

Sammendrag:

Sykling i kollektivfelt – en brukbar løsning?

*TOI rapport 1240/2012
Forfatter: Michael W. J. Sørensen
Oslo 2012 86 sider*

Det er lovlig og gir god fremkommelighet for de syklende å sykle i kollektivfeltet. Det ser ikke ut til å gi store trafikk sikkerhetsmessige problemer, men mange syklende føler seg likevel utrygge. Kollektivfelt kan forbedres som sykkeløsning ved økt bredde, skilting og oppmerking som viser at det er lov å sykle i feltet, ved forbedret drift og vedlikehold, samt ved supplerende opplærings- og informasjonstiltak. Dersom det er høy fart eller mange syklende og motor kjøretøyer i kollektivfeltet, bør man etablere sykkel felt eller sykkelveg.

Formål og metode

Formålet med dette prosjektet har vært å foreta en utredning om sykling i kollektivfelt i Norge med henblikk på å klarlegge betydningen for de syklende, og på bakgrunn av dette vurdere når sykling i kollektivfelt kan være en god eller brukbar løsning for de syklende. Utredningen omfatter fire delundersøkelser:

1. *Anbefalinger:* Gjennomgang av anbefalinger i sykkelhåndbøker fra 11 land og sammenligning av disse med norske anbefalinger.
2. *Erfaringer:* Litteraturstudie av norske og utenlandske effektstudier og erfaringer med fokus på sikkerhet, trygghetsfølelse og fremkommelighet for de syklende.
3. *Atferd:* Telling av 2.410 syklende inklusive observasjon av konflikter i fem gater med kollektivfelt i Oslo og Trondheim.
4. *Holdninger og trygghetsfølelse:* Stoppintervju blant 279 syklende i fem gater med kollektivfelt i Oslo og Trondheim.

Lovlig å sykle i kollektivfelt

Det er lov å sykle i kollektivfeltet i både Norge og i alle de land vi har inkludert i gjennomgangen. Mange land beskriver tiltaket som en god sykkeløsning. Spørreundersøkelsen viser imidlertid at det bare er rundt halvparten av de syklende nordmenn som vet at det er lov. Samtidig viser tellingene at det bare er rundt en tredjedel av de syklende som velger å sykle i kollektivfeltet fremfor på fortauet.

Ikke et stort trafikk sikkerhetsproblem for de syklende

Ulykkesanalyser fra både Norge og andre land finner at kollisjoner mellom buss/drosje og sykkel i kollektivfelt ikke ser ut til å utgjøre et stort trafikk sikkerhetsproblem. Ulykkene er sjeldne, men kan være alvorlige. Vi påpeker at det som følge av manglende kjennskap til eksponering ikke er mulig å estimere ulykkesrisikoen i kollektivfelt sammenlignet med andre sykkelanlegg. Få ulykker kan henge sammen med at det er få syklende i kollektivfelt. Faktorer som kan medvirke til å forklare hvorfor det ikke skjer så mange ulykker, men at disse ofte kan være alvorlige er sammenfattet i tabell I.

Tabell I. Mulige sikkerhetsmessige styrker og svakheter ved sykling i kollektivfelt.

| Positive sikkerhetseffekter og fordeler | Negative sikkerhetseffekter og problemer |
|--|--|
| – Ofte liten trafikkmengde og derfor få interaksjoner/forbikjøring | – Stor masseforskjell mellom buss og sykkel |
| – Profesjonelle sjåfører som er vant til og utdannet i å samhandle med syklende | – Høyt fartsnivå |
| – Det forventes (i noen grad) at det er syklende / busser i kollektivfeltet og man er derfor oppmerksomme på hverandre | – Ulikt fartsnivå på buss og sykkel |
| – Sammenblanding av syklende med motorkjøretøyer på samme areal gir vanligvis få sykkelulykker | – Dårlig utsyn fra buss (blindsone) |
| – Busser kan kjøre forbi syklende i tilstøtende bilfelt | – Bussjåfør som kjører ut fra stoppested, ser ikke sykler som kjører forbi på venstre side |
| – Ingen konflikter med busspassasjerer som skal av/på bussen når syklende sykler forbi stående busser på venstre side | – Kryss- og bilulykker, spesielt i forbindelse med at biler skal svinge til høyre i kryss fra kombinert kollektiv- og høyresvingfelt |
| – Ingen konflikter med parkerte biler | – Aggressive buss- og drosjesjåfører |
| – Få ulykker mellom sykler og motorsykler | |

Negativ trygghetsfølelse for de syklende

Selv om det objektivt sett synes relativt sikkert å sykle i kollektivfeltet, er det mange som føler seg utrygge ved dette. Dette finner vi både for Norge og andre land. Spørreundersøkelsen viser at rundt halvparten av de syklende føler seg utrygge ved å sykle i kollektivfeltet. Til sammenligning er det bare rundt en fjerdedel av de samme syklistene som generelt føler seg utrygge i trafikken. Faktorer som kan bidra til trygghetsfølelse eller utrygghetsfølelse, er sammenfattet i tabell II.

