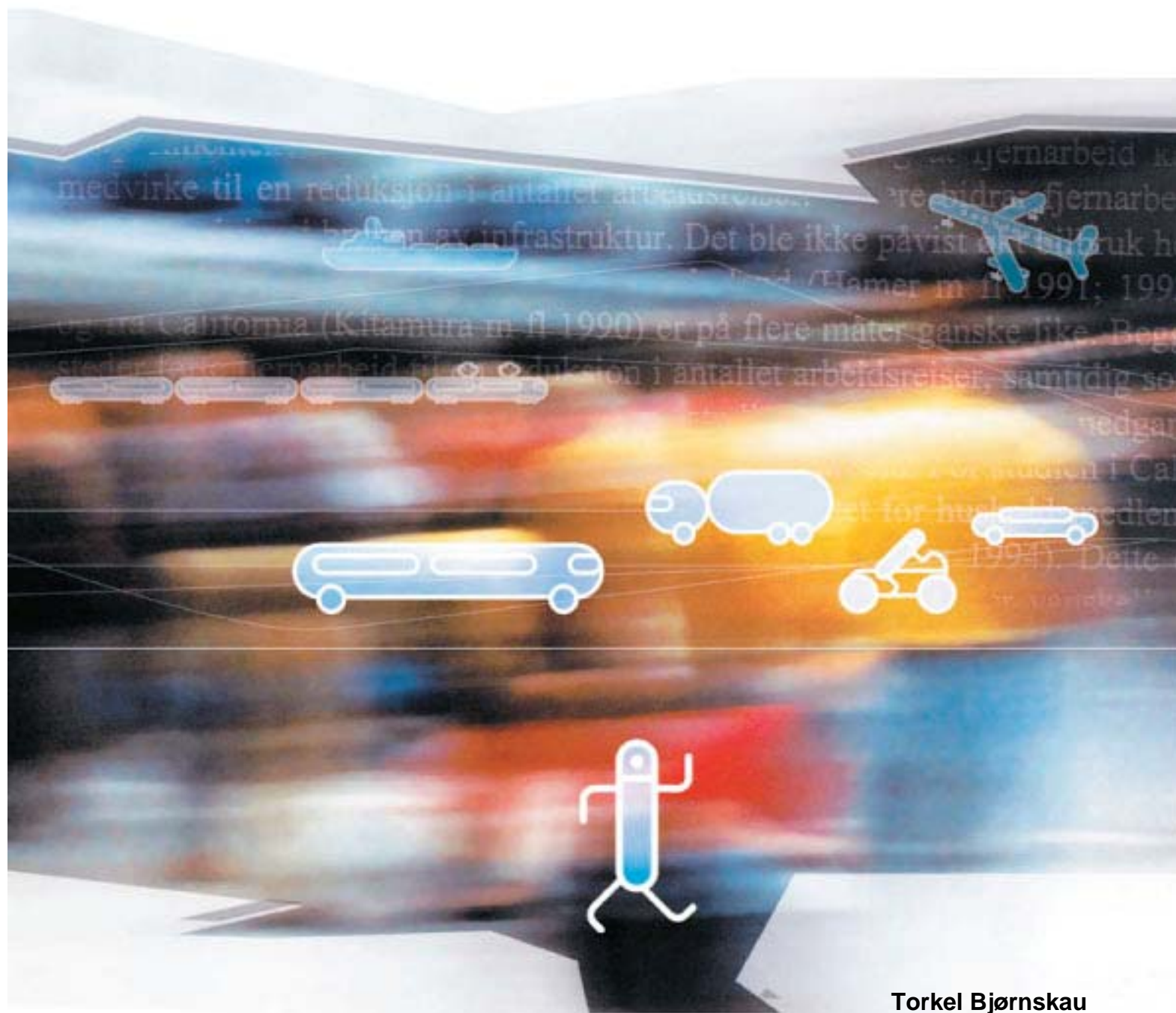


Sykling mot rødt – omfang og årsaker



Sykling mot rødt – omfang og årsaker

Torkel Bjørnskau

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 82-480-0607-7 Papirversjon

ISBN 82-480-0608-5 Elektronisk versjon

Oslo, Mars 2006

Tittel: Sykling mot rødt - omfang og årsaker.

Forfatter(e): Torkel Bjørnskau

TØI rapport 821/2006

Oslo, 2006-03

30 sider

ISBN 82-480-0607-7 Papirversjon

ISBN 82-480-0608-5 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Prosjekt: 3154 Rødløyskjøring på sykkel

Prosjektleder: Torkel Bjørnskau

Kvalitetsansvarlig: Fridulv Sagberg

Emneord:

Sykling; Signalregulering; Rødt lys; Trafikksikkerhet

Sammendrag:

I gjennomsnitt sykles det mot rødt lys i tre av ti tilfeller. Menn gjør det oftere enn kvinner, men det er ingen forskjeller mellom aldersgrupper. Sannsynligheten for å sykle mot rødt øker ved (i) høyresving i kryss, (ii) lyssignal i bunnen av en bakke, (iii) når det tar lang tid å få grønt og (iv) når andre går eller sykler mot rødt. Sannsynligheten for å stoppe øker når (i) man sykler med barn, (ii) barn venter på grønn mann, (iii) venstresving og (iv) når kryssende vei har mer enn to kjørefelt. Et flertall mener at de som sykler mot rødt er lovlydige i andre sammenhenger og at generell bedre tilrettelegging for sykling er det beste virkemidlet for å redusere omfanget av sykling mot rødt.

Title: Cycling against red light - extent and causes

Author(s): Torkel Bjørnskau

TØI report 821/2006

Oslo: 2006-03

30 pages

ISBN 82-480-0607-7 Paper version

ISBN 82-480-0608-5 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Norwegian Public Roads Administration

Project: 3154 Cycling against red light

Project manager: Torkel Bjørnskau

Quality manager: Fridulv Sagberg

Key words:

Bicycling; Bike; Signals; Red lights; Road Safety

Summary:

On average, bicyclists ride against red lights in one out of three cases. Men do so more often than women, but there are no differences between age groups. The probability of riding against red increases (i) at right hand turns (ii) when signals are located at the bottom of a downhill trajectory, (iii) when signals are slow to change to green and (iv) when others walk or ride against red. The probability of stopping increases (i) when one rides together with children, (ii) when children wait for green light, (iii) at left hand turns and (iv) when the crossing road has more than two lanes. A majority think that those who ride against red lights are law abiding in other areas and that the best countermeasure is to better arrange for bicycling in general.

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:

Transportøkonomisk institutt, biblioteket,

Postboks 6110 Etterstad, 0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00 - Telefax 22 57 02 90

Pris kr 200

The report can be ordered from:

Institute of Transport Economics, the library,

PO Box 6110 Etterstad, N-0602 Oslo, Norway

Telephone +47 22 57 38 00 Telefax +47 22 57 02 90

Price € 25

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2006

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis

Innhold

Sammendrag

1 Innledning	1
2 Metode	2
3 Resultater	3
3.1 Mange sykler mot rødt lys	3
3.1.1 Menn sykler mer mot rødt enn kvinner	4
3.2 Mer sykling mot rødt enn før?	4
3.3 Erfaringer med detektorer som styrer lyssignalene	6
3.4 Faktorer som påvirker omfanget av sykling mot rødt lys	6
3.5 Fritekstsvaer.....	10
4 Drøfting	12
Referanser	13
Vedlegg 1: Spørreskjema internett	15
Vedlegg 2: Fritekstsvaer	23

Sammendrag:

Sykling mot rødt – omfang og årsaker

Det er velkjent at mange syklister ikke overholder trafikkreglene, og sykling mot rødt lys er blant de regelbrudd som forekommer hyppigst. Statens vegvesens tellinger viser at én av tre syklister 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 syklister. 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 røddlyssykling 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.

1 Innledning

Det er velkjent at ikke alle syklister overholder trafikkreglene. Blant de regelbruddene som synes å være særlig typiske er sykling mot rødt lys. Tellinger som Statens vegvesen har gjennomført viser at denne andelen har ligget på mellom 30 og 40 prosent blant barn og voksne syklister. Dette har variert noe mellom aldersgrupper; tradisjonelt har rødlyssykling vært mindre utbredt blant eldre syklister (Statens vegvesen 1999). De siste tilstandsundersøkelsene til Statens vegvesen tyder på at andelen blant voksne syklister som sykler mot rødt er noe redusert, mens den har økt blant eldre (60 og over) og blant unge. Den siste tilstandsundersøkelsen fra 2004 viser at én av tre voksne og eldre syklister sykler mot rødt og at om lag fire av 10 barn og ungdommer gjør det (Statens vegvesen 2004; Vegen og Vi 2004).

At en stor andel av syklistene sykler mot rødt lys er også funnet i Sverige (Åberg & Englund 1998; Holmquist 1999; Gatu- og fastighetskontoret 2004). Holmquist (1999) fant at hele 40 prosent syklet mot rødt lys i Stockholm.

I Danmark synes det som om syklistene i større grad respekterer trafikksignalene. Kronborg og Ekman (1995) rapporterer imidlertid at 8% av sykkelskadene i København skyldes sykling mot rødt lys, mot om lag 5 % i Gøteborg.

