



Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



## Sykkelparkering i Oslo

En befolkningsundersøkelse om hvordan manglende parkering og frykt for tyveri påvirker sykkelbruken

Kjell Vegard Weyde, Tineke de Jong, Aslak Fyhri

2063/2024



Tittel:	Sykkelparkering i Oslo: En befolkningsundersøkelse om hvordan manglende parkering og frykt for tyveri påvirker sykkelbruken
Tittel engelsk:	Bicycle parking in Oslo: A population survey on how a lack of parking and fear of theft affect bicycle use
Forfatter:	Kjell Vegard Weyde, Tineke de Jong, Aslak Fyhri
Dato:	12.2024
TØI-rapport:	2063/2024
Antall sider:	35
ISSN elektronisk:	2535-5104
ISBN elektronisk:	978-82-480-1698-4
Oppdragsgivers p.nr.:	75000104 - Kunnskapsgrunnlag og strategi for sykkelparkering
Finansieringskilder:	Oslo kommune, Bymiljøetaten
TØIs p.nr.:	5445 – Sykkelparkering
Prosjektleder:	Kjell Vegard Weyde
Kvalitetsansvarlig:	Siri Hegna Berge
Ferdigstilling:	Trude Kvalsvik
Fagfelt:	Atferd og transport
Emneord:	Sykkelparkering, sykkeltyveri, sykling

## Kort sammendrag

Oslo kommune har som mål å øke sykkelbruken blant annet ved å tilby trygg og god sykkelparkering. Til tross for ulike tiltak, som utplassering av sykkelstativer og økonomisk støtte til etablering av parkeringsanlegg, er sykkeltyveri fortsatt et utbredt problem; nesten to av tre har erfaring med dette. Frykt for tyveri oppleves av mange som et hinder for å sykle i Oslo. De som bruker sykkelen mest, er også de som i størst grad har erfaring med sykkeltyveri.

Beboere i eneboliger uttrykker større tilfredshet med sykkelparkeringen hjemme sammenlignet med de som bor i blokkleiligheter. Sykkelparkeringen oppleves som bedre hjemme og på jobb enn på holdeplasser/stasjoner og offentlige områder. Særlig værbeskyttelse og sikkerhet oppleves som for dårlig på holdeplasser og offentlig områder. Svært få benytter sykkel i kombinasjon med kollektivtransport.

Undersøkelsen viser at forbedret sykkelparkering, spesielt med økt fokus på tyverisikring og beskyttelse mot vær og vind, kan stimulere flere til å velge sykkel til jobb, kollektivholdeplasser og lokale butikker og kafeer.

## Summary

Oslo Municipality aims to increase cycling, among other things, by providing safe and good bicycle parking. Despite various measures, such as the placement of bike racks and financial support for the establishment of parking facilities, bicycle theft remains a widespread problem; nearly two out of three people have experience with this. Fear of theft is perceived by many as a barrier to cycling in Oslo. Those who cycle the most are also the ones who have the most experience with bicycle theft.

Residents in single-family homes express greater satisfaction with bicycle parking at home compared to those living in apartment blocks. Bicycle parking is perceived to be better at home and at work than at stops/stations and public areas. In particular, weather protection and security are seen as inadequate at stops and public areas. Very few use bicycles in combination with public transport.

The survey shows that improved bicycle parking, especially with increased focus on theft prevention and protection against the elements, can encourage more people to choose cycling for commuting to work, public transport stops, and local shops and cafés.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndsamtynge fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [Åndsverklovens](#) bestemmelser.



# Forord

Denne rapporten undersøker hvordan sykkelparkering i Oslo påvirker innbyggernes sykkelbruk, med fokus på fire hovedområder: hvor og hvordan folk parkerer sykkelen, vurdering av sykkelparkering på ulike steder, sammenhengen mellom sykkelparkering og sykkelbruk, og effekten av sykkeltyveri. Resultatene bygger på en befolkningsrepresentativ spørreundersøkelse av innbyggere i Oslo kommune som ble gjennomført i slutten av april 2024.

Bakgrunnen for undersøkelsen er at Oslo kommune har som mål å gjøre gange, sykkel og kollektivtransport til de foretrukne transportmidlene i byen, og at gode og trygge muligheter for sykkelparkering anses som et viktig ledd for å oppnå dette. Bymiljøetaten igangsatte i 2023 et prosjekt for å undersøke årsaker til hvorfor sykkelparkering i Oslo ikke oppleves som tilfredsstillende, og for å identifisere løsninger som kan forbedre kvaliteten på sykkelparkeringstilbudet. Spørreundersøkelsen som presenteres i denne rapporten, er et ledd i dette prosjektet.

Kjell Vegard har vært prosjektleder og utarbeidet undersøkelse og analyser, i samarbeid med Tineke de Jong og Aslak Fyhri ved TØI.

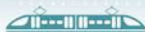
Norconsult, ved Kristin Brunborg Økland, Mari Andrine Hjorteset og Synne Dækko Næss, og Bymiljøetaten i Oslo kommune, ved Kim Andre Åtland, har kommet med verdifulle innspill underveis i prosessen. Oppdragsgiver har vært Bymiljøetaten i Oslo. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Kim Andre Åtland.

Kvalitetssikringen er gjennomført av Siri Hegna Berge ved TØI.

Oslo, desember 2024  
Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud  
Administrerende direktør

Trine Dale  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

### Summary

<b>1</b>	<b>Innledning.....</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn .....	1
1.2	Rapportstruktur .....	1
<b>2</b>	<b>Metode.....</b>	<b>2</b>
2.1	Metodevalg/undersøkellesdesign .....	2
2.2	Respondentene .....	2
2.3	Sykelbruk og kjønn .....	3
<b>3</b>	<b>Hvor parkerer folk sykkelen? .....</b>	<b>5</b>
3.1	Hvor ofte sykler du til ...? .....	6
<b>4</b>	<b>Vurdering av sykkelparkering på ulike lokasjoner .....</b>	<b>9</b>
4.1	Vurdering av sykkelparkering avhengig av bosted .....	10
4.2	Vurdering og bruk av sykkelparkering avhengig av sykkeltype .....	11
<b>5</b>	<b>Hvordan påvirker sykkelparkering sykling? .....</b>	<b>13</b>
5.1	I hvilken grad påvirker sykkelparkering sykling i Oslo?.....	14
<b>6</b>	<b>Sykkeltyveri .....</b>	<b>16</b>
6.1	Forekomst av sykkeltyveri.....	16
6.2	Sykkeltyveri og påvirkning på sykling.....	18
<b>7</b>	<b>Oppsummering .....</b>	<b>20</b>
7.1	Hvor folk parkerer sykkelen .....	20
7.2	Vurdering av sykkelparkering på ulike steder .....	20
7.3	Effekten av dårlig parkering eller tyverifrykt på sykkelbruken .....	20
	<b>Referanser .....</b>	<b>22</b>
	<b>Vedlegg: Demografi og oversikt over svarfordeling på spørsmålene i spørreskjemaet .....</b>	<b>23</b>

# Sykkelparkering i Oslo

## En befolkningsundersøkelse om hvordan manglende parkering og frykt for tyveri påvirker sykkelbruken

TØI rapport 2063/2024 • Forfattere: Kjell Vegard Weyde, Tineke de Jong og Aslak Fyhri • Oslo 2024 • 35 sider

### Forskningsfunn/hovedresultater:

- Flere uttrykker at bedre sykkelparkering kan få dem til å sykle oftere til jobb, kollektivholdeplasser, sentrum og lokale butikker.
- Få bruker sykkel i kombinasjon med kollektivtransport, men 35 % sier de ville gjort det oftere med bedre parkeringsmuligheter ved holdeplasser.
- Bedre sykkelparkering på jobb/utdanningssteder er forbundet med økt sykling til disse stedene, men effektene er små.
- Svært mange har erfaring med sykkeltyveri (6 av 10). Økt frykt for tyveri ses på som et hinder for sykling.
- Folk som bor i eneboliger er mer fornøyd med sykkelparkeringen hjemme enn de som bor i flermannsbolig/rekkehus, som igjen er mer fornøyd enn de som bor i blokkleilighet, som er den typen bolig flertallet i Oslo bor i.
- Sykkelparkering hjemme og på jobb vurderes bedre enn ved kollektivknutepunkter og offentlige steder, spesielt med hensyn til beskyttelse mot vær og vind hvor trygt sykkelstår.

Oslo kommune har som mål å øke sykkelbruken blant annet ved å tilby trygg og god sykkelparkering. I den forbindelse ble det utarbeidet en spørreundersøkelse med fokus på fire hovedområder:

1. Steder folk i Oslo parkerer sykkelstør.
2. Vurderingene til innbyggerne i Oslo av forskjellige aspekter ved sykkelparkering på ulike typer steder, inkludert hjemme, på jobb/utdanningssteder, kollektivknutepunkter og offentlige områder.
3. Sykkelparkering og påvirkning på sykkelbruk.
4. Erfaring med sykkeltyveri, og hvordan dette påvirker sykkelvaner.

I undersøkelsen sier 59 % av respondentene at de sykler. Av disse sykler 85 % ukentlig. Flertallet (69 %) låser sykkelstør hjemme, og av de som ikke gjør det, parkerer de fleste (69 %) i kjellerbod eller garasje. Mer enn 2 av 3 av de som sykler, sykler ukentlig til jobb eller skole, og nesten halvparten parkerer sykkelstør på offentlig område. Derimot benytter svært få sykkel i kombinasjon med kollektivtransport, og sykkelhotell brukes av svært få. Det er usikkert i hvilken grad eller på hvilken måte den lave parkeringsandelen på holdeplass og stasjoner er relatert til parkeringsforhold.



Beboere i eneboliger uttrykker større tilfredshet med sykkelparkeringen hjemme sammenlignet med de som bor i flermannsbolig/rekkehus, som igjen er mer tilfredse enn beboere i blokkleiligheter. Sykkelparkeringen vurderes som bedre hjemme og på jobb enn på holdeplasser/ stasjoner og offentlige områder. Særlig værbeskyttelse og sikkerhet vurderes som for dårlig på holdeplasser og offentlig områder. Det later ikke til å være noen sammenheng mellom type sykkel (vanlig, med brede dekk, eller lastesykkel/longtail) og hvordan parkeringen vurderes.

Til tross for ulike tiltak fra kommunen, som utplassering av sykkelstativer og økonomisk støtte til etablering av parkeringsanlegg, er sykkeltyveri fortsatt et utbredt problem; nesten to av tre har erfaring med dette. Vi ser at frykt for tyveri av mange oppleves som et hinder for å sykle i Oslo. Dette gjelder menn og kvinner i like stor grad. Økt grad av frykt er forbundet med å sjeldnere parkere sykkelen på offentlige plasser i Oslo, og generelt også noe mindre sykling i sommerhalvåret. Men disse effektene er små. De som har erfaring med sykkeltyveri, sykler i gjennomsnitt mer, både generelt i sommerhalvåret og til jobb/skole og offentlige områder, enn de som ikke har erfaring med tyveri.

Undersøkelsen viser at forbedret sykkelparkering, spesielt med økt fokus på tyverisikring og beskyttelse mot vær og vind, trolig kan stimulere flere til å velge sykkel til jobb, kollektivholdeplasser og lokale butikker og kafeer.

## Bicycle parking in Oslo

### A population survey on how a lack of parking and fear of theft affect bicycle use

TØI Report 2063/2024 • Authors: Kjell Vegard Weyde, Tineke de Jong og Aslak Fyhri • Oslo 2024 • 35 pages

- Several respondents express that better bicycle parking could encourage them to bike more often to work, public transport stops, the city centre, and local shops.
- Few use bicycles in combination with public transport, but 35% say they would do so more often with better parking options at stops.
- Improved bicycle parking at work/educational institutions is associated with increased cycling to these locations, although the effects are small.
- A large number of people have experienced bicycle theft (6 out of 10). Increased fear of theft is seen as a barrier to cycling.
- People living in single-family homes are more satisfied with their bicycle parking conditions at home than those living in multi-family houses/townhouses, who are in turn more satisfied than those living in apartment blocks, which is the type of housing the majority of Oslo's residents live in.
- Bicycle parking at home and work is generally rated better than at public transport hubs and public places, especially regarding protection from weather and where the bike is securely stored.

Oslo Municipality aims to increase cycling by, among other things, providing safe and good bicycle parking. In this regard, a survey was developed focusing on four main areas:

1. Places where people in Oslo park their bicycles.
2. Residents' assessments of various aspects of bicycle parking at different types of locations, including at home, at workplaces/educational institutions, public transportation hubs, and public areas.
3. Bicycle parking and its impact on cycling habits.
4. Experience with bicycle theft and how it affects cycling behavior.

In the survey, 59% of respondents say that they cycle. Of these, 85% cycle weekly. The majority (69%) lock their bikes at home, and among those who do not, most (69%) park in a basement storage area or garage. More than 2 out of 3 cyclists ride weekly to work or school, and nearly half park their bikes in public areas. However, very few use bikes in combination with public



transport, and very few use bike hotels. It is uncertain to what extent or in what way the low parking rates at stops and stations are related to parking conditions.

Residents in single-family homes express greater satisfaction with bike parking at home compared to those living in apartment blocks. Bike parking is perceived to be better at home and at work than at stops/stations and public areas. In particular, weather protection and security are seen as inadequate at stops and public areas.

Despite various measures from the municipality, such as the placement of bike racks and financial support for the establishment of parking facilities, bicycle theft remains a widespread problem; nearly two out of three have experienced this. We see that fear of theft is perceived by many as a barrier to cycling in Oslo, affecting both men and women equally. An increased level of fear is associated with less frequent bike parking in public spaces in Oslo, and generally also somewhat less cycling during the summer months.

The survey shows that improved bike parking, especially with an increased focus on theft prevention and protection against the elements, could encourage more people to choose cycling for commuting to work, public transport stops, and local shops and cafés.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Oslo kommune har som mål å gjøre gange, sykkel og kollektivtransport til de foretrukne transportmidlene i byen. Et sentralt element i å øke sykkelandelen er å sikre gode og trygge muligheter for sykkelparkering. For å oppnå dette har Oslo kommune, gjennom Bymiljøetaten, igangsatt flere tiltak, inkludert utplassering av utendørs sykkelstativer og utvikling av nettbaserte veiledere for utforming av sykkelparkering. Tidligere har det også vært ulike tilskuddsordninger som støttet etablering av sykkel-parkering i borettslag, sameier og på arbeidsplasser. Målet er å gjøre det trygt og enkelt å parkere sykkelen i Oslo for alle typer reiser, og dermed fremme økt bruk av sykkel som transportmiddel. Til tross for disse tiltakene, oppfattes sykkeltyveri fortsatt som et utbredt problem i Oslo. Bymiljøetatens årlige holdningsundersøkelse (Oslo kommune 2024) viser at innbyggernes tilfredshet med sykkelparkering har holdt seg stabilt lav, selv om flere anser Oslo som en stadig bedre sykkelby.

For å forstå hvorfor tilbudet om sykkelparkering ikke oppleves som tilfredsstillende, har Oslo kommune, gjennom Bymiljøetaten, igangsatt et prosjekt for å undersøke årsakene til dette og identifisere løsninger som kan forbedre kvaliteten på sykkelparkeringstilbudet. For at sykkelparkeringer skal bli brukt, må de møte brukernes behov og forventninger. I tillegg er det viktig å forstå hvilken rolle parkeringsmuligheter og risikoen for sykkeltyveri spiller for sykling i Oslo.

Denne rapporten er en del av et større prosjekt om sykkelparkering i Oslo. Den supplerer en litteraturstudie (Hjortaset et al., 2024) og presenterer resultatene fra en spørreundersøkelse om sykkelparkering blant Oslos befolkning. I denne studien har vi fokusert på å avdekke sammenhengen mellom tilfredshet med sykkelparkering og ulike reisemål, samt hvordan tilgjengelighet og kvalitet på sykkelparkering påvirker sykkelbruken. Videre har vi undersøkt erfaringer med sykkeltyveri og hvordan disse påvirker folks vilje til å sykle.

