjort rett etter hvert intervju. Intervjuguiden ble brukt til å sammenstille det transkriberte intervjuet, for å systematisere og kategorisere.
- Svarene fra alle informantene samlet jeg i et skjema (Excel-ark) for å gjøre jobben med sammenligning og analyse enklere og mer oversiktlig.
- Spørreskjemaet (nr. 2) var tredelt, der første del er spørsmål var viktighetsgraden av ulike fysiske/økonomiske/helse-/miljømessige faktorer myndighetene og arbeidsgiver kunne bidra med, samt egennyttent informanten kunne få ved å sykle. Del to og tre gikk på fysisk tilrettelegging, der del to omhandlet viktighetsgraden av ulike fysiske forhold, mens del tre var prioritering av ulike sykkeltilbud på lengre transportetapper.
- Denne spørreundersøkelsen ble gjort blant et for lite utvalg til å kunne brukes til å generalisere. Det var heller ikke hensikten.

³⁷ Spørreskjema nr. 2: se vedlegg 3 (bilister) og 4 (syklistere).

- Svarene fra spørreskjema nr. 2 samlet jeg også i et skjema for å gjøre analysen og vurderingene mer oversiktlig.
- Sammenstillingen av informasjonen fra intervjuene og spørreundersøkelsen hadde også en funksjon i form av å sikre validitet og etterprøvbarhet. Ved gjennomgang av skjemaene brukte jeg ulike fargekoder for å synliggjøre likheter/ulikheter i svarene. Dette var illustrativt og gjorde også tolkingsjobben enklere. Ulike innspill fra informantene kom ikke alltid der jeg forventer (i forhold til intervjuguiden), derfor tok jeg i bruk søkefunksjonen i Excel flittig for å sjekke om relevant informasjon var framkommet i andre deler av intervjuet.
- Sammenstillingene av intervju og spørreskjema bidro i tillegg til å synliggjøre hvilke tema/spørsmål som var interessante å diskutere i fokusgruppeintervjuene.

I hele prosessen med forberedelse til og utførelse av intervjuene forsøkte jeg å ha Tillers utsagn i tankene: ”... spørsmålene er det som alltid må styre en forskende prosess. Gode svar er alltid avhengig av gode spørsmål. Har man svarene på forhånd uten å ha stilt spørsmålene, gjenstår det å vise at man hadde rett fra begynnelsen av. Et slikt utgangspunkt fører ikke til utvikling, men til det motsatte: innvikling. Utvikling krever at vi kan avvike innviklingen, og denne prosessen fordrer poengterte spørsmål og problemstillinger.” (Tiller, 2006: s. 11).

3.4.5 Gjennomgang av funn fra intervjuene med syklistere og bilister

Etter at alle dybdeintervjuene med Multiconsult-ansatte var gjennomført og transkribert, samt at resultatene fra det påfølgende spørreskjemaet var sammenstilt, gjennomgikk jeg alt som en helhet for å forsøke å trekke ut viktig informasjon. Her så jeg både etter faktorer som tydet på om det var mulig å generalisere (i en viss grad ut fra et begrenset antall deltakere), og om det eventuelt framkom uttalelser som var uventede eller hadde en annen vinkling enn ventet. Jeg ville finne ut om det var noen klare forskjeller mellom gruppene (syklistere vs. bilister), eller eventuelt svært ulike meninger innenfor samme gruppe.

3.4.6 Fokusgruppeintervju

I etterkant av dybdeintervjuene arrangerte jeg to fokusgruppeintervju³⁸ – et med syklistene og et med bilistene. Bakgrunnen for å arrangere fokusgruppeintervjuene, i tillegg til dybdeintervjuene, var å se om det kunne komme fram ytterligere informasjon i samspillet

³⁸ Intervjuguider for fokusgruppeintervju: se vedlegg 6 (bilister) og 7 (syklistere).

mellom flere deltakere/informanter. Fokusgruppeintervjuene ble delt inn i to: ett med syklister og ett med bilister, hvor informantene var de samme som i dybdeintervjuene.

Fokusgruppeintervjuene ga også mulighet til å få drøftet de deltema som informantene hadde ulike oppfatninger av. Ikke alle informantene hadde anledning til å delta på fokusgruppeintervjuene. Tre bilister og fire syklister deltok.

Gruppeintervjuene behandles og analyseres i sammenheng med dybdeintervjuene, og er med på å komplettere disse.

3.4.7 Gjennomgang av intervjuene med representanter for Statens vegvesen

Noen av spørsmålene til representantene for Statens vegvesen var rene faktaspørsmål som jeg mener det var greit at informantene fikk litt tid på å forberede seg på. Derfor fikk begge representantene for Statens vegvesen Region sør tilsendt intervjuguidene³⁹ på forhånd. På den måten hadde de anledning til å forberede seg. Jeg har ikke kontrollert om de også benyttet anledningen til å diskutere spørsmålene med andre. Jeg mener det har liten betydning for svarene, da jeg mener informantene har god kunnskap om og kapasitet til å gjøre seg opp egne uavhengige meninger om de spørsmålene som ble stilt. Dessuten var informasjonen jeg var ute etter fra Statens vegvesens representanter av en annen karakter enn for de andre.

Intervjuet med Lisa Garpe ble avholdt på hennes kontor i Stavanger, mens de to andre ble gjort over telefon. På samme måte som for dybdeintervjuene med de øvrige informantene ble det brukt en intervjuguide, og lydopptaker, samt notater. Notatene og lydopptakene brukes til en forenklet transkribering. Da det bare var tre informanter i denne delen av empiri-innsamlingen var det ikke behov for samme grad av sammenstilling som for de øvrige intervjuene. For å påse at jeg fikk med alt som var interessant, og for å kunne sammenligne svarene fra de tre, kopierte jeg den transkriberte teksten for hvert av temaene inn i analysen. Deretter redigerte jeg og trakk slutninger og sammenligninger. Slik sikret jeg en metodisk framgangsmåte som gav mest mulig reliable resultater/slutninger.

3.4.8 Gjennomgang av funn fra alle intervjuene

Det ble totalt gjennomført 17 intervjuer: 6 dybdeintervju av syklister og 6 av bilister, samt ett gruppeintervju av hver av de to gruppene (alle med representanter fra Multiconsult), i tillegg til tre intervjuer av representanter for Statens vegvesen. Etter å ha sett på og vurdert funnene

³⁹ Intervjuguider for intervju med representanter for Statens vegvesen: se vedlegg 8 for intervju med Lisa Garpe, og vedlegg 9 for intervju med Henrik Duus og Signe Gunn Myre.

fra de ulike gruppene og typene intervju, ser jeg dem samlet for å kunne vurdere om det er vesentlige likheter/ulikheter som kommer tydelig fram, både mellom syklist og bilist, men også mellom informantene fra Statens vegvesen og Multiconsult.

3.4.9 Rapportskrivning

Alle funnene skrives til slutt inn i rapporten og det trekkes linjer til teorien som er gjennomgått (i kapittel 2). Innspillene fra informantene beskrives samlet etter tema, relatert til teorien.

3.5 Begrensninger i metodikken

Det finnes en god del informasjon om hvilke faktorer som hemmer og fremmer sykling på jobbreiser bl.a. fra ulike kvantitativ studier. En del personer vil også si at svaret på problemstillingen er kjent allerede. Det er derfor særlig viktig å ikke gå i "fellen" og låse seg til disse oppfattelsene av hva som bidrar til å få folk til å sykle, men heller tvert i mot være åpen for alle de eventuelle, nye innspillene som kan komme. Intervjuguiden er til hjelp ved at man får en påminnelse om å stille de mer åpne spørsmålene: "*Har du noe annet du vil tilføye? ...*". Som intervjuer skal man være mest mulig objektiv, men fullstendig objektivitet er umulig å oppnå. Vi har alle våre fordommer og oppfatninger av hva som er riktig eller feil, rett eller galt, pent eller stygt, etisk eller uetisk osv. I løpet av intervjuene måtte jeg minne meg selv på at min oppfattelse av saken i utgangspunktet er "feil" til eventuelt det motsatte er bevist.

3.5.1 Hawthorne-effekten

Hawthorne-effekten har fått navnet fra en studie av forholdet mellom arbeidsmiljøet (lysstyrke) og graden av tretthet blant de ansatte Hawthorne-undersøkelsene, som ble utført i 1920 og 30-årene ved Western Electric Company i Hawthorne (Chicago). I Hawthorne-undersøkelsene ble bl.a. arbeidsmotivasjon og forholdet mellom individer og grupper vektlagt (Morgan, 1988: s 43). En av konklusjonene fra studien var at det inntreffer en endring (bedring) i prestasjon fordi folk vet at de blir observert, og at nesten uansett hvilken endring som innføres, vil en se en økning i produktivitet – men at den avtar igjen etter en stund. Teorien fra Hawthorne-undersøkelsene ble en "motpol" til de klassiske administrasjons-teoretikerne som hadde "regjert" fram til 1920-tallet.

All forskning (særlig dersom den innebærer intervju eller spørreskjema) har en viss grad av usikkerhet vedrørende resultatet i forhold til om det er forskningen i seg selv som utløser endringer i folks holdning/atferd. "*Hawthorne-effekt, samfunnsvitenskapelig betegnelse for*

effekten av ikke-forutsette, ikke-kontrollerte, ytre variable ved empiriske undersøkelser (eksperiment, intervju o.l.), også kalt kontroll-effekt; iblant uttrykt som «en effekt av undersøkelsen i seg selv»⁴⁰.

I min studie kan man ikke måle en eventuell endring som følge av intervju (og spørreskjema). Det kan vise seg at noen av bilistene begynner å sykle som følge av studien, at de får en kortvarig impuls/inspirasjon, til å begynne med noe (sykling) som de gjerne har tenkt på før. Det kan eventuelt også være at informantene er mer positive til sykling i intervjusammenheng, enn de ellers vil være. Det er ingen garanti for at de begynner å sykle dersom alle de innspillene og ønsker de ytrer blir innfridd. Dette er imidlertid en usikkerhet som behefter all forskning på menneskelig atferd.

3.6 Etiske betraktninger

Selv om temaet som her studeres ikke er blant det mest ”sensitive” har det vært viktig å ha fokus på etisk forsvarlig utførelse av empiri-innsamlingen. De som intervjues blir som nevnt anonymisert, bortsett fra de tre i Statens vegvesen. De har gitt sin godkjennelse til at jeg bruker deres faktiske navn og rolle. De fikk dessuten tilsendt de sitatene av det de sa i intervjuene som ble brukt i rapporten, for godkjenning.

4 EMPIRI (OG DRØFTING)

I dette kapittelet skal jeg presentere essensen av resultatene som framkom i studien min. Hovedfokus vil være resultatene fra intervjuene, men jeg vil supplere med interessante funn fra spørreundersøkelsene. Jeg velger å bruke en del sitater fra de informantene som sa i intervjuene. Dette fordi jeg mener det på en bra måte får fram meningene deres uten for mye omskrivning og egen tolkning fra min side. Dessuten kommer det tydelig fram hvilke deler av teksten som kommer direkte fra informantene, og hva som er mine formuleringer.

Målet med denne oppgaven har vært å se på hva som fremmer og hemmer valg av sykkel. Mer konkret har jeg valgt å se på arbeidsreisene til Forus/Lura og har derfor valgt å studere min egen bedrift – Multiconsult AS, som er lokalisert på Lura.

Intervjuguider og spørreskjema er vedlagt, se vedleggene 1 – 9.

⁴⁰ Kilde: <http://www.snl.no/Hawthorne-effekt>, 27.1.2010.

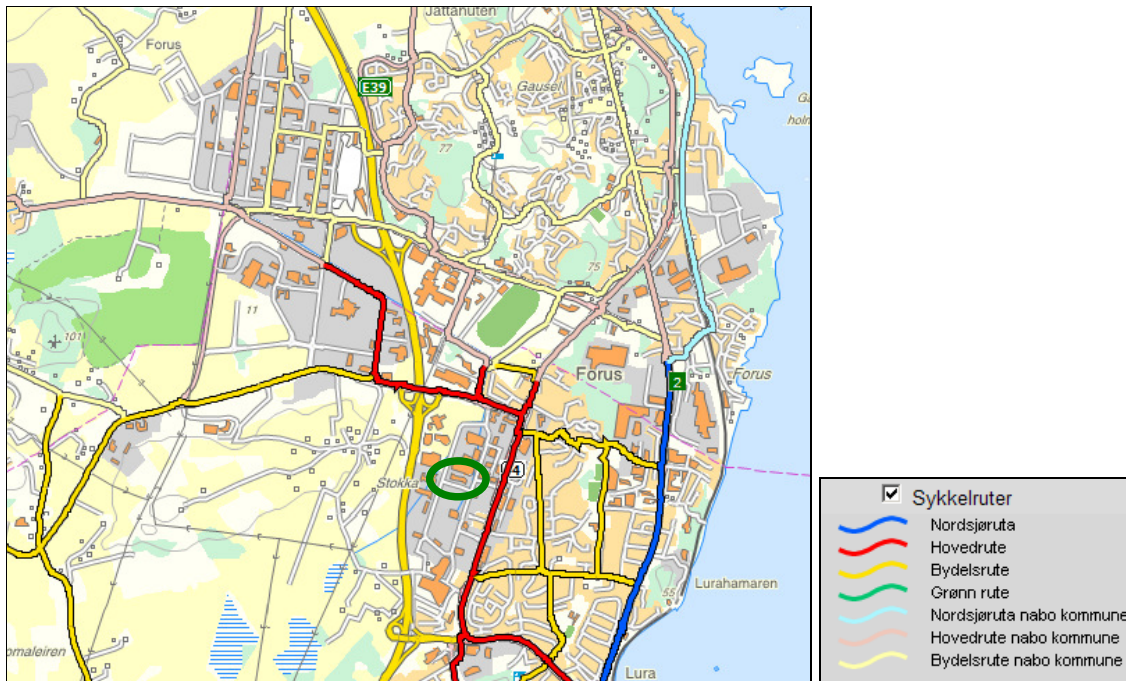
4.1 Innledende informasjon om informantene

Først en kort presentasjon av Multiconsult AS, som altså stiller med informantene - både syklistene og bilistene. Derfor innleder jeg empirikapittelet med en kort presentasjon, samt data fra den innledende surveyen/spørreundersøkelsen som ble foretatt blant alle ansatte. Jeg vil så gi en kort presentasjon av de tre informantene fra Statens vegvesen og deres roller, før jeg går i gang med å presentere funnene.

4.1.1 Kort presentasjon av Multiconsult AS

Multiconsult er et multifaglig, landsdekkende og internasjonalt ingeniør-selskap innen rådgivning og prosjektering. Arbeidsoppgavene medfører behov for utdanning på høyere nivå for de aller fleste ansatte, og man har derfor et høyere utdanningsnivå enn gjennomsnittlig for norske borgere, se figur 19. Dette bidrar igjen til et høyere lønnsnivå enn landsgjennomsnittet. Grunnen til at jeg nevner dette er at noen studier har vist at utdanningsnivået har påvirkning på f.eks. hvor opptatt man er av egen helse. Dersom det kan gjøres noen generaliseringer ut fra informasjonen jeg får i studien, må jeg derfor ta høyde for eventuell usikkerhet mht. at de ansatte i Multiconsult ikke har ”gjennomsnittlig” utdanning. Mange av de arbeidsplassintensive bedriftene på Forus/Lura vil imidlertid ha et utdanningsnivå omtrent på linje med det i Multiconsult. Det er derfor grunn til å anta at det vil være en god del likhetstrekk mellom Multiconsult og mange av de andre bedriftene i området.

Multiconsults hovedkontor ligger i Oslo, men bedriften har 19 kontorer i landet for øvrig og prosjektkontorer i en rekke land. Totalt har bedriften over 1000 ansatte hvorav ca. 100 er lokalisert på Lura i Sandnes (Stokkamyrveien 13).



Figur 16 Multiconsults lokaler på Lura (grønn oval). Kartutsnitt og tegnforklaring fra Sandnes kommunes interaktive sykkelkart, www.sandnes.kommune.no.

I all hovedsak utføres arbeidsoppgavene til de ansatte i Sandnes på egen kontorarbeidsplass på Lura. De fleste ansatte må ut av kontorene for å gå på møter, feltarbeid eller befaringer, men hyppigheten varierer avhengig av stilling og arbeidsoppgaver. Bedriften er for øvrig godt utstyrt med firmabiler (pool på 10 stk.) som kan brukes av alle.

Kjernerarbeidstiden er mellom kl. 09 og 15, men utover det er arbeidstiden fleksibel og styres i stor grad av de ansatte selv. I tillegg må arbeidstiden planlegges med hensyn til frister for leveranser, og møter med kunden. De aller fleste møtene skjer i Stavanger-regionen. De ansatte har varierende grad av reisevirksomhet utenfor fylkesgrensene (til nasjonale og internasjonale destinasjoner), men for de fleste er dette nokså begrenset. Den fleksible arbeidstiden gjør at de ansatte ikke blir "tvunget" til å kjøre til jobb i den travleste rushtiden, men det kan være andre faktorer som gjør at noen likevel kjører i den tiden (f.eks. levering av barn i barnehage).

De senere årene har bedriften ekspandert både som følge av nyansettelser og oppkjøp av andre firmaer for å komplettere fagfeltene. Dette førte til at Multiconsult i 2006 måtte flytte ut av tidligere lokaler, og ble samlokalisert på Lura. Før det satt en del av de ansatte i sentrumsnære lokaler i Saudagata 2 på Storhaug i Stavanger sentrum.

Av de ca. 100 ansatte bor ca. 90 prosent i en av de fire Nord-Jæren-kommunene⁴¹. Ellers bor de med lengst reisevei (dagpendling) i Egersund i sør, Strand og Dirdal i øst og Skudesneshavn i nord. Det er en overvekt av menn som jobber på Lura: 69 prosent menn og 31 prosent kvinner.

Bedriften leier lokaler i Luramyrgården. Her er det tilstrekkelig med parkering for biler og sykler inne på eiendommen (i forhold til dages behov). Sykkelparkeringsplassene er plassert ved inngangene, og det finnes en innendørs (låst) parkering hvor det også er mulighet for å spyle av sykkelen utenfor parkeringsrommet. Sykkelparkeringsplassene kan bli i overkant fulle på sommerstid. Det finnes to garderober for både menn og damer, med garderobeskap, dusj og tørkeskap.

Bedriften har en avtale med sykkelforretningen Bike Brothers og alle ansatte får e-post om gode tilbud og spesialtilbud herfra flere ganger i året.

Det er ca. 200/400 m fra kontorene til de to nærmeste stoppene på busstraseene, hvor det går vanlige rutebusser og ekspressruter. I Luramyrveien (200 m) går en ordinær rutebuss mellom Stavanger og Sandnes sentrum, og ni ekspressruter i rushtiden til flere av bydelene i både Stavanger og Sandnes. I Forussletta (400 m) går det to vanlige bussruter, en regional rute fra Stavanger til Egersund, og en ekspressrute som går E39 fra Stavanger, til Hove i Sandnes.

Bedriften deltar, og oppfordrer til deltakelse, på Sykle-til-jobben-aksjonen og Nordsjørittet, og har bl.a. vunnet Sykle-til-jobben i Rogaland de siste to årene. De som deltar blir sponset med deltakeravgiften og reduserte priser på treningstøy.

Multiconsult har en aktiv syklist i norgeseliten. Han har også arrangert samlinger for alle interesserte særlig i forkant av Nordsjørittet (NSR). Som jeg kommer tilbake til kan dette ha betydning for folks motivasjon – både samlingene, oppkjøringen og deltakelsen på NSR.

Alt i alt må det sies at mye er lagt til rette for at de ansatte i Multiconsult kan velge sykkel på jobbreisen, men her er altså også godt tilrettelagt for bil.

4.1.2 Noen funn fra innledende kartlegging i Multiconsult

Her vil jeg gå gjennom noen av de funnene som kom fram i den innledende spørreundersøkelsen. Denne ble utført ved at et spørreskjema (se vedlegg 1) ble sendt på e-post til alle

⁴¹ Kommunene Randaberg, Sandnes, Sola og Stavanger.

ansatte på Sandnes-kontoret (100 ansatte) – 58 svar kom inn. Dette gav altså en svarprosent på 58, som må ansees å være bra og gi et representativt bilde av de ansatte i Multiconsult. Det gir imidlertid ikke nødvendigvis et representativt bilde av ansatte på Forus/Lura generelt.

Første delkapittel beskriver litt av faktaspørsmålene som ble svart på, mens andre del er informantenes meninger om hvor viktige ulike faktorer er for om de sykler eller ikke.

4.1.2.1 Fakta

Fra spørreundersøkelsen kom det fram at av de 58 som svarte var det 36 personer som først og fremst definerte seg som bilist⁴² på jobbreiser, 15 som syklist⁴³ og syv som annet (dvs. fotgjenger eller kollektivbruker). Altså er ca. 62 prosent først og fremst bilister, ca. 26 prosent syklist og ca. 12 prosent andre typer trafikanter.

Fordelingen mellom aldersgruppene var nokså jevn for syklistene men med noen færre i gruppen over 60 år. Blant bilistene viste det seg at det var en forholdsvis stor andel som var i aldersgruppene 30–39 år. Av bilistene var 64 % under 40 og 36 % over 40 år, men blant syklistene var det 40 % under og 60 % over 40 år. Se figur 17. Altså er det ikke slik at folk blir mer ”bedagelige” dess eldre de blir, snarere tvert i mot. At det er en større andel av syklist i de høyere årsklassene kan antakelig komme av at man etter hvert kommer i en alder der man merker at man må gjøre enn større innsats enn før for å vedlikeholde helsen.

	20–29	30–39	40–49	50–59	60+
Bilister	22 %	42 %	11 %	8 %	17 %
Syklist	13 %	27 %	27 %	27 %	6 %

Figur 17 Prosentvis fordeling på aldersgrupper for syklist og bilister.

Fordelingen på kjønn blant alle som svarte på den innledende spørreundersøkelsen var: kvinner = 29 %, menn = 71 %. Blant syklistene var det kun en kvinne (7 %). Se figuren under. Dette er bra i samsvar med faktisk fordeling (kvinner = 31 % og menn = 69 %).

	Kvinner	Menn
Bilister	36 %	64 %
Syklist	7 %	93 %
Alle	29 %	71 %

Figur 18 Prosentvis fordeling mellom kvinner og menn, for syklist, bilister og samlet.

Som nevnt i presentasjonen av Multiconsult er det, sammenlignet med landsgjennomsnittet, en svært høy andel i Multiconsult som har høyere utdanning, over 90 prosent (se figur 19).

⁴² Her er ”bilist” definert som de som sier de først og fremst kjører bil til/fra jobb sommer og vinter.

⁴³ Her er ”syklist” definert som de som sier de først og fremst sykler til/fra jobb sommer og eventuelt vinter.

	Multiconsult AS	Gjennomsnitt på landsbasis
Grunnskole	1,7 %	29,9 %
Videregående skole	6,9 %	43,3 %
Høgskole/universitet	91,4 %	26,7 %

Figur 19 Prosentvis fordeling på utdanningsnivå. Tall for Multiconsult er hentet fra innledende spørreundersøkelse. Landsgjennomsnitt hentet fra Statistisk sentralbyrå (www.ssb.no).

Det er en vesentlig større andel av bilistene enn syklistene som har mindre enn 5 km, og en litt større andel av syklistene enn av bilistene som har en avstand på over 15 km. Blant bilistene er fordelingen på omtrent halvparten mellom 0 og 10 km og resten over 10 km, mens av syklistene har 60 % mellom 0 og 10 km.

	0 -5 km	5,1 – 10 km	10,1 – 15 km	15 + km
Annet (buss/gange)	57,1 %	14,3 %	0 %	28,6 %
Bilister	33,3 %	13,9 %	27,8 %	25,0 %
Syklister	13,3 %	46,7 %	13,3 %	26,7 %

Figur 20 Prosentvis fordeling av forholdet mellom reisemiddel og avstand mellom hjem/jobb.

Til tross for det store fokuset som til tider er på kapasitetsproblemene på veisystemet på Forus/Lura, har forholdsvis få ansatte et stort problem med køkjøring. Riktignok oppgir ca. 57 prosent at de står i kø til og/eller fra jobb, men forsinkelsen er i gjennomsnitt på $< 0,5^{44}$ min/km for alle bilistene, som er noe lavere enn i f.eks. Bergen: $> 0,6$ og Oslo: $> 0,7$, (estimert ut fra et utvalg tall/tabeller hentet fra Vingan m.fl. i TØI-rapport 895/2007 og Jean-Hansen m.fl. i TØI-rapport 1026/2009).

Alle som svarte på spørreskjemaet har sertifikat for personbil, men ca. 28 % av bilistene oppgir at de ikke har tilgang på sykkel og 33 % av syklistene har ikke tilgang på bil, som de kan bruke på jobbreiser. Ca. 29 % av bilistene og 19 % av syklistene har ansvar for levering/henting av barn.

Omtrent halvparten av både syklistene og bilistene anser seg å være i middels god fysisk form, men av syklistene er det en forholdsvis liten andel som mener de er i dårlig form og en tilsvarende større andel i god form. Vedrørende Helsedirektoratets anbefaling om å være fysisk aktiv i gjennomsnitt 30 minutter per dag, sier omtrent like mange syklistene (69 %) som bilister (66 %) at de oppfyller denne anbefalingen (se figur under).

⁴⁴ Dette reduseres til ca. 0,4 dersom man tar ut én person som hadde svært høy min/km-ratio (3,3)

	Dårlig	Middels	God	30 min. pr. dag
Syklister	6 %	56 %	38 %	69 %
Bilister	25 %	50 %	25 %	66 %

Figur 21 Oppgitt grad av fysisk form, og andel som sier de er fysisk aktive i gjennomsnitt 30 minutter per dag. Prosentvis fordeling innen for gruppene syklister/bilister.

Deltakelse på Sykle-til-jobben-aksjonen og/eller Nordsjørippet kan vise seg å være av betydning for om man sykler ellers også. Derfor ble det i spørreundersøkelsen stilt noen spørsmål vedrørende dette. Resultatet viste at 80 % av syklistene har deltatt på STJ og/eller Nordsjørippet. Blant bilistene var andelen vesentlig lavere (se figur 22), men ca. en tredjedel av dem deltar også på STJ (ikke alle hadde sykling som aktivitet i STJ-aksjonen).

	Sykle til jobben (STJ)	Nordsjørippet (NSR)
Syklister	80 %	80 %
Bilister	31 %	17 %

Figur 22 Prosentandel som har deltatt på STJ og NSR.

I den neste delen av spørreskjemaet ble syklistene spurt om hva som er avgjørende for at de velger å sykle, og hvor viktige ulike faktorer er mht. dette valget. Bilistene ble stilt spørsmål om hva som er avgjørende for at de velger å ikke sykle. I de neste tre delkapitlene presenteres noen av funnene:

4.1.2.2 Tid er viktig for alle

De tre meste nevnte grunnene for bilistenes valg av reisemiddel var tid, fleksibilitet og komfort. For eksempel oppgir 69 % av bilistene at ”*det tar for lang tid å sykle*” er en viktig/svært viktig faktor for ikke å velge sykkel. For syklistene er det helse, miljø og tid som er blant de viktigste faktorene for valg av reisemiddel. Tidsaspektet kan være avhengig av hvor man bor og når man kjører eller sykler til/fra jobb (avstand og ev. køproblematikk).

88 % sier at det er viktig/svært viktig at tidsbruken med å sykle er akseptabel. Avstand mellom hjem og jobb vil naturlig nok være en faktor som er av betydning, ikke minst fordi den er avgjørende for hvor mye tid som går med til transporten. Man ser likevel at definisjonen på akseptabel avstand kan være noe ulik, og at avstand bare er en av flere faktorer som spiller inn for tidsbruken. Ut fra denne innledende spørreundersøkelsen var det få direkte kommentarer mht. til at avstand var en viktig faktor, og faktaspørsmålene om avstanden mellom hjem og jobb viste jo faktisk at en tredjedel av bilistene hadde under 5 km, og en fjerdedel av syklistene hadde mer enn 15 km avstand mellom hjem og jobb. Avstand

kan dessuten ha betydning på ulike måter. Det viser to av kommentarene fra bilister som ble gitt i spørreskjemaet: Mann 37 år: ”Generelt når jeg bor 50 km i fra jobben vil det ta litt for lang tid å sykle”, og mann 29 år: ”Jeg gidder ikke å sykle pga. at det er for kort avstand. Det betyr at jeg ikke gidder å skifte til treningstøy og ender opp med å ødelegge mine vanlige klær. Hadde det vært lenger til jobben så hadde jeg syklet og tatt det som trening”. Dette indikerer at avstand har betydning mht. den tiden det faktisk tar å sykle den gitte avstanden (selv transportetappen), men også hvor stor del av den totale tiden som vil gå med til annet enn selve transporten (dusjing, skifting mm).

Kun tre bilister (ingen syklistere) nevner vane som en viktig faktor.

4.1.2.3 Bilistene kjører fordi det er lett og gratis å parkere.

Drøyt 80 % av bilistene sier det er en viktig/svært viktig faktor at det er lett og gratis å parkere bilen og at det er gratis å parkere. Fasilitetene på arbeidsplassen i Luramyrgården er ansett for å være svært bra. Sykkelparkering og garderobe m.m. er dermed ikke en viktig faktor for at bilistene ikke velger å sykle – kun en person svarte at dette var en viktig faktor for at vedkommende ikke syklet. Resten svarte at det var ikke viktig / litt viktig. Topografi, sykkeltilbud mellom hjem og jobb og vedlikeholdet av dette blir av 80 – 90 % ansett som ikke viktig / litt viktig faktor for å velge bort sykkelen.

4.1.2.4 Syklistene får en god start på dagen

Ca. 94 % av syklistene sier at det å få en god start på dagen er en viktig/svært viktig faktor for å sykle. Likeledes svarer 70 - 80 % at det er viktig/svært viktig for treningen og mosjonens skyld. 87 % sier at miljøaspektet er en viktig/svært viktig faktor. Andre faktorer som mange setter høyt på viktighetsgraden, som medvirkende faktor for å sykle er: fasiliteter på jobb, at man ikke har behov for bil i jobben og at det er økonomisk gunstig å sykle. Tilrettelegging med sykkelparkering og garderober kommer fram som en viktig faktor for at syklistene faktisk sykler.

4.1.3 Utvalg av informanter i Multiconsult AS

Informasjon fra den innledende spørreundersøkelsen ble brukt til å plukke ut informanter for dybdeintervju. Informasjonen jeg fikk var også med på å gi meg tips om hva jeg burde spørre om i intervjuene. Se figur 23 for en oversikt over deltakerne med en kortfattet beskrivelse av kriterier for at de ble valgt.

Navn	Kjønn	Aldersgr	Transport	Km	Frakting av barn	
Anita	Kvinne	30-39	Bil	10	Nei	Kjønn: 6 kvinner og 6 menn Alder: 2 i aldersgruppen 20-29, 5 i 30-39, 3 i 40-49 og 2 i 50-59 (de to eldste var syklister). Transportmiddel: 6 bilister og 6 syklister (kun en kvinnelig syklist. Dette fordi kun en kvinne svarte at hun syklet). Avstand mellom hjem og jobb: 2 stk. hadde mellom 0 og 5 km, 4 mellom 5 og 10, 4 mellom 10 og 15, og to mellom 15 og 20 (de to som hadde lengst avstand sykler). Frakting av barn: 6 frakter ikke barn, og 4 frakter barn (to syklister og to bilister frakter).
Ida	Kvinne	30-39	Bil	7	Nei	
Karin	Kvinne	20-29	Bil	3	Nei	
Bernt	Mann	30-39	Bil	9	Ja	
Cato	Mann	30-39	Bil	3	Ja	
Dan	Mann	40-49	Bil	12	Nei	
Hilde	Kvinne	50-59	Sykkel	6	Nei	
Egil	Mann	30-39	Sykkel	17	Ja	
Finn	Mann	40-49	Sykkel	17	Nei	
Geir	Mann	40-49	Sykkel	10	Ja	
Leif	Mann	20-29	Sykkel	11	Nei	
Jan	Mann	50-59	Sykkel	7	Nei	

Figur 23 Oversikt over informantene i Multiconsult AS, inkl. nøkkelinformasjon.

4.1.4 Representantene fra Statens vegvesen

Statens vegvesen er pålagt fra Samferdselsdepartementet å tilrettelegge for, og oppfordre til sykling, og har dette som en sentral arbeidsoppgave (ref. også NTP). Det skal de gjøre både for jobbreiser, fritidsreiser og feriersykling. Det er f.eks. nedfelt i NTP at man skal ha en sykkelandel på 8 % i gjennomsnitt, og at i byene skal den doubles. Hva mener mine informanter fra Statens vegvesen er de viktige faktorene som hemmer og fremmer sykling, og hva kan Statens vegvesen bidra med? For å finne ut mer om dette har jeg intervjuet tre representanter for Statens vegvesen.

De jeg har intervjuet er Lisa Garpe fra region vest i Stavanger, samt Henrik Duus og Signe Gunn Myre fra region sør i Arendal. De to sistnevnte ble intervjuet over telefon. Lisa Garpe er prosjektleder for bl.a. planleggingen av sykkelstamveien. Henrik Duus er sykkelkoordinator i region sør, og Signe Gunn Myre er kommunikasjonsrådgiver (i region sør) med et særskilt ansvar for regionens sykkelsatsing: Sykkelglede.

De tre informantene jeg har intervjuet jobber i stor grad med sykkelrelaterte oppgaver og er sannsynligvis blant ildsjelene når det gjelder tilrettelegging for sykling. Det er ikke gitt (eller sannsynlig) at deres tilbakemeldinger er representative for størsteparten av de ansatte i Statens vegvesen. Jeg vil anta at mange fortsatt har det i ”ryggraden” at de skal planlegge bilveier,

selv om de som etat er pålagt å fokusere mer enn før på miljøvennlige transportformer. Informasjonen fra representantene fra Statens vegvesen som framkommer i dette kapittelet må derfor sees i lys av rollen de har i sykkelsatsingen.