Hvorfor sykling på rødt er så utbredt, er i liten grad kartlagt, men en eldre svensk undersøkelse tyder på at kryssutformingen har betydning og at automatisk grønt for syklister naturlig nok reduserer omfanget av rødlyssykling markert (Ekman 1980). For å redusere omfanget av sykling mot rødt, konkluderer Stockholms Gatu- og fastighetskontor sin håndbok med at man bør unngå lyssignaler i små kryss, at sykkeltrafikk i T-kryss for en stor del bør ledes utenom signalreguleringen, at man bør korte ned ventetiden for å få grønt og forsøke å unngå rødt lys når det er ikke er kryssende trafikk (Gatu- og fastighetskontoret 2004).

I Norge sykler som nevnt om lag en av tre syklister mot rødt lys. Problemstillingen i det foreliggende prosjektet er å kartlegge hvilke årsaker eller grunner som syklistene har for å sykle mot rødt lys.

2 Metode

I forbindelse med et prosjekt om sykkelulykker som ble gjennomført av TØI i 2004 ble et stort utvalg personer med sykkel registrert i Falck sykkelregister trukket for å besvare et spørreskjema om sykling og ulykker. Dette utvalget besto av personer bosatt i Oslo, Hedmark, Troms og Sør-Trøndelag. Mange av disse hadde oppgitt e-post adresser, og personer fra Oslo og Trondheim (der det er en del trafikklys) ble valgt ut og kontaktet via e-post med spørsmål om de ville besvare et kort spørreskjema på internett.

I alt 635 personer ble forsøkt kontaktet. Mange av e-post adressene var ikke lenger gyldige, og vi fikk feilmeldinger på 114 adresser. I alt kom det inn 159 besvarte skjemaer. Svarprosenten beregnet som antall svar i prosent av antall adresser uten feilmelding blir 30,6% ($159/(635-114) \times 100$). Men den reelle svarprosenten er trolig noe høyere. Antakelig er det også en del "sovende" e-post adresser som vi ikke får feilmelding på. Den reelle svarprosenten er derfor vanskelig å anslå, men den er trolig et sted mellom 30 og 40%, noe som er vanlig i utvalgsundersøkelser uten spesielle tiltak (premiering, purring osv.).

Et utvalg på 159 er et lite utvalg, og det vil for eksempel være vanskelig å benytte et slikt utvalg alene til å anslå *omfanget* av sykling mot rødt, selv om det viser seg at syklistene i dette utvalget sykler mot rødt lys omtrent like ofte som tellingene til Statens vegvesen viser. Problemstillingen i det foreliggende prosjektet er imidlertid ikke primært å anslå omfanget av sykling mot rødt, men å kartlegge syklistenes *grunner* for å gjøre det. Det er svært usannsynlig at de grunnene syklistene oppgir i vårt utvalg for å sykle mot rødt lys er andre enn blant syklistene generelt selv om det kan være noen flere eller noen færre som sykler mot rødt i vårt utvalg enn blant syklistene generelt. Og, når det som nevnt viser seg at omfanget av sykling mot rødt er omtrent på samme nivå som empiriske tellinger viser, er det grunn til å anta at resultatene som framkommer her er representative.

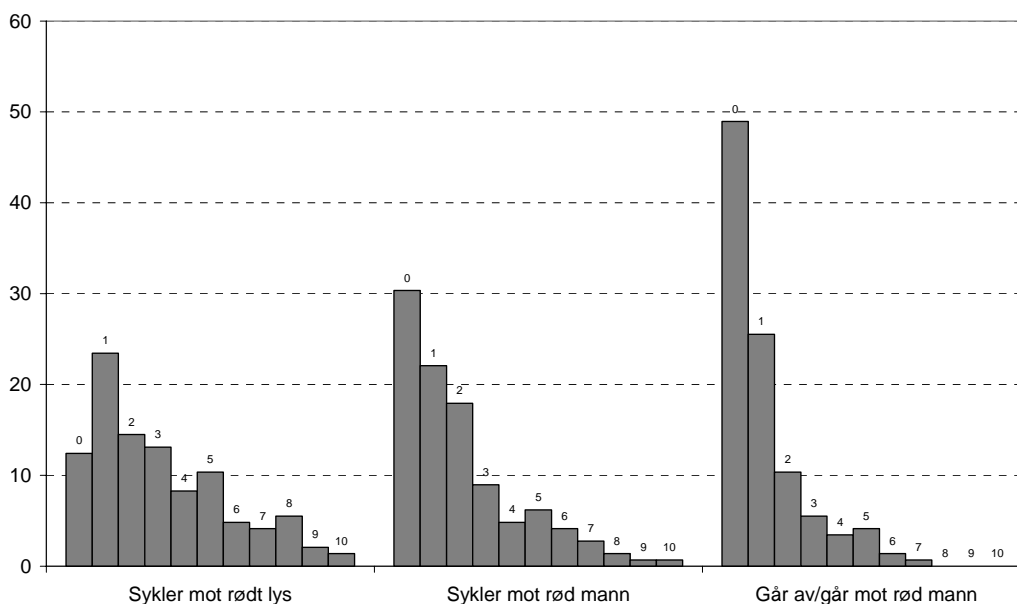
3 Resultater

3.1 Mange sykler mot rødt lys

For å undersøke hvor ofte syklister sykler mot rødt lys, ble det stilt følgende spørsmål:

”Av ti tilfeller når du kommer til et kryss med rødt lys – omtrent hvor mange ganger (i gjennomsnitt) sykler du i veibanen mot rødt lys? (Sett bare ett kryss)”

I gjennomsnitt svarer syklister at de sykler mot rødt i tre av ti tilfeller, noe som stemmer godt med tellingene som Statens vegvesen har gjennomført (Statens vegvesen 2004). Syklister ble også stilt tilsvarende spørsmål om hvor ofte de sykler mot ”rød mann” og hvor ofte de går av sykkelen og går mot ”rød mann”. Frekvensfordelingene er vist i figur 3.1



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.1 Antall ganger man sykler mot rødt lys, sykler mot "rød mann" og går av sykkelen og går mot "rød mann" av ti tilfeller. Prosent (N=145).

Søylene i figur 3.1 representerer prosentandeler som velger de forskjellige alternativene hhv 0, 1, 2, osv. ganger. Figuren viser at det er mye vanligere å sykle mot rødt lys enn å sykle mot ”rød mann”. Alternativet å gå av sykkelen og gå mot rødt mann, skjer langt sjeldnere enn å sykle mot rødt lys eller rødt mann. Omtrent halvparten (49 %) svarer at de aldri går av sykkelen og går mot rødt mann.

I gjennomsnitt sykles det mot rødt lys i omtrent 3 av 10 tilfeller, det sykles mot rødt lys i 2 av 10 tilfeller, og i 1 av 10 tilfeller velger syklistene å gå av for så å gå over gangfeltet mot rødt lys.

På alle de tre spørsmålene om hva man gjør når man kommer til et lyskryss med rødt lys er det et flertall som ikke sykler eller går mot rødt lys eller "rødt lys". Dette må imidlertid tolkes som hva man i gjennomsnitt gjør, og inkluderer dermed i prinsippet også alle tilfeller der det er kryssende trafikk slik at det vil være umulig å krysse uten å bli påkjørt.

3.1.1 Menn sykler mer mot rødt enn kvinner

Menn sykler oftere mot rødt lys enn kvinner. I gjennomsnitt svarer menn at de sykler mot rødt i 3,7 av 10 tilfeller, mens kvinner sykler mot rødt i 2,4 av 10 tilfeller. Denne forskjellen er statistisk signifikant (T-verdi = 2,6, p=0,01). Det er ikke signifikante forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder å sykle mot rødt lys eller når det gjelder å gå av og gå mot rødt lys.

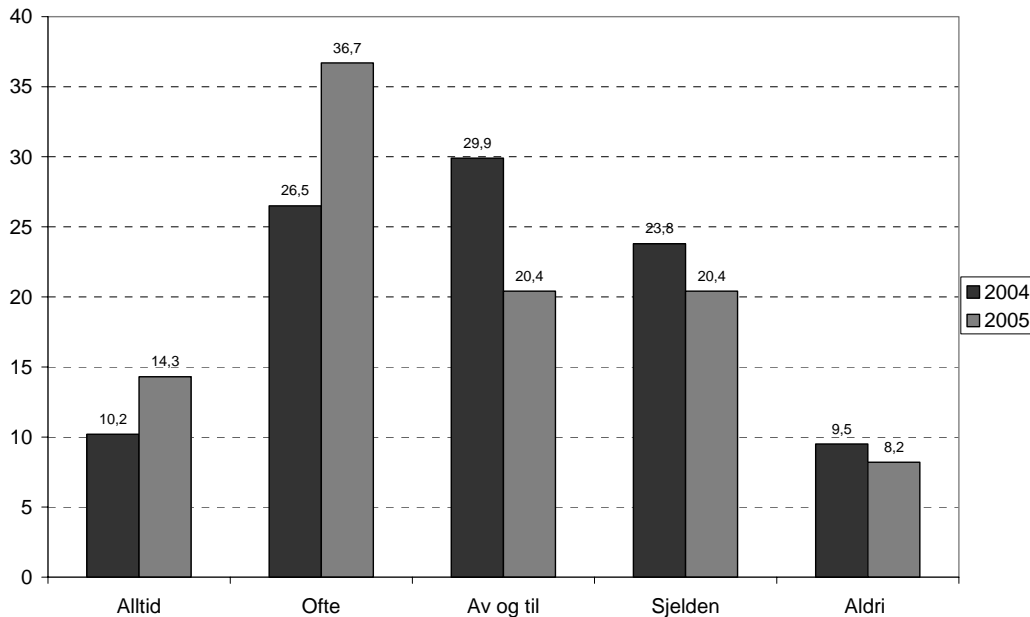
Vi finner imidlertid ingen systematiske tendenser til at unge syklistene sykler mer mot rødt lys enn eldre. Gruppen 35-49 år sykler mindre mot rødt lys enn både de som er yngre og de som er eldre. Menn over 50 år er faktisk blant de som sykler oftest mot rødt lys (3,8 av 10); bare menn i aldersgruppen 25-34 sykler like ofte mot rødt lys.

