



Urbanet Analyse

Planera för framtidens cyklister

Ingunn Ellis, Urbanet Analys
Cykelkonferensen 2015

Transportutmaning

- Noll-växtmålet:
All vekst i persontransport i de ni største städerna skall tas av kollektivtransport, sykkel og gange
 - Dvs. ingen flere bilreiser selv om byområdene vokser og det blir flere reiser
- Økt sykling som ett av flere tiltak
 - «Hur utveckla för fler än «kondomsyklisten»



Helhetlig sykkelanalyse

- Helhetlige sykkelanalyse
Sammenheng mellom kunnskap om
 - hvem som sykler,
 - hva ulike grupper legger vekt på
 - Städernas anpassning till cykling og annen transport
- Gjennomført prosjektet i samarbeid med fire norske byområder:
 - Oslo, Bergen, Kristiansand og Stavanger/Sandnes



Omfattende markedsundersøkelse

1. Situasjon i byområdene

- Sykkelbruk
- Infrastruktur, nøjdhet, trygghet, ulykker, konflikter
- Orsak til att inte cykle

*Hvilke
åtgärder är
viktige
i de enkelte
byområdene?*

*Vilka åtgärder är viktiga
för olika typer av cyklister?
= få flere til å sykle mere*

2. Tidsvärdestudie av ulike sykkeltiltak

- Ulike typer syklisters preferanser for ulike tiltak
- Kunnskap om effekt av ulike typer tiltak

3. Case-studie av hver stad

- Byenes tilrettelegging for sykling og annen transport

Kort om verdsettingsstudier

Metod for mätning av de egenskaper som trafikanterna opplever som viktigast... ved en reise

Faktorer vi har sett på:
- reisetid, infrastruktur, stopp/trafikkorsningar, 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"/>

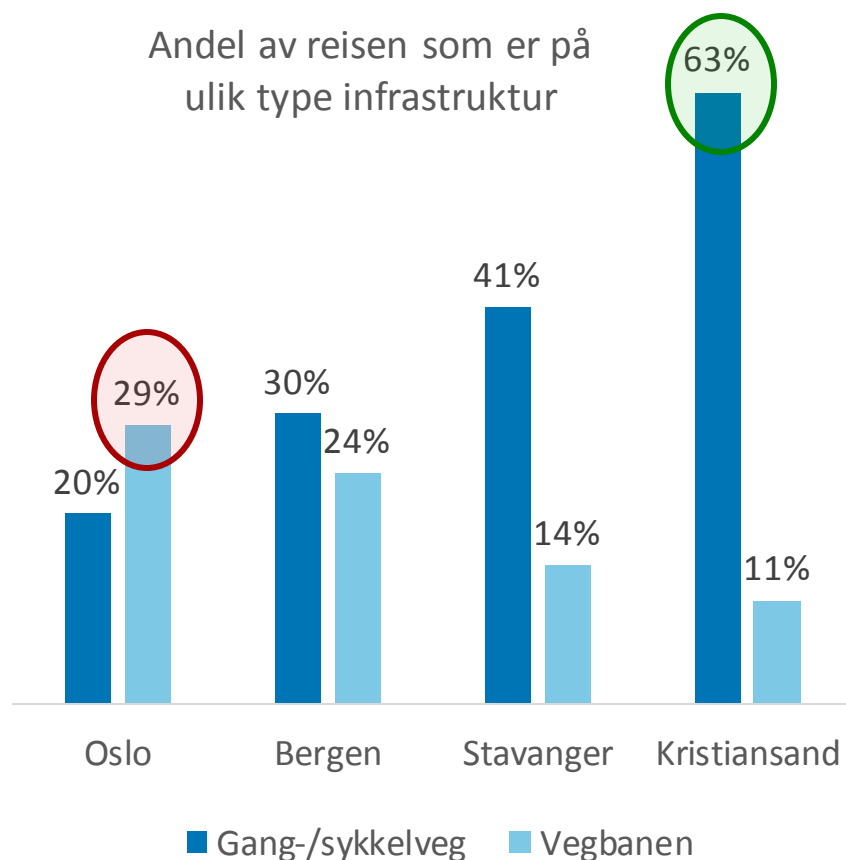
<< Neste

STATUS FOR SYKKELAKTIVITET I NORSKE BYOMRÅDER



	Befolkning	Sykkelandel (jf. RVU 2013)
Oslo	635 000	5 %
Bergen	272 000	3 %
Stavanger/Sandnes	230 000	8 %
Kristiansand	86 000	10 %

