



Urbanet Analyse

Målrettede sykkeltiltak i fire byområder

v/ Ingunn Ellis, Urbanet Analyse

Sykkelbysamling region sør 2016

Framtidens transportutfordringer

- Nullvekstmålet
 - All vekst i persontransport i de ni største byområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange
- Økt sykling som ett av flere tiltak
 - Hvordan tilrettelegge for flere enn «kondosyklisten»
- Et Transnova-støttet prosjekt i samarbeid med fire norske byområder:
 - Oslo, Bergen, Kristiansand og Stavanger/Sandnes



Helhetlig sykkelanalyse, inkludert en omfattende markedsundersøkelse

1. Situasjon i byområdene

- Sykkelbruk
- Infrastruktur, tilfredshet, trygghet, ulykker, konflikter
- Årsak til å ikke sykle

Hvilke tiltak er viktige i de enkelte byområdene?

Hvilke tiltak er viktige for ulike typer syklist?
= få flere til å sykle mer

2. Verdsettingsstudie av ulike sykkeltiltak

- Ulike typer syklistpreferanser for ulike tiltak
- Kunnskap om effekt av ulike typer tiltak

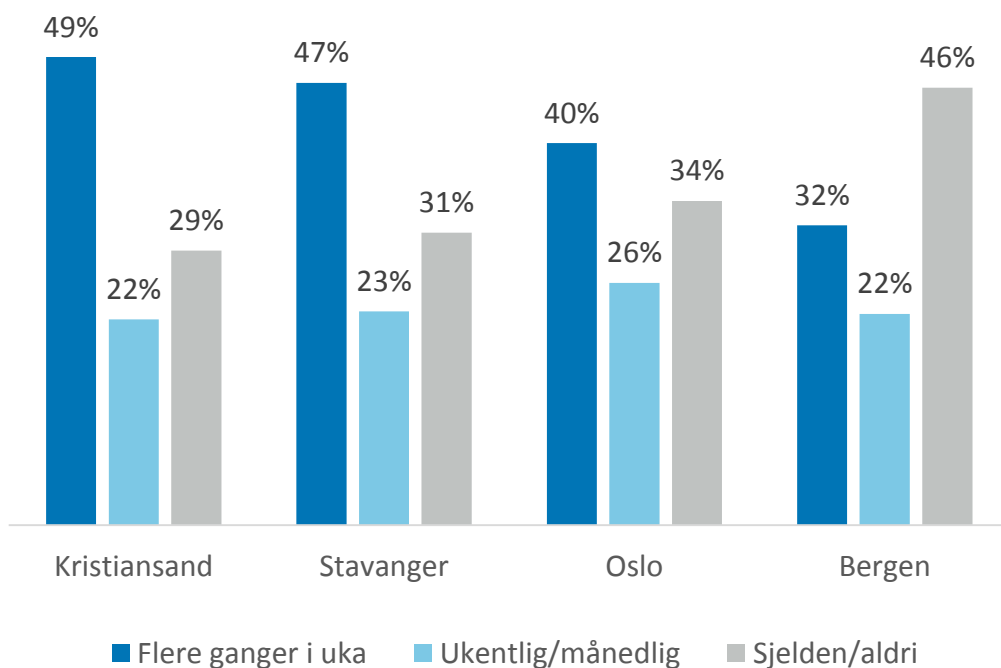
3. Case-studie av hver by

- Byenes tilrettelegging for sykling og annen transport

STATUS FOR SYKKELAKTIVITET I NORSKE BYOMRÅDER

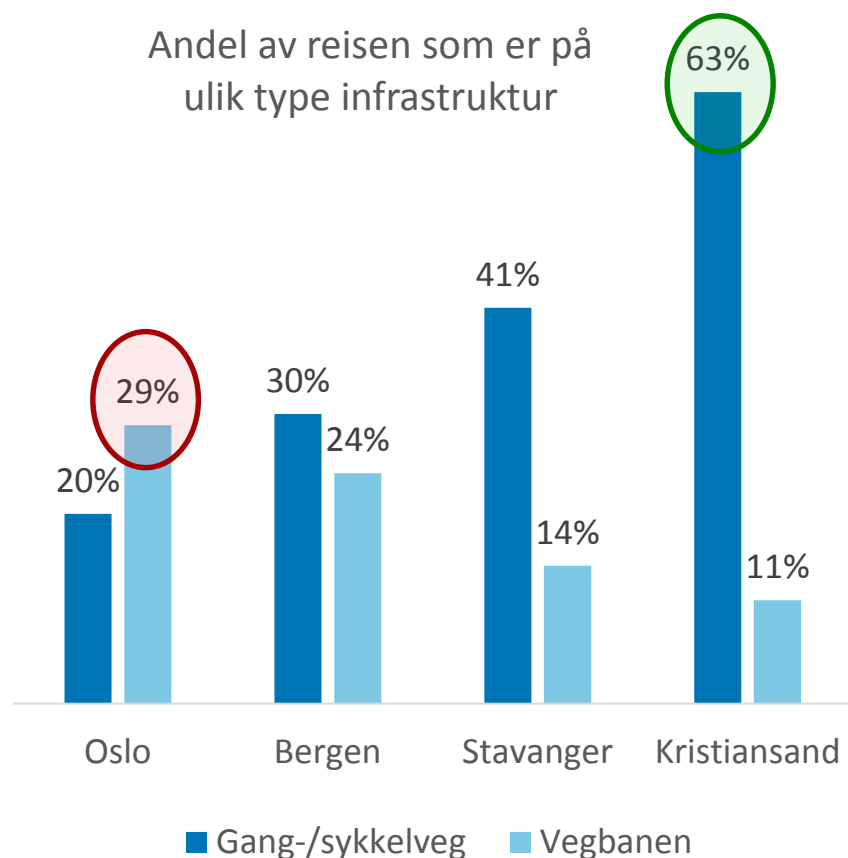
Mest sykling i Kristiansand

Hvor ofte sykler du vanligvis på denne tiden av året?



