



Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Utvikling og variasjon i sykkelomfanget i Norge

- En analyse av RVU-data

Ingunn Opheim Ellis

Urbanet Analyse

VTI Transportforum 2017, sesjon 20

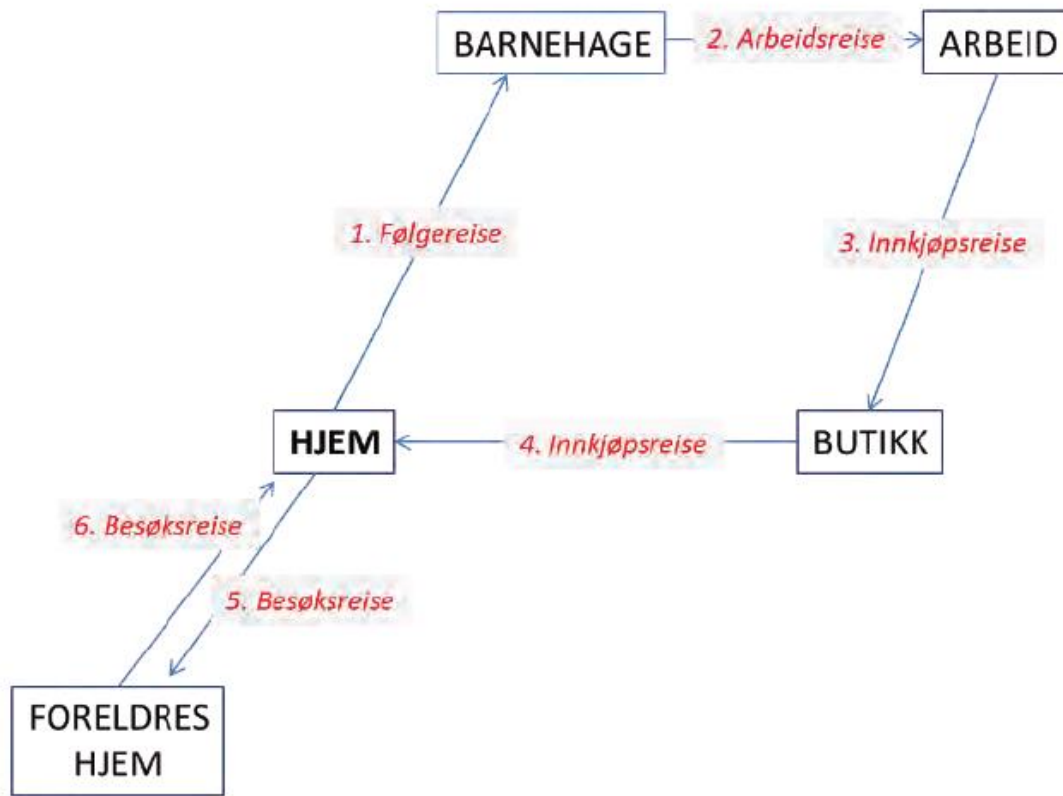
Omfanget av sykling i Norge

- Analyse av de norske reisevaneundersøkelsene 1992 – 2014
- Også sett litt på svenske RVU-data
- Gjennomført på oppdrag av Statens vegvesen Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet
- Agenda:
 - Utvikling i sykkelandel og reiselengde
 - Faktorer som kan forklare omfanget av sykling



Hva er en reise? Norsk RVU

Alder på intervjupersoner: 13 år og eldre

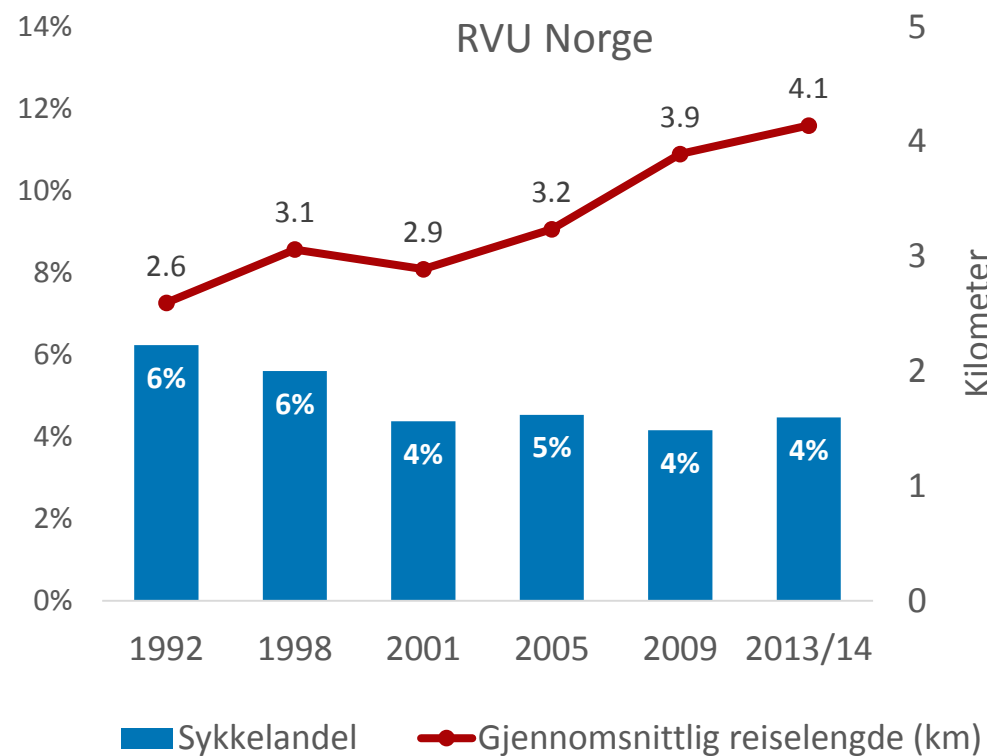


Analyse av svensk RVU:

- Delreiser
- Intervjupersoner 13 år og eldre

Fra 6 prosent til 4 prosent sykkelandel

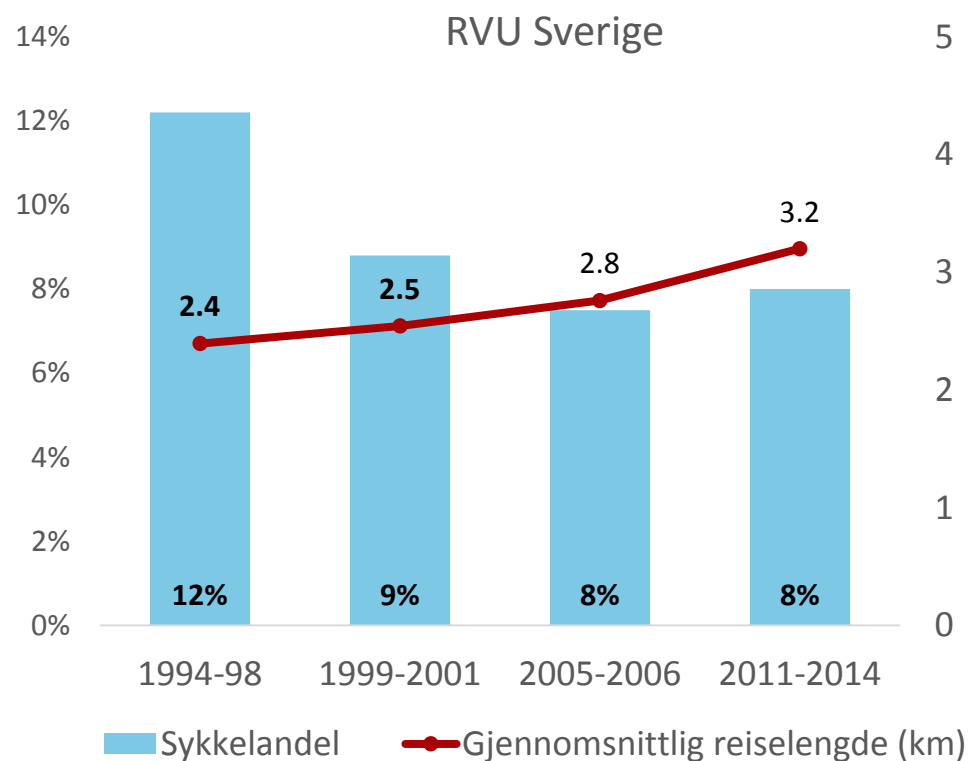
Fra 2,6 til 4,1 i gjennomsnittlig reiselengde



- Fra 1992 har sykkelandelen i Norge gått ned fra 6 % til 4 %
- Samtidig har reiselengden til en typisk sykkeltur gått opp

Fra 6 prosent til 4 prosent sykkelandel

Fra 2,6 til 4,1 i gjennomsnittlig reiselengde



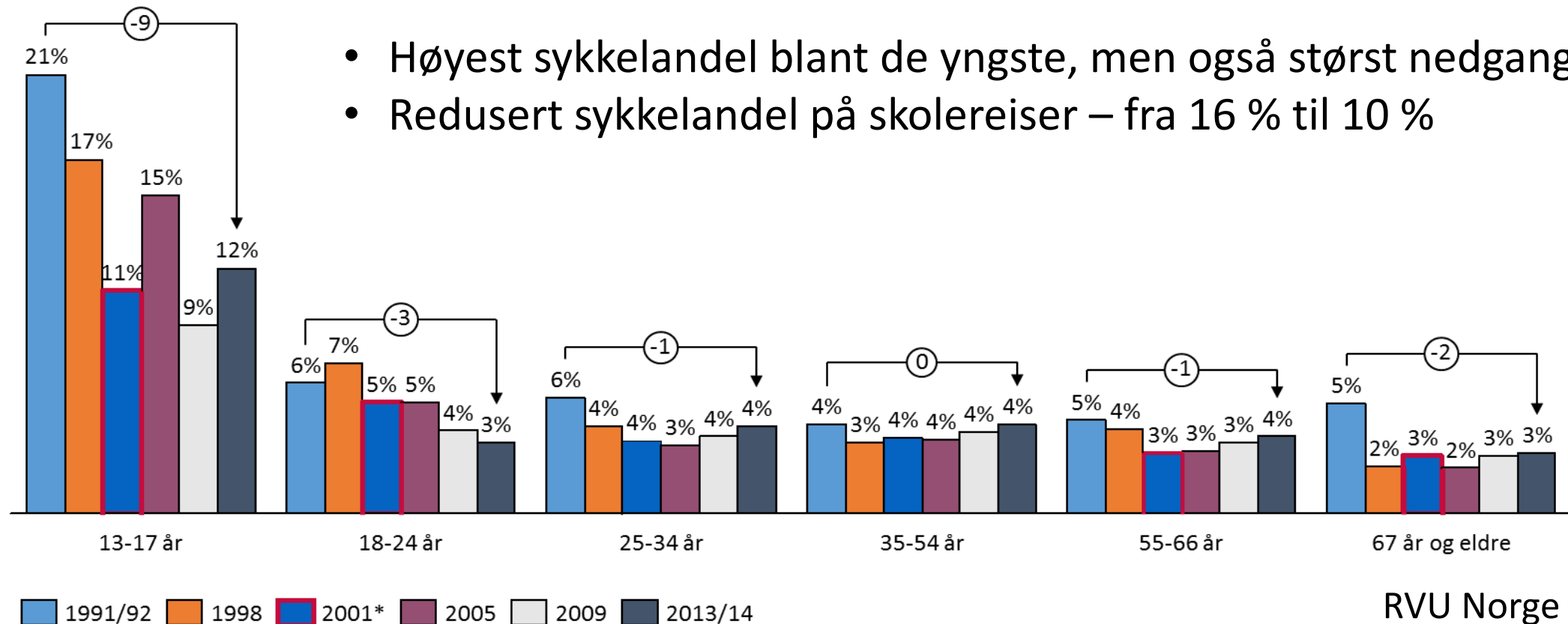
- Vi finner det samme mønsteret også i Sverige, selv om nivået på sykkelandelen er høyere

