

Sammendrag

Tellesykkel Trondheim

TØI rapport 1604/2017

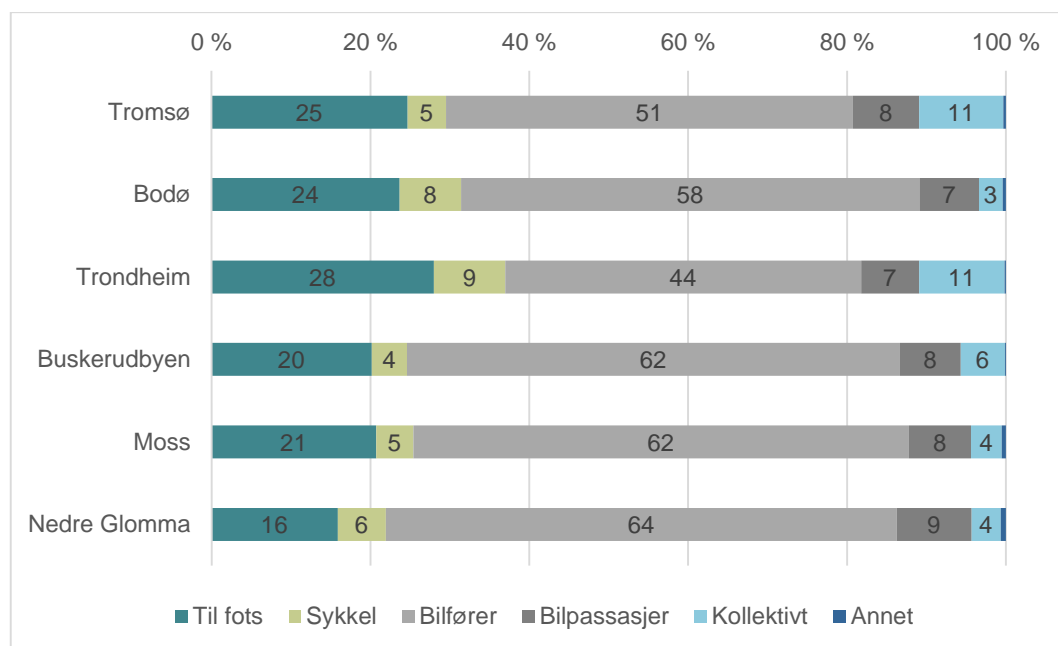
Forfattere: Erik Bjørnson Lunke, Jørgen Aarhaug, Aslak Fybri, Nina Hulleberg, Rikke Ingebriksen, Hanne Beate Sundfør, Grétar Ævarsson, Christian Weber
Oslo 2017, 51 sider

Analysene av sykkelvaner viser at Trondheim har den høyeste sykkelandelen blant byene som er studert i prosjektet Telledugnaden. Menn sykler noe mer enn kvinner, mens kvinner er de hyppigste elsykelbrukerne. De fleste sykelistene i Trondheim bruker sykkel for å reise til og fra jobb eller skole.

Trondheim er en ganske kompakt by, og de fleste som sykler til og fra jobb tilbakelegger korte avstander. På den måten er Trondheim godt tilrettelagt for syklister. Samtidig oppgir respondentene at det er flere områder der de føler seg utrygge i trafikken. Det gjelder særlig i områder med mange biler og dårlige løsninger for syklister, blant annet på de viktigste broene og veiene inn mot Midtbyen. Tiltak for å bedre sykkelforholdene på disse stedene kan gjøre Trondheim til en enda bedre sykkelby.

