



Effekter av sykkeltiltak – hvordan måler vi utviklingen?

Kartlegging av sykling på Nord-Jæren og i Bergen

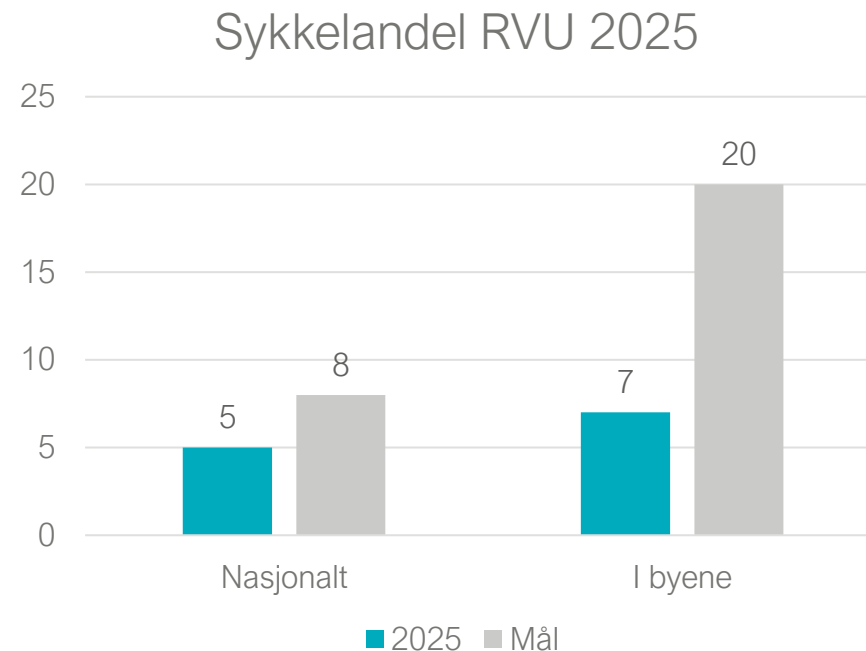
► Kristin



Mål

- ▶ Norge har et langsiktig mål om at sykkelandelen skal være åtte prosent av alle reiser.
 - ▶ I byene skal andelen sykkelreiser utgjøre 20 prosent.
- ▶ Nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontransporten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange.
- ▶ Bedre tilrettelegging og økt trygghet for sykling er viktig for å påvirke reisevanene. En betydelig del av transportveksten fremover kan tas med sykkel og gange hvis forholdene legges bedre til rette.

Kilde: [Sykkeltrafikk](#) | [Statens vegvesen](#)



Utfordring

Før sykkeltiltak

- ▶ Transportmodeller viser marginal effekt av sykkeltiltak på nullvekstmålet.
 - ▶ Effekt måles i prosentvis endring i bilbruk.
 - ▶ Utfordrende å inkludere alt som påvirker sykling.



