



Urbanet Analyse

# **Syklistenes verdsetting av tid – hvordan planlegge for framtidens syklist?**

v/ Ingunn Ellis, Urbanet Analyse

Urbanet Analyses jubileumskonferanse 2016

# FoU-prosjektet

## «Målrettede sykkeltiltak i norske byer»

- Problemstilling:  
*Hva må til for å øke sykkelbruken i norske byområder?*
- 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

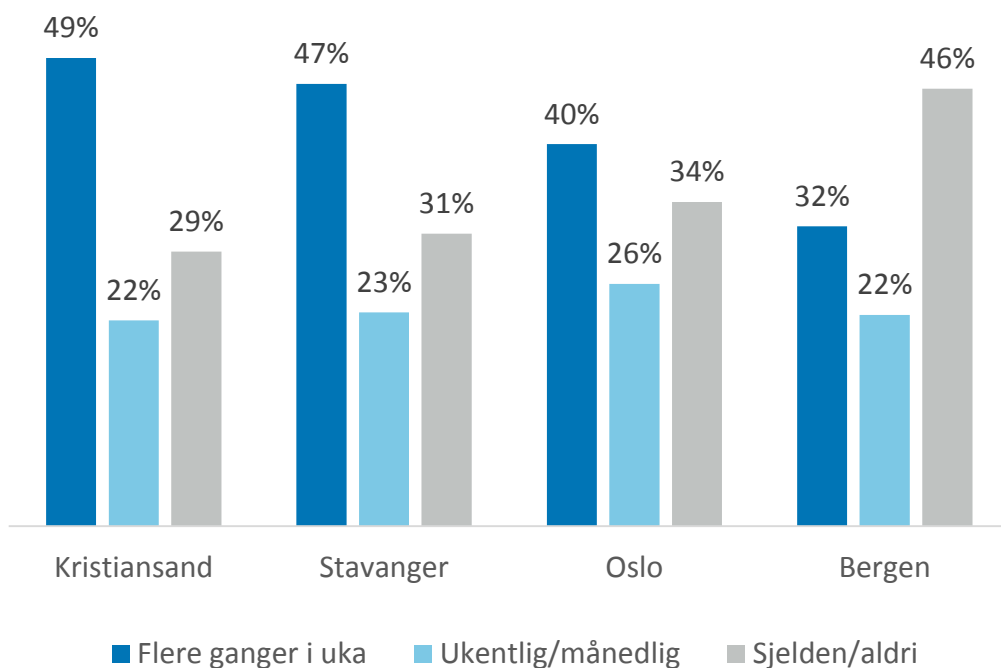
## 3. Case-studie av hver by

- Byenes tilrettelegging for sykling og annen transport

