



Sykkeltellinger med dataverktøy Counterpoint ved tre tellepunkt i Skedsmo kommune – Rapport fra pilotprosjekt «Everyone counts» i februar-mars 2015

I denne dokumentasjonsrapporten beskriver vi våre (svært positive) erfaringer fra pilotprosjektet «Everyone counts» der vi brukte dataverktøy [Counterpoint](#) til sykkeltellinger ved tre forskjellige tellepunkt i Skedsmo kommune i februar-mars 2015. Samtidig dokumenterer vi her de første (mer negative) resultater og leverer med dette et lite bidrag til kommunens sykkelregnskap.

Bakgrunn – om brukerundersøkelser, vintersykling, sykkeltellinger og sykkelandeler



Høsten 2014 ble Lillestrøm for fjerde gang kåret til Norges beste sykkelby i undersøkelsen [Syklist i egen by](#)! Vi var blant de første som gratulerte ordføreren og mener at Skedsmo kommune med rett kan være stolt over de positive tilbakemeldinger fra lokale sykklister! Samtidig ønsket vi igjen å se litt nærmere på funn fra denne undersøkelsen... Detaljerte resultater fra undersøkelsen Syklist i egen by 2014 er dessverre fortsatt ikke offentliggjort. Men da Lillestrøm vant undersøkelsen for tredje gang i 2012, fikk kommunen samtidig kritiske tilbakemeldinger fra lokale sykklister – grunnet dårlig vintervedlikehold av sykkelvegnettet. Dette fulgte vi opp i form av en egen brukerundersøkelse med 13 vintersyklister. Rapporten [Vintersyklist søkes](#) bekreftet at landets beste sykkelby 2012 kunne bli mye bedre på vintervedlikehold...

Siden denne gangen er vintersykling ett av våre satsingsområder. På fredag, 13.02.15 var vi derfor også med på markeringen av [International winter bike to work day](#) sammen med mange andre vintersyklister i Norge (og flere andre land, jf vedlegg 1). Vintersyklister over hele landet ble da oppfordret til å bidra med sykkeltellinger ved hjelp av dataverktøyet *Counterpoint*.

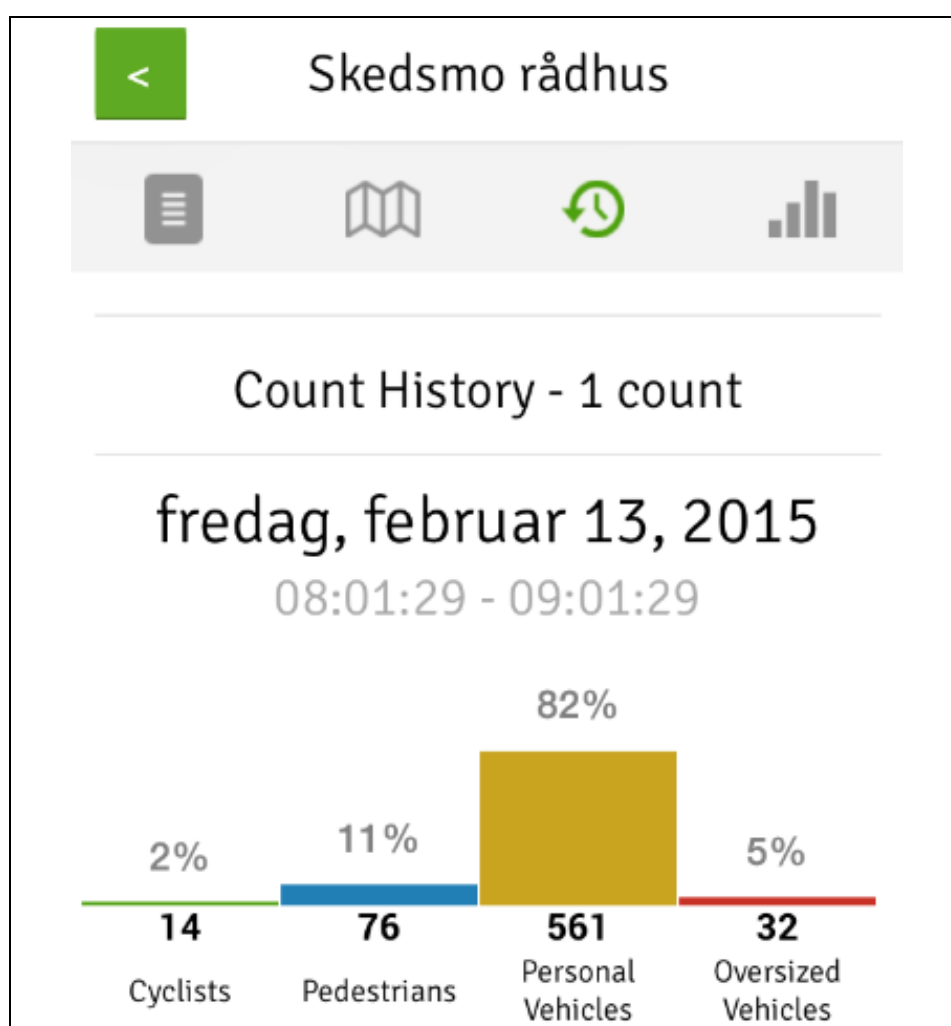
Ifølge kommunens hovedplan for sykkel¹ fra Skedsmo kommune (2013) finnes det i Skedsmo kommune per i dag fire automatiske tellepunkt som registrerer sykler kontinuerlig gjennom hele året, inklusive tellestolpen foran Skedsmo rådhus. I denne hovedplanen leser vi at data fra disse tellepunkt kan «være med på å vise om det gjøres en god eller dårlig jobb og om sykkeltiltakene som gjøres gir økt antall sykklister. Tellestolpen fungerer i tillegg som en motivasjon for syklistene som kan se hvor mange som har passert det aktuelle punktet den dagen og bidra til tellingen selv. Det har vært en del usikkerhet omkring disse målingene som baseres på magnetisk induksjon... det er i tillegg mye manglende data og sen levering fra Statens vegvesen.» Vi er enig med plandelingen på rådhuset at det er svært viktig å ha et godt datagrunnlag for å kunne bedømme gode tiltak. Vi har derfor lenge vært opptatt av sykkeltellinger og ville gjerne bidra til de kommunale tellinger. På denne måten ønsker vi igjen å sette fokus på tema *vintersykling og brukervedvirkning*, presentere de praktiske muligheter som ligger i dataverktøyet *Counterpoint* og bidra med noen *tanker og tall* til diskusjonen om sykkelandeler i norske kommuner.