I dette dokumentet har vi konsentrert oss om fire hovedtemaer:

1. Steder folk i Oslo parkerer sykkelen.
2. Vurderingene til innbyggerne i Oslo av forskjellige aspekter ved sykkelparkering på ulike typer steder, inkludert hjemme, på jobb/utdanningssteder, kollektivknutepunkter og offentlige områder.
3. Sykkelparkering og påvirkning på sykkelbruk.
4. Erfaring med sykkeltyveri, og hvordan dette påvirker sykkelvaner.

Resultatene gir innsikt i hvilke områder som kan forbedres, og vil danne grunnlag for videre utvikling av sykkelparkeringstilbudet i Oslo.

## 1.2 Rapportstruktur

I denne rapporten beskriver vi først metodene som er brukt for datainnsamling (kapittel 2). Deretter følger informasjon om hvor og hvordan folk parkerer sykkelen sin i kapittel 3. Kapittel 4 handler om vurdering av sykkelparkeringsfasilitetene på de forskjellige stedene; hjemme, jobb, det offentlige rom og på kollektivholdeplass/stasjon. I kapittel 5 ser vi på hvordan vurdering av sykkelparkering har sammenheng med sykling. Kapittel 6 handler om hvordan erfaring med, og frykt for, sykkeltyveri påvirker sykling i Oslo. Til sist kommer vi med en samlet oppsummering i kapittel 7.

## 2 Metode

### 2.1 Metodevalg/undersøkellesdesign

Som en del av evalueringen av parkeringstilbudet for syklister i Oslo, har Norconsult og TØI utarbeidet en litteraturstudie (Hjorteset et al., 2024). Resultatene herfra har bidratt til å forme spørreundersøkelsen i denne rapporten. Vi utviklet et spørreskjema bestående av spørsmål om sykling, med fokus på sykkelparkering og sykkeltyveri i Oslo. I flere av spørsmålene om sykling har vi bedt respondentene tenke på den siste sykkelturen de hadde. Dette ble gjort for å gjøre det enklere å svare (lettere å huske).

Undersøkelsen samlet også bakgrunnsinformasjon om deltakere, som bosituasjon, yrkesstatus, boavstand fra sentrum og kjønn og inntekt.

Skjemaet ble pilotert internt. Det varierte i lengde; avhengig av hva man svarte på spørsmålene, fikk man varierende antall oppfølgingsspørsmål. Et tilfeldig utvalg på omtrent 15000 personer bosatt i Oslo, i alderen 18 til 75 år, ble trukket fra Folkeregisteret. Uttrekningen ble gjort av Tieto Evry. Noen få personer ble fjernet fra utvalget på grunn av reservasjon i Kontakt- og reservasjonsregisteret. Undersøkelsen ble distribuert den 17. april<sup>1</sup> 2024 til 14346 personer via epost. Den 25. april ble det sendt ut purring på epost, med beskjed om at man var med i trekningen av 4000 kroner dersom man svarte innen 1. mai. Datainnsamlingen ble avsluttet 1. mai. Studien er godkjent av Sikt (ref.nr. 484141), et forvaltningsorgan som blant annet vurderer hvorvidt kravene til personvern er oppfylt i forskningsprosjekter.

Vi mottok 1963 svar, som tilsier en svarprosent på 13,7. Tabell 2.1 viser en oversikt over fordelingen av kjønn, alder, bosted utenfor Ring 3 og bosatte i enebolig, for netto- og bruttoutvalg og befolkningen i Oslo. For noen spørsmål har vi brukt et sub-utvalg, hvor vi bare har selektert de som oppga at de sykler (N=1157).

Figurer og tabeller, samt lineær eller logistisk regresjonsanalyser, er utarbeidet i R.

### 2.2 Respondentene

Tabell 2.1 viser fordeling på nettoutvalget (respondenter), bruttoutvalget (trukket) og befolkningen i Oslo. Avvikene mellom bruttoutvalget og befolkningsfordelingen er ganske små, men forsterkes mellom brutto- og nettoutvalget. Det største avviket er at andelen som bor i enebolig er over dobbelt så stort blant respondentene som i befolkningen. Likevel viser oversikten at nettoutvalget er representativt for Oslos befolkning på de fleste av kjennetegnene.

Tabell 2.1: Sammenligning av noen karakteristika for nettoutvalget, bruttoutvalget og befolkningen i Oslo.

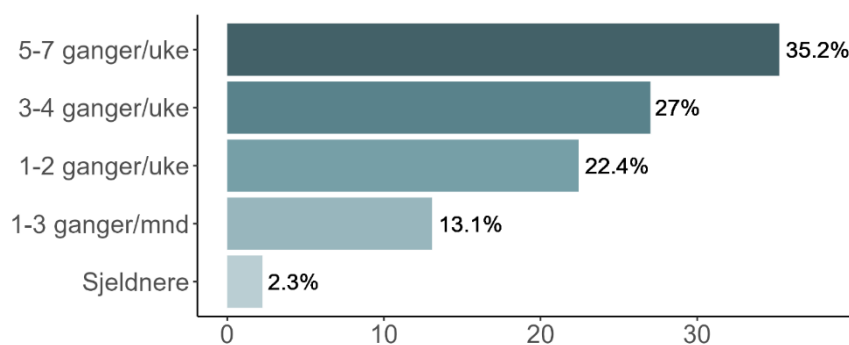
	Nettoutvalg	Bruttoutvalg	Hele Oslo
Andel kvinner (%)	47,6	49,3	50
Alder (gjennomsnitt/median)	46,6/46	41,9/39	38/-
Andel utenfor Ring 3	50,7	52,3	54
Andel i enebolig	17,5	-	8

<sup>1</sup> Undersøkelsen ble sendt ut i tre puljer: 17.4; 19.4; 22.4

Videre var 73% av respondentene yrkesaktive, 13% var pensjonert og 5,5 % under utdanning. Det var en ganske god spredning når det gjaldt inntekt og type bolig. Flertallet bor i leilighet (60%) med eller uten bakgård, etterfulgt av enebolig (17,5%), flermansbolig (12%) og rekkehus (9,4%). Andelen menn (52 %) og kvinner (48 %) var omtrent lik. En tabell med karakteristikkene til respondentene er lagt i Vedlegg, Tabell V1.1.

Av alle respondentene svarte 34% at de ikke sykler, mens 50 % sykler kun i sommerhalvåret og 16 % sykler hele året. Disse tallene stemmer bra med tall fra Nasjonal reisevaneundersøkelse for 2023 (egne beregninger), der andelen som oppgir at de sykler i sommerhalvåret ligger på over og under 60 %, avhengig av måned. De fleste resultatene i rapporten er basert på svarene til de som oppga at de sykler (1157 personer). Unntakene er spørsmål om vurdering av sykkelparkering hjemme, samt opplevd tyveri og spørsmål om mulig sykling, hvor svar fra de som ikke sykler er inkludert i resultatene.

Figur 2.1 viser hvor ofte de som sykler, sykler i sommerhalvåret.



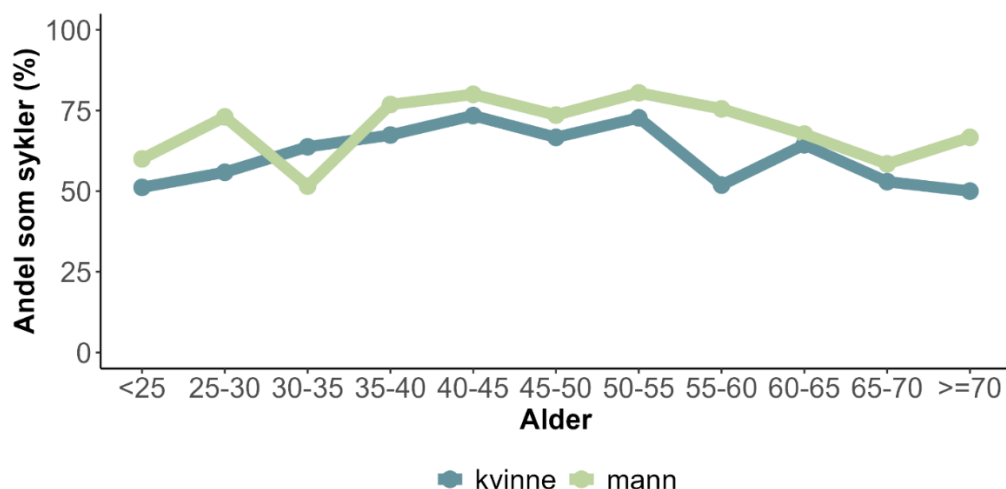
Figur 2.1: Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret? N=1155

62 % (719 av 1155) sykler minst tre dager i uka i sommerhalvåret (Figur 2.1). 22 % sykler én til to ganger i uka, 13 % én til tre ganger i måneden, mens 2 % sykler sjeldnere enn én gang i måneden.

Om lag en tredjedel brukte elsykkel, og nesten halvparten av syklene var «klassisk sykkel/hybrid» sist de syklet (Tabell V1.3).

## 2.3 Sykkelbruk og kjønn

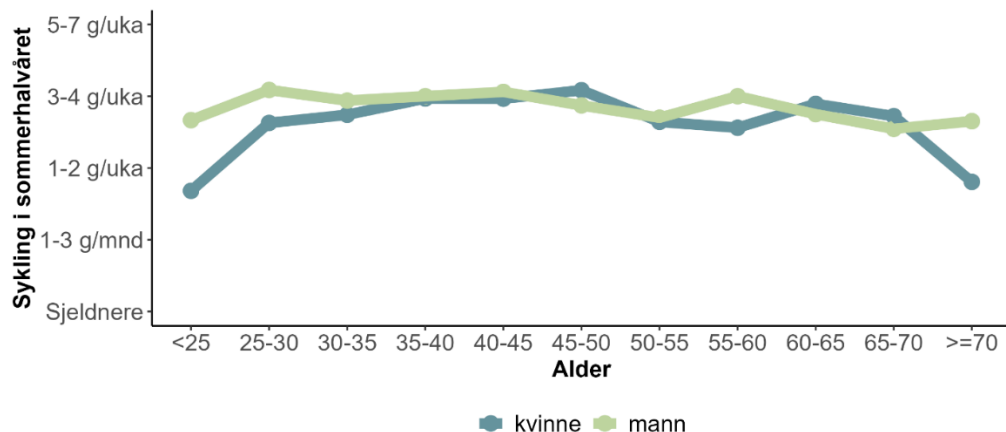
Figur 2.2 viser andel av respondentene som sykler, fordelt på alder og kjønn.



Figur 2.2: Andel som sykler (ja/nei), fordelt på kjønn og alder (N=1732).

Samlet sett oppgir menn i større grad enn kvinner at de sykler, og den største andelen syklistene finner vi blant 40-50-åringene. En større andel menn sykler hele året (19 % vs. 12 %), mens andelen som kun sykler i sommerhalvåret, er lik blant menn og kvinner (51 % vs. 50 %; Tabell V1.3).

Figur 2.3 viser hvor ofte syklistene sykler i sommerhalvåret, fordelt på alder og kjønn.



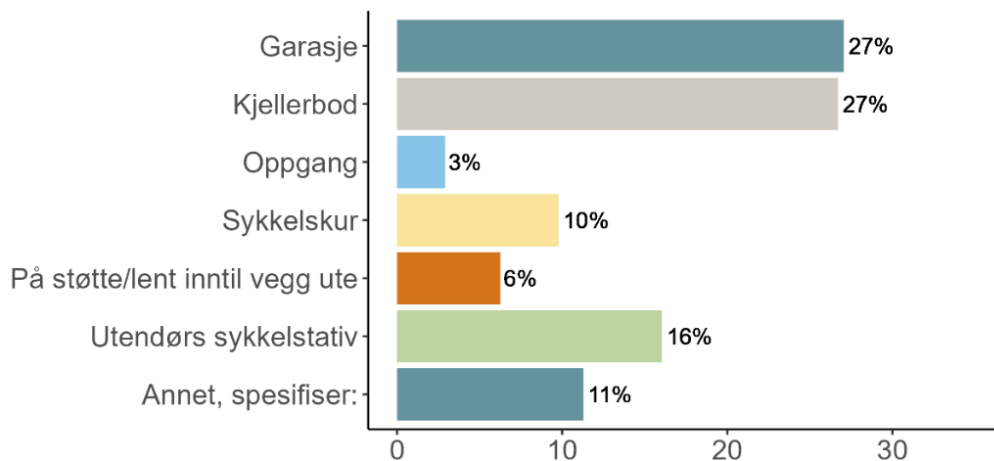
Figur 2.3: Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret (1=Sjeldnere enn 1 gang i måneden; 5=Nesten hver dag, 5-7 dager i uka)? Fordelt på kjønn og alder. Sirklene viser gjennomsnittssvar, der hyppighetsskalaen går fra 1=Sjeldnere/aldri til 5=5-7 ganger i uka. (N=1155).

Menn sykler noe oftere i sommerhalvåret enn kvinner, men dette gjelder mest for de yngre (under 35 år) og eldre (over 65 år) syklistene (Tabell V1.2).

### 3 Hvor parkerer folk sykkelen?

Resultatene i dette kapitlet dreier seg om hvor og hvordan folk parkerer sykkelen sin. Vi har også sett på varighet av parkering.

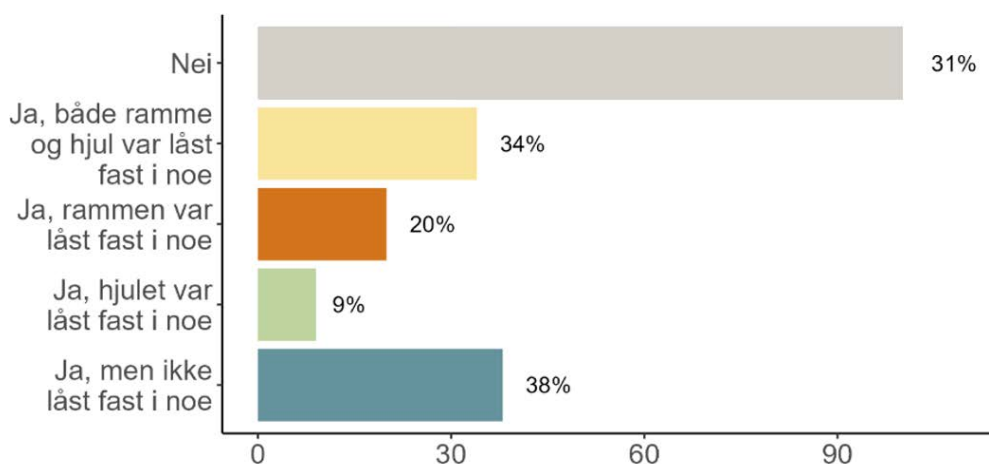
Figur 3.1 viser hvor respondentene parkerte sykkelen forrige gang de parkerte hjemme.



Figur 3.1: Hvor parkerte du sist sykkelen hjemme? N=1135. Prosent

De to vanligste stedene å parkere sykkelen hjemme er i kjellerboden og i garasjen (begge 27%), etterfulgt av utendørs sykkelstativ (16 %), «Annet» (11 %), sykkelskur (10 %), på støtte eller inntil vegg ute (6 %), og til slutt oppgang (3 %) (figur 3.1). Mange av de som svarer «Annet», skriver at de setter sykkelen inne i leiligheten eller på veranda/balkong. Andre nevner hagen eller utebod.

Figur 3.2 viser om og hvordan folk låste sykkelen sist de parkerte hjemme.