# STATUS FOR SYKKELAKTIVITET I NORSKE BYOMRÅDER

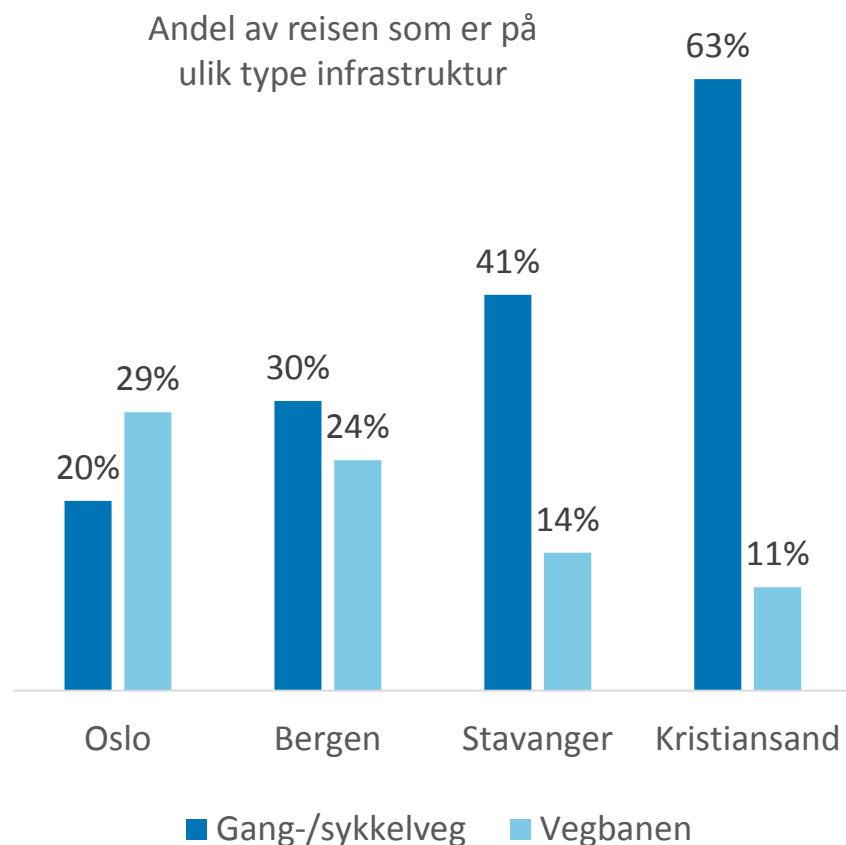
# Mest sykling i Kristiansand

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

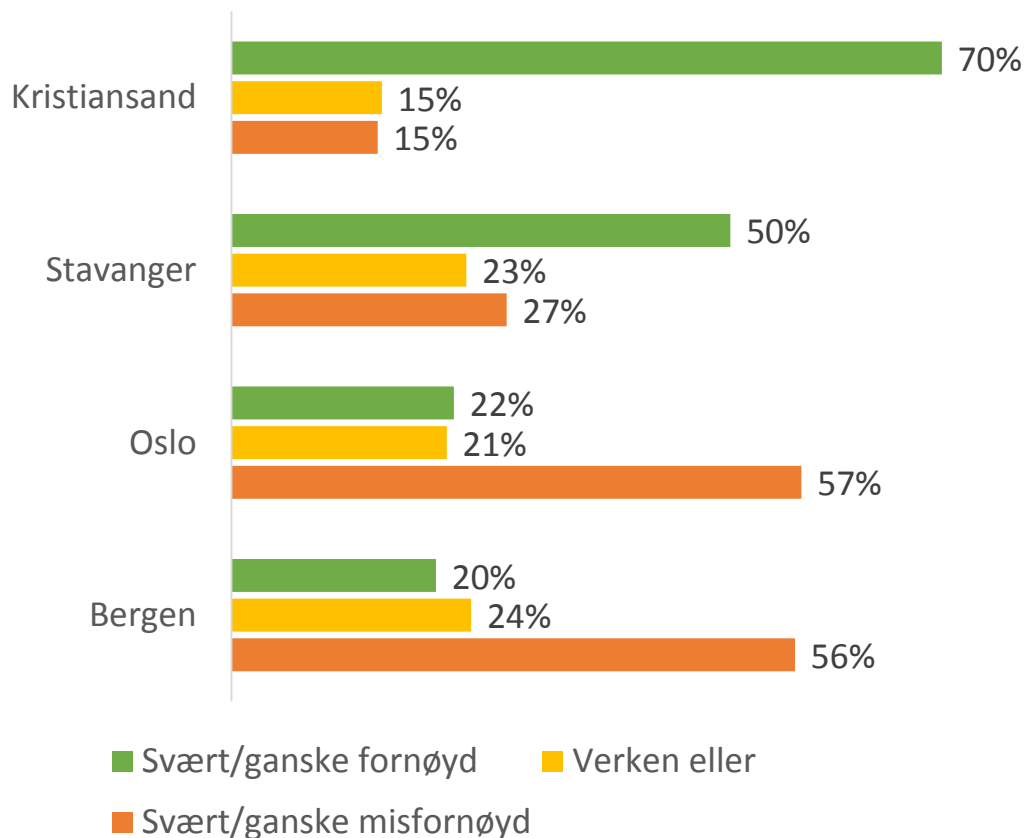
# Mest sykling på tilrettelagt infrastruktur i Kristiansand



- 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

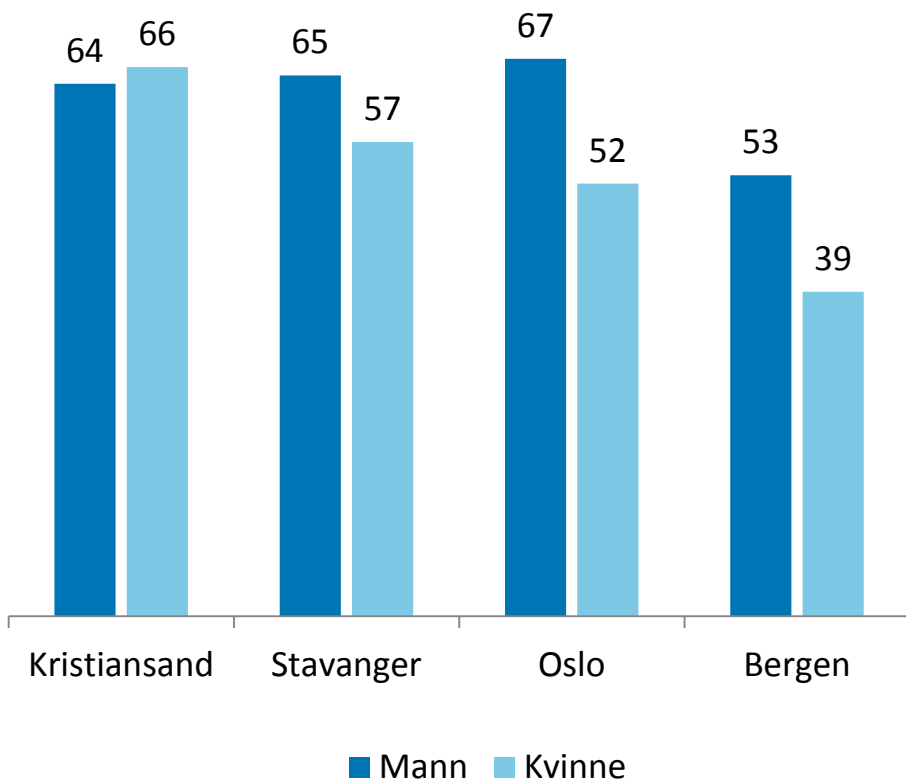
Tilfredshet med sykkelforholdene i ditt byområde



Bilde fra Dronning Eufemias gate i Oslo

# Større mangfold av syklistere i Kristiansand

Andel som sykler ofte (minst hver 14 dag)