¹ <https://www.skedsmo.kommune.no/Documents/Teknisk/Hovedplan%20sykkel%202013.pdf>

I begynnelsen av 2015 ble resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen² (RVU 2013/2014) offentliggjort. Ifølge denne undersøkelsen er sykkelandelen av daglige reiser over hele landet nå på 5 prosent, dvs har med dette økt minimalt siden forrige undersøkelse som viste en sykkelandel på 4,4 prosent (jf vedlegg 2). Ifølge Civitas rapporten³ "Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling" fra 2012 har Lillestrøm en sykkelandel på 6 prosent. Ifølge den kommunale hovedplan for sykkel viser tidligere undersøkelser at sykkelandelen i Skedsmo varierer veldig og er mye lavere i vinterhalvåret. I samme dokument leser vi at Skedsmo kommune har som mål at «sykkelandelen for alle reiser skal doubles innen 2026 (10 %)».

Sykkeltelling på *International winter bike to work day*

Skedsmo kommune mener altså at sykkeltellinger kan «vise om det gjøres en god eller dårlig jobb og om sykkeltiltakene som gjøres gir økt antall syklistene». Vi var derfor veldig nysgjerrige da vi på fredag, 13.02.15 telte syklistene, gående og biler som passerte Jonas Lies gate utenfor rådhus (i begge retninger). Resultater fra våre egne tellinger med *Counterpoint* var såpass interessante at vi umiddelbart bestemte oss til å publisere våre tall - og å telle mer...



Det var ikke tilfeldig at vi gjennomførte vår første sykkeltelling ved siden av tellestolpen foran Skedsmo rådhus, men før vi ser nærmere på valget av våre *konkrete counterpoint* og resultater fra de første tellingene vil vi gjerne presentere metoden litt nærmere.

² <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1383-2014/1383-2014-elektronisk.pdf>

³ http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/sykling_rapport_130222_civitas.pdf

Counterpoint app

På nettsiden til *Counterpoint*⁴ leser vi følgende argumentasjon for utviklingen av dette dataverktøyet:
:

The Importance of Counting Traffic

Here are our main reasons for developing CounterPoint:



Because people count

Counting traffic is a normal part of planning transportation, but right now, not everyone gets counted. We are changing that. If you want bike lanes on your street, for example, counting traffic is one of the best ways to get started.



Better Data = Better Solutions.