4.2 Holdning og atferd

Fra teorien så vi at det oftest er en tett sammenheng mellom holdning og atferd. Når myndighetene ønsker at flere skal begynne å sykle f.eks. til jobb, er det en atferdsendring de er ute etter. Men det er sannsynlig at det også må en holdningsendring til før en atferdsendring inntreffer. Da holdninger kan være avgjørende for hvordan vi handler, kan dette vise seg å være en viktig faktor som enten kan hemme eller fremme sykling på reiser til og fra jobb. Sammenhengen mellom holdning og atferd må man også vite mer om når man setter i gang kampanjer for å endre folks atferd eller holdning.

Som vi har sett i teorikapittelet kan sammenhengen mellom holdning og atferd forklares på ulike og tildels motstridende måter. Forenklet sagt: holdningen kan påvirke handlingen, eller handlingen kan påvirke holdningen. Da jeg begynte med intervjuene antok jeg at bilistene aldri eller svært sjelden syklet til jobb. Dette viste seg å ikke stemme helt. Fem av de seks bilistene har prøvd å sykle til jobb og nummer seks har syklet en del, men til andre ærend/formål enn jobbreiser. Ergo har jeg så langt ikke funnet tegn som underbygger teorien om at handling påvirker holdning, i den forstand at når man har syklet (handling) blir man mer positivt innstilt (holdning) og fortsetter å sykle. Syklistenes holdning til det å sykle er gjennomgående positiv, men det er vanskelig å si om den positive holdningen kommer av at de sykler, eller om de sykler fordi de er positivt innstilt.

4.2.1 Bilistene sykler og syklistene kjører

Som nevnt over er det ikke slik at bilistene aldri sykler. Av de seks bilistene som ble intervjuet er det tre som har prøvd å sykle til jobb noen få ganger, to sykler en god del om sommeren. Kun en har ikke prøvd å sykle til/fra jobb, men sykler en del ellers. For bilistene stemmer det altså ikke at de har en holdning til det å sykle uten å ha prøvd det, slik som nevnt som en mulighet i teorien (se siste avsnitt i delkapittel 2.1.1).

Blant de seks syklistene er det fem som bruker bil 1-3 ganger i uken, mens Jan sier: ” *Jeg har gjort et valg så jeg sykler alltid – året rundt*”. Halvparten sykler sommer og vinter, mens den andre halvparten sykler sommer og bruker bil om vinteren. Syklistene velger ofte å kjøre hvis de har andre tilleggsformål med turen: ærend før eller etter jobb, både levering og henting av

barna på samme dag (i motsetning til at ektefellen henter eller leverer). For eksempel sier Finn: *”Jeg kjører stort sett på onsdager, da har jeg ”hviledag” pga. at det er så lang sykkelavstand at det blir vel slitsomt å sykle hver dag. Jeg forsøker å legge andre ærend eller frakt av store, tunge ting til den dagen”*.

Men kan en si at det er handlingen som påvirker holdningen eller omvendt? Bilistene sier, alle som en, at dersom de skulle brukt et annet transportmiddel på jobbreiser, så velger de sykkel. De gir også inntrykk av å være veldig motiverte for å sykle. Holdningen generelt til å sykle er positiv, men de har også en holdning/mening om at det tar mye tid å sykle, at det er ekstra strevsomt fordi man må dusje når man kommer fram, og de som skal levere/hente barn synes dette er tungvindt dersom de skal sykle til jobb. Bilistene som har prøvd å sykle til jobb har, på samme måte som syklistene, gjort seg gode og dårlige erfaringer. Hvor gode eller dårlige erfaringer de har gjort seg avhenger i stor grad av hvor de sykler: hvilket sykkeltilbud de har og hvor stor grad av konflikt de opplever med andre trafikanter. Det er vanskelig å konkludere helt bastant på om holdning påvirker handling, eller omvendt, eller om det ikke er noen sammenheng mellom de to. For å få svar på dette må man nok gå atskillig grundigere inn på akkurat denne faktoren. Det blir for omfattende i min oppgave, som tar for seg en mengde faktorer som påvirker reisevanene våre. I delkapittel 4.2.3 kommer jeg litt inn på dette igjen.

4.2.2 Sykling er gøy!

Overskriften gjenspeiler ikke helt hva som er kommet direkte fram i intervjuene, det er bare én syklist som spesifikt nevner at en av de viktige grunnene for at han sykler er fordi han synes det er kjekt. Men mitt inntrykk etter å ha intervjuet spesielt syklistene, men også i noen grad bilistene, er at de positive effektene de får ved å sykle gjør at de opplever sykling som en transportform som gir dem mye mer enn bare å ta dem fra A til B. De blir glad og fornøyde av å sykle – det er gøy!

Jeg stilte spørsmålet ”Hva er positivt med å sykle særlig på vei mellom hjem og jobb?” Her er et par eksempler som viser at syklistene synes det er gøy å sykle. Leif svarer: *”Gratis trim. Slipper å stå i kø – hvis jeg kjører kl. 8 tar det like lang tid med bil som sykkel. Jeg får en frisk start på dagen. Synes dessuten det er kjekt å sykle, og det er eneste sport jeg driver med”*. Mens Hilde sier: *”Jeg får trening og frisk luft. På hjemvei sykler jeg gjerne andre/lengre veier hvis det er fint vær, og får nye opplevelser”*.

Det ser altså ut til at en positiv holdning til sykling forsterker den gode opplevelsen man får ved å sykle, og den er således med på å fremme fortsatt sykling. Jeg skal komme litt tilbake til dette i kapittelet om motivasjon, men å fokusere på at ”sykling er gøy” - altså en positiv innfallsvinkel - kan være en suksessfull måte å få flere til å bytte bilen ut med sykkelen.

4.2.3 Syklistene bruker et par uker på å komme i ”seget”

Uten å få direkte spørsmål om det, er det flere av syklistene som nevner at når de har vært borte fra sykling en stund (f.eks. om vinteren) tar det som oftest et par uker for å komme skikkelig i gang, og synes det er lett og gøy. De bruker litt tid på å komme i form igjen, men av like stor betydning er det å komme inn i ”rytmen” og huske hvordan man skal sykle for ikke å bli for sliten for fort. De har litt av den samme følelsen som de som ikke sykler gjerne får når de starter opp, at det er litt ”pes” – det er ikke like gøy å starte dagen med en fysisk ”utskeielse”. Men den erfaringen syklistene har, som kanskje de fleste bilistene mangler, er at når de bare kommer over den første bøygen så vet de at syklingen gir dem overskudd og er gøy. Som Egil sier: *”Det kan være pyton å sykle de første gangene, men etter et par uker er det ikke lenger noe stress”*. Men det er også to av bilistene som sykler såpass mye om sommeren at de vil ha oppdaget det samme som syklistene i så måte, uten at det fører til at de sykler ellers. For dem må det være andre faktorer som veier tyngre.

Men her har vi i alle fall sett at kunnskap og erfaring kan ha betydning for folks holdning: syklistene vet at hvis de bare ”holder ut” de første dagene/ukene så blir det gøy å sykle igjen. Dette underbygger i noen grad teorien som ble framsatt av Simonsen (se 2.1.2.5) som sier at for å ”forsvare” sin handling skaffer man seg en holdning, og for å kunne ”forsvare” holdningen trenger man kunnskap og søker derfor etter informasjon. Mine informanter har skaffet seg kunnskap via erfaring mer enn å ha søkt informasjon, men ”syklusen” blir ellers omtrent slik Simonsen beskriver. Som figuren på neste side illustrerer kan veien virke litt ”humpete” til å begynne med, før man har ”løst koden” og kommet i gang.



Figur 24 (Illustrasjon hentet fra Preben Lindøes forelesning om aksjonsforskning i faget Kvalitative metoder, november 2008).

4.2.4 Endring av atferd krever mye mer enn fysisk tilrettelegging

Alle de tre informantene i Statens vegvesen er inne på at grunnen til at mange ikke sykler, er mangfoldig. Det er ikke én grunn som utpeker seg spesielt. Signe Gunn Myre holder på å skrive en oppgave (på BI) som tar utgangspunkt i en modell som er utviklet av Icek Ajzen (TPB-modellen). Hun sier at TPB-modellen er den mest anerkjente modellen for å forstå menneskers valg, og blir brukt mye politisk. Svært forenklet forklart går denne ut på at for å endre folks atferd betyr fysisk tilrettelegging ca. 20 %, mens de resterende 80 % vil være pga. ulike årsaker, bl.a. egen motivasjon og holdning, sosialt press (dvs. andre folks krav/ønsker), myter og kunnskapsmangel. Altså kan 20 % ”fikses” med fysisk tilrettelegging og 80 % må ”fikses” ved hjelp av kommunikasjon for å bygge kunnskap. Signe Gunn Myre har tro på at denne modellen stemmer godt i forhold til endring av folks reisevaner. Hun antar derfor at ”... ca. 20 % av årsakene for at folk ikke sykler vil være på grunn av manglende, tungvindt eller dårlig fysisk tilrettelegging... De resterende 80 % av årsakene vil være av ulike grunner, bl.a. kunnskapsmangel: at folk ikke kjenner til mulighetene/fordelene. Kanskje de tror det er tyngre, lengre, eller vanskeligere enn det egentlig er. De tror kanskje ikke de er i god nok fysisk form – veldig mange ting som kan virke små...”. I de 80 % ”andre årsaker” ligger også faktoren opplevd sosialt press ”... for eksempel et barn som ønsker du skal kjøre det til

fritidsaktiviteter”. Henrik Duus er også inne på viktigheten av sosialt press: *”Venner eller kollegaer drar med andre – det tror jeg er ganske viktig”*. Teorien om at fordelingen mellom fysisk tilrettelegging og ”andre årsaker” er 20 – 80, undersøker jeg ikke videre. Men funnene mine viser at fysisk tilrettelegging bare er en av veldig mange faktorer som hemmer eller fremmer sykling.

Lisa Garpe antar at de fleste velger bil framfor sykkel først og fremst fordi det er bekvemt. *”Man liker å kjøre bil og dessuten får man en mer fleksibel og fri dag til andre ærend ol. Ellers vil det være mange ulike forklaringer for den enkelte, som at man har for lang vei, blir svett, dårlige sykkelveier, for lite sykkelparkering og andre slike konkrete momenter”*.

Informantene fra Statens vegvesen er samstemte i at for å få folk til å begynne å sykle nytter det ikke å tro at man kan bygge flere og bedre sykkelveier så løser det seg av seg selv. Fysisk tilrettelegging må til, men ikke det alene. Lisa Garpes kommentar om at mange kjører bil fordi det er bekvemt kan stemme med funn vist i teorikapittelet om PES-kampanjen og Jeg-kjører-grønt-kampanjen. Men disse viste at den holdningen hadde deltakerne før de deltok i kampanjen. Når de hadde forsøkt å sykle en periode fant de ut at det var enklere (ikke så ukomfortabelt) å sykle enn de i utgangspunktet antok. Dette stemmer overens med syklistenes tilbakemeldinger i intervjuene - det blir behagelig å sykle når man er kommet i ”seget” og i form.

4.3 Motivasjon og kampanjer

En faktor som har betydning når atferd skal endres er at man er motivert for endringen. Særlig hvis endringen skal vedvare. Når atferdsendring er et ønske fra myndighetene må de gjøre en innsats for å motivere befolkningen. Dette skjer gjerne i form av diverse kampanjer. I teorikapittelet viste jeg at det til en viss grad ser ut til at kampanjer som inviterer til handling har bedre effekt på endring av folks atferd, enn kampanjer som går på å gi informasjon for så eventuelt å endre folks holdning. Men det har også kommet fram at å endre en vane er en lang prosess som krever både motivasjon, informasjon og vilje. Dette kan bety at holdningskampanjer likevel har en effekt, men at effekten er mer langsiktig og går på å sette i gang en endringsprosess. Man oppnår gjerne ikke den mer kortsiktige effekten av endret holdning, for så umiddelbart å oppnå endret atferd. Dette har jeg ikke mulighet til å finne ut av i denne studien. Det må eventuelt en egen og langvarig studie til for å kunne evaluere holdningskampanjer i så henseende. Jeg skal derimot se litt nærmere på hva informantene mener er viktig for at de skal bli motivert til å sykle.

Ett interessant innspill mht. dette kom fra en av informantene (syklist) i forbindelse med spørsmål om han tror at informasjonskampanjer for å opplyse om helsefare/-gevinst har noen betydning for folk flest sin atferd. Leif svarer: ” *Nei. Det er ikke så farlig å ikke sykle, som f.eks. å røyke – det gir ikke lungekreft e.l. Du dør ikke 10 år før hvis du ikke sykler til jobben. Helsen blir ikke forringet av ikke å sykle, men kan bli forbedret (bedre livskvalitet) av å sykle*”.

Et annet moment som også kom fram i teorien var at personlig påvirkning/invitasjon var viktig for å lykkes med en kampanje. Ingen av informantene nevner dette som en faktor som har bidratt, men det er heller ikke noen som kan huske å ha fått en personlig invitasjon deltakelse i kampanjer. Men på den andre siden, selv om f.eks. STJ er en nasjonal aksjon og NSR er en regional konkurranse, så får vi i Multiconsult en ”personlig invitasjon” ved at en av kollegaene sender ut e-post med informasjon og oppfordring til deltakelse. Mine informaners tilbakemeldinger tyder på at ”invitasjon” til å delta aktivt er virkningsfullt. Dette samsvarer med funnene fra PES og Jeg-kjører-grønt som ble presentert i teorikapittelet. Et eksempel på en uttalelse som underbygger dette kommer fra Hilde, som nevner at: ” *STJ og ”å gå rundt jorden for ett eller annet” kan jeg lett hive meg på*”.

Alt i alt tolker jeg det slik at holdningskampanjer ikke har den store innvirkningen på kort sikt. De registreres gjerne uten at de er en medvirkende faktor for å endre atferd. En kampanje som oppfordrer til handling kan derimot være av betydning. Handlingskampanjer er mer konkrete og gir en mulighet for nye opplevelser som, hvis de oppleves som positive, kan medføre et ønske om varing endring av atferd.

4.3.1 Kampanjer må fokusere på helse

Av de kampanjene som har blitt utført i riksdekkende media de siste årene, er det de som går på informasjon om liv og helse informantene husker. Kampanjer vedrørende røyking, sikkerhetsbelte, fart, refleks, røykvarslere og fjellvettregler er eksempler som blir nevnt.

Alle informantene mener helse er en viktig motivasjonsfaktor for å sykle. Særlig bilistene er bastante i sine svar og mener helsen er den aller viktigste motivasjonsfaktoren. På spørsmålet om hva en sykkelkampanje bør fokusere på for å få informanten eller andre til å begynne å sykle svarer alle – både syklistene og bilistene – helse og helsegevinsten. Et eksempel på uttalelse der dette blir uttrykt kommer fra Egil: ” *Helse! Det er viktig å satse på positiv vinkling – ikke ”skrekk*”. *De må legge vekt på det helsefremmende. Det må være noe i det for*

den det skal treffe for at det skal føre til endring. Det skal bare to uker fra man begynner til man merker skikkelig forskjell i formen når man sykler. Sånne ting bør man fokusere på". Det er flere av informantene som mener at man bør ha den positive vinklingen på kampanjer for at man skal oppnå resultat. Men det er også et par som sier de er blitt sterkest påvirket av kampanjer som har hatt en sjokkeffekt. F.eks. svarer Karin følgende på spørsmål om hva som virket overbevisende på henne: *"Sjokk-effekten - når man ser hva som kan skje. Så f.eks. en kampanje med en handikappet gutt som satt i en dusj – slike ting påvirker meg. Det får meg til å skjønne at slikt kan skje"*. Jeg vil anta at "sjokk-effekten" vil være av mindre betydning for en sykkelkampanje, enn for kampanjer som omhandler risiko for liv og helse.

Bilistene mener helt klart at de blir påvirket av kampanjer, men er litt mer usikre på om de blir påvirket i så stor grad at de faktisk endrer atferd pga. en kampanje. De er mer opptatte av at kampanjene medfører at de blir mer bevisste og oppmerksomme på at det finnes alternativer. Dan sier i den forbindelsen: *"Kampanjene får meg til å tenke gjennom det jeg gjør, selv om de ikke får meg til å endre atferd. Har for eksempel sykkel som et alternativ i "bakhodet", det ville jeg kanskje ikke hatt om det ikke hadde vært så mye fokus på det"*. Av syklistene sier alle at de blir påvirket, men i mindre/varierende grad. Finn sier f.eks. at *"Ja, vil jeg tro enten bevisst eller ubevisst blir påvirket. Det blir som med reklame"*.

Mine informanters tilbakemeldinger underbygger helt klart de resultatene som ble presentert fra flere av kampanjene (f.eks. PES, STJ og Jeg-kjører-grønt). De er opptatte av helsen sin og vet at de må gjøre en innsats for å holde den ved like eller bedre den. Dette er med på å motivere syklistene til å sykle, og bilistene mener helsen er den aller største motivasjonsfaktoren for å begynne å sykle. 40-årsundersøkelsen som viste at kunnskap om egen helserisiko ikke bidro til atferdsendring kan bare i en liten grad sies å bli underbygget av at bilistene velger bort det meste helsebringende transportmiddelet. Å sykle til jobb er tross alt bare en av veldig mange måter å holde seg i form på.

4.3.2 Arbeidsgiver kan også bidra

I den innledende spørreundersøkelsen kom det fram at fysiske fasiliteter på arbeidsplassen er viktig for at syklistene sykler til jobb. Svarene viste også at hos Multiconsult er det lite eller ingenting å klage på i så måte. Men arbeidsgiver kan også bidra på andre vis enn fysisk tilrettelegging. Her følger noen innspill og tanker om dette fra informantene.

Ett spørsmål som ble stilt var om Multiconsult burde satse på bedriftsinterne sykkelkampanjer. Syklistene er generelt positive til dette, mens fire av bilistene synes det er nok som det er. Av de bilistene som hadde innspill til hva de kunne ønsket fra arbeidsgiver, mener for eksempel Karin at man burde satse på motivasjon med andre typer treningstilbud, og sier i tillegg at: *”Det hadde også vært positivt om vi kunne fått brukt en time av arbeidstiden per uke til trening”*. Anita foreslår: *”Sykkelturer, felles sykkeltrening også utenom oppkjøring til Nordsjørittet. Kunne kanskje også opprettet en sykkelgruppe, og holdt foredrag om helse”*. Syklistene foreslår både belønningsordninger og ulike aktiviteter og konkurranser. Et eksempel på dette er Finn som nevner: *”Kanskje vi kunne arrangert sykkeltur til ei hytte eller noe for å få med flere som også ønsker et sosialt fellesskap. Så får kanskje noen prøvd å sykle, som ellers ikke ville visst at det er ganske kjekt”*. En annen faktor som arbeidsgiver kan bidra med er Egil inne på: *”Vi skulle hatt en sykkelkjøp-ordning slik man har for PC. Sykkel kan være nokså dyrt og det er gøy med godt utstyr. Hvis en ble trukket et mindre beløp av lønna i måneden ville det ikke merkes så godt”*.

Her er det altså noe ulike meninger mellom syklistene og de fleste bilistene, der flest syklistene har tro på bidrag fra arbeidsgiver, mens bilistene er mer tvilende. Dette kan både bety at motivasjon fra arbeidsgiver ikke har noen betydning, men at syklistene tror det har det. Det kan også bety at bilistene ikke har tro på dette, men at det likevel kan være av betydning. Syklistene sykler jo, men var det fordi de ble motivert ved at arbeidsgiver satte i gang en kampanje? Jeg ser i etterkant at jeg kunne spurt et oppfølgings spørsmål til syklistene om motivasjon fra arbeidsgiver faktisk hadde noen betydning da de begynte å sykle.

Ut fra svarene jeg fikk tolker jeg det som at arbeidsgiver til en viss grad kan være med på å fremme sykling, men at det ikke vil være avgjørende for at bilistene begynner å sykle. Det er likevel ikke utenkelig at økonomiske incentiver og arrangementer i regi av arbeidsgiver kan få noen av bilistene, som allerede er motiverte, til å begynne å sykle. Et motivasjonsbidrag fra arbeidsgiver kan være det ”lille ekstra” som skal til for noen få arbeidstakere, men er sannsynligvis av mindre betydning for de fleste.

Neste delkapittel sier også litt om dette mht. eventuelle belønninger bedriftene kan bidra med.

4.3.3 Gevinst – økonomisk eller helsemessig

I intervjuene var vi også inne på om, og i hvilken grad, belønning kan virke motiverende for å begynne å sykle. Det er litt ulike meninger om dette. To av bilistene og to av syklistene har

ikke tro på belønning som motivasjon, resten har tro på det i form av enten premiering/gavekort, eller at man får litt ekstra fritid.

Blant sykklistene nevner f.eks. Leif at: *”Bedriftene bør fokusere mer på belønning, f.eks. en liten km-godtgjørelse”*. Hilde sier: *”Belønning kunne kanskje fungert for noen få, men sannsynligvis bare for en kort stund. Man trenger ikke noen voldsomme belønninger. Må være egenmotivert, det holder ikke med påvirkning utenfra”*, mens Finn mener man må fokusere på gevinstene og belønning for å få flere til å sykle. Noen mener imidlertid at belønningen er den helsegevinsten man selv får, ikke en premie andre kan gi deg. Et eksempel på dette er Jan som sier: *”Belønning - nei, det blir for kortsiktig, man må heller påse at det er lagt godt til rette for sykling, og det synes jeg det er”*.

Størsteparten av bilistene har også tro på belønning. Anita uttaler at: *”Man kunne f.eks. fått gavekort eller en ekstra fridag. Det ville vært motiverende nesten uansett hva belønningen var”*. Cato derimot er ikke for belønning og sier: *”Nei, det vil heller være til irritasjon for de som ikke har mulighet til å delta/sykle”*. Mht. at belønning heller relateres til bedret helse sier Ida: *”Belønning blir mer egen belønning i form av bedre helse. Det har vært litt lite fokus på dette i det siste. Tidligere var jeg mer oppmerksom på at jeg burde sykle”*. Dan mener at det ikke er noen belønning man kunne fått fra andre, kun egen gevinst eller belønning i form av bedre helse.

Teoriene som er beskrevet sier lite om virkningen av økonomisk belønning. I prosjektene PES og Jeg-kjører-grønt får deltakerne et økonomisk bidrag i form av sykkel-/utstyr eller busskort uten at det kan konkluderes med at dette i seg selv har hatt noen vesentlig betydning for suksessgraden til prosjektene. Min konklusjon ut fra informantenes tilbakemeldinger er at økonomisk belønning, ev. i form av ekstra fritid, kunne vært ”kjekt å ha”. Jeg er likevel ikke overbevist om at dette er en veldig viktig faktor for å fremme sykling. Tilbakemeldingene kan like gjerne ha kommet som et resultat av at jeg spurte direkte om dette – da er det ikke uventet at mange sier ”ja takk” til forslag om gavekort eller en ekstra fridag. På samme måte som i foregående kapittel kan belønning være det lille ekstra som skal til for noen få. Ellers blir det bare en tilleggsbonus som man helt klart vil sette pris på å få, men som ikke er utslagsgivende for om man velger å sykle eller ikke.

Som vi allerede har sett er helse den viktigste motivasjonsfaktoren, og her ser vi at helsegevinsten også dermed blir en viktig sykkelfremmende faktor.

4.3.4 Det negative med å kjøre bil er å gå glipp av det positive med sykling

Jeg stilte spørsmål om hva som blir ansett som negative og positive aspekter ved sykling og bilkjøring. Et noe overraskende funn var det å oppdage at så mange svarer at det mest negative med å kjøre bil er at man ikke får med seg ”gevinsten” med å sykle. Men miljøhensyn er også et aspekt som opptar mange. To av informantene nevner at dårlig samvittighet pga. miljøet er negativt ved bilkjøringen. Anita er inne på begge deler: *”Jeg tenker på forurensing, det slår meg mer og mer. Pluss at hvis jeg sykler får jeg jo trent”*. Eller som Karin sier: *”Det er ingenting negativt med å kjøre, men man kan jo tenke at man ikke får trim og så forurenses det jo”*.

Vi har tidligere sett at bilistene stort sett er motiverte for å sykle, eller sykle mer. Informasjon og kampanjer for å få bilister til å sykle kan antakeligvis ha en stor sjanse for å bidra til at i alle fall noen flere begynner å sykle hvis man fokuserer på alle de positive effektene man får på kjøpet hvis man sykler i stedet for å kjøre til jobb.

4.3.5 Sykle-til-jobben-aksjonen inspirerer

Sykle-til-jobben-aksjonen (STJ) blir nevnt av de fleste, enten som en motivasjonsfaktor eller som eksempel på en kampanje som har fått informantene til å sykle, eller sykle mer. Alle syklistene og fire av bilistene har deltatt i aksjonen.

Det er litt ulike synspunkt på om det er noe som burde vært annerledes med aksjonen for å forbedre den. Bilistene synes den er grei som den er (både de som deltar og de som ikke deltar). Det er ikke aksjonens form eller innhold som er grunnen til at noen ikke deltar. De to som ikke har deltatt sier det er fordi det ikke er aktuelt for dem. Dan uttaler at: *”Hvis jeg begynner å sykle er det kun for min egen del (helse) – ikke pga. STJ eller annen konkurranse”*.

Syklistene er også for det meste positive. To av syklistene kommer likevel ikke til å delta på aksjonen i år, både fordi de sykler likevel og fordi de ikke er så opptatt av konkurranseaspektet og vinnermulighetene. Konkurranseaspektet er forøvrig bakgrunnen for de fleste innspillene syklistene har til aksjonen. Et par eksempler på uttalelser som illustrerer dette kom fra Finn og Egil. Finn: *”Det burde blitt en sykle-til-jobben-aksjon ikke en ”gå-på-tur-med-hunden-aksjon” – sånn det er nå blir det bare latterlig. De bør heller ha andre kampanjer for andre for å få økt aktivitet... Veldig mange har et stort konkurranseinstinkt”*. Men Egil, som er en av dem som ikke kommer til å delta i år, sier *”Det blir for mye fokus på konkurranseaspektet. For noen er det jo som VM og OL og vel så det. Det blir for mye fokus på sykling –*

de burde skiftet til mer trim-rettet fokus – mer på helse og mindre på sykling. De bør skifte navn på aksjonen – navnet den har nå gjør nok at mange som ville deltatt med andre aktiviteter, ikke tror de kan være med fordi det heter sykle-til-jobben.” Ellers er det nokså ulike svar både blant syklistene og bilistene på om det er passe fokus på konkurranse, noen mener det er for mye, andre for lite og noen synes det er passe.

STJ-aksjonen er jo en nasjonal aksjon, men flere av mine informanter setter større pris på å ha en konkurranse/aksjon internt i bedriften, og synes at laginnsatsen som følge av aksjonen er inspirerende og motiverende. Den nasjonale konkurransen gjør at noen blir så opptatte av å bli den beste bedriften at det går på bekostning av det gode samholdet og mer kameratslig konkurranse internt. En liten, vennskapelig konkurranse f.eks. mellom seksjonene i bedriften er nevnt av flere som mer motiverende enn å ”toppe” et lag for å vinne regionalt.

I teorien kom det fram at STJ har vist seg å motivere til mer hverdagsaktivitet blant deltakerne. Informasjonen fra mine informanter underbygger dette. Dette er helt klart en kampanje man bør satse videre på. Om fokuset i kampanjen eller navnet bør endres kan sikkert diskuteres, men det har sannsynligvis ikke svært stor betydning for folk flest. Videreutvikling av en bedriftsintern versjon av aksjonen kan være et grep som kan vise seg å få flere til å delta.

4.3.6 Informasjon er nyttig, men alle vet at sykling er bra for helse og miljø

Bilistene ble spurt om de mener at de har behov for mer kunnskap om helsesmessige konsekvenser ved sykling/aktivitet. To bilister mener at de har behov for mer kunnskap, mens de andre fire mener de vet nok. Når de blir spurt om de tror at informasjonskampanjer for å opplyse om helse har noen betydning for folk flest sitt valg av reisemiddel, svarer syklistene ja. Fire av bilistene svarer ja, bl.a. sier Karin at: ”*Kanskje for noen, men de fleste er vel klar over det*”, men Dan mener at: ”*Nei, alle må jo vite at det er helsemessig fordelaktig å sykle*”. Leif (syklist) uttaler at: ”*De fleste skjønner at det er mer helsefremmende å sykle enn å kjøre bil. Men man kunne gjort en del fakta mer forståelig...*”

Jeg spurte også om informantene synes kampanjer gir økt kunnskap og dermed kan være nyttige selv om de ikke medfører endret atferd. Dette svarer fem bilister og fem syklistene ja på, mens de to andre svarer at de ikke vet. Leif sier for eksempel: ”*Ja, man ser jo effekten. Og kanskje man endrer atferden en liten stund*”. Her er Leif inne på et annet viktig moment, nemlig langtidseffekten av kampanjene.

Informasjon kan altså sies å ha en effekt i form av at den setter i gang en prosess som øker kunnskap og bevissthet. I teorien om beslutningstaking så vi at man er avhengig av tilstrekkelig og korrekt informasjon for å gjøre fornuftige valg ut fra vår begrensede kapasitet til å kunne ta fullt ut rasjonelle beslutninger. Informasjon er også viktig for å sette i gang den prosessen det er å endre en vane. Informasjon er altså sannsynligvis en viktig faktor, men det er ikke en faktor man nødvendigvis ser umiddelbare resultater av. Det vil også være vanskelig å måle i hvilken grad informasjon er utslagsgivende for at noen begynner å sykle. Dette fordi den gjerne mer er med på å sette i gang en endringsprosess.

4.3.7 Informasjon – kommunikasjon – motivasjon!

De tre representantene jeg har intervjuet fra Statens vegvesen er muligens mer oppmerksomme på nytten av kommunikasjon, informasjon og motivasjon, enn gjennomsnittet i etaten. De tre er i alle fall svært opptatte av informasjon som en vesentlig faktor for å fremme sykling. Jeg spurte forholdsvis få direkte spørsmål vedrørende informasjon, men det var likevel dette som ble nevnt aller hyppigst. F.eks. på spørsmålet om hva Statens vegvesen kan bidra med for å endre folks reisevaner nevnte alle informasjon. Her presenterer jeg noen av de innspillene som kom i intervjuene:

Lisa Garpe nevner for eksempel: *”Statens vegvesen kan bidra overfor arbeidsplasser med å gi gode eksempler på tilrettelegging/løsninger, som arbeidsgiver kan gjøre. Statens vegvesen kan ikke gjøre tiltakene, men kan oppmuntre ved hjelp av gode eksempler”*. Henrik Duus har også mange innspill angående nytten av informasjon. Bl.a.: *” Vi kan informere om hva det innebærer å sykle, hvor lang tid man bruker på det og praktiske råd om utstyr. ... Ellers har Statens vegvesen Region sør forskjellige sykkelbyprosjekter der målet er å øke sykkelbruken med 50 %. Der blir det bl.a. gitt informasjon om alternative måter å komme seg til jobb på. Vi må finne ut hva folk reagerer på – ”What’s in it for me?”. Vi kan også gi informasjon om alternative sykkelruter. Mange tror gjerne de må sykle der de kjører bil. Folk trenger ikke sykle hver eneste dag, man kan sykle en gang eller to i uka – vi må få kommunisert at folk ikke trenger ”konvertere” helt, men kan velge sykkel når de ikke trenger bilen”*.

Lisa Garpe nevner også at de må dele kunnskap med kommunene og fylkeskommunen. Og ikke minst oppfordre egne ansatte til å sykle slik at de går foran med et godt eksempel.

Signe Gunn Myre er som nevnt kommunikasjonsrådgiver i region sør og er naturlig nok svært opptatt av kommunikasjon og informasjon. Hun er også opptatt av å fokusere på det positive: *” I Statens vegvesen Region sør har vi et overordnet ord for vår sykkelsetning ”Sykkelglede”*

– vi må få fram at sykling er bra for kondisjonen og for hjertet, man er miljøvennlig, man blir glad av å sykle, det utløser endorfiner. Og du er trendy! Vi har satset svært mye på kommunikasjon i mange forskjellige kanaler”. Signe Gunn Myre er veldig bestemt på at fysisk tilrettelegging ikke er tilstrekkelig for at forventet økning i sykkelandelen skal finne sted, og sier i den forbindelsen: ” ... Vi må prøve å endre folks holdninger vedrørende det å velge sykkel framfor bil. Sykling er en trend i tiden som mange vil kunne ha lyst til å henge seg på – både i forhold til miljø og helse. Vi må slå ned de negative mytene om sykling: at det er tungt, vanskelig, tar mye lengre tid og at man må kle seg veldig ”opp” for å sykle – det går an å sykle i dongeri/skjørt...”. Her er Signe Gunn Myre inne på noe av det samme som vi så i teorien: at våre beslutninger og handlinger avhenger av hvilken kunnskap vi besitter (se 2.1.4), men også at vi må ha mest mulig korrekt kunnskap. Når Signe Gunn Myre nevner myter kan det oppfattes som ”ukorrekt kunnskap”. Man ”vet” at det tar lang tid å sykle, men det er ikke gitt at dette er korrekt. Kanskje viser det seg ikke å stemme, når man får prøvd det.

En viktig kanal for å formidle informasjon er selvfølgelig media. Jeg spurte derfor representanten om Statens vegvesen har en mediastrategi, og om den brukes den for å ”promotere” sykling. På nasjonalt plan finnes det en strategi som går bl.a. på miljø generelt, og på lokalt plan har de også kommunikasjonsplaner. Signe Gunn Myre nevnte: ”Det finnes tall på gevinsten av økt sykling og den er på mange millioner – sånt er lett å selge inn overfor media og det er viktig å få fram overfor beslutningstakere. Media og kommunikasjon brukes bevisst i region sør”.

