

Sammendrag:

Gå eller sykle?

Fakta om omfang, sikkerhet og miljø

Miljøverndepartementet ønsket faktakunnskap som grunnlag for å forberede en interdepartemental "satsing på sykkel" i år 2000. I denne rapporten har TØI samlet en stor del av det materialet som finnes om gang- og sykkeltrafikk i Norge og utlandet; hvor stort omfang denne trafikken har, risiko og trafikksikkerhet for fotgjengere og syklister og hvilke miljøgevinster en ville få ved å overføre biltrafikk til gange eller sykkel.

Faktiske data om gange og sykling

Økt tilgang – mindre bruk

81 prosent av befolkningen, 13 - 74 år, eide eller hadde tilgang til sykkel i 1998. Andelen av befolkningen som eier eller har tilgang til sykkel har økt jevnt siden 1960-tallet og er i dag høyere enn noen gang.

Tilgangen til sykkel er temmelig jevnt fordelt blant ulike befolkningsgrupper, men:

- er høyest blant dem som er under 20 år
- er lavest blant dem som er 67 år og eldre og blant enslige
- ser ut til å øke med økende inntekt.

Selv om stadig flere har tilgang til sykkel, brukes sykkelen mindre enn tidligere på daglige reiser.

Hver fjerde daglige reise er en gang- eller sykkelreise

I 1998 ble 25 prosent av befolkningens reiser foretatt som gangturer eller med sykkel, fordelt med 19 prosent på gange og 6 prosent med sykkel. Andelen reiser til fots og med sykkel er redusert fra 1980-tallet og fram til i dag. Nedgangen var størst på 1980-tallet.

I Norge ligger forholdene bedre til rette for sykling om sommeren enn om vinteren. Om sommeren foretas 9 prosent av alle reiser med sykkel, mot 2 prosent om vinteren.

Gang- og sykkelreiser er både en måte å komme seg fram på og en fritidsaktivitet. Går eller sykler vi med den hensikt å komme fra ett sted til et annet, kaller vi det transport, men fritidsaktivitet når formålet i seg selv er å gå og sykle. Utviklingen kan tyde på at i framtida blir sykling mer en fritidsaktivitet enn et transportmiddel.

Gang- og sykkelture er korte reiser

70 prosent av gangturene og rundt halvparten av sykkelturene er under 2 km. I gjennomsnitt er:

- en sykkelstur 3,0 km lang og varer i 14, 5 minutter
- en gangtur 1,8 km lang og varer i 20,7 minutter
- en reise som bilfører er 12,9 km lang og varer i 16,6 minutter.

Folk uten bil går og sykler mest

Ulike kjennetegn ved befolkningen og hvilke transportressurser de rår over, har betydning for om de går, sykler eller om de velger andre transportmidler på reisene sine. Å ha førerkort og bil er de variablene som slår sterkest ut for folks transportmiddelbruk. De gruppene som ikke har førerkort og bil, går og sykler mer enn andre.

De som går mest kjennetegnes ellers ved at de

- er kvinner
- er under 18 år eller er 67 år og eldre
- er enslige
- har lav utdanning
- er ikke yrkesaktive
- går på skole/studerer eller er pensjonister
- har lav egen inntekt
- har lav husholdningsinntekt.

Grupper som sykler mer enn andre er i stor grad overlappende med dem som går mye, men med en overvekt av unge. Sykkelbruken reduseres med alderen.

Folk i mellomstore og mindre byer sykler mest

Det sykles mest i mellomstore og mindre byer og minst i de største byene og på landsbygda. Dette har trolig sammenheng med avstandene mellom ulike funksjoner på disse stedene. Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy er utpekt som spesielle sykkelbyer hvor det er gjennomført flere tiltak for å øke sykkelbruken. I begge byene sykles det ukentlig mer enn gjennomsnittet for norske byer.

Risiko og ulykker

Dårlig rapportering av sykkelulykker

Fotgjengere og syklistene er utsatte grupper i trafikken. Rapporteringsgraden for ulykker der motorkjøretøy er innblandet er på nær 50 prosent. Rapporteringsgraden for ulykker med personskader der kun sykkel er innblandet er på under 3 prosent.

Lavest rapporteringsgrad har eneulykker med sykkel. Slike ulykker blir i de aller fleste tilfeller ikke oppfattet som rapporteringspliktige, og kun et fåtall av disse ulykkene kommer med i offisiell statistikk. Ulykker der fotgjengere og syklistene blir

skadet og motorkjøretøy er innblandet, har omtrent samme rapporteringsgrad som ulykker der bare motorkjøretøy er innblandet.

Sannsynligheten for at en trafikkulykke skal bli rapportert har sammenheng med hvor alvorlig skaden er. I de aller fleste sykkelulykker som ikke blir rapportert, oppstår det kun lettere personskader som ikke krever innleggelse på sykehus.

Fotgjengere og syklister har høyest ulykkesrisiko

Fotgjengere og syklister har om lag 4 ganger så høy risiko, dvs sannsynlighet for personskade pr utkjørt km, som bilførere for å bli skadet i ulykker som rapporteres til politiet. Tar man med alle ulykkene som skjer på trafikkområdet (inklusive fallulykker for fotgjengerne), er ulykkesrisikoen for fotgjengere og syklister henholdsvis 45 og 27 ganger høyere enn for bilførere. Forskjellen i dødsrisiko er høyere enn for skaderisikoen. Fotgjengere og syklister har 7 og 5 ganger så høy dødsrisiko som bilførere.

Eldre og kvinner har høyest skaderisiko som både fotgjengere og syklister. Blant fotgjengerne har de eldste høyest skaderisiko. Ungdom har også høyere skaderisiko som fotgjengere enn gjennomsnittet, men ikke så høy risiko som de eldste.

Kvinnelige fotgjengere har i gjennomsnitt ca 5 prosent høyere risiko enn mannlige.

Vintersyklistene har mindre ulykkesrisiko enn sommersyklistene. Dette kan skyldes større ferdigheter.

Hvordan øke omfanget av gang- og sykkelturner

Erstatte korte bilturer med gange eller sykkel

Transportmiddelbruken varierer klart med reisens lengde, men bilbruken er høy selv på svært korte reiser. Spørsmålet er i hvilken grad det er mulig å overføre noen korte bilreiser til gange eller sykkel.

En årsak til høy bilbruk på korte reiser er at reisene er en del av en lengre reisekjede, hvor hver delreise er kort. EU-prosjektet WALCYNG har beregnet at 25 prosent av bilturene kortere enn 2 km inngår i en reisekjede. I Norge foretas godt over 60 prosent av reisene på 2 km med bil. Det burde det derfor være potensiale for å overføre en del av disse reisene til gange eller sykkel. Kollektivtransport blir først et aktuelt transportmiddel for reiser over 3-5 km.

Arbeids- og fritidsreiser (under 5 km) er de bilreiser som lettest kan erstattes med sykkel. Henholdsvis 22 og 20 prosent kan tenke seg å erstatte slike korte bilreiser med sykkel. 21 prosent kan tenke seg å erstatte korte handlereiser med gange.

De som bor i områder med et godt utbygd kollektivtilbud går og sykler mer enn befolkningen i resten av landet. Dette tyder på at gange og sykkel i like stor grad er et supplement til kollektivtransporten som en konkurrent.

Bedre forholdene for fotgjengere og syklister

Forbedret helse og god trening er de viktigste fordelene folk opplever ved å gå. De mest positive sidene folk opplever ved sykling er at det er moro, at de får god trening og at det er bekvemt. Andre fordeler ved sykling er at en får frisk luft og at det er enkelt, billig og miljøvennlig.

De viktigste ulempene ved å gå og sykle er at det er ubekvent, dvs det tar for lang tid og det er grenser for hvor langt man kan reise. Andre viktige ulemper er at man ikke kan ta med seg store eller tunge ting og at infrastrukturen er for dårlig, dvs at gang- og sykkelvegnettet er for dårlig utbygd, det er vanskelig å krysse gatene etc.

For å sette i verk tiltak for å bedre forholdene for fotgjengere og syklister, er det rimelig å ta utgangspunkt i de ulempene og barrierer folk støter på når de går og sykler. Forbedringer av infrastrukturen, slik som:

- Utbygging av gang- og sykkelvegnettet
- Brede fortau
- Bedre kryssingsmuligheter; under- og overganger for fotgjengere og syklister
- Jevnere vegdekke

er tiltak mange ønsker for at det skal bli enklere å gå eller sykle. Undersøkelser foretatt ved utbedring av veg til miljøgate, viser at gang- og sykkeltrafikken øker med 15–20 prosent. Det kan også være nødvendig å legge til rette for ulike tiltak for fotgjengere og syklister.

