

**Sammendrag:**

# **Sykkelandeler og trafikkmengder med bil**

*Problemstillingen i prosjektet er hvilken betydning økt sykkelbruk vil kunne ha i arbeidet med å redusere biltrafikkmengdene og kødannelser i vegnettet. Prosjektet tar utgangspunkt i de tretten byene som omfattes av prosjektet Framtidens byer og anvender data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2005. Det er sett på to mulige tilnærminger; endring i transportarbeid med sykkel og endring i sykkelandel. Våre beregninger viser at en tredobling av transportarbeidet vil gi fra 2,5 til knapt 12 prosent reduksjon i bilførernes transportarbeid. Til grunn for beregningene ligger forholdsvis radikale forutsetninger.*

Vi forutsetter en tredobling av transportarbeidet med sykkel i byene uavhengig av hvor stor sykkelbruken allerede er. Vi forutsetter også at all økt bruk av sykkel kommer fra bilførernes rekker. Indirekte forutsetter vi også, om vi oversetter det reduserte transportarbeidet blant bilførere til reduserte bilkøer i rushtid, at all trafikk i rushtidsperiodene skjer som trafikk med køsituasjon. I realiteten vil en vesentlig del av rushtidstrafikken gå motstrøms og på veger uten køproblemer.

Vår skjematiske måte å illustrere effekten av økt transportarbeid med sykkel innebærer at de kommunene som allerede har den største bruken av sykkel får de største endringene. Trondheim oppnår størst effekt, mens effekten er minst i Bærum, Bergen og Drammen. Dette kan være realistisk, men like sannsynlig er det at potensialet for økt sykkelbruk er større i kommuner hvor få sykler i dag. Mer inngående studier i de enkelte lokalsamfunn vil være nødvendig for å konkludere godt om så vel muligheter for økt bruk av sykkel som effekter av dette. Situasjonen i dag er at vi vet en hel del om effekter av virkemidler for å påvirke bilbruken, men vesentlig mindre om effekter av sykkelveger og andre former for tilrettelegging for syklistene.

Den alternative framgangsmåten med å benytte *ulike reisemidlers andel av turene*, og omfordele andelene mellom bilfører og sykkel, viser at andelen korte bilturer (turer kortere enn tre kilometer) utgjør en større andel enn den sykkelandelen vi oppnår i den enkelte byen dersom vi tredobler sykkelandelen. Dette gjelder for alle byene. Teoretisk er det dermed mulig å oppnå en tredobling av sykkelandelen kun ved å overføre de korte reisene fra bil til sykkel. Realismen i denne antakelsen anses imidlertid ikke å være spesielt stor.

Det vi vet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2005) om de korte bilførerturene, er at 59 prosent av dem er knyttet til dagligvareinnkjøp, annen handling samt henting og bringing av andre personer. Ytterligere 16 prosent av bilførerturene har private besøk og fritidsaktiviteter som formål. Videre er det bare en liten andel av de korte bilturene, 18 prosent, som er knyttet til arbeid. De korte gangturene og de korte sykkelturene har en større andel knyttet til arbeid –

henholdsvis 23 og 34 prosent. Det innebærer at en stor del av de korte turene til og fra arbeid allerede er turer som utføres til fots eller med sykkel.

Et ytterligere poeng i denne drøftingen er at mange av turene som enkeltpersoner utfører i løpet av en dag, er turer som inngår i turkjeder, og hvor enkeltledd i kjeden vanskelig kan tas ut og erstattes med en sykkel eller gåtur. 27 prosent av bilførerturene kortere enn tre kilometer, er del av reisekjeder med lengde over 10 kilometer.

Med en så beskjeden andel av de korte turene som har arbeid som reisehensikt, er det begrenset hvilken betydning endret reisemiddelbruk på de korte turene vil kunne få på rushtidskøene, også når vi angriper problemstillingen med utgangspunkt i reisemiddelandeler. De korte bilførerturene (<3km) med formål arbeid utgjør omkring fem prosent av alle bilførerturene.

Selv en liten reduksjon i biltrafikken kan selvfølgelig ha stor betydning for framkommeligheten i vegsystemet, fordi kurven for sammenhengen mellom trafikkmengde og forsinkelse stiger stadig brattere nær maksimal kapasitet i systemet. For å si noe mer spesifikt om dette, er det nødvendig med mer detaljerte studier enn det vi har hatt anledning til i denne sammenhengen.