



RAPPORT



Foto: Morten Brakestad

SYKKELUNDERSØKELSE ATFERD, KUNNSKAP OG HOLDNINGER I TRAFIKKEN

Referanse:
juni | 2025

FORORD

Det er et politisk mål om at veksten i persontransporten i norske byer skal tas med kollektiv transport, sykling eller gåing. I mange byer vil dette innebære at mange flere vil sykle. For å sikre at økt sykling ikke fører til flere ulykker, må det tas i bruk målrettede tiltak.

Denne rapporten oppsummerer funn i en spørreundersøkelse utført av Trygg Trafikk i fem norske byer. Målet har vært å kartlegge syklisters valg i trafikken, deres atferd og kunnskap om regler. Resultatene skal brukes i Trygg Trafikks arbeid med å vurdere og anbefale tiltak som bidrar til mer sykling, færre ulykker og mindre konflikt mellom trafikantene.

Prosjektgruppen har bestått av fagsjef Bård Morten Johansen og spesialrådgiver Renata Torquato Steinbakk. Opinion AS har gjennomført datainnsamling og laget grafer med svarfordelingen for hvert spørsmål. Steinbakk har skrevet rapporten og gjennomført analyser. Avdelingsleder fag og analyse Tanja Loftsgarden har kvalitetssikret rapporten.

Oslo, juni 2025

fag og analyse
Trygg Trafikk

INNHold

FORORD	1
SAMMENDRAG	4
Bakgrunn	4
Noen hovedfunn.....	4
1 Innledning	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Metode	6
1.3 Demografi.....	7
2 Resultater.....	9
2.1 Sykkelbruk	9
2.2 Hvor foregår syklingen?.....	11
Blindsone	14
3 Atferd i trafikken.....	15
Å gi tegn ved svinging.....	15
Sykle på rødt lys.....	16
Skape kø	17
Sykle etter å ha drukket.....	18
Sykle uten hjelm	19
Stanse for trafikken fra høyre.....	20
Sykle i gangfelt slik at biltrafikken må stoppe	20
Stoppe for fotgjengere i gangfeltet	21
Kjøre mot kjøreretning	22
Sykle over 6 km/t ved passering av gående på fortau.....	23
Trille sykkel over gangfelt.....	24
Begrunnelse for å sykle på rødt lys.....	25
4 Konflikter i trafikken	26
Konflikt med andre syklistar	26
Konflikt med bilister	26
Konflikt med fotgjengere.....	27
Konflikt med elsparkesykkel	28
Konflikt med buss- eller trikkeførere.....	28
Konflikt med mopedister/motorsyklistar	29

Truende eller aggressiv atferd fra andre trafikanter	30
5 Kunnskap om regler	32
5.1 Lys/lykt	32
5.2 Refleksvest.....	32
Ringeklokke	34
Gi tegn ved svinging	34
Følge fartsgrense	35
Refleks bak på sykkel.....	36
Refleks på pedaler	36
Speil på sykkel	37
Gi signal med ringeklokken.....	38
6 Kunnskap om vikeplikt	39
For trikk som kommer fra høyre.....	39
For andre kjøretøy når man sykler over et gangfelt.....	39
For andre kjøretøy når man triller over et gangfelt	40
For gående i gangfelt.....	41
For buss som forlater holdeplass i by.....	41
For kjørende på forkjørsvet	42
For kjørende til venstre i rundkjøring.....	43
For motgående kjøretøy ved venstre sving.....	43
For kjørende til/fra avkjørsel	44
For andre kjøretøy når man skifter felt	45
Ulykker som syklist	46
Hvor skjedde sykkelulykken?.....	46
Type ulykke.....	47
8 Opplæring i trafikkregler.....	48
9 Holdning til sykkelhjelpåbud.....	50
10 Videre analyser	51
10.1 Atferd.....	51
10.2 Kunnskap om vikepliktsregler og påbudt utstyr	51
10.3 Holdning til hjelpåbud	54
11 Konklusjon	57

SAMMENDRAG

Bakgrunn

Denne undersøkelsen har hatt som formål å kartlegge syklisters atferd, kunnskap og holdning i trafikken i fem norske byer (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand). Opinion AS har vært ansvarlig for gjennomføringen av datainnsamlingen, og respondentene har svart online. Totalt svarte 1 008 syklistere (200 fra hver by). Datainnsamlingen ble gjennomført i uke 25–27 i 2024.

Noen hovedfunn

- Nesten halvparten sykler minst én gang i uken i sommerhalvåret. Det sykles oftere i Stavanger og sjeldnere i Bergen. For vinterhalvåret, synker andelen som oppgir å sykle minst én gang i uken betraktelig. I Stavanger oppgir syklistene å sykle litt oftere i vinterhalvåret, i Oslo sjeldnere.
- Vanlig sykkel er mest benyttet, etterfulgt av elsykkel. Det er flere som oppgir å benytte elsykkel i Stavanger og Kristiansand, mens det er flere som benytter bysykkel i Oslo.
- Sykkelen er mest brukt på tur i fritiden. Syklistere i Trondheim oppgir oftere å bruke sykkelen til og fra skolen og ærender i fritiden, mens det er flere i Oslo som bruker sykkelen til fritidsaktiviteter.
- Årsakene for å bruke sykkel er oftest relatert til helsebringende effekter (få frisk luft, bra for helsen og som trening). Syklistere i Oslo oppgir oftere at «det er fleksibelt og praktisk» og «for å komme fortest frem hvor man skal».
- Syklistere oppgir at de sykler mest på gang- og sykkelvei, sykkelvei og sykkelfelt. Veibane og fortau ble brukt sjeldnere.
- Når det gjelder regler, oppgir syklistene at de i hovedsak stanser for trafikken fra høyre, stopper for fotgjengere i gangfelt og gir tegn ved svinging. Å sykle etter å ha drukket alkohol og å skape kø, er atferd som syklistere sjeldnere oppgir å gjøre.
- Bare 5 prosent av syklistene oppgir å alltid eller ofte sykle på rødt lys. Sykling på rødt gjøres oftere i Oslo og sjeldnere i Bergen og Kristiansand. De vanligste begrunnelsene for å sykle på rødt er «når det ikke er trafikk» og «når man ikke er til hinder for annen trafikk».
- Litt under halvparten opplever truende eller aggressiv atferd fra andre trafikanter (45 %). Syklistere oppgir i større grad å oppleve konflikter (nestenulykke) med elsparkesyklistere enn andre trafikanter. Truende atferd fra bilister er det flere som oppgir enn andre trafikanter, og det er flere som har opplevd dette i Oslo.
- Bare rundt 3 prosent oppgir å ha vært involvert i en ulykke som syklist i de siste 2 årene hvor noen ble skadet. Blant disse 30 syklistene oppgir de fleste at det skjedde ved sykkelfelt (24 %).
- De fleste syklistere har førerkort (86 %), men det er flere i Oslo uten. Under halvparten har aldri fått sykkelopplæring i form av å sykle i trafikken og ferdighetssykling (39 %). Blant dem som har hatt sykkelopplæring, har enten fått den i barneskolen (51 %), av sine foreldre eller andre voksne (21 %).

- Reglene om sykkelutstyr er godt kjent blant syklister, med flere som kjenner til påbudet om lys/lykt på sykkel når det er mørkt (91 %) og påbud om refleks foran og bak på sykkel (83 %). Litt over halvparten (54 %) oppgir at det er påbudt å bruke sykkelhjelme selv om det ikke er det. Eldre syklister har bedre kjennskap til påbud om sykkelutstyr.
- Vikepliktsregelen som flest kjenner til, er for kryssende i gangfelt (91 %). Den minste kjente er for kjørende til venstre i rundkjøring (64 %). Menn, syklister som har førerkort og eldre syklister, kjenner i større grad til flere av vikepliktsreglene.
- De fleste er positive til et sykkelhjelpåbud (80 % er helt eller delvis enig i at sykkelhjelme bør være påbudt). Kvinner, syklister med førerkort og syklister som alltid sykler med hjelme, er mer positive til et påbud.
- Mer kunnskap om hvor syklister velger å sykle, deres kjennskap til reglene og hva de gjør i trafikken, gir viktig innsikt. Dette ønsker vi å bruke for å foreslå tiltak som kan føre til økt sykling samt redusere antall ulykker og konflikter mellom trafikantene.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Vi i Trygg Trafikk ønsket å kartlegge syklisters atferd, kunnskap og holdninger i trafikken. Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand ble valgt ut for å avdekke ulikheter mellom byene. Resultatene danner en forundersøkelse som skal brukes i et annet prosjekt om å sykle til jobben. Å vite mer om hvor syklistene velger å sykle og hva de gjør i trafikken, gir innsikt vi kan bruke for å innrette riktige tiltak. Målet er økt sykling og mindre konflikt mellom trafikantene.

1.2 Metode

Undersøkelsen er gjennomført i et representativt utvalg bestående av personer over 18 år. Kun respondenter som har oppgitt at de sykler, har fått anledning til å svare på undersøkelsen.

Syklistene bor i Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand, med ca. 200 deltakere fra hver by. Datainnsamlingen ble gjennomført i 2024 (uke 25–27). Undersøkelsen ble besvart på nettet. Opinion AS har vært ansvarlig for å gjennomføre datainnsamlingen.

Spørsmålene er formulert for å kartlegge syklisters atferd, kunnskap og holdninger. I tabell 1 vises temaene spørreskjemaet dekket.

Tabell 1. Temaene dekket i spørreskjemaet

Tema	Spørsmål
Bakgrunn	Kjønn, alder, by (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand), utdanning, yrkesstatus, husstandens bruttoinntekt, barn under 18 år i husstanden, type sykkel
Atferd	Mengde sykling i sommer- og vinterhalvåret, type tur, årsak til sykling, hvor de ofte velger å sykle, atferd som syklist, årsak til å sykle på rødt lys, om egne sykkelulykker
Opplevde konflikter	Hvor ofte de opplever konflikter og truende atferd fra andre trafikanter
Kunnskap	Plasseringsvalg i kryss (blindsone), kunnskap om påbud for syklist, kunnskap om vikepliktsregler
Holdning	Holdning til hjelpåbud
Opplæring	Førerkortinnehaver for andre motoriserte kjøretøy, opplæring om sykling

Det er gjennomført frekvensanalyser for de spørsmålene. I siste kapittel drøftes videre spørsmål om atferd, kunnskap om regler og holdning til hjelmpåbud. Formålet er å få svar på dette:

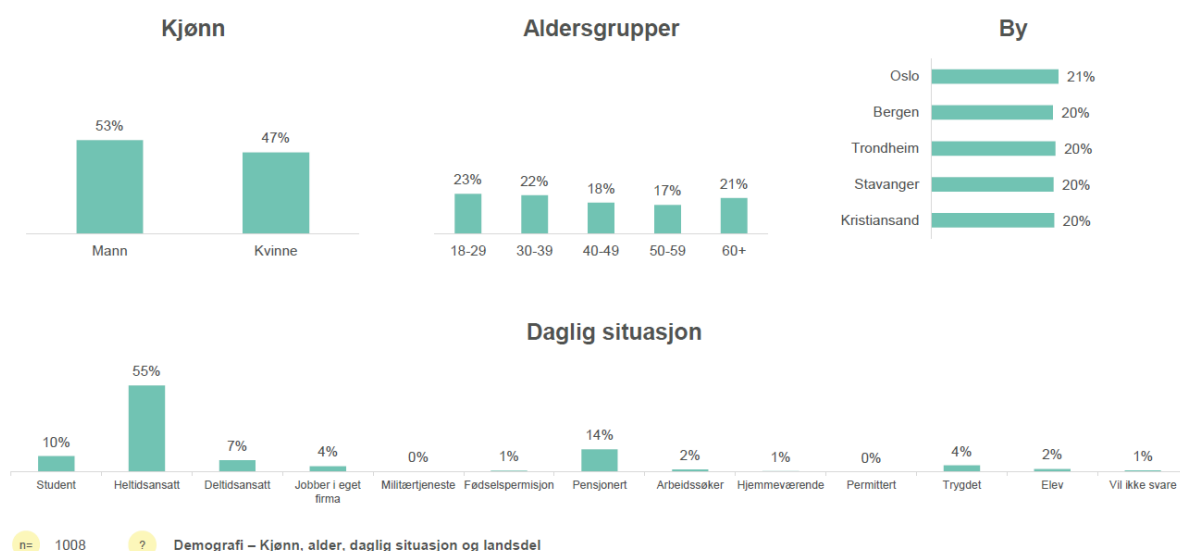
- Hvilke er de vanligste typer atferd blant syklister?
- Hvilke regler (påbud og vikepliktsregler) er mest og minst kjent blant syklister?
- Hva er holdningen til et hjelmpåbud, og hvem støtter et slikt påbud mest og minst?

1.3 Demografi

Totalt svarte 1 008 syklister i fem norske byer. Utvalgets demografi er vist i figur 1. Det er litt flere menn (53 %) enn kvinner (47 %) i utvalget.

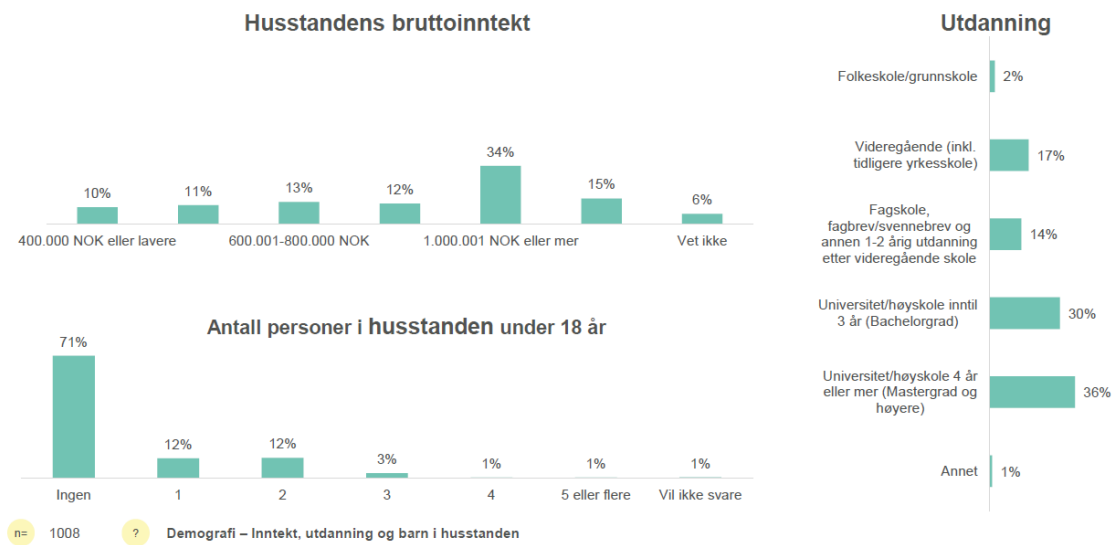
Gjennomsnittsalder er 45,68 år (S.A.= 16,17 år). Det er litt flere i aldersgruppen 18–29 år (23 %), 30–39 år (22 %) og 60+ (21 %), mens litt færre i aldersgruppen 50–59 år (17 %) og 40–49 år (18 %).

De fleste er heltidsansatte (55 %), etterfulgt av pensjonister (14 %) og studenter (10 %).



Figur 1. Demografi. n= 1008. Kilde: Opinion

Figur 2 viser andre bakgrunnsvariabler dekket i spørreskjemaet. Nesten alle deltakere (71 %) har ingen barn under 18 år, mens 12 prosent har én eller to personer i husstanden som er under 18 år. Det er overvekt av dem som har universitet/høyskole i 4 år eller mer (36 %) eller universitet/høyskole inntil 3 år (30 %). Og de fleste (34 %) har 1 million eller mer som husstandens brutto-inntekt.



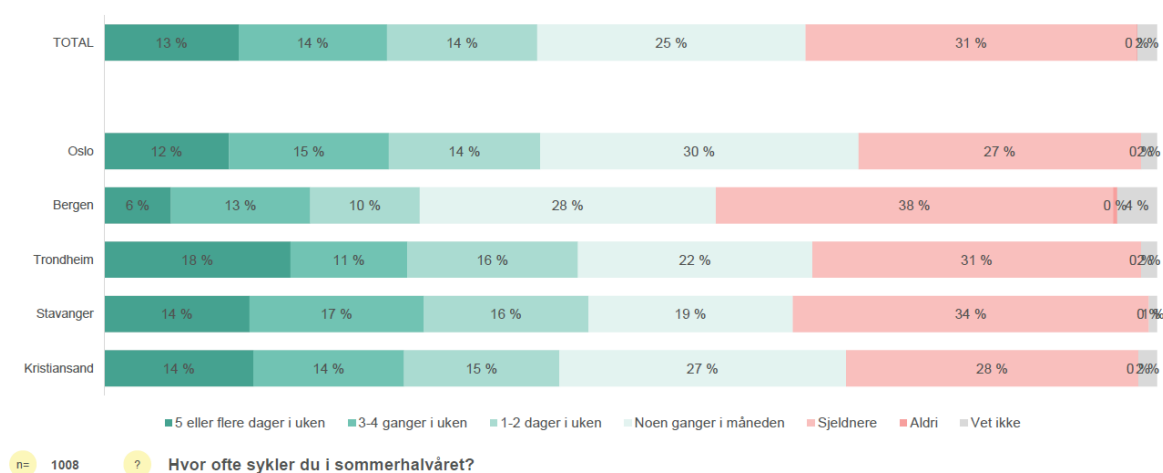
Figur 2. Demografi. n= 1008. Kilde: Opinion

2 Resultater

2.1 Sykkelbruk

Syklistene fikk en rekke spørsmål om sykkelbruk. Nesten halvparten (41 %) oppgir å sykle minst én dag i uken i sommerhalvåret (figur 3).

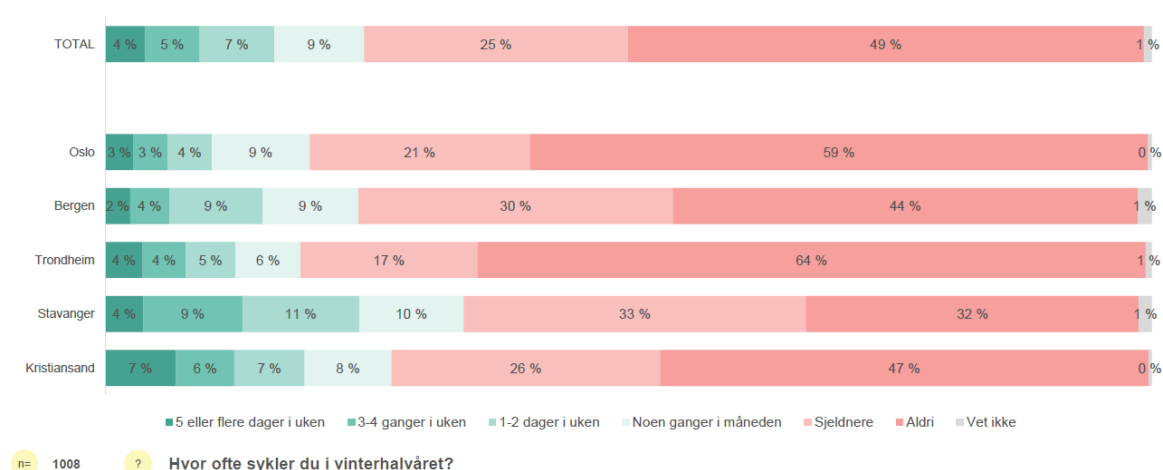
Under halvparten oppgir å sykle minst én dag i uken i sommerhalvåret. Det er litt flere i Stavanger (47 %), etterfulgt av Trondheim (45 %), Kristiansand (43 %), Oslo (41 %) og Bergen (29 %).



Figur 3. Sykkelbruk i sommerhalvåret. n= 1008. Kilde: Opinion

For vinterhalvåret oppgir bare 16 prosent å sykle minst én gang i uken (figur 4).

