

SINTEF A27141 - Åpen

# Rapport

## Sykkelundersøkelse 2015 Osloområdet

**Forfatter**

Terje Tretvik





# Rapport

## Sykkelundersøkelse 2015 Osloområdet

EMNEORD:  
Samferdsel  
Trafikk  
Reisevaner  
Sykkelbruk

VERSJON  
2

FORFATTER(E)  
Terje Tretvik

DATO  
2015-09-15

OPPDRAUGSGIVER(E)  
Statens vegvesen Region øst

OPPDRAUGSGIVERS REF.  
Trude Schistad

PROSJEKTNR  
102009963

ANTALL SIDER OG VEDLEGG:  
68

### SAMMENDRAG

Sykkelundersøkelsen 2015 for Osloområdet dekker i tillegg til Oslo, nabokommunene Bærum, Asker og Oppegård. Det er en undersøkelse som er lik undersøkelsen som ble gjennomført i 2011, med unntak av at den inneholder noen færre spørsmål.

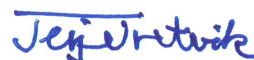
Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til dagens sykkelbruk, og å se på endringer mellom 2011 og 2015.

UTARBEIDET AV  
Terje Tretvik

KONTROLLERT AV  
An-Magritt Kummeneje

GODKJENT AV  
Roar Norvik


SIGNATUR



SIGNATUR



SIGNATUR



RAPPORTNR  
SINTEF A27141

ISBN  
9788214059731

GRADERING  
Åpen

GRADERING DENNE SIDE  
Åpen

# Historikk

| VERSJON | DATO       | VERSJONSBEKRIVELSE |
|---------|------------|--------------------|
| 1       | 2015-09-01 | Utkast til rapport |
| 2       | 2015-09-15 | Endelig rapport    |

# Innholdsfortegnelse

|   |    |
|---|----|
| FORORD.....   | 5  |
| SAMMENDRAG.....   | 7  |
| SUMMARY IN ENGLISH.....   | 8  |
| 1 INNLEDNING.....   | 9  |
| 2 BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET .....  | 12 |
| 3 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN .....  | 17 |
| 3.1 Andel som syklet.....   | 17 |
| 3.1.1 Innsnevring av Smestadtunnelen og andel som syklet.....                           | 18 |
| 3.2 Antall sykkelture.....  | 19 |
| 3.3 Avstander.....  | 20 |
| 3.4 Tidsbruk.....   | 21 |
| 3.5 Formål med sykkelturene.....  | 22 |
| 3.6 Sykkelhastigheter.....  | 23 |
| 3.7 Bruk av el-sykkel.....  | 24 |
| 3.8 Transportarbeid med sykkel.....   | 25 |
| 4 TRYGGHETSFØLELSE, TILFREDSHET MED SYKKELTILBUDET OG ULYKKESERFARING.....              | 27 |
| 4.1 Trygghetsfølelse og tilrettelegging for sykling .....                               | 27 |
| 4.2 Ulykkeserfaring.....  | 30 |
| 5 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?.....  | 33 |
| 6 SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER .....                                     | 34 |
| 7 KONKLUSJON.....   | 36 |
| VEDLEGG A - H.....  | 37 |
| A INTERVJUSKJEMA .....  | 38 |
| B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT.....   | 43 |
| C BAKGRUNNSVARIABLER SAMLET OG I UTVALGSOMRÅDENE (UVEKTET) .....                        | 45 |
| D SYKKELAKTIVITET I FORHOLD TIL ALDERSGRUPPE OG KJØNN I UTVALGSOMRÅDENE.....            | 47 |
| E SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER I UTVALGSOMRÅDENE (UVEKTET, N=4800) ..... | 51 |
| F ÅPNE SVAR PÅ SPM 107: VIKTIGSTE ÅRSAKER TIL Å SYKLE.....                              | 54 |
| G ÅPNE SVAR PÅ SPM 215 OM BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKLING.....                        | 64 |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>H</b> | <b>ÅPNE SVAR PÅ SPM 301b OM TYPE ULYKKE</b> | <b>67</b> |
|----------|---|-----------|

## Figurer

|  |    |
|--|----|
| Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen                               | 9  |
| Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene  | 10 |
| Figur 1-3: Bydeler og antall intervju i Oslo   | 11 |
| Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?                              | 12 |
| Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkelen?  | 13 |
| Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?   | 14 |
| Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?                                     | 15 |
| Figur 2-5: Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle                                       | 16 |
| Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen  | 17 |
| Figur 3-2: Registreringsdager og andel som hadde syklet  | 17 |
| Figur 3-4: Antall sykkel turer per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=579)               | 19 |
| Figur 3-5: Avstand (km) per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=1238)                  | 20 |
| Figur 3-6: Tidsbruk (minutter) per sykkel tur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=1233)           | 21 |
| Figur 3-7: Avstand (km) og tidsbruk (minutter) per sykkel tur i forhold til formål (N=1238/1233)       | 22 |
| Figur 3-8: Reiseformål for de registrerte sykkel turene  | 22 |
| Figur 3-9: Gjennomsnittlige sykkel hastigheter (km/t) i forhold til formål og utvalgsområde (N=1177)   | 23 |
| Figur 3-10: Bruk av el-sykkel  | 24 |
| Figur 3-11: Endringer i transportarbeid med sykkel per innbygger per dag 2011-2015 (N=4800 begge år)   | 25 |
| Figur 3-12: Endringer i antall sykkel turer per innbygger per dag 2011-2015                            | 26 |
| Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen?   | 27 |
| Figur 4-2: Tilrettelegging for sykling på strekningen  | 28 |
| Figur 4-3: Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?                  | 29 |
| Figur 4-4: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke som syklist siste to år (N=4800)                  | 30 |
| Figur 4-5: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist | 31 |
| Figur 4-6: Type ulykke man hadde vært involvert i  | 32 |
| Figur 5-1: Hva skal til for å sykle mer?   | 33 |
| Figur 6-1: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?   | 34 |
| Figur 6-2: Hvor ofte man sykler i forhold til alder (N=4800)   | 34 |
| Figur 6-3: Hvor ofte man sykler i forhold til kjønn (N=4800)   | 35 |

## Tabeller

|   |    |
|---|----|
| Tabell 1-1: Utvalg og frafall   | 9  |
| Tabell 2-1: Prosentvis endring i andel som syklet i hver av årstidene 2011-2015           | 13 |
| Tabell 3-1: Endring i andel som syklet fra før til etter innsnevring av Smestad tunnelen  | 18 |
| Tabell 3-2: Hovedtall for sykkel aktivitet i utvalgsområdene (N=4800)                     | 25 |
| Tabell 3-3: Sykkel aktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn                             | 26 |
| Tabell 4-1: Utrygghetsfølelse i forhold til utvalgsområde, aldersgruppe og kjønn (N=1288) | 27 |
| Tabell 4-2: Ulykkeserfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn (N=4800)                  | 30 |

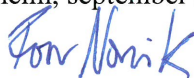
## FORORD

Statens vegvesen Region øst har ønsket å få gjennomført en tilnærmet identisk undersøkelse for Osloområdet som i 2011<sup>1</sup>, men med noen færre spørsmål, for å følge opp utviklingen i sykkeltrafikken. I tillegg til Oslo omfatter undersøkelsen nabokommunene Bærum, Asker og Oppegård.

Respons Analyse AS ved Idar Eidset har vært underleverandør, og hatt hovedansvaret for tilrettelegging og gjennomføring av datainnsamlingen.

Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Trude Schistad.

Trondheim, september 2015



Roar Norvik  
Forskningssjef

---

<sup>1</sup> Tretvik, Terje (2011): *Sykkelundersøkelse 2011 Osloområdet*. SINTEF Rapport A20116.





## SAMMENDRAG

Sykkelundersøkelsen 2015 for Osloområdet dekker i tillegg til Oslo, nabokommunene Bærum, Asker og Oppegård. Formålet har vært å kartlegge og analysere forskjellige forhold knyttet til sykkelbruk, og å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2011.

Samlet sett var det 64 % av totalutvalget på 4 800 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året. Mens nesten alle disse hadde syklet når det var sommer, var det 68 % som hadde syklet når det var vår, 56 % når det var høst og 9 % når det var vinter. På registreringsdagen var det 12 % av alle som hadde syklet. Det var samme andel som i 2011, men andelen i Oslo hadde økt; pluss seks prosentpoeng i Oslo nord, pluss to prosentpoeng i Oslo vest og pluss ett prosentpoeng i Oslo øst.

Gjennomsnittlig antall sykkelturer per syklist per dag var 2,22 og gjennomsnittlig avstand per sykkeltur var 5,9 km. Per syklist var gjennomsnittlig sykkelavstand per dag 13,1 km og gjennomsnittlig tidsbruk 44 minutter. 38 % av sykkelturene var til jobb og 9 % til skole. Resten av turene var knyttet til ulike formål på fritiden.

Som gjennomsnitt ble det utført et transportarbeid på 1,59 personkm med sykkel per innbygger per dag. Det var en liten nedgang fra 2011, og skyltes at sykkelturene var litt kortere i 2015. Samme andel hadde syklet og gjennomsnittlig antall sykkelturer per syklist var uendret.

Aldersgruppen 45-59 år var de mest aktive, og menn var mer aktive enn kvinner.

Tre av fire følte seg svært trygg eller ganske trygg på den strekningen de hadde syklet, og tre av fire mente også at strekningen var svært godt eller ganske godt tilrettelagt for sykling. De som var misfornøyde savnet i første rekke mer sammenhengende sykkelveger og sykkelveger som var adskilt fra biltrafikken. 6 % hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. Det største antallet hadde skjedd på veg (53 %), fulgt av gang- og sykkelveg (30 %) og fortau (17 %). 65 % var singelulykker og 19 % kollisjon med bil.

For de som ikke hadde syklet siste år, eller syklet svært lite, var det ikke aktuelt å endre på dette for 15 %, mens *flere sykkelfelt/sykelstier* ble nevnt som det mest populære tiltaket for å sykle mer.

Det var en avtagende tendens til å sykle daglig, og en økende tendens til aldri å sykle, med økende alder. Menn syklet daglig oftere enn kvinner, og flere kvinner enn menn syklet aldri.

## SUMMARY IN ENGLISH

The Bicycle Survey 2015 for the Oslo area covers in addition to Oslo, neighboring Bærum, Asker and Oppegård. The purpose has been to identify and analyze various aspects related to bicycle use, and to follow up the development of bicycle traffic since the previous survey in 2011.

Overall, 64% of the total sample of 4,800 respondents had cycled in the past year. While almost all of these had cycled when it was summer, 68% had cycled when it was spring, 56% when it was autumn and 9% when it was winter. On the day of registration 12% of all had cycled. This was the same share as in 2011. Still, in three of the four districts of Oslo there were increases.

The average number of bicycle trips per cyclist per day was 2.22 and the average distance per bike ride was 5.9 km. Per cyclist the average cycling distance per day was 13.1 km and the average time spent 44 minutes. 38% of bike trips were to work and 9% to school. The rest of the trips were related to various purposes in their spare time.

On average, 1.59 personkm by bicycle per inhabitant per day was performed. This was a slight decrease from 2011, and was due to bicycle trips being slightly shorter in 2015. The same percentage had cycled and the average number of bicycle trips per cyclist was unchanged. The age group 45-59 years was the most active, and men were more active than women.

Three out of four felt very safe or quite safe on the stretch they had cycled, and three out of four also believed that the stretch was very well or fairly well suited for cycling. Those who were dissatisfied missed primarily more coherent bicycle paths and bicycle paths that were separated from car traffic.

6% had been the victim of an accident as a cyclist during the last two years. The largest number had happened on the roadway (53%), followed by on cycling tracks (30%) and on sidewalks (17%). 65% were single accidents and 19% collision with a car.

For those who had not cycled last year, or cycled very little, it was not an alternative to change this situation for 15%, while more cycle lanes / bike paths were mentioned as the most popular measure to cycle more.

There was a decreasing tendency to ride daily, and an increasing tendency never to ride, with increasing age. Men rode daily more often than women, and more women than men never rode.

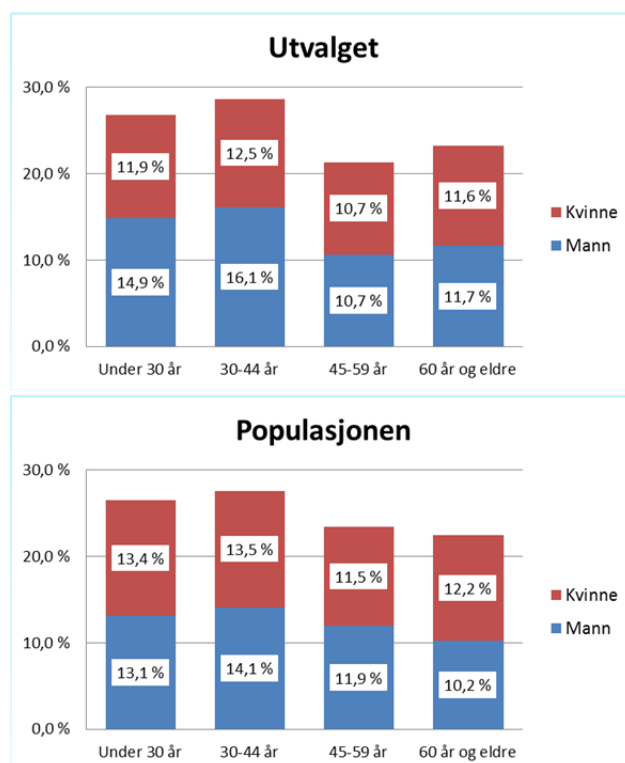
## 1 INNLEDNING

Intervjuskjemaet som ble benyttet er vist i Vedlegg A. Nedre aldersgrense for å delta var 13 år. Respons Analyse AS sto for gjennomføring av datainnsamlingen. Gjennomførings- og frafallsrapport er vist i Vedlegg B. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 23. april – 24. juni 2015. I snitt måtte man ringe fem telefonnummer for hvert intervju som ble gjennomført (som i 2011). Ubesvart utgjorde 37 % og nekt 43 % (Tabell 1-1).

**Tabell 1-1: Utvalg og frafall**

| Utvalgsområde | Ubesvart | Nekt  | Antall intervju | Bruttoutvalg |
|---------------|----------|-------|-----------------|--------------|
| Oslo          | 4493     | 4988  | 2400            | 11881        |
| Asker         | 948      | 1550  | 800             | 3298         |
| Bærum         | 1542     | 1720  | 800             | 4062         |
| Oppegård      | 1730     | 1774  | 800             | 4304         |
| Sum           | 8713     | 10032 | 4800            | 23545        |
| Prosent       | 37 %     | 43 %  | 20 %            | 100 %        |

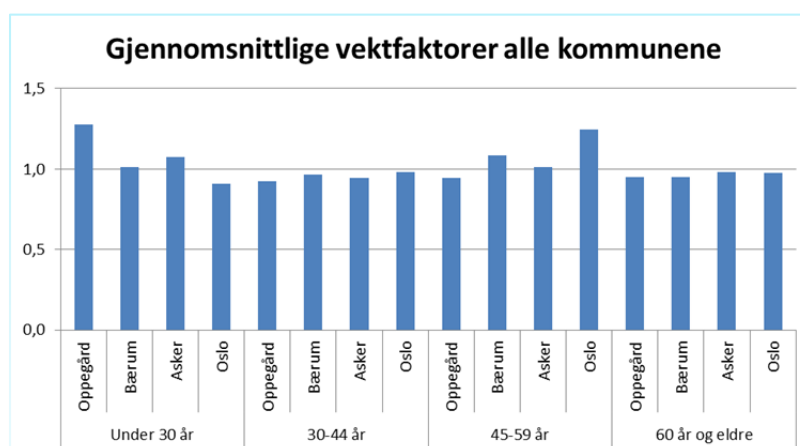
Figur 1-1 viser hvordan utvalget fordelte seg på aldersgruppe og kjønn, og hvordan fordelingen så ut etter vektning som korrigerer for antall bosatte kvinner og menn i fire aldersgrupper i hver kommune (populasjonen). Forskjellene er ikke store, men vi ser at kvinner var noe underrepresentert i alle aldersgruppene. Menn i aldersgruppen 45-59 år var også noe underrepresentert i forhold til populasjonen.



**Figur 1-1: Fordeling på aldersgruppe og kjønn i utvalget og populasjonen**

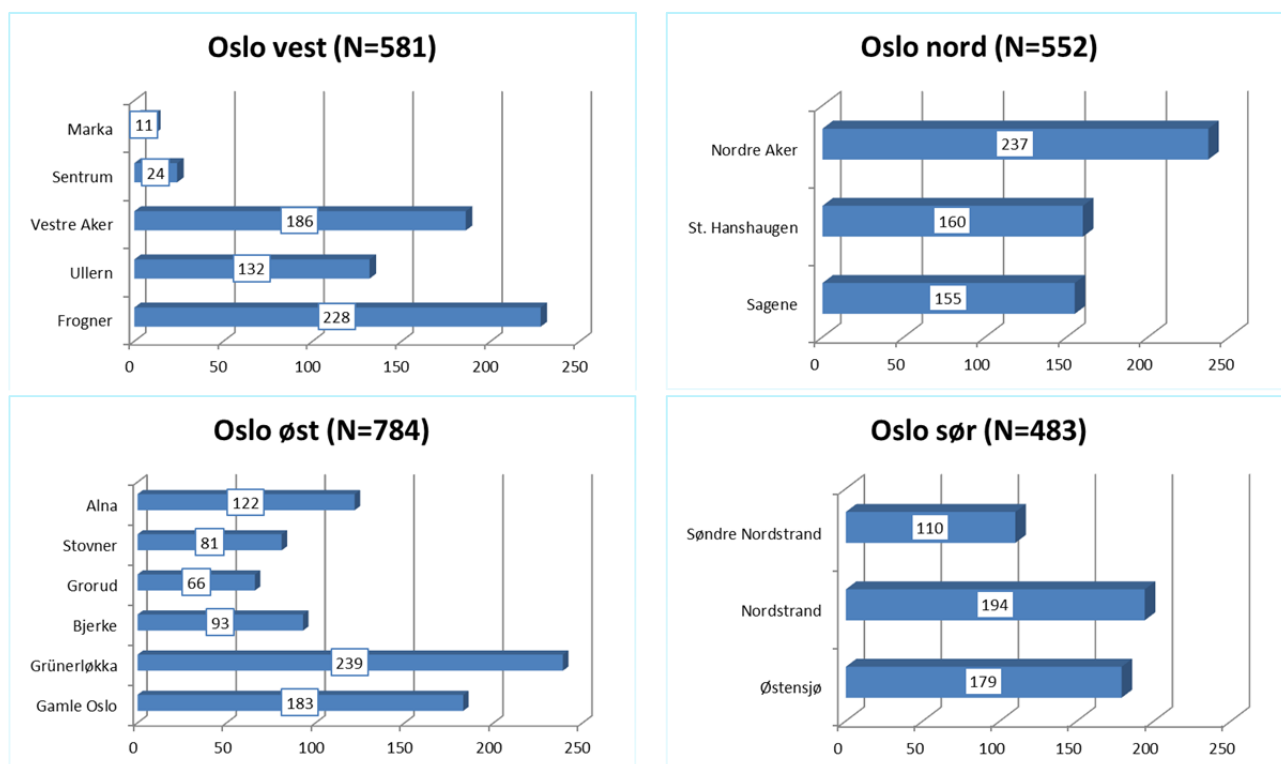
Analysene i denne rapporten er gjort på data som er vektet. Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert i utvalgsområdene, blir korrigert for. Det vil si at i tabellene som følger vil prosentfordelingene i kolonnene for hvert utvalgsområde være korrigert for eventuell over- eller underrepresentasjon i forhold til aldersgruppe og kjønn, og dermed være så korrekte som mulig. Den høyre kolonnen "Totalt" er et aritmetisk middel av fordelingene i de syv utvalgsområdene, og er ikke den korrekte fordelingen for Osloområdet hvis vi skulle tatt hensyn til at antall bosatte i utvalgsområdene er forskjellig.

Der ingen ting annet er nevnt, er analysene i denne rapporten gjort på data som er vektet. Vektingen sørger for at eventuelle forskjeller mellom kommunene, som skyldes at aldersgrupper og kjønn er ulikt representert, blir korrigert for. Figur 1-2 viser at gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene ikke var særlig forskjellig fra 1,0 for noen av aldersgruppene. Unntaket var aldersgruppen Under 30 år i Oppegård og 45-59 år i Oslo, med vekt faktorer på rundt 1,25.



