

**Sammendrag:****Sykling mot enveiskjøring****Effekter av å tillate toveis sykling i enveisregulerte gater i Oslo**

TØI rapport 1237/2012

Forfattere: Torkel Bjørnskau, Aslak Fybri, Michael W. J. Sørensen

Oslo 2012 51 sider

*I to enveisregulerte gater i Oslo, Kirkegata og Skippergata, ble det i august 2011 anlagt og skiltet sykkelfelt i begge retninger og tillatt å sykle mot kjøreretningen. Tiltaket er evaluert gjennom intervjuer av trafikanter i disse gatene før og etter sykkelfeltene ble anlagt og skiltet, gjennom tellinger av syklister og gjennom videoregistreringer av konflikter i trafikk. Tiltaket har ført til generelt mer sykling og mindre sykling på fortau. Syklistene er svært fornøyde med tiltaket og opplever også at det er tryggere å ferdes i trafikken. Fotgjengere mener også tiltaket er fornuftig, mens bilistene er mer skeptiske. Det er registrert svært få konflikter, så tiltaket ser ikke ut til å ha negative virkninger på trafiksikkerheten.*

**Formål og metodevalg**

Som et ledd i Oslo kommunes arbeid for å bedre forholdene for syklister, og dermed øke sykkelandelen i Oslo, ble det tillatt å sykle i begge retninger og anlagt sykkelfelt i Kirkegata og Skippergata i august 2011. I Kirkegata ble dette anlagt fra Stortorget til Rådhusgata. I Skippergata er det anlagt fra Biskop Gunnerus gate til Rådhusgata. Sykkelfeltene ble skiltet og anlagt med rød asfalt og kombinert med andre tiltak som egne lyssignaler for syklister mot kjøreretningen i lyskryss, tilbaketrukket stopplinje og ”sykkelboks”.

Formålet med dette prosjektet er å evaluere tiltakets effekt på fotgjengeres, syklisters og bilisters transportvaner og følelse av trygghet, komfort og fremkommelighet i de to enveisregulerte gatestrekningene der det åpnes for toveis sykling. I tillegg har det vært viktig å vurdere de sikkerhetsmessige konsekvensene av tiltaket.

**Metode**

Evalueringen er gjennomført som en før-/etterundersøkelse med kontroll. Vi har foretatt intervjuer med syklister, fotgjengere og bilister i de aktuelle gatene både før tiltaket ble iverksatt, dvs. i mai-juni 2011 og etter dvs. i mai-juni 2012. Intervjuene er gjennomført ved hjelp av et standardisert spørreskjema, men med litt ulike spørsmål til de forskjellige trafikantgruppene. Intervjuer er også gjennomført i to enveisregulerte kontrollgater; Kristian IVs gate og Helgesens gate.

I tillegg til intervjuer har Oslo kommune gjennomført tellinger av sykkeltrafikken i både forsøks- og kontrollgater før og etter sykling mot enveiskjøring ble tillatt. Det er telt hvor mange som sykler, i hvilken retning, i veien/sykkelfelt eller på fortau. Det er også telt hvor mange som sykler mot rødt lys, og om tiltaket misbrukes av

motoriserte kjøretøyer (for eksempel mopeder som benytter sykkelfelt mot kjøreretningen).

For å vurdere om tiltaket har negative sikkerhetseffekter er trafikantene spurt om opplevd trygghet i gatene før og etter tiltaket ble etablert. Det er også gjennomført ca. 70 timers videoregistreringer av trafikken i Skippergata i etterperioden for å kartlegge mulige konflikter mellom trafikantgruppene.

## Resultater

### Syklistene er fornøyd – sykler mer, men mindre på fortau

Generelt viser resultatene at tiltaket har ført til økt sykling i forsøksgatene, og langt mindre sykling på fortauet. Tellingene viser at syklingen har økt med ca. 50 prosent i både Kirkegata og Skippergata. I kontrollgatene er omfanget av syklingen redusert. Økningen i syklingen i forsøksgatene har først og fremst skjedd i kjørebanelen mot kjøreretningen, mao. det er åpenbart at syklistene i stor grad har benyttet muligheten til å sykle mot kjøreretningen. Mye av den nyskapede sykkeltrafikken i forsøksgatene kan være overført sykkeltrafikk fra nabogatene, Dronningens gate og Kongens gate.

Sykling på fortau er redusert, fra 47% til 22% i Kirkegata, og fra 23% til 5% i Skippergata. Hovedgrunnen til at det er mer sykling på fortau i Kirkegata er at den har mye bredere fortau enn Skippergata. I kontrollgatene er det ingen endringer i andelen som sykler på fortau fra 2011 til 2012.

Syklistene svarer også i intervjuene at de i mindre grad sykler på fortau i 2012 enn de sa i 2011. Syklistene mener at forholdene for sykling er meget bra i Kirkegata og Skippergata i 2012. I 2011 var de meget misfornøyd. De sier også at de føler det tryggere å sykle i disse gatene etter at det ble anlagt sykkelfelt i begge retninger. De mener generelt at dette er et svært fornuftig tiltak.

### Fotgjengerne merker ikke så stor forskjell

Fotgjengerne er litt mer utrygge i forsøksgatene etter at sykkelfelt i begge retninger er anlagt, men samtidig oppfatter de også at sykling på fortau er et noe mindre problem enn før. Utryggheten de føler kan skyldes at de ikke er vant til å forholde seg til sykklister fra begge kanter når de selv skal krysse gaten.