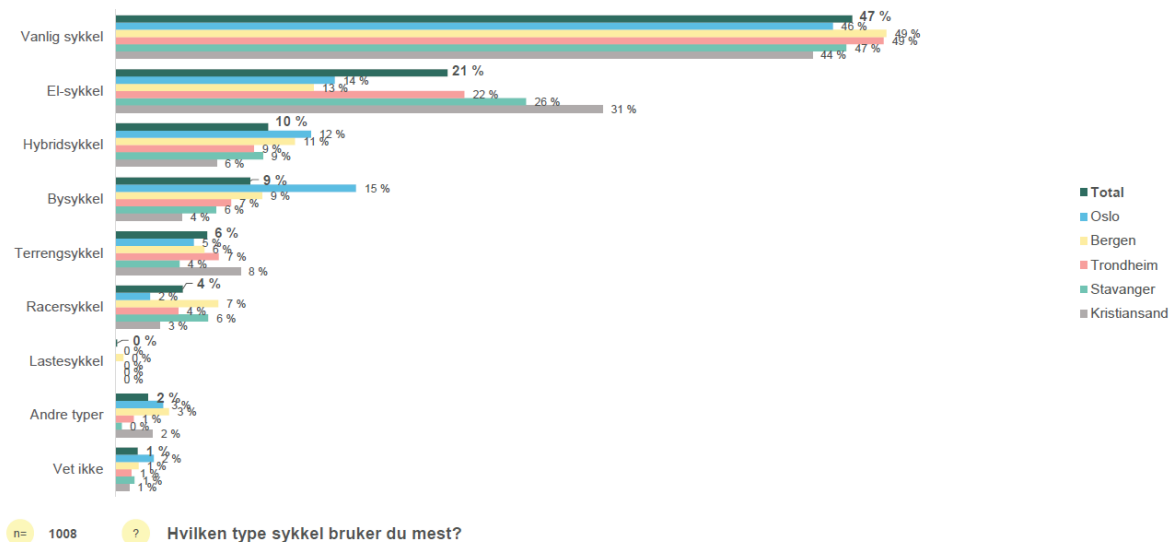
Det er litt flere syklister som sykler minst én gang i uken i vinterhalvåret i Stavanger (24 %) og Kristiansand (20 %), mens litt færre i Bergen (15 %), Trondheim (13 %) og Oslo (10 %).



Figur 4. Sykkelbruk i vinterhalvåret. n= 1008. Kilde: Opinion

Syklistene fikk spørsmål om hvilken type sykkel de bruker mest (figur 5). Det er vanlig sykkel (47 %) og elsykkel (21 %).

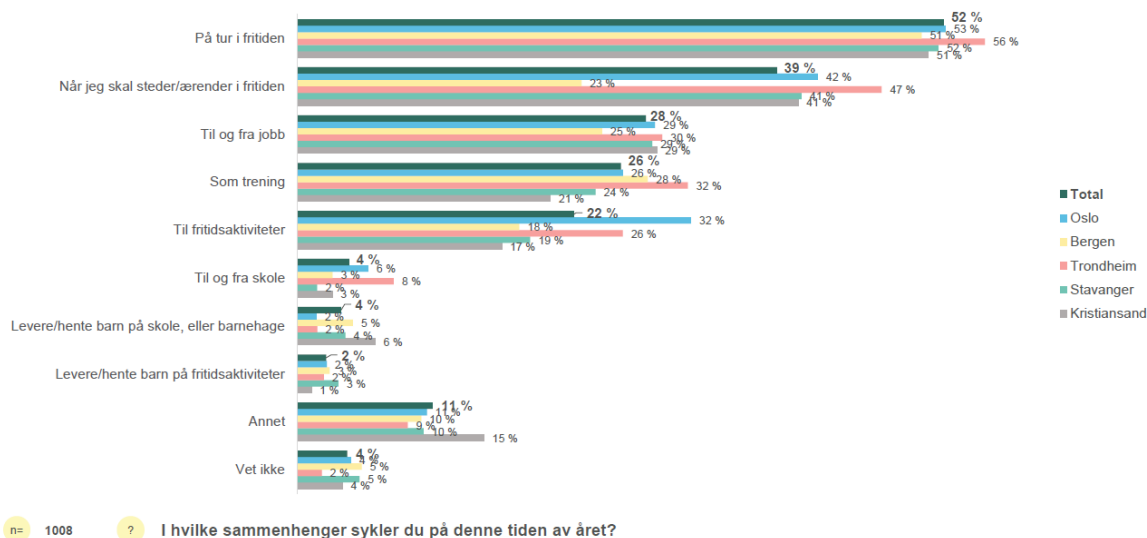
Det er flere som benytter elsykkel i Stavanger og Kristiansand (hhv. 26 % og 31 %), mens det er flere som benytter bysykkel i Oslo (15 %).



Figur 5. Vanligste type sykkel. n= 1008. Kilde: Opinion

For å undersøke hvilken type tur som er vanligst, ble sykklistene spurt om i hvilke sammenhenger de sykler på den tiden av året. Den vanligste er tur i fritiden (52 %), etterfulgt av ærender i fritiden/skal til steder (39 %) (figur 6).

Typen turer «til og fra skolen» og «ærender i fritiden/skal til steder» er det flere i Trondheim som oppgir (hhv. 56 % og 47 %). Flere i Oslo velger «til fritidsaktiviteter» (32 %).



Figur 6. Typen sykkelture. n= 1008. Kilde: Opinion

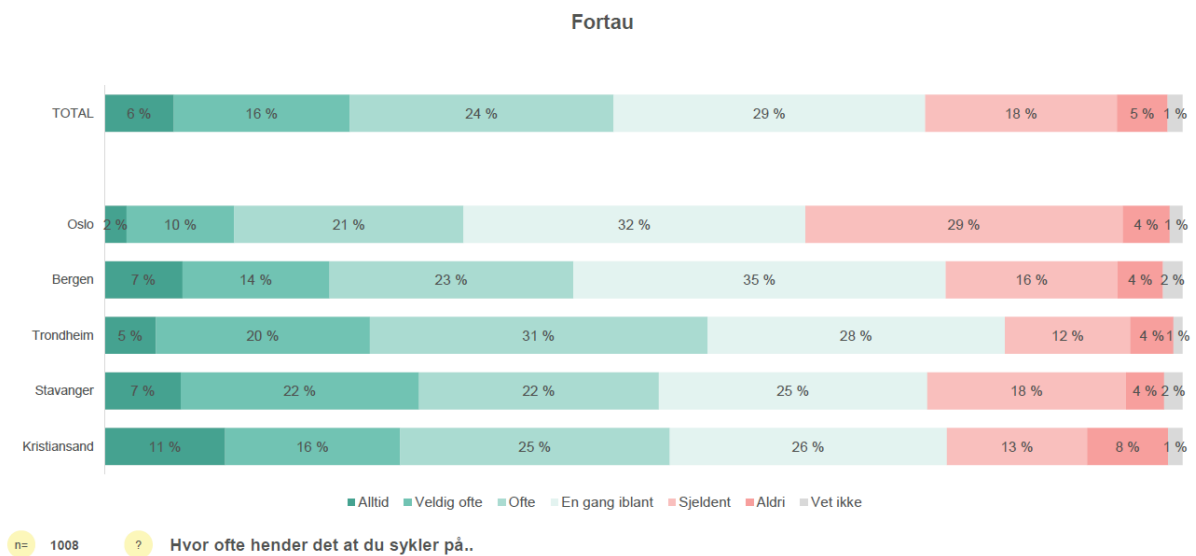
De ble også spurt om de viktigste årsakene til å sykle. Det er for å få frisk luft (46 %), fordi det er bra for helsen (45 %), tar det som trening (42,5 %), det er fleksibelt og praktisk (41 %), glad i å sykle (32,5 %), for å komme fortest fram hvor man skal (33,5 %), fordi det er miljøvennlig (27,5 %), for å være uavhengig av offentlig transport (26 %) og for å slippe bilkø (15,5 %).

Det er flere fra Oslo som oppgir alternativene «det er fleksibelt og praktisk» (51 %) og «for å komme fortest frem hvor man skal» (46 %).

2.2 Hvor foregår syklingen?

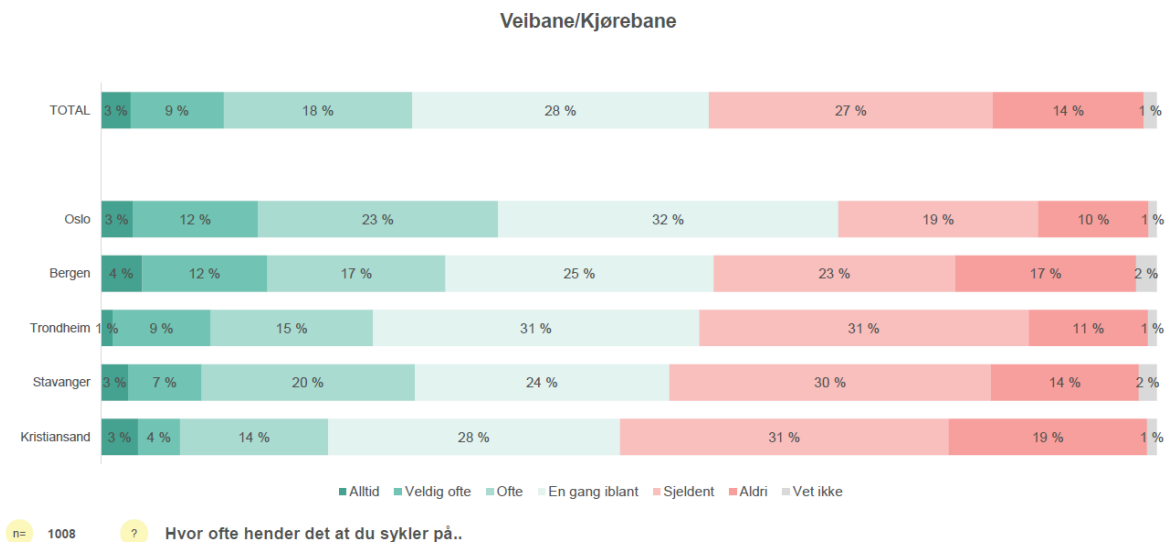
Respondentene fikk også en rekke spørsmål om hvor ofte de sykler på ulike steder. I figur 7 er det vist hvor ofte syklistene oppgir å sykle på fortau. Totalt oppgir under halvparten (46 %) å sykle alltid, veldig ofte eller ofte på fortau.

I Trondheim, Kristiansand og Stavanger oppgir litt over halvparten av syklistene å oftest sykle på fortau (hhv. 56 %, 52 % og 51 %), mens sjeldnere i Oslo (33 %) og Bergen (44 %).



Figur 7. Sykling på fortau. n= 1008. Kilde: Opinion

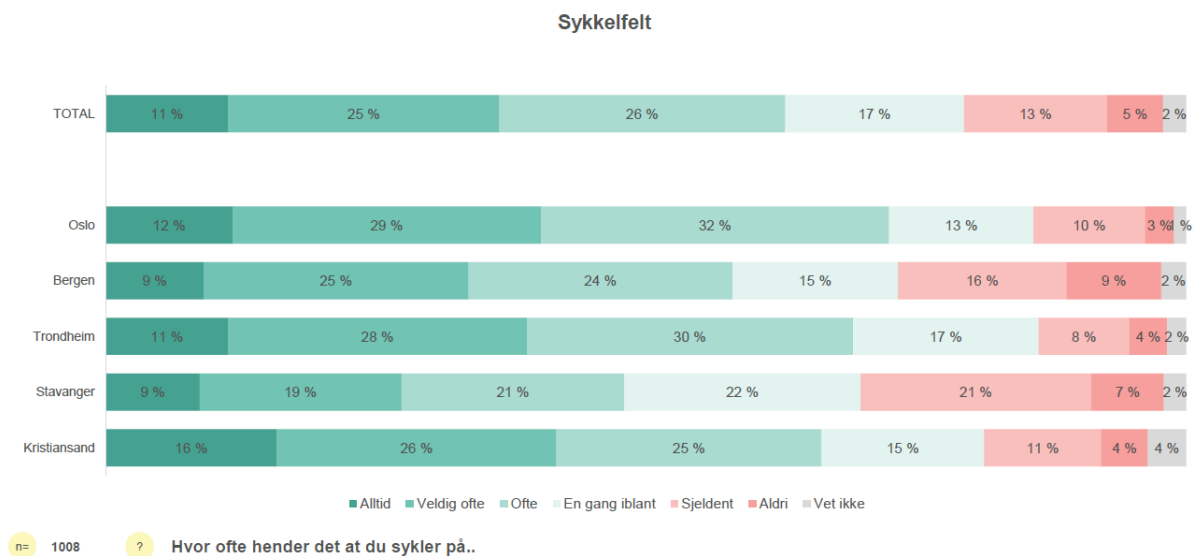
Som det kommer frem i figur 8, oppgir bare 30 prosent alltid, veldig ofte eller ofte å sykle i veibane. Å sykle i veibane skjer oftest i Oslo (38 %), Bergen (33 %) og Stavanger (30 %), mens sjeldnere i Trondheim (25 %) og Kristiansand (21 %).



Figur 8. Sykling på veibane/kjørebane. n= 1008. Kilde: Opinion

Figur 9 viser at 62 prosent oppgir alltid, veldig ofte eller ofte å sykle på sykkelfelt.

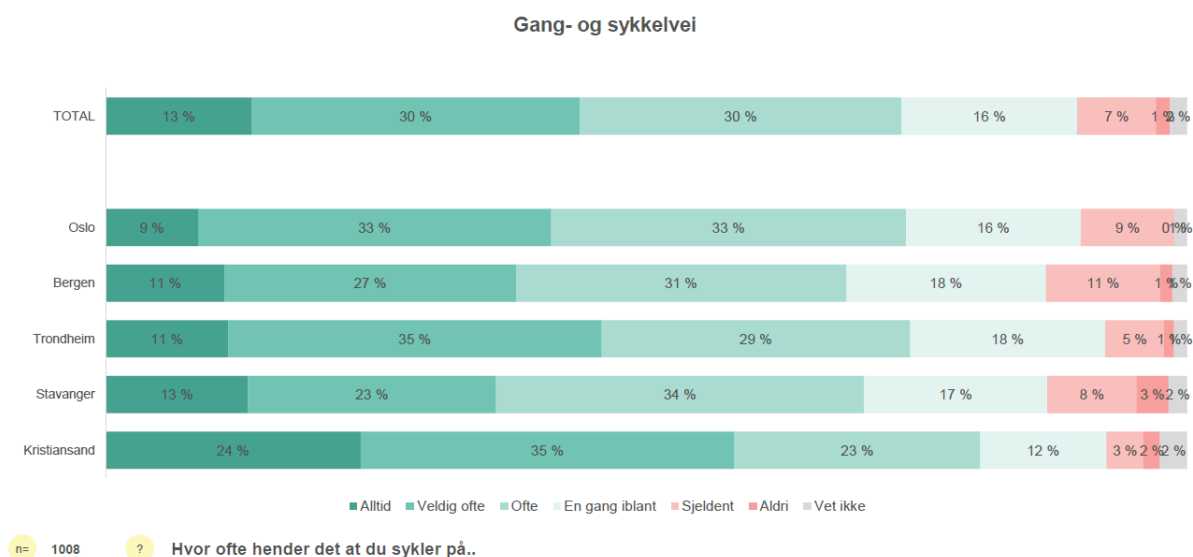
Syklister i Oslo oppgir oftere å sykle på sykkelfelt (73 %), etterfulgt av Trondheim (69 %), og Kristiansand (67 %), mens litt sjeldnere i Bergen (58 %) og i Stavanger (49 %).



Figur 9. Sykling på sykkelfelt. n= 1008. Kilde: Opinion

Flesteparten (73 %) oppgir alltid, veldig ofte eller ofte å sykle på gang- og sykkelvei (figur 9).

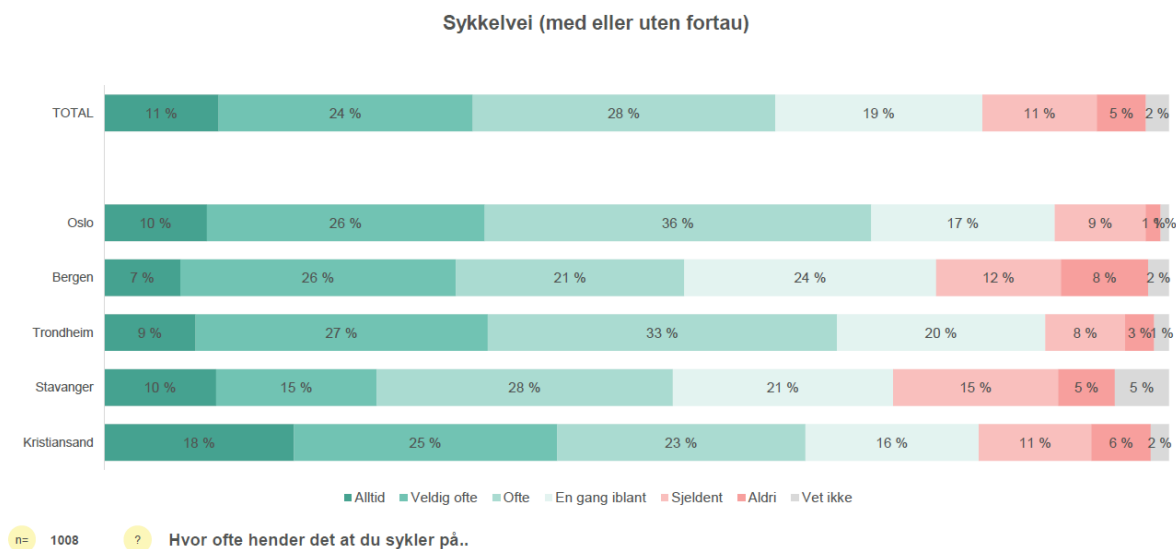
I Kristiansand oppgir syklistene oftere å sykle på gang- og sykkelvei (82 %) etterfulgt av Oslo og Trondheim (75 % begge) og Stavanger og Bergen (hhv. 70 og 69 %).



Figur 10. Sykling på gang- og sykkelvei. n= 1008. Kilde: Opinion

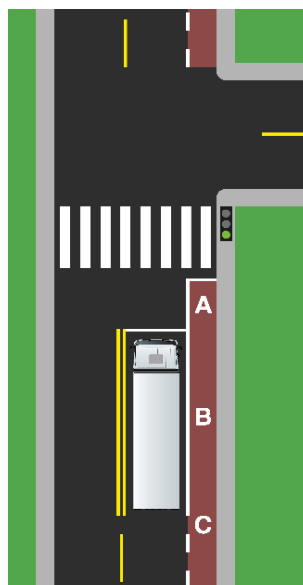
Som det kommer frem i figur 11, over halvparten (63 %) oppgir å alltid, veldig ofte eller ofte å sykle på sykkelvei med eller uten fortau.

I Oslo oppgir syklistene oftere å sykle på sykkelvei (72 %), etterfulgt av Trondheim (69 %), Kristiansand (66 %), Bergen og Stavanger (hhv. 54 og 53%).



Figur 11. Sykling på sykkelvei (med eller uten fortau). n= 1008. Kilde: Opinion

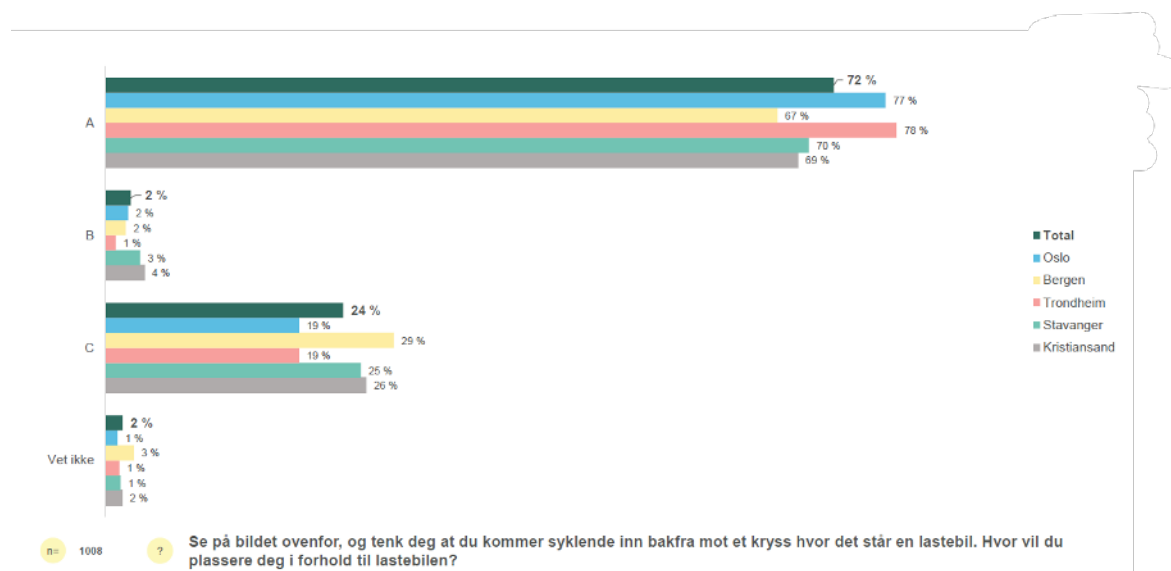
Blindsoner



Kollisjon med store kjøretøy i kryss er en sikkerhetsproblematikk for syklister. Respondentene fikk se en illustrasjon av et kryss (figur 12) og ble spurt om hvor de ville plassere seg i veibanen med tanke på utfordring med blindsoner.

Figur 12. Plassering i veibane i forhold til lastebilen.

