

Sammendrag

Sykkelbruk i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim

TØI rapport 1667/2018

Forfattere: Erik Bjørnson Lunke, Jørgen Aarhaug, Tineke de Jong and Aslak Fybri
Oslo 2018 105 sider

Mange syklistere i norske byer føler seg utrygge når de sykler, spesielt i sentrum av byene. I tillegg mangler det ofte gode og trygge alternative ruter å velge for syklistere. For å øke sykkelbruken i Norge må det innføres tiltak for å bedre forholdene for syklistere. I denne rapporten studerer vi sykling og sykkelbruk i de fire største byene i Norge, ved hjelp av ulike datakilder. Vi kombinerer funn fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen med en spørreundersøkelse om sykling og data fra en lokasjonsbasert app. Disse dataene gir relevant informasjon om sykkelbruk i byene, i tillegg til demografi, rutevalg og reisetilfredshet blant syklistere.

Det er et uttalt mål i Norge å øke sykkelandelen, spesielt i de største byene. En økning i sykkelbruk vil ha positive effekter både på lokalsamfunn, energibruk og CO₂-utslipp. Nesten halvparten av registrerte reiser i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU 2013/14) er under 5 km lange, og halvparten av disse reisene foretas med bil. Dette indikerer et potensial for å redusere bilbruken og øke sykkelbruken i Norge.

For å oppnå en reduksjon i sykkelbruk er det behov for målrettede tiltak og økt utbygging av sykkelinfrastruktur. Dette igjen krever kunnskap om hvordan den eksisterende infrastrukturen brukes, hva som karakteriserer dagens syklistere, og i hvilke deler av byene det største potensialet for økt sykling finnes.

Studieområde og datakilder

Studieområdet for denne rapporten er de fire største byene i Norge: Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim.

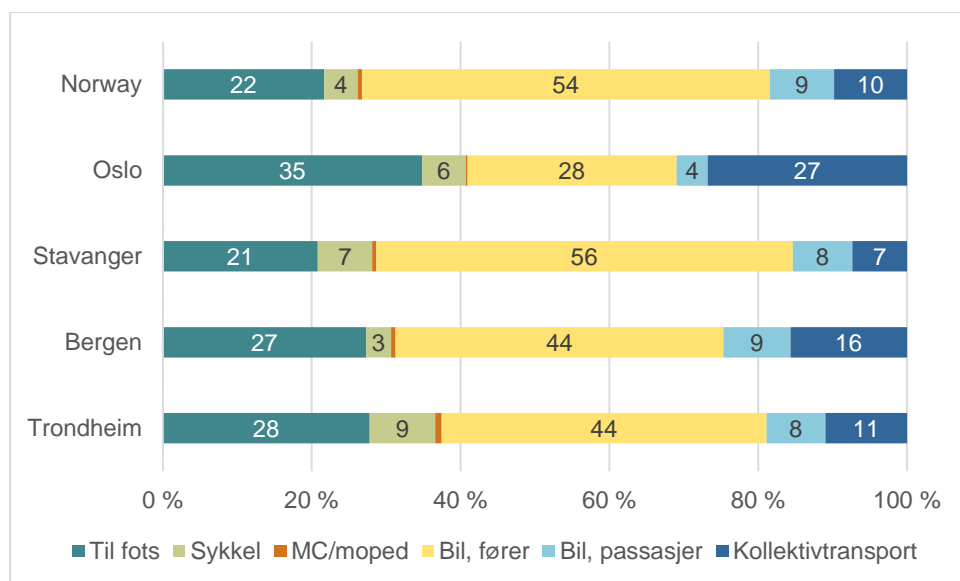
For å studere sykkelbruk har vi samlet inn reisedata i disse byene ved hjelp av en GPS-basert app, Sense.Dat. Appen sporer bevegelsene brukeren foretar, og antyder i tillegg transportmiddel og reisemål. I tillegg har respondentene gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse om sine reisevaner og sykkelbruk.

Disse to datakildene kombineres med data fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen som gir mer generell informasjon om reisevaner i Norge.

Dataene brukes for å analysere sykkelandeler, for å se på rutevalg og for å analysere sykklisteres opplevelse av sykkelforhold i byene.

Sykling i Norge

Sykkelandelen i Norge som helhet er på fire prosent (andel av alle reiser), ifølge RVU (se Figur S-1). I de fire største byene varierer sykkelandelen fra tre prosent i Bergen til ni prosent i Trondheim.



Figur S-1: Transportmiddelfordeling i Norge og studiebyene² i 2013/14. RVU 2013/14.

RVU består imidlertid av data samlet inn gjennom hele året. De andre datakildene er samlet inn på vår og sommer. Derfor er det interessant å undersøke hvordan sykkelandelen (ifølge RVU) varierer over året. Sesongvariasjoner er vist i tabellen nedenfor.

Tabell S-1: Sykkelandeler etter sesong i 2013/14. Prosent. RVU 2013/14.