Her ser vi altså at også Statens vegvesen har noen ansatte som har stor tro på at informasjon er av betydning for å få flere til å sykle. Det kan synes som Statens vegvesen Region sør har større fokus på dette enn mange av de andre regionene. Det kan derfor være av stor betydning at de får overført sin kunnskap og erfaringer til andre regioner. Ut fra svarene fra mine informanter i Multiconsult var det ingen som kjente til sykkelfremmende kampanjer fra media, utenom STJ og litt sporadiske artikler i avisene. Men artiklene er like ofte negativt som positivt vinklet. Her i regionen har det altså ikke vært fokusert på sykling i media eller kampanjer i en slik grad at det har gjort et vedvarende inntrykk. Det er altså ikke informasjonskampanjer som har bidratt til sykling.

4.3.8 Kan andre hjelpe med motivasjon, eller er alt opp til oss selv?

Dette er et av de spørsmålene hvor det var mest markant forskjell på svarene fra syklistene sammenlignet med bilistene. Syklistene fikk spørsmål om de trodde de kunne være med på å motivere andre til å begynne å sykle. Det svarte alle ja på. Eksempler på uttalelser som uttrykker dette kom bl.a. fra Finn og Hilde. Finn: *”Ja. Vi kan fortelle om gevinstene og få folk til å prøve å sykle. Så ser de gjerne det ikke er så tungvindt som de innbiller seg.”* Hilde: *”Vi prøver. En av kollegaene som sykler hele året drar med andre. En kollega maste på meg for å få meg i gang med sykling etter vinteren – det hjalp!”*

Bilistene har ikke like stor sans for å bli ”mast” på av kollegaer. Fire sier klart nei på spørsmålet om de tror sjansen er større for å bli motivert til å sykle hvis de som allerede sykler til/fra jobb stod litt på for å motivere dem. Karin er heller ikke sikker på at det ville virket positivt. Hun sier blant annet at: *”Jeg vet ikke – ville kanskje heller oppleves mer som stress. Jeg vil ikke at jobben skal mase på meg om dette. Det er jo mange på jobben som sykler så det kommer jo opp uansett, og det har ikke påvirket meg så langf”.*

På spørsmålet om det var noe spesielt som motiverte da syklistene begynte å sykle til jobb, svarer Jan at spesielt venner og familie var med på å motivere. Og Bernt (bilist) sier at *”andre i miljøet rundt som begynner å sykle, for eksempel venner, kan virke motiverende”*. Det kan muligens tyde på at vi er mottakelige for påvirkning av venner/familie, slik teorien til Simonsen antyder (se 2.1.2.5), men det er igjen litt for lite datagrunnlag til å generalisere vedrørende dette. Det er også tydelig at man skal ”trå varsomt” hvis man som syklist skal forsøke å motivere kolleger til også å begynne å sykle. Det er viktig å kjenne kollegaen slik at man vet litt om hva som kan motivere han/henne og hva som eventuelt heller vil bidra til å irritere. Det kan både ut fra teoriene og noen av tilbakemeldingene fra informantene se ut som venner/families påvirkningskraft er større enn kollegers.

4.3.9 Syklister er opptatt av konkurranseaspektet

Konkurranse kan være en motiverende faktor for noen. Syklistene mener det. På spørsmålet om konkurranse er en motivasjonsfaktor svarer Finn (med et smil) at: *”Ja, hvorfor tror du vi gidder å sykle Nordsjørittet - konkurrerer både på tid, lengde og mengde. Det ville ikke vært så motiverende hvis en var den eneste som syklet”*. Geir derimot sier: *”Nja, det kan være - har konkurranseinstinkt. Det blir ofte til at man henger seg på hjul hvis det kommer en annen syklist man kan ”konkurrere” mot”*. Konkurranseinstinktet behøver ikke nødvendigvis dreie

seg om å bevise at man er best. Det er ikke det at man må stå samtidig på en startstrek og så konkurrere om å passere målstreken først som betyr mest. Konkurransen kan dreie seg om å slå seg selv (sykle på kortere tid enn man har klart før), sykle forbi en tilfeldig syklist eller for den saks skyld bilist. Det kan også være en kiving med andre om å sykle lengst, oftest eller fortest. Et par illustrerende eksempler på uttalelser som uttrykker dette er når Hilde sier: *”Ja, men ikke for å vinne. Man finner noen på omtrent samme nivå som man i alle fall skal klare mer enn”*, og Egils kommentar: *”... ikke minst å sykle forbi køen - ”konkurrerer” litt mot bilistene”*.

Bilistene er ikke så opptatt av konkurranse, snarere tvert i mot og det bør helst være på et mer vennskapelig plan iht. flere av bilistene. Dette gjelder også noen av syklistene. Men om syklistene sykler fordi de har konkurranseinstinkt, eller om konkurranseinstinktet kommer når man har syklet en stund, har jeg ikke funnet svaret på. Teorien jeg har sett på sier lite om betydningen av konkurranseaspektet, men funnene mine tyder på at dette er av betydning. Det ser ikke ut til å ha betydning for å få folk til å begynne å sykle, men de som allerede sykler finner konkurranse inspirerende.

4.3.10 Sykkelritt motiverer – må komme i form for å delta

Jeg har i teorikapittelet vært inne på at sykling, og særlig i form av deltakelse i ritt, er blitt en ny trend som det er mye fokus på. Mange vil delta i de lange, store, kjente sykkelrittene. Selve deltakelsen i rittene har ingen/minimal positiv betydning for til helse, miljø, økonomi eller framkommelighet. Noen vil si tvert i mot. Men for å delta på disse rittene må det en god del trening til. Det er her de positive aspektene eventuelt kan komme inn, også i form av å være en motivasjonsfaktor.

Blant mine informanter er det de som først og fremst definerer seg som syklist som deltar på sykkelritt. Bilistene deltar ikke. Her er noen eksempler på uttalelser som kom fra syklistene: Leif: *”Sykkelritt er motiverende å sykle mot. Rittene er en trigger til å stå litt mer på, og gjerne forsøke å slå noen av de andre på kontoret”*. Jan sier bl.a. at: *”Vi har fått skapt et bra miljø i forbindelse med sykkelritt f.eks. Nordsjøritt, Landevegsritt, ”Garborgriket rundt” m.m. – miljøet blir større fordi det er blitt in å sykle”*.

Anita (bilist) har planer om å delta på NSR i år, og sier at hun sykler til jobb for å få trening til dette. Hun sier: *”Jeg skal delta på Nordsjøritt for første gang. Det er motiverende å ha noe*

å trene mot. Kolleger har mast. Det er ikke konkurranse som er viktig her, men å klare å fullføre”.

Anitas kommentar underbygger teorien om at det å sette seg et mål kan være en god motivasjonsfaktor, slik vi så i teorien (se 2.1.3). Ellers ser det ut til at sykkelritt først og fremst er med på å forsterke syklistenes motivasjon for å sykle, mer enn å bidra direkte til at nye syklister kommer på banen.

4.3.11 Mange av bilistene ønsker å sykle eller sykle mer

I teorien så vi at det å sette seg et mål er med på å motivere til endret atferd. I kapittel 2.1.3 stilte jeg spørsmålet: *”Har informantene et ønske/mål om å endre reisevane? Og er det i så fall for egen eller miljøet/samfunnets skyld?”* Jeg stilte ikke direkte spørsmål om dette i intervjuene, men fikk likevel svar på om bilistene ønsker å sykle eller sykle mer. Da jeg spurte om de hadde forsøkt å sykle til jobb og hvilke erfaringer de hadde gjort seg kom det tydelig fram at alle ønsker å sykle mer. Riktig nok under noen forutsetninger, som f.eks. at man ønsket å sykle mer når barna ikke lenger trenger å leveres/hentes, eller hvis sykkeltilbudet mellom hjem og jobb blir bedre. Jeg har altså funnet ut at bilistene er motivert og har ønske om å sykle, men det framkommer ikke at de har et mål om å begynne. Unntaket er som nevnt i foregående kapittel Anita som har satt seg som mål å delta på (og fullføre) NSR og dermed bruker dette målet til å ”tvinge” seg selv til å sykle mer enn hun gjerne ellers ville gjort.

Også bedret selvfølelse er en faktor som kan være med på å motivere bilistene til faktisk å ”oppfylle ønsket” om å begynne å sykle. Som Dan sier det: *”Jeg ville blitt stolt hvis jeg syklet”*. Også Karin er inne på dette når hun sier *”Jeg har egentlig bare gode erfaringer når jeg har syklet. Da blir jeg fornøyd med meg selv”*.

I fokusgruppeintervjuet med bilistene spurte jeg om det kunne være at grunnen til at de kjører er at bilen er deres preferanse som transportmiddel. De tre som deltok på intervjuet var alle helt enige om at preferanse ikke var grunnen for valg av reisemiddel. De ville gjerne ha byttet til f.eks. sykkel, men det er mer praktiske og tidsmessige faktorer som spiller inn. Bilistene sier for eksempel: *”Man kjører ikke fordi det er en preferanse, men fordi det er praktisk og raskere med bil. Man må ha et annet, fungerende alternativ først hvis det skal være aktuelt å begynne å sykle. Det er greit å sykle hvis man ikke skal noe annet etter jobben, men fleksibiliteten som bilen gir er viktig. Det er ofte nødvendig å kjøre for å få tidsskjemaet til å*

gå opp”. Dan deltok ikke på gruppeintervjuet, men hans innspill i den innledende spørreundersøkelse kan tyde på at han har bilen litt mer som en preferanse enn de andre bilistene. Dette er en antakelse jeg gjør ut fra hans kommentar: ” *Den fabrikken som har laget min bil har slagordet ”Freude am Fahren”. Og det ligger noe der. Jeg liker ganske enkelt å kjøre bil. Bil er derfor mer enn et transportmiddel for meg...*”

Men her kan man selvfølgelig også anta at Hawthorne-effekten kan spille en rolle: at når man får spørsmål i et intervju som dreier seg om reisevaner (og alle vet at det hadde vært bedre for dem selv og miljøet om de byttet bilen ut med sykkel) kan man bli påvirket av selve intervju-situasjonen og bli ”farget” av denne. Dermed er det en viss sjanse for at bilistene er mer positive til å sykle enn de ellers ville vært.

4.4 Vane eller valg

Bl.a. Sæveruds studie viser at vane er svært avgjørende for våre dagligdagse handlinger. Vi har også sett fra teorien at for å endre vaner må man først gjennom en prosess der man forbereder og tar beslutning om en endring, før man faktisk iverksetter atferdsendringen, dvs. legger om vanen.

For å finne ut litt om vaner spurte jeg informantene følgende spørsmål: ”*Vil du si at du hver dag eller ofte vurderer om du skal velge et annet reisemiddel?*”. Fem av seks bilister svarte at de ikke vurderer dette, men at det er av vane. En sier det er et valg, men etter å ha snakket litt rundt det mener han det kan være litt av vane i tillegg. Av syklistene sier fire at å sykle er en vane, en sier at sykkel er eneste alternativ, og en sier at han vurderer hver dag om han skal velge sykkel eller kjøre bil.

Både syklistene og bilistene er av den meningen at ”det er bare opp til oss selv” å endre reisevane. En del faktorer kan være med å bidra til at flere skal sykle i stedet for å kjøre bil, men til syvende og sist må det til en vilje/viljestyrke som utgjør den lille, men avgjørende ekstra faktoren. På spørsmålet om hva som skal til for å endre bilistens sin reisevane (med trykk på vane) svarer Karin: ”*Det står kun på meg selv, ikke så mye annet*”.

Det er altså veldig tydelig at vane er en svært vesentlig faktor som styrer reisemiddelvalget/reisevanen til de aller fleste. Her ser vi altså at det er god overensstemmelse mellom mine funn og bl.a. teorien til Sæverud.

4.4.1 Gammel vane ER vond å vende

Vane er altså blant de aller viktigste faktorene, og det som kan være det vanskeligste å få gjort noe med når det kommer til endring av reisemiddelfordelingen.

I teorikapittelet ble det kort nevnt at å endre en vane er en forholdsvis vanskelig og lang prosess, og at en av framgangsmåtene kan være å vanskeliggjøre muligheten for å gjennomføre sin vane eller uvane. Kanskje har syklistene bevisst/ubevisst valgt å gjøre dette, ved bare å ha en bil (se 4.4.2). Et annet moment som framkommer av intervjuene er at det må komme til noe nytt, f.eks. et nytt alternativ/tilbud som gjør selve turen eller transportetappen mer attraktiv eller enklere. Fire av seks bilister svarer at dette kan være en viktig faktor for å endre reisevaner. Bl.a. sier Egil: *”Man må få gode alternativer til bilkjøring på plass før man kan forvente at folk endrer reisevaner. Folk har kommet inn i en vane som er behagelig og ønsker heller å finne liknende, men mer miljøvennlige løsninger”*.

På spørsmål om hva som skal til for å endre informantens reisevane viser det seg at flere av bilistene mener at sykkeltilbudet er av betydning, selv om de i en annen sammenheng sier at tilbudet ikke er avgjørende for at de ikke sykler. Bygging av sykkelstamveien er et forslag til sykkeltilbud som myndighetene bør satse på. Eller som Bernt foreslår: *”Det må finnes gode alternativer til bil. Hvis det kommer nye, gode muligheter for å erstatte bilen kan det bli aktuelt. Da kan jeg bli fristet til å prøve, og hvis jeg da får en god opplevelse av det, kan det bli mer aktuelt å endre vane”*. Dan er også opptatt av fysisk tilrettelegging må til for at han skal endre sin reisevane: *”Bedre gang- og sykkelveier! Helst ikke langs bilveier – dieseleksos er ikke noe særlig”*.

Det kan altså se ut til at bilistene mener vanen er nærmere knyttet til fysisk tilrettelegging, enn til f.eks. motivasjon, holdning eller annet. Fysisk tilrettelegging og nye alternativer ble ikke nevnt av syklistene. De har mer tro på bevisstgjøring og fokus på belønning/gevinster, samt at det må være dyrere og vanskeligere å kjøre bil enn det er i dag.

Ut fra tilbakemeldingene fra mine informanter antar jeg at man må satse på en tredelt løsning for å endre folks reisevaner: a) opprette nye/bedre alternativer for å gjøre det lettere å velge f.eks. sykkel, b) vanskeliggjøre muligheten for å velge bil, og c) sette inn tiltak for å endre folks holdninger (f.eks. prøve å sykle i en periode på noen uker for å få erfaring og dermed gjerne endre en eventuell holdning til sykling som noen tungvindt og vanskelig).

4.4.2 Syklistene gjør et valg om å ha bare en bil i husholdningen

Alle seks syklistene har gjort et annet valg som får betydning for valg av reisemiddel/reisevane. De har valgt bort å ha flere biler i husholdningen. Dette gjør at det er vanskeligere for dem å velge bil til jobben. Det krever mer planlegging mht. organisering av dagen og familielivet. Man må ta stilling til om man skal bruke bilen eller om kona/mannen/samboeren skal bruke den, og ev. hvilke følger det får for hvem som må gjøre hvilke av de gjøremålene som ellers skal gjøres den dagen.

Jan er veldig tydelig på at dette er et bevisst valg: *”Jeg velger sykkel fordi jeg må, da vi har valgt bort å ha to biler. Jeg vurderer aldri hvilket transportmiddel jeg skal velge - sykkel er mitt transportmiddel”*. Mens Bernt (bilist) foretrekker fleksibiliteten to biler gir familien hans i hverdagen: *”Jeg tar bilen ut fra et valg ikke av vane, ut fra en planlagt dag for å få gjort det en skal. Forresten er det vel litt av vane også. Men du sykler ikke hvis det medfører at du kommer en time for seint på jobb”*.

Her ser vi altså at syklistene selv har valgt å ha bare en bil i husholdningen og av den grunn gjør det vanskeligere for seg selv å velge bil. Dette gjelder kun de syklistene hvor det er to voksne i husholdningen. De har altså selv valgt løsning b) som ble beskrevet i forrige kapittel.

4.4.3 Vane betyr veldig mye!

Både i teorien og i intervjuene med informantene i Multiconsult kom det fram at vane er et viktig aspekt ved valg av reisemiddel. Jeg spurte Lisa Garpe, Henrik Duus og Signe Gunn Myre hvilken betydning de tror vane har for folks valg av reisemiddel. Her er de helt samstemte og sier at de mener vane betyr veldig mye. Lisa Garpe sier bl.a. *”Jeg mener det finnes en naturlig motstand mot å endre sine vaner. For eksempel når man er vant med å ta bilen blir det stor motstand mot å endre vane eller bytte reisemiddel. Det har vist seg at når folk blir dratt med på forsøk på å f.eks. sykle for helsens skyld, det kan gjerne være folk som aldri har syklet før, så kommer de ut av sin gamle vane. Da sykler de gjerne nesten hele tiden”*. Henrik Duus tror ikke nødvendigvis folk tenker at de gjør et bevisst valg når de velger reisemiddel *”... folk tenker gjerne ikke gjennom det – de har alltid valgt bilen. Bilen er mer praktisk og lettvind. Det er mer uvane enn valg som avgjør reisemiddelet – folk tenker ikke så mye over det”*.

Hva kan man så gjøre for å endre folks vaner? Signe Gunn Myre mener at vaner kan endres ved å informere mer: *”På samme måte som med holdninger må vi forsøke å påvirke ved å*

informere. Det er masse Statens vegvesen kan gjøre". Lisa Garpe har tro på at man kan endre folks reisevaner ved f.eks. å få sykling til å bli sett på som status: *"Det handler også litt om identifisering. Mange identifiserer seg med bilen sin, det samme skulle man fått til med sykkelen. At man blir sett på (og ser seg selv som) framgangsrik/sporty hvis man sykler til jobb"*. Både Lisa Garpe og Henrik Duus er inne på at sykkelaktiviteter som Nordsjørittet og STJ kan bidra. Henrik Duus er også inne på at: *"Vi veit jo hva som skal til for å endre folks vaner/uvanar – det er jo den der "dørstokk-mila" - da tror jeg informasjon er viktig eller avgjørende. Jeg er overbevist om at med fysisk tilrettelegging og informasjon kan man klare å endre folks uvaner"*.

Det er altså stort sett godt samsvar mellom teorien, syklistene og bilistenes meninger og representantene fra Statens vegvesen sine synspunkter. Statens vegvesen har litt mindre fokus på betydningen av sykkeltilbudet og mer på informasjon i denne sammenhengen, enn hva informantene blant bilistene og syklistene gir uttrykk for. Det siste sitatet fra Henrik Duus viser likevel at Statens vegvesen er klar over betydningen av fysiske anlegg også. Dette skal jeg se mer på i neste kapittel. Funnene mine er altså i overensstemmelse med konklusjonen til Sæverud om at vane er svært sentralt for ens atferd.

4.5 Fysiske rammebetingelser

I teorikapittel 2.1.5 ble det sagt litt om hvilke fysiske rammebetingelser som er sannsynlige vil ha betydning for atferden, dvs. om vi sykler eller ikke. Her ble bl.a. nevnt flere sykkelveier, bredere fortau, bedre kryssutforming, trygg sykkelparkering og bedre veidekke. I tillegg blir begrensninger i bilbruk nevnt som en faktor. Jeg skal nå gå gjennom noen av innspillene fra mine informanter med henblikk på dette.

4.5.1 Sykkeltilbudet er ikke avgjørende for om man sykler

På spørsmål om hvilke faktorer som hemmer/fremmer sykling svarer bilistene at sykkeltilbudet⁴⁵ er av betydning, men ikke avgjørende for om de velger å sykle eller ikke. En av bilistene svarer at det er avgjørende, en svarer at hun ikke vet, mens de fire andre svarer at det ikke er avgjørende. Blant syklistene er det en delt oppfatning av om sykkeltilbudet er avgjørende for at de sykler: halvparten sier det er avgjørende mens den andre halvparten sier det ikke er det. Uttalelser som underbygger dette kommer f.eks. fra Finn som mener at: *"Hvis en måtte opp og ned av fortau hele veien ville det ikke vært like aktuelt"*, mens Egil sier: *"Nei,*

⁴⁵ I begrepet sykkeltilbud regnes her sykkelveier, sykkelfelt, gang- og sykkelveier. Planskilte kryssinger for gående og syklende medregnes også (underganger/bruer). Turveier, kjøreveier og fortau kan også inngå i en sykkeltrasé, men er ikke tilbud spesielt tilpasset for syklistene.

det er ikke avgjørende. Jeg sykler uansett der det passer. Er ikke redd for å sykle i veien, men stort sett går det greit å sykle på gang- og sykkelvei og sykkelfelt.”

Svarene på om sykkeltilbudet er avgjørende eller ikke, sammenstilt med svar på andre spørsmål, kan likevel tyde på at dette kanskje er mer avgjørende for bilistene enn de tror, og mindre for syklistene. En overvekt av syklistene og kun en av bilistene synes det er helt ok å sykle i veibanen. Min tolkning er at det er en nedre grense for hvor mye tilrettelegging som må til for at bilistene skal bli syklist, men en maksimal tilrettelegging betyr likevel ikke at man nødvendigvis vil begynne å sykle. De fleste har et noenlunde brukelig sykkeltilbud i dag, men sykler likevel ikke – ergo anser de sykkeltilbudet for å ikke være det som er avgjørende.

Sykkeltilbudet er altså generelt sett ikke avgjørende, men likevel av stor betydning. Det er dessuten forskjell på om tilbudet brukes til transport/arbeidsreiser, trening eller fritids-/opplevelsesturer.

For å fremme sykling er det altså viktig med en fortsatt satsing på fysisk tilrettelegging. Men man kan naturligvis ikke gjøre regning med at alle (som det ellers ligger til rette for mht. andre faktorer) vil begynne å sykle selv om sykkeltilbudet blir bedre. Noen erfarne syklist vil derimot sykle nærmest uansett hvor lite tilrettelagt det er for syklist, så lenge veien har et jevnt dekke og det er lite konflikter med gående og bilister. Satsing på et sykkeltilbud med særlig høy standard kan også bidra til å øke syklingens status og vise at myndigheten satser seriøst på transportsyklistene. Som vist i kapitlet om valg versus vane kan nye sykkeltilbud også være avgjørende for å få folk ut av vanene sine. Og tilsvarende vil gjerne informasjon om de nye mulighetene/tilbudene gjøre folk oppmerksomme på dem slik at de ønsker å prøve ut tilbudet.

4.5.2 Bygg sykkelstamveier!

Litt av bakgrunnen for at jeg valgte å skrive denne oppgaven er som nevnt at vi i Multiconsult jobber med å planlegge sykkelstamveien på oppdrag fra Statens vegvesen. De fleste av informantene kjente mer eller mindre til dette prosjektet, men for de som ikke kjente særlig til det informerte jeg litt om hva som planlegges, i innledningen til dybdeintervjuet. En av syklistene, Geir, jobber mye med planleggingen av sykkelstamveien, og to av de andre (en bilist og en syklist) kjenner godt til prosjektet, da de er litt involverte i oppdraget fra tid til annen. Det knytter seg derfor en liten usikkerhet til om mine informanter kan være mer positive enn andre til sykkelstamveien fordi vi i Multiconsult jobber med planleggingen av

denne, men det er ikke nødvendigvis slik. De kvaliteter som er sagt skal legges i sykkelstamveien vil jeg anta alle syklistene, og alle bilister som kan tenke seg å begynne å sykle, vil stille seg positive til. Det var heller ingen forskjell på hvor positive informantene var, avhengig av om de kjente godt til oppdraget eller ikke. Jeg antar derfor at mine informanter ikke i særlig grad er "farget" av at de jobber i en bedrift som har i oppdrag å lage planer for sykkelstamveien.

Alle informantene mener en slik sykkelstamvei kan være viktig for at de eller andre skal begynne å sykle. De fleste sier de har stor tro på at det vil bidra, men det er også et par som uttaler at de tror det vil bidra, men ikke være avgjørende (ref. 4.5.1). For et par av dem som sier den kan være aktuell er det avgjørende at de kan komme inn på veien på et passende sted. På spørsmålet om sykkelstamveien vil være en aktuell trasé sier Karin (bilist): *"Nei, ikke der jeg bor nå. Men hvis traseen hadde vært aktuell ville sykkelstamveien vært medvirkende til at jeg kanskje hadde valgt å sykle"*.

Det som blir ansett som det aller viktigste ved sykkelstamveien er bedret trafikksikkerhet og å unngå konflikter med andre trafikanter. Å få redusert tidsbruk/avstand som følge av sykkelstamveien, nevnes også av noen, men Jan sier at: *"... lengden betyr mindre. 2-3 km ekstra betyr ingenting – jeg er ute for å sykle"*.

Sykelstamveien blir nevnt også i forbindelse med andre spørsmål enn de som går direkte på denne. F.eks. når jeg spør hva de mener myndighetene bør satse på framover, blir bygging av sykkelstamvei nevnt av flere. Geir sier: *"Bygg flere sykkelstamveier! Noe som monner. Nå gjøres mange små tiltak her og der som ikke sees nok i sammenheng. Men en har jo ikke all verdens med penger og noe er bedre enn ingenting"*. Blant bilistene sier Anita f.eks. at: *"Det er viktig at det gjøres noe for å bedre forholdene. Man må gjøre det lettest mulig å velge sykkel. Veldig bra med sykkelstamveien, og ellers fysisk tilrettelegging"*.

Funnene mine her underbygger det som ble konkludert i foregående delkapittel om at god fysisk tilrettelegging er viktig, men ikke avgjørende for om man sykler eller ikke. I teorien så vi også at fysisk tilrettelegging er en faktor som er medvirkende når reisemiddel velges. Et godt fysisk anlegg vil fremme sykling, mens et dårlig anlegg kan hemme.

4.5.3 Turveier kan være ypperlige traseer

Den nye turveien, som også er en hovedsykkelrute – Gandsfjorderuta⁴⁶, nevnes av flere som en flott trasé til Forus/Lura. Både dekke og kurvatur er ypperlig for syklister og her er det dessuten fredelig og lite konflikter med andre trafikanter, det å unngå biler blir trukket fram som spesielt positivt. Særlig på vei til jobb er det lite turgåere ute på veien slik at man unngår særlig grad med konflikt også med disse.

En uttalelse fra Leif er nokså illustrerende: *”Det ble mye bedre da jeg fant Gandsfjorderuta i stedet for rv. 44, selv om jeg syklet også da rv. 44 var alternativet. Jeg har to ruter som er omtrent like lange og kjappe - langs rv. 44 og Gandsfjorderuta. Det er fredligere å sykle langs Gandsfjorden og man slipper ”blinde” bilister”*. Og også Egil har en kommentar til dette: *“Turveien langs Gandsfjorden er veldig grei og gir en fin tur. Den er litt lengre, men er mer avslappende å sykle på enn langs rv. 44. Det er ikke så mye stress på turveien”*.

Her ser vi altså at turveier er aktuelle dersom de har et bra dekke og det er få turgåere og folk som f.eks. lufter hunden. Å unngå konflikt med gående er nokså avgjørende. Og jeg vil anta at de fleste gående på turveier kan oppleve at syklister som kommer i stor fart er både forstyrrende og skaper utrygghet. Turveier fungerer altså som transportårer for syklister, men plasseringen av veien og dermed hvor trafikkert den er av fotgjengere, er av vesentlig betydning. Det er ikke slik at turveier generelt kan erstatte sykkelanlegg for transportsyklister.

4.5.4 Fortau er uaktuelt å sykle på

Syklistene sykler stort sett ikke på fortau. Fortau er dessuten et tilbud som finnes i sentrum og bymessige områder, der det er en forholdsvis stor andel gående. Leif sier f.eks. at: *”Langs rv. 44 er det lite sikkert i sykkelfeltene hvis det er glatt og fortau er uaktuelt å sykle på”*. Heller ikke bilistene er begeistret for å sykle på fortau.

Det er mest pga. framkommelighet og hastighet man ikke ønsker å sykle på fortau. Framkommeligheten går både på det å komme seg fram mellom de gående og andre hindringer, men også det å måtte sykle opp og ned av fortauskanter ”hele tiden”. En av Statens vegvesens representanter uttalte at det er forskjell på hvilket tilbud man forventer seg, avhengig om man sykler i stedet for å gå, eller i stedet for å kjøre bil. De som sykler til jobb er ”bilister” som vil fort og greit fram. De er ikke ute for turens skyld men for transporten. At de

⁴⁶ Gandsfjorderuta er sammenfallende med Nordsjøruta vist i Figur 16.

får noe av "turopplevelsen" på kjøpet er positivt, men ikke i så stor grad at de aksepterer unødige hindringer (som fortauskanter og gående) i særlig grad.

Noen av bilistene er mer skeptiske til å sykle i sykkelfelt og veibane enn syklistene. Hvis de bare har valg mellom sykkelfelt/bilvei eller fortau, blir fortauet foretrukket av flere bilister. Karin sier f.eks.: "... synes sykkelfelt er skummelt, så jeg velger ofte fortau" og "... har blitt sprungen ned av en som gikk, da jeg syklet på fortau. Det skulle vært egne sykkelveier atskilt fra både trafikk og gående". Dan hevder at: "Det finnes ikke sykkelsti før Hillevågsveien. Jeg må derfor sykle på fortau. Stedvis blir jeg tvunget ut i trafikken og det er ikke noe særlig behagelig".

Selv om det er tillatt å sykle på fortau i Norge, bør disse ikke tas med i beregningen når man snakker om sykkeltilbud. Ingen trafikkerte veier bør ha kun fortau som alternativ for sykklister, med mindre det finnes et godt tilbud som betjener den samme strekningen, men som ikke ligger langs veien. I denne forbindelsen kan det også være nyttig å informere om farene ved sykling på fortau vs. i veibanen, for å fjerne myten om at det er tryggere å sykle på fortauet. Det er fortsatt en del gående og bilister som tror det er farligere å sykle i veibanen eller på sykkelfelt, enn på fortau - selv ved liten biltrafikk, mens det faktisk er tvert i mot⁴⁷.

4.5.5 Bilister og syklister verdsetter fysisk tilrettelegging

I delkapittel 4.5.1 ble det sagt at sykkeltilbudet ikke er avgjørende for om vi sykler eller ikke. I spørreskjemaet som informantene fylte ut etter dybdeintervjuet viser det seg at dette ikke betyr at det ikke er en vesentlig faktor for valget av transportmiddel. Det er mange likhetstrekk mellom bilistenes og syklistenes ønsker om tilrettelegging. Det fleste sier at gode gang- og sykkelveier, som er godt vedlikeholdte, er viktig/svært viktig. For bilistene er det atskillig viktigere å slippe mange/lange bakker, enn for de aller fleste syklistene. En av bilistene (Egil) seier at "bakker gir jo bare litt ekstra god trening". Bratte bakker kan være en faktor som er viktig når man sykler sjelden, men som blir av mindre betydning når man sykler ofte og kommer i sykkelform.

I spørreskjemaet ble informantene til slutt bedt om å prioritere, fra 1 til 6, mellom følgende tilbud på lengre strekninger: a) Sykkelfelt, b) sykkelvei - uten gående eller andre "myke trafikanter", c) gang- og sykkelvei, d) turvei, e) fortau og f) kjørevei - med forholdsvis liten

⁴⁷ Bl.a. TØIs Trafikksikkerhetshåndbok konkluderer med dette. Og en av konklusjonene (TØIs) på Sykkelby nettverkssamlingen 3. mars 2009 var "Effektstudier bekrefter at sykkelfelt gir bedre sikkerhet for syklister i bykryss enn sykkelveger (som forringer sikkerheten!)"

trafikk og lavt fartsnivå. Det var godt samsvar mellom svarene fra både syklister og bilister om at sykkelvei var å foretrekke og at fortau og kjørevei var minst ønskelig. Forskjellen mellom de to gruppene var ellers at syklistene var mer positive til sykkelfelt og bilistene var mer positive til turveier. Gang- og sykkelvei havner sånn midt på treet, men er litt mer ”populært” blant bilistene enn syklistene.

Jeg bad representantene fra Statens vegvesen om si hva de antar folk flest vil prioritere. Alle tre antar at en egen sykkelvei kun for syklister er høyest prioritert. Det viste seg å være godt samsvar mellom vegvesenets og de øvrige informantenes prioriteringer. Lisa Garpes og Henrik Duus svar var i stor grad lik svarene fra syklistene i Multiconsult, mens Signe Gunn Myre svarte omtrent som bilistene.

Konklusjonen her blir at både syklistene og bilistene foretrekker anlegg som er tilrettelagt for sykling (altså ikke bilveier og fortau), men at turveier fungerer (som også vist i delkapittel 4.5.3). De som ikke er så vant med å sykle føler seg mer utrygge i sykkelfeltene, men det kan være mangel på informasjon som fører til dette. Sykkelfelt er faktisk vel så trygge å sykle på som gang- og sykkelveier. Sykkelvei (som f.eks. sykkelstamveien) er det antatt optimale anlegget å sykle på mener både bilistene og syklistene.

4.5.6 Sykkelanlegg må bygges for syklister

Det kommer en del tilbakemeldinger fra både bilistene og syklistene som tyder på at sykkelanlegg, særlig ved kryss, er utformet for å tilpasse seg og ta hensyn til andre trafikanter mer enn til syklistene. Dette kan føre til at sykkelanlegget blir kronglete og tungvindt å bruke. Særlig i løpet av fokusgruppeintervjuet kom dette opp som en faktor som kunne bidra til mye frustrasjon. Noen av bilistene mener at: *”Det er ofte tungvinte løsninger og omveier for syklistene, så en velger heller å sykle i kjøreveiene på deler av veien for å slippe unna omveiene. Da sykler man gjerne fra gang- og sykkelvei/fortau inn på veien og så inn på gang- og sykkelveien igjen når man er kommet forbi hindringen/omveien. Gang- og sykkelvei må ikke legges i omveier!”*. Som det framkommer i et senere delkapittel (4.6.2) er dette noe bilistene også mener er negativt ved syklister – de vil ikke at syklistene plutselig skal gå fra å være syklende på gang- og sykkelveien til å bli kjørende i kjøreveien. Her er det nok litt individuelle forskjeller både på hva man synes om syklister og hvordan man opptrer når man selv er syklist.