- Nesten halvparten sykler flere ganger i uka i Kristiansand og Stavanger
- I Bergen sykler nesten halvparten sjelden eller aldri
- Blant de som sykler: man sykler lengst i Bergen og kortest i Kristiansand

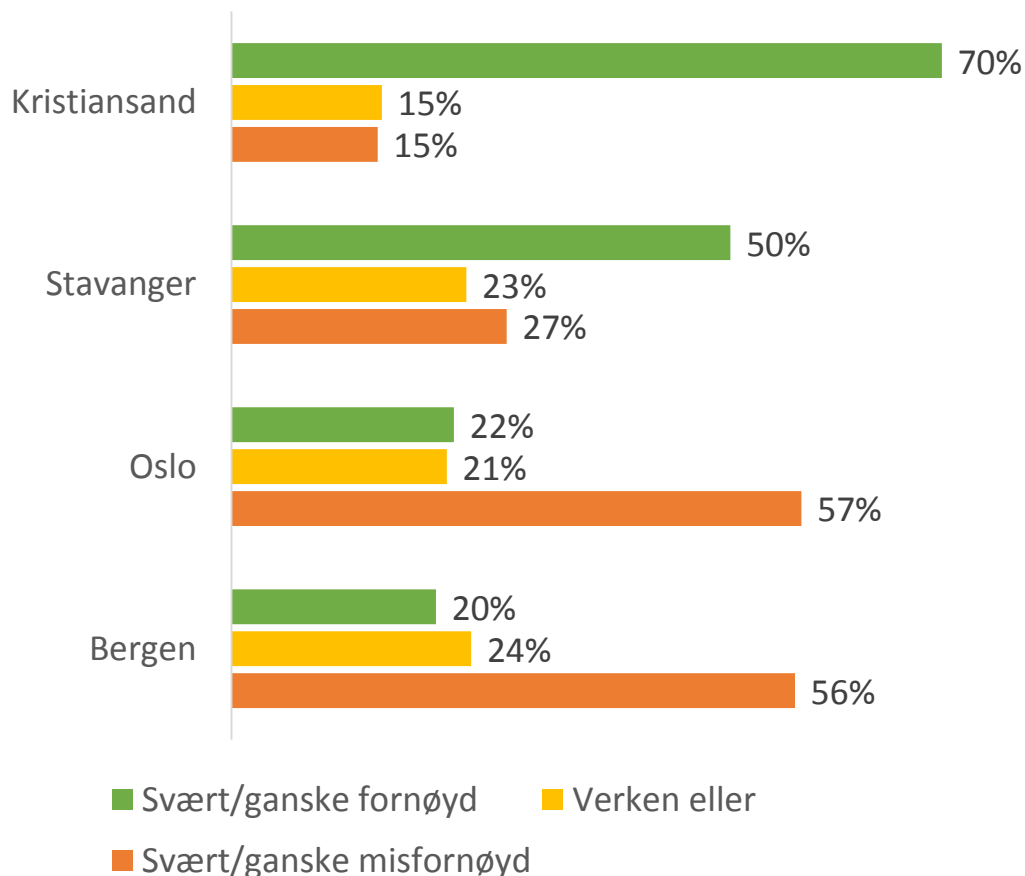
Mest sykling på tilrettelagt infrastruktur i Kristiansand



- 63 % av sykkelturene i Kristiansand er på gang-/sykkelveg
 - kun 11 % er i vegbanen uten tilrettelegging
- Kun 20 % av sykkelturene i Oslo er på gang-/sykkelveg
 - Hele 29 % er i vegbanen uten tilrettelegging

Syklister i Kristiansand er mest fornøye med sykkelforholdene

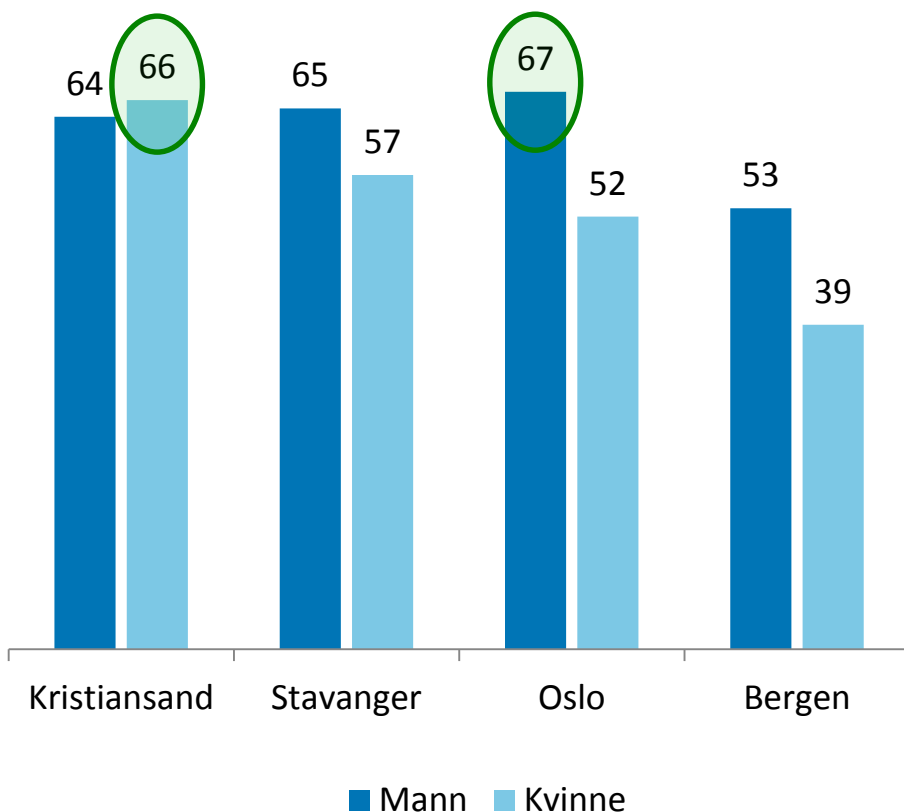
Tilfredshet med sykkelforholdene i ditt byområde