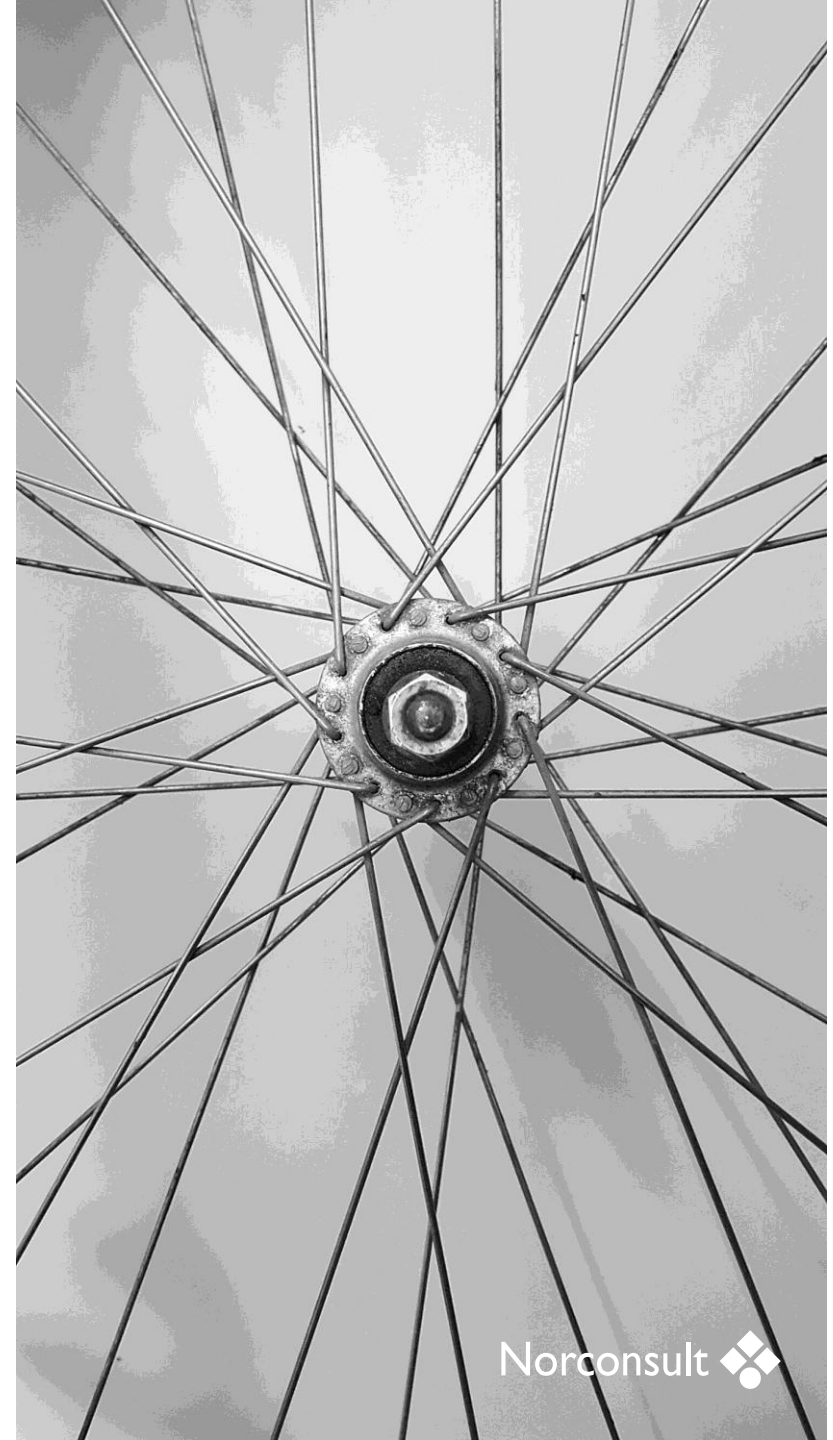
Etter sykkeltiltak

- ▶ Sykkeltiltak har effekter som ingen enkeltstående datakilde plukker opp.
 - ▶ RVU har relativt få respondenter og viser ikke hvor folk sykler.
 - ▶ Sykkeltellere teller bare i utvalgte punkter.

Hvordan kan vi måle effekten av små og store sykkeltiltak?

Oppdrag

- ▶ Kartlegge omfang og utvikling i sykling på Nord-Jæren og i Bergen fra 2020 til 2024 på oppdrag fra Statens vegvesen.
- ▶ Formålet er å få en oversikt over sykling i de to områdene før ferdigstilling av sykkelstamvegene.
- ▶ Resultatene skal benyttes i en evaluering av effekten på nullvekstmålet av sykkelstamvegene på Nord-Jæren og i Bergen.
- ▶ Resultatet er en rapport med et kunnskapsgrunnlag om sykling i områdene.