- Analyser av delreiser i svensk RVU

➤ **Det er færre som sykler, men når man først sykler, sykler man lengre enn tidligere.**

➤ **Hva har skjedd?**

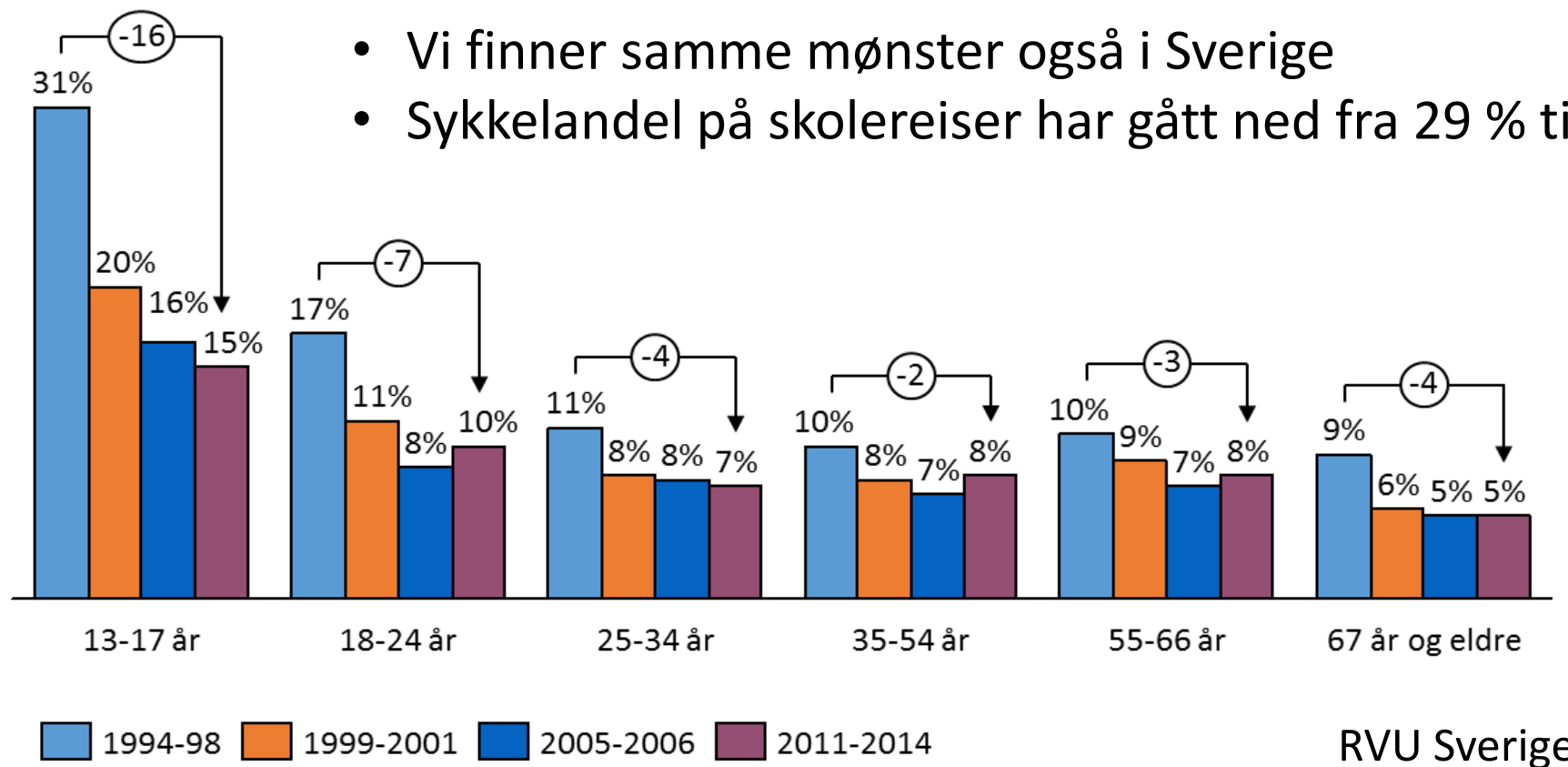
Nedgang i sykkelandel skyldes i hovedsak redusert sykling blant de yngste



Utvikling av sykkelandeler i ulike aldersgrupper, NRVU 92-2013/14.

* Aldersinndelingen i RVU 2001 avviker noe fra de øvrige årene.