**Figur 1-2: Gjennomsnittlige vekt faktorer i kommunene**

De 2 400 intervjuene som ble gjort i Oslo, var basert på et utvalg som var proporsjonalt med antall bosatte 13 år eller eldre i de fire bydeler Oslo vest, Oslo nord, Oslo øst og Oslo sør. Denne inndelingen var basert på postnummer. Figur 1-3 på neste side viser hvilke geografiske områder som inngikk i disse bydelene, samt antall gjennomførte intervju.



**Figur 1-3: Bydeler og antall intervju i Oslo**

Hovedformålet med årets undersøkelse er å følge opp utviklingen av sykkeltrafikken siden den forrige undersøkelsen i 2011. Undersøkelsen i 2015 er lik undersøkelsen i 2011, med unntak av at følgende spørsmål er utelatt:

- Spørsmål om adresser for hvor turene startet og endte.
- Ville en annen reisemåte vært aktuell på sykkelturen?
- Hvilke reisemåter brukte du alt i alt i løpet av gårsdagen?
- Spesifisering av kategorien *Annet* på spørsmålet om hva som skal til for at du skal sykle mer enn du gjør i dag.

Et nytt spørsmål til de som hadde syklet på registreringsdagen var om de hadde benyttet el-sykel, vanlig sykkel eller begge deler.

Foreliggende rapport har samme struktur og samme type resultater som rapporten fra 2011, men færre spørsmål gjør at noen få kapitler utgår, og at årets resultater om bruk av sykkel og sykkelaktivitet kan vurderes opp mot færre bakgrunnsvariabler.

Endringer fra 2011 til 2015 blir omtalt under de enkelte avsnitt, og er vist med kursiv skrift.

## 2 BRUK AV SYKKEL I LØPET AV ÅRET

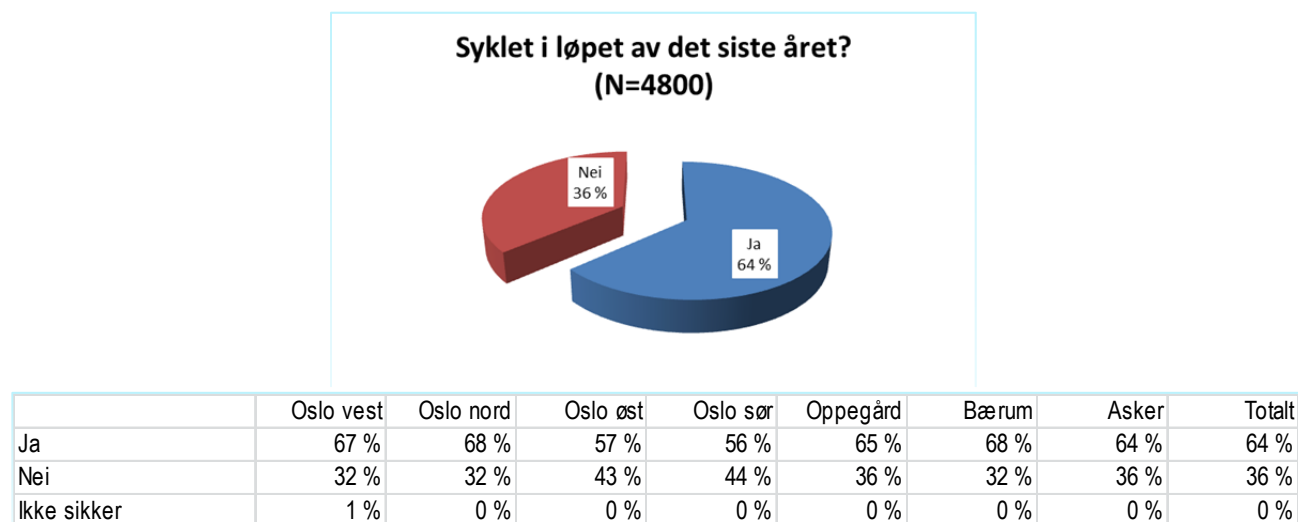
Figur 2-1 viser at samlet sett var det knapt to av tre som hadde brukt sykkel i løpet av det siste året. Oslo øst (57 %) og Oslo sør (56 %) hadde vesentlig lavere andeler enn de andre områdene. Bydelene Stovner (35 %) og Sentrum (38 %) hadde spesielt lave andeler som hadde syklet.

Personer med følgende kjennetegn hadde høy andel som hadde syklet:

- Skoleelev/student (72 %)
- Aldersgruppe 30-44 år (71 %)
- Mann (69 %)

Grupper med lav andel som hadde syklet var:

- Trygdet eller alderspensjonist (30 – 37 %)
- Aldersgruppe 60 år og eldre (45 %)
- Kvinne (59 %)

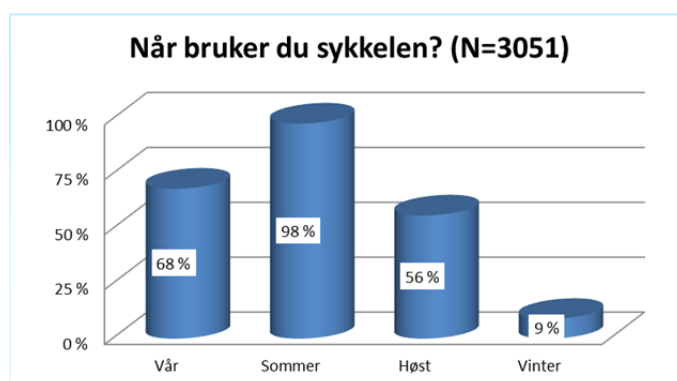


**Figur 2-1: Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?**

*Det har kun vært små endringer siden forrige undersøkelse. Samlet sett var det en nedgang i andel som hadde syklet fra 65 % i 2011 til 64 % i 2015. Størst endring i prosentpoeng hadde Oslo sør med -4 % og Oslo nord og Oppegård med -2 %.*

Figur 2-2 viser hvordan andel som hadde syklet varierte med årstid. Dette og påfølgende spørsmål i dette kapitlet ble bare stilt til de som oppga at de hadde syklet i løpet av det siste året (64 % av alle). Områdene Oslo vest, nord og øst hadde høyeste andel vintersykling med 12 %.

Det var vanligere at menn syklet om vinteren (11 %) enn at kvinner gjorde det (6 %), og aldersgruppen 30-44 år hadde noe høyere andel enn de andre aldersgruppene (11 %).



|        | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|--------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Vår    | 74 %      | 79 %      | 69 %     | 62 %     | 65 %     | 65 %  | 65 %  | 68 %   |
| Sommer | 98 %      | 98 %      | 98 %     | 98 %     | 98 %     | 98 %  | 98 %  | 98 %   |
| Høst   | 62 %      | 70 %      | 57 %     | 46 %     | 52 %     | 51 %  | 55 %  | 56 %   |
| Vinter | 12 %      | 12 %      | 12 %     | 6 %      | 5 %      | 8 %   | 8 %   | 9 %    |

**Figur 2-2: Hvilke deler av året bruker du sykkel?**

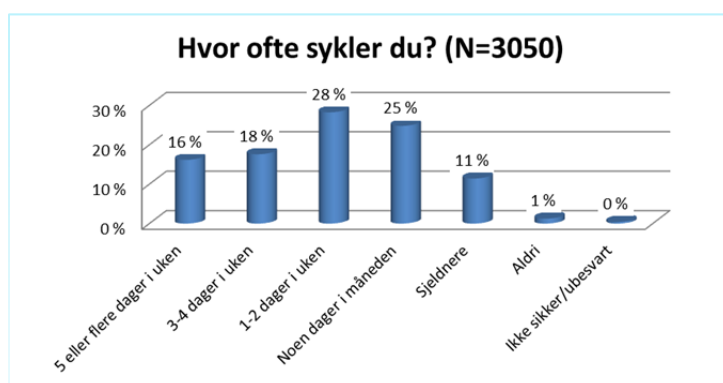
Det er bare i vintersesongen at andel som syklet samlet sett har økt. Tabell 2-1 viser at til tross for nedgang i noen områder, har den sett under ett økt med 28 %. Økningen var størst i Oslo vest (+73 %), Oslo øst (+71 %) og Asker (+52 %).

**Tabell 2-1: Prosentvis endring i andel som syklet i hver av årstidene 2011-2015**

|        | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|--------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Vår    | 8 %       | 0 %       | 1 %      | -12 %    | -6 %     | -7 %  | -7 %  | -2 %   |
| Sommer | 0 %       | -1 %      | 0 %      | 1 %      | 0 %      | 0 %   | 0 %   | 0 %    |
| Høst   | 5 %       | 10 %      | 2 %      | -19 %    | -4 %     | -13 % | -6 %  | -3 %   |
| Vinter | 73 %      | 37 %      | 71 %     | -12 %    | -13 %    | -11 % | 52 %  | 28 %   |

Figur 2-3 viser at det var vanligst å sykle 1-2 dager i uken, fulgt av noen dager i måneden. Oslo nord hadde høyest andel som syklet daglig (5 eller flere dager i uken) (29 %), fulgt av Oslo øst (21 %) og Oslo vest (20 %).

Aldersgruppen under 30 år (19 %) og skoleelev/student (20 %) hadde de høyeste andelen som syklet daglig. Det var like vanlig at menn syklet daglig som at kvinner gjorde det.



|                            | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|----------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| 5 eller flere dager i uken | 20 %      | 29 %      | 21 %     | 11 %     | 9 %      | 13 %  | 13 %  | 16 %   |
| 3-4 dager i uken           | 20 %      | 20 %      | 17 %     | 16 %     | 16 %     | 18 %  | 17 %  | 18 %   |
| 1-2 dager i uken           | 26 %      | 23 %      | 24 %     | 32 %     | 31 %     | 28 %  | 32 %  | 28 %   |
| Noen dager i måneden       | 23 %      | 18 %      | 23 %     | 28 %     | 27 %     | 26 %  | 27 %  | 25 %   |
| Sjeldnere                  | 9 %       | 10 %      | 11 %     | 12 %     | 13 %     | 14 %  | 10 %  | 11 %   |
| Aldri                      | 1 %       | 1 %       | 3 %      | 1 %      | 2 %      | 1 %   | 1 %   | 1 %    |
| Ikke sikker/ubesvart       | 0 %       | 0 %       | 0 %      | 1 %      | 1 %      | 0 %   | 0 %   | 0 %    |

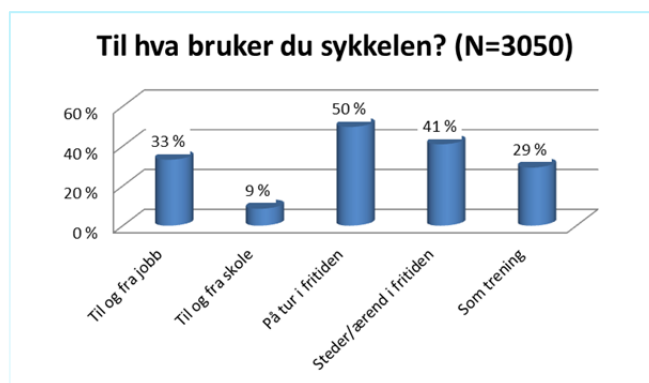
**Figur 2-3: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?**

*I forhold til 2011 var det færre som syklet ukentlig (de tre første kategoriene) og flere som bare syklet noen dager i måneden eller sjeldnere.*



På spørsmålet om i hvilke sammenhenger man sykler på denne tiden av året, kunne man gi flere svar. Når svarene summeres og prosentandeler beregnes i forhold til antall respondenter, blir sum prosent på nederste linje i Figur 2-4 derfor større enn 100 %.

Det var nesten tre ganger så vanlig at en sykkeltur var knyttet til fritid, sammenlignet med sykling i forbindelse med jobb eller skole. Hvis vi ser på sykling til og fra jobb, hadde aldersgruppen 30-44 år høyest andel (42 %) og kvinner (35 %) hadde noe høyere andel enn menn (32 %).

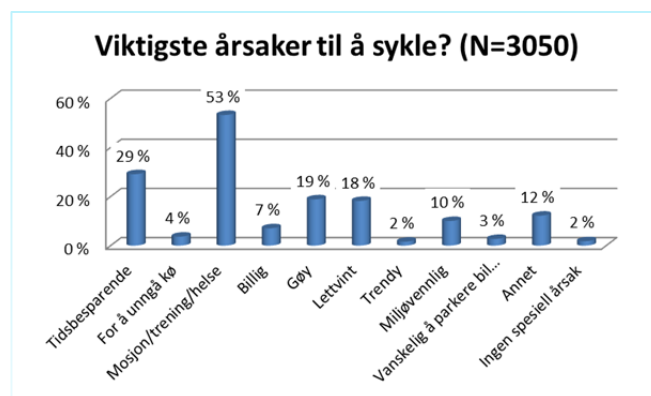


|                         | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|-------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Til og fra jobb         | 38 %      | 52 %      | 42 %     | 27 %     | 25 %     | 28 %  | 26 %  | 33 %   |
| Til og fra skole        | 8 %       | 8 %       | 8 %      | 6 %      | 6 %      | 11 %  | 10 %  | 9 %    |
| På tur i fritiden       | 49 %      | 46 %      | 48 %     | 56 %     | 50 %     | 51 %  | 50 %  | 50 %   |
| Steder/ærend i fritiden | 41 %      | 46 %      | 42 %     | 38 %     | 41 %     | 38 %  | 40 %  | 41 %   |
| Som trening             | 26 %      | 30 %      | 25 %     | 19 %     | 35 %     | 32 %  | 31 %  | 29 %   |
|                         | 163 %     | 182 %     | 166 %    | 147 %    | 157 %    | 159 % | 157 % | 162 %  |

**Figur 2-4: I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?**

*Fordelingen på reiseformål var veldig lik fordelingen fra 2011. Det var en økning fra 31 % til 33 % i jobbsykling, og Oslo nord hadde høyeste andel begge årene.*

Det ble også spurt om hva de viktigste årsakene var til at man valgte å sykle, og det var anledning til å angi inntil tre svar. Figur 2-5 viser fordelingen på de årsakene som var lagt inn i skjemaet på forhånd (men som ikke ble lest opp). Mosjon/trening/helse var det vanligste svaret (53 %), fulgt av at sykling var tidsbesparende (29 %) og at sykling var gøy (19 %) og lettvent (18 %).



|  | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|--|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Tidsbesparende                                     | 33 %      | 45 %      | 35 %     | 29 %     | 21 %     | 25 %  | 22 %  | 29 %   |
| For å unngå kø                                     | 4 %       | 4 %       | 4 %      | 3 %      | 3 %      | 4 %   | 4 %   | 4 %    |
| Mosjon/trening/helse                               | 51 %      | 48 %      | 46 %     | 55 %     | 58 %     | 58 %  | 54 %  | 53 %   |
| Billig   | 9 %       | 11 %      | 8 %      | 3 %      | 3 %      | 7 %   | 9 %   | 7 %    |
| Gøy  | 18 %      | 14 %      | 19 %     | 20 %     | 22 %     | 18 %  | 20 %  | 19 %   |
| Lettvint   | 18 %      | 24 %      | 19 %     | 18 %     | 16 %     | 17 %  | 18 %  | 18 %   |
| Trendy   | 1 %       | 1 %       | 1 %      | 1 %      | 2 %      | 2 %   | 2 %   | 2 %    |
| Miljøvennlig                                       | 11 %      | 13 %      | 10 %     | 8 %      | 9 %      | 9 %   | 11 %  | 10 %   |
| Vanskelig å parkere bil på reisemålet/dit jeg skal | 3 %       | 5 %       | 2 %      | 2 %      | 2 %      | 3 %   | 2 %   | 3 %    |
| Annet  | 12 %      | 14 %      | 13 %     | 12 %     | 9 %      | 11 %  | 14 %  | 12 %   |
| Ingen spesiell årsak                               | 1 %       | 2 %       | 3 %      | 2 %      | 2 %      | 1 %   | 1 %   | 2 %    |
|  | 162 %     | 181 %     | 161 %    | 153 %    | 146 %    | 154 % | 156 % | 158 %  |

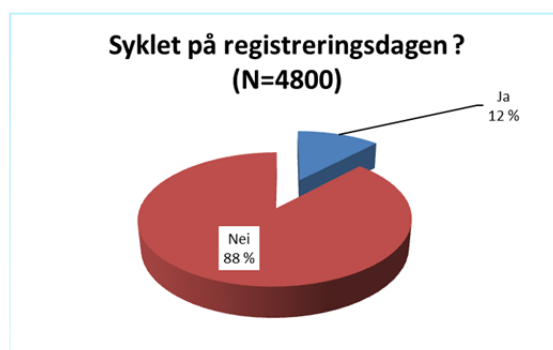
**Figur 2-5: Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle**

Det var akkurat samme rangering av de fire viktigste årsakene til å sykle i 2015 som i 2011. Oslo nord hadde i begge årene høyeste andel som oppga at de syklet fordi det var tidsbesparende, men i 2015 var det 45 % som svarte dette, mot 35 % i 2011.

### 3 SYKLING PÅ REGISTRERINGS DAGEN

#### 3.1 Andel som syklet

Figur 3-1 viser at 12 % av totalutvalget hadde syklet på registreringsdagen (579 personer). Andel som hadde syklet avtok gradvis med økende alder, fra 15 % i gruppen under 30 år til 7 % i gruppen 60 år og eldre, og menn (13 %) syklet oftere enn kvinner (11 %).



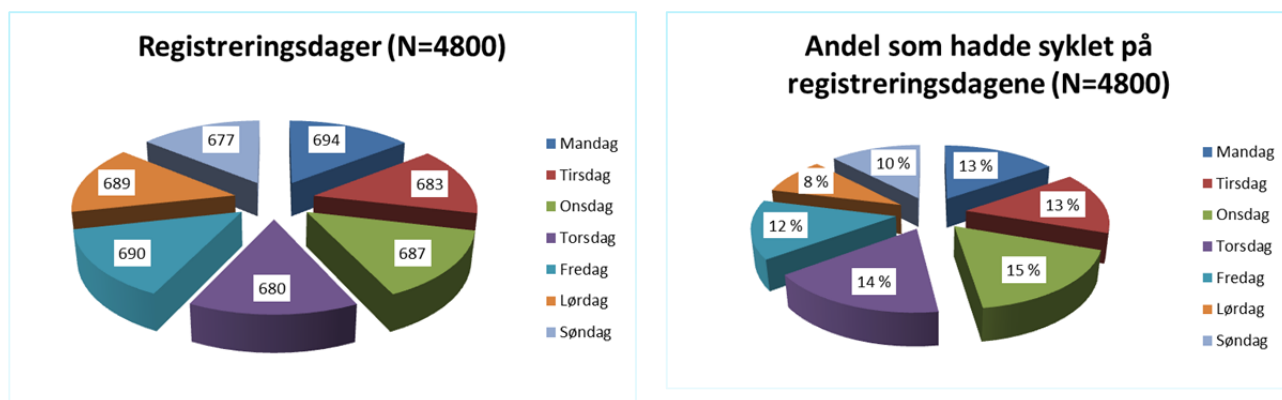
|     | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|-----|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Ja  | 15 %      | 20 %      | 12 %     | 9 %      | 9 %      | 12 %  | 11 %  | 12 %   |
| Nei | 85 %      | 80 %      | 88 %     | 91 %     | 91 %     | 88 %  | 90 %  | 88 %   |

**Figur 3-1: Andel som hadde syklet på registreringsdagen**

Det var akkurat samme andel som hadde syklet på registreringdagen i 2015 som i 2011. Siden 2011 var det tre av bydelene i Oslo som hadde økning i andel som hadde syklet; Oslo nord (+6 prosentpoeng), Oslo vest (+2 prosentpoeng) og Oslo øst (+1 prosentpoeng). De andre områdene hadde 1-2 prosentpoeng nedgang.

På forsommeren 2015 var det mye dårlig vær i Osloområdet. Statistikk fra Meteorologisk institutt for Blindern viser at middeltemperaturen i registreringsperioden i 2015 var 10,6 grader, mot 13,0 grader i registreringsperioden i 2011. Selv om det ikke var stor forskjell på nedbørsforholdene, kan det relativt kalde været ha påvirket andelen som syklet i 2015 i negativ retning.

Figur 3-2 viser at antall intervju hadde en ganske jevn fordeling på registreringsdager, og at det var størst andel som hadde syklet på onsdager (15 %) og torsdager (14 %), og lavest andel på lørdager (8 %) og søndager (10 %).



