

## Sammendrag

# Evaluering av sykkelfelt i Oslo

TØI rapport 1512/2016

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

Oslo 2016 55 sider

*Fire høytrafikkerte strekninger i Oslo med sykkelfelt ble undersøkt både med hensyn på hvordan de benyttes, og hva sykkelistene synes om utformingen. Videoregistreringer viser at sykkelfeltene brukes stort sett etter hensikten. Minst åtte av ti benytter sykkelfeltet på strekningen, og de sykler i riktig kjøretretning. Av dem som sykler mot kjøretretningen, sykler bortimot alle på fortauet. Totalt sykler mellom 5 og 15 % på fortauet på de fire strekningene som er undersøkt. Farten varierer mellom strekningene. Det syklest fortest i Østensjøveien som har et større innslag av «transportsyklister» enn de andre tre strekningene.*

*På strekningen i Maridalsveien, som har et ekstra bredt sykkelfelt, foregikk mer av forbisyklingen i sykkelfeltet enn på andre strekninger der sykkelistene benyttet kjørefeltet for å sykle forbi. Det oppstår få problematiske hendelser eller konflikter. I den grad det skjer, skyldes det at sykkelfeltet er blokkert, enten av biler for på- eller avlesning av varer eller i forbindelse med anleggsvirksomhet. Sykkelistene legger seg da ut i kjørebanelen, noe som har ført til noen potensielt farlige situasjoner.*

*Høy ÅDT og mye tungtrafikk bidrar til at sykkelistene opplever at sykkelfeltet er for smalt. Både økt bredde og rød asfalt bidrar til at sykkelistene føler seg tryggere i sykkelfeltet. Sykkelistene er mest fornøyd med sykkelfeltet i Maridalsveien, som er ekstra bredt og i tillegg har rød asfalt.*

## Bedre avvikling og trygghet med bredere sykkelfelt i gater med mye trafikk?

Sykkelfelt er et tiltak som skal bedre framkommelighet, trygghet og sikkerhet for syklister og er definert som følger i Statens vegvesens «Sykkelhåndbok»: *Et kjørefelt i kjørebanelen som ved offentlig trafikkskilt og oppmerking er bestemt for syklende.*

I følge Statens vegvesens håndbok N100 «Veg- og gateutforming» bør sykkelfelt ha minst 1,25 m bredde + 0,25 m kansteinsklaring, dvs. totalt 1,5 m bredde i gater med ÅDT > 4000 og fartsgrense 30 km/t eller 40 km/t. Det samme gjelder ved fartsgrense 50 km/t og ÅDT < 8000. På strekninger med fartsgrense 50 km/t og ÅDT over 8000 bør sykkelfelt ha minst 1,55 m bredde + 0,25 kantsteinsklaring, dvs. totalt 1,8 m bredde.

Sykkelfelt fungerer generelt godt både med hensyn til avvikling og sikkerhet, men siden sykkelistene ikke skilles fysisk fra biltrafikken er det en del syklister som opplever sykkelfelt som utrygt. Særlig i sterkt trafikkerte gater og i gater med mye tungtrafikk kan sykkelfelt oppleves som en utrygg løsning for sykkelistene. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, har ønsket å få bedre kunnskap om hvordan sykkelfelt med ulik bredde fungerer med hensyn til framkommelighet, trafikksikkerhet atferd/konflikter og utrygghet i slike høytrafikkerte gater.

Det kan være grunn til å tro at sykkelistene både føler seg tryggere med bredere sykkelfelt, og at sykkelistene i større grad vil kunne holde seg i sykkelfeltet når de sykler forbi andre syklister. Formålet med dette prosjektet har vært å undersøke om en finner slike effekter av bredere sykkelfelt på strekninger i Oslo.

## Videoregistreringer i fire gater – intervjuer i fem gater

I samråd med oppdragsgiver valgte vi ut fire strekninger for analyse. Utvalget skulle bestå av strekninger med relativt stor sykkeltrafikk (minst 100 sykklister i makstime) og stor biltrafikk med en relativt stor andel tungtrafikk. I tillegg skulle strekningene ha sykkelfelt med ulik bredde.

Følgende fire gatestrekninger ble valgt ut:

- Maridalsveien (v/Vulkan)
- Kierschows gate
- Sognsveien (mellom Ullevål stadion og John Collets plass)
- Østensjøveien (v/Østensjø skole, mellom Håkon Tveters vei og Harry Fetts vei)

Av disse hadde Maridalsveien et nytt og bredt sykkelfelt (2,0-2,3 m), mens de andre hadde ordinære sykkelfeltbredder (1,50-1,55 m). En annen markant forskjell var at Maridalsveien og Sognsveien hadde sykkelfelt med rød asfalt, mens de to andre ikke hadde det.

Videoregistreringer ble gjennomført i juni 2016. Som grunnlag for analyser har vi benyttet registreringer fra en tilfeldig ukedag. I Maridalsveien og Kierschows gate har vi benyttet registreringer fra onsdag 22. juni; i Sognsveien tirsdag 21. juni og i Østensjøveien tirsdag 28. juni. All trafikk fra kl. 06:00 og morgenen til 21:00 om kvelden ble registrert.

De som syklet her ble også kontaktet ved naturlige stoppunkter og spurt om å delta i en spørreundersøkelse. I tillegg til de fire strekningene der vi gjorde videoregistreringer, ble også sykklister i Geitmyrsveien intervjuet. Dette er en naturlig sykkelrute i forlengelsen av Kierschows gate, samtidig som sykkelfeltet her er smalere enn hva vegnormalen tilsier. For å få variasjon i datasettet valgte vi å intervjuer sykklister også her.