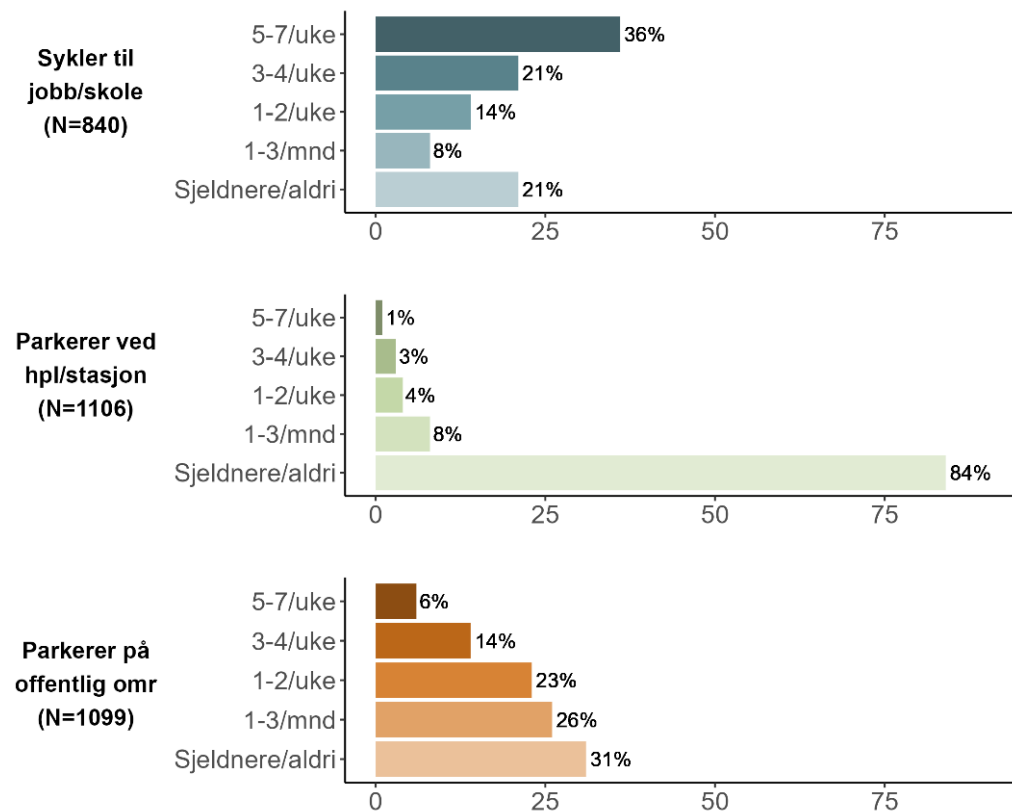


Figur 3.2: Tenk på sist gang du parkerte sykkelen hjemme. Låste du sykkelen? N=1132. Prosent

Omtrent én av tre oppgir at de ikke låste sykkelen sin forrige gang de parkerte hjemme (figur 3.2). De som ikke låste sykkelen, parkerte i hovedsak i kjellerbod eller garasje (69,5 %). Over halvparten av respondentene låste sykkelen (hjul, ramme eller begge) fast i noe, mens 38 prosent låste sykkelen, men ikke fast i noe.

### 3.1 Hvor ofte sykler du til ...?

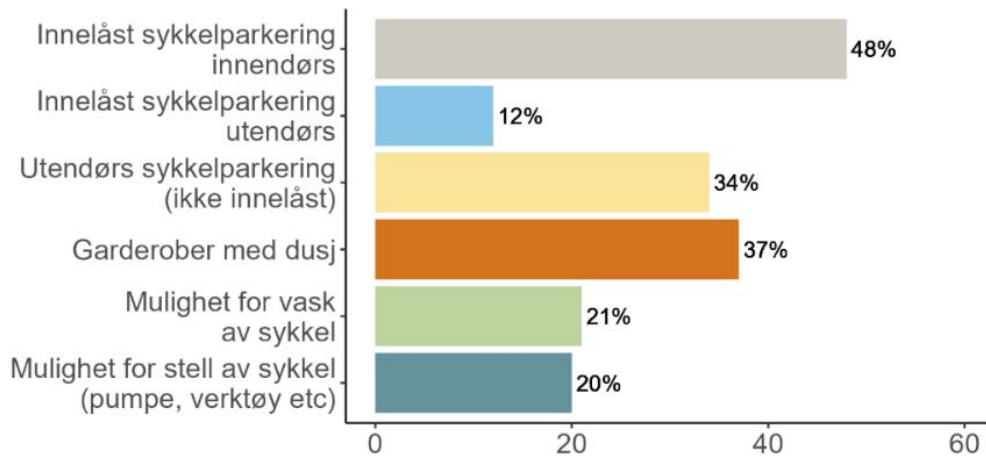
Figur 3.3 viser hvor ofte de respondentene som sykler, sykler til jobb eller skole i Oslo, og hvor ofte de parkerer sykkelen på kollektivholdeplass eller -stasjon eller på offentlige områder i Oslo.



Figur 3.3: Hvor ofte sykler du til jobb eller utdanningssted i Oslo, parkerer på kollektivholdeplass/-stasjon, eller parkerer på offentlige områder? Prosent

Av de som sykler og som har et arbeids- eller studiested i Oslo, sykler 79% til jobb minst én gang i måneden. 36% sykler «nesten hver dag, 5-7 ganger i uka», 21 % 3 til 4 ganger i uka, 14 % 1 til 2 ganger i uka, og 8 % 1 til 3 ganger i måneden. 21 % sykler sjeldnere eller aldri. Svært få av respondentene sykler til kollektivholdeplasser; hele 84 % oppgir å gjøre dette sjeldnere enn én gang i måneden, eller aldri. 8 % parkerer ved holdeplass/stasjon minst én gang i uka. Nesten en tredjedel av syklisterne parkerer sjelden eller aldri på offentlige områder i Oslo, mens 42 % gjør dette minst én gang i uka.

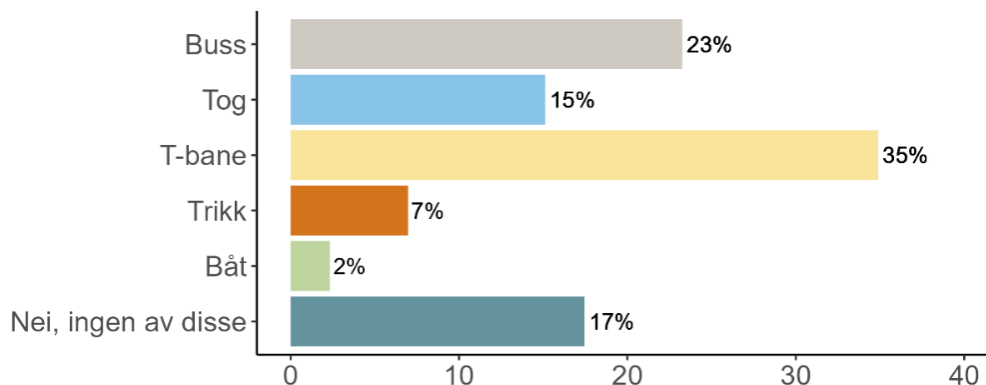
Figur 3.4 viser hva slags type parkering og fasiliteter respondentene har tilgang til på jobb/utdanningssted.



Figur 3.4: Hvilke av følgende fasiliteter har du tilgang til på jobb/utdanningssted? N=840.

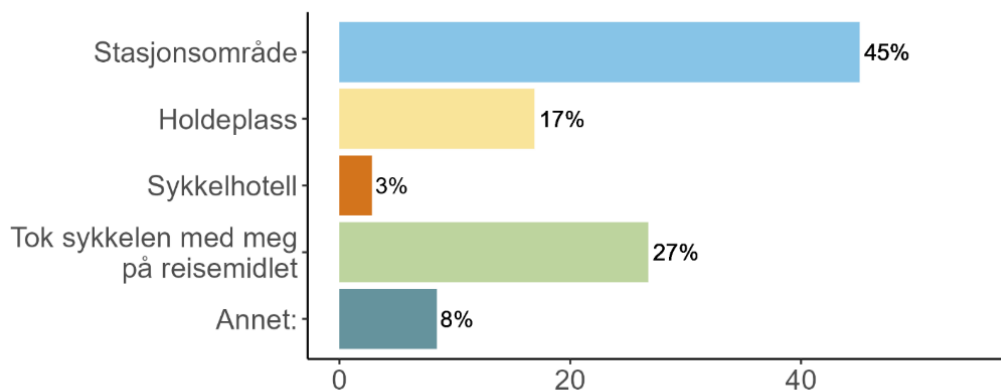
Om lag 48 % av sykklistene som har arbeids- eller utdanningssted i Oslo, sier de har tilgang på låst sykkelparkering innendørs på jobben eller utdanningsstedet; 12 % har låst parkering utendørs, og 34 % har utendørs sykkelparkering som ikke er låst. 37 % har tilgang på garderobes med dusj, mens 21 % og 20 % har mulighet for henholdsvis vask eller annet stell av sykkelen med pumpe eller annet verktøy.

Når det gjelder hva slags type holdeplass/stasjon respondentene sist syklet til, viser figur 3.5 en oversikt over dette.



Figur 3.5: Tenk på sist gang du syklet til et kollektivknutepunkt. Hva slags holdeplass var dette? N=86.

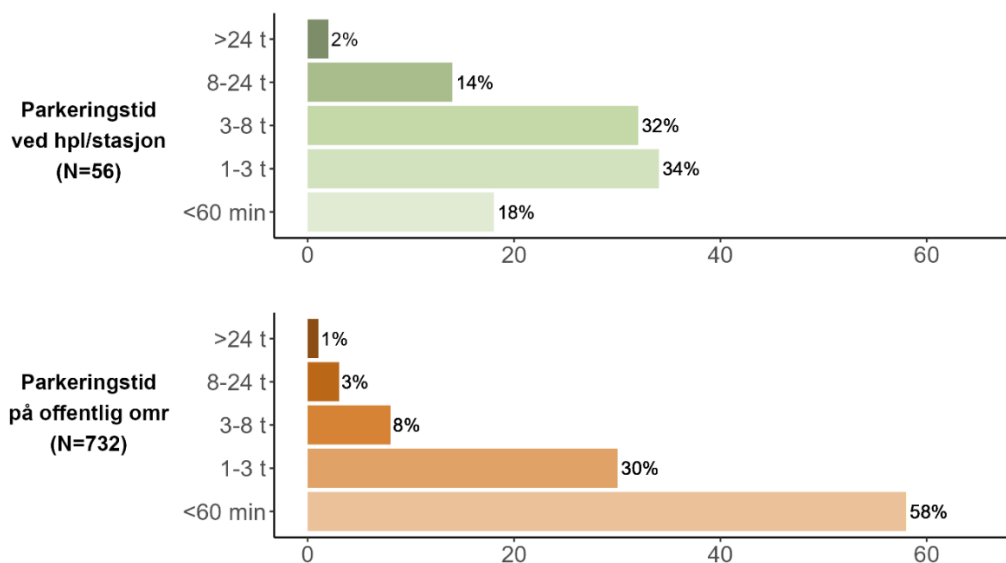
Blant de som hadde syklet til kollektivholdeplass, var det flest som syklet til T-banen (35 %), etterfulgt av buss (23 %) og tog (15 %). 7 % syklet til trikk, 2 % til båt, mens 17 % syklet til en annen type holdeplass/stasjon. Hvor sykkelen ble parkert i denne forbindelse, er vist i figur 3.6.



Figur 3.6: Tenk på sist gang du syklet til et kollektivknutepunkt. Hvor parkerte du da sykkelen? N=71

Kun to personer (3 %) benyttet seg av sykkelhotell, mens de fleste (45 %) parkerte på et stasjonsområde. 27 % tok sykkel med seg på transportmiddelet, 17 % parkerte på en holdeplass, og 8 % parkerte et annet sted. Annet sted ble av tre personer oppgitt å være bysykkelstativ.

Hvor lenge sykkel stod parkert, er vist i figur 3.7. Her ser vi også tilsvarende varighet av forrige sykkel-parkering på offentlig område i Oslo.



Figur 3.7: Øverst: Svar på spørsmålet: Tenk på sist gang du syklet til et kollektivknutepunkt. Hvor lenge stod sykkelen parkert på holdeplass/stasjon? Nederst: Svar på spørsmålet: Tenk på forrige gang du parkerte sykkel på offentlig område i Oslo. Hvor lenge stod sykkel parkert?

Blant sykler som stod parkert på holdeplass eller stasjon, stod kun 9 sykler (ca. 16 %) parkert i mer enn 8 timer, 10 (ca. 18 %) stod parkert i mindre enn 60 minutter. De fleste (58 %) stod parkert under én time sist de parkerte sykkel på offentlig område. 88 % stod parkert kortere enn tre timer. Bare 4 % stod parkert i over 8 timer (figur 3.7).

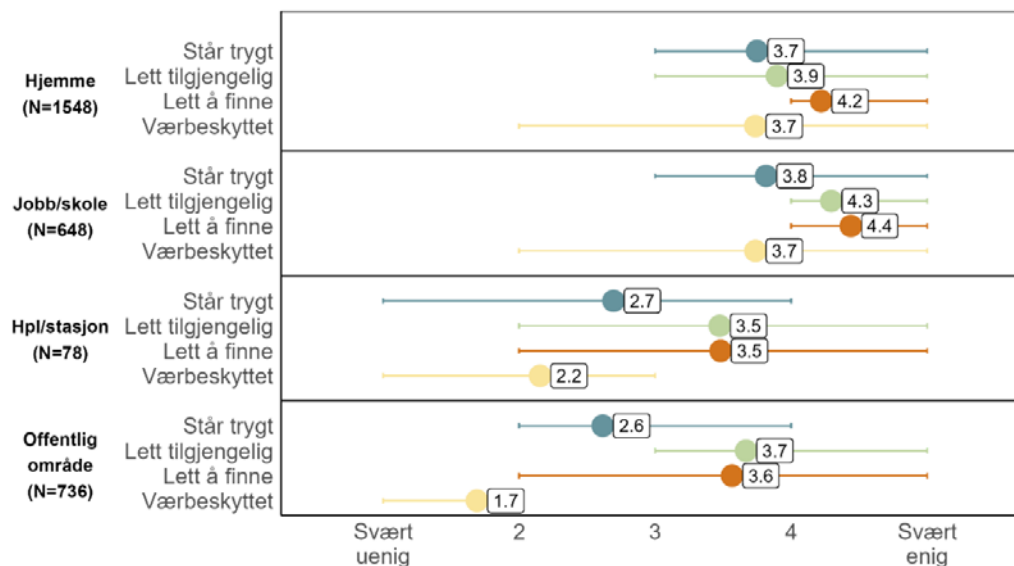


## 4 Vurdering av sykkelparkering på ulike lokasjoner

Respondentene ble bedt om å evaluere sykkelparkeringsforhold på fire ulike typer lokasjoner: hjemme, på arbeidsplass eller utdanningssted, ved kollektivholdeplasser/stasjoner og på offentlige områder (som dagligvarebutikker, bibliotek, restauranter, og idrettsanlegg). De ble bedt om å vurdere følgende faktorer på en skala fra 1 (svært uenig) til 5 (svært enig):

- Jeg er sikker på at sykkelen står trygt («Står trygt»).
- Parkeringen er lett tilgjengelig («Lett tilgjengelig»).
- Det er lett å vite hvor jeg skal parkere («Lett å finne»).
- Sykkelen står godt beskyttet mot vær og vind («Værbeskyttet»).

Figur 4.1 viser svarfordeling og gjennomsnitt av hvordan de fire faktorene ved sykkelparkering er vurdert for hver av de fire lokasjonene.



Figur 4.1: Vurdering av forhold for sykkelparkering hjemme, på jobb/skole, ved holdeplasser/stasjoner, og på offentlige områder. Sirkel=gjennomsnitt; linje=25. til 75. persentil. Spørsmålet om parkering hjemme er stilt til alle respondentene, uavhengig om de oppgir at de sykler eller ikke.

Resultatene viser at **sykkelparkeringen hjemme** generelt vurderes positivt. Gjennomsnittsscorene for alle faktorene ligger rundt 4, som tilsvarer "litt enig" (se figur 4.1). Den høyeste gjennomsnittsscoren på 4,2 ble gitt for påstanden "Det er lett å vite hvor jeg skal parkere", noe som indikerer at de fleste respondentene opplever en høy grad av oversiktlig og kjennskap ved parkeringen hjemme. Derimot ble både beskyttelse mot vær og trygghet mot tyveri vurdert noe lavere, med gjennomsnittsscorer på 3,7 for begge faktorer. På denne faktoren finnes det også en stor variasjon i svarene. Selv om mange svarer er de er svært enig i at sykkelen står godt beskyttet mot vær og vind er det også mange som er uenig i denne påstanden. Dette indikerer at det fortsatt er rom for forbedring, spesielt med tanke på værbeskyttelse og sikkerhet for syklene i hjemmemiljøer.

