

Nytteeffekter av sykkeltiltak

Case KVV Hasle-Grünerløkka

Sykkelferansen 2026

25.09.2026

Harald Høyem, Asplan Viak

Innledning

- **Bakgrunn**

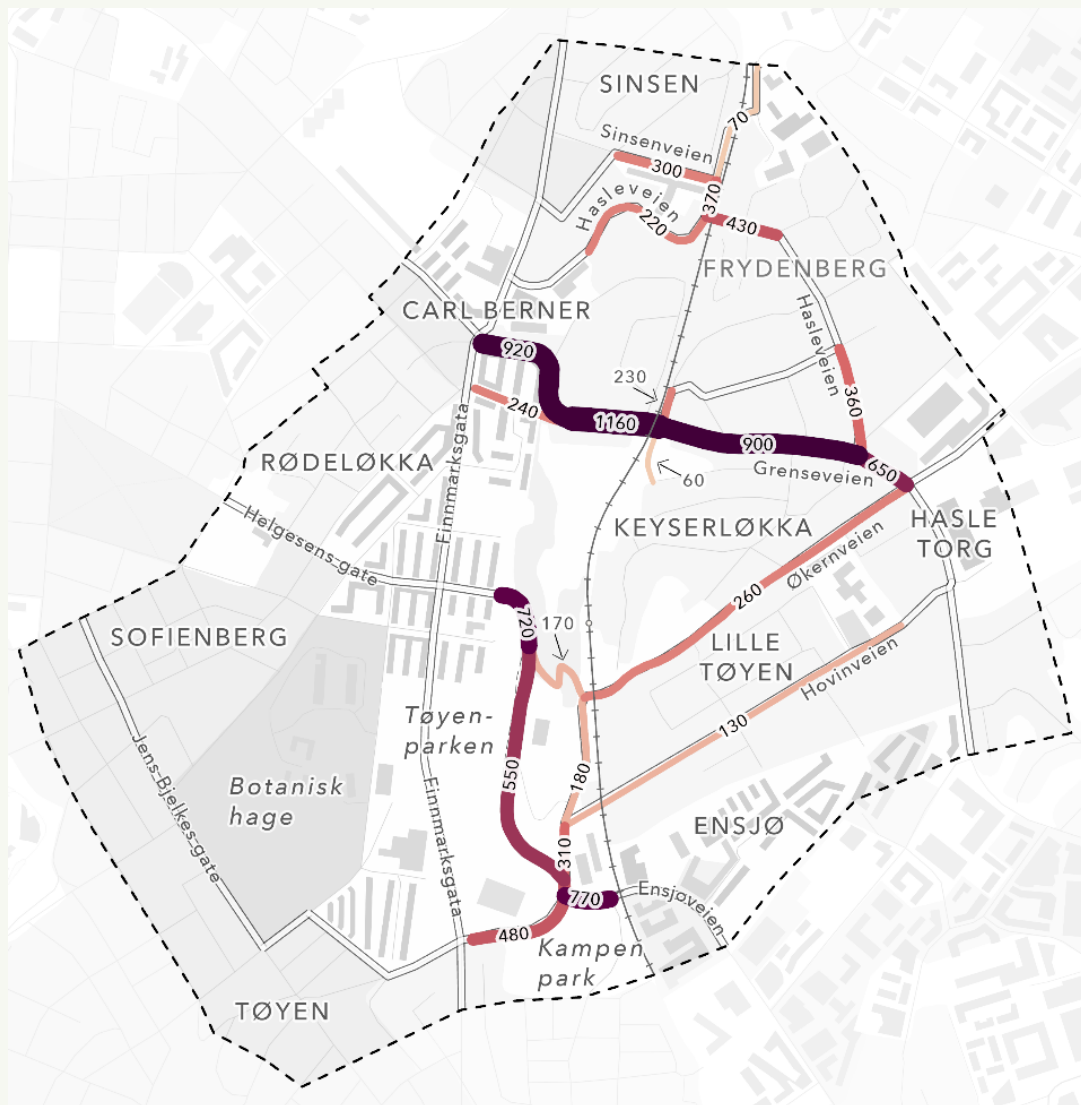
- I Norge benyttes analytiske transportmodeller for å beregne effekter av ulike infrastrukturtiltak som grunnlag for å anslå den samfunnsmessige nytten
- Samfunnsøkonomisk nytte er et sentralt kriterium for å oppnå finansiering og tildeling av ressurser
- Modellverktøyene har i lang tid behandlet sykkeltrafikk på en noe forenklet måte
- Konsekvensen er at resultatene ofte ikke stemmer overens med faktiske reisestrømmer*
- Man risikerer dermed å ikke frem samfunnsnyten av ulike sykkeltiltak på detaljert nivå eller treffe med feil tiltak på feil sted

