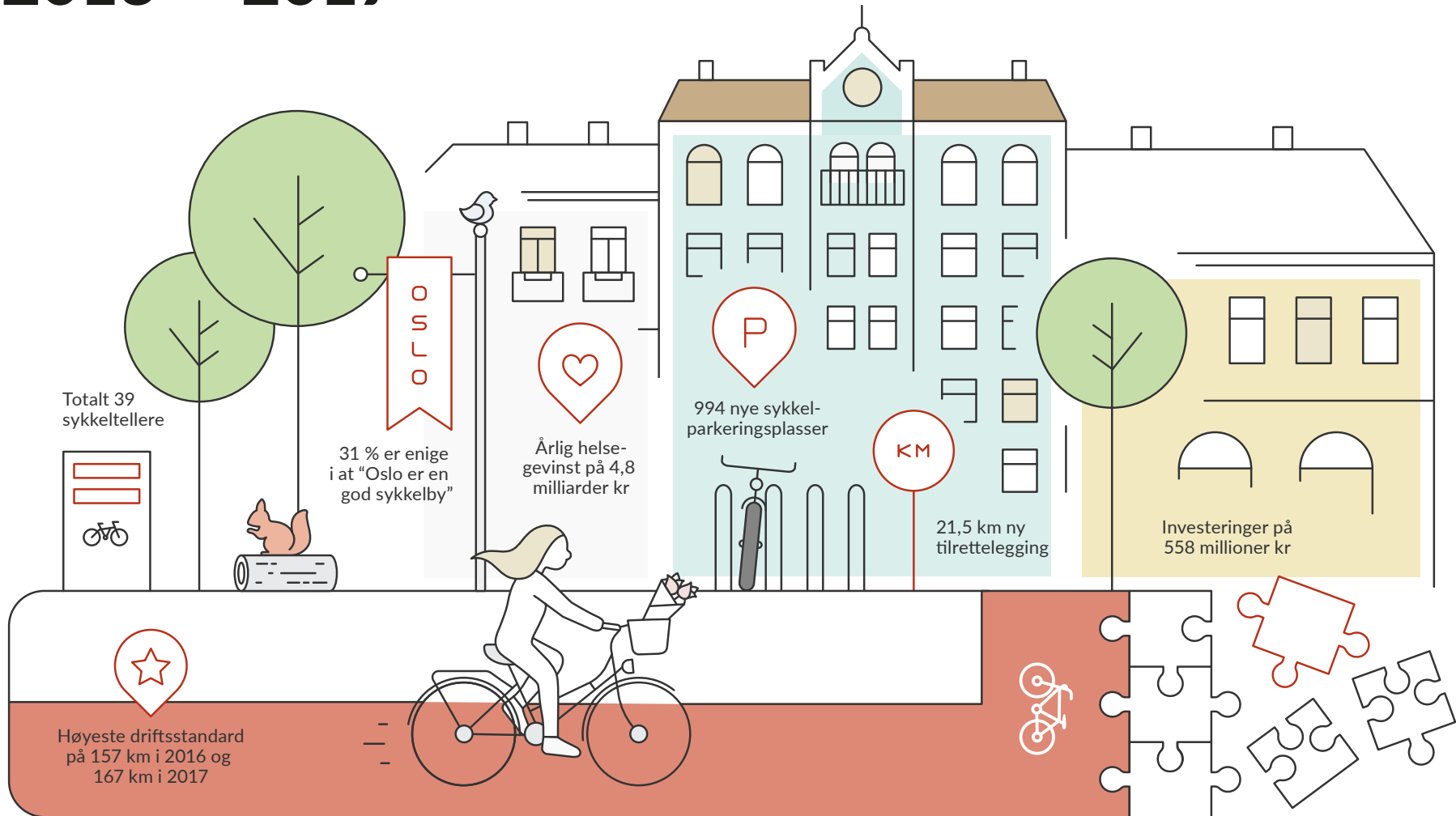


# Sykkelregnskapet for Oslo 2013 – 2017



## Hva er et sykkelregnskap?

Et sykkelregnskap oppsummerer de viktigste tallene knyttet til arbeidet med tilrettelegging for sykkel. Det skal gi et bilde på hvilke tiltak som er gjort og synliggjøre målbare resultater, samt utviklingen over tid.

I Oslo ble det første sykkelregnskapet laget for 2013 i samarbeid med Statens vegvesen. Basert på evalueringen av det første sykkelregnskapet, ble det gjort noen endringer til sykkelregnskapet for 2014 og 2015, og denne malen er i all hovedsak opprettholdt i årets regnskap som er oppdatert med tall fra 2016 og 2017.