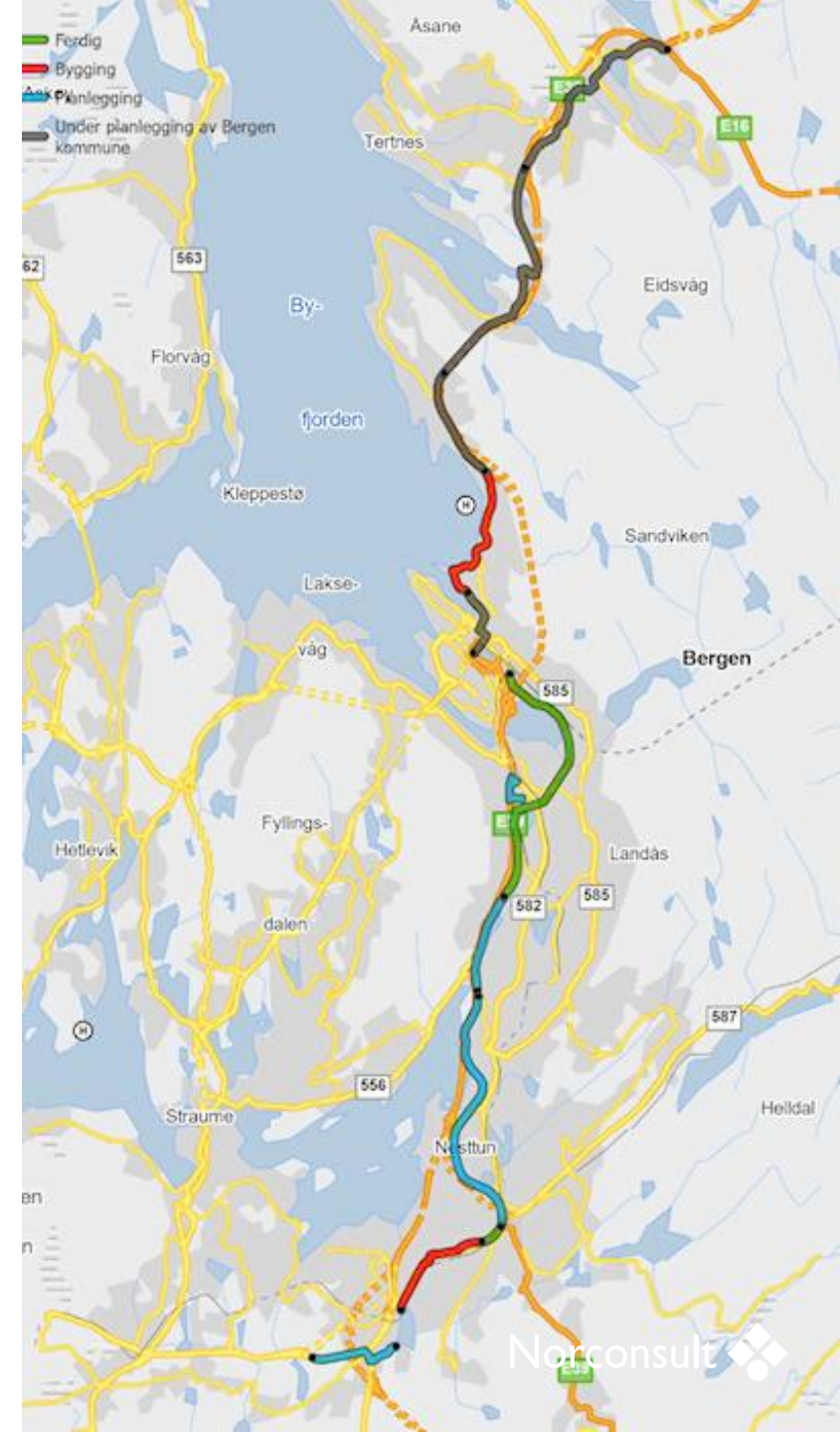
Områdene

► Stavanger:

- September 2020: Asser Jåttens veg – Sandnes grense
- April 2023: Sørmarka – Asser Jåttens veg
- Mai 2024: Sandnes grense – Oalsgata
- Mai 2025: Sørmarka og nordover til 1. påkoblingspunkt

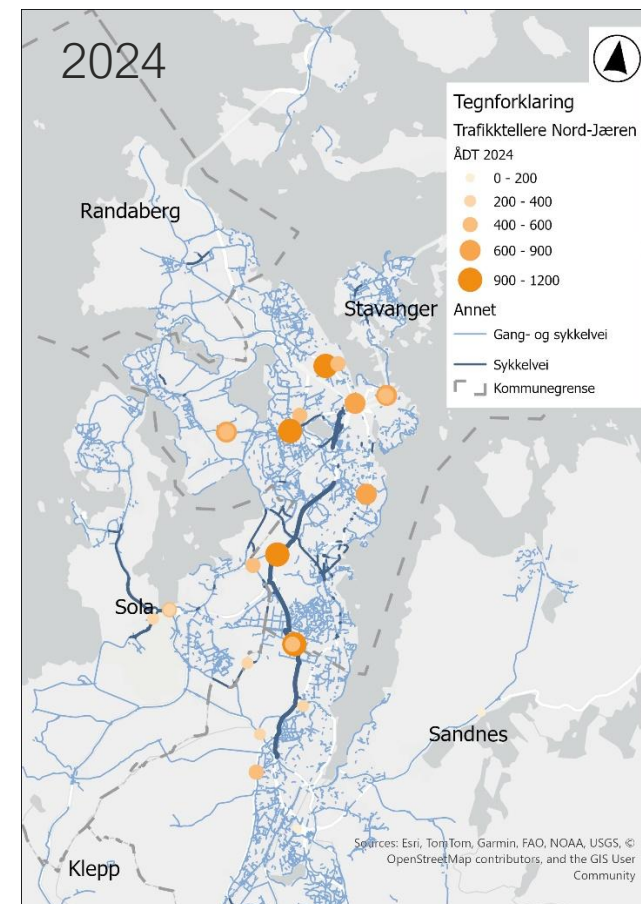
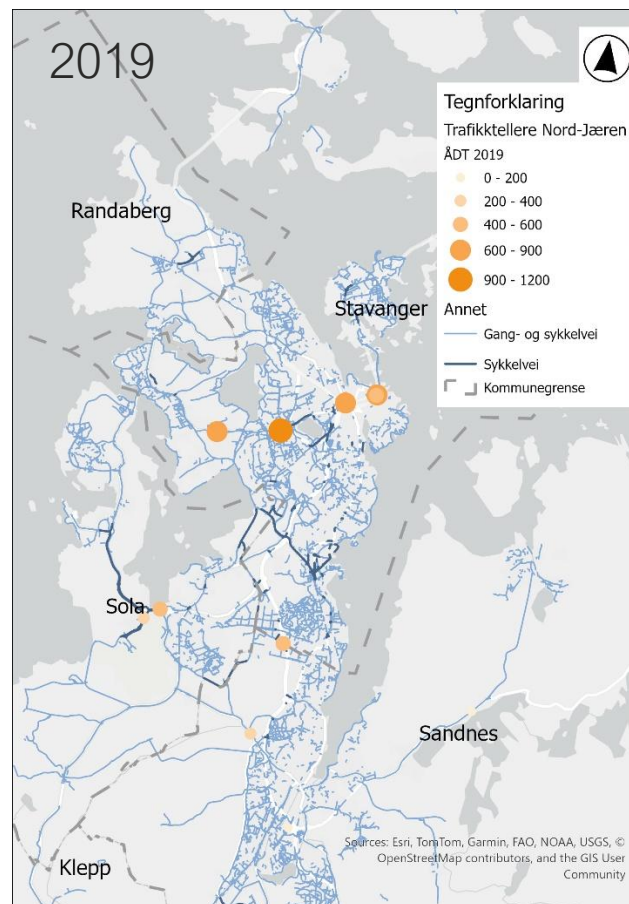
► Bergen:

- Sykkeltunnelene Kronstadtunnelen og Fyllingsdalstunnelen åpnet 15. april 2023.
- Dagstrekningene mellom tunnelene var åpen før dette, men hele strekningen kunne ikke sykles før denne dato.



Sykkeltellere på Nord-Jæren

- ▶ Manglende konsistens over tid for data fra lokale tellepunkter.
- ▶ Sykkeltellere er velegnet til å fange opp endringer i sykling over tid i de punktene hvor syklister telles.
- ▶ Utfordrende å generalisere endring i sykling forbi sykkelteller til et bynivå fordi vi ikke vet om en endring skyldes endring i omfang eller rutevalg.



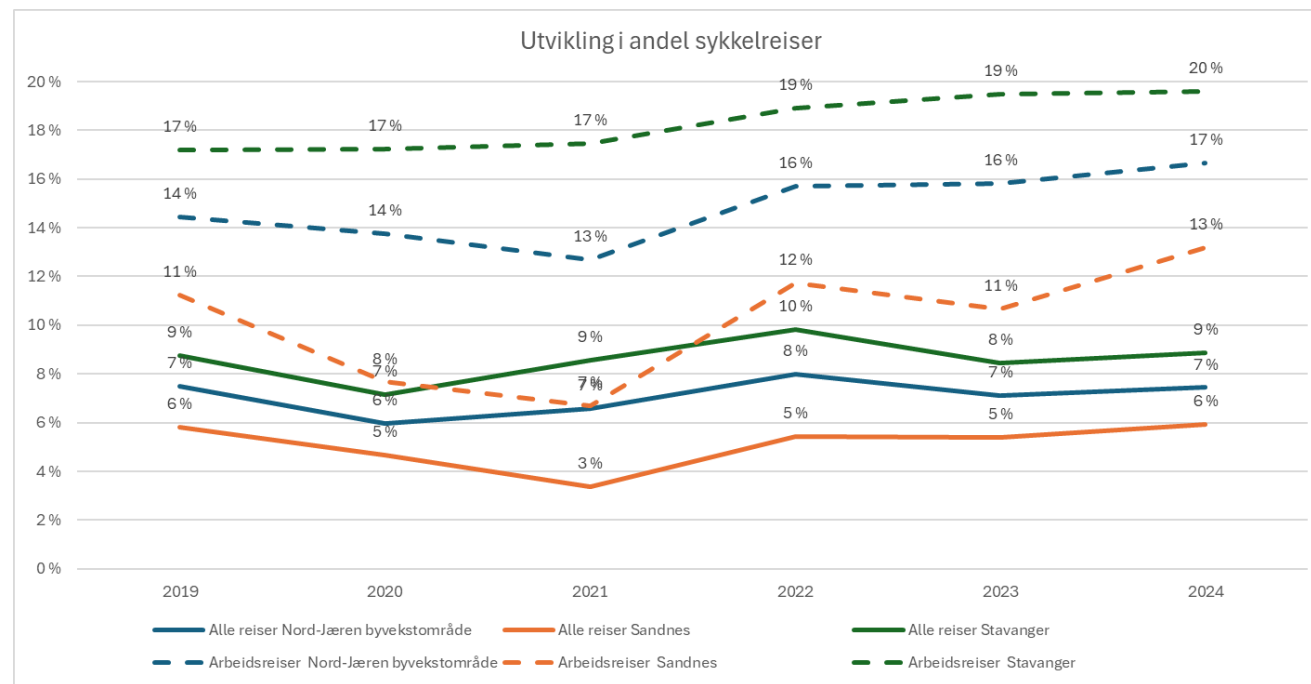
Sykkeltellingene tyder på at omfanget av sykling er uendret