- **Løsning**

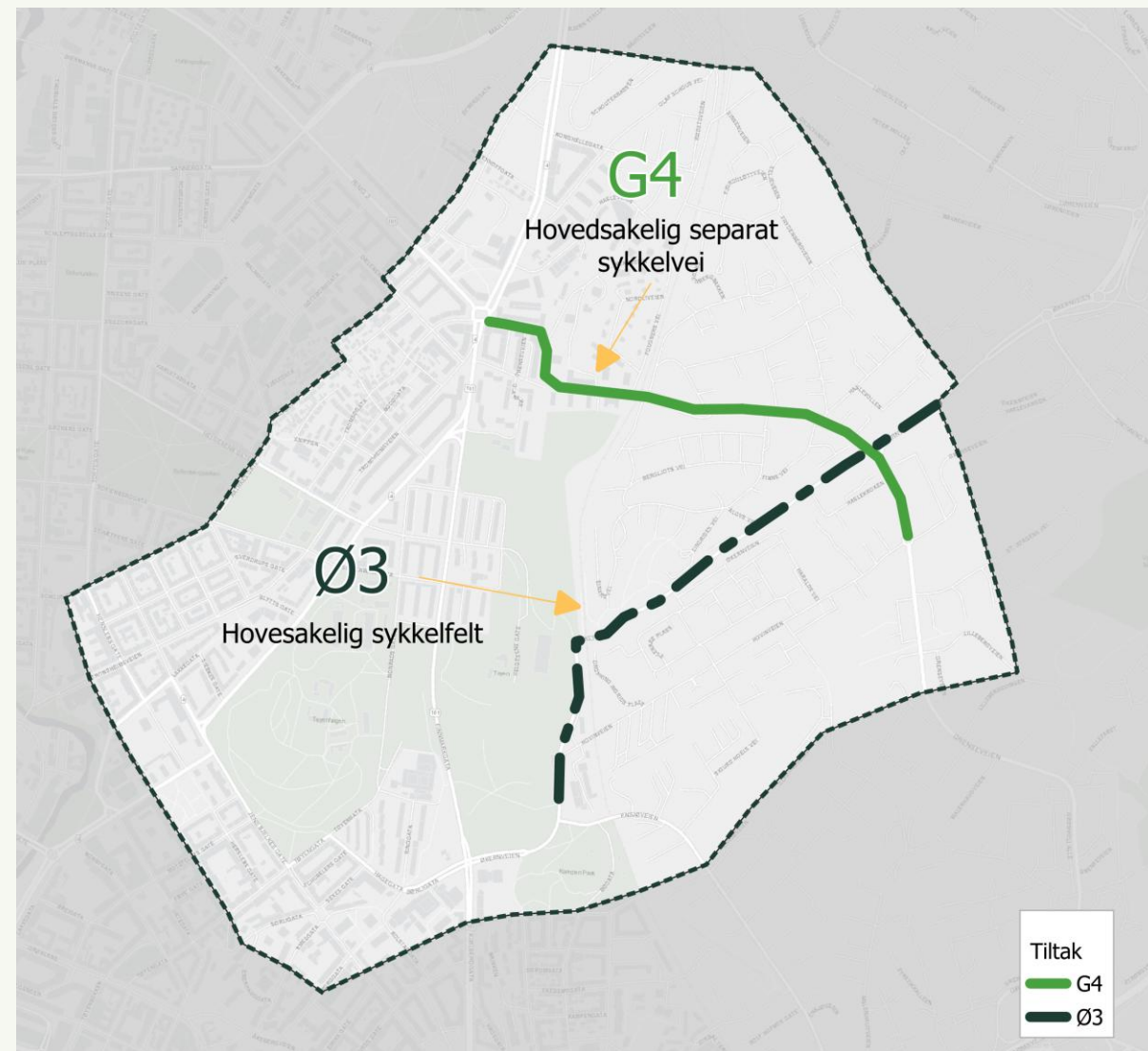
- Asplan Viak har arbeidet med å utvikle et analyseverktøy som kan beregne nyttegevinster av sykkeltiltak på svært detaljert nivå
- Verktøyet inneholder to hovedkomponenter:
 - (i) en metode for å beregne rutevalg og reisetid som tar hensyn til kvaliteten på ulike typer infrastruktur der vurderinger fra **fagekspertoer** også kan inkluderes
 - (ii) en metode for å justere modellens reisetall slik at det stemmer vesentlig bedre overens med de **faktiske reisestrømmene**

- Case fra en KVV for bedret sykkeltilrettelegging mellom Hasle og Grünerløkka i Oslo

Registrert sykkeltrafikk 3 timer rush



To tiltak vurdert i KVV I tillegg til mange flere ...



