

Sammendrag:

Sykling mot rødt – omfang og årsaker

Det er velkjent at mange syklistene ikke overholder trafikkreglene, og sykling mot rødt lys er blant de regelbrudd som forekommer hyppigst. Statens vegvesens tellinger viser at én av tre syklistene sykler mot rødt lys. Tilsvarende andeler er også funnet i Sverige.

I Norge vet man lite om hvorfor sykling mot rødt lys er så utbredt, og i denne undersøkelsen er dette forsøkt kartlagt ved hjelp av en spørreundersøkelse til et utvalg på 159 syklistene. Disse var med i en større undersøkelse om sykkelbruk og sykkeluhell i 2004 og de har registrert en sykkel i Falck sykkelregister og bor enten i Oslo eller i Trondheim. Undersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av et spørreskjema på internett.

Resultatene viser at syklistene i gjennomsnitt sykler mot rødt lys i ett av tre tilfeller, dvs. det samme som Statens vegvesen fant i 2004. Menn sykler i større grad mot rødt lys enn kvinner, men det er ingen klare forskjeller mellom aldersgrupper. De samme syklistene ble også spurt om sykling mot rødt lys i undersøkelsen i 2004 og svarene tyder på at omfanget av rødtlys sykling har økt.

En grunn til at det er såpass mange som sykler mot rødt lys kan være at mange signalregulerte kryss har detektorer i veibanen som reagerer på tunge kjøretøyer som biler, men ikke på sykkel. I dette utvalget hadde over 60 prosent erfaring fra slike kryss. Bare 9 prosent kjente til signalregulerte kryss med detektorer som reagerer på sykkel.

Andre faktorer som påvirker sjansen for om man kjører eller stopper ved rødt lys er både knyttet til om man skal over krysset eller svinge til høyre eller venstre, til egenskaper ved krysset og til andre trafikanters atferd. Tre av fire sier at sannsynligheten for at de skal sykle på rødt øker når de skal svinge til høyre i krysset. Det er ikke overraskende i og med at de da kan sykle mot rødt uten å komme i konflikt med annen trafikk. En tilsvarende andel svarer at sjansen for at de sykler mot rødt reduseres dersom de skal svinge til venstre i krysset.

At andre går eller sykler mot rødt lys har også betydning. Fire av ti sier at dette øker sjansen for at de selv sykler mot rødt. På en annen side svarer alle at sjansen for å sykle mot rødt reduseres dersom de sykler sammen med barn, og hele åtte av ti svarer at sjansen reduseres dersom det står barn og venter på grønn mann.

Ventetiden før man får grønt lys synes også å ha betydning. De fleste er enige i at sjansen for å sykle mot rødt øker dersom man som syklist må vente lenge på å få grønt lys. De fleste vurderer om kryssende trafikk har rødt eller grønt, og svært mange sykler over krysset når kryssende trafikk har fått rødt og *før* de selv har fått grønt.

Svært få mener at syklister som sykler mot rødt er mindre lovlydige enn andre på andre områder, og det er også veldig få som tror at syklister som sykler mot rødt lys i større grad enn andre kjører mot rødt lys når de kjører bil. At såpass mange tar hensyn til om det er barn i nærheten før de eventuelt sykler mot rødt lys peker også i retning av at syklistene oppfatter både seg selv og andre som ansvarfulle personer selv om de sykler mot rødt lys.

Det er få som mener at sykling mot rødt er noe de gjør når de har spesielt dårlig tid eller skal på jobb eller skole. Svarene tyder snarere på at sykling mot rødt er normal atferd, og ikke noe som oppfattes som spesielt farlig. Mange peker på at de kun sykler på rødt dersom det ikke er kryssende trafikk, og en del reagerer på at sykling mot rødt blir presentert som ”villmannsykling” osv. i media.

Når det gjelder tiltak mot rødtlyssykling er det ett tiltak som svært mange slutter seg til og det er ”generelt bedre tilrettelegging for sykling”. Det er også en klar tendens til syklistene selv mener de i mindre grad sykler mot rødt lys i gater med egne sykkelfelt. Det kan m.a.o. se ut som det er sammenfall mellom ”liv” og ”lære” her. Grunnen til at sykkelfelt kan påvirke omfanget av sykling mot rødt lys kan være at syklistene dermed opplever at de får en rettmessig plass i trafikkbildet og dermed at utformingen av trafikksystemet og reglene for å ferdes i det også har relevans for dem selv.

Generelt tyder svarene på at jo mer lyssignalene oppfattes som relevante for syklistene, i form av kort ventetid for å få grønt lys, kort responstid på trykknapper, egne lys for syklister, kort all-rød-fase, desto mer vil lyssignalene bli respektert. I tillegg ser det også ut til at syklistene i større grad vil respektere signallys (og andre regler) jo mer de opplever at trafikkforholdene er tilrettelagt for sykling. Det er imidlertid viktig å huske at dette er det syklistene *sier*. Om de faktisk i større grad vil etterfølge lyssignaler der det er godt tilrettelagt (f. eks. med sykkelfelt), må eventuelt undersøkes ved hjelp av observasjoner i faktisk trafikk.