



Oslo

Inkluderende sykkelsatsing

Hvor stor andel av reisene kan tas med sykkel?

2014: En av Norges dårligste sykkelbyer



- ♦ 2013/2014: Arbeid med sykkelstrategi for Oslo 2015-2025
- ♦ NRVU hvert 4. år
 - Egen reisevaneundersøkelse
 - 8 % sykkelandel på hverdagsreiser
- ♦ Strategien vedtatt våren 2015
 - Mål om 16 % sykkelandel

| SPACESCAPE |



Kartlegging av dagens og morgendagens syklist
Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo
03.06.2014 (revidert 18.04.2016)



Oslo

Høye politiske ambisjoner: ~~16 %~~ 25 %



Oslo

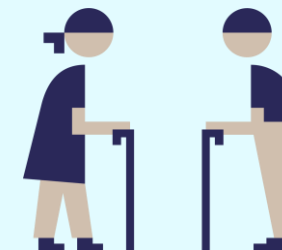
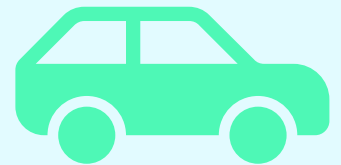
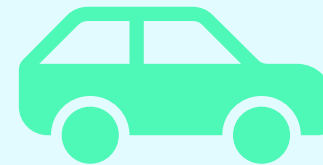
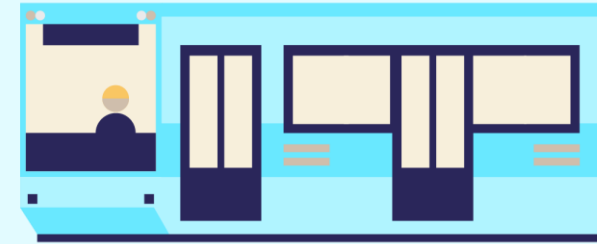
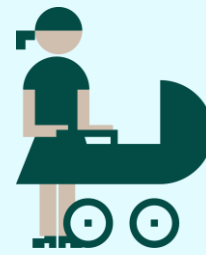
Foto: Hilde Unosen