Bilde fra Dronning Eufemias gate i Oslo

Større mangfold av syklister i Kristiansand

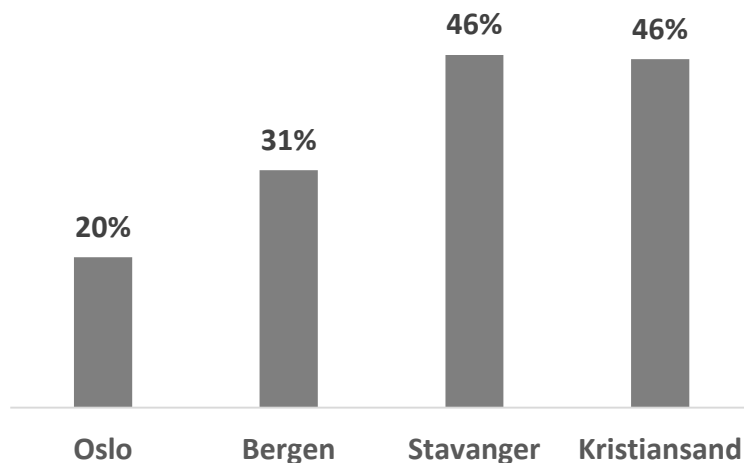
Andel som sykler ofte (minst hver 14 dag)



- Menn sykler mest
 - Flest menn som sykler ofte i Oslo
 - Flest kvinner som sykler ofte i Kristiansand
 - De som er 35-54 år sykler mest
 - Få eldre og yngre i Bergen
 - Kristiansand har syklister i alle aldre
- ***I områder med god tilrettelegging for sykling:***
- ***mange sykler ofte***
 - ***større mangfold blant syklisterne***

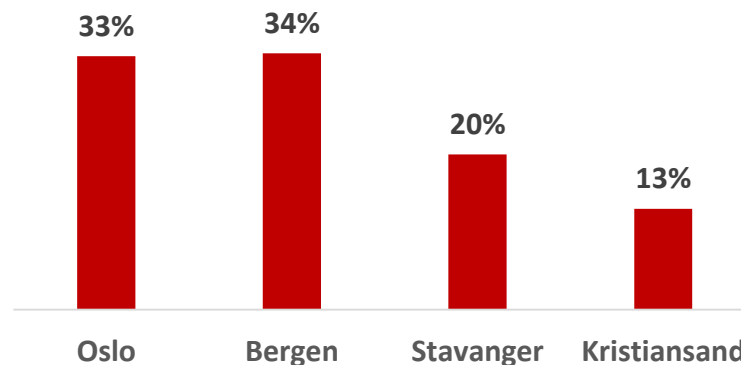
Geografiske forskjeller i årsaker til å ikke sykle

Det er enklere å bruke bil



Stavanger og Kristiansand:
Mange mener det er enklere å bruke bil, selv med god infrastruktur for sykling

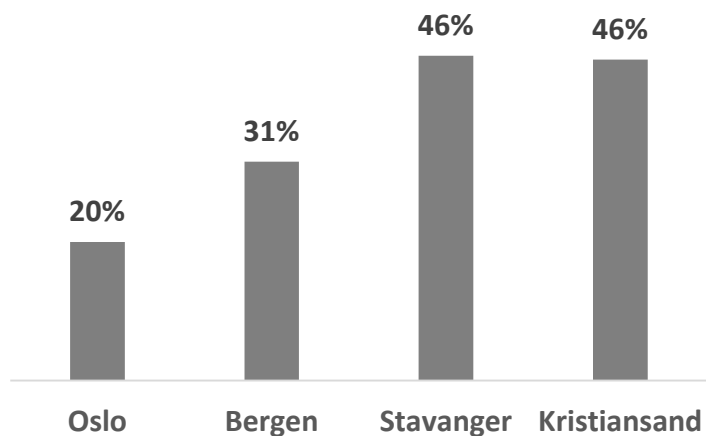
For dårlig infastruktur



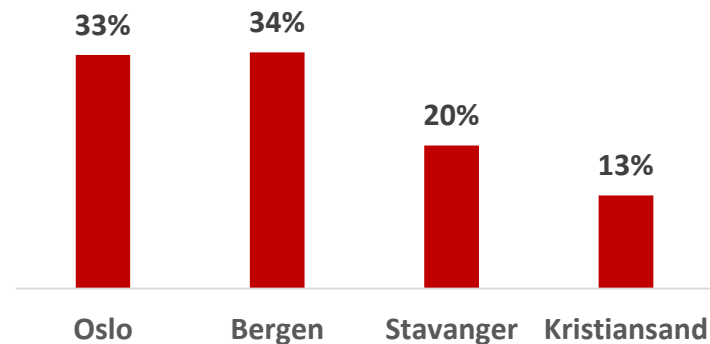
Oslo og Bergen:
Dårlig infastruktur for sykling