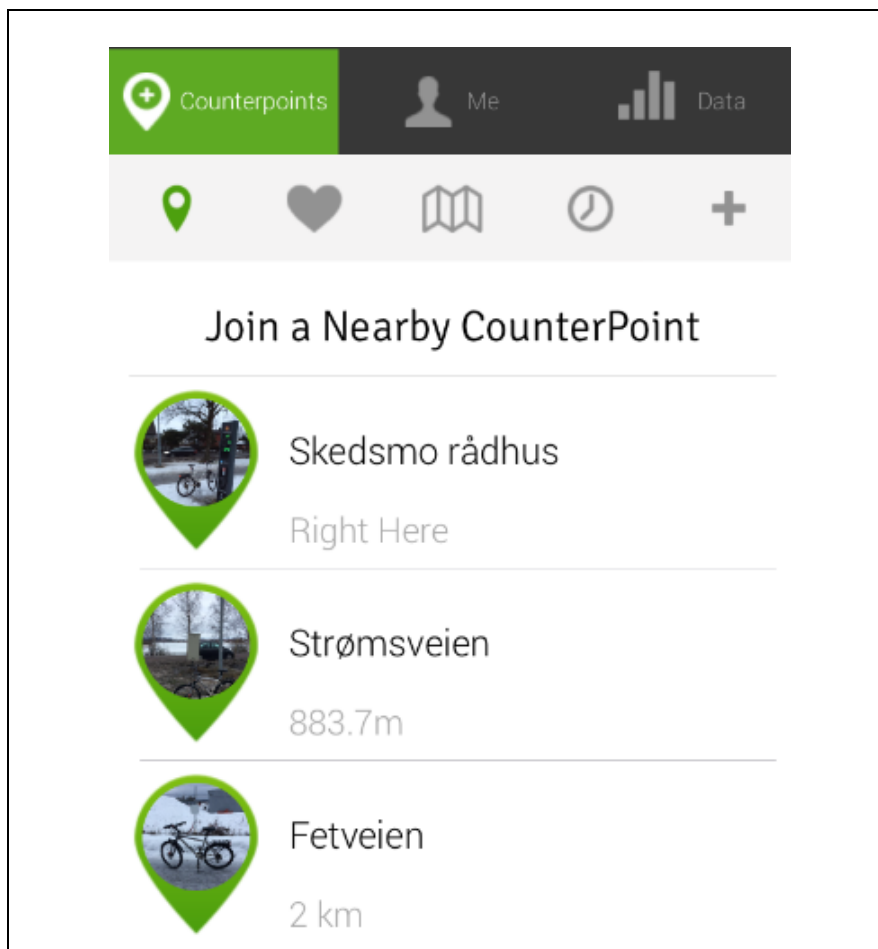
Who is using our roads and how? We need to understand the problem to create solutions. Counting traffic - even once - sets a baseline. That baseline can be analysed, tested and compared. Counting again later lets us test traffic solutions and prove whether they are working.



Because we can all help.

Planners, road engineers, doctors and politicians - we all need information to make good decisions. So do you. We made counterpoint for everyone. Whether you're a student, an architect, a member of a bike group or anything in between, counting traffic helps and it will only make things better.

Selv om det var første gang vi brukte verktøyet så fungerte *Counterpoint* helt uproblematisk fra første øyeblikk - og er nesten selvforklarende (jf bilder/ beskrivelsen på side 4). Etter den første sykkeltellingen har vi derfor umiddelbart etablert flere *lokale counterpoint* (jf nedenfor og kart på side 5)



⁴ <http://counterpointapp.org/>

CounterPoint
Where everyone counts.

CounterPoint makes it easy to count traffic.

AVAILABLE ON THE App Store

USE THE Web App

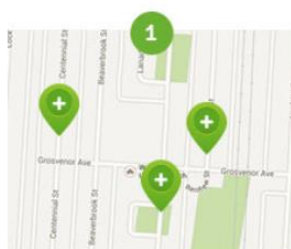
Why should people count traffic?
Because what gets measured, gets managed.

[Learn more about counting](#)

Welcome to CounterPoint
from CounterPoint

CounterPoint makes it easy to count traffic
...of all kinds.

How it Works



Open the app and find a counterpoint on the map. Or create your own.



At the counterpoint, picture an imaginary line across the street.



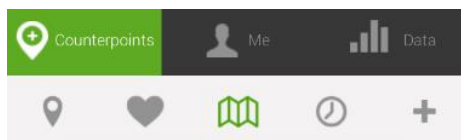
When traffic passes your imaginary line, count it by tapping on the corresponding button.



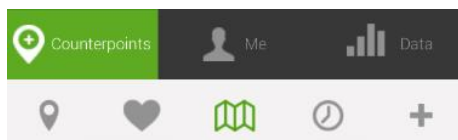
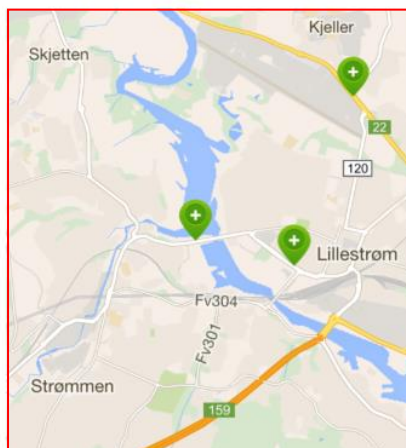
When you're done, submit your count. That's it.

Lokale counterpoints

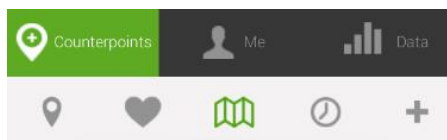
Nedenfor vises de tre *lokale counterpoint* som vi opprettet i pilotprosjektet «Everyone counts». Kartet til venstre viser at vi har plassert alle våre *kommunale counterpoints* akkurat der hvor Statens vegvesen har installert sine automatiske tellepunkt i Skedsmo. Kartet til høyre dokumenterer at det er plass til mange flere *counterpoints* i Norge... - og vi håper at denne rapporten vil bidra til et mye større antall *norske counterpoints*!



Use the map to find counterpoints



Use the map to find counterpoints



Use the map to find counterpoints



I kommunens hovedplan sykkel leser vi at «det har vært en del usikkerhet omkring disse målingene (fra Statens vegvesen) som baseres på magnetisk induksjon» Vi plasserte vår første *counterpoint* i Skedsmo derfor helt bevisst ved siden av tellestolpen foran Skedsmo rådhus.



Ved å produsere en detaljert oversikt over alle trafikanter som passerte rådhuset denne fredag morgen ønsket vi ikke bare å få et inntrykk på den faktiske sykkelandelen om vinteren i sentrumet av *landets beste sykkelby*. Samtidig ønsket vi å dobbeltsjekke sykkeltegninger fra Statens vegvesen...

Med *Counterpoint* produseres konkrete trafikktall på en enkel måte. Men selvfølgelig er datakvaliteten fra sykkeltellinger med *Counterpoint* avhengig av den som teller, dvs forutsetter konsentrasjon og litt datakunnskap. Som vist på side 1 var det altså 14 syklist (2 %), 76 fotgjengere (11 %), 561 personbiler (82 %) og 32 store biler (8 lastebiler og 24 busser, til sammen 5 %) som vi registrerte med *Counterpoint* på fredag, 13.02.15 mellom kl 8 og 9 utenfor Skedsmo rådhus. Vi innrømmer gjerne at det kanskje var 558 eller 563 personbiler som passerte rådhuset denne morgenen (i perioder var det nemlig ganske mange biler som skulle telles!). Derimot kunne vi ta det litt mer med ro når det gjaldt registrering av syklist (som i gjennomsnitt passerte vår *counterpoint* ca hvert femte minutt...). Det er derfor ganske sikkert at det var eksakt 14 syklist som passerte tellestolpen denne morgenen.