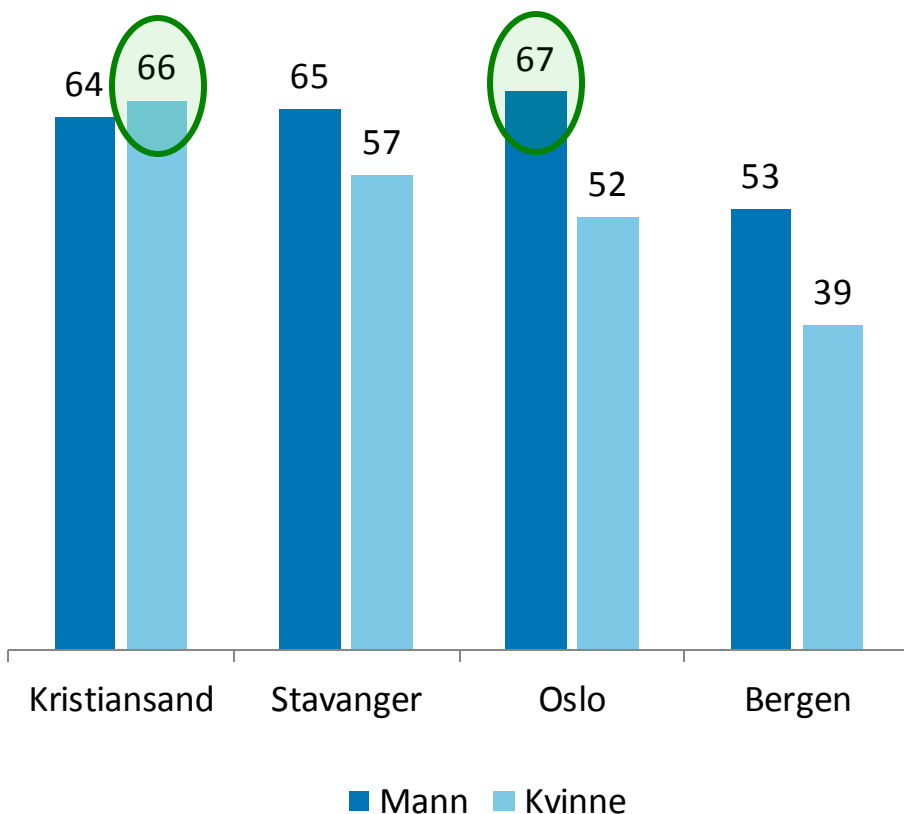
Högst cykelandel på tillrättalagd/ anpassad infrastruktur i Kristiansand



- 63 % av sykkelturene i Kristiansand er på gang-/sykkelveg
 - Endast 11 % er i vegbanen
- Endast 20 % av sykkelturene i Oslo er på gang-/sykkelveg
 - 29 % er i vegbanen

Større mangfold av cyklister i Kristiansand

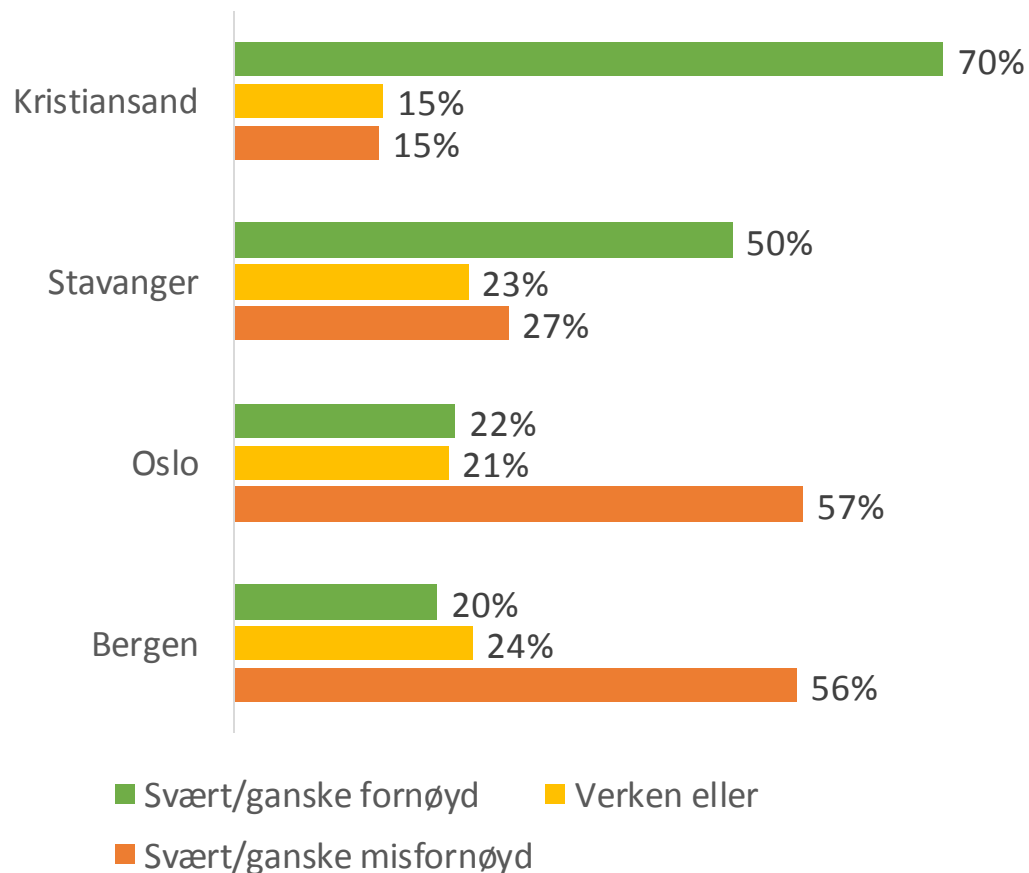
Andel som sykler ofte (minst hver 14 dag)



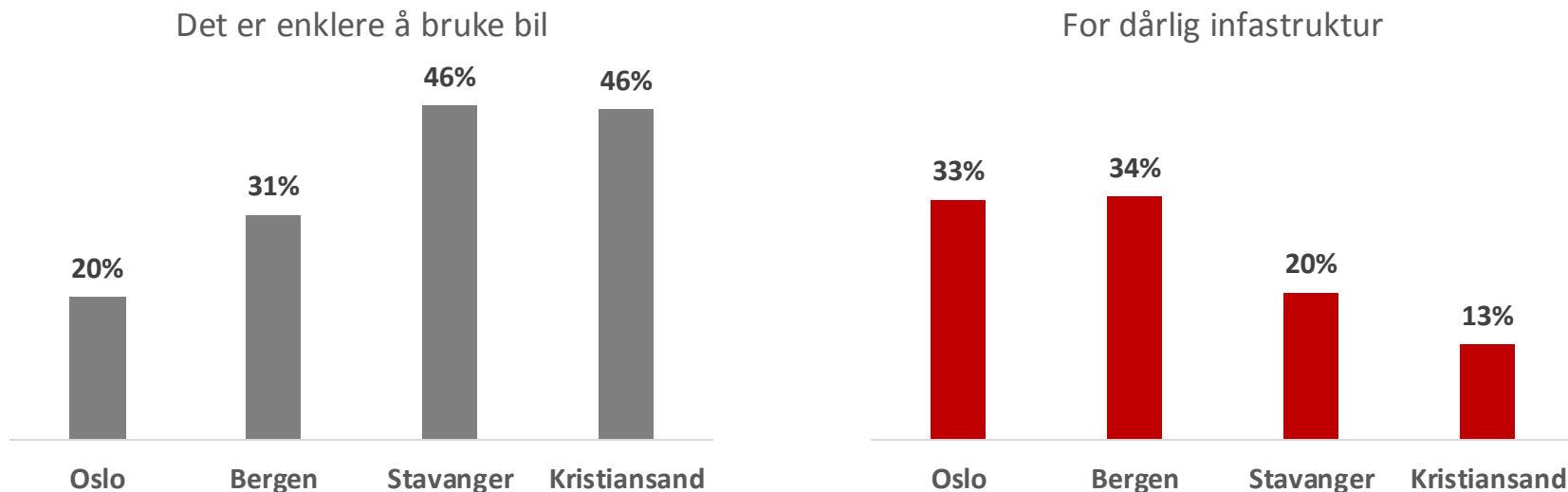
- Menn sykler mest
 - Flest menn som sykler ofte i Oslo
 - Flest kvinner som sykler ofte i Kristiansand
 - De som er 35-54 år sykler mest
 - Få eldre og yngre i Bergen
 - Kristiansand har syklister i alle aldre
- ***I områder med god tilrettelegging for sykling:***
- ***mange sykler ofte***
 - ***større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