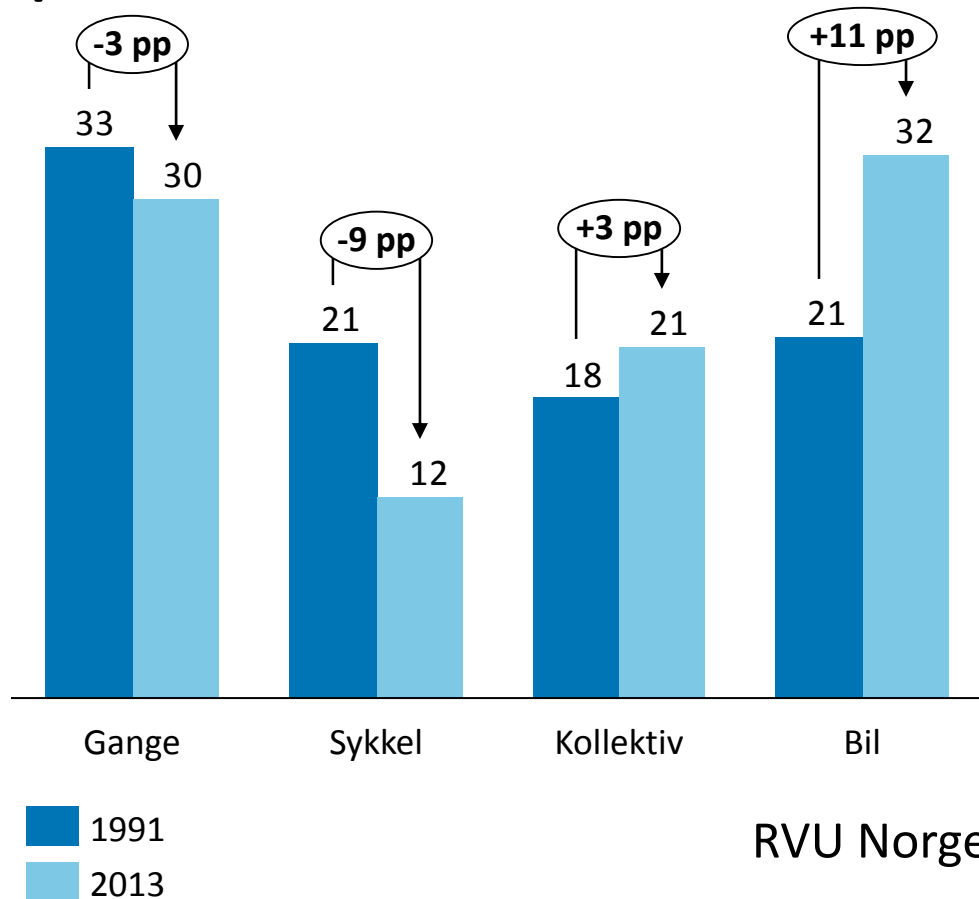
Nedgang i sykkelandel skyldes i hovedsak redusert sykling blant de yngste – også i Sverige



Utvikling av sykkelandeler i ulike aldersgrupper, svensk RVU delreiser.

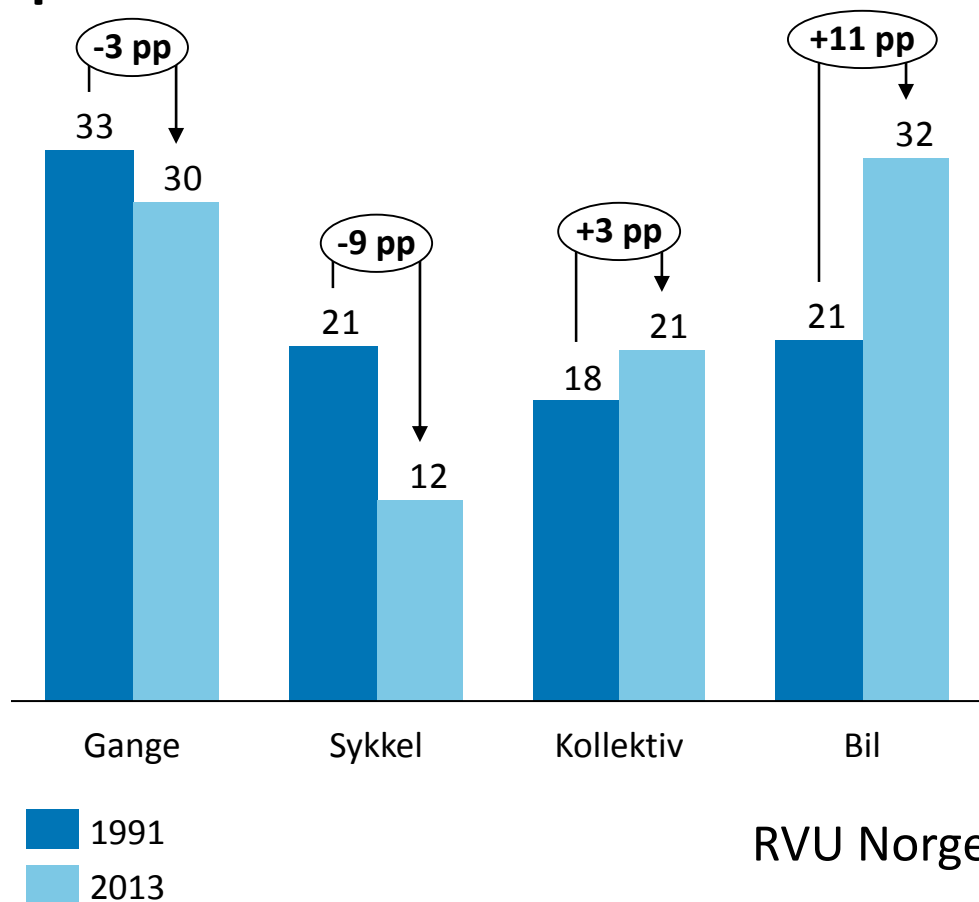
De yngste blir i større grad kjørt til ulike aktiviteter