**Figur 3-2: Registreringsdager og andel som hadde syklet**

### 3.1.1 Innsnevring av Smestadtunnelen og andel som syklet

Ett tunnellop i Smestadtunnelen ble stengt for vedlikeholdsarbeid fra 2. juni 2015, slik at antall felt ble redusert fra fire til to. Bosatte i nærområdene fikk derved noe redusert framkommelighet for bilkjøring, og spørsmålet er om dette førte til økt bruk av sykkel, som kan fanges opp av denne undersøkelsen.

Tabell 3-1 viser andel som syklet i før-perioden fra 23. april til 1. juni, sammenlignet med etter-perioden fra 2. juni til 24. juni. Samlet for hele utvalgsområdet kan vi spore en sesongeffekt i og med at 11,2 % syklet i den første perioden, sammenlignet med 13,6 % i den andre perioden (+21 %)<sup>2</sup>. Vi ser at Oslo vest, som er det utvalgsområdet som var mest berørt av arbeidene i Smestadtunnelen, hadde en større økning enn dette, fra 13,1 % til 17,5 % (+33 %). Det som er like interessant er at innenfor Oslo vest var det ekstra store økninger i Ullern (+64 %) og Vestre Aker (+36 %), og dette er de to delområdene innenfor Oslo vest som ligger nærmest tunnelen. Det kan derfor se ut som undersøkelsen har fanget opp en ekstraordinær økning i sykling i nærområdene til Smestadtunnelen, som skyldes at den fikk redusert kapasitet for biltrafikk fra 2. juni. Vi kan heller ikke se bort fra at forventninger om mer køer og forsinkelser på andre deler av vegnettet i Oslo, har ført til at flere bosatte i andre bydeler har valgt å sykle i juni.

**Tabell 3-1: Endring i andel som syklet fra før til etter innsnevring av Smestadtunnelen**

| Utvalgsområde | Andel som syklet |       | Prosentvis endring |
|---------------|------------------|-------|--------------------|
|               | Før              | Etter |                    |
| Oslo vest     | 0,131            | 0,175 | 33 %               |
| Oslo nord     | 0,195            | 0,215 | 10 %               |
| Oslo øst      | 0,113            | 0,127 | 13 %               |
| Oslo sør      | 0,062            | 0,134 | 118 %              |
| Oppegård      | 0,091            | 0,082 | -9 %               |
| Bærum         | 0,113            | 0,121 | 8 %                |
| Asker         | 0,092            | 0,129 | 39 %               |
| Totalt        | 0,112            | 0,136 | 21 %               |

<sup>2</sup> Temperaturforholdene kan bidra til å forklare den relativt store økningen i andel som syklet i hele Osloområdet fra april/mai og til juni. Det ble betydelig varmere vær fra begynnelsen av juni og ut registreringsperioden. Gjennomsnittstemperaturen økte fra 8,6 grader i før-perioden til 14,2 grader i etter-perioden.

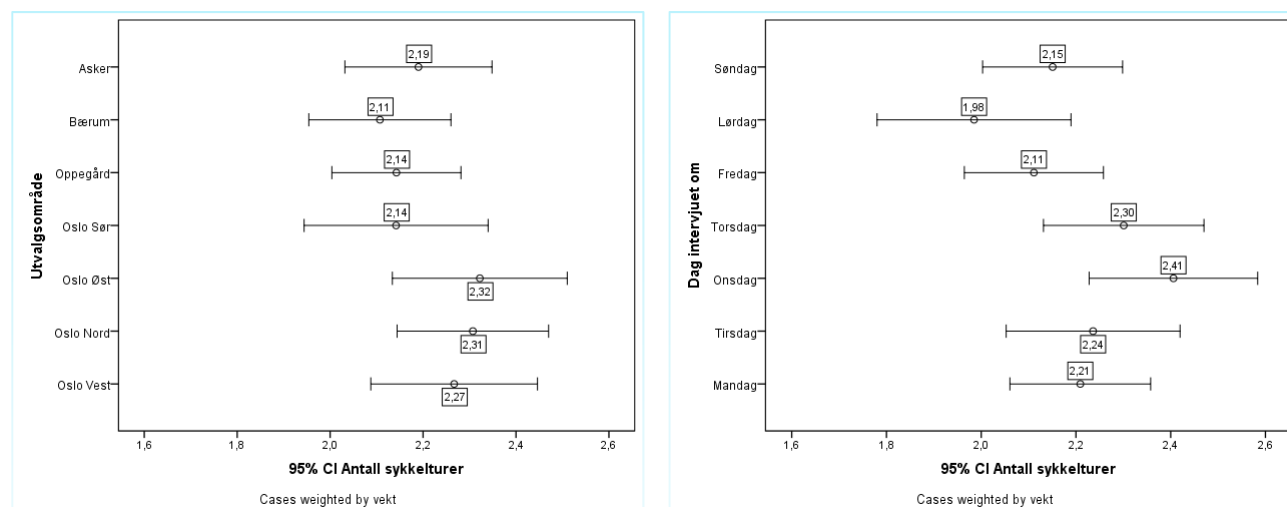
### 3.2 Antall sykkelturner

I det påfølgende skal vi se på de sykkelturnene som ble gjennomført på registreringsdagen for den enkelte. Da er det viktig å være klar over at i reisevaneundersøkelser er det formålet på turnens endepunkt som definerer reiseformålet, og at hvert nytt formål definerer en ny turn. For at alle turner skal kunne beskrives geografisk, gjelder en spesiell regel for rundturner, dvs. turner som egentlig starter og ender på samme sted, f.eks. i eget hjem. Disse må gis et fiktivt endepunkt og deles i to; en utreise med angitt formål (f.eks. trening) og en hjemreise. Det fiktive endepunktet blir angitt som det stedet som ligger lengst bort fra startstedet. En rundturn blir derfor delt i to like enkeltturner.

Figur 3-3 viser hvordan antall sykkelturner per syklist varierte i forhold til utvalgsområde og ukedag. Hvis konfidensintervallene på figuren ikke overlapper, betyr det at vi kan være 95 % sikker på at gjennomsnittsverdiene er forskjellige. En annen måte å si dette på er at nullhypotesen som sier at gjennomsnittsverdiene er like, kan forkastes på 5 %-nivå.

Gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist var 2,22, og med en variasjon fra 2,11 i Bærum til 2,32 i Oslo øst. Men det var ingen signifikante forskjeller mellom områdene. Skoleelev/student (2,35) og menn (2,27) hadde marginalt flere turner enn andre grupper.

I forhold til dag det ble intervjuet om hadde onsdag (2,41) signifikant flere sykkelturner per syklist enn lørdag (1,98).

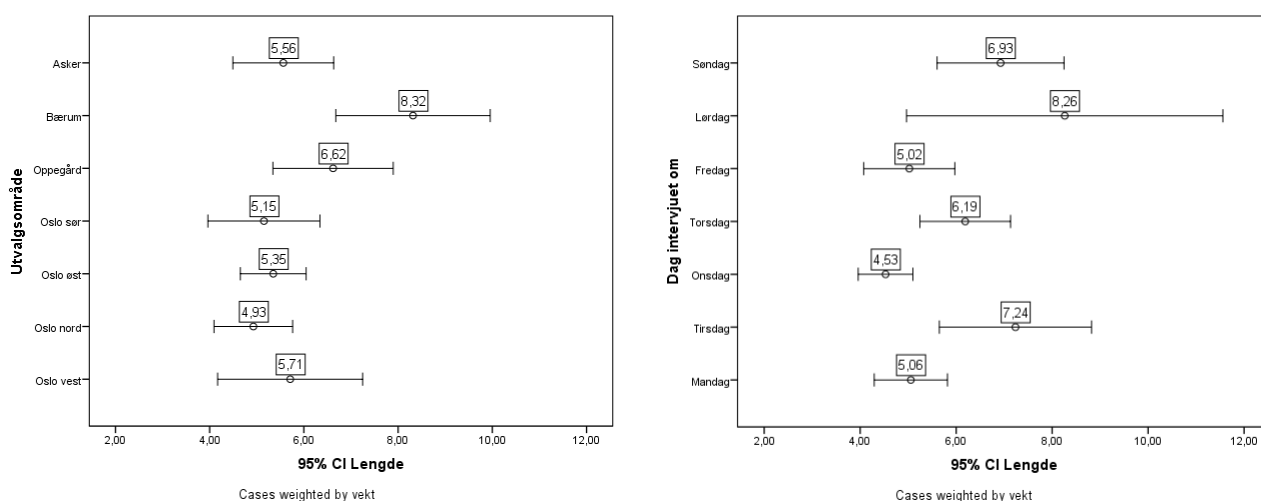


**Figur 3-3: Antall sykkelturner per syklist i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=579)**

*Det var akkurat like mange sykkelturner per syklist i 2015 som i 2011 (2,22). Oslo nord og Oslo vest var blant de områdene som hadde flest turner per syklist i begge årene.*

### 3.3 Avstander

Gjennomsnittlig avstand for alle sykkelturene var 5,9 km, og den varierte mellom 4,9 km i Oslo nord og 8,3 km i Bærum. Forskjellen mellom disse to områdene var signifikant. Aldersgruppen 45-59 år (7,7 km) og menn (6,9 km) hadde lengre gjennomsnittsavstander enn andre grupper.

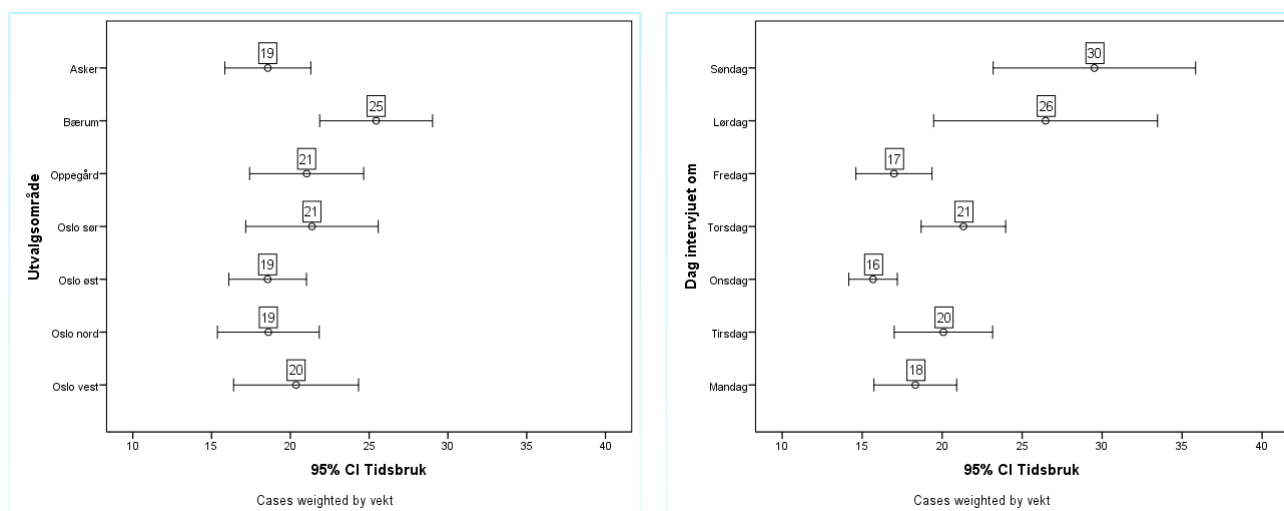


**Figur 3-4: Avstand (km) per sykkelstur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=1238)**

*Fra 2011 til 2015 var det en liten nedgang i gjennomsnittlig avstand, fra 6,1 km til 5,9 km. Den har likevel økt i Bærum (+2,3 km), Oslo nord (+0,6 km) og Oslo vest (+0,4 km). På samme måte som i 2011 er gjennomsnittsturene lengre på lørdager enn på de andre dagene.*

### 3.4 Tidsbruk

Gjennomsnittlig varighet per sykkeltur var 20 minutter, og den varierte fra 19 minutter i Asker, Oslo øst og Oslo nord til 25 minutter i Bærum. Mønstrer var naturlig nok ikke så ulikt det vi så foran for hvordan gjennomsnittlige avstander varierte. Menn brukte i gjennomsnitt 22 minutter per sykkeltur, mens kvinner brukte 18 minutter.

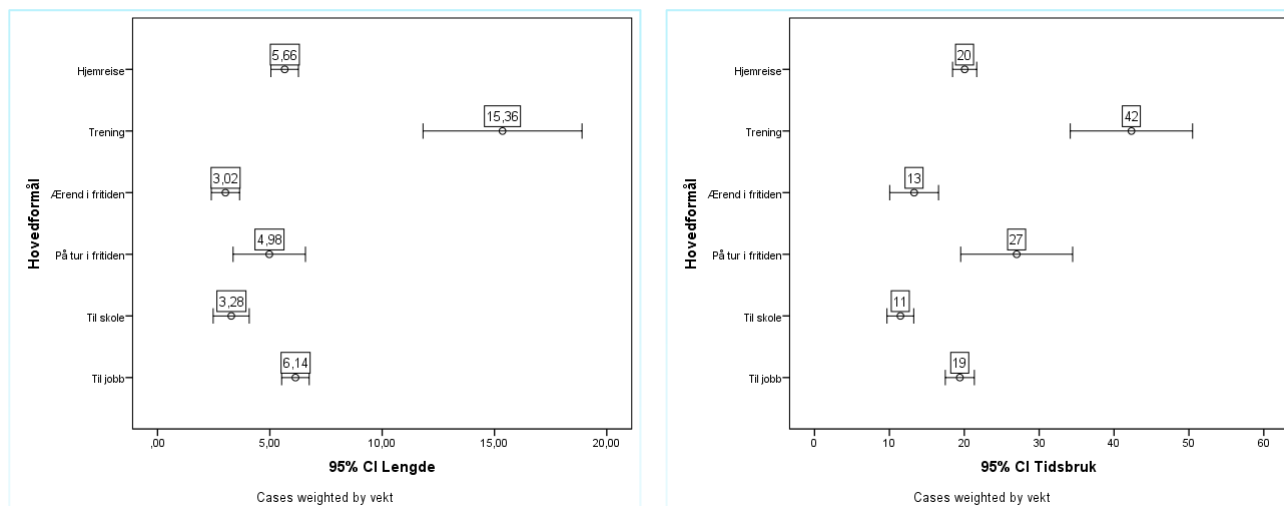


**Figur 3-5: Tidsbruk (minutter) per sykkeltur i forhold til utvalgsområde og ukedag (N=1233)**

*Det var en reduksjon i gjennomsnittlig varighet fra 23 minutter i 2011 til 20 minutter i 2015. Likevel var det en gjennomsnittlig økning på 2 minutter i Bærum og 1 minutt i Oslo øst. Størst reduksjon var det i Asker med -9 minutter.*

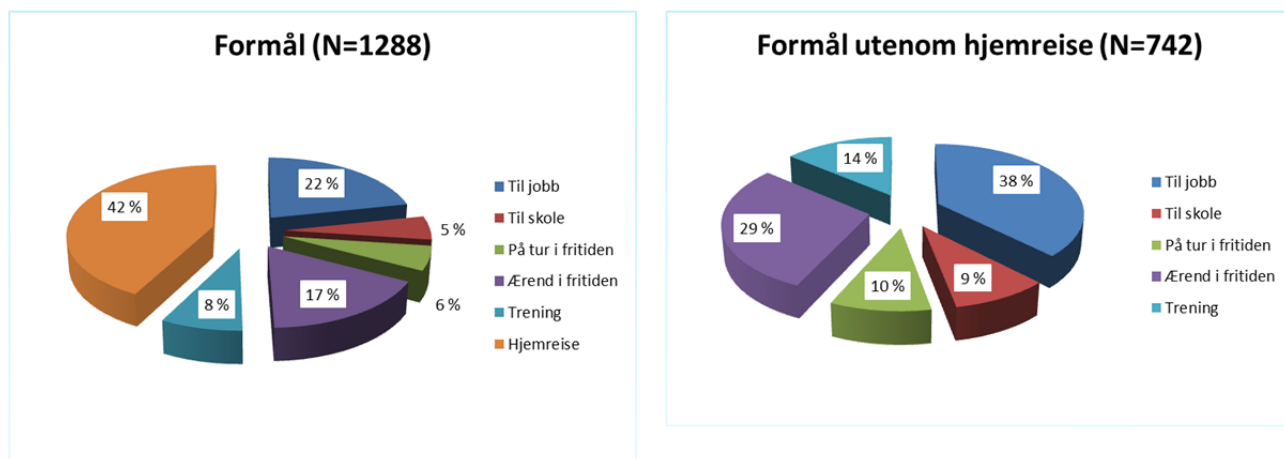
### 3.5 Formål med sykkelturene

Figur 3-6 viser at i 2015 som i 2011 hadde turer med trening som formål vesentlig lengre varighet og lengde enn turer med andre formål. Likevel var disse turene i 2015 i gjennomsnitt 2,3 km kortere og hadde 12 minutter kortere varighet enn i 2011.



**Figur 3-6: Avstand (km) og tidsbruk (minutter) per sykkelstur i forhold til formål (N=1238/1233)**

Figur 3-7 viser fordelingen på hovedformål for de sykkelturene som ble gjennomført. Det er formålet på turens endepunkt som definerer reiseformålet, og hvert nytt formål definerer en ny tur. Andel hjemreiser utgjorde 42 %, og det betyr at gjennomsnittlig antall enkeltturer per turkjede var rundt 2,4.



|                   | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|-------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Til jobb          | 25 %      | 27 %      | 22 %     | 20 %     | 21 %     | 18 %  | 14 %  | 22 %   |
| Til skole         | 3 %       | 4 %       | 7 %      | 2 %      | 4 %      | 8 %   | 9 %   | 5 %    |
| På tur i fritiden | 7 %       | 4 %       | 5 %      | 11 %     | 4 %      | 9 %   | 3 %   | 6 %    |
| Ærend i fritiden  | 16 %      | 19 %      | 17 %     | 15 %     | 17 %     | 12 %  | 21 %  | 17 %   |
| Trening           | 6 %       | 5 %       | 6 %      | 8 %      | 13 %     | 13 %  | 9 %   | 8 %    |
| Hjemreise         | 43 %      | 42 %      | 44 %     | 44 %     | 42 %     | 40 %  | 44 %  | 42 %   |

**Figur 3-7: Reiseformål for de registrerte sykkelturene**

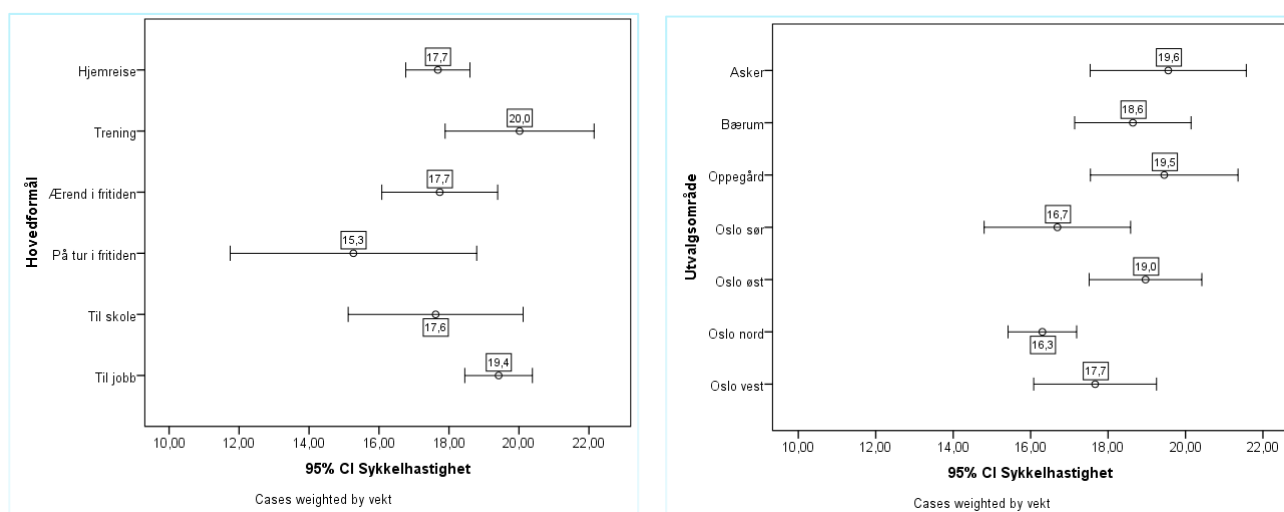


Reiser til jobb er viktigere på en gjennomsnittsdag enn det en kunne få inntrykk av foran (Figur 2-4). Det er fordi flertallet av de som svarte der var folk som syklet relativt sjelden. Oslo nord hadde høyest andel jobbsykling (27 %) og Asker lavest andel (14 %).

*I forhold til i 2011 er andel hjemreiser uendret. Andel til jobb har økt med fire prosentpoeng, og de andre fire reiseformålene har en reduksjon i andel på ett prosentpoeng.*

### 3.6 Sykkelhastigheter

Ut fra respondentenes egne anslag på hvor mange kilometer og hvor lang tid de brukte på hver sykkeltur, kunne hastighet på hver av sykkelturene beregnes. Noen få ekstreme verdier på over 60 km/t, som skyldes punchfeil, ble utelukket i årets undersøkelse som i 2011. Gjennomsnittlig sykkelhastighet var 18,2 km/t. Figur 3-8 viser at den varierte fra 16,3 km/t i Oslo nord til 19,6 km/t i Asker.

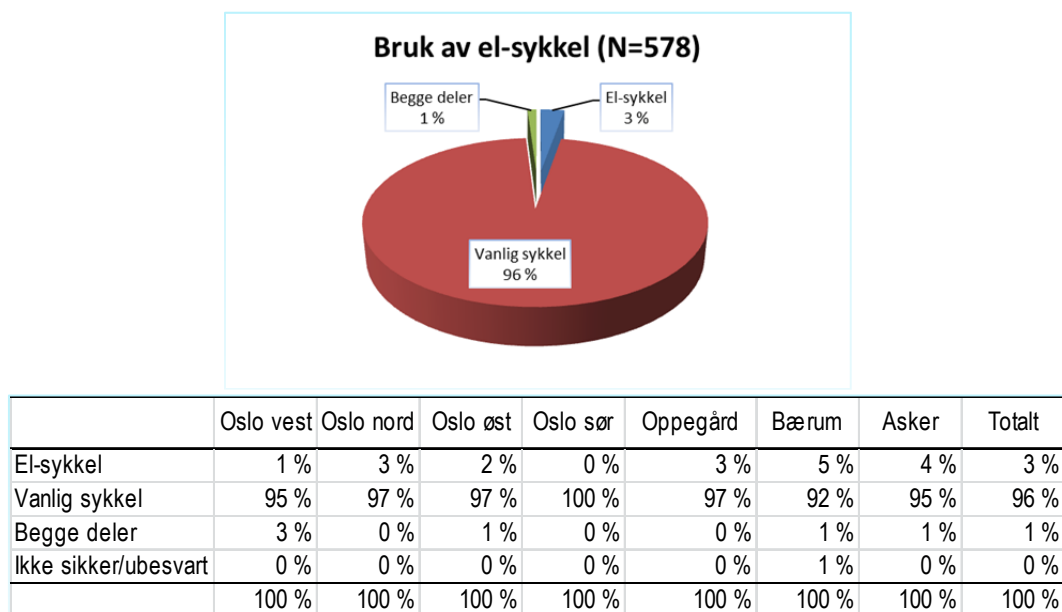


**Figur 3-8: Gjennomsnittlige sykkelhastigheter (km/t) i forhold til formål og utvalgsområde (N=1177)**

*Det har vært en økning i gjennomsnittlig sykkelhastighet fra 2011 på 1,9 km/t. Som i 2011 hadde sykkelturer med trening som formål og sykkelturer til jobb de høyeste hastighetene.*

### 3.7 Bruk av el-sykkel

For første gang er det i en sykkelbyundersøkelse for Region øst stilt spørsmål om bruk av el-sykkel. Figur 3-9 viser at i snitt hadde 3 % av de som syklet på registreringsdagen benyttet el-sykkel og 1 % hadde benyttet både el-sykkel og vanlig sykkel. Bærum hadde høyeste andel el-sykkelbrukere (5 %) fulgt av Asker (4 %). Disse kommunene hadde i tillegg 1 % "begge deler". I Oslo sør var det ingen som hadde benyttet el-sykkel.



**Figur 3-9: Bruk av el-sykkel**

Hvis vi slår sammen de som hadde benyttet enten el-sykkel eller begge deler (4 %), så skiller gruppen alderspensjonister seg ut med en andel på 8 %. Kvinner (5 %) lå høyere enn menn (3 %) og aldersgruppen 60 år og eldre (5 %) hadde høyere andel enn de andre aldersgruppene.

### 3.8 Transportarbeid med sykkel

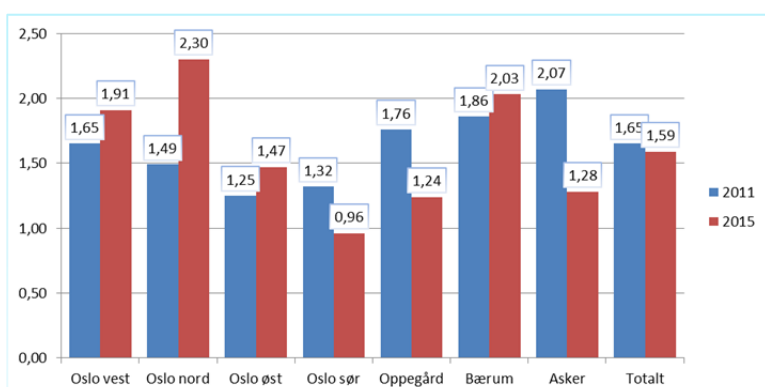
Tabell 3-2 viser utført transportarbeid målt som personkm med sykkel per innbygger per dag for utvalgsområdene og samlet for hele undersøkelsen. For en gjennomsnittsdag blir denne indikatoren produktet av tre faktorer, nemlig (1) Andel som hadde syklet, (2) Antall sykkelturner per syklist og (3) Reiselengden i km per sykkelturn.

Målt med denne indikatoren kom Oslo nord (2,30) og Bærum (2,03) best ut, og Oslo sør (0,96) og Asker (1,28) kom dårligst ut.

**Tabell 3-2: Hovedtall for sykkelaktivitet i utvalgsområdene (N=4800)**

| Utvalgsområde | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per syklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
|---------------|-----------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Oslo Vest     | 0,15                        | 2,27                                 | 0,34   | 5,71                                 | 1,91   |
| Oslo Nord     | 0,20                        | 2,31                                 | 0,47   | 4,93                                 | 2,30   |
| Oslo Øst      | 0,12                        | 2,32                                 | 0,27   | 5,35                                 | 1,47   |
| Oslo Sør      | 0,09                        | 2,14                                 | 0,19   | 5,15                                 | 0,96   |
| Oppegård      | 0,09                        | 2,14                                 | 0,19   | 6,62                                 | 1,24   |
| Bærum         | 0,12                        | 2,11                                 | 0,24   | 8,32                                 | 2,03   |
| Asker         | 0,11                        | 2,19                                 | 0,23   | 5,56                                 | 1,28   |
| Totalt        | 0,12                        | 2,22                                 | 0,27   | 5,93                                 | 1,59   |

Samlet sett var resultatene i 2015 forbausende lik resultatene fra 2011. I gjennomsnitt hadde samme andel syklet og gjennomsnittlig antall sykkelturner per syklist var uendret. Bare gjennomsnittlig reiselengde per sykkelturn hadde en liten nedgang (-2,5 %). Det medførte at gjennomsnittlig transportarbeid med sykkel minket fra 1,65 personkm i 2011 til 1,59 personkm i 2015. Figur 3-10 viser hvordan endringene slo ut i hvert av utvalgsområdene. Fire områder hadde økning og tre områder hadde nedgang.

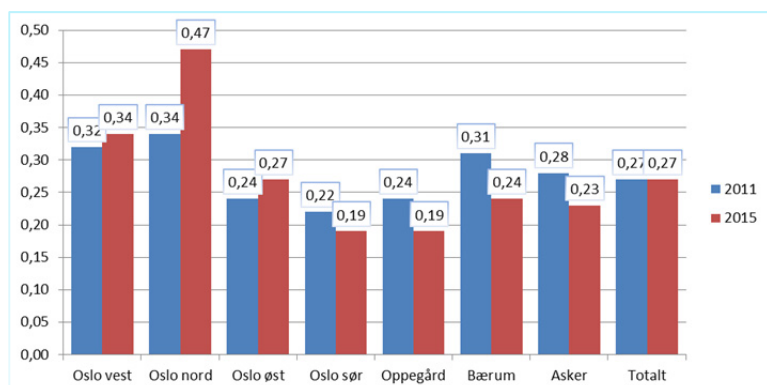


| Utvalgsområde | Prosentvis endring i transportarbeid 2011-2015 |
|---------------|--|
| Oslo vest     | 16 %   |
| Oslo nord     | 54 %   |
| Oslo øst      | 18 %   |
| Oslo sør      | -27 %  |
| Oppegård      | -30 %  |
| Bærum         | 9 %  |
| Asker         | -38 %  |
| Totalt        | -4 %   |

**Figur 3-10: Endringer i transportarbeid med sykkel per innbygger per dag 2011-2015 (N=4800 begge år)**

Hvis vi ser bort fra lengden på sykkelturene, er antall sykkelture per innbygger per dag en annen interessant indikator for sykkelaktivitet.

Figur 3-11 viser at Oslo vest, nord og øst hadde økning i antall sykkelture per innbygger, mens de andre fire områdene hadde nedgang. Samlet sett var det ingen endring.



| Utvalgsområde | Prosentvis endring i antall sykkelture 2011-2015 |
|---------------|--|
| Oslo vest     | 6 %  |
| Oslo nord     | 38 %   |
| Oslo øst      | 13 %   |
| Oslo sør      | -14 %  |
| Oppegård      | -21 %  |
| Bærum         | -23 %  |
| Asker         | -18 %  |
| Totalt        | 0 %  |

**Figur 3-11: Endringer i antall sykkelture per innbygger per dag 2011-2015**

Når tiltak skal settes inn, kan det være aktuelt å se på undergrupper av befolkningen som for eksempel aldersgruppe og kjønn. Tabell 3-3 viser at menn gjennomgående var mer aktive enn kvinner. Når det gjaldt utført transportarbeid (personkm) var aldersgruppen 45-59 år den mest aktive, mens den yngste aldersgruppen hadde høyeste aktivitetsnivå når det gjaldt gjennomsnittlig antall sykkelture.

**Tabell 3-3: Sykkelaktivitet fordelt på aldersgruppe og kjønn**

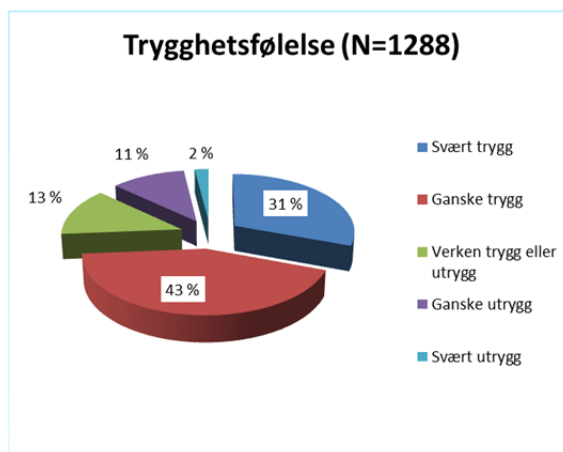
| Aldersgruppe   | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelture per syklist | (1)*(2): Antall sykkelture per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkel | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
|----------------|--------|-----------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|--|
| Under 30 år    | Mann   | ,17                         | 2,36                               | 0,40   | 4,57                             | 1,82   |
|                | Kvinne | ,13                         | 2,18                               | 0,29   | 4,75                             | 1,40   |
|                | Totalt | ,15                         | 2,28                               | 0,35   | 4,64                             | 1,61   |
| 30-44 år       | Mann   | ,15                         | 2,16                               | 0,33   | 6,91                             | 2,31   |
|                | Kvinne | ,12                         | 2,11                               | 0,25   | 4,76                             | 1,21   |
|                | Totalt | ,14                         | 2,14                               | 0,30   | 6,02                             | 1,78   |
| 45-59 år       | Mann   | ,12                         | 2,39                               | 0,29   | 9,51                             | 2,74   |
|                | Kvinne | ,10                         | 2,24                               | 0,22   | 5,04                             | 1,11   |
|                | Totalt | ,11                         | 2,32                               | 0,25   | 7,68                             | 1,95   |
| 60 år og eldre | Mann   | ,08                         | 2,11                               | 0,17   | 8,23                             | 1,39   |
|                | Kvinne | ,07                         | 2,13                               | 0,15   | 3,72                             | 0,55   |
|                | Totalt | ,07                         | 2,12                               | 0,16   | 6,01                             | 0,94   |
| Totalt         | Mann   | ,13                         | 2,27                               | 0,31   | 6,86                             | 2,10   |
|                | Kvinne | ,11                         | 2,16                               | 0,23   | 4,66                             | 1,08   |
|                | Totalt | ,12                         | 2,22                               | 0,27   | 5,93                             | 1,59   |

I Vedlegg D har vi gjengitt tilsvarende tabeller som tabellen ovenfor for hvert av områdene.

## 4 TRYGGHETSFØLELSE, TILFREDSHET MED SYKKELTILBUDET OG ULYKKESERFARING

### 4.1 Trygghetsfølelse og tilrettelegging for sykling

De som hadde syklet på registreringsdagen, fikk spørsmål om hvor trygge eller utrygge de følte seg som syklist på hver av strekningene de hadde syklet. Figur 4-1 viser at bare en knapp tredel følte seg svært trygg, og at denne andelen var lavest i Oslo øst (17 %) og høyest i Asker (44 %). Samlet sett var det likevel tre av fire som følte seg svært eller ganske trygg.



|                           | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|---------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Svært trygg               | 27 %      | 26 %      | 17 %     | 35 %     | 43 %     | 30 %  | 44 %  | 30 %   |
| Ganske trygg              | 48 %      | 38 %      | 42 %     | 34 %     | 40 %     | 49 %  | 46 %  | 43 %   |
| Verken trygg eller utrygg | 15 %      | 16 %      | 19 %     | 24 %     | 8 %      | 8 %   | 5 %   | 13 %   |
| Ganske utrygg             | 9 %       | 17 %      | 19 %     | 2 %      | 8 %      | 12 %  | 2 %   | 11 %   |
| Svært utrygg              | 2 %       | 2 %       | 3 %      | 5 %      | 1 %      | 1 %   | 2 %   | 2 %    |

**Figur 4-1: Hvor trygg eller utrygg på denne strekningen?**

I Tabell 4-1 er andel utrygge (ganske eller svært utrygg) fordelt på utvalgsområde, aldersgruppe og kjønn. Andelen utrygge var høyest i Oslo øst og Oslo nord og lavest i Asker. De yngste følte seg minst utrygge og kvinner følte seg litt mer utrygge enn menn.

**Tabell 4-1: Utrygghetsfølelse i forhold til utvalgsområde, aldersgruppe og kjønn (N=1288)**

|                     | Andel ganske eller svært utrygg |                | Andel ganske eller svært utrygg |
|---------------------|---------------------------------|----------------|---------------------------------|
| Utvalgsområde:      |                                 | Aldersgruppe:  |                                 |
| Oslo vest           | 10,8 %                          | Under 30 år    | 8,5 %                           |
| Oslo nord           | 18,4 %                          | 30-44 år       | 16,3 %                          |
| Oslo øst            | 21,8 %                          | 45-59 år       | 14,1 %                          |
| Oslo sør            | 7,9 %                           | 60 år og eldre | 15,3 %                          |
| Oppegård            | 9,1 %                           | Kjønn:         |                                 |
| Bærum               | 12,5 %                          | Mann           | 12,2 %                          |
| Asker               | 4,1 %                           | Kvinne         | 14,1 %                          |
| Gjennomsnitt: 13,0% |                                 |                |                                 |

*I forhold til 2011 har det vært en liten økning i andel som følte seg ganske eller svært utrygge; fra 11 % til 13 %. Det er stor forskjell hvis vi sammenligner svarene på tilsvarende spørsmål i Sykkelbyundersøkelsen for Region øst i 2014; der var det bare 4 % som var ganske eller svært utrygge.*

Figur 4-2 viser at som i 2011 var syklistene i omegnskommunene mer fornøyd enn syklistene i Oslo med tilretteleggingen. Størst misnøye med tilretteleggingen i 2015 var det i Oslo øst (40 %) og Oslo nord (37 %). Samlet sett var det liten endring i fordelingen på de som var fornøyd og ikke fornøyd fra 2011 til 2015.



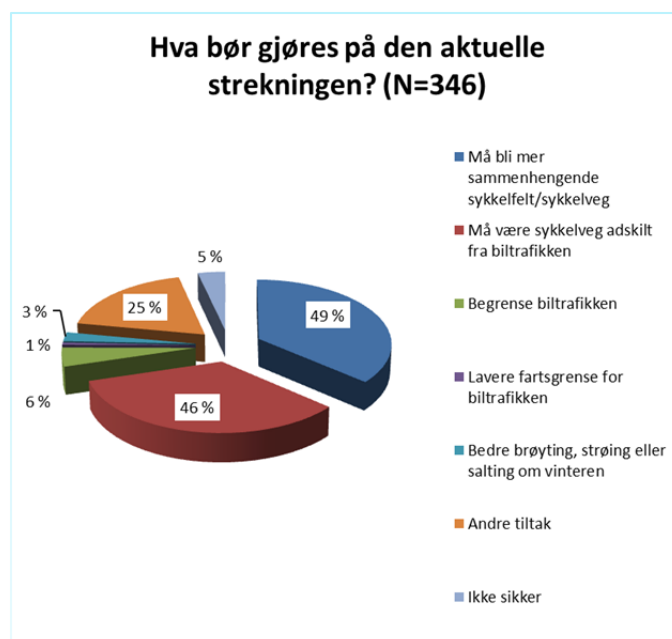
|                            | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|----------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Svært godt tilrettelagt    | 22 %      | 19 %      | 13 %     | 18 %     | 37 %     | 24 %  | 28 %  | 23 %   |
| Ganske godt tilrettelagt   | 48 %      | 42 %      | 47 %     | 52 %     | 44 %     | 57 %  | 57 %  | 49 %   |
| Ganske dårlig tilrettelagt | 22 %      | 30 %      | 27 %     | 15 %     | 13 %     | 14 %  | 11 %  | 20 %   |
| Svært dårlig tilrettelagt  | 7 %       | 7 %       | 13 %     | 10 %     | 5 %      | 4 %   | 2 %   | 7 %    |
| Ikke sikker                | 1 %       | 2 %       | 0 %      | 4 %      | 1 %      | 2 %   | 3 %   | 1 %    |

**Figur 4-2: Tilrettelegging for sykling på strekningen**

De som mente at tilretteleggingen for sykling var svært dårlig eller ganske dårlig, ble spurt om hva de mente burde gjøres på den aktuelle sykkelstrekningen (Figur 4-3). Sammenhengende sykkelveger var mest etterspurt i Bærum og Oslo nord, mens adskilte sykkelveger var mest etterspurt i Bærum og Oslo øst.

Mange avga egne svar under kategorien "Andre tiltak". Disse er gjengitt for hvert av utvalgsområdene i Vedlegg G.