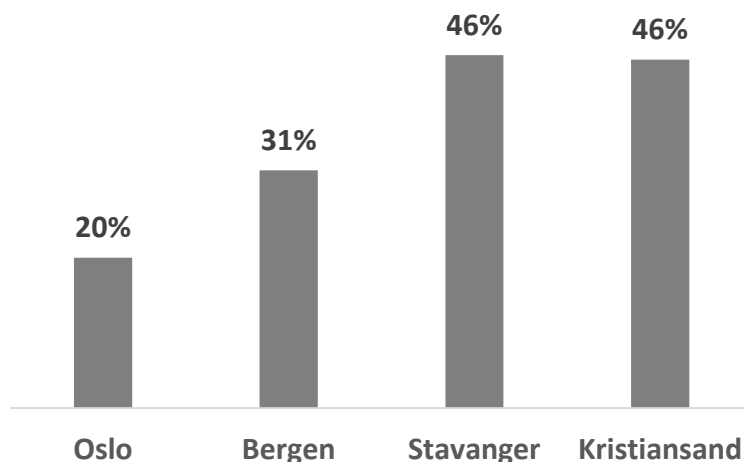


- Menn sykler mest
    - Bortsett fra i Kristiansand
    - Flest menn som sykler ofte i Oslo
  - De i alderen 35-54 sykler mest
    - Få eldre og yngre i Bergen
    - Kristiansand har i større grad syklistere i alle aldre
- ***I områder med god tilrettelegging for sykling:***
- ***mange som sykler ofte***
  - ***større mangfold blant syklistene***



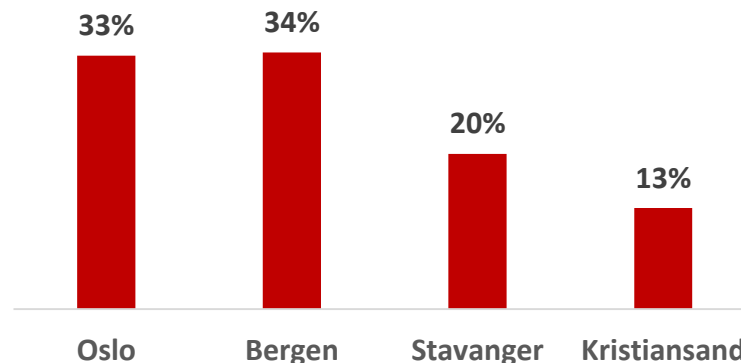
# De fleste lar være å sykle fordi det er enklere å bruke bil

Det er enklere å bruke bil



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

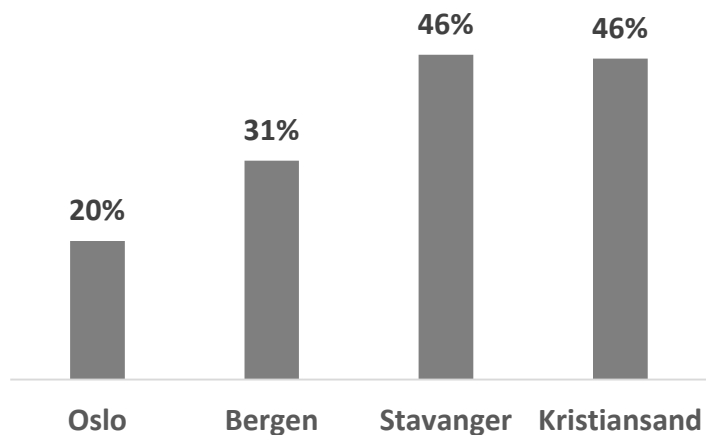
For dårlig infastruktur



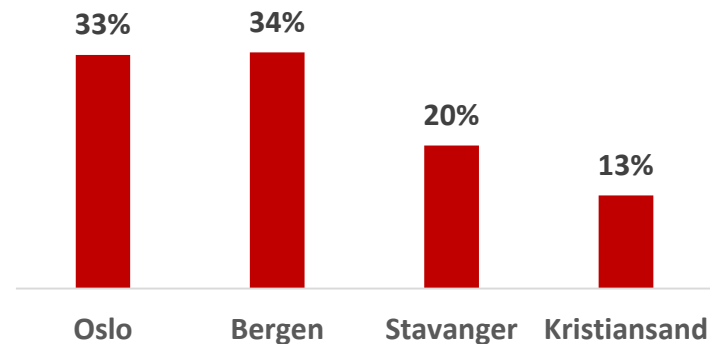
Oslo og Bergen:  
Dårlig infastruktur for sykling