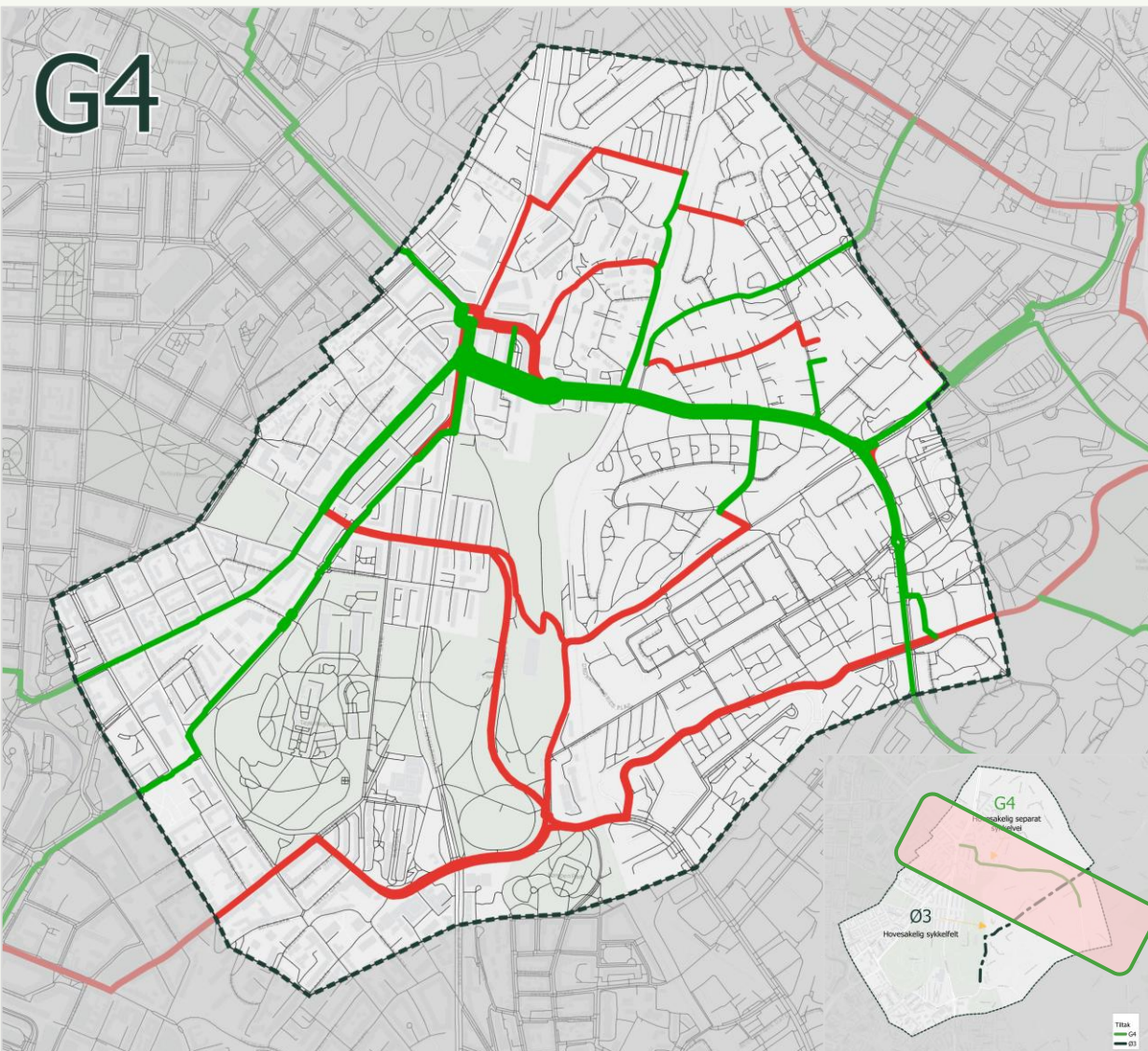
Analyse

- Henter estimerte sykkelreiser fra regional transportmodell (RTM23+)
- Justerer modellens anslag basert på faktisk, registrert sykling (telling) som gir vesentlig bedre sammenfall med virkeligheten
- Beregner tidsbruk/kvalitet basert på **generalisert tid** og faktorer fra Transportøkonomisk Institutt
 - Sykling i vegbanen dobbelt så stor ulempe som sykling på separat sykkelvei
 - Sykling på sykkelfelt (rød asfalt) 70 % større ulempe enn sykling på separat sykkelvei
- Beregner ...
 - Samfunnsøkonomiske nyttegevinster (følger offisielle verdsettinger og DFØs veileder)
 - Sammenstiller dette med kostnader bruker erfaringstall samt SVVs Anslagsmetode (ink. prosess)