Cyklister i Kristiansand er mest fornøye med sykkelforholdene

Tilfredshet med sykkelforholdene i ditt byområde



Stora geografiska skillnader i anledning till att inte cykla

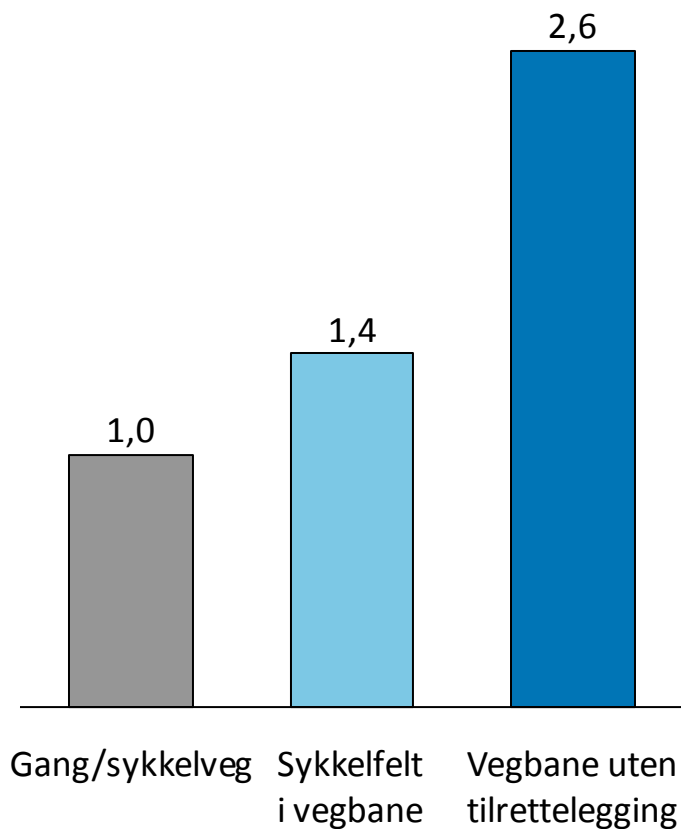


- Stavanger og Kristiansand: Mange mener det er enklere å bruke bil, selv med god infrastruktur for sykling
- Oslo og Bergen: Dårlig infrastruktur for sykling

**VILKA ÅTGÄRDER VILL CYKLISTERNA
PRIORITERA ?**

Att cykla på vägen är en stor belastning (påfrestning)