- ▶ Antall sykkeltellere økte fra 11 til 19 i 2020.
 - ▶ Indeks 2019-2024: 0,96
 - ▶ Indeks 2020-2024: 1,06
- ▶ Sykkeltellingene tyder på at omfanget av sykling er på samme nivå som i 2019/2020.

Kommune	Lokasjon	ÅDT 2019	ÅDT 2024
Sandnes	Soma skole	390	319 
Sandnes	Hogstad	166	178 
Sandnes	Hoveveien	67	158 
Sola	Sømmevågen 2	515	360 
Sola	Flyplassvegen Sola	269	250 
Stavanger	Bybrua øst	620	744 
Stavanger	Bybrua vest	464	412 
Stavanger	Revheimsvegen	606	552 
Stavanger	Vassbotnen	512	426 
Stavanger	Siddishallen	1128	1126 
Stavanger	Kannik	746	721 

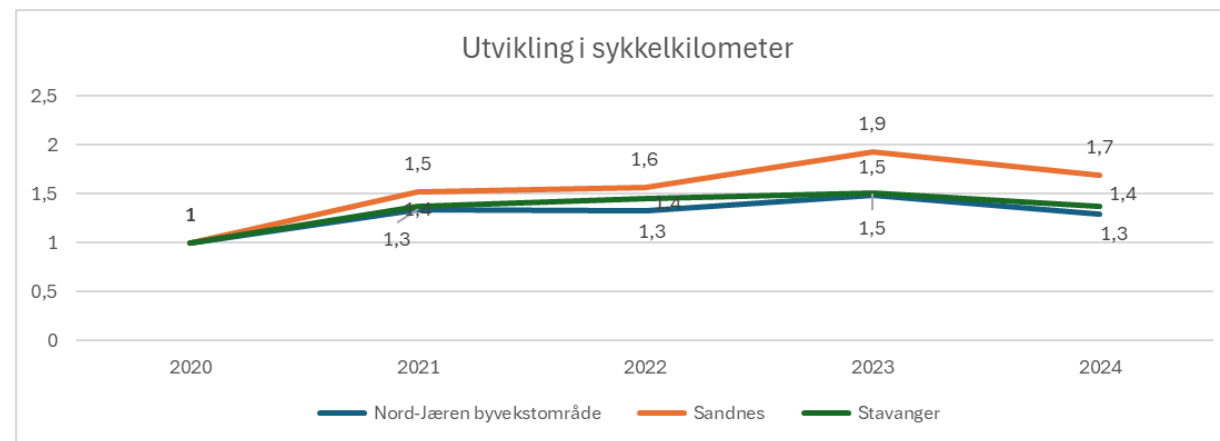
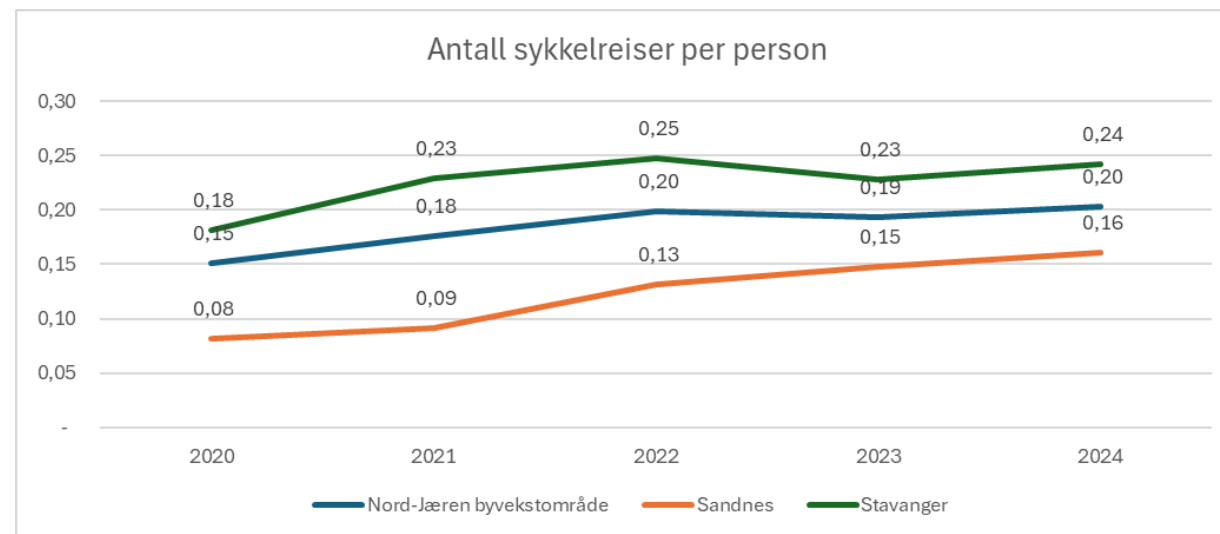
RVU på Nord-Jæren

