

Vurdering av måloppnåelse for sykkel

I NTP 2014-23 er det vedtatt et mål om 8 % sykkelandel som gjennomsnitt for Norge i 2023. De siste offisielle målinger i Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009 TØI) viser en andel på 4,2 %.

Dette notatet er et forsøk på å vurdere i hvilken grad vi er på veg mot å nå målet, og om det er behov for å øke innsatsen.

Den største utfordring er å beregne eller anslå hvor langt vi er nådd i 2013, som grunnlag for å si noe om innsatsen videre. Det foreligger noen få undersøkelser og resultater fra enkelte tellepunkter, men resultatene spriker og indikerer ikke noen tydelig retning på utviklingen.

Nedenfor er de ulike undersøkelser og resultater fra tellepunkter omtalt. Det er videre gjort et forsøk på å anslå utviklingen samlet og i de enkelte regioner. Deretter er det beskrevet hvor vi ligger an i forhold til å nå målet på 8 % og hvor mye innsatsen må øke for å nå målet.

I beregningene under er det gjort en del forenklinger. Feilmarginene her er imidlertid langt lavere enn de som skyldes usikkerheter i datagrunnlaget. Resultatene må derfor ikke betraktes som presise, men gir en indikasjon på hvordan vi ligger an i forhold til måloppnåelsen i 2023.

Merknad: i avsnittene nedenfor er sykkelandelen oppgitt uten prosenter. Dette er for å skille det fra den relative veksten i sykkeltrafikken som oppgis i prosent. (For eksempel vil 10 % vekst i en sykkelandel på 4,0 gi en sykkelandel på 4,4.)

Grunnlagsdata

Sykkelandeler

Fra RVU 2009 viser en sykkelandel på 4,2 for Norge. Tall for regionene:

- Region øst – 3,9
- Region sør – 5,4
- Region vest – 3,7
- Region midt – 4,4
- Region nord – 3,8

Trafikkutvikling personbiltransport

I perioden 2009-13 er trafikkutviklingen for lette kjøretøyer i Norge på 5,3 prosent. Fordelingen regionalt er:

- Region øst – 5,9 %
- Region sør – 4,5 %
- Region vest – 5,7 %
- Region midt – 6,3 %
- Region nord – 3,6 %

Ved vurdering av sykkelandelen må det tas hensyn til den generelle veksten i biltrafikken.

(Det er ikke oppgitt hva slags kjøretøyer de regionale indeksene er for, men ut fra tallene stemmer de overens med nasjonale tall for lette kjøretøyer. Har derfor lagt dette til grunn.)

Reisevaneundersøkelser

Region øst

Oslo: En kommunal sykkelundersøkelse fra Oslo høsten 2013 (okt/nov) viser en sykkelandel på hverdager på 8,3 (Markør Marknad og Kommunikasjon AB). Det utgjør en sykkelandel på ca. 7,8 for hele uka. Fra 2009 til 2013 er veksten på 66 %, sammenlignet med RVU 2009. Det er imidlertid usikkert om tallene er direkte sammenlignbare.

Region vest

En reisevaneundersøkelse fra Sintef gjennomført i Bergensområdet i 2013, viser en nedgang i sykkelandelen på nær 15 % sammenlignet med tilsvarende undersøkelse i 2008. Nedgangen gjelder både i Bergen by og i omlandskommunene.

Tellepunkter

Det er få tellepunkter (Statens vegvesens registreringspunkter for sykkeltrafikk, <http://www.vegvesen.no/Fag/Trafikk/Trafikkdata/Trafikkregistreringer>) med kontinuerlig informasjon som kan benyttes. Mange av de registrerte tellepunktene har ikke oppdaterte data for de siste to årene.

Region øst

Østfold: 2 pkt fra 2010. 1,5 % økning.

Region vest

Hordaland: 9 pkt. fra 2009 – 15 % reduksjon i sykkeltrafikken. (Anleggsarbeider blant annet på bybanen ga «gode sykkel» i 2009/2010.)

Rogaland: 2 pkt. fra 2010 – 6,5 % økning.

Region midt

Sykkeltellinger rundt Trondheim by (både manuelle og faste) indikerer en vekst på 14 % i sykkelandelen fra 2010 til 2013. Det er da tatt hensyn til befolkningsveksten, dvs. den generelle trafikkutviklingen.

Region nord

Nordland: 2 pkt. fra 2009 – 12 % (Bodø og Mosjøen)

Troms: 1 pkt. fra 2009 – 3 % økning

Vurdering av utviklingen

Resultatene fra sykkelundersøkelser og tellepunkter er svært sprikende, og flere data har store usikkerheter. Ytterpunktene er Bergen som har en nedgang på 15 % i sin lokale RVU, mens Oslo kommunes undersøkelse fra 2013 viser en økning på 66 % sammenlignet med RVU 2009.

For tellepunktene må det også tas hensyn til denne generelle trafikkveksten i samme periode. Det kan for øvrig virke som det er en generell trend i samfunnet der det er mer populært å sykle enn for noen år siden. Spesielt er dette knyttet til trening og fritid. I vurderingen av datagrunnlaget har vi derfor valgt å tolke resultatene «optimistisk», i håp om at vi har en generell positiv trend som virker uavhengig av sykkelbyarbeidet.