Oslo kommune



Statens vegvesen

## Oslo skal bli en sykkelby for alle

Resultatene fra Sykkelregnskapet bidrar til å synliggjøre hvorvidt Oslo nærmer seg målene for sykling. Visjonen som det jobbes mot er at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Den følges opp med tre hovedmålsettinger som er vedtatt gjennom sykkelstrategien:

- Oslos sykkelveinett skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert.
- Innbyggerne skal oppleve Oslo som en trygg by å sykle i.
- Sykkelandelen skal øke til 16 prosent innen 2020 og 25 prosent innen 2025.



# Tiltak

INDIKATOR	RESULTATER	KILDER	DEFINISJONER/AVGRENSNING	MERKNADER
<b>Bygging og tilrettelegging</b>				
Investeringsforbruk	2013 208 mill 2014 255 mill 2015 280 mill 2016 257 mill 2017 301 mill	Oslo kommune og Statens vegvesen	Tall inkluderer både planlegging og bygging av sykkelveier.	2013 OK 88 mill + SVV 120 mill 2014 OK 155 mill + SVV 100 mill 2015 OK 156 mill + SVV 124 mill. 2016 OK 147 mill + SVV 110 mill 2017 OK 181 mill + SVV 120 mill.
Km ny tilrettelegging	2012 2,6 km 2013 7,9 km 2014 2,0 km 2015 7,4 km 2016 9,6 km 2017 10,2 km	Oslo kommune og Statens vegvesen	Ny tilrettelegging innbefatter alle strekningsvise tiltak der det ikke fantes noe sykkeltilrettelegging fra før.	2012 OK 2,3 km + SVV 0,3 km 2013 OK 3,3 km + SVV 4,6 km 2014 OK 2,0 km + SVV 0 km 2015 OK 3,5 km + SVV 3,9 km. 2016 OK 8,9 km + SVV 0,7 km 2017 OK 10 km + SVV 0,2 km
Km oppgradert sykkelveinett	2013 0 km 2014 2,2 km 2015 5,0 km 2016 10,6 km 2017 6,4 km	Oslo kommune og Statens vegvesen	Oppgradering er en kvalitetsheving på strekninger der det allerede finnes sykkeltilrettelegging. Inkluderer både mindre forbedringer som rødt dekke og breddeutvidelser av sykkelfelt, og ny type løsning for sykkel.	2013 0 km 2014 OK 0 km + SVV 2,2 km 2015 OK 4,6 km + SVV 0,4 km 2016 OK 9,3 km + SVV 1,3 km 2017 OK 5 km + SVV 1,4 km
Km totalt sykkelanlegg	2013 170 km 2014 172 km 2015 179 km 2016 189 km 2017 200 km	Oslo kommune og Statens vegvesen	Som sykkelanlegg regnes følgende: Sykkelgate, sykkelvei med fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelvei.	Turveinettet kommer i tillegg. Sykkelanlegg som er rapporter er del av Plan for sykkelveinettet i Oslo.
Antall nye sykkelbokser	2013 8 (siden 2011) 2014 4 2015 20 2016/2017 0	Oslo kommune		
<b>Parkering</b>				
Antall nye sykkelstativer	2014 430 2015 264 2016 778 2017 216	Bymiljøetaten og Statens vegvesen	En sykkelparkeringsplass er et stativ der det er plass til én sykkel. Et stativ med plass til to sykler regnes som to sykkelparkeringsplasser. Det er mange aktører utover Bymiljøetaten og SVV som setter opp sykkelparkering.	
Antall steder med nye sykkelstativer	2014 7    2016 30 2015 6    2017 18	Bymiljøetaten og Statens vegvesen		