Også i fokusgruppeintervju med sykkelistene kom det fram frustrasjon over utformingen og avslutningene av en del sykkelanlegg: *”Sykkeltier som brått ender ut i en kjørevei i en sving er livsfarlig. Ved rundkjøringer, hvis man sykler i sykkelfelt/gang- og sykkelvei, må man enten sykle midt i veien eller ta av fra veien – opp på fortau og over i gangfeltene – bilistene stopper ikke for deg. Det er tungvindt!”* Eller som Egil sier, med et smil: *”... det blir intervalltrening”*.

Her kan man oppsummere med at sykkelanlegg må utformes som et komplett, ”selvstendig” anlegg. Ikke slik det ofte har vært utformet tidligere, der andre hensyn enn sykkelistene har veid tyngst. Dette er en utfordring da man uansett må vektlegge trafiksikkerhet aller høyest. Ett dilemma her er også at bilveiene må ha en geometrisk utforming som gir framkommelighet til forholdsvis store kjøretøy, f.eks. busser. Da kan man ikke lage for mange hindringer og skarpe svinger på kjøreveiene. En av uttalelsene fra en av bilistene i fokusgruppeintervjuet kan oppsummere: *”Vi ønsker rene sykkelveier, f.eks. sykkelstamveien. Vil slippe å sykle så mange ”krinkel- kroker”, men mer ”straka vägen”. Og ikke minst ønsker vi et mer helhetlig sykkeltilbud”*. Vi ser altså at det er viktig med sykkelanlegg, men at dette også må ha en mest mulig optimal utforming for å bli brukt.

Også representantene fra Statens vegvesen er bevisste på at man må ha målgruppen i tankene når sykkelanleggene planlegges. Innenfor målgruppen ”sykklistere” er det også store ulikheter. Signe Gunn Myre nevner f.eks. at *”Vi er mer opptatte av at det er to typer sykklistere: de som sykler i stedet for å gå og som gang- og sykkelveier passer godt for, f.eks. skolebarn og eldre. Så har vi de som sykler i stedet for å kjøre blir – de som skal fort fra A til B. De har et annet krav til trasé/tilbud, gjerne sykkelfelt, sykkelvei, kjørebane”*. Man må altså ha målgruppen i fokus når sykkelanlegg skal planlegges, i tillegg til framkommelighet og sikkerhet. Dette er også Lisa Garpe inne på når hun sier *”Vi må bygges for sykklistere! Dvs. å utforme sykkelanleggene iht. sykklisterens behov og de må plasseres der de betjener sykklistene best, ikke på arealer som tilfeldigvis er til overs. Man må se på hvordan sykklistene skal komme seg til/fra sykkelveien, hvem som er målgruppen og se sykkelveien i sammenheng med et større nett av sykkelveier/-tilbud”*. Det samme mener også Henrik Duus *”Sykkeltraseene må bli ansett som en selvstendig og likestilt infrastruktur med bilveier. Bilveiene må ikke være premissgiver for hvordan man utformer sykkelanlegg. Man må ikke gå på kompromiss med prioriteringen for sykklistene. Traseene må dessuten være sammenhengende, det må satses på å redusere konfliktpunktene med andre trafikanter”*.

Representantene for Statens vegvesen er også enige om at det fortsatt er mye Vegvesenet kan bidra med vedrørende fysisk tilrettelegging og at det er langt igjen. F.eks. nevner Lisa Garpe at *”... man har i svært mange år tidligere satset enorme beløp på tilrettelegging for bil. Det vil ikke være gjort ”over natten” å få på plass like godt utbygd veinett for sykkel”*. Det er iht. Henrik Duus behov for større fokus på gode kryssinger og overganger fra et tilbud til et annet. *”Løsningen på lengre strekning fungerer som oftest greit. Man bør helst slippe støy, mange sykler heller to minutter ekstra for å slippe støy – for eksempel langs turvei”*.

I teorien så vi at fysisk tilrettelegging er viktig. Bl.a. var flere sykkelveier og bredere fortau og bedre kryssutforming nevnt. Men ut fra svarene fra mine informanter ser vi at det også må legges stor vekt på at utformingen ivaretar syklistenes behov og sikkerhet. Man må gjerne tenke på syklistene mer som kjørende. Sykkelveiene må være like logiske og godt utformet som bilveiene.

4.5.7 Man kommer ikke unna vedlikeholdet!

Fra teorien ser vi flere eksempler på at vedlikehold av sykkeltilbudet er av betydning for om folk sykler, og hvilken opplevelse sykling gir. Både Jeg-kjører-grønt-kampanjen i Kristiansand og eksemplene fra København og Veenendaal viste at vedlikeholdte sykkelveier er en faktor som fremmer sykling. Det er mange av informantene mine også som har mening om dette.

Innledningsvis må jeg her nevne at intervjuene ble gjort i april etter *”den mest snørike vinteren i manns minne”* på vestlandet. I april ønsker flere å begynne å sykle, gjerne etter ett opphold om vinteren, samtidig med at det fortsatt ligger mye grus og sand i veibanen, etter vinterens strøing. Dette kan være noe av grunnen til at mange av informantene er tildels svært misfornøyde med vintervedlikeholdet av sykkeltrasene. Den uvanlig harde vinteren kan også være forklaring (om ikke unnskyldning) på at myndighetene har slitt litt ekstra med å holde sykkeltraseene tilstrekkelig vedlikeholdt i år. Men problemet med for sein soping på våren hører vi om hver vår.

Det er for det meste brøyting, strøing og soping som blir nevnt som negativt. Noen reagerer også på at ikke sykkelrutene gis en høyere prioritet, gjerne på linje med, og høyere enn noen av bilveiene. Men det er også stor variasjon i kvaliteten avhengig av hvem som har ansvaret for vedlikeholdet. I hvert fall iht. Jans erfaringer: *”Der Statens vegvesen har ansvaret, langs rv. 44, har vært helt perfekt! Det gjelder både brøyting, strøing og soping – og i vinter har det vært MYE snø. Det har vært vanskelig framkommelig der kommunen selv har hatt ansvaret –*

sykkelstiene er det som er blitt tatt sist. Naturlig nok kanskje, hvis veiene blir stengt dersom de ikke blir brøytet, men jeg undrer meg litt over prioriteringene”.

Statens vegvesens representanter er også klar over viktigheten av godt vedlikehold og at det er mange mangler i dag. Jeg stilte Lisa Garpe spørsmål om hvordan man kan sikre en like høy standard på vedlikeholdet av sykkelstamveien som på selve byggingen av den. Til dette svarer hun: *”Dette vil gå mye på holdninger hos ansatte i Statens vegvesen. Man må begynne å sette samme krav til vedlikeholdsstandard på sykkelveier som på bilveier. Man må også se på prioritering. En del av sykkelveiene inkl. sykkelstamveien bør kunne tas før bilveiene.*

Jeg stilte også spørsmålet: *”Hvordan sikrer Statens vegvesen tilstrekkelig vedlikehold av sykkeltilbudet?”* Henrik Duus sier at: *”Man vil aldri bli 100 % fornøyd. Vi må stille krav i kontrakter med entreprenørene som skal gjøre jobben for oss, utføre kontroller og gi sanksjoner hvis ikke avtalene overholdes. Kontraktene spesifiserer hvordan vedlikeholdet skal gjøres, og hvor ofte. Hvis det ikke fungerer så skjerper vi kravene”.* Signe Gunn Myre er lite involvert i vedlikeholdet men mener det er en viktig del av de 20 % fysiske tiltak som antas å påvirke reisemiddelvalget. *”Feiing og brøyting er like viktig som at det blir bygget anlegg. ... Mange i Statens vegvesen har nok litt en ”ingeniør-tankegang”, som tror at vi løser ting ved å bare bygge en vei, men det er veldig mye annet vi kan gjøre. Vi er godt i gang, men vi har langt igjen”.*

Her ser vi altså at vedlikeholdet er omtrent like viktig som selve sykkelanlegget, men at dette ikke har stor nok prioritet hos de ansvarlige myndighetene. Det blir nesten som å ”kaste penger ut av vinduet” å bygge flotte sykkelanlegg som ikke blir vedlikeholdt. Dette fordi de mest erfarne sykklistene da vil velge å sykle i kjøreveier mens de som sykler sjeldnest (bilistene) sannsynligvis velger bilen enda oftere eller alltid. Da har ikke sykkelanlegget lenger noen hensikt.

Hvis man vil ha flere nye syklistere er det grunn til å anta at soping av strøsand og grus på våren er svært viktig. Lysten til å prøve å sykle til jobb kommer gjerne på våren når været begynner å bli bra og man føler seg litt ”daff” etter en vinter der man gjerne har vært med inaktiv enn ellers i året. Hvis man da prøver å sykle på et anlegg som er fullt av sand, gir sannsynligvis den første sykkelturen en dårlig opplevelse som ikke frister til gjentakelse. Sykkelanlegget må være klar til bruk når syklistene (eller bilistene) er klar til å sykle!

4.5.8 Tilretteleggingen på jobben må være bra

Tilrettelegging med god sykkelparkering, garderobe og ev. andre fasiliteter er en av de faktorene som man mener er viktige for at man skal velge å sykle til jobb. Mange av dem som sykler har en avstand som gjør at de har behov for å dusje, og da bør det være gode fasiliteter til dette og mulighet for å henge fra seg tøy, slik at det er tørt til man skal sykle hjem igjen.

Multiconsult holder som nevnt til i Luramyrgården på Lura. Her er det godt tilrettelagt for syklister, med sykkelparkering både innendørs (avlåst rom) og ute (noen under tak og noen uten tak), samt spylemulighet. I garderobene er det dusj, skap, og tørkemulighet. Ingen av informantene mener manglende fasiliteter er, eller kan brukes som, grunn for ikke å sykle hos oss, men at på arbeidsplasser hvor det er dårlig tilrettelagt kan det være en medvirkende årsak. Syklistene er svært fornøyde og som Jan sier: *”Manglende fasiliteter er ikke en grunn her, men andre steder. Men alle arbeidsplasser burde ha det like bra som hos oss. Hvis noen ikke er fornøyde her så vet de ikke hva de snakker om”*. Til tross for at det er veldig bra tilrettelagt på arbeidsplassen er det rom for forbedring, og det blir påpekt av både syklistene og de bilistene som sykler litt om sommeren, at det begynner å bli trangt i garderobene og sykkelparkeringsplassene på sommerstid. Utleier er positiv til å utvide, så da må man vel bare se det som et positivt tegn at det begynner å bli fullt – det betyr at flere sykler nå enn før.

Særlig for å få folk som ikke sykler i dag til å begynne vil det være vesentlig at det er godt tilrettelagt på jobben. Men det er likevel ikke slik at man lar være å sykle kun fordi det er dårlig tilrettelagt på jobb. Det viser svarene fra syklistene Finn og Geir. Finn var blant de få av informantene mine som har hatt arbeidssted i Saudagata (sentrum) mens han har jobbet i Multiconsult, og han sier i den forbindelsen at: *”Jeg syklet selv om det var forholdsvis dårlige garderobes der”*. Geir startet å jobbe i Multiconsult i desember 2009. Han har ”alltid” syklet også hos forrige arbeidsgiver, til tross for at tilretteleggingen for syklister ikke var bra der.

Som nevnt tidligere er tilrettelegging for bil også svært god ved Luramyrgården, særlig er parkeringsdekningen bra. Ingen av informantene opplever at det ikke er mulig å finne parkeringsplass for bil, uansett når de måtte komme på jobb. Det kan være at man må leite litt og gjerne ikke får parkert så nær inngangen som man ønsker, men det er alltid ledig plass innenfor arealene til Luramyrgården.

Et annet tilbud i Multiconsult som indirekte kan være med på å fremme sykling er at det er mange firmabiler tilgjengelige. Dermed er det svært få som er avhengig av å kjøre til jobb for å ha bil tilgjengelig når man skal på møter eller befaringer.

Det ser altså ut til at fasiliteter på arbeidsplassen er viktigere for å få bilistene over på sykkel enn for at syklistene skal fortsette å sykle. At bedriften har firmabiler er en annen faktor som kan fremme sykling til jobb (man trenger ikke kjøre for å ha bil tilgjengelig når man skal på møter). Den gode parkeringsdekningen for bil kan ikke sies å være direkte hemmende eller fremmende for sykling, men som vi så tidligere kan den gjøre det for enkelt å velge bilen, slik at man opprettholder vanen det er å kjøre til jobb. I PES-rapporten (se 2.1.2.1) oppgav 17 % ”garderobeforhold på jobben” som en faktor som hemmer sykling. Men det går ikke tydelig fram av rapporten om disse 17 % mener garderobeforhold kan hemme sykling, eller om de faktisk blir hemmet av det på sin arbeidsplass. Det er derfor vanskelig å si om mine funn samsvarer med PES eller ikke. De andre eksemplene fra teorien går ikke inn på i hvilken grad fasiliteter på arbeidsplassen har betydning.

4.6 Konflikt mellom trafikantgrupper

Som nevnt i kapittel 4.2.1 har alle informantene prøvd både å kjøre bil og sykle, uavhengig av om de definerer seg først og fremst som bilist eller syklist. Dette skulle tyde på at det er en forholdsvis stor grad av forståelse mellom de to gruppene. Det er det til en viss grad. Men her er det også, som vi skal, se en tydelig forskjell mellom bilister og syklister.

4.6.1 Syklister misliker gående i sykkeltraseen

De fleste erfarne syklistene synes det er greit å sykle i veibanen eller på sykkelfelt, men flere foretrekker å komme litt unna biltrafikken. Syklistene opplever bilister til dels som en sikkerhetsrisiko. Sykling på traseer hvor det er mange gående er lite populært. At syklistene foretrekker bilvei framfor anlegg med mange gående har sannsynligvis sammenheng med at farten og målet med turen er mer ensartet mellom bilister og syklister (på vei til/fra jobb), enn mellom syklist og gående.

Her er noen eksempler på hva syklistene svarer på spørsmål om hva som kan være negativt med å sykle: Hilde sier: ”Jeg må sykle på kjørevei, det liker jeg ikke”, mens Jan mener ”Bilistenes oppfatning av deg som syklist, at de ikke tar hensyn til syklistene. Få bilister overholder vikeplikten overfor syklister. Ellers er det bare positivt å sykle”. Leif sier: ”Nå har jeg funnet en rute uten biler også, så det er blitt spesielt bra nå. Traseen er fredelig og jeg

sykler til jobb så tidlig at det ikke er problem med turgåere og folk som skal lufte hunden og er på tur med barnevogn. Da er det ”fri ferdsel”. Det var mer stress før da jeg syklet langs rv. 44 – der er det mye trafikk”. Her er informantene altså inne på både at de helst vil unngå biler og konflikt med bilister, men også at mange fotgjengere er til hinder for framkommeligheten.

Flere av syklistene bruker i tillegg sykkeltraseene til trening i tildels høyt tempo. Da setter de enda mer pris på å unngå gående, og velger eventuelt veibanen dersom det er mange gående på gang- og sykkelveien. Jan sier i den sammenhengen at: ”Sykkeltraseene på Nord-Jæren er generelt svært bra, men det avhenger selvfølgelig av hva du er ute etter. Er det for å sykle til jobb i stor fart, eller ute på tur i et behagelig tempo, eller for å trene – det er vanskelig å kombinere. De som skal fort fram må gjerne ut i veibanen eller ut på landet. Det handler litt om ikke å skape irritasjon. Man må finne sin ”besøkelsestid” hvis man skal sykle fort”.

I fokusgruppeintervjuet med syklistene ble det blant annet nevnt: ”... Det må informeres bedre om syklistenes rettigheter. Myndighetene må også lage attraktive og gode tiltak som gjør at vi ikke kjører i veibanen. Dessuten bør det lages bedre skille mellom syklist og bilister, og god oppmerking og skilting. Et problem er også at syklistene blir så ”små” at de ikke blir sett. Syklistene bør ha påkledning som gjør dem mest mulig synlige – men det hjelper bare delvis”. Syklistene selv mener også at syklist selv må ta hensyn og følge trafikkreglene.

At syklistene helst vil unngå konflikt med bilister, underbygger teorien fra bl.a. PES. Det går fram av PES-rapporten at 60 % av deltakerne opplevde stress bl.a. pga. ”hensynsløse” bilister.

4.6.2 Bilister misliker syklist i veibanen

Heller ikke bilistene setter pris på å sykle der det er for mange gående, men de er likevel mer positive til dette enn til å sykle i veibanen/sykkelfelt. Bilistene er også mer motstandere av at syklist ferdes i veibanen. På spørsmål om hvilke erfaringer de har med sykling svarer bl.a. Anita: ”Jeg har en veldig grei sykkeltrasé gjennom Sørmarka, hvor jeg kommer unna biltrafikken. Det er fryktelig mye biler hvis jeg sykler langs rv. 44. Liker best å sykle på gang- og sykkelveier”. Og Bernt nevner at ”Det er viktig at sykkelturen kan gjøres på en veldig trygg måte. Jeg har liten sans for sykling i trafikken”.

I fokusgruppeintervjuet med bilistene var de også inne på hva de mener er negativt ved at syklistene sykler i veibanen: ”Syklistene er over alt. Som bilist er du aldri sikker på hvor du har dem. Det er problematisk å forholde seg til syklist som er ”syklende” i det ene øyeblikket for så å være ”kjørende” og siden ”fotgjenger” – de følger ikke alltid

trafikkreglene for den typen trafikanter de er. Syklistene som sykler gjennom rundkjøringene og slalåm gjennom trafikken for å spare et halvt minutt er både irriterende og farlig”. Bilistene er også inne på at de som bilister gjerne også må respektere syklistene noe mer.

I disse to delkapitlene har det altså framkommet at bilistene synes syklistene er noen ”råskinn” og vice versa, men at begge gruppene innser at de selv også gjør feil og må ta mer hensyn.

Konklusjonen blir her også at sykkelanlegg må planlegges for syklistene. Konflikter med andre trafikanter er en svært hemmende faktor for sykling. De erfarne syklistene lar seg gjerne ikke stoppe av dette, selv om de finner det ubehagelig/irriterende, men hvis målet er å oppnå en økning i sykkelandelen trengs det nye syklistene også. Framtidens sykkelanlegg må være atskilt (fysisk eller med oppmerking og skilting) fra både kjørende og gående.

4.6.3 Busser og syklistene er en dårlig kombinasjon

I tillegg til trafikkfare og framkommelighetsproblemer i møtet mellom bilist/syklist og syklist/gående, er også konfliktpunktet syklist/buss en utfordring. I fokusgruppeintervjuet med syklistene kom dette opp som en faktor som skaper utrygghet og kan være direkte farlig.

Syklistene sier f.eks.: ” *Busser oppleves som farlige hvis du sykler langs veien, særlig der det er busstopp i sykkelfelt. Bussene er mye skumlere enn andre biler og tungtransport.*

Bussjåførene tar mindre hensyn og presser seg mer fram – det er blitt verre de senere årene...

Det er også skummelt forbi leskur ved busstopp, med passasjerer som skal av/på bussen og derfor krysser gang- og sykkelveien. Her er det behov for mer plass/bredde der gang- og sykkelvei går forbi busstopp. Helst bør gang- og sykkelveien gå bak leskuret...” En av syklistene har opplevd nestenulykke ved busstopp i sykkelfelt: ”... for eksempel ved

Strømsbrua – selv om bussen kjører forbi deg, og dermed må ha sett deg, vrenger han inntil busstoppet” og en annen syklist sier i den forbindelsen: ”... nesten samme tilfelle men borte ved Statens vegvesen, der kutter bussene svingen i sykkelfeltet slik at du nesten blir påkjørt”.

Selv om syklistene altså prioriterer sykkelfeltet nokså høyt (se 4.5.5) skaper løsningen med sykkelfelt kombinert med busstopp farlige situasjoner. Anleggene som refereres til her er utformet iht. Statens vegvesen håndbok – ”Sykkelhåndboka”. Kanskje denne løsningen bør evalueres nøye, eller at bussjåførene bør få bedre opplæring for å forstå viktigheten av å ta hensyn til syklistene i sykkelfeltene. Særlig siden konflikten med bussjåfører oppleves som enda mer ”truende” enn med bilister for øvrig. Selv om antallet informanter i denne studien

ikke er stort nok til å generalisere i stor grad, er det lite som tilsier at andre syklistere ikke er av samme oppfatning mht. konflikten med bussene. Det at de erfarne syklistene opplever dette som problematisk, gjør det svært sannsynlig at de mindre erfarne syklistene (bilistene blant mine informanter) vil velge bort sykkelfeltene.

4.7 Småbarnsforeldres "tidsklemme"

I teorikapitlet ble det vist til en undersøkelse som ble utført av TØI i 1995. Denne konkluderte bl.a. med at transportmiddelvalget for småbarnsforeldre i stor grad avgjøres av om de skal levere eller hente barn. Da er sjansen 4,2 ganger større for at man kjører til jobb.

Flere biler i husholdningen viste seg å være med på å lette hverdagen, og øker sjansen for å bruke bil. Sjansen for å kjøre bil til jobb er mer enn fire ganger større dersom familien har flere biler, sammenlignet med enbils-husholdninger.

Informantene mine er plukket ut bl.a. med henblikk på å få en god fordeling på om de leverer barn eller ikke. Det medfører på den andre siden at jeg ikke har et "representativt" utvalg som kan si noe om det er flere småbarnsforeldre som leverer/henter barn, som kjører bil. Men ut fra den innledende spørreundersøkelsen viste det seg som nevnt at ca. 29 % av bilistene og 19 % av syklistene har ansvar for levering/henting av barn. Dette tyder på at levering/henting kan være en medvirkende faktor for at en del velger å kjøre bil. Men det er faktisk 19 % av syklistene som også har ansvar for bringing av barn. Hvis man antar at de som svarte på spørreskjemaet er representative for arbeidstakere generelt, kan man konkludere med at det er omtrent dobbelt så stor sjanse for at en forelder som har ansvar for å levere/hente barn, skal kjøre bil som at vedkommende skal sykle.

I husholdningen til de to bilistene som har ansvar for levering/henting har de to biler (og to voksne som kan kjøre). De to som leverer barn i barnehage nevner også at bilkjøring forenkler denne aktiviteten. I motsetning til bilistene har syklistene bare en bil i husholdningen selv om de har ansvar for å levere/hente barn.

Min studie underbygger altså i stor grad TØIs konklusjon om at to biler i en husholdning øker sjansen kraftig for at man kjører til jobb. Studien min viser også at det er større sjanse for at man kjører til jobb dersom man har ansvar for å levere eller hente barn, men i atskillig mindre grad enn det TØIs rapport viste. Rapporten fra TØI er 15 år gammel og det er derfor grunn til å anta at det har vært en utvikling i løpet av disse årene som har ført til at det ikke lenger blir sett på som en så vanskelig oppgave å frakte barn hvis man sykler til jobb.

4.7.1 Å frakte barn er enkelt når man kjører, men ikke umulig hvis man sykler

Bilistene som leverer/henter barn sier at å kjøre gjør det enklere å rekke dagens gjøremål. Dette blir bl.a. nevnt som en positiv faktor med å kjøre bil. Og likeledes vedrørende hva som er negativt med sykling sier f.eks. Bernt: *"Det tar mer tid og er tungvint med levering av to barn til barnehagen. Jeg måtte kjøpt sykkeltilhenger"*. På spørsmål om det er noe som kan motivere han til eventuelt å begynne å sykle sier Cato at: *"Nei, det er det praktiske rundt levering av barn som er avgjørende"*. Bernt har syklet noen få ganger til jobb og har da fått erfaring med at: *"... det må på en måte omorganiseres litt i familien for å få det til mht. levering av barn"*. Bilistene ser det altså ikke som et alternativ å frakte barn med sykkel. Dette vil naturligvis også henge sammen med hvor barnehagen ligger i forhold til hjem og arbeidsplass.

Også syklistene Egil og Geir, som frakter barn, nevner dette som en faktor som kan være mer tungvint med sykling kontra bilkjøring. Geir sier bl.a. at: *"Bilkjøring kan være positivt ved at det er kjappere og greiere med hensyn til levering og henting av barn. Sykling tar ekstra tid, og er litt krøkkete i forbindelse med levering og henting av barn, men det er ikke en stor ulempe - det blir en vanesak."* På spørsmål om hva som kan være negativt ved sykling svarer Egil bl.a.: *"Tid, særlig når det gjelder levering og henting i barnehage. Barna kan maks. være 9 timer i barnehagen – da har jeg en halvtime for lite tid. Jeg må derfor jobbe litt på kvelden eller ha tid til avspasering – men jeg klarer å ordne det. Som regel går det greit for hvis jeg leverer så henter kona"*. Syklistene fikser altså det å levere og/eller hente barn, men de uttrykker at det blir greiere når barna ikke lenger trenger følge til barnehage/skole.

Her ser vi altså at dersom man ønsker å sykle til tross for at man skal levere/hente barn, så får man det til, så lenge barnehagen ikke ligger altfor langt unna. Men heller ikke de syklistene som får til dette synes det er bare enkelt. Det må altså en viss grad av vilje til for å sykle til jobb dersom man har ansvar for å frakte barn til/fra barnehage.

4.7.2 Større barn blir også fraktet

Dette er ikke et viktig tema i studien, men jeg synes det er verdt å nevne. Det er kun Finn som kommer inn på dette, men det er grunn til å anta at det gjelder flere enn ham. Hans innspill kom i forbindelse med spørsmål om han synes det er bekymringsfullt eller om vi må tilpasse samfunnet til den stadig økende biltettheten. Til dette sier Finn bl.a.: *"Før i tiden syklet man til aktiviteter, det har sikkert litt å gjøre med at man nå bor i en by, for nå kjører vi barna til*

trening m.m. Man bidrar til at barna blir vant til at man skal bruke bil til det meste. Vi voksne legger opp til trenden". Her er vi inne på en faktor som er nevnt tidligere, nemlig sosialt press. Men gjerne med omvendt betydning enn det Signe Gunn Myre f.eks. nevnte, som er sitert i delkapittel 4.2.4. Det har også betydning med hensyn til vaner og hvilke vaner vi overfører til barna.

4.8 Helse

Det mest gjennomgående i de teoriene jeg har presentert er viktigheten av helse – sykling er en viktig helsebringende aktivitet, og helse er viktig for de aller fleste. Riktig nok viste 40-årsundersøkelsen at kunnskap om helserisiko ikke førte til at de gjorde grepene de burde for å bedre helsen (som kutte ut røyken, legge om kosten og være mer i aktivitet). De andre kampanjene viste at helse er en viktig motivasjonsfaktor for f.eks. å sykle til jobb. Jeg har sjekket med informantene hva de mener om dette.

Det entydige svaret på hva som er viktig ved valg av reisemiddel er det å holde seg i form, trimme og generelt for bedring eller opprettholdelse av helsen. Helseaspektet kommer igjen som en viktig faktor i svarene på svært mange av spørsmålene som blir stilt i intervjuet.

Jeg ba informantene om å si, på en skala fra 1⁴⁸ til 5, hvor opptatte de er av egen helse. På dette svarer de fra 3 til 5. Syklistene ligger i gjennomsnitt på 3,8, mens bilistene havner i gjennomsnitt på 4,1. Dette kan bety at bilistene er generelt mer opptatt av egen helse, men det er for lite datagrunnlag til å si det sikkert. Grunnen til at bilistenes gjennomsnitt er noe høyere enn syklistene har jeg ikke undersøkt videre, men to av bilistene som svarte "5" på dette oppgav en grunn: den ene at han var "tvungen" til å være opptatt av helsen pga. en alvorlig sykdom, den andre var seg svært bevisst egen helse fordi hun ville holde seg frisk pga. barna.

4.8.1 Helsen bedres av å sykle til jobb

I teorikapittelet så vi bl.a. hvilke helsemessige gevinster man kan oppnå ved å sykle (se figur 12). Alle bilistene og fem av syklistene mener bestemt at helsen blir bedre av å sykle til jobb. Men det betyr naturligvis ikke at å sykle til jobb er eneste måten å holde seg i form på. Både Ida og Karin (bilister) sier de kompensere ved å drive med andre aktiviteter. Blant syklistene sier bl.a. Egil: "*Ja, det merkes godt når man er borte fra syklingen en stund*". Finn mener ikke sykling til jobb er det utslagsgivende, og sier han ville ha trent uansett.

⁴⁸ 1 er ikke opptatt, 5 er veldig opptatt

Når det gjelder hva som ansees å være positivt med å sykle er alle syklistene inne på faktorer som trim, en god start på dagen, gratis trening og frisk luft. Et eksempel på dette er Leif som sier: *"Jeg synes det er kjekt å sykle, og det er eneste sport jeg driver med"*, og Jan: *"Helse! – Helse i hvert tråkk"*. *Frisk luft og en flott start på dagen! Jeg våkner og er klar for jobben"*. Syklistene uttrykker altså at helse er viktig, men også at sykling bidrar til trivsel og gir en god følelse. Dette stemmer godt overens med undersøkelsene som viser at sykling medfører at trivselen øker, noe man igjen kan anta er med på å bidra til å bedre mental helse (uten at dette er dokumentert).

Bilistene framhever mye av det samme når de blir spurt om hva de mener ville vært positivt med å sykle til jobb. Svarene de gir går på faktorer som frisk luft, gratis trening, god start på dagen, i tillegg til å være miljøvennlig. Et par eksempler som underbygger dette kommer fra Dan og Karin. Dan: *"Jeg ønsker å komme i bedre form – sykling ville hjulpet betraktelig. Det skal ikke mye til..."*. Karin: *"Det mest positive med sykling ville vært helseeffekten og det å være ute - gratis trening. Det å være miljøvennlig betyr også litt"*.

Som det framkom av 4.3.4 er også den manglende positive helsegevinsten noe som i stor grad nevnes som det som er negativt med å kjøre bil.

De bilistene som av og til sykler til jobb er også inne på helse og trivsel når de skal si noe om hva de opplevde som bra med å sykle. Karin sier f.eks.: *"Jeg er alltid fornøyd med meg selv når jeg har syklet"*, mens Anita sier at det er bra fordi: *"det gir en god følelse og man får trent"*, og Dan uttrykker at sykling gir: *"... prima trening og frisk luft"*.

I kapittel 4.3 ble det vist til at helse er viktig å fokusere på i kampanjer, og er en motivasjonsfaktor generelt. Bilistene er opptatte av helse som motivasjon, og bl.a. Ida sier at en motivasjonsfaktor vil være: *"... trim og helse generelt. Også i forhold til barna - holde seg frisk og i live for dem. Det er godt å være ute i frisk luft. Man blir lettere i kroppen i løpet av dagen på jobb"*. Dan nevner: *"Helse og vektreduksjon ville vært en sterk faktor"*.

Både bilister og syklistene nevner "gratis" trim/trening i flere sammenhenger. Bruk av ordet "gratis" i denne sammenhengen går litt på kostnader, men vel så mye på tiden det tar. Dvs. transportetappen mellom hjem og jobb må man uansett ta, og den tar tid om man sykler eller kjører bil. Den ekstra tiden det eventuelt tar å sykle, sparer man inn igjen ved å ha unnagjort en god del av dagens treningsøkt, samtidig med at man kommer seg fra A til B.

Statens vegvesens representanter er mer skeptiske til hvilken betydning helsegevinsten har enn informantene i Multiconsult. På spørsmålet om de antar at mange sykler eller synes de bør sykle for egen helses skyld, svarer Lisa Garpe: *”Nei, jeg tror de fleste mener at andre bør sykle på grunn av helsen. Det er ikke kun én grunn til folks valg av reisemiddel. Det er sikkert de som gjør det, men for de fleste tror jeg det mer blir en positiv effekt man får i tillegg”*, mens Signe Gunn Myre sier: *”Tja. Det må i alle fall formidles at det er stor gevinst å hente”*. Henrik Duus mener helse ikke er en grunn for at folk sykler eller ønsker å sykle, men kom i etterkant av intervjuet tilbake og presiserte mer sitt syn på dette: *”Jeg er vel kommet til at jeg tror at en del begynner å sykle ut fra at de skjønner at de bør komme i bedre form. Men jeg tror de som har syklet en stund ikke tenker så mye på at de må sykle på grunn av helsa. Det er blitt en vane, og da argumenterer du ikke for sykkelturene mer”*.

Funnene fra min studie viste, i samsvar med de teoriene som er gjennomgått, at helse er en viktig grunn for at sykklistene sykler og for at bilistene ønsker å sykle. Det er derfor mye som tyder på at informantene fra Statens vegvesen er litt for lite oppmerksomme på hvilken stor betydning helsen har som en motivasjonsfaktor. Signe Gunn Myre nevner at helsegevinsten må formidles, og det mener jeg er helt essensielt for å få flere til å sykle.