Region øst

Region øst har i perioden hatt 9 aktive sykkelbyer, i tillegg til Oslo. Det har vært en betydelig innsats, og det kan virke som at sykkeltrafikken øker, spesielt i de utvalgte sykkelbyene.

På grunn av usikkerheter ved Oslos nye RVU, anslår vi veksten til 50 % (mot 66 % oppgitt). Vi anslår veksten i de øvrige fylkene til å være 5 %. Resultatet blir da 20 % for regionen samlet (vektet for folketall i fylkene).

Region sør

Som et resultat av sykkelbyarbeidet, har Region sør hatt en positiv utvikling i sykkeltrafikken fram til 2010. Sykkelbyene utgjør imidlertid en begrenset del av befolkningen, og det har ikke vært en tilsvarende opptrapping av innsatsen de senere år.

I samråd med sykkelkontakten for Region sør er veksten i sykkelandel anslått til 5 %.

Region vest

Bergensområdet ser ut til å ha hatt en nedgang i sykkelandeler. Det er usikkert for resten av regionen, og ingen klare tendenser til økning.

Foreslår likevel å holde sykkelandelen i Region vest på samme nivå som 2009.

Region midt

Det har vært en aktiv satsing på sykkelbyer, spesielt i Trondheim har dette gitt resultater.

Tellinger rundt Trondheim indikerer en vekst på 14 % fra 2009 til 2013. Hvis en antar noe vekst i 2009, samt at det har vært en vekst som er noe mindre i resten av regionen, kan muligens veksten i Region midt ligge på ca. 10 %.

Region nord

Tellepunkter i Mosjøen og Bodø viser en positiv utvikling, også justert for den generelle veksten, for øvrig er tallene usikre og viser ingen tydelig vekst. Anslår den totale veksten for Region nord til å være 5 %.

Samlet for Norge

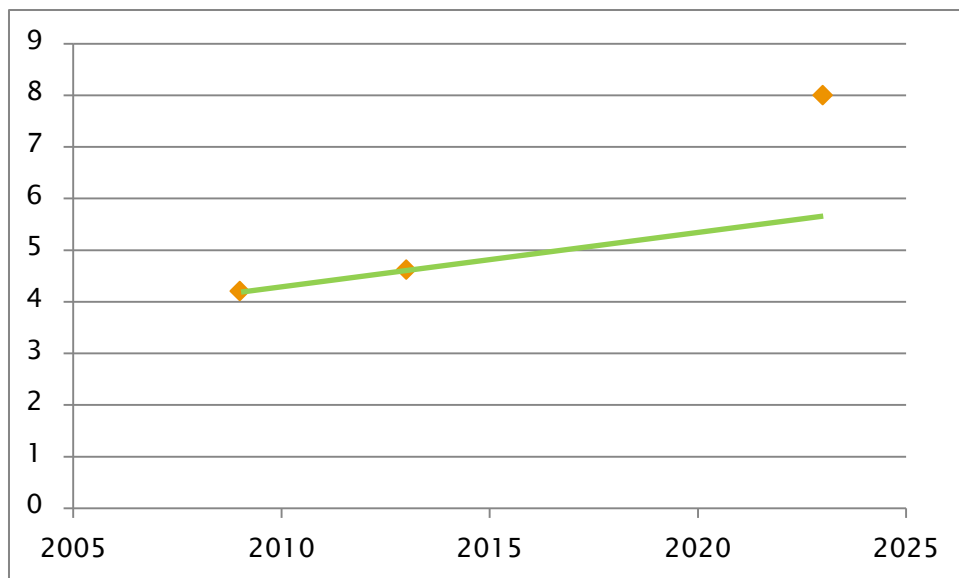
En enkel sammenstilling av tallene fra regionene, der veksten er vektet for innbyggertall, gir en samlet sykkelandel i Norge på 4,6 i 2013. Dette må sees på som en relativ optimistisk vurdering.

Utvikling og måloppnåelse

På dette grunnlaget er det vurdert måloppnåelse ved en utvikling i sykkelander fra 4,2 i 2009 til 4,6 i 2013. Det er lagt til grunn en lineær vekst, med utgangspunkt i 2009.

En slik konstant vekst gir en sykkelandel på 5,6 i 2023, dvs. langt under målet.

Skal målet på 8 nås må sykkelandelen øke med 0,34 pr år, mot 0,1 de siste 4 år.



Merknader:

Utvikling av sykkelandeler er avhengig av to faktorer – sykkeltrafikken og øvrig trafikk. Om vi når målet er derfor ikke bare avhengig av hva som skjer med sykkeltrafikken, men også i hvilken grad man kan begrense veksten i biltrafikk. Også utviklingen i kollektivtilbudet påvirker sykkelandelen.

Satsing på sykkel er i dag rettet mot utvalgte sykkelbyer, og dette har begrenset effekt totalt sett. Skal målet nås, kan det også bli nødvendig å ha fokus på områder der det ikke skjer slik satsing. (Se eget notat om dette).

Når resultatene fra RVU 2013 foreligger bør det gjøres en ny vurdering av utvikling og måloppnåelse.