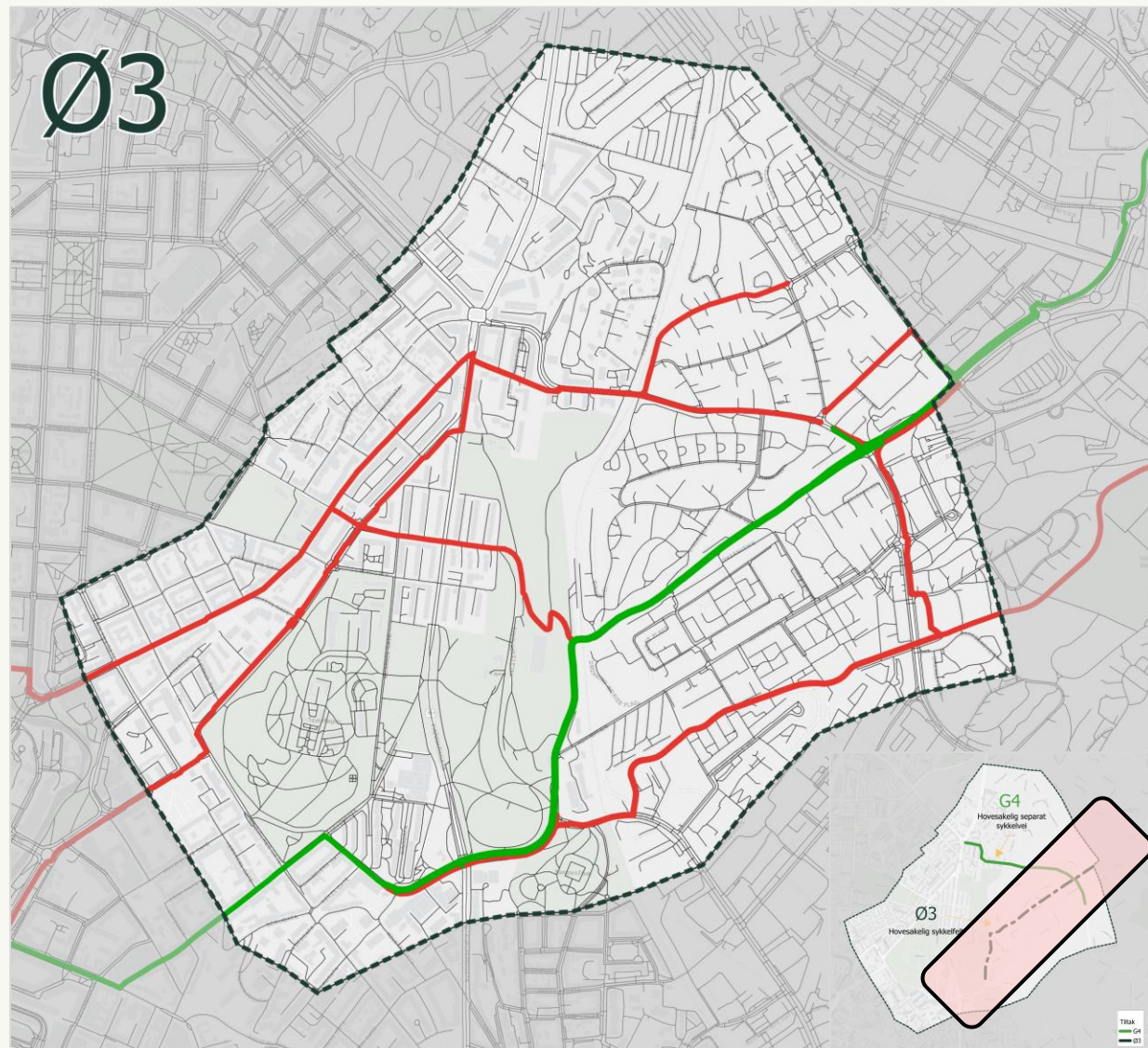
Estimert endring i sykkelstrømmer per gjennomsnittsdag (Endring mot dagens situasjon)

