

Sammendrag:

Samspill i Sørkedalsveien

Konflikter mellom bil og sykkel før og etter sykkelkampanjene 1998 – 2001

I løpet av de siste fire årene har Statens vegvesen gjennomført informasjons- og holdningskampanjer for å bedre samhandlingen mellom syklistene og bilister i trafikken. For å evaluere om denne samhandlingen er blitt bedre er det gjennomført konfliktregistreringer i krysset Sørkedalsveien/Morgedalsvegen i Oslo. Krysset er valgt fordi det har høy sykkeltrafikk på sykkelveien langs Sørkedalsveien og fordi det her ble gjennomført sammenlignbare konfliktstudier i 1997.

Resultatene viser at andelen konflikter mellom bil og sykkel er klart redusert fra 1997 til 2001. Med konflikt menes at en eller begge må bråbremse for å unngå sammenstøt. I 1997 var 3,3 prosent av syklistene i konflikt med kryssende bilister, i 2001 var andelen redusert til 0,7 prosent. Både i 1997 og i 2001 var det bestemte situasjoner som utpekte seg som særlig utsatte for konflikter. Dette er situasjoner der bilisten normalt vil se etter kryssende trafikk i en annen retning enn der syklisten kommer.

Det er to markerte tendenser i endringene fra 1997 til 2001. For det første er det en tendens til at bilistene er mer oppmerksomme i de nevnte situasjonene i 2001 enn de var i 1997; det er flere av bilistene som viker, og disse situasjonene er ikke like utsatte for konflikt som de var i 1997. For det andre er det en tendens til at syklistene viker mer enn de gjorde i 1997 i de andre vikesituasjonene.

Det er vanskelig å trekke generelle konklusjoner om samhandlingen mellom syklistene og bilister er bedret på grunnlag av konfliktregistreringer i bare ett krysset. Det kan tenkes at reduksjonen i antall konflikter skyldes tilvenning og læring i dette bestemte krysset. Det kan også tenkes at forbedringer i samhandlingen er et Oslo-fenomen som ikke kan generaliseres til resten av landet.

Det kan imidlertid også tenkes at samhandlingen generelt er forbedret på grunn av sykkelkampanjene. Ulykkestallene fra Statistisk sentralbyrå viser også en klar nedgang i antall skadde (og drepte) syklistene de senere år, noe som kan være en indikasjon på at samhandlingen er bedret. Dette kan imidlertid også skyldes redusert sykling, noe det også finnes indikasjoner på.

Det er vanskelig å evaluere om sykkelkampanjene har hatt effekter på atferd. I og med at kampanjene har vært landsomfattende har det ikke vært mulig å etablere noen relevant kontrollgruppe som utviklingen kan sammenlignes med. Det har heller ikke vært gjennomført systematiske spørsmål som eventuelle effekter kan

måles i forhold til. Det er derfor ikke mulig å trekke noen entydig konklusjon om kampanjene har ført til bedre samhandling på bakgrunn av resultatene som er presentert her.

Resultatene fra det ene krysset der det fantes relevante førmålinger er imidlertid såpass oppløftende at det kan være grunn til å innhente data fra andre kilder, for eksempel om ulykker og eksponering, for å få bedre grunnlag for å konkludere om sykkelkampanjene har hatt effekt.