Geografiske forskjeller i årsaker til å ikke sykle

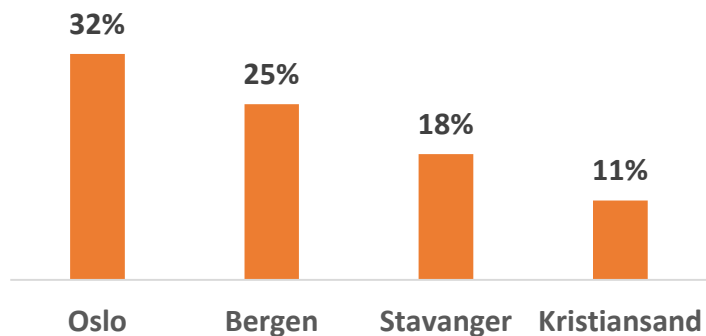
Det er enklere å bruke bil



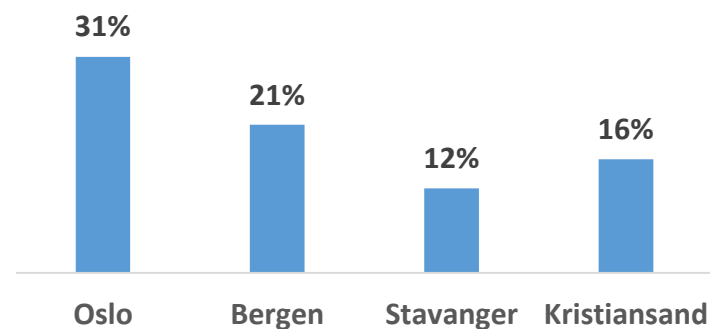
For dårlig infrastruktur



Sykling oppleves som trafikkfarlig



Enklere å bruke kollektivtrafikk



HVILKE TILTAK VEKTLIGGER SYKLISTENE?

Kort om verdsettingsstudier (Stated Preference-undersøkelser)

Metode for å måle trafikantenes vektlegging av ulike egenskaper ved en reise

Faktorer vi har sett på:
- reisetid, infrastruktur, stopp/kryss, trafikkmengde

Eksempel på valg av reise

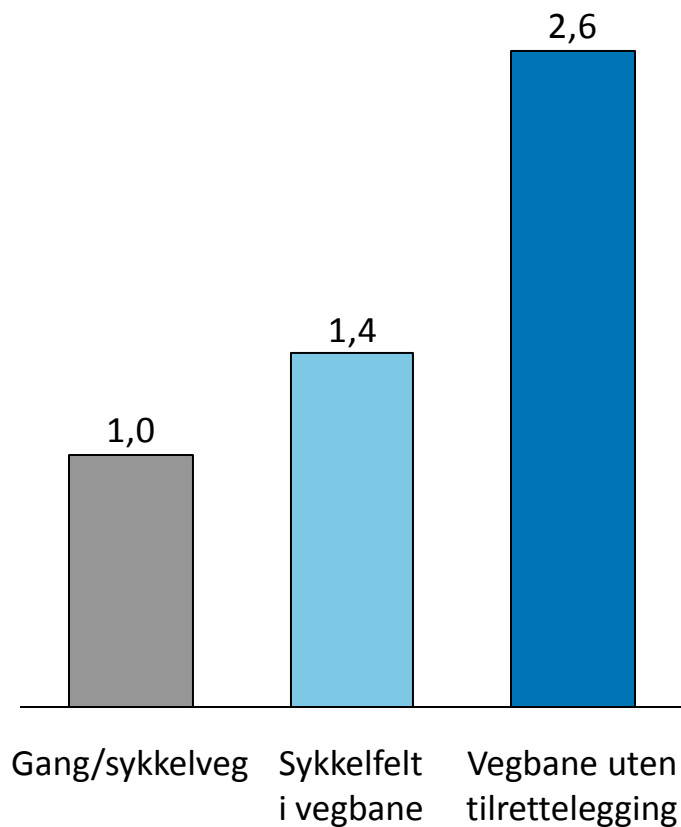
Hvilken av de to reisene vil du velge?
Velg ved å klikke på en av "knappene" under

	Sykkeltur X	Sykkeltur Y
Reisetid	8 minutter	10 minutter
Infrastruktur	I vegbanen	I sykkelfelt i vegbanen
Trafikkmengde	Lite trafikk	Mye trafikk
	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>