Transportmiddelfordeling blant personer i alderen 13-17 år

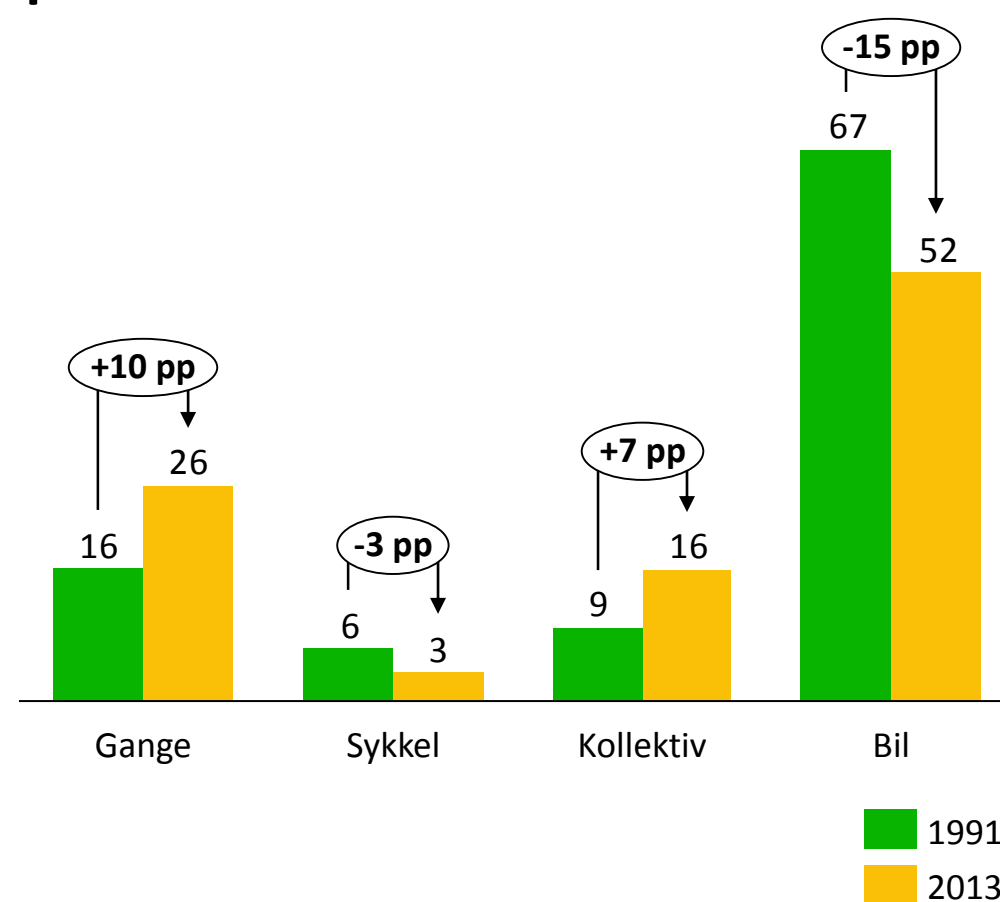


Mens unge voksne i større grad går og reiser med kollektivtransport

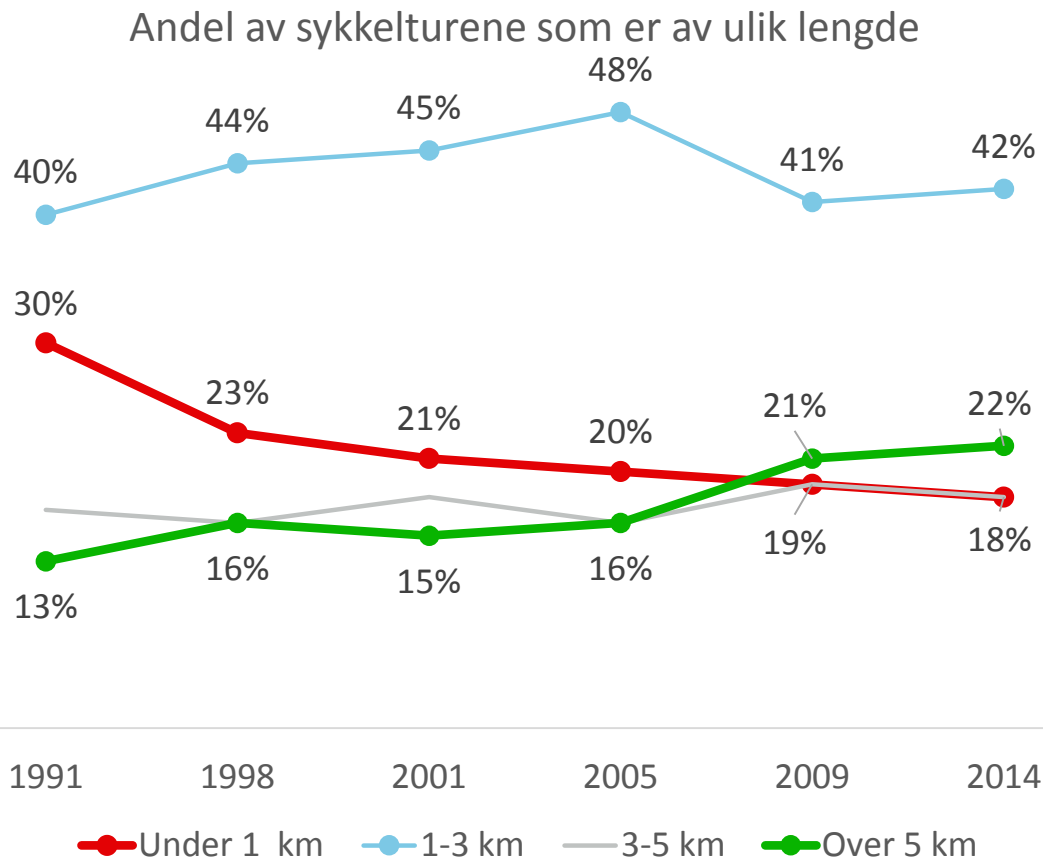
Transportmiddelfordeling blant personer i alderen 13-17 år