# Tiltak

INDIKATOR	RESULTATER	KILDER	DEFINISJONER/AVGRENSNING	MERKNADER
<b>Drift og vedlikehold</b>				
Antall km prioritert sykkelveinett for drift	2013 0 km 2014 59 km 2015 117 km 2016 147,5 km 2017 157,5 km	Oslo kommune og Statens vegvesen	Omfatter det sykkelveinettet som driftes med standard A som er høyeste driftsstandard.	2014 OK 0 km + SVV 59 km 2015 OK 58 km + SVV 59 km 2016 OK 70 km + SVV 87,2 km* 2017 OK 80 km + SVV 87,2 km* SVV startet med driftsstandard A i 2014. OK startet med driftsstandard A i uke 42 i 2015.
Kostnad drift av sykkelveinett	2014 Ca 8,5 mill 2015 Ca 12,5 mill 2016 Ca 24,1 mill 2017 Ca 25 mill	Oslo kommune og Statens vegvesen	Oslo kommune førte ikke eget regnskap på drift av sykkelveinettet før slutten av 2015 da et prioritert sykkelveinett fikk høy driftsstandard. Tallene fra 2014 og 2015 er derfor omtrentlige.	2014 OK 2,5 mill + SVV 6 mill 2015 OK 3,5 mill + SVV 9 mill 2016 OK 15,6 mill + SVV 8,5 mill 2017 OK 16,5 mill + SVV 8,5 mill
<b>Bysykler</b>				
Antall bysykler	2013 1 350 2014 1 300 2015 1 000 2016 1 300 2017 1 700	Urban Infrastructure Partner AS		
Antall låser	2013 ca 1650 2014 Ca 1650 2015 Ca 1650 2016 Ca 4307 2017 Ca 4652			
Abonnenter	2013 31 942 2014 32 129 2015 30 043 2016 46 720 2017 51 140	Urban Infrastructure Partner AS		
Hvor mange sykler lånt ut	2013 1 118 052 2014 994 918 2015 994 425 2016 2 150 646 2017 2 653 477	Urban Infrastructure Partner AS		

# Effekt

## Sykkelftrafikk

Det finnes tre ulike reisevaneundersøkelser (RVU) med tall fra Oslo: Nasjonal RVU, Ruters RVU og Oslo kommunes RVU. Resultatene fra undersøkelsene varierer grunnet ulik metodikk.

INDIKATOR	RESULTATER	KILDER	DEFINISJONER/AVGRENSNING	MERKNADER
Sykkelandel av alle hverdagsreiser	2013 7 % 2017 7 %	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser okt/nov.	Sykkelftrafikken i okt/nov ligger nær årsgjennomsnittet.
Sykkelandel alle reiser Nasjonal RVU	2013/2014 5,4 %	Nasjonal reisevaneundersøkelse, Transportøkonomisk institutt (2014)	Andel av alle reiser (inkludert helgedager) over 12 måneder i 2013/2014 i Oslo kommune.	Oppdaterte resultater fra nasjonal RVU er ikke tilgjengelig enda.
Sykkeliindeks	2014 100 2015 103 2016 120 2017 116	Sykkeltellere i Oslo		
Sykkelandel fra Ruters RVU	2013 5 % 2014 6 % 2015 7 % 2016 7 % 2017 6 %	Reisevaneundersøkelse, Ruter (2013, 2014, 2015, 2016, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser gjennom hele året i Oslo kommune.	
Gjennomsnittlig sykkellengde	2013 4,7 km. 2017 4,5 km.	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser okt/nov.	Sykkelftrafikken i okt/nov ligger nær årsgjennomsnittet.
Antall sykkeltellere	2013 7 2014 14 2015 28 2016 46 2017 46	Oslo kommune, Statens vegvesen		En sykkelteller er et fastmontert måleinstrument, som teller syklistene som passerer et gitt punkt. Noen tellepunkt har en tavle som publikum kan følge med på. 2017 OK: 34 tellere, SVV: 12 tellere
Andel vintersyklister målt mot sommersyklister	2014/15 19 % 2015/16 22 % 2016/17 25 %	Oslo kommune, Statens vegvesen	Sammenligner sykkelftrafikken over sykkeltellepunktene på vinteren med sommeren før. Vintermånedene som inkluderes er desember, januar og februar. Sommermånedene er juni, juli og august.	Målet i Sykkelfstrategien er at sykkelftrafikken på vinteren skal være minst 30 % av sommertrafikken.

# Effekt

INDIKATOR	RESULTATER	KILDER	DEFINISJONER/AVGRENSNING	MERKNADER
<b>Sykeltrafikk forts.</b>				
Sykkelandel blant studenter på hverdager	2013 6 % 2017 5%	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser okt/nov. Sykeltrafikken i okt/nov ligger nær årsgjennomsnittet.	Endringen er ikke signifikant.
Jobbreiser	2013 12 % 2017 11 %	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser okt/nov. Sykeltrafikken i okt/nov ligger nær årsgjennomsnittet.	Endringen er ikke signifikant.
Andel av hverdagsturene som gjøres av kvinner	2013 40 % 2017 48 %	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017)	Andel av alle hverdagsreiser okt/nov. Sykeltrafikken i okt/nov ligger nær årsgjennomsnittet.	