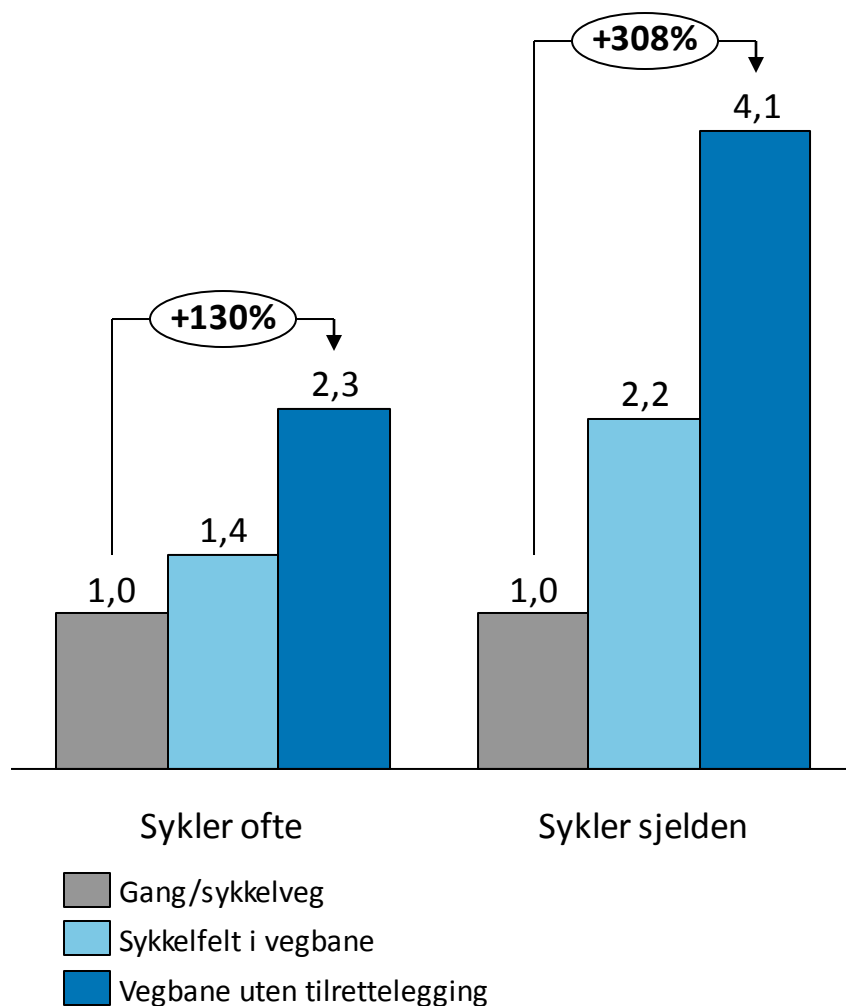
Belastning ved ulik type infrastruktur



- Nästan tre gånger så stressigt (belastande) att *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

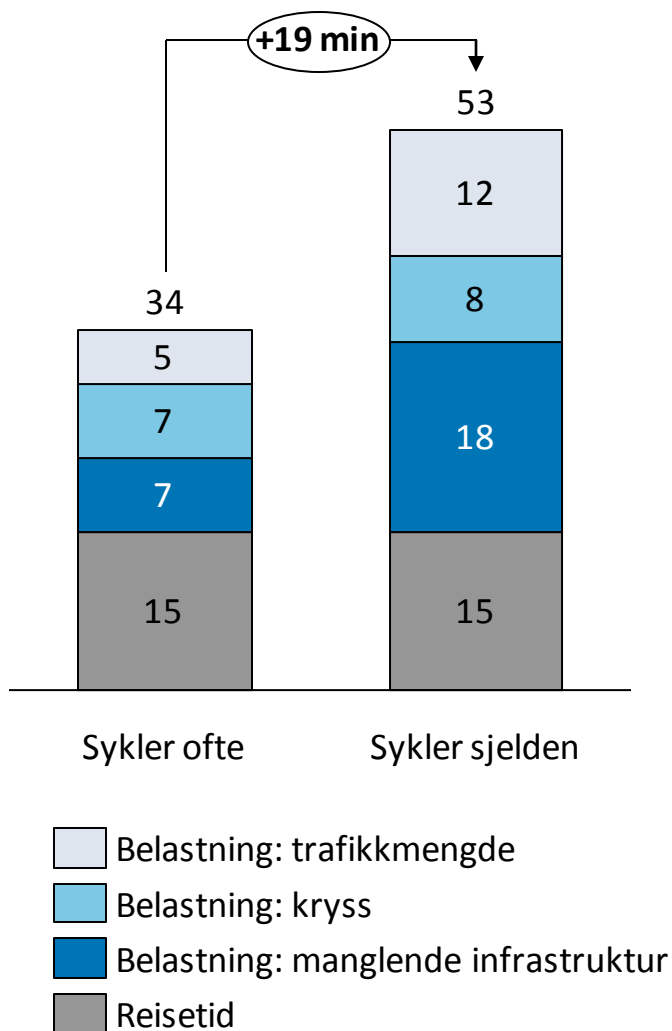
... spesielt bland de som sykler själlan

