

Sammendrag

Sykling og sykkelmål

TØI rapport 1676/2018
Forfattere: Erik Bjørnson Lunke og Berit Grue
Oslo 2018 53 sider

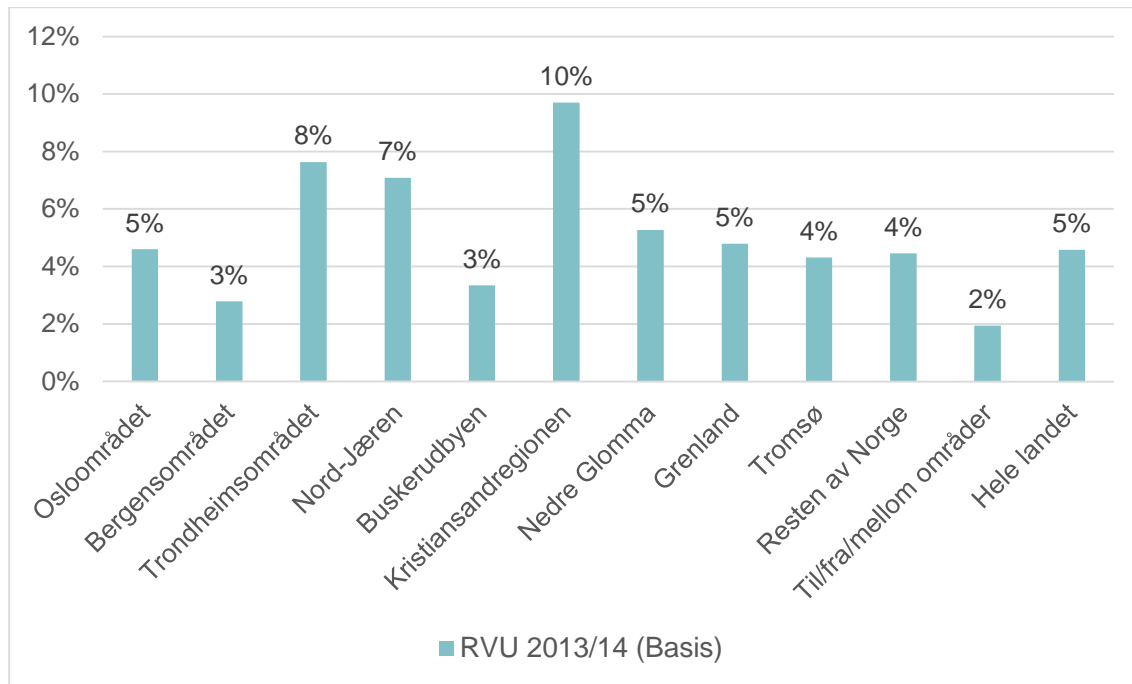
I Nasjonal Transportplan (2018 – 2029) er det et mål om at sykkelandelen i Norge skal øke til åtte prosent innen 2023. Det er i tillegg et mål om at sykkelandelen i de største byområdene skal være på 20 prosent. Vi har undersøkt sammenhengen mellom disse målsetningene, og funnet ut at det trolig er lettere å nå målet om åtte prosent sykkelandel på landsbasis, enn å oppnå 20 prosent sykkelandelen i alle de ni største byområdene. Videre har vi sett på sammenhengen mellom sykkelmålene og målet om nullvekst i bruk av bil på personreiser.

Bakgrunnen for denne rapporten er et oppdrag fra Statens vegvesen om å se nærmere på målet om 20 prosent sykkelandel i de ni største byene. Vi har gjennomført grunnlagsanalyser som ser på sammenhengen mellom dette målet og to beslektede mål: Målet om åtte prosent sykkelandel på landsbasis og nullvekstmålet, om at all vekst i persontrafikken i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Videre har vi undersøkt potensialet for å nå målet om at åtte av ti skal gå eller sykle til skolen. Vi har brukt data fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU) og befolkningsstatistikk fra Statistisk Sentralbyrå (SSB).

Like mål og ulike byområder

De ni største byområdene, slik de er definert i dette prosjektet (se figur S-1), er svært varierte i utstrekning, befolkning og tetthet. Det største byområdet er Osloområdet som består av alle kommuner i Oslo og Akershus fylker, med en befolkning på 1,2 millioner i 2014. Minst er Tromsø, som kun består av Tromsø kommune med 72 000 innbyggere.