2024: Sykkelstrategiperioden går mot slutten

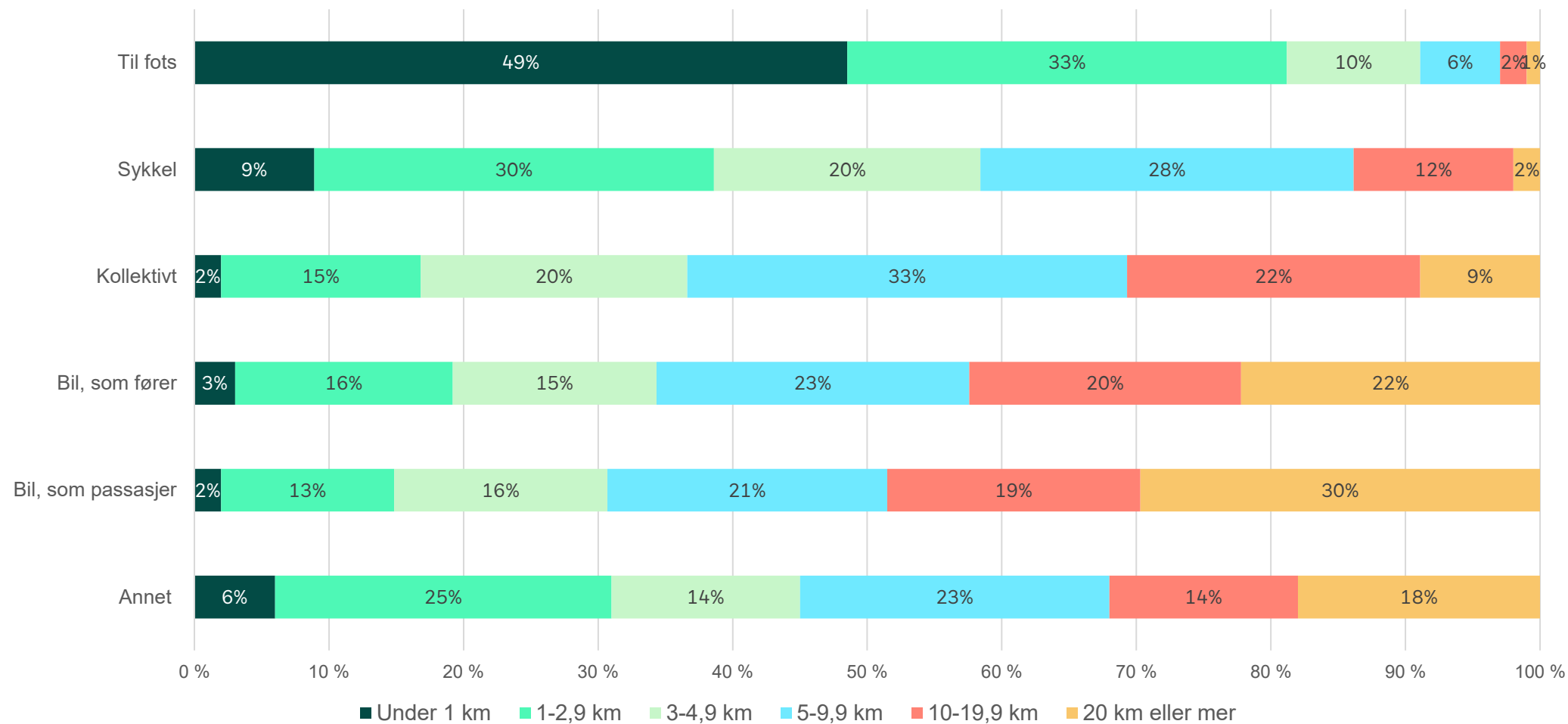
- Evaluering av sykkelstrategien
- Grønn mobilitetsplan
- Gransking og analyser av RVU-data ut over «det vanlige»
 - Status 2022/23 og utvikling siden 2013/14
 - Mye fokus på aktiv transport
 - Beregning av overføringspotensial fra bil og kollektiv til gange og sykkel



Oslo

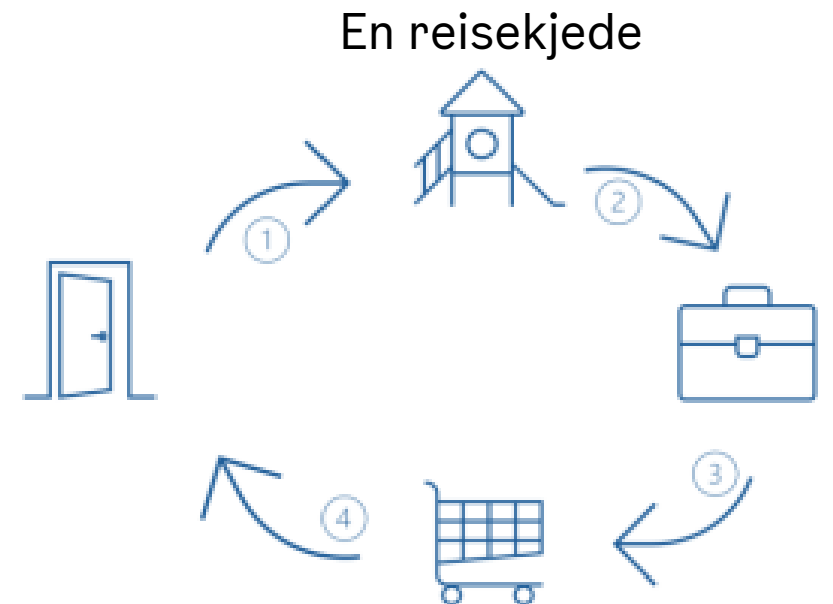
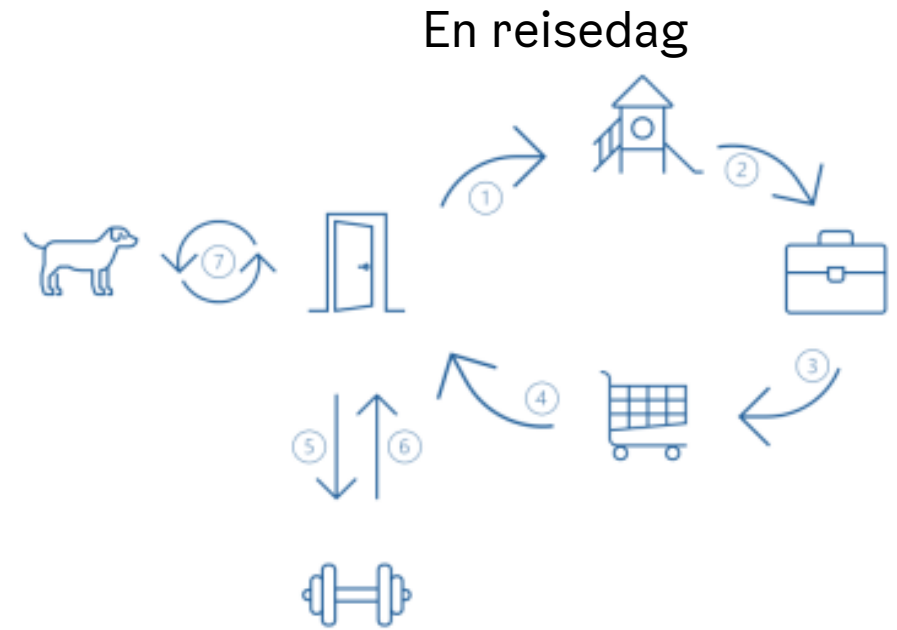


