

## Sammendrag

# Sykling i gågater.

## Trafikkomfang, samhandling og konflikter mellom syklister og fotgjengere i Torggata og Brugata i Oslo

TØI rapport 1581/2017

Forfattere: Torkel Bjørnskau, Oddrun Helen Hagen, Ole Jørgen Johansson  
Oslo 2017, 22 sider

*Sykling i gågater er tillatt i Norge i motsetning til i de fleste andre europeiske land. Hvordan samhandlingen mellom syklister og fotgjengere foregår i slike gater vet man lite om. Ved hjelp av videoregistreringer ble antall fotgjengere og syklister i Torggata og Brugata i Oslo kartlagt på en typisk hverdag og en typisk lørdag i sommerhalvåret. I tillegg ble syklisterenes fart målt, og vi registrerte interaksjoner og konflikter mellom syklister og fotgjengere.*

*Resultatene viser at det er flere fotgjengere og flere syklister i Torggata enn i Brugata. Begge steder er det flere fotgjengere og færre syklister på lørdager enn på hverdager. Farten på syklisterne er høyest i Torggata i retning mot Youngstorget: 19 km/t om morgenen og 14 km/t om ettermiddagen. I den andre retningen og i Brugata er den ca. 17 km/t om morgenen og 12 km/t om ettermiddagen. Det er ganske mange som sykler i disse gatene, og dermed mange interaksjoner mellom syklister og fotgjengere. Det er likevel ganske få konflikter og andelen konflikter (i forhold til antall interaksjoner) er lav, ca. 0,3 – 0,4 prosent. Dette er mye lavere enn konfliktandelen som ble registrert i sykkelgatedelen lenger nord i Torggata i 2015.*

### Hvordan foregår samspelet mellom syklister og fotgjengere i gågater?

Formålet med denne undersøkelsen har vært å kartlegge omfanget av syklingen og hvordan samhandlingen mellom syklister og fotgjengere foregår.

På oppdrag fra Oslo kommune, Bymiljøetaten har vi registrert antall fotgjengere og antall syklister i Torggata og i Brugata i Oslo ved hjelp av videoopptak av trafikk. Vi har målt fart på syklisterne ved å måle tiden de har brukt mellom to linjer i gaten med ca. 20 m avstand.

Vi har også registrert antall interaksjoner og antall konflikter, dvs. at vi har registrert om en eller flere trafikanter har måttet endre kurs eller fart pga. en annen trafikanter (interaksjon) og om en eller flere har måttet bråbremse eller svinge brått unna (konflikt).

### Mange syklister i gågatene i Torggata og Brugata

Både i Torggata og i Brugata er det mange syklister som ferdes. I løpet av en vanlig hverdag om sommeren (mai/juni) passerer nesten 18 000 fotgjengere gjennom Torggata. På en vanlig lørdag er det enda flere – godt over 23 000. Det er også mange syklister i Torggata. På vanlige hverdager passerer nesten 3000 syklister gjennom gågatedelen. Dette er mye mer enn i mange gater der det er tilrettelagt for sykling, og ikke så langt unna det som passerer gjennom nordenden av Torggata, der det er spesielt tilrettelagt for sykling (ca. 3500). På lørdager er det færre syklister enn på hverdager, ca. 800 passerer på lørdager. At det er mange syklister i Torggata betyr ikke nødvendigvis at gågatedelen av Torggata er spesielