

UA

Urbanet jubileumskonferanse 8. og 9. september 2016

EFFEKTER AV SYKKELTILTAK

Hilde Solli



Bakgrunn

- Et prosjekt i forskningsprogrammet Bedre by til Vegdirektoratet
- Samarbeid KMD og KS for å forbedre transportmodellene
- Et av fem prosjekter i som har til å se på faktorer på grunnkrets nivå
- Vi skal se spesielt på konkurranse mellom transportformene på korte reiser.
- Faglig bakgrunn er også:
 - Målrettede sykkeltiltak i fire norske byområder
UA-rapport 55/2015
 - Dybdeanalyser av sykkel i RVU UA-rapport 78/2016



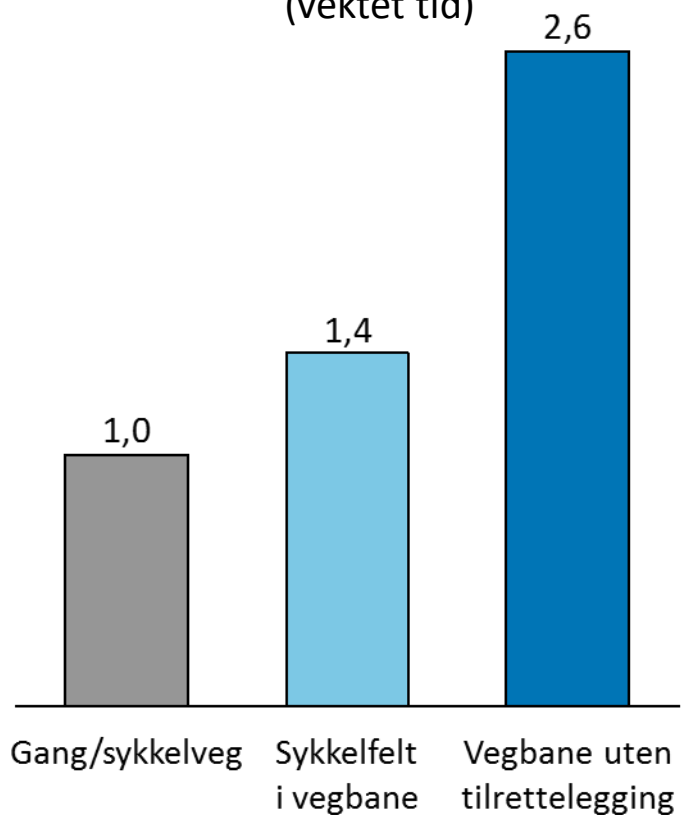
BAKGRUNN FOR REGNESTYKKENE

Tidsverdier fra verdsettingsstudien

- Gjennomsnittsverdi for syklende 142 kr/t i (2014 kr)
- Verdien er høy sammenlignet med for andre transportmidler
 - Kollektivt = 56 kroner (2014)
 - Bil = 87 kroner (2014)
- På nivå med andre studier:
 - i Sverige er de veiledende verdiene mellom 129 og 165 kr/t (ASEK)

Tidsverdi for sykkelinfrastruktur

Belastning ved ulik type infrastruktur
(vektet tid)

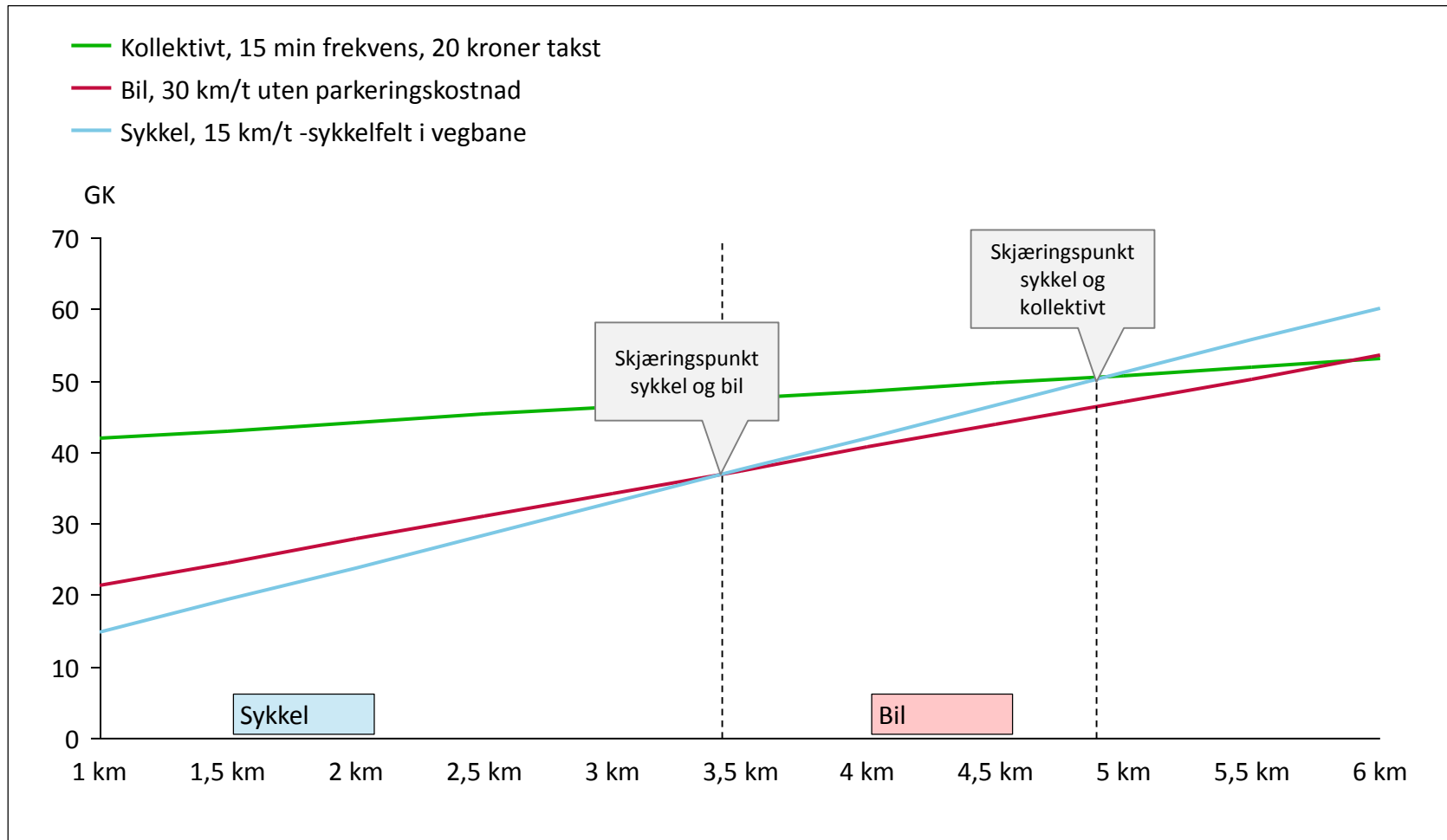


- Estimat med to utgangspunkt
 - Nasjonal tidsverdi
 - Verdsetting av ulik type infrastruktur fra UA

| | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Vekt der separat løsning = 1 | Loftsgarden, Ellis og Øvrum (2015) |
| Vegbanen | 2,6 |
| Sykkelfelt | 1,4 |
| Gang/sykkelveg | 1 |
| Tidsverdi separat løsning (2014) | 94,4 NOK |

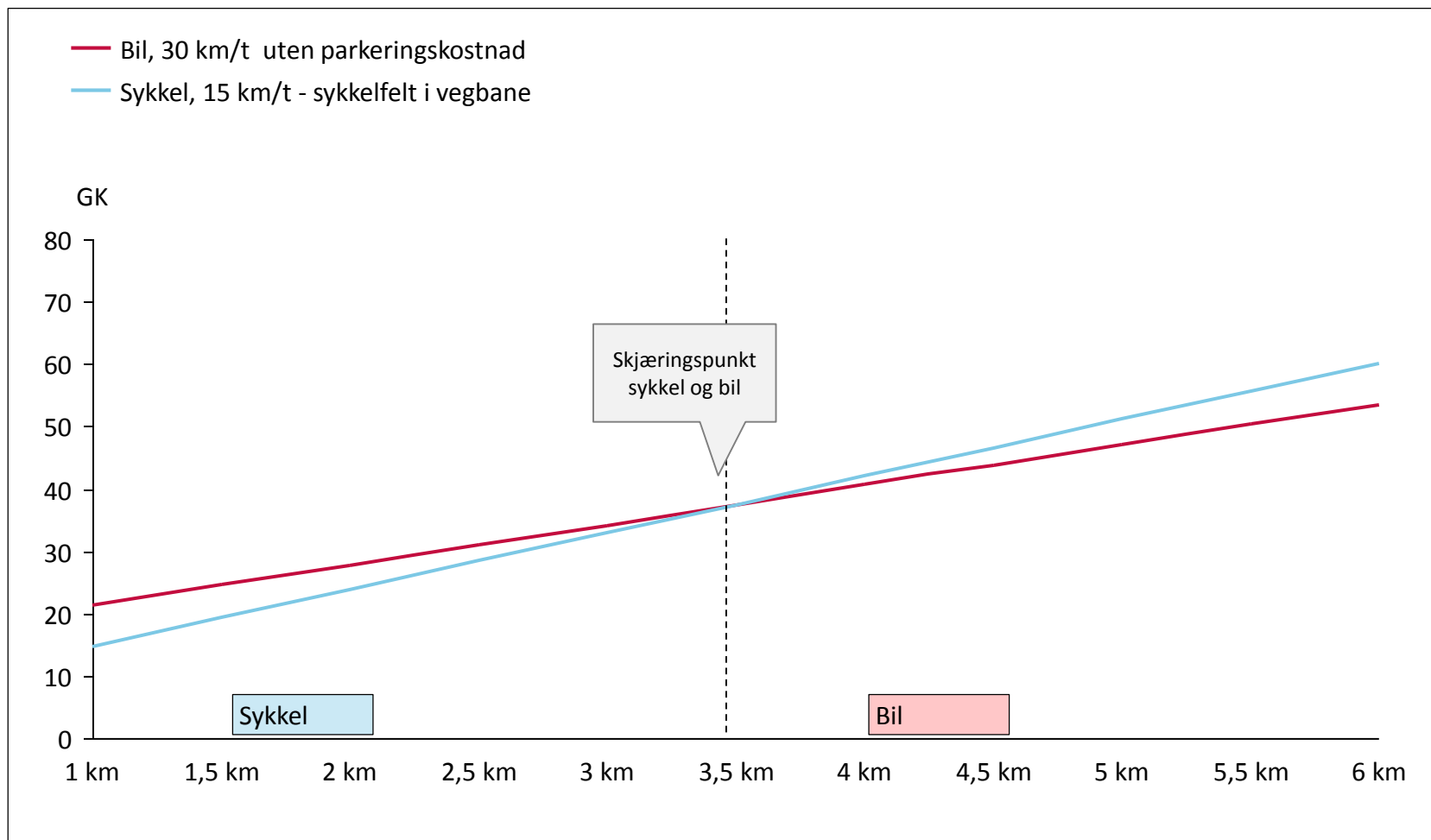
| Vekt der separat løsning = 1 | Loftsgarden, Ellis og Øvrum (2015) | ASEK |
|---|------------------------------------|--|
| Vegbanen/blandtrafik | 2,6 | 1,2 |
| Sykkelfelt/ cykelfält i körbana | 1,4 | 1,1 |
| Gang/sykkelveg/cykel bana | 1 | 1 |
| Tidsverdi separat løsning (2014 kroner) | 94,4 NOK | 129 SEK, kjøpekrafts justert tilsvarer det 153 NOK |

Konkurransen mellom transportmidlene

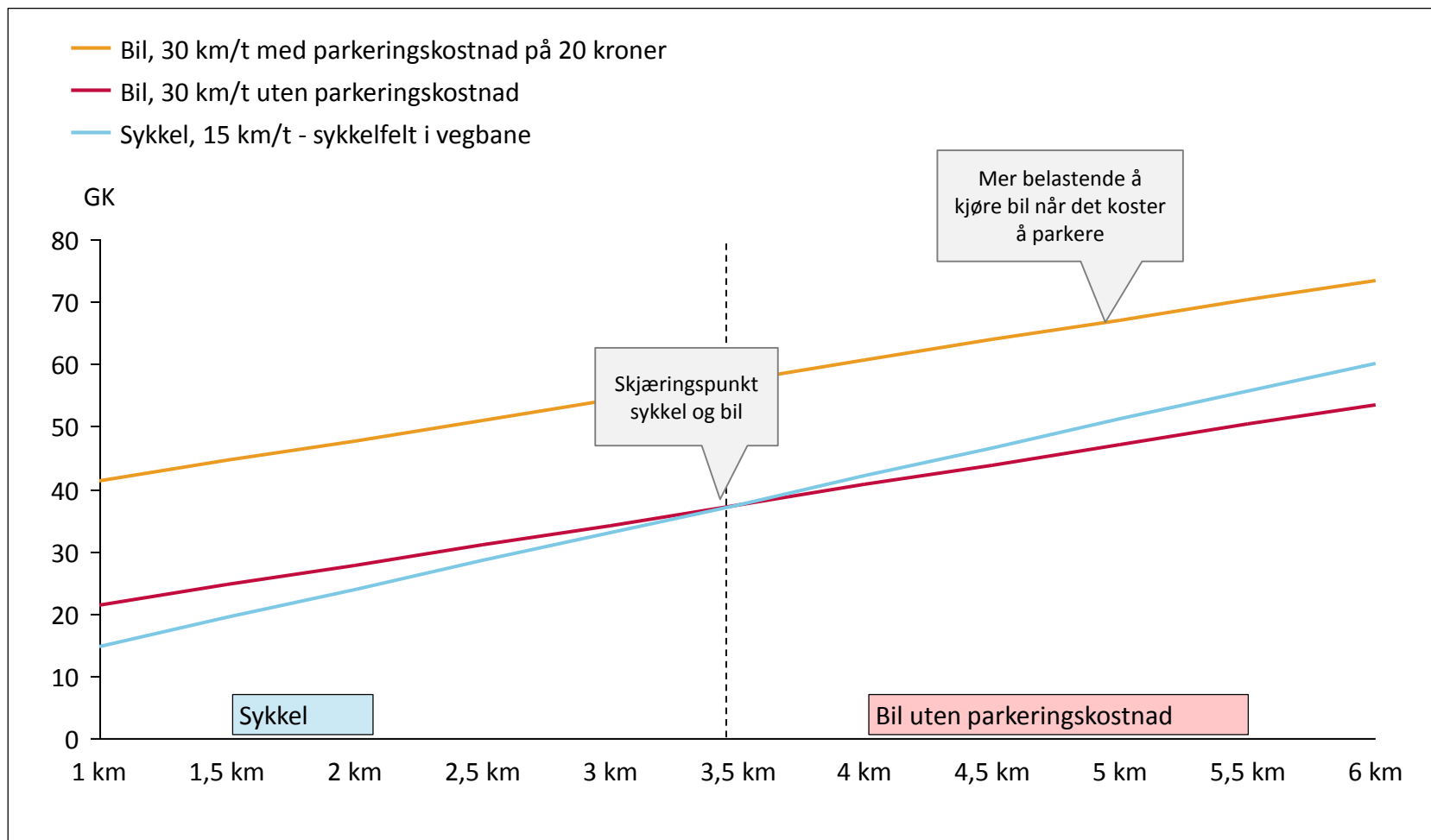


SYKKEL VS. BIL

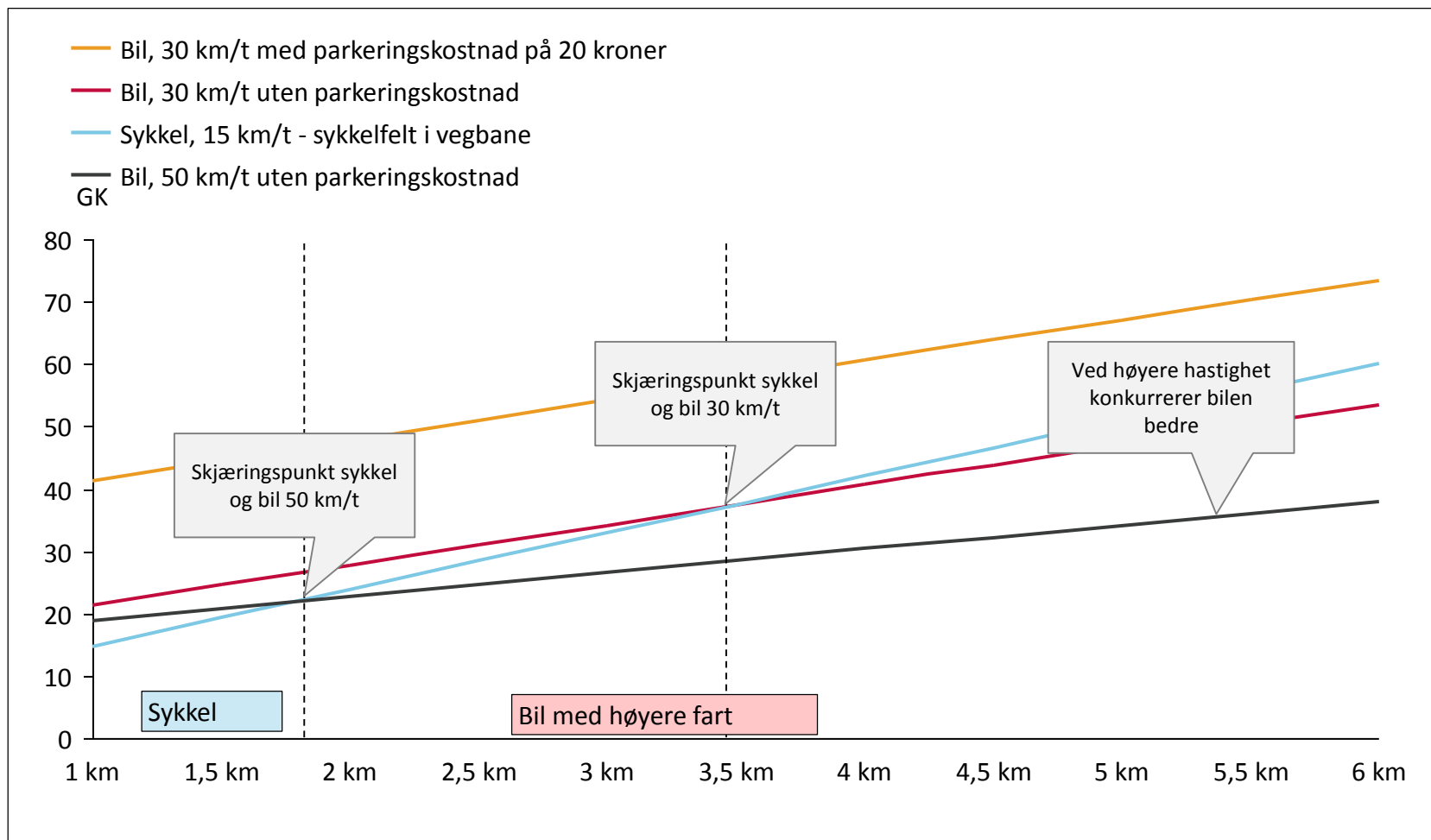
Bil eller sykkel?



Hvis det koster å parkere er sykkel minst belastende

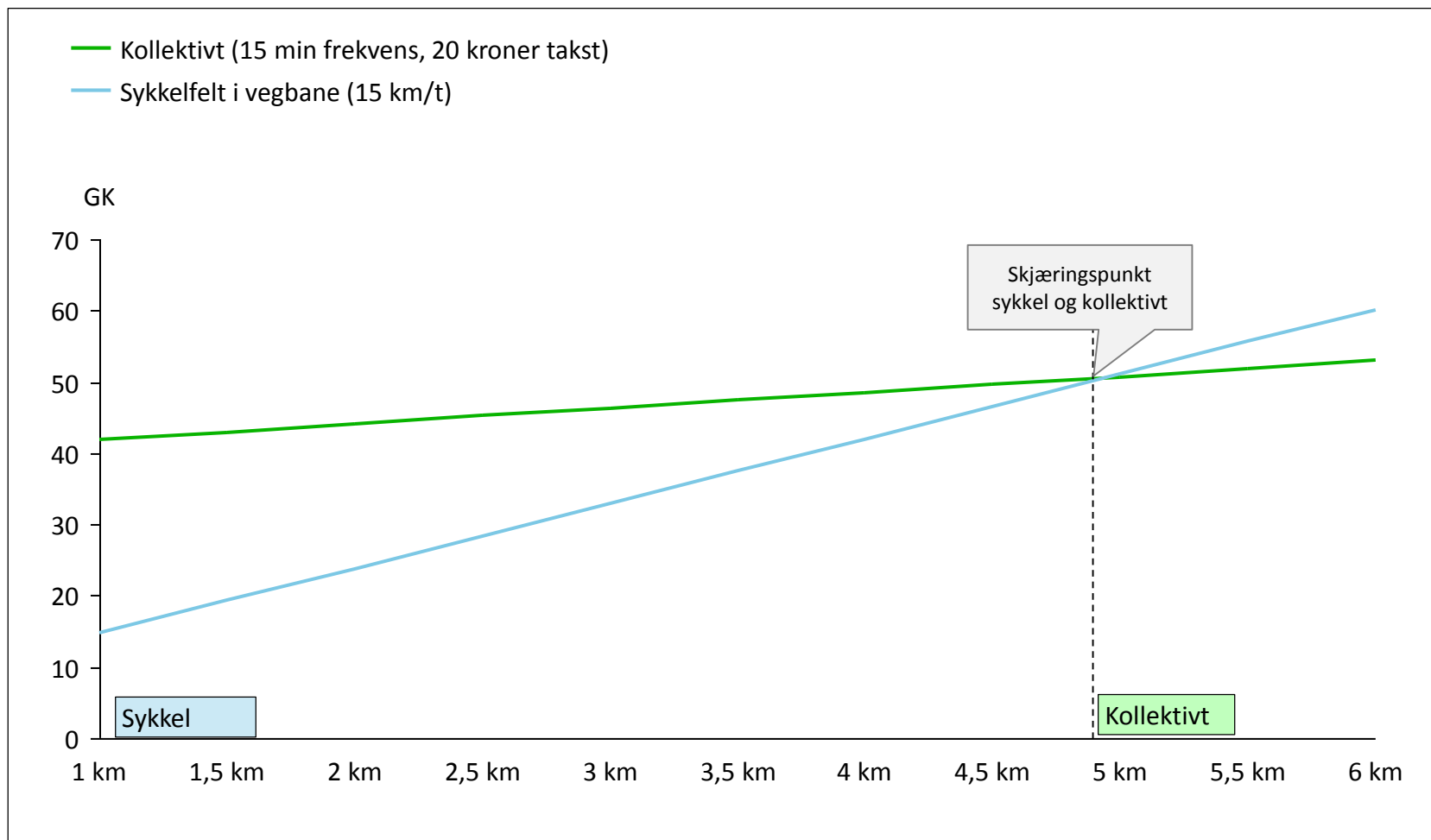


Fart er avgjørende

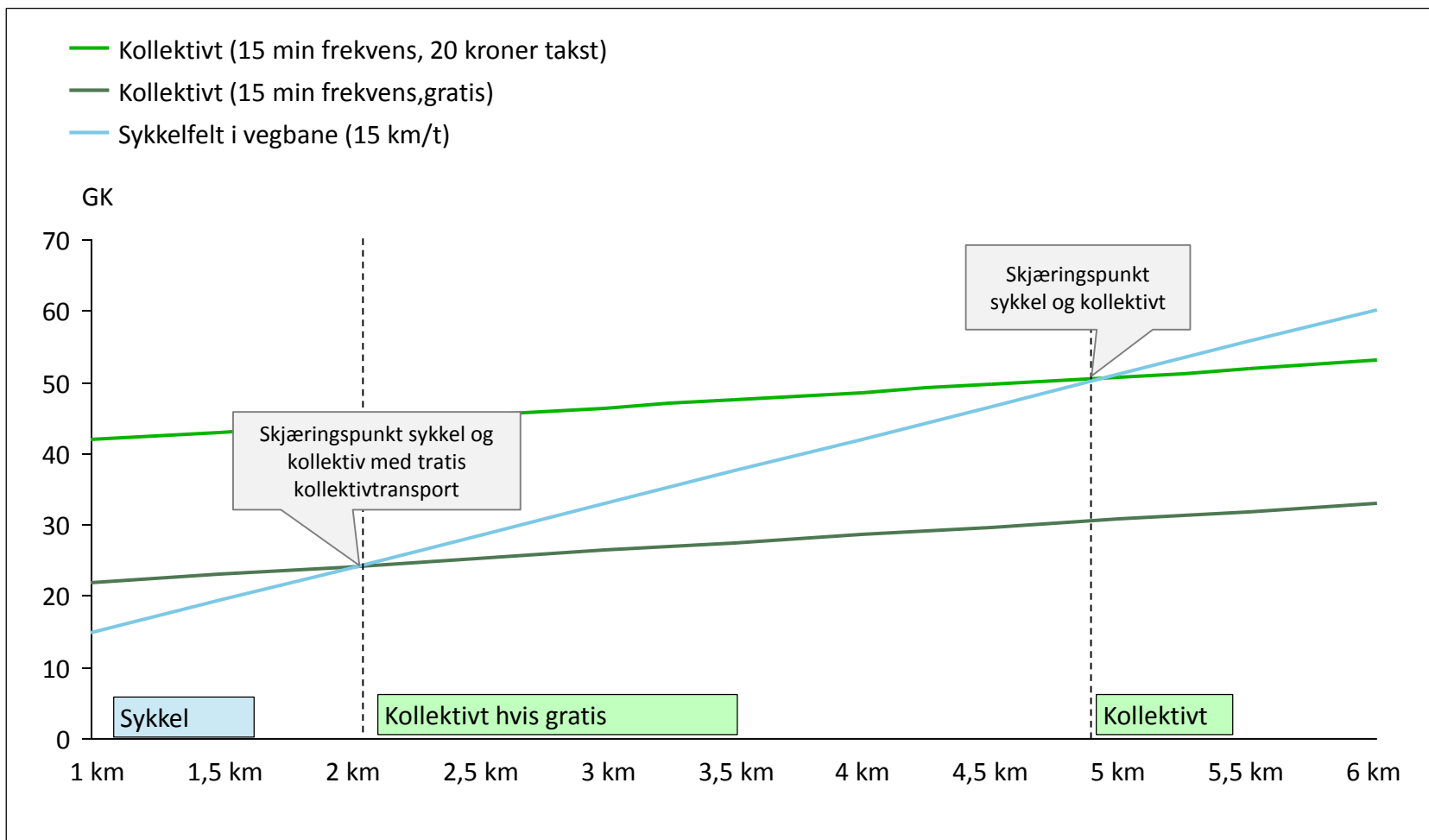


SYKKEL VS. KOLLEKTIVT

Kollektivt eller sykkel?

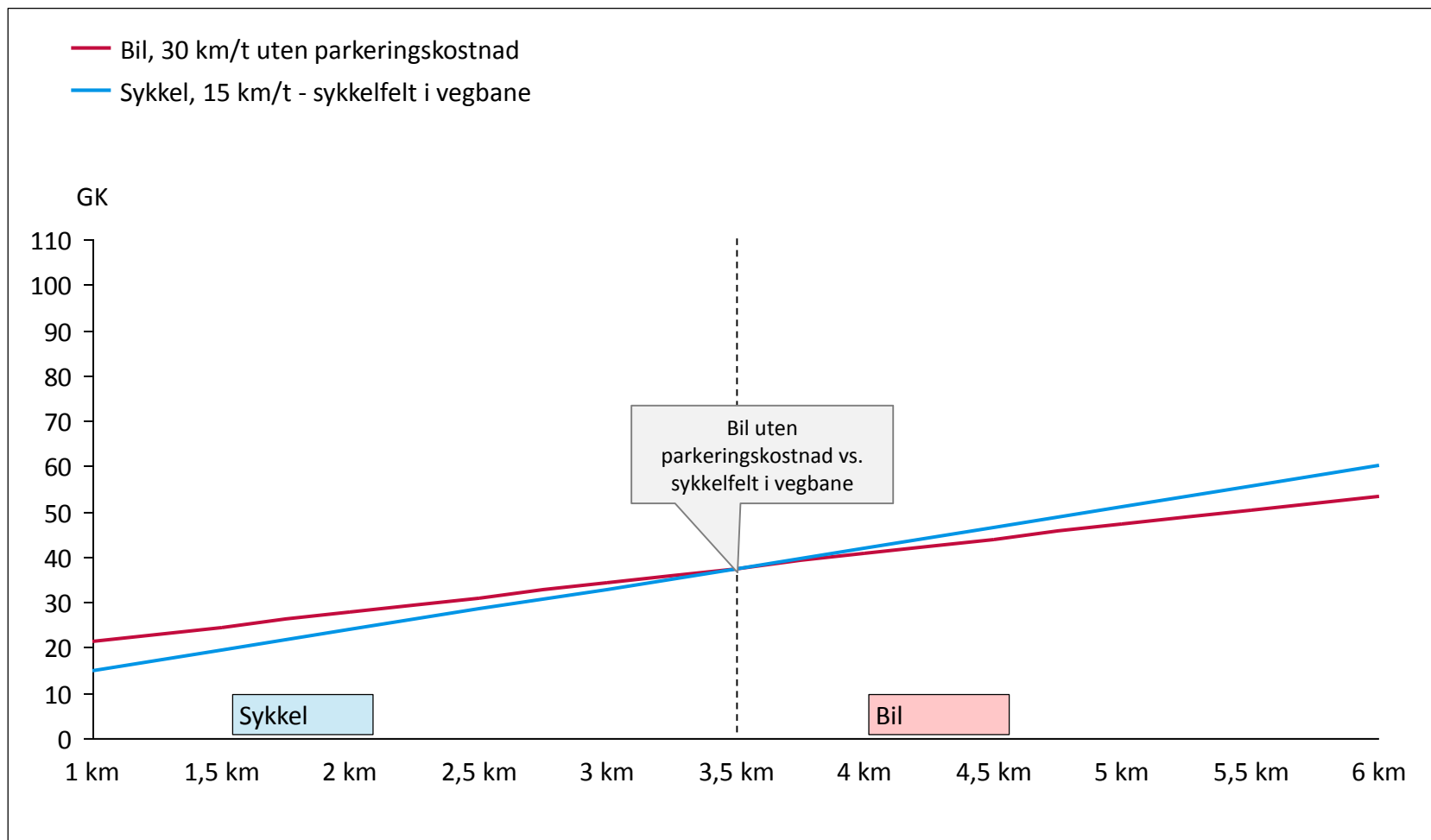


Gratis kollektivtransport konkurrerer med sykkel på korte reiser

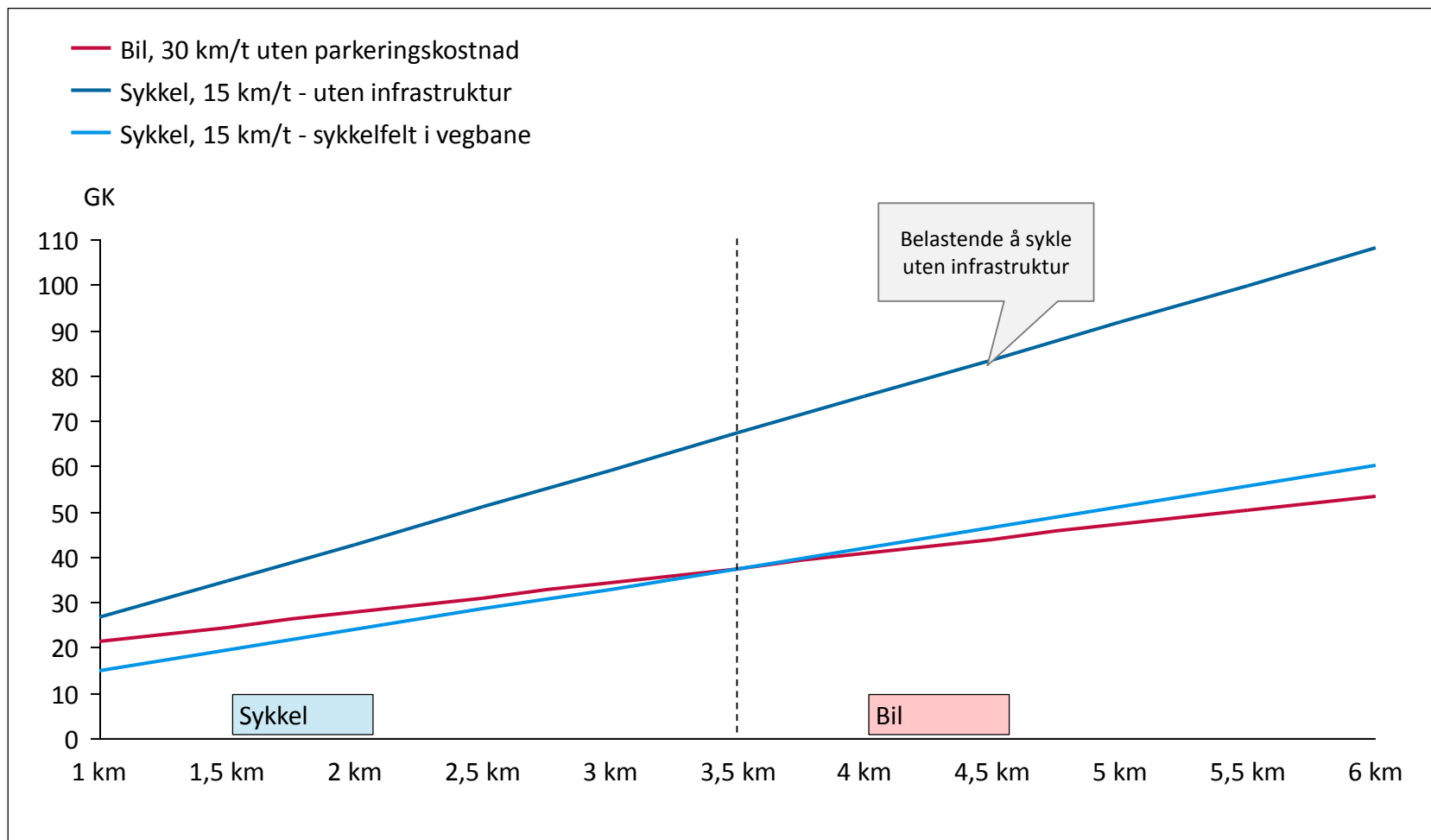


EFFEKT AV SYKKELTILTAK

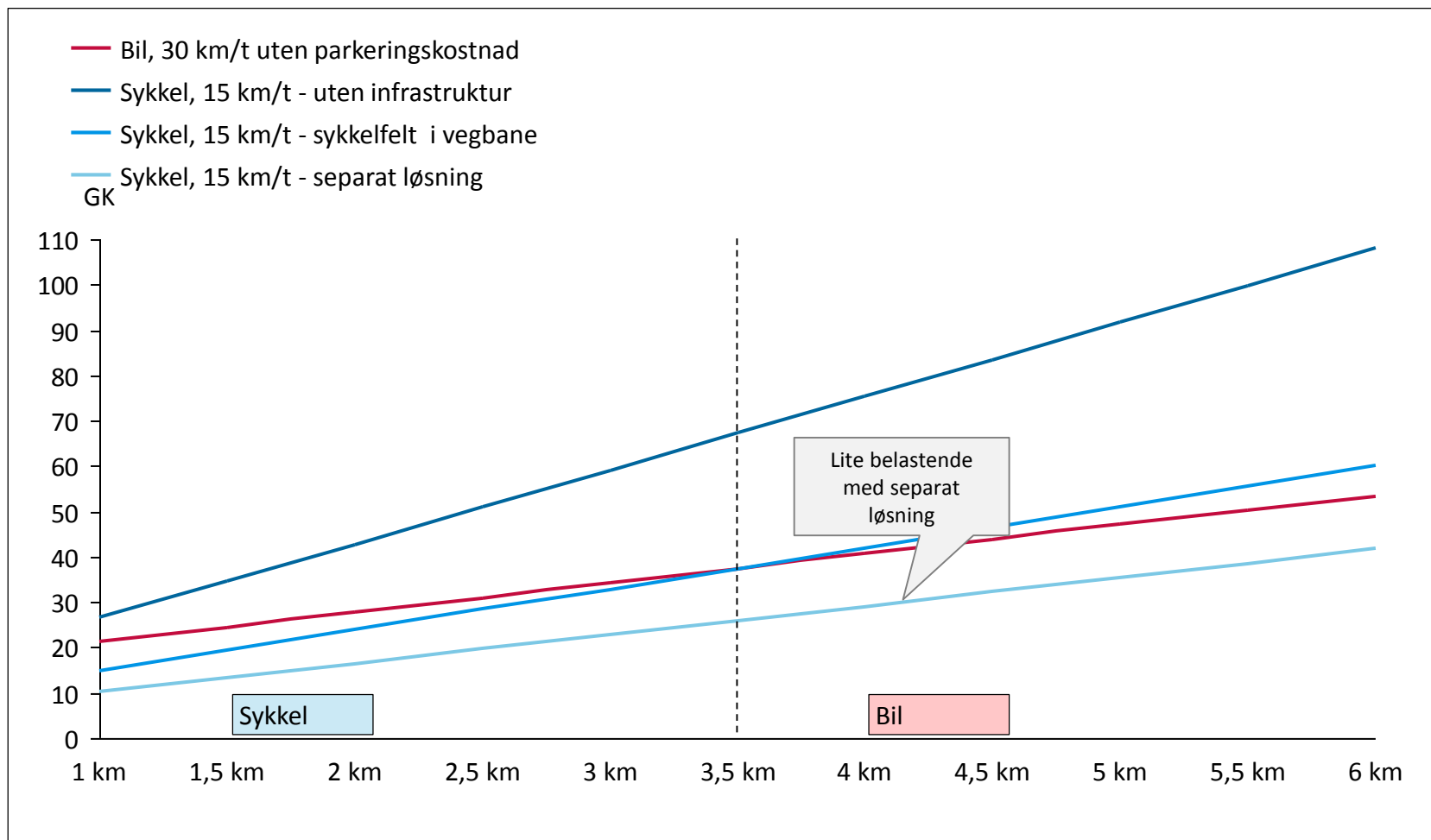
Effekt av sykkelinfrastruktur



Effekt av sykkelinfrastruktur

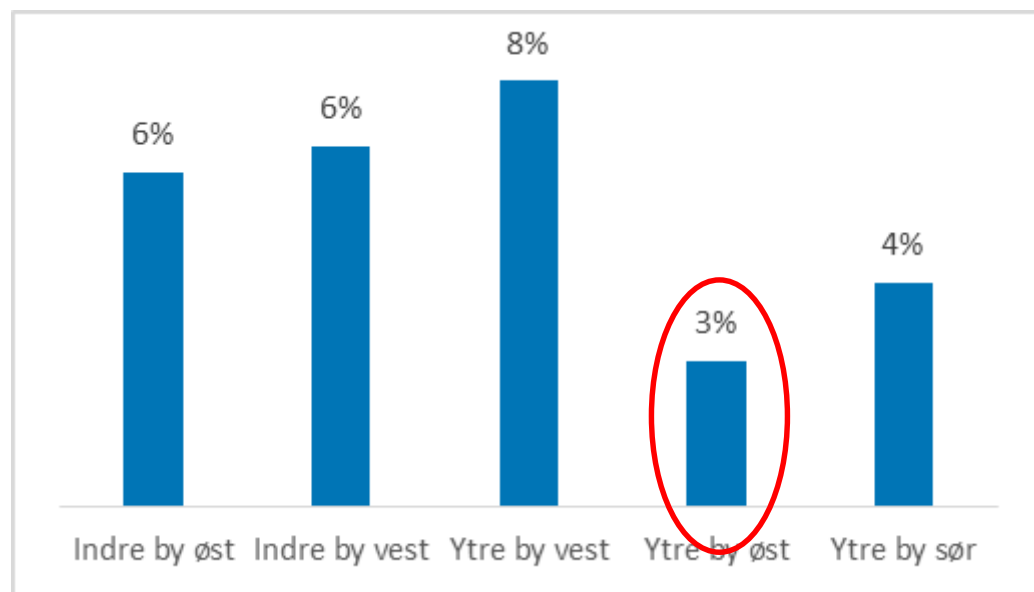


Effekt av sykkelinfrastruktur



Mulig etterspørseffekt

- Elastisitet på 0,2
- 10 prosent bedre sykkelinfrastruktur vil da øke sykkelandelen med 2 prosent.
- Det betyr at dersom sykkelandelen skal øke fra tre til fire prosent som effekt av sykkelinfrastruktur må antall meter sykkelinfrastruktur øke med 170 prosent



Figur 5.2: Sykkelandel i fem byområder i Oslo. Kilde: RVU 2013/14

Basert på RVU analyser fra (Ellis, Amundsen og Høyem 2016)



Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

**Takk for
oppmerksomheten**

www.urbanet.no

hso@urbanet.no

Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

 **SINTEF**



Rapport

Rapport 75/2016

Hilde Solli,
Tormod Wergeland Haug,
Olav Kåre Malmin
Ingunn O. Ellis

Transportstandard for sykkel

Vurdering av ulike faktorer