Fordeling av reiselengder på ulike transportformer



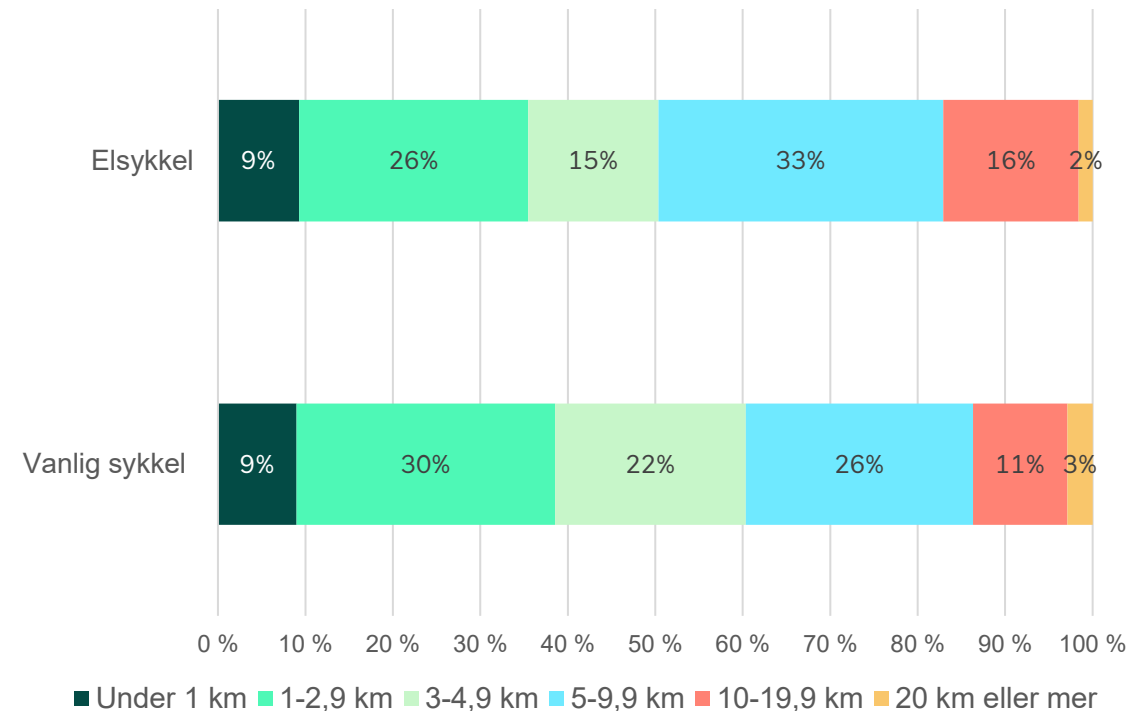
Hva er en reisekjede, og hvorfor er det viktig?