4.8.2 Bilistene vil vite om ulykkesrisikoen ved å sykle

Selv om de fleste mener det er viktig å fokusere på de positive sidene ved sykling, når man skal forsøke å motivere bilister til å sykle, må man ikke underslå at det også er en risiko med å sykle. Dette er et moment som særlig kom fram i fokusgruppeintervjuet med bilistene. Jeg spurte om hva de opplevde som usikkert eller utrygt ved det å sykle. Da nevnte de blant annet at de vet det skjer en del sykkelulykker og at de til dels kan være svært alvorlige, til og med fatale. Bilistene mener at det blir lite fokusert på dette i media – de har inntrykk av at det blir lagt ”lokk på”. Jeg har ikke gjort noen studie på om det er tilfelle at antall eller alvorlighetsgrad av sykkelulykkene blir gitt mindre oppmerksomhet sammenlignet med andre ulykker. Jeg kan derfor ikke verifisere bilistenes inntrykk angående dette. Noen uttalelser fra bilistene som illustrerer deres bekymring: *”Man hører historier om sykkelulykker men det er ukjent hvor farlig det er. Dette er også med på å få sykling til å virke mer utrygt - det at man vet at det skjer ulykker, men at vi ikke får høre så mye om det. Kanskje kan det være farligere å sykle til jobb enn ”noen” vil innrømme?”*, og *”Vi hørte nesten ingenting om den syklisten som kjørte ned og drepte en fotgjenger for en tid tilbake”*.

I de teoriene jeg har sett på er denne usikkerhetsfaktoren ikke nevnt. Men man ser her altså at selv om man kan oppnå å motivere mange ved å informere om helsegevinstene ved å sykle, må man også opplyse om farene ved sykling. En fare man vet er der, men har for lite kunnskap om, kan medføre en unødvendig usikkerhet som også kan være en faktor som hemmer sykling. Dette er sannsynligvis ikke en avgjørende faktor, men sammen med mange andre faktorer kan den likevel ha betydning. Det kan også være en idé å informere om hvilke veianlegg og situasjoner som medfører flest/alvorligst sykkelulykker. Mange har oppfatninger om dette som ikke stemmer med de faktiske forhold.

4.9 Miljø og miljøetikk

I innledningen og i teorikapittelet så vi at utslipp og støy fra biltransport er en stor kilde til forurensing. Dette er myndighetene forpliktet å gjøre noe med iht. internasjonale avtaler. Å redusere utslippene for å bevare miljøet har vi også sett er et etisk spørsmål relatert til ansvaret for å bevare miljøet for vår egen del, for mennesker i andre deler av verden, framtidige generasjoner og for naturens egen del. Teorien om sykkelkampanjer viste at mange er opptatte av miljø, men at dette ikke er en utslagsgivende faktor for om de sykler eller ikke.

Vi har også sett at miljøet er en faktor som flere av syklistene nevnt er viktig for deres valg av reisemiddel. Bilistene er også opptatte av miljøet, og er oppmerksomme på at de ikke gjør det beste valget i så måte når de velger å kjøre til jobb.

Når informantene blir bedt om å si, på en skala fra 1⁴⁹ til 5, hvor opptatte de er av miljøet, svarer de fra 2 til 4, med et gjennomsnitt på 3,3 for både bilistene og syklistene. Jeg skal nå se nærmere på hva informantene mener om miljø og sykling.

4.9.1 Nærmiljø er viktig – globalt miljø vanskelig

I teorien om miljøetikk så vi at årsakssammenhengene vedrørende det globale miljøet er så komplekse og usikre at det er vanskelig å forutsi konsekvenser av våre handlinger. Informantene mine fikk spørsmålet om hvilke av følgende faktorer som bør vektlegges mest i kampanjer for miljøet, for at de tror kampanjen skal ha noen effekt: a) nærmiljøet, b) det globale miljøet, eller c) framtidige generasjoner. Spørsmålet er altså ikke om de synes noen av disse hensynene er viktigere enn andre – alle informantene uttrykker at de mener alle hensyn må ivaretas. De fleste mener informasjonskampanjer må fokusere på alle de tre faktorene, og

⁴⁹ 1 er ikke opptatt, 5 er veldig opptatt

absolutt alle mener nærmiljøet er det som må ha desidert høyest fokus for at budskapet skal nå fram. På ”andre plass” kommer hensynet til framtidige generasjoner.

For å illustrere dette siterer jeg noen av informantene. Blant bilistene sier bl.a. Karin at: *”Det må fokuseres på alle tre, men folk bryr seg litt mer om nærmiljø enn globale konsekvenser. Kampanjer bør heller dreie seg om Stavanger eller Norge i stedet for hele verden – da blir det litt mer forståelig”*. Og Bernt sier: *”De må først og fremst fokusere på nærmiljøet, dernest framtidige generasjoner. Det globale miljøet er det mye fokus på allerede. En stund ble det fokusert veldig på at alle skulle gå over til dieslbiler for å slippe ut mindre klimagasser, men man fokuserte ikke på konsekvensene for nærmiljøet”*.

Syklistene er av samme oppfatning som bilistene. Egil mener f.eks. at: *”For at mannen i gata skal bli påvirket må man fokusere på nærmiljø – det globale miljøet blir litt for svevende. Globale konsekvenser er minst viktig å fokusere på - det er 200 år siden den industrielle revolusjonen og først nå er man bevisst på konsekvensene – så det tar lang tid”*. Leif mener at man særlig må fokusere på nærmiljø, faktisk så lokalt som egen by. Han sier også: *”Globale konsekvenser betyr lite, det er bare noen få som bryr seg. Om havet stiger en meter på en øy der det bor 15 mann, fordi jeg kjører bil, blir for fjernt. De som har barn og barnebarn skjønner gjerne mer at man gjør noe bra for dem ved å ta vare på miljø. Men unge som ikke har barn selv tenker ikke så mye på dette”*.

Også i forbindelse med spørsmål om man tror informasjonskampanjer har betydning for folks reisemiddelvalg kommer Leif med en interessant uttalelse: *”Kanskje 10 % av folk blir påvirket nok til at de velger miljøvennlig. De som ikke bryr seg, bryr seg ikke uansatt. Det må koste også. Konsekvensene kommer for langt fram i tid. Når man forurenses i dag kommer man ikke til å merke konsekvensene i vår levetid”*.

Også i fokusgruppeintervjuene er informantene inne på at nærmiljøet er viktigere å fokusere på enn de andre konsekvensene. Syklistene sier bl.a. at: *”Vi tenker ikke på miljøet. Det hjelper lite om vi sykler. Når man velger å kjøre så er det fordi man opplever det som nødvendig. Det så vi for eksempel når det gjaldt vinteren i Bergen. Selv om det var ekstreme forhold var det nesten umulig å få folk til å la være å kjøre bil. Det krever at man må legge om vanene – det er vanskelig”*. Her er de igjen inne på vanenes betydning for valg av reisemiddel.

Flere av informantene uttrykker også noe frustrasjon over at informasjonen som gis vedrørende det globale miljøet er så motstridende. Dette fører til at det er vanskelig å gjøre

seg opp sine egne meninger, slik også teorien viste. Informantene ønsker å få fakta og sannheter som er udiskutable og til å stole på. I den sammenhengen sier bl.a. Egil følgende: *“Vi får mye og ulik informasjon så vi vet ikke om det er bilbruken som er ansvarlig for klimakrisen. Det kan like gjerne være naturlige variasjoner. Jeg savner korrekt og nyansert informasjon om bilbruken. Det blir for mye antakelser og synsing”*.

Alle informantene mener forøvrig at problemene med global oppvarming er en konsekvens av både menneskelige aktiviteter og naturlige variasjoner. Dette er til en stor grad i overensstemmelse med forskeres oppfatning – det er få forskere som mener en mulig forklaring på oppvarmingen er utelukkende menneskeskapt eller utelukkende naturlige variasjoner.

Her ser vi altså at de fleste er opptatte av miljøet, men at dette ikke er en utslagsgivende faktor for valg av reisemiddel. Dersom man skal forsøke å påvirke folk til å endre reisevaner for å ta hensyn til miljøet, bør fokuset i størst grad være på nærmiljøet. Men det er ikke grunn til å tro at slike kampanjer vil ha nevneverdig betydning for folks reisemiddelvalg.

4.9.2 Miljøvennlighet er en bonus

I dette delkapittelet vil jeg forsøke å trekke noen konklusjoner i forholdet mellom transportmiddelvalg og etikk, sett i forhold til miljøhensynene. I teorikapittelet var jeg inne på at miljøetikk er eksempel på en etikk-filosofi som kan brukes som grunnlag for å vurdere om våre transportmiddelvalg er å betrakte som etiske. For å finne svar på hvilke etiske vurderinger, eller mangel på vurderinger, som ligger til grunn for valget av transportmiddel, må man etter min mening analysere og vurdere svarene som blir gitt på mange av spørsmålene i intervjuene. Jeg fant det ikke hensiktsmessig å spørre informantene direkte om etikk og deres etiske betraktninger.

Mange av informantene er opptatte av miljøkonsekvensene av bilkjøring, men er også ærlige på at miljøet ikke er en viktig årsak til at de sykler eller tenker at de burde syklet. Men det at man også er miljøvennlig når man velger sykkel, er informantene opptatte av. I fokusgruppe-intervjuet med syklistene sier de bl.a. at: *“Miljøaspektet er en positiv bieffekt”*.

Noen kommentarer fra dybdeintervjuene underbygger også dette. Jan sier f.eks.: *“Tror ikke nødvendigvis folk sykler fordi de er så miljøbevisste – det er kjekt å få med den effekten også, men det er ikke av stor betydning for å velge sykkel... Jeg har valgt å sykle fordi jeg er av den*

oppfatningen at sykkelen gjør den samme jobben som bil, i tillegg kommer at jeg sparer miljø og det er bra for helsa”.

Syklistenes og bilistenes innspill mht. miljøaspektet er også i overensstemmelse med Statens vegvesen sine representanters antakelser om at man ikke velger sykkel for miljøets skyld. Henrik Duus sier for eksempel i den forbindelsen: *”Nei, jeg tror ikke det er noen som sykler fordi de vil redde verden. Man sykler fordi det er rasjonelt, kult, det passer og/eller er behagelig. Jeg tror det er helt personlige vurderinger som ligger til grunn”.* Signe Gunn Myre er inne på noe av det samme: *”Den enkeltes valg er nok mer ut fra egoistiske grunner, men mange vil se på miljø som en ekstra gevinst – det gir et positivt personlig image å være miljøvennlig”.* Det Signe Gunn Myre sier om ”ekstra gevinst” er noe av det samme som syklistene og bilistene var inne på.

Her ser vi altså at informantene fra Statens vegvesen er av den samme oppfatningen som øvrige informanter, nemlig at miljøet ikke er grunn for at folk sykler eller ønsker å sykle. De mener det er mer personlige grunner og behov som er styrende for reisemiddelvalget. Dette er i stor grad i overensstemmelse med teoriene og øvrige informanters tilbakemeldinger – det er helse, komfort, vane og tidsbruk som i stor grad blir det avgjørende for valg av reisemiddel.

Det er altså en god overensstemmelse mellom innspillene fra informantene og det som er kommet fram i andre studier/prosjekter (PES m.fl.) som er vist i teorikapittelet – man er opptatt av miljø, men ikke nok til at det styrer reisemiddelvalget. Den ”bonusen” man får ved at man er miljøvennlig når man sykler, er en positiv faktor som til en viss grad kan være med på å fremme sykling. Men den er altså på ingen måte en utslagsgivende faktor. Funnene i denne studien underbygger også teorien vedrørende miljøetikk, om at særlig globale konsekvenser blir for komplisert å forholde seg til. Det er vanskelig å ta fullt ut rasjonelle beslutninger ut fra kunnskapen man har om miljøkonsekvenser av våre handlinger.

4.10 Økonomi

I teorien så vi at sykling kan gi en stor økonomisk gevinst for både samfunn, arbeidsgiver og den enkelte. For samfunnet og arbeidsgiver kommer gevinsten i stor grad fra bedret folkehelse. Dette er ikke av så stor betydning for informantene. For dem betyr bedret helse at de oppnår reduksjon av ubehag og risiko, mer enn at de sparer penger på å holde seg frisk. Dette er grunnen til at jeg i intervjuene for det meste har fokusert på personlig økonomi, som vi her skal se.

4.10.1 Bil må vi ha uansett

Som vist i teorien koster det gjennomsnittlig ca. 85 000 kr i året å ha bil. Dette er et forholdsvis stort beløp for de fleste, men det er også mulig å velge en bil som medfører mindre utgifter. De faktiske utgiftene med å ha bil er høyere enn de fleste tenker over. Jeg vil forsøke å finne ut om økonomien er av betydning for informantenes valg av reisemiddel.

Syklistene har valgt å ha kun én bil – og én bil er sett på som en nødvendighet. Man skal være rimelig idealistisk dersom man skal klare seg helt uten bil. Blant bilistene er det fire som kun har én bil, men hos dem er det kun en voksen i familien, slik at de har samme fleksibilitet som familier med to voksne og to biler. De to bilistene som har to biler (og altså to voksne i familien), har ansvar for å levere/hente barn. På spørsmålet om de hadde klart seg med en bil dersom de hadde syklet til jobb svarer Bernt at han er usikker, mens Cato svarer: ”Ja, i 99 % av tilfellene”. Og på spørsmålet om det synes fordelene med å ha to biler veier opp for kostnadene svarer de ”ja”, selv om begge synes det er dyrt med bil. Å ha tilgang på én bil til hver av foreldrene er med på å lette ”tidsklemma”, som omtalt i kapittel 4.7.

I fokusgruppeintervjuene stilte jeg spørsmål om det er for enkelt eller billig for folk å velge bilen, og om det er derfor så mange kjører selv om det meste gjerne ligger til rette for å sykle. Syklistene mener at det er enkelt å velge bilen hvis den likevel står der. Syklistene har altså valgt å bare ha en bil, og sparer dermed en god del utgifter, men det gjør det også vanskeligere for dem å velge å kjøre. Det må mer planlegging til i familien dersom de skal ha bilen en dag. Bilistene er veldig klare på at de ikke kjører fordi det er for billig. Intervjuene med informantene i Multiconsult viste at økonomi også spiller en liten, men ikke uviktig rolle.

4.10.2 Det er dyrt å ha bil, men ikke å kjøre bil

Som vist i foregående delkapittel ser de fleste det som en nødvendighet å ha én bil, også om den ikke brukes på jobbreiser. Elleve av informantene mine mener det er dyrt med innkjøp og vedlikehold av bil. Utgiftene som påløper fordi man kjører bilen, f.eks. bensin og bompenger, synes de fleste informantene er akseptable. Dette kan også være en årsak til at mange kjører bil: kostnadene med å ha bil har de i all hovedsak uansett, så da kan de like gjerne kjøre den også – det koster tross alt ikke så mye.

Bil nummer to er gjerne ikke så direkte nødvendig, men er med på å få ”tidskabelen” til å gå opp for noen. Mange velger også å ha en billigere bil nr. 2.

At kostnadene ved å ha bil er så store, og kostnadene ved å bruke bilen forholdsvis små, gjør at det økonomisk sett ikke har så stor økonomisk betydning om man kjører en bli man likevel har stående. Dette underbygges også av at de fleste informantene mener at dersom økning i bensinpriser og bompenger m.m. skal ha effekt, må økningen være kraftig sammenlignet med dagens nivå. To bilister og en syklist nevner forøvrig kostnader som et negativt aspekt med bilkjøring. Syklisten mener også at hans valg av sykkel som reisemiddel er tatt ut fra økonomiske hensyn.

Økonomien for den enkelte har altså en forholdsvis liten betydning som en faktor som hemmer eller fremmer sykling. Men dette er det ulike meninger om.

4.11 Andre praktiske forhold som fremmer/hemmer

I dette delkapittelet ser jeg litt på hvilke andre faktorer som hemmer eller fremmer sykling. Flere av de faktorene som blir nevnt kan egentlig oppsummeres med en fellesnevner, nemlig tid: avstand = tid, fleksibilitet = tid, kø = tid, effektivitet = tid. Faktorene som her nevnes er det ikke nødvendigvis mulig å sette inn direkte tiltak for, for å få flere til å sykle, men de er likevel faktorer som kan hemme eller fremme sykling.

4.11.1 Avstand/tid

Både PES, Jeg-kjører-grønt og STJ viser at en sykkelavstand på rund 10 km er akseptabelt for mange. I sin beregning for hvilket potensial man har for økning i sykkelandelen tar TØI utgangspunkt i en avstand på 5 km. Mye tyder altså på at potensialet for økning i sykkelandelen er atskillig større enn det TØI har beregnet.

Ingen av syklistene jeg har intervjuet har mindre enn 5 km avstand mellom hjem og jobb. Finn og Egil har ca. 17 km mellom hjem og jobb. De er de to eneste av syklistene som også jobbet i Multiconsult da vi var lokalisert i sentrum (Saudagata 2). Begge hadde kortere avstand da de jobbet i sentrum. Dette kan ha vært vesentlig – at de fikk en god opplevelse med å sykle (over lengre tid) før de begynte å sykle så langt som de gjør i dag. Den lange avstanden Finn og Egil har i dag gjør at de har behov for å kjøre bil 1-3 ganger i uka for ikke å bli for slitne. De fire andre syklistene har en avstand på 6 – 11 km mellom hjem og jobb, og synes ikke avstanden er problematisk. Gjennomsnittsavstand for de 15 syklistene som svarte på det innledende spørreskjemaet var på drøyt 9 km.

På spørsmålet om hvor langt de antar en gjennomsnittsperson vil finne det akseptabelt å sykle til jobb (gitt at det ikke er spesielle andre hindringer i veien for å sykle) svarer de mellom 5 og 15 km. Gjennomsnittet av svarene ligger i underkant av 10 km, noe som altså er omtrent det

samme som gjennomsnittlig sykkelavstand for syklistene i Multiconsult i dag. Syklistene og bilistene var temmelig samstemte i dette.

Jeg spurte også informantene fra Statens vegvesen om hvor langt de antar at en gjennomsnittsarbeidstaker vil synes det er akseptabelt å sykle. Lisa Garpe sier det er vanskelig å si et antall km. Det avhenger av hvorfor man velger å sykle, bl.a. om man synes det er ok at man må dusje eller ikke. Hun sier: ”*Det er mange som sykler langt her i distriktet. Tror det er andre faktorer enn lengde som er avgjørende, f.eks. at det er bekvemt*”. Henrik Duus viser til en undersøkelse som er gjennomført som viste at 40 % synes 0 – 5 km er akseptabelt, 40 % mener 5 – 10 km, og han sier: ”*Jeg tror en gjennomsnittsarbeidstaker kan strekke seg opp mot 7 – 10 km. Det er jo de som sykler 3-4 mil men det er ikke akkurat en gjennomsnittsperson. En halvtimes sykkeltur er ok*”. Signe Gunn Myre tror sånn ca. 5 - 6 km er akseptabelt for de fleste.

Her ser vi altså at det er nokså godt samsvar mellom funnene som er gjort tidligere i PES, Jeg-kjører-grønt og STJ, og mine funn blant bilister, syklistene og Statens vegvesens representanter. Et sted mellom 5 og 15 km antas å være greit for de fleste, med et gjennomsnitt på ca. 10 km. Som vist i innledningen til denne rapporten øker potensialet for antall syklistene til Forus/Lura kraftig dersom man øker avstanden fra 5 til 10 km, se figur 6.

4.11.2 ”Alle” opptatt av fleksibilitet.

Som det framkom i den innledende spørreundersøkelsen er fleksibilitet en viktig begrunnelse for bilistenes reisemiddelvalg. Spørreundersøkelsen viste også at det er en del syklistene som velger reisemiddel av samme grunn. I kampanjen Jeg-kjører-grønt så vi også at fleksibilitet var et argument for å velge bilen, før de deltok i kampanjen. De endrer syn på dette etter at de har deltatt på kampanjen.

Også i dybdeintervjuene nevner tre av bilistene og to av syklistene *fleksibilitet* som en viktig faktor for deres reisemiddelvalg. Men indirekte sier også syklistene at de foretrekker den fleksibiliteten bilen gir hvis de for eksempel skal ærend etter jobb, eller skal frakte ting eller barn. Egil nevner at han liker fleksibiliteten både sykling og bilkjøring gir, men savner noe av bilens fordeler i så måte, når han sykler. Bilistene, som er to voksne i familien og som har to biler, verdsetter fleksibiliteten to biler gir og er villige til å betale det det koster.

For bilistene ville det også vært en faktor for å fremme sykling, hvis de hadde en fleksibilitet i form av at de kunne brukt buss de dagene de ikke ønsker å sykle. Busstilbudet er det flere som mener er for dårlig til å være et aktuelt, fleksibelt alternativ for dager med f.eks. stygt vær.

Vi ser altså at fleksibilitet er viktig, men at både sykkel og bil gir en god fleksibilitet. Bilen er det mest fleksible framkomstmiddelet, særlig ved større avstander og frakting av ting/barn. Som vist i Jeg-kjører-grønt kan det tyde på at bilister har en myte om at sykkelen er mindre fleksibel enn den faktisk er, før de har prøv å sykle en del ganger.

4.11.3 Kjø er et herk!

I den innledende spørreundersøkelsen fant jeg ut at drøyt halvparten av bilistene bruker noe tid på å stå i kø, men at de bruker gjennomsnittlig mindre tid på køkjøring her enn i andre store byer i Norge. Her skal jeg se litt mer på hva informantene synes om køproblematikken - det kan kanskje være en faktor som indirekte kan fremme sykling?

Fem av syklistene mener kjø er et negativt aspekt ved å kjøre bil, og at det indirekte er en medvirkende (om ikke viktig) grunn for at de sykler. Av bilistene er det bare to som nevner kjø som negativt med bilkjøring. De fleste syklistene har sannsynligvis kjørt nok bil til å basere denne holdningen på erfaring. Det tyder derfor på at de enten har et lavere akseptnivå for køkjøring, eller at de kjører en vei eller et tidspunkt som gjør at de bruker mer tid i kø enn bilistene i denne studien. En annen grunn for forskjellen i synet på køproblematikken kan også være at bilistene velger å ha en mer avslappet holdning til det å stå i kø, og heller fokusere på de positive effektene bilkjøringen medfører. Dette har altså også med holdninger og erfaringer å gjøre.

Finn mener det er viktig å fortsette å forsøke å få flere til å sykle som et ledd i å redusere køene, i motsetning til bare å bygge ut mer veier. En uttalelse som kan illustrere dette er når han sier: *"... hvis man får flere til å begynne å sykle blir det kanskje ikke like stort press på å bygge ut veiene. Ingen liker å stå i kø. Men folk begynner kanskje å sykle fordi de er lei av å stå i kø – bygger man ut veiene slutter de kanskje å sykle?"* Hilde mener at: *"Vi har veldig lite køproblemer i forhold til for eksempel Oslo. Vi bruker gjerne bare 15 minutter på jobb, mens i Oslo bruker en time eller to. Der ville de vært kjempeglade for å kunne sette seg på en sykkel for så kort vei".*

Kjø kan også inspirere noen til å sykle. F.eks. sier Egil at det kan motivere: *"... å slippe kø og ikke minst å sykle forbi køen - "konkurrerer" litt mot bilistene."* Leif er også inne på den

samfunnsøkonomiske konsekvensen det har at mange bruker lang tid på å stå i kø, og at når det er kø på veiene bruker han like lang tid på å kjøre som å sykle til jobb.

Det kan altså se ut til at bilkøer kan ha en liten positiv effekt på å redusere fordelene med bilkjøring og øke fordelene med (og gleden over) å sykle, og dermed få noen flere til å sykle. Men dette er ikke en viktig faktor – i hvert fall ikke her i distriktet hvor køer ikke er et stort problem.

4.11.4 Er det avgjørende om arbeidssted er i bykjernen eller utenfor?

Undersøkelser som er gjort har vist at dersom man flytter en arbeidsplass fra bysentrum til en lokalitet som ligger utenfor sentrum og kollektivknutepunkt, øker bilbruken/-andelen blant de ansatte. Som nevnt tidligere flyttet Multiconsult fra sentrum/Multigården til Lura/Luramyrgården i 2006. Dette gav meg anledning til å få informasjon om mine informanter hadde endret reisemiddelvalg i forbindelse med flyttingen fra sentrum. Forskjellene på Multigården og Luramyrgården er ellers at både fasiliteter for syklistene og parkeringsdekning for bilene var atskillig dårligere i Multigården.

Det viste seg at det bare var tre av de tolv informantene mine som hadde jobbet i Multigården. To av dem var syklist og en bilist. Dermed har jeg et noe tynt grunnlag for å finne svar på hvilken betydning arbeidsstedets lokalisering har, men mener det kan være interessant å presentere funn mine likevel.

Helt kort er svaret på spørsmålet stilt i overskriften at *det ikke er avgjørende* for mine informanter. Begge de to syklistene hadde kortere sykkelavstand da de jobbet i sentrum. Som vist i 4.11.1 kan dette hatt en viss betydning for at de sykler også etter at arbeidsstedet ble flyttet til Lura – det at de fikk sykkel erfaringen sin mens de hadde kortere vei (nå sykler de 17 km hver vei). Her følger noen sitater som kan illustrere dette. En uttaleles er fra Finn: *”Jeg begynte å sykle i Stavanger da vi flyttet hit. Da hadde jeg kun 4 km vei... I Multigården var det dessuten trangt med bilparkering. Jeg syklet selv om det var forholdsvis dårlige garderobeser”. Egil uttaler at: ”Det var like greit å sykle som å kjøre til Multigården. Avstanden var kortere så jeg fikk mindre treningsutbytte. Jeg brukte noe mer buss for det var lettvin”. Bernt som er bilist sier: ”Da vi jobbet i sentrum var det problemer med parkeringsplasser, men jeg kjørte likevel for jeg fikk leid parkeringsplass billig av en beboer. Det med parkering blir ikke noe poeng før det blir et alvorlig problem”.*

Egil sin kommentar indikerer at en sentrumsnær lokalisering av arbeidsstedet har større betydning for valg av kollektivtransport enn det har for sykkel. Jeg kjenner i tillegg til at blant de som enten gikk eller brukte kollektivt til Multigården, er det flere som enten gikk over til bil eller sluttet i Multiconsult da vi flyttet. Dette er informasjon jeg har i kraft av å jobbe i Multiconsult, ikke som en del av studien.

Ut fra den informasjonen jeg har, fra de tre som har jobbet både i sentrum og på Lura kan det altså se ut til at arbeidsstedets lokalisering i forhold til sentrum ikke nødvendigvis har betydning for om man velger å sykle. Men ut fra kjennskap til hva som faktisk skjedde da bedriften flyttet, ser jeg at det er større sannsynlighet for at det har betydning for om man bruker kollektivtransport eller går.

5 AVSLUTTENDE DRØFTING OG KONKLUSJON

I denne masteroppgaven har jeg søkt etter svaret på ”Hvilke faktorer hemmer og fremmer sykkelbruk på jobbreiser?” For å komme fram til svar på dette har jeg gjort bruk av dybdeintervju, fokusgruppeintervju og spørreundersøkelser i min egen bedrift – Multiconsult. Valg av bedrift ble gjort bl.a. med henblikk på at bedriften er lokalisert på Lura.

Lokaliseringen gjør at de ansatte i bedriften er i målgruppen for myndighetenes satsing på bl.a. sykkelstamveien mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes. Å gjøre studien blant egne kollegaer kan, som jeg har vært inne på, være både positivt og negativt. Dette fordi informantene kan oppleve det som enklere å si sin ærlige mening til en de kjenner, eller de holder igjen litt fordi de kjenner intervjueren. Jeg vil anta at denne usikkerheten også ville vært gjeldende dersom jeg hadde studert en ukjent bedrift, men med ”omvendt fortegn”.

Utvalget av informanter jeg har intervjuet er ikke stort eller representativt nok til å generalisere. Men det er grunn til å anta at de mest arbeidsplassintensive bedriftene i området har en god del av de samme ”parametrene” som Multiconsult: det er godt tilrettelagt for syklist, mange parkeringsplasser for biler, de ansatte har forholdsvis høy utdanning og lønn, og lokaliseringen i forhold til andre målpunkt er omtrent den samme. Det er derfor grunn til å tro at mange av uttalelsene fra mine informanter like godt kunne kommet fra personer i en rekke andre bedrifter i området.

I tillegg til den informasjonen jeg har fått av kollegaer, har jeg også intervjuet tre representanter for Statens vegvesen. Statens vegvesen er en viktig aktør i tilrettelegging for sykling og kan bidra til å fremme, alternativt hemme, sykling. Deres forståelse for hva som er viktig for at folk skal sykle er essensiell da myndighetenes mål er å få flere til å sykle. De tre personene

jeg intervjuet jobber mye med tilrettelegging for, og oppfordring til sykling. Jeg antar derfor at deres meninger ikke er representative for alle ansatte i Statens vegvesen.

Som nevnt i innledningen til denne oppgaven ønsker myndighetene at vi skal sykle mer og kjøre mindre bil. Dette ønsker de av mange grunner, både for bedret folkehelse, miljø, framkommelighet, økonomi og arealbruksmessig. Alt taler for at vi bør velge sykkel i stedet for bil, i alle fall på forholdsvis korte reiser. Myndighetenes dilemma er at det ikke nødvendigvis er noen sammenheng mellom deres ønske, og eventuelt tilrettelegging for sykling, og folks egen vane, vilje og valg. Myndighetene kan ikke instruere folk til å velge "rett" reisemiddel, eller tvinge folk til å endre vane.

Hvilke faktorer er det så som har betydning for folks valg av reisemiddel, og i hvilken grad har de betydning? Det har vist seg at det er svært mange faktorer som kan spille inn. Jeg har ikke gått inn på de mer overordnede faktorene som f.eks. samordnet areal- og transportplanlegging, restriksjoner på bil, eller lovendringer som kunne fremmet sykling. Det jeg har sett nærmere på er temaene: holdning, motivasjon, vane versus valg, fysiske rammebetingelser, småbarnsforeldres tidsklemme, helse, miljø og økonomi. Jeg vil nå oppsummere funnene mine for disse temaene, og deretter kort nevne noen av de andre faktorene som er kommet fram i intervjuene.

5.1 Holdning

Teorier viser at holdning og atferd er nært knyttet til hverandre. Om det er holdningen som påvirker handlingen eller omvendt er det ulike teorier om. En antakelse som kan gjøres ut fra teorien om at det er handling som påvirker holdning, er at bilistene ikke sykler og av den grunn har en negativ holdning til sykling som noe tungt og vanskelig. Dette viser seg ikke å stemme her. Fem av de seks bilistene har prøvd å sykle til jobb, og nummer seks har syklet en del utenom jobbreiser. Teorien kan likevel se ut til å stemme når det gjelder syklistene. Den erfaringen de har, som kanskje de fleste bilistene mangler, er at når de bare kommer over den første bøygen så vet de at syklingen gir dem overskudd. Altså kan kunnskap og erfaring ha betydning for folks holdning: syklistene vet at hvis de bare "holder ut" de første dagene eller ukene, etter et lengre opphold, så blir det gøy å sykle igjen. Dette underbygger i noen grad teorien som ble framsatt av Simonsen, som sier at for å "forsvare" sin handling skaffer man seg en holdning, og for å kunne "forsvare" holdningen trenger man kunnskap og søker derfor etter informasjon. Mine informanter har skaffet seg kunnskap via erfaring mer enn å ha søkt informasjon, men "syklusen" blir ellers omtrent slik Simonsen beskriver. Det er vanskelig å

konkludere helt bastant på om holdning påvirker handling, eller omvendt. Det kan se ut som begge teoriene stemme, men i ulike situasjoner.

Representantene for Statens vegvesen er også inne på at man blant mye annet må forsøke å endre folks holdninger til det å sykle. Det finnes mange myter om hvor tungt, vanskelig og tungvint det er å sykle, som kan vise seg ikke å stemme hvis man bare prøver det ut over en tid. Sannsynligvis er det ikke nok å sykle en gang i blant for å få full innsikt i det å være syklist. Flere av syklistene forteller at de bruker et par uker på å komme i form og finne rytmen etter å ha vært borte fra syklingen en stund. Bilistene må sannsynligvis prøve å sykle noen uker i strekk for at de skal endre holdning. Her ligger nok noe av suksessfaktoren i prosjektene PES og Jeg-kjører-grønt.

En kommentar fra Lisa Garpe i Statens vegvesen er at mange kjører bil fordi det er bekvemt. Dette kan stemme med funn vist i teorikapittelet om PES- og Jeg-kjører-grønt-kampanjen. Men disse kampanjene viste at den holdningen hadde deltakerne før de deltok i kampanjen. Når de hadde forsøkt å sykle en periode fant de ut at det var enklere (ikke så ukomfortabelt) å sykle, enn de i utgangspunktet antok. Dette stemmer overens med syklistenes tilbakemeldinger i intervjuene: det blir behagelig å sykle når man er kommet i ”seget” og i form.

Det er viktig å forsøke å endre folks holdning, slik at det ikke er den som hindrer en i å sykle. Men holdningen endres best gjennom handling – faktisk prøve å sykle i en periode. Det vil være andre faktorer som hemmer sykling for mange i perioder, men hvis man får en holdning om at sykling er et greit alternativ, kan det være enklere å komme i gang. Særlig hvis det skjer endringer i livssituasjonen eller sykkeltraseen som ellers gjør at det passer bedre å sykle.

5.2 Motivasjon

Skal man endre en atferd eller vane må man være motivert for dette, i hvert fall om man ønsker en varig endring. Teorien viser at en slik endring ofte kommer etter en lang prosess som krever både motivasjon, informasjon og vilje.

Vi har nå sett at det er viktig å gjøre noe med folks holdninger for å få flere til å begynne å sykle. Dette er ikke nødvendigvis ensbetydende med at man bør sette i gang en landsomfattende holdningskampanje. Men en slik kampanje kan være med å bidra til å gjøre folk oppmerksomme på sykling som en alternativ transportform. Det er mye som tyder på at lokale kampanjer, der man blir ”dratt med” på sykling, har en større effekt for en atferdsendring. Kampanjer som inviterer til handling har bedre effekt på endring av folks atferd. Dette kan

medføre en positiv ”spiral”: hvis man i utgangspunktet er litt motivert (de fleste bilistene er det), så bidrar kampanjen til at man får ”et spark bak” for å prøve å sykle i en periode. Dette fører igjen til at man endrer holding for man ser at sykling ikke er så vanskelig som man fryktet. Man fortsetter så å sykle fordi man har fått en positiv holdning og synes det er gøy.