- ▶ Data fra RVU er godt egnet til å beskrive utvikling i transportmiddelvalg over tid.
- ▶ Med data om et representativt utvalg av befolkningen og deres reiser, kan vi studere:
 - ▶ hvor stor andel av reisene og hvilke reiser som gjennomføres med sykkel
 - ▶ hvem som sykler
 - ▶ hvor langt de sykler
- ▶ RVU er mindre egnet til å vise sykling på konkrete strekninger grunnet få svar per strekning og ingen informasjon om rutevalg.



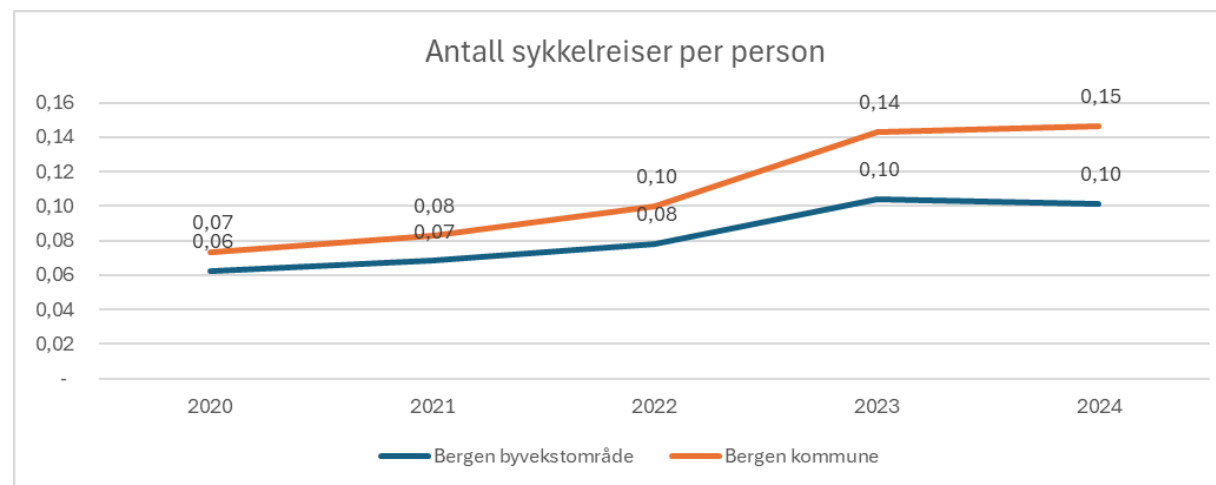
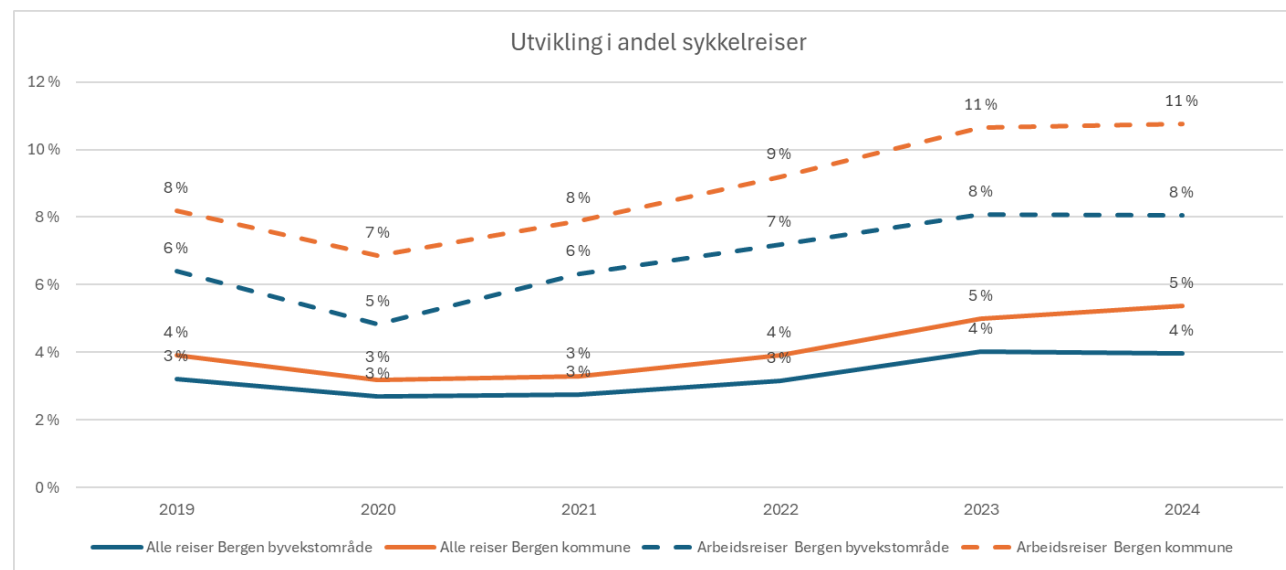
RVU tyder på at omfanget av sykling har økt

