



Oslo

Bymiljøetaten

Sykling gjennom vinteren

Erfaringer og GPS-spor fra 100
vintersyklister



Sammendrag

For å lære mer om hvordan vinterdrift påvirker sykkelbruk i vinterhalvåret i Oslo, har Bymiljøetaten fulgt 100 dedikerte vintersyklister gjennom seks uker i 2024. Deltakerne i undersøkelsen er ikke representative for syklister eller innbyggere i Oslo, men kan sees på som en type «ekspertutvalg» på sykling vinterstid. 3745 sykkelreiser og 14 600 syklete kilometer ble registrert ved hjelp av GPS-sporing på deres private telefon og analysert. Deltagerne svarte på flere spørreundersøkelser underveis for å gi supplerende informasjon om hvordan det oppleves å sykle om vinteren, og hvilke utfordringer de møter på som vintersyklister.

Undersøkelsen har gitt ny kunnskap om reiseatferd, opplevd kvalitet på vinterdrift og hvilke tiltak som kan gjøre det enklere og tryggere å sykle om vinteren. Denne innsikten er viktig for å legge til rette for miljøvennlig og aktiv transport i en by med tydelige årstider.

Vinteren 2023/2024 var spesielt krevende, med store snømengder og hyppige temperatursvingninger. Likevel viser undersøkelsen at deltakerne syklet mye, også i perioder med krevende forhold. Selv om vær og drift henger tett sammen, viser undersøkelsen at det særlig er kvaliteten på vinterdriften som er avgjørende for hvordan det er å sykle. Opplevelsen kan variere betydelig – ikke bare fra dag til dag, men også i løpet av én og samme sykkelturn.

Vinterdrift er helt avgjørende både for fremkommelighet og trafikksikkerhet. Farten på sykkelturene var lavere enn det som er et vanlig fartsnivå om sommerhalvåret, og deltakerne rapporterte om lange perioder der sykkelfelt og sykkelveier var utilgjengelige på grunn av manglende brøyting og lagring av snø i sykkelfeltene. Dette førte til at syklister i perioder måtte ta i bruk kjørefeltet, sykle på fortau eller velge andre ruter. Over halvparten av deltakerne hadde opplevd ubehagelige situasjoner i kjørefeltet i løpet av de tre første ukene i undersøkelsen. Flere rapporterte om tette forbikjøringer, glatte veier og tuting. På enkelte turer har også deltagerne valgt andre transportmidler som følge av manglende vinterdrift.

Det prioriterte driftsnettet for sykkel, som er på ca. 130 km, har en viktig funksjon om vinteren. Hele 9 av 10 sykkelturner går enten langs eller krysser dette nettet. At en strekning er på det prioriterte nettet er likevel ikke en garanti for at driften oppleves som god, og over halvparten av distansen tilbakelagt av deltakerne på sykkel ble gjennomført utenfor det prioriterte nettet. Det kan derfor være behov for å både forbedre kvaliteten på vinterdriften og å utvide eller justere hvilke strekninger som inngår i nettet for å møte behovene til de som ønsker å sykle om vinteren.

Basert på undersøkelsen foreslås flere tiltak som kan gjøre vintersykling enklere og tryggere:

- Øke kvaliteten og omfanget av det prioriterte driftsnettet for sykkel
- Sikre god fremkommelighet på sykkelfelt/sykkelveier på strekninger med høy trafikk, sykling mot enveiskjøring og i opphøyde sykkelfelt

- Unngå snølagring i sykkelfelt der det ikke er trygt å sykle i blandet trafikk, og begrense tiden snøen ligger midlertidig lagret i sykkelfelt/sykkelveier
- Supplerende tiltak som sykkelvask, bedre innendørs sykkelparkering og lavere fartsgrenser på utvalgte veistrekninger kan også være tiltak som gjør det bedre å sykle om vinteren

Forord

Rapporten er utarbeidet av Bymiljøetaten i Oslo kommune, og skal brukes som kunnskapsgrunnlag i det videre arbeidet med å utvikle tiltak, forbedre drift og tilrettelegge for helårssykling i Oslo. Prosjektleder har vært Tora Voll Dombu, og rapporten er utarbeidet ved hjelp av Ellinor Anderson og Siv Linette Solheim Grann.

Vi ønsker å takke alle som har vist interesse for prosjektet, og særlig deltakerne som har delt reisene og erfaringene sine med oss. Deres engasjement har gitt oss verdifulle data, og en dypere forståelse for hvordan vinterdrift påvirker sykling om vinteren.

Innhold

Sammendrag	2
Forord.....	3
1 Innledning	5
2 Problemstillinger	6
3 Metode.....	6
3.1 Design av undersøkelsen.....	6
3.2 Rekruttering og utvelgelse av deltagere	7
3.3 Datainnsamling	11
3.4 Datakvalitet og bearbeiding av GPS-data	13
3.5 Personvern hensyn	17
4 Vær og driftsforhold.....	18
4.1 Vinterdrift i Oslo kommune vinteren 2023/2024	18
4.2 Vinteren 2023/2024	20
5 Resultater.....	21
5.1 Resultater fra GPS-sporing.....	21
5.2 Resultater fra spørreundersøkelsene	33
6 Diskusjon	50
6.1 Hvordan opplever deltakerne å sykle om vinteren?	51
6.2 Hva betyr drift for sykling om vinteren?	51
6.3 Hvordan kan drift forbedres	53
6.4 Hva kan gjøres i tillegg til å bedre vinterdrift?	55
6.5 Videre kunnskapsbehov	57
7 Konklusjon	57
8 Referanser	58

1 Innledning

Med varierende vær- og føreforhold gjennom vinteren, har hensikten med prosjektet vært å lære mer om sammenhengen mellom drift av sykkelinfrastruktur og sykling vinterstid i Oslo. Denne kunnskapen er viktig for å kunne anbefale tiltak som gjør det enklere og mer forutsigbart å sykle om vinteren. Prosjektet har også gitt nyttige erfaringer med GPS-data som metode for å evaluere og lære mer om sykkeltiltak i Oslo.

At flere velger å sykle gjennom hele året i Oslo er sentralt for å nå flere av målene knyttet til grønn- og aktiv mobilitet. Oslos sykkelstrategi (2015-2025) har som visjon at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Strategien har ambisiøse mål for mer sykling og økt sykkelandel på hverdagsreiser, og et eget delmål om mer sykling på vinterstid. Også i byrådsplattformen (2023-2027) til Høyre-Venstre-byrådet er helårssykling et satsingsområde, og byrådet vil blant annet «sikre forsvarlig vinterdrift av gågater, sykkelveier og særlig fortau» (Hammersborgerklæringen, side 19). I kommuneplanens samfunnsdel vedtatt i 2025, videreføres satsingen på grønn og aktiv mobilitet. Oslo skal være en by der miljøvennlige reisemåter er attraktive førstevalg, og Oslo skal prioritere gange, sykkel og kollektivtransport og redusere behovet for personbil.

Oslo er en by med tydelige årstider, og tiltak som gir Oslos innbyggere mulighet til å sykle på en trygg og komfortabel måte hele året, vil være en viktig forutsetning for å kunne nå disse målene. Oslo kommune har brukt flere virkemidler for å øke andelen som velger sykkel på sine reiser i vintermånedene. De siste årene har det vært en betydelig vekst i sykling, og data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser at mye av denne veksten har skjedd på høsten og vinteren. I 2018/2019 ble bare 2 prosent av reisene på vinteren tatt med sykkel, mens i 2022/2023 hadde andelen reiser på sykkel doblet seg til 4 prosent.

Helt sentralt i arbeidet med å få flere til å sykle vinterstid står en satsing på bedre drift av sykkelinfrastruktur, både med hensyn til kvalitet på strekninger og det totale antall kilometer med høystandard drift. I tillegg til satsing på drift, er det blant annet gjennomført ulike kampanjer og delt ut tilskudd til syklistene for kjøp og montering av piggdekk.

Flere datakilder kan brukes til å beskrive omfanget og opplevelsen av å sykle i Oslo om vinteren. Reisevaneundersøkelser forteller oss blant annet hvor stor andel av reisene som foretas med sykkel, til hvilke formål, og hva som karakteriserer de som velger å sykle om vinteren. Ulike spørreundersøkelser bidrar med supplerende data, for eksempel evaluering av tilskudd til piggdekk og holdningsundersøkelsene om sykling i Oslo. Sykkeltellepunkt finnes mange steder i Oslo, og gir en oversikt over hvor mye sykkeltrafikk det er på et gitt punkt i veinettet i løpet av en periode. Sykkeltellerne fungerer ikke når de er dekket av mye snø, og gir derfor ikke nødvendigvis et korrekt bilde av omfanget av sykling på vinterføre. Hver av datakildene over dekker ulike behov, men ingen av dem kobler egenskaper ved personer (kjønn, alder, reisevaner, erfaringer med sykling, etc.) med opplevelser på spesifikke reiser.

På grunn av prosjektets begrensede omfang, ble det rekruttert 100 vintersyklister som kunne gi et stort datagrunnlag selv om antall personer var få og undersøkelsesperioden var begrenset. Deltakerne i undersøkelsen er derfor ikke representative for syklister eller innbyggere i Oslo, men kan sees på som en type «ekspertutvalg» på sykling vinterstid. Funn i denne rapporten må derfor leses som nettopp det. Trolig ville vi fått andre resultater om det var et større og mer mangfoldig utvalg syklende som deltok.

2 Problemstillinger

Formålet med gjennomføring av undersøkelsen har vært å lære mer om hvordan det oppleves å sykle i Oslo om vinteren, og hva Oslo kommune kan gjøre for å forbedre forholdene for vintersykling.

Prosjektet har hatt til hensikt å finne svar på disse problemstillingene:

- **Hvordan opplever deltakerne å sykle i Oslo om vinteren?**
- **Hvilken betydning har vinterdriften for sykling om vinteren – både omfang, hastighet og rutevalg – for ulike syklister?**
- **Hvordan kan driften av sykkelveinettet forbedres?**
- **Hva annet kan Oslo kommune gjøre for at det skal bli mer attraktivt å sykle om vinteren?**

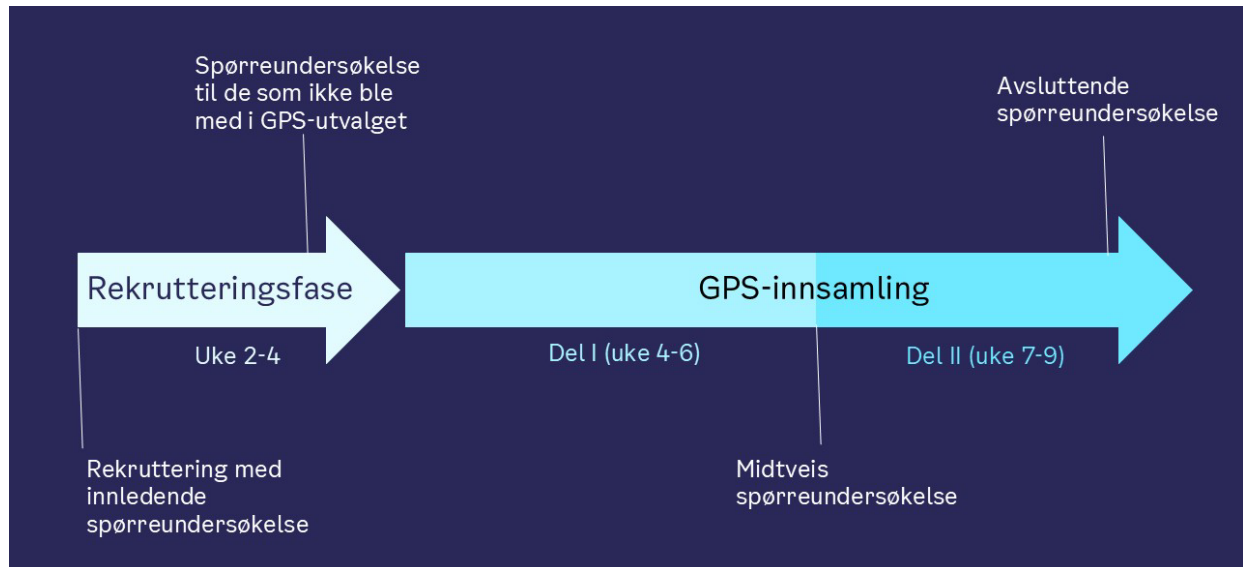
I tillegg til disse problemstillingene, har det vært nyttig for Oslo kommune å undersøke innsamling og analyse av GPS-data som metode, både alene og koblet med data fra spørreundersøkelser.

3 Metode

3.1 Design av undersøkelsen

Undersøkelsen ble gjennomført i starten av 2024 og er utformet som en kombinasjon av innsamling av GPS-data og surveydata fra personer som sykler om vinteren i Oslo.

Figur 1 viser en tidslinje for gjennomføring av undersøkelsen.



Figur 1 Design av undersøkelsen.

3.2 Rekruttering og utvalgelse av deltagere

3.2.1 Markedsføring av undersøkelsen

Tidlig ble det klart at undersøkelsens begrensede omfang tilsa at det var mest nyttig å rekruttere et “ekspertutvalg” fremfor et mer representativt utvalg innbyggere. På bakgrunn av dette var det ønskelig med deltagere som bruker sykkelen til mange reiser, for å sikre at datagrunnlaget ble så stort som mulig. Dette la føringer for hvordan deltagere ble forsøkt rekruttert.

Informasjon om påmelding til undersøkelsen ble delt på kommunens sosiale medier-kanaler (@sykkelioslo på Facebook og Instagram), og via interne kanaler for ansatte i kommunale virksomheter. Vi annonserte med at deltakerne fikk mulighet til å bidra til å forbedre forholdene for vintersykling, og at deltakerne ville få en liten oppmerksomhet fra Oslo kommune som takk for innsatsen.

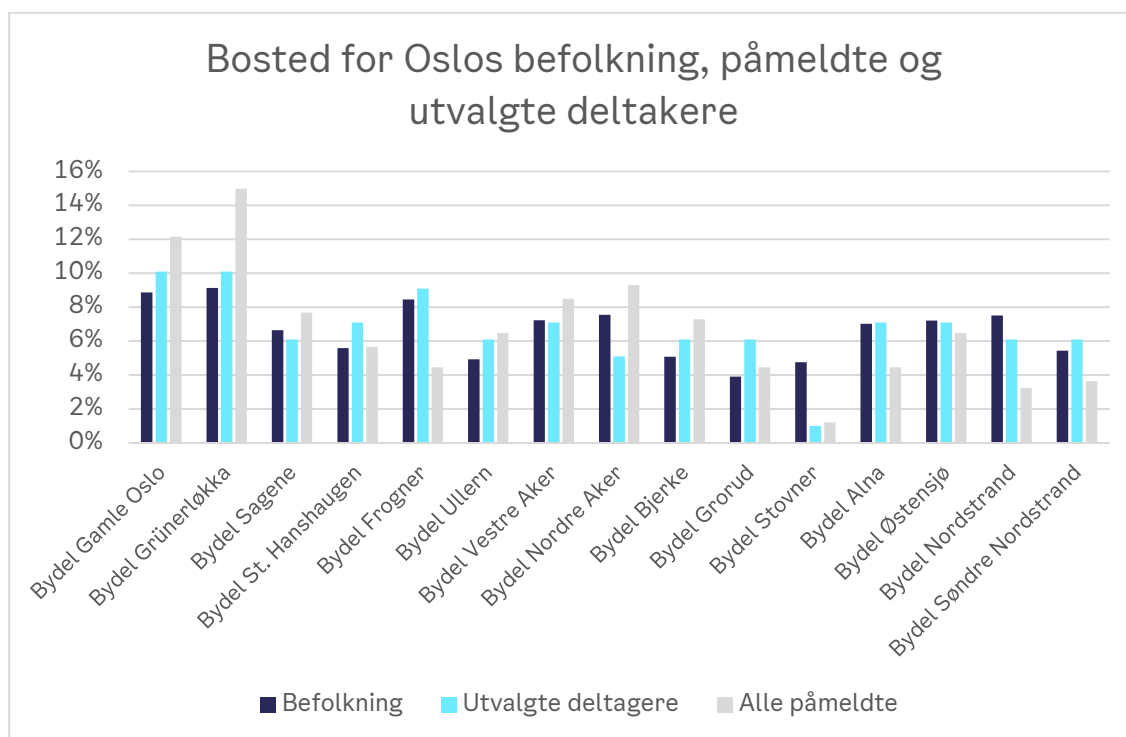


Figur 2 Sykkel i Oslos innlegg på Instagram

3.2.2 Rekrutteringsundersøkelse og “siling” av deltagere

Alle som ønsket å delta, fylte ut et påmeldingsskjema med informasjon om seg selv og sine forventede reisevaner de kommende vinterukene. Totalt meldte 251 personer seg, og 100 ble valgt ut til å laste ned appen Kobla, som muliggjør GPS-sporing og utsendelse av spørreundersøkelser.

For å få en god dekning av GPS-spor i hele byen, valgte vi deltakere fra ulike deler av Oslo, med varierte reisemål og ulik erfaring som vintersyklister. Kjønn, alder og bosted ble også hensyntatt i utvelgelsen. Bortsett fra bydel Stovner, der det var få påmeldte, samsvarer bostedsfordelingen til deltakerne godt med befolkningsfordelingen i Oslo. I tillegg deltok to personer som bor utenfor Oslo, men som hovedsakelig sykler innenfor kommunegrensen.



Figur 3 Fordeling av Oslos befolkning per bydel, sammenlignet med bostedsfordelingen til alle som meldte seg på undersøkelsen, og til de som ble valgt ut til å dele GPS-data.

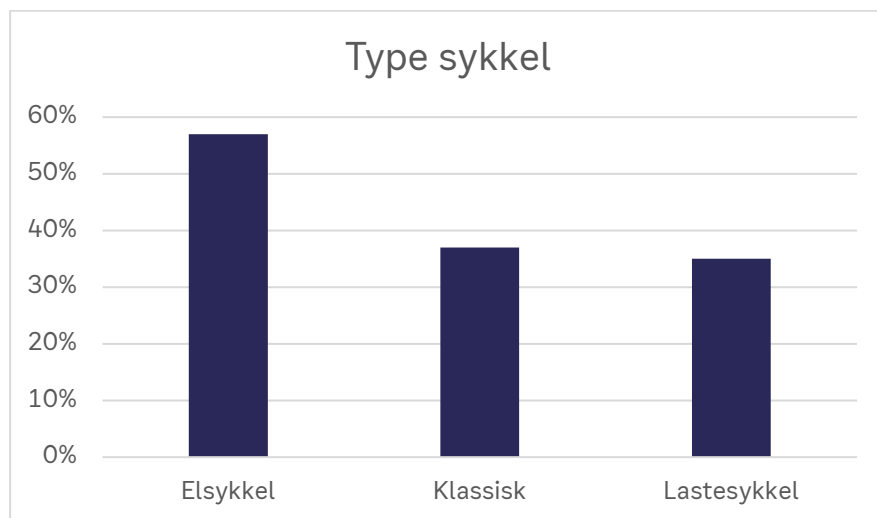
3.2.3 Undersøkelse til de som ikke ble valgt ut som deltakere

Det var 151 personer som meldte interesse for å delta, men som ikke fikk mulighet til å laste ned Kobla-appen eller motta tilhørende spørreundersøkelser. For å få mer innsikt i hvordan de som sykler i Oslo opplever kommunens arbeid med blant annet drift og annen tilrettelegging, fikk også disse tilsendt en spørreundersøkelse. Her kunne de blant annet beskrive sine ønsker for kommunens videre arbeid med sykkeltilrettelegging. Det var 27 personer som svarte på undersøkelsen, og tilbakemeldingene de ga brukes i rapporten for å belyse og utdype temaet vintersykling.