3.2 Mer sykling mot rødt enn før?

Utvalget som har svart på spørreskjemaet var som nevnt med i en større undersøkelse om sykling og sykkeluhell i 2004 (Bjørnskau 2005). Det innebærer også at det er mulig å sammenligne svarene deres nå med svarene i 2004. Vi spurte også den gangen om hvor ofte de syklet på rødt lys. Spørsmålet hadde begge ganger følgende ordlyd:

"Det er ganske vanlig at syklistene ikke overholder alle trafikkreglene og for eksempel sykler mot rødt lys. Vi vil gjerne vite litt om hvordan du sykler og ber deg krysse av for hvor ofte du gjør følgende: Sykler mot rødt lys dersom det ikke er kryssende trafikk"

Figur 3.2 viser svarfordelingen i 2004 og 2005.



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.2 Sykling mot rødt lys i 2004 og 2005. Prosent (N=147).

Svarene i figur 3.2 er ikke direkte sammenlignbare med svarene i figur 3.1. I spørsmålet som er stilt i figur 3.2 er det presisert at man skal svare gitt at det *ikke* er kryssende trafikk. En slik presisering er ikke gjort i spørsmålet som ligger til grunn for svarene i figur 3.1. Det kan forklare hvorfor omtrent halvparten av de spurte svarer at de alltid eller ofte sykler mot rødt lys i figur 3.2, mens gjennomsnittet i figur 3.1 ikke er mer enn 3 av 10.

Figur 3.2 viser at det er flere som svarer ”ofte” og ”alltid” i 2005 enn i 2004. Det er likevel sterk og signifikant korrelasjon mellom svarene i 2004 og 2005 (Kendalls Tau = 0,59, p=0,000).

Ser vi nærmere bak tallene, viser det seg at 47 prosent svarer det samme som i 2004 og 44 prosent avviker med én svarkategori fra det de svarte i 2004. De fleste av disse avvikene (38 av 64) går i retning av hyppigere sykling mot rødt lys.

Andelen som svarer ”alltid” eller ”ofte” har økt signifikant fra 2004 til 2005 (p = 0,014, tosidig test). Selv om dette tyder på sykling mot rødt lys har økt, må vi være litt forsiktige med å konkludere med det. Det kan være litt tilfeldig om man f. eks. krysser av for ”av og til” eller ”ofte”. Ser vi på andelen som svarer ”alltid” og ”aldri” er det små endringer fra 2004 til 2005. Andelen som svarer ”alltid” har økt fra 10,2 til 14,3 prosent, andelen som svarer aldri er redusert fra 9,5 til 8,2 prosent. Disse forskjellene er ikke signifikante, men tendensen går i retning av hyppigere sykling mot rødt lys.

3.3 Erfaringer med detektorer som styrer lyssignalene

En rekke veikryss med signalanlegg har detektorer i veibanen som styrer når signallysene skifter. Dette er vanlig i kryss der det er liten trafikk fra en sidevei. Detektorer i veibanen registrerer når det kommer trafikk og gir denne trafikken grønt lys. Når det ikke kommer trafikk på sideveien har trafikken på den kryssende vei hele tiden grønt lys.

Det finnes kryss med detektorer som reagerer på sykkel, men de fleste slike detektorer reagerer ikke på så lette kjøretøyer.

Syklistene i utvalget ble spurt om de hadde erfaring fra slike lyskryss med detektorer. Svarene er vist i tabell 3.1.

Tabell 3.1 Erfaring fra detektorer som styrer lyssignaler. Prosent

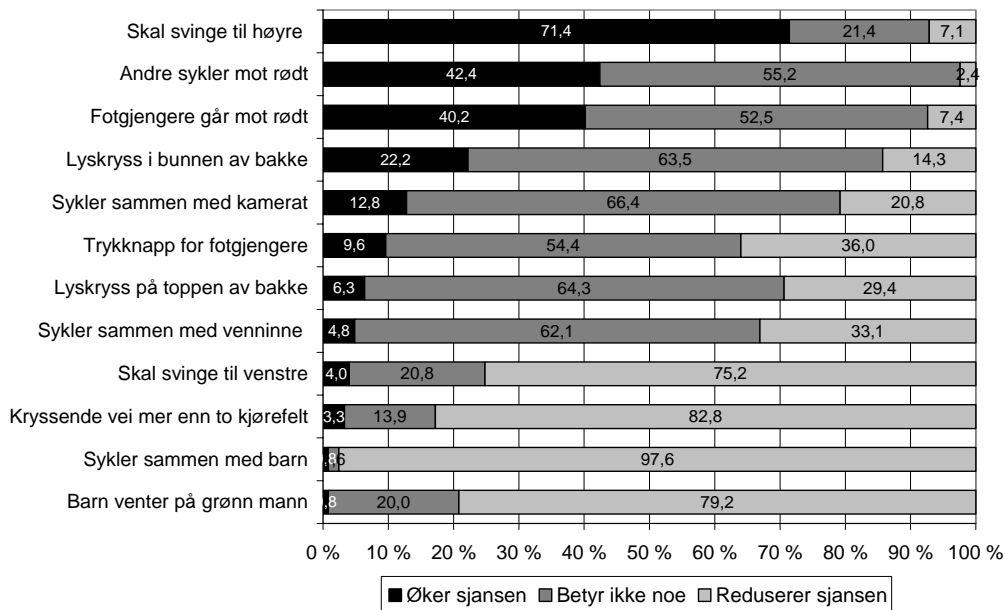
	Detektorer som reagerer på sykkel	Detektorer som bare reagerer på bil
Ja	9	62
Nei	91	38
N=100 %	133	133

Kilde: TØI rapport 821/2006

Kun et fåtall har erfaring fra lyssignaler der det er detektorer som reagerer på syklistene. Til sammenligning har et klart flertall erfaring fra lyskryss med detektorer som ikke reagerer på sykkel. Dette reflekterer at det er langt flere kryss med detektorer som reagerer på bil, men at så mange har erfaring fra slike kryss kan også indikere at dette er et irritasjonsmoment og en viktig grunn til at mange syklistene sykler mot rødt. I slike kryss vil det i mange tilfeller ikke være mulig å passere uten å sykle mot rødt lys.

3.4 Faktorer som påvirker omfanget av sykling mot rødt lys

Det ble stilt en rekke spørsmål i form av påstander om ulike faktorerens betydning for omfanget av sykling mot rødt lys. Svarene er vist i figur 3.3.



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.3 Forhold som øker eller reduserer sjansen for å sykle mot rødt lys. Prosent.

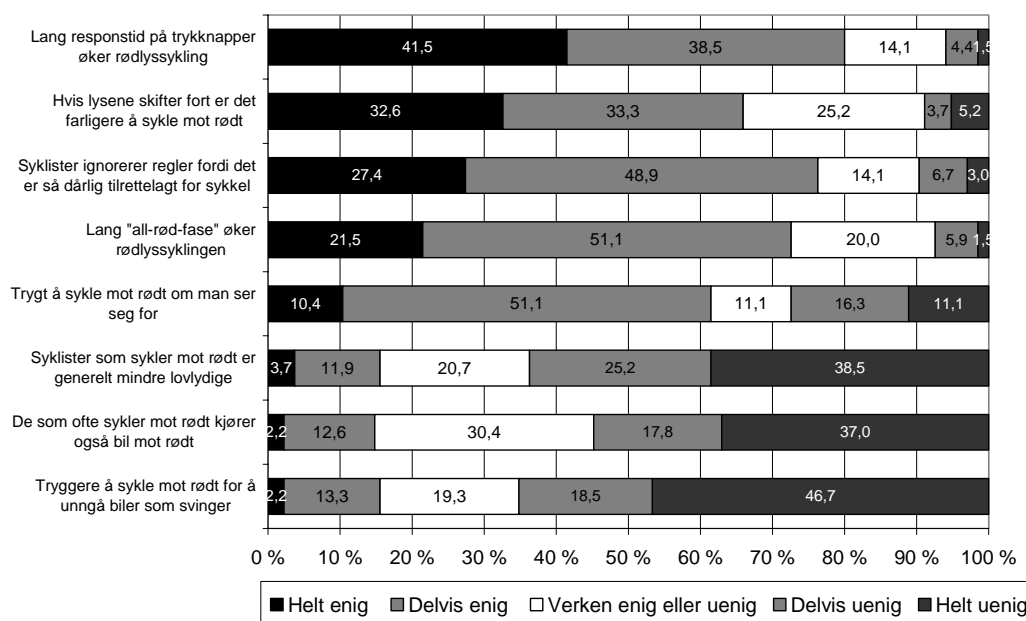
Når syklistene skal svinge til høyre i et lyskryss er sjansen for at de sykler mot rødt lys mye større enn om de skal svinge til venstre eller rett over krysset. Det er ikke overraskende; syklistene som svinger til høyre vil naturligvis sykle på høyre side av veien og i svært liten grad komme i konflikt med trafikk på kryssende vei.

Hva andre syklistene og fotgjengere gjør, har også betydning for mange når det gjelder å sykle mot rødt lys eller ikke. Fire av ti oppgir at sjansen for at de sykler mot rødt lys øker dersom andre sykler mot rødt, eller det er fotgjengere som går mot rødt lys.

Hvordan lyskrysset er plassert ser også ut til å ha betydning for omfanget av sykling mot rødt. Dersom lyskrysset er i bunnen av en bakke, sier 22 prosent at sjansen for at de sykler mot rødt lys øker. Forklaringen er trolig at mange syklistene opplever det å bremse og miste farten som en ekstra belastning og at de derfor i større grad sykler mot rødt når de kommer i stor fart. Til sammenligning sier nesten 30 prosent at sjansen for at de sykler mot rødt lys reduseres når lyskrysset er på toppen av en bakke.

Naturlig nok er det færre som sykler mot rødt lys når de skal svinge til venstre (enn til høyre eller rett over) og dersom kryssende vei har mer enn to kjørefelt. Et stort flertall sier også at de sykler i mindre grad mot rødt lys dersom de sykler sammen med barn eller dersom de ser at det er barn som venter på grønn mann.

Figur 3.4 viser svarene på en rekke påstander som syklistene ble bedt å ta stilling til når det gjelder sykling mot rødt lys. Generelt er syklistene i stor grad enige i de fire øverste påstandene og for det meste uenige i de tre nederste påstandene. Den påstanden flest er enige i er at lang responstid på trykknapper for gående /syklende øker omfanget av sykling og gange mot rødt lys. Tilsvarende mener også et stort flertall at lang "all-rød-fase" øker rødtlyssykling, og at hurtige skifter mellom rødt og grønt gjør det farligere å sykle mot rødt lys.



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.4 Påstander om forhold som påvirker omfanget av rødlyssykling. Prosent.

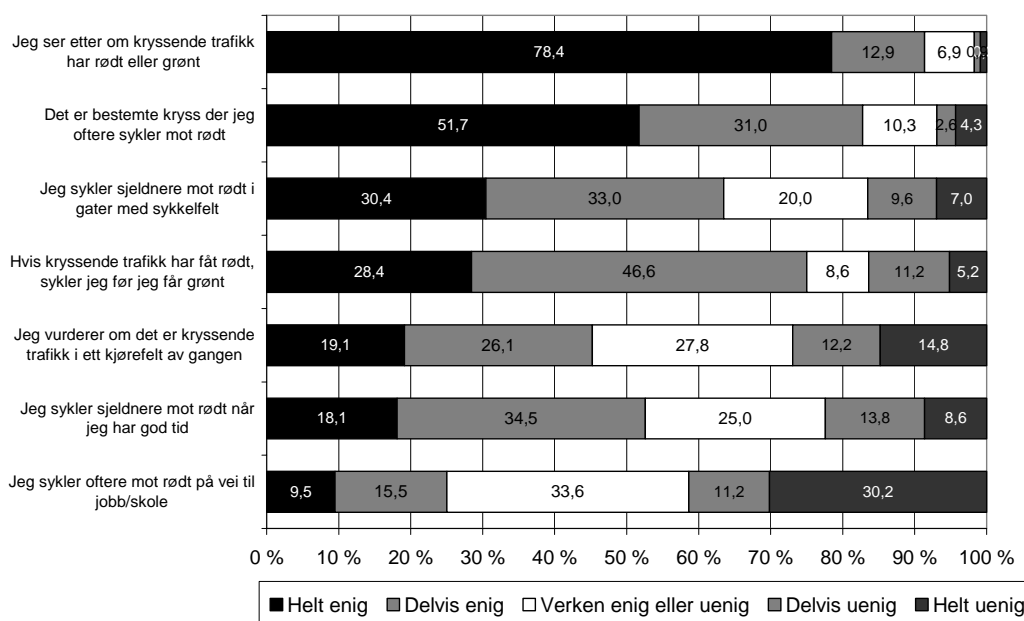
Generelt ser det ut til at syklistene mener av lys-fasene har stor betydning for omfanget av rødlyssykling, og jo større sikkerhetsmarginer som legges inn (lang fase med all-rødt) desto større er sjansen for at man sykler mot rødt lys. Et stort flertall mener at det er trygt å sykle mot rødt lys hvis man ser seg godt for.

De aller fleste syklistene (3/4) er enig i påstanden om at mange sykler mot rødt lys fordi det er så dårlig tilrettelagt for sykling. Den mest nærliggende tolkningen av dette resultatet er at mange syklister opplever at de uansett må passe seg og følge egne private regler for hvordan de skal ferdes fordi det i liten grad er lagt til rette for sykling, og dermed føler de seg ikke forpliktet av trafikkreglene på samme måte som motoriserte trafikanter.

Vi ser imidlertid tydelig at de aller fleste mener at denne innstillingen til regelverket kun gjelder i rollen som syklist. Nesten ingen er enige i påstandene om at syklister som sykler mot rødt også i større grad enn andre kjører bil mot rødt, eller at syklister generelt er mindre lovlydige enn andre.

Den nederste påstanden i figur 3.4, at det kan være tryggere å sykle mot rødt enn å stoppe fordi man da unngår å komme i konflikt med biler i samme eller motsatt kjøreretning som skal svinge, har vært hevdet av enkelte syklister. Svarene i figur 3.4 viser imidlertid at de aller fleste er uenige denne påstanden.

Figur 3.5 viser svarfordelingene på ytterligere noen påstander som syklistene ble bedt om å ta stilling til. Påstandene i figur 3.5 dreier seg i større grad om hva en selv gjør enn påstandene i figur 3.4 som dreier seg om syklisters atferd generelt.



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.5 Påstander om forhold som påvirker omfanget av rødlyssykling. Prosent

De aller fleste er enige i påstanden om at de vurderer om kryssende trafikk har rødt eller grønt før de sykler. Dette kan virke selvsagt, men det er mulig å tenke seg en type atferd der man kun forholder seg til om en selv har rødt eller grønt lys, og ikke om kryssende trafikk har rødt eller grønt. At så mange (9/10) er enig påstanden om at de ser etter om kryssende trafikk har rødt eller grønt, tyder på at syklistene i stor grad velger atferd ut fra forventninger om hvordan kryssende kjøretøyer vil handle og i mindre grad ut fra hva reglene tilsier at de selv skal gjøre. Svært mange er da også enige påstanden om at de sykler gjennom krysset når kryssende trafikk har fått rødt lys og før de selv får grønt.

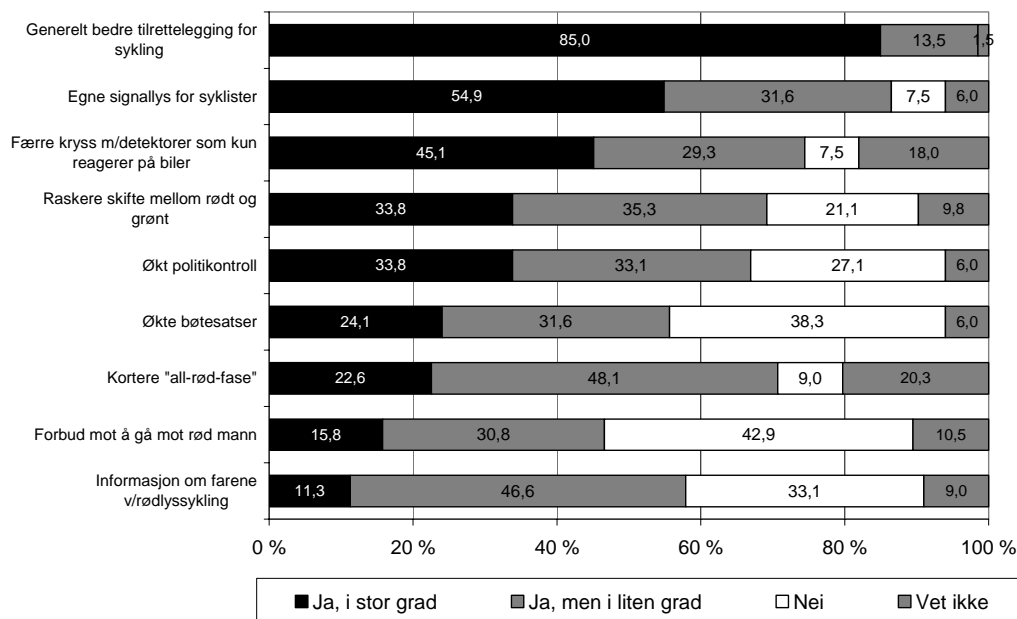
Det er også tydelig at de fleste syklistene har en nokså klar formening om hvordan trafikk/lysfaser osv. er i ulike kryss og at de differensierer atferden sin deretter. Mer enn 8 av 10 er enige i at det er bestemte kryss der de oftere sykler mot rødt enn i andre kryss.

Det ble tidligere nevnt at mange mente at det store omfanget av rødlyssykling hadde å gjøre med at det var så dårlig tilrettelagt for sykling. Vi ser at et klart flertall (over 60 %) mener at de sykler i mindre grad mot rødt lys i gater med egne sykkelfelt, noe som gir et visst belegg for påstanden om at tilrettelegging har betydning for omfanget av rødlyssykling.