Belastning ved ulik type infrastruktur



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

Opplevd påfrestning for en sykkeltur – størst blant de som sykler sjelden

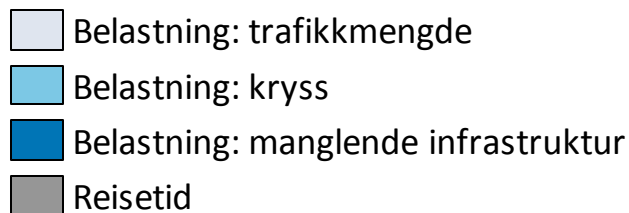
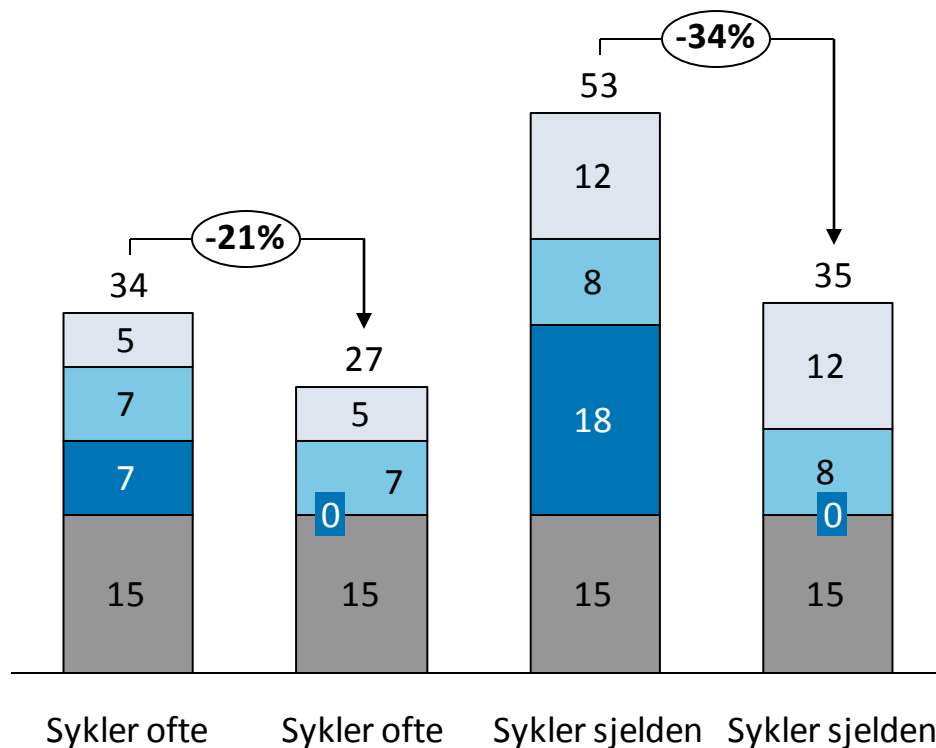


Opplevd påfrestning for en sykkeltur:

- på 15 min
- halvparten er på godt tilrettelagt infrastruktur
- fem kryss/stopp underveis

➤ ***Den samme sykkelturen oppleves 19 minutter lenger blant de som sykler sjelden enn blant de som sykler ofte***