*Mer sammenhengende sykkelveger (49 % i 2015 mot 65 % i 2011) og deretter sykkelveger adskilt fra biltrafikken (46 % i 2015 mot 34 % i 2011) var de oftest forkommende svarene i begge årene.*

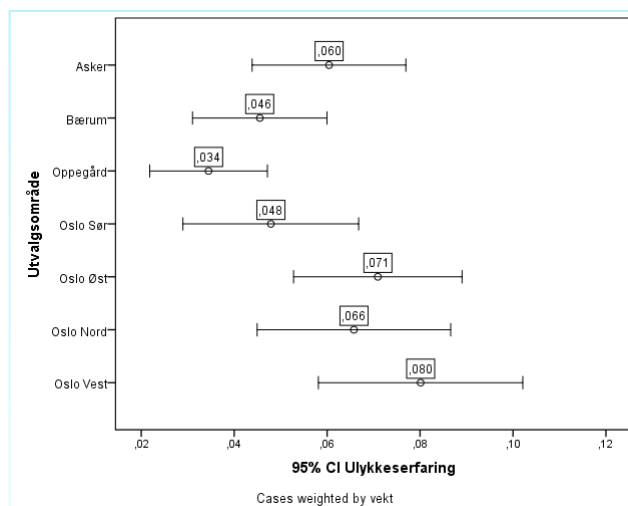


|   | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|---|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Må bli mer sammenhengende sykkelfelt/sykkelveg    | 47 %      | 57 %      | 43 %     | 49 %     | 36 %     | 66 %  | 36 %  | 49 %   |
| Må være sykkelveg adskilt fra biltrafikken        | 42 %      | 38 %      | 56 %     | 42 %     | 50 %     | 64 %  | 30 %  | 46 %   |
| Begrense biltrafikken                             | 4 %       | 9 %       | 2 %      | 4 %      | 16 %     | 8 %   | 7 %   | 6 %    |
| Lavere fartsgrense for biltrafikken               | 0 %       | 0 %       | 0 %      | 0 %      | 10 %     | 0 %   | 0 %   | 1 %    |
| Bedre brøyting, strøing eller salting om vinteren | 11 %      | 2 %       | 0 %      | 7 %      | 0 %      | 2 %   | 0 %   | 3 %    |
| Andre tiltak                                      | 29 %      | 21 %      | 30 %     | 10 %     | 27 %     | 20 %  | 33 %  | 25 %   |
| Ikke sikker                                       | 6 %       | 3 %       | 5 %      | 11 %     | 0 %      | 6 %   | 7 %   | 5 %    |
|   | 140 %     | 130 %     | 135 %    | 124 %    | 140 %    | 167 % | 114 % | 136 %  |

**Figur 4-3: Hva bør gjøres for at strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?**

## 4.2 Ulykkeserfaring

Alle ble spurt om de hadde vært utsatt for en ulykke som syklist i løpet av de siste to årene. 5,7 % svarte bekreftende på dette, og andelen varierte mellom 3,4 % i Oppegård og 8,0 % i Oslo vest.



**Figur 4-4: Andel som hadde vært utsatt for en ulykke som syklist siste to år (N=4800)**

Tabell 4-2 viser at ulykkeserfaring i løpet av siste to år hadde en tendens til å avta med økende alder, og menn hadde oftere ulykkeserfaring enn kvinner.

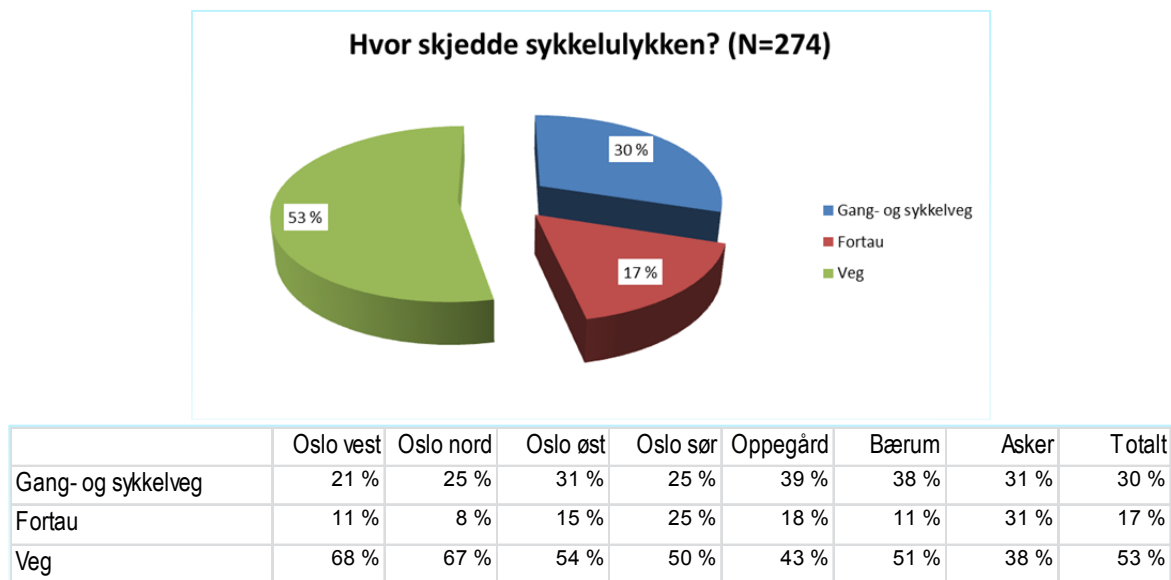
**Tabell 4-2: Ulykkeserfaring i forhold til aldersgruppe og kjønn (N=4800)**

|                      | Andel med ulykkeserfaring |
|----------------------|---------------------------|
| <b>Aldersgruppe:</b> |                           |
| Under 30 år          | 8,4 %                     |
| 30-44 år             | 5,2 %                     |
| 45-59 år             | 6,0 %                     |
| 60 år og eldre       | 2,7 %                     |
| <b>Kjønn:</b>        |                           |
| Mann                 | 7,2 %                     |
| Kvinne               | 4,3 %                     |
| Gjennomsnitt         | 5,7 %                     |

Det var en liten økning i andel med ulykkeserfaring fra 2011 (5,0 %) til 2015 (5,7 %). Oslo vest og Oslo nord var blant de med høyest andel ulykkeserfaring begge årene. Det var samme tendens i forhold til aldersgruppe og kjønn begge årene; ulykkeserfaring avtok med økende alder og menn lå høyere enn kvinner.



Figur 4-5 viser hvor ulykkene hadde skjedd, for de 274 personene med ulykkeserfaring. Vel halvparten av ulykkene hadde skjedd på veg, og denne andelen var høyest i Oslo vest (68 %) og Oslo nord (67 %) og lavest i Asker (38 %).

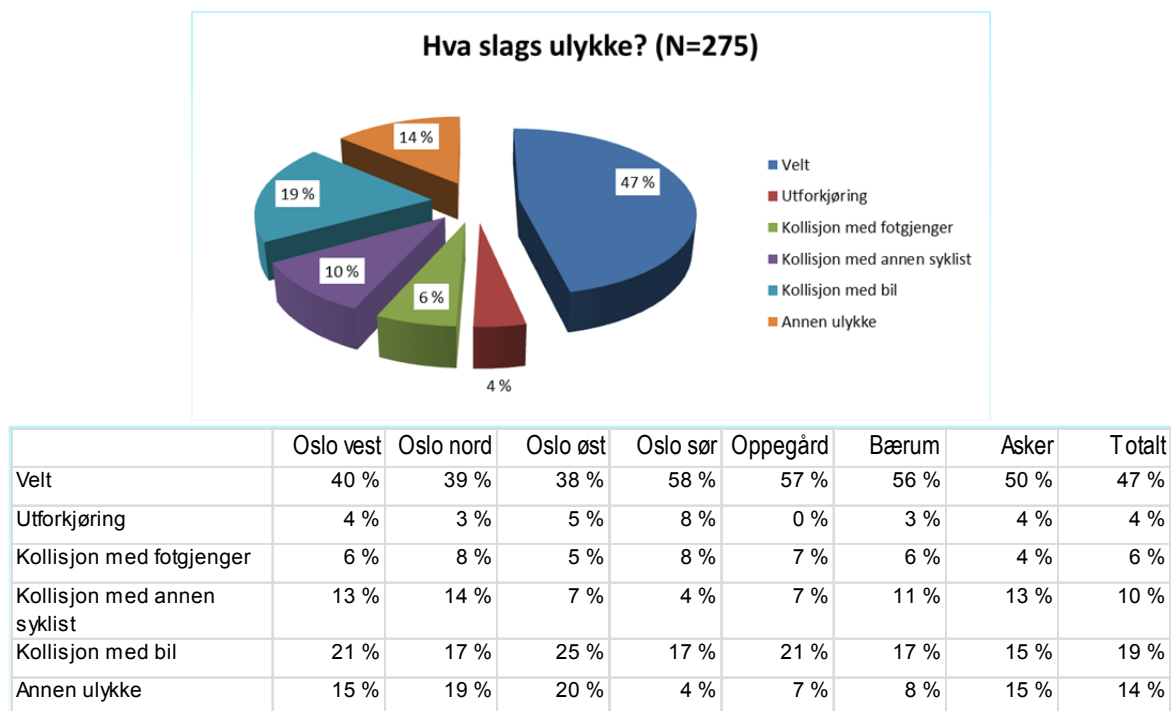


**Figur 4-5: Type sted hvor man i løpet av de siste to årene hadde vært utsatt for en ulykke som syklist**

*I forhold til 2011 har det vært 14 prosentpoeng økning i andel ulykker på veg, og 10 prosentpoeng nedgang på fortau.*

Figur 4-6 viser hvordan ulykkeshendelsene fordelte seg på type sykkelulykker. Velt forekom hyppigst (47 %) fulgt av kollisjon med bil (19 %).

Noen avga egne svar under kategorien Annen ulykke. Disse svarene er vist samlet i Vedlegg H.

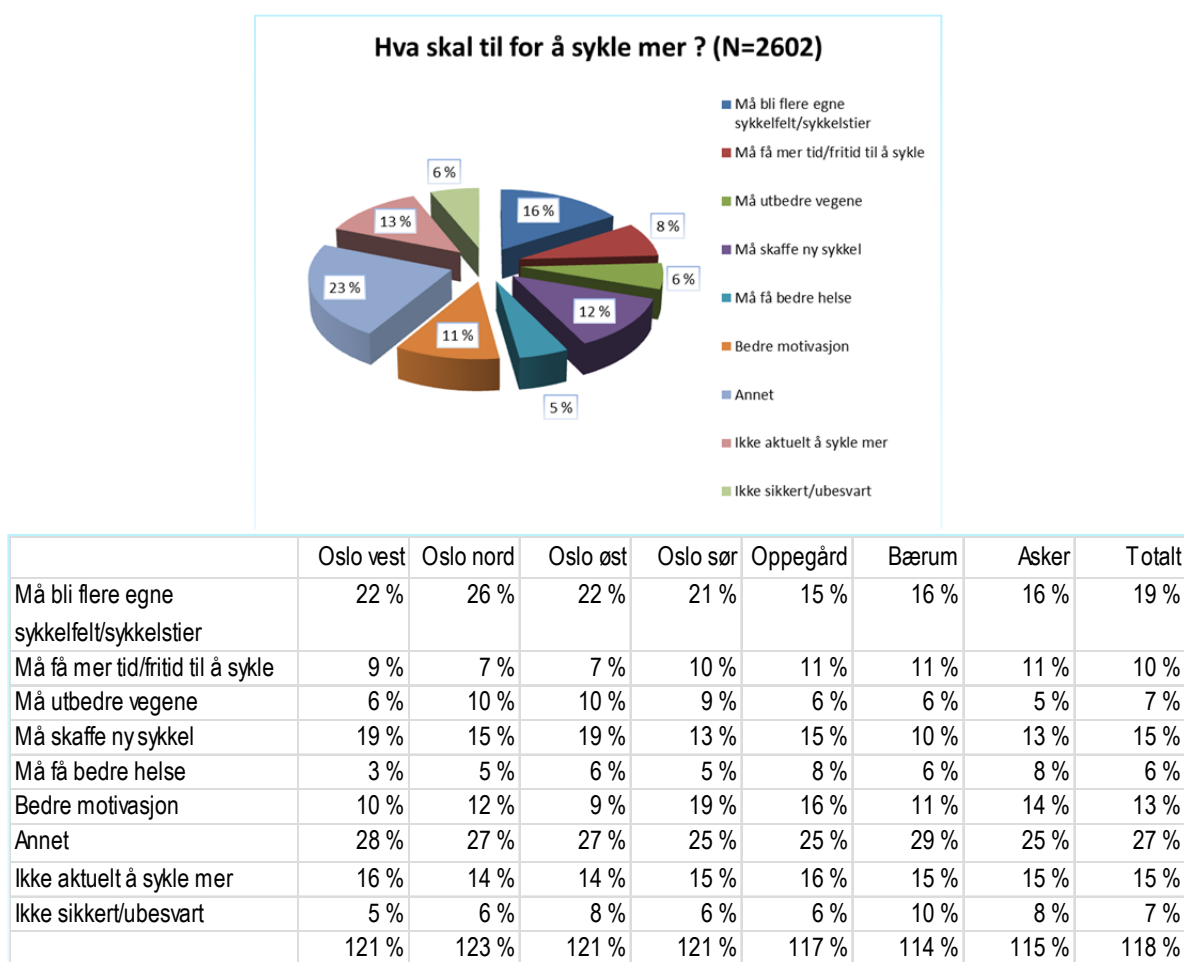


**Figur 4-6: Type ulykke man hadde vært involvert i**

*Singelulykken velt har minket i andel fra 63 % i 2011 til 47 % i 2015, mens alle de andre ulykkestypene har hatt små økninger i andel.*

## 5 HVA SKAL TIL FOR Å SYKLE MER?

De som ikke hadde syklet siste år, eller syklet mindre enn 3-4 dager i uken, ble spurt om hva som skulle til for at de skulle sykle mer. Bortsett fra annet<sup>3</sup> var flere sykkelfelt/sykkelstier det mest populære svaret. Dette tiltaket ble nevnt oftere i alle områdene i Oslo enn i nabokommunene.



**Figur 5-1: Hva skal til for å sykle mer?**

Flere sykkelfelt/sykkelstier ble nevnt noe sjeldnere i 2015 enn i 2011, mens det andre fysiske tiltaket, som var å utbedre vegene, hadde samme oppslutning de to årene. Det var færre som nevnte at det ikke var aktuelt å sykle mer i 2015 (15 %) enn i 2011 (22 %).

<sup>3</sup> I årets undersøkelse ble ikke respondentene bedt om å oppgi hva de andre grunnene kunne være.

## 6 SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER

Figur 6-1 viser hvor ofte folk oppga å ha syklet på den tiden av året undersøkelsen ble gjort, dvs. våren/sommeren 2015. Til forskjell fra Figur 2-3 foran, som bare gjaldt de som hadde syklet en eller flere ganger i løpet av det siste året, ser vi her på alle respondentene, og vi har slått sammen noen av svarkategoriene.

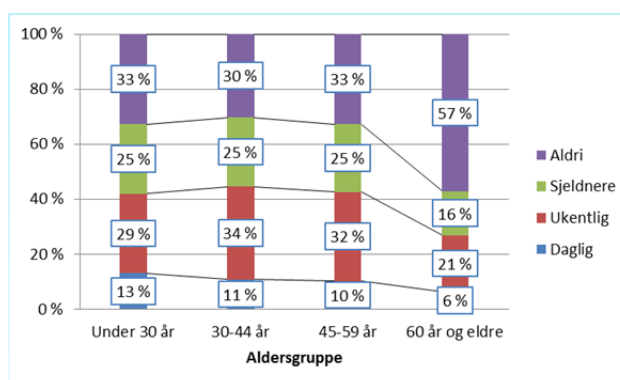


|           | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Daglig    | 14 %      | 19 %      | 12 %     | 6 %      | 6 %      | 9 %   | 8 %   | 10 %   |
| Ukentlig  | 31 %      | 29 %      | 24 %     | 27 %     | 31 %     | 31 %  | 31 %  | 29 %   |
| Sjeldnere | 22 %      | 19 %      | 19 %     | 22 %     | 26 %     | 27 %  | 24 %  | 23 %   |
| Aldri     | 33 %      | 33 %      | 45 %     | 45 %     | 37 %     | 33 %  | 37 %  | 38 %   |

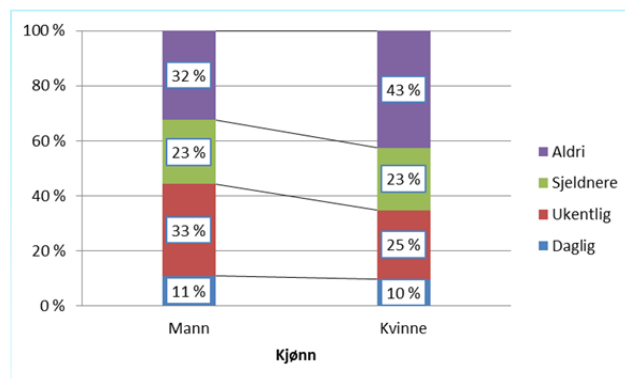
**Figur 6-1: Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?**

Samlet sett var det en nedgang på 2 prosentpoeng i andel som syklet daglig fra 2011 til 2015. Andel som aldri syklet var den samme. Som i 2011 hadde Oslo nord høyeste andel som syklet daglig og Oslo sør (sammen med Oppegård) laveste andel. I begge årene hadde Oslo øst og Oslo sør de høyeste andelen som aldri syklet.

De neste to figurene viser sykkelbruk i forhold til bakgrunnsvariablene aldersgruppe og kjønn.



**Figur 6-2: Hvor ofte man sykler i forhold til alder (N=4800)**



**Figur 6-3: Hvor ofte man sykler i forhold til kjønn (N=4800)**

*Resultatene i 2015 er sammenfallende med resultatene fra 2011:*

- *Avtagende tendens til å sykle daglig og økende tendens til aldri å sykle med økende alder*
- *Flere kvinner enn menn sykler aldri*
- *Menn sykler daglig oftere enn kvinner. Men forskjellen var mindre i 2015 enn i 2011.*

## 7 KONKLUSJON

Samlet sett var det 64 % av totalutvalget på 4 800 respondenter som hadde syklet i løpet av det siste året. Det var en nedgang på ett prosentpoeng fra 2011. Det var bare i vintersesongen at andel som syklet samlet sett hadde økt. Vintersykling hadde økt mest i Oslo vest, Oslo øst og Asker.

I forhold til 2011 var det færre som syklet ukentlig, og flere som bare syklet noen dager i måneden eller sjeldnere. Fordelingen på reiseformål var veldig lik fordelingen fra 2011. Blant de som hadde syklet siste året, økte jobbsykling fra 31 % til 33 %, og Oslo nord hadde høyeste andel begge årene.

Det var samme andel som hadde syklet på registreringsdagen i 2015 som i 2011, og det var like mange sykkeltureturer per syklist begge årene. Det var en liten nedgang i gjennomsnittlig lengde og varighet på sykkelturene. Dette førte til at gjennomsnittlig transportarbeid med sykkel minket fra 1,65 personkm i 2011 til 1,59 personkm i 2015.

I forhold til 2011 har det vært en liten økning i andel som følte seg ganske eller svært utrygge på de strekningene de syklet. Som i 2011 var syklistene i omegnskommunene mer fornøyde enn syklistene i Oslo med tilretteleggingen for sykling.

Det var en liten økning i andel med ulykkserfaring fra 2011 til 2015. Oslo vest og Oslo nord var blant de med høyest andel med ulykkserfaring begge årene. Ulykkserfaring avtok med økende alder, og menn var mer utsatt enn kvinner. Andel ulykker på veg har økt, og andel på fortau har minket. Singelulykken velt har minket i andel, mens alle de andre ulykkestypene har hatt små økninger i andel.

Som i 2011 var det en avtagende tendens til å sykle daglig, og en økende tendens til aldri å sykle, med økende alder. Menn syklet daglig oftere enn kvinner, og flere kvinner enn menn syklet aldri.

For de som ikke hadde syklet siste år, eller syklet lite, var det færre som nevnte at det ikke var aktuelt å sykle mer i 2015 enn i 2011. Det var færre som nevnte flere egne sykkelstier/sykkelfelt som tiltak for at de skulle sykle mer, mens det andre fysiske tiltaket som var utbedring av vegene hadde samme oppslutning de to årene.

## VEDLEGG A - H

## A INTERVJUSKJEMA

UNDERSØKELSE I OSLO, ASKER, BÆRUM OG OPPEGÅRD  
23. APRIL - 24. JUNI 2015

### INTRO

God kveld, mitt navn er....., og jeg ringer fra Respons i forbindelse med en spørreundersøkelse vi gjennomfører for Statens vegvesen i Oslo. I den forbindelse vil jeg gjerne snakke med en i husstanden som er 13 år eller eldre.

NB! DET ER VIKTIG AT OGSÅ FOLK SOM IKKE SYKLER ER MED I UNDERSØKELSEN

### HVIS FLERE:

Da vil jeg gjerne snakke med den som sist hadde fødselsdag.

### NÅR RETTE VEDKOMMENDE ER I TELEFONEN

(Gjenta presentasjon). Har du ca. 5-6 minutter til å svare på noen spørsmål?