# De fleste lar være å sykle fordi det er enklere å bruke bil

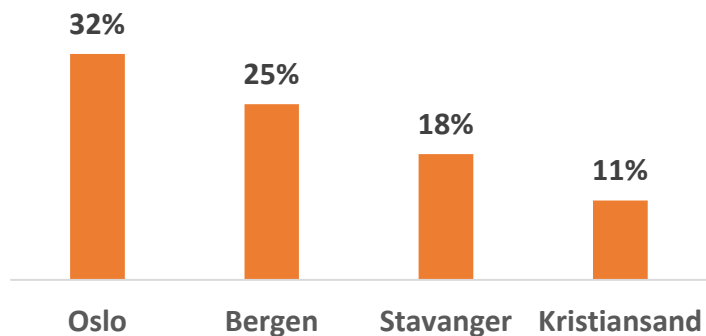
Det er enklere å bruke bil



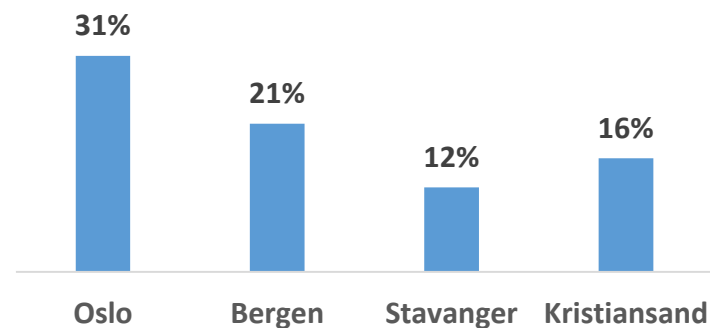
For dårlig infrastruktur



Sykling oppleves som trafikkfarlig



Enklere å bruke kollektivtrafikk



# HVILKE TILTAK VEKTLIGGER SYKLISTENE?

# Kort om verdsettingsstudier (Stated Preference-undersøkelser)

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

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

Eksempel på valg av reise

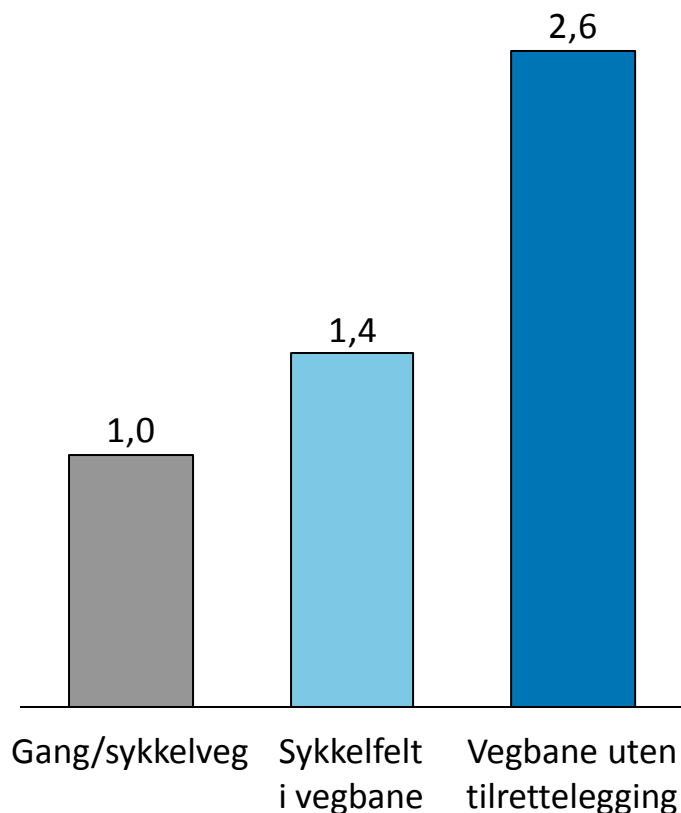
Hvilken av de to reisene vil du velge?  
Velg ved å klikke på en av "knappene" under

	<b>Sykkeltur X</b>	<b>Sykkeltur Y</b>
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

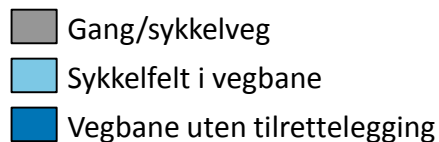
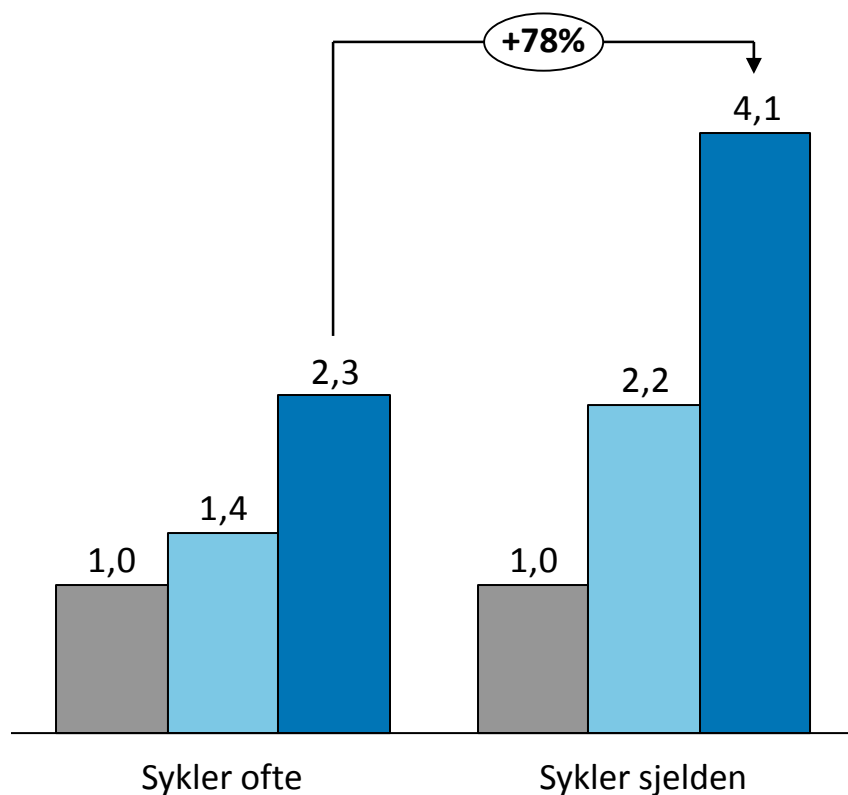
Belastning ved ulik type infrastruktur  
(vektet tid)



- 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
- Viktigere med en form for tilrettelegging enn ingen tilrettelegging