3.2.4 Om deltagerne

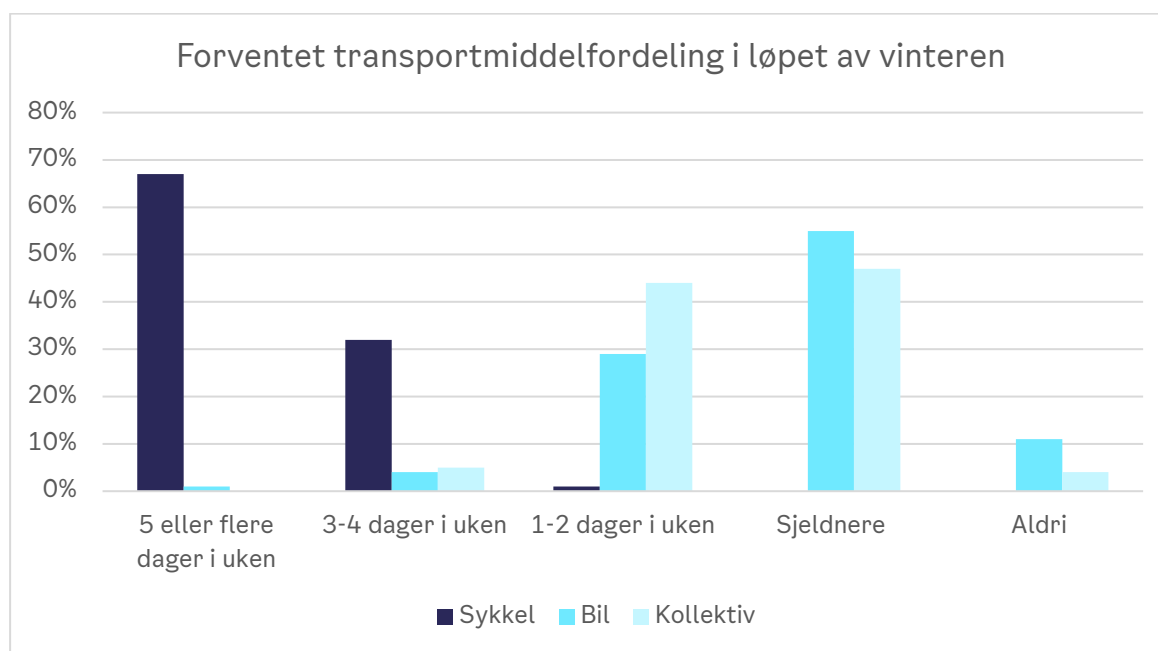
Aldersspennet på de 100 utvalgte deltagerne går fra 25 til 64 år, hvorav 44 er kvinner og 56 er menn. 86 av deltagerne hadde syklet flere vintre, 7 hadde syklet én tidligere vinter. For de resterende 7 var dette den første vinteren de syklet.

En overvekt av deltagerne oppga at de skulle bruke elsykkel. På spørsmålet om hvilken sykkel de skulle bruke, var det mulig å velge totalt to sykler. 57 sa at de ville bruke en elsykkel, og 35 sa at de ville bruke lastesykkel. Med det sagt, var det 23 personer som huket av på både elsykkel og lastesykkel. 37 sa at de ville bruke en klassisk tråsykkel. Det var også mulig å huke av på bysykkel/delesykkel og annet.



Figur 4 Typer av sykler som deltagerne oppga at de ville bruke i løpet av undersøkelsesperioden

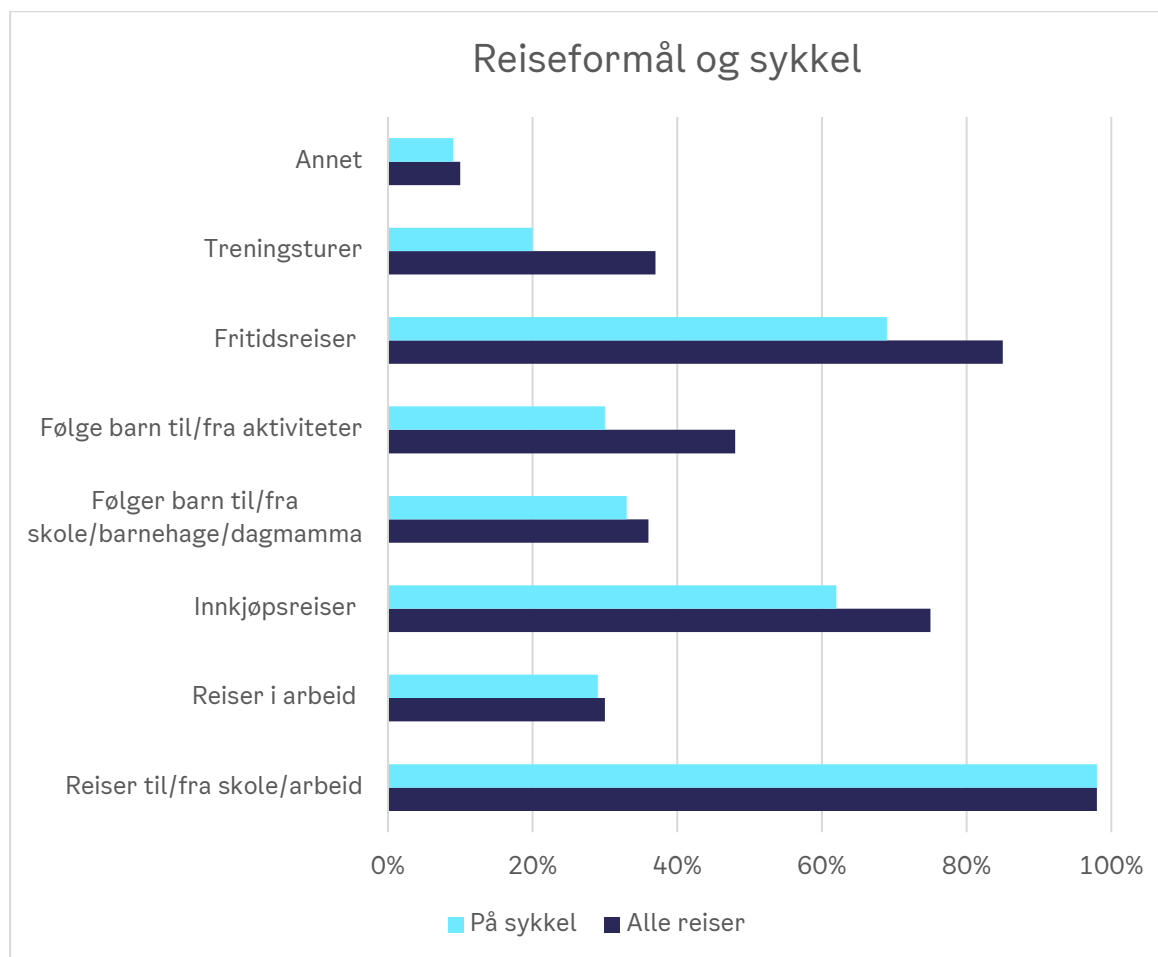
Deltagerne forventet at sykkel skulle være deres hovedtransportmiddel i løpet av vinteren, men at kollektiv og bil ville bli brukt på enkelte turer.



Figur 5 Deltagernes forventning til deres egen transportmiddelfordeling i løpet av undersøkelsesperioden

Deltagerne opplyste at de vanligste reisemålene i løpet av en vanlig uke om vinteren er arbeidsreiser (98 prosent), fritidsreiser (85 prosent) og innkjøpsreiser (75 prosent). De er også en betydelig andel av deltagerne som reiser med barn; 48 prosent følger barn til/fra aktiviteter og 36 prosent følger barn til/fra skole eller barnehage/dagmamma.

Alt i alt brukes sykkelen på de fleste typer reiser. Dette gjelder særlig for arbeidsreiser, reiser i arbeid og reiser med barn til fra skole/barnehage/dagmamma. Følgereiser med barn til aktiviteter skjer i større grad med andre transportformer, det samme gjelder treningsturer.



Figur 6 Deltagernes typiske reiseformål gjennom vinteren sammenlignet med reiseformål som de gjennomfører med sykkelen om vinteren

3.3 Datainnsamling

3.3.1 Kartfestede data om sykkelreiser

Den tekniske løsningen for å samle inn GPS-data ble levert av Kobla AS. Deres produkt er en app som deltakerne laster ned. Appen sender GPS-signal med et gitt tidsintervall, som blir lagt sammen til reiser. For hver reise forsøker appen å finne ut hvilket transportmiddel som har blitt brukt. Deltakerne kan selv korrigere transportmiddel og dele reisen i flere segmenter dersom flere transportmidler ble brukt på samme reise. Videre kan deltakerne velge formål for reisen, og gjøre en vurdering av hvilken kvalitet sykkelføret hadde på den aktuelle reisen. Data om værforhold (temperatur og sol/nedbør) blir automatisk hentet inn av appen og koblet til reisen. Se Vedlegg 1 for innhold i leverte rådata fra Kobla.

I tillegg til data om reisene kunne deltakerne sende tilbakemeldinger til Bymiljøetaten i appen. Her kunne de ta et bilde og legge til en kommentar, og så ble bildet geolokalisert og gjort synlig i et kart. Denne funksjonen ble brukt for at deltakerne kunne gi innspill om særlig utfordrende strekninger og steder.

Av de 100 som ble valgt ut og invitert til å laste ned appen og delta i datainnsamlingen, var det 94 personer som valgte å delta ved å laste ned appen og dele sine reiser.

3.3.2 Kvantitativ data fra spørreundersøkelser

GPS-dataene ble supplert med kvantitative spørreundersøkelser, samlet inn via det digitale verktøyet Enalyzer.

Totalt ble det gjennomført tre spørreundersøkelser (se figur 1). Den første ble brukt til å rekruttere deltakere og inneholdt spørsmål om reisevaner, alder og kjønn. Under GPS-datainnsamlingen svarte deltakerne på to undersøkelser om hvordan de opplevde å sykle i perioder på tre uker, på ulike typer infrastruktur og hvilke tilpasninger de gjorde på grunn av vær og drift. Midtveisundersøkelsen ble sendt ut halvveis i GPS-perioden, og sluttundersøkelsen rett etter at deltakerne sluttet å dele GPS-data. 72 deltok i midtveisundersøkelsen, 67 i sluttundersøkelsen, og 54 svarte på alle.

Når deltagerne deles opp i mindre kategorier, blir det svært få svar per kategori (se tabell 1). Dette bidrar til usikkerheter i resultatene, også resultater som er oppgitt som statistisk signifikante. Dette gjør seg særlig gjeldende når vi ser på mindre grupperinger, som uerfarne vintersyklister, som bare utgjør 11 og 12 prosent av svarene i undersøkelsene.

Signifikante forskjeller i denne rapporten bør derfor tolkes som tydelige forskjeller innad i ekspertutvalget, heller enn at forskjellene kan generaliseres til større deler av Oslos befolkning. I enkelte tilfeller sees funn i denne undersøkelsen opp mot andre relevante kilder. Om flere kilder gir samme typer resultater, vurderes funnene som mer robuste, til tross for at utvalget er lite.

	Antall	% kvinne	% uerfaren vintersyklist	% sykler med barn
Midtveisspørreundersøkelse	72	46	11	42
Avsluttende spørreundersøkelse	67	39	12	40

Tabell 1 Antall svar på spørreundersøkelsene som ble sendt ut i løpet av undersøkelsesperioden

3.4 Datakvalitet og bearbeiding av GPS-data

3.4.1 Kvalitetssikring og feilkilder

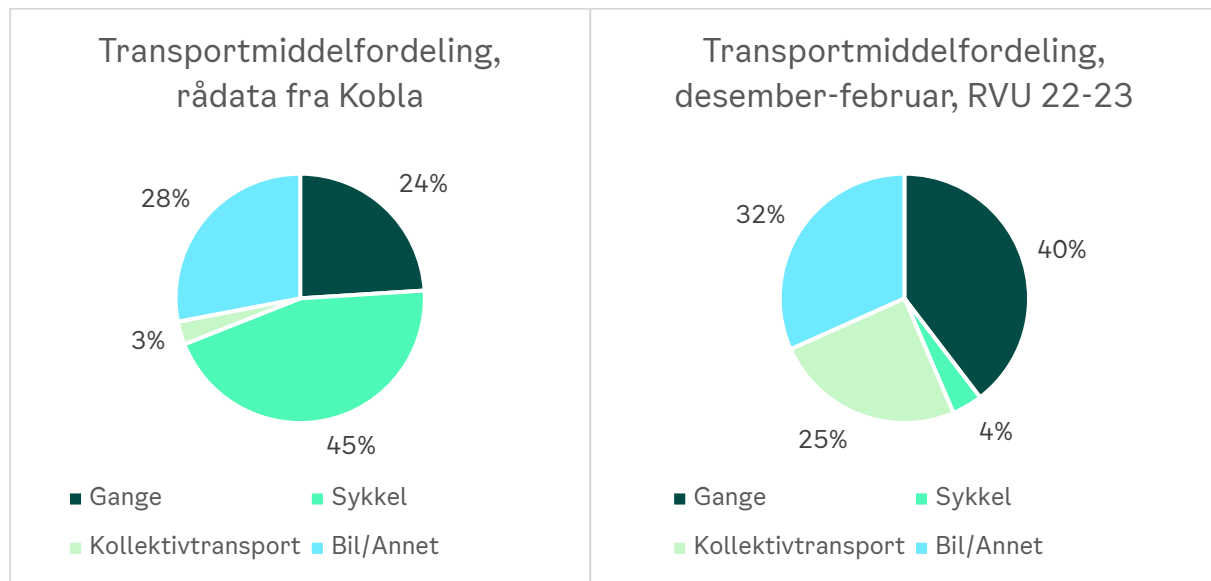
GPS-dataene er koblet med spørreundersøkelsene ved hjelp av deltakernes unike tilgangskoder. Det analyserte datasettet inneholder dermed både reiseinformasjon fra Kobla og svar fra de tre spørreundersøkelsene.

Datasettet med GPS-punktene er ikke vasket og kvalitetssikret av Kobla AS fordi det ikke var innenfor prosjektets rammer. Det vil si at kvaliteten på rådataene avhenger av både teknologiens evne til å levere nøyaktige GPS-sporinger, forstå hvilket transportmiddel deltakeren har brukt, og deltakerens evne og vilje til å korrigere for feil før innsamlingsperioden var over.

Hensikten med denne undersøkelsen har vært å lære mer om vintersykling. Dette har også blitt kommunisert til potensielle deltakere, som har blitt bedt om å dele sine sykkelreiser. I midtveisundersøkelsen svarte 93 % av deltakerne at de hadde registrert en høy eller svært høy andel av sykkelreisene sine i appen. Tilsvarende tall for andre reiser var 74 %. Noen deltakere har registrert mange andre reiser, mens andre kun har registrert sykkelreiser. Omfanget av reiser med andre transportmidler i rådataene er derfor svært varierende i omfang og kvalitet. I slutten av perioden oppga noe færre (79 %) at de hadde registrert de fleste sykkelturene sine, noe som kan tyde på at noen av deltagerne sluttet å registrere sykkelreiser i Kobla mot slutten av undersøkelsesperioden.

I de videre analysene er bare sykkelreisene inkludert, siden reisemiddelfordelingen i rådataene sannsynligvis ikke reflekterer det virkelige reisemønsteret til deltakerne, i tillegg til at utvalget i utgangspunktet sykler mye mer om vinteren enn det som er vanlig i Oslo. Dette kan belyses ved å sammenligne reisemiddelfordelingen fra GPS-dataene med reisemiddelfordelingen fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen for Oslo-utvalget. Dette vises i figur 7.

I rådataene fra Kobla ser vi blant annet at en svært høy andel av reisene til deltakerne i perioden har foregått med sykkel – hele 45 prosent – mens nesten ingen (3 prosent) har reist med kollektivtransport. Dette står i kontrast til reisemiddelfordelinga for Oslo i vintermånedene desember til februar i 2022 og 2023, som vi antar at vil ligne på vinteren 2024, hvor bare 4 prosent av reisene ble foretatt med sykkel og 25 prosent av reisene er med kollektivtransport (Norconsult, 2025).



Figur 7 Transportmiddelfordelingen fra GPS-dataene fra Kobla sammenlignet med transportmiddelfordelingen i Oslo fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den høye andelen sykkelreiser i datasettet kan til dels også skyldes feilkoding av transportmiddel. Dette er forsøkt korrigert i bearbeidingen av datasettet (se neste kapittel).

3.4.2 Bearbeiding av GPS-datasettet

Reiser som ikke er kodet som sykkelreiser i datasettet er av usikker kvalitet og er derfor ikke videre behandlet i denne rapporten. Det er heller ikke gjort vurderinger av om noen av disse i realiteten er sykkelreiser.

Datasettet med sykkelreiser er bearbeidet for å sikre kvalitet og relevans i analysene. Først er reiser utenfor analyseperioden (22. januar–3. mars 2024) fjernet, i tråd med personvernerklæringen. Deretter er reiser som i hovedsak går utenfor byggesonen i Oslo filtrert bort, for eksempel turer i Nordmarka, som sannsynligvis er skiturer.

Kortere og lite informative reiser er også tatt ut:

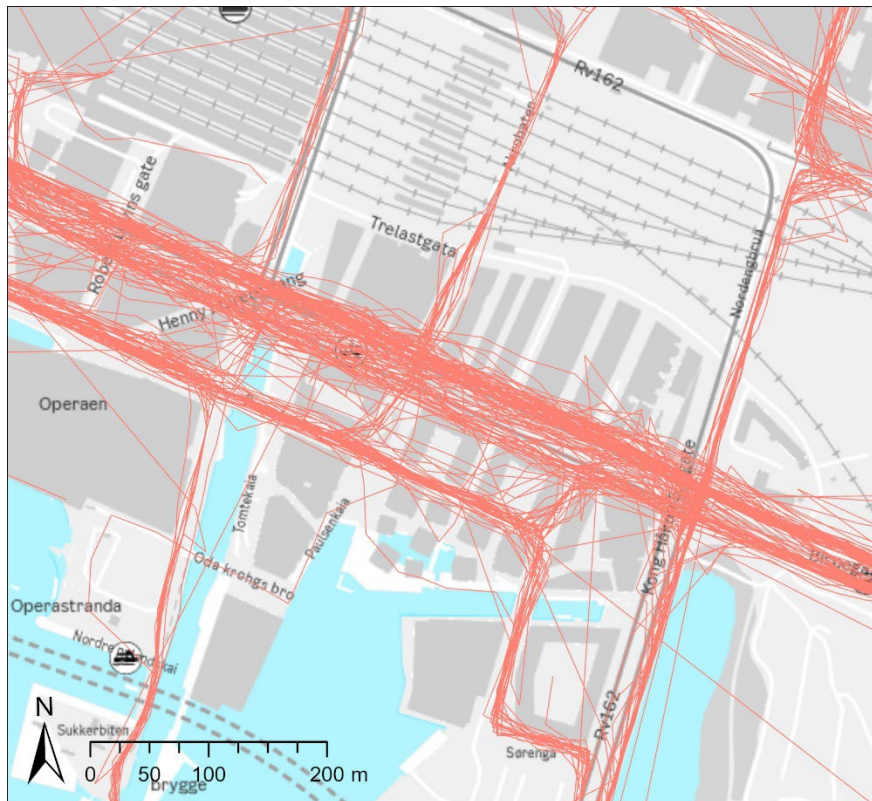
- Alle reiser under 100 meter: Bare 9 prosent av sykkelreisene i Oslo var under 1 km i 2022/2023 (Norconsult 202%), i tillegg gir så korte reiser lite informasjon om rutevalg.
- Reiser under 350 meter uten oppgitt formål: Korte reiser med oppgitt reiseformål er beholdt, fordi dette tyder på at det faktisk var en sykkelreise. Korte reiser uten formål er fjernet, da de trolig er gåturer.

- Reiser under 1 minutt: Siden turer med kort lengde allerede er tatt vekk, er det rimelig å anta at gjenværende turer med varighet på under ett minutt har en registrert høy gjennomsnittshastighet, og at de derfor kan være feilkilder.
- Reiser med færre enn 4 GPS-punkter: Reisene består av linjer som er generert av mange GPS-punkt. Reiser som består av færre enn fire noder er fjernet fra datasettet fordi dette enten er svært korte turer eller turer med store hopp mellom GPS-punktene. Vi vet derfor ikke hvilke ruter som er valgt eller hvilken distanse turen har hatt.
- Reiser med unaturlig lange GPS-hopp (over 1000 m eller over 50 % av reisens lengde): Hvis GPS-signalet har vært dårlig, og det har tatt lenger tid enn normalt mellom hvert signal, betyr det at reisene i datasettet ser ut til å ha lange «hopp», som gjør det krevende å finne ut hvilket rutevalg deltakeren har gjort.

På grunn av personvern hensyn er alle reisers start og slutt forkortet med en radius på 250 meter fra start- og sluttpunkt. Dette betyr at alle reiser i datasettet i realiteten er inntil 500 meter lenger enn oppgitt lengde. Mer om dette i kapitlet om personvern hensyn.

I tillegg er datasettet gjennomgått manuelt. Reiser som følger T-bane-, trikke- eller motorveitraseer, eller som havner i Oslofjorden, er fjernet, da disse med stor sannsynlighet ikke er sykkelreiser.