<< Neste

Å sykle i vegbanen er en stor belastning

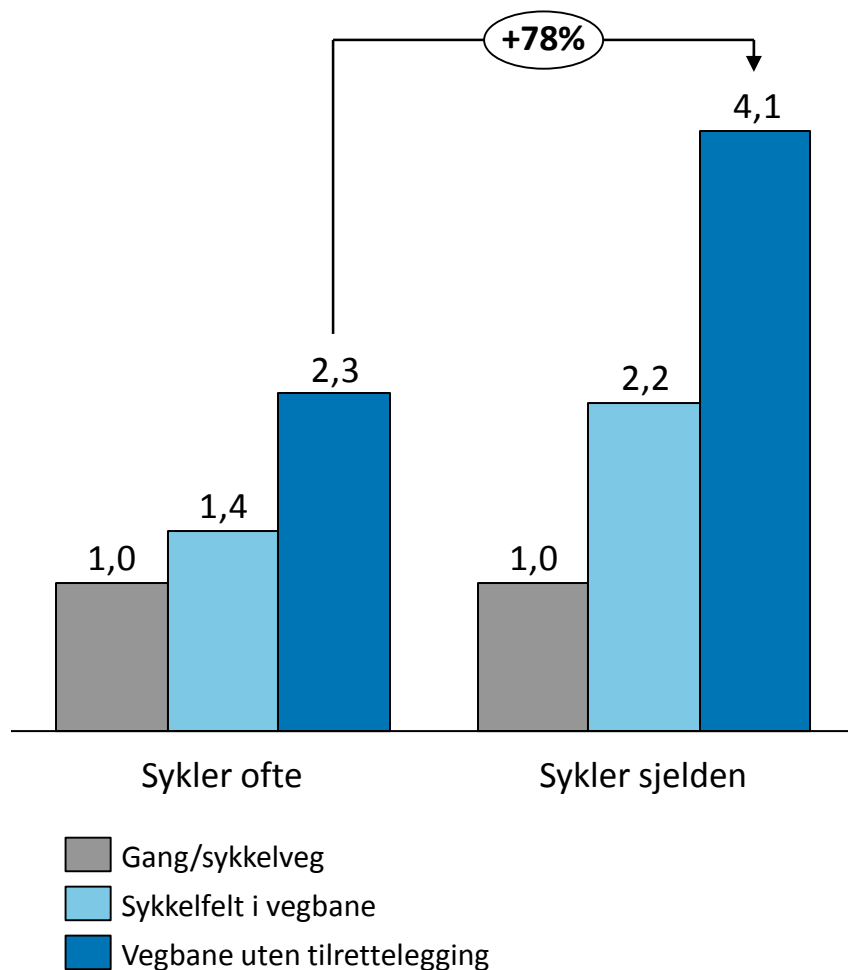
Belastning ved ulik type infrastruktur
(vektet tid)



- Nesten tre ganger så belastende å sykle i vegbanen uten tilrettelegging som på G/S-veg
- 1,4 ganger så belastende å sykle på sykkelfelt i vegbanen enn på G/S-veg
- Man er villig til å bruke lenger tid for å sykle på best mulig infrastruktur

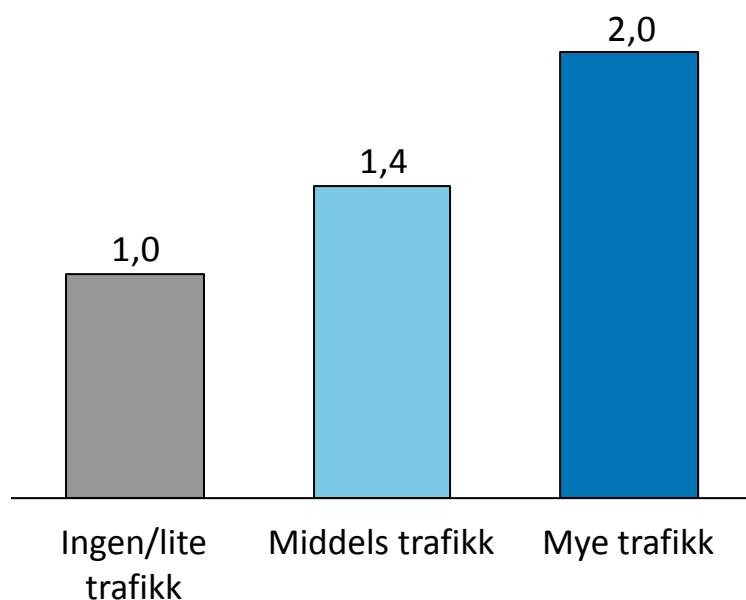
... og særlig blant de som sjelden sykler

Belastning ved ulik type infrastruktur
(vektet tid)



- Godt tilrettelagt infrastruktur betyr mer for de som sykler sjelden enn for de som sykler ofte
 - **Sykler sjelden:**
I prinsippet uaktuelt å sykle uten noen form for tilrettelegging
 - **Sykler ofte:**
vurderer flere faktorer opp mot hverandre når de velger sykkeltrase

Å sykle i mye trafikk er en belastning

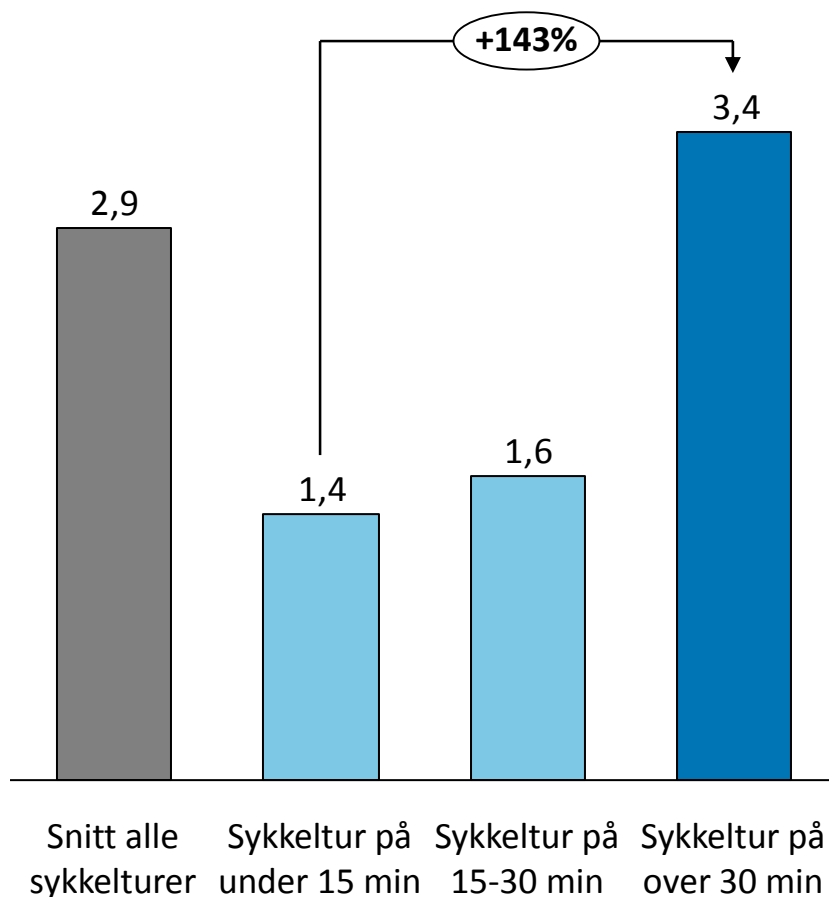


- Det oppleves to ganger så belastende å sykle i mye trafikk som i lite trafikk
- 1,4 ganger så belastende å sykle i middels som i lite trafikk
- Små forskjeller mellom byene
- Mer belastende blant de som sykler sjelden

Opplevd belastning per kryss/stopp

- nesten 3 minutter ekstra reisetid

Belastning per kryss (generalisert tid)

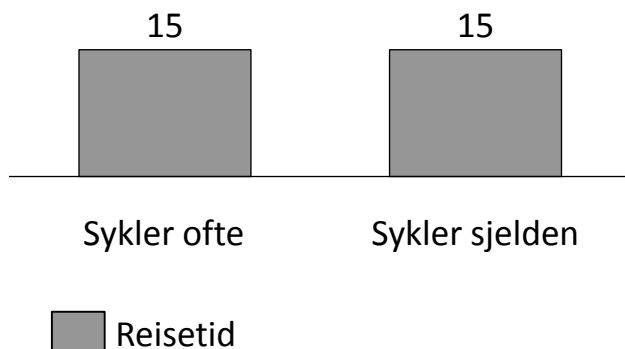


- Hvert stopp har en belastning tilsvarende 2,9 minutters reisetid
 - Ekstra tid fordi man må stoppe opp
 - Potensielle konflikter
- Særlig stor belastning å stoppe for kryss blant de som sykler langt (og fort)

Opplevd belastning for en typisk sykkeltur

Opplevd belastning for en typisk sykkeltur:

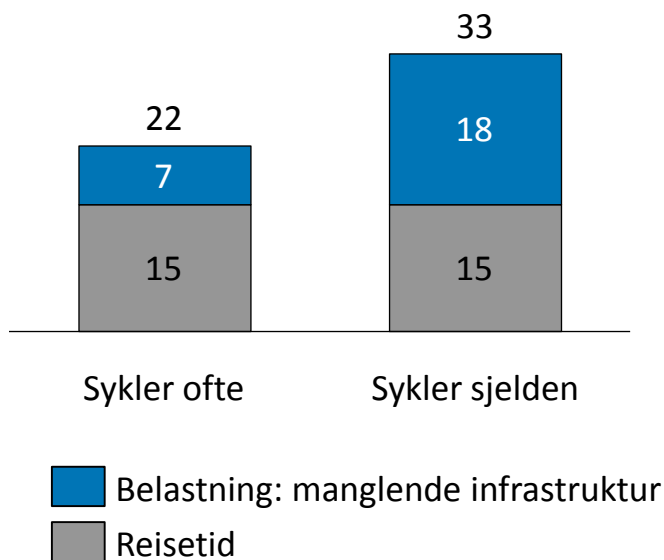
- Reisetid = 15 minutter



Opplevd belastning for en typisk sykkeltur

Opplevd belastning for en typisk sykkeltur:

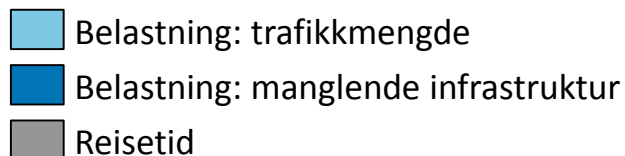
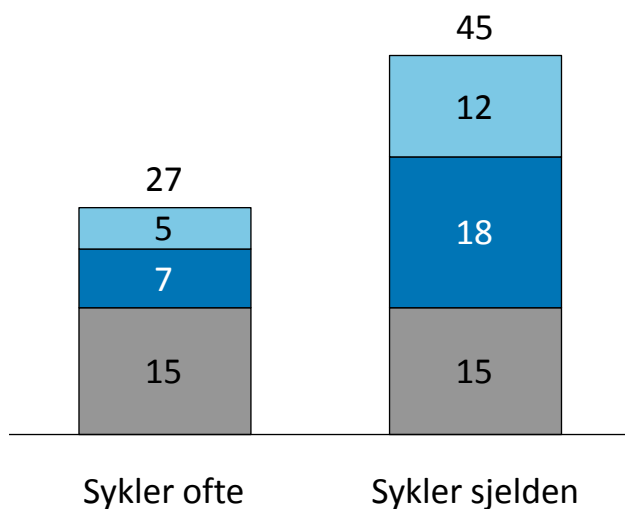
- Reisetid = 15 min minutter
- Ekstra belastning:
Halvparten av turen er på dårlig tilrettelagt infrastruktur