- ▶ Gjennomsnittlig antall sykkelreiser per person per dag har økt fra 0,15 i 2020 til 0,20 i 2024.
- ▶ En gjennomsnittlig sykkelreise på Nord-Jæren er omtrent fem kilometer i 2024 og har ligget på omtrent samme nivå siden 2019.
- ▶ Antall kilometer syklet per person per dag har økt fordi antall sykkelreiser per person har økt.
 - ▶ Snittet har økt fra 0,8 km i 2020 til 1 km i 2024.
- ▶ Når vi ser på omfang av sykling for befolkningen ser vi at antallet sykkelkilometer per dag har økt fra omtrent 214 000 i 2020 til 277 000 i 2024.



Hva med Bergensområdet?

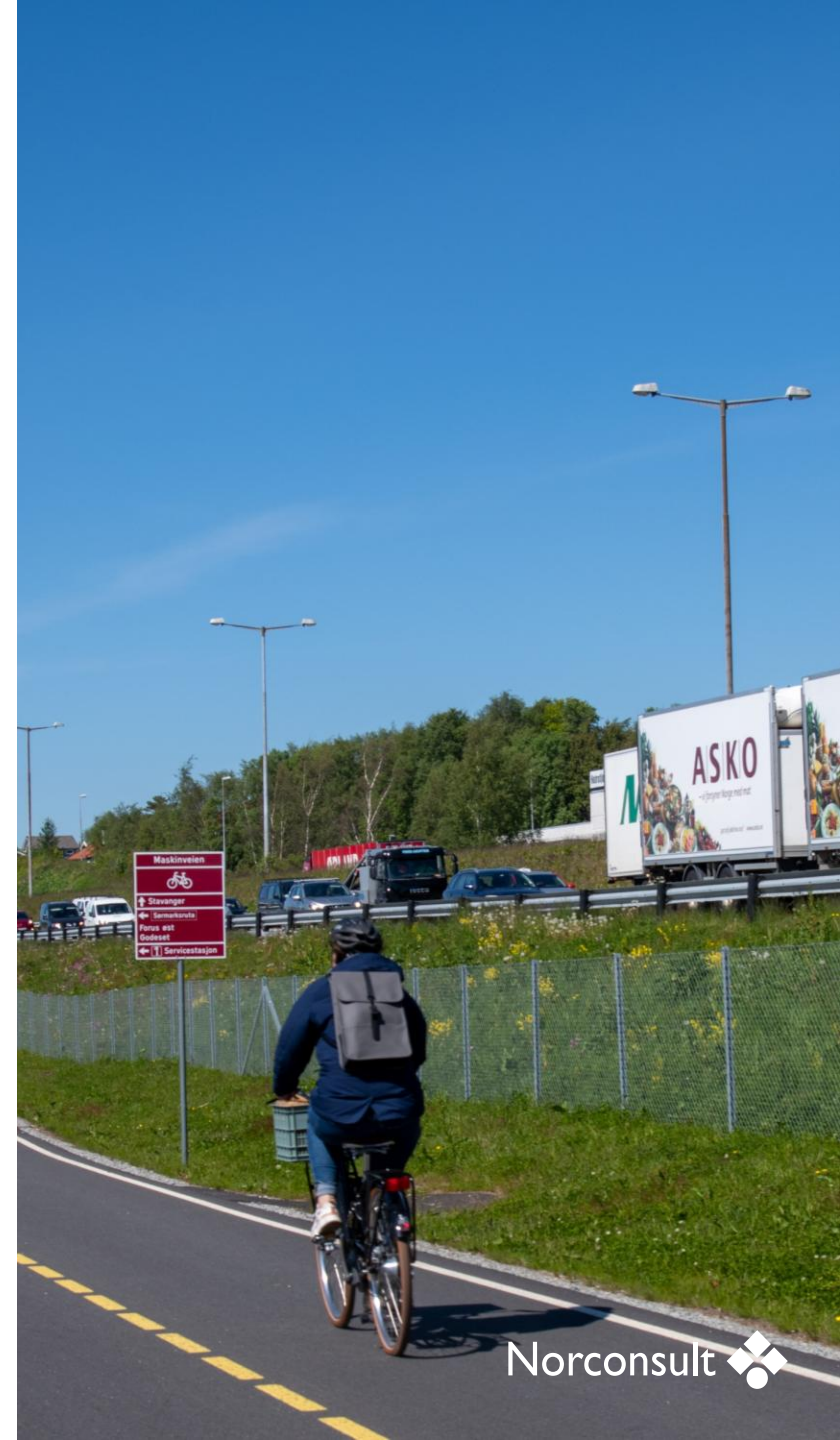
- ▶ Større konsistens i sykkeltellere, men mindre av sykkelstamvegen er ferdigstilt.
- ▶ Sykkeltellingene tyder på at omfanget av sykling er redusert i Bergensområdet.
- ▶ RVU viser imidlertid økende sykkelandel
- ▶ Antall kilometer syklet per person per dag har økt fordi antall sykkelreiser per person og reiselengde har økt.
- ▶ Når vi ser på omfang av sykling for befolkningen ser vi at antallet sykkelkilometer per dag har økt fra omtrent 115 000 i 2020 til 230 000 i 2024.



Hva skal vi tro på?

- ▶ Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen tyder på at syklingen øker i begge byområdene.
 - ▶ Antall sykkelreiser øker
 - ▶ Antall sykkelkilometer øker
- ▶ Data fra Statens vegvesens tellepunkter som har vært aktive i hele perioden gir et annet bilde:
 - ▶ Omtrent uendret antall passeringer på Nord-Jæren
 - ▶ Færre passeringer i Bergen
 - ▶ Analysen av sykkelteletterdata inkluderer ikke syklist i nye tellepunkter
- ▶ Totalt sett tyder resultatene på at det har vært en økning i sykling i begge byområdene.

Foto: Statens vegvesen/Bård Asle Nordbo



Avsluttende vurderinger

- ▶ Vi trenger bedre data for å måle effektene av sykkeltiltak.
 - ▶ Nye kilder
 - ▶ Flere tellinger og respondenter
- ▶ Kunnskap om etterspørselseffekter av små og store sykkeltiltak er vesentlig for å kunne vurdere samfunnsnytten av investeringene.
 - ▶ Folkehelse
 - ▶ Reduksjon i biltrafikk og utslipp
 - ▶ Ulykker
 - ▶ Arealbruk



Takk for oppmerksomheten

Rapport: [Sykling på Nord-Jæren og i Bergen](#)

Kontakt:

- ▶ **Kristine Wika Haraldsen**
Seniorrådgiver mobilitet og samfunnsøkonomi
kristine.wika.haraldsen@norconsult.com
- ▶ Julie Nyborg Kongsparten
- ▶ Mari Andrine Hjortese

Statens vegvesen

Sykling på Nord-Jæren og i Bergen

Kartlegging av sykling 2019-2024

Oppdragsnr.: 52508024 Dokumentnr.: 01 Revisjon: 01 Dato: 2025-11-24



Norconsult



Every day we improve everyday life