## Sykkelfeltene brukes riktig

I alle gatene var det en markante rushtidsforskjeller i sykkeltrafikken. Alle steder var det relativt stor trafikk mot sentrum om morgenen, (særlig 08:00 – 08:30), og stor trafikk fra sentrum om ettermiddagen (særlig 16:00 – 16:30). Morgentrafikken var imidlertid mer konsentrert enn ettermiddagstrafikken. Rushtidsforskjellene vare spesielt tydelige i Østensjøveien.

I alle gatene ble sykkelfeltet benyttet av minst åtte av ti sykklister, mens mellom 5 og 15% benyttet fortauet. Få syklet mot kjøreretningen; nesten alle som gjorde det, uavhengig av strekning, syklet på fortauet. Andelen som syklet på fortauet var minst i Østensjøveien og størst i Sognsveien. Farten på syklistene var også høyere i Østensjøveien enn i de andre gatene, og sammensetningene av syklistene viste også at det var en større andel med off-road, hybrid og racer-sykler i Østensjøveien. Både trafikkfordelingen over døgnet, fart, fortaussykling og sammensetningen av sykkeltyper tyder på at syklistene i Østensjøveien i større grad er «transportsykklister» enn i de andre gatene.

I Maridalsveien skjer om lag halvparten av forbisyklingen i sykkelfeltet. I Sognsveien og Kierschows gate skjer det mye sjeldnere og i Østensjøveien forekommer dette omtrent aldri. At det skjer ofte i Maridalsveien skyldes etter alt å dømme at sykkelfeltet der er såpass bredt at det oppleves som trygt å sykle forbi i sykkelfeltet. At det nesten aldri skjer i Østensjøveien skyldes trolig både at sykkelfeltet er smalere og at syklistene her sykler fortere enn andre steder, og dermed legger inn større sikkerhetsmarginer når de sykler forbi en annen syklist (enn i Sognsveien og Kierschows gate).

## **Potensielt farlige hendelser når sykkelfelt blokkeres**

Vi har registrert en del hendelser og konflikter på tre av de fire strekningene, dvs. situasjoner som er potensielt farlige. Et fellestrekk er at disse situasjonene oppstår når en syklist kommer ut i kjørefeltet, noe bilistene ofte ikke er forberedt på.

Generelt ser det ut til å være to typer av situasjoner som fører til at syklistene ikke blir værende i sykkelfeltet – enten at det er sperret av kjøretøy, anleggsmaskiner osv., eller at en syklist tar i bruk kjørefeltet for å sykle forbi en annen syklist, som for eksempel i Østensjøveien.

I Østensjøveien har vi registrert en del slike hendelser, og det er grunn til å tro at noen, men ikke alle, har hatt å gjøre med anleggsarbeid i enden av strekningen som fanges opp av kameraet. Vi vet at det tidvis foregikk slikt arbeid, men dette er vanskelig å se i kamerabildet.

I Maridalsveien har vi også registrert en del hendelser og konflikter, men her er mønsteret mindre entydig. Maridalsveien ved Vulkan har et mye mer variert trafikkbilde enn de andre strekningene. Her er det stor trafikk med svært mange syklist, av ulike typer, og mange fotgjengere, varebiler som stanser osv. Det er all grunn til å forvente flere hendelser i et slikt trafikkmiljø, men om vi sammenligner andelen hendelser i forhold til antall syklist, skjer det færre hendelser i Maridalsveien enn i Østensjøveien.

## **Syklistene føler seg tryggere med brede sykkelfelt og rød asfalt**

Syklistene ble intervjuet i felt og fikk spørsmål om hvor godt tilrettelagt det var for sykling i Oslo og på den aktuelle strekningen. De ble også spurt om hva de syntes om bredden på sykkelfeltet, og om de følte seg trygge når de syklet på den aktuelle strekningen.

Resultatene viser nokså entydig at syklistene foretrekker bredere sykkelfelt enn det som er standard. Alle sier at sykkelfeltet i Maridalsveien er passe bredt, og også i Sognsveien opplever de aller fleste at sykkelfeltet er passe bredt. Blant dem som sykler i Geitmyrsveien opplever halvparten at sykkelfeltet er for smalt, og her er sykkelfeltet smalere enn kravene i Håndbok N100 tilsier. I Kierschows gate og Østensjøveien opplever også mange (1/3) at sykkelfeltet er for smalt.

I Maridalsveien og Sognsveien opplever flere av syklistene at det er trygt å sykle her enn det syklistene gjør på de andre strekningene. Både Sognsveien og Maridalsveien har rød asfalt, og Maridalsveien har i tillegg et mye bredere sykkelfelt.

Vi har gjennomført regresjonsanalyser som viser at rødt sykkelfelt har størst betydning for syklistenes oppfatninger om hvor godt tilrettelagt og trygt det oppleves å sykle i sykkelfelt. Men også bredde har betydning i forventet retning. Når det gjelder ÅDT og andel tungtrafikk, har dette statistisk signifikant betydning for hvordan syklistene vurderer bredden på sykkelfelt der de sykler, men ikke for deres opplevelse av trygghet. Farten på passerende kjøretøy har ikke inngått som variabel i disse analysene, men det er verdt å merke seg at dette også er en viktig faktor for opplevelsen av utrygghet.

Dette er alle viktige variabler man bør vurdere når sykkelfeltene skal utformes, og resultatene indikerer at kravene i Håndbok N100 om 1,8 m brede sykkelfelt ved høy ÅDT er fornuftig. Men, erfaringene fra Sognsveien tilsier også at når sykkelfeltet er godt utformet med rød asfalt, kan også ordinære bredder på 1,5 m oppfattes som tilstrekkelige, selv med relativt mye trafikk.