Det er også interessant å registrere at det ikke er noe klart flertall som er enige påstandene om at rødlyssykling har å gjøre med at man har dårlig tid eller må rekke jobb/skole. Det kan se ut til at sykling mot rødt er noe man gjør dersom forholdene ligger til rette for det (lang all-rød-fase/ikke kryssende trafikk, bunn av bakke, ikke barn som venter på grønt osv.) og ikke først og fremst når man har dårlig tid.

Figur 3.6 viser svarfordelingene på spørsmål om ulike tiltak kan tenkes å redusere omfanget av sykling mot rødt lys. I følge respondentene er det ett tiltak som i stor grad vil kunne redusere omfanget av rødlyssyklingen, og det er generelt bedre

tilrettelegging for sykling. Dette er det tiltaket som har suverent høyest tilslutning; over 8 av 10 mener dette vil kunne redusere rødlissyklingen i stor grad.



Kilde: TØI rapport 821/2006

Figur 3.6 Oppfatninger om og i hvilken grad ulike tiltak kan redusere omfanget av sykling mot rødt. Prosent.

Mange har også stor tro på egne signallys for sykklister. Det er også mange som mener at raskere skifter mellom rødt og grønt lys vil redusere omfanget av sykling mot rødt. Omtrent like mange mener at økt politikontroll vil være effektivt. Økte bøtesatser har mindre tilslutning; om lag halvparten mener at dette vil kunne ha effekt, men de fleste mener at dette bare vil virke i liten grad.

Kortere "all-rød-fase" er også et tiltak som et klart flertall (2/3) mener vil ha betydning, men de fleste mener at dette vil virke i liten grad. Forbud mot å gå mot rødt er det kun et mindretall som mener vil virke. Informasjon om farene ved rødlissykling har også begrenset tilslutning; bare 11 prosent mener dette vil virke i stor grad, men nokså mange mener det vil virke i liten grad.

3.5 Fritekstsvar

I tillegg til de strukturerte spørsmålene om forhold som kan redusere sykling mot rødt lys var det mulig å komme med synspunkter på dette i et eget fritekstfelt i spørreskjemaet. Alle fritekstsvarene er gjengitt i et eget vedlegg. Her vil vi kun oppsummere noen hovedtendenser.

Også i fritekstsvarene er det mange som vektlegger at sykling mot rødt har med generell dårlig tilrettelegging å gjøre. Som eksempler på dette nevnes signalanlegg med detektorer som bare reagerer på biler, sykkelfelt som "opphører" like før kryss m.m.

Det er interessant at mange oppfatter det at sykkelfelt opphører før kryss og rundkjøringer som mangel på tilrettelegging. Svært mange er åpenbart ikke klar

over at dette er et bevisst tiltak fra myndighetenes side for å øke samhandlingen mellom bilister og syklister i kryss og rundkjøringer.

Mange opplever ikke sykling mot rødt lys som noe stort problem – de presiserer at dette bare skjer dersom det er trygt og ikke er kryssende trafikk.

4 Drøfting

Resultatene tyder på at sykling mot rødt lys er temmelig utbredt og at dette er noe som er ”normalt”. Dette ser ikke ut til å være noe man foretar seg unntaksvis f. eks. når man har dårlig tid. Mange vektlegger også at dette ikke dreier seg om ”villmannsykling” slik det ofte fremstilles i media, men at det er noe man gjør når det ikke er kryssende trafikk. De fleste opplever da heller ikke dette som farlig, og enkelte påpeker at det er mange andre forhold ved sykling som heller burde vært fokusert enn sykling mot rødt lys. Et slikt synspunkt har for øvrig støtte i nyere forskning om sykkelulykker. I en analyse av sykkelulykker og skadekonsekvenser med over 400 sykkelulykker hadde ingen av ulykkene skjedd ved sykling mot rødt lys (Bjørnskaug 2005).

Bedre tilrettelegging for sykling er det de fleste poengterer når det gjelder egnede tiltak mot rødtlys sykling, og det er også en klar tendens til at syklister selv mener de i mindre grad sykler mot rødt lys i gater med egne sykkelfelt. Det kan m.a.o. se ut som det sammenfall mellom ”liv” og ”lære” her, men for å virkelig kunne konkludere med det, bør det gjennomføres empiriske undersøkelser i trafikk. Det er uansett interessant, og det peker i retning av at generelle virkemidler, eller tiltak som er ment å løse ett problem kan ha gunstige bieffekter. Sykkelfelt er ikke noe man anlegger for å redusere omfanget av sykling mot rødt, men det kan se ut som dette har som bieffekt at syklister dermed opplever at får en rettmessig plass i trafikkbildet og dermed også at utformingen av trafikksystemet og reglene for å ferdes i det også har relevans for dem selv.

Et annet funn, som peker i samme retning, er troen på at egne lyssignaler for syklister skal redusere omfanget av sykling mot rødt. I prinsippet er dagens trafikklens like mye trafikklens for syklister som for andre kjøretøy, men det er åpenbart at dette ikke oppfattes slik av syklister. Lyssignalene oppfattes langt på vei som signaler for biltrafikken.

Generelt tyder svarene på at jo mer lyssignalene oppfattes som relevante for syklister, 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 syklister i større grad vil respektere signallys (og andre regler) jo mer de opplever at trafikforholdene er tilrettelagt for sykling. Det er imidlertid viktig å huske at dette er det syklisterne *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 fra faktisk trafikk.

Referanser

- Bjørnskau T. (2005): *Sykkelulykker. Ulykkestyper, skadekonsekvenser og risikofaktorer*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 703/2005.
- Ekman S. (1980): *Cykebanors utforming og cyklisters beteende*. Stockholm, Stockholms gatukontor, Trafikbyråns rapport nr. 73.
- Gatu- og fastighetskontoret (2004). *Cykeltrafik og trafiksinaler. Trafikteknisk utformingshandbok og anvisningar för drift och underhåll i Stockholms innerstad*. Stockholm, Gatu- og fastighetskontoret, Publikation 2004:1.
- Holmquist A-S. (1999). *Cyklister i Stockholm. En studie av stockholmscyklisters regelefterlevnad*. Stockholm, Stockholms trafiksäkerhetsförening, Rapport 96.
- Kronborg P. & Ekman L. (1995). *Traffic safety for pedestrians and cyclists at signal controlled intersections*. Stockholm, TFK Transport Research Institute Report 1995:4E.
- Statens vegvesen (1999): *Tilstandsundersøkelse nr. 7 – Syklisters respekt for rødtlys*. Notat, Statens vegvesen, Vegdirektoratet.
- Statens vegvesen (2004): *Tilstandsundersøkelse kap 12/2004 – Syklistenes respekt for rødt lys*. Notat, Statens vegvesen, Veg og trafikkavdelingen, TS-seksjonen.
- Vegen og Vi (2004): *Gir blaffen i rødt lys. Veg og Vi*, nr. 17.
- Åberg L. & Englund A-C. (1998): *Cyklisters regelefterlevnad*. Linköping, KFB & VTI forskning/research nr. 24:6, s. 35-48.

Vedlegg 1: Spørreskjema internett

Undersøkelse om sykling

Takk for at du stiller opp på denne undersøkelsen. Med din innsats kan vegmyndighetene forbedre trafikksikkerheten for syklister.

Benytt passordet du har blitt tildelt (se e-posten du har fått tilsendt) for å komme inn på spørreskjemaet. Hvis du blir avbrutt eller får andre problemer, kan du logge deg på en gang til.

Lykke til med undersøkelsen.

Passord:

Undersøkelse om sykling

Takk for at du stiller opp på denne undersøkelsen. Med din innsats kan vegmyndighetene forbedre trafikksikkerheten for syklister.

Benytt passordet du har blitt tildelt (se e-posten du har fått tilsendt) for å komme inn på spørreskjemaet. Hvis du blir avbrutt eller får andre problemer, kan du logge deg på en gang til.

Lykke til med undersøkelsen.

Passord

Del 1:

Det er ganske vanlig at syklister ikke overholder alle trafikkreglene og for eksempel sykler mot rødt lys. Vi vil gjerne vite litt om hvordan du sykler, og ber deg krysse av for hvor ofte du gjør følgende når du sykler:

	Alltid	Ofte	Av og til	Sjelden	Aldri
Går av sykkelen når du skal krysse veien i et fotgjengerfelt (gangfelt)					
Sykler på rødt lys derom det ikke er kryssende trafikk					
Bruker lys når du sykler i mørket					
Bruker hjelm når du sykler					

Dersom du pleier å forsøke å sykle over gangfelt - av ti tilfeller, omtrent hvor ofte pleier bilføreren å stanse for å la deg sykle over (Sett bare ett kryss).

0=Aldri 10=Alltid
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Av ti tilfeller når du kommer til et kryss med rødt lys - omtrent hvor mange ganger (i gjennomsnitt) sykler du i veibanen mot rødt lys? (Sett bare ett kryss).

0=Aldri 10=Alltid
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Av ti tilfeller når du kommer til et kryss med rødt lys - omtrent hvor mange ganger (i

gjennomsnitt) svinger du over i gangfeltet og sykler mot rødt mann?

0=Aldri 10=Alltid
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Av ti tilfeller når du kommer til et kryss med rødt lys - omtrent hvor mange ganger (i gjennomsnitt) går du av sykkelen og går mot rødt mann?