Sykling i Trondheim

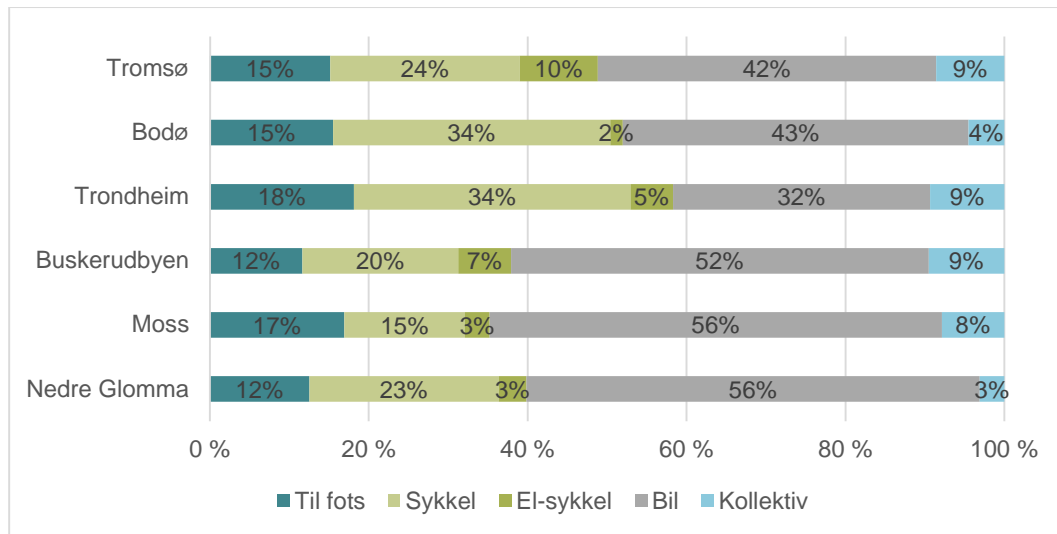
Tall fra Nasjonal RVU 2013/14 viser at sykkelandelen i Trondheim er høyere enn i de andre byene i Telledugnaden (Figur S-1).



Figur S-1 Transportmiddelfordeling i studiebyene, reiser (N=7806, 5416, 10332, 4980, 756, 4753) (RVU 2013/14)

I prosjektet Telledugnaden er det gjennomført en spørreundersøkelse om sykkelvaner. I tillegg har en del av respondentene til spørreundersøkelsen også brukt reisekartleggingsappen Sense.Dat. Dataene fra appen er brukt for å kartlegge hvor og når personene sykler, og med hvilken hastighet.

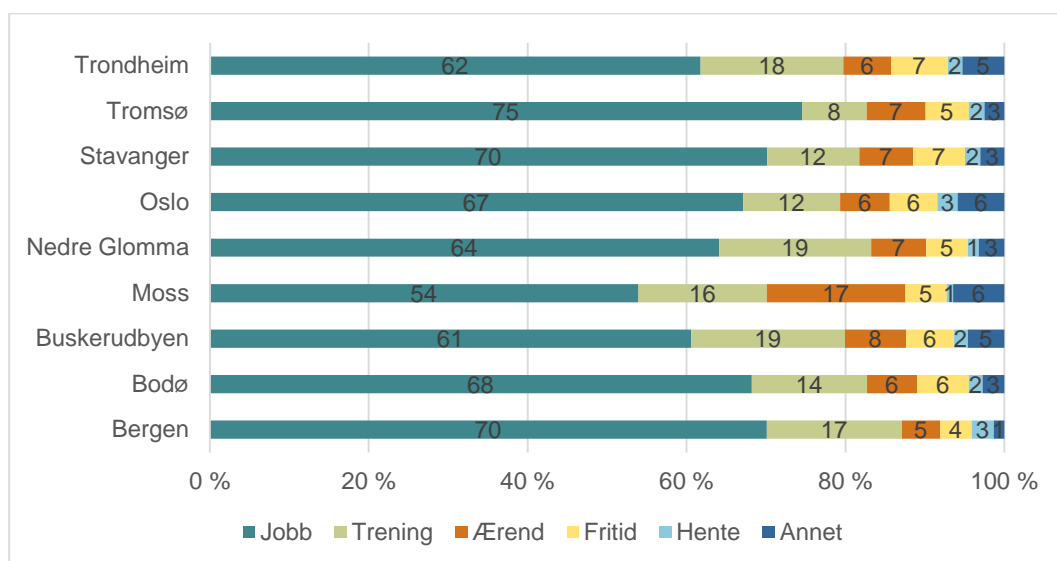
Resultatene fra Telledugnaden bekrefter funnene fra RVU om at sykkelandelen i Trondheim, i tillegg til Tromsø og Bodø, er høy (Figur S-2). Den samme forskjellen i sykkelandeler finner vi appdataene.