Informasjon kan sies å ha en effekt i form av at den setter i gang en prosess som øker kunnskap og bevissthet. I teorien om beslutningstaking så vi at man er avhengig av tilstrekkelig og korrekt informasjon for å kunne ta mest mulig rasjonelle beslutninger, ut fra vår begrensede kapasitet. Informasjon er også viktig for å sette i gang den prosessen det er å endre en vane. Informasjon er altså sannsynligvis en viktig faktor, men en informasjonskampanje er ikke en faktor man nødvendigvis ser umiddelbare resultater av. Informasjon og kampanjer for å få bilister til å sykle kan antakeligvis ha en stor sjanse for å bidra til at i alle fall noen flere begynner å sykle, hvis man fokuserer på alle de positive effektene man får på kjøpet hvis man sykler i stedet for å kjøre til jobb. Og likeledes fokuserer på hva man går glipp av når man kjører til jobb. Det kan synes som Statens vegvesen Region sør har større fokus på dette enn de andre regionene. Det kan derfor være av stor betydning at de får overført sin kunnskap og erfaringer til andre regioner.

Simonsen (1990) vektlegger betydningen av personlig påvirkning eller invitasjon for å få suksess med kampanjer. Dette er det ingenting som underbygger i min studie, men det er mer som tyder på at personlig deltakelse kan ha en betydning. F.eks. blir Sykle-til-jobbenaksjonen (STJ) trukket fram som eksempel på kampanjer som bidrar til mer sykling. I teorien kom det fram at STJ har vist seg å motivere til mer hverdagsaktivitet blant deltakerne.

Informasjonen fra mine informanter underbygger dette, men mine funn viser ikke at STJ medfører endring i folks reisevaner. Men STJ er likevel en kampanje man bør satse videre på. Kanskje man kunne satset på en STJ der nabobedrifter konkurrerer seg i mellom? En mer ”små-skala”, lokal aksjon kunne også foregått i en atskillig lengre periode av året. En lokal kampanje som går over en lengre periode kunne muligens ha ført til at noen endret reisevaner.

De kampanjene som blir lagt merke til er for det meste de som dreier seg om liv og helse. Dette er informantene svært opptatte av, og de har tro på at hvis en sykkelkampanje skal virke så er det helse den må fokusere på. De fleste foretrekker kampanjer med positiv vinkling.

Bilistene har ikke særlig sans for å bli ”mast” på av kollegaer. Det er ting som tyder på at vi er mer mottakelige for påvirkning av venner og familie, slik teorien til Simonsen antyder

(se 2.1.2.5), men det er igjen litt for lite datagrunnlag til å generalisere vedrørende dette.

Også økonomiske incentiver og arrangementer i regi av arbeidsgiver kan være en faktor som kan få noen av bilistene, som allerede er motiverte, til å begynne å sykle. Et motivasjonsbidrag fra arbeidsgiver kan være det "lille ekstra" som skal til for noen få arbeidstakere, men er sannsynligvis av mindre betydning for de fleste. Premiering, eller at man får litt ekstra fritid blir sett på som positivt av de fleste, men det er vel så viktig med egen belønning i form av bedre helse

Konkurranse kan være en motiverende faktor for noen. Konkurransespektet ser likevel ikke ut til å ha betydning for å få folk til å begynne å sykle, men de som allerede sykler finner konkurranse inspirerende.

Jeg har altså funnet ut at bilistene er motivert og har ønske om å sykle, men det framkommer ikke at de har et mål om å begynne. Hvis man virkelig vil endre en slik vane kan det være lurt å sette seg et mål som teorien viste (se 2.1.3). F.eks. viser det seg at å sette seg som mål å delta på (og fullføre) et sykkelritt kan bidra til å "tvinge" seg selv til å sykle mer, for å komme i form til rittet. Ellers har selve deltakelsen i rittene ingen eller minimal positiv betydning mht. helse, miljø, økonomi eller framkommelighet, snarere det motsatte vil noen hevde. Men for å delta på disse rittene må det en god del trening til. En av bilistene har satt seg et slikt mål, og sykler av den grunn mer enn hun ellers hadde gjort.

Hvis sykkelkampanjer skal fungere etter hensikten bør man fokusere på to aspekter: a) "What's in it for me?" og b) oppfordre til aktiv deltakelse. Der a) går på å formidle helsegevinsten og at myter/holdninger om at sykling er tungt eller vanskelig ikke nødvendigvis medfører riktighet (holdningskampanje). Og b) dreier seg om å dra folk med på sykling i en periode som i PES og Jeg-kjører-grønt (handlingskampanje). Generelt bør sykkelkampanjer fokusere på positive aspekter ved sykling - at sykling er gøy!

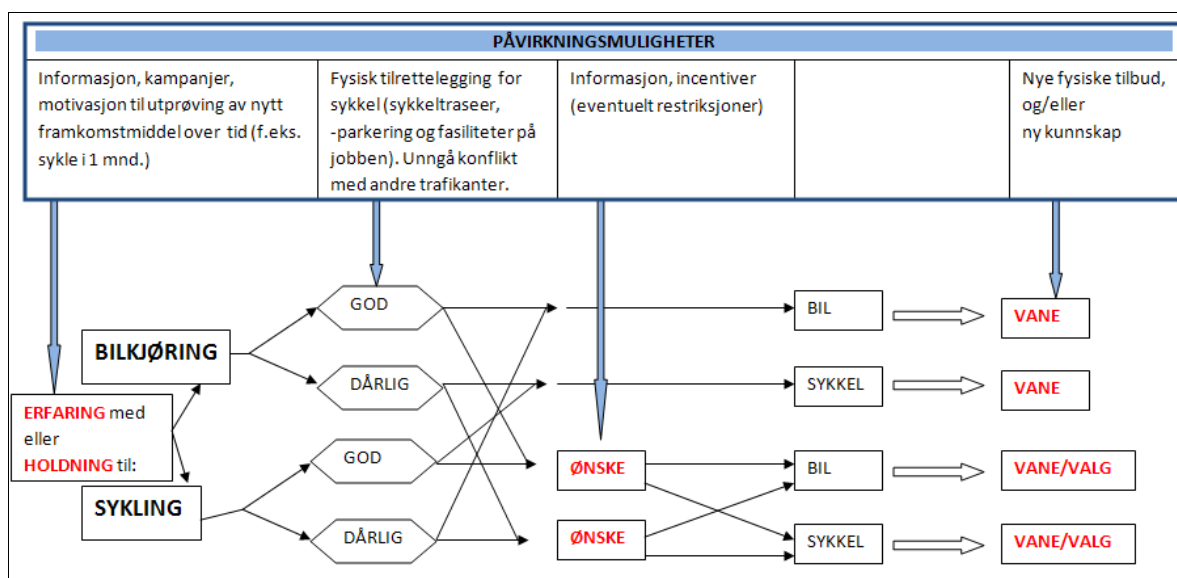
5.3 Vane eller valg

Teorien har vist at vane er en faktor som er viktig for vår atferd, og at det kan kreve en lang og tildels vanskelig prosess å endre fastgrodde vaner. Mine funn underbygger bl.a. Sæveruds teori om at vanen er svært sentral for atferden vår, særlig for bilistene, men i stor grad også for syklistene. Hennes antakelse om at vaner muligens kan forsterke effekten av våre holdninger ser i noen grad ut å stemme også ut fra min empiri. Men mine funn tyder på at dette går begge veier, og gjerne enda mer i retning av at holdningene forsterker våre vaner.

Men hvilket reisemiddel man bruker kan også være et valg man tar, og det tas med utgangspunkt i våre erfaringer, slik March (2005) hevder. Veldig mange av oss syklet da vi gikk på skole, da var sykling vanen – men vi endret lett vanen til å kjøre bil da anledningen bød seg, dvs. da vi fikk sertifikat og råd til bil. Å endre vanen tilbake til sykling igjen, er gjerne ikke like enkelt. Dette kan ha sin bakgrunn i at vi bygger vår atferd på erfaringer: å kjøre bil går fort, er komfortabelt, man kan frakte med seg det man trenger, det krever lite planlegging osv. Hadde vår erfaring vært at det tar 2 timer i stedet for 20 minutt å kjøre mellom hjem og jobb pga. kø, hadde vi kanskje valgt et annet reisemiddel, som igjen kunne blitt en reisevane.

Selv om både syklistene og bilistene mener vane i stor grad er av betydning for deres transportmiddelbruk er det likevel en klar forskjell. Bilistene har tilgang på både bil og sykkel, men velger som oftest bil. Syklistene har valgt å ha bare en bil i familien (5 av de 6 syklistene har to voksne i husholdningen) og har dermed ikke automatisk tilgang til bil. Det krever mer planlegging for mange av syklistene dersom de skal kjøre bil en dag. Men det må også nevnes at for to av syklistene står det en bil tilgjengelig, men de velger likevel sykkelen. Og for en tredje syklist bruker ektefellen bilen, men kjører samme retning som syklisten sykler, slik at det ville vært enkelt for vedkommende å sitte på i stedet for å sykle. De to syklistene, som ikke mener vane er av betydning har enten: a) tatt bort valgmuligheten og mener dermed sykkelen brukes pga. ”frivillig tvang” mer enn vane, eller b) har to velfungerende transportmiddel (bil og sykkel) som begge er aktuelle, og han vurderer derfor hver dag hvilket transportmiddel han skal bruke. Det går ut fra disse funnene an å snakke om ønsket, erfart eller tvungen vane. De som har to valgmuligheter (dvs. har sykkel og én bil per voksen i husstanden til rådighet) har en vane som tar utgangspunkt i erfaringer eller ønsker: syklistene har sannsynligvis erfart at både sykling og bilkjøring fungerer bra, men ønsker som oftest å sykle. Bilistene på den andre siden har ikke nok erfaring med sykling til å ta et rasjonelt valg mellom de to alternativene. Han har gjerne en holding til sykling som noe vanskelig og velger derfor bilen, som han har erfart fungerer bra. Dette er forsøkt illustrert i figur 25. Her ser vi at hvis man har en god erfaring med, eller holdning til, bilkjøring og dårlig til sykling, velger man å kjøre – som igjen blir ens reisevane. Tilsvarende med sykkel. Hvis man derimot har omtrent like god eller dårlig erfaring med både sykling og bilkjøring, og har begge transportmidlene til rådighet, tar man et valg ut fra hvilket transportmiddel man ønsker å bruke. Da er det gjerne andre faktorer som vektlegges, som f.eks. ønske om å komme i bedre form, eller ønske om størst grad av fleksibilitet. De erfaringene og holdningene man

starter med, kan påvirkes gjennom informasjon eller å få erfaring ved å prøve å sykle i f.eks. en måned (som i Jeg-kjører-grønt). Om man får god eller dårlig erfaring med sykkel avhenger i stor grad av fysisk tilrettelegging (inkl. framkommelighet og tilrettelegging ved arbeidsplassen) og hvor mange konflikter man opplever med andre trafikanter. Erfaringene kan altså bedres ved å bedre det fysiske tilbudet. Folks ønsker kan gjerne påvirkes ved hjelp av gulrot eller pisk, mens vane best endres ved å tilegne seg ny kunnskap eller erfaring.



Figur 25 Forenklet modell over vane basert på erfaring eller ønske, og mulige metoder for endring fra bil til sykkel (når man har tilgang på både bil og sykkel).

Syklistene som har valgt å ha bare én bil i husholdningen (men har to voksne som kan kjøre), ”tvinger” seg selv mer til å sykle og får sin vane på den måten.

Å gå inn for å endre våre vaner handler også forenklet sagt om å legge til rette for å ta de ”riktige” valgene og å vanskeliggjøre de ”gale” valgene. I tillegg er riktig kunnskap og erfaring av betydning: man må kjenne til alternativene, både at de finnes og hvor vanskelig eller enkle de er, og ikke minst må man ha et ønske om å endre vane. Dette er i henhold til Marchs teori om at beslutninger tas ut fra vår begrensede rasjonalitet, som ”... en normativt fornuftig justering i lyset av omkostningene og karakteren af menneskers informationsindsamling og – behandling”. Funnene i studien min underbygger det som framkommer i evalueringen av kampanjene PES og Jeg-kjører-grønt, som viser at et nytt reisemiddel må testes ut over litt tid. Å prøve å sykle til jobb noen få ganger gir ikke tilstrekkelig kunnskap/erfaring til at man blir fristet til å endre vane. De første gangene man sykler kan det kjennes

tungt (fysisk) og det kan kreve mer planlegging (mht. til tid og hva man må ha med for f.eks. å dusje/skifte). Begge disse momentene er noe som bedrer seg når man har syklet noen uker.

5.4 Fysiske rammebetingelser

Vi har sett at fysisk tilrettelegging er viktig, men ikke avgjørende, for om man sykler eller ikke. Det er mye som tyder på at tilretteleggingen for sykling er viktigere for bilistene enn for sykkelistene. De erfarne sykkelistene sykler nærmest uansett, mens bilistene har et større behov for god tilrettelegging, for at de skal begynne å sykle. Myndighetenes mål med sykkelsatsingen er i stor grad å øke sykkelandelen, da er det viktig å få bilister til å bli sykkelister på en del reiser. Det er derfor behov for en fortsatt satsing på fysisk tilrettelegging.

Ut fra svarene fra mine informanter kan det se ut som det aller viktigste er å tilrettelegge slik at man unngår konflikter med andre trafikanter. Dette går både på trafikksikkerhet og framkommelighet. Flere av både bilistene og sykkelistene har hatt dårlige sykkelopplevelser i konflikt med andre trafikantgrupper. Det har vært fokusert mye på å separere syklende fra kjørende, men i mindre grad fra gående. Sammenblendingen av gående og syklende kan være farlig, hindre sykkelstøttenes framkommelighet og være til irritasjon både for gående og syklende. I forbindelse med spørsmål om hva som kan bli de positive konsekvensene av sykkelstamveien nevner flere at det å slippe konflikt med andre trafikantgrupper, og trafikksikkerhet generelt er det viktigste. Informantene viser bl.a. til gode eksempler fra utlandet, som de mener man kunne satset mer på her hos oss også. Konflikt med busser er det også behov for å se nærmere på. Sykkelistene oppgir at busser/bussjåfører er en av de største truslene i trafikken. Det har ellers begrenset hensikt å bygge nye sykkeltilbud dersom de ikke vedlikeholdes. Det er få, om noen, trafikantgrupper som er like avhengige av et godt vedlikehold. Dette fordi farten til sykkelistene kan være høy og det er lite som skal til for å falle, og man har minimal beskyttelse. Fysiske sykkeltiltak og vedlikehold av disse, er altså en viktig faktor slik vi også har sett i teorikapittelets eksempler fra tre europeiske byer, samt diverse sykkelkampanjer.

En tydelig forskjell mellom sykkelister og bilister er at bilistene vegrer seg mer mot å sykle i veibanen eller på sykkelfelt. En av informantene fra Statens vegvesen var inne på at dette kan bero på manglende informasjon og kunnskap – det er ikke slik at det f.eks. er farligere å sykle i sykkelfelt eller veibanen (avhenger av trafikk og fart), men det skaper likevel en utrygghetsfølelse hos mindre erfarne sykkelister. Informasjon er forøvrig av betydning også for fysiske anlegg. Det må informeres både om hvordan anleggene fungerer, inkl. trafikkregler, og om nye anlegg som blir tatt i bruk.

En solid satsing på anlegg som er kun for syklistere, slik som f.eks. den planlagte sykkelstamveien, er en strategi som med stor sannsynlighet vil bidra til økt sykkelandel. Å satse på en høystandard sykkeltilrettelegging kan i tillegg bidra til at sykling får en økt status, dessuten er det nå in i tiden å sykle – dette bør man utnytte i størst mulig grad. Å få økt status og en holdning til at det er in å sykle, kan være med på å sette i gang en prosess som igjen medfører ønske om å endre sine vaner, som tidligere nevnt.

Gode fasiliteter på arbeidsplassen er også en fysisk faktor som fremmer sykling. Sikker sykkelparkering, garderober med dusj og tørkemulighet er tilbud som alle burde ha i følge mine informanter. I tillegg kan f.eks. tilgang på firmabiler bidra til sykling, da man ikke er avhengig av å ha egen bil tilgjengelig for å komme seg på møter o.l.

Det er ellers mange andre fysiske faktorer som kan ha betydning som jeg ikke går videre inn på her. Jeg nevner kort: strategisk plassering av parkeringsplasser (både for bil og sykkel), god skilting, unngå for mye støy m.m.

5.5 Småbarnsforeldres tidsklemme

Betydningen av å frakte barn kan synes å være litt for sterkt vektlagt som en faktor som hemmer sykling. I alle fall har mange av oss en holdning eller myte som tilsier at å levere og hente barn hindrer oss i å velge sykkel som transportmiddel på jobbreiser. I dette temaet har jeg støttet meg til en undersøkelse utført av TØI (1995). En kortfattet konklusjon fra denne var at ansvar for å hente/levere barn, fører til 4 ganger så stor sjanse for at man kjører til jobb. Det samme gjør to biler i en husholdning. Mine funn viser at det er en større sjanse for at man kjører til jobb hvis man har ansvar for henting/levering av barn, men i atskillig mindre grad enn det TØIs rapport viste. Spørreundersøkelsen blant alle ansatte viste at det var ca. 2 ganger så mange av de som frakter barn, som kjører enn sykler. Funnene fra min studie underbygger den andre teorien – sjansen for å kjøre til jobb øker betraktelig dersom man har to biler, eller rettere sagt en bil per voksen⁵⁰.

Det er mye som tyder på at det å sykle til jobb kombinert med levering av barn er forbundet med en holdning eller myte som tilsier at det er vanskeligere enn det faktisk er. Vi har sett at dersom barnehagen ikke ligger altfor langt unna, og man er litt fleksibel og ønsker å sykle til tross for at man skal levere/hente barn, så får man det til. Men heller ikke de syklistene som

⁵⁰ Flere av mine informanter er bare én voksen i husholdningen, da gir én bil samme frihet som to biler vil gi i en husholdning med to voksne.

får til dette synes det er bare enkelt. Det må altså en god porsjon vilje til for å sykle til jobb dersom man har ansvar for å frakte barn til/fra barnehagen.

5.6 Helse

En av de faktorene som i aller størst grad er med på å fremme sykling er den helsebringende effekten, og helse er svært viktig for folk flest. De viktige helsegevinstene som fokuseres på er både de dokumenterte effektene sykling/aktivitet har på ulike sykdommer, men ikke minst at sykling bidrar til trivsel og gir en god følelse. Dette stemmer bra overens med undersøkelsene som viser at sykling medfører at trivselen øker, noe man igjen kan anta er med på å bidra til å bedre mental helse, uten at dette kommer direkte fram av min studie.

Informantenes tilbakemeldinger om hvor viktig helsegevinsten er som motivasjonsfaktor stemmer godt overens med resultatene fra de kampanjene som er beskrevet i teorikapittelet. Det entydige svaret på hva som er viktig ved valg av reisemiddel er det å holde seg i form, trimme og generelt for bedring eller opprettholdelse av helsen. Det som blir nevnt som mest positivt ved sykling er bl.a. at man får en god start på dagen, gratis trening og frisk luft.

Men det er viktig å være oppmerksom på at å sykle til jobb ikke er eneste måten å holde seg i form på. Disse helsegevinstene kan man også oppnå med annen type regelmessig aktivitet (en halvtime om dagen), men ved å sykle til jobb ”slår man flere fluer i et smekk”. Informantene fra Statens vegvesen synes å være litt for lite oppmerksomme på i hvor stor grad helsen er en motivasjonsfaktor både for å begynne, og for å fortsette med sykling.

Bilistene er, i tillegg til helsen, opptatte av å få vite om farene ved sykling. De har inntrykk av at det skjer mange, alvorlige ulykker, men at det ikke kommer ut informasjon om disse. Dette er med på å skape en usikkerhet mht. konsekvensene av sykling. Bilistene lurer på om: *”Kanskje de som ønsker at vi skal sykle bare informerer om fordelene, og legger lokk på farene ved sykling?”*.

For å motivere til sykling må man ha en positiv vinkling på informasjon og kampanjer (uten å skjule at det også er farer forbundet med sykling), og formidle hvor bra sykling er for helsen – og at det er gøy!

5.7 Miljø

I teorien om miljøetikk så vi at årsakssammenhengene vedrørende det globale miljøet er så komplekse og usikre at det er vanskelig å forutsi konsekvenser av våre handlinger. Dette er i

samsvar med det mine informanter uttrykker. Men selv om mange er opptatte av miljøet, er miljøhensyn ikke en utslagsgivende faktor for om de sykler eller ikke. Den tildels svært motstridende informasjonen som kommer vedrørende globale klimaendringer gjør at folk flest ikke klarer å ta stilling til om de skal vektlegge dette ved valg av reisemiddel.

Det er altså en god overensstemmelse mellom innspillene fra informantene og det som er kommet fram i andre studier/prosjekter (f.eks. PES m.fl.) som er vist i teorikapittelet – man er opptatt av miljø, men ikke nok til at det styrer reisemiddelvalget. Den bonusen man får ved at man også er miljøvennlig når man sykler, er en positiv faktor som til en viss grad kan være med på å fremme sykling.

Hvis man skal forsøke å påvirke folks reisemiddelvalg ved bruk av kampanjer sier de aller fleste at informasjonskampanjer må fokusere på alle de tre konsekvensene: for globalt miljø, nærmiljø og for framtidige generasjoner. Absolutt alle mener nærmiljøet er det som må ha høyest fokus for at budskapet skal nå fram. Konsekvensene for nærmiljøet er mer begripelige og konkrete – det er konsekvenser vi selv faktisk kan merke her og nå (ikke en konsekvens som kanskje kan ramme et annet sted en gang i framtiden).

5.8 Økonomi

Jeg har i denne studien i liten grad sett på de samfunnsøkonomiske aspektene ved sykling, men har konsentrert meg om de personlige, økonomiske forholdene som eventuelt kan være med å fremme eller hemme sykling.

For en ”normal” husholdning vil de største utgiftene til transport være forbundet med kostnadene med å eie bilen. De aller fleste anser det å ha en bil som en nødvendighet – og de antar at kun noen få idealister vil velge å klare seg uten bil. Det er nok ikke uvanlig at vi tenker at det er dyrt å kjøpe bil, men det er et engangsbeløp som man tar et valg om å bruke, og er så ferdig med den utgiften. Men mange tar lån for å kjøpe bilen slik at beløpet og de påfølgende utgiftene ”forsvinner” sammen med de andre utgiftene en husholdning har. Man tar ikke innover seg at i løpet av et år betaler man avdrag og renter, forsikring, veiavgift, bompenger, drivstoff, parkering, vedlikehold, samt har et verditap på bilen. Dette er det sagt beløper seg i gjennomsnitt til ca. 85 000 kroner i året. Velger man å ha én i stedet for to biler i familien kan man altså spare store beløp. I motsetning til å ha/eie bilen koster det forholdsvis lite å bruke den, når man likevel har den. De to bilistene som har to biler (og to voksne) i

husholdningen, synes det er dyrt med bil, men mener fordelene ved å ha to biler veier opp for kostnadene.

Men hvis vi igjen ser dette i forhold til miljø og miljøetikk så er det ikke sikkert at det å ha en bil mindre i familien, og heller begynne å sykle til jobb, nødvendigvis er bedre enn å sykle. Det avhenger helt av hva man velger som alternativ bruk av disse pengene. Man kan se for seg at pengene brukes på en flott reise til Østen for hele familien. Da gjør man et ”dårligere” valg mht. miljøet.

5.9 Andre praktiske forhold som kan fremme eller hemme sykling på jobbreiser

Mange av de øvrige faktorene som er nevnt som kan hemme, eventuelt fremme, sykling er faktorer som er vanskelig å gjøre noe med. Eksempler på dette er tidsbruk og vær.

Tidsaspektet går både på a) avstand inkl. lokalisering av arbeidsplass og hjem, b) tidsbruk til dusjing eller trening, c) fleksibilitet til bl.a. å gjøre andre ærend og d) kø på veiene.

a) Avstanden får man ikke gjort så mye med hvis man ikke vil bytte bo- eller arbeidssted.

Flere av innspillene som kom i intervjuene indikerer at det betyr lite for syklister om de må sykle et par km ekstra dersom de da får en bedre trasé. Spørreundersøkelsen blant alle ansatte viste at det er atskillig flere av de som har en avstand på 0 – 5 km som er bilister (33 %) enn syklister (13 %). Altså har ca. 2,5 ganger så mange bilister som syklister en kortere avstand enn 5 km. Og blant de som har over 15 km er det omtrent like mange bilister (25 %) som syklister (27 %). Dette tyder på at avstand ikke nødvendigvis er avgjørende for om man sykler eller ikke. Funnene mine viser at en avstand på mellom 5 og 10 km er mest aktuell å sykle, og at ca. 10 km vil være akseptabel for mange. Det er også en del som aksepterer avstander på opp mot 20 km. Lokalisering av arbeidsplassen viste seg å ikke ha noen direkte betydning for valg av sykkel eller bil blant mitt lille utvalg av informanter, som hadde jobbet både i sentrum og på Lura. Indirekte kan det likevel ha hatt en (positiv) betydning for syklister, som hadde kortere sykkelavstand til å begynne med, og dermed muligens fikk en god opplevelse av det å sykle i starten. Dette kan ha ført til at de fortsatte å sykle etter at arbeidsplassen flyttet, selv om det medførte at de da fikk en betydelig lengre avstand – og nå sykler hele 17 km hver vei.

b) Tidsbruk til dusjing og trening kan vise seg å være forankret i en holdning om at dette tar mye tid, og derfor hemmer sykling. Det kan være at mange av de som kjører bil fordi det tar så lang tid å sykle, finner ut at når man tar med den totale tidsbruk så er gjerne ikke

forskjellen i tidsbruk fullt så stor som man tror. Dusje, trene og skifte gjør de fleste uansett, da kan man gjerne ta det i forbindelse med jobbreisen. En informant nevner f.eks. at han sparer tid på grunn av treningsutbyttet. Dvs. hvis han skulle trent etter han kom hjem fra jobb ville han totalt sett brukt mer tid på transport og trening enn han gjør når han får gjort unna mye av treningen ved å sykle.

- c) Fleksibilitet: Både bil og sykkel blir ansett som fleksible kjøretøy, da man kan bruke dem fra ”dør til dør”, og er uavhengig av f.eks. rutetider, slik man ville vært ved bruk av kollektivtransport. Gange er et tilsvarende fleksibelt reisemiddelvalg, men har en betydelig større begrensning mht. avstand. Sykkel har en mindre fleksibilitet enn bil når det gjelder å frakte større ting og i forbindelse med en del ærend som gjerne gjøres i samme reisekjede som jobbreisen. Dette er et faktum man ikke får gjort så mye med. Planlegging av hverdagen og rasjonelle reisevaner kan bidra til at man kan sykle de fleste dagene, men bruke bilen noen dager man gjør de fleste ærend som krever bil.
- d) Kø: Særlig syklistene er opptatt av dette som en negativ faktor ved bilkjøring. De foreløpig begrensede problemene med køkjøring her i distriktet medfører, kombinert med en fleksibel arbeidstid, at kø ikke er en avgjørende faktor for å sykle. Men noen syklistene nevner det likevel som en motivasjonsfaktor – å sykle forbi køen er gøy!

Været får man ikke gjort noe med, men uttrykket ”det finnes ikke dårlig vær bare dårlige klær” blir nevnt av flere.

Ellers viste det seg at alle informantene mine har sertifikat, og bilistene har tilgang på sykkel og syklistene på bil (med ett unntak). Det er altså i liten grad slike praktiske forhold som er avgjørende for reisemiddelvalget.

5.10 Avsluttende kommentarer og konklusjon

I arbeidet med en problemstilling som den jeg har tatt for meg i denne rapporten kan det være lett for å ”gå i fella”, og ta utgangspunkt i at noe er rett eller galt. F.eks. at hvis du sykler så gjør du det ”riktige” både i forhold til helse, miljø og økonomi, men hvis du kjører bil gjør du noe ”galt”. Mht. økonomi kan en kanskje hevde at sykling er bedre enn bilkjøring, men både når det gjelder helse og miljø er det en sannhet med modifikasjoner. Ta for eksempel miljø: en som kjører til/fra jobb kan komme mye bedre ut, mht. utslipp av klimagasser, sammenlignet med en som sykler, men som tar en langdistanse flytur i året (se f.eks. min uhyttelige beregning av eget CO₂-utslipp på side 40). Om du kjører bil eller sykler til/fra jobb sier heller ikke noe om hvor mye du bruker bilen totalt sett. Å sykle til jobb i stedet for å kjøre er et bra

bidrag for miljøet, dersom man ikke ”kompenserer” med å kjøre/reise mer utenom jobbreiser, enn man ellers ville gjort. Funnene mine viser at vi ikke sykler for å være miljøvennlig, men det er en positiv bieffekt de fleste er opptatte av å få på kjøpet. Når det gjelder helse er heller ikke det å sykle til/fra jobb eneste alternativet for å ta vare på helsen. Du kan være vel så trent og sunn om du kjører bil på jobbreiser, hvis du er aktiv og trener ellers. Det positive med å sykle til jobb er at man får ”både i pose og sekk”: man kommer seg til og fra jobb, det er bra for økonomien, og i tillegg er det bedre for miljø og helse å bytte bilen ut med sykkel.

Det er gjerne åpenbart, men likevel lett å glemme, at vi alle er individer og i en stor grad individualister. Det er dessverre ikke slik at det finnes en fasit for hvordan man får folk til å begynne, og ikke minst fortsette, med å sykle. Folk verdsetter ulike faktorer og har ulike årsaker for sitt valg av reisemiddel. Motivasjon er viktig, men det er svært ulike momenter som motiverer og hvordan motivasjonen skal gjøres er det ikke et entydig svar på – men helse er viktigste motivasjonsfaktor! Både når det gjelder fysisk tilrettelegging og motivering kan kunnskap og informasjon bidra. Man må få informasjon om hvilke alternative tilbud som finnes, og hvilken helsegevinst man kan oppnå ved å sykle.

Våre reisevaner er, som begrepet tilsier, styrt av vaner. Det jeg har sett i denne studien er at det er en nær sammenheng mellom vår vane/atferd og holding, motivasjon, kunnskap, ønske og erfaring. Dette er viktig å være klar over når man skal forsøke å endre folks vaner. Fysisk tilrettelegging er også viktig for våre reisevaner, særlig for å få bilister til å bli syklist. Det er viktig også for de som sykler allerede, men ikke i like stor grad som for de som ikke sykler eller sykler lite. God tilrettelegging for sykling er ikke avgjørende for om man sykler eller ikke, men det er en viktig faktor som kan fremme sykling. Er det dårlig tilrettelagt, kan det være en hemmende faktor. Særlig hvis det er dårlig framkommelighet og mange konfliktpunkt med andre trafikantgrupper. Størst mulig grad av separering av trafikantgruppene er viktig.

Konklusjon: Både teoriene som er brukt og funnene mine viser at det er enklest å endre folks (reise)vaner dersom/når de er motiverte for dette og besitter en positiv og korrekt informasjon om og erfaring av det å sykle. Derfor bør myndigheten sette innsatsen inn på å informere om, og tilrettelegge godt for sykling. De bør satse på å få de som i utgangspunktet er motiverte til å forsøke å sykle noen uker/måneder for å få tilstrekkelig erfaring til å ta et rasjonelt valg mellom bil og sykkel.

LITTERATURLISTE

Vitenskapelige henvisninger/referanser

- Anderssen** Sigmund A, **Hansen** Bjørge H, **Kolle** Elin, **Steene-Johannessen** Jostein, **Børsheim** Elisabet, **Holme** Ingar (2009): ”Fysisk aktivitet blant voksne og eldre i Norge Resultater fra en kartlegging i 2008 og 2009”. Oslo: Helsedirektoratet.
- Barth** (1971). Gjengitt i ”Lokal mobilisering” av Levin, (1988). Trondheim: IFMI/NTH.
- Blaikie**, Norman (2000). ”*Designing Social Research*”. Malden (USA): Polity Press.
- Berg**, Christin (1996). Hovedoppgaveoppgave: ”*Sykkel som symbolsk samhandling? En kvalitativ undersøkelse av bruk av sykkel i Oslo og Stavanger*” Universitetet i Oslo.
- Berg**, Christin, **Thesen**, Gunnar (2006). Rapport IRIS – 2006/182: ”*Reisevaner i Stavangerregionen. 1998–2005. RVU Hovedrapport*”. Stavanger: IRIS (for Transportplan Jæren).
- Berntsen**, Wenche – Synovate Norge (2008). Omnibusundersøkelse: ”*Folks kunnskaper om og holdninger til klimaspørsmål*”. Oslo: Miljøverndepartementet.
- Denstadli**, Jon Martin, **Engebretsen**, Randi Hjorthol, **Vågane**, Liva (2006). TØI-rapport 844/2006. ”*Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport*”. Oslo: TØI.
- Elvik**, R (1998). Gjengitt i Sælensminde, TØI-rapport 567/2002. TØI.
- Erlandsen**, Heidi Kristine Syrdahl (1995). TØI-rapport 298/1995: ”*Småbarnsforeldres reiser i hverdagen. En studie av småbarnsforeldres transportmiddelbruk på arbeidsreisen i Oslo og Akershus*”. Oslo: TØI.
- Grimen**, Harald (2000). ”*Samfunnsvitenskapelige tenkemåter*”. Oslo: Universitetsforlaget.
- Jacobsen** (2005). Gjengitt i faget Kvalitative metoder v/Oluf Langhelle, UiS, august 2007.
- Jean-Hansen** Viggo, **Hanssen** Jan Usterud, **Aas** Harald (2009): TØI-rapport 1026/2009 ”*Storbytrafikken i dag og fem til ti år framover*”. Oslo: TØI.
- Kolbenstvedt** Marika, **Solheim** Trygve, **Amundsen** Astrid H. (2000 rev. 2005): ”*Miljøhåndboken – Trafikk- og miljøtiltak i byer og tettsteder*”. Oslo: TØI.