De opplever også at det er dårligere tilrettelagt for fotgjengerne i etterperioden i Skippergata, men ikke i Kirkegata. Det er mulig at både opplevelsen av dårligere tilrettelegging og økt utrygghet i Skippergata er knyttet til anleggsarbeidene som har pågått, særlig i 2012. Fotgjengernes opplevelser kan ha å gjøre med at anleggsvirksomheten reduserer framkommeligheten på fortauet og tvinger fotgjengerne ut i gata. Det er mao. godt mulig at opplevelsen av utrygghet og dårligere tilrettelegging ikke har med syklingen å gjøre.

En indikasjon på dette er at et flertall av fotgjengerne i alle gatene mener at sykling mot enveiskjøring kombinert med merkede sykkelfelt i begge retninger, er et fornuftig tiltak. Det er ingen tendens til at andelen som mener dette er fornuftig er redusert i Skippergata fra 2011 til 2012, snarere tvert om.

## Bilistene er mer skeptiske

Bilistenes oppfatninger er litt forskjellige i Kirkegata og Skippergata. I Kirkegata er det en helt klar tendens til at de mener at forholdene for bilistene er dårligere etter at sykkelfeltene er anlagt. Dette er ikke så overraskende; her er parkeringsplassene fjernet, og mulighetene for varelevering er blitt dårligere. Bilistene i Kirkegata sier også at de er mer utrygge når de kjører her i 2012, enn i 2011, og det er en tendens til at færre mener at tiltaket er fornuftig i 2012 enn i 2011.

I Skippergata er det ingen endringer i hvor godt tilrettelagt bilistene føler at det er, og det er heller ingen forskjeller i hvor trygt de opplever at det er å kjøre her. I Skippergata er det også en tendens til at flere mener det er fornuftig med sykling mot enveiskjøring og sykkelfelt i begge retninger i 2012 enn i 2011. I forsøkgatene samlet er det ingen statistisk pålitelige endringer i andelen som mener det er fornuftig med sykkelfelt i begge retninger.

Både bilistene, syklistene og fotgjengerne mener at det er bra at sykkelfelt som anlegges får rødt dekke.

## Få konflikter

For å undersøke trafikkonflikter ble det gjennomført videoregistrering av trafikken i 70 timer på hverdager på dagtid i Skippergata i 2012. Comfort hotell Børsparken, som både har fasader ut mot Skippergata og Tollbugata, stilte et hjørnerom i tredje etasje til disposisjon for prosjektet. Et videokamera ble plassert med utsikt østover (med kjøreretningen) og med utsikt over kvartalet mellom Tollbugata og Prinsens gate, samt sykkelfeltet på venstre side av Skippergata i kvartalet Prinsens gate – Karl Johans gate. Filmene ble gjennomgått og konflikter ble registrert manuelt av en forskningsassistent og deretter gjennomgått og sjekket av to av forskerne.

En trafikkonflikt er en hendelse der én eller flere trafikanter har måttet bråbremse eller svinge kraftig unna for å unngå kollisjon. Det ble telt og registrert konflikter blant syklistene som kom syklende i sykkelfelt mot kjøreretningen. I kvartalet Karl Johans gate - Prinsens gate ble det registrert tre konflikter (0,3 % av antall passerte syklistene). I kvartalet Prinsens gate - Tollbugata ble det registrert seks konflikter (0,6 % av antall passerte syklistene). Andelen konflikter er lavere enn i mange andre sykkelanlegg i Oslo.

De fleste konfliktene skjedde i kvartalet Prinsens gt. - Tollbugata der det pågikk bygge- og anleggsarbeid i registreringsperioden. De fleste konfliktene var relatert til dette arbeidet.

## Konklusjon

Syklistene er meget fornøyde med at det er tillatt å sykle mot kjøreretningen i forsøkgatene. De bruker sykkelfeltene, de sykler mindre på fortau og de føler seg tryggere med tiltaket. Fotgjengerne merker ikke så stor forskjell, mens bilistene opplever at forholdene blir dårligere dersom parkeringsplassene forsvinner som følge av tiltaket.

Både blant syklistene og fotgjengerne er det et klart flertall som mener at det er fornuftig å tillate toveis sykling i enveisregulerte gater med sykkelfelt i begge

retninger. Blant bilistene er oppfatningene mer delt, og de fleste synes å mene at dette ikke er fornuftig.

Tiltaket blir i svært liten grad misbrukt. Det forekommer omtrent ikke at motoriserte kjøretøyer kjører mot kjøreretningen i disse gatene, og det er ingen tendens til at det skjer hyppigere etter at det er tillatt for syklister å sykle mot kjøreretningen. Tiltaket ser heller ikke ut til ha negative konsekvenser for trafiksikkerheten. Det er få konflikter etter at sykling mot kjøreretningen er blitt tillatt, noe som blant annet skyldes at kryssene er blitt mer oversiktlige med tilbaketrukkete stopplinjer, ”sykkelboks” og færre parkeringsplasser.

I den grad det er registrert konflikter er det særlig i forbindelse med byggearbeider i gatene som har ført til blokkering av sykkelfeltene. Dette tvinger syklistene (og fotgjengere) ut i veibanen. Dette er uheldig, men farten både på biler og sykler er gjennomgående lav, så selv om syklistene av og til tvinges til å sykle i kjørebane mot kjøreretningen, klarer trafikantene å tilpasse seg hverandre slik at farlige situasjoner i liten grad oppstår.