- ▶ En reisekjede består av alle reiser fra man reiser hjemmefra til man kommer hjem igjen
- ▶ Reiser henger sammen
 - Transportmiddelbruk på en reise må ses i sammenheng med andre reiser i reisekjeden
 - Total lengde og formål
- ▶ 74 % av reisekjedene består av en eller to reiser
 - 56 % av reisene inngår i reisekjeder på 1-2 ledd
 - 19 % av reisene inngår i reisekjeder på 4+ ledd
- ▶ 40 % av reisekjedene er under 5 km, 40 % er mellom 5 og 20 km



Beregningsforutsetninger overføring bil

- ◆ Teoretisk potensial
 - Bilførerreiser
- ◆ Korte reisetider er vanlig
 - 45 % under 15 min, 80 % under 30 min
 - 5 % over 45 min
- ◆ Enkeltreiser maks 10 km, reisekjeden skal ikke overgå 20 km
 - 10 km elsykkel godt innenfor tidstålegrensen
- ◆ Ekskluderer formål «følge av voksen» og «kjøp av større varer»

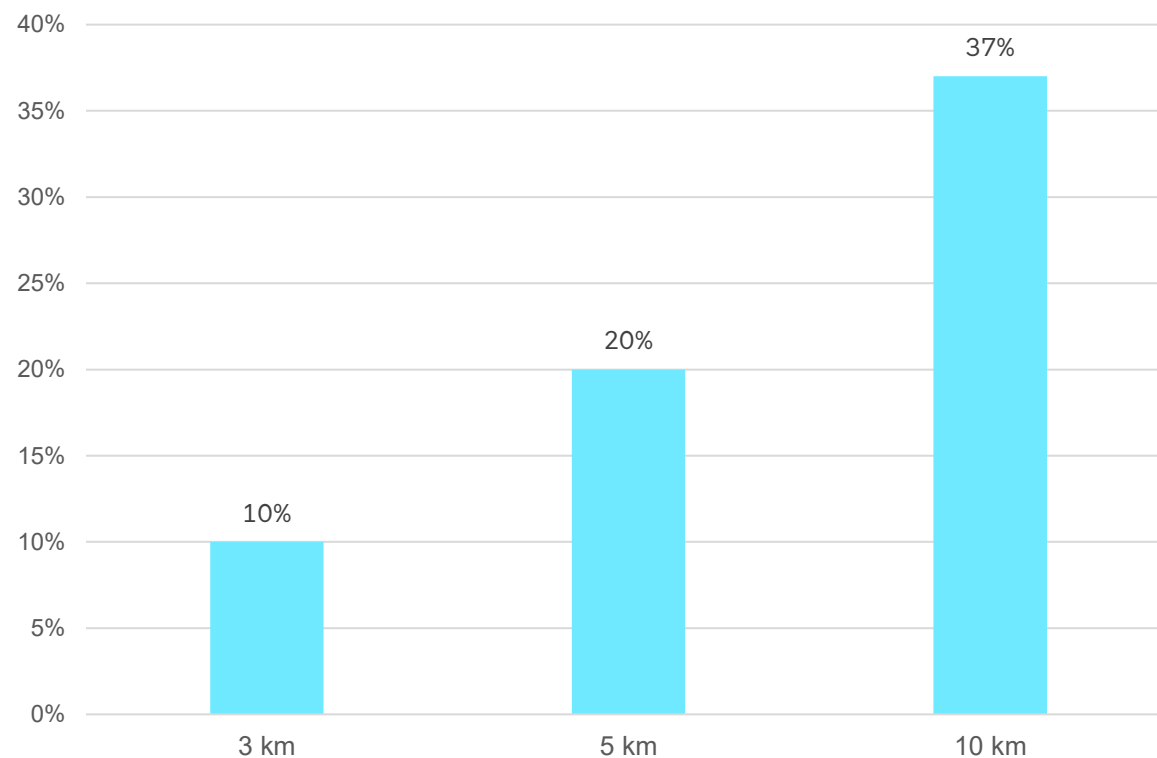


Overføringspotensial fra bil til aktiv transport

- ▶ 37 % av bilreisene kan overføres til aktiv transport med disse forutsetningene
- ▶ 90' bilreiser og 340' km/dag.