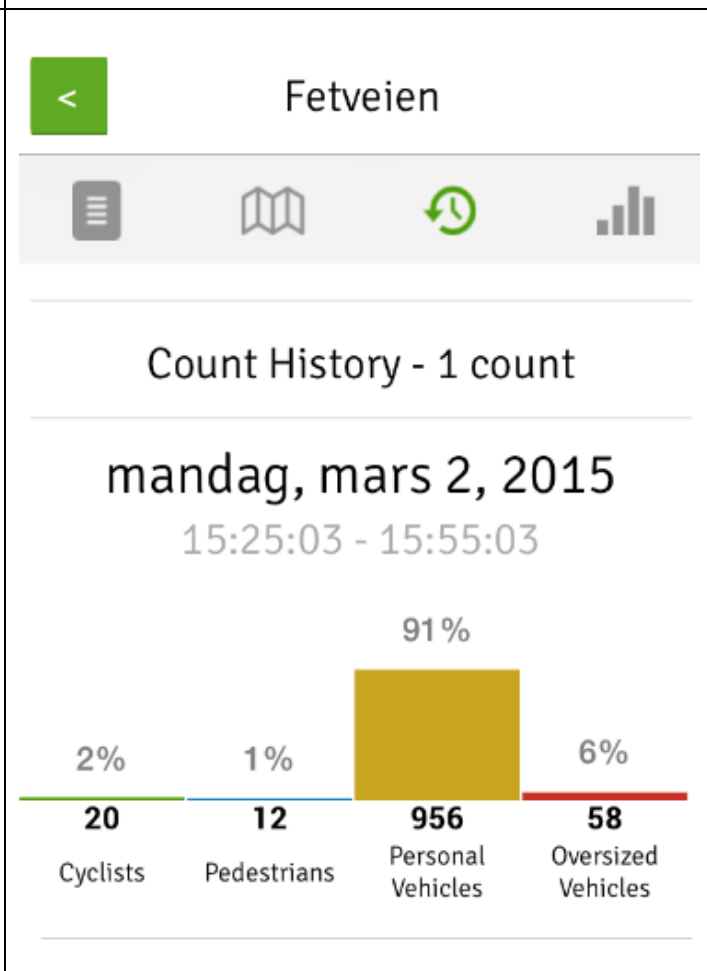
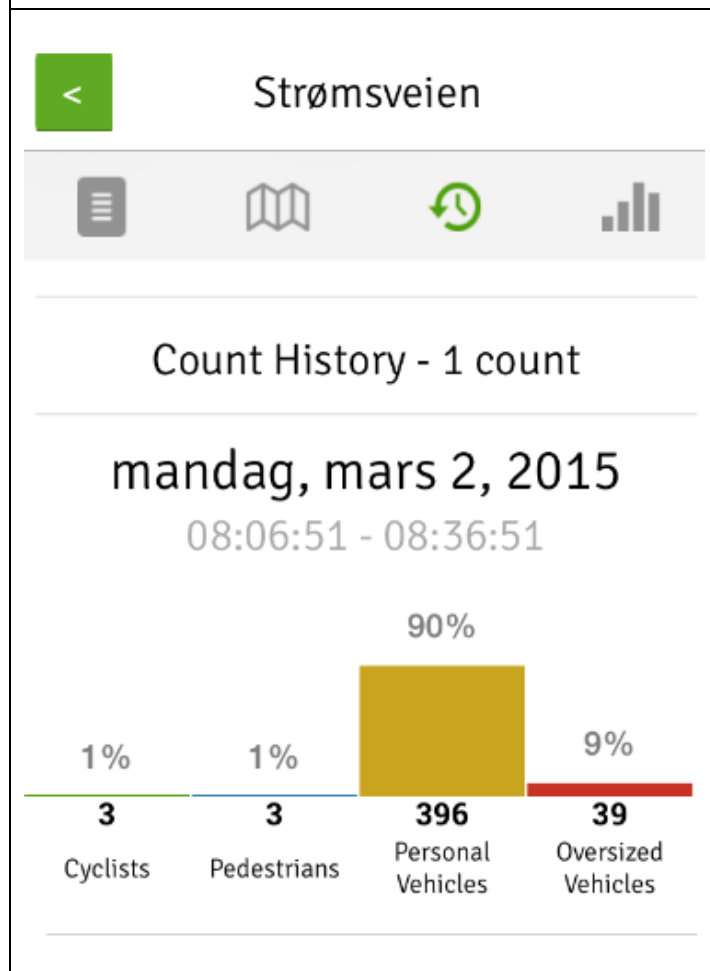
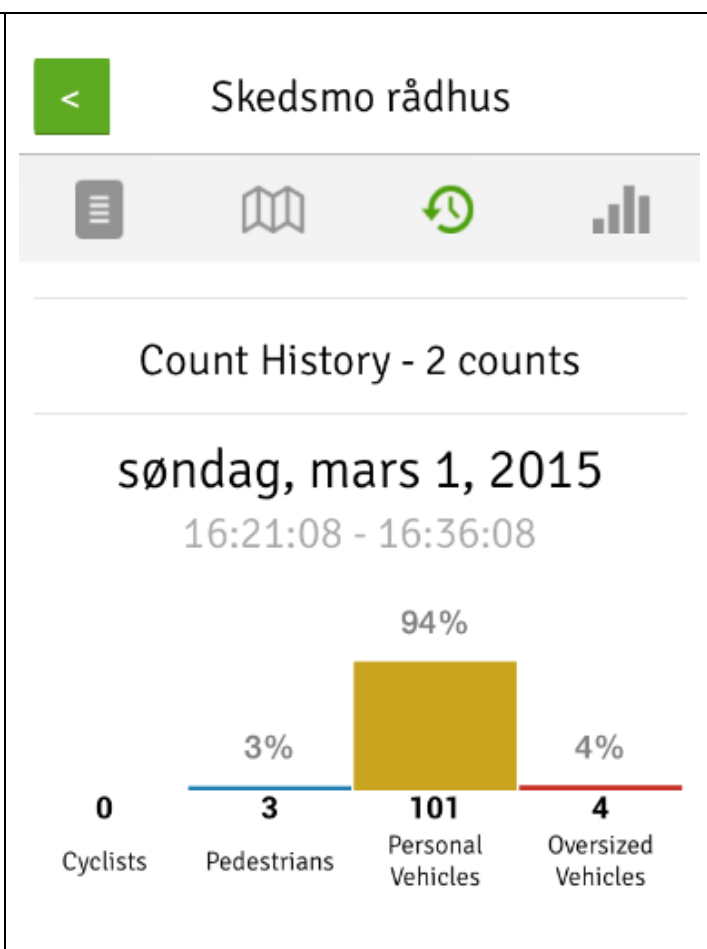
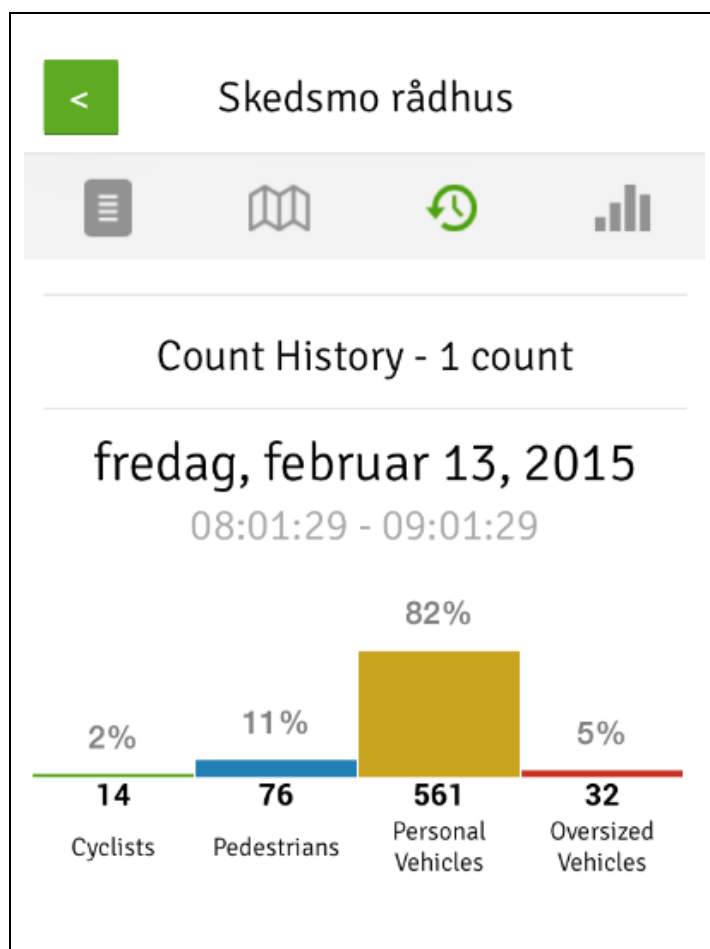
Tellestolpen utenfor Skedsmo rådhuset registrerte derimot bare 12 syklist i samme tidsperiode (jf bilder nedenfor). Vi vet ikke hvor representativt dette er og om avviket skyldes forholdsvis store mengder snø og is (!) på denne gang- og sykkelvegen denne dagen... Men resultater fra *Counterpoint* den 13.02.15 indikerer altså at tellestolpen *underrapporterer* antallet syklist med mer enn 10 %. Denne sykkeltellingen med *Counterpoint* støtter med dette kommunens mistanke at den magnetiske induksjonen medfører en viss usikkerhet (noe som også bekreftes av våre medlemmer som tidligere har observert at ikke «alle» sykler telles av tellestolpen...).