# ... særlig blant de som sjelden sykler

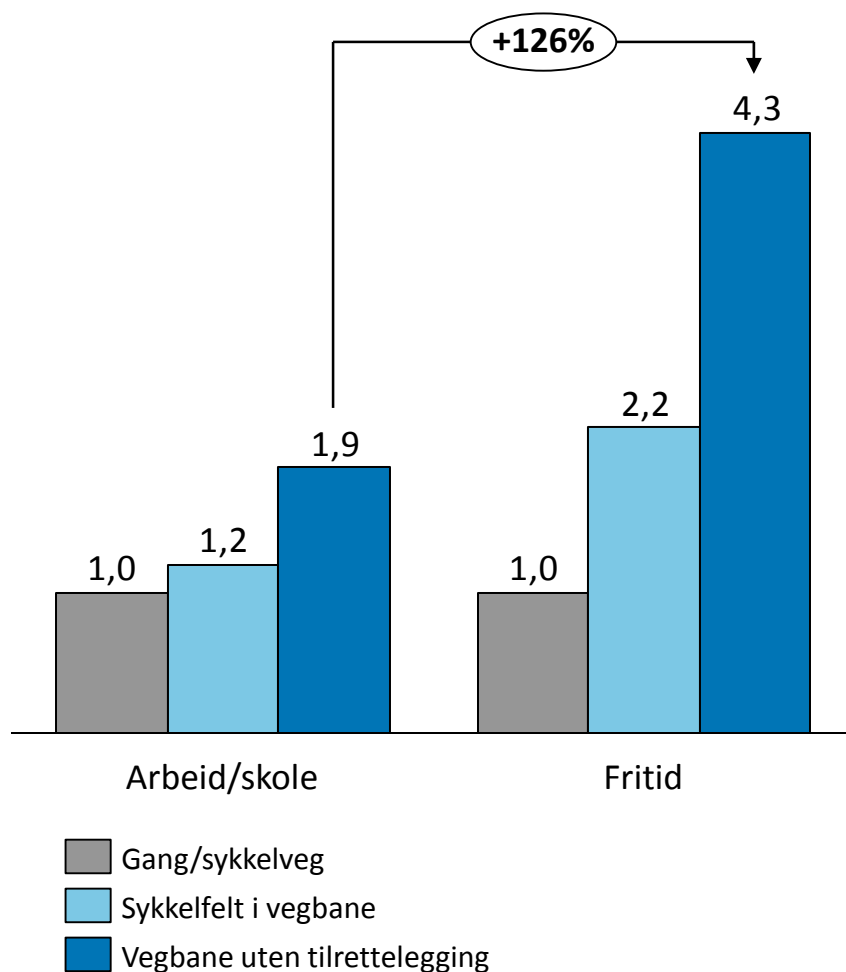
Belastning ved ulik type infrastruktur  
(vektet tid)



- 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

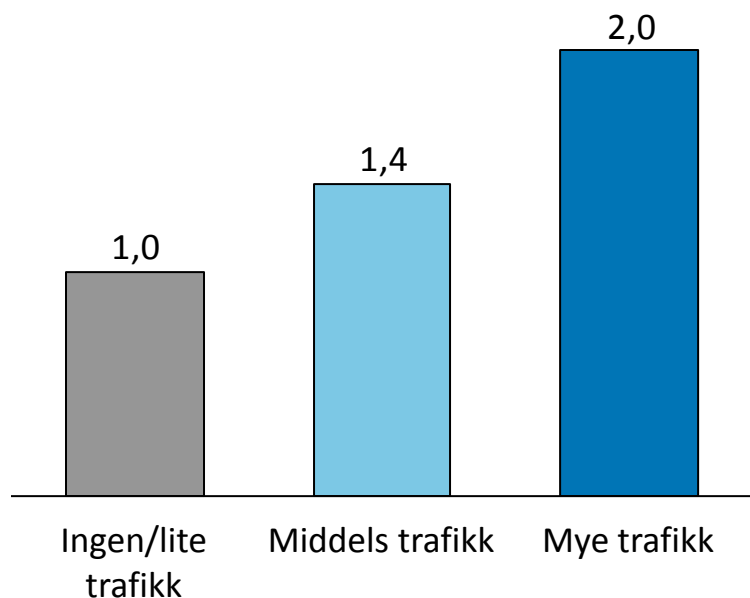
# ... og særlig på fritidsreiser

Belastning ved ulik type infrastruktur  
(vektet tid)



- Godt tilrettelagt infrastruktur betyr mer på fritidsreiser enn på arbeidsreiser
  - **Fritidsreiser:**  
I prinsippet uaktuelt å sykle uten noen form for tilrettelegging
  - **Arbeidsreiser:**  
vurderer flere faktorer opp mot hverandre

# Å sykle i mye trafikk er en belastning



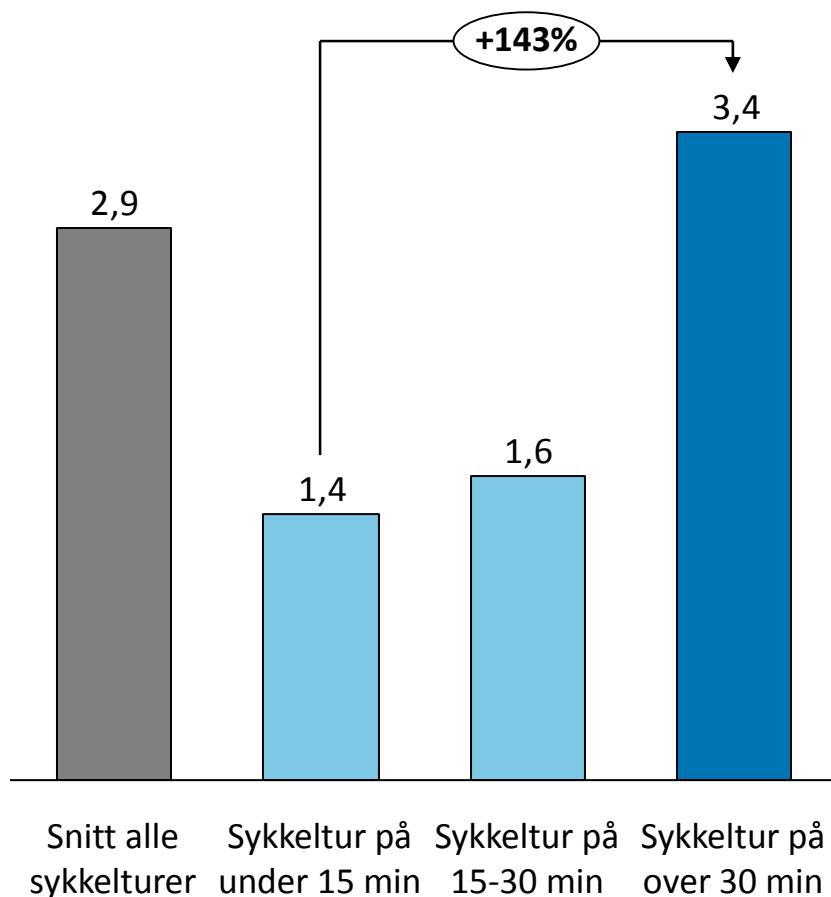
- Det oppleves to ganger så belastende å sykle i mye trafikk som i lite trafikk
- 1,4 ganger så belastende å sykle i middels som i lite trafikk
- Små forskjeller mellom byene
- Mer belastende blant de som sykler sjelden