Kvale, Steinar og **Brinkmann**, Svend (2. utgave 2009): ”*De kvalitative forskningsintervju.*” Oslo: Gyldendal akademisk.

Levin, Morten (1988): ”*Lokal mobilisering*” (Rapport STF82 A88007). Trondheim: IFMI/NTH.

Lodden Unni B (2002): ”*Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder*” – TØI-rapport 561/2002. Oslo: TØI.

March, James (2005): ”*Valg, vane og vision: perspektiver på aspiration og adfærd*”. Frederiksberg: Forlaget Samfundslitteratur.

Martinsen, E. W. (1996): ”*Psykiatriske pasienter og fysisk trening*” gjengitt på www.arbeidsreiser.no.

Morgan, Gareth (1988): ”*Organisasjonsbilder. Innføring i organisasjonsteori*”. Oslo: Universitetsforlaget.

Nielsen m.fl. (1994): Gjengitt i Kolbenstvedt, Solheim, Amundsen - *Miljøhåndboken* (TØI).

Prescott, Peter og **Børtveit**, Tore (2004). ”*Helse og atferdsendring*”. Oslo: Gyldendal Akademisk.

Herbert A. Simon (1983): ”*Reason in human affairs*”. Stanford (USA): Stanford University.

Hessen, Dag O (2004): Innledende essay i ”*Tragisk storhet*”. til **Zapffes** doktorgrads-avhandling ”*Om det tragiske*”. De norske bokklubbene.

Simonsen, Arne. (1990): ”*Hvorfor virker ikke holdningskampanjer. Om behovet for gjenoppliving av offentlig informasjon ved hjelp av munn-til-munn-metoden*”. Artikkel i artikkelsamlingen ”*God informasjon er gull verdt*”. Oslo: Statens informasjonstjeneste.

Slaatta, Tore (1988): ”*Informasjon og påvirkning. Gjennomgang av undersøkelser om offentlig informasjon ved Statens informasjonstjeneste*”. Volda: Møre og Romsdal distriktshøgskule.

Stangeby (1997): Gjengitt i *Miljøhåndboken* (TØI).

Statens informasjonstjeneste (1990): Artikkelsamling ”*God informasjon er gull verdt*”. Oslo.

Strand Arvid. (2008): TØI-rapport 966/2008 ”*Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt*”. Oslo: TØI.

Swensen, Elisabeth (red.) (2000): ”*Diagnose: Risiko*”. Oslo: Universitetsforlaget.

Sælensminde, Kjartan (2002): TØI-rapport 567/2002 ”*Gang- og sykkelvegnett i norske byer - Nytte- kostnadsanalyser inkludert helseeffekter og eksterne kostnader av motorisert vegtrafikk*”. Oslo: TØI.

Sæverud, Anne Marie, 2007. Masteroppgave: ”*Forholdet mellom holdninger og atferd. En studie av holdningskampanjen ”Rent i Stavanger*”.” Stavanger: UiS.

Tiller, Tom (1999/2006): *Aksjonslæring. Forskende partnerskap i skolen*. Kristiansand S: Høyskoleforlaget AS.

Vaa, Truls, **Assum**, Terje, **Ullebeg**, Pål, **Veisten**, Knut (2004): TØI-rapport 727/2004 ”*Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker -forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet*”. Oslo: TØI.

Vingan Anita, **Fridstrøm** Lasse, **Johansen** Kjell Werner (2007): TØI-rapport 895/2007 ”*Køprising i Bergen og Trondheim – et alternativ på 20 års sikt?*”. Oslo: TØI.

Wennestøp, Fred og **Seip**, Knut Lehre (2009): ”*Verdier og valg : verdibasert beslutningsanalyse i praksis*”. Oslo: Universitetsforlaget.

Wormnes, Bjørn og **Manger** Terje (2005): ”*Motivasjon og mestring – veier til effektiv bruk av egne ressurser*”. Bergen: Fagbokforlaget.

Waalder, Hans T. (1998): ”*Sykling, helse og ulykker*” gjengitt på www.arbeidsreiser.no.

Zappfe, Peter Wessel (1941/2004): Doktorgradsavhandlingen ”*Om det tragiske*”, med innledende essay av **Hessen**, Dag O. ”*Tragisk storhet*”. De norske bokklubbene.

Aarø, L.E. (1941/2004): ”*Helsefremmende arbeid i arbeidslivet*”. Gjengitt i Einarsen og Skogstad: ”*Det gode arbeidsmiljø. Krav og utfordringer*”. Bergen: Fagbokforlaget Vigmostad og Bjørke.

Ikke-vitenskaplige henvisninger:

IRIS (2008). Presentasjon ”*Reisevaneundersøkelse ved Kvadrat*”. Stavanger: IRIS.

Kroglund, Andrew P. (2010) ”*Duften av dansk nyimperialisme*”. Kronikk i Adresseavisen 8. mai 2010.

Lindøe, Preben H. (2008): Forelesningsnotater til foredrag om aksjonsforskning i faget Kvalitative metoder.

Norges bedriftsidrettsforbund (2008). ”*Rapport fra gjennomføringen av Sykle til Jobben 2008*”. Oslo. (Rapport mottatt på e-post fra Norges bedriftsidrettsforbund).

Norges bedriftsidrettsforbund (2009). ”*Rapport fra gjennomføringen av Sykle til Jobben 2009*”. Oslo. (Rapport mottatt på e-post fra Norges bedriftsidrettsforbund)

Rogaland fylkeskommune (2004): ”*Transportplan Jæren – handlingsplan 2006–2015.*” Stavanger: Rogaland fylkeskommune.

Samferdselsdepartementet (1999–2000). St.meld. nr. 46 *Nasjonal transportplan 2002–2011*.

Samferdselsdepartementet (2008–2009). St.meld. nr. 16 *Nasjonal transportplan 2010–2019*.

Statens vegvesen (2008). ”*Sykelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt*”. Stavanger: Region vest, Sør-Rogaland distrikt.

Statens vegvesen (2009). UTB-rapport 10/07 Grunnlagsdokument for NTP 2010–2019 Vegdirektoratet. ”*Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle*”. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen (2002): ”*Sykelstamveg på Nord-Jæren – et forprosjekt*”. Stavanger: Region vest, Sør-Rogaland distrikt.

Statens vegvesen (2003): ”*Sykelhåndboka – Utforming av sykkelanlegg*”. Oslo: Vegdirektoratet.

Stavanger kommune (2003): ”*Sluttrapport PES-prosjektet i Stavanger*”. Stavanger: Stavanger kommune og Statens vegvesen.

TNS Gallup (2008): ”*Sykle-til-Jobben-deltagere 2008, gjennomført sommeren 2008*” og ”*Et representativt utvalg yrkesaktive, gjennomført høsten 2008*”, på oppdrag fra Norges bedriftsidrettsforbund. Gjengitt i ”*Rapport fra gjennomføringen av Sykle til Jobben 2008*”.

Notat: Nasjonal transportplan 2006–2015: ”Hvorfor legge til rette for økt sykkelbruk i Norge” - grunnlag for videre arbeid med Nasjonal sykkelstrategi.

Nettbaserte henvisninger

Adresseavisen: <http://www.adressa.no/meninger/article1435821.ece>, 4.3.2010.

www.arbeidsreiser.no, 28.1.2010.

<http://www.forskning.no/artikler/2006/mai/1147079393.09>, 3.3.2010.

Grønn hverdag: <http://www.gronnhverdag.no/>, 4.3.2010

Helsedirektoratet/Nasjonalt råd for fysisk aktivitet: fra <http://www.helsedirektoratet.no/> og http://www.helsedirektoratet.no/aktivitetsradet/fire_av_fem_nordmenn_beveger_seg_for_lite_633924, 3.3.2010.

Idébanken: www.idebanken.no

Memorandum by Professor Richard S Lindzen, Massachusetts Institute of Technology: <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld200506/ldselect/ldconaf/12/5012506.htm>, 3.3.2010.

Miljøhåndboken (TØD): <http://miljo.toi.no/>, 2.2.2010

Miljøstatus i Norge: <http://www.miljostatus.no/tema/Klima/Klimagasser/>, 3.2.2010.

Nettavisen: <http://pub.tv2.no/nettavisen/side2/helse/article1792967.ece>, (publisert 30.03.2008), 2.2.2010.

Norcan (Norsk cannabisforbund): <http://www.norcan.org>

Sandnes kommune: www.sandnes.kommune.no

Språkrådet: www.sprakrad.no (diverse datoer).

Statens vegvesen: www.vegvesen.no (diverse datoer).

Statistisk sentralbyrå: www.ssb.no, 29.1.2010.

Store norske leksikon: <http://www.snl.no/>, 27.1.2010, og <http://www.snl.no/Hawthorne-effekt>, 26.3.2010.

VG (artikkel): <http://www.vg.no/nyheter/utenriks/klimatrusselfen/artikkel.php?artid=590955>

Wikipedia Norge: <http://no.wikipedia.org>

VEDLEGG

Vedlegg 1: Spørreskjema 1 – Alle ansatte

Vedlegg 2: Intervjuguide – Bilister

Vedlegg 3: Intervjuguide – Syklister

Vedlegg 4: Spørreskjema 2 – Bilister

Vedlegg 5: Spørreskjema 2 – Syklister

Vedlegg 6: Intervjuguide – Bilister - fokusgruppe

Vedlegg 7: Intervjuguide – Syklister – fokusgruppe

Vedlegg 8: Intervjuguide – Lisa Garpe

Vedlegg 9: Intervjuguide – H. Duus og S.G. Myre

VEDLEGG 1: Spørreskjema nr. 1 til ALLE ansatte

Vennligst fyll ut i de gule feltene:

A. Innledende spørsmål

1	Navn			
2	Fødselsår			
3	Bosted (kommune og gateadresse)			
4	Antall år med utdanning (videregående og høyskole/Universitet)	Vgs.	Høyere	
5	Ca. hvor langt er det mellom jobb og hjem?	Antall km:		
6	Ca. hvilket klokkeslett drar du vanligvis til jobb?	Klokken:		
7	Ca. tidsbruk fra hjem til jobb?	Antall minutter:		
8	Går noe av tiden med til å stå i kø (sett kryss)?	Ja	Nei	
9	Hvis JA: anslå ca. hvor lenge du står i kø:	Antall minutter:		
10	Ca. hvilket klokkeslett drar du vanligvis fra jobb?	Klokken:		
11	Ca. tidsbruk fra jobb til hjem?	Antall minutter:		
12	Går noe av tiden med til å stå i kø?	Ja	Nei	
13	Hvis JA: anslå ca. hvor lenge du står i kø:	Antall minutter:		
14	Har du tilgang på bil (som du kan benytte til/fra jobb)?	Ja	Nei	
15	Har du tilgang på sykkel (som du kan benytte til/fra jobb)?	Ja	Nei	
16	Har du sertifikat?	Ja	Nei	
17	Har du ansvar for henting/levering av barn til barnehage/skole?	Ja	Nei	
18	Anser du deg som lite/middels/godt trent?	Middels		
19	Vil du si du er fysisk aktiv i gjennomsnitt min. 30 minutt per dag	Ja	Nei	
20	Antatt ukentlig tidsbruk til trimturer/trening i fritiden?	Antall minutter:		
21	Har du deltatt på Sykle til jobben aksjonen (siste tre år)?	Ja	Nei	
22	Hvis JA, vil du si din hoveddeltakelse var:	Sykling	Annet	
23	Har du planer om å delta på Sykle til jobben aksjonen i år?	Ja	Nei	
24	Har du deltatt på Nordsjøsykkelrittet?	Ja	Nei	
25	Har du planer om å delta på Nordsjøsykkelrittet i år?	Ja	Nei	

B. Reisevaner

Hva er de tre viktigste grunnene for ditt valg av reisemiddel? (f.eks. tid, helse, vær, miljø, komfort, økonomi/pris, frakting av varer/barn, fleksibilitet, eller noe annet):

1.	
2.	
3.	

For arbeidsreisene betegner du deg først og fremst som (sett ett kryss for sommer og ett for vinter):

		Sommer	Vinter (normal-år ¹)
26	Bilist		
27	Syklist		
28	Kollektivbruker		
29	Fotgjenger		
30	Motorsyklist/mopedist		
31	Annet (spesifiser)		

Hvis du krysset av for **bilist sommer og vinter**, fortsett videre med spørsmålene under punkt **C**.

Hvis du krysset av for **syklist sommer og eventuelt vinter**, fortsett med spørsmålene under punkt **D**.

¹ Denne vinteren har vært veldig spesiell, så her krysser du av for den reisemåten du pleier å ha "vanlige" vintere.

Hvis du krysser av for noen av de andre alternativene er du ferdig og jeg vil takke for ditt bidrag ☺

C. Hva er avgjørende for at du ikke velger sykkel til jobb? (kryss av)

	Faktorer	Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Meget viktig	Vet ikke/ urelevant
32	Det tar for lang tid å sykle					
33	Har ikke tilgang på sykkel					
34	Det tar for mye tid/anstrengelse for å skifte og ev. dusje					
35	Trenger bil for å ha fleksibilitet til å reise til/fra møter eller avtaler i arbeidstiden					
36	Trenger for å ha fleksibilitet til f.eks. å handle, hente barn på veien					
37	Kostnadene ved å kjøre bil er akseptable					
38	Er ikke opptatt av at turen skal gi bevegelse/mosjon					
39	Får tilstrekkelig bevegelse/mosjon utenom jobbreiser					
40	Det er lettvis å parkere bilen (nok plasser og akseptabel avstand til arbeidssted)					
41	Det er gratis å parkere bilen					
42	Været					
43	Topografi (for mange bratte bakker)					
44	Velger bilen av vane					
45	For dårlige parkeringsmuligheter for sykler					
46	For dårlige/manglende garderobe muligheter (dusj, skap, tørkemulighet)					
47	For dårlig sykkeltilbud mellom jobb og hjem					
48	For dårlig vedlikeholdte sykkeltilbud					
49	Fleksibiliteten generelt					
50	Er ikke opptatt av at reisemiddelet skal være miljøvennlig.					
51	Har aldri prøvd å sykle til/fra jobb, men antar det er for slitsomt, tar for lang tid eller er for dårlig sykkeltilbud.					
52	Har prøvd å sykle til/fra jobb, men syns det er for slitsomt, tar for lang tid, eller er for dårlig sykkeltilbud.					
Annet/kommentar:						

TAKK FOR DITT BIDRAG! ☺

D. Hva er avgjørende for at du velger sykkel til jobb? (kryss av)

	Faktorer	Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Meget viktig	Vet ikke/urelevant
53	Har ikke tilgang på bil					
54	Har ikke sertifikat					
55	For mosjonens del (sykler i moderat tempo)					
56	Bruker det som trening (sykler på tid/så fort du klarer)					
57	Akseptabel tidsbruk					
58	For miljøet					
59	God start på dagen					
60	Fleksibiliteten					
61	Bli stresset/irritert av bil-/køkjøring					
62	Konkurransen (med kollegaer/venner/familie)					
63	Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb					
64	Bra garderobe muligheter (dusj, skap, tørkemulighet)					
65	Bra parkeringsmuligheter for sykler					
66	Har ikke behov for egen bil i jobbsituasjon (har tilstrekkelig med firmabiler).					
67	Økonomisk gunstig					
Annet/kommentar:						

Dersom det er forskjell på hvilket reisemiddel du velger sommer og vinter, hva er grunnen (været og/eller noe annet?):

Kommentar:

TAKK FOR DITT BIDRAG! ☺

VEDLEGG 2: Intervjuguide – BILISTER - dybdeintervju

Gjennomgang for introduksjon til intervjuet:

- Kort presentasjon – intervju – spørreundersøkelse.
- Hensikten med oppgaven (Myndighetene ønsker at flere skal begynne å sykle til jobb bl.a. pga. helse, miljø og framkommelighet på veiene. Derfor prøver jeg å finne ut hvilke faktorer som hinder noen i å velge sykkelen, og også hva som er grunnen til at andre faktisk velger å sykle).
- Informere kort om sykkelstamveien for de som ikke kjenner til prosjektet
- Si litt om hensikten med intervjuet, (at det er for å få litt dybdeinformasjon, dine meninger). Det kan bli litt gjentakelser i spørsmålene, avhengig av svarene, men det forsøker vi å justere undervegs.
- Hensikten med intervjuguiden (den blir brukt som huskeliste, og jeg noterer litt undervegs.)
- Antar at dette vil ta ca. 1 time.
- Kommer til å bruke opptaker/mobil til å ta opp intervjuet.
- Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og det vil ikke være mulig for andre (enn informanten selv) å lese ut fra masteroppgaven hvem som har svart hva.
- Jeg ønsker ikke ”politisk korrekte” svar.
- Hvis noen av spørsmålene virker moraliserende el. så er det ikke fordi jeg mener du har valgt ”feil” reisemiddel til jobb, det er kun for å kartlegge hva som ev. er motivene for valg av framkomstmiddel og ev. om muligheten for å kunne endre valget.

Navn:..... Dato: xx.04.2010

<p><u>Kjapp gjennomgang av kriteriene for at du er valgt og noen oppfølgingsspørsmål:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Kjønn - alder ✓ Bruker hovedsakelig bil til/fra jobb sommer og vinter ✓ Avstand jobb-hjem (x km) ✓ Leverer/ikke leverer barn ○ Hvor gamle er barna? ○ Hvordan kommer/fraktes de til skole/barnehage? ○ Familiesituasjon? (singel, samboer/ektefelle) ○ Har husholdningen din flere enn en bil? Hvor mange? ○ Har du, mens du har jobbet i Multiconsult, hatt kontorarbeidsplassen din i Saudagata 2?
--

A. Positive og negative aspekter ved bilkjøring og sykling

A-1	Hva er positivt med å kjøre <u>bil</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-2	Vil du si bilkjøring gir deg noe ekstra utenom å faktisk ta deg fra A til B?
A-3	Hvis JA: hva gir det deg? (tid for seg selv, avslapping, liker å kjøre bil, annet)
A-4	Hva er negativt (om noe) med å kjøre <u>bil</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-5	Hva mener/antar du er positivt med å <u>sykle</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-6	Tror du sykling vil kunne gi deg noe ekstra utenom å faktisk ta deg fra A til B?
A-7	Hvis JA: hva gir det deg? (tid for seg selv, avslapping/avstressing, frisk luft, bedre helse, trivsel, annet).
A-8	Hva mener/antar du er negativt med å <u>sykle</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?

B. Innledende spørsmål om reisevaner og valg av disse

B-1	<p>Du karakteriserer deg <u>først og fremst</u> som bilist, men bruker du av og til andre reisemiddel til/fra jobb?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-2	<ul style="list-style-type: none"> • Hvilke(t) transportmiddel bytter du til? (Sykkel, kollektivt, motorsykkel, gange, annet?)
B-3	<ul style="list-style-type: none"> • Hvilke forhold spiller inn de dagene du ikke kjører bil?

B-4	<ul style="list-style-type: none"> • Ca. hvor ofte velger du et annet transportmiddel enn bilen? (x ganger i uka - sommer, x ganger i uka - vinter)
B-11	<p>Spørsmål kun til de som har jobbet i Saudagata 2:</p> <p>Valgte du annet reisemiddel da du jobbet i Saudagata?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-12	<ul style="list-style-type: none"> • Hva var viktigste grunnen til endringen? (Avstand, framkommelighet/kø, tilgang på P-plasser, annet?)
B-5	<p>Spørsmål kun til de som har jobbet i Saudagata 2:</p> <p>Valgte du annet reisemiddel da du jobbet i Saudagata?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-6	<ul style="list-style-type: none"> • Hva var viktigste grunnen til at du skiftet til bil? (Avstand, framkommelighet/kø, tilgang på P-plasser, annet?)
B-7	<p>Har det skjedd noen endringer i bosted eller familiesituasjon (siste 5 år) som har ført til at du har endret dine reisevaner?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-8	<ul style="list-style-type: none"> • Hvordan? (før – nå).
B-9	<ul style="list-style-type: none"> • Hva var grunnen til endret reisevane?
B-10	<p>Har du syklet til jobben en eller flere ganger de siste fem årene?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-11	<ul style="list-style-type: none"> • Hvor ofte: nokså ofte, en gang i blant, svært sjelden (ca. antall ganger).
B-12	<ul style="list-style-type: none"> • Hvilke erfaringer gjorde du deg? (Gode/dårlige). <p>Hvis NEI:</p>
B-13	<ul style="list-style-type: none"> • Har du noen gang vurdert å sykle?
B-14	<ul style="list-style-type: none"> • Mener du det er spesielle grunner for at du ikke velger å sykle? (Er det noe spesielt som har stoppet deg? Foretrekker å kjøre eller har ikke ønske om å sykle er også mulige grunner)
B-15	<p>Er det noe som ikke allerede er nevnt som er <u>viktig</u> for ditt valg av reisemiddel? Utdyp. (Notere hva som ble nevnt i spørreundersøkelsen).</p>
B-16	<p>Hvis du skulle/måtte endre reisevanen din, hva er mest sannsynlig at du ville byttet til? (kollektiv, sykkel, gange, moped/scooter/motorsykkkel, annet)</p>

C. Sykkeltrasé – sykkelstamveien

C-1	Er mangler i eksisterende sykkeltilbud mellom hjem og jobb avgjørende for at du ikke velger å sykle?
C-2	Hva mangler?
C-3	Hvis du skulle valgt å begynne å sykle, vil en høystandard sykkelvei (sykkelstamveien) mellom Stavanger – Forus – Sandnes, langs E39 være en aktuell sykkeltrasé for deg på hele/deler av strekningen? Hvis JA:
C-4	<ul style="list-style-type: none"> • Mener du at en slik sykkelvei kan være viktig for at du vil vurdere å begynne å sykle?
C-5	Hvor gode/dårlige synes du sykkeltilbudet mellom ditt hjem og arbeidsplassen er inkl. vedlikehold?
C-6	Svært dårlige – dårlige – middels bra – bra – svært bra Hvor gode/dårlige synes du sykkelveiene generelt er på Nord-Jæren? Svært dårlige – dårlige – middels bra – bra – svært bra
C-7	Mener du det er greit at bompengene brukes til f.eks. gang- og sykkelveier og kollektivfelt, eller bør pengene som bilistene betaler gå til å bedre deres tilbud (kjøreveier)?
C-8	Tror du at en solid satsing på tilrettelegging for gående/syklende/ kollektivbrukere kan medføre at myndighetene slipper å bygge ut bilveiene i så stor grad som nå?

D. Kampanjer

	Diverse kampanjer brukes ofte for å forsøke å få folk til å endre atferd (f.eks. røykeslutt, trafikksikkerhetskampanjer, kampanjer for helse og/eller miljø generelt mm).
D-1	Mener du at du blir påvirket av slike kampanjer (eller ofte gjentatt informasjon)?
D-2	<ul style="list-style-type: none"> • Kan du komme på eksempler på kampanjer som har medført at du har endret holdning? Har det ført til at du også har endret handling over lengre tid?
D-3	<ul style="list-style-type: none"> • Kan du forsøke å beskrive hva det var ved denne kampanjen som overbeviste deg?
D-4	<ul style="list-style-type: none"> • Var det noe ved kampanjen som gjorde at du følte den henvendte seg spesielt til deg?
D-5	<ul style="list-style-type: none"> • Syns du av og til at kampanjer gir deg økt kunnskap og derfor likevel er nyttig, selv om den ikke får deg til å endre atferd?
D-6	

	<ul style="list-style-type: none"> • Opplever du slike kampanjer som brysomme/irriterende/moraliserende?
D-7	<p>Hva mener du man bør fokusere på i en sykkel-kampanje for at du kanskje kunne blitt overbevist om at valg av sykkel foran bil er det rette valget for deg? (helse, miljø, belønning, annet – vil ikke begynne å sykle uansett)</p>
	<p>Sykle-til-jobben-aksjonen er en kampanje som oppfordrer til bl.a. sykling. Har du deltatt/syklet? (Finne svar fra spørreundersøkelsen)</p> <p>Hvis JA:</p> <p>D-8</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hvilke erfaringer (gode/dårlige) fikk du av å sykle i denne perioden? <p>D-9</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hva er det som gjør at du sykler under aksjonen, men først og fremst velger bil ellers? (tidspunkt på året, konkurransen, vinnermulighetene, annet) <p>D-10</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er det noe ved STJ-aksjonen du mener burde vært annerledes for at du skulle satt mer pris på å delta? <p>Hvis NEI:</p> <p>D-11</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er det fordi det ikke er aktuelt for deg å delta? <p>D-12</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fordi du ikke kjenner godt nok til aksjonen? <p>D-13</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blir det gitt for lite informasjon om aksjonen? <p>D-14</p> <ul style="list-style-type: none"> • Blir det for mye eller for lite fokus på konkurranseaspektet? <p>D-15</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er det noe ved STJ-aksjonen du mener burde vært annerledes for at du skulle satt mer pris på å delta?

E. Motivasjon (ekskl. kampanje)

E-1	<p>Mener du det er noe annet som kan motivere deg til å begynne å sykle til jobb? (av og til eller ofte)</p>
E-2	<p>Hvis JA: Hva?</p>
E-3	<p>Burde Multiconsult satset på bedriftsinterne sykkelkampanjer /-tiltak?</p>
E-4	<ul style="list-style-type: none"> • Har du noen forslag til hva MC kunne gjort?
E-5	<ul style="list-style-type: none"> • Antar du at det er større sjanse for at du kunne blitt motivert til å sykle hvis en av de som sykler til/fra jobb stod litt på for å motivere deg?
E-6	<ul style="list-style-type: none"> • Tror du at konkurranse/følge med kollega/venner/familie kan være motiverende?
	<p>(Hvis ikke allerede nevnt over)</p>
E-7	<p>Er det noen form for belønning som kan motivere (gavekort, ekstra fridag el.)</p>
E-8	<p>Vil restriksjoner på bilkjøring virke motiverende for å begynne å sykle? (mer i bompenger, parkeringsavgift, økte bensinpriser).</p>
E-9	<p>Hvor langt (km) antar du ville være akseptabel avstand mellom hjem og jobb, for at du skulle vurdert å sykle?</p>

F. Helse

F-1	Hvor opptatt er du generelt av egen helse på en skala fra 1 til 5? (1=ikke, 5= veldig)
F-2	Tror du at helsen din hadde vært bedre om du syklet til jobb? (Ja – nei)
F-3	Er det i så fall en mulig motivasjonsfaktor for deg? (Ja – nei)
F-4	Mener du at du har behov for å få mer kunnskap om helsesmessige konsekvenser ved sykling/aktivitet (kontra bilkjøring/passivitet)
F-5	Tror du at informasjonskampanjer for å opplyse om helsefare/-gevinster har noen betydning for folk flest sin atferd?

G. Miljø

G-1	Hvor opptatt er du generelt av miljø på en skala fra 1 til 5? (1=ikke, 5= veldig)
	Regionen vår har en av landets høyeste biltetthet, og en stor økning i bilbruken. Noen mener dette er bekymringsfullt mens andre mener det er noe vi må leve med og tilpasse samfunnet til?
G-2	Kan du si litt om hva du tenker om dette:
G-3	Tror du global oppvarming er menneskeskapte eller naturlige variasjoner eller begge deler?
G-4	Mener du at du har behov for å få mer kunnskap om miljømessige konsekvenser av bilkjøring og/eller fordelene ved sykling?
G-5	Tror du at informasjonskampanjer for å opplyse om miljø har noen betydning for folk flest sin atferd?
	For din egen del, hva mener du slike kampanjer eventuelt må fokusere på:
G-6	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvensene for <u>nærmiljøet</u> (støy, luftforurensing, arealforbruk o.l.) • <u>Globale</u> konsekvenser som klimaendringer, oversvømmelser av lavtliggende, tettbefolkede deler av verden etc. reduksjon av biologisk mangfold (og konsekvensene av det igjen) • Konsekvenser for <u>framtidige generasjoner</u>
G-7	
G-8	

H. Personlig økonomi

	Vil du si at følgende er billig, akseptabelt eller dyrt (kommenter):
H-1	<ul style="list-style-type: none"> • Bensinprisene • Bil (innkjøp og drift) • Sykkel • Bompenger • Parkeringsavgifter i bysentrum (Stavanger eller Sandnes).
H-2	
H-3	
H-4	
H-5	
	Gjennomsnittlig blir det hevdet at det koster totalt ca. 85.000 per år å ha en bil.

H-6	<ul style="list-style-type: none"> • Syns du det er et stort/ok/lite beløp å betale for de fordelene en bil gir? <p>Spørsmål kun til de som har to eller flere biler?</p>
H-7	<ul style="list-style-type: none"> • Veier fordelene med å ha to biler opp for kostnadene?
H-8	<ul style="list-style-type: none"> • Hadde familien klart seg med en bil mindre dersom du hadde syklet til jobb?

I. Holdning vs. atferd

I-1	Syns du det er noe poeng i at flere skal begynne å sykle?
I-2	Tenker du noen ganger at du burde sykle/gå til jobben i stedet for å kjøre bil? Hvis JA:
I-3	<ul style="list-style-type: none"> • Tenker du det for helse, miljø eller av andre grunner
I-4	<ul style="list-style-type: none"> • Hva er grunnen til at du kommer på den tanken? (dvs. hva ”trigger” ideen)
I-5	<ul style="list-style-type: none"> • Føler du dårlig samvittighet for at du likevel velger bil? (ikke at man skal ha det...)
I-6	De siste ti-års tilrettelegging for sykkel og til dels oppfordringer til å bytte bil ut med sykkel har bare gitt en marginal økning i sykkelandelen i regionen. Bør myndighetene fokusere mer på å bygge ut bilveier som det er behov for for å unngå køer, enn å forsøke å endre folks reisevaner?
I-7	Hva annet mener du myndighetene kan gjøre for å endre folks reisevaner?
I-8	<p>Nå leser jeg opp noen mulige tiltak myndighetene kan sette inn for å ”tvinge” folk til å endre reisevane. Hva er din holdning til dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kraftig økning i bensinprisene • Kraftig økning i bompenger • Bytte ut bompengene med rushtidsavgift/veiprising (Forklare forskjellen) • Pålagt parkeringsavgift ved alle arbeidsplasser på Forus/Lura. • Fjerning av mange av parkeringsplassene ved arbeidsplasser på Forus/Lura. • Betydelig økt satsing på kollektivtrafikk og sykkel, og nedprioritering av det meste av veibygging • Bare la være å bygge ut veier, slik at en del ville valgt alternativer framkomstmiddel for å slippe å stå i kø
I-9	
I-10	
I-11	
I-12	
I-13	
I-15	

J. Vane

J-1	Vi snakker om reisevane, men hva mener du om vane i forhold til valg av reisemiddel, vil du si at du hver dag/ofte <u>vurderer</u> om du har mulighet til å velge et annet reisemiddel enn bilen?
J-2	Kan du komme på en ”gammel vane” du har hatt som du har endret over tid? Hva var utslagsgivende for endringen?

J-3	Har du noen idé om hva som må til for å endre din reisevane (med trykk på vane), i tillegg til det som har vært nevnt?
-----	---

K. Tilrettelegging for bil og sykkel på arbeidsplassen

	Vi har jo en god del fasiliteter for syklister i Stokkamyrveien 13? (garderober m/skap og dusj, inne- og utendørs parkering, spylemulighet)
K-1	Mener du det er tilrettelagt godt nok for sykkel i Luramyrgården?
K-2	Er det andre fasiliteter utleier/arbeidsgiver kan tilby for at sjansen for at du skulle sykle blir større?
K-3	Har du noen gang opplevd å <u>ikke</u> finne ledig parkeringsplass for bil innenfor Luramyrgårdens arealer? Hvis JA:
K-4	• Hvor ofte?
K-5	• Er det ofte nok til at du syns det er et problem?
K-6	• Hvor parkerer du da?
	Hvis NEI:
K-7	Hvor viktig er dette for at du velger å kjøre til jobb? (ikke viktig, litt viktig, viktig, svært viktig)

L. Avsluttende spørsmål:

Har du noe annet du har lyst å påpeke?

VEDLEGG 3: Intervjuguide – SYKLISTER - dybdeintervju

Gjennomgang for introduksjon til intervjuet:

- Kort presentasjon – intervju – spørreundersøkelse.
- Hensikten med oppgaven (myndighetene ønsker at flere skal begynne å sykle til jobb bl.a. pga. helse, miljø og framkommelighet på veiene. Derfor prøver jeg å finne ut hvilke faktorer som hinder noen i å velge sykkelen, og også hva som er grunnen til at andre faktisk velger å sykle).
- Informere kort om sykkelstamveien for de som ikke kjenner til prosjektet
- Si litt om hensikten med intervjuet, (at det er for å få litt dybdeinformasjon, dine meninger). Det kan bli litt gjentakelser i spørsmålene, avhengig av svarene, men det forsøker vi å justere undervegs.
- Hensikten med intervjuguiden (den blir brukt som huskeliste, og jeg noterer litt undervegs.)
- Antar at dette vil ta ca. 1 time.
- Kommer til å bruke opptaker/mobil til å ta opp intervjuet.
- Opplysningene vil bli behandlet konfidensielt og det vil ikke være mulig for andre (enn informanten selv) å lese ut fra masteroppgaven hvem som har svart hva.
- Jeg ønsker ikke ”politisk korrekte” svar.

Navn: _____ Dato: xx.04.10.