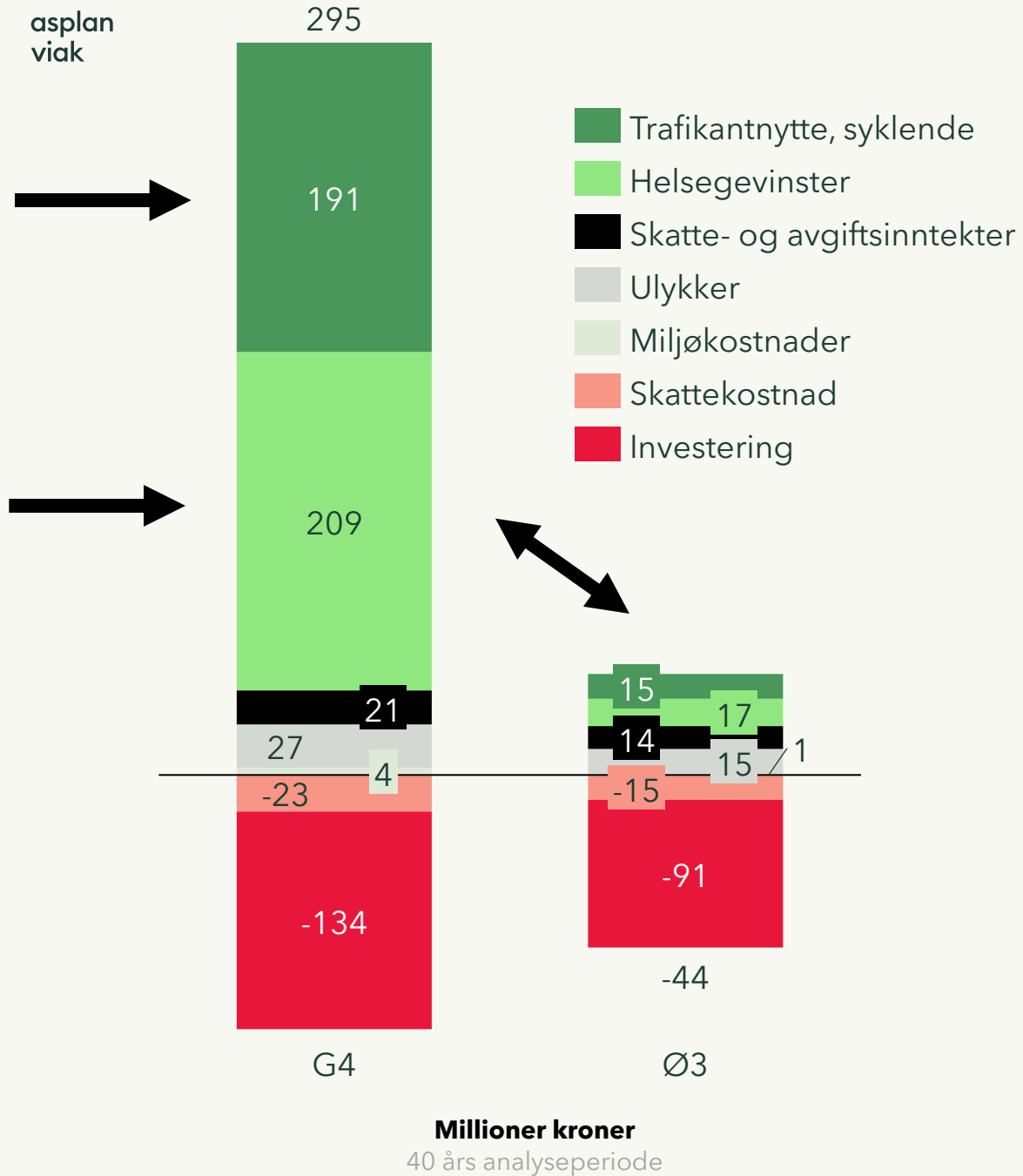


G4



Ø3





Oppsummering

- **Verktøy for beslutninger**

- Dagens modellverktøy treffer mindre godt på sykkeltrafikk
- Det er et behov for mer lokalt tilpassede verktøy som bruker data over faktisk sykkelbruk på en bedre måte

- **Nytteeffekter**

- Sykkeltiltak kan være veldig lønnsomme
- *Forutsetter* at man fanger helseeffekter
- *Forutsetter* at man treffer med tiltak på **korrekt** sted og nivå (mer virkelighetsnære verktøy)

Takk for meg!

Harald.hoyem@asplanviak.no