Opplevd belastning for en typisk sykkelturn

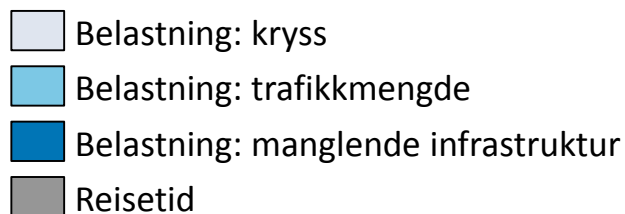
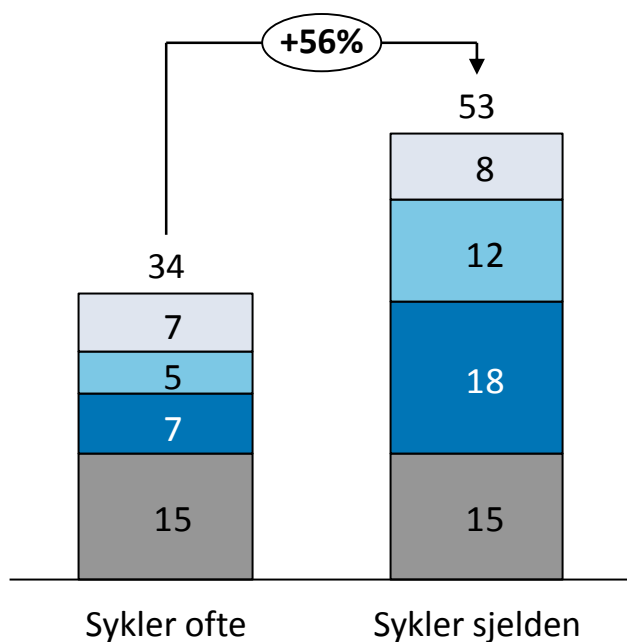
Opplevd belastning for en typisk sykkelturn:

- Reisetid = 15 minutter
- Ekstra belastning halvparten av turen er på dårlig tilrettelagt infrastruktur
- Ekstra belastning: trafikkmengde



Opplevd belastning for en typisk sykkelturn

– 50 prosent større blant de som sykler sjelden

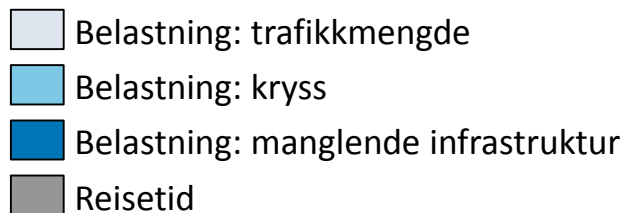
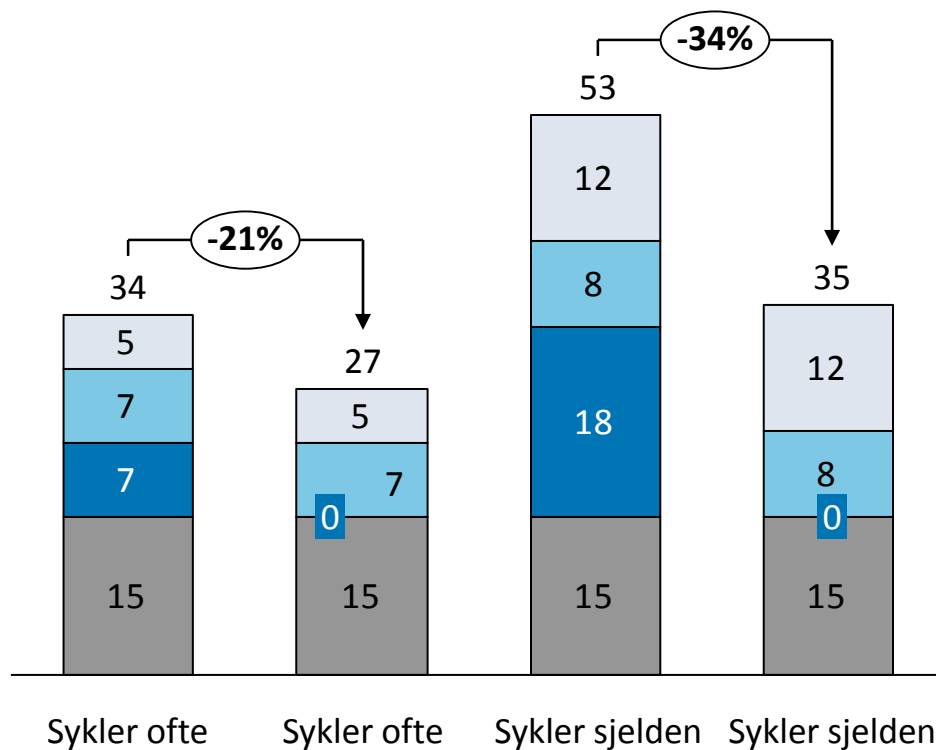


Opplevd belastning for en typisk sykkelturn:

- Reisetid = 15 minutter
- Ekstra belastning: halvparten av turen er på dårlig tilrettelagt infrastruktur
- Ekstra belastning: Trafikkmengde
- Ekstra belastning: fem kryss/stopp

➤ ***Den samme sykkelturen oppleves 50 % mer belastende blant de som sykler sjelden sammenlignet med de som sykler ofte***

Stor effekt av bedre infrastruktur for sykkel



- **Sykkeltiltak:**
100 % tilrettelegging for sykling
 - Dvs. fjerner belastningen ved mangelfull infrastruktur
- Sykkelturen blir mer attraktiv
 - Stor betydning blant alle grupper syklister
 - Men særlig blant de som sykler sjelden