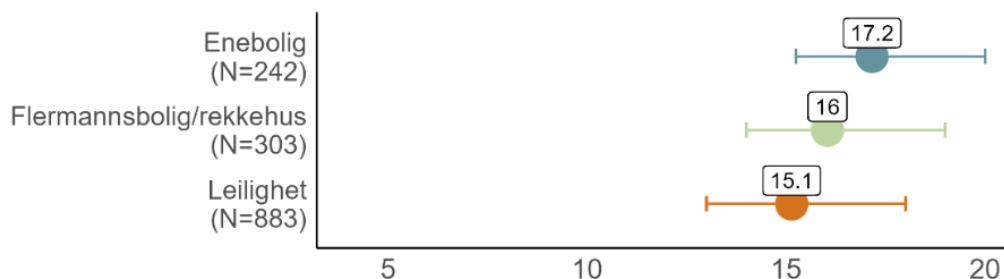
Vurderingene av sykkelparkeringsforholdene på **arbeidsplasser eller utdanningssteder** viser en generell tilfredshet, i omtrent samme grad som for hjemmet, med gjennomsnittsscorene på mellom 3.7 og 4.4.

Vurderingen av sykkelparkering ved **kollektivknutepunkter** er generelt på lavere nivå sammenlignet med vurderingene for hjemme og jobb- og utdanningssteder, spesielt når det gjelder trygghet og beskyttelse mot vær og vind, som har gjennomsnittsscorer på mellom 2 og 3, altså mellom «Uenig» og «Verken eller». Dette indikerer en dårligere opplevelse av sikkerhet og beskyttelse ved disse lokasjonene, noe som kan tenkes å påvirke bruken av sykkelparkering ved kollektivknutepunkter negativt.

For sykkelparkering på **offentlige steder**, som butikker og biblioteker, viser resultatene tilsvarende mønster som for parkering ved kollektivholdeplasser, men med enda dårligere vurdering av værbeskyttelse. Denne faktoren skiller seg negativt ut med en gjennomsnittsscore på 1.7, noe som indikerer at de fleste respondentene er "litt uenige" eller "svært uenige" i at syklene er godt beskyttet mot vær og vind. Dette tyder samlet på like utfordringer med sykkelparkering ved kollektivholdeplasser/-stasjoner og offentlige områder, spesielt utfordringer knyttet til værbeskyttelse og generell trygghet.

## 4.1 Vurdering av sykkelparkering avhengig av bosted

Figur 4.2 viser hvordan folk vurderer sykkelparkering hjemme, fordelt på type bolig. Her er vurderinger av henholdsvis «står trygt», «lett å finne», «lett tilgjengelig» og «værbeskyttet» slått sammen til én sumscore.



Figur 4.2: Respondentenes vurdering av sykkelparkering hjemme, fordelt på hva slags type bolig de bor i. Sirkel=gjennomsnitt; linje= 25. til 75. persentil.

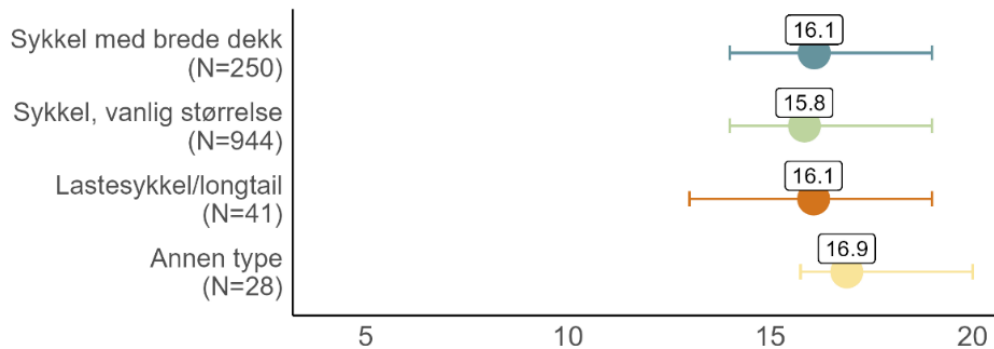
De respondentene som bor i enebolig, vurderte sykkelparkeringen hjemme som bedre (17,2 i snitt) enn de som bor i flermannsbolig eller rekkehus (16 i snitt), som igjen vurderte parkeringen bedre enn folk i leilighet (15,1 i snitt). Ser man nærmere på de enkelte påstandene om sykkelparkering, ga de i enebolig omtrent lik vurdering av alle påstandene (litt over 4). De i flermannsbolig/rekkehus og leilighet ga særlig lavere vurdering av «står trygt» (hhv 3,9 og 3,5 vs. 4,3 i enebolig) og «værbeskyttet» (hhv 3,7 og 3,6 vs. 4,2 i enebolig). Man kan tenke seg at disse forskjellene blant annet kan ha å gjøre med muligheten til å parkere sykkelen inne, for eksempel i garasje eller bod.

En lineær regresjonsanalyse viser at sykkelparkeringen ved eneboliger vurderes som statistisk signifikant bedre enn ved flermannsbolig/rekkehus og ved leilighet, mens sykkelparkeringen ved flermannsbolig/rekkehus vurderes som statistisk signifikant bedre enn ved leiligheter<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Enebolig vs. leilighet: estimat=2,02, 95 % konfidensintervall=[1,47, 2,57]; Enebolig vs. flermannsbolig/rekkehus: estimat=1,12, 95 % konfidensintervall=[0,46, 1,78]; Flermannsbolig/rekkehus vs. leilighet: estimat=0,90, 95 % konfidensintervall=[0,39, 1,41].

## 4.2 Vurdering og bruk av sykkelparkering avhengig av sykkeltype

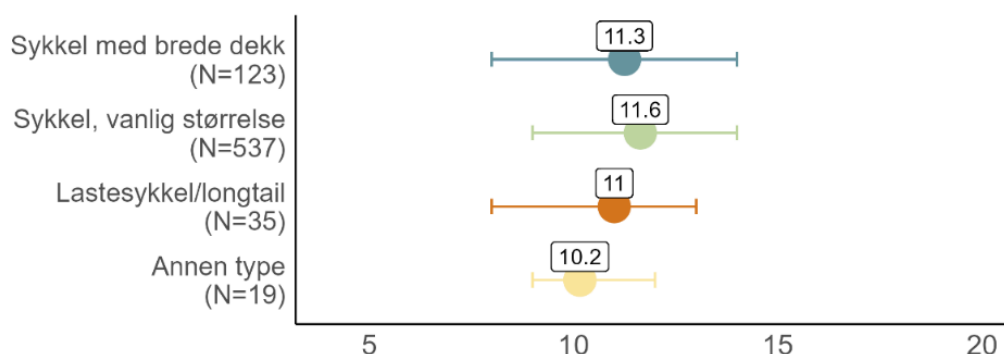
Figur 4.3 viser vurderingene av sykkelparkering hjemme, fordelt på hva slags type sykkel som ble brukt ved forrige sykkelturn.



Figur 4.3: Vurdering av sykkelparkering hjemme, fordelt på **hva slags type sykkel respondenten brukte** ved forrige sykkelturn. Sykkel med brede dekk inkluderer fatbike og terrengsykkel med brede dekk; sykkel, vanlig størrelse. Annen type inkluderer blant annet sammenleggbare sykkel (N=6), enhjulssykkel, tandem sykkel, barnesykkel. Sykkel, vanlig størrelse inkluderer damesykkel med lavt innsteg, klassisk sykkel/hybrid og racersykkel eller gravel/cyclocross. Svart sirkel=gjennomsnitt. Hver farget prikk tilsvare ett svar.

Det ser ikke ut til å være store forskjeller i vurderingene av sykkelparkering hjemme dersom man skiller på ulike sykkeltyper. Det kan tenkes at folk har tilpasset type sykkel de kjøper til parkeringsforholdene der de bor.

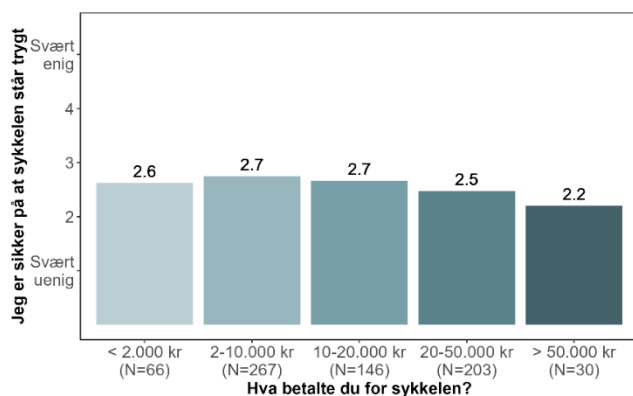
En kunne kanskje tenkt seg at forholdet mellom sykkeltype og parkeringsvurderinger var et litt annet for sykkelparkering på offentlige områder. Spesielt kunne man tenkt seg at de som har sykler med brede dekk eller større sykler som lastesykler/longtails, har større utfordringer med parkeringens tilgjengelighet eller med å finne egnet parkering. Figur 4.4 viser vurderinger av sykkelparkering på offentlig område som man sist syklet til, fordelt på hva slags type sykkel man brukte på forrige sykkelturn.



Figur 4.4: Vurdering av sykkelparkering på offentlig område, fordelt på **hva slags sykkel respondenten brukte** ved forrige sykkelturn. Sykkel med brede dekk inkluderer fatbike og terrengsykkel med brede dekk; sykkel, vanlig størrelse inkluderer damesykkel med lavt innsteg, klassisk sykkel/hybrid og racersykkel eller gravel/cyclocross. Annen type inkluderer blant annet sammenleggbare sykkel (N=6), enhjulssykkel, tandem sykkel, barnesykkel. Sirkel=gjennomsnitt.

Vurderingene av sykkelparkering på offentlig område skiller seg heller ikke mye fra hverandre etter sykkeltype. Den noe lavere scoren for lastesykkel/longtail, sammenlignet med sykkel, vanlig størrrelse (11,0 vs. 11,6), skyldes i hovedsak lavere score på «står trygt» og «værbeskyttelse».

Når det gjelder vurderinger av hvor trygt sykkel står, kan det være at prisen på sykkel er en viktigere faktor enn hva slags type sykkel det er snakk om. Sammenhengen mellom trygghetsvurderinger for sykkelparkering på offentlige områder og hvor mye respondentene betalte for sykkel sin, er vist i figur 4.5.



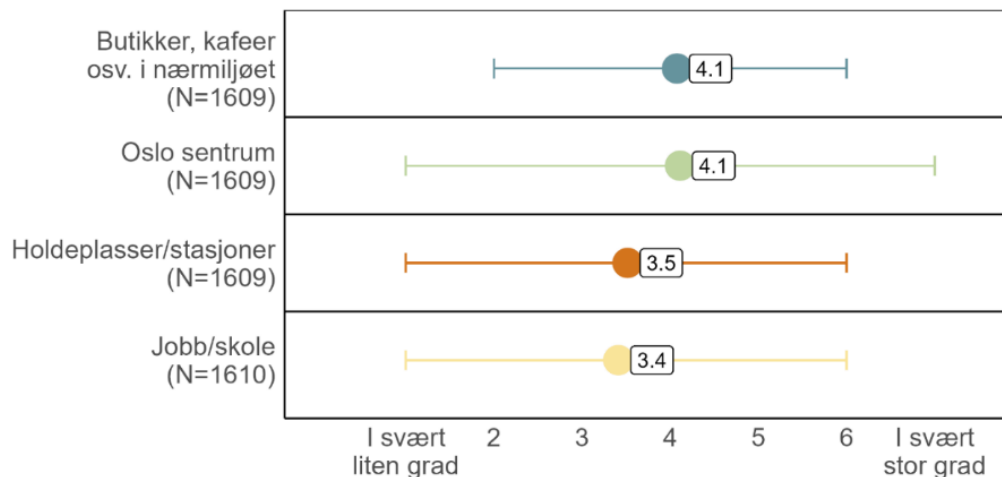
Figur 4.5: Pris på sykkel etter hvor trygt man mener sykkel står på offentlig område.

De som har dyre sykler (20 000 kr +) mener i mindre grad at sykkel står trygt på offentlig område<sup>3</sup>. I gjennomsnitt ga de vurderinger som lå 0,27 poeng lavere enn de med billigere sykkel. Forskjellen er statistisk signifikant.

<sup>3</sup> Dersom vi grupperer priskategoriene, som opprinnelig er «Under 2 000 kroner», «2 000 til 10 000 kroner», «10 000 til 20 000 kroner», «20 000 til 50 000 kroner» og «Over 50 000 kroner», i to kategorier, «billig»=under 20 000 kroner og «dyrere»=20 000 kroner og over, ser vi statistisk signifikante forskjeller, altså at dyrere sykler er forbundet med økt uenighet i at sykkel står trygt (estimat fra lineær regresjon=-0,27, 95 % konfidensintervall=[-0,46, -0,08], p-verdi=0.005).

## 5 Hvordan påvirker sykkelparkering sykling?

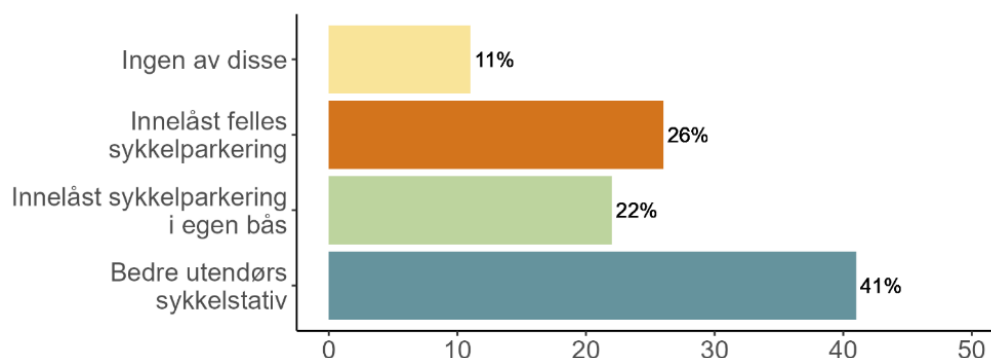
Et av hovedformålene med denne undersøkelsen var å se om omfang eller kvalitet på sykkelparkering påvirker sykkelbruken i Oslo. Figur 5.1 oppsummerer respondentenes svar på spørsmålet: I hvilken grad vil bedre og tryggere sykkelparkering bidra til at du sykler mer til områder i nærmiljøet som butikker og kafeer, til Oslo sentrum, til holdeplasser og stasjoner, eller til jobb/skole?



Figur 5.1: I hvilken grad vil bedre og tryggere sykkelparkering bidra til at du sykler mer til følgende steder? Sirkel=gjennomsnitt; linjer=25. til 75. persentil.

I gjennomsnitt er respondentene i større grad enig i at bedre og tryggere sykkelparkering vil bidra til økt sykling til butikker, kafeer osv. i nærmiljøet og til Oslo sentrum (gjennomsnittssvar på 4,1), enn til holdeplasser/stasjoner og jobb/skole (gjennomsnittssvar på henholdsvis 3,5 og 3,4). Det er stor spredning i svarene, med mange svar i ytterpunktene «I svært liten grad» og «I svært stor grad». Det er ikke presisert her hva som ligger i «bedre og tryggere sykkelparkering».

Den neste figuren (figur 5.2) viser svar på hva slags type sykkelparkering som skal til for at folk oftere skulle parkert på offentlig område.

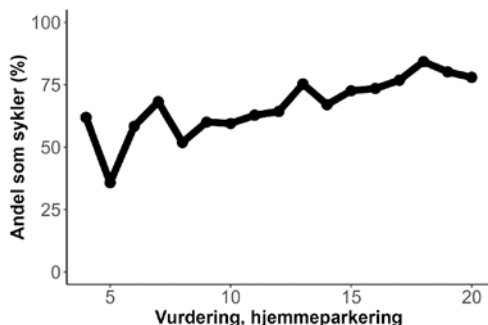


Figur 5.2: Hva slags type sykkelparkering skal til for at du vil parkere sykkelen oftere på offentlige områder? N=1007.

41 % svarer «bedre utendørs sykkelstativ», 26 % «innelåst felles sykkelparkering», og 22 % «innelåst sykkelparkering i egen bås». 11 % svarer «Ingen av disse». Vi har ikke gitt anledning til fritekstsvaret her.