Det er langt flere syklister som ville plassert seg ved A (72 %), og færreste ved B, som vist i figur 13. Posisjon A ble valgt av flere i Trondheim (78 %) og Oslo (77 %). For posisjon C var det flere fra Bergen (29 %), Kristiansand og Stavanger (hhv. 26 % og 25 %). Bare 2 prosent valgte posisjon B som er innen blindsonen for lastebilen. Her var det flere fra Kristiansand (4 %) og Stavanger (3 %) som valgte denne posisjonen.



Figur 13. Valg av plassering ved kryss i forhold til lastebil. n = 1008. Kilde: Opinion

3 Atferd i trafikken

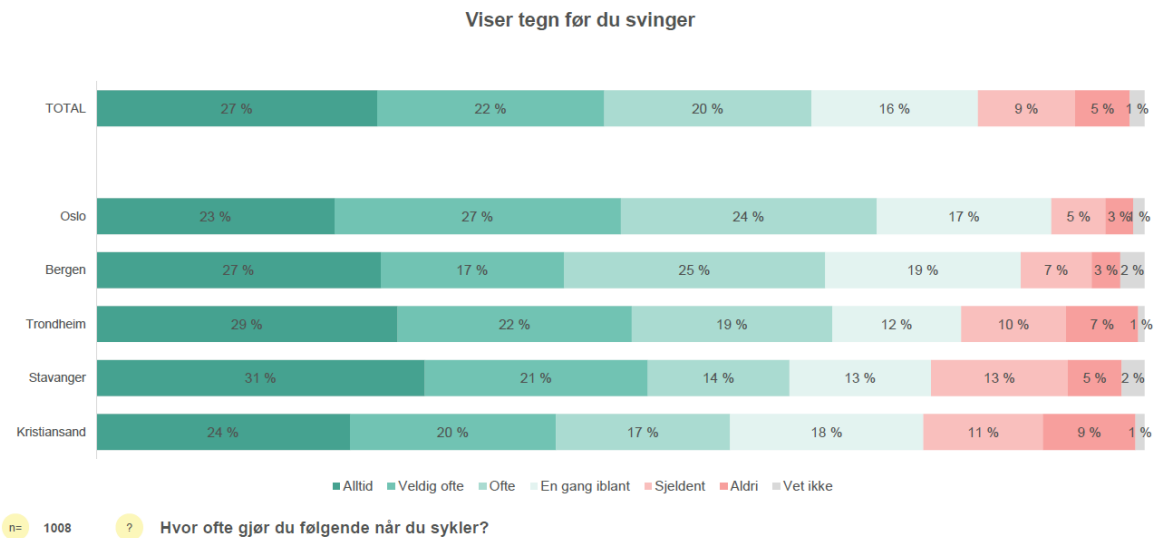
Respondentene fikk en rekke spørsmål om hvordan de oppfører seg i trafikken, særlig med tanke på trafikkregler. Spørsmålene handlet om både lovlig atferd (som å sykle uten hjelm) og ulovlig atferd (som å sykle på rødt lys).

Å gi tegn ved svinging

Totalt sett oppgir 27 prosent av syklistene at de alltid viser tegn før de svinger (figur 14). Det er ikke et lovbrudd for syklister å ikke gi tegn når de skal svinge med mindre de sykler i veibanen sammen med biltrafikk¹.

I Stavanger oppgir 31 prosent å alltid gi tegn når de svinger, mens 23 prosent oppgir det i Oslo.

¹ Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

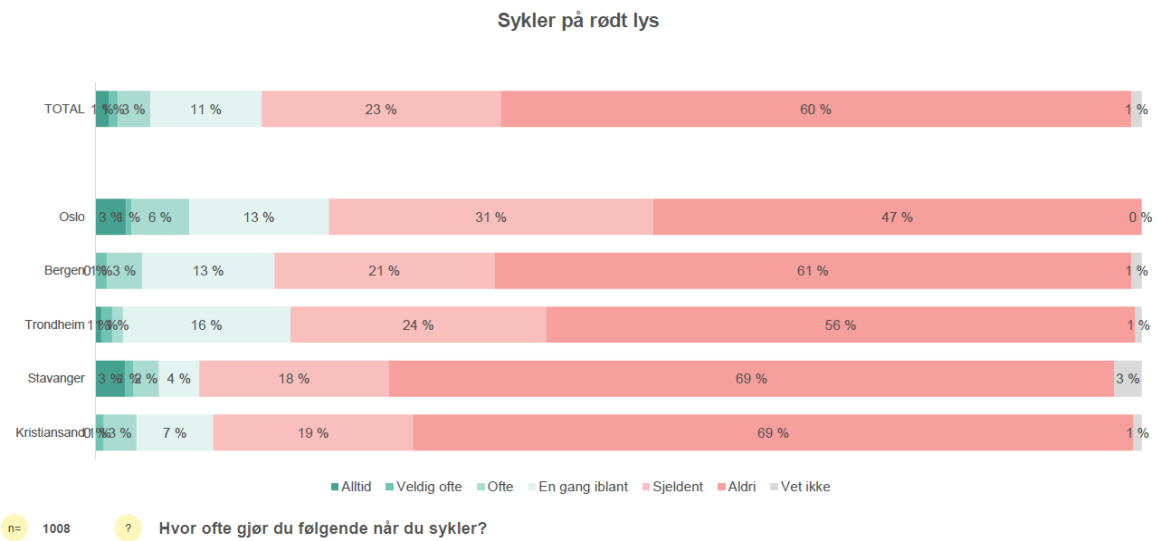


Figur 14. Andel som gir tegn før man svinger. n= 1008. Kilde: Opinion

Sykle på rødt lys

Siden syklist regnes som kjørende, må de følge samme trafikkregler som andre kjørende trafikanter når de sykler i veibanen. Å ikke stoppe for rødt lys er derfor et lovbrudd. Litt over halvparten oppgir at de aldri sykler på rødt lys (60 %), mens 5 prosent oppgir alltid, veldig ofte eller ofte (figur 15).

Syklister i Oslo oppgir oftere å sykle på rødt lys (10 %) enn i Bergen og Kristiansand (begge 4 %).



Figur 15. Andel som sykler på rødt lys (lovbrudd). n= 1008. Kilde: Opinion

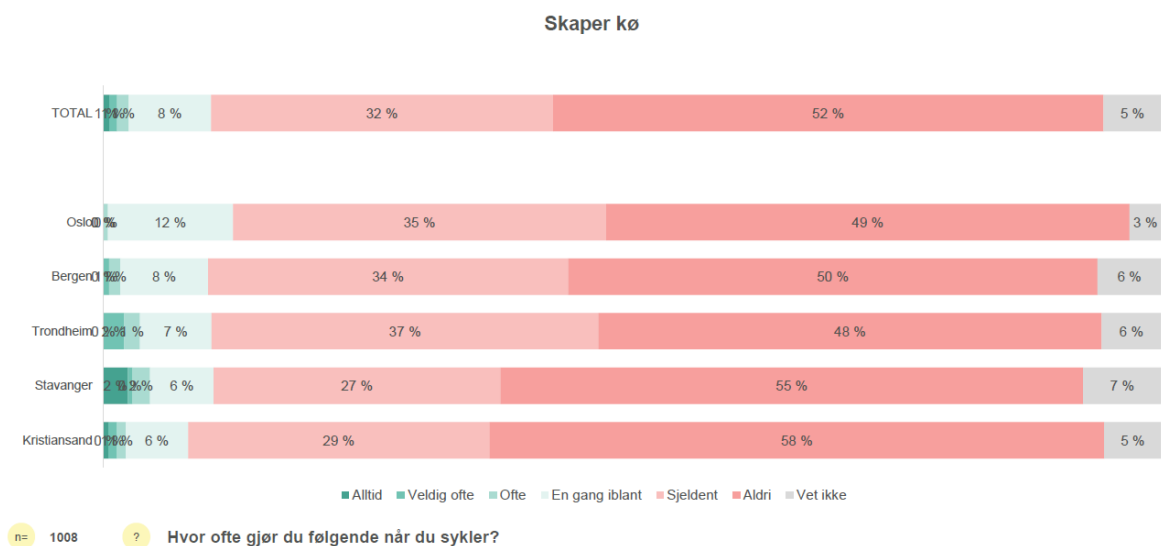
Skape kø

Det er ikke et lovbrudd å skape kø når man sykler så lenge annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret (jf. vegtrafikkloven § 3²). Hva som betegnes som unødig vurderes ut fra den konkrete situasjonen som en tidligere dom fra Høyesterett viser³. En liten andel (7,5 %) oppgir alltid til en gang iblant å skape kø mens de sykler (figur 16).

I Kristiansand er det 87 prosent som oppgir aldri eller sjelden å skape kø som er omtrent det samme for de andre byene.

² Lov om vegtrafikk (vegtrafikkloven) - Kap. II. Trafikk m.m. - Lovdata

³ <https://lovdata.no/dokument/HRSTR/avgjorelse/hr-2020-1723-a?q>

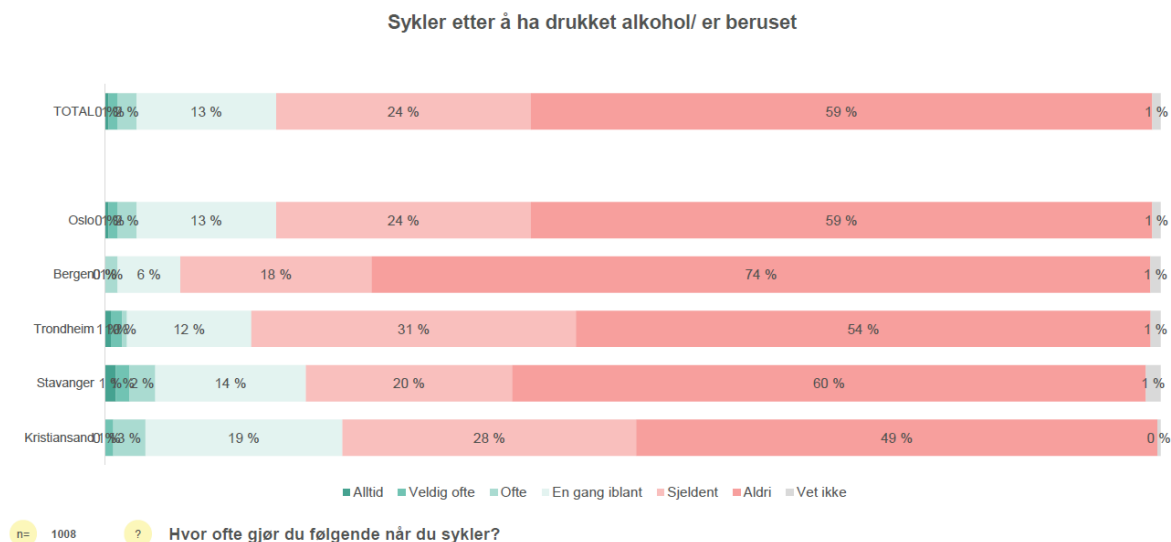


Figur 16. Andel som skaper kø. n= 1008. Kilde: Opinion

Sykle etter å ha drukket

Det er ikke promillegrense for sykkel. Likevel er det ikke tillatt for syklister etter vegtrafikkloven § 21 «å føre kjøretøy når han er i en slik tilstand at han ikke kan anses skikket til å kjøre på en trygg måte». Over halvparten (59 %) oppgir å aldri ha syklet etter å ha drukket alkohol/er beruset (figur 17).

I Bergen er det 92 prosent som aldri eller sjelden oppgir å sykle etter å ha drukket, etterfulgt av Trondheim (85 %), Oslo (83 %), Stavanger (80 %) og Kristiansand (77 %).

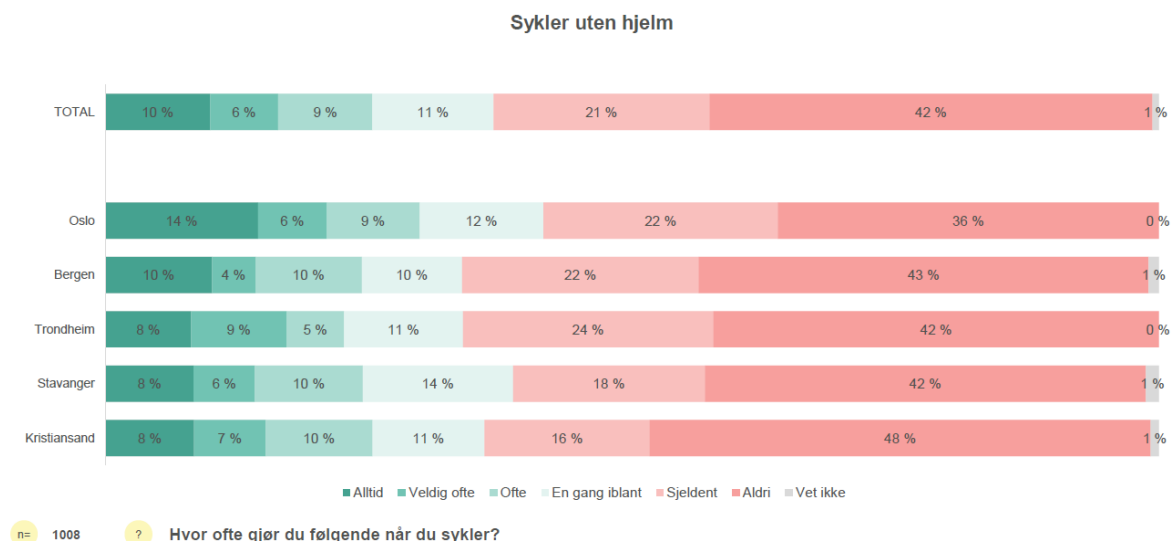


Figur 17. Andel som sykler etter å ha drukket alkohol/er beruset. n= 1008. Kilde: Opinion

Sykle uten hjelm

Sykelhjelmer er ikke påbudt, men nesten halvparten av syklisterne (42 %) svarer at de aldri sykler uten hjelm (figur 18).

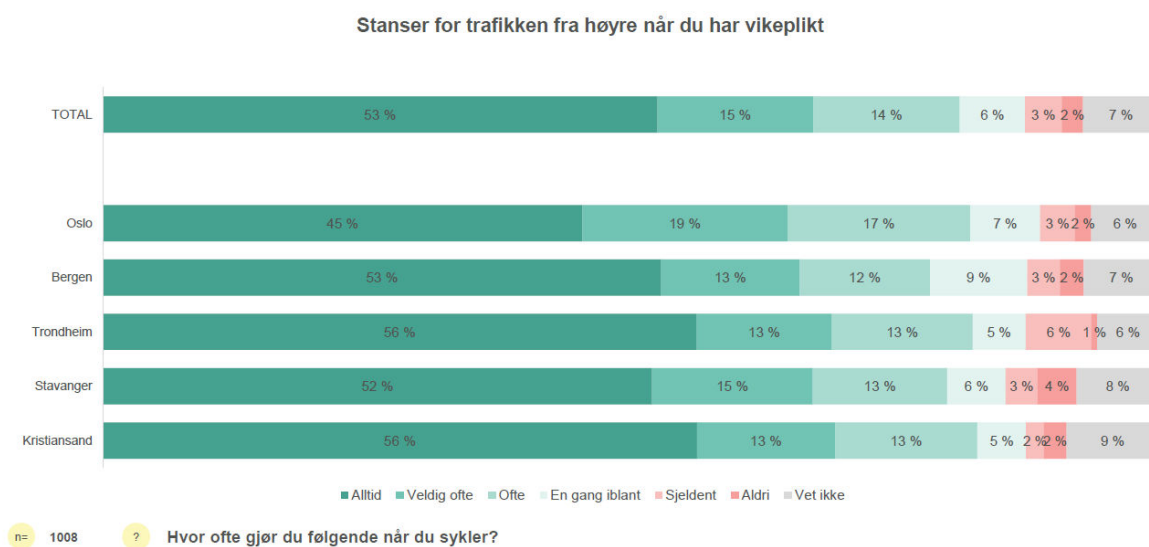
Byene der syklister oftest sykler uten hjelm (som oppgir alltid, veldig ofte eller ofte), er Oslo (29 %), Kristiansand (25 %), Bergen (24 %), Stavanger (24 %) og Trondheim (22 %).



Figur 18. Andel som sykler uten hjelm. n= 1008. Kilde: Opinion

Stanse for trafikken fra høyre

Syklister som sykler enten i kjørebane eller i sykkelfeltet, skal følge vikepliktsreglene for kjørende. Dermed har de vikeplikt for kjørende som kommer fra høyre (dersom ikke annet er skiltet). Over halvparten (53 %) oppgir å alltid stanse for trafikken fra høyre ved en vikepliktsituasjon (figur 19). Det er flere fra Kristiansand og Trondheim (56 %) som alltid oppgir å stanse, mens 45 prosent oppgir dette i Oslo.

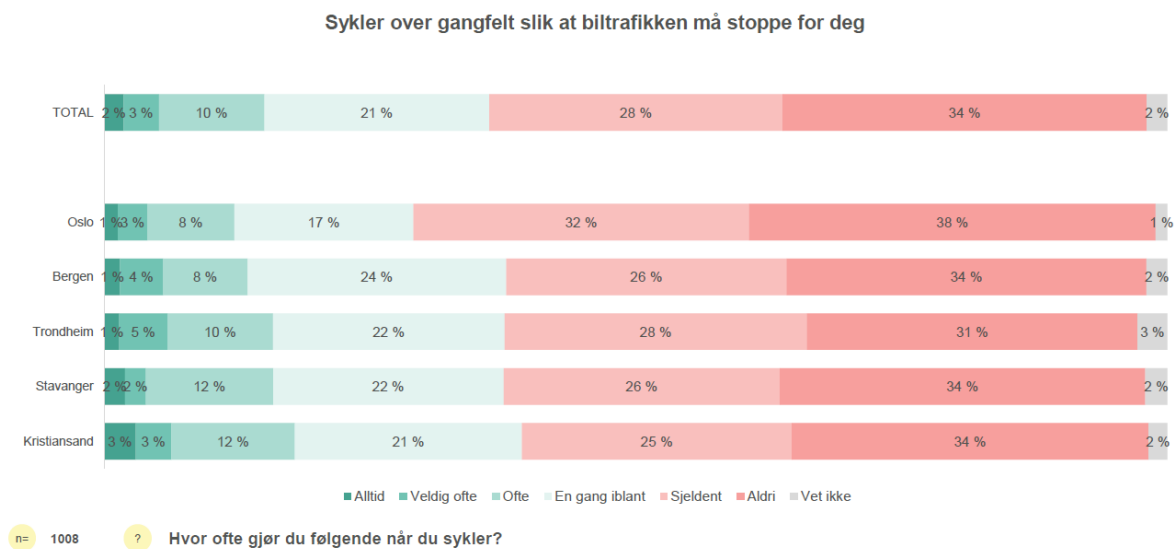


Figur 19. Andel som stanser for trafikken fra høyre når man har vikeplikt. n= 1008. Kilde: Opinion

Sykle i gangfelt slik at biltrafikken må stoppe

Det er lov å sykle over gangfelt, men da regnes man ikke som gående. Andre kjørende har derfor ikke vikeplikt. I mange situasjoner vil syklisten samhandle med kjørende, enten ved å senke farten mot gangfeltet eller å få blikkontakt før man sykler over. Som det kommer frem i figur 20, oppgir 15 prosent at de oftere sykler over gangfelt slik at biltrafikken må stoppe (alltid, veldig ofte eller ofte).

I Kristiansand svarer syklister dette oftere (18 %) enn i Trondheim og Stavanger (16 % begge), Bergen (13%) og Oslo (12 %).

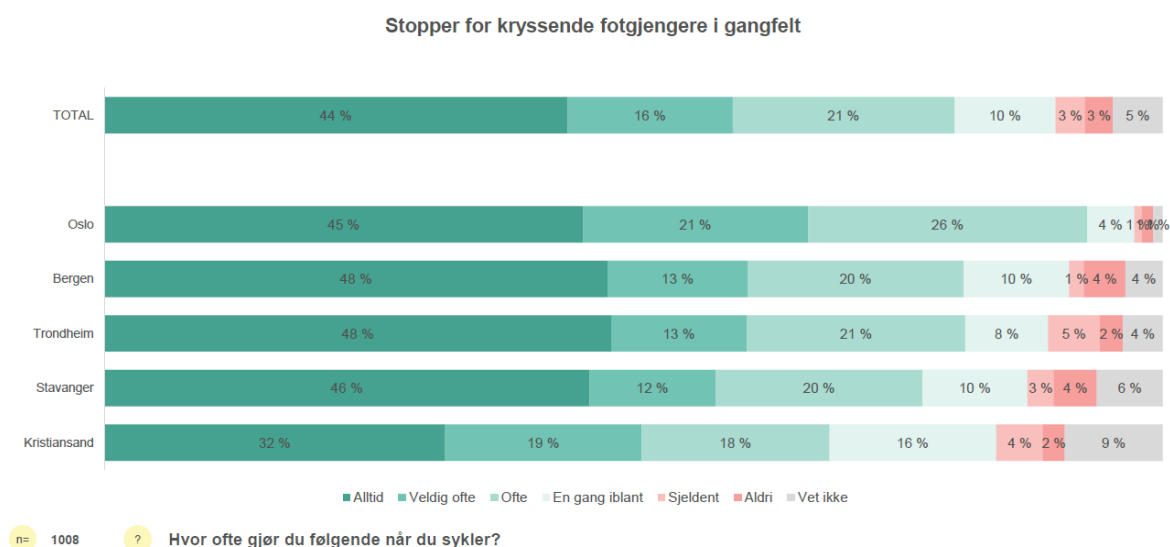


Figur 20. Andel som sykler over gangfelt slik at biltrafikken må stoppe. n= 1008. Kilde: Opinion

Stoppe for fotgjengere i gangfeltet

Som syklende regnes de som kjørende – da har man vikeplikt for fotgjengere som krysser et gangfelt. Under halvparten (44 %) oppgir å alltid stoppe for fotgjengere i gangfelt (figur 21).

Flere syklist i Bergen og Trondheim oppgir alltid å stoppe for fotgjengere i gangfelt (48 % begge), mens færrest gjør det i Kristiansand (32 %).

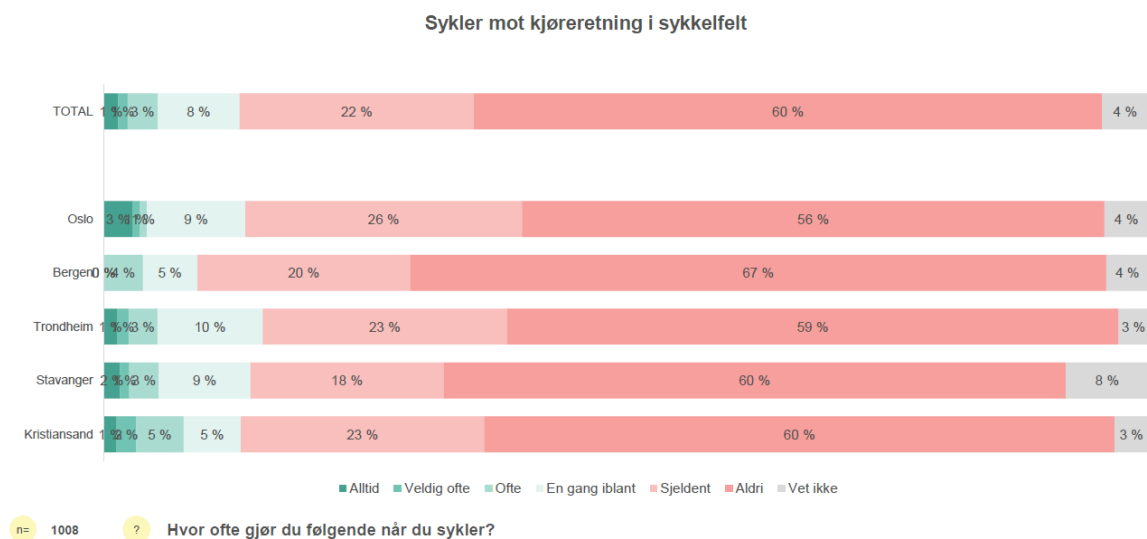


Figur 21. Andel som stopper for kryssende fotgjengere i gangfelt. n= 1008. Kilde: Opinion

Kjøre mot kjøreretning

Som kjørende må syklister følge kjøreretning både når de sykler i veibanen og i et sykkelfelt. Noen steder gis syklister mulighet for å kjøre mot kjøreretning i veibanen (f.eks. i enveiskjørte gater og ved innkjøringsforbud). Dette gis med underskilt (807.6U Sykkel unntatt). Som figur 22 viser, oppgir over halvparten at de aldri sykler mot kjøreretningen (60 %).

I Bergen er det flere som oppgir å aldri sykle mot kjøreretning i sykkelfeltet (67 %), mens det er færre i Trondheim som oppgir dette (59 %).



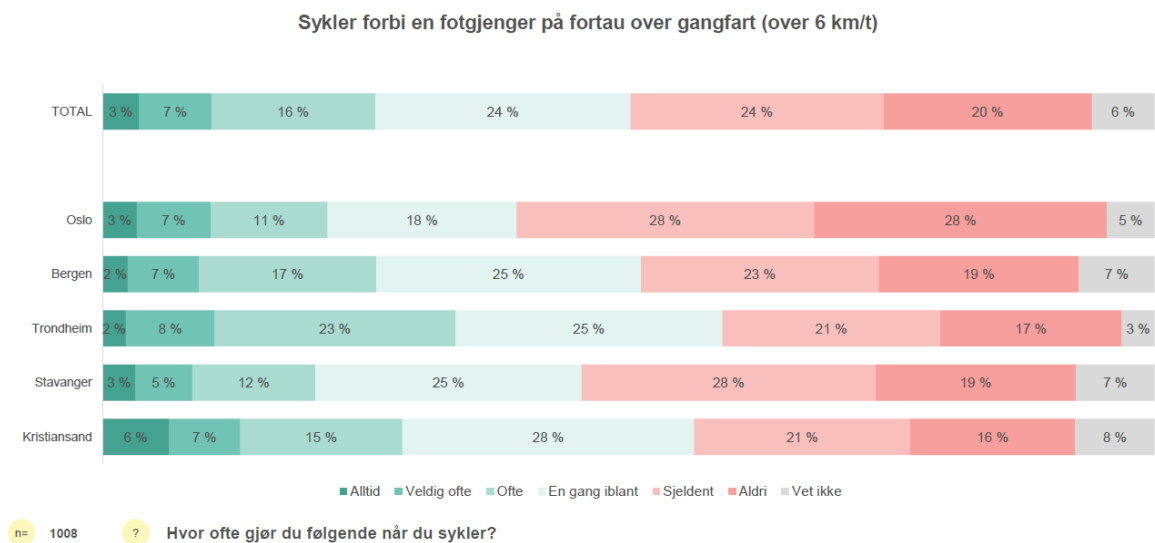
Figur 22. Andel som sykler mot kjøreretning i sykkelfelt (lovbrudd). n= 1008. Kilde: Opinion

Sykle over 6 km/t ved passering av gående på fortau

Å sykle på fortau er i utgangspunktet ikke tillatt, ifølge trafikkreglene § 4. Likevel åpner loven ved § 18, nr. 3, mulighet for sykling på fortau så lenge «gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.»⁴ Presisering av gangfart (6 km/t) kom ved lovendring i 2021. Bare 20 prosent oppgir å aldri sykle forbi en fotgjenger på fortau over gangfart, som vist i figur 23.

Syklister i Trondheim oppgir dette oftere (33 % som svarte alltid, veldig ofte eller ofte) enn Kristiansand (28 %), Bergen (26 %), Oslo (21 %) og Stavanger (20 %).

⁴ Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

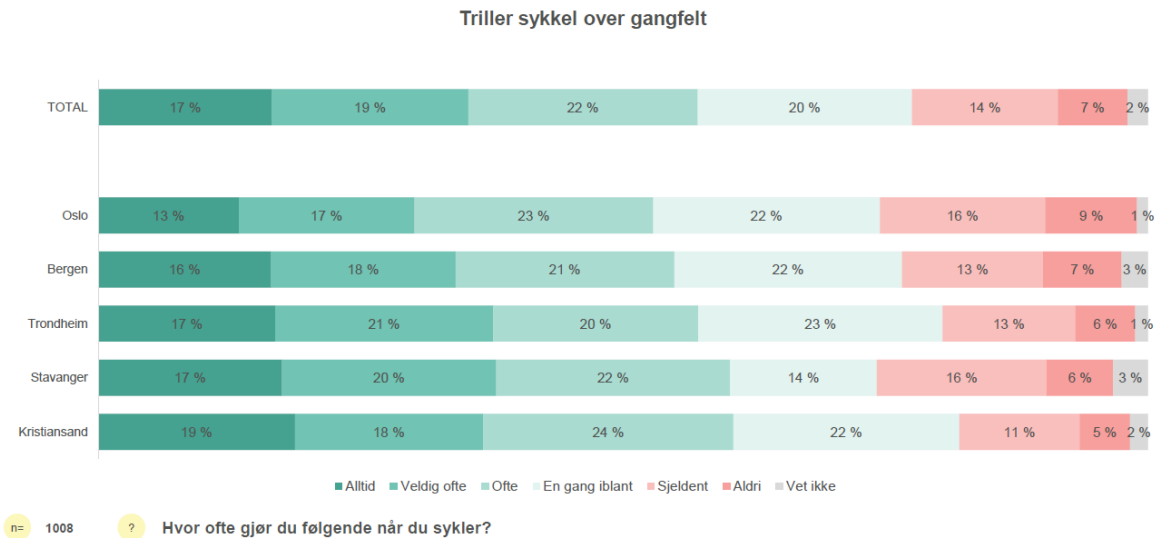


Figur 23. Andel som sykler forbi en fotgjenger på fortau over gangfart (lovbrudd). n= 1008. Kilde: Opinion

Trille sykkel over gangfelt

Som nevnt tidligere, er ikke syklistene pålagt å trille sykkelen over gangfelt. I noen situasjoner vil trafikken være så liten at det ikke er behov for syklistene å gjøre det, de utgjør dermed ikke et lovbrudd. Litt over halvparten (58 %) oppgir at de ofte til alltid triller sykkelen over gangfelt (figur 24).

Det er flere i Oslo som oppgir å aldri trille sykkel over gangfelt og færre i Kristiansand (5 %).

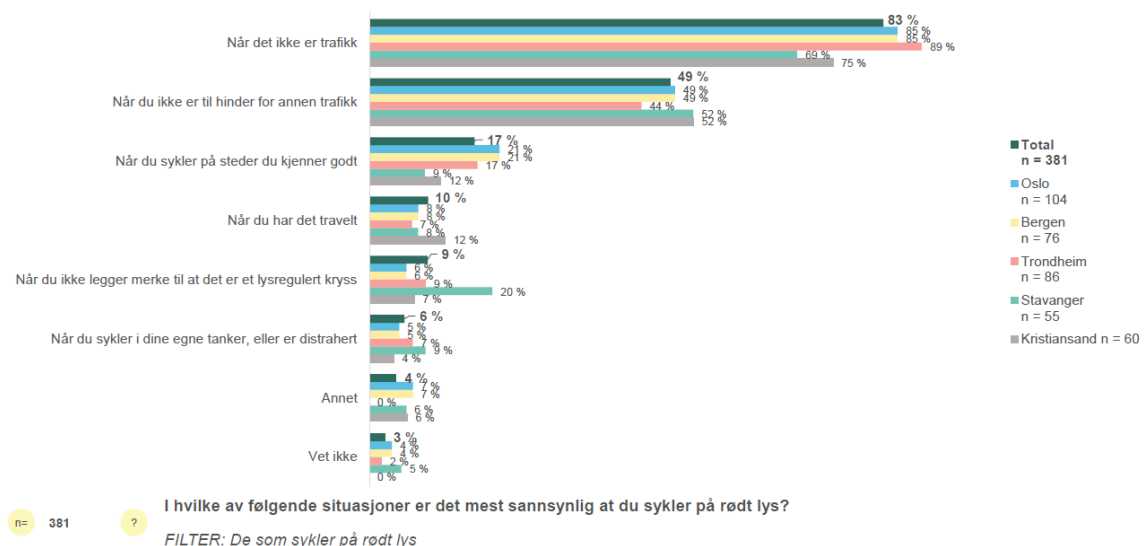


Figur 24. Andel som triller sykkel over gangfelt. n= 1008. Kilde: Opinion

Begrunnelse for å sykle på rødt lys

Syklister som oppgir å ha syklet på rødt lys (n = 381), fikk spørsmål om i hvilke situasjoner dette er vanligst (figur 25). De vanligste begrunnelsene er «når det ikke er trafikk» og «når man ikke er til hinder for annen trafikk», med hhv. 83 og 49 prosent.

Det er flere fra Trondheim som begrunner med «når det ikke er trafikk» (89 %), mens det er flere fra Stavanger som begrunner med «når man ikke legger merke til at det er et lysregulert kryss» (20 %).



Figur 25. Situasjoner som er sannsynligst for å sykle på rødt lys. n= 381. Kilde: Opinion

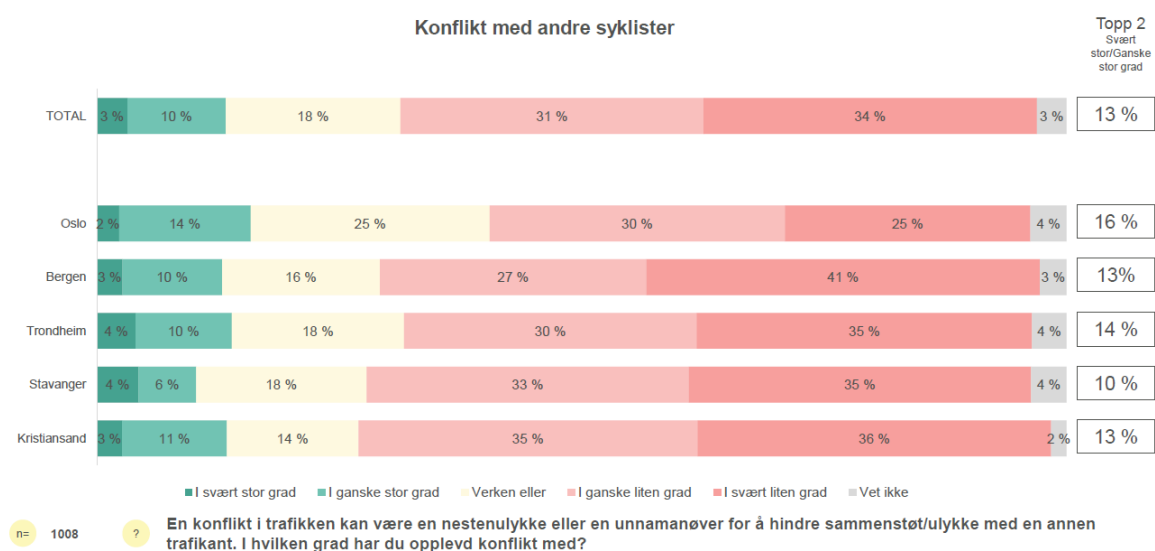
4 Konflikter i trafikken

Respondentene ble også spurt i hvilken grad man som syklist har opplevd konflikter med andre trafikanter. I undersøkelsen ble konflikt definert som *en nestenulykke eller en unnamanøver for å hindre sammenstøt/ulykke med en annen trafikant*.

Konflikt med andre syklister

Syklister oppgir i liten grad å oppleve konflikter med andre syklister. Bare 13 prosent oppgir dette i svært til i ganske stor grad (figur 26).

Flere syklister i Oslo oppgir i svært til i ganske stor grad konflikt med andre syklister (16 %), mens det er litt færre i Stavanger (10 %).

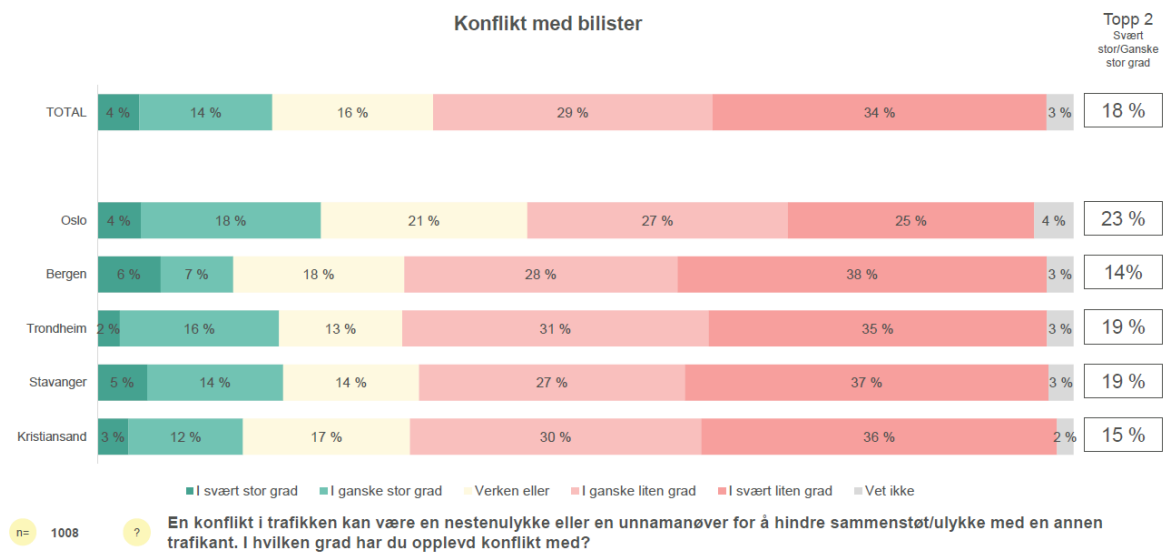


Figur 26. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med andre syklister. n= 1008. Kilde: Opinion

Konflikt med bilister

Litt flere oppgir at de opplever konflikter med bilister, omkring 18 prosent oppgir dette i svært til i ganske stor grad (figur 27).

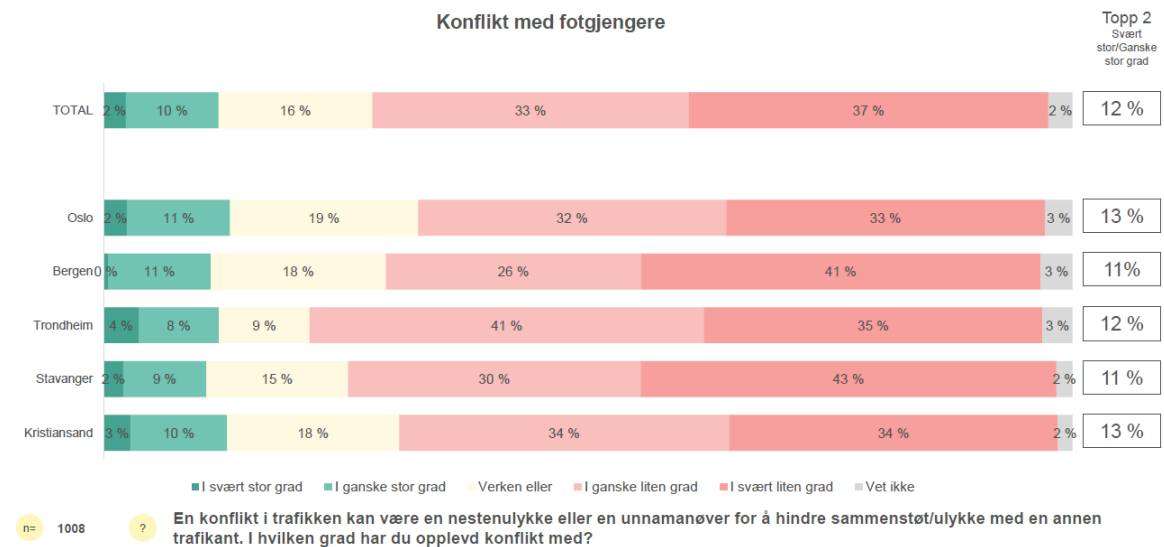
Det er flere fra Oslo som oppgir enten i svært stor grad og i ganske stor grad å ha opplevd konflikter med bilister (23 %), mens det er færre i Bergen (14 %).



Figur 27. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med bilister. n= 1008. Kilde: Opinion

Konflikt med fotgjengere

Syklister oppgir i liten grad å oppleve konflikter med fotgjengere. Bare 12 prosent oppgir dette i svært til i ganske stor grad (figur 28). Dette er ganske likt i alle byene.

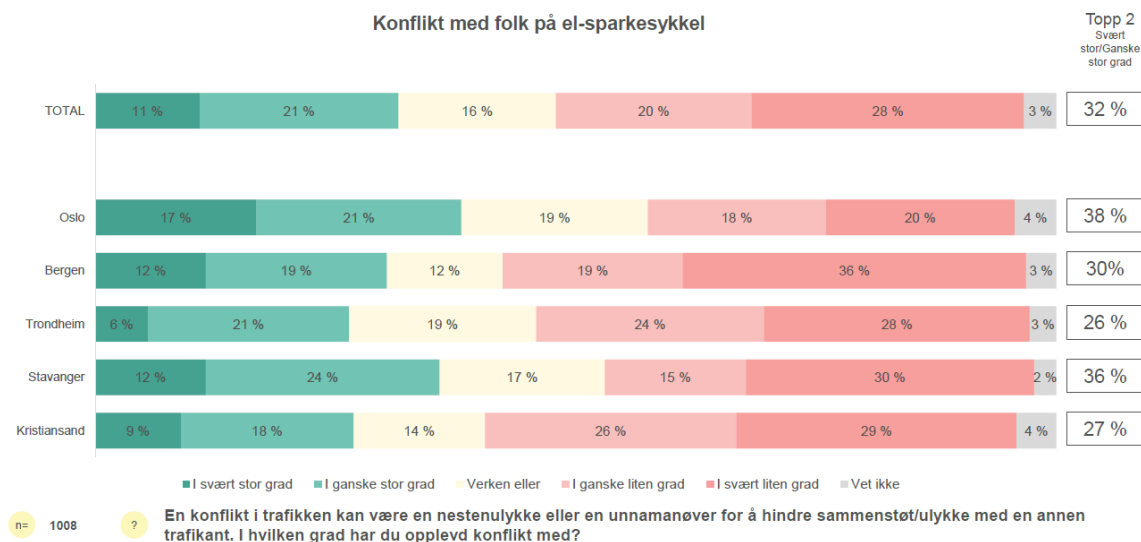


Figur 28. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med fotgjengere. n= 1008. Kilde: Opinion

Konflikt med elsparkesykkel

Som vist i figur 29, oppgir 32 prosent i svært og ganske stor grad å ha opplevd konflikter med elsparkesyklister.

Det er en større andel i Oslo som har opplevd dette (38 %), og færre i Trondheim og Kristiansand (27 %).

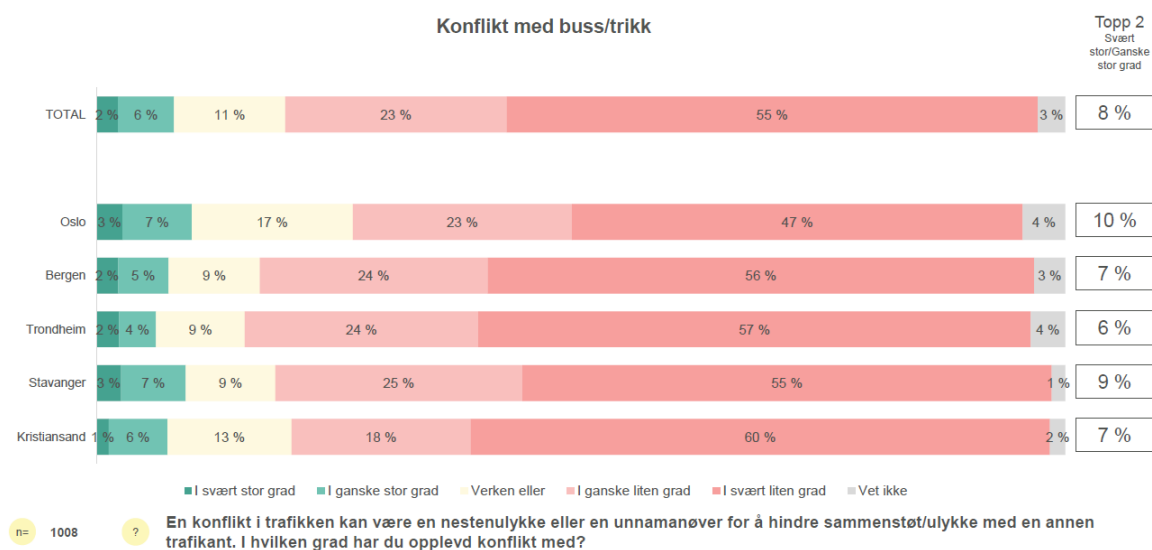


Figur 29. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med elsparkesyklister. n= 1008. Kilde: Opinion

Konflikt med buss- eller trikkeførere

Bare 8 prosent har opplevd konflikt med enten buss- eller trikkeførere (figur 30).

Det er flere som har opplevd dette i svær eller ganske stor grad i Oslo (10 %), og minst i Trondheim (6 %).

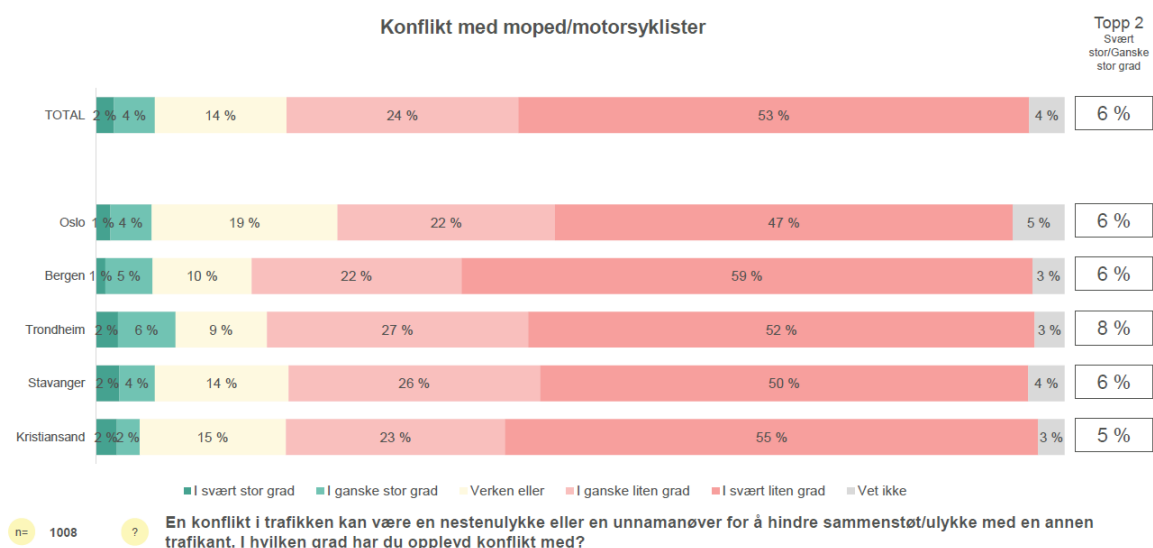


Figur 30. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med buss/trikk. n= 1008. Kilde: Opinion

Konflikt med mopedister/motorsyklister

De fleste har heller ikke opplevd konflikter med mopedister eller motorsyklister (figur 31). Bare 6 prosent oppgir dette i svært eller ganske stor grad.

Litt flere har opplevd det i Trondheim (8 %), men det ser også ganske likt ut mellom byene.

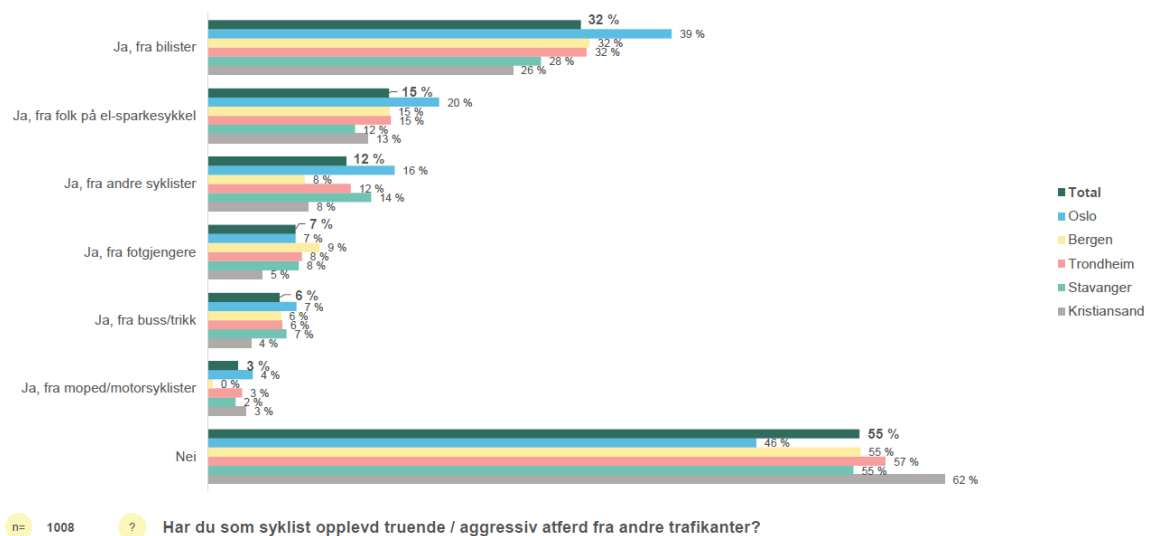


Figur 31. Andel som oppgir å ha vært i konflikt med mopedister/motorsyklister. n= 1008. Kilde: Opinion

Truende eller aggressiv atferd fra andre trafikanter

Figur 32 viser at litt over halvparten ikke har opplevd truende eller aggressiv atferd fra andre trafikanter (55 %).

Totalt er det flere som har opplevd dette fra bilister (32 %). Blant dem som oppgir å ha opplevd det fra bilister, er flere fra Oslo (39 %) enn Kristiansand (26 %).



Figur 32. Andel som oppgir å ha opplevd truende/aggressiv atferd fra andre trafikanter.
n= 1008. Kilde: Opinion

5 Kunnskap om regler

Respondentene fikk en rekke spørsmål om påbud for syklister og utstyr på sykkel. Spørsmålene gjaldt både pålagt atferd/utstyr (f.eks. lys/lykt på sykkelen når det er mørkt) og ikke pålagt atferd/utstyr (f.eks. bruke hjelm). Av de ti spørsmålene er fem per i dag ikke påbudt for syklister.

5.1 Lys/lykt

Det er påbudt å ha lys/lykt på sykkelen når det er mørkt (jf. forskrift om krav til sykkel⁵). De fleste (91 %) svarte riktig på dette spørsmålet (figur 33).

Det er ganske likt mellom byene, men i Kristiansand svarer litt flere feil.



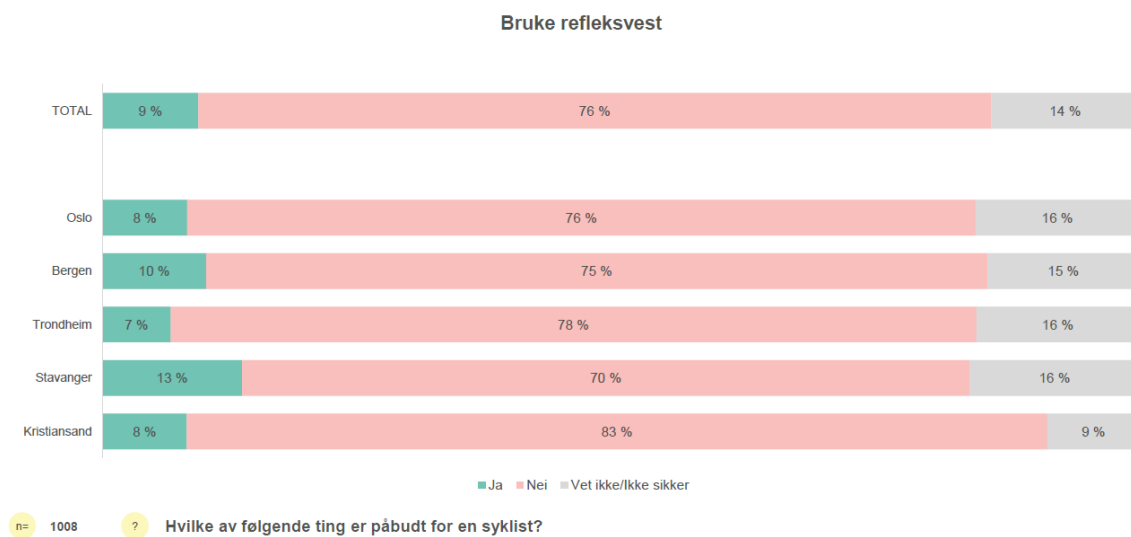
Figur 33. Andel som oppgir at lys/lykt på sykkelen er påbudt når det er mørkt.
n= 1008. Kilde: Opinion

5.2 Refleksvest

Det er ikke påbudt å bruke refleksvest. De fleste svarer riktig på dette (76 %) som vist i figur 34.

I Kristiansand svarer litt flere riktig (83 %) og litt færre i Stavanger (70 %).

⁵ Forskrift om krav til sykkel

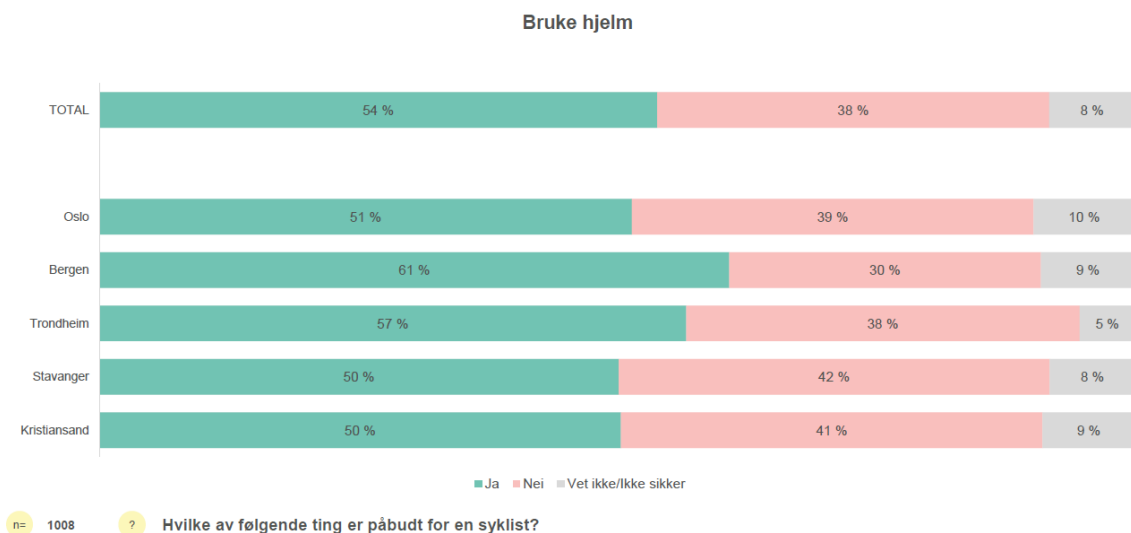


Figur 34. Andel som oppgir at refleksvest er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

Sykkelhjelm

Det er heller ikke påbudt med sykkelhjelm, men hele 54 prosent oppgir at det er det (figur 35).

Litt flere fra Bergen tror at det er hjelmpåbud (61 %) enn syklistene i de andre byene.

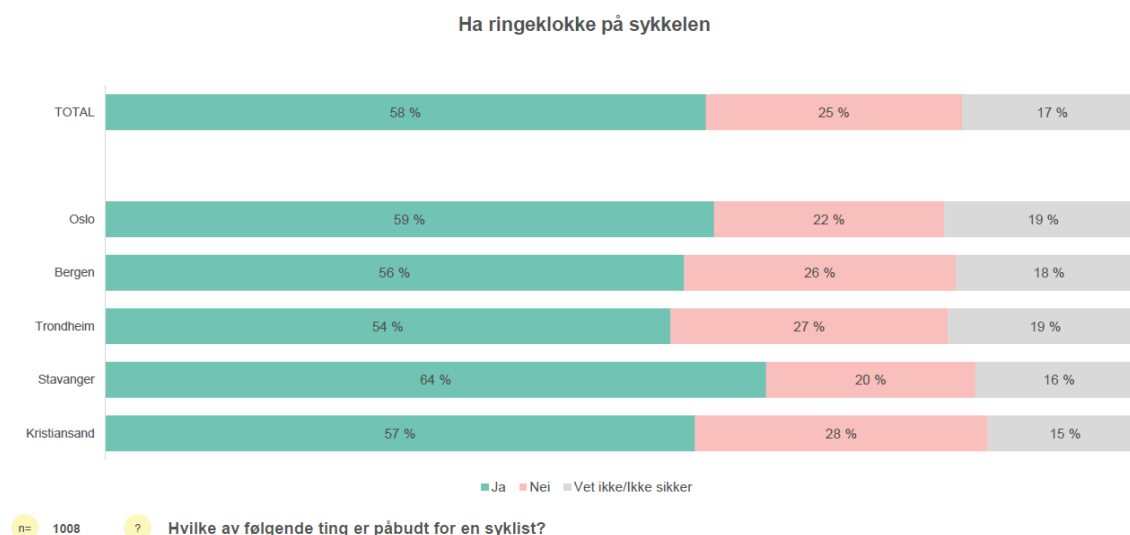


Figur 35. Andel som oppgir at bruk av hjelm er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

Ringeklokke

Ringeklokke på sykkelen er påbudt utstyr⁶, og 58 prosent svarer riktig på dette (figur 36).

I Stavanger svarer flere riktig, mens det er færre riktige svar i Trondheim. I Oslo og Trondheim har nesten 20 prosent svart at de ikke vet eller ikke er sikker.



Figur 36. Andel som oppgir at ringeklokke på sykkelen er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

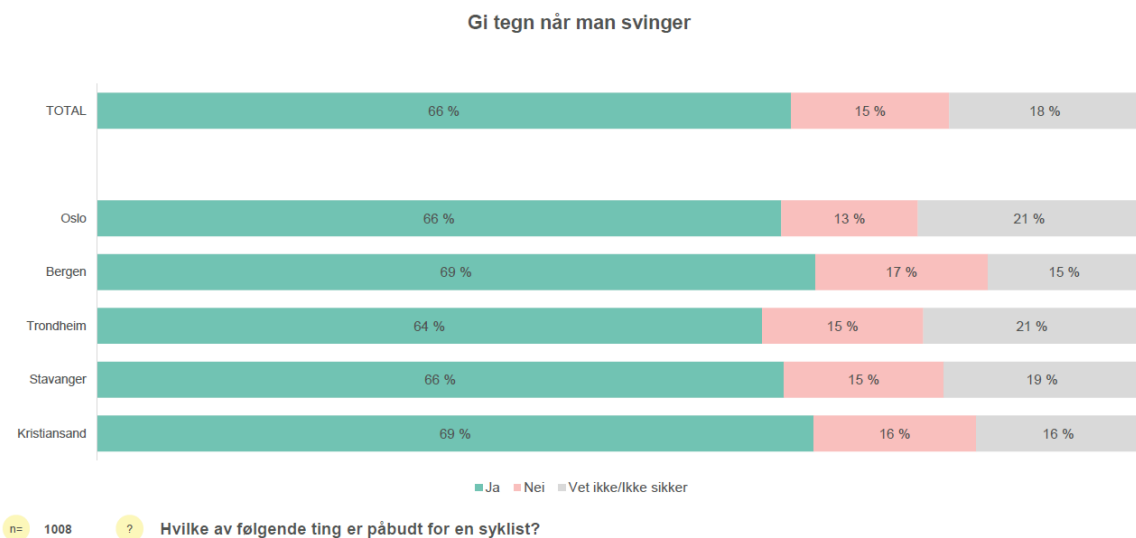
Gi tegn ved svinging

Som nevnt tidligere, er det ikke påbudt for syklistere å gi tegn når de skal svinge. Men når de sykler i veibanen sammen med biltrafikk, må de følge trafikkreglene. Siden syklistere regnes som kjørende, er det påbudt å gi tegn når man sykler i veibane (jf. trafikkregler § 14 2. ledd⁷). I spørsmålet ble det ikke spesifisert hvor det i så fall er påbudt å gi tegn, men over halvparten (66 %) oppgir at dette er påbudt (figur 37).

Det er litt flere i Bergen og Kristiansand som svarer at det er påbudt når man svinger (69 %). I Oslo og i Trondheim er 21 prosent usikre på om det er påbudt.

⁶ Forskrift om krav til sykkel - Lovdata

⁷ Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

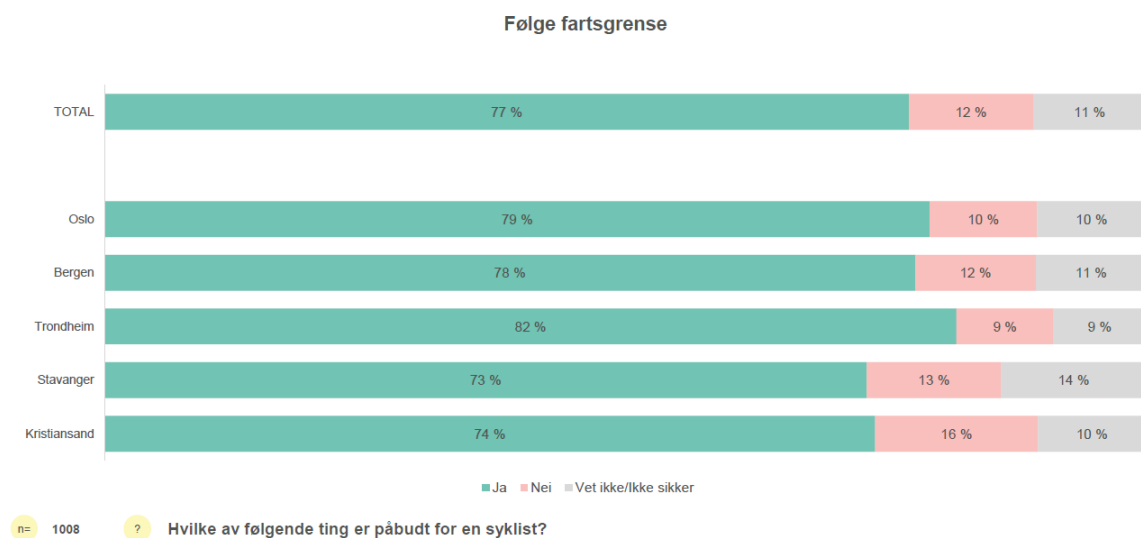


Figur 37. Andel som oppgir at det å gi tegn når man svinger er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

Følge fartsgrense

Det samme prinsippet gjelder for å følge fartsgrense som for å gi tegn, altså, dersom man sykler i veibanen må man følge fastsatt fartsgrense. Som vist i figur 38, oppgir de fleste at dette er påbudt (77 %).

Det er ganske likt mellom byene – med litt flere i Trondheim som svarer at dette er påbudt (82 %).

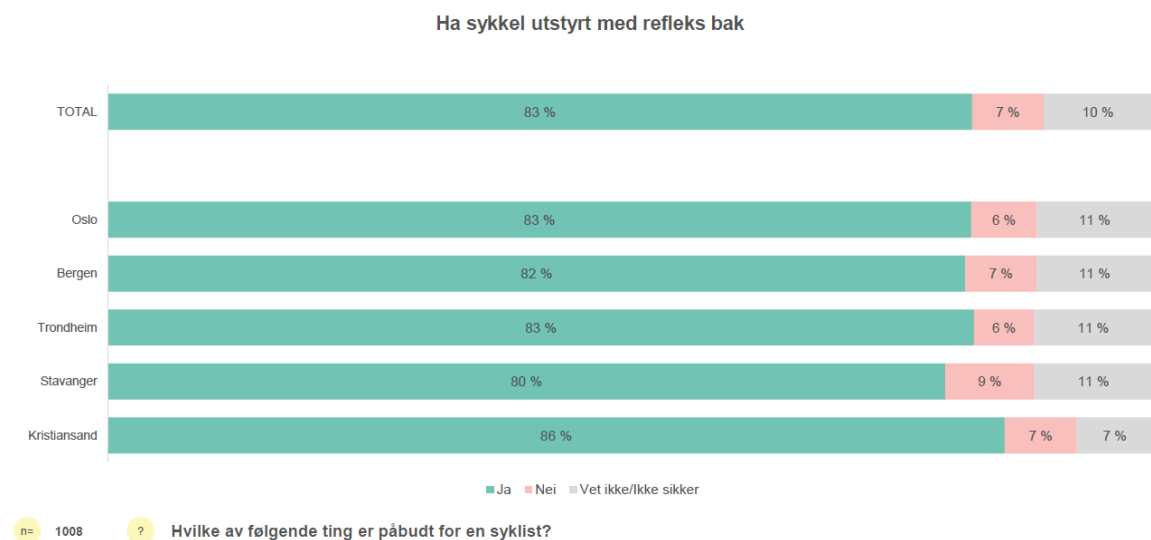


Figur 38. Andel som oppgir at å følge fartsgrense er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

Refleks bak på sykkel

Refleks bak på sykkel er påbudt utstyr (jf. forskrift om krav til sykkel⁸). Flertallet (83 %) svarer riktig alternativ (figur 37).

Det er flere i Kristiansand som svarer riktig alternativ (86 %), og litt færre i Stavanger (80 %).



Figur 37. Andel som oppgir at refleks bak på sykkel er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

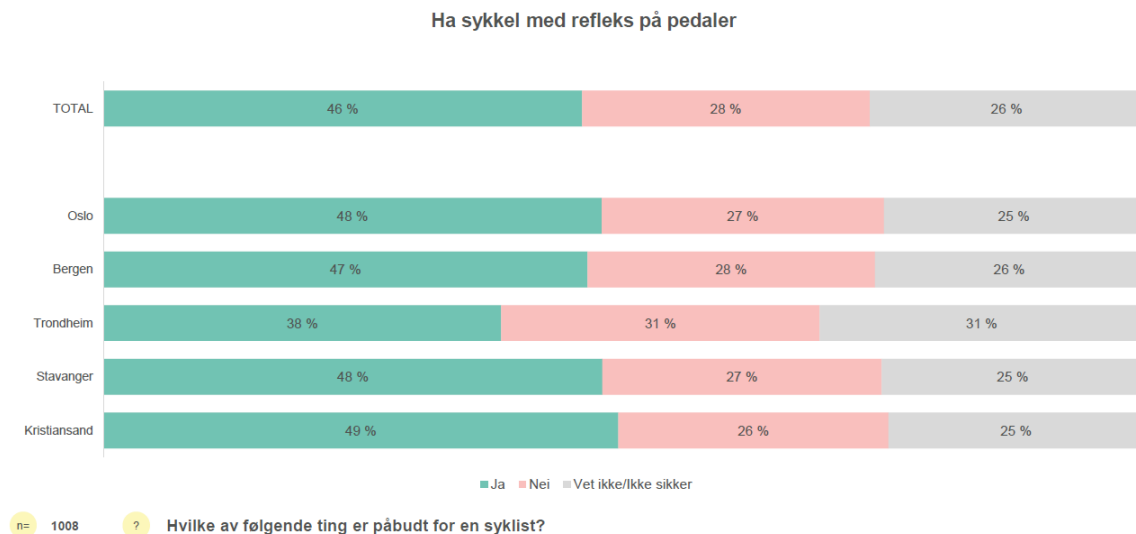
Refleks på pedaler

Refleks på pedaler er også påbudt utstyr (jf. forskrift om krav til sykkel⁹). Under halvparten svarer riktig (46 %) som vist i figur 38.

Det er litt flere fra Kristiansand som svarer riktig (49 %), mens det er litt flere fra Trondheim som er usikre på om det er påbudt (31 %).

⁸ Forskrift om krav til sykkel

⁹ Forskrift om krav til sykkel



Figur 38. Andel som oppgir at refleks på pedaler er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

Speil på sykkel

Speil på sykkel er ikke påbudt utstyr, men anbefalt¹⁰. De fleste svarer riktig (85 %) (figur 38).

Det er ganske likt mellom byene på hvor mange som svarte at det ikke er påbudt med speil.



Figur 38. Andel som oppgir at speil er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

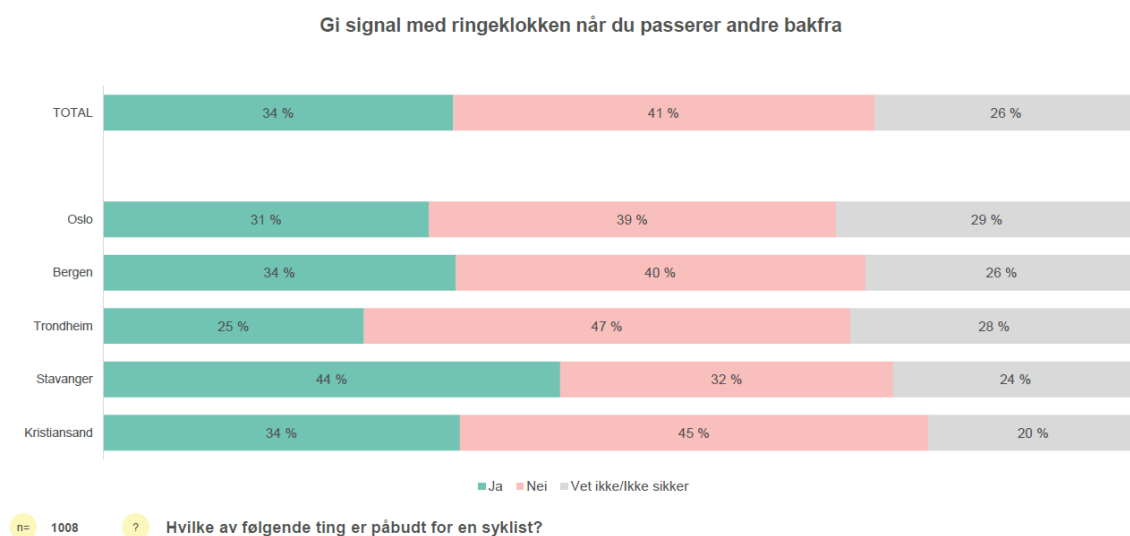
¹⁰ <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/trafikksikkerhet/sikker-pa-sykkel/tekniske-krav/>

Gi signal med ringeklokken

Det er ikke en regel om at syklistere må gi signal med ringeklokken når de passerer andre bakfra, men ringeklokke er påbudt på sykkel. Sykler man på gangvei, fortau eller i gangfelt, skal man ved passering av gående uansett ikke ha fart over 6 km/t¹¹.

Under halvparten oppgir at det ikke er påbudt (41 %), som vist i figur 39.

Det er flere fra Stavanger som mener at det er påbudt (44 %), og det er flere i Oslo som er usikre på om det er påbudt (29 %).



Figur 39. Andel som oppgir at å gi signal med ringeklokken når man passerer andre bakfra, er påbudt. n= 1008. Kilde: Opinion

¹¹ Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)

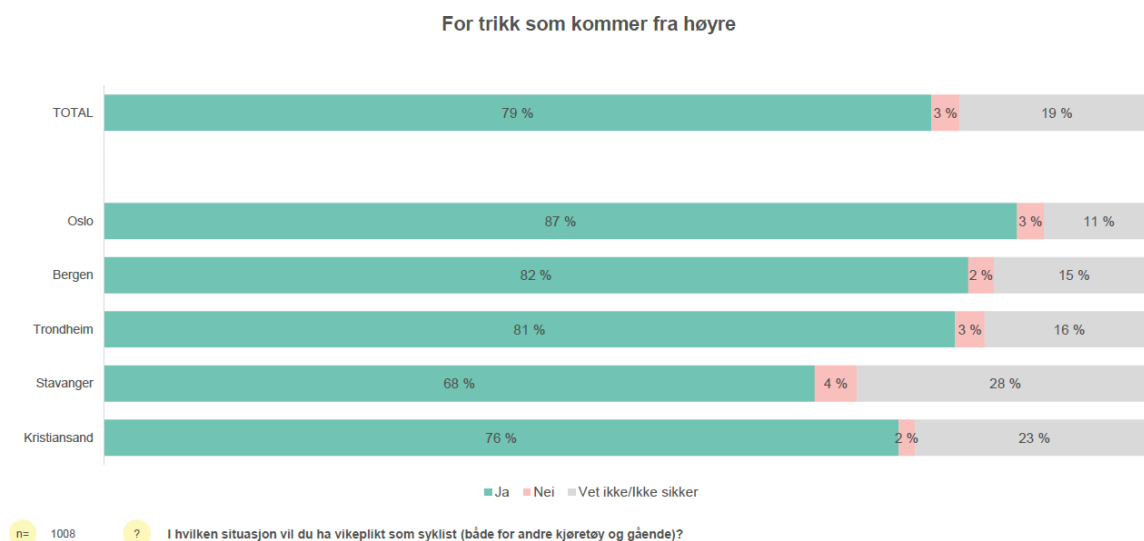
6 Kunnskap om vikeplikt

Det ble stilt ti spørsmål for å avdekke om respondentene har kunnskap om vikepliktsregler for syklister.

For trikk som kommer fra høyre

De fleste svarte at syklister har vikeplikt for trikk som kommer fra høyre (79 %) som vist i figur 40.

Det er flere i Oslo som svarer riktig spørsmålet (87 %), og færre fra Stavanger (68 %). I Stavanger er det også flere som er usikre.

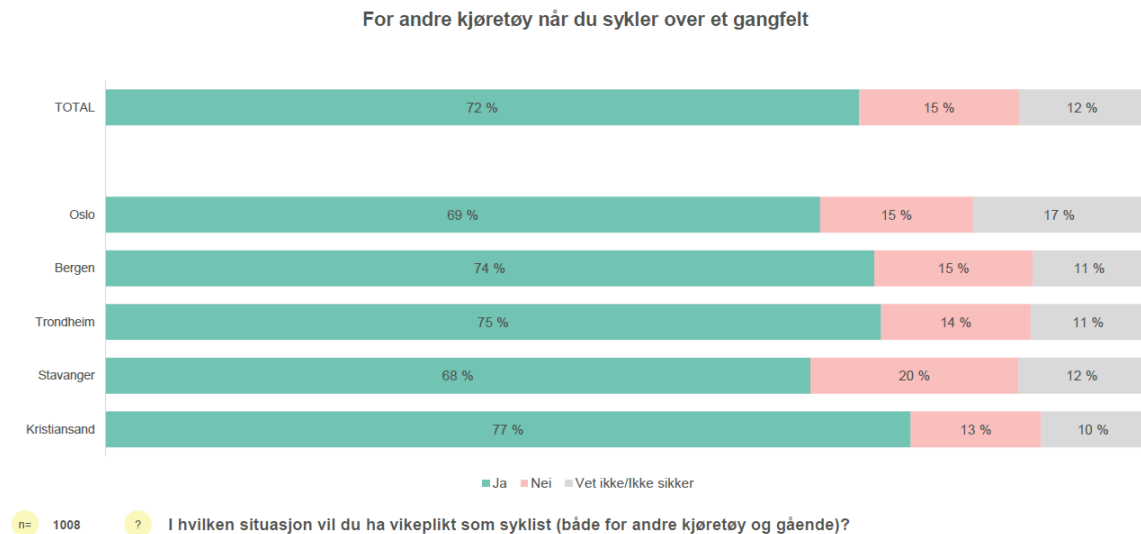


Figur 40. Andel som oppgir at man har vikeplikt for trikk som kommer fra høyre. n= 1008. Kilde: Opinion

For andre kjøretøy når man sykler over et gangfelt

Syklister har vikeplikt for andre kjøretøy når man sykler over et gangfelt, og de fleste svarer riktig (72 %) (figur 41).

I Kristiansand svarer 77 prosent at syklister ikke har vikeplikt i en sånn situasjon. I Stavanger er det flere som svarer at det ikke er påbudt (20 %) enn i andre byer.

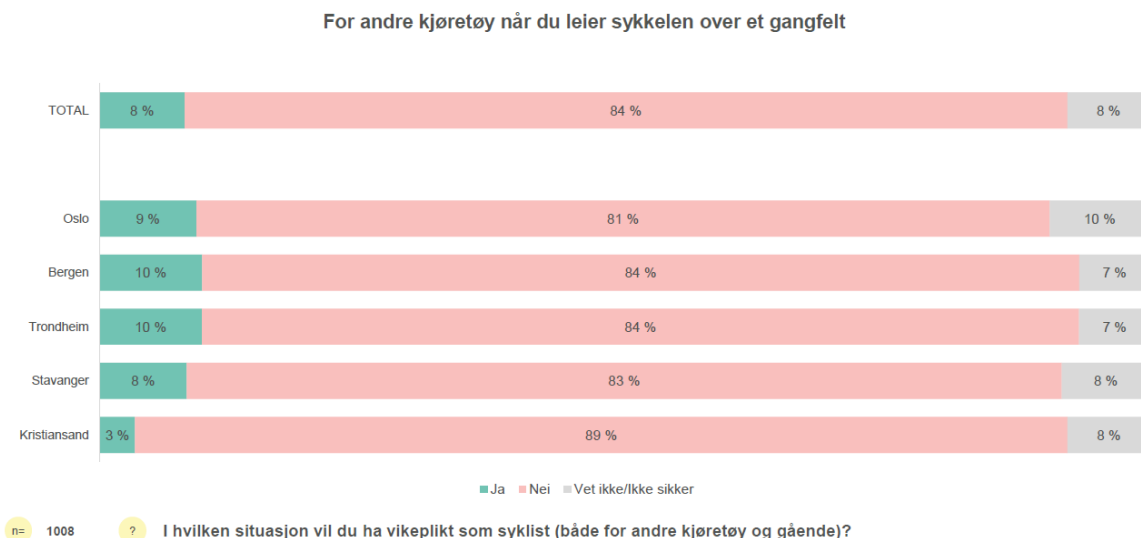


Figur 41. Andel som oppgir at man har vikeplikt for andre kjøretøy når man sykler over et gangfelt. n= 1008. Kilde: Opinion

For andre kjøretøy når man triller over et gangfelt

Dersom man går av sykkelen og triller over et gangfelt, så har andre kjøretøy vikeplikt for syklisten. 84 prosent svarer riktig (figur 42).

I Kristiansand er det litt flere som svarer riktig (89 %), men det er ellers ganske likt mellom byene.

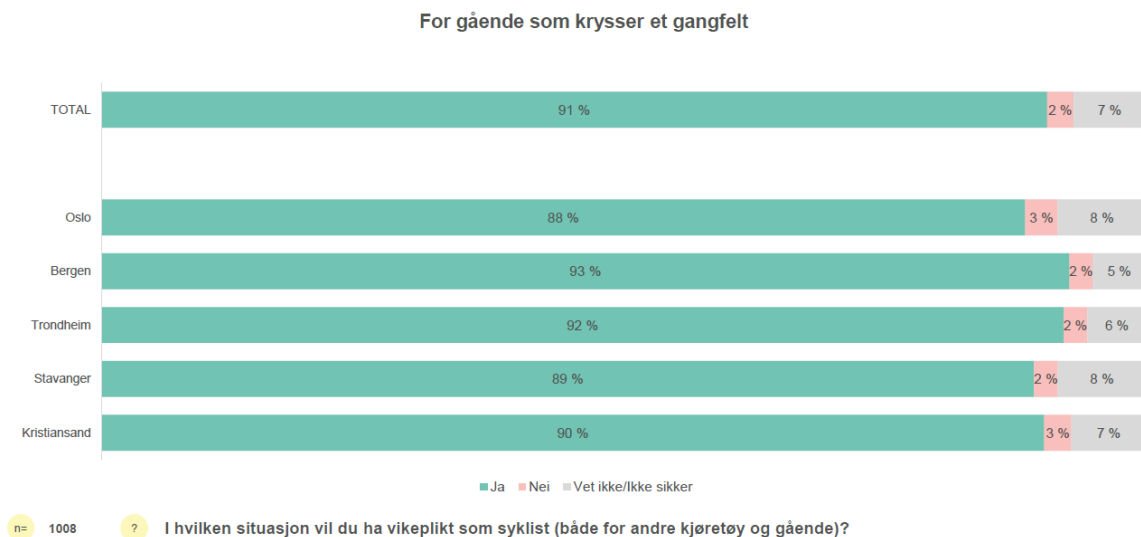


Figur 42. Andel som oppgir at man har vikeplikt for andre kjøretøy når man leier sykkelen over et gangfelt. n= 1008. Kilde: Opinion

For gående i gangfelt

Nesten alle vet at syklister har vikeplikt for gående som krysser et gangfelt (91 %) (figur 43).

Litt flere syklister i Bergen svarer riktig (93 %). Det er litt flere i Oslo og i Stavanger som er usikre (8 % begge).



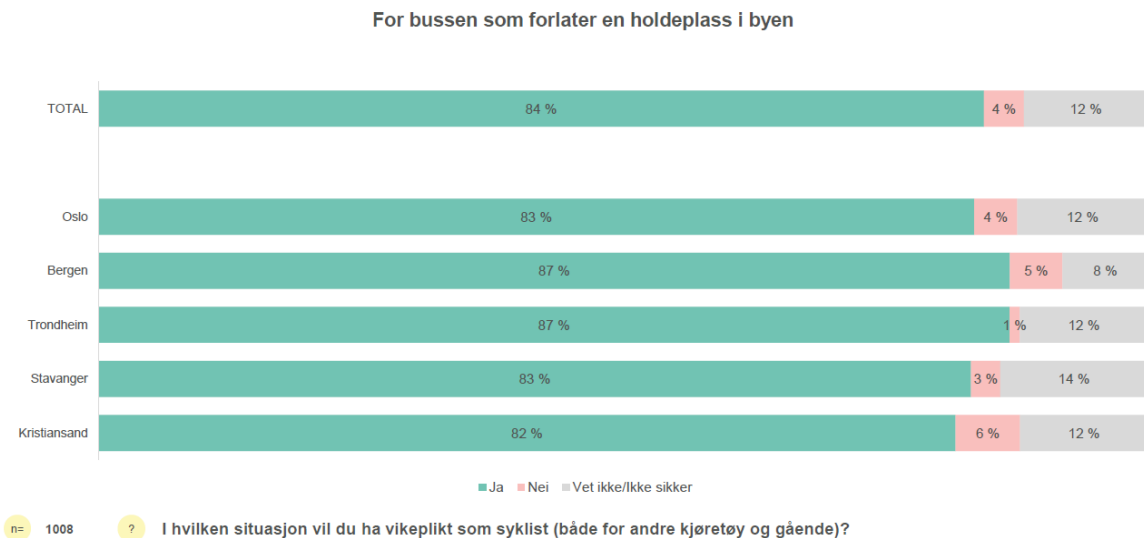
Figur 43. Andel som oppgir at man har vikeplikt for andre gående som krysser et gangfelt.
n= 1008. Kilde: Opinion

For buss som forlater holdeplass i by

For buss som forlater holdeplass i by, svarer 83 prosent riktig på at man har vikeplikt (figur 44).

12 prosent svarer at de ikke vet eller ikke er sikker.

I Bergen og i Trondheim er det litt flere som svarer riktig (87 %). I Stavanger er det litt flere som er usikre (14 %).

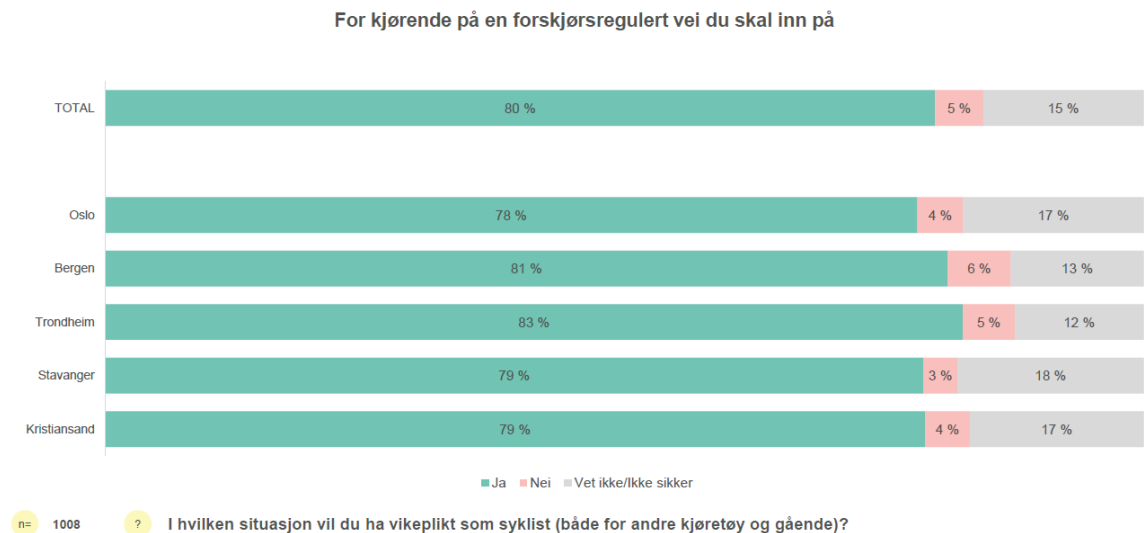


Figur 44. Andel som oppgir at man har vikeplikt for buss som forlater en holdeplass i byen. n= 1008. Kilde: Opinion

For kjørende på forkjørsvai

80 prosent svarer riktig at syklist har vikeplikt for kjørende på en forskjørsregulert vei (figur 45).

Det er litt flere fra Trondheim som svarer riktig (81 %). Det er litt flere fra Stavanger som er usikre (18 %).

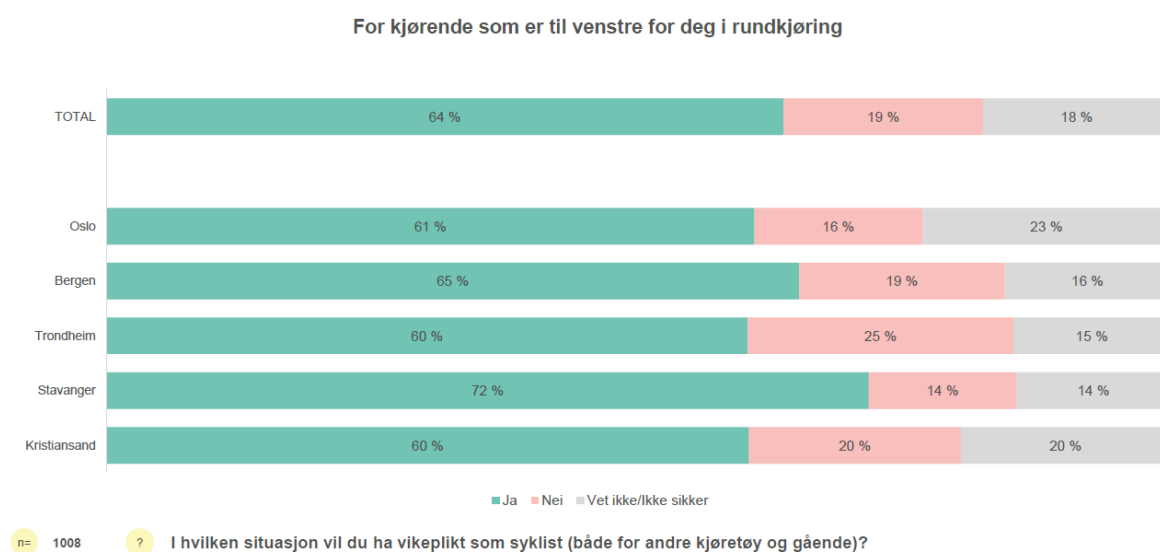


Figur 45. Andel som oppgir at man har vikeplikt for kjørende på en forskjørsregulert vei du skal inn på. n= 1008. Kilde: Opinion

For kjørende til venstre i rundkjøring

Sykler man i veibanen, må syklisten vike for kjørende som er til venstre for dem i en rundkjøring. Det er over halvparten som svarer riktig (64 %), mens det er 19 prosent som svarer feil og 18 prosent som svarer at de ikke vet eller ikke er sikker.

Det er flere i Stavanger som svarer riktig (72 %). I Trondheim er de litt flere som svarer feil (25 %). Det er litt flere i Oslo som er usikre (23 %).

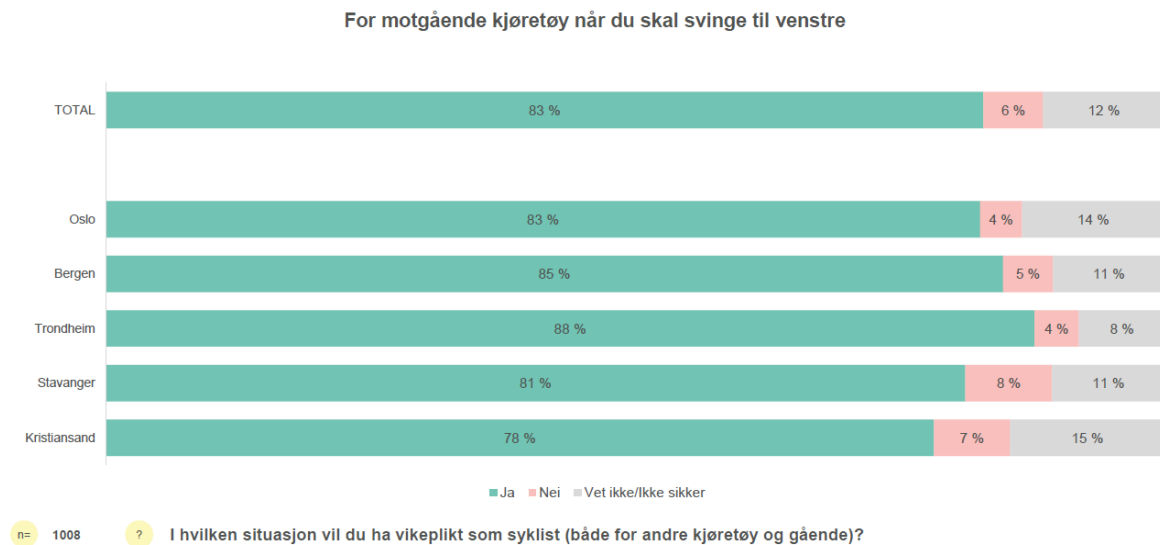


Figur 46. Andel som oppgir at man har vikeplikt for kjørende som er til venstre for dem i en rundkjøring. n= 1008. Kilde: Opinion

For motgående kjøretøy ved venstre sving

Flest respondenter (83 %) svarer riktig på at syklisten har vikeplikt for motgående kjøretøy når de skal svinge til venstre (figur 47).

Det er flere som svarer riktig i Trondheim (88 %) og færre i Kristiansand (78 %). Det er også litt flere i Kristiansand som er usikre (15 %).

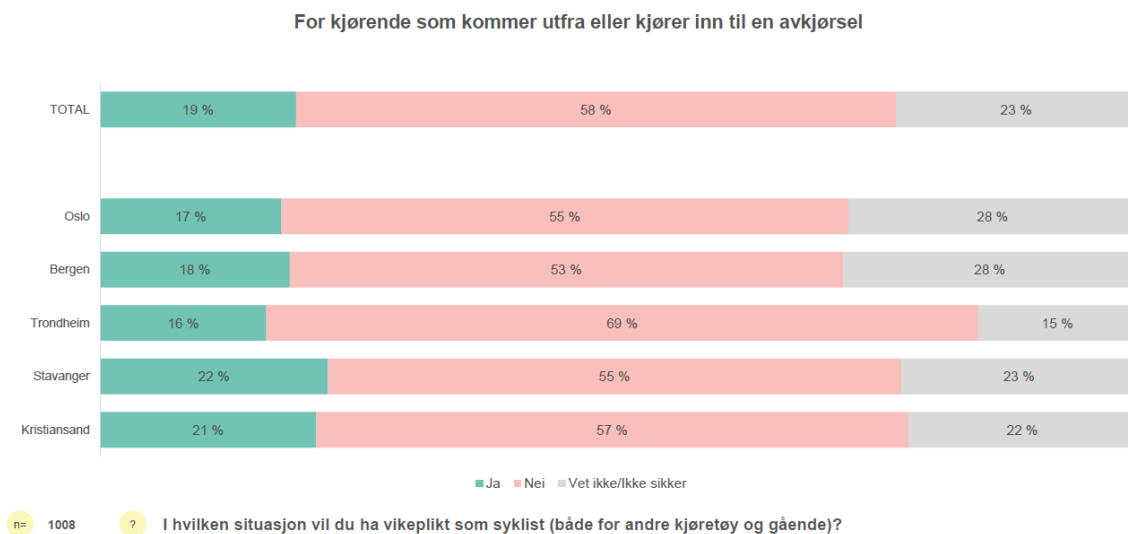


Figur 47. Andel som oppgir at man har vikeplikt for motgående kjøretøy når man skal svinge til venstre. n= 1008. Kilde: Opinion

For kjørende til/fra avkjørsel

Syklister har ikke vikeplikt for kjørende som kommer ut fra eller kjører inn til en avkjørsel. Her er det litt over halvparten som har svart at syklende ikke har vikeplikt (58 %), og det er også noen som er usikre (23 %).

Det er litt færre i Trondheim som svarer nei (68 %) enn i Bergen (53 %). Både i Oslo og i Bergen oppgir 28 prosent at de ikke vet eller er usikre.

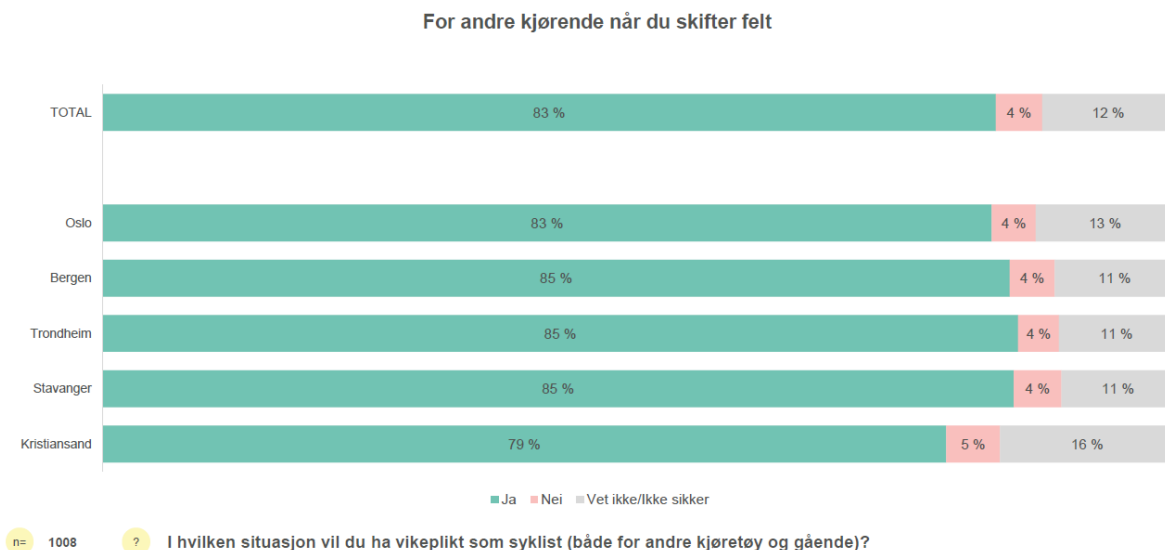


Figur 48. Andel som oppgir at man har vikeplikt for kjørende som kommer ut fra eller kjører inn til en avkjørsel. n= 1008. Kilde: Opinion

For andre kjøretøy når man skifter felt

Syklister har vikeplikt for andre kjørende når de skal skifte felt, og 83 prosent har svart riktig (figur 49).

De fleste har svart riktig, men litt færre i Kristiansand (79 %). Der var det også litt flere som var usikre (16 %).

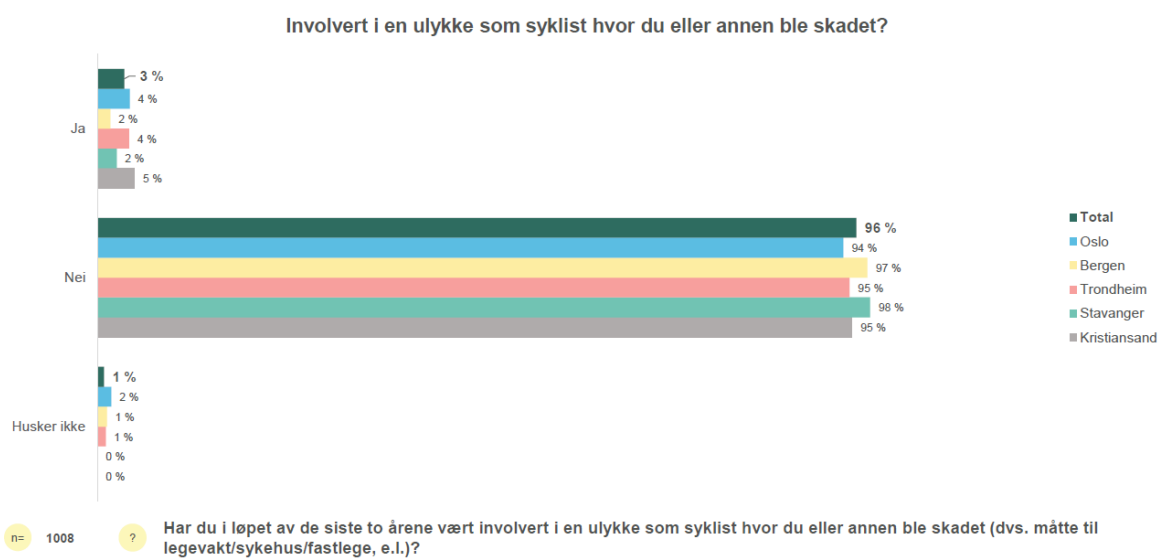


Figur 49. Andel som oppgir at man har vikeplikt for andre når man skifter felt. n= 1008. Kilde: Opinion

Ulykker som syklist

Respondentene ble spurt om de har vært involvert i en ulykke som syklist i løpet av de siste 2 årene hvor noen ble skadet (figur 50). Flesteparten oppgir å ikke har vært i en ulykke (96 %).

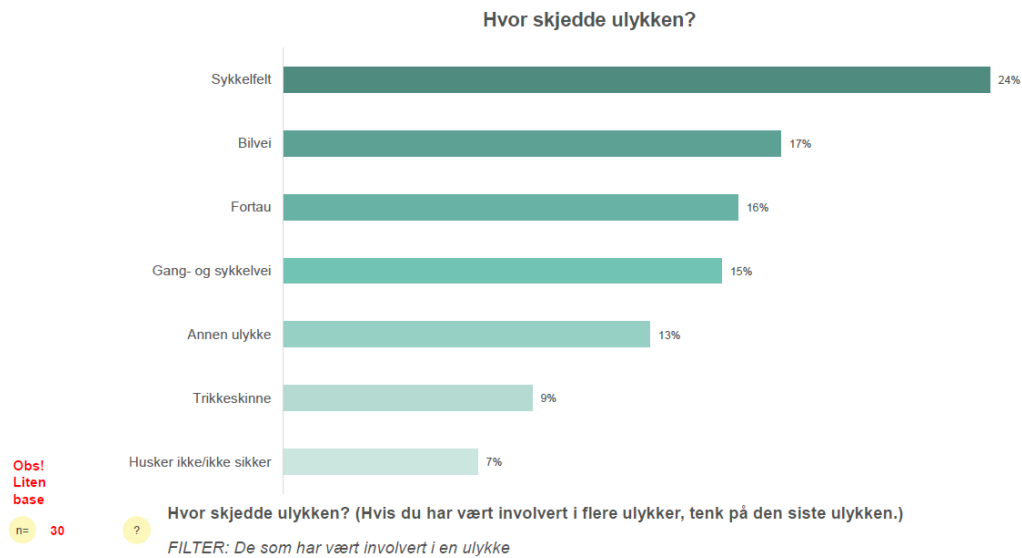
Det er litt flere i Kristiansand (5 %) som oppgir å ha vært involvert i en ulykke som syklist.



Figur 50. Andel som oppgir å ha vært involvert i en ulykke som syklist. n= 1008. Kilde: Opinion

Hvor skjedde sykkelulykken?

Det var bare 30 respondenter som svarte at de har vært involvert i en sykkelulykke i løpet av de siste 2 årene. De ble da spurt hvor ulykken skjedde (figur 51). De fleste oppgir at ulykken skjedde i sykkelfelt (24 %) eller på bilvei (17 %).



Figur 51. Hvor ulykken har skjedd. Sykkelfelt er vanligste sted for ulykke med sykkel. n= 30. Kilde: Opinion

Type ulykke

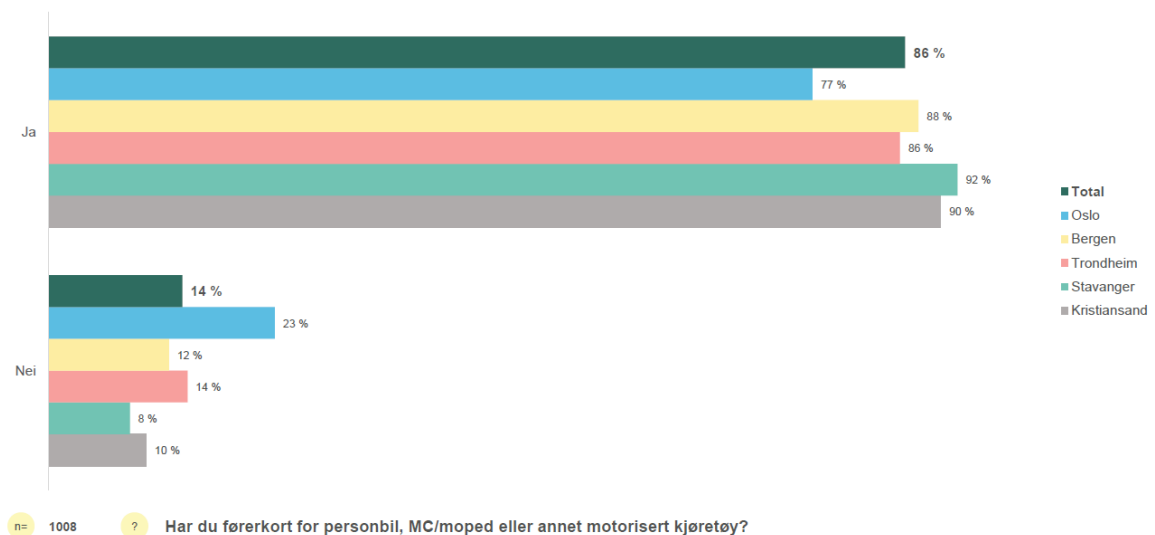
De ble da spurt om hva slags ulykke det var (figur 52). De fleste har valgt «annen ulykke» (31 %) som kan være relatert til infrastruktur eller drift og vedlikehold (trikkeskinne, kantstein, glatt, osv.) Eneulykke har 20 prosent av dem valgt.



Figur 52. Hvilken type ulykke det var. n= 30. Kilde: Opinion

8 Opplæring i trafikkregler

For å vite om respondentene har hatt noen form for opplæring i trafikkregler, ble de spurt om de har førerkort (figur 53). Sykkel er definert som et kjøretøy, og mange av reglene for andre motoriserte kjøretøy gjelder også for sykkel. De fleste respondenter har førerkort for motorvogn (86 %). Det var flere uten førerkort i Oslo (23 %) og flere med førerkort i Stavanger (92 %).