Tabell II. Forhold som bidrar til trygghet og utrygghet for syklende i kollektivfelt.

| Trygghetsfølelse | Utrygghetsfølelse |
|---|---|
| – Ofte liten trafikkmengde og derfor få interaksjoner/forbikjøring | – Sammenblanding av myke og harde trafikanter |
| – Ingen laste- og varebiler | – Stor størrelse- og masseforskjell mellom buss og sykkel |
| – Kollektivfelt er lik et bredt sykkelfelt når det ikke er motorkjøretøy i feltet | – Dragsug og vindturbulens fra busser |
| – Mer trygt enn å sykle i bilfelt | – Høyt fartsnivå og ulikt fartsnivå på buss og sykkel |
| – Brede kollektivfelt | – Busser som kjører forbi i kort avstand (i smale felt) |
| – Sykkel i kollektivfeltet | – Syklende føler seg truet av busser bak |
| – Politikontroll | – Dårlig utsyn fra buss (blindsone) |
| – Profesjonelle sjåfører som er vant til og utdannet i å samhandle med syklende | – Busser som plutselig kjører inn/ut av stoppested |
| – Bussjåfører forventer (i noen grad) syklende i kollektivfeltet | – Aggressive buss- og drosjesjåfører som presser seg frem, da de mener de har større rettigheter til feltet enn andre |
| – Busser kan kjøre forbi syklende i bilfelt | – Uklare og ukjente trafikkregler |
| – Få konflikter med parkerte biler | – Trafikantene er ikke klar over de problemer de skaper for hverandre |
| | – Biler som sniker i kollektivfeltet |
| | – For smale kollektivfelt |

God fremkommelighet for de syklende

Sykling i kollektivfeltet gir generelt god fremkommelighet for de syklende. Forbedret fremkommelighet er en av de fordelene ved sykling i kollektivfelt som verdsettes mest av de syklende, og den primære grunnen til at de syklende i Oslo og Trondheim velger å sykle i kollektivfeltet fremfor på fortauet. Faktorer som bidrar til forbedret eller dårligere fremkommelighet er sammenfattet i tabell III.

Tabell III. Forhold som bidrar til bedre og dårligere fremkommelighet for syklende i kollektivfelt.

| Bedre fremkommelighet | Dårligere fremkommelighet |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – Bedre fremkommelighet enn fortaussykling som må skje i gangfart – Bedre fremkommelighet enn i bilfelt der det er flere biler og lavere fart (kø) – Direkte (kortest) barrierefri rute til viktige punkter – Kollektivfelt mot kjøreretningen kan tjene som snarveg – Busstopp kan blokkere sykkelfelt, men blokkerer sjeldent kollektivfelt – Busspassasjerer kan sperre gang- og sykkelveg, men ikke kollektivfelt – Kollektivfelt er lik et bredt sykkelfelt når det ikke er motorkjøretøy – Syklende i kollektivfelt har prioritet i forhold til kjørende fra sideveger | <ul style="list-style-type: none"> – Dersom busstoppet er i selve kollektivfeltet, kan stoppende busser redusere de syklendes fremkommelighet |

Utforming av kollektivfelt

Nesten halvparten av de spurte syklistene mener ikke at kollektivfelt i sin nåværende utforming er en brukbar sykkelløsning. Dette skyldes at de gir økt utrygghet. Tiltaket betraktes imidlertid som en god løsning i mange land grunnet god sikkerhet og fremkommelighet for de syklende. Vi har derfor undersøkt hvordan man kan gjøre kollektivfelt til en bedre sykkelløsning, dvs. redusere utrygghetsfølelsen.

Gjennomgangen av de utenlandske anbefalingene viser at de norske breddeanbefalinger på 3,75 m (ved fartsgrense på 30-40 km/t) og 4,25 m (ved fartsgrense på 50 km/t) er 0,25-0,75 m smalere enn hva som anbefales i mange andre land.

Kollektivfeltet bør enten være så bredt at det er mulig for bussene å kjøre forbi på sikker avstand, eller så smalt at det ikke er mulig for bussene å kjøre forbi med mindre de kjører i det tilstøtende bilfelt. En bredde på mellom 3,0-3,2 m og 3,8-4,0 m frarådes i flere land, da det er en bredde som legger opp til utrygge forbikjøringer av de syklende. Dette er en bredde som delvis anbefales i Norge.

Vi anbefaler at de norske breddeanbefalinger økes til henholdsvis 4,0-4,25 m og 4,5-4,75 m. Dette er i særlig grad viktig for kollektivfelt i bygater med fartsgrense på 50 km/t der fartsforskjellen mellom sykkel og buss er størst (i sammenligning med bygater med fartsgrense på 30-40 km/t) og dermed også antall forbikjøringer.