Resultater

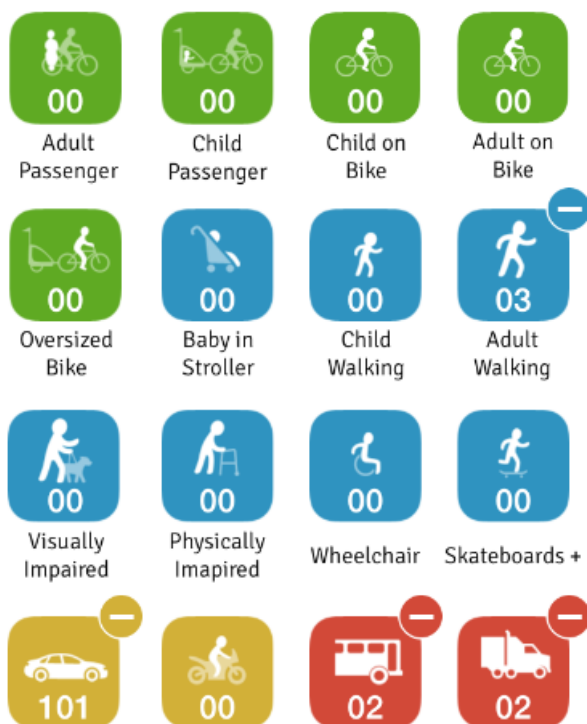
Nedenfor vises en samlet oversikt over resultatene fra de første fire tellinger (jf detaljer på side 7):

Sykkeltellinger med Counterpoint i Skedsmo kommune februar-mars 2015, pr 02.03.15										
Dato	Ukedag	Tid	Min	Counterpoint	Syklist	Gående	Person-biler*	Store biler***	Sum	Sykel - andel*
13.02.15	Fredag	08:00	60	Skedsmo rådhus	14	76	561	32	683	2,05
01.03.15	Søndag	16:30	15	Skedsmo rådhus	0	3	101	4	108	0,00
02.03.15	Mandag	08:00	30	Strømsveien	3	3	396	39	441	0,68
02.03.15	Mandag	15:30	30	Fetveien	20	12	956	58	1046	1,91
sum			135		37	94	2014	133	2278	1,62
* andel (antall syklist/sum x 100)										
** antall passasjerer ikke notert										
*** inkl buss (antall passasjerer ikke notert)										



Avsluttende tanker og veien videre

Sykkelandelen defineres vanligvis som andel sykkelturet av «alle reiser» på et konkret tidspunkt, og er oftest basert på individuelle svar i mer eller mindre omfattende spørreundersøkelser. Her er det mye som kan problematiseres, f eks definisjoner av *reiser*, hukommelsen/ nøyaktighet til *den som svarer* og ikke minst alder og andre egenskaper til *den som blir spurt*. Reisevaneundersøkelsen omfatter f eks alle typer transportmidler og personreiser, både dagliglivets korte turer og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere og spør f eks etter «hvilke/t transportmiddel/midler ble brukt på reisen?» (jf fotnote 2). For å sitere CIVITAS rapporten fra 2012: «det er viktige forskjeller i hvordan ”sykkelandel” er definert» (jf fotnote 3). I vedlegg 3 gis en enkel oversikt over beregninger av sykkeltrafikk i form av et kommunalt sykkelregnskap. Vi mener at *Counterpoint* er et godt supplement til slike sykkelregnskap!



Som alle andre tall, må også resultater fra tellinger med *Counterpoint* tolkes i en større sammenheng og kan f eks ikke direkte sammenlignes med sykkelandeler fra ovennevnte spørreundersøkelser.

Det er selvsagt at andelen syklist er større når vi registrerer «to busser» istedenfor antallet trafikanter/ passasjerer som sitter inne på disse bussene...

Men hovedformålet med denne rapporten er heller ikke å levere «riktige eller bedre tall». Vi ønsker først og fremst å dokumentere hvordan lokale sykkeltegninger ved hjelp av *Counterpoint* kan bidra til mer brukermedvirkning og omfattende trafikkdata. Slik data beskriver dagens status (sykkelandel) som en del av det kommunale sykkelregnskapet og bidrar på denne måten til et bedre datagrunnlag for framtidige sykkeltiltak.