## Virkningsberegninger

Helsegevinst	2013 3 910 000 000 2017 4 870 000 000	Reisevaneundersøkelse, Oslo kommune (2013, 2017). TØI (2016) "Sykkalkulatoren: Web-basert sykkelverktøy"	Helsegevinsten består både av offentlige besparelser pga. redusert sykefravær som gir lavere helseutgifter og mindre produktivitetstap, samt økt velferdsgevinst for den enkelte pga. flere kvalitetsjusterte leveår.	Gevinsten er oppgitt i 2018-kroner.
--------------	--	---	---	-------------------------------------

# Effekt

## Trafikksikkerhet

70-80 % av sykkelskadene skjer uten at det er en bil til stede. Flest sykkelulykker skjer der syklistene ikke har egen infrastruktur. Det viser at et av de viktigste grepene som gjøres for å redusere sykkel-ulykker i Oslo er å sørge for at syklende får egne traseer å sykle på, og at disse har et høyt driftsnivå.

INDIKATOR	RESULTATER	KILDER	DEFINISJONER/AVGRENSNING	MERKNADER
Antall drepte	2009 1 2010 0 2011 1 2012 4 2013 0 2014 0 2015 1 2016 1 2017 1	Statens vegvesen	Antall drepte syklist.	
Antall hardt skadde	2009 14 2010 17 2011 12 2012 6 2013 12 2014 20 2015 34 2016 18 2017 22	Statens vegvesen	Antall hardt skadde syklist i politirapporterte ulykker.	Det er store mørketall i de politirapporterte ulykkene.
Antall lettere skadde	2009 116 2010 139 2011 109 2012 102 2013 83 2014 103 2015 82 2016 88 2017 68	Statens vegvesen	Antall lettere skadde syklist i politirapporterte ulykker.	Det er store mørketall i de politirapporterte ulykkene.
Antall sykkelrelaterte skader behandlet ved Oslo Skadelegevakt	2014 1470	Oslo universitets-sykehus/Oslo legevakt		I 2014 ble det registrert 1470 sykkelulykker på offentlig vei ved Oslo skadelegevakt. Samme år ble 123 trafikkulykker med sykkel involvert politirapportert. Det er ikke noen ny rapport fra skadelegevakt siden 2014

# Effekt

## Syklistenes tilfredshet

Hvert annet år gjennomfører Oslo kommune en spørreundersøkelse for å kartlegge oslobeboernes holdninger til sykling og til sykkelforholdene i byen. Resultatene gir oss en indikasjon på hvor godt vi lykkes med sykkelsatsingen, og hva innbyggerne er mest og minst fornøyde med. Undersøkelsen gjøres blant et tilfeldig utvalg av personer bosatt i Oslo. [Les hele undersøkelsen.](#)

### PÅSTANDER ANDEL SOM ER ENIG\*

"Det er enkelt å sykle i Oslo" **	2013	16 %
	2015	19 %
	2017	25%

"Det er lett å finne sykkelparkering i Oslo" ***	2015	23 %
	2017	27%

"Totalt sett er Oslo en god by å sykle i"	2013	16 %
	2015	20 %
	2017	31 %

"Det er trygt å sykle i Oslo"	2013	9 %
	2015	15 %
	2017	20 %

\* Samlet resultat for score 4 og 5 basert på skala fra 1 til 5, hvor 1 var "helt uenig" og 5 "helt enig".

\*\* Påstanden har endret ordlyden noe fra den første holdningsundersøkelsen, og resultatene er derfor ikke direkte sammenlignbare. Tall fra 2013 inkluderes likevel siden endringen ikke var stor.

\*\*\* Påstanden er ikke sammenlignbar med 2013 pga. endringer i ordlyden.

### PÅSTANDER ANDEL SOM ER ENIG\*

"Oslo er en bra by å sykle i for barn og eldre"	2013	1 %
	2015	5 %
	2017	7 %

"Sykkelveinettet i Oslo har god standard"	2013	7 %
	2015	9 %
	2017	19 %

"Det er enkelt å ta med sykkelen på kollektiv- transport i Oslo"	2013	14 %
	2015	15 %
	2017	15 %

"Sommervedlikeholdet av sykkelveinettet i Oslo er bra"	2013	33 %
	2015	34 %
	2017	49 %

"Vintervedlikeholdet av sykkelveinettet i Oslo er bra"	2013	2 %
	2015	4 %
	2017	10 %