## 5.1 I hvilken grad påvirker sykkelparkering sykling i Oslo?

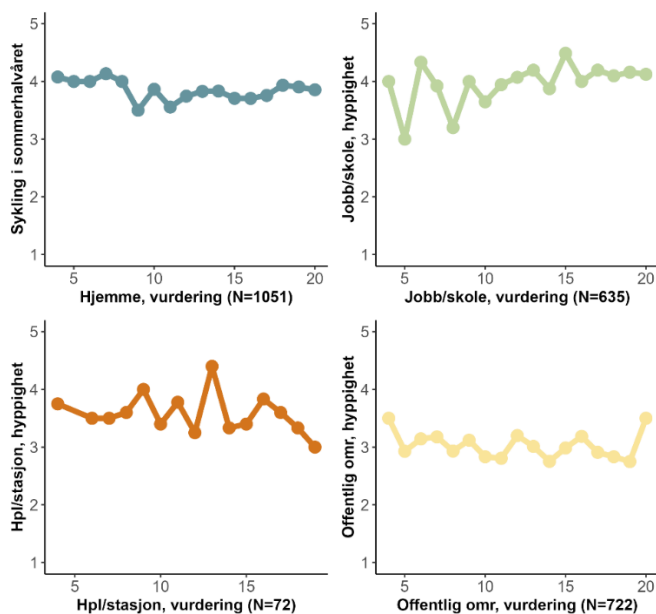
Figur 5.3 viser sammenhengene mellom vurdering av sykkelparkeringsforhold hjemme og hvorvidt man sykler eller ikke.



Figur 5.3: Vurdering av sykkelparkering hjemme vs. andel som sykleri sommerhalvåret. Her er vurderinger av henholdsvis «står trygt», «lett å finne», «lett tilgjengelig» og «værbeskyttet» slått sammen til én sumscore, der økt score betyr bedre sykkelparkering. N=1425.

Jo bedre sykkelparkeringen hjemme vurderes samlet sett, jo større andel sykler i sommerhalvåret. En logistisk regresjonsanalyse finner at denne sammenhengen er statistisk signifikant<sup>4</sup>, slik at en økning på én i score på hjemmeparkeringsvurdering er forbundet med en økning i odds for å sykle på 9%.

Figur 5.4 viser vurdering av sykkelparkeringen hjemme, på jobb/skole, på holdeplass/stasjon og på offentlige områder, og hvordan dette har sammenheng med sykkel-/parkeringshyppighet på disse stedene. Her har vi slått sammen vurderingene av hvorvidt sykkelstøtten står trygt, om parkeringen er lett å finne, om parkeringen er lett tilgjengelig, og om sykkelstøtten står godt beskyttet mot vind og vær, til en sumscore.



Figur 5.4: Sammenhengen mellom vurderinger av sykkelparkering på forskjellige steder og hyppigheten av sykling i sommerhalvåret (hjemme) eller hyppigheten av sykkelparkering (jobb/skole, holdeplass/stasjon, offentlig område). Vurderingene er her slått sammen til en sumscore fra 4 til 20, der høyere skår betyr bedre sykkelparkering.

<sup>4</sup> Oddsratio=1,09, 95 % konfidensintervall=[1,06, 1,12]

Det ser ikke ut til at vurderingene (uenig vs enig i påstandene om sykkelparkering) har stor innvirkning på hvor ofte det sykles/parkeres de forskjellige stedene. Jobb/skole er der vi er nærmest å se en tendens, med jevnt over noe høyere sykkelbruk blant de som er enig i påstandene om sykkelparkeringen. Lineær regresjonsanalyser med sykling/parkering som utfall, viser en statistisk signifikant sammenheng for parkeringsvurdering på jobb/skole, men ikke for vurdering av parkering på de andre stedene<sup>5</sup>. Effekten av parkeringsvurdering på sykling til jobb/skole er riktignok svært liten (en økning i vurderingsscore på 1 gir en økning på sykkelhyppighetscore på 0,024).

---

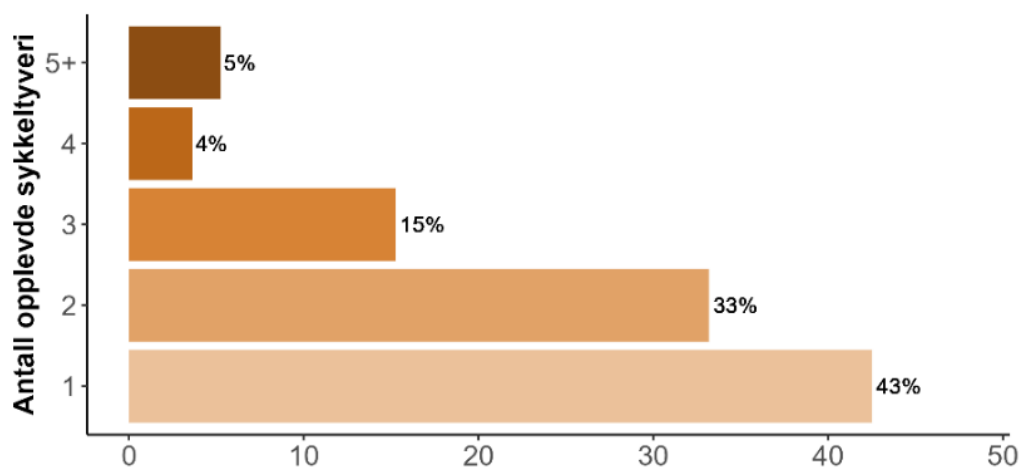
<sup>5</sup> Vurdering av parkering hjemme og sykling i sommerhalvåret: Est=0,003, 95 % konfidensintervall=[-0,015, 0,021]  
Vurdering av parkering jobb/skole og sykling til jobb: Est=0,024, 95 % konfidensintervall=[0,004, 0,044]  
Vurdering av parkering hpl/stasjon og hyppighet av parkering: Est=-0,007, 95 % konfidensintervall=[-0,049, 0,036]  
Vurdering av parkering på offentlig område og hyppighet av parkering: Est=-0,013, 95 % konfidensintervall=[-0,034, 0,007]

## 6 Sykkeltveri

Når vi snakker om sykkelparkering, kommer vi ikke utenom temaet sykkeltverier. Forekomsten av tyverier kan tenkes å variere med sted, og det å oppleve tyveri eller frykte at det skal skje, kan også muligens påvirke i hvilken grad man ønsker å bruke sykkelen. Vi har kartlagt om respondentene har erfaring med sykkeltveri, hvor ofte, hvor det skjedde, samt påvirkning av sykkeltveri på sykkelbruk.

### 6.1 Forekomst av sykkeltveri

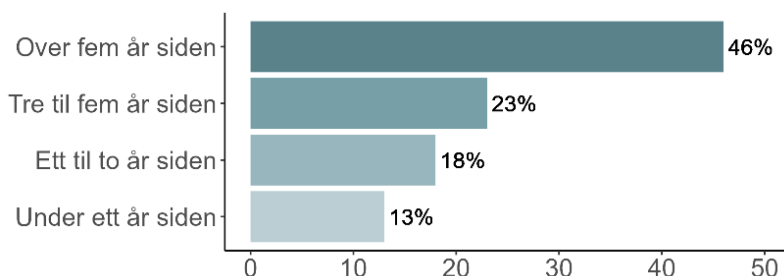
58 prosent av respondentene har opplevd at de selv eller noen i husstanden har fått hele eller deler av sykkelen stjålet. Figur 6.1 hvor ofte deltakerne selv, eller noen i deres husstand, har opplevd sykkeltveri.



Figur 6.1: Hvor mange ganger har du opplevd å bli frastjålet hele eller deler av sykkelen? N=1049.

Blant de som har opplevd sykkeltveri har 43 % opplevd sykkeltveri én gang og til sammen 68 prosent har opplevd tyveri mer enn én gang. En av fire har faktisk opplevd det minst tre ganger.

Figur 6.2 viser hvor lenge det er siden forrige tyveri.

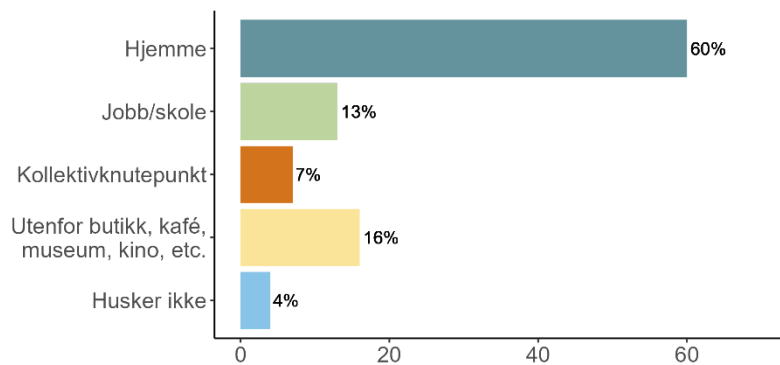


Figur 6.2: Når det forrige sykkeltveriet skjedde. N=947.

Nesten halvparten av tyveriene (46 %) skjedde for mer enn fem år siden. 23 %, 18 % og 13 % skjedde for henholdsvis tre til fem år siden, ett til to år siden, og under ett år siden.



Figur 6.3 viser hvor tyveriene sist gang skjedde.

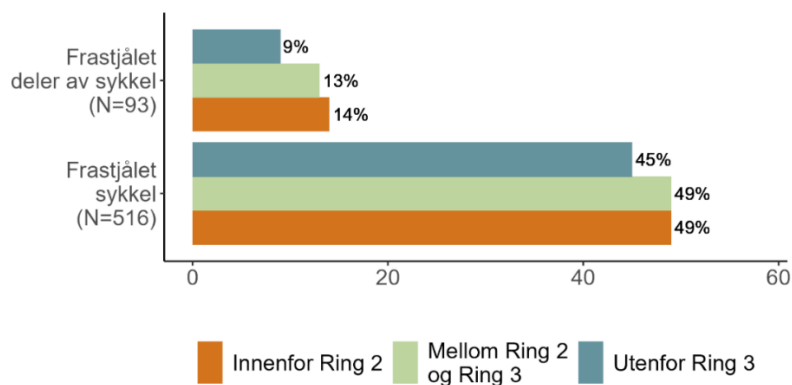


Figur 6.3: Tenk på sist gang du ble frastjålet en sykkel eller deler av en sykkel. Hvor skjedde tyveriet? N=947.

Den største andelen av tyveriene skjedde ved hjemmet (60 %). Omtrent en like stor andel forekom ved jobb/skole som ved andre steder i byen (utenfor butikk, kafe, kino, museum, treningssenter osv.) (henholdsvis 13 og 16 prosent). Omtrent 7 prosent skjedde ved kollektivknutepunkt.

Det er vanskelig å si noe sikkert om i hvilken grad de forskjellige typene steder er tyveriutsatt, da det er stor variasjon i hvor ofte sykler parkeres på de forskjellige stedene. Selv om for eksempel 7 prosent ved kollektivknutepunkt virker lavt, kan det tenkes at dette relativt sett er ganske høyt, dersom få parkerer slike steder. Ideelt sett skulle vi hatt et mål på andelen av parkerte sykler som stjeles på de forskjellige områdene.

En annen måte å dele inn hvor sykkeltyverier forekommer, er avstand til Oslo sentrum. Figur 6.4 viser andel av beboere innenfor Ring 2, mellom Ring 2 og Ring 3, og utenfor Ring 3 som har blitt frastjålet deler av sykkelen eller hele sykkelen.



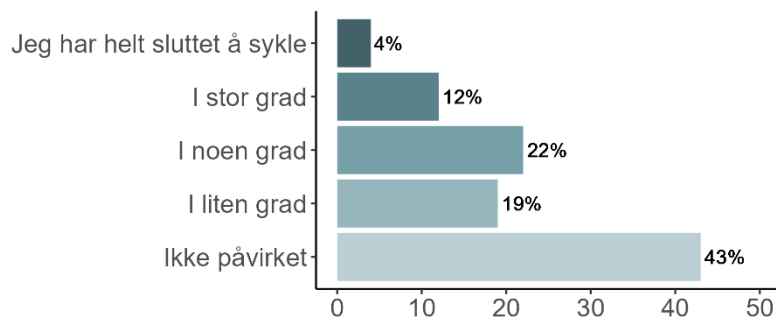
Figur 6.4: Boavstand fra sentrum og opplevd sykkeltyveri hjemme.

En lavere andel av beboere utenfor Ring 3 enn beboere mellom Ring 2 og 3 eller innenfor Ring 2 har opplevd sykkeltyveri hjemme, både når det gjelder tyveri av deler (9 vs. 13 vs. 14 prosent) og tyveri av hele sykkelen (45 vs. 49 vs. 49 prosent). De som bor utenfor Ring 3, oppgir i mindre grad (statistisk signifikant) å ha opplevd sykkeltyveri ved boligen<sup>6</sup>. Det må her tas forbehold om at vi kun har informasjon om hvor respondenten bor nå, og ikke hvor hen bodde da tyveriet fant sted.

<sup>6</sup> Oddsratio for utenfor Ring 3 vs. innenfor Ring 2=0,61, 95 % konfidensintervall=[0,47,0,78]

## 6.2 Sykkeltveri og påvirkning på sykling

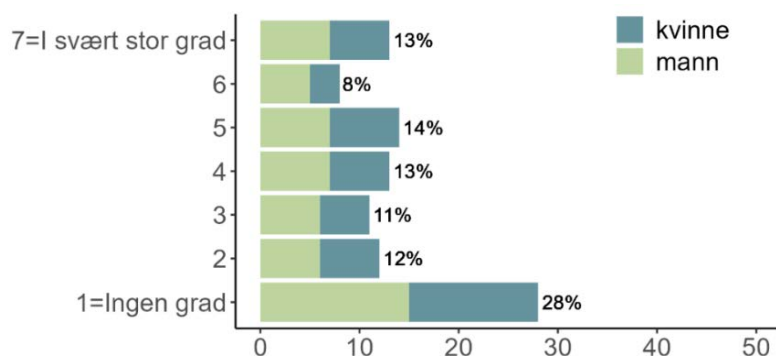
Vi har i undersøkelsen spurt hvorvidt erfaring med sykkeltveri påvirker hvor ofte de sykler (figur 6.5).



Figur 6.5: I hvilken grad har tyveriet påvirket hvor, eller hvor mye du sykler? N=945.

Nær halvparten (43 %) av de som har erfaring med sykkeltveri, det vil si at de selv eller noen i husstanden har blitt frastjålet hele eller deler av sykkelen, sier opplevelsen ikke har påvirket hvor mye de sykler eller hvor de sykler (figur 6.5). 19 % er påvirket i liten grad, 22 % i noen grad, mens 12 % og 4 % er påvirket i henholdsvis stor grad eller så stor grad at de har sluttet å sykle. En logistisk regresjonsanalyse viser, at det å ha erfaring med sykkeltveri har en sammenheng med i hvilken grad frykt for tyveri oppleves å hindre sykling i Oslo<sup>7</sup>. Det vil her si at det å ha erfaring med tyveri, er forbundet med en økt frykt-score på 0,38 poeng (på en skala som går fra 1=Ingen grad til 7=Svært stor grad).

Vi spurte også alle, uansett om de sykler eller ikke, om hvorvidt frykt for sykkeltveri hindrer dem i å sykle i Oslo (figur 6.6).