GPS-dataene er ikke koblet til kartlag over veinettet. Dette skyldes både kapasitetsbegrensninger og tidvis lav kvalitet på GPS-punktene. En slik tilpasning ville ha økt kvaliteten på datasettet og muliggjort flere typer analyser. Dermed er det ikke mulig å fastslå nøyaktig trasé eller plassering i veikryss eller veitverrsnitt. Se kartutsnittet (figur 8) under for eksempel på hvordan GPS-dataene upresist legger seg langs en veistrekning, her vist i Dronning Eufemias gate i Oslo sentrum.



Figur 8 Kartutsnitt over deler av Oslo sentrum. Sykkelreiser i rød farge.

Som tabell 2 viser, er det betydelige forskjeller mellom det opprinnelige og det bearbejdede datasettet. To deltakere ble fjernet helt, ettersom deres få reiser ikke oppfyllte kriteriene, og antall deltakere ble dermed redusert fra 94 til 92.

Datasettet er redusert fra 5233 til 3745 reiser – en nedgang på nesten 30 prosent. Selv om dette kan virke mye, vurderes det som nødvendig for å sikre høyere kvalitet og pålitelighet i analysene. Målet har vært å beholde reiser som med høy sannsynlighet faktisk er sykkelreiser, og som gir meningsfull innsikt i vintersykling i Oslo.

Gjennomsnittsverdiene for sentrale kjennetegn er lite endret, men variasjonen mellom ytterpunktene er betydelig redusert. Dette tyder på at ekstreme og trolig feilaktige verdier er filtrert ut.

Kjennetegn	Opprinnelig datasett	Bearbeidet datasett
Antall deltakere	94	92
Antall reiser	5233	3745
Antall reiser per bruker, gjennomsnitt	55,7	40,7
Høyeste antall reiser for én bruker	140	98
Minste antall reiser for én bruker	1	1
Gjennomsnittslengde per reise	3943 m	3897 m
Medianlengde per reise	2643 m	2767 m
Korteste reise	0 m	103 m
Lengste reise	85,9 km	32,7 km
Gjennomsnitt for antall noder (GPS-punkt) per reise	91	93
Gjennomsnittsfart per reise	15,3 km/t	15,4 km/t
Høyeste fart på reise	498 km/t	38,8 km/t
Laveste fart på reise	0 km/t	1,1 km/t
Andel av reisene som har oppgitt formål	42 %	50 %

Tabell 2 Kjennetegn ved opprinnelig og bearbeidet datasett over sykkelreiser

Innenfor prosjektets rammer vurderes den gjennomførte databearbeidingen som tilstrekkelig. Det ville likevel vært ønskelig å koble reisene mer presist til veinettet, noe som eventuelt kan vurderes i videre analyser.

3.5 Personvern hensyn

Det ble innledningsvis gjort en personvern vurdering for å sikre at prosjektet var i tråd med personvernlovgivningen. Det ble inngått databehandleravtale med Kobla AS ved kontraktsinngåelse, og utarbeidet en egen personvernerklæring for prosjektet.

Deltakelse forutsatte samtykke til å dele detaljerte og anonymiserte reisedata, basert på GPS fra egen mobiltelefon. I tillegg delte deltakerne opplysninger om seg selv gjennom flere spørreundersøkelser. Disse datatypene er sammenstilt i analysene.

Personvernerklæringen ble laget før rekruttering og var tilgjengelig for deltakerne ved påmelding. Den viser hvordan personopplysninger blir behandlet, og supplerer de generelle personvernerklæringene til Kobla AS og Oslo kommune.

4 Vær og driftsforhold

4.1 Vinterdrift i Oslo kommune vinteren 2023/2024

Driftsregimet til Oslo kommune på det kommunale veinettet om vinteren er relativt komplisert. Bymiljøetaten har fire geografisk avgrensede driftsområder, med hver sin driftskontrakt med entreprenør. Veinettet er delt opp i kategoriene hovedveier, prioriterte veier og øvrig veinett. Når det kommer snø, blir veinettet brøytet i en gitt rekkefølge, basert på de ulike veikategoriens uttaksgrenser. Vinteren 2023/2024 var uttaksgrensene og gjennomkjøringstidene for brøyting av det kommunale veinettet som følger:

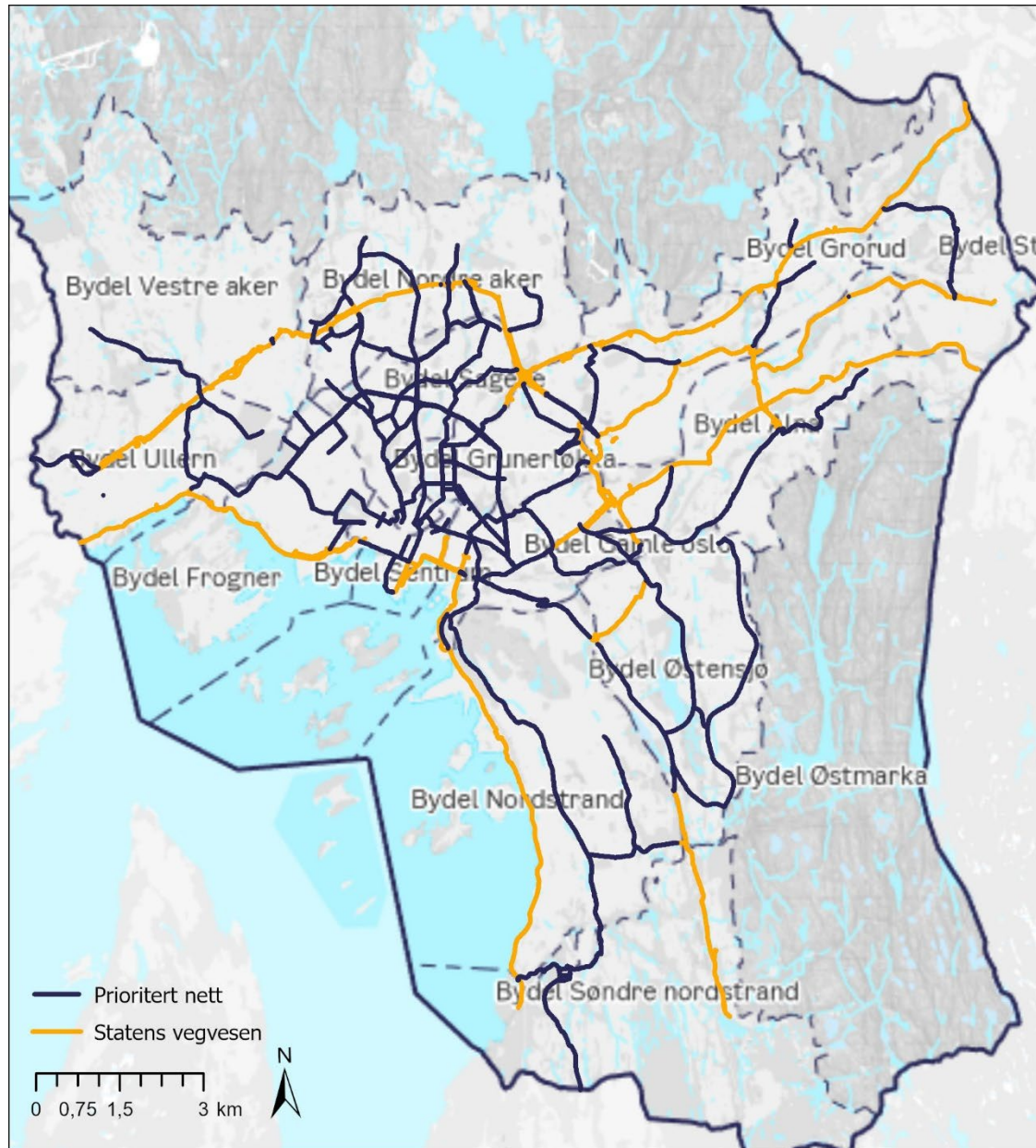
Veitype	Uttaksgrense [cm nedbør (snø)]	Gjennomkjøringstid [timer] (Oppstartstid + tid for gjennombrøyting)
Prioritert (sykkel)veinett	Barvei*	0 + 4
Hovedveier, med tilhørende fortauer og holdeplasser	2	1 + 4
Resterende arealer, f.eks. boligveier og separate G/S-veier utenom det prioriterte veinettet	3	1 + 4

*Brøyting starter ved snøfall og foregår kontinuerlig under snøfall. Barvei skal være opprettet senest fire timer etter endt snøfall.

Ved kraftige snøfall kan brøyteressurser allokeres til utvalgte deler av veinettet. Dette kan variere litt fra vinter til vinter, men vinteren 2023/2024 var prioriteringsrekkefølgen for brøyting ved kraftige snøfall som følger:

1. Hovedveier og det prioriterte veinettet, med tilhørende fortauer og holdeplasser.
2. Boligveier med tilhørende fortau og gang- og sykkelveier.
3. Parkeringsplasser

Punkt 1, «prioritert veinett», er en særegen kategori bestående av strekninger som er spesielt viktige for syklende. Disse strekningene har ekstra god drift av sykkelinfrastruktur, og er delvis finansiert av øremerkede «sykkel-midler» i kommunens budsjett. Vinteren 2023/2024 besto dette nettet av 130 km vei.



Figur 9 Prioritert nett for drift av sykkelveinett vinteren 2023/2024 i blått, og Statens vegvesens sykkelstrekninger i gult.

I tillegg til kommunens prioriterte nett for vinterdrift av sykkelveinettet, drifter også Statens vegvesen prioriterte strekninger for sykkel med vinterdriftsklasse GsA. Godkjente føreforhold innen denne driftsklassen er snø- og isfri (bar) vei eller hardt og jevnt snø-/isdekke med maksimalt 1 cm løs snø. Denne driftsklassen dekker den største delen av vegvesenets

sykkelveinett. Øvrige deler av vegvesenets sykkelveinett driftes i klasse GsB. Godkjent føreforhold er snø- og isfri (bar) vei eller hardt og jevnt snø-/isdekke med maksimalt 1 cm løs snø eller slaps.

Når snøen er brøytet vekk fra veibanen og lagt i snøranker langs kanten av veien, kan det være behov for bortkjøring av snøen til deponi eller fresing til nærliggende arealer (for eksempel grøntarealer og midtrabatter). Bortkjøring av snø på det kommunale veinettet gjennomføres kun når Bymiljøetaten sender egne bestillinger på dette, og er aktuelt dersom det er liten plass til å lagre snø i gatetversnittet, eller dersom det er varslet store snøfall og det er lav kapasitet for ytterligere snø i gatene. Prioriteringsrekkefølgen for bortkjøring vinteren 2023/2024 er litt forskjellig fra rekkefølgen på brøytingen, der det prioriterte veinettet for sykkel er middels prioritert (nummer fem på listen):

1. Veier som ikke har fortau som er farbare, av trafikksikkerhetshensyn
2. Utrykningstraseer
3. Gater og veier hvor snøen kan freses ut lokalt og ikke behøver bortkjøring
4. Hovedveier med trikk
5. Prioritert veinett for sykkel
6. Hovedveier med dårlig framkommelighet
7. Boligveier med dårlig framkommelighet
8. Beboerparkeringsplasser
9. Andre parkeringsplasser

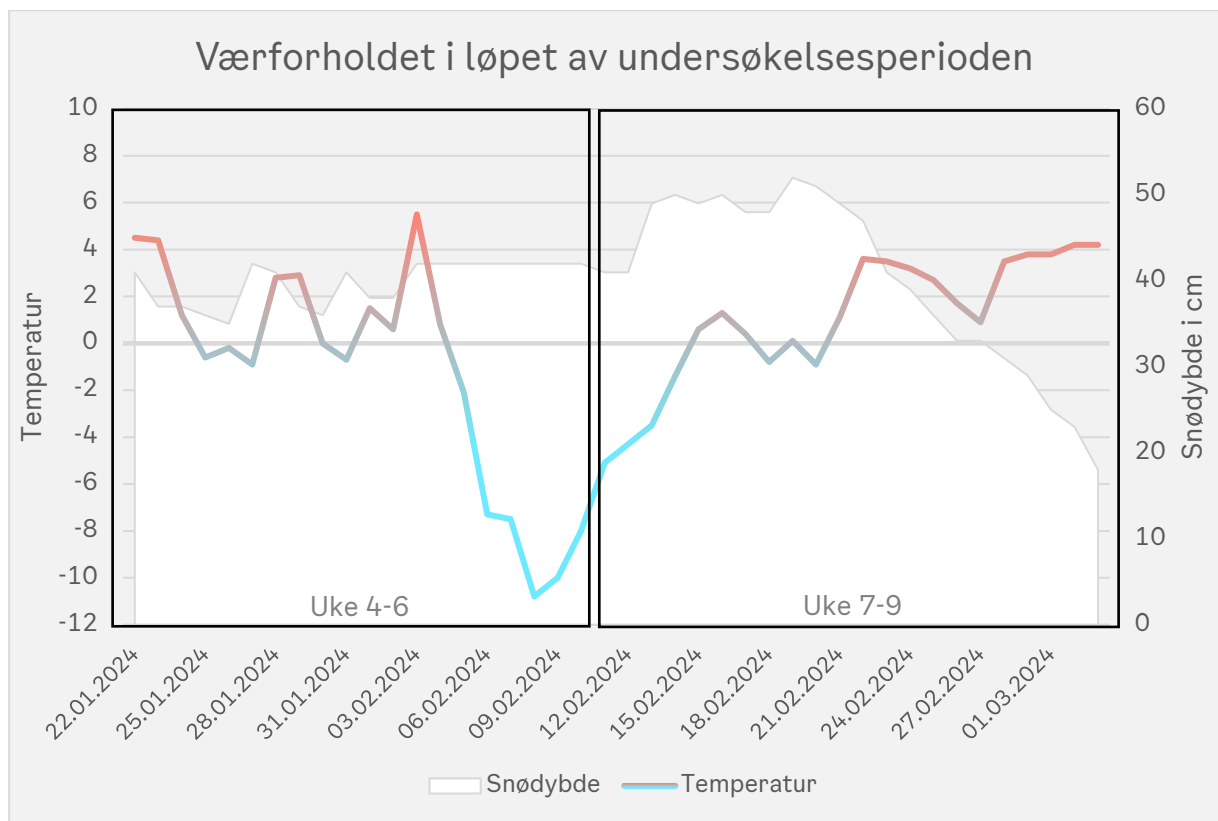
Selv om det prioriterte nettet er høyt prioritert når det kommer til brøyting, er det altså bare middels prioritert når det kommer til bortkjøring av snø. Dersom det kommer store snøfall eller flere snøfall over en liten periode, kan det dermed bli liggende såpass store snømengder at sykkelfeltet kan bli lite fremkommelig. Bortkjøring av snø må gjennomføres med tilstrekkelig hyppige mellomrom for å sørge for en god driftskvalitet, men det har over flere år vært svært begrenset med deponi-kapasitet i Oslo som følge av strenge miljøkrav knyttet til rensing av snøen. Mangel på deponi-kapasitet har derfor vært en flaskehals som har ført til at kommunen har måttet gjøre harde prioriteringer og til at det tidvis har vært lav driftskvalitet på deler av veinettet.

4.2 Vinteren 2023/2024

Værforholdene vinteren 2023/2024 var utfordrende, med en miks av varierende temperaturer, vedvarende kalde temperaturer, og mye nedbør. Spesielt kombinasjonen mye nedbør og kalde temperaturer var utfordrende. Det er bare fire tidligere vintre hvor det har vært registrert større snømengder i Oslo ([Strandberg 2024](#)). Grafen nedenfor viser temperatur- og snømengdemålinger fra Blindern målestasjon i perioden fra uke 4 til uke 9. I del I av undersøkelsen (uke 4 til 6) var det store temperatursvingninger fra -11 grader til 5,5 grader, samt hyppige snøfall. Slike forhold er utfordrende for vinterdrift. Siden snøfallene var store, ble snøen lagret i sykkelfeltene, noe som ble gjort på grunn av begrensede lagringsmuligheter langs

veinettet. Beslutning om at sykkelfeltene skulle bli brukt til lagring av snø, ble tatt av Bymiljøetaten selv, og gjort gjeldende fra 6. januar.

Totalt sett hadde del II av undersøkelsen (uke 7 til 9) noe bedre vær- og driftsforhold. I uke 7 til 9 steg temperaturen jevnt, mens snødybden nådde en topp på 52 cm den 19. februar. Mot slutten av februar hadde det meste av snøen smeltet, spesielt i sentrumsområdene.

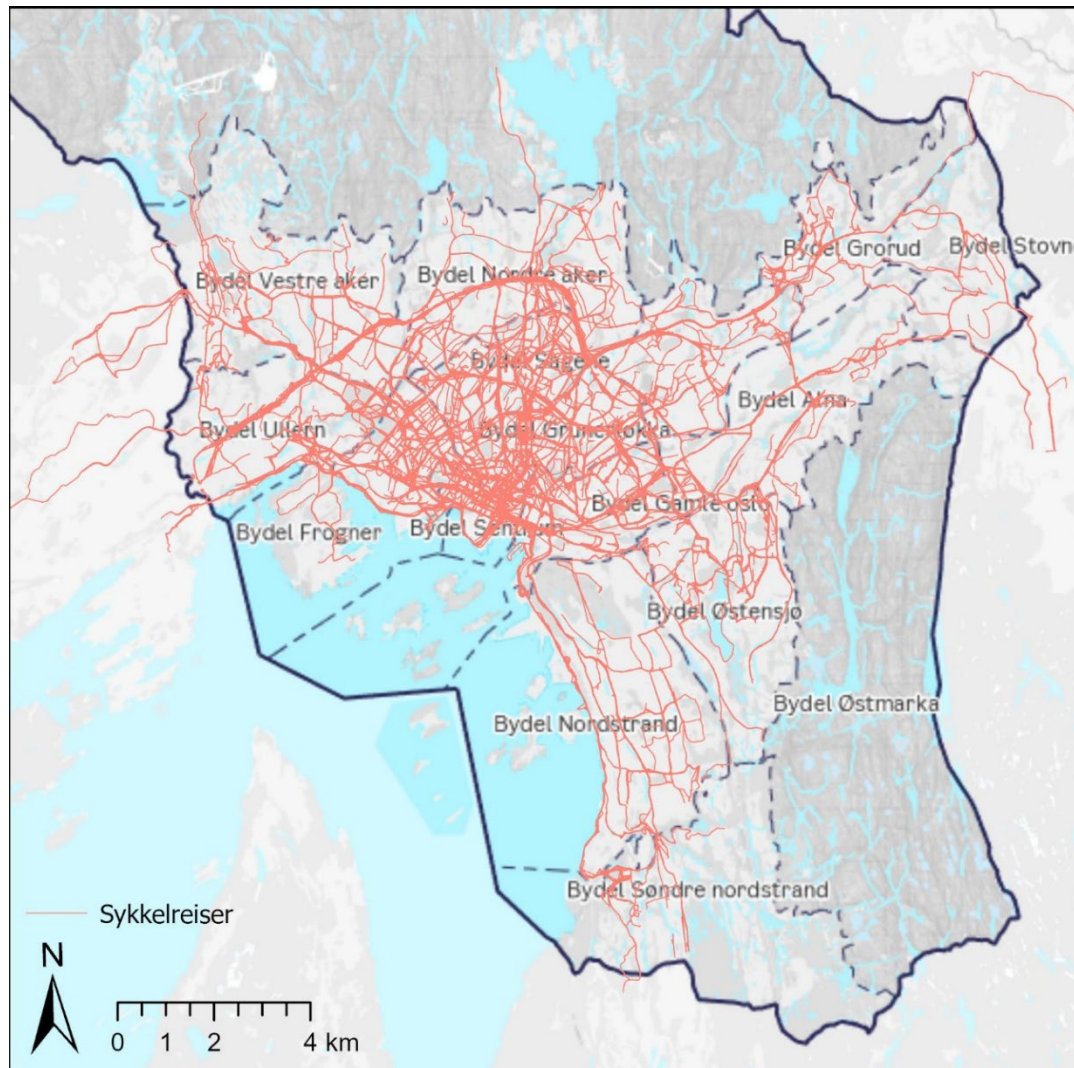


Figur 10 Viser utviklingen i temperaturen og snødybden i løpet av ukene 4-6 og 7-9.