Transportmiddelfordeling blant personer i alderen 18-24 år



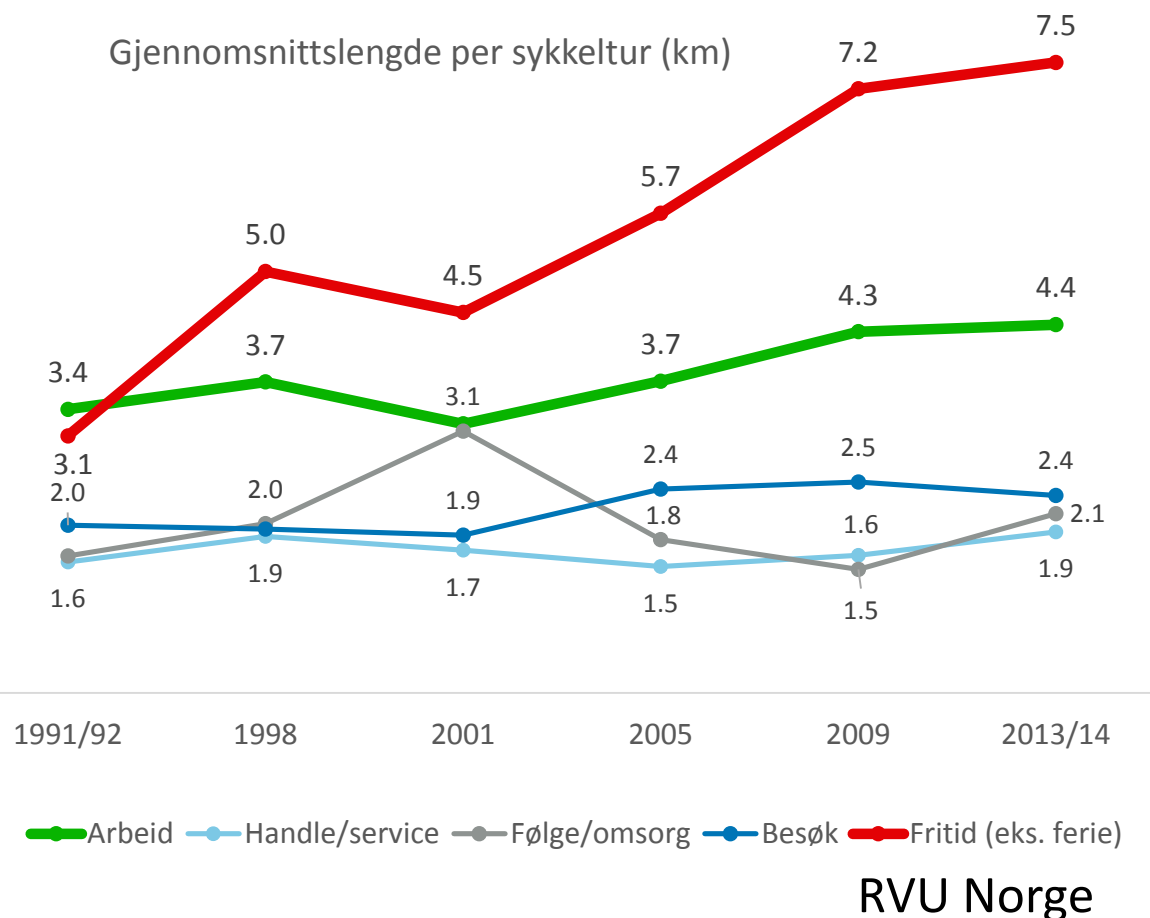
De lengste sykkelturene har økt i omfang og i lengde



RVU Norge

- Andelen av sykkelturene som er over 5 km har økt fra 13 % til 22 %
- Og de lengste turene har blitt lengre:
 - I 1992 var snittlengden på sykkelturene over 10 km på 15 km
 - I 2014 var snittlengden på sykkelturene over 10 km på 21 km
- Samtidig har andelen sykkelturene under 1 kilometer gått ned fra 30 % til 18 %

