

# Der ingen skulle tru at nokon kunne sykle

## Effekter av bybanetrase og sykkelstunnel til Fyllingsdalen

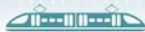
TØI rapport 2114/2025 • Forfattere: Aslak Fyhri, Katrine Karlsen, Kjell Vegard Weyde, Andreas Kokkvold Tveit, Jon Martin Denstadli • Oslo 2025 • 44 sider

- **Sykkelinfrastruktur har betydelig effekt på atferd:** Fyllingsdalstunnelen og sykkelstamveien har redusert reisetid og fysiske barrierer for syklister, noe som har ført til målbar økning i sykkelbruk. Vi målte en 3–6 prosentpoeng økning i bruk blant grupper med størst tidsgevinst.
- **Begrenset effekt av bybanen på reisevaner:** Utvidelsen av Bybanen til Fyllingsdalen har ikke gitt tydelig økning i kollektivandel eller reduksjon i bilbruk blant dem som bor nærmest linjen. Høy kollektivandel i utgangspunktet kan forklare dette.
- **Stabilitet i holdninger, men økt aksept av tiltak:** Holdningene til sykling har vært stabile, mens støtte til de gjennomførte tiltakene har økt, og sosiale normer om bruk av kollektivtransport har fått økt oppslutning over tid.
- **Kommunikasjon alene gir ingen målbar effekt:** Et eksperiment med målrettet informasjon viste ingen endring i verken holdninger eller atferd.
- **Strukturelle tiltak virker best:** Fysiske forbedringer i infrastrukturen er viktigere for atferdsendring enn kommunikasjonstiltak.

## Sammendrag

Denne rapporten dokumenterer resultatene fra en omfattende undersøkelse av hvordan nye mobilitetstiltak i Bergen har påvirket reisevaner, opplevd tilgjengelighet og holdninger til transport. Undersøkelsen er gjennomført i forbindelse med to større infrastrukturelle satsinger: byggingen av en ny bybanetrase fra sentrum til Fyllingsdalen og etableringen av ny sykkelinfrastruktur, inkludert Fyllingsdalstunnelen (verdens lengste gang- og sykkelstunnel), Kronstadtunnelen og en tilhørende sykkelstamvei. Målet med tiltakene har vært å forbedre tilgjengeligheten, redusere bilbruk og fremme mer bærekraftige transportformer.

Datagrunnlaget består av fire runder med spørreundersøkelser fra november 2022 til april 2024, supplert med tilgjengelighetsanalyser og trafikkdata fra automatiske sykkeltegnings. Til sammen gir dette en robust plattform for å analysere endringer som følger av tiltakene. Sammendraget følger de fire hovedproblemstillingene i rapporten.



## Hvilke effekter har tiltakene hatt på tilgjengeligheten til viktige reisemål?

Begge tiltakene har hatt betydelig effekt på fysisk tilgjengelighet, men med ulik geografisk og funksjonell profil. For syklistene har Fyllingsdalstunnelen og den nye sykkelstamveien gitt klart reduserte reisetider til Haukeland sykehus, med besparelser på over 15 minutter for enkelte respondenter. Tilgjengelighetsanalyser viser at dette gjelder særlig for innbyggere i midtre og sørlige deler av Fyllingsdalen. For reiser til sentrum er gevinsten mer begrenset, da tunnelen ligger noe avsides i forhold til den raskeste ruten for beboere i de nordlige delene av bydelen.

For bybanen har vi ikke undersøkt endringer i tilgjengelighet, men erfaringer tilsier at tiltaket har gitt et nytt kollektivtilbud i områder som tidligere hadde et relativt godt busstilbud. Samlet sett er tiltakene for sykkel langt mer transformative i sitt tilgjengelighetsbidrag enn bybanen.

## Hvilke effekter har tiltakene hatt på transportmiddelvalg og reiseatferd?

De tydeligste effektene på transportmiddelvalg er knyttet til sykling. Personer som rapporterte en reduksjon i sykkeltid til Haukeland på 5–15 minutter økte sykkelandelen med 5 prosentpoeng, mens de med over 15 minutters spart tid økte med 3 prosentpoeng. Dette er vesentlige endringer i en kontekst hvor sykling opprinnelig sto for under 5 % av daglige reiser. Automatiske telldata støtter opp om dette funnet: Sykkeltrafikken gjennom Kronstadtunnelen økte med hele 67 % fra 2023 til 2024, mens i Fyllingsdalstunnelen økte den med 5 %, i en periode der generell sykkeltrafikk på andre tellesnitt i Bergen falt med 5 %.

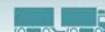
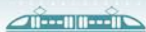
Effektene av bybanen på faktisk reiseatferd er mindre klare. Bybanen sine egne tellinger viser en 16 % økning i antallet påstigninger på linje 2, men vår spørreundersøkelse finner ingen tydelig økning i kollektivbruk i de undersøkte områdene. Selv blant dem som bruker bybanen, har det i liten grad skjedd overgang fra bil. Analysen viser heller ikke noen samlet nedgang i bilbruk som kan tilskrives bybanens åpning. Dette indikerer at endringen i fysisk kollektivinfrastruktur alene ikke nødvendigvis er tilstrekkelig for å påvirke reisevanene dersom det allerede eksisterer et brukbart tilbud.

En positiv sideeffekt av tiltaket er at Bergen i praksis har fått en ny idrettshall. Komforten i Fyllingsdalstunnelen – ikke minst tartandekke i stedet for asfalt – gjør at mange bruker tunnelen til trening om vinteren. Effekten er betydelig: antallet passerende fotgjengere er om lag tre ganger høyere om vinteren enn om sommeren.

## Hvilke effekter har tiltakene hatt på opplevd tilgjengelighet og holdninger?

For tiltakene rettet mot sykkel rapporteres en klar forbedring i opplevd tilgjengelighet. Respondenter fremhever trygghet, komfort og estetisk utforming som viktige faktorer som gjør det mer attraktivt å sykle. Flere uttrykker at det nå 'føles mulig' å sykle, selv om de ikke nødvendigvis gjør det daglig. Sykkeltunnelen reduserer opplevelsen av eksponering for regn og trafikk, og fjerner en stor høydeforskjell mellom bydelene.

Når det gjelder holdninger, er det kun marginale endringer over tid. Holdninger til sykling og kollektivtransport var positive allerede før tiltakene, og forble stabile. Undersøkelsen tyder på at atferdsendring har skjedd først og fremst gjennom bedre rammebetingelser – ikke gjennom



holdningsendring. Dette understreker at folk endrer atferd når forholdene legges til rette, ikke nødvendigvis fordi de endrer oppfatninger.

## Har målrettet kommunikasjon hatt noen effekt?

Et eksperiment med målrettet kommunikasjon ble gjennomført i forbindelse med siste runde av spørreundersøkelsen, våren 2024. Utvalgte respondenter fikk tilsendt budskap som skulle stimulere til endret atferd eller styrke eksisterende miljøvennlige valg. Resultatene viste ingen målbare effekter verken på faktisk reiseatferd, intensjoner eller holdninger. Dette samsvarer med forskning som viser at informasjonstiltak alene har begrenset effekt, særlig når fysiske forhold eller vaner ikke støtter opp under budskapet. Forsøket bekrefter at strukturelle tiltak har større endringspotensial enn kommunikasjon alene.

## Oppsummering

Denne studien viser at tiltak rettet mot å forbedre infrastrukturen for sykling har gitt betydelige effekter på både tilgjengelighet og faktisk bruk. Tunnelene og sykkelstamveien reduserer konkrete barrierer og gjør det enklere og mer attraktivt å velge sykkel, noe som har ført til målbare endringer i atferd. Til sammenligning har utvidelsen av bybanen hatt mindre innvirkning på faktiske reisevaner, til tross for noe økt tilfredshet blant brukere.

Undersøkelsen understreker betydningen av helhetlig fysisk tilrettelegging for å oppnå atferdsendringer. Kommunikasjon alene har vist seg utilstrekkelig for å påvirke valg av transportmiddel. For fremtidig transportpolitikk anbefales det å prioritere tiltak som fjerner reelle barrierer og styrker opplevelsen av trygghet, komfort og effektivitet – fremfor å basere seg på informasjonskampanjer. For best effekt bør slike tiltak sees i sammenheng med eksisterende infrastruktur og reisebehov i den aktuelle konteksten. Dette er spesielt viktig i lys av at prognosen for Fyllingsdalstunnelen er 1500–2600 daglige passeringer i 2040. I dag er nivået 700–1200. For å nå målet kreves ca. 5 % årlig vekst, mer enn naturlig økning. Supplerende tiltak, som bilrestriksjoner eller mer sykkelinfrastruktur, blir derfor nødvendige.