5 Resultater

5.1 Resultater fra GPS-sporing

De 3745 sykkelreisene gjennomført av de 92 deltakerne i datamaterialet fordeler seg som vist i kartet under. Man ser at flertallet av sykkelreisene skjer i- eller går inn til/gjennom sentrum. Sentrale veier, som Ring 2 og Ring 3, er enkelt å få øye på i kartet som viktige sykkeltraseer. Det samme er sykkelveien langs E18 vest for sentrum, Sørkedalsveien, Riksvei 4 i Groruddalen og Mosseveien.



Figur 11 Alle sykkelreiser som inngår i analysen.

5.1.1 Reiseomfang og reiseformål

5.1.1.1 Reiseomfang og gjennomsnittsfart

Tabell 3 oppsummerer sentrale trekk ved sykkelreisene i datamaterialet. Deltakerne i undersøkelsen har i gjennomsnitt litt over 40 sykkelturer hver med i datasettet. Antall sykkelturer varierer mellom deltakerne, fra én sykkelreise til 98 sykkelreiser. 10 deltakere har under 10 reiser hver med i datasettet, mens fire deltakere har over 90 reiser. Sett bort fra de med veldig få eller mange reiser, var det ganske lite variasjon i hvor mange reiser de resterende deltagerne hadde. Det ble gjennomført omtrent like mange reiser i første og andre halvdel av undersøkelsesperioden – henholdsvis 1850 og 1895 reiser.

I spørreundersøkelsene fikk deltagerne spørsmål om hvor stor andel av sykkelturene de registrerte i appen. I sluttundersøkelsen oppga 79 prosent at de hadde registrert en svært høy

andel av sykkelturene, mens 85 prosent svarte det samme midtveis. Dette kan tyde på at noen flere sykkelturer ikke ble registrert i appen mot slutten av undersøkelsesperioden.

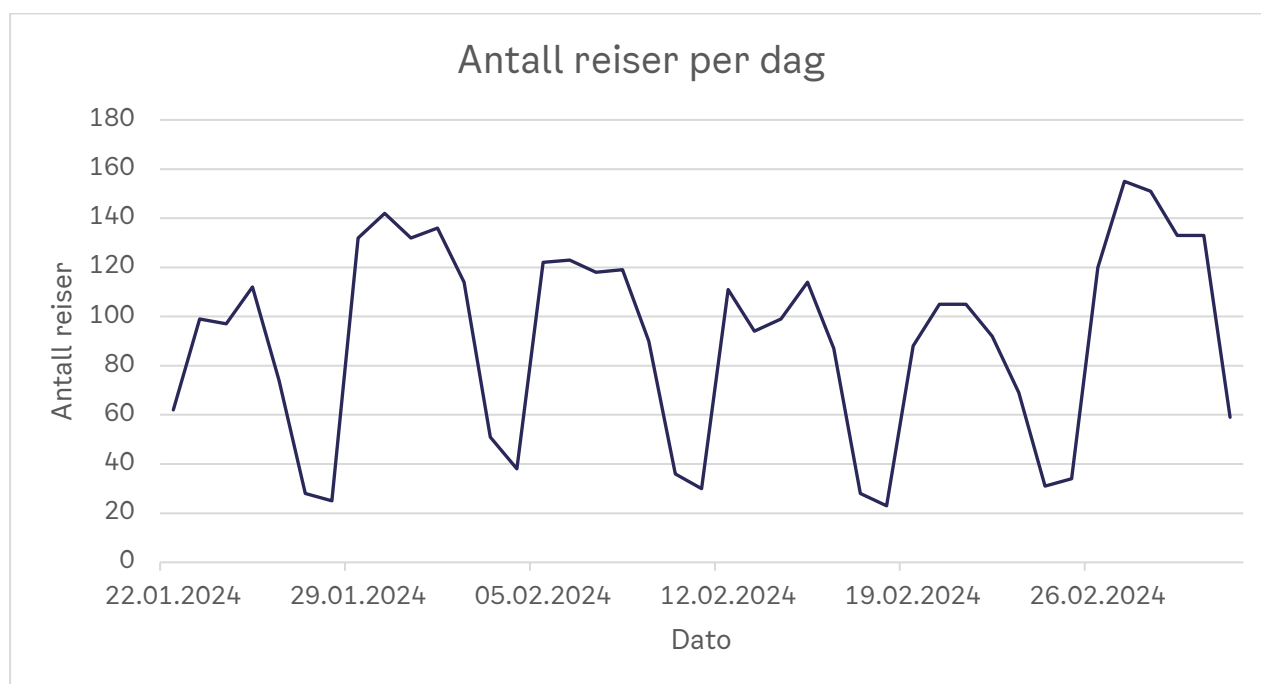
Gjennomsnittsfarten på vinteren er merkbart redusert. Gjennomsnittsfarten på hverdagsreiser er 15,5 km/t, mens hastigheten på helgereiser er 14,4 km/t. Dette er et betydelig lavere hastighetsnivå enn det som ble målt av Transportøkonomisk institutt (TØI) i en studie om sykkelhastigheter, som også brukte GPS-data (Flügel et al., 2017). Her var gjennomsnittsfarten 18,1 km/t for elsykkel og 16,9 km/t for vanlig sykkel.

Det er små forskjeller i hvor mye menn og kvinner sykler. Hverdagsreisene er lenger og har høyere fart enn helgereisene.

Kjennetegn	Verdi
Antall reiser per bruker, gjennomsnitt	40,7
Antall reiser per bruker, kvinner, gjennomsnitt	40,5
Antall reiser per bruker, menn, gjennomsnitt	40,7
Gjennomsnittslengde per reise	3897 m
Medianlengde per reise	2767 m
Gjennomsnittsfart per reise	15,5 km/t
Andel reiser foretatt på ukedag	89 prosent
Gjennomsnittslengde på hverdagsreiser	4,02 km
Gjennomsnittsfart på hverdagsreiser	15,5 km/t
Andel reiser foretatt på helg (lørdag og søndag)	11 prosent
Gjennomsnittslengde på helgereiser	2,86 km
Gjennomsnittsfart på helgereiser	14,4 km/t
Antall reiser i første del av perioden	1850
Antall reiser i andre del av perioden	1895

Tabell 3 Kjennetegn ved sykkelreisene i datasettet

Figur 12 viser fordeling av sykkelreisene per dag i perioden. Vi ser tydelig at lørdager og søndager er dagene med minst sykling. Det tok litt tid før alle deltakerne fikk lastet ned appen og kommet i gang med datadeling, dette kan være årsak til at den første uka har færre registrerte sykkelreiser. Den siste uka i datainnsamlingsperioden var også uka med best sykkelføre, med lite snø og bra vær.



Figur 12 Antall sykkelreiser per dag i perioden, totalt for alle deltakere

5.1.1.2 GPS-dataene viser lavere sykkelbruk enn selvrappotereringen

I rekrutteringsundersøkelsen svarte alle deltakerne på hvor mye de planla å bruke sykkel i løpet av perioden. Hele 67 prosent forventet å bruke sykkel som transportmiddel fem eller flere dager i uken. GPS-dataene viser imidlertid at disse deltakerne i snitt hadde 39 sykkelreiser i løpet av perioden. Hvis vi antar at én sykkel dag innebærer to reiser (tur-retur), tilsvarer det opptil 20 dager med sykling – eller i snitt 3,3 dager per uke. Det er lavere enn forventningene de selv hadde oppgitt.

Interessant nok viser GPS-dataene at deltakerne som på forhånd oppga at de ville sykle 3–4 dager i uken, faktisk syklet mer enn de som planla å sykle fem eller flere dager. Denne gruppen hadde i snitt 46 sykkelreiser i løpet av perioden – altså opptil 23 sykkel dager, eller 3,8 dager per uke. De endte dermed opp med å sykle omtrent like mye som de forventet.

I spørreundersøkelsene ble deltakerne også bedt om å rapportere hvor mye de hadde syklet i uke 4–6 (del I) og uke 7–9 (del II). Her oppga deltakerne i snitt høyere sykkel frekvens enn det GPS-dataene skulle tilsi. I del I svarte 46 prosent at de syklet mer enn fem dager i uken, og 39 prosent at de syklet 3–4 dager. Bare 4 prosent svarte at de syklet sjeldnere enn ukentlig. I del II

økte andelen som rapporterte å ha syklet mer enn fem dager i uken til 52 prosent, og færre svarte at de syklet kun 1–2 dager.

5.1.1.3 Reiseformål

Deltakerne kunne selv velge å legge til informasjon om sine reisers formål. I datasettet med sykkelreisene er dette oppgitt for 50 prosent av reisene, nærmere bestemt 1888 reiser. Det er arbeidsreiser som er det desidert hyppigst oppgitte reiseformålet, på 68 prosent av reisene som har oppgitt formål. Deretter følger fritidsreiser med 14 prosent og handlereiser med fem prosent. De resterende formålene (følge barn til skole/barnehage, tjenestereise, annet, følge barn til fritidsaktiviteter og trening) står for mindre enn fire prosent hver av reisene som har oppgitt formål.

Hvis man sammenligner dette med fordeling av reiseformål på sykkelreiser blant Oslos innbyggere i den nasjonale reisevaneundersøkelsen ([Norconsult 2025](#)), er det flere likheter. Felles for begge undersøkelsene er at arbeidsreiser er de vanligste sykkelreisene (42 prosent i RVU), med fritidsreiser på andre plass (21 prosent i RVU). I reisevaneundersøkelsen kommer handle/servicereiser på tredje plass med 18 prosent, fulgt av omsorgs- og følgereiser på 7 prosent. Merk at svaralternativene ikke samsvarer fullstendig i de to undersøkelsene.

5.1.2 Det prioriterte nettet for sykkel brukes aktivt

Ved hjelp av GPS-dataene kan vi se i hvor stor grad sykkelreisene foregår på det prioriterte veinettet. Det prioriterte veinettet er på 130 km, og dekker mange sentrale og populære sykkelstrekninger i byen, men det kan ikke dekke alt av ærender og destinasjoner som folk har.

I og med at datasettet ikke er bearbeidet slik at det ligger nøyaktig på veinettet i kartet, må en slik analyse gjøres ganske grovmasket. Ved å lage en buffer rundt det prioriterte veinettet på 50 meter, blir det enklere å vurdere om sykkelreisene overlapper med det prioriterte veinettet. Sykkelreiser som krysser eller ligger inni bufferen er undersøkt videre.

Det prioriterte sykkelveinettet brukes mye, men i mange tilfeller dekker det ikke hele reisen. 87 prosent av sykkelreisene i datasettet går langs eller krysser det prioriterte veinettet, i ulikt omfang. I datasettet er det omtrent 14 600 km sykkelreiser. Av disse ligger 45 prosent av total syklet distanse i en 50-meters buffer for det prioriterte nettet. Det forteller oss at det prioriterte nettet brukes aktivt, men at det samtidig ikke er langt nok til å dekke majoriteten av sykkelrutene til deltakerne. Vi har ikke undersøkt om det er nettets plassering eller lengde, eller en kombinasjon av disse, eller helt andre ting, som avgjør om deltakerne bruker eller ikke bruker disse prioriterte strekningene.

5.1.2.1 Ubesvarte spørsmål om rutevalg

Datagrunnlaget er for lite til å si noe generelt om hvordan sykkeltrafikken fordeler seg på veinettet i Oslo. Utvalget er for lite til å generalisere om hvilke strekninger det sykles mest og minst på. Mange av reisene er trolig deltakernes «vante» arbeidsreiser, og det betyr ikke nødvendigvis at andre syklende bruker de samme strekningene.

Siden sykkelreisene ikke er bearbeidet til å ligge på veinettet har vi ikke gjort analyser av ulike typer infrastruktur. Vi vet derfor ikke om syklistene velger seg noen typer tilrettelegging over andre, om farten varierer mellom ulike løsninger, eller hvordan disse vurderes med hensyn til kvalitet på drift. Siden sykkelreisene i det bearbeidede datasettet er slått sammen av mange GPS-punkt, forsvinner også forskjellene innad på én reise. Dette vil for eksempel innebære at vi ikke kan si noe om fart på ulike delstrekninger på reisen.

Det er ikke gjort sammenligning med data fra for eksempel sykkeltellere, og vi vet ikke om deltakerne sykler på samme ruter om vinteren som om sommeren. I spørreundersøkelsene oppga derimot 32 prosent i del I og 34 prosent i del II at de i stor eller svært stor grad valgte andre ruter på grunn av dårlig vinterdrift. Dette var vanligere blant erfarne vintersyklister enn blant de med én vinters erfaring eller mindre.

5.1.3 Kvalitet på drift og værforhold

Som vist i kapittel 4, varierte vær og føre mye gjennom perioden data ble samlet inn. Vinteren 2023/2024 var i tillegg en vinter med historisk mye snø.

5.1.3.1 Tydelig sammenheng mellom sykkelhastighet og opplevd driftskvalitet

Deltakerne har vurdert kvaliteten på drift på 56 prosent av sykkelreisene. Deltakerne oppga selv om de mente kvaliteten på drift av strekningen de syklet på var bra, middels eller dårlig. Kategoriene ble ikke videre definert av oppdragsgiver på forhånd, så det vil trolig være subjektive forskjeller i hvordan deltakerne har vurdert det samme føret. Dette kan for eksempel bero på erfaring med å sykle om vinteren, type sykkel og sykkeldekk og egne forventninger til driftsstandard.

Sykkelseiser med god driftsstandard har en vesentlig høyere gjennomsnittsfart enn sykkelreise på dårlig driftede strekninger: 17,1 km/t mot 14,6 km/t. I tabell 4 ser vi at opplevd driftskvalitet på strekningen henger tydelig sammen med hvilken gjennomsnittsfart syklisten oppnår.

Kjennetegn	Gjennomsnittsfart
Alle reiser	15,4 km/t
Snø	14,9 km/t
Regn	15,6 km/t
Klarvær	15,1 km/t
Overskyet vær	15,2 km/t
Dårlig føre	14,6 km/t
Middels føre	16,3 km/t
Bra føre	17,1 km/t
Første periode, uke 4-6	15 km/t
Andre periode, uke 7-9	15,7 km/t

Tabell 4 Gjennomsnittsfart i ulikt vær og ulikt føreforhold

Av alle reisene ble 68 prosent gjort i overskyet vær, 19 prosent i klarvær, 12 prosent i snøvær og 7 prosent i regn. 122 reiser (fire prosent) mangler data om vær.

Driftskvalitet er mer avgjørende for fremkommeligheten enn værforholdet på turen. Når vi ser på gjennomsnittsfart for reiser gjort i ulike typer vær, ser vi at dette har ganske lite å si for hvor fort man sykler. Differansen mellom gjennomsnittsfart uavhengig av værtype og fart ved «raskeste» vær (regnvær) er på bare 0,2 km/t, mens differansen fra «tregeste» vær (snø) er på 0,5 km/t. Dette viser hvor avgjørende god vinterdrift er for fremkommelighet på sykkel.

Merk at oppgitt vær for sykkelreisene er automatisk innhentet av Kobla AS basert på reisens starttidspunkt, og ikke derfor trenger å reflektere hele reisens vær, eller si noe om føret på bakken på det gitte tidspunktet.

5.1.3.2 Kvalitet på føret oppleves ulikt

Som tabell 5 viser, er det en relativt jevn fordeling mellom hvor god kvalitet deltakerne oppgir at det er på sykkelturene når vi ser på alle reiser, med en liten overvekt (38 prosent) av reiser med

middels kvalitet sammenlignet med 30 prosent med bra kvalitet og 29 prosent med dårlig kvalitet.

De nye vintersyklistene opplevde at driften på sykkelreisene var bedre enn de som hadde vintersyklet i flere år. Når vi ser på ulike grupper som kjønn og erfaring med vintersykling, er det noen forskjeller. Særlig erfaring med vintersykling viser at det er forskjell i hvordan sykkelkjøret blir oppfattet. Syklistene som ikke har syklet mange vintre tidligere, var mer fornøyd med kvaliteten på driften enn de som har syklet mange vintre før. Av turene nye vintersyklistere vurderte, ble 37 prosent vurdert som bra, mens erfarne vintersyklistere vurderte bare 30 prosent som bra.

En tidligere evaluering av piggedekktilskudd (Bymiljøetaten 2021) fant at mange nye vintersyklistere blir positivt overrasket over hvordan det er å sykle vinterstid. En annen mulig årsak til forskjellen kan være at det i datainnsamlingsperioden tidvis var svært krevende vær- og føreforhold, og at de «nye» vintersyklistene ikke hadde sammenligningsgrunnlag fra tidligere år. Det er ingen forskjell i hvilken gjennomsnittsfart de erfarne og de uerfarne syklistene har. Merk at det er få deltakere som ikke har syklet mange vintre tidligere, og at disse tallene derfor er usikre.

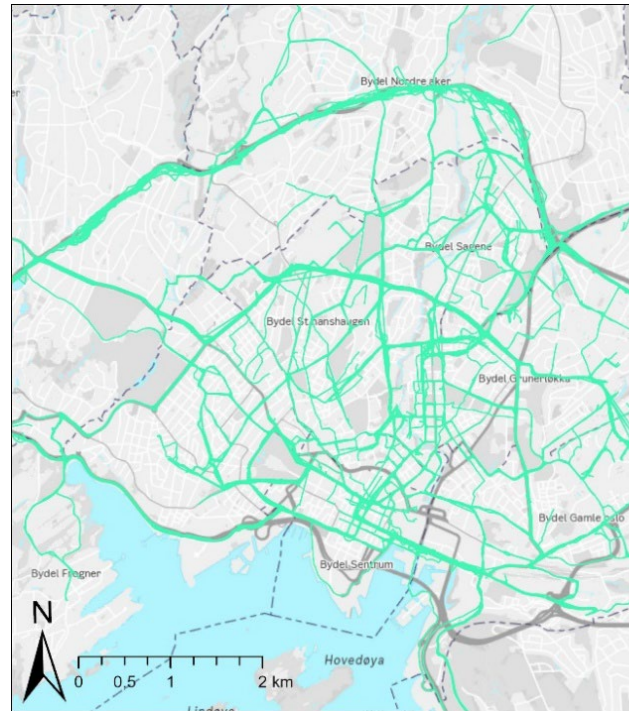
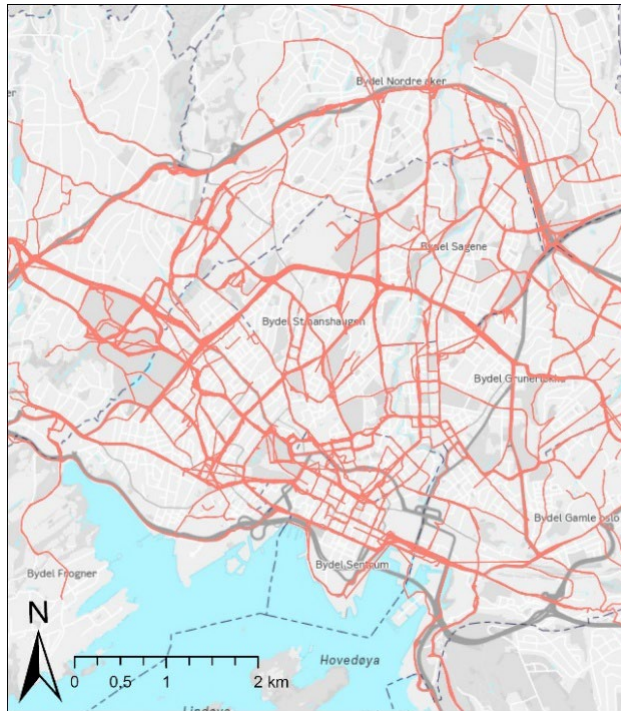
Mennene er også litt mer fornøyd med føret enn det kvinnene er, og de mannlige deltagerne har i snitt syklet litt raskere enn de kvinnelige. Kvinnene har gjennomsnittsfart 14,9 km/t, mens mennene har gjennomsnittsfart 15,7 km/t. I spørreundersøkelsen kommer det frem at flere kvinner enn menn oppgir at de tilpasser seg til dårlig føre ved å sykle saktere enn de normalt ville gjort. Dette kommer det mer om i kapittel 5.2.2.2.

Andel av reisene med ulik kvalitet. Alle tall i prosent.						
Kvalitet	Gjennomsnitt alle reiser	Kvinner	Menn	Erfarne syklistere	Uerfarne syklistere	Sykelreiser på prioritert nett
Bra	30	31	34	30	37	32
Middels	38	39	37	38	36	39
Dårlig	29	27	27	30	26	29

Tabell 5 Deltakernes vurdering av kvalitet på drift på sykkelreiser. Alle tall i prosent.

Sykelreisene som ligger delvis på det prioriterte nettet for sykkel får ikke nevneverdig bedre vurdering enn gjennomsnittet. De to kartene under (figur 13 og 14) viser sykkelreiser med henholdsvis dårlig (rød) og god (grønn) vurdering av driften. Ved første øyekast kan det være vanskelig å se forskjell på kartene. Dette forteller oss at de samme strekningene i løpet av perioden opplevdes som både godt og dårlig driftet. Vi har ikke gått nærmere inn i om det er

systematiske forskjeller i vurderingen av driftskvalitet når det gjelder når i perioden sykkelreisene ble foretatt, eller om ulike personer systematisk rangerer infrastrukturen ulikt. Kartene viser også at strekninger som ligger på det prioriterte nettet for vintersykkeldrift blir vurdert som både gode og dårlige. Det er ingenting som tyder på at en strekning blir vurdert som gjennomgående god selv om den ligger på prioritert nett. Merk at deltakerne kun hadde mulighet til å gi *hele* reisen en verdi for driftskvalitet, ikke enkelte delstrekninger.



Figur 13 Sykkelreiser markert med dårlig drift

Figur 14 Sykkelreiser markert med god drift.

5.1.4 Strekninger med spesielt god og dårlig vinterdrift

Deltagerne kunne også via spørreskjemaene melde fra om hvilke strekninger de opplevde at var godt og dårlig driftet. En tilbakemelding som gikk igjen i spørreundersøkelsene var at vintervedlikeholdet varierte mye mellom ulike strekninger og delstrekninger. Strekninger og områder som flere rapporterte at var godt driftet var:

1. Ring 3 (Storo–Nydalens–Ullevål, Sinsen–Ullevål)
2. Tvetenveien (Tveita–Ole Deviks vei)
3. Sørkedalsveien
4. Veitvet–Linderud–Økern
5. Strømsveien
6. Aker Brygge–Frognerkilen–Bygdøy allé
7. Konows gate og Østensjøveien
8. Tour de Finans
9. Kongsveien og Ekebergveien

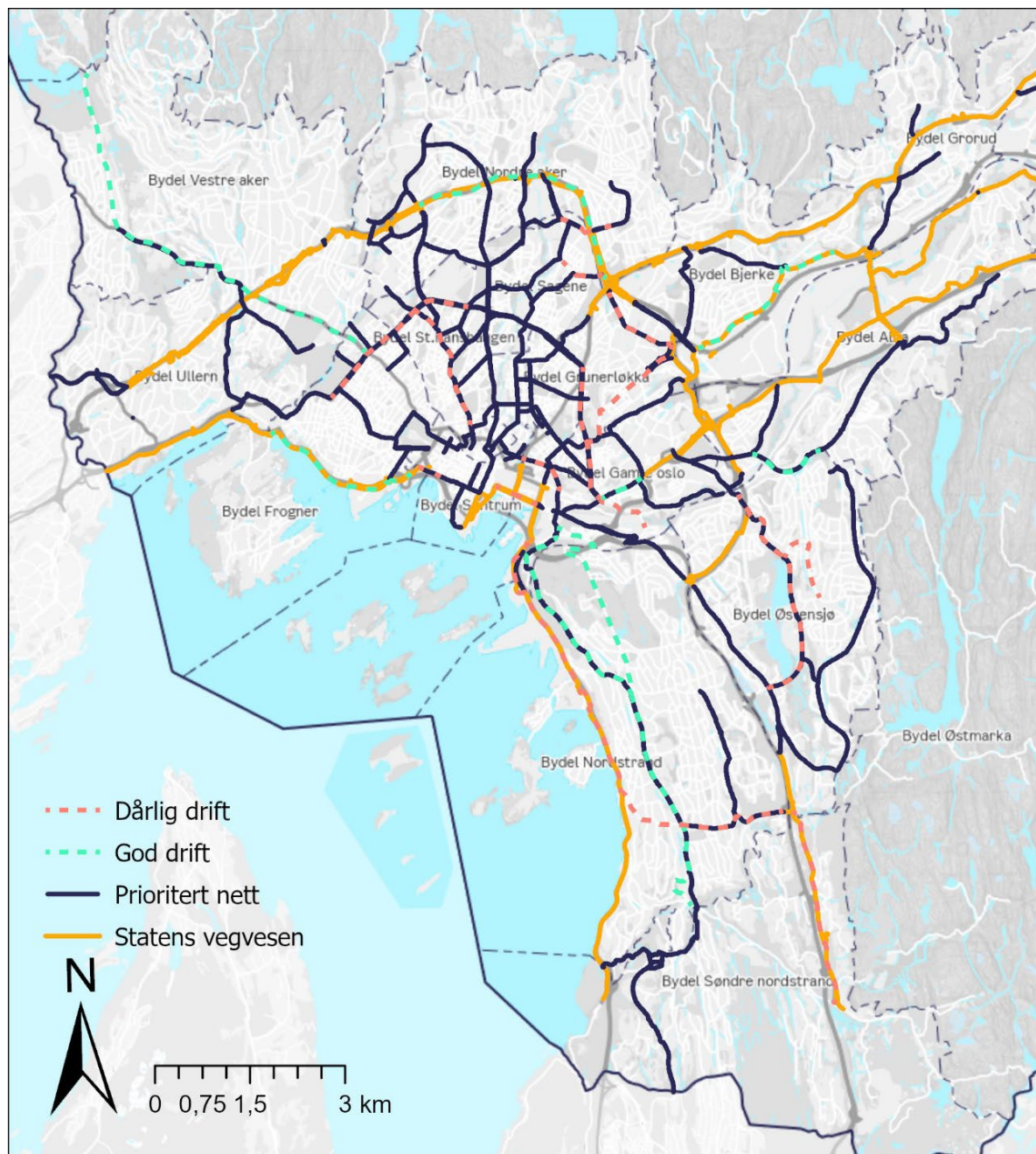
10. Tøyen-Grünerløkka

Strekninger som flere rapporterte at var dårlig driftet var:

1. Ring 2 (Carl Berner–Galgeberg, Sofies gate, Ullevålsveien, Kirkeveien)
2. Ullevålsveien (spesielt mot Blindern og Kirkeveien)
3. Enebakkveien–Nordstrandveien –Mosseveien
4. Østensjøveien og Haakon Tveters vei
5. Hans Nielsen Hauges gate (spesielt forbi Grefsen stasjon)
6. Rådhusplassen og Dronning Eufemias gate
7. Lørenveien og Økernveien
8. Grønland–Grønlandsleiret
9. Vitaminveien og Grefsenveien (Storo-området)
10. Strekningen mellom Kværnerdumpa og Galgebergkrysset

Både de gode og dårlige strekningene overlapper delvis med det prioriterte veinettet for sykkel, og strekningene fordeler seg over store deler av byen. Strekningene vises i kartet i figur 15. Man kan merke seg at det ikke er pekt på strekninger med dårlig drift på vestkanten utafor ring 2 eller i Groruddalen øst for Økern, men dette kan være tilfeldig. Selv om flere har rapportert disse strekningene som gode eller dårlige, er det små tall og derfor ikke mulig å si at disse strekningene gjennomgående har dårlig standard eller at mange deler disse oppfatningene.

Deler av Sørkedalsveien, Tvetenveien, Ekebergveien og Kongsveien er nevnt som godt driftet, og ligger på prioritert veinett. Av de dårlige strekningene ligger Ring 2, Ullevålsveien, Lørenveien, Rådhusplassen, Vitaminveien og Grefsenveien, Grønland og Grønlandsleiret, Hans Nielsen Hauges gate, Østensjøveien og deler av Økernveien og Nordstrandveien på prioritert veinett. Flere gode og dårlige strekninger ligger også på strekninger som Statens vegvesen har ansvar for.



Figur 15 Strekninger nevnt som godt eller dårlig driftet i spørreundersøkelse, prioritert veinett for sykkel og strekninger som er Statens vegvesens ansvar.

5.1.5 Elsykler brukes hyppig av deltagerne

57 prosent av deltakerne oppgir at de kommer til å bruke elsykkel på sine reiser¹. Tabellen under viser forskjeller mellom reisene til de som oppgir å skulle bruke elsykkel og de som har andre sykkeltyper. De som bruker elsykkel har marginalt flere sykkelreiser, og at disse reisene i snitt er 760 meter lenger enn reisene til de som ikke bruker elsykkel. Med det sagt er medianlengden 109 m lengre på andre typer sykler. Det er svært lite forskjell i gjennomsnittsfarten på reisene, men elsykkelreisene går litt forttere. Dette kan tyde på at fordelene ved å bruke elsykkel om vinteren ikke først og fremst handler om hvor fort man kommer fram, men andre ting slik som egen energibruk eller hvor enkelt det er å ha med barn på sykkelen.

Elsykler brukes i større grad til følgereiser. Når vi ser på fordeling på de vanligste reiseformålene ser vi en interessant forskjell. De som bruker elsykkel oppgir at de følger barn til skole, barnehage eller fritidsaktiviteter på til sammen 7 prosent av sykkelreisene, mens de som har andre typer sykler bare følger barn på 3 prosent av reisene². Dette underbygger funn fra Reisevaner i Oslo (Norconsult 2025) om at elsykkelen er et praktisk framkomstmiddel for foreldre med barn, også gjennom vinteren.

	Elsykkel	Andre sykler
Antall reiser per person, gjennomsnitt	41,9	38,9
Lengde på reiser, gjennomsnitt	4217 m	3457 m
Lengde på reiser, median	2675 m	2784 m
Gjennomsnittsfart på reiser	15,5 km/t	15,2 km/t
Fordeling mellom formål på reiser	69 prosent arbeidsreiser 14 prosent fritidsreiser 5 prosent handelsreiser 4 prosent følge barn til skole/barnehage 3 prosent følge barn til fritidsaktiviteter	67 prosent arbeidsreiser 15 prosent fritidsreiser 5 prosent handelsreiser 5 prosent andre formål 5 tjenestereiser 2 prosent følge barn til skole/barnehage 1 prosent følge barn til fritidsaktiviteter

Tabell 5 Forskjeller mellom elsykkel og andre sykler.

¹ Merk at vi ikke har oversikt over nøyaktig hvilken sykkel deltakerne har brukt på de enkelte reisene. Vi antar her at deltakernes svar på hvilken sykkel de vanligvis vil bruke gjelder for alle deres reiser, og at de som svarer elsykkel som en av sine to planlagt brukte sykkel har brukt elsykkel. Se også kapittel 3.2.4.

² Merk at dette er andeler av reisene som har oppgitt formål, som er ca. halvparten av reisene.

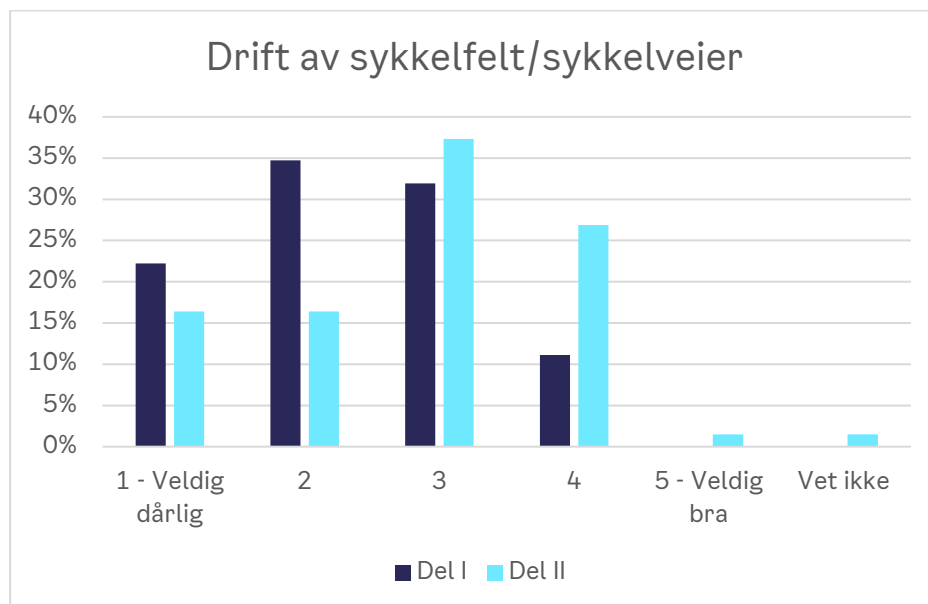
5.2 Resultater fra spørreundersøkelsene

Som nevnt i metodekapittelet ble det gjennomført to spørreundersøkelser i løpet av undersøkelsesperioden: én midtveis, som omhandlet del I (uke 4–6), og én avslutningsvis, som omhandlet del II (uke 7–9). Disse undersøkelsene kommer med supplerende informasjon til GPS-dataene, og bidrar til å danne et mer helhetlig inntrykk om hvordan det var å sykle gjennom vinteren.

5.2.1 Opplevelsen av vinterdrift

5.2.1.1 Driften av sykkelfelt/sykkelveier ble vurdert som bedre i del II av undersøkelsen

Da deltakerne ble spurt om å vurdere vinterdriften gjennom ukene 4 til 6 (del I) og 7 til 9 (del II), var det en økning i andelen som vurderte driften av sykkelfelt og sykkelveier som bra til veldig bra i løpet av de tre siste ukene.



Figur 16 Forskjeller i hvordan deltagerne opplevde driften av sykkelfelt/sykkelveier i del I og del II av undersøkelsesperioden

I del I av undersøkelsen var det få som mente at vinterdriften var god. På en skala fra 1 – veldig dårlig til 5-veldig bra, ga bare 11 prosent karakteren 4, og ingen ga toppkarakter. Et flertall vurderte driften som dårlig (35 prosent) eller veldig dårlig (22 prosent). Flere kvinner (66 prosent) enn menn (49 prosent) vurderte driften som dårlig. Forskjellen er ikke statistisk signifikant. Det var små forskjeller mellom de som syklet med og uten barn, men en noe større andel blant de uten barn vurderte driften som bra.

Derimot vurderte de uerfarne vintersyklistene – altså de som har syklet én vinter eller mindre – driften som bedre enn de mer erfarne vintersyklistene; 38 prosent opplevde driften som bra mot

bare 8 prosent blant de erfarne vintersyklistene. Dette stemmer godt overens med resultatene fra GPS-dataene, der de uerfarne vintersyklistene oftere vurderte driftskvaliteten som god sammenlignet med de som hadde syklet flere vintre før. Siden det er få deltagere som ikke har syklet mer enn to vintre før, bør resultatet tolkes med forsiktighet.

I del II av undersøkelsen opplevde flere god vinterdrift. I uke 7–9 økte andelen som ga karakteren 4 til 27 prosent, men bare én prosent vurderte den som veldig bra. Fortsatt vurderte én av tre driften som dårlig eller veldig dårlig. Økningen i hvor fornøyde respondentene var med vinterdriften, sammenfaller også med det selvrapporterte økte sykkelomfanget de tre siste ukene av undersøkelsesperioden. I denne perioden var det en liten økning på 6 prosentpoeng, fra 46 prosent til 52 prosent, i andelen som sa at de syklet mer enn fem dager i uken. Det var også en lavere andel som rapporterte å ha syklet 1 til 2 dager i andre delen av undersøkelsen. Den økte syklingen som rapporteres om i del II av undersøkelsen henger trolig sammen med de bedre vær- og driftsforholdene, som var særlig gjeldende den siste uken av undersøkelsesperioden. Det er trolig også denne uken deltagerne hadde ferskest i minne da de svarte.

Forskjellene mellom kjønn og erfaring var mindre enn i del I, og det var flere blant de som syklet med barn som var fornøyde med driften.

5.2.1.2 Deltagerne opplevde mangelfull brøyting og lengre perioder med snølagring i sykkelfeltene

I del I av undersøkelsen kunne deltagerne utdype svaret om hva de syntes om driften av sykkelfelt og sykkelveier i løpet av uke 4-6. Den vanligste tilbakemeldingen var at det var mangelfull brøyting av sykkelfelt og sykkelveier.

«Noen sykkelveier er ikke brøytet i det hele tatt. Nesten umulig å komme seg fram»

I tillegg var det mange som rapporterte at det tok lang tid før snøen som ble lagret i sykkelfeltene ble ryddet bort.

«Det har tatt svært lang tid å rydde sykkelveiene for snø/is. Mange steder er det ennå ikke ryddet. På et tidspunkt ble sykkelfeltene på Ring 2 aktivt brukt til snø/islaging»

Under er eksempelbilder som er sendt fra deltagerne via Kobla:



Manglende brøyting av sykkelfeltet på Ring 2 Kirkeveien



Deltager rapporterer om lengre perioder uten drift av sykkelfelt i Maridalsveien

Mangelfull brøyting av sykkelinfrastruktur har medført at det har vært flere steder med is og isklumper som gjør sykling vanskelig og tidvis farlig.

«Det har vært ekstremt mye issvuller eller snø og dårlig måking på gangveier. I løpet av 6 år har jeg tryna på sykkel 3 ganger. 2 av de har vært i løpet av de 3 siste ukene. Men ja, det har vært mye vær denne vinteren. Men i går var nesten hele etappen jeg sykler langs Ring 3 saltet, og det var helt fantastisk!»

Eksempelbilder som er tatt av deltagere:



Mangelfull brøyting på gang- og sykkelveien langs Østre Aker vei. Fartsgrense er 80 km/t.



Islagt gangfelt og sykkelfelt i Østensjøveien

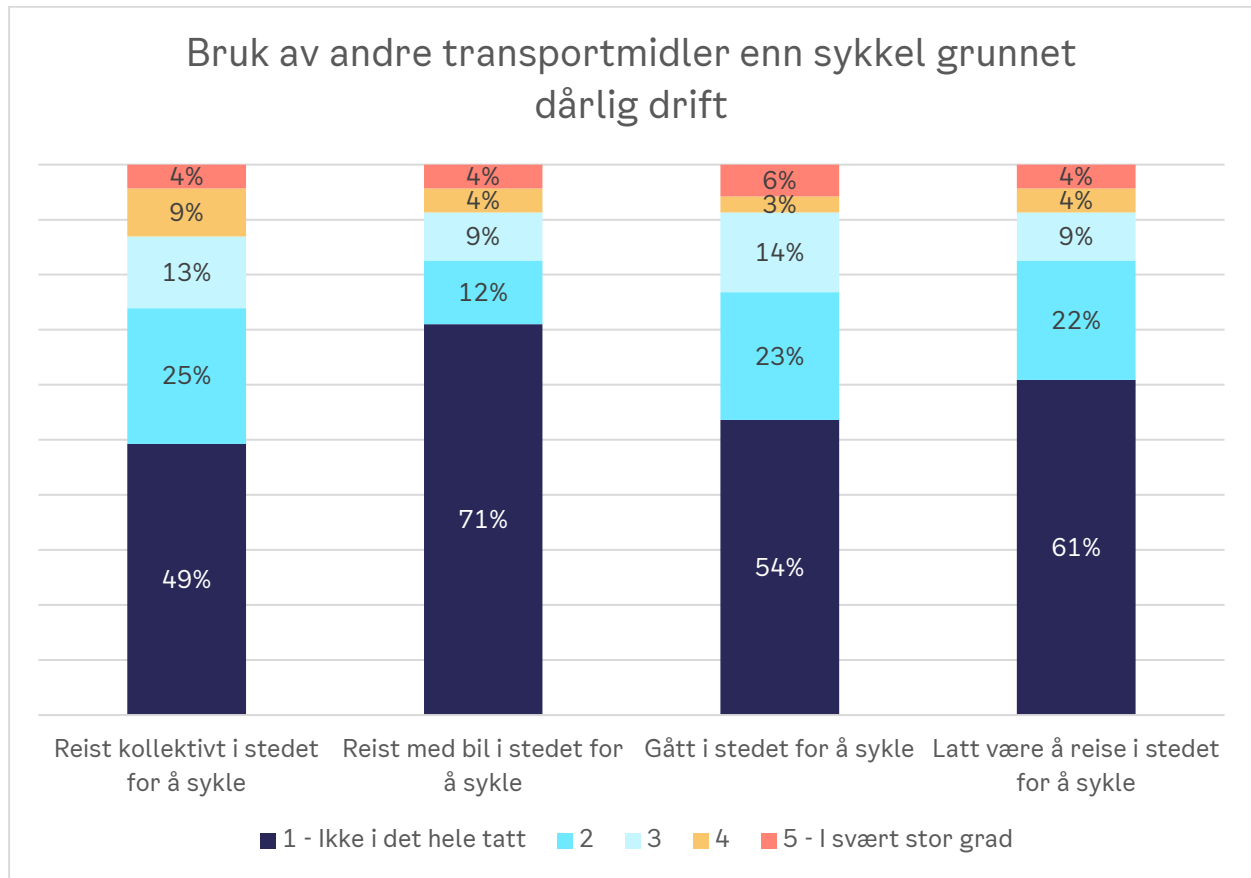
5.2.2 Tilpasninger som ble gjort i løpet av perioden

Deltakerne ble spurt om de tilpasset sykkelreisene sine som følge av dårlig drift av sykkelveinettet. De ble bedt om å vurdere tilpasninger både i form av transportvalg og i valg av ruter og plassering i veibanen.

5.2.2.1 Bruk av andre transportmidler

I del I av undersøkelsen ble deltakerne spurt om i hvor stor grad de hadde valgt andre transportmidler i løpet av uke 4 til 6 fordi sykkelveinettet ikke var godt nok driftet.

For hvert reisemiddel som ble spurt om, svarte rundt 50 prosent eller mer at de ikke hadde endret transportmiddel som følge av dårlig driftet sykkelveinett. Selv om mange ikke byttet sykkel med andre transportmidler, er det en betydelig andel som rapporterer at de har måttet gjøre det. For majoriteten skjedde dette i liten til moderat grad (2–3 på en skala fra 1 – ikke i det hele tatt til 5 – I svært stor grad). Totalt sett rapporterte 51 prosent at de hadde brukt kollektivtransport i stedet for å sykle, 46 prosent at de hadde gått, mens 39 prosent hadde valgt å la være å reise. I tillegg sa 29 prosent at de hadde kjørt bil i stedet for å sykle på grunn av dårlig vinterdrift. Det var svært få som rapporterte at de i stor grad hadde byttet ut sykkel til fordel for andre transportmidler.



Figur 17 Prosentandel som har svart at de har tatt i bruk andre transportmidler enn sykkel grunnet dårlig vinterdrift av sykkelfelt og sykkelveier

Deltagerne som sykler med barn³ byttet i større grad ut sykkel med bil. Av de som hadde erstattet sykkel med andre transportmidler i del I av undersøkelsen, ble det observert forskjeller mellom deltagerne. Deltakere som brukte sykkel til å følge barn, svarte i større grad at de hadde valgt bilen i stedet for sykkel på grunn av for dårlig vinterdrift. Totalt sett svarte 30 prosent av de som sykler med barn at de byttet ut sykkel med bil, versus 8 prosent av de som ikke sykler med barn. At valget står mellom sykkel og bilen samsvarer godt med reisevanedata fra Oslo, som viser at par med barn i stor grad bruker sykkel og bil, og i liten grad kollektivtransport (Norconsult 2025).

De kvinnelige deltagerne rapporterte i større grad enn mennene at de hadde gått i stedet for å sykle på grunn av dårlig drift av sykkelveinettet. 40 prosent av de kvinnelige deltagerne hadde gått i stedet for å sykle, mens bare 8 prosent av de mannlige deltagerne hadde gjort dette. Når det gjaldt andre transportmidler som ble brukt i stedet for sykkel, var det derimot ingen

³ Deltagerne som oppga at de bruker sykkel til å følge barn til skole/barnehage/dagmamma og/eller til fritidsaktiviteter

signifikante forskjeller mellom de mannlige og kvinnelige deltagerne. Erfaring som vintersyklist så ikke ut til å ha særlig betydning for hvilken tilpasning deltakerne gjorde.

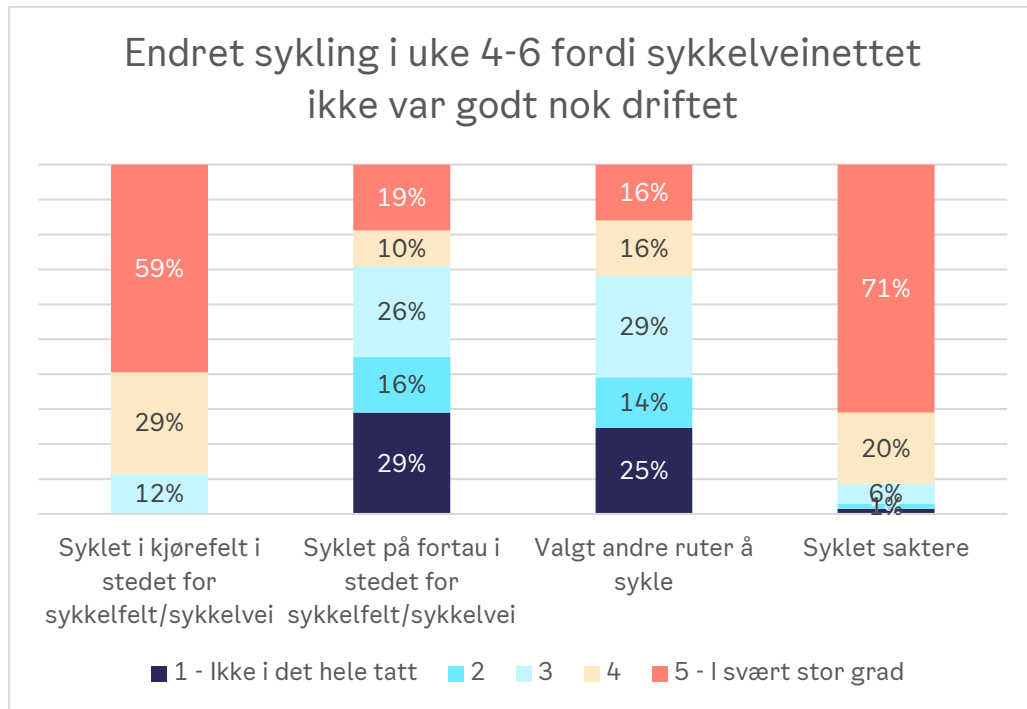
5.2.2.2 Tilpasninger på sykkelturen

Den vanligste tilpasningen er å sykle i kjørefeltet. I både del I (uke 4–6) og del II (uke 7–9) oppga så godt som alle deltakerne at de hadde måttet sykle i kjørefeltet fordi sykkelfelt eller sykkelveier ikke var godt nok driftet. I del I (se figur 18) hadde alle syklet i kjørefeltet og dette skjedde i svært stor grad for 59 prosent av deltagerne. I del II var det 39 prosent som oppga at de hadde måttet sykle i kjørefeltet i stor grad (se figur 19). Det var ingen store forskjeller mellom kjønn, erfaring eller om deltakerne syklet med barn, bortsett fra at en høyere andel av de som syklet med barn (26 prosent) oppga at de i del II hadde unngått kjørefeltet sammenlignet med de som ikke sykler med barn (8 prosent). Vi vet ikke hvor mye deltagerne har syklet med barn, hva slags type sykkel de har brukt eller om de har hatt piggdekk.

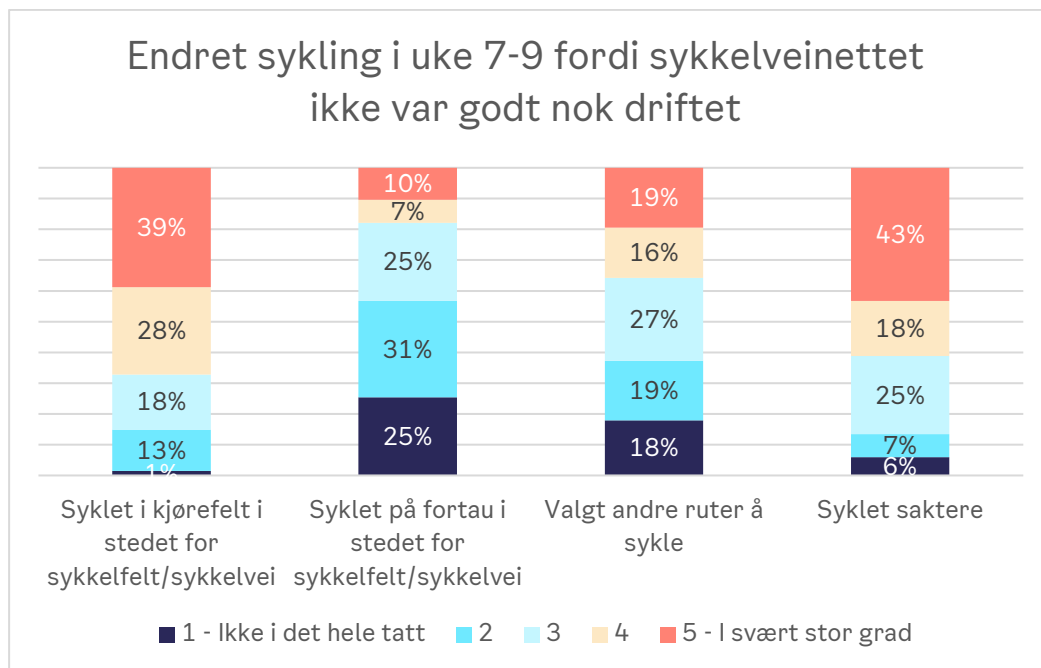
Også sykling på fortau var vanlig, særlig i del I da 71 prosent sa at de hadde gjort det. I begge perioder oppga de fleste at dette skjedde i liten til moderat grad. Bruk av fortau var mer utbredt blant kvinner, men forskjellen var ikke signifikant.

Deltagerne sa at de syklet saktere enn de ellers ville gjort. 99 prosent av deltakerne rapporterte å ha syklet saktere i del I. Alle de kvinnelige deltagerne sa at de hadde gjort dette mye til svært mye, mens 84 prosent av mennene sa det samme. Forskjellen er ikke signifikant. I del II av undersøkelsen sa 94 prosent at de hadde syklet saktere enn vanlig. Andelen som gjorde dette i svært stor grad ble redusert fra 71 til 43 prosent i denne perioden. At deltagerne opplever å sykle saktere enn de ellers ville gjort, stemmer overens med GPS-dataene, som viser at mange turer har lav gjennomsnittsfart.

Mange rapporterte også at de i stor til svært stor grad hadde valgt andre ruter på grunn av dårlig vinterdrift – 32 prosent i del I og 34 prosent i del II. Dette var vanligere blant erfarne vintersyklister, der 36 prosent sa at de gjorde det i stor til svært stor grad, mens 88 prosent av de nye vintersyklistene ikke endret rute i det hele tatt.



Figur 18 Andel av deltagere som har endret måten de har syklet på fordi sykkelfeltet ikke var godt nok driftet i del I av undersøkelsen.



Figur 19 Andel av deltagere som har endret måten de har syklet på fordi sykkelfeltet ikke var godt nok driftet i del II av undersøkelsen.

Å måtte sykle på fortau og i kjørefelt fordi sykkelinfrastrukturen er utilgjengelig oppleves som problematisk for nesten alle deltagerne. Deltakerne ble spurt om hvor problematisk de opplever tilpasningene de gjør som følge av dårlig vinterdrift. 90 prosent opplever i ulik grad at det er problematisk å sykle på fortauet, hvorav 61 prosent svarer at det er problematisk i stor (4) til svært stor grad (5). Vi vet ikke hvorfor så mange opplever det som svært problematisk å sykle på fortauet. Om det har å gjøre med at fortauet er fotgjengeres areal eller fordi det også er dårlige driftsforhold der. 91 prosent opplever i ulik grad at det er problematisk å sykle i kjørefeltet, der 50 prosent synes det i stor til svært stor grad. Det er nærliggende å tro at dette kommer av trafikksikkerhetshensyn, og at det oppleves som utrygt å sykle sammen med motoriserte kjøretøy.

Selv om 93 prosent opplever i varierende grad at det er problematisk å sykle saktere, svarer 67 prosent at det er problematisk i liten (2) til moderat (3) grad. Å velge andre ruter oppleves også som mindre problematisk, med 61 prosent som svarer at det er problematisk i liten (2) til moderat (3) grad. Det er likevel 89 prosent som også opplever i varierende grad at denne tilpasningen er problematisk.

5.2.3 Ubehagelige og utrygge situasjoner

Et flertall har opplevd ubehagelige og utrygge situasjoner mens de har syklet i kjørefeltet. Alle deltakerne hadde syklet i kjørefeltet i del I av undersøkelsen, og ble derfor spurt om de hadde opplevd ubehagelige situasjoner der. 61 prosent svarte at de hadde det. Det var ingen forskjeller mellom mannlige og kvinnelige deltagere. Verken erfaringsnivå eller om sykkel ble brukt til å frakte barn hadde særlig betydning for om de hadde opplevd ubehagelige situasjoner.

Av ubehagelige opplevelser er det særlig biler og busser som kjører for nærme, både når de ligger bak og ved forbikjøringer, som trekkes frem. Dette har særlig vært tilfellet når sykkelfeltene har vært utilgjengelige på grunn av is og snø.

«Mange biler blir irriterte, kjører forbi veldig tett og tar noen litt farlige forbikjøringer der man kan risikere å bli klemt inne dersom det kommer noen imot. Har også blitt tutet på av biler som omtrent kjører på bakdekket mitt.»

«Når jeg måtte sykle i bilkjørefeltet så presser bilene seg frem selv om det ikke er plass.»

Flere opplever at hastighetsforskjellen mellom sykkel og bil bidrar til utålmodighet blant bil- og bussførere.

«"Sneiet" av bilfører som var utålmodig og ganske sannsynlig valgte å kjøre nærmere meg og svinge raskere inn fordi hen var irritert. Har skjedd anslagsvis 3 - 5 ganger de siste 3 ukene»

Videre peker flere på glatte veier som ubehagelig, særlig siden avstanden mellom sykkel og motoriserte kjøretøy er liten.

«Det er alltid ubehagelig å sykle i kjørefelt. Spesielt på vinteren når det er glatt.»

Flere av deltagerne har rapportert at de har falt på sykkel på grunn av dårlig sykkelføre. En deltager rapporterte at dette skjedde i nærheten av en bil.

«Falt, sklidde, nesten påkjørt»

Flere har opplevd aggressiv oppførsel, som tuting, roping og ufine gester, men mange rapporterer også at bilførere som hovedregel tar hensyn og passerer med god avstand.

5.2.4 Utfordrende sykkelføre

Dyp snø og issvuller blir pekt på som det mest utfordrende sykkelføret. Deltakerne ble bedt om å vurdere hvor utfordrende det er å sykle på ulikt vinterføre. Dyp snø ble vurdert som det mest utfordrende føret, hvor nesten 80 prosent svarte at det var svært utfordrende å sykle på (se figur 20). Ruglete is og issvuller ble vurdert som det nest mest utfordrende føret, med 66 prosent som mente at det var svært utfordrende å sykle på.



Mye snø i Rådhusgata

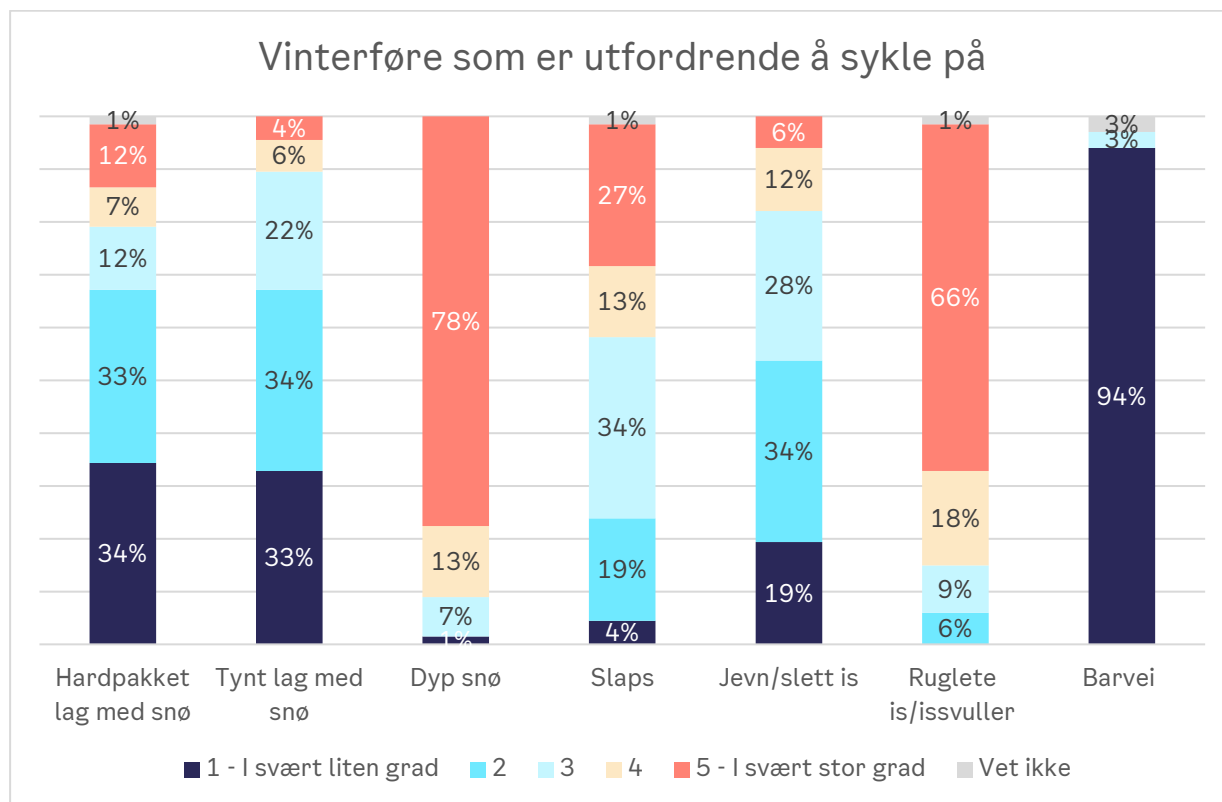


Rapporterer at mange sykkelføre har denne standarden



Rapporterer at Blindernveien sjeldent brøytes

Vinterføre-typer som ble vurdert som mindre utfordrende å sykle på, var et tynt lag med snø, et hardpakket lag med snø og jevn/slett is.



Figur 20 Deltagernes vurdering av hvor utfordrende det er å sykle på likt type vinterføre

5.2.5 Kvalitet på vinterdrift av ulik type sykkelinfrastruktur

Det er små forskjeller i opplevd driftskvalitet mellom vanlige og opphøyde sykkelfelt. På en skala fra 1 (svært dårlig) til 7 (svært bra), vurderte 59 prosent av deltakerne driftskvaliteten av vanlige sykkelfelt til 3 eller lavere, og 21 prosent mente den var svært dårlig. For opphøyde sykkelfelt var andelen som oppga «svært dårlig» noe lavere, på 16 prosent, men fortsatt ga 54 prosent en vurdering på 3 eller lavere. Når det gjelder positive vurderinger (karakter 5–7), var andelen litt lavere for opphøyde sykkelfelt (24 prosent) enn for vanlige (27 prosent).

Når det gjelder sykkelpassasjer, vurderte 25 prosent driftskvaliteten som svært dårlig, og totalt 63 prosent vurderte kvaliteten til å være 3 eller lavere. Drift av sykkelfelt bak holdeplass ble vurdert som noe bedre, med 49 prosent som ga poengsummen 3 eller lavere. Dette er også den typen sykkelinfrastruktur som flest deltakere vurderte som bra til svært bra, med 29 prosent som ga poengsummen 5-7.

Bildene under er fra sykkelpassasjer som deltagere har sendt via Kobla-appen.

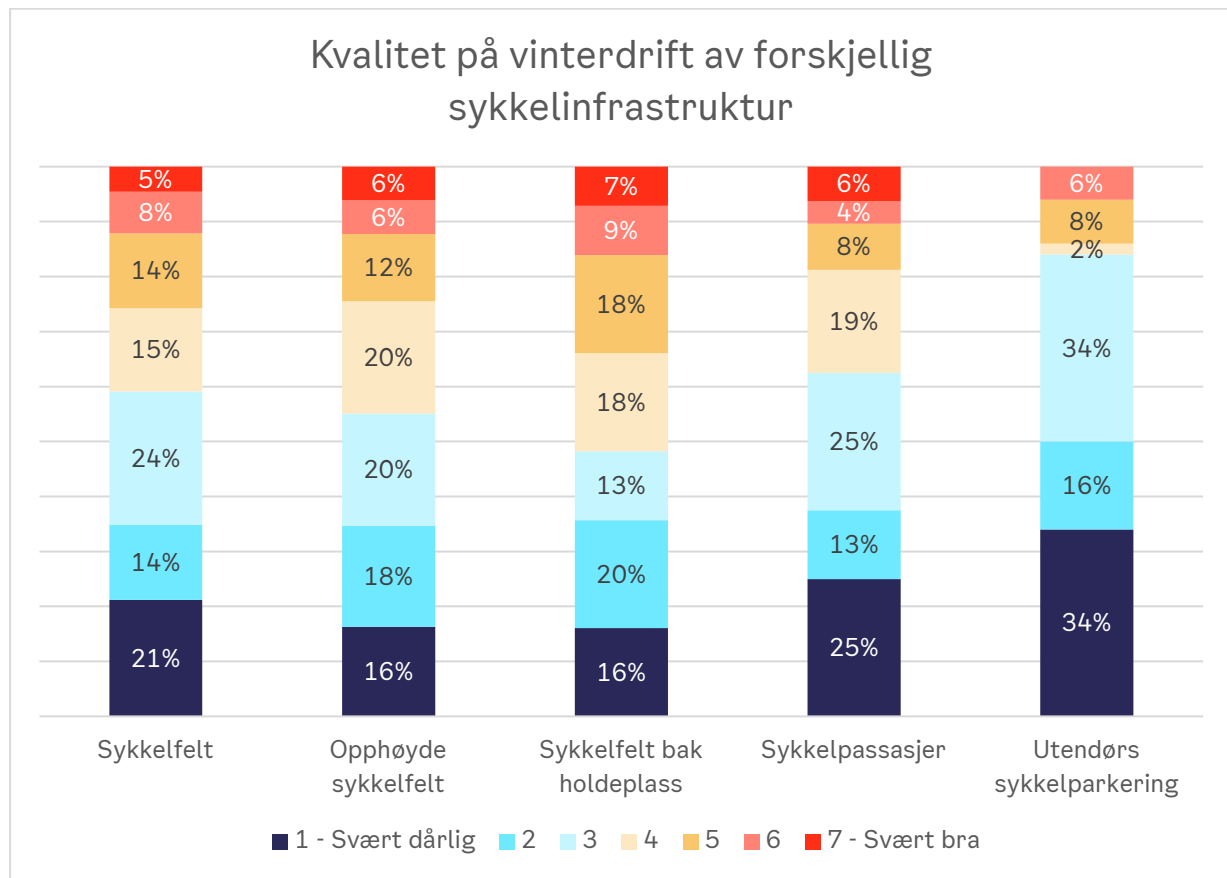


Hålkeføre i en sykkelpassasje i Rådhusgata.



Utilgjengelig sykkelpassasje

Av all sykkelinfrastruktur var det utendørs sykkelparkering som deltakerne opplevde å ha lavest kvalitet på vinterdriften. Hele 26 prosent vurderte driften som svært dårlig, og 64 prosent ga en vurdering på 3 eller lavere. Bare 11 prosent vurderte utendørs sykkelparkering som en 5 eller 6, og ingen vurderte driften av utendørs sykkelparkering som 7 - svært bra.



Figur 21 Deltagernes vurdering driftskvaliteten på forskjellig type infrastruktur. Vet ikke/ikke relevant kategorien er tatt ut av grafen.

5.2.5.1 Lagring av snø i opphøyde sykkelfelt har gjort det vanskeligere og mer utrygt å sykle

Deltakerne kunne gi skriftlige innspill om hvordan det har vært å sykle på vanlige og opphøyde sykkelfelt i løpet av vinteren. Flere opplevde at dårlig vinterdrift var en utfordring uavhengig av løsning, men mange trakk frem opphøyde sykkelfelt som særlig problematiske.

Et gjennomgående poeng var at snø ofte ble lagret i de opphøyde feltene, noe som gjorde dem uframkommelige over lengre perioder:

«Opphøyde sykkelfelt er bare oppsamlingssted for snø!»

«Opphøyde sykkelfelt blir ofte lagerplass for snø om vinter.»

Samtidig opplevde flere opphøyde felt som tryggere, men vanskeligere å bruke når de ikke er godt brøytet:

«Føles tryggere med tanke på passerende biler, men har oftere dårlig brøyting enn vanlige sykkelfelt.»

Et annet innspill sikter til at kantsteinen kan være skjult gjennom deler av vinteren:

«Kritisk at høydeforskjellen og kanten er synlig»

God vinterdrift av opphøyde sykkelfelt er særlig viktig fordi løsningen brukes på strekninger der det er et særskilt behov for fysisk adskillelse fra motorisert trafikk som følge av stor trafikkmengde, høy fart og/eller mange store kjøretøy.

5.2.6 Innspill om forbedringer

Deltakerne hadde mulighet til å sende inn bilder via Kobla-appen gjennom hele undersøkelsesperioden. Flere av bildene dokumenterer forhold som bør følges opp med tiltak for å ivareta trafikksikkerheten til syklende gjennom vinteren.

Sykkelfelt mot enveiskjøring

Det ble delt et bilde fra Tråkka som viser manglende vinterdrift av sykkelfeltet mot kjøreretningen. Når sykkelfelt mot enveiskjøring ikke driftes, risikerer syklende å miste det nødvendige arealet for at løsningen skal være sikker. Dette er svært uheldig, og bildet understreker behovet for at Bymiljøetaten kartlegger slike strekninger og vurderer nødvendige tiltak.



Utfordrende sykkelføre på sykkel felt mot enveiskjøring på Tråkka

Manglende vinterdrift ved arbeidsvarsling

I Kongsveien har arealet som er ment for gående og syklende ikke blitt driftet gjennom anleggsperioden. Dette hindrer fremkommeligheten for myke trafikanter, og kan være trafikkfarlig når de tvinges ut i kjørebanen.



Manglende drift av gang- og sykkelareal bak arbeidsvarsling

Lengre perioder uten vinterdrift

En gjentakende tilbakemelding fra deltagerne har vært at sykkelfeltene har blitt brukt til lagring av snø, og at det har tatt lang tid før snøen blir ryddet bort. Under er bilder fra Maridalsveien, der en deltager melder om lengre perioder uten drift av sykkelfeltene. I vinteren 2023/2024 var strekningen en del av det prioriterte driftsveinettet for sykkel, med barveistandard.



16.02 melder deltager om at sykkelfeltene i Maridalssveien har sett sånn ut lenge.



22.02 melder samme deltager om at sykkelfeltene fortsatt er utilgjengelige, og at de har sett sånn ut i ca. en måned.

Også blant de som meldte interesse for prosjektet, men som ikke delte GPS-data, ble det stilt spørsmål om vinterdrift. De fleste hadde forståelse for at snø noen steder lagres midlertidig i sykkelfelt for å prioritere drift av fortau, men understreket at snøen må fjernes raskt. Noen mente at rydding bør skje innen få timer, mens andre aksepterte at det kan ta opptil et par dager – avhengig av trafikkmengde og veibredde. Trafikkerte og smale veier ble trukket frem som strekninger som bør prioriteres.

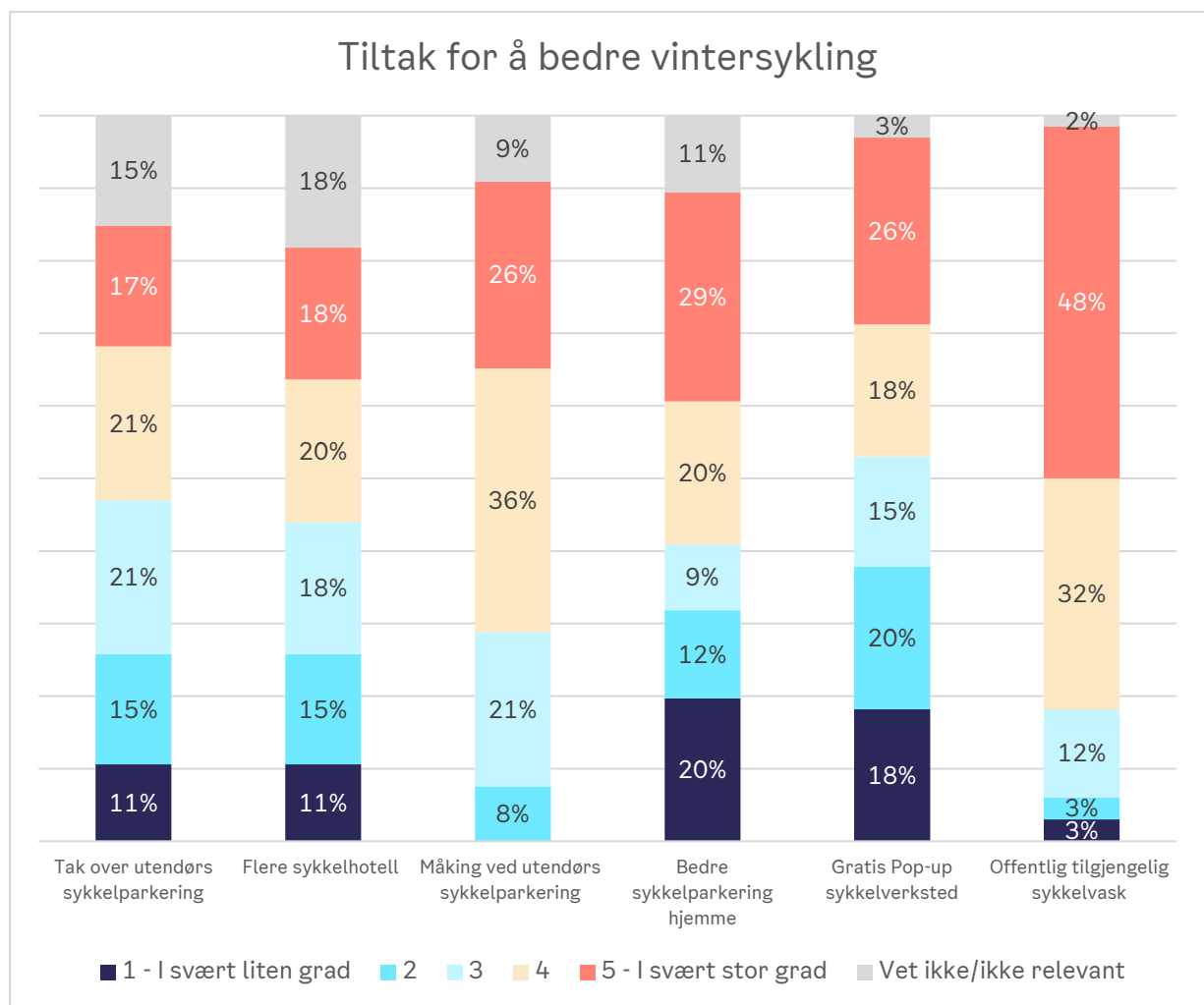
5.2.7 Supplerende tiltak for å gjøre det bedre å sykle om vinteren

Vinterdrift av sykkelveinettet er det viktigste tiltaket for at det skal være mulig å sykle hele året. Det er likevel andre, supplerende tiltak, som også kan gjøre det enklere og bedre å sykle om vinteren. Deltagerne ble derfor stilt noen spørsmål om hvilke andre tiltak enn veidrift som ville bidratt til å gjøre det bedre for dem å sykle om vinteren.

Sykkelvask og måking ved utendørs sykkelparkering vurderes som viktigst. I figur 22 ser vi at deltakerne er mest positive til tiltaket offentlig tilgjengelig sykkelvask: 80 prosent mener det vil forbedre vintersykling i stor eller svært stor grad. Måking ved utendørs sykkelparkering vurderes også som viktig, med 62 prosent som mener at det i stor til svært stor grad vil gjøre det bedre å sykle om vinteren. En betydelig andel på 29 prosent vurderer effekten som liten til moderat.

Det er delte meninger om bedre sykkelparkering hjemme. 49 prosent mener det vil kunne gjøre det bedre for dem å sykle på vinteren, mens 41 prosent mener effekten er liten til moderat. 11 prosent svarte «vet ikke/ikke relevant». Svarene kan være påvirket av at flere av deltakere trolig allerede har god parkering hjemme.

Gratis pop-up sykkelverksted, sykkelhotell og tak over utendørs parkering vurderes generelt å ha mindre betydning. Likevel mener 44 prosent at pop-up verksted, og 38 prosent at sykkelhotell og tak over parkering, i stor eller svært stor grad kan gjøre vintersykling bedre. Mellom 15 og 18 prosent mener disse tiltakene ikke er relevante.



Figur 22 Deltagernes vurdering av andre tiltak enn vinterdrift som kan gjøre det bedre for dem å sykle om vinteren.

Deltagerne hadde mulighet til å gi innspill til tiltakene. En kommentar som gikk igjen, var at det absolutt viktigste tiltaket for å sykle på vinteren er god drift av sykkelveinettet:

«Etter mitt syn kommer alle disse punktene langt bak fremkommelighet. Det aller viktigste er at det er fysisk mulig og forsvarlig å sykle fra A til B. Er ikke dette på plass, har punktene ovenfor ingen betydning.»

Videre var det noen som pekte på at det er nyttig med sykkelservice og sykkelvask:

«Jeg savner sykkelvask, bor nå i et sameie og har ikke mulighet til å skylle av sykkel og må levere det til vask i sykkelbutikken.»

5.2.8 Vinterdrift og annen tilrettelegging for vintersykling

Nedenfor kommer en oppsummering av tekstlige innspill fra deltagerne om hvordan kommunen bedre kan tilrettelegge for vintersykling:

Brøyting, vedlikehold og trafiksikkerhet

- Generelt behov for bedre brøyting av sykkelinfrastruktur, spesielt ved snøfall og issvuller. Mange ønsker at snø ikke skal lagres i sykkelfeltet, særlig over lengre perioder, og at brøyting utføres hyppigere.
- Det oppleves som at biltrafikk blir prioritert over sykling, til tross for politiske mål om å fremme sykling.
- Brøytemannskap bør ha en bedre forståelse for syklisters behov, med fokus på å bruke spader og ikke bare maskiner.
- Det trengs bedre belysning på sykkelveinettet for å øke sikkerheten.
- Mange påpeker problemer med trikkeskinner som blir glatte om vinteren, noe som utgjør en fare for syklisters.
- Bedre drenering og fjerning av is fra sykkelfelt/sykkelveier er viktig for å unngå ulykker.
- Sykkelfelt/sykkelveier og fortau bør skilles mer fra bilveier for å sikre trygghet for syklisters.

Samarbeid og kommunikasjon

- Det er et behov for bedre samarbeid mellom Bymiljøetaten (BYM) og Statens vegvesen for å sikre sammenhengende vedlikehold av sykkelveinettet.
- Flere uttrykker frustrasjon over at meldinger om dårlig vedlikehold ikke blir håndtert effektivt av kommunen eller blir sendt til feil instans.

Andre tiltak

- Et ønske om en app eller system som informerer om hvilke veier på sykkelveinettet som nylig er brøytet, for bedre planlegging av sykkelruter.
- Økt fokus på sykkelkultur i samfunnet, inkludert muligheter for sykkelvask og belønninger for vintersykling.
- Forbedret infrastruktur for sykkelparkering, inkludert garderobeløsninger i byen for vintersyklister.
- Ønsker om at moms på sykler og sykkeldele fjernes for å gjøre det mer attraktivt å sykle.

6 Diskusjon

Den norske vinteren har blitt brukt som et argument for at Oslo ikke kan bli en fullverdig sykkelby. Samtidig vil økt vintersykling gi store gevinster for miljøet, folkehelsen og for å redusere trengsel på veier og i kollektivtrafikken. Hovedmålet i Oslos sykkelstrategi 2015–2025 er å øke sykkelandelen på hverdagsreiser til 25 prosent, et mål som bare er oppnåelig om flere sykler mer gjennom hele året. Strategien har også et eget delmål for vintersykling: Vintersykeltrafikken skal øke til 30 prosent av sykkeltrafikken i sommerhalvåret.

Vinteren 2015/2016 ble det for første gang innført et prioritert vinterdriftsnett for sykkel. Evalueringen av tiltaket viste en tydelig økning i både sykkeltrafikken og sykkelandelen sammenlignet med året før ([Oslo kommune, 2016](#)). Siden da har økte investeringer i drift, kombinert med kampanjer og støtteordninger, gitt resultater. Sykkeltrafikken om vinteren har mer enn doblet seg ([Klima Oslo, 2025](#)). Sykkelandelen har økt fra 1,5 prosent i 2013/2014 til 4,5 prosent i 2023/2024 (Norconsult 2025). Delmålet ble nådd for første gang vinteren 2019/2020, da sykkeltrafikken om vinteren utgjorde 32 prosent av sommertrafikken ([EY og WSP, 2024](#)). Dette målet ble også nådd vinteren 2024/2025.

Oslo har investert milliarder i infrastruktur som skal gjøre det tryggere og bedre å sykle. Nye og eksisterende sykkelanlegg mister mye av effekten dersom de ikke driftes godt. Når byen investerer store summer i sykkelinfrastruktur, er det god økonomi å sikre at de kan brukes hele året. Vinteren 2023/2024 var den første vinteren der sykkelfelt ble brukt til snølagring etter at det prioriterte vinterdriftsnettet for sykkel ble innført. Dette gjorde at flere sykkelfelt og sykkelveier i perioder ikke kunne brukes.

Til tross for store investeringer i vinterdrift, viser tilbakemeldinger at det fortsatt er en stor utfordring å oppnå god vinterdriftskvalitet. I Bymiljøetatens holdningsundersøkelse⁴ er andelen som mener vedlikeholdet er bra om vinteren høyere enn i 2014 da bare 2 prosent syntes kvaliteten var god. Likevel er det bare 14 prosent som sier seg enige i at vinterdriften er bra

⁴ Holdningsundersøkelsen har blitt gjennomført i januar hvert andre år fra 2014 til 2024.

(Opinion 2024), og det har vært en gradvis reduksjon i andelen som sier seg enige i påstanden siden 2020 - da 18 % syntes kvaliteten var god. Tilbakemeldingen fra deltagerne i denne undersøkelsen har også vist utfordringer knyttet til vinterdrift.

Dette prosjektet har gitt verdifull kunnskap om hvordan vinterdrift påvirker sykkelbruk. Selv om undersøkelsen handler om sykling, ser vi at mange av utfordringene også gjelder gående og andre myke trafikanter. I diskusjonen under presenterer vi de viktigste funnene og foreslår tiltak som kan gjøre det tryggere, enklere og mer forutsigbart å være aktiv trafikanter om vinteren.

6.1 Hvordan opplever deltakerne å sykle om vinteren?

Selv om vær- og driftsforhold henger sammen, viser denne undersøkelsen at det er særlig driftsforholdene som er avgjørende for hvordan det er å sykle om vinteren. Hvordan det er å sykle kan for eksempel variere betydelig; ikke bare fra dag til dag, men også i løpet av én og samme sykkelturn. Deltakerne rapporterte om store forskjeller i driftsstandard på ulike deler av samme rute. Enkelte strekninger var godt vedlikeholdt, mens andre fremsto som nærmest ufremkommelige.

I del I av undersøkelsen rapporterte 61 prosent av deltakerne at de hadde opplevd ubehagelige situasjoner som følge av å måtte sykle i kjørebane. Fritekstsvarene viste at utålmodighet blant enkelte bilførere, tette forbikjøringer, ofte kombinert med glatte veier, var forklaringene bak de utrygge hendelsene. Siden kjørefeltet ofte er det eneste alternativet for syklende når sykkelinfrastrukturen er ufremkommelig, er manglende drift spesielt uheldig på strekninger med mye trafikk, høyt fartsnivå og på strekninger som er tilrettelagt for sykling mot enveiskjøring.

Flere deltakere uttrykte frustrasjon over at sykkelfelt og annen sykkelinfrastruktur ble stående udriftet over lengre perioder. Dette bidro til en følelse av å være lavt prioritert, særlig sammenlignet med biltrafikken, som i stor grad hadde gode kjøreforhold gjennom vinteren.

6.2 Hva betyr drift for sykling om vinteren?

Drift av sykkelveinettet er det absolutt viktigste tiltaket for å kunne sykle om vinteren. Dette kom tydelig fram i spørreundersøkelsen og GPS-dataene. Redusert fremkommelighet kom til uttrykk i form av lav hastighet, særlig på sykkelturner der deltagerne rapporterte om dårlig driftskvalitet. Deltagerne oppga også i spørreundersøkelsen at de syklet saktere og mange valgte andre ruter enn vanlig på grunn av mangel på vinterdrift.

Vinteren 2023/2024 var svært krevende, med store snømengder og hyppige temperatursvingninger. Slike forhold gjør det ekstra utfordrende å opprettholde en god driftsstandard, og en viss reduksjon i fremkommelighet må derfor påregnes. Når spurt om hvilke tilpasninger som var problematiske, var det andre ting enn redusert fart, som å sykle på fortauet eller i kjørebane, som var det som opplevdes som mest problematisk for deltagerne.