### HVIS RINGT MOBILTELEFONNUMMER

400. Hva er postnummeret der du bor?

401. Hvilket år er du født?

402. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/ student
- 4: Militærtjeneste/ siviltjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

### ALLE

103. Har du i løpet av det siste året syklet en eller flere ganger?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker

### HVIS JA I SPM 103

104. Hvilke deler av året bruker du sykkelen?

### LES OPP FLERE SVAR MULIG

- 1: Vår (mars, april, mai)
- 2: Sommer (juni, juli, august)
- 3: Høst (september, oktober, november)
- 4: Vinter (desember, januar, februar)
- 5: Ikke sikker/ubesvart



HVIS JA I SPM 103

105. Hvor ofte sykler du på denne tiden av året?

Er det...

LES OPP

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

106. I hvilke sammenhenger sykler du på denne tiden av året?

LES OPP FLERE SVAR MULIG

- 1: Til og fra jobb
- 2: Til og fra skole
- 3: På tur i fritiden
- 4: Når jeg skal steder/ærend i fritiden
- 5: Som trening
- 6: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 103

107. Hva er de viktigste årsakene til at du velger å sykle?

FLERE SVAR MULIG - MAKS 3

- 1: Tidsbesparende
- 2: For å unngå kø
- 3: Mosjon/trening/helse
- 4: Billig
- 5: Gøy
- 6: Lettvint
- 7: Trendy
- 8: Miljøvennlig
- 9: Vanskelig å parkere bil på reisemålet/dit jeg skal
- 10: Annet (spesifiser) \_\_\_\_\_
- 11: Ingen spesiell årsak

HVIS JA I SPM 103

108. Syklet du igår?

- 1: Ja
- 2: Nei
- 3: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 108

202. Syklet du på el-sykkel i går, syklet du på vanlig sykkel, eller benyttet du begge deler?

- 1: El-sykkel
- 2: Vanlig sykkel
- 3: Begge deler
- 4: Ikke sikker/ubesvart

HVIS JA I SPM 107

201. Vi skal nå se litt nærmere på de sykkelturene du hadde igår.

Med sykkeltur mener vi alle turer eller ærend du hadde med sykkel som transportmiddel.

F.eks. regner vi det å sykle til jobb eller skole som en tur og fra jobb/skole og hjem som en ny tur.

203. Hvor startet denne sykkelturen?

Evt. Hvor syklet du fra?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted
- 3: Sluttadresse for foregående reise (f.o.m. reise 2)

202. Hvis vi tenker på den første sykkelturen din i går, hva var hovedformålet med denne?

- 1: Til jobb
- 2: Til skole
- 3: På tur i fritiden
- 4: Ærend i fritiden
- 5: Trening
- 6: Hjemreise
- 7: Ikke sikker/ubesvart

204. Hvor endte denne sykkelturen?

Evt. Hvor syklet du til?

- 1: Eget hjem
- 2: Annet sted

211. Kan du anslå omtrent hvor mange kilometer du syklet på denne turen?

NOTER ANTALL KILOMETER

0=IKKE SIKKER

1=EN KILOMETER ELLER MINDRE

212. Hvor lang tid brukte du alt i alt på denne sykkelturen?

NOTER ANTALL MINUTTER

0=IKKE SIKKER

1=ETT MINUTT ELLER MINDRE

214. Hvor godt eller dårlig tilrettelagt for sykling mener du denne strekningen er?

LES OPP

- 1: Svært godt tilrettelagt
- 2: Ganske godt tilrettelagt
- 3: Ganske dårlig tilrettelagt
- 4: Svært dårlig tilrettelagt
- 5: Ikke sikker

HVIS SVÆRT ELLER GANSKE DÅRLIG TILRETTELAGT

215. Hva mener du bør gjøres for at denne strekningen skal bli bedre tilrettelagt for sykling?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli mer sammenhengende sykkelfelt/sykkelveg
- 2: Må være sykkelveg adskilt fra biltrafikken
- 3: Begrense biltrafikken
- 4: Lavere fartsgrense for biltrafikken
- 5: Bedre brøyting, strøing eller salting om vinteren
- 5: Andre tiltak \_\_\_\_\_NOTER
- 6: Ikke sikker

217. Hvor trygg eller utrygg føler du deg som syklist når du sykler denne strekningen?

LES OPP 1-5

- 1: Svært trygg
- 2: Ganske trygg
- 3: Verken trygg eller utrygg
- 4: Ganske utrygg
- 5: Svært utrygg
- 6: Ikke sikker

218. Hadde du flere turer på sykkel i går?

HUSK AT EN SYKKELTUR SKAL HA ET ANNET ENDEPUNKT ENN STARTPUNKTET!

HVIS DET F.EKS. ER EN TRIMTUR, SKAL YTTERPUNKTET/DER MAN SNUR TILBAKE IGJEN REGISTRERES SOM ENDEPUNKT FOR DEN FØRSTE TUREN. HJEMTUREN BLIR EN NY TUR!!

- 1: Ja
- 2: Nei

HVIS JA STILLES SPØRSMÅL 208-217 FOR NESTE SYKKELTUR.

301a. Har du i løpet av de siste to årene vært utsatt for en ulykke som syklist?  
I tilfelle skjedde dette på....

- 1: Gang- og sykkelveg
- 2: Fortau
- 3: Veg
- 4: Nei, ikke utsatt for ulykke
- 5: Ikke sikker/ubesvart

HVIS UTSATT FOR ULYKKE

301b. Hva slags ulykke var dette?

Var det... ?

LES OPP

- 1: Velt
- 2: Utforkjøring
- 3: Kollisjon med fotgjenger
- 4: Kollisjon med annen syklist
- 5: Kollisjon med moped/motorsykkkel
- 6: Kollisjon med bil
- 7: Annen ulykke\_\_\_\_\_NOTÉR
- 8: Ubesvart

HVIS IKKE SYKLET SISTE ÅR/SYKLET MINDRE ENN 3-4 DAGER I UKEN

302. Hva skal til for at du skal sykle mer enn du gjør idag?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må bli flere egne sykkelfelt/sykkelstier
- 2: Må få mer tid/fritid til å sykle
- 3: Må utbedre vegene
- 4: Må skaffe ny sykkel
- 5: Må få bedre helse
- 6: Bedre motivasjon
- 7: Annet
- 8: Ikke aktuelt å sykle mer
- 9: Ikke sikker/ubesvart

Bakgrunnsspørsmål:

408. Kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne

Det var alt. Tusen takk for hjelpen, og ha en god kveld videre.

## B GJENNOMFØRINGS- OG FRAFALLSRAPPORT

### Gjennomføring

Sykkelundersøkelsen i Osloområdet ble gjennomført i perioden 23. april - 24. juni 2015. Utvalget er trukket fra tilgjengelige telefonregistre. Det er trukket nummer både fasttelefon- og mobiltelefonnummer i de gitte geografiske områder. Fordelingen mellom de to var 30 % fasttelefon og 70 % mobiltelefon.

Intervjuene i undersøkelsen er gjort i Oslo, Asker, Bærum og Oppegård. Undersøkelsen bygger på en tilsvarende undersøkelse gjennomført i 2011. Spørsmålene i undersøkelsen er noe færre enn i 2015, og i motsetning til i 2011 er det ikke registrert adresser på hvor sykkelturene startet og slutter. Det er således heller ikke tillagt grunnkretskoder.

Antall intervju som er gjort i de ulike kommunene er som følger:

|           |      |
|-----------|------|
| Oslo:     | 2400 |
| Asker:    | 800  |
| Bærum:    | 800  |
| Oppegård: | 800  |

-----  
Totalt: 4800

I ettertid viste det seg at det hadde blitt gjort en feil i kodingen av et av spørsmålene i undersøkelsen. Dette gjaldt avslutningsspørsmålet om hva som skal til for at en skal sykle mer enn i dag. Dette spørsmålet skulle ha gått til alle som ikke sykler 3-4 dager i uken eller mer. Ved en beklagelig feil hadde dette spørsmålet blitt knyttet til det foregående spørsmålet om en hadde vært ute for en ulykke med sykkel. Det gikk dermed kun til de som hadde blitt utsatt for en ulykke og ikke nå syklet 3-4 dager i uken eller mer. Vi tok derfor ut de som skulle ha fått spørsmålet men som ikke hadde fått det, og forsøkte å ringe dem opp igjen for å få svar på dette ene spørsmålet. Dette ble gjort i første uken av juli, og igjen fra begynnelsen av august og fram til 26. august. Totalt var det 3637 som skulle ha fått spørsmålet, og som således ble forsøkt ringt opp igjen. Vi klarte å få svar fra 2623 av disse på dette spørsmålet, altså 72 %.

## Utvalg og frafall

Utvalget ble som nevnt trukket fra tilgjengelige telefonregistre både for mobil og fasttelefon. Nedenfor har vi satt opp en frafallsoversikt for hver kommune.

### Oslo

|                  |      |
|------------------|------|
| Ubesvart:        | 4493 |
| Nekt:            | 4988 |
| Antall intervju: | 2400 |

---

|               |       |
|---------------|-------|
| Bruttoutvalg: | 11881 |
|---------------|-------|

### Asker

|                  |      |
|------------------|------|
| Ubesvart:        | 948  |
| Nekt:            | 1550 |
| Antall intervju: | 800  |

---

|               |      |
|---------------|------|
| Bruttoutvalg: | 3298 |
|---------------|------|

### Bærum

|                  |      |
|------------------|------|
| Ubesvart:        | 1542 |
| Nekt:            | 1720 |
| Antall intervju: | 800  |

---

|               |      |
|---------------|------|
| Bruttoutvalg: | 4062 |
|---------------|------|

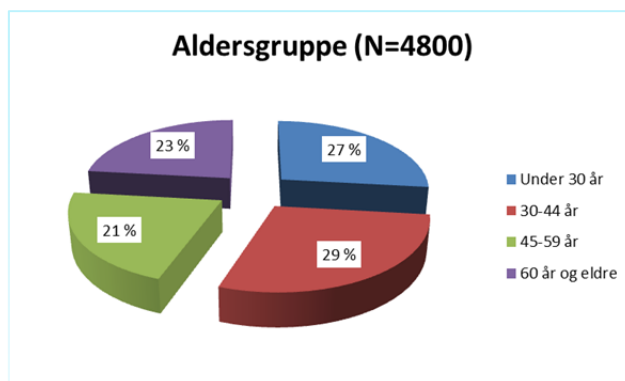
### Oppegård

|                  |      |
|------------------|------|
| Ubesvart:        | 1730 |
| Nekt:            | 1774 |
| Antall intervju: | 800  |

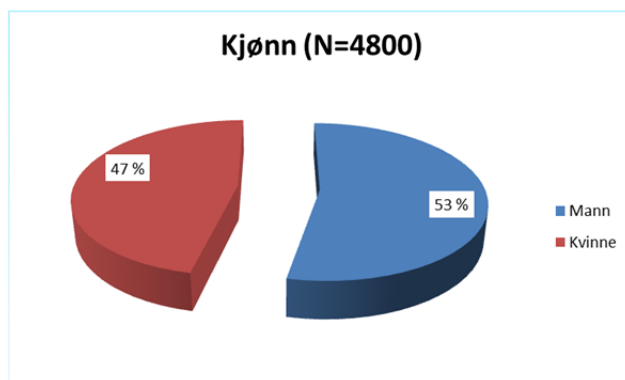
---

|               |      |
|---------------|------|
| Bruttoutvalg: | 4304 |
|---------------|------|

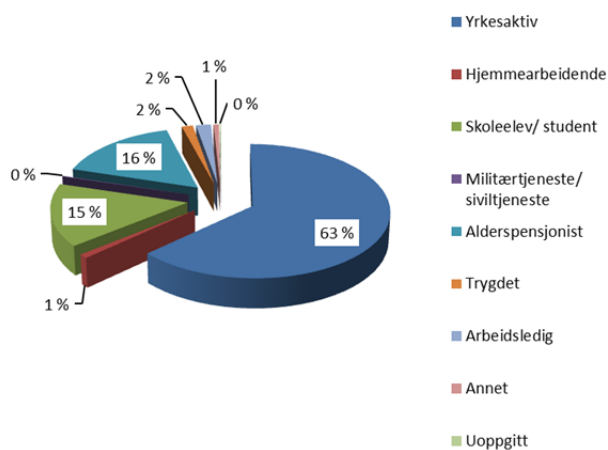
## C BAKGRUNNSVARIABLER SAMLET OG I UTVALGSOMRÅDENE (UVEKTET)



|                | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|----------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Under 30 år    | 28 %      | 33 %      | 36 %     | 26 %     | 19 %     | 24 %  | 23 %  | 27 %   |
| 30-44 år       | 28 %      | 35 %      | 34 %     | 29 %     | 25 %     | 26 %  | 26 %  | 29 %   |
| 45-59 år       | 20 %      | 14 %      | 14 %     | 20 %     | 28 %     | 24 %  | 26 %  | 21 %   |
| 60 år og eldre | 24 %      | 18 %      | 15 %     | 25 %     | 28 %     | 27 %  | 25 %  | 23 %   |



|        | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|--------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Mann   | 53 %      | 54 %      | 57 %     | 51 %     | 53 %     | 54 %  | 52 %  | 53 %   |
| Kvinne | 47 %      | 46 %      | 43 %     | 49 %     | 48 %     | 46 %  | 49 %  | 47 %   |

**Hovedbeskjeftigelse (N=4800)**


|                                    | Oslo vest | Oslo nord | Oslo øst | Oslo sør | Oppegård | Bærum | Asker | Totalt |
|------------------------------------|-----------|-----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| Yrkesaktiv                         | 64 %      | 70 %      | 65 %     | 62 %     | 62 %     | 60 %  | 61 %  | 63 %   |
| Hjemmearbeidende                   | 1 %       | 0 %       | 1 %      | 1 %      | 2 %      | 1 %   | 1 %   | 1 %    |
| Skoleelev/ student                 | 15 %      | 17 %      | 18 %     | 15 %     | 9 %      | 18 %  | 16 %  | 15 %   |
| Militærtjeneste/<br>sivil tjeneste | 0 %       | 0 %       | 0 %      | 0 %      | 0 %      | 0 %   | 0 %   | 0 %    |
| Alderspensjonist                   | 16 %      | 10 %      | 10 %     | 17 %     | 22 %     | 18 %  | 18 %  | 16 %   |
| Trygdet                            | 0 %       | 1 %       | 2 %      | 1 %      | 2 %      | 1 %   | 2 %   | 1 %    |
| Arbeidsledig                       | 2 %       | 1 %       | 3 %      | 3 %      | 2 %      | 1 %   | 2 %   | 2 %    |
| Annet                              | 1 %       | 1 %       | 1 %      | 1 %      | 1 %      | 1 %   | 0 %   | 1 %    |
| Uoppgitt                           | 0 %       | 0 %       | 1 %      | 0 %      | 0 %      | 0 %   | 0 %   | 0 %    |



## D SYKKELAKTIVITET I FORHOLD TIL ALDERSGRUPPE OG KJØNN I UTVALGSOMRÅDENE

| Oslo vest N=581 |        |                             |                                      |  |                                      |  |
|-----------------|--------|-----------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe    | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per syklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år     | Mann   | ,17                         | 2,47                                 | 0,42   | 4,62                                 | 1,94   |
|                 | Kvinne | ,18                         | 2,50                                 | 0,46   | 8,91                                 | 4,10   |
|                 | Totalt | ,18                         | 2,48                                 | 0,44   | 6,90                                 | 3,04   |
| 30-44 år        | Mann   | ,15                         | 2,00                                 | 0,29   | 5,25                                 | 1,55   |
|                 | Kvinne | ,18                         | 1,92                                 | 0,34   | 4,55                                 | 1,54   |
|                 | Totalt | ,16                         | 1,96                                 | 0,32   | 4,90                                 | 1,55   |
| 45-59 år        | Mann   | ,17                         | 2,40                                 | 0,40   | 4,50                                 | 1,80   |
|                 | Kvinne | ,13                         | 2,43                                 | 0,31   | 4,69                                 | 1,45   |
|                 | Totalt | ,15                         | 2,41                                 | 0,36   | 4,57                                 | 1,63   |
| 60 år og eldre  | Mann   | ,11                         | 2,29                                 | 0,24   | 6,53                                 | 1,58   |
|                 | Kvinne | ,10                         | 2,14                                 | 0,21   | 6,00                                 | 1,23   |
|                 | Totalt | ,10                         | 2,21                                 | 0,22   | 6,25                                 | 1,38   |
| Totalt          | Mann   | ,15                         | 2,29                                 | 0,34   | 5,00                                 | 1,71   |
|                 | Kvinne | ,15                         | 2,25                                 | 0,33   | 6,47                                 | 2,12   |
|                 | Totalt | ,15                         | 2,27                                 | 0,34   | 5,71                                 | 1,91   |

| Oslo nord N=552 |        |                             |                                      |  |                                      |  |
|-----------------|--------|-----------------------------|--------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe    | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per syklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år     | Mann   | ,22                         | 2,55                                 | 0,56   | 6,17                                 | 3,46   |
|                 | Kvinne | ,16                         | 2,20                                 | 0,35   | 3,43                                 | 1,22   |
|                 | Totalt | ,19                         | 2,38                                 | 0,45   | 4,98                                 | 2,22   |
| 30-44 år        | Mann   | ,20                         | 2,35                                 | 0,46   | 6,74                                 | 3,11   |
|                 | Kvinne | ,20                         | 2,20                                 | 0,43   | 3,41                                 | 1,48   |
|                 | Totalt | ,20                         | 2,28                                 | 0,45   | 5,32                                 | 2,39   |
| 45-59 år        | Mann   | ,25                         | 2,44                                 | 0,61   | 6,27                                 | 3,83   |
|                 | Kvinne | ,26                         | 2,20                                 | 0,56   | 3,45                                 | 1,95   |
|                 | Totalt | ,25                         | 2,31                                 | 0,59   | 4,84                                 | 2,84   |
| 60 år og eldre  | Mann   | ,19                         | 2,10                                 | 0,40   | 6,14                                 | 2,48   |
|                 | Kvinne | ,19                         | 2,33                                 | 0,44   | 2,57                                 | 1,13   |
|                 | Totalt | ,19                         | 2,22                                 | 0,42   | 4,16                                 | 1,76   |
| Totalt          | Mann   | ,21                         | 2,39                                 | 0,50   | 6,39                                 | 3,22   |
|                 | Kvinne | ,19                         | 2,22                                 | 0,43   | 3,26                                 | 1,41   |
|                 | Totalt | ,20                         | 2,31                                 | 0,47   | 4,93                                 | 2,30   |

| <b>Oslo øst N=784</b> |        |                             |                                       |  |                                      |  |
|-----------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe          | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per sykklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år           | Mann   | ,13                         | 2,09                                  | 0,28   | 4,86                                 | 1,35   |
|                       | Kvinne | ,10                         | 2,42                                  | 0,24   | 3,35                                 | 0,81   |
|                       | Totalt | ,12                         | 2,22                                  | 0,26   | 4,22                                 | 1,10   |
| 30-44 år              | Mann   | ,15                         | 2,21                                  | 0,33   | 6,38                                 | 2,11   |
|                       | Kvinne | ,16                         | 2,41                                  | 0,39   | 4,44                                 | 1,73   |
|                       | Totalt | ,16                         | 2,30                                  | 0,36   | 5,42                                 | 1,94   |
| 45-59 år              | Mann   | ,13                         | 2,75                                  | 0,36   | 5,77                                 | 2,08   |
|                       | Kvinne | ,06                         | 2,33                                  | 0,14   | 5,00                                 | 0,69   |
|                       | Totalt | ,10                         | 2,63                                  | 0,26   | 5,58                                 | 1,44   |
| 60 år og eldre        | Mann   | ,08                         | 2,20                                  | 0,18   | 12,18                                | 2,16   |
|                       | Kvinne | ,05                         | 2,33                                  | 0,12   | 3,40                                 | 0,40   |
|                       | Totalt | ,06                         | 2,26                                  | 0,15   | 9,01                                 | 1,31   |
| Totalt                | Mann   | ,13                         | 2,27                                  | 0,30   | 6,25                                 | 1,86   |
|                       | Kvinne | ,10                         | 2,40                                  | 0,25   | 4,10                                 | 1,02   |
|                       | Totalt | ,12                         | 2,32                                  | 0,27   | 5,35                                 | 1,47   |