ANBEFALINGER OM ØKT SYKLING

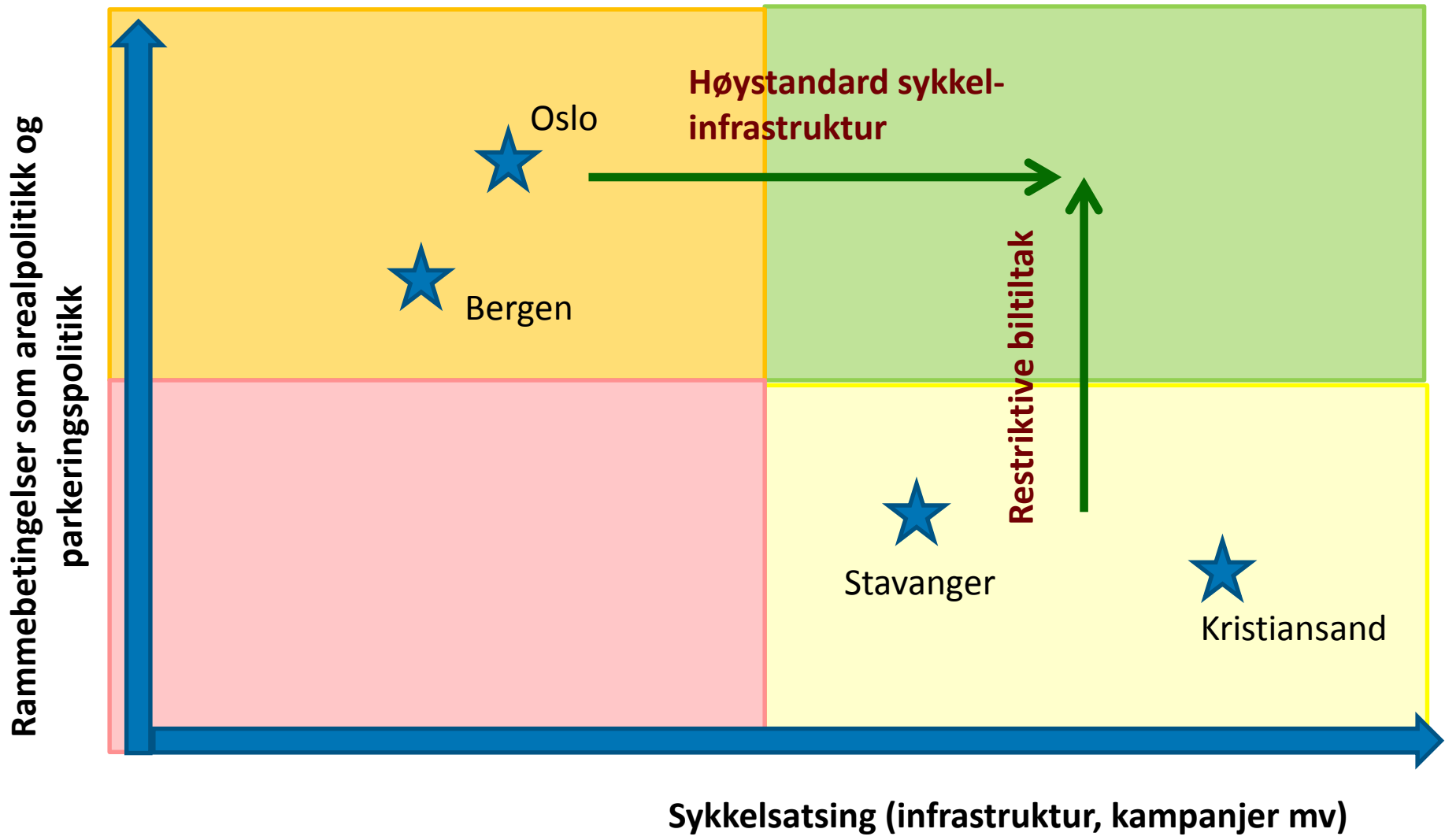
Anbefalinger for økt sykling

- For å få høyere sykkelaktivitet er det behov for et **sammensatt sett av virkemiddelbruk** i alle byområdene
 - Infrastruktur for sykkel med høy kvalitet
 - Andre virkemidler: arealpolitikk og restriktive tiltak
- Anbefalinger per byområde
 - Anbefalte tiltak er noe forskjellige for hver enkelt by, fordi byene er forskjellige

Anbefalinger for økt sykling

Byområde	Anbefalinger for å øke sykkelandelen
Oslo og Bergen	<ol style="list-style-type: none">1. Etablere separert og høystandard infrastruktur i et sammenhengende nett2. Mer prioritering av sykkel i bybildet3. Kontinuerlig drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur
Stavanger/Sandnes	<ol style="list-style-type: none">1. Etablere separert og høystandard infrastruktur i et sammenhengende nett2. Innføre flere restriktive tiltak for bil3. Mer målrettet arealplanlegging4. Kontinuerlig drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur
Kristiansand	<ol style="list-style-type: none">1. Innføre flere restriktive tiltak for bil2. Mer målrettet arealplanlegging3. Ferdigstille sykkelvegnett, supplere med nye lenker etter behov, og oppgradere dagens nett etter behov4. Fortsette å kontinuerlig drifte og vedlikeholde eksisterende sykkelinfrastruktur

Anbefalinger for økt sykling



TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

Loftsgarden, Ellis og Øvrum (2015)
*Målrettede sykkeltiltak i
fire norske byområder*
UA-rapport 55/2015

www.urbanet.no

ioe@urbanet.no