Selv om fremkommelighet er viktig, kommer det tydelig fram i undersøkelsen at vinterdrift er helt essensielt for å opprettholde trafikksikkerheten til syklende gjennom vinteren.

Undersøkelsen avdekket flere trafikkfarlige situasjoner i tilfeller der arealet til gående og syklende ikke var driftet. Et eksempel på dette var gang- og sykkelveien langs Østre Aker vei (kapittel 5.2.1.2), som var ufremkommelig for myke trafikanter, og særlig for trafikanter som krever litt plass som rullestolbrukere og personer med barnevogn. På denne veistrekningen er fartsgrensen 80 km/t, og all ferdsel i kjørebane er svært farlig og bør unngås. Selv om mange av dagens driftskjøretøy har vanskelig for å drifte smale bredder, er det avgjørende å sikre drift også på slike strekninger, slik at trafiksikkerheten til myke trafikanter blir ivaretatt på en god måte året rundt.

Som følge av dårlig drift i del I av undersøkelsen oppga rundt halvparten av deltakerne at de i perioder hadde brukt andre transportmidler eller latt være å reise. Likevel var det få som byttet ut sykkel i særlig stor grad. De vanligste alternativene var kollektivtransport og gange. Rundt 30 prosent oppga at de hadde brukt bil i stedet for sykkel. De fleste hadde gjort det i liten grad, og bare et par stykker hadde gjort dette mye. Det var særlig de som brukte sykkel til å følge barn som i størst grad brukte bil i stedet for sykkel. Småbarnsforeldre er en gruppe som i liten grad bruker kollektivtransport og ofte har tilgang på bil (Norconsult 2025). Dersom sykkelruten er ufremkommelig eller oppleves som utrygg, er det nærliggende å tro at bilen oppleves som et godt alternativ, særlig om de har behov for å følge barn.

Et interessant funn var at det prioriterte veinettet for sykkel ble hyppig brukt. 9 av 10 sykkelreiser gikk langs eller krysset det prioriterte nettet på et eller annet tidspunkt på sykkelturen. Det var likevel et mindretall av antall syklede kilometer som ble dekket av det prioriterte veinettet. Det er derfor rom for å se om det er flere strekninger som også bør inngå i det prioriterte veinettet. I tillegg bør det gjøres en grundigere kartlegging for å se om det er strekninger på det prioriterte nettet som blir lite brukt, og om disse kilometerne heller burde bli omfordelt til strekninger som brukes hyppigere. Det er uklart hvor mange av deltakerne som kjenner til hvilke strekninger som inngår i det prioriterte nettet, og om dette påvirker rutevalg.

Resultatene fra denne undersøkelsen viser at det prioriterte driftsveinettet ikke nødvendigvis garanterer at syklister er fornøyd med driftsstandarden. Den opplevde kvaliteten på drift på det prioriterte nettet skiller seg ikke nevneverdig fra opplevd kvalitet på andre strekninger. Dette resultatet er muligens en konsekvens av prioriteringsrekkefølgen til driftsregimet, samt andre forhold som kapasitetsbegrensninger eller mangel på riktig utstyr for å kunne drifte sykkelinfrastruktur på en effektiv og god måte. Samtidig må det påpekes at vinteren 2023/2024 ikke nødvendigvis er det mest representative året når det kommer til å vurdere hva slags kvalitet det prioriterte sykkelveinettet kan tilby. Vinteren 2023/2024 ble sykkelfeltene brukt til å lagre snø – noe som ikke hadde blitt gjort siden vinterdriftssatsingen startet i 2015/2016, og det ble rapportert om at snøen ble liggende lenge, også på det prioriterte nettet. Men deltakernes erfaringer forteller uansett mye om hva som blir konsekvensene av manglende drift og lagring av snø i sykkelfelt.

6.3 Hvordan kan drift forbedres

Basert på funn i undersøkelsen og innspill fra deltakerne foreslås flere tiltak som kan bidra til å forbedre vinterdriften for syklende i Oslo.

Forbedre driften av det prioriterte veinettet

Det prioriterte veinettet ble brukt i de fleste sykkelturene til deltakerne. Undersøkelsen har vist at det er rom for å øke driftskvaliteten på det prioriterte veinettet, slik at det kan bli en mer forutsigbar ferdselsåre gjennom vinteren. Dette innebærer at sykkelfeltene skal være fremkommelige, og at det prioriterte nettet ikke brukes til midlertidig lagring av snø. For å få til dette kan det være behov for å utvide deponi-kapasiteten.

Utvide eller revurdere strekninger som inngår i det prioriterte veinettet

Det bør kartlegges om det er andre strekninger som bør innlemmes i det prioriterte veinettet. Over halvparten av kilometerne som deltakerne syklet gikk utenom det prioriterte veinettet. Her kan det være potensial for å finne strategiske strekninger som blir brukt av mange, der det er behov for ekstra vinterdrift. Om det er strekninger som inngår i det prioriterte nettet i dag, men som blir lite brukt, kan disse kilometerne omfordres til strekninger som brukes av flere eller som bør inngå av trafiksikkerhetsmessige grunner.

Sikre fremkommelighet på enkelte typer strekninger og infrastruktur

Enkelte typer strekninger og infrastruktur bør alltid være fremkommelige på sykkel. Disse strekningen bør enten innlemmes i det prioriterte nettet eller så bør det bestilles ekstra drift av dem. På slike strekninger må man unngå vanskelig sykkeføre som dyp snø, issvuller eller annet føre som ikke er egnet til å sykle på. Arealene bør heller ikke brukes til snølagring, og bør prioriteres når det kommer til bortkjøring av snø etter ferdigstilt brøyting. Dette vil være et viktig tiltak som kan forebygge trafikkulykker.

Aktuelle steder som bør være fremkommelige gjennom vinteren er:

- **Strekninger med mye trafikk og høyt fartsnivå** må prioriteres. Kombinert med glatte veier, er syklende ekstra utsatt for både fall og påkjørsel av andre kjøretøy.
- **Sykling mot enveiskjøring**, både med og uten eget felt, bør være fremkommelig gjennom vinteren. Dersom denne infrastrukturen ikke driftes tilstrekkelig godt, risikerer syklende å havne i konflikt med møtende biltrafikk.
- **Opphøyde sykkelfelt** må driftes grundig, da de ofte er på trafikkerte strekninger, og siden skjulte kantsteiner under snøen kan føre til ulykker.

Rask bortkjøring av snø som midlertidig lagres i sykkelfelt

Ved store snøfall kan det være nødvendig å midlertidig lagre snø i sykkelfelt. Dette bør imidlertid bare være aktuelt på strekninger utenfor det prioriterte nettet, og der det anses som trygt nok å sykle i blandet trafikk i korte perioder. Lagring av snø i sykkelfelt blir særlig problematisk når snøen blir liggende over tid, og spesielt når snø- og is-rester ikke fjernes godt nok. Slike rester skaper ujevnt og krevende føre å sykle på.

Hvor lenge det er akseptabelt å lagre snø i sykkelfelt bør avhenge av trafikknivået, sikt og andre forhold som kan påvirke trafikksikkerheten. Snøen bør uansett ryddes bort så fort som mulig. En maksgrense for hvor lenge snøen kan ligge bør vurderes, ettersom dette kan skape en forutsigbarhet for hvor lenge sykkelinfrastrukturen vil være utilgjengelig etter store snøfall.

Hyppigere og mer koordinert oppfølging av Bymelding

Flere deltakere oppga at det ofte tok lang tid før meldinger sendt inn via Bymelding ble fulgt opp. Selv om Bymiljøetaten får mange henvendelser vinterstid, får lang oppfølgingstid direkte konsekvenser for de som rapporterer inn. Hyppigere oppfølging vil være et nyttig tiltak – også for andre brukergrupper.

Flere meldte også om utfordringer med å bli henvist videre når saken gjaldt arealer som ikke eies av Oslo kommune. Et mer helhetlig og brukervennlig meldesystem, som automatisk videresender saker til riktig instans, vil gjøre det enklere for innbyggerne å melde fra om problemer i nærmiljøet.

Utvide driftskjøretøyparken

Dagens driftskjøretøypark har begrensninger når det gjelder drift av mindre areal, som fortau, sykkelfelt, opphøyde sykkelfelt, gang- og sykkelveier, gang- og sykkelbruer og passasjer. Standardkjøretøy kan også ha utfordringer med drift ved arbeidsvarsling for gående og syklende.

For å kunne drifte disse arealene på en god og effektiv måte er det aktuelt å:

- Øke kapasiteten i dagens kjøretøypark
- Anskaffe flere maskiner som er tilpasset gang- og sykkelareal
- Anskaffe maskiner som har et mer fleksibelt bruksområde

Målrettet drift av gang- og sykkelareal

Mange av utfordringene for gående og syklende vinterstid er punktvis – som snøranker, snøopphopning i passasjer, manglende drift av arbeidsvarsling eller glatte partier. Dette rammer særlig de som ferdes til fots eller bruker barnevogn, rullestol, elsparkesykkel og sykkel.

Slike problemer kan lett bli oversett, fordi driftskjøretøy hovedsakelig følger bilveinettet. Flere deltakere påpekte nettopp dette i sine tilbakemeldinger.

I Stockholm brukes egne lastesykler til å oppdage og håndtere slike utfordringer raskt og effektivt på sykkelveinettet. Et lignende tiltak i Oslo, med mannskap som kan utbedre mindre hindringer eller melde direkte fra til driftsentreprenør, vil kunne gi bedre fremkommelighet, økt trygghet og færre ulykker blant myke trafikanter.



(Kilde: Cycla och gå i Stockholms stads Facebookside, 2022)

Måking ved utendørs sykkelparkering

Det vil være ressurskrevende å opprettholde god driftsstandard på all utendørs sykkelparkering. Samtidig finnes det offentlige plasser som brukes mye og ligger på sentrale steder, som ved knutepunkt og store arbeidsplasser. Et aktuelt tiltak kan derfor være å kartlegge hvilke sykkelparkeringsplasser det er størst behov for om vinteren og bestille drift av disse.

6.4 Hva kan gjøres i tillegg til å bedre vinterdrift?

Selv om god vinterdrift av sykkelveinettet er det klart viktigste tiltaket for å gjøre det enklere og tryggere å sykle om vinteren, viser undersøkelsen at det finnes flere supplerende tiltak som også kan bidra positivt.

Sykkelvask

Offentlig tilgjengelig sykkelvask var det tiltaket flest deltakere mente ville gjøre vintersykling enklere. Vinterføre innebærer mye søle, slaps og veisalt, og regelmessig vask er nødvendig for å unngå slitasje og tekniske problemer.

Tilrettelegging for sykkelvask på arbeidsplasser og i borettslag og sameier, vil gjøre det lettere å sykle om vinteren. Kommunen kan bidra ved å tilby tilskuddsordninger eller utvikle veiledere for hvordan slike løsninger kan etableres, for eksempel i sykkelgarasjer eller på annet egnet areal.

Sykkelparkering

Det var delte meninger blant deltakerne om bedre sykkelparkering hjemme vil gjøre det bedre for dem å sykle om vinteren. Dette skyldes trolig at noen allerede har sykkelparkering som dekker behovene deres, mens andre ikke har det. Vi vet fra tidligere studier ([Norconsult og TØI 2024](#)) at tilgang på god sykkelparkering kan være en utfordring, særlig i blokkbebyggelse og rekkehus.

Trygg og tilgjengelig sykkelparkering er en viktig forutsetning for å kunne sykle året rundt. Dette er det behov for både hjemme, på arbeidsplassen, ved kollektivknutepunkter og utdanningsinstitusjoner. Om vinteren stilles det høyere krav til kvalitet: Parkeringen må beskytte mot været, og det kan også være behov for ekstra fasiliteter som sykkelvask.

Under er relevante tiltak, som blant annet nevnes i Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo ([Norconsult og TØI 2024](#)):

- Tilskuddsordninger til sykkelparkering i borettslag og arbeidsplasser
- Sykkelparkeringsveiledere
- Sykkelparkering med overbygg, som er forbeholdt beboere
- Sikre at kvalitetskrav for sykkelparkering blir ivaretatt i parkeringsnormen til boligbygg

Redusere fartsforskjellen mellom sykkel og bil

Fartsforskjellen mellom sykkel og bil blir en større utfordring når de må dele areal. Mange av deltagerne opplevde utålmodighet blant bilførere som ble liggende bak dem i kjørefeltet. Dette opplevdes både som ubehagelig, og er svært lite trafikksikkert når forbikjøringene er tette og veiene er glatte.

Som et avbøtende tiltak foreslås det å midlertidig redusere fartsgrensen på strekninger dersom det i perioder ikke er mulig å opprettholde en god og trygg driftsstandard. Hvorvidt det er behov for å redusere farten og hvor lenge det er hensiktsmessig, bør vurderes basert på vei- og trafikkforhold.

Holdningsskapende arbeid

Et flertall av deltagerne som måtte sykle i kjørefelt opplevde ubehagelige og utrygge situasjoner. Tette forbikjøring, tuting og gestikulering gikk igjen i fritekstsvarene. Det kan derfor være nødvendig å gjennomføre holdningsskapende arbeid rettet mot bilførere, som oppfordrer til å ta ekstra hensyn til syklende i løpet av vinteren. Dette kan bidra til økt forståelse og færre ubehagelige og farlige situasjoner.

Innsiktsløsning for vinterdrift

Flere deltakere etterlyste en innsiktsløsning for vinterdriften av sykkelveinettet, tilsvarende løypekartene Bymiljøetaten bruker for skiløyper. En slik løsning, som viser hvor og når det er gjennomført vinterdrift, vil kunne gjøre det enklere for syklende å planlegge reisen, legge om ruten eller velge alternativ transport ved behov.

Tiltak rettet mot mindre erfarne vintersyklister

Deltakerne i denne undersøkelsen sykler mye og har ofte både erfaring og utstyr som legger til rette for vintersykling. For å senke inngangsbarrierene for nye vintersyklister er det viktig med

tiltak som gjør det enklere å komme i gang. En videreføring av pop-up sykkelverksted, som tilbyr hjelp til piggdekkbytte og enkel service før og etter vinteren, kan være et nyttig tiltak. I tillegg vil opplæring i enkel sykkelmekk kunne bidra til å redusere barrierene.

6.5 Videre kunnskapsbehov

Som nevnt i metodekapittelet finnes det fortsatt mange muligheter for videre analyser og bearbeiding av datasettet. En mer detaljert sammenligning av ulike typer sykkelinfrastruktur kunne gi verdifull innsikt, både med tanke på fremtidig planlegging og prioritering av vinterdrift. Det vil også være relevant å analysere kortere delstrekninger for å undersøke hvordan faktorer som helningsgrad påvirker fremkommelighet og opplevd kvalitet.

Omfanget av denne undersøkelsen har vært begrenset, og det er derfor viktig å være forsiktig med å generalisere funnene. Ved å øke antall deltakere, forlenge datainnsamlingsperioden, eller følge de samme deltagerne gjennom flere sesonger, ville datagrunnlaget blitt mer robust. Dette ville også gi bedre grunnlag for å forstå hvordan forholdene endrer seg over tid.

Denne undersøkelsen har handlet om hvordan vinteren og vinterdriften påvirker reiser på sykkel. En tilsvarende kartlegging av hvordan det er å gå eller reise kollektivt om vinteren ville gi bedre innsikt i disse typene reiser, og hvordan man kan tilrettelegge bedre for dem. En særlig aktuell problemstilling vil være å se nærmere på befolkningsgrupper som reiser mindre om vinteren. Mer kunnskap om hvordan de reiser og hvilke hindringer de møter kan være viktig for å legge til rette for økt samfunnsdeltakelse og bedre folkehelse i Oslo.

7 Konklusjon

Prosjektet har gitt verdifull kunnskap om vintersykling i Oslo, og om hvordan sykkelreiser påvirkes av vinterdrift. Lavere fremkommelighet og redusert trafiksikkerhet er konsekvenser av manglende drift av sykkelveinettet.

Funnene fra undersøkelsen peker mot flere mulige tiltak som kan gjøre det tryggere og enklere å sykle vinterstid. Tiltakene varierer fra enkle og rimelige justeringer til større investeringer. Selv om enkelte tiltak kan møte økonomiske, teknologiske eller juridiske begrensninger, gir innsiktsarbeidet en retning for hvordan Oslo kommune kan styrke vinterdriften og legge bedre til rette for sykling om vinteren.

8 Referanser

Aftenposten. (2024, 5. januar). Oslo nærmer seg historiske snørekorder – til helgen kommer det mer. *Aftenposten*.
<https://www.aftenposten.no/oslo/i/76enPW/oslo-naermer-seg-historiske-snoerekorder-til-helgen-kommer-det-mer>

Facebook. (2022). [Cycla och gå i Stockholms stads Facebook side] [Fotografi]. Facebook.
https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1305384073278231&id=269627963520519&set=a.324166774733304&locale=hi_IN

Norconsult og Transportøkonomisk institutt. (2024). *Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo (2024)*.
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13523839-1734683783/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Statistikk%2C%20analyse%20og%20sp%C3%B8rreunders%C3%B8kelser/Kunnskapsgrunnlag%20om%20sykkelparkering%20i%20Oslo%20%282024%29.pdf>

Norconsult. (2025). *Reisevaner i Oslo: Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022 og 2023*.
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13534011>

Oslo kommune. (2015). *Oslos sykkelstrategi 2015–2025*. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13482720-1687954950/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Oslos%20sykkelstrategi%202015-2025.pdf>

Oslo kommune. (2016). Erfaringer med økt vinterdriftstandard av sykkelveinettet i Oslo. *Erfaringer med økt vinterdriftsstandard av sykkelveinettet i Oslo*.

Oslo kommune. (2023). *Hammersborgerklæringen 2023–2027*. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13493212-1698221205/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Byr%C3%A5det/Hammersborgerklæringen%202023-2027.pdf>

Oslo kommune. (2025). *Kommuneplanens samfunnsdel 2025*. https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13541051-1747291898/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Kommuneplanens%20samfunnsdel%202025/A4-Kommuneplan_vedtatt%2030%20april%202025.pdf

-
https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1741951938/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Statistikk%2C%20analyse%20og%20sp%C3%B8rreunders%C3%B8kelser/Reisevaner%20i%20Oslo_rapport%20basert%20p%C3%A5%20den%20nasjonale%20reisevaneunders%C3%B8kelsen%202022%20og%202023.pdf

Oslo kommune. (u.å.). *Sykkelplaner, undersøkelser og veiledere*. <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkel/sykkelplaner-undersokelser-og-veiledere/>

Oslo kommune. (2021). *Evaluerings av piggdekktilskudd 2020–2021*.
<https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13411027-1725866722/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Evalueringer/Evaluering%20av%20piggdekktilskudd%202020%E2%80%932021.pdf>

Statens Vegvesen. (2025). R610 Standard for drift og vedlikehold av riksveger.
R610:2025 | Viewer

Vedlegg

VEDLEGG 1 - GPS-data levert av Kobla AS

Leveransen fra Kobla består av csv.-filer med data om reisene. Hvert punkt som er registrert fra telefonen til deltakerne utgjør én rad i filen. I tillegg har filen disse attributtene:

Tabell 6 Innhold i leverte rådata fra Kobla

Navn	Forklaring
userId	Brukerens unike ID-nummer.
Passcode	Kode som brukeren benytter for å få tilgang til appen.
journeyId	Unik ID per reise. Brukes til å samle alle enkeltstående GPS-signal (punkt) til sammenhengende reiser (linjer).
Timestamp	Tidspunkt for sending av GPS-signalet. TZ-format.
Lat	Breddegrad.
Long	Lengdegrad.
Method	Transportmiddel, automatisk generert av Koblas verktøy, men også mulig for deltakerne å manuelt endre hvis appen «gjetter» feil. I analysene er det sykkelreisene som er mest relevante, og som vi ser mest på, men de andre kategoriene er bicycle, bus, car, carpool, metro, run, ski, train, tram, walk.
Weather	Vær, hentet inn automatisk basert på sted og tidspunkt. Kategoriene er clear, clouds, rain, snow, unknown.
Temperature	Temperatur, hentet inn automatisk basert på sted og tidspunkt. Oppgitt i grader celsius med én desimal.
Purpose	Brukerens egen angivelse av reisens hensikt. Kategoriene er commute, exercise, kidshobbies, kidsschool, leisure, purchase, service, other. Hvis brukeren ikke har oppgitt formål med reisen er feltet tomt.
Quality	Brukerens egen vurdering av kvalitet på sykkelføret på reisen. Kategoriene er bad, average og good. Hvis brukeren ikke har oppgitt kvalitet på føret på reisen er feltet tomt.