Vi mener at regelmessige sykkeltegninger er et viktig verktøy for en kommune som virkelig ønsker å øke sykkelandelen, og at *Counterpoint* i denne sammenheng kan bidra til mye positivt. Framover kommer vi derfor til å

- foreta flere/ regelmessige sykkeltegninger med *Counterpoint*
- øke antall tellesteder, dvs etablere nye *counterpoint* (gjerne is samarbeid med vegmyndigheter i Lillestrøm og omegn)
- vurdere å tilby enkle «*Counterpoint* – kurs» for våre medlemmer og interesserte syklist (som ønsker å bidra med egne sykkeltegninger)
- publisere tall fra lokale sykkeltegninger på vår nettside (jf også vedlegg 4)
- oppfordre kommunen til å bruke *Counterpoint* som en fast del av det kommunale sykkelregnskapet (f eks i form av skoleprosjekter der elever på kommunale ungdomsskoler bidrar med egne sykkeltegninger)

Lillestrøm, 09.03.15

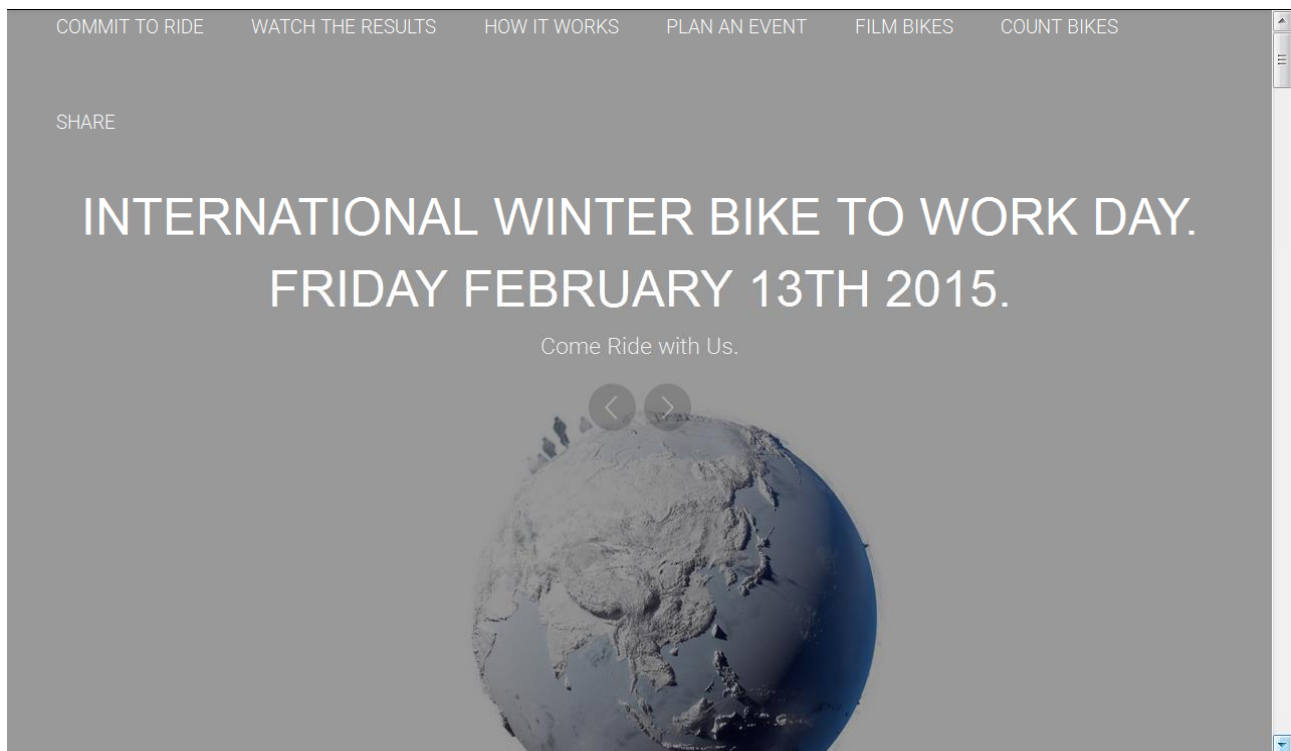
Styret i SLF Lillestrøm og omegn



SYKLISTENE
Lillestrøm og omegn

lillestrom@syklistene.no
www.syklistene.no/lillestrom
www.facebook.com/slfloo

VEDLEGG 1 – *International winter bike to work day* 13.02.15



COMMIT TO RIDE

WATCH THE RESULTS

HOW IT WORKS

PLAN AN EVENT

FILM BIKES

COUNT BIKES

Count bikes.

SHARE



Let's compare data!

1. Think of your city's busiest winter cycling route.
2. Using a free traffic counting app on your phone, get ready to count traffic for one hour starting at 8am your time on Friday, February 13th.