	Vinter	Vår	Sommer	Høst
Oslo	2	7	10	11
Bergen	2	5	4	3
Stavanger	6	9	8	10
Trondheim	7	11	12	11

I alle byene er sykkelandelen høyere på vår og sommer enn på vinteren. Forskjellene mellom byene opprettholdes imidlertid gjennom året.

I alle byene finner vi også at en stor andel av sykkelturene foretas for å reise til og fra arbeid eller skole. Det er mer sykkelaktivitet i ukedagene, og spesielt på morgenen og ettermiddagen.

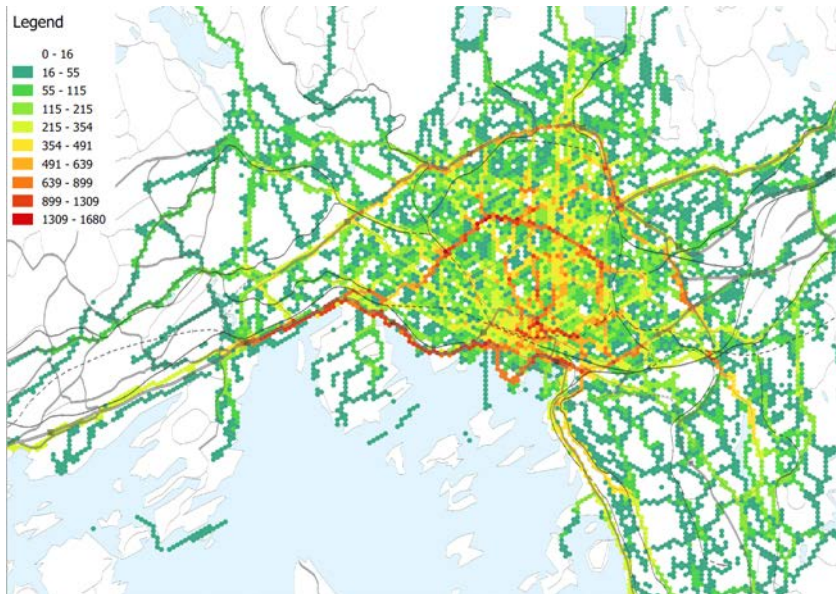
Vi finner også at menn sykler mer enn kvinner, mens kvinner oftere enn menn bruker elsykkel.

Rutevalg

Vi har brukt appdataene for å se nærmere på syklisters rutevalg. De fleste sykkelturer finner sted i eller rundt bysentrum. Det er også mange sykkelturer på enkelte innfartsårer inn mot byene.

² N: Norge=196035, Oslo=20680, Stavanger=8913, Bergen=9330, Trondheim=7037

I Oslo (Figur S-2) er de mest brukte sykkelveiene inn til sentrum langs E18 fra vest og langs Mosseveien fra sør. Ring 2 og Ring 3 er ofte brukt, i tillegg til veiene langs fjorden, inkludert Dronning Eufemias gate.



Figur S-2: Rutevalg i Oslo. Antall turer registrert i datainnsamlingsperioden. Sense.Dat 2017.

I Bergen ser vi at mange sykler mellom sentrum og de sørlige områdene Nesttun og Flesland, mens i Trondheim er Elgsetergate den mest brukte veien inn mot sentrum. I Stavanger er syklingen mer spredt over et større område.

Opplevelse av trygghet

I spørreundersøkelsen har respondentene blitt bedt om å markere på et kart steder der de føler seg utrygge som syklister. Høy grad av utrygghet kan være en viktig barriere mot sykkelbruk.

Vi finner at mange av veiene der syklister føler seg utrygge er veier med sykkelinfrastruktur. I Oslo er Dronning Eufemias gate og Ring 2 blant veiene der mange føler seg utrygge. I Bergen er det områder i sentrum som Bryggen og Torgalmenningen som ofte markeres som utrygge.

I Trondheim og Stavanger er det imidlertid områder utenfor sentrum som oftest er markert som utrygge.

Samtidig er det mange respondenter som oppgir at de ikke unngår de utrygge områdene. Dette tyder på at det mangler gode, trygge og raske alternative ruter.

Respondentene har også blitt spurt om årsaker til at de føler seg utrygge. De oftest oppgitte årsakene er dårlig infrastruktur, mange biler og lite plass for syklister.

Sammenligning og konklusjon

Vi har sammenlignet de fire byene, og sett på forklaringer på hvorfor sykkelbruk varierer. Vi finner at syklister i Trondheim generelt sykler kortere avstander enn syklister i Bergen. I tillegg er syklister i Bergen noe mindre fornøyd med sykkelforholdene i sin by.

Disse faktorene, distanse og tilfredshet, kan være deler av forklaringen på hvorfor sykkelandelen er lavere i Bergen.

En annen forklaring kan være hvordan sykkelbruk har blitt prioritert i planleggingen av disse byene. I Trondheim har det lenge vært et tydelig fokus på å fremme sykling, men Bergen har fokusert mer på kollektivtransport.