Andel av bilreiser med overføringspotensial til aktiv transport



Reisekjeden overgår ikke 20 km, og har ikke som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer

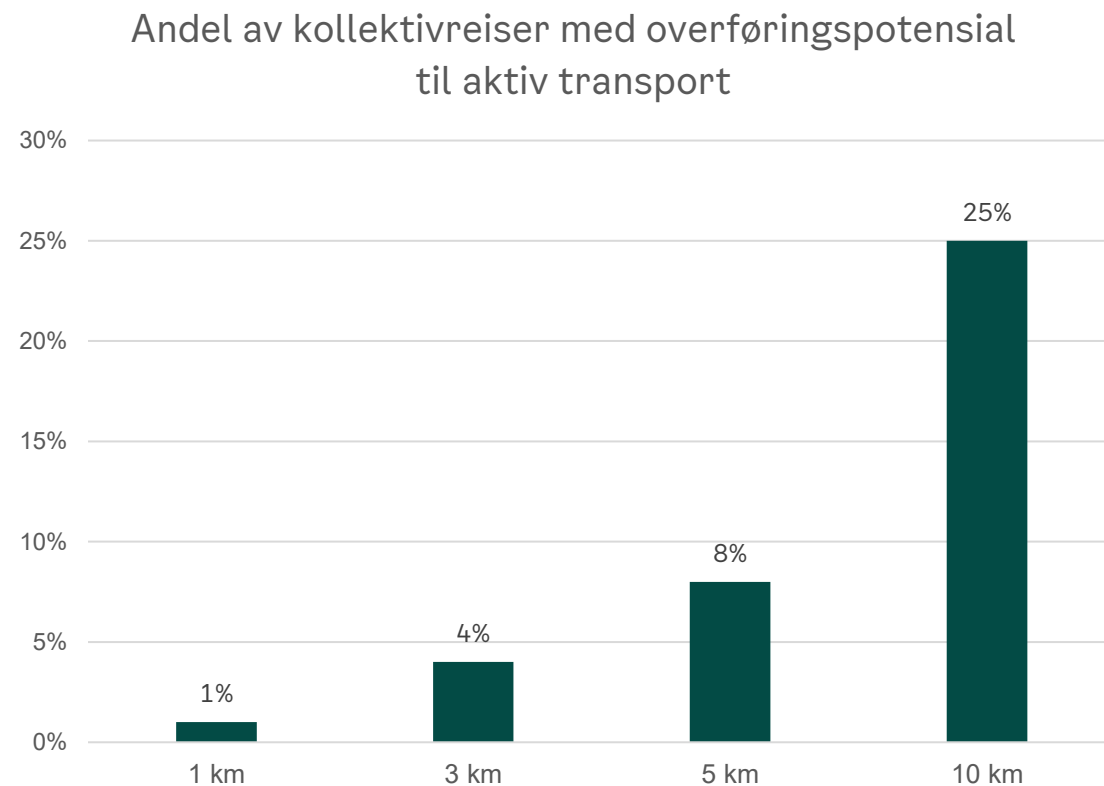
Mange korte bilreiser

Kjennetegn ved bilreisene	Kortere enn 3 km	Kortere enn 5 km	Kortere enn 10 km
Snitt lengde bilreise	1,4 km	2,2 km	3,9 km
Snitt lengde reisekjede	2,8 km	4,8 km	8,5 km
Snitt lengde lengste reise i kjede	1,4 km	2,4 km	4,4 km
Snitt lengde korteste reise i kjede	1,3 km	2,0 km	3,5 km
Snitt antall reiser per kjede	2,2	2,2	2,2