# Opplevd belastning per kryss/stopp

## - nesten 3 minutter ekstra reisetid

Belastning per kryss (generalisert tid)

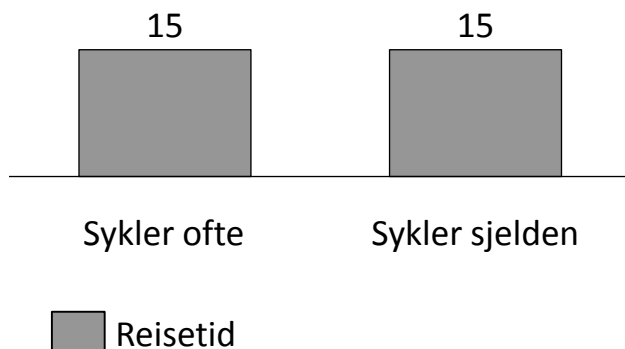


- Hvert stopp har en belastning tilsvarende 2,9 minutters reisetid
  - Ekstra tid fordi man må stoppe opp
  - Potensielle konflikter
- Særlig stor belastning å stoppe for kryss blant de som sykler langt (og fort)

# Opplevd belastning for en typisk sykkeltur

Opplevd belastning for en typisk sykkeltur:

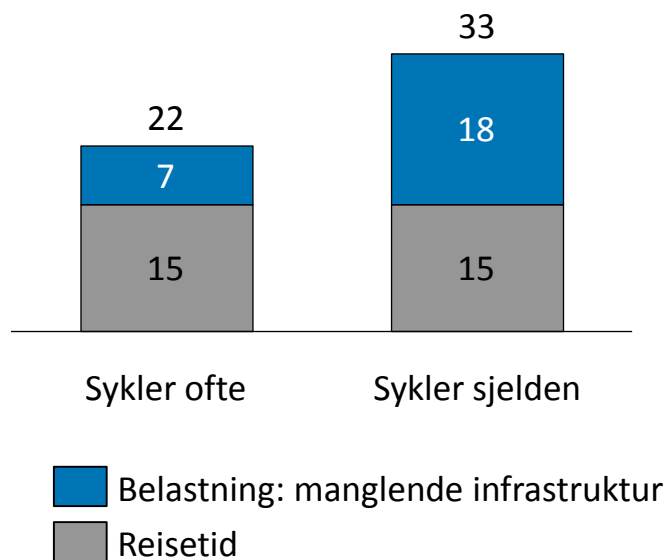
- Reisetid = 15 minutter



# Opplevd belastning for en typisk sykkeltur

Opplevd belastning for en typisk sykkeltur:

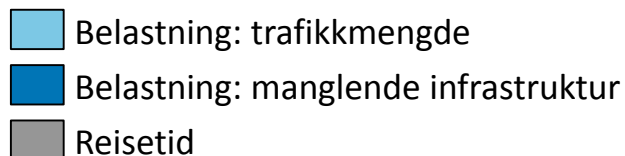
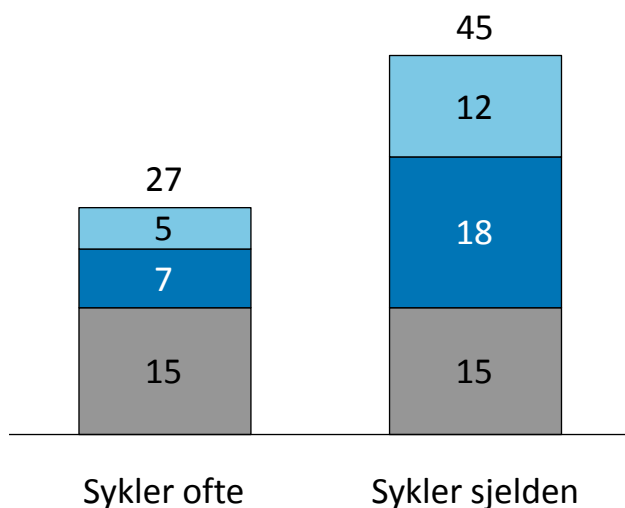
- Reisetid = 15 min minutter
- Ekstra belastning:  
Halvparten av turen er på dårlig tilrettelagt infrastruktur