Kjapp gjennomgang av kriteriene for at du er valgt og noen oppfølgingsspørsmål:

- ✓ Kjønn - alder
- ✓ Bruker hovedsakelig sykkel til/fra jobb sommer og vinter
- ✓ Avstand jobb-hjem: x km
- ✓ Leverer/ikke leverer barn
- **Familiesituasjon?** (singel, samboer/ektefelle, antall barn som bor hjemme).
- **Hvor mange biler har husholdningen?**
- **Har du, mens du har jobbet i Multiconsult, hatt kontorarbeidsplassen din i Saudagata 2?**

A. Positive og negative aspekter ved bilkjøring og sykling

A-1	Hva er positivt med å kjøre <u>bil</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-2	Vil du si bilkjøring gir deg noe ekstra utenom å faktisk ta deg fra A til B?
A-3	Hvis JA: hva gir det deg? (tid for seg selv, avslapping, liker å kjøre bil, annet)
A-4	Hva er negativt med å kjøre <u>bil</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-5	Hva er positivt med å <u>sykle</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?
A-8	Hva er negativt med å <u>sykle</u> særlig på vei mellom hjem og jobb?

B. Innledende spørsmål om reisevaner og valg av disse

B-1	Du karakteriserer deg <u>først og fremst</u> som syklist, men bruker du av og til andre reisemiddel til/fra jobb?
B-5	Er det noe som ikke allerede er nevnt som er <u>viktig</u> for ditt valg av reisemiddel?
B-6	Har du alltid syklet til jobb?
	Hvis JA:
B-7	<ul style="list-style-type: none"> • Hva mener du er grunnen til dette?
	Hvis NEI:
B-8	<ul style="list-style-type: none"> • Har det skjedd noen endringer i bosted eller familiesituasjon som har ført til at du har endret dine reisevaner? Hvordan? (før – nå). Hva var grunnen til endret reisevane?

B-9	<ul style="list-style-type: none"> Når begynte du å sykle?
B-10	<ul style="list-style-type: none"> Hva gjorde at du begynte å sykle? Var det noe spesielt som var utslagsgivende?
B-11	<p>Spørsmål kun til de som har jobbet i Saudagata 2:</p> <p>Valgte du annet reisemiddel da du jobbet i Saudagata?</p> <p>Hvis JA:</p>
B-12	<ul style="list-style-type: none"> Hva var viktigste grunnen til endringen? (Avstand, framkommelighet/kø, tilgang på P-plasser, annet?)

C. Sykkeltrasé – sykkelstamveien

C-1	<p>Er sykkeltilbudet mellom hjem og jobb avgjørende for at du velger å sykle?</p> <p>Hva er bra/dårlig?</p>
C-2	<p>Hvor gode/dårlige synes du sykkeltilbudet mellom ditt hjem og arbeidsplassen er inkl. vedlikehold?</p>
C-3	<p>Svært dårlige – dårlige – middels bra – bra – svært bra</p>
C-4	<p>Hvor gode/dårlige synes du sykkelveiene generelt er på Nord-Jæren?</p> <p>Svært dårlige – dårlige – middels bra – bra – svært bra</p>
C-5	<p>Vil en høystandard sykkelvei (sykkelstamveien) mellom Stavanger – Forus – Sandnes, langs E39 være en aktuell sykkeltrasé for deg? Hvis JA:</p>
C-6	<p>Hva vil du anta blir den mest positive konsekvensen for deg? (Kortere avstand/tidsforbruk på jobbreiser, bedre trafiksikkerhet, mindre konflikt med andre trafikkantgrupper, annet?)</p>
C-7	<p>Tror du at en slik sykkelvei kan være viktig for at flere vil vurdere å begynne å sykle?</p>
C-8	<p>Mener du det er greit at bompengene brukes til f.eks. gang- og sykkelveier og kollektivfelt, eller bør pengene som bilistene betaler gå til å bedre deres tilbud (kjøreveier)?</p>
C-9	<p>Tror du at en solid satsing på tilrettelegging for gående/syklende/ kollektivbrukere kan medføre at myndighetene slipper å bygge ut bilveiene i så stor grad som nå?</p>

D. Kampanjer

	<p>Diverse kampanjer brukes ofte for å forsøke å få folk til å endre atferd (f.eks. røykeslutt, trafiksikkerhetskampanjer, kampanjer for helse og/eller miljø generelt mm).</p>
--	--

D-1	Blir du påvirket av slike kampanjer (eller ofte gjentatt informasjon)?
D-2	<ul style="list-style-type: none"> • Kan du komme på eksempler på kampanjer som har medført at du har endret holdning? Har det ført til at du også har endret handling over lengre tid?
D-3	<ul style="list-style-type: none"> • Kan du forsøke å beskrive hva det var ved denne kampanjen som overbeviste deg? Var det noe ved kampanjen som gjorde at du følte den henvendte seg spesielt til deg?
D-4	<ul style="list-style-type: none"> • Syns du av og til at kampanjer gir deg økt kunnskap og derfor likevel er nyttig, selv om den ikke får deg til å endre atferd?
D-5	<ul style="list-style-type: none"> • Opplever du slike kampanjer som bryssomme/irriterende/moraliserende?
D-7	Hva mener du man bør fokusere på i en sykkel-kampanje for at du tror at andre skulle blitt overtalt til å begynne å sykle? (helse, miljø, belønning, annet)
D-9	Sykle-til-jobben-aksjonen er en kampanje som oppfordrer til bl.a. sykling. Har du deltatt på STJ?
D-10	<ul style="list-style-type: none"> • Er det noe ved STJ-aksjonen du mener burde vært annerledes for at du skulle satt mer pris på å delta?
D-11	<ul style="list-style-type: none"> • Er det noe ved STJ-aksjonen du mener burde vært annerledes for at du antar at flere vil delta?
D-12	<ul style="list-style-type: none"> • Blir det for mye eller for lite fokus på konkurranseaspektet?

E. Motivasjon (ekskl. kampanje)

E-1	Var det noe spesielt som motiverte deg til å begynne å sykle til jobb?
E-2	Tror du at du og andre i bedriften som sykler til jobb kan klare å motivere andre til å begynne å sykle?
E-3	Mener du det er noe annet som kan motivere andre til å begynne å sykle til jobb? (av og til eller ofte). I så fall hva?
E-4	Er konkurranse med kollegaer motiverende for deg?
E-5	Burde Multiconsult satsset på bedriftsinterne sykkelkampanjer /-tiltak?
E-6	Har du noen forslag til hva MC kunne gjort for å få flere til å sykle?
E-8	Er det noen form for belønning du tror kan motivere flere til å begynne å sykle (gavekort, ekstra fridag e.l.)
E-9	Tror du restriksjoner på bilkjøring kan virke motiverende for å begynne å sykle for andre? (mer i bompenger, parkeringsavgift, økte bensinpriser).
E-10	Hvor langt (km) mener du bør kunne være akseptabel sykkelavstand mellom hjem og jobb for folk som i dag er bilister?

F. Helse

F-1	Hvor opptatt er du generelt av egen helse på en skala fra 1 til 5? (1=ikke, 5= veldig)
F-2	Tror du at helsen din hadde vært dårligere om du ikke sykle til jobb? (Ja – nei)
F-3	Er helse en motivasjonsfaktor for deg? (Ja – nei)
F-4	Mener du at folk har behov for å få mer kunnskap om helsesmessige konsekvenser ved sykling/aktivitet (kontra bilkjøring/passivitet).
F-5	Tror du at informasjonskampanjer for å opplyse om helsefare/-gevinster har noen betydning for folk flest sin atferd?

G. Miljø

G-1	Hvor opptatt er du generelt av miljø på en skala fra 1 til 5? (1=ikke, 5= veldig)
	Regionen vår har en av landets høyeste biltetthet, og en stor økning i bilbruken. Noen mener dette er bekymringsfullt mens andre mener det er noe vi må leve med og tilpasse samfunnet til.
G-2	Kan du si litt om hva du tenker om dette?
G-4	Tror du global oppvarming er menneskeskapte eller naturlige variasjoner eller begge deler?
G-5	Mener du at du har behov for å få mer kunnskap om miljømessige konsekvenser av bilkjøring og/eller fordelene ved sykling?
G-6	Tror du at informasjonskampanjer for å opplyse om miljø har noen betydning for folk flest sitt valg av reisemiddel?
	Hva mener du slike kampanjer eventuelt må fokusere på for å få flest mulig til å bruke miljøvennlig transport til jobb:
G-7	<ul style="list-style-type: none"> • Konsekvensene for nærmiljøet (støy, luftforurensing, arealforbruk o.l.) • Globale konsekvenser som klimaendringer, oversvømmelser av lavtliggende, tettbefolkede deler av verden etc. reduksjon av biologisk mangfold (og konsekvensene av det igjen) • Konsekvenser for framtidige generasjoner
G-8	
G-9	

H. Personlig økonomi

	Vil du si at følgende er billig, akseptabelt eller dyrt (kommenter):
H-1	<ul style="list-style-type: none"> • Bensinprisene • Bil (innkjøp og drift) • Sykkel • Bompenger
H-2	
H-3	
H-4	
H-5	

	<ul style="list-style-type: none"> • Parkeringsavgifter i bysentrum (Stavanger eller Sandnes).
H-6	<p>Gjennomsnittlig blir det hevdet at det koster totalt ca. 85.000 per år å ha en bil.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Syns du det er et ok/stort/lite beløp å betale for de fordelene en bil gir?
H-7	<ul style="list-style-type: none"> • Klarer familien seg med en bil mindre fordi du sykler til jobb?

I. Holdning vs. atferd

I-1	Syns du det er noe poeng i at flere skal begynne å sykle?
I-6	<p>De siste ti-års tilrettelegging for sykkel og til dels oppfordringer til å bytte bil ut med sykkel har bare gitt en marginal økning i sykkelandelen i regionen. Bør myndighetene fokusere mer på å bygge ut bilveier som det er behov for for å unngå køer, enn å forsøke å endre folks reisevaner?</p> <p>Hva annet mener du myndighetene kan gjøre for å endre folks reisevaner?</p>
I-7	Nå leser jeg opp noen mulige tiltak myndighetene kan sette inn for å "tvinge" folk til å endre reisevane. Hva er din holdning til dette:
I-8	<ul style="list-style-type: none"> • Kraftig økning i bensinprisene
I-9	<ul style="list-style-type: none"> • Kraftig økning i bompenger
I-10	<ul style="list-style-type: none"> • Rushtidsavgift/veiprisning
I-11	<ul style="list-style-type: none"> • Pålagt parkeringsavgift ved alle arbeidsplasser på Forus/Lura.
I-12	<ul style="list-style-type: none"> • Fjerning av mange av parkeringsplassene.
I-13	<ul style="list-style-type: none"> • Betydelig økt satsing på kollektivtrafikk og sykkel og mindre av veibygging. –
I-14	<ul style="list-style-type: none"> • Bare la være å bygge ut veier, slik at en del ville valgt alternativer framkomstmiddel for å slippe å stå i kø.

J. Vane

J-1	Vi snakker om reisevane, men hva mener du om vane i forhold til valg av reisemiddel, vil du si at du hver dag/ofte <u>vurderer</u> om du skal velge et annet reisemiddel enn bilen?
J-2	Kan du komme på en "gammel vane" du har hatt som du har endret over tid? Hva var utslagsgivende for endringen?
J-3	Har du noen idé om hva som må til for å endre bilisters reisevaner (med trykk på vane), i tillegg til det som har vært nevnt?

K. Tilrettelegging for bil og sykkel på arbeidsplassen

	Vi har jo en god del fasiliteter for syklister i Stokkamyrveien 13? (garderober m/skap og dusj, inne- og utendørs parkering, spylemulighet)
K-1	Mener du noen kan bruke manglende fasiliteter som begrunnelse for ikke å sykle til jobben?
K-2	Er det flere fasiliteter utleier/arbeidsgiver kan tilby som du ville sette pris på?
K-3	Er det fasiliteter utleier/arbeidsgiver kan tilby for at du tror kan øke sjansen for at andre også skulle sykle?
K-4	Gjør den gode parkeringsdekningen at du velger bil oftere enn du ville gjort dersom du ikke var sikker på å finne parkeringsplass de gangene du kjører?
K-5	Antar du at stor grad av tilgjengelighet på bilparkeringsplasser er avgjørende for at de fleste i bedriften som oftest kjører bil til jobb?

L. Avsluttende spørsmål:

Har du noe annet du har lyst å påpeke?

VEDLEGG 4: Spørreskjema nr. 2 – BILISTER

Navn:..... Dato:.....

1. Tiltak for å fremme sykling

Hvor viktig anser du følgende vil være for om du kunne begynt å sykle?

		Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Svært viktig
	At myndighetene sørger for:				
1	Gode gang- og sykkelveier				
2	Godt vedlikehold av gang- og sykkelveiene				
3	Flere kampanjer/informasjon om helsemessige og miljømessige fordeler, for å få folk til å sykle				
4	Skattefordeler til syklist				
5	Kreve avgiftsbelegging på parkeringsplasser ved arbeidsplassene, og ekstra avgift (klimakvote) på bensinprisene				
6	Pålegge/oppfordre barneskole/barnehage å anlegge sikker plass for parkering av sykkeltilhenger/påhengt sykkel.				
	At arbeidsgiver sørger for:				
7	Sikker og tørr sykkelparkering, garderobe med dusj og skap, tørkemulighet for klær				
8	Plass og utstyr for vask og reparasjon av sykkel				
9	Belønning for å sykle (f.eks: ekstra feriedag(er), gavekort, busskort for dager med stygt vær, km-godtgjørelse, e.l.)				
10	Oppfordre til deltakelse på sykkelarrangementer (f.eks. sykle-til-jobben-aksjonen, Nordsjørittet eller annet)				
11	Avgiftsbelegge dagens gratis bilparkeringsplasser (og ev. bruke pengene til å "sponse" gulrøtter for de som velger miljøvennlig transport).				
	Egen innsats og fortjeneste				
12	Bedret helse				
13	Sparer tid, slipper kø				
14	Frihet til å velge reisetidspunkt uten å måtte ta hensyn til russtrafikk eller kollektivavganger				
15	Være et godt eksempel for barn				
16	Bedret lokalmiljø (luftforurensing og støy)				
17	Føles bra å gjøre en innsats for det globale miljøet				

Kommentar (referer til det nummeret du kommenterer):

Nr...

2. Fysisk tilrettelegging

Hvor viktig er karakteristikkene ved sykkeltraseen som er listet opp under, for deg? Kryss ev. også av til høyre om mangler i dagens tilbud er grunn for at du ikke sykler i dag.

		Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Svært viktig	Velge ikke sykkel per i dag pga. dette
18	Ikke for mye støy					
19	Opplevelse/natur/omgivelser					
20	Ikke mange og/eller lange bakker					
21	At sykkeltraseen ikke er særlig lengre enn kjøretraseen					
22	Trygg/trafikkisikker trasé					
23	Lite konflikter med biltrafikk (for eksempel veikryss eller kryssing av sideveier/avkjørsler)					
24	Lite konflikter med gående/turgåere					
25	Lite konflikter med andre syklende					
26	Et sammenhengende/enhetlig tilbud fra dør til dør					
27	Godt vedlikehold (unngå hull, snø, grus, glasskår, vegetasjon) og få/ingen hindringer (som f.eks. fortauskanter, sykkelsluser o.a.)					
28	God kopling mot andre målpunkt (unngå lange omveier for å komme fram til andre målpunkt enn jobb og hjem).					
29	Lite eksos fra biltrafikken					
30	At traseen ikke går gjennom områder hvor du må ta ekstra hensyn (f.eks. ved skoler, barnehager, langs lekeplasser, i områder hvor barn bruker sykkelveien til lek/opphold)					
31	God skilting					

Kommentar (referer til det nummeret du kommenterer):

Nr...

Hvilke av de følgende sykkeltilbud ville du satt størst pris på om fantes på hele/mesteparten av strekningen dersom du skulle begynt å sykle til jobb

Prioriter fra 1 til 6 (der 1 er det du ønsker mest):

Sykkelfelt (dvs. eget ”kjørefelt” for sykkel, langs kjørevei)

Sykkelvei (uten gående eller andre ”myke trafikanter”)

Gang- og sykkelvei

Turvei

Fortau

Kjørevei (med forholdsvis liten trafikk og lavt fartsnivå)

VEDLEGG 5: Spørreskjema nr. 2 – SYKLISTER

Navn:..... Dato:.....

1. Tiltak for å fremme sykling

Hvor viktig anser du følgende vil være for om/at du velger å sykle?

		Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Svært viktig
	At myndighetene sørger for:				
1	Gode gang- og sykkelveier				
2	Godt vedlikehold av gang- og sykkelveiene				
3	Flere kampanjer/informasjon om helsemessige og miljømessige fordeler, for å få folk til å sykle				
4	Skattefordeler til syklist				
5	Kreve avgiftsbelegging på parkeringsplasser ved arbeidsplassene, og ekstra avgift (klimavote) på bensinprisene				
6	Pålegge/oppfordre barneskole/barnehage å anlegge sikker plass for parkering av sykkeltilhenger/påhengt sykkel.				
	At arbeidsgiver sørger for:				
10	Sikker og tørr sykkelparkering, garderobe med dusj og skap, tørkemulighet for klær				
11	Plass og utstyr for vask og reparasjon av sykkel				
12	Belønning for å sykle (f.eks.: ekstra feriedag(er), gavekort, busskort for dager med stygt vær, km-godtgjørelse, el.l)				
13	Oppfordre til deltakelse på sykkelarrangementer (f.eks. sykle-til-jobben-aksjonen, Nordsjørippet eller annet)				
14	Avgiftsbelegge dagens gratis bilparkeringsplasser (og ev. bruke pengene til å "sponse" gulrøtter for de som velger miljøvennlig transport).				
	Egen innsats og fortjeneste				
15	Bedret helse				
16	Sparer tid, slipper kø				
17	Frihet til å velge reisetidspunkt uten å måtte ta hensyn til rushtrafikk eller kollektivavganger				
18	Være et godt eksempel for barn				
19	Bedret lokalmiljø (luftforurensing og støy)				
20	Føles bra å gjøre en innsats for det globale miljøet				

Kommentar (referer til det nummeret du kommenterer):

Nr...

VEDLEGG 5: Spørreskjema nr. 2 – SYKLISTER

Navn:..... Dato:.....

2. Fysisk tilrettelegging

Hvor viktig er karakteristikken ved sykkeltraseen som er listet opp under, for deg? Kryss ev. også av til høyre om mangler i dagens tilbud er grunn for at du av og til ikke sykler i dag.

		Ikke viktig	Litt viktig	Viktig	Svært viktig	Sykler av og til ikke i dag pga.
21	Ikke for mye støy					
22	Opplevelse/natur/omgivelser					
23	Ikke mange og/eller lange bakker					
24	At sykkeltraseen ikke er særlig lengre enn kjøretraseen					
25	Trygg/trafiksikker trasé					
26	Lite konflikter med biltrafikk (for eksempel veikryss eller kryssing av sideveier/avkjørsler)					
27	Lite konflikter med gående/turgåere					
28	Lite konflikter med andre syklende					
29	Et sammenhengende/enhetlig tilbud fra dør til dør					
30	Godt vedlikehold (unngå hull, snø, grus, glasskår, vegetasjon) og få/ingen hindringer (som f.eks. fortauskanter, sykkelsluser o.a.)					
31	God kopling mot andre målpunkt (unngå lange omveier for å komme fram til andre målpunkt enn jobb og hjem).					
32	Lite eksos fra biltrafikken					
33	At traseen ikke går gjennom områder hvor du må ta ekstra hensyn (f.eks. ved skoler, barnehager, langs lekeplasser, i områder hvor barn bruker sykkelveien til lek/opphold)					
34	God skilting					

Kommentar (referer til det nummeret du kommenterer):

Nr...

VEDLEGG 5: Spørreskjema nr. 2 – SYKLISTER

Navn:..... Dato:.....

Hvilke av de følgende sykkeltilbud mener du best ivaretar transportsyklisterenes/ditt behov.

Prioriter fra 1 til 6 (der 1 er best):

Sykkelfelt (dvs. eget ”kjørefelt” for sykkel, langs kjørevei)

Sykkelvei (uten gående eller andre ”myke trafikanter”)

Gang- og sykkelvei

Turvei

Fortau

Kjørevei (med forholdsvis liten trafikk og lavt fartsnivå)

VEDLEGG 6: Intervjuguide fokusgruppeintervju – BILISTER

- Gruppeintervju for å se om det kommer fram flere opplysningen når man får diskutert i gruppe
- Antar at dette vil ta ca. 1 time.
- Bruker opptaker.

SPØRSMÅL:

1. Interessante funn fra intervjuene: alle 6 bilistene tenker at dere burde/ skulle syklet i stede for å kjøre bil, og 5 av 6 mener at **VANE** er viktig for at det er bil som velges. Hva må til for å komme ut av ”gammel vane” – ”et spark bak”? Hvem må/kan sparke?
2. Hva vil være de enkle, billige og kortsiktige **FYSISKE TILTAKENE** som kan settes inn for å få flere til å sykle?
3. Nevn **ANDRE TILTAK** som du mener virkelig kunne hatt merkbar betydning for din og folk flest sin reisevane på jobbreisen? Syns du myndighetene gjør nok for å få folk til å sykle? Hva annet bør de gjøre (fysisk tilrettelegging, restriksjoner på bilbruken, kampanjer).
4. Som syklist: hva oppleves som **USIKKERT**/utrygt (eks. forhold til bilistene)?
5. Mange farlige situasjoner oppstår i **MØTET MELLOM SYKLIST OG BILIST**, enten på grunn av manglende oppmerksomhet, at trafikkreglene ikke overholdes eller lignende. Hvordan få syklister og bilister til å respektere hverandre bedre? Kan vi trafikkreglene godt nok?
6. (Spørsmål stilt både på grunn av ulike svar i spørreskjemaene og fordi det er et viktig tema i forbindelse med planleggingen av sykkelstamvegen:) Hvordan oppleves **STØYEN** fra biltrafikk når man sykler til jobb? Er støy viktig for valg av trasé? Kommer kravet til moderat støynivå an på hensikten med sykkelturen?
7. Hvor viktig er **SYKKELUTSTYR**? Tror dere bedre utstyr vil være bra eller blir det for mye fokus på utstyr? Ser syklistene så ”proffe” ut at dere mister motet?
8. Tror du at flere ville vært mer innstilt på å sykle i stedet for å kjøre bil dersom det var mer fokus på konsekvenser for **NÆRMILJØET**? Er det for mye fokus på det globale miljøet?
9. Er noe av grunnen til at du som oftest velger bil, at bilen er din **PREFERANSE** og du ikke ønsker å ta stilling til ”alt mulig annet” utenom det å komme seg effektivt og greit til/fra jobb?
10. Er det **FOR ENKELT OG/ELLER BILLIG FOR FOLK Å VELGE BILEN**? Kan/bør noe gjøres for å gjøre det dyrere/vanskeligere å velge bilen for dem som har akseptabel avstand og eller ingen spesielle grunner for å måtte kjøre bil?

VEDLEGG 7: Intervjuguide fokusgruppeintervju – SYKLISTER

- Gruppeintervju for å se om det kommer fram flere opplysningen når man får diskutert i gruppe
- Antar at dette vil ta ca. 1 time.
- Bruker opptaker.

SPØRSMÅL:

1. Hva vil være de enkle, billige og kortsiktige **FYSISKE TILTAKENE** som kan settes inn for å få flere til å sykle?
2. Nevn **ANDRE TILTAK** som du mener virkelig kunne hatt merkbar betydning for din og folk flest sin reisevane på jobbreiser? Syns du myndighetene gjør nok for å få folk til å sykle? Hva annet bør de gjøre (fysisk tilrettelegging, restriksjoner på bilbruken, kampanjer).
3. Har noen gode eksempler på **SYKKELANLEGG FRA UTLANDET** som vi burde satse mer på i Norge også?
4. Som syklist: hva oppleves som **USIKKERT**/utrygt (eks. forhold til bilistene)?
5. Mange farlige situasjoner oppstår i **MØTET MELLOM SYKLIST OG BILIST**, enten på grunn av manglende oppmerksomhet, at trafikkreglene ikke overholdes eller at irriterte bilister skal "skremme" syklistene (også brudd på trafikkreglene). Hvordan få syklister og bilister til å respektere hverandre bedre? Kan vi trafikkreglene godt nok?
6. (Spørsmål stilt både på grunn av ulike svar i spørreskjemaene og fordi det er et viktig tema i forbindelse med planleggingen av sykkelstamvegen:) Hvordan oppleves **STØYEN** fra biltrafikk når man sykler til jobb? Er støy viktig for valg av trasé? Kommer kravet til moderat støynivå an på hensikten med sykkelturen?
7. Hvor utsatt er syklister for ulykker? Tror du **SYKKELULYKKER** utligner den positive effekten sykling har på helsen, slik at det "går opp i opp"?
8. Tror du at flere ville vært mer innstilt på å sykle i stedet for å kjøre bil dersom det var mer fokus på konsekvenser for **NÆRMILJØET**? Er det for mye fokus på det globale miljøet?
9. Er det **FOR ENKELT OG/ELLER BILLIG FOR FOLK Å VELGE BILEN**? Kan/bør noe gjøres for å gjøre det dyrere/vanskeligere å velge bilen for dem som har akseptabel avstand og eller ingen spesielle grunner for å måtte kjøre bil?

VEDLEGG 8: Intervjuguide – Statens vegvesen

Spørsmål for intervju av Lisa Garpe - repr. for Statens vegvesen, region vest, Sør-Rogaland (21.04.10)

1. Innledende spørsmål

- A) Hva er de viktigste grunnene for at Statens vegvesen ønsker å satse på tilrettelegging for syklistene?
- B) Vet du hvor stort budsjett Statens vegvesen i Sør-Rogaland hadde til nye veianlegg i 2009 (eks. bompengefinansiering)? Hvor mange prosent av totalen vil du anslå gikk til satsing på sykling?

2. Fysiske faktorer som avgjør om folk velger bil eller sykkel på jobbreiser

- A) Hva tror du er folks/bilisters forklaring på at de velger bil i stedet for sykkel?
- B) Hva kan Statens vegvesen bidra med for at folk skal velge sykkel i stedet for bil?
- C) Gang- og sykkelveier var opprinnelig først og fremst vært et trafiksikkerhetstiltak. Vil du si at Statens vegvesen nå har økt fokus på at satsingen også skal være framkommelighetstiltak for transportsyklistene? Hvis JA: Hva gjør Statens vegvesen med dette i dag som ikke ble gjort tidligere?
- D) Hvor viktig mener du satsing på tilrettelegging for et separat tilbud for transportsyklistene er for å øke sykkelandelen på jobbreiser?
- E) Hvilke type sykkeltilbud antar du flest syklistene vil foretrekke på hele/deler av strekningen mellom målpunktene:
 - Kjørevei (med forholdsvis liten trafikk og lavt fartsnivå)
 - Sykkelfelt
 - Sykkelvei (uten gående eller andre ”myke trafikanter”) – f.eks. sykkelstamvei
 - Gang- og sykkelvei
 - Turvei
 - Fortau
- F) Er det behov for restriksjoner på bilbruken for å få endret folks reisevaner? Hvilke?

3. I hvilken grad antas satsing på høgstandard sykkeltilbud å få betydning for endring av folks reisevaner?

- A) Hvor mange % antar du man kan klare å øke sykkelandelen til ved å bygge sykkeltraseer spesielt tiltenkt transportsyklistene (f.eks. sykkelstamveien)? (Gjennomsnittlig i dag er på +/- 5-6 %).
- B) Mener du fysisk tilrettelegging er tilstrekkelig for at forventet økning skal finne sted?
- C) Hva annet antar du må til?
- D) Er det forventet at man klarer å få en så stor økning i sykkelandelen at man får redusert behovet for økning i veikapasiteten?

- E) Hvilke faktorer mener du er viktig å fokusere på ved anleggelse av nye sykkeltraseer generelt og sykkelstamveien spesielt?
- F) Hvordan kan man sikret en like høy standard på vedlikeholdet av sykkelstamveien som på selve byggingen av den?

4. Andre faktorer som kan ha betydning for valg av reisemiddel

- A) Hvilke faktorer tror du ellers vil være viktig (utenom det fysiske anlegget) for å endre reisemiddelfordelingen?
- B) Antar du at mange sykler eller synes de bør sykle for egen helses skyld?
- C) Antar du at mange sykler eller synes de bør sykle for miljøets skyld?
- D) Hvor langt antar du at en ”gjennomsnitt” arbeidstaker vil synes det er akseptabelt å sykle?
- E) Hvilken betydning tror du vane har for folks valg av reisemiddel?
- F) Hvordan kan man klare å endre folks vaner?
- G) Kan Statens vegvesen bidra med noe i så måte?
- H) Hva med motivasjon?
 - På hvilken måte kan Statens vegvesen bidra til å motivere til endring av reisevaner?
 - Har Statens vegvesen noen planer i så måte?
 - Kjenner du til om Statens vegvesen gjør noe for å motivere spesielt til sykling per i dag?
 - Mener du kampanjer vil ha betydning for om man får folk til å endre reisevaner?
- I) Har Statens vegvesen en mediastrategi?
 - Brukes den for å ”promotere” sykling?
 - Hvordan?
 - Vil media bli brukt aktivt for å informere om sykkelstamveien i planprosessen?
 - Vil media bli brukt aktivt for å øke interessen for sykling i forbindelse med åpningen av sykkelstamveien?

5. Avsluttende spørsmål:

- A) Har du andre kommentarer spesielt med hensyn til sykkelstamveien?
- B) Har du noe annet du har lyst å påpeke i forhold til hva som hemmer og fremmer sykling på jobbreiser?

VEDLEGG 9: Intervjuguide – Statens vegvesen

Spørsmål for intervju av Henrik Duus og Signe Gunn Myre - repr. for Statens vegvesen, region sør

1. Innledende spørsmål

- A) Hva er de viktigste grunnene for at Statens vegvesen ønsker å satse på tilrettelegging for syklistene?
- B) Vet du hvor stort budsjett Statens vegvesen hadde til nye anlegg i 2009 (eks. bompengefinansiering)? Hvor mange prosent av totalen vil du anslå gikk til satsing på sykling?

2. Fysiske faktorer som avgjør om folk velger bil eller sykkel på jobbreiser

- A) Hva tror du er folks/bilisters forklaring på at de velger bil i stedet for sykkel?
- B) Hva kan Statens vegvesen bidra med for at folk skal velge sykkel i stedet for bil?
- C) Gang- og sykkelveier var opprinnelig først og fremst vært et trafiksikkerhetstiltak. Vil du si at Statens vegvesen nå har økt fokus på at satsingen også skal være framkommelighetstiltak for transportsyklister? Hvis JA: Hva gjør Statens vegvesen med dette i dag som ikke ble gjort tidligere?
- D) Hvor viktig mener du satsing på tilrettelegging for et separat tilbud for transportsyklister er for å øke sykkelandelen på jobbreiser?
- E) Hvilke type sykkeltilbud antar du flest syklistene vil foretrekke på hele/deler av strekningen mellom målpunktene (prioriter fra 1 (mest ønsket) til 6 (minst ønsket):
 - Sykkelfelt
 - Sykkelvei (uten gående eller andre ”myke trafikanter”)
 - Gang- og sykkelvei
 - Turvei
 - Fortau
 - Kjørevei (med forholdsvis liten trafikk og lavt fartsnivå)
- F) Er det behov for restriksjoner på bilbruken for å få endret folks reisevaner? I så fall hvilke?
- G) Hvordan sikrer Statens vegvesen tilstrekkelig vedlikehold av sykkeltilbudet?

3. I hvilken grad antas satsing på høgstandard sykkeltilbud å få betydning for endring av folks reisevaner?

- A) Hvor mange % antar du man kan klare å øke sykkelandelen til ved å fokusere på å bygge sykkeltraseer spesielt tiltenkt transportsyklister? (Gjennomsnittlig i regionen i dag er på +/- 5-6 %).
- B) Mener du fysisk tilrettelegging er tilstrekkelig for at forventet økning skal finne sted?
 - Hvis JA: vet du om noen eksempler der man har kunnet måle at fysisk tilrettelegging har gitt gode nok/forventede resultat (evaluering før vs. etter anlegget åpnet)?

Spørsmål for intervju av Henrik Duus og Signe Gunn Myre- repr. for Statens vegvesen.

- Hvis NEI: hva annet antar du må til?
- C) Er det forventet at man klarer å få en så stor økning i sykkelandelen at man får redusert behovet for økning i veikapasiteten?
- D) Hvilke faktorer mener du er viktig å fokusere på ved anleggelse av nye sykkeltraseer?

4. Andre faktorer som kan ha betydning for valg av reisemiddel

- A) Hvilke faktorer tror du ellers vil være viktig (utenom det fysiske anlegget) for å endre reisemiddelfordelingen?
- B) Antar du at mange sykler eller synes de bør sykle for egen helses skyld?
- C) Antar du at mange sykler eller synes de bør sykle for miljøets skyld?
- D) Hvor langt antar du at en ”gjennomsnitt” arbeidstaker vil synes det er akseptabelt å sykle?
- E) Hvilken betydning tror du vane har for folks valg av reisemiddel?
 - Hvordan kan man klare å få en varig endring av folks reisevaner? Vi vet at
 - Kan Statens vegvesen bidra med noe?
- F) Hva med motivasjon?
 - På hvilken måte kan Statens vegvesen bidra til å motivere til endring av reisevaner?
 - Kjenner du til om Statens vegvesen har noen planer i så måte?
 - Gjør Statens vegvesen noe for å motivere spesielt til sykling per i dag?
 - Mener du kampanjer vil ha betydning for om man får folk til å endre reisevaner?
 - Hvilke typer kampanjer mener du kan ha virkning på folks reisevaner?
- G) Har Statens vegvesen en mediastrategi?
 - Brukes den for å ”promotere” sykling?
 - Hvordan?

5. Avsluttende spørsmål:

- A) Har du noe annet du har lyst å påpeke i forhold til hva som hemmer og fremmer sykling på jobbreiser?