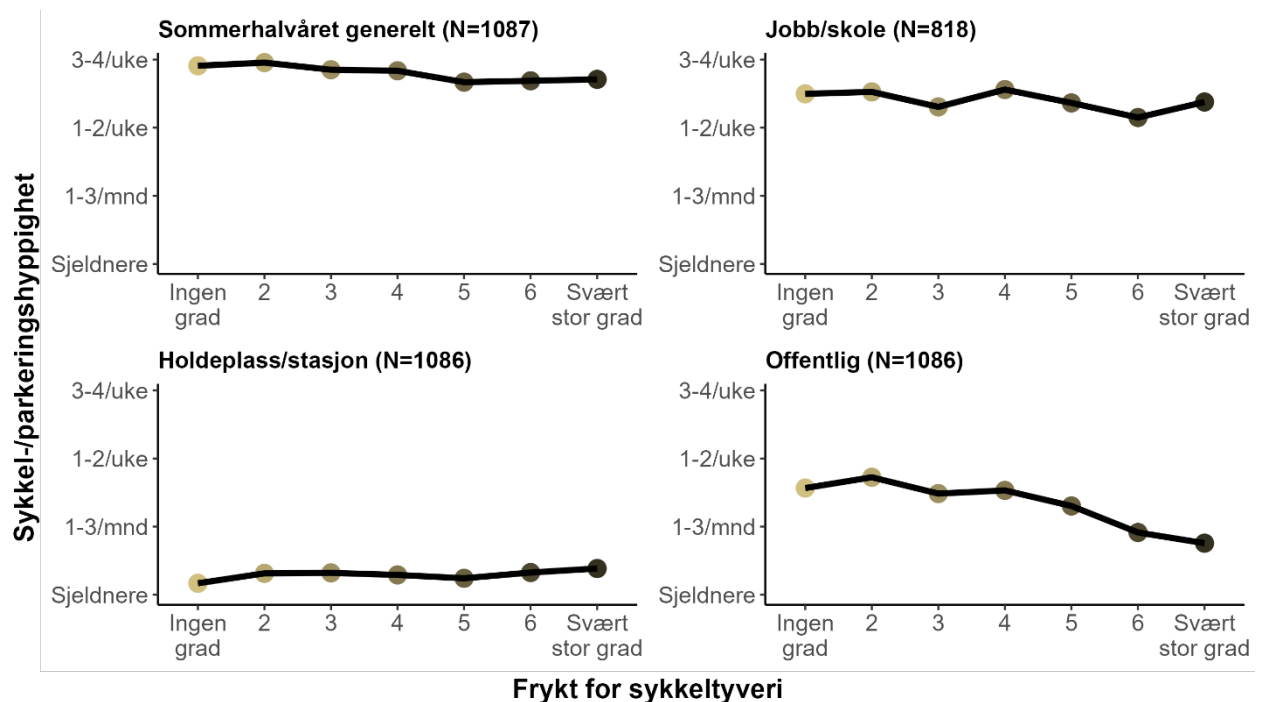
Figur 6.6: I hvilken grad hindrer frykt for tyveri deg i å sykle i Oslo? N=1598.

Omtrent 21 prosent svarer at frykt for sykkeltveri hindrer dem i stor eller svært stor grad fra å sykle i Oslo. Kun 28 prosent svarer at det ikke hindrer dem i noen grad fra å sykle. Altså oppgir over 70 prosent at de i større eller mindre grad hindres i sykling, av frykt for sykkeltveri. Figur 6.6 viser også at frykt for tyveri hindrer menn og kvinner i omtrent lik grad, som er det samme vi finner i en lineær regresjonsanalyse, justert for alder<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Est=0,38, 95 % konfidensintervall=[0,18, 0,59]; N=1605.

<sup>8</sup> Est=0,03, 95 % konfidensintervall=[-0,18,0,24].

Mens de to foregående figurene viste i hvilken grad respondentene mener at erfaring med, og frykt for tyveri påvirker sykling, viser figur 6.7 sammenhengen mellom hvilken grad frykt for tyveri hindrer sykling og hvor ofte respondentene sykler i sommerhalvåret (øverst til venstre) eller til jobb/skole (øverst til høyre) eller å parkere på holdeplass/stasjon (nederst til venstre) eller offentlig område (nederst til høyre).



Figur 6.7: I hvilken grad hindrer frykt for tyveri deg i å sykle i Oslo vs. sykkelhyppighet i sommerhalvåret og hvor ofte man parkerer på jobb/skole, holdeplass/stasjon eller offentlige områder.

Det er en svak tendens (statistisk signifikant) til at jo mer frykt for tyveri hindrer sykling, jo sjeldnere sykles det i sommerhalvåret<sup>9</sup> (øverst til venstre). En tilsvarende og sterkere trend sees for parkering på offentlige områder<sup>10</sup> (nederst til høyre). Det er ingen sammenheng for sykling til jobb/skole (øverst til høyre) eller for parkering på holdeplass/stasjon (nederst til venstre).

<sup>9</sup> Est=-0,05, 95 % konfidensintervall=[-0,09, -0,02], justert for alder, kjønn og boavstand fra sentrum.

<sup>10</sup> Est=-0,14, 95 % konfidensintervall=[-0,17, -0,11], justert for alder, kjønn og boavstand fra sentrum.

## 7 Oppsummering

I denne rapporten har vi hatt fokus på fire temaer:

- A. Hvor folk i Oslo parkerer sykkelen.
- B. Hvordan folk i Oslo vurderer forskjellige forhold ved sykkelparkering på forskjellige typer steder. Typer steder som vi har evaluert inkluderer hjemme, jobb/utdanningssted, kollektivknutepunkter og offentlige områder generelt.
- C. Hvordan sykkelparkering påvirker sykling.
- D. Om folk har erfaringer med sykkeltyveri, og hvordan dette påvirker sykling

Til tross for fokuset på parkering, er det viktig å huske på at det er mange faktorer som påvirker om og hvor mye folk sykler. For eksempel vil forhold ved trafiksikkerhet, kvaliteten på underlaget, det å vite hvor du skal sykle, værforhold, tid og praktiske hensyn virke inn.

### 7.1 Hvor folk parkerer sykkelen

Av alle respondentene svarte 34% at de ikke sykler, mens 50 % svarte at de sykler kun i sommerhalvåret og 16 % at de sykler hele året. 62 % av de som sykler i sommerhalvåret, sykler minst tre dager i uka. 22 % sykler én til to ganger i uka.

Det vanligste stedet å parkere sykkelen hjemme, er kjellerbod og garasje (begge 27 %). Om lag 2 av 3 låser sykkelen hjemme, og av de som ikke gjør det, parkerer 69 % i garasje eller kjellerbod.

71 % av sykkelistene sykler til jobb eller skole minst én dag i uka. Tilsvarende for parkering på offentlig område er 43 %, der 88 % av parkeringene er av en varighet på under 3 timer. Svært få benytter sykkel i kombinasjon med kollektivtransport, og så å si ingen bruker sykkelhotell.

### 7.2 Vurdering av sykkelparkering på ulike steder

De som bor i enebolig, har jevnt over et bedre inntrykk av sykkelparkeringen hjemme enn folk i flermannsbolig/rekkehus, som igjen vurderer parkeringen som bedre enn folk med leilighet. Sykkelparkering hjemme og på jobb kommer bedre ut enn parkering på kollektivholdeplasser/stasjoner og offentlige områder. Beskyttelse mot vær og vind får særlig dårlig score ved kollektivholdeplasser/stasjoner og offentlige områder. Det var en god spredning i svar for alle de fire arenaene for sykkelparkering, der alle vurderinger inneholdt svar som strakte seg fra «svært uenig» til «svært enig». Det var minimale forskjeller i vurdering av sykkelparkering mellom de som brukte sykkel av vanlig størrelse, sykkel med brede dekk og longtail/ eller lastesykkel. De med dyr sykkel (> 20000 NOK) vurderte tryggheten ved parkering på offentlig område som noe dårligere enn de med rimeligere sykkel.

### 7.3 Effekten av dårlig parkering eller tyverifrykt på sykkelbruken

En mer positiv vurdering av sykkelparkering hjemme er forbundet med en økt andel som sykler i sommerhalvåret. Det er ingen klar sammenheng mellom en samlet vurdering av sykkelparkering og grad av sykling/parkering ved de forskjellige stedene som er vurdert, bortsett fra en svak positiv sammenheng for jobb/skole.

Det at svært få benytter sykkel i kombinasjon med kollektivtransport, og så å si ingen bruker sykkelhotell, kan vi bare spekulere i hva skyldes. For det første *kan* det skyldes at folk ikke vurderer sykkelparkeringen som god nok. Dersom det hadde fantes bedre parkeringsmuligheter ved den nærmeste

holdeplassen, svarer 35 % av respondentene at de ville ha kombinert sykkel og kollektivtransport litt eller mye oftere. På den annen side kan det være at en kombinasjon av godt kollektivtilbud og det at det ofte ikke er altfor store avstander i Oslo, gjøre at folk velger *enten* sykkel, *eller* kollektivtransport. Vi må spesifisere at vi ikke spurte om flere ville syklet til kollektivholdeplass hvis det var bedre muligheter for å ta med sykkelen *om bord* på transportmiddelet. Utvalget var bosatt i Oslo, og det er mulig resultatene ville vært noe annerledes dersom respondenter som pendler til Oslo fra nærliggende byer eller tettsteder, hadde vært inkludert.

Mange (35 %) oppgir at frykt for sykkeltyverier i noen grad, stor grad eller svært stor grad hindrer sykling i Oslo, og vi finner også støtte for dette når vi analyserer sammenhengen mellom frykt for sykkeltyveri og hvor ofte respondentene sier at de faktisk sykler i sommerhalvåret eller parkerer på offentlige områder. Mange svarer at bedre og tryggere sykkelparkering i noen grad, stor grad, eller svært stor grad ville fått dem til å sykle oftere til jobb/skole (37 %), holdeplasser/stasjoner (38 %), Oslo sentrum (50 %) og butikker, kafeer osv. i nærområdet (48 %). Dette indikerer at fokus på parkering som gjør at sykkelen står trygt, er viktig.

Samlet sett indikerer resultatene i denne rapporten at bedre sykkelparkering, særlig med tanke på tyverisikring, vil kunne øke sykkelbruken i Oslo.

## Referanser

Hjorteset, MA, Hansen, KAÅ, de Jong, T, Weyde, KV, Greenidge MJ, Tveter, NB, Ridderström, G, Økland, KB (2023). *Litteraturstudie sykkelparkering. Gjennomgang av forskning og annen litteratur om sykkelparkering*. Oslo kommune, Bymiljøetaten.

Oslo kommune 2024. [Sykkelstrategier og dokumenter - Sykkel - Oslo kommune](https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkel/sykkelstrategier-og-dokumenter/). Nettside: <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkel/sykkelstrategier-og-dokumenter/> Åpnet 31. oktober 2024.

# Vedlegg: Demografi og oversikt over svarfordeling på spørsmålene i spørreskjemaet

Tabell V1.1: Karakteristika ved respondentene i nettutvalget.

Variabel	N = 1,963 <sup>1</sup>
<b>Alder</b>	46 (34, 59)
Unknown <sup>2</sup>	12
<b>Kjønn</b>	
Kvinne	929 (48%)
Mann	1,022 (52%)
Unknown <sup>2</sup>	12
<b>Inntekt</b>	
Under 300 000 kr	140 (8.7%)
300 000-500 000 kr	217 (14%)
500 000-700 000 kr	369 (23%)
700 000-1 million kr	443 (28%)
Over 1 million kr	290 (18%)
Ønsker ikke å oppgi	142 (8.9%)
Unknown <sup>2</sup>	362
<b>Yrkesstatus</b>	
Yrkesaktiv (har inntektsgivende arbeid)	1,278 (73%)
Arbeidsledig	46 (2.6%)
Under utdanning	96 (5.5%)
Hjemmeværende	11 (0.6%)
På arbeidsavklaringspenger eller uføretrygd	60 (3.4%)
Pensjonert (alderspensionert)	229 (13%)
Ønsker ikke å oppgi	32 (1.8%)
Unknown <sup>2</sup>	211
<b>Type bolig</b>	
Enebolig	305 (17%)
Flermannsbolig	203 (12%)
Rekkehus	164 (9.4%)
Leilighet med åpen bakgård	376 (22%)
Leilighet med låst bakgård	287 (16%)
Leilighet uten bakgård	386 (22%)
Annet:	24 (1.4%)
Unknown <sup>2</sup>	218
<b>Boavstand fra sentrum</b>	
Oslo sentrum	5 (0.3%)
Mellom sentrum og ring 2	419 (22%)
Mellom ring 2 og ring 3	527 (27%)
Utenfor ring 3	978 (51%)
Unknown <sup>2</sup>	34

<sup>1</sup>Median (IQR); n (%)

<sup>2</sup>Det er uklart hvorfor disse observasjonene er «Unknown»

Tabell V1.2: Alder og kjønn vs. hvor ofte det sykles i sommerhalvåret (N=1145).

	Estimat, Lineær regresjon	95 % konfidens- intervall		p-verdi	p-verdi, likelihood ratio- test, interaksjon.
ns(alder, df = 3)1 <sup>1</sup>	0.625	0.214	1.036	0.003	
ns(alder, df = 3)2 <sup>1</sup>	2.122	1.033	3.211	0	
ns(alder, df = 3)3 <sup>1</sup>	-0.454	-0.858	-0.050	0.028	
Kjønn (menn vs. kvinner) <sup>2</sup>	1.077	0.469	1.685	0.001	
ns(alder, df = 3)1:Kjønn	-0.652	-1.198	-0.105	0.019	0.007 <sup>3</sup>
ns(alder, df = 3)2: Kjønn	-1.864	-3.288	-0.440	0.010	
ns(alder, df = 3)3: Kjønn	0.055	-0.474	0.584	0.838	

Estimater fra lineær regresjon, med interaksjonsledd mellom kjønn og alder inkludert.

<sup>1</sup>) På grunn av et ikke-lineært forhold med utfallet (hvor ofte det sykles i sommerhalvåret), inkluderte vi alder som splines

<sup>2</sup>) Kvinner som referanse

<sup>3</sup>) Interaksjonen mellom alder og kjønn var statistisk signifikant, se Figur 3.

Tabell V1.3: Oversikt over svarfordeling på alle spørsmål i undersøkelsen.

Spørsmål	Totalt		Kvinner vs. menn		p-value <sup>2</sup>
	N = 1,963 <sup>1</sup>	Kvinne, N = 929 <sup>1</sup>	Mann, N = 1,022 <sup>1</sup>		
<b>Hva er din yrkesstatus</b>					0.006
Yrkesaktiv (har inntektsgivende arbeid)	1,278 (73%)	586 (72%)	683 (74%)		
Arbeidsledig	46 (2.6%)	12 (1.5%)	34 (3.7%)		
Under utdanning	96 (5.5%)	47 (5.7%)	49 (5.3%)		
Hjemmeværende	11 (0.6%)	7 (0.9%)	4 (0.4%)		
På arbeidsavklaringspenger eller uføretrygd	60 (3.4%)	29 (3.5%)	31 (3.4%)		
Pensjonert (alderspensjonert)	229 (13%)	126 (15%)	102 (11%)		
Ønsker ikke å oppgi	32 (1.8%)	11 (1.3%)	21 (2.3%)		
Unknown	211	111	98		
<b>Hvordan bor du</b>					0.089
Enebolig	305 (17%)	142 (17%)	161 (17%)		
Flermannsbolig	203 (12%)	78 (9.6%)	123 (13%)		
Rekkehus	164 (9.4%)	72 (8.8%)	91 (9.9%)		
Leilighet med åpen bakgård	376 (22%)	172 (21%)	201 (22%)		
Leilighet med låst bakgård	287 (16%)	135 (17%)	150 (16%)		
Leilighet uten bakgård	386 (22%)	202 (25%)	184 (20%)		
Annet:	24 (1.4%)	13 (1.6%)	11 (1.2%)		
Unknown	218	115	101		
<b>Sykler du</b>					<0.001
Ja, sykler hele året	281 (16%)	99 (12%)	179 (19%)		
Ja, sykler i sommerhalvåret	876 (50%)	403 (50%)	466 (51%)		
Nei, jeg sykler ikke	585 (34%)	311 (38%)	274 (30%)		
Unknown	221	116	103		
<b>Hvor ofte sykler du i sommerhalvåret</b>					<0.001
Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	407 (35%)	174 (35%)	228 (35%)		
3-4 ganger i uken	312 (27%)	121 (24%)	188 (29%)		
1-2 ganger i uken	259 (22%)	105 (21%)	154 (24%)		
1-3 ganger i måneden	151 (13%)	87 (17%)	62 (9.6%)		
Sjeldnere	26 (2.3%)	15 (3.0%)	11 (1.7%)		
Unknown	808	427	379		
<b>Hvor ofte sykler du om vinteren</b>					0.12
Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	119 (42%)	44 (44%)	72 (40%)		
3-4 ganger i uken	90 (32%)	35 (35%)	55 (31%)		