Stor effekt av bedre infrastruktur for sykkel



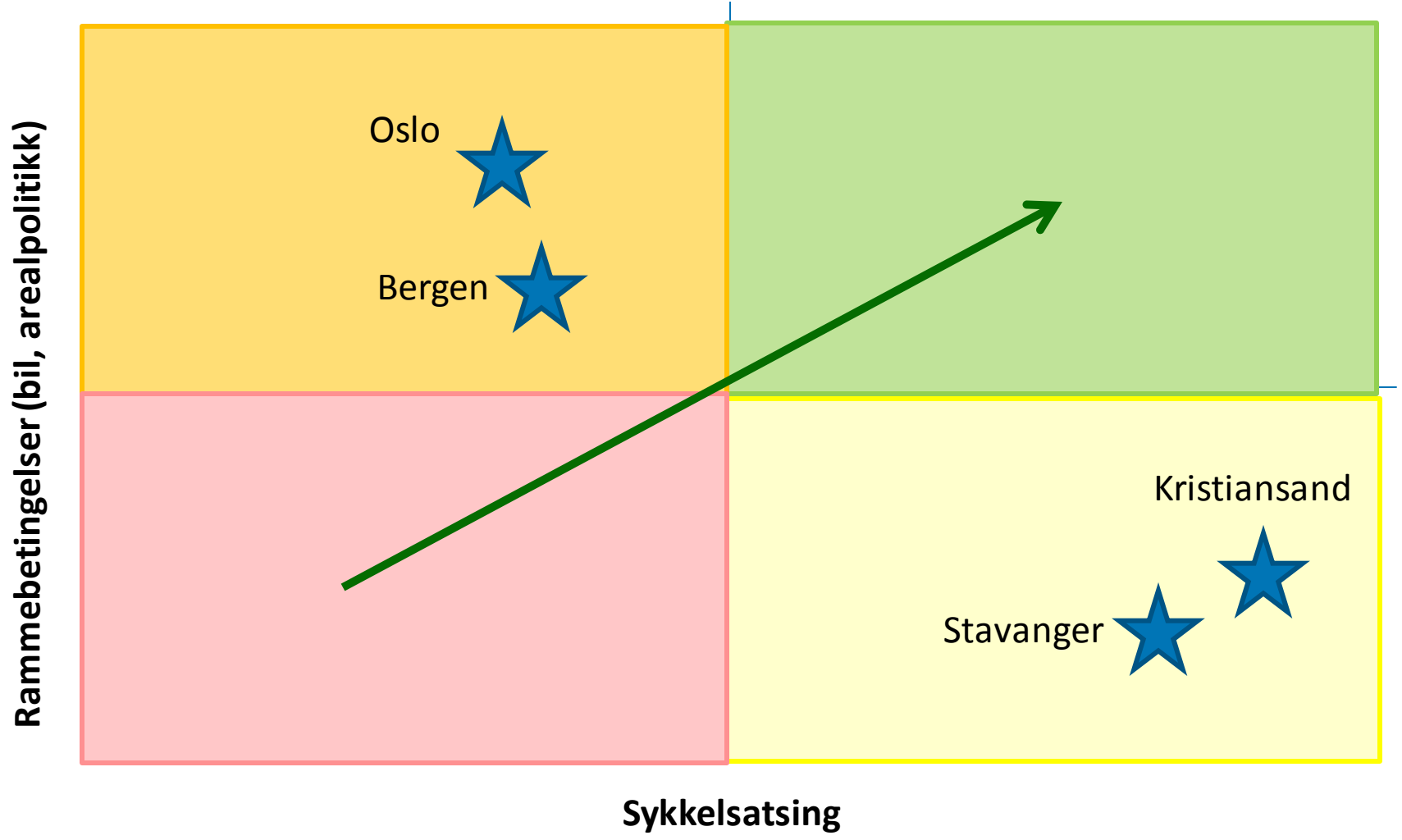
- Sykkeltiltak: 100 % tilrettelegging for sykling
 - Dvs. tar bort påfrestningen av otillrøkelig infrastruktur
- Sykkelturen blir mer attraktiv
 - Stor betydning blant alle grupper syklister
 - Men særlig blant de som sykler sjelden

ANBEFALINGER OM ØKT SYKLING

Anbefalinger for økt sykling

- For å få høyere sykkelaktivitet er 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

«Sykkeldiagnose»



«Sykkeldiagnose»

Rammebetingelser (bil, arealpolitikk)

Hvor ligger de svenske byene?

Sykkelsatsing

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

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN!

www.urbanet.se
www.urbanet.no

ioe@urbanet.no

UA-rapport 55/2015:
*Målrettede sykkeltiltak i
fire norske byområder*