I tillegg er det stor variasjon i sykkelbruken i byområdene. Figuren nedenfor viser at i Kristiansandsregionen blir sykkel brukt på ti prosent av alle reiser, mens den tilsvarende andelen i Bergensområdet og Buskerudbyen er på bare tre prosent.

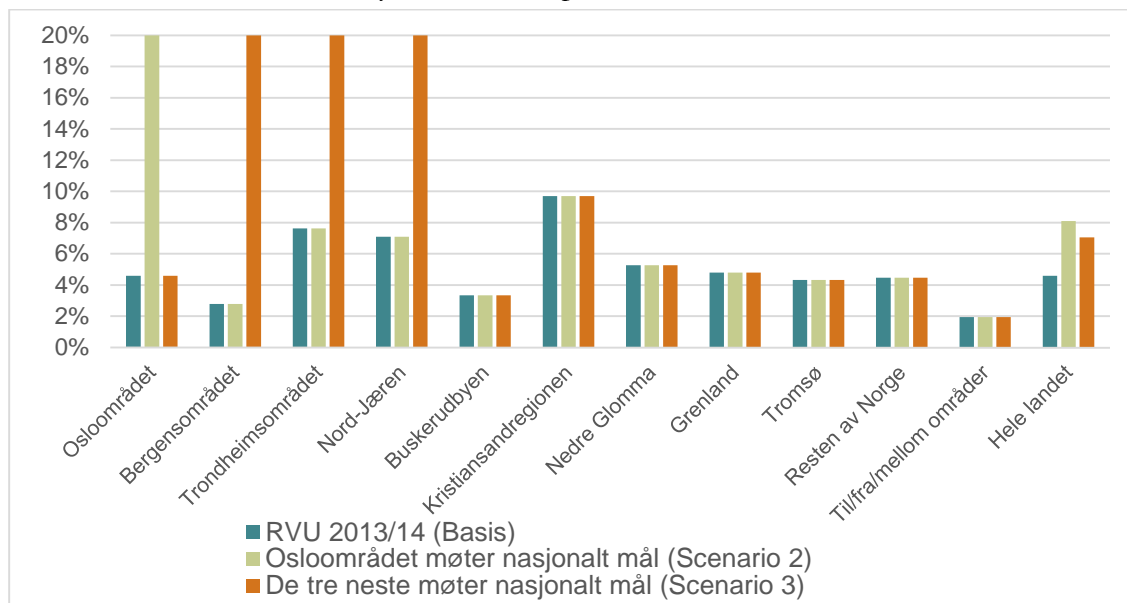


Figur S-1: Sykkelandel i og utenfor byområdene, RVU 2013/14. Prosent

Likevel er det altså definert de samme målsetningene, om at sykkelandelen skal øke til 20 prosent, i alle byområdene innen 2023.

Sammenheng mellom byområdene og landet for øvrig

Vi har undersøkt ulike scenarier der ulike byområder når 20 prosent sykkelandel, med tanke på å nå det nasjonale målet på åtte prosent. Figur S-2 viser to av scenariene: I det første blir sykkelandelen 20 prosent i Osloområdet, mens den er uendret i resten av landet. I det andre når de tre nest største byområdene 20 prosent, mens resten av landet er uendret.



Figur S-2 Sykkelandeler RVU 2013/14 og fordeling hvis bare Oslo eller bare de tre nest største byområdene møter nasjonale mål.

I og med at Osloområdet er så stort og har så stor befolkning, vil en økning til 20 prosent sykkelandel her medføre at man når det nasjonale målet, selv om sykkelandelen i resten av landet holdes likt som i dag.

Dersom vi øker sykkelandelen i de tre neste byområdene (Bergen, Trondheim og Nord-Jæren/Stavanger) til 20 prosent, og holder resten av landet uendret, vil sykkelandelen på landsbasis havne på syv prosent, altså like i underkant av målet.

Denne analysen viser at det er liten sammenheng mellom de to sykkelmålene. Dersom alle byområdene når målet om 20 prosent sykkelandel vil man i stor grad overoppfylle åtteprosent-målet.

En sykkelandel på 8 prosent ville innebære 75 prosent flere sykkelreiser enn i dagens situasjon. Det vil si en kraftig økning i sykkelbruk, selv uten å regne med fremtidig trafikkvekst.

Nullvekstmålet

Det er en utfordring å sammenligne sykkelmålene med målet om nullvekst i personbilbruken, fordi førstnevnte måles i antall reiser mens sistnevnte måles i kjørte kilometer. For å løse dette har vi både sett på antall reiser og kjøretøykilometer hver for seg. Konklusjonen er den samme: Det er i de byområdene hvor bilen er mest dominerende i dag – som Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland og Nord-Jæren – at det kreves størst omstilling for å oppnå nullvekstmålet. I disse områdene er det lite trolig at økt sykkelbruk alene er nok til å oppnå nullvekst, noe av overføringene fra bilbruk må også tas med gange eller kollektivtransport.

Vi har gjennomført et enkelt regneeksempel for å se på sammenhengen mellom nullvekstmålet (målt i bilkilometer) og sykkelens andel av reisene. Det er en enkel simulering som starter med at de korteste bilreisene overføres til sykkel og stoppes etter hvert som antall overførte reiser er tilstrekkelig til at nullvekstmålet oppfylles for det enkelte byområde. Resultatene viser at i byer med høy bilandel og mange korte bilreiser, som Grenlandsområdet, vil man treffe nullvekstmålet ved å overføre alle bilreiser under 2,2 km. I Oslo-området derimot, der bilandelen er lavere, må alle bilreiser under 7 km overføres til andre transportmidler for å nå nullvekstmålet.

Dette regneeksempel, hvor bare de korteste reisene systematisk overføres fra bil, er et eksempel på den type nullvekst-scenario som gir størst forskyvninger i transportmiddelfordelingen; Overføring av korte bilreiser betyr overføring av flere reiser.

Spissing av målet om 20 prosent sykkelandel

Vi har sett at målet om 20 prosent sykkelandel vil være veldig krevende å nå i byområdene. Derfor har vi undersøkt forskjellige måter å spisse dette målet på. Vi har vurdert følgende måter å omdefinere målet på:

- Reiseformål: 20 prosent sykkelandel kun på arbeids- og skolereiser
- Sesong: 20 prosent sykkelandel kun på reiser i barmarkssesongen (april til september)
- Reiselengder: 20 prosent sykkelandel kun på kortere reiser
- Geografi: 20 prosent sykkelandel kun på reiser internt i bykommunene

Ingen av forsøkene fører til at man når målet om 20 prosent sykkelandel (med ny definisjon som beskrevet ovenfor) i alle byområdene, selv om man er nærmere en måloppnåelse. Men når vi bare ser på arbeids- og skolereiser har faktisk Kristiansandsregionen nådd målet allerede. Samtidig er sykkelandelen på arbeids- og skolereiser i Bergen og Buskerudbyen på bare seks prosent og for disse byene er det langt igjen for å nå et mål på 20 prosent. Det er også stor sesongvariasjon mellom byene. I noen byer sykles det mye hele året, i andre er det få som sykler om vinteren. På geografi ser vi at det er store variasjoner mellom bykommuner og omland. Sykkelandelen i bykommunene varierer fra fire til 10 prosent, men utenfor er den helt nede i en prosent ett sted. Å spisse målet på 20 prosent til bare å gjelde bykommuner er også svært utfordrende å nå.

Med de andre metodene for spissing er man i flere byer også nærmere en måloppnåelse, men altså ikke like mye som hvis vi spisser basert på reiseformål.

Samtidig vil økt sykkelbruk på arbeids- og skolereiser ha liten innvirkning på den totale sykkelandelen. Dersom alle byområdene når en sykkelandel på 20 prosent på arbeids- og skolereiser vil sykkelandelen på alle reiser på landsbasis kun øke med ett prosentpoeng (til seks prosent). For å nå det nasjonale målet må man derfor øke sykkelandelen også på andre reiseformål.

Målet om at åtte av ti skal gå eller sykle til skolen

Vi har funnet ut at målet om at åtte av ti skal gå eller sykle til skolen blir utfordret av at mange elever av ulike årsaker har rett på gratis skoleskyss. Det er særlig lang reisevei som er grunnen til at mange ikke har mulighet til å gå eller sykle til skolen. Blant barneskoleelevene er det omtrent ti prosent som har rett på skoleskyss (pga. lang reisevei), mens det er over 40 prosent som har denne retten på ungdoms- og videregående skole. Vår undersøkelse viser altså at man bør se bort fra de elevene som har rett på gratis skoleskyss dersom det skal være realistisk å oppnå dette målet.