	Totalt	Kvinner vs. menn		
1-2 ganger i uken	45 (16%)	9 (9.1%)	36 (20%)	
1-3 ganger i måneden	24 (8.5%)	9 (9.1%)	15 (8.4%)	
Sjeldnere	3 (1.1%)	2 (2.0%)	1 (0.6%)	
Unknown	1,682	830	843	
<b><u>Hvor mange sykler eier din husstand totalt</u></b>	2.47 (2.34)	2.37 (2.17)	2.54 (2.47)	0.2
Unknown	229	120	107	
<b><u>Var sykkelen du brukte sist en elsykkel</u></b>				<0.001
Ja	463 (32%)	242 (37%)	212 (28%)	
Nei	963 (68%)	412 (63%)	550 (72%)	
Unknown	537	275	260	
<b><u>Hva slags type sykkel brukte du sist</u></b>				
Terrengsykkel med brede dekk	273 (19%)	75 (12%)	198 (26%)	
Racersykkel eller gravel/cyclecross	130 (9.2%)	29 (4.5%)	100 (13%)	
Klassisk sykkel /hybrid	654 (46%)	276 (43%)	375 (49%)	
Fatbike	8 (0.6%)	1 (0.2%)	7 (0.9%)	
Lastesykkel (med lasterom foran, bak eller begge)	28 (2.0%)	10 (1.5%)	16 (2.1%)	
Damesykkel/sykkel med lavt innsteg	273 (19%)	234 (36%)	37 (4.9%)	
Longtail	18 (1.3%)	8 (1.2%)	9 (1.2%)	
Annen type, vennligst spesifiser	33 (2.3%)	13 (2.0%)	19 (2.5%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Nei</u></b>				<0.001
Not Answered	436 (31%)	261 (40%)	170 (22%)	
Nei	981 (69%)	385 (60%)	591 (78%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Sykkelvogn</u></b>				>0.9
Not Answered	1,359 (96%)	621 (96%)	731 (96%)	
Ja	58 (4.1%)	25 (3.9%)	30 (3.9%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Barnesete</u></b>				0.017
Not Answered	1,338 (94%)	600 (93%)	729 (96%)	
Ja	79 (5.6%)	46 (7.1%)	32 (4.2%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Stor kurv</u></b>				<0.001
Not Answered	1,257 (89%)	523 (81%)	726 (95%)	
Ja	160 (11%)	123 (19%)	35 (4.6%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Sykkelvesker</u></b>				<0.001
Not Answered	1,176 (83%)	508 (79%)	659 (87%)	
Ja	241 (17%)	138 (21%)	102 (13%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Annen type, spesifiser:</u></b>				0.15
Not Answered	1,394 (98%)	632 (98%)	752 (99%)	
Annen type, spesifiser:	23 (1.6%)	14 (2.2%)	9 (1.2%)	
Unknown	546	283	261	
<b><u>Hvor gammel er sykkelen du brukte sist</u></b>				0.8

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Mindre enn 3 år gammel	379 (27%)	168 (26%)	207 (27%)	
3-5 år gammel	387 (27%)	186 (29%)	199 (26%)	
5-10 år gammel	363 (26%)	167 (26%)	194 (26%)	
Eldre enn 10 år	257 (18%)	111 (17%)	145 (19%)	
Vet ikke	24 (1.7%)	11 (1.7%)	13 (1.7%)	
Unknown	553	286	264	
<b><u>Omtrent hvor mye betalte du for sykkelen du brukte sist</u></b>				<0.001
Under 2.000 kr	144 (10%)	73 (11%)	70 (9.2%)	
2.000-10.000 kr	547 (39%)	252 (39%)	293 (39%)	
10.000-20.000 kr	264 (19%)	91 (14%)	172 (23%)	
20.000-50.000 kr	319 (23%)	162 (25%)	153 (20%)	
Over 50.000 kr	56 (4.0%)	19 (3.0%)	36 (4.7%)	
Vet ikke	78 (5.5%)	44 (6.9%)	34 (4.5%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Kabellås/wirelås</u></b>				>0.9
Not Answered	782 (56%)	354 (55%)	419 (55%)	
Ja	626 (44%)	287 (45%)	339 (45%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Kjettinglås</u></b>				0.9
Not Answered	1,045 (74%)	478 (75%)	562 (74%)	
Ja	363 (26%)	163 (25%)	196 (26%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Foldelås</u></b>				0.7
Not Answered	1,224 (87%)	555 (87%)	662 (87%)	
Ja	184 (13%)	86 (13%)	96 (13%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Bøylelås</u></b>				0.3
Not Answered	1,212 (86%)	545 (85%)	660 (87%)	
Ja	196 (14%)	96 (15%)	98 (13%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Rammelås (montert fast på rammen, stålpinne skyves mellom eikene i hjulet)</u></b>				0.002
Not Answered	1,255 (89%)	554 (86%)	694 (92%)	
Ja	153 (11%)	87 (14%)	64 (8.4%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Låser ikke sykkelen</u></b>				<0.001
Not Answered	1,333 (95%)	624 (97%)	701 (92%)	
Ja	75 (5.3%)	17 (2.7%)	57 (7.5%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Vet ikke</u></b>				0.078
Not Answered	1,358 (96%)	612 (95%)	737 (97%)	
Ja	50 (3.6%)	29 (4.5%)	21 (2.8%)	
Unknown	555	288	264	
<b><u>Har du eller noen i din husstand noen gang opplevd å få en sykkel eller deler av sykkel stjålet?</u></b>				
<b><u>Frastjålet sykkel</u></b>				0.3

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Not Answered	853 (50%)	408 (52%)	444 (49%)	
Ja	849 (50%)	381 (48%)	460 (51%)	
Unknown	261	140	118	
<b><u>Frastjålet deler fra sykkelen</u></b>				0.5
Not Answered	1,502 (88%)	702 (89%)	794 (88%)	
Ja	200 (12%)	87 (11%)	110 (12%)	
Unknown	261	140	118	
<b><u>Nei</u></b>				0.4
Not Answered	954 (56%)	431 (55%)	514 (57%)	
Nei	748 (44%)	358 (45%)	390 (43%)	
Unknown	261	140	118	
<b><u>Hvor mange ganger har du eller noen i din husstand blitt frastjålet en sykkel eller deler av en sykkel</u></b>				0.5
1	413 (44%)	199 (46%)	212 (42%)	
2	318 (34%)	137 (32%)	175 (34%)	
3	140 (15%)	58 (13%)	82 (16%)	
4	31 (3.3%)	16 (3.7%)	15 (3.0%)	
5 eller fler	45 (4.8%)	20 (4.7%)	24 (4.7%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Når skjedde det siste tyveriet</u></b>				0.4
Under ett år siden	124 (13%)	48 (11%)	74 (15%)	
Ett til to år siden	175 (18%)	77 (18%)	94 (19%)	
Tre til fem år siden	217 (23%)	104 (24%)	112 (22%)	
Over fem år siden	431 (46%)	201 (47%)	228 (45%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Hvor ble sykkelen stjålet</u></b>				0.12
Hjemme	566 (60%)	268 (62%)	293 (58%)	
Jobb/skole	126 (13%)	55 (13%)	70 (14%)	
Kollektivknutepunkt	69 (7.3%)	21 (4.9%)	45 (8.9%)	
Utenfor butikk, kafé, museum, kino, treningssenter, andres hjem, etc.	147 (16%)	65 (15%)	82 (16%)	
Husker ikke	39 (4.1%)	21 (4.9%)	18 (3.5%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Meldte du ifra om tyveriet 1</u></b>				0.2
Not Answered	515 (54%)	242 (56%)	266 (52%)	
Ja, til politiet	432 (46%)	188 (44%)	242 (48%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Meldte du ifra om tyveriet 2</u></b>				0.5
Not Answered	570 (60%)	263 (61%)	300 (59%)	
Ja, til forsikringsselskapet	377 (40%)	167 (39%)	208 (41%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Meldte du ifra om tyveriet 3</u></b>				0.7
Not Answered	612 (65%)	282 (66%)	326 (64%)	
Nei	335 (35%)	148 (34%)	182 (36%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>Meldte du ifra om tyveriet 4</u></b>				0.009
Not Answered	853 (90%)	376 (87%)	470 (93%)	
Husker ikke	94 (9.9%)	54 (13%)	38 (7.5%)	
Unknown	1,016	499	514	
<b><u>I hvilken grad har tyveriet påvirket sykling</u></b>				0.057

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Ikke påvirket	406 (43%)	178 (41%)	226 (44%)	
I liten grad	180 (19%)	77 (18%)	102 (20%)	
I noen grad	207 (22%)	94 (22%)	110 (22%)	
I stor grad	118 (12%)	58 (13%)	60 (12%)	
Jeg har helt sluttet å sykle	34 (3.6%)	23 (5.3%)	10 (2.0%)	
Unknown	1,018	499	514	
<b><u>Hvor parkerte du sist sykkelen hjemme hos deg selv?</u></b>				0.7
Garasje	307 (27%)	131 (26%)	176 (28%)	
Kjellerbod	303 (27%)	124 (25%)	179 (28%)	
Oppgang	33 (2.9%)	18 (3.6%)	15 (2.4%)	
Sykkelskur	111 (9.8%)	52 (11%)	58 (9.2%)	
På støtte/lent inntil vegg ute	71 (6.3%)	29 (5.9%)	38 (6.0%)	
Utendørs sykkelstativ	182 (16%)	81 (16%)	101 (16%)	
Annet, spesifiser:	128 (11%)	60 (12%)	66 (10%)	
Unknown	828	434	389	
<b><u>Låste du sykkelen?</u></b>				0.003
Ja, både ramme og hjul var låst fast i noe	267 (24%)	118 (24%)	149 (24%)	
Ja, rammen var låst fast i noe	152 (13%)	64 (13%)	86 (14%)	
Ja, hjulet var låst fast i noe	67 (5.9%)	28 (5.7%)	39 (6.2%)	
Ja, men ikke låst fast i noe	292 (26%)	154 (31%)	136 (22%)	
Nei	354 (31%)	131 (26%)	220 (35%)	
Unknown	831	434	392	
<b><u>Vurdering av parkering hjemme</u></b>				
<b><u>Jeg er sikker på at sykkelen står trygt</u></b>				0.4
Svært uenig	156 (9.4%)	68 (8.8%)	86 (9.8%)	
Litt uenig	195 (12%)	93 (12%)	101 (12%)	
Verken eller	119 (7.2%)	53 (6.8%)	65 (7.4%)	
Litt enig	431 (26%)	194 (25%)	237 (27%)	
Svært enig	600 (36%)	281 (36%)	316 (36%)	
Vet ikke	74 (4.5%)	39 (5.0%)	35 (4.0%)	
Ikke relevant	82 (4.9%)	47 (6.1%)	35 (4.0%)	
Unknown	306	154	147	
<b><u>Parkeringen er lett tilgjengelig</u></b>				0.2
Svært uenig	136 (8.2%)	60 (7.7%)	76 (8.7%)	
Litt uenig	191 (12%)	97 (13%)	93 (11%)	
Verken eller	113 (6.8%)	46 (5.9%)	66 (7.5%)	
Litt enig	338 (20%)	170 (22%)	167 (19%)	
Svært enig	743 (45%)	333 (43%)	406 (46%)	
Vet ikke	52 (3.1%)	23 (3.0%)	29 (3.3%)	
Ikke relevant	84 (5.1%)	46 (5.9%)	38 (4.3%)	
Unknown	306	154	147	
<b><u>Det er lett for meg å vite hvor jeg skal parkere</u></b>				0.15
Svært uenig	90 (5.4%)	48 (6.2%)	41 (4.7%)	
Litt uenig	130 (7.8%)	54 (7.0%)	74 (8.5%)	
Verken eller	80 (4.8%)	38 (4.9%)	41 (4.7%)	
Litt enig	268 (16%)	125 (16%)	143 (16%)	

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Svært enig	942 (57%)	427 (55%)	512 (59%)	
Vet ikke	50 (3.0%)	30 (3.9%)	20 (2.3%)	
Ikke relevant	97 (5.9%)	53 (6.8%)	44 (5.0%)	
Unknown	306	154	147	
<b><u>Sykkelen står godt beskyttet mot vær og vind</u></b>				0.2
Svært uenig	269 (16%)	133 (17%)	134 (15%)	
Litt uenig	187 (11%)	88 (11%)	97 (11%)	
Verken eller	76 (4.6%)	36 (4.7%)	38 (4.3%)	
Litt enig	167 (10%)	64 (8.3%)	103 (12%)	
Svært enig	849 (51%)	395 (51%)	453 (52%)	
Vet ikke	38 (2.3%)	19 (2.5%)	19 (2.2%)	
Ikke relevant	70 (4.2%)	39 (5.0%)	31 (3.5%)	
Unknown	307	155	147	
<b><u>Har du arbeidssted/studiested i Oslo</u></b>				0.2
Ja	840 (91%)	375 (93%)	459 (90%)	
Nei	79 (8.6%)	30 (7.4%)	49 (9.6%)	
Unknown	1,044	524	514	
<b><u>Hvor ofte sykler du til jobb/utdanningssted</u></b>				0.2
Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	299 (36%)	134 (36%)	162 (35%)	
3-4 ganger i uken	178 (21%)	84 (22%)	93 (20%)	
1-2 ganger i uken	119 (14%)	42 (11%)	77 (17%)	
1-3 ganger i måneden	64 (7.6%)	27 (7.2%)	36 (7.8%)	
Sjeldnere/aldri	180 (21%)	88 (23%)	91 (20%)	
Unknown	1,123	554	563	
<b><u>Hvilke av følgende fasiliteter har du tilgang til på jobb/studiested</u></b>				
<b><u>Innelåst sykkelparkering innendørs</u></b>				0.3
Not Answered	256 (39%)	118 (41%)	136 (37%)	
Ja	404 (61%)	169 (59%)	232 (63%)	
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Innelåst sykkelparkering utendørs</u></b>				0.10
Not Answered	562 (85%)	238 (83%)	322 (88%)	
Ja	98 (15%)	49 (17%)	46 (13%)	
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Utendørs sykkelparkering (ikke innelåst)</u></b>				0.2
Not Answered	375 (57%)	155 (54%)	218 (59%)	
Ja	285 (43%)	132 (46%)	150 (41%)	
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Garderobes med dusj</u></b>				0.5
Not Answered	346 (52%)	155 (54%)	190 (52%)	
Ja	314 (48%)	132 (46%)	178 (48%)	
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Mulighet for vask av sykkel</u></b>				0.7
Not Answered	480 (73%)	207 (72%)	271 (74%)	
Ja	180 (27%)	80 (28%)	97 (26%)	
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Mulighet for stell av sykkel (pumpe, verktøy etc)</u></b>				0.6
Not Answered	494 (75%)	217 (76%)	272 (74%)	
Ja	166 (25%)	70 (24%)	96 (26%)	