- Det er mange turer og reisekjeder som er kortere enn 10/20 km.
 - Bilreiser under 3 km er i snitt 1,4 km
 - Bilreiser under 10 km er i snitt 3,9 km
- Flere korte bilreiser blant menn, i aldersgruppen 35-54 år og på handlereiser
- Størst andel av de korte bilreisene gjennomføres i ytre bydeler
 - Ca. 20 % utføres av bosatte i indre by

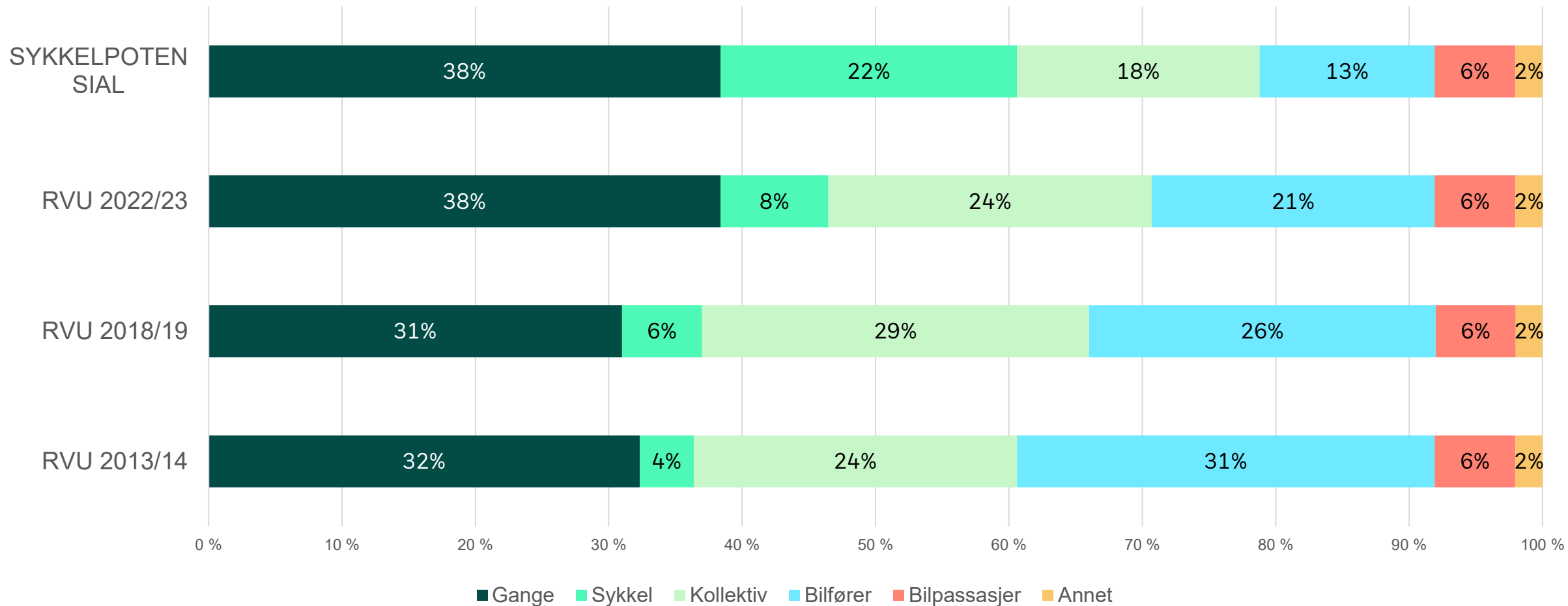
Overføringspotensialet fra kollektivt til aktiv transport

- ▶ Ønskelig med økt andel aktive reiser og redusert trengsel i rush
- ▶ 25 % av kollektivreisene (hovedtransportmiddel) kan tas av GS
- ▶ Større potensial fra bil (37 %)
 - Gjøres flere korte bilreiser enn kollektivreiser
- ▶ 8 % av delreisene med kollektiv < 1 km
 - Ytterligere overføringspotensial



Reisekjeden overgår ikke 20 km, og har ikke som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer

Reisemiddelandel, historisk og med overføring



Oppsummering

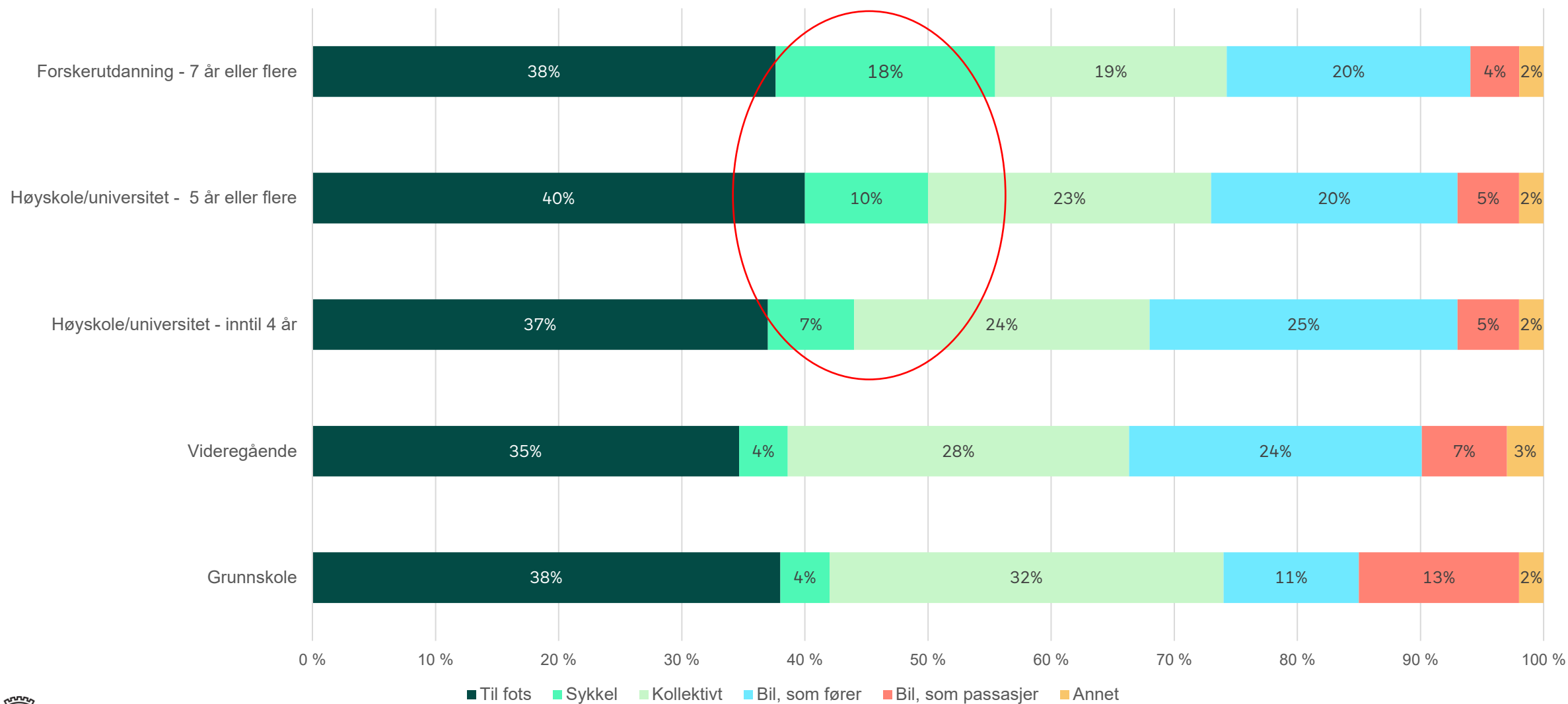
- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen har et omfattende datasett som kan utnyttes i langt større grad
 - For inspirasjon: [Reisevaner i Oslo](#) 😊
- NRVU kan benyttes til å vurdere potensialet for økt andel aktiv transport
 - Viktig å ta hensyn til reisekjeder
- Potensialet kan informere målsetting om reisemiddelfordeling
- «Mer forskning trengs»
 - Ytterligere analyser mulig for å informere innsatsen



Oslo



De smarte sykler mest



Takk for meg!