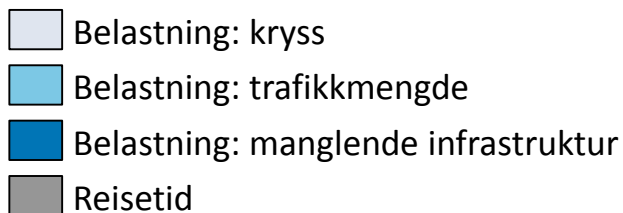
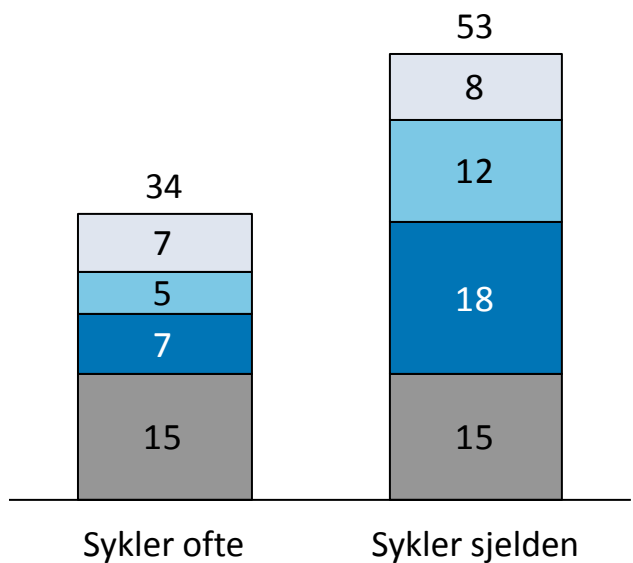
# Opplevd belastning for en typisk sykkelturn

## 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 sykkel tur

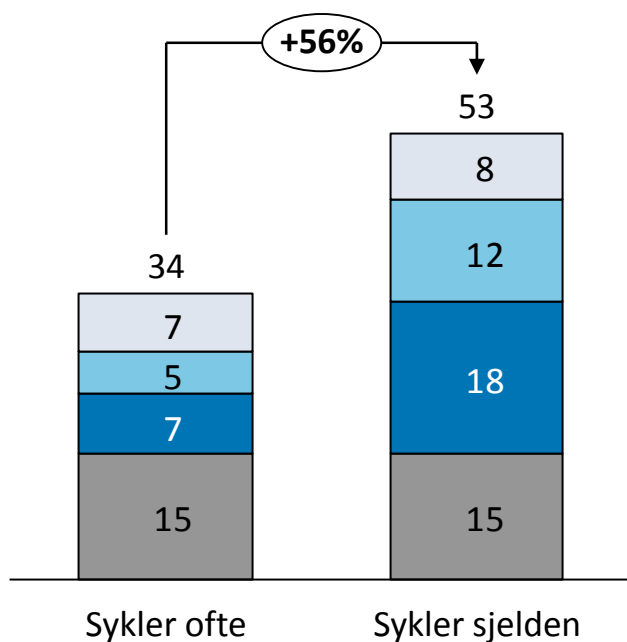


## Opplevd belastning for en typisk sykkel tur:

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

# Opplevd belastning for en typisk sykkeltur

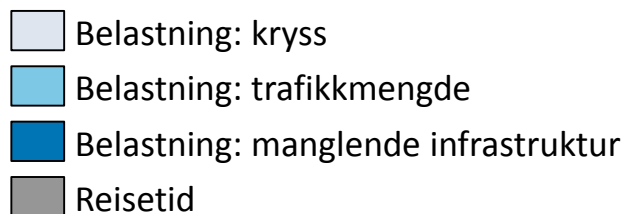
– 50 prosent større blant de som sykler sjelden



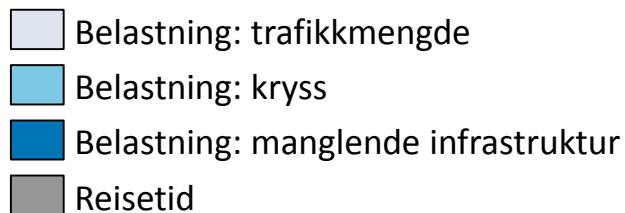
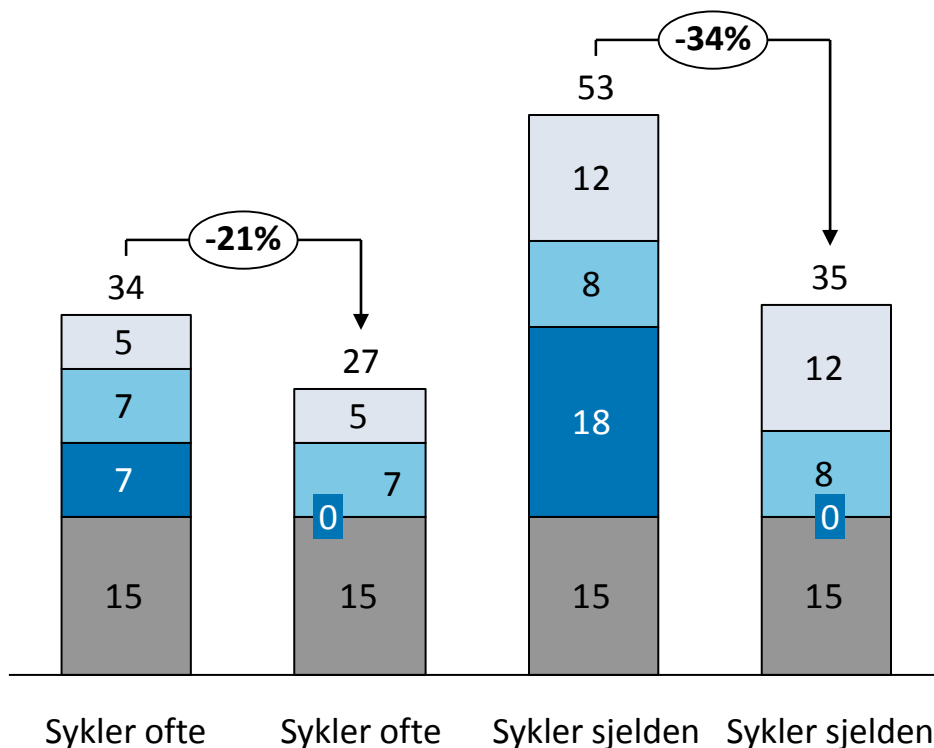
Opplevd belastning for en typisk sykkeltur:

- 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



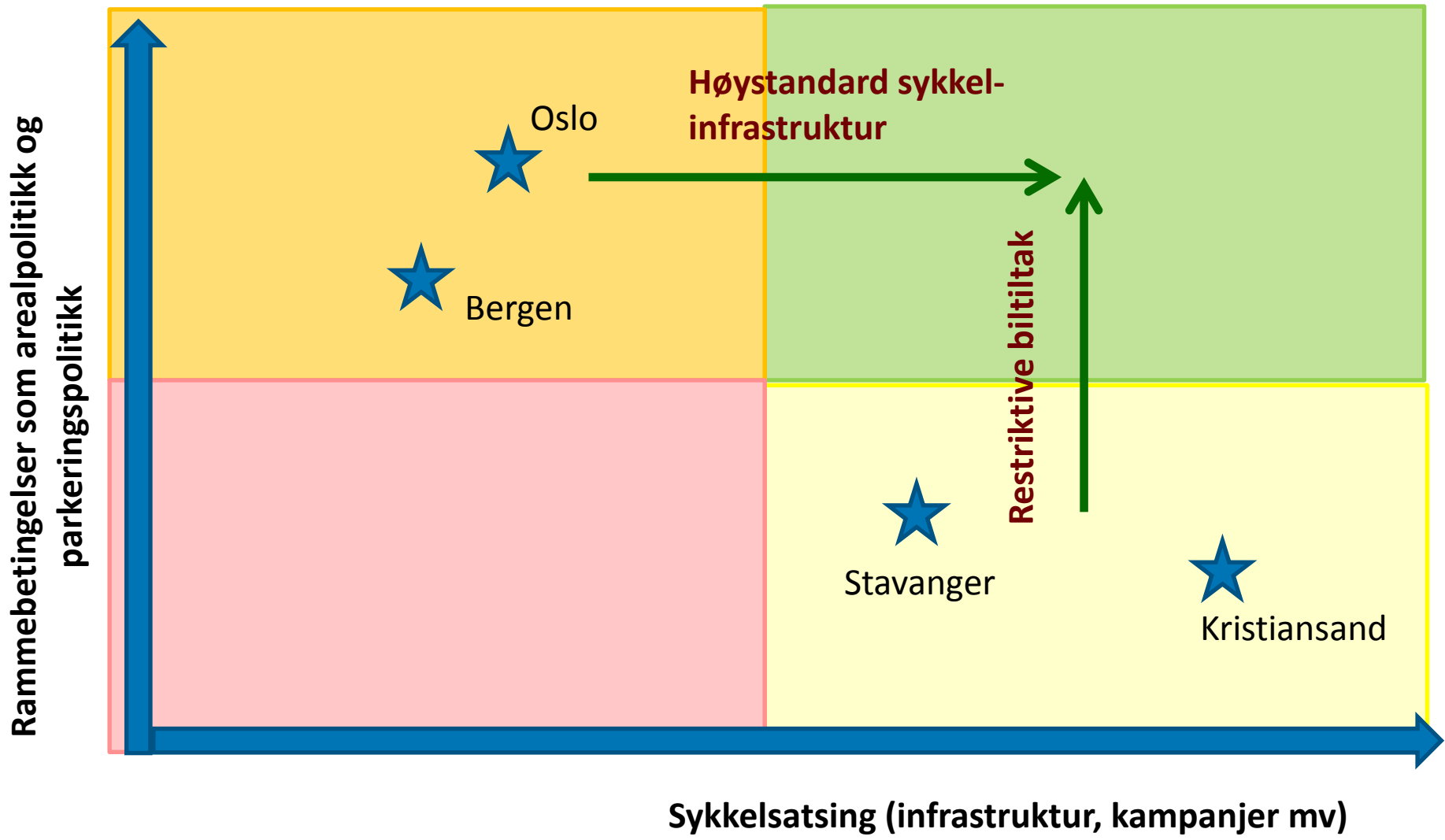
# Anbefalinger for økt sykling

- 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
<b>Oslo og Bergen</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Etablere separert og høystandard infrastruktur i et sammenhengende nett</li><li>2. Mer prioritering av sykkel i bybildet</li><li>3. Kontinuerlig drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur</li></ol>
<b>Stavanger/Sandnes</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Etablere separert og høystandard infrastruktur i et sammenhengende nett</li><li>2. Innføre flere restriktive tiltak for bil</li><li>3. Mer målrettet arealplanlegging</li><li>4. Kontinuerlig drift og vedlikehold av sykkelinfrastruktur</li></ol>
<b>Kristiansand</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Innføre flere restriktive tiltak for bil</li><li>2. Mer målrettet arealplanlegging</li><li>3. Ferdigstille sykkelvegnett, supplere med nye lenker etter behov, og oppgradere dagens nett etter behov</li><li>4. Fortsette å kontinuerlig drifte og vedlikeholde eksisterende sykkelinfrastruktur</li></ol>

# 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](http://www.urbanet.no)

[ioe@urbanet.no](mailto:ioe@urbanet.no)

Urbanet Analyse  
DET AV ÅSPLAN VIK

UA

## Rapport

55/2015

Tanja Loftsgarden  
Ingunn Opheim Ellis  
Arnstein Øvrum

### Målrettede sykkeltiltak i fire byområder

Resultater fra et Transnovaprojekt