<http://winterbiketoworkday.org/>
<http://counterpointapp.org/>



SYKLISTENE
Syklistenes Landsforening

Aktuelt

Blogg

Syklopedia

Tester

Turer



Aktuelt

Reisevaneundersøkelsen: Vi sykler litt mer

Reisevaneundersøkelsen: Vi sykler litt mer

Gledelige tall for sykling i Reisevaneundersøkelsen. En markert økning i byene Bergen, Trondheim og Stavanger. Men det er fortsatt de yngste som sykler mest.

Mens tallene fra forrige undersøkelse viste en sykkelandel på 4,4 prosent, er nå 5 prosent av alle reisene på sykkel, viser [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen \(RVU\)](#) gjennomført av [Transportøkonomisk institutt](#), på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, [Statens vegvesen](#), [Jernbaneverket](#), [Kystverket](#) og [Avinor](#).



Størst sykkelandel i Trondheim.

Sykkel=økning

Folk i Trondheim sykler mest (9 prosent), etterfulgt av Stavanger (8 prosent). I Norge bruker vi mest sykkel til skolen eller til arbeid.

Bilkjøringen øker også og vi reiser stadig lengre. Men antallet daglige reiser er konstant.

Om undersøkelsen

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 er omlag 60 000 personer fra 13 år og eldre intervjuet om reiseaktivitet og tilgang til transportmidler.

Dette er reisetrendene til det norske folk de siste fire årene ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014. Omlag 60 000 personer fra 13 år og eldre er intervjuet om tilgang til transportmidler, dagliglivets reiser og reiser som gjennomføres sjeldnere. Dette er den sjuende gangen undersøkelsen gjennomføres. Dataene brukes som grunnlag for transportplanlegging på landsbasis og i fylkene, og er et viktig verktøy for å bringe fram analyser som grunnlag for Nasjonal transportplan.

Andre reisemåter

Mer enn halvparten av alle daglige reiser gjøres som bilfører, 55 prosent, mens bare åtte prosent foretas som bilpassasjer. Godt og vel en femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent på sykkel og 10 prosent kollektivt. Det er små endringer siden 2009. Det store bildet har ikke endret seg i mye fra forrige undersøkelse i 2009.

Sjuende RVU

Dette er den sjuende nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål, særlig til arbeid med Nasjonal transportplan. Dataene brukes også som grunnlag for utarbeiding av prognoser, til bruk i transportmodeller og i ulike forskningsprosjekter.

Hulda Tronstad ✉ E-post

Publisert den 02.02.2015

Innhold i sykkelregnskap

Under følger indikatorene fordelt etter tema. Vi kommenterer temaene og enkelte indikatorer der det er behov for utdypning.

Sykkeltrafikk

Dette temaet, med tilhørende indikatorer, gir informasjon om omfanget av sykling. Det kan brukes som grunnlag til å måle om flere sykler mer.

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen:

- Sykkelandel av alle reiser
- Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)

Lokale undersøkelser:

- Km syklet/innbygger/dag
- Månedsdøgntrafikk (MDT)
- Andel barn og unge som går og sykler til skolen

Kommentar

Sykkelandelen av alle reiser gir informasjon om sykling i forhold til andre transportmidler. Indikatoren *Sykkelandel av alle korte reiser (< 5km)* må ses i sammenheng med hvor stor andel de korte reisene utgjør av alle reiser. Det er overgangen fra andre transportformer til sykkel som er interessant å måle. For å måle om flere sykler og det sykles mer, kan kommunene benytte *Km/person/dag*. Utført personkm med sykkel per innbygger per dag i registreringsperioden² er et produkt av tre faktorer; andel av innbyggerne som sykler, antall sykkelturer per dag og reiselengden i km per sykkeltur.

Både indikatorene *Sykkelandel av alle reiser* og *Km syklet/innbygger/dag* er egnet til å måle utviklingen i sykkeltransportarbeidet. Kommunen bruker det de har opplysninger om. Er det ikke foretatt reisevaneundersøkelse for kommunen benyttes kun registrering av sykkeltrafikk.

*Månedsdøgntrafikk (MDT)*³ gir informasjon om hvor mye det faktisk sykles på ett bestemt punkt eller en strekning i det gitte tidsrommet. Både av hensyn til sårbarhet i utstyret og sykkelbruken benyttes en måned i barmarksperioden. Manuelle registreringer kan benyttes dersom kommunen ikke har faste sykkelpunkter.

Indikatoren *Andel barn og unge som går og sykler til skolen* fanges best opp ved at kommunen gjør egne registreringer og lokale undersøkelser.

<http://sykkelbynettverket.no/Publikasjoner/Sykkelregnskap>

VEDLEGG 4: Antall syklistar som passerte tellestolpen fra Statens vegvesen ved Skedsmo rådhus jan-febr 2015

Sammen med resultater fra egne sykkeltellinger med Counterpoint skal vi framover dokumentere «sykkeltrafikken» foran rådhuset i Lillestrøm (basert på tellinger fra Statens vegvesen) på vår nettside www.syklistene.no/lokallag/lillestrom/everyone-counts/ (jf nedenfor).

2015	antall	kumulert	snitt pr md
Januar		1611	1611,0
Februar	1448	3059	1529,5

JANUAR 2015 (1611)



FEBRUAR 2015 (3059)