0=Aldri 10=Alltid
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Del 2:

Under ber vi deg angi om ulike forhold øker eller minker sjansen for at du sykler mot rødt lys, eller om de ikke betyr noe (Hvis du aldri sykler mot rødt lys, kan du hoppe over disse spørsmålene og gå til del 3).

	Øker sjansen for at jeg sykler mot rødt	Minker sjansen for at jeg sykler mot rødt	Betyr ikke noe
Krysset med lyssignalet er i bunnen av en bakke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Krysset med lyssignalet er på toppen av en bakke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Signalanlegget har trykknapp for fotgjengere (og syklistere)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kryssende vei har mer enn to kjørefelt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du skal svinge til høyre i krysset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du skal svinge til venstre i krysset	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er andre syklistere som sykler mot rødt lys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det er fotgjengere som går mot rødt lys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det står barn og venter på "grønn mann"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du sykler sammen med et barn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du sykler sammen med en kamerat (mann/gutt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Du sykler sammen med en venninne (kvinne/jente)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Del 3:

Nå kommer en del generelle påstander om sykling på rødt som vi ber deg ta stilling til

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Helt uenig
Det kan være tryggere å sykle mot rødt enn å stoppe fordi da unngår man konflikt med biler i samme (eller motsatt) retning som skal svinge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lang "all-rød-fase" (dvs. rødt i alle retninger) fører til at mange sykler på rødt lys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De som ofte sykler mot rødt lys kjører også oftere enn andre mot rødt lys med bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er trygt å sykle mot rødt hvis man ser seg godt for	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I kryss der lysene skifter fort mellom rødt og grønt er det farligere å sykle mot rødt lys	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Syklister bryr seg i liten grad om trafikkreglene fordi det er så dårlig tilrettelagt for sykling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
I signalanlegg med trykknapp for fotgjengere vil flere gå/sykle mot rødt jo lenger tid det tar fra man trykker på knappen til lyset skifter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Syklister som sykler på rødt lys bryr seg generelt mindre om lover og regler enn andre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Del 4:

Nå kommer en del påstander om hvordan du sykler i lyskryss som vi ber deg ta stilling til. Hvis du aldri sykler mot rødt lys kan du hoppe over disse spørsmålene og gå til del 5.

	Helt enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Helt uenig
Det er bestemte kryss der jeg oftere sykler mot rødt lys enn i andre kryss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler i mindre grad mot rødt lys i når jeg sykler i en gate med eget sykkelfelt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg legger merke til om kryssende trafikk har grønt eller rødt før jeg sykler gjennom lyskrysset.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler oftere mot rødt lys når jeg skal til/fra arbeid/skole enn ellers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis kryssende trafikk har fått rødt, sykler jeg før jeg selv får grønt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hvis jeg sykler mot rødt, vurderer jeg om det er kryssende trafikk i ett kjørefelt av gangen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jeg sykler sjeldnere mot rødt lys når jeg har god tid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Del 5:

Vi vil gjerne vite om du som syklist har erfaring fra lyskryss med detektorer, dvs. instrumenter som registrerer kjøretøy i veibanen og som automatisk gir grønt lys.

Har du som syklist erfaring fra lyskryss som har detektorer som gir utslag for syklister?

- Ja
- Nei

Har du som syklist erfaring fra lyskryss som har detektorer som gir utslag for biler, men ikke for syklister?

- Ja
- Nei

Del 6:

Til slutt vil vi gjerne ha dine synspunkter på noen mulige tiltak for å redusere sykling mot rødt lys. Vi ber deg forsøke å angi om følgende tiltak vil kunne redusere sykling mot rødt lys:

	Ja i stor grad	Ja, men i liten grad	Nei	Vet ikke
Kortere "all-rød-fase"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Egne signallys for syklister	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Økte bøtesatser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Økt politikontroll	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forbud mot å gå på rødt lys/rød mann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Raskere skifter mellom rødt og grønt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informasjon om farene ved å sykle mot rødt lys	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Færre kryss med detektorer som bare reagerer på biler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Generelt bedre tilrettelegging for sykling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Hvis du har andre forslag til tiltak vil vi gjerne at du skriver det i fritekstfeltet under. Her kan du også skrive andre momenter av betydning for sykling mot rødt lys, eller annet du mener er viktig når det gjelder sykling.

Del 7:

Helt til slutt har vi noen få spørsmål om deg

Er du kvinne eller mann?

Kvinne Mann

Hvor gammel er du?

Hvor bor du?

Oslo
 Trondheim
 Annet

Takk for at du deltok i undersøkelsen!

Vedlegg 2: Fritekstsvar

1. Sykling mot rødt lys skyldes ofte at det er krevende å akselerere tilbake i fart hvis en stopper, eller reduserer farten. Det er derfor sterke insentiver til å fortsette for fullt rett over.
2. Oslo er dårlig tilrettelagt for sykling, - fører til at man sykler mot rødt for å komme fram. Sykling mot rødt kun når det er oversiktlig og klart veibane / fotgjengerfelt.
3. Viktig å fokusere på bilistene også, mange koster over på rødt særlig i rushtrafikken
4. Sykling på rødt lys er en del av den generelle transporteffektiviteten ved å sykle i en by. Dette er tilfelle fordi det ikke er tilrettelagt tilstrekkelig for sykling hverken i byen (eller på landeveien for den skas skyld). Trafikkopplæringen for kjøretøy legger i alt for liten grad vekt på at sykkel er et kjøretøy på lik linje med en bil eller lastebil og har de samme rettighetene og pliktene som en sådann. Generelt burde det være slik at alle som velger miljø og helsefremmende transportmidler blir prioritert i trafikken. Gående fremfor syklende. Syklende fremfor kollektiv trafikk. Kollektivtrafikk fremfor nyttetraffic (inkludert privat jobbkjøring). Nyttetraffic fremfor frididstransport.
5. På min sykkelvei til arbeid er det lite trafikk. Jeg passerer to lyskryss. Det ene krysset har detektorer som reagerer bare på biler. Der kan jeg bli stående i lang tid før jeg får grønt. Det kan ta mange minutt. Det må komme noen biler i samme retning. Jeg har gitt opp dette krysset. Sykler alltid på rødt dersom det er klart.
6. Egne sykkeltraseer med broer over trafikkerte veier er det sikreste for både syklister, bilister og fotgjengere. Her burde det vært satset mer.
7. Sykkelfelt på siden av bilveien (ikke egen sykkelvei) har en tendens til å forsvinne rett før kryss og rundkjøringer. Plutselig, uten noe forvarsel (hvis man ikke er kjent), befinner man seg midt i bilveien midt i krysset. Enkelte sykkelveier krysser bilveier på skumle punkter, f. eks. langs Ring 3 i Oslo der flere overganger er rett etter at bilene har svingt av fra ringveien og kommer i svært stor fart mot gang/sykkelfeltet. Gang/sykkelfeltene burde ikke vært der, og hvis de skal være der kunne det vært en stor fordel med fareskilt for syklister. Som syklist har jeg en tendens til å følge jeg "bilreglene" der det passer (f.eks ved grønt lys) og "fotgjengerreglene" der det passer (f.eks ved grønn mann eller i store kryss). Dette er fordi det ofte er dårlig tilrettelagt for syklister. Venner av meg som sykler mye tenker på samme måte, så jeg har inntrykk av at "finne lyset som blir fortest grønt" er vanligere enn å sykle på rødt lys.

8. Dei verkeleg store problema for sykklistar er den enorme skorten på kunnskap og empati blant matpakkekøyrarane. Om bilistar hadde visst meir om sykklistars rettar (og plikter) på vegen og ikkje minst vist omsyn (dømesvis ved å ikkje spare på blinklysa sine), kunne mange farlege situasjonar vore unngått. Som syklist hender det ofte at eg prioriterer å vere synleg og føreseieleg framfor å følgje lovas bokstav, det vil seie at eg bryt trafikkreglane om brotet sikrar at andre trafikantar forstår utvitydig kor eg har tenkt meg. Om sykklistar hadde kjensla av at bilistane såg på dei som likeverdige trafikantar, hadde nok sykling mot raudt vore eit mindre problem enn bilkøyning mot raudt.
9. Mer en kommentar enn et forslag, men jeg opplever at de største farene som syklist i trafikken ikke oppstår i forbindelse med lyskryss. Grunnen til at jeg nok er en notorisk rød-lys sykler kommer ut fra egen vurdering om at det er trygt. Man ser seg jo godt for og vet at man er den bløtteste gjenstanden i en kollisjon. Oslo by er generelt ikke tilpasset sykklister i trafikkbildet, og dermed oppleves det som et trafikkregel vakuum når man er syklist. Sykkelstier med egne lyskryss vil nok hjelpe dersom det er et stort problem at man sykler på rødt...
10. La sykkelfeltene gå i veibanen slik at sykklister har samme rettigheter som bilister. "Gang og sykkelstier" er til for sykklister som holder lav hastighet ikke for "raske" sykklister da er farlige når man som syklist passerer utkjørseler som han har vikeplikt for og fotgjengere som går over hele banen. Sykkelfelt ytterst i rundkjøring bør unngås da bilister ofte sikke ser sykkelisten som kommer helt ytterst, derfor sykler jeg alltid i veibanen i disse tilfellene. Sykkelsti i veibanen som ikke er rengjort bruker jeg heller ikke da disse inneholder grus/glass osv.
11. Vanskelig å endre en etablert kultur blant noen av oss sykklister (som å få nordmenn til å drikke kultivert istedenfor helgefylla). Kulturen har oppstått pga. elendig tilrettelegging for sykklister, og fordi politiet i media av og til provoserer sykklister (som at sykklister ikke bør få bedre tilrettelegging før det blir slutt på "villmannssyklingen"! Det står ikke i forhold til faren som sykklister representerer og hvilket omfang problemet har. Hvorfor går ikke politiet på samme måte ut med kampanje om f.eks. altfor mange drosjesjåførers ureglementerte kjøring og provokative adferd i forhold til andre trafikanter, og sykklister spesielt? Eller den generelt økende trenden med kjøring på rødt lys. Bare helhetlig satsing på sykling som alternativt transportmiddel med radikal tilrettelegging vil bidra til å forbedre kulturen vesentlig.
12. Generelt unngår jeg å sykle på gate fordi det er for farlig med biltrafikken. Tilretteleggingen for sykler er skandaløst dårlig (hullete veier, skarpe steiner, parkerte biler, fysiske hindringer, fortauskanter, snøbrøyting...). Selv en svært defensiv helårssyklist som meg selv finner det langt mer forsvarlig å sykle mot rød mann på en forsiktig måte enn å sykle slik det er forutsatt i veibanen sammen med biler. Problemstillingen virker derfor temmelig satt på hodet. Hvor skjer ulykkene (døds-, skader) med sykklister?