Oppmerking og skilting

For å synliggjøre at syklende har lov til å bruke kollektivfeltet, anbefaler mange land, men ikke Norge, at man merker og skilter kollektivfeltet med sykkelsymbol. Vi anbefaler at kollektivfelt i Norge merkes og skiltes med sykkelsymbol (i tillegg til eksisterende oppmerking og skilting). Dette er i særlig grad viktig på grunn av den lave kjennskap blant de syklende om at det er lov å sykle i kollektivfeltet. Samtidig vil det "påminne" buss- og drosjesjåførene om at også de syklende har lov til å sykle i kollektivfeltet. Dette vil redusere de syklendes utrygghetsfølelse.

Drift og vedlikehold

Drift og vedlikehold er generelt viktig, og ifølge flere utenlandske håndbøker særlig viktig i kollektivfelt med syklende. Tunge og mange busser sliter ekstra på dekket, samtidig med at syklende er sårbare over for hull og ujevnt dekke. Hvis det er ødelagt vegdekke i vegkanten, vil de syklende ofte velge å sykle lengre til venstre i kollektivfeltet, noe som kan medføre dårlig fremkommelighet for bussene og farlige og utrygge forbikjøringer. God drift og godt vedlikehold kan medvirke til å redusere de syklendes utrygghetsfølelse, og vi anbefaler derfor økt fokus på dette.

Regelkjennskap

Få trafikanter vet at det er lov å sykle i kollektivfeltet. Både syklende, buss- og drosjesjåfører og andre trafikanter bør vite at det er lov, idet dette kan øke hensynet

og oppmerksomheten mellom trafikantgruppene, noe som igjen kan styrke trygghetsfølelsen. Oppmerking og skilting gjør det mer tydelig at det er lov å sykle i kollektivfeltet. Det kan også være aktuelt å iverksette andre tiltak som kan øke kunnskapen.

Opplæring og informasjon

Håndbøker fra flere land anbefaler at sjåfører som bruker kollektivfeltet, får supplerende kurs i kjøring i kollektivfelt, slik at de vet når man kan foreta trygge forbikjøringer og når man bør bli bak de syklende. Det er også aktuelt med anbefalinger til de syklende om at de bør sykle i kollektivfeltet og hvordan.

Separate løsninger for de syklende

Gjennomgangen viser at kollektivfelt i seg selv kan tjene som en god sykkelløsning hvis fartsnivået ikke er høyt (opp til ca. 50 km/t), og kollektivfeltet er utformet, oppmerket, skiltet og driftet på den riktige måten. Et sentralt spørsmål i denne utredningen var også når det bør etableres alternative løsninger.

Denne studien gir ikke fyllestgjørende svar på når det bør oppmerkes sykkelfelt langs kollektivfeltet. Det ser ut til at det kan være aktuelt i bygater når fartsgrensen er 50 km/t og det er mer enn 15-20 busser og 50-200 syklende i maksimaltiden i et normaldøgn. Dette bør undersøkes nærmere.

I Norge anbefales sykkelveg eller gang- og sykkelveg ved fartsgrense høyere enn 50 km/t. Statens vegvesen ligger dermed ikke opp til sykling i kollektivfelt i Norge ved en fartsgrense på 60 km/t eller mer, selv om det er noe som i et visst omfang praktiseres i andre land. Vi anbefaler at man fastholder denne anbefaling, slik at det etableres separate sykkelanlegg på hovednett for syklende på strekninger med kollektivfelt og fartsgrense høyere enn 50 km/t.

Noen utfordringer

Undersøkelsen viser at det er en rekke utfordringer eller dilemmaer knyttet til sykling i kollektivfelt. Bygater skal kunne avvikle mange ulike transportformer samtidig med at det ofte er begrenset med plass. Løsningen er enten å inngå et kompromiss eller foreta en prioritering. Kollektivfelt er både/og. Man har prioritert kollektivtrafikken, men de syklende har ikke fått eget areal og må derfor sykle sammen med bussene. Her har man delvis prioritert de miljøvennlige transportformene, men bare delvis, for de syklende er nå enten i konflikt med bussene eller de gående. De mest miljøvennlige transportformene bør generelt prioriteres, men hva gjør man når de miljøvennlige transportformene synes å være i konflikt med hverandre?

Vår anbefaling er å forsøke å minimere konfliktene mellom de syklende og bussene ved både fysiske tiltak og informasjonstiltak. Det er viktig å påpeke at et litt bredere kollektivfelt vil være vesentlig mindre plasskrevende enn å etablere separate sykkelanlegg. Fordelen er også at det kan være enklere å argumentere for én felles løsning for flere miljøvennlige transportformer enn for løsninger som bare omfatter én miljøvennlig transportform.

Forbedrede forhold for de syklende omhandler flere parametre som sikkerhet, trygghet og fremkommelighet. En utfordring er at mange tiltak bare forbedrer en eller to av de tre forholdene og sjelden har positiv virkning på alle tre parametre samtidig. Kollektivfelt et eksempel på en slik problematikk. Det er vanskelig å prioritere mellom de tre hensynene. I dette prosjektet har vi derfor forsøkt å komme med anbefalinger som sikrer at vi bevarer den gode effekten på sikkerhet og fremkommelighet, samtidig med at den negative effekten på trygghet minimeres.