| <b>Oslo sør N=483</b> |        |                             |                                       |  |                                      |  |
|-----------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe          | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per sykklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år           | Mann   | ,10                         | 2,33                                  | 0,22   | 1,71                                 | 0,38   |
|                       | Kvinne | ,16                         | 2,20                                  | 0,35   | 5,10                                 | 1,78   |
|                       | Totalt | ,13                         | 2,24                                  | 0,29   | 3,87                                 | 1,13   |
| 30-44 år              | Mann   | ,09                         | 2,17                                  | 0,19   | 2,42                                 | 0,45   |
|                       | Kvinne | ,06                         | 1,75                                  | 0,10   | 6,00                                 | 0,60   |
|                       | Totalt | ,07                         | 1,98                                  | 0,14   | 3,80                                 | 0,52   |
| 45-59 år              | Mann   | ,15                         | 2,13                                  | 0,33   | 6,41                                 | 2,10   |
|                       | Kvinne | ,04                         | 3,00                                  | 0,13   | 3,67                                 | 0,49   |
|                       | Totalt | ,10                         | 2,30                                  | 0,24   | 5,68                                 | 1,34   |
| 60 år og eldre        | Mann   | ,05                         | 2,00                                  | 0,10   | 15,83                                | 1,56   |
|                       | Kvinne | ,05                         | 1,67                                  | 0,08   | 3,00                                 | 0,25   |
|                       | Totalt | ,05                         | 1,82                                  | 0,09   | 10,91                                | 0,99   |
| Totalt                | Mann   | ,10                         | 2,17                                  | 0,21   | 5,44                                 | 1,16   |
|                       | Kvinne | ,08                         | 2,12                                  | 0,16   | 4,79                                 | 0,79   |
|                       | Totalt | ,09                         | 2,14                                  | 0,19   | 5,15                                 | 0,96   |

| <b>Oppegård N=800</b> |        |                             |                                       |  |                                      |  |
|-----------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe          | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per sykklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år           | Mann   | ,08                         | 2,00                                  | 0,16   | 2,57                                 | 0,40   |
|                       | Kvinne | ,10                         | 2,00                                  | 0,20   | 2,83                                 | 0,57   |
|                       | Totalt | ,09                         | 2,00                                  | 0,18   | 2,71                                 | 0,48   |
| 30-44 år              | Mann   | ,15                         | 2,40                                  | 0,35   | 8,75                                 | 3,06   |
|                       | Kvinne | ,10                         | 2,30                                  | 0,23   | 3,61                                 | 0,83   |
|                       | Totalt | ,12                         | 2,36                                  | 0,29   | 6,67                                 | 1,93   |
| 45-59 år              | Mann   | ,08                         | 2,30                                  | 0,19   | 14,00                                | 2,73   |
|                       | Kvinne | ,09                         | 2,00                                  | 0,19   | 4,79                                 | 0,90   |
|                       | Totalt | ,09                         | 2,14                                  | 0,19   | 9,46                                 | 1,81   |
| 60 år og eldre        | Mann   | ,06                         | 1,86                                  | 0,12   | 11,54                                | 1,36   |
|                       | Kvinne | ,04                         | 2,00                                  | 0,09   | 2,80                                 | 0,25   |
|                       | Totalt | ,05                         | 1,92                                  | 0,10   | 7,53                                 | 0,77   |
| Totalt                | Mann   | ,09                         | 2,20                                  | 0,20   | 9,26                                 | 1,87   |
|                       | Kvinne | ,08                         | 2,08                                  | 0,17   | 3,61                                 | 0,62   |
|                       | Totalt | ,09                         | 2,14                                  | 0,19   | 6,62                                 | 1,24   |

| <b>Bærum N=800</b> |        |                             |                                       |  |                                      |  |
|--------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe       | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per sykklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år        | Mann   | ,25                         | 2,43                                  | 0,60   | 4,73                                 | 2,84   |
|                    | Kvinne | ,12                         | 1,89                                  | 0,22   | 3,38                                 | 0,76   |
|                    | Totalt | ,18                         | 2,26                                  | 0,42   | 4,43                                 | 1,84   |
| 30-44 år           | Mann   | ,18                         | 2,00                                  | 0,36   | 9,31                                 | 3,37   |
|                    | Kvinne | ,08                         | 1,71                                  | 0,13   | 8,64                                 | 1,14   |
|                    | Totalt | ,13                         | 1,91                                  | 0,25   | 9,14                                 | 2,26   |
| 45-59 år           | Mann   | ,11                         | 2,20                                  | 0,24   | 20,32                                | 4,91   |
|                    | Kvinne | ,10                         | 2,10                                  | 0,21   | 6,79                                 | 1,41   |
|                    | Totalt | ,10                         | 2,15                                  | 0,23   | 14,46                                | 3,25   |
| 60 år og eldre     | Mann   | ,06                         | 2,14                                  | 0,14   | 6,73                                 | 0,93   |
|                    | Kvinne | ,04                         | 1,75                                  | 0,07   | 6,33                                 | 0,43   |
|                    | Totalt | ,05                         | 1,98                                  | 0,10   | 6,60                                 | 0,65   |
| Totalt             | Mann   | ,15                         | 2,23                                  | 0,34   | 9,22                                 | 3,11   |
|                    | Kvinne | ,08                         | 1,90                                  | 0,15   | 6,13                                 | 0,95   |
|                    | Totalt | ,12                         | 2,11                                  | 0,24   | 8,32                                 | 2,03   |

| <b>Asker N=800</b> |        |                             |                                       |  |                                      |  |
|--------------------|--------|-----------------------------|---------------------------------------|--|--------------------------------------|--|
| Aldersgruppe       | Kjønn  | (1): Andel som hadde syklet | (2): Antall sykkelturner per sykklist | (1)*(2): Antall sykkelturner per innbygger per dag | (3): Reiselengde (km) per sykkelturn | (1)*(2)*(3): Personkm med sykkel per innbygger per dag |
| Under 30 år        | Mann   | ,23                         | 2,42                                  | 0,56   | 4,18                                 | 2,33   |
|                    | Kvinne | ,14                         | 2,00                                  | 0,29   | 4,10                                 | 1,19   |
|                    | Totalt | ,19                         | 2,26                                  | 0,42   | 4,15                                 | 1,76   |
| 30-44 år           | Mann   | ,15                         | 1,94                                  | 0,29   | 6,03                                 | 1,75   |
|                    | Kvinne | ,08                         | 1,86                                  | 0,14   | 7,46                                 | 1,08   |
|                    | Totalt | ,11                         | 1,91                                  | 0,22   | 6,52                                 | 1,41   |
| 45-59 år           | Mann   | ,05                         | 2,60                                  | 0,14   | 12,08                                | 1,67   |
|                    | Kvinne | ,06                         | 2,29                                  | 0,14   | 7,19                                 | 1,00   |
|                    | Totalt | ,06                         | 2,43                                  | 0,14   | 9,66                                 | 1,34   |
| 60 år og eldre     | Mann   | ,06                         | 2,17                                  | 0,13   | 5,08                                 | 0,66   |
|                    | Kvinne | ,07                         | 2,29                                  | 0,16   | 3,00                                 | 0,48   |
|                    | Totalt | ,07                         | 2,23                                  | 0,15   | 3,87                                 | 0,56   |
| Totalt             | Mann   | ,12                         | 2,27                                  | 0,28   | 5,82                                 | 1,63   |
|                    | Kvinne | ,09                         | 2,08                                  | 0,18   | 5,16                                 | 0,94   |
|                    | Totalt | ,11                         | 2,19                                  | 0,23   | 5,56                                 | 1,28   |

## E SYKKELBRUK I FORHOLD TIL BAKGRUNNSVARIABLER I UTVALGSOMRÅDENE (UVEKTET, N=4800)

### Hvor ofte sykkel i forhold til aldersgruppe og utvalgsområde

| Utvalgsområde |           | Aldersgruppe |          |          |                | Totalt |
|---------------|-----------|--------------|----------|----------|----------------|--------|
|               |           | Under 30 år  | 30-44 år | 45-59 år | 60 år og eldre |        |
| Oslo Vest     | Daglig    | 13 %         | 13 %     | 21 %     | 7 %            | 13 %   |
|               | Ukentlig  | 32 %         | 34 %     | 38 %     | 22 %           | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 29 %         | 26 %     | 18 %     | 12 %           | 22 %   |
|               | Aldri     | 26 %         | 26 %     | 23 %     | 59 %           | 33 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Oslo Nord     | Daglig    | 19 %         | 18 %     | 25 %     | 18 %           | 19 %   |
|               | Ukentlig  | 26 %         | 32 %     | 39 %     | 22 %           | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 24 %         | 20 %     | 12 %     | 11 %           | 19 %   |
|               | Aldri     | 31 %         | 30 %     | 24 %     | 49 %           | 33 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Oslo Øst      | Daglig    | 10 %         | 16 %     | 11 %     | 9 %            | 12 %   |
|               | Ukentlig  | 29 %         | 28 %     | 14 %     | 17 %           | 25 %   |
|               | Sjeldnere | 22 %         | 20 %     | 19 %     | 11 %           | 19 %   |
|               | Aldri     | 38 %         | 36 %     | 56 %     | 64 %           | 44 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Oslo Sør      | Daglig    | 10 %         | 5 %      | 7 %      | 3 %            | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 25 %         | 34 %     | 34 %     | 16 %           | 27 %   |
|               | Sjeldnere | 29 %         | 24 %     | 22 %     | 18 %           | 23 %   |
|               | Aldri     | 37 %         | 38 %     | 37 %     | 63 %           | 44 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Oppegård      | Daglig    | 10 %         | 7 %      | 5 %      | 3 %            | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 23 %         | 40 %     | 37 %     | 23 %           | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 30 %         | 27 %     | 30 %     | 17 %           | 26 %   |
|               | Aldri     | 37 %         | 26 %     | 28 %     | 58 %           | 37 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Bærum         | Daglig    | 18 %         | 7 %      | 8 %      | 5 %            | 9 %    |
|               | Ukentlig  | 36 %         | 36 %     | 31 %     | 22 %           | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 23 %         | 32 %     | 33 %     | 18 %           | 27 %   |
|               | Aldri     | 23 %         | 25 %     | 28 %     | 55 %           | 33 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Asker         | Daglig    | 14 %         | 6 %      | 6 %      | 6 %            | 8 %    |
|               | Ukentlig  | 33 %         | 37 %     | 32 %     | 22 %           | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 20 %         | 29 %     | 26 %     | 21 %           | 24 %   |
|               | Aldri     | 32 %         | 28 %     | 36 %     | 52 %           | 37 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |
| Totalt        | Daglig    | 13 %         | 11 %     | 10 %     | 6 %            | 10 %   |
|               | Ukentlig  | 29 %         | 34 %     | 32 %     | 21 %           | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 25 %         | 25 %     | 25 %     | 16 %           | 23 %   |
|               | Aldri     | 32 %         | 30 %     | 33 %     | 57 %           | 37 %   |
|               |           | 100 %        | 100 %    | 100 %    | 100 %          | 100 %  |

## Hvor ofte sykkel i forhold til kjønn og utvalgsområde

| Utvalgsområde |           | Kjønn |        | Totalt |
|---------------|-----------|-------|--------|--------|
|               |           | Mann  | Kvinne |        |
| Oslo Vest     | Daglig    | 13 %  | 14 %   | 13 %   |
|               | Ukentlig  | 36 %  | 26 %   | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 22 %  | 22 %   | 22 %   |
|               | Aldri     | 29 %  | 39 %   | 33 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Oslo Nord     | Daglig    | 21 %  | 18 %   | 19 %   |
|               | Ukentlig  | 31 %  | 26 %   | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 17 %  | 21 %   | 19 %   |
|               | Aldri     | 31 %  | 35 %   | 33 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Oslo Øst      | Daglig    | 12 %  | 12 %   | 12 %   |
|               | Ukentlig  | 31 %  | 16 %   | 25 %   |
|               | Sjeldnere | 19 %  | 20 %   | 19 %   |
|               | Aldri     | 38 %  | 53 %   | 44 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Oslo Sør      | Daglig    | 4 %   | 8 %    | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 32 %  | 22 %   | 27 %   |
|               | Sjeldnere | 30 %  | 16 %   | 23 %   |
|               | Aldri     | 34 %  | 54 %   | 44 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Oppegård      | Daglig    | 6 %   | 6 %    | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 35 %  | 28 %   | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 25 %  | 26 %   | 26 %   |
|               | Aldri     | 35 %  | 40 %   | 37 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Bærum         | Daglig    | 12 %  | 6 %    | 9 %    |
|               | Ukentlig  | 34 %  | 28 %   | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 25 %  | 29 %   | 27 %   |
|               | Aldri     | 30 %  | 37 %   | 33 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Asker         | Daglig    | 9 %   | 7 %    | 8 %    |
|               | Ukentlig  | 33 %  | 28 %   | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 27 %  | 21 %   | 24 %   |
|               | Aldri     | 31 %  | 44 %   | 37 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |
| Totalt        | Daglig    | 11 %  | 10 %   | 10 %   |
|               | Ukentlig  | 33 %  | 25 %   | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 23 %  | 23 %   | 23 %   |
|               | Aldri     | 33 %  | 43 %   | 37 %   |
|               |           | 100 % | 100 %  | 100 %  |

## Hvor ofte sykkel i forhold til hovedbeskjeftigelse og utvalgsområde

| Utvalgsområde |           | Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse? |                       |                       |                       |         |              |       | Totalt |
|---------------|-----------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------|--------------|-------|--------|
|               |           | Yrkesaktiv                                 | Hjemme-<br>arbeidende | Skoleelev/<br>student | Alders-<br>pensionist | Trygdet | Arbeidsledig | Annet |        |
| Oslo Vest     | Daglig    | 15 %                                       | 29 %                  | 11 %                  | 5 %                   |         | 18 %         |       | 13 %   |
|               | Ukentlig  | 34 %                                       | 29 %                  | 36 %                  | 16 %                  | 100 %   | 45 %         |       | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 23 %                                       | 29 %                  | 31 %                  | 13 %                  |         |              | 20 %  | 22 %   |
|               | Aldri     | 28 %                                       | 14 %                  | 22 %                  | 65 %                  |         | 36 %         | 80 %  | 33 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Oslo Nord     | Daglig    | 21 %                                       |                       | 21 %                  | 9 %                   |         |              |       | 19 %   |
|               | Ukentlig  | 31 %                                       |                       | 28 %                  | 16 %                  |         | 20 %         | 60 %  | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 19 %                                       | 50 %                  | 26 %                  | 7 %                   |         |              | 20 %  | 19 %   |
|               | Aldri     | 29 %                                       | 50 %                  | 25 %                  | 67 %                  | 100 %   | 80 %         | 20 %  | 33 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Oslo Øst      | Daglig    | 14 %                                       |                       | 11 %                  | 5 %                   |         |              | 20 %  | 12 %   |
|               | Ukentlig  | 27 %                                       |                       | 27 %                  | 15 %                  | 14 %    | 18 %         | 40 %  | 25 %   |
|               | Sjeldnere | 21 %                                       | 20 %                  | 20 %                  | 9 %                   |         | 18 %         |       | 19 %   |
|               | Aldri     | 38 %                                       | 80 %                  | 42 %                  | 72 %                  | 86 %    | 64 %         | 40 %  | 44 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Oslo Sør      | Daglig    | 6 %  |                       | 10 %                  |                       |         | 13 %         | 33 %  | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 32 %                                       |                       | 26 %                  | 10 %                  | 43 %    | 27 %         |       | 27 %   |
|               | Sjeldnere | 25 %                                       |                       | 28 %                  | 18 %                  | 14 %    |              |       | 23 %   |
|               | Aldri     | 37 %                                       | 100 %                 | 36 %                  | 72 %                  | 43 %    | 60 %         | 67 %  | 44 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Oppegård      | Daglig    | 6 %  |                       | 13 %                  | 3 %                   |         | 7 %          |       | 6 %    |
|               | Ukentlig  | 37 %                                       | 33 %                  | 27 %                  | 21 %                  | 17 %    | 20 %         | 14 %  | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 30 %                                       | 25 %                  | 31 %                  | 15 %                  | 11 %    |              | 14 %  | 26 %   |
|               | Aldri     | 27 %                                       | 42 %                  | 29 %                  | 61 %                  | 72 %    | 73 %         | 71 %  | 37 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Bærum         | Daglig    | 9 %  | 9 %                   | 19 %                  | 3 %                   |         | 20 %         |       | 9 %    |
|               | Ukentlig  | 34 %                                       | 18 %                  | 39 %                  | 19 %                  |         | 20 %         |       | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 31 %                                       | 36 %                  | 24 %                  | 15 %                  | 11 %    | 30 %         |       | 27 %   |
|               | Aldri     | 26 %                                       | 36 %                  | 19 %                  | 63 %                  | 89 %    | 30 %         | 100 % | 33 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Asker         | Daglig    | 6 %  |                       | 19 %                  | 4 %                   | 6 %     | 14 %         | 33 %  | 8 %    |
|               | Ukentlig  | 34 %                                       | 13 %                  | 35 %                  | 24 %                  | 6 %     |              |       | 31 %   |
|               | Sjeldnere | 28 %                                       | 13 %                  | 20 %                  | 17 %                  | 19 %    | 29 %         |       | 24 %   |
|               | Aldri     | 32 %                                       | 75 %                  | 26 %                  | 55 %                  | 69 %    | 57 %         | 67 %  | 37 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |
| Totalt        | Daglig    | 11 %                                       | 6 %                   | 15 %                  | 4 %                   | 1 %     | 10 %         | 9 %   | 10 %   |
|               | Ukentlig  | 33 %                                       | 19 %                  | 32 %                  | 18 %                  | 16 %    | 21 %         | 18 %  | 29 %   |
|               | Sjeldnere | 26 %                                       | 25 %                  | 25 %                  | 14 %                  | 10 %    | 12 %         | 9 %   | 23 %   |
|               | Aldri     | 31 %                                       | 50 %                  | 29 %                  | 63 %                  | 72 %    | 58 %         | 65 %  | 37 %   |
|               |           | 100 %                                      | 100 %                 | 100 %                 | 100 %                 | 100 %   | 100 %        | 100 % | 100 %  |

## F ÅPNE SVAR PÅ SPM 107: VIKTIGSTE ÅRSAKER TIL Å SYKLE

### Oslo vest

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig:                                     | N |
|---|---|
| annen opplevelse enn å gå og kjøre bil.   | 1 |
| beste laternativet  | 1 |
| Det går raskt.  | 1 |
| dårlig kollektivtilbud  | 1 |
| FAMILY FUN  | 1 |
| fin tur   | 1 |
| FOR Å UNNGÅ Å BRUKE BIL   | 1 |
| FREMKOMMELIGHET   | 1 |
| frisk luft  | 4 |
| Frisk luft, vane  | 1 |
| Frisk luft.   | 1 |
| få med litt ting  | 1 |
| Har alltid gjort det. Syklet til og fra skolen, og til fritidsaktiviter som barn. | 1 |
| Har drukket alkohol, så sykkel istedetfor bil                                     | 1 |
| har ikke bil  | 2 |
| Har ikke bil.   | 1 |
| Har ikke lappen   | 1 |
| Har ikke parkeringsmuligheter   | 1 |
| IKKE LOV Å KJØRE DIT JEG SKAL   | 1 |
| Komme seg ut  | 1 |
| Komme seg ut i fint vær   | 1 |
| Komme seg ut i naturen  | 1 |
| KOMME TIL FAMILIEN  | 1 |
| komme ut i skogen   | 1 |
| Koselig   | 1 |
| liker å trene   | 1 |
| lite belastningsskading   | 1 |
| lurt å være ute   | 1 |
| Nærhet til naturen  | 1 |
| PRAKTISK  | 2 |
| på tur  | 1 |
| SAMVÆR MED BAR  | 1 |
| Se seg om   | 1 |
| slipper å vente på bussen   | 1 |



|   |   |
|---|---|
| sosialt med familien                      | 1 |
| spare penger                              | 1 |
| syklene fra Oslo Kommune er tilgjengelige | 1 |
| tilgjengelighet                           | 1 |
| Tilgjengelighet på bysykler.              | 1 |
| tunell prosjektet er grunnen              | 1 |
| UNNGÅ Å BRUKE BILEN                       | 1 |
| unngå å løpe                              | 1 |
| ute i luft                                | 1 |