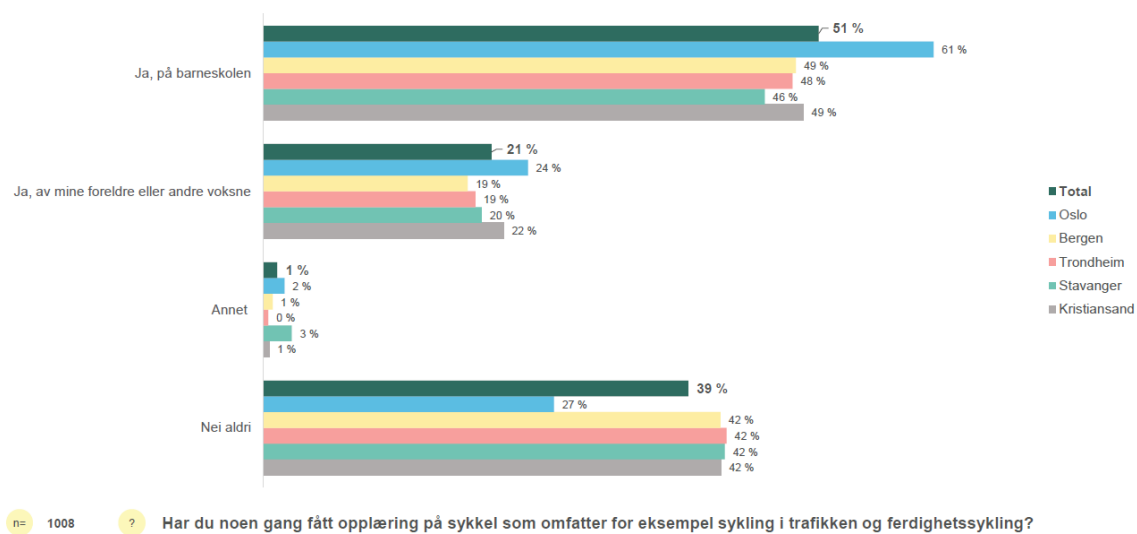


Figur 53. Andelen som har førerkort. n= 1008. Kilde: Opinion

Respondentene ble også spurt om de noen gang har fått opplæring på sykkel som omfatter sykling i trafikken og ferdighetssykling. Totalt sett har under halvparten aldri fått slik opplæring (39 %).

Blant dem som har hatt slik opplæring, har de fleste fått den i barneskolen (51 %). Det er flere i Oslo som har valgt dette alternativet (61 %).

21 prosent oppgir å ha fått opplæring av sine foreldre eller andre voksne, og det er også litt flere fra Oslo (24 %).

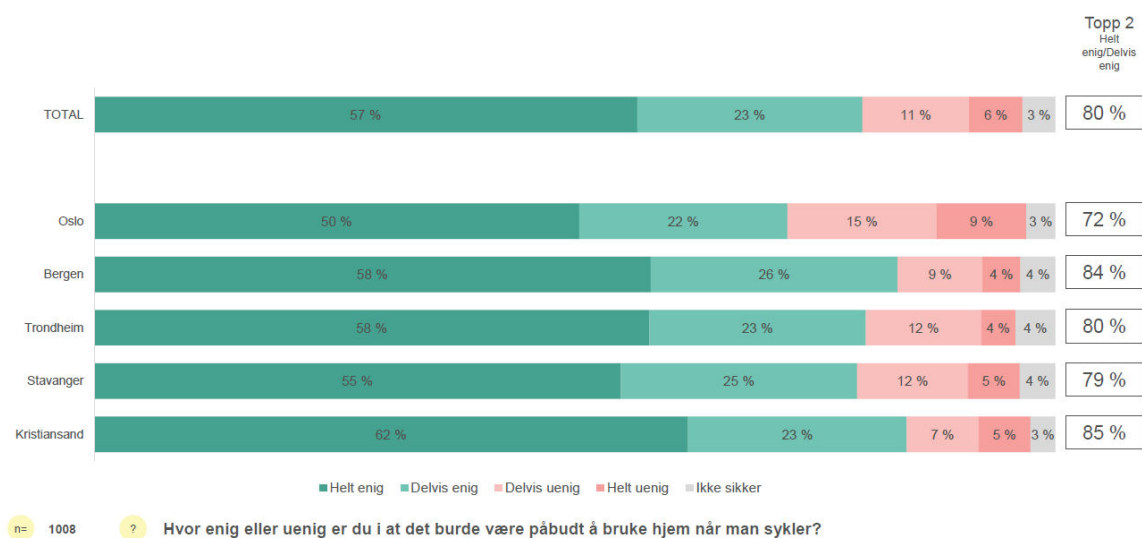


Figur 54. Andelen som har fått opplæring på sykkel. n= 1008. Kilde: Opinion

9 Holdning til sykkelhjelpåbud

Denne undersøkelsen har også kartlagt syklisters holdning til et hjelpåbud. Det ble brukt samme formulering som i en befolkningsundersøkelse Transportøkonomisk institutt har gjennomført for Statens vegvesen¹². De fleste (80 %) svarer at de er helt eller delvis enig i at det burde vært påbudt å bruke hjelm når man sykler (figur 55).

Syklister i Kristiansand og Bergen er mer enig i et påbud (hhv. 85 % og 84 % helt enig eller delvis enig), mens i Oslo er de litt mindre enig (72 %).



Figur 55. Holdning til et hjelpåbud. n= 1008. Kilde: Opinion

¹² Hesjevoll, I. S; & Fyhri, A. (2017). Trafikksikkerhetstilstanden 2016. TØI rapport 1573/2017. Transportøkonomisk Institutt.

10 Videre analyser

I den første delen av rapporten er det presentert resultater av svarfordelingen på de enkelte spørsmålene. Vi har valgt å se nærmere på og undersøke noen utvalgte tema om atferd, kunnskap om regler og holdning til sykkelhjelpåbud. Spørsmål som ønskes besvart i denne delen:

- Hvilke er de vanligste typene atferd blant syklister?
- Hvilke regler (vikepliktsregler og påbudt utstyr) er mest og minst kjent blant syklister?
- Hva er holdningen til et hjelpåbud, og hvem støtter minst og mest et slikt påbud?

10.1 Atferd

Respondentene fikk en rekke spørsmål om hvordan de oppfører seg i trafikken, særlig når det gjelder trafikkreglene. Svarene ble gitt i en skala fra 1 (alltid) til 6 (aldri). I tabell 2 presenteres gjennomsnitt og standard avvik (S.A.) i parenteser for de enkelte spørsmålene.

Som det kommer frem i tabellen, oppgir syklisterne at de oftere «stanser for trafikken fra høyre, stopper for fotgjengere i gangfelt og gir tegn ved svinging». Å sykle etter å ha drukket alkohol og å skape kø er atferder de oppgir å gjøre sjeldnere.

Tabell 2. Spørsmål om atferd. Gjennomsnitt og standardavvik i parenteser. Fra atferd som er oftest til aldri.

Atferd	Gjennomsnitt (S.A.)
Stanse for trafikken fra høyre	2,23 (1,78)
Stoppe for fotgjengere i gangfelt	2,37 (1,64)
Å gi tegn ved svinging	2,78 (1,56)
Trille sykkel over gangfelt	3,21 (1,55)
Sykle uten hjelm	4,60 (1,67)
Sykle over 6 km/t på fortau	4,45 (1,43)
Sykle i gangfelt slik at biltrafikken må stoppe	4,82 (1,25)
Sykle på rødt lys	5,40 (0,97)
Kjøre mot kjøreretning	5,50 (1,00)
Sykle etter å ha drukket	5,42 (0,87)
Skape kø	5,49 (0,87)

Note. 1= alltid til 6=Aldri

10.2 Kunnskap om vikepliktsregler og påbudt utstyr

Andelen som svarte riktig på spørsmålene om regler for syklister og vikeplikt, er gjengitt i tabell 3.

Nesten alle svarer riktig på at lys/lykt på sykkel er påbudt når det er mørkt, samt at de må stoppe

for fotgjengere som krysser gangfeltet. Her ser vi store variasjoner når det gjelder kunnskap om ulike regler.

På spørsmålet om sykkelhjelmer er påbudt, svarte nesten 55 prosent at det er påbudt å bruke hjelmer selv om det ikke er det. Reglene som er minst kjent blant syklister, er påbud om refleks på pedaler og ringeklokke på sykkelen. Cirka 6 av 10 svarer riktig på at syklister har vikeplikt for kjørende til venstre i rundkjøring.

Det er interessant at mange ikke kjenner til eller er usikre på noen trafikkregler for syklister. De spørsmålene som flere var usikre på, er refleks på pedaler og om man må gi signal med ringeklokke når man passerer andre bakfra.

Tabell 3. Andel som svarte riktig på enkelte spørsmål om vikepliktsregler og påbudt utstyr.

Kunnskap	Riktig svart (%)	Andel usikre /ikke vet
<i>Vikepliktsregler</i>		
For gående i gangfelt	91	7
For bussen som forlater holdeplassen i byen	84	12
For andre kjøretøy når man triller over et gangfelt	84	8
For motgående kjøretøy ved venstre sving	83	12
For andre kjøretøy når man skifter felt	83	12
For kjørende på forkjørsvei	80	15
For trikk som kommer fra høyre	79	19
For andre kjøretøy når man sykler over et gangfelt	72	12
For kjørende til venstre i rundkjøring	64	18
<i>Påbudt sykkelutstyr og atferd</i>		
Lys/lykt på sykkelen når det er mørkt	91	5
Speil på sykkel	85	9
Refleks bak på sykkel	83	10
Følge fartsgrense*	77	11
Refleksvest	76	14
Gi tegn ved svinging*	66	18
Ringeklokke på sykkelen	58	17
Refleks på pedaler	46	26
Gi signal med ringeklokken ved passering**	41	26
Sykkelhjelmer	38	8

*Note. Svaret *ja* ble tatt som riktig ** Svaret *nei* ble tatt som riktig

For kunnskapsnivå på vikepliktsregler, ble det også regnet ut en skåre på 8 spørsmål (0 = ingen riktig svar til 8 = alle riktig svar). Gjennomsnittet for alle deltakere var 6.40 (S.A. = 2.05). Resultatene av gruppeforskjeller er presentert i tabell 4.

Det er ingen forskjell mellom byer på det å ha hatt sykkelopplæring på skolen. Det er funnet forskjell mellom kjønn, hvor menn kjente til flere vikepliktsregler enn kvinner. Det var også forskjell mellom aldersgruppene, hvor de på 18–29 år kjente til færre vikepliktsregler enn de eldre aldersgruppene. Syklister som har førerkort, kjente til flere regler enn syklister uten førerkort.

Tabell 4. Gjennomsnitt (og standard avvik) blant ulike grupper og kunnskapsnivå om vikepliktsregler

Gruppe		Gj.sn. (S.A)	Signifikant test
Kjønn	Mann	6.55 (2.03)	<0.05
	Kvinne	6.26 (2.06)	
Aldersgruppe	18–19	5.58 (2.68)	<0.001
	30–39	6.23 (2.15)	
	40–49	6.53 (1.99)	
	50–59	6.82 (1.49)	
	60 +	6.89 (1.37)	
Førerkort	Ja	6.64 (1.80)	<0.001
	Nei	4.90 (2.82)	
Sykkelopp. barneskolen	Ja	6.35 (2.08)	i.s.
	Nei	6.46 (2.02)	
Byer	Oslo	6.37 (2.25)	i.s.
	Bergen	6.55 (1.85)	
	Trondheim	6.50 (1.98)	
	Stavanger	6.31 (1.94)	
	Kristiansand	6.29 (2.21)	

Note. 0 = Ingen riktig svar til 8 = Alle riktig svar; i.s. = ikke signifikant

Det var fire direkte spørsmål om påbudt sykkelutstyr: lys/lykt i mørket, ringeklokke, refleks bak og refleks på pedaler. Det ble regnet ut en skåre på hvor mange riktige svar enkelte hadde (0 = ingen riktig svar til 4 = alle riktig svar). Gjennomsnittet for alle deltakere var 2.79 (S.A. = 1.07). Resultatene av gruppeforskjeller er presentert i tabell 5.

Det er ingen forskjell mellom kjønn, førerkort, sykkelopplæring på barneskole, ulike byer og kunnskapsnivå om påbudt sykkelutstyr. Det er imidlertid funnet forskjell mellom aldersgrupper: 18–29 år kjente mindre til påbudt sykkelutstyr, mens 60 + år kjente mest til det.

Tabell 5. Gjennomsnitt (og standard avvik) blant ulike grupper og kunnskapsnivå om påbudt sykkelutstyr

Gruppe		Gj.sn. (S.A)	Signifikanttest (kjkvadrattest)
Kjønn	Mann	2.80 (1.07)	i.s.
	Kvinne	2.79 (1.08)	
Aldersgruppe	18–19	2.51 (1.18)	< 0.001
	30–39	2.55 (1.12)	
	40–49	2.91 (1.10)	
	50–59	2.95 (0.97)	
	60 +	3.07 (0.87)	
Førerkort	Ja	2.80 (1.06)	i.s.
	Nei	2.79 (1.18)	
Sykkelopp. barneskolen	Ja	2.73 (1.09)	i.s.
	Nei	2.73 (1.09)	
Byer	Oslo	2.81 (1.09)	i.s.
	Bergen	2.80 (1.04)	
	Trondheim	2.68 (1.06)	
	Stavanger	2.85 (1.12)	
	Kristiansand	2.83 (1.06)	

Note. 0 = Ingen riktig svar til 4 = Alle riktig svar; i.s.= ikke signifikant

10.3 Holdning til hjelpåbud

De fleste syklistene er positive til et hjelpåbud (80 % svarer helt eller delvis enig i et påbud). Resultatene tyder imidlertid på at det er færre syklistene som har en mer positiv holdning til en hjelpåbud, enn den øvrige befolkningen (84 %) ¹³. I tabell 6 er det vist gjennomsnitt blant ulike grupper og holdning til i et hjelpåbud.

Kvinner er litt mer positive til et påbud enn menn. Dette gjenspeiler andre undersøkelser som viser at kvinner er mer positive til restriktive tiltak enn menn ¹⁴. Syklistene som har førerkort, er mer enig i et hjelpåbud enn dem som ikke har det. En forklaring er at de er mer vant til restriktive tiltak (påbud og forbud) når det gjelder motorvogn enn syklistene uten førerkort.

¹³ Hesjevoll, I. S.; & Fyhri, A. (2017). Trafikksikkerhetstilstanden 2016. TØI rapport 1573/2017. Transportøkonomisk Institutt.

¹⁴ Hesjevoll, I.S.; & Fyhri, A. (2017). Trafikksikkerhetstilstanden 2016. TØI rapport 1573/2017. Transportøkonomisk Institutt.

Det er ikke funnet noen aldersforskjell blant syklister som har hatt opplæring på barneskolen, eller mellom ulike byer.

Tabell 6. Gjennomsnitt (og standard avvik) blant ulike grupper og holdning til et hjelmpåbud.

Gruppe		Gj.sn. (S.A)	Signifikanttest (kjkvadrattest)
Kjønn	Mann	4.14 (1.11)	<0.001
	Kvinne	4.39 (1.01)	
Aldersgruppe	18–19	4.12 (1.08)	i.s.
	30–39	4.33 (1.06)	
	40–49	4.25 (1.10)	
	50–59	4.18 (1.08)	
	60 +	4.42 (0.99)	
Førerkort	Ja	4.29 (1.04)	<0.05
	Nei	4.09 (1.21)	
Sykkelopp. barneskolen	Ja	4.29 (1.06)	i.s.
	Nei	4.23 (1.07)	
Byer	Oslo	4.12 (1.12)	i.s.
	Bergen	4.32 (1.03)	
	Trondheim	4.27 (1.08)	
	Stavanger	4.25 (1.05)	
	Kristiansand	4.35 (1.03)	

Note. 1 = Ikke sikker; 2 = Helt uenig. 3= Delvis uenig 4= Delvis enig 5 = Helt enig; i.s.= ikke signifikant

I tabell 7 vises det bare andel (%) som er helt enig i et sykkelhjelmpåbud. Av respondenter som sykler hver dag i sommerhalvåret, er 56 prosent helt enig i et påbud, mens andelen er høyere blant dem som sjelden sykler enn om sommeren (63 %) Av dem som sykler hver dag i vinterhalvåret, er 46 prosent helt enig i et hjelmpåbud, mens andelen er høyere blant respondenter som aldri sykler om vinteren (61 %). Disse resultatene tyder på at de som sykler sjelden eller aldri, ser ut til å være mest positiv til et hjelmpåbud. Den tendensen ser vi for både sommer- og vintersykling.

Tabell 7. Andel som er helt enig i et hjelmpåbud fordelt på rapportert mengde sykling på sommer- og vinterhalvåret

	Sommer	Vinter
5 eller flere dager i uken	56	46
3–4 ganger i uken	59	57
1–2 dager i uken	52	46
Noen ganger i måneden	53	62
Sjeldnere	63	54
Aldri	0 ^a	61

Note. a Respondenter som svarte å aldri sykle på sommerhalvåret fikk ikke svart undersøkelsen, dermed er andel null.

Kanskje ikke så overraskende er syklister som aldri sykler *uten* hjelm, mest positiv til hjelmpåbud (94 %), mens det er færre blant syklister som alltid sykler uten hjelm, som er enig i et slikt påbud (39 %) (tabell 8).

Tabell 8. Andel som er helt eller delvis enig (positiv) og helt eller uenig (negativ) i et hjelmpåbud fordelt på rapportert hjelmbruk

	Positiv	Negativ
Alltid sykler <i>uten</i> hjelm	39	47
Aldri sykler <i>uten</i> hjelm	94	3

11 Konklusjon

Det er forskjell mellom syklistene i de fem byene når det gjelder hvor de oftest sykler og type sykkelatferd. Ulik grad av tilrettelegging i byene vil bidra til hvor man sykler. Ved å undersøke forskjeller mellom syklistene kan man få en antydning om graden av tilrettelegging i enkelte byer. Det er rimelig å anta at syklistene sykler oftere i veibanen når det ikke er alternativer som sykkelvei eller -felt.

Når det gjelder nestenulykker med andre trafikanter, oppgir syklistene i større grad konflikter med elsparkesyklistene. Elsparkesyklistene kan bruke samme areal som syklistene, og dermed gi flere konfliktpunkter enn med øvrige trafikanter. Det er få som har opplevd truende atferd fra andre trafikanter, men blant dem er det flere som har opplevd dette fra bilister. Syklistene kan også bruke veibanen, noe som kan føre til mer truende atferd mellom bilister og syklistene. Egen infrastruktur og separering fra andre trafikanter kan bidra til redusert konfliktnivå samt økt opplevelse av trygghet.¹⁵

Alt i alt ser vi at de fleste syklistene kjenner til kravene til sykkelutstyr og hvilke regler som gjelder for vikeplikt. Spørsmålene rundt kunnskap om regler kan avdekke kunnskapshull og vise hvor innsatsen i kommunikasjon og opplæring for syklistene kan forsterkes. Her er det særlig krav til sykkelutstyr (ringeklokke og refleks på pedal) som er mindre kjent. Vikepliktsreglene er godt kjent av de fleste syklistene, mens vikeplikt i rundkjøring er mindre kjent. Vi ser bedre kunnskapsnivå blant dem som har førerkort og eldre syklistene. Det kan være et paradoks at man har bedre kunnskap om vikepliktsregler som syklist hvis man i utgangspunktet er bilist. Derfor må sykkelopplæring og informasjon til syklistene omfatte formidling av vikepliktsregler. Å ikke respektere vikepliktsregler kan føre til flere konflikter og, i verste fall, truende atferd fra andre trafikanter.

Mange tror at sykkelhjelme er påbudt utstyr for syklistene, selv om dette ikke er tilfellet. Likevel er holdningen til et påbud positiv blant de fleste syklistene. Resultatene viser at det særlig er kvinner og syklistene med førerkort, som er mer positive til et påbud. Syklistene som alltid sykler med hjelme, er også mer positive til et hjelmpåbud.

Det er viktig å understreke at denne undersøkelsen bygger på selvrapportert atferd blant syklistene. Selvrapportering er én måte å undersøke syklistenes atferd, holdninger og kunnskap på som ellers kan være vanskelig å undersøke med andre metoder. Likevel er bias i selvrapportering av egen trafikantatferd ikke så uvanlig, enten fordi enkelte ønsker å fremstå i et bedre lys, eller fordi man ikke nødvendigvis er klar over alt man gjør i trafikken. Resultater fra denne undersøkelsen må derfor ses i lys av andre studier med andre metoder for å kunne danne seg et mer nøyaktig bilde av syklistenes atferd.

¹⁵ Sørensen, M.; Kolbenstvedt, M.; & Amundsen, A. (2020). *Sammenhengende sykkelvegnett*. Tiltakskatalog for transport og miljø. Hentet fra: <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykel/sammenhengende-sykelvegnett/>

Å undersøke hvor syklister velger å sykle, hva de gjør i trafikken og deres kunnskap om reglene, gir viktig innsikt. Denne kan brukes for å foreslå tiltak som kan føre til mer sykling, færre ulykker og mindre konflikt mellom trafikantene.