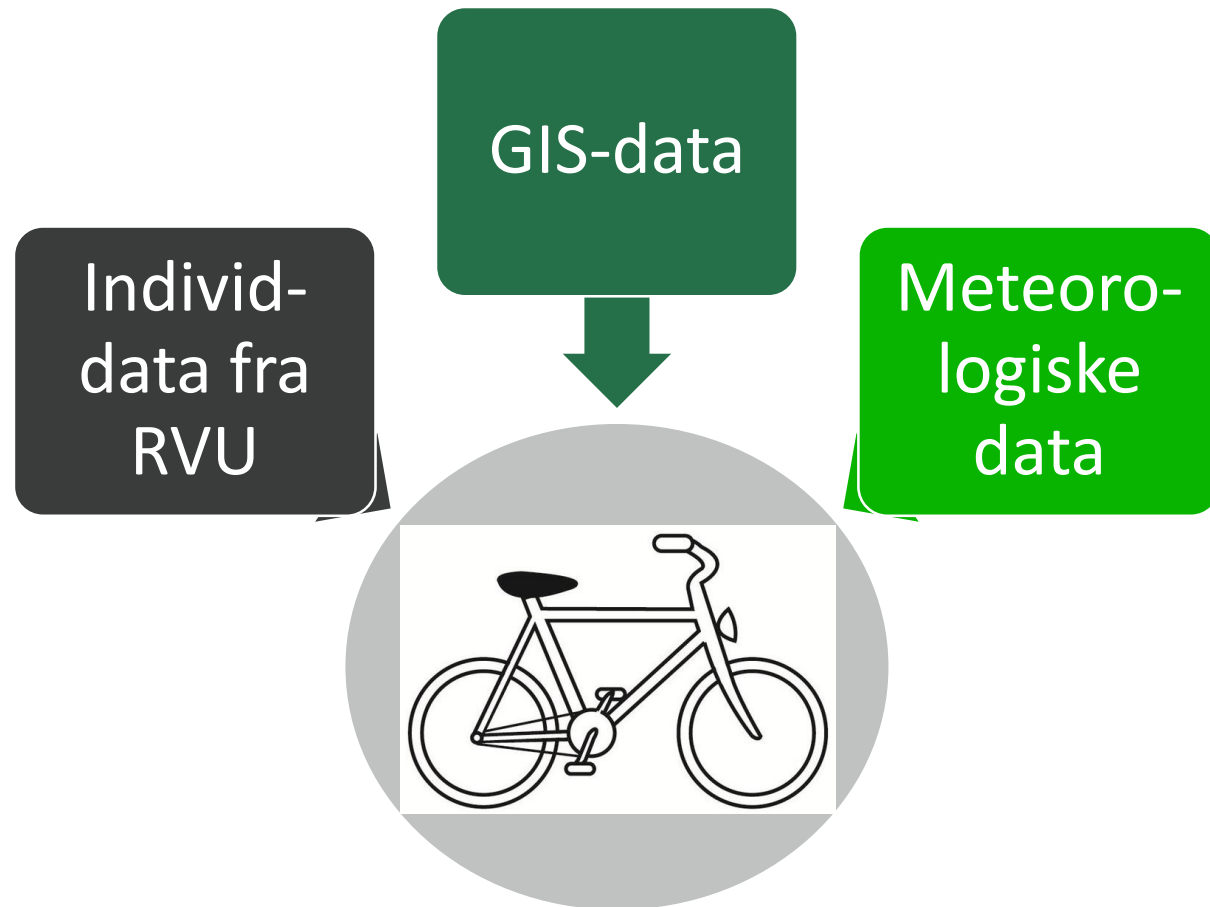
Økt gjennomsnittlig reiselengde for sykkel skyldes i hovedsak flere lange treningsturer



- Sykkelturer med fritid/trening som formål har økt fra 3.1 km til 7.5 km i snitt
- Økningen i reiselengde har vært størst blant menn, personer i alderen 45-54 år og blant de som bor i storbyer

Faktorer som påvirker omfanget av sykling

- Koble reisevanedata med
 - geografiske data om stigningsforhold og infrastruktur for sykkel
 - meteorologiske data om temperatur og nedbør
- Logistisk regresjonsanalyse
- Oslo som case



Faktorer som påvirker omfanget av sykling

Faktor	Påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Alder	Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
Kjønn	Menn har en noe større sannsynlighet for å sykle enn kvinner
Inntekt	Personer med høy husholdningsinntekt har høyere sannsynlighet for å sykle enn de med lavere inntekt
Utdanning	Personer med høy utdanning har høyere sannsynlighet for å sykle enn personer med lav utdanning

- Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
- Menn har høyere sannsynlighet for å sykle, alt annet likt
 - Kjønnsforskjellene ble mindre når vi korrigererte for sykkelinfrastruktur. Kvinner påvirkes av tilrettelegging for sykling i større grad enn menn
- Sannsynligheten for å sykle øker med økt utdanning og inntekt

Faktorer som påvirker omfanget av sykling

Faktor	Påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Alder	Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
Kjønn	Menn har en noe større sannsynlighet for å sykle enn kvinner
Inntekt	Personer med høy husholdningsinntekt har høyere sannsynlighet for å sykle enn de med lavere inntekt
Utdanning	Personer med høy utdanning har høyere sannsynlighet for å sykle enn personer med lav utdanning
Antall høydemetre på reisen	Antall høydemetre på reisen har en negativ påvirkning på sannsynligheten for å sykle

- Sannsynligheten for å sykle faller raskt med økende antall høydemetre.
- I snitt vil 10 % økning i antall høydemetre redusere sannsynligheten for å sykle med 6 %
- Ved 200 høydemetre fra start til mål er estimert sykkelandelen på 2 %
- Med helt flat bystruktur er estimert sykkelandel på 7 %

Faktorer som påvirker omfanget av sykling

Faktor	Påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Alder	Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
Kjønn	Menn har en noe større sannsynlighet for å sykle enn kvinner
Inntekt	Personer med høy husholdningsinntekt har høyere sannsynlighet for å sykle enn de med lavere inntekt
Utdanning	Personer med høy utdanning har høyere sannsynlighet for å sykle enn personer med lav utdanning
Antall høydemetre på reisen	Antall høydemetre på reisen har en negativ påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Andel av reisen på tilrettelagt infrastruktur for sykkel	Jo større del av reisen som gjennomføres på tilrettelagt infrastruktur for sykkel, jo større er sannsynligheten for å sykle

- Jo større del av reisen som er på tilrettelagt sykkelinfrastruktur, jo flere vil sykle
- I snitt vil 10 % økning i sykkelinfrastruktur øke sannsynligheten for å sykle med 2 %
- Estimert sykkelandel ved full tilrettelegging er 12 %
- Spesielt kvinner påvirkes av dette. Mer tilrettelagt sykkelinfrastruktur kan dermed tenkes å bidra spesielt til at kvinner sykler mer