Figur S-2 Transportmiddelfordeling i studiebyene, spørreundersøkelse (N=375, 237, 646, 510, 210, 286)

Samtidig er sykkelandelen vi måler i Telledugnaden betydelig høyere enn den vi ser i RVU, for alle byene. Dette er som forventet, da Telledugnaden i stor grad har nådd ut til syklister, og ikke til et representativt utvalg av befolkningen. Dette skyldes blant annet at rekrutteringen i hovedsak er gjort gjennom Falcks sykkelregister. Ved å sammenligne dataene fra Telledugnaden med RVU kan vi likevel forsøke å si noe generelt om sykling i Trondheim.

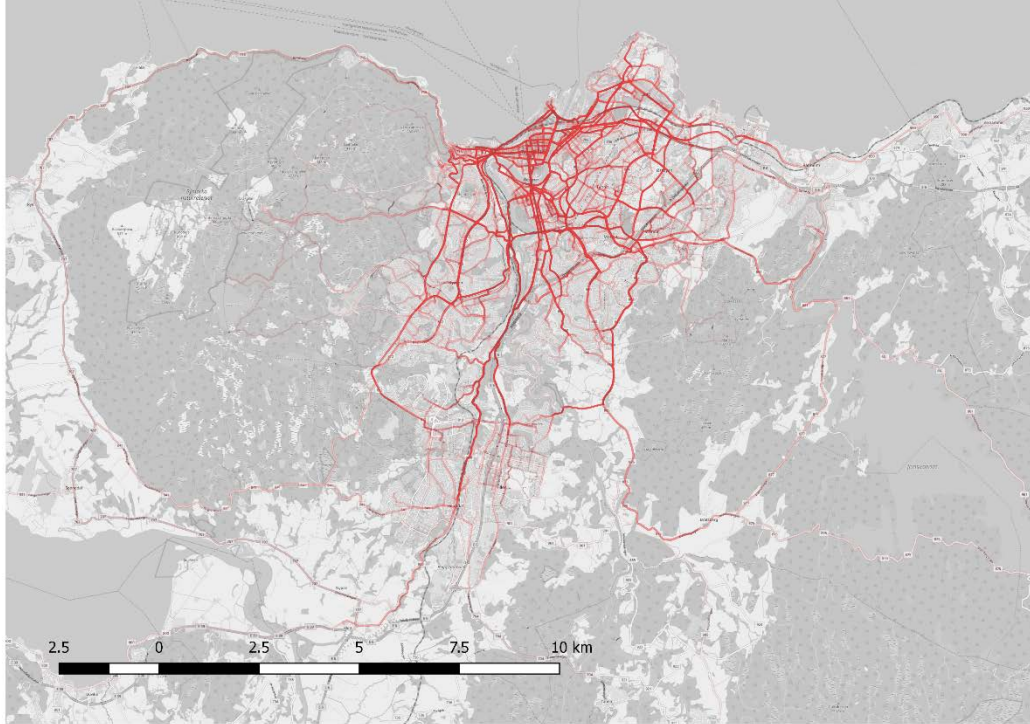
Ved å studere når sykkelturene har funnet sted, samt se på svarene i spørreundersøkelsen, har vi avdekket at svært mye av syklingen i Trondheim gjøres for å reise til og fra arbeid eller skole (Figur S-3).



Figur S-3 Andeler reiseformål, av totalt antall km syklet forrige dag (N=3877, 1796, 1463, 482, 2148, 1388)

Videre har vi funnet ut at mange har ganske korte arbeidsreiser i Trondheim. Byen er ganske kompakt og det gjør det lettere å benytte sykkel som transportmiddel.

Ved hjelp av data fra reisekartleggingsappen har vi undersøkt hvor sykkelturene i Trondheim har funnet sted (Figur S-4).



Figur S-4 Registrerte sykkelturner i Trondheim (Sense.Dat)

Figur S-4 viser at det meste av syklingen i Trondheim foregår i og rundt sentrum og Midtbyen. De mest trafikkerte innfartsårene til Midtbyen er Elgseter bru og Gamle bybru, mens det er litt mindre trafikk på Verftsbrua og i Kongensgate. Disse innfartsårene blir også ansett som problematiske av sykklistene, blant annet fordi det er mange biler der og at sykkelinfrastrukturen ikke er optimal. For å bedre sykkelforholdene i Trondheim vil det derfor være nyttig å gjennomføre tiltak på disse stedene.

En kartlegging av sykkelhastigheter viser at elsyklister sykler litt fortere enn syklister med vanlig sykkel, og at menn sykler fortere enn kvinner.