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Unknown	1,303	642	654	
<b><u>Ta stilling til følgende påstander om sykkelparkeringen på jobb/utdanningssted</u></b>				
<b><u>Jeg er sikker på at sykkelen står trygt</u></b>				
Helt uenig	59 (9.1%)	28 (9.9%)	29 (8.0%)	
Litt uenig	90 (14%)	47 (17%)	42 (12%)	
Verken eller	45 (6.9%)	15 (5.3%)	30 (8.2%)	
Litt enig	165 (25%)	70 (25%)	95 (26%)	
Svært enig	283 (43%)	115 (41%)	166 (46%)	
Vet ikke	8 (1.2%)	6 (2.1%)	2 (0.5%)	
Ikke relevant	1 (0.2%)	1 (0.4%)	0 (0%)	
Unknown	1,312	647	658	
<b><u>Parkeringen er lett tilgjengelig</u></b>				
Helt uenig	23 (3.5%)	11 (3.9%)	12 (3.3%)	>0.9
Litt uenig	51 (7.8%)	20 (7.1%)	30 (8.2%)	
Verken eller	33 (5.1%)	16 (5.7%)	17 (4.7%)	
Litt enig	145 (22%)	62 (22%)	83 (23%)	
Svært enig	394 (61%)	172 (61%)	219 (60%)	
Vet ikke	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	
Ikke relevant	5 (0.8%)	1 (0.4%)	3 (0.8%)	
Unknown	1,312	647	658	
<b><u>Det er lett for meg å vite hvor jeg skal parkere</u></b>				
Helt uenig	11 (1.7%)	9 (3.2%)	2 (0.5%)	0.053
Litt uenig	41 (6.3%)	19 (6.7%)	21 (5.8%)	
Verken eller	31 (4.8%)	10 (3.5%)	20 (5.5%)	
Litt enig	135 (21%)	64 (23%)	71 (20%)	
Svært enig	430 (66%)	180 (64%)	248 (68%)	
Vet ikke	0 (0%)	0 (0%)	0 (0%)	
Ikke relevant	3 (0.5%)	0 (0%)	2 (0.5%)	
Unknown	1,312	647	658	
<b><u>Sykkelen står godt beskyttet mot vær og vind</u></b>				
Helt uenig	132 (20%)	68 (24%)	62 (17%)	0.042
Litt uenig	59 (9.1%)	31 (11%)	27 (7.4%)	
Verken eller	29 (4.5%)	9 (3.2%)	20 (5.5%)	
Litt enig	54 (8.3%)	19 (6.7%)	34 (9.3%)	
Svært enig	373 (57%)	153 (54%)	220 (60%)	
Vet ikke	1 (0.2%)	1 (0.4%)	0 (0%)	
Ikke relevant	3 (0.5%)	1 (0.4%)	1 (0.3%)	
Unknown	1,312	647	658	
<b><u>Hvor ofte sykler du til en kollektivholdeplass</u></b>				
Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	12 (1.1%)	3 (0.6%)	8 (1.3%)	0.083
3-4 ganger i uken	31 (2.8%)	7 (1.4%)	24 (3.9%)	
1-2 ganger i uken	43 (3.9%)	19 (3.9%)	22 (3.6%)	
1-3 ganger i måneden	90 (8.1%)	36 (7.4%)	53 (8.6%)	
Sjeldnere/aldri	930 (84%)	419 (87%)	508 (83%)	
Unknown	857	445	407	
<b><u>Hva slags holdeplass syklet du til sist?</u></b>				
Buss	20 (23%)	4 (14%)	15 (28%)	0.5

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Tog	13 (15%)	3 (10%)	8 (15%)	
T-bane	30 (35%)	14 (48%)	16 (30%)	
Trikk	6 (7.0%)	2 (6.9%)	4 (7.4%)	
Båt	2 (2.3%)	1 (3.4%)	1 (1.9%)	
Nei, ingen av disse	15 (17%)	5 (17%)	10 (19%)	
Unknown	1,877	900	968	
<b><u>Hvor parkerte du sykkelen sist du syklet til kollektivholdeplass</u></b>				0.2
Stasjonsområde	32 (45%)	11 (46%)	19 (43%)	
Holdeplass	12 (17%)	6 (25%)	6 (14%)	
Sykkelhotell	2 (2.8%)	0 (0%)	2 (4.5%)	
Tok sykkelen med meg på reisemidlet	19 (27%)	7 (29%)	11 (25%)	
Annet:	6 (8.5%)	0 (0%)	6 (14%)	
Unknown	1,892	905	978	
<b><u>Hvor lenge stod sykkelen parkert på holdeplassen/stasjonen</u></b>				0.4
Mindre enn 60 minutter	10 (15%)	4 (18%)	6 (14%)	
1-3 timer	19 (29%)	7 (32%)	12 (29%)	
3-8 timer	18 (27%)	6 (27%)	11 (26%)	
8 timer til ett døgn	8 (12%)	4 (18%)	3 (7.1%)	
Mer enn ett døgn	1 (1.5%)	0 (0%)	1 (2.4%)	
Husker ikke	10 (15%)	1 (4.5%)	9 (21%)	
Unknown	1,897	907	970	
<b><u>Ta stilling til følgende påstander om sykkelparkeringen på holdeplassen du syklet til sist</u></b>				
<b><u>Jeg var sikker på at sykkelen stod trygt</u></b>				0.6
Svært uenig	21 (25%)	8 (28%)	13 (25%)	
Litt uenig	14 (17%)	7 (24%)	5 (9.6%)	
Verken eller	11 (13%)	3 (10%)	8 (15%)	
Litt enig	25 (30%)	7 (24%)	17 (33%)	
Svært enig	4 (4.8%)	2 (6.9%)	2 (3.8%)	
Vet ikke	1 (1.2%)	0 (0%)	1 (1.9%)	
Ikke relevant	8 (9.5%)	2 (6.9%)	6 (12%)	
Unknown	1,879	900	970	
<b><u>Parkeringen var lett tilgjengelig</u></b>				0.9
Svært uenig	10 (12%)	2 (6.9%)	7 (13%)	
Litt uenig	13 (15%)	5 (17%)	8 (15%)	
Verken eller	5 (6.0%)	2 (6.9%)	3 (5.8%)	
Litt enig	27 (32%)	9 (31%)	17 (33%)	
Svært enig	21 (25%)	9 (31%)	11 (21%)	
Vet ikke	2 (2.4%)	1 (3.4%)	1 (1.9%)	
Ikke relevant	6 (7.1%)	1 (3.4%)	5 (9.6%)	
Unknown	1,879	900	970	
<b><u>Det var lett for meg å vite hvor jeg skulle parkere</u></b>				>0.9
Svært uenig	13 (15%)	4 (14%)	8 (15%)	
Litt uenig	8 (9.5%)	4 (14%)	4 (7.7%)	
Verken eller	8 (9.5%)	3 (10%)	5 (9.6%)	
Litt enig	25 (30%)	10 (34%)	15 (29%)	
Svært enig	23 (27%)	7 (24%)	15 (29%)	
Vet ikke	2 (2.4%)	0 (0%)	1 (1.9%)	
Ikke relevant	5 (6.0%)	1 (3.4%)	4 (7.7%)	

	Totalt	Kvinner vs. menn		
Unknown	1,879	900	970	
<b><u>Sykkelen stod godt beskyttet mot vær og vind</u></b>				0.7
Svært uenig	36 (43%)	14 (48%)	21 (40%)	
Litt uenig	17 (20%)	7 (24%)	9 (17%)	
Verken eller	6 (7.1%)	1 (3.4%)	5 (9.6%)	
Litt enig	15 (18%)	4 (14%)	11 (21%)	
Svært enig	4 (4.8%)	2 (6.9%)	2 (3.8%)	
Vet ikke	1 (1.2%)	0 (0%)	0 (0%)	
Ikke relevant	5 (6.0%)	1 (3.4%)	4 (7.7%)	
Unknown	1,879	900	970	
<b><u>Ville du oftere kombinert sykkel og kollektivtransport dersom det fantes bedre parkeringsmuligheter på din nærmeste holdeplass?</u></b>				0.7
Ja, mye oftere	162 (15%)	74 (15%)	88 (14%)	
Ja, litt oftere	221 (20%)	90 (19%)	129 (21%)	
Nei	570 (52%)	250 (52%)	316 (52%)	
Vet ikke	150 (14%)	70 (14%)	79 (13%)	
Unknown	860	445	410	
<b><u>Hvor ofte parkerer du sykkelen din på et offentlig område i Oslo</u></b>				0.7
Nesten hver dag, 5-7 ganger i uken	65 (5.9%)	28 (5.8%)	37 (6.1%)	
3-4 ganger i uken	151 (14%)	73 (15%)	75 (12%)	
1-2 ganger i uken	251 (23%)	107 (22%)	143 (23%)	
1-3 ganger i måneden	287 (26%)	121 (25%)	164 (27%)	
Sjeldnere/aldri	345 (31%)	153 (32%)	191 (31%)	
Unknown	864	447	412	
<b><u>Hvor lenge stod sykkelen parkert sist du parkerte på et offentlig område i Oslo</u></b>				
Mindre enn 15 minutter	110 (15%)	49 (15%)	61 (15%)	
15-60 minutter	315 (42%)	125 (38%)	189 (45%)	
1-3 timer	218 (29%)	105 (32%)	110 (26%)	
3-8 timer	61 (8.1%)	24 (7.3%)	37 (8.9%)	
8 timer til ett døgn	20 (2.7%)	10 (3.1%)	9 (2.2%)	
Mer enn ett døgn	8 (1.1%)	3 (0.9%)	5 (1.2%)	
Husker ikke	18 (2.4%)	11 (3.4%)	7 (1.7%)	
Unknown	1,213	602	604	
<b><u>Tenk på sist gang du syklet til et offentlig område i Oslo.</u></b>				
<b><u>Ta stilling til følgende påstander om sykkelparkeringen</u></b>				
<b><u>Jeg var sikker på at sykkelen stod trygt</u></b>				
Svært uenig	151 (20%)	66 (20%)	85 (20%)	
Litt uenig	236 (32%)	107 (33%)	126 (30%)	
Verken eller	138 (18%)	57 (17%)	81 (19%)	
Litt enig	168 (22%)	69 (21%)	99 (24%)	
Svært enig	43 (5.7%)	19 (5.8%)	23 (5.5%)	
Vet ikke	9 (1.2%)	7 (2.1%)	2 (0.5%)	
Ikke relevant	3 (0.4%)	1 (0.3%)	1 (0.2%)	
Unknown	1,215	603	605	
<b><u>Parkeringen var lett tilgjengelig</u></b>				
Svært uenig	47 (6.3%)	17 (5.2%)	30 (7.2%)	
Litt uenig	124 (17%)	69 (21%)	53 (13%)	



	Totalt	Kvinner vs. menn		
Verken eller	86 (12%)	31 (9.5%)	55 (13%)	
Litt enig	246 (33%)	109 (33%)	137 (33%)	
Svært enig	231 (31%)	95 (29%)	134 (32%)	
Vet ikke	9 (1.2%)	3 (0.9%)	6 (1.4%)	
Ikke relevant	4 (0.5%)	2 (0.6%)	1 (0.2%)	
Unknown	1,216	603	606	
<b><u>Det var lett for meg å vite hvor jeg skulle parkere</u></b>				
Svært uenig	55 (7.4%)	24 (7.4%)	31 (7.5%)	
Litt uenig	142 (19%)	75 (23%)	65 (16%)	
Verken eller	87 (12%)	29 (8.9%)	58 (14%)	
Litt enig	235 (31%)	104 (32%)	130 (31%)	
Svært enig	216 (29%)	88 (27%)	127 (31%)	
Vet ikke	8 (1.1%)	4 (1.2%)	4 (1.0%)	
Ikke relevant	4 (0.5%)	2 (0.6%)	1 (0.2%)	
Unknown	1,216	603	606	
<b><u>Sykkelen stod godt beskyttet mot vær og vind</u></b>				
Svært uenig	431 (58%)	203 (62%)	228 (55%)	
Litt uenig	171 (23%)	77 (24%)	91 (22%)	
Verken eller	66 (8.8%)	20 (6.1%)	46 (11%)	
Litt enig	51 (6.8%)	15 (4.6%)	35 (8.4%)	
Svært enig	12 (1.6%)	5 (1.5%)	7 (1.7%)	
Vet ikke	8 (1.1%)	4 (1.2%)	4 (1.0%)	
Ikke relevant	8 (1.1%)	2 (0.6%)	5 (1.2%)	
Unknown	1,216	603	606	
<b><u>Hva slags type sykkelparkering skal til for at du vil parkere sykkelen oftere på offentlige områder?</u></b>				
Bedre utendørs sykkelstativ				0.003
Not Answered	335 (45%)	126 (39%)	206 (50%)	
Ja	412 (55%)	200 (61%)	210 (50%)	
Unknown	1,216	603	606	
Innelåst sykkelparkering i egen bås				0.2
Not Answered	524 (70%)	237 (73%)	285 (69%)	
Ja	223 (30%)	89 (27%)	131 (31%)	
Unknown	1,216	603	606	
Innelåst felles sykkelparkering				0.9
Not Answered	484 (65%)	212 (65%)	268 (64%)	
Ja	263 (35%)	114 (35%)	148 (36%)	
Unknown	1,216	603	606	
Ingen av disse				0.15
Not Answered	638 (85%)	285 (87%)	348 (84%)	
Ja	109 (15%)	41 (13%)	68 (16%)	
Unknown	1,216	603	606	
<b><u>I hvilken grad vil bedre og tryggere sykkelparkering bidra til at du sykler mer/begynner å sykle til følgende steder?</u></b>				
<b><u>Jobb/skole</u></b>				
1=Svært liten grad	613 (38%)	278 (37%)	332 (39%)	0.7
2	137 (8.5%)	67 (8.9%)	69 (8.1%)	

	Totalt	Kvinner vs. menn		
3	103 (6.4%)	49 (6.5%)	54 (6.3%)	
4	169 (10%)	77 (10%)	90 (11%)	
5	179 (11%)	79 (11%)	100 (12%)	
6	138 (8.6%)	61 (8.1%)	77 (9.0%)	
7=Svært stor grad	271 (17%)	139 (19%)	131 (15%)	
Unknown	353	179	169	
<b><u>Holdeplasser/stasjoner</u></b>				0.5
1=Svært liten grad	599 (37%)	281 (37%)	317 (37%)	
2	101 (6.3%)	46 (6.1%)	55 (6.5%)	
3	139 (8.6%)	68 (9.1%)	68 (8.0%)	
4	162 (10%)	66 (8.8%)	95 (11%)	
5	155 (9.6%)	76 (10%)	78 (9.2%)	
6	155 (9.6%)	66 (8.8%)	89 (10%)	
7=Svært stor grad	298 (19%)	147 (20%)	150 (18%)	
Unknown	354	179	170	
<b><u>Oslo sentrum</u></b>				0.002
1=Svært liten grad	454 (28%)	225 (30%)	228 (27%)	
2	89 (5.5%)	32 (4.3%)	57 (6.7%)	
3	116 (7.2%)	58 (7.7%)	57 (6.7%)	
4	161 (10%)	73 (9.7%)	86 (10%)	
5	171 (11%)	72 (9.6%)	99 (12%)	
6	190 (12%)	69 (9.2%)	120 (14%)	
7=Svært stor grad	428 (27%)	221 (29%)	205 (24%)	
Unknown	354	179	170	
<b><u>Butikker, kafeer osv i nærmiljøet</u></b>				0.085
1=Svært liten grad	402 (25%)	187 (25%)	212 (25%)	
2	101 (6.3%)	41 (5.5%)	60 (7.0%)	
3	130 (8.1%)	56 (7.5%)	73 (8.6%)	
4	209 (13%)	96 (13%)	112 (13%)	
5	220 (14%)	96 (13%)	124 (15%)	
6	201 (12%)	88 (12%)	113 (13%)	
7=Svært stor grad	346 (22%)	186 (25%)	158 (19%)	
Unknown	354	179	170	
<b><u>I hvilken grad hindrer frykt for tyveri deg fra å sykle i Oslo?</u></b>				>0.9
1=Ingen grad	446 (28%)	210 (28%)	236 (28%)	
2	202 (13%)	93 (12%)	106 (12%)	
3	182 (11%)	82 (11%)	100 (12%)	
4	215 (13%)	102 (14%)	113 (13%)	
5	222 (14%)	110 (15%)	109 (13%)	
6	132 (8.2%)	57 (7.6%)	74 (8.7%)	
7=I svært stor grad	206 (13%)	94 (13%)	112 (13%)	
Unknown	358	181	172	

<sup>1</sup>n (%); Mean (SD)

<sup>2</sup>Pearson's Chi-squared test; Fisher's exact test; Wilcoxon rank sum test. Test av forskjell mellom kvinner og men.



TØI er et anvendt forskningsinstitutt som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet driver forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, bøker, seminarer, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, ITS, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transportbehov og generell transportøkonomi. Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forskningssamarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Hjortese, de Jong, Weyde, Greenidge, Tveter, & Ridderstrøm. (2024). *Litteraturstudie sykkelparkering*.

**Postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Postboks 8600 Majorstua  
0349 Oslo  
Norge

**Kontoradresse:**

Forskningsparken  
Gautstadalléen 21

E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

Hjemmeside: [www.toi.no](http://www.toi.no)