Øke tryggheten

Flere studier viser at følelsen av ubehag og utrygghet kan være viktige grunner til ikke å sykle. Utrygghet i trafikken er et problem dersom den begrenser livsutfoldelsen eller fører til at folk avlyser reiser de har behov for.

Nærhet til stor biltrafikk oppleves som svært negativt ved sykling. Infrastrukturtiltak vil bidra til å gjøre forholdene tryggere for fotgjengere og syklister og redusere utryggheten. Men også tiltak som lover, regler, kontroll- og pris-mekanismer kan bidra til å redusere den utryggheten folk føler når de beveger seg i trafikken.

Utrygghet fører til at folk lettere tar ta bilen enn hva de ellers ville ha gjort. Bilister er villige til å betale 9 kroner pr dag for å slippe å oppleve utrygghet når de sykler til jobben.

De steder trafikantene opplever som spesielt farlige er ikke nødvendigvis de stedene hvor det skjer flest ulykker.

Konsekvenser av at flere går og sykler

Uten tiltak – flere sykkelulykker

Det totale antall ulykker kan øke hvis reiser overføres fra bil til sykkel. For å nå målet om økt gange og sykling og legge til rette for at slik transport foregår på tryggest mulig måte, må det settes i verk sikkerhetstiltak spesielt rettet mot fotgjengere og syklister.

Ved å investere i gang- og sykkelveger, fortau og planskilte kryssingssteder er det mulig å redusere ulykkene blant fotgjengere og syklister. Trafikkreguleringstiltak som signalregulering, opphøyd gangfelt, refuger og gjerder har også positive effekter med hensyn til å redusere antall fotgjengerulykker.

Bedre miljø og bedre helse

Å gå og sykle forbedrer folks fysiske kondisjon og reduserer sykkelighet og dødelighet. Å sykle mer enn 10 minutter pr dag reduserer for eksempel risikoen for å få hjertekrampe eller hjerteinfarkt med 5 – 10 prosent.

Fotgjengere og syklister er mer utsatt for forurensninger enn personer i bil. I dag bidrar fotgjengere og syklister til å begrense luftforurensninger, men utslippet av luftforurensninger vil reduseres hvis flere går eller sykler.

Mer kunnskap om gang- og sykkeltrafikk

Økt innsats for å styrke gang- og sykkeltrafikken forutsetter planleggingsverktøy som kan vurdere tiltak for fotgjengere og syklister på linje med andre tiltak.

De vanligst brukte verktøyene i vegplanleggingen; nytte-kostnadsanalyser og transportmodeller håndterer ikke myke trafikanter like godt som andre trafikantgrupper. En forbedring av slike planleggingsverktøy er nødvendig for på kunne planlegge for økt gang- og sykkeltrafikk.

Kunnskapsbehovet er omfattende når det gjelder hvor mange og hvem som går og sykler, men vi vet enda mindre om:

- Hvordan vi skal få flere til å gå og sykle.
- Hvilke konsekvenser dette vil ha for den enkelte og samfunnet.
- Hvilke miljøgevinster kan økt gange og sykling gi.

Dagens kunnskapsgrunnlag har også store svakheter i forhold til å utvikle verktøy som gjør det mulig og ta hensyn til gange og sykling i samferdselsplanleggingen.

Skal sykling bli et satsningsområde for forvaltningen, må en satse ressurser på å tette disse kunnskapshullene. Blant de temaene hvor det er nødvendig å øke kunnskapen er:

- Data om gang- og sykkeltrafikkens karakter og omfang
- Hvilke faktorer som påvirker opplevelsen av utrygghet i trafikken
- Beregning av generaliserte reisekostnader for fotgjengere og syklister
- Fotgjengeres og syklisters eksponering for forurensninger
- Helseeffekter av økt gang- og sykkeltrafikk
- Konkurrans- og samarbeidsflater mellom gange/sykkel og andre transportmidler.