13. Mitt inntrykk er at syklister generelt har liten kunnskap om hvor risikofylt det er å sykle i trafikken, spesielt bytrafikk, og hvor lite synlige de egentlig er for mange. Samt at de har liten forståelse for at de er svært sårbare som myke trafikanter. Mange syklister har ikke førerkort for bil og forstår seg ikke på trafikkregler. Og har en oppfatning av at bilistene alltid rekker å stoppe. De skal bare fort frem og orienterer seg ikke om trafikken forøvrig.
14. Enkelte kryss har svært kort grønnsonen i forhold til en ganske lang rødsonen. Da er det sterkt insentiv for å komme seg rett fram før bilene skal svinge til høyre. Hvis ikke, så må bilene vente på at syklister har kommet seg rett fra, og da kan det lett være rødt igjen. Også fristende å sykle på rødt når en har rødt kun fordi motgående trafikk skal svinge til venstre (i sin kjøreretning) og det ikke er flere biler igjen i motgående retning.
15. For meg (og dette tror jeg i svært stor grad gjelder andre syklister også) - sykkel er en mellomting mellom å gå og å kjøre bil. Jeg tar med meg adferd og holdning fra det å gå, dvs. skader og eller representerer få/ingen risiko for andre, er en svært fleksibel måte å ferdes på (over alt) - i og med at man som syklist ikke representerer samme skadepotensialet for andre som bil, oppfører man seg også annerledes enn når man kjører bil. - mange av spørsmålene som ble stilt er besvart med utgangspunkt i den premiss at mulighetene for konflikt/kollisjon/ulykke blir vurdert samtidig. + en hel del andre forutsetninger osv. Spørreskjemaet blir slik for enkelt med tanke på også å få frem premissene bak svarene. Jeg lurte nå på hva en analyse kan komme til å ende opp i av konklusjoner. Håper bare det ikke bærer helt galt av sted!
16. Jeg sykler ofte om natta da det er liten eller ingen trafikk. Om lyskryssene hadde "stått i gult" hadde man sluppet å stoppe alene for å vente på grønt. Det skal jo også sies at når man opplever Politiet kjøre på rødt om natta så er vel ikke det med på å styrke moralen.
17. For syklister er det viktig å opprettholde farten, slik at man slipper å bremse helt opp, for så å måtte trække hardt for å akselerere igjen.
18. Dette har lite med rødt lys å gjøre, men jeg mener det er viktig: Bilister er IKKE flinke nok å varsle med blinklys!!
19. I Trondheim er det tilrettelagt for sykling til en viss grad. Det betyr at sykkelfeltet gjerne opphører like før et lyskryss eller en rundkjøring. Da har man 2 valg: - Fortsette i veibanen (men du føler deg ikke helt som kjørende - og følger da ikke de reglene) og sykler gjerne på rødt lys hvis det ikke kommer biler på tvers, fordi det skaper mindre trøbbel for deg enn om du blir stående i veibanen i krysset og starte sammen med bilene. Skummelt! - Eller å gå av sykkelen for å komme opp på fortauet og deretter sykle bort til krysset, for så å gå av sykkelen og oppføre deg som gående. Dvs. hvis du skal oppføre deg som gående i kryss/rundkjøringer (som du sikkert bør, hvis du skal ivareta egen sikkerhet når veibanen ikke er tilpasset syklister), må du gå av sykkelen hele 2 ganger.... Et lite hjertesukk!

20. Markere de lyskryss som faktisk reagerer på syklist. Det er IKKE gøy å stå i flere minutter og vente på grønt lys fordi det aldri kommer noen biler samme vei (gjelder særlig om natten). Problemet er at man da lett begynner å sykle på rødt også der en syklist får utslag, hvis dette tar litt tid, fordi man ikke vet om man faktisk vil få grønt. La syklistene få eget, gult signal ved ikke-kryssende lyssignal (f.eks. pga. en fotgjengerovergang) - en syklist bør da få lov til å sykle forsiktig over fotgjengerovergangen hvis dette ikke skaper problemer for fotgjengerne. Det samme gjelder for f.eks. høyre-sving der det er nok plass til både syklisten og biler fra tverrgaten, eller for T-kryss (slik som like ved Deichman i Ullevålsveien i Oslo). Ha flere signalanlegg for syklistene, og der f.eks. la disse bli grønt litt før bilene får grønt, slik at syklisten kan svinge til venstre uten å måtte stå midt i et farlig kryss og vente.
21. Jeg har svart positivt på at jeg av og til sykler på rødt lys. Eksempler er tidlig søndag morgen, da er det stille og rolig. Som syklist føler man seg kanskje nærmest en fotgjenger i forhold til trafikkbildet. Går man mot rødt lys, er det lettere å ha samme vaner som syklist. Forøvrig kan jeg hver dag iakttå mange biler som kjører mot rødt.
22. Generelt bedre å sykle dersom også billistene tok hensyn. Jeg liker ikke å bli tutet på fordi jeg ligger i veien for en billist - når jeg faktisk ligger rett i forhold til reglene (ved to felt, ett for rett fram ett for svinging)
23. Sykkel og gangsti mellom Husebybakken og Smestad brannstasjon blir brukt som bilvei. Bilister som kommer fra Husebybakken og skal ut i Ullernchaussen står i veien for syklistene og fotgjengerne. Her har det skjedd flere nestenulykker. Trafikken til og fra Smestad skole er farlig p.g.a. biler som skal svinge til venstre. Lysene skifter også for fort. Bilene har stor fart fra Konventveien til Frognerparken. Syklistene har ingen rettigheter. Alt foregår på fotgjengerens og bilistenes premisser.
24. Det bør i større grad tilrettelegges for sykling i trafikken. Mange sykkelstier er i dag direkte farlige fordi de slutter og starter vilkårlig. Videre er egne sykkelstier i veibanen en stor fare fordi bilister ikke bryr seg. Ofte er et slikt sykkelstie blokkert av parkerte biler, lastebiler som driver med av- og pålesing og busser. Dermed må syklisten veksle mellom å sykle i veibanen og på sykkelstien, og dermed kan farlige situasjoner oppstå. Sykkelstie er dessuten ofte for smale til å sykle med tilhenger.
25. Lengre grønn tid i f.eks. ved 2 kryss tett etter hverandre på toppen av en bakke; Tvetenveien + Hellerudveien - her rekker jeg ikke over neste kryss før det er "all-rød-fase". Tar sjansen på at kryssende trafikk venter på at jeg er over før de starter opp.
26. Ja, sykling mot rødt lys er eit problem, men langt frå noko hovudsak. Dei som praktiserer dette utset seg sjølv for fare, og dei svekkar syklistane sitt omdømme. Men det er ei avsporing frå hovudproblemet: at vi manglar kultur og forståing for sykkelens si rolle i trafikkbildet. Bilen har ei privilegert rolle i vegutbygginga, og dette skapar hegemoniske haldningar hos dei som køyrer. Vegutbyggar sine intensjonar for korleis mjuke trafikantar skal opptræ, blir ikkje følgde fordi det er gode grunnar

til ikkje å gjera det. Nokre eksempel: - Fotgjengarar må trykka på ein knapp for å få grønt lys mange stader. For bilen blir det alltid grønt. - Fotgjengarfelt er ofte trekte ca. fem meter inn i gata som dei kryssar, slik at den som går på fortauet, må ta ein "omveg" for å kryssa det. Ville bilistar ha akseptert slike omvegar? - Sykkelvegar stoppar brått og held fram på motsett side av vegen. Kven er slik laga at dei *oppsøker* situasjonar der dei har vikeplikt? Når syklisten stadi

27. Det hadde vært veldig bra med tunnel under vei, slipper å ta hensyn til biler. Oversikten i overgangene må være bedre enn den mange steder er, selv om jeg som syklist sikkert da oftere vil kjøre over på rødt dersom jeg ikke ser noen biler. Dårlig oversikt gir farligere situasjoner, ettersom bilister ikke tar veldig hensyn til kryssende syklist. Overgangen ved ballethøgskolen (Ring 3) er godt eksempel på farlig kryss. Dårlig oversikt. Syklist har forkjøringsrett ettersom det er tilrettelagt for sykkelvei, bilistene er ikke oppmerksomme på dette for det eneste de ser er fotgjengerfeltet og skiltet for vikeplikt for gående. Dessuten ønsker bilist å komme raskt inn på ring 3, og ikke vente på at syklist skal passere.
28. Viktig med helhetlige sykkelveier. Farlig når de plutselig stopper/blir fortau, gang/sykkelvei. Gang/sykkelvei er også veldig farlig fordi det blander for mange trafikanter som ikke tenker på at de er trafikanter (fotgjengere, folk med barnevogner, barn, folk på rulleski etc), og fordi det ikke er noen regler for hvor folk skal gå (høyre/venstre). Rene sykkelfelt er tingen! Presisering til rødt-lys undersøkelsen: Jeg sykler alltid i trafikken fordi det er det eneste stedet hvor det finnes regler for hvordan alle skal oppføre seg. Kjører derfor kun på rødt lys i en spesiell situasjon: Når det er rødt lys pga at det er forgjengerovergang (dvs ikke kryssende vei) og fotgjengeren har gått. 3 tips: - I alle sluk med rister må ristene gå på tvers av veibanen, så man ikke setter fast sykkelhjul. - På steder hvor det er sykkelveier: Lag underganger på skrå av veien, slik at man kan se gjennom dem når man sykler. - Sykkeltur i bygater som del av kjøreopplæringen. Helst i rushtrafikken.
29. Når det er sykkelfelt, og man skal rett frem, er det ofte bilene som skal til venstre ikke ser syklistene, selv om de har lys. Eksempel: Krysset Kirkeveien/ veien mot NRK (Suhms gt?)
30. Syklist må slutte at kjøre mot ensrettet ferdsel i sentrum og andre steder det må syklistene respektive over for bilistene for at få personskaderne ned.
31. Sykler mye på rødt lys i kryss uten trafikk (veldig mange kryss er nesten uten på kveldene) og lyskryss kun for fotgjengeroverganger (der fotgjengeren selv gikk over på rødt lenge før lystet skiftet og det dermed er rødt lys "for ingenting")Jeg føler aldri selv at jeg er en fare for trafikken eller fotgjengere og tar aldri sjanser, men ser en del hårreisende sykling og nesten ulykker på ring 2. Alltid menn mellom 30 og 45. Samme typene som kjører aggressivt i bil egentlig.
32. Jeg sykler på rødt når det er lite trafikk og jeg må vente lenge på grønt. Mitt favorittkryss er ved Esso-stasjonen ved Gressbanen i Holmenk. Hvis det ikke er kryssende trafikk, skifter det til grønt når man er fremme ved

krysset. Koster sikkert flekk, men der har jeg sjeldent krysset på rødt. Forøvrig burde trafikken legges tilrette for syklister og fotgjengere. Det burde medføre mye større ubehag å kjøre bil fremfor å benytte bena/sykkel/offentlig transport. Det er praktisk med bil, men miljø- og helsemessig har vi ikke råd til det. Det er så komisk med folk som står i rusket i timesvis for utpå ettermiddagen å betale i dyre dommer for å sitte å trå på en treningssykkel... Jeg tror ikke folk vet hvor effektivt sykkel er. Man konkurrerer stort sett med tidsbruken til bil og bane i Oslo, og ofte slår man disse. Jeg kan ta meg selv som eksempel. Sykkelen min stod ubrukt i Holmenkollen frem til busstreiken i 1998. Da fant jeg ut at det var raskere å sykle enn å bruke Oslo sporveier.

33. Flere sykkelveier. Eksempelvis som strekningen Aker Brygge - Lysaker (Oslo). Tilpasse fortauskanter til syklister ved fotgjengeroverganger. Biler bør ha vikeplikt for syklister i fotgjengerfelt.
34. I lyskryss der man må trykke på knappen for å få grønn mann, vil man ofte oppleve at man trykker "for sent" og må "vente en runde", selv om kryssende trafikk har rødt lys. Det øker sjansen for at man sykler på rødt mann.
35. Har lite med rødt lys å gjøre, men når det gjelder sykling generelt er bruken av blinklys hos mange bilister håpløst dårlig. Det oppstår mange farlige situasjoner fordi bilister svinger uten å gi signal og uten å se seg tilstrekkelig for.
36. Fortsatt har jeg vanskeligheter med å forstå hvorfor det er viktig å vente på grønt, når man (ofte sent på kvelden) ser i alle retninger og langt av gårde at det ikke finnes biler. Flere av min egen sykling på rødt lys, skjer under slike omstendigheter.
37. Noen av svarene mine får meg til å se uansvarlig ut. Jeg stopper alltid for rødt lys, men fortsetter hvis det er klart. Det samme med fotgjengerovergang. Jeg stopper og ser at bil setter ned farta, så sykler jeg. Poenget er jo at bilen skal ha tid til å se meg, ikke at jeg skal bruke lang tid på å gå over i stedet for å sykle. I noen kryss er det en forutsetning for både meg selv og bilene at jeg krysser på rødt, slik at jeg er over før de kommer, spesielt venstresving i oppoverbakke. Ellers er det et problem både for fotgjengere og syklister at det tar for lang tid før du får grønt lys når du trykker på fotgjengerovergang (og for syklist at du ikke registreres av detektor). Har flere slike kryss på vei til jobb. Synes politiet bør prioritere bilister med mobiltelefon, og biler som ikke gir tegn i rundkjøringer og kryss. Mobilsnakkere i bil er farlige, legger seg inn i sykkelfelter, i stedet for å bremse og gi om, hvis bil foran setter ned farta, osv, de ser aldri i blindsonen.
38. At man sykler på rødt har selvsagt først og fremst med å gjøre at man oppfatter at det kan skje uten fare – dvs. man har oversikt over trafikken. Å stå og vente på grønt i et tomt kryss vil selvsagt alltid virke meningsløst. Å hoppe av sykkelen gå bort til nærmeste gangfelt for å trille den over - det kan ikke være alvor! Hva er forskjellen? (vet at bilen må stoppe for meg i gangfelt, men hvis han likevel kjører og jeg faktisk går på rødt?)

39. Tilrettelegging av sykkeltraseer der man har færrest mulig hindringer og kan holde jevn fart vil være viktigst. Som syklist ønsker man ikke å miste farten på grunn av kryss, over/underganger mm. Jeg sykler ofte til/fra jobb tvers gjennom Trondheim sentrum. Svært mange hinder i form av kryss, forgjengere, smale fortau mm gjør dette til en farlig aktivitet. Skulle man følge trafikkreglene ville gå håpløst langsomt.
40. Ang. spm 2: Kan bidra til mindre rødtlyssykling bare hvis den grønne fasen er lengre / i alle fall ikke kortere enn fotgjengeres / bilisters grønnfase
41. Syklister blir fullstendig behandlet som annenrangs trafikanter. "Sykkelstiene er en vits. De forsvinner foran hvert gatehjørne, for da blir det to felt for biler isteden. I Rådhusgaten blir sykkelstien til trikkeholdeplass helt plutselig, og på Kristiania torv er det ikke "plass" til sykkelsti. Bygdø, som er full av syklister som sommeren, er et trist kapittel i seg selv. Slik kan man fortsette, nærmest i det uendelige.
42. Holdninger generelt i trafikken kan være ganske opphissende. Med dette tenker jeg på bilister som kan være ganske aggressive. Det er svært mange utålmodige bilister i Oslo. Dette smitter over på syklister.
43. I mitt tilfelle så sykler jeg på rødt mer om kveldene enn om dagen for da er det mindre trafikk. Om dagen så kjører jeg nesten aldri på rødt lys.

Sist utgitte TØI publikasjoner under program:

Trafikksikkerhet og samspill mellom trafikanter, veg og kjøretøy

Bruker barn beina? Evaluering av prosjektet Aktive skolebarn (2002 - 2005)	814/2005
Trafikkinformasjon og bilførerers oppmerksomhet. En undersøkelse av hvordan tavler med variabel tekst påvirker kjøreatferd.	799/2005
Kjem ein Trygt heim for ein 50-lapp? Evaluering av tiltaket "Trygt heim for ein 50-lapp" i Sogn og Fjordane i perioden 2002-2004	795/2005
Flysikkerhet i Norge	782/2005
Evaluering av forsøksordning med trafikklederlos ved Kvitsøy trafikksentral (VTS)	781/2005
Unga passagerare som skyddsänglar. Vad hindrar eller främjer deras roll som påverkare?	776/2005
Praktisk bruk av tester på fareoppfattelse hos bilførere - forprosjekt.	772/2005
Faktorer som påvirker bilisters kjørefart	765/2005
Trøtthet, sovning og redusert årvåkenhet som risikofaktorer ved bilkjøring.	739/2004
Sovning bak rattet: Medvirkende faktorer, omfang og konsekvenser	728/2004
Effekter av informasjonskampanjer på atferd og trafikkulykker - forutsetninger, evaluering og kostnadseffektivitet	727/2004
Evaluering av "Sei ifrå " kampanjen i Telemark.	722/2004
Aggressiv kjøring - en litteraturstudie.	709/2004
Kontroll av bremses på tyngre kjøretøy ved teknisk utekontroll.	701/2004
Overlevelse eller avvik? En modell for bilførerers atferd. Sluttrapport.	666/2003

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter

Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter
for samferdselsforskning
P.b. 6110 Etterstad
0602 Oslo

Telefon 22 57 38 00

www.toi.no