## Oslo nord

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig: | N |
|---|---|
| behagelig                                     | 1 |
| Da kan hun være ute                           | 1 |
| effektivt                                     | 2 |
| enkelt  | 1 |
| fine opplevelse ved å sykle                   | 1 |
| fint å være ute                               | 1 |
| for å være ute                                | 1 |
| fort og fleksibelt                            | 1 |
| Fremkommelighet                               | 1 |
| FRILUFTSOPPLEVELSEN                           | 1 |
| frisk luft                                    | 2 |
| Frisk luft, være ute...                       | 1 |
| Få luft'                                      | 1 |
| Gratis  | 1 |
| har ikke bil                                  | 1 |
| Har ikke bil                                  | 1 |
| Har ikke bil. Får sett litt og sånt.          | 1 |
| har ikke ibl                                  | 1 |
| Hyggelig                                      | 1 |
| HYGGELIG MÅTE Å KOMME SEG UT I NATUREN PÅ     | 1 |
| kan drikke alkohol                            | 1 |
| Kan ikke kjøre bil                            | 1 |
| Komme seg ut i naturen                        | 1 |
| Komme seg ut.                                 | 1 |
| Kommer lengre avgårde                         | 1 |
| Liker ikke å kjøre bil                        | 1 |
| liker å sykle, men oslo er en dårlig sykkelby | 1 |
| Mangel på parkeringsplass                     | 1 |

|  |   |
|--|---|
| miljøvennlig og smidig - lett å komme frem og parkere. | 1 |
| natur  | 1 |
| naturen  | 1 |
| opplevelser  | 1 |
| pga har ikke lappen                                    | 1 |
| praktisk   | 1 |
| PRAKTISK   | 1 |
| Privilegium å ikke ha bil. Blitt lovet sykkelstier..   | 1 |
| På ferie i Danmark                                     | 1 |
| rimelig  | 1 |
| som transportmiddel                                    | 1 |
| sønnen lærer å sykle                                   | 1 |
| tidsbesparende   | 1 |
| tidsfordriv  | 1 |
| til å bære varer                                       | 1 |
| Trangt på kollektivtilbudet                            | 1 |
| Transport  | 1 |
| TUR ISKOG  | 1 |
| uavhengig av kollektivtrafikk                          | 1 |
| UNNGÅ PARKERINGSTRØBBEL                                | 1 |
| Variasjon fra å gå.                                    | 1 |
| økonomi  | 2 |

## Oslo øst

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig:       | N |
|---|---|
| ingen bil   | 1 |
| økonomi   | 1 |
| avkobling   | 1 |
| Barna   | 1 |
| behagelig   | 1 |
| BEHAGELIG   | 1 |
| Beliggenheten til reisemål.                         | 1 |
| Det er bygget sykkefelt                             | 1 |
| Effektivt6  | 1 |
| en kommer seg ut litt                               | 1 |
| er med på sykkelritt                                | 1 |
| fint fremkomstmiddel                                | 1 |
| fleksibelt, praktisk og behagelig måte å forflytte. | 1 |
| Fleksibilitet                                       | 1 |
| for å skremme niesen min                            | 1 |

|  |   |
|--|---|
| forfriskende, veldig bra bysykkeltilbud  | 1 |
| Frihetsfølelse   | 1 |
| frisk luft   | 3 |
| Frisk luft   | 1 |
| fylla  | 1 |
| få tid ungen   | 1 |
| gratis   | 1 |
| Grei distanse til jobb   | 1 |
| grunnet barnet sitt  | 1 |
| Går fortere  | 1 |
| Går fortere enn å gå. Får frisk luft og er bedre der det er kronglete kollektivt | 1 |
| har ikke bil   | 1 |
| har ikke bil, gir en god følelse   | 1 |
| Har ikke førerkort   | 1 |
| Har ikke sertifikat  | 1 |
| ikke tilgjengelig skateboard   | 1 |
| Jeg liker det!   | 1 |
| kan ikke løpe  | 1 |
| Kan ta meg seg ting, komme seg frem effektivt.                                   | 1 |
| Leigde sykkel på påskeferie i Paris  | 1 |
| lett å bruke bysykkel. uabhengig av kollektivtrafikk                             | 1 |
| Liker å sykle  | 1 |
| Mer komfortabelt enn å ta trikken  | 1 |
| MÅ LÆRE BARNET Å SYKLE   | 1 |
| NATUREN  | 1 |
| Naturopplevelse/ferie  | 1 |
| Naturopplevelser   | 1 |
| nyte været   | 1 |
| oppvokst med å bruke sykkel  | 1 |
| Praktisk   | 1 |
| se mye natur. sosialt hvis med venner.   | 1 |
| Se på naturen  | 1 |
| sosialt  | 2 |
| Sosialt  | 1 |
| ut i frisk luft  | 1 |
| Være ute.  | 1 |
| Økonomiske årsaker   | 1 |
| Å komme seg ut   | 1 |

## Oslo sør

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig:                        | N |
|--|---|
| ALT!!!!  | 1 |
| Alternativ til å gå.   | 1 |
| barna sykler   | 1 |
| bedre for knærne   | 1 |
| Behagelig måte å komme frem på.                                      | 1 |
| beligghet  | 1 |
| er så dyrt med bil   | 1 |
| Fin opplevelse   | 1 |
| For turens skyld   | 1 |
| frisk luft   | 1 |
| følge for det  | 1 |
| handling   | 1 |
| har ikke bil   | 1 |
| Har ikke bil   | 1 |
| Har ikke bil.  | 1 |
| HAR IKKE LAPPEN  | 1 |
| Har litt problemer med bena, og da er det mindre belastende å sykle. | 1 |
| ikke tilgang på bil  | 1 |
| Ikke tilgang på bil  | 1 |
| jobbrelatert   | 1 |
| KOMMER SEG UT  | 1 |
| koselig  | 1 |
| LOGISTIKK  | 1 |
| oppleve natur  | 1 |
| praktisk   | 1 |
| praktisk, får bært med meg mer                                       | 1 |
| slipper å ta bilen, litt for langt å gå, sosialt                     | 1 |
| sånn at barna skal lære det  | 1 |
| trimme bikkja  | 1 |
| ungene har lyst  | 1 |
| ungene liker æ sykle   | 1 |
| Ut i fint vær  | 1 |
| vane fra ung alder   | 1 |
| økonomisk  | 1 |

## Oppegård

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig:                     | N |
|---|---|
| annet enn bil   | 1 |
| BARE FOR Å SYKLE  | 1 |
| bedre enn buss  | 2 |
| behagelig   | 1 |
| dårlig kollektivtilbud  | 2 |
| famile turer  | 1 |
| familieaktivitet  | 1 |
| fior å få variasjon   | 1 |
| For turens del  | 1 |
| for å komme ut  | 1 |
| For å oppleve   | 1 |
| fordi det er sol  | 1 |
| fri luft  | 1 |
| frisk luft  | 3 |
| Frisk luft  | 1 |
| FÅ MED UNGENE   | 1 |
| har ikke bil  | 1 |
| har ikke bil eller moped  | 1 |
| hr ikke bil   | 1 |
| Hund  | 1 |
| ikke tilgang til bil  | 1 |
| jeg er veldig glad i å sukle                                      | 1 |
| Jobbsammenheng - Jobber som lærer og sykler av og til med elevene | 1 |
| knær  | 1 |
| komme ut  | 1 |
| kona anbefaler  | 1 |
| Kort vei, har bare en bil   | 1 |
| LÆRER BARNA Å SYKLE   | 1 |
| mannen tar bil  | 1 |
| MÅ I FORBINDELSE MED JOBB   | 1 |
| naturopplevelse   | 1 |
| praktisk  | 1 |
| På tur  | 1 |
| på tur med ungene   | 1 |
| Slippe å bruke bilen  | 1 |
| slipper å gå  | 1 |
| SOM REISEMÅTE   | 1 |
| sykler med barna  | 1 |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| sykler med familien      | 1 |
| transport                | 2 |
| tur med barna            | 1 |
| ut i fri luft            | 1 |
| Ut med barn for å sykle. | 1 |
| variasjon                | 2 |
| Variasjon                | 1 |
| være sammen med barna    | 1 |

## Bærum

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig:        | N |
|--|---|
| bare fordi det var fint vær                          | 1 |
| Bare komme seg frem                                  | 1 |
| behagelig  | 1 |
| BILLIG I DRIFT                                       | 1 |
| brukte sykkel for å hente bil                        | 1 |
| dagpenger på nav                                     | 1 |
| det er bra   | 1 |
| Er med mannen noen ganger                            | 1 |
| fin sykkelvei  | 1 |
| forbedring av resultater                             | 1 |
| fordi døtrene syklet                                 | 1 |
| fra a til b uten å bruke bil                         | 1 |
| fremkomstmiddel                                      | 1 |
| Frihetsfølelse                                       | 1 |
| frisk luft   | 4 |
| Frisk luft   | 2 |
| FRISK LUFT   | 1 |
| frisk luft & liker å sykle                           | 1 |
| GODT Å KOMME SEG UT                                  | 1 |
| GØY FOR UNGENE                                       | 1 |
| ha selskap med ungene                                | 1 |
| Har ikke bil   | 1 |
| har ikke bil, kort vei til jobb                      | 1 |
| har ikke lappen                                      | 1 |
| Har ikke lappen                                      | 1 |
| Hvsi trnger bilen i jobben                           | 1 |
| I jobb sammenheng når de arrangerer turer med jobben | 1 |
| ikke være avhengig av buss                           | 1 |
| komme meg fra ett sted til ett annet                 | 1 |

|   |   |
|---|---|
| komme raskt frem  | 1 |
| koselig   | 1 |
| lufte bikkja  | 1 |
| lufte hund  | 1 |
| med barna   | 1 |
| natur   | 1 |
| Naturopplevelse   | 2 |
| Opplevelser   | 1 |
| PÅ GRUNN AV HUND OG DENS BÅNDTVANG                                  | 1 |
| samhold   | 1 |
| SLIPPER Å TA BUSSEN   | 1 |
| sosialt   | 2 |
| Syns det er dumt å bruke bil på så kort strekning som til butikken. | 1 |
| Tilbringe tid med barna   | 1 |
| transport   | 1 |
| TRENE HUNDENE   | 1 |
| trene hunder  | 1 |
| TRENE HUNDER  | 1 |
| Turopplevelser og har ikke bil                                      | 1 |
| UTE I FRISK LUFT  | 1 |
| veldig deilig å sykle   | 1 |
| være ute  | 1 |
| økonomisk   | 1 |

## Asker

| Viktigste årsaker til å sykle. Annet, nemlig: | N |
|---|---|
| behagelig                                     | 2 |
| besøke vener                                  | 1 |
| bevegelse                                     | 1 |
| bil ikke tilgjengelig                         | 1 |
| bruke sykkel i stedet for å bruke alkohol     | 1 |
| deilig  | 2 |
| deilig, er ute                                | 1 |
| dårlige knær, bedre å sykle enn å gå          | 1 |
| Elendig veisystem                             | 1 |
| Eneste mulighet til å nå målet                | 1 |
| Fleksible, frihet.                            | 1 |
| For turens skyld!                             | 1 |
| For å komme seg ut                            | 1 |
| for å lufte hunden, hvis jeg ikke har bil     | 1 |

|  |   |
|--|---|
| Fordi det ikke går kollektivtransport.         | 1 |
| Fremkommstmiddel                               | 1 |
| fremkomstmiddel                                | 1 |
| frihetsfølelse                                 | 1 |
| friluft  | 1 |
| frisk luft                                     | 3 |
| Frisk luft                                     | 1 |
| gammel vane                                    | 1 |
| gjøre seg kjent                                | 1 |
| grei strekning istedenfor bil                  | 1 |
| går raskere enn når man går                    | 1 |
| Har barn som sykler vil ha pappa med           | 1 |
| har ikke bil                                   | 2 |
| Har ikke bil                                   | 1 |
| Har ikke bil.                                  | 1 |
| har ikke bil/lappen                            | 1 |
| Har ikke egen bil.                             | 1 |
| har ikke førekort                              | 1 |
| har ikke førerkort                             | 1 |
| har ikke sertifikat                            | 1 |
| helse  | 1 |
| ikke bil                                       | 1 |
| ikke tilgang til bil                           | 1 |
| kombinere trening med transport                | 1 |
| komme ut i skogen                              | 1 |
| Kommer lengre, liker følelse, fint på ferietur | 1 |
| KONKURRANSE                                    | 1 |
| Kort avstand                                   | 1 |
| koselig  | 1 |
| Like der rett og slett.                        | 1 |
| Lyst til å komme seg ut av og til              | 1 |
| Mangel på bil                                  | 1 |
| mangler bil                                    | 1 |
| natur  | 1 |
| Natur og frisk luft                            | 1 |
| når jeg ikke kan bruke bil                     | 1 |
| Opplevelse                                     | 1 |
| opplevelsen                                    | 1 |
| opplevelsen, kjenne luften                     | 1 |
| praktisk                                       | 1 |
| PÅ TUR MED BARNA                               | 1 |



|                        |   |
|------------------------|---|
| Rallarveien            | 1 |
| rekreasjon             | 1 |
| Slipper å ta bil       | 1 |
| sosialt                | 2 |
| spare bensin           | 1 |
| sykkeltur i Marka      | 1 |
| transport              | 1 |
| Trening til sykkelritt | 1 |
| Tur og velbehag        | 1 |
| turopplevelse          | 1 |
| UNGENE                 | 1 |
| være ute               | 1 |
| økonomi                | 1 |

## G ÅPNE SVAR PÅ SPM 215 OM BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKLING

### Oslo vest

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging  | N |
|---|---|
| At det blir lettere å komme seg over veien blandt annet   | 1 |
| Bedre skilting  | 1 |
| bedre vedlikehold av veier(tette hull). Står alltid biler i ro på sykkelfelt. Gående må holde seg unna sykkelvei. | 1 |
| BREIERE VEI   | 1 |
| Breiere vei   | 1 |
| Dårlig asfalt i tillegg   | 1 |
| egne sykkelstier, slippe å krysse bilvegen, utkjøringer fra private eiendommer - må holde lav hastighet           | 1 |
| Fjerne gateparkering  | 1 |
| Fjerne sideparkering  | 1 |
| Hele Oslo burde hatt sykkelfelt.  | 1 |
| Se siste  | 1 |
| sykkelsti   | 1 |
| Ta bort gateparkering   | 1 |
| tette hull  | 1 |
| tette hull.   | 1 |
| trenger fortau eller sykkelfelt   | 1 |

### Oslo nord

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging  | N |
|---|---|
| altfor få sykkelveg fram til togstasjon der han bor   | 1 |
| bedre markering av sykkelsti  | 1 |
| Bedre veier   | 1 |
| bredere fortau  | 1 |
| Fikse veiene  | 1 |
| helt greit å sykle selv omd et ikke er tilrettelagt   | 1 |
| ingen renner på sykkelfeltene   | 1 |
| kjører i boligfelt, unngå trafikken   | 1 |
| klarere sykkelfelt  | 1 |
| langs trikkeskin, vil ha bedre plass  | 1 |
| Lysregulering   | 2 |
| MARKERE Plass FORAN KRYSS   | 1 |
| parkering langs veien som gjør at åpning av bildøren kan hindre syklistene. Billistene følger for dårlig med på syklistene. Dårlig vei med mye kummlokk og huller i veien | 1 |
| Samme   | 1 |

|  |   |
|--|---|
| separert fra biltrafikk                                  | 1 |
| skilt fra fotgjengere også skilt av fra fotgjengere også | 1 |
| Stenge gater   | 1 |
| Trikkeskinner  | 1 |

## Oslo øst

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging  | N |
|---|---|
| "Røde" felt fungerer veldig bra! Bredden på de feltene er bra nok.  | 1 |
| DELE OPP FORTAU OG SYKKELSTI  | 1 |
| Forgjengerfelt  | 1 |
| God avstand til bilene, bedre markering av sykkelvei.   | 1 |
| Ikke bredt nok  | 1 |
| Kopiere Danmark   | 2 |
| Lage breiere felt   | 1 |
| lengere sykkel felt og skille bilene med sykkel.  | 1 |
| mer oppmerket sykkelveg   | 1 |
| Må lages bredere sykkel felt, eller "rødt felt"   | 1 |
| oppmerket sykkelveg   | 1 |
| Oslo sentrum må få sykke infrastruktur  | 1 |
| Se svar på vei til ærend.   | 1 |
| Sykkel infrastruktur i oslo   | 1 |
| sykkel infrastruktur som er bedre enn sykkel felt. Han mener at sykkel felt ikke er sykkel infrastruktur  | 4 |
| Tregner bredere felt  | 1 |
| Trenger bredere sykkel felt merket med rødt   | 1 |
| trenger sykkel felt, rare overganger for syklist  | 2 |
| Vil at ansatte i statens vegvesen skal sette seg på en sykkel å sykle distansen selv for å skjønne hvor dårlig den er. For høye fortauskanter uten ramper opp på fortauet hvis trikken kommer og presser syklisten opp. For dårlig reparasjon av huller i asfalten som skapes av trikken. Flere sykkeltrafikklys. Gjerne annen farge på asfalten på sykkelveien. Nyoppmaling av sykkelmerke | 1 |

## Oslo sør

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging | N |
|--|---|
| utvide veien                           | 1 |
| utvidelse av veien                     | 1 |

## Oppegård

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging  | N |
|---|---|
| bedre skilt   | 2 |
| bredere veiskulder  | 1 |
| Det var i skogen, så ikke så mye å gjøre der. På de andre strekningene kan det være behov for forbedring på hull i veibanen og høye kanter i forbindelse med gangfelt ol. | 1 |
| holdes godt unna biler  | 1 |
| holdes skikkelig unna biler   | 1 |
| lavere fortauskant  | 1 |
| tydeligere skilt  | 1 |

## Bærum

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging | N |
|--|---|
| bygge broer over veiene                | 1 |
| INGENTING                              | 1 |
| mindre veiarbeid                       | 2 |
| noe broer over veien                   | 1 |
| større sykkelfelt                      | 2 |
| sykkeltunneler / nye sykkelstier       | 1 |

## Asker

| Andre tiltak for bedre tilrettelegging | N |
|--|---|
| bedre veier                            | 2 |
| Bredere vei                            | 2 |
| lage bredere veier og fortau           | 1 |
| legge asfalt der, fjerne store steiner | 1 |
| Legges asfalt                          | 1 |
| Trenger belysning                      | 1 |

## H ÅPNE SVAR PÅ SPM 301b OM TYPE ULYKKE

|  |
|--|
| Annen ulykke, nemlig:  |
| Ble veltet over ende med bil   |
| Bremselås, trynte.   |
| bråbrem for å unngå kollisjon med bil  |
| DET VAR I SKOGEN   |
| falt midt i veien (glatt bakke)  |
| Fikk foten inn i forhjulet   |
| For dårlig vei, mista kontroll   |
| gikk på tryne , låste hjulet i brostein.   |
| hjulet fast i trikkeskinnen  |
| Hull i veien og har blitt påkjørt av en postbil som hadde parkert i sykkelfeltet.  |
| hund løp i henne   |
| i trikke sporet  |
| kanten på fortauet var for høyt. datt av   |
| Kantklipper fra vegvesenet, syklet bak, kantklipperen begynte og rygge, klarte ikke komme seg av sykkel, hevet seg ned ned i grøft, ble kjørt over.  |
| Kjørte inni en fortauskant i mørket  |
| Kollisjon med bom, sol i øynene.   |
| Kollisjon med gjerde   |
| kollisjon med stillestående objekt   |
| kollisjon med trafikkskilt   |
| Kom ned i trikkesporet med sykkelhjulet  |
| kræsja med fortauskant   |
| LYSENE I LYSKRYSSET FUNKET IKKE, SÅ LANDET JEG PÅ PANSERET TIL BILEN   |
| Nedkjøring ned bratt bakke   |
| nesten kollisjon med fotgjenger  |
| offroad stisykling, velt   |
| Påkjørsel bakfra   |
| rundkjøring, kolliderte med en taxi  |
| skled på trikkeskinner   |
| Sklidd på is   |
| skogstur   |
| sti i skogen   |
| To ulykker i en. En bil krysset sykkelveien uten å sjekke blindsonen så syklisten måtte bremse opp kraftig. Samtidig åpner en parkert bil døren uten å sjekke og syklisten treffer døren i mellomlav hastigheten, syklist skader skulder og kneet, samt mobil knuste. Falt ut i veibanen, som var livsfarlig, men var heldigvis ingen biler som kom. Strekning ned fra st.haugshagen mot byn |
| trakkasert av en bil som presset ut da han syklet i vei  |
| trynt ett par ganger i skogen, driver med downhill   |
| unnakjøring fra en annen syklist. ramlet net   |
| velt   |
| veltet i utforkjøring  |
| trikkesskinne  |







Teknologi for et bedre samfunn  
[www.sintef.no](http://www.sintef.no)