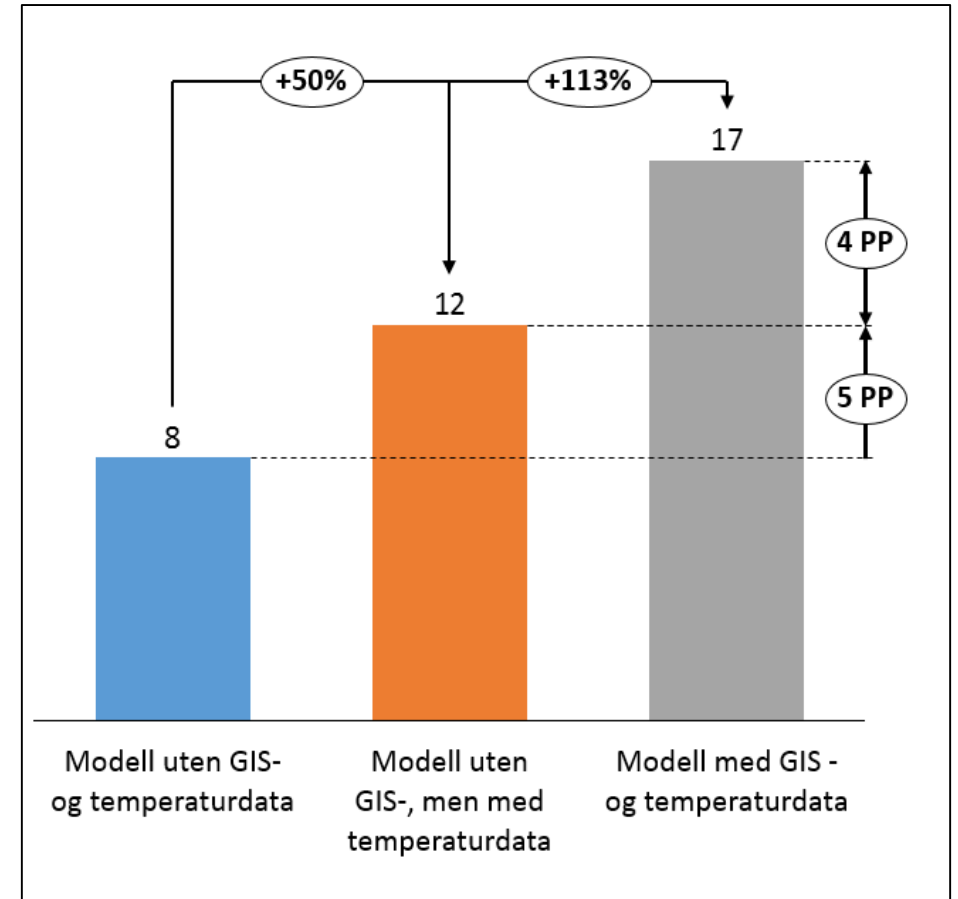
Faktorer som påvirker omfanget av sykling

Faktor	Påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Alder	Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
Kjønn	Menn har en noe større sannsynlighet for å sykle enn kvinner
Inntekt	Personer med høy husholdningsinntekt har høyere sannsynlighet for å sykle enn de med lavere inntekt
Utdanning	Personer med høy utdanning har høyere sannsynlighet for å sykle enn personer med lav utdanning
Antall høydemetre på reisen	Antall høydemetre på reisen har en negativ påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Andel av reisen på tilrettelagt infrastruktur for sykkel	Jo større del av reisen som gjennomføres på tilrettelagt infrastruktur for sykkel, jo større er sannsynligheten for å sykle
Temperatur	Jo kaldere det er, jo lavere er sannsynligheten for å sykle
Snødybde	Økt snødybde reduserer sannsynligheten for å sykle

- Værforhold har stor betydning for sannsynligheten for å sykle
- 10 prosent reduksjon i temperatur reduserer sannsynligheten for å sykle med 3 prosent.
 - Ved 20 grader pluss, kan man forvente opp mot 10 prosent sannsynlighet for å sykle mot 2 prosent ved minus 10 grader.
- I snitt vil 10 % økning i snødybde redusere sannsynligheten for å sykle med 2,5 %
 - Estimert sykkelandel ved fravær av snø er 6 %, mens 10 cm snø vi redusere sykkelandelen til 2 %
 - For økt sykkelandel om vinteren er derfor godt vintervedlikehold svært viktig

Faktorer som påvirker omfanget av sykling

Faktor	Påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Alder	Sannsynligheten for å sykle faller jo eldre man blir
Kjønn	Menn har en noe større sannsynlighet for å sykle enn kvinner
Inntekt	Personer med høy husholdningsinntekt har høyere sannsynlighet for å sykle enn de med lavere inntekt
Utdanning	Personer med høy utdanning har høyere sannsynlighet for å sykle enn personer med lav utdanning
Førerkortinnehav	Det å ha førerkort påvirker sannsynligheten for å sykle negativt
Bilhold	Jo flere biler husholdningen har, jo lavere er sannsynligheten for å sykle
Reisens lengde	Jo lenger reisen er, jo lavere er sannsynligheten for å sykle
Antall høydemetre på reisen	Antall høydemetre på reisen har en negativ påvirkning på sannsynligheten for å sykle
Andel av reisen på tilrettelagt infrastruktur for sykkel	Jo større del av reisen som gjennomføres på tilrettelagt infrastruktur for sykkel, jo større er sannsynligheten for å sykle
Temperatur	Jo kaldere det er, jo lavere er sannsynligheten for å sykle
Snødybde	Økt snødybde reduserer sannsynligheten for å sykle



Ulike modellens samlede forklaringskraft på sannsynligheten for å sykle (Pseudo-R²).

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

www.urbanet.se
www.urbanet.no
ioe@urbanet.no

UA-rapport 78/2016:
*Dybdeanalyse av sykkeldata i den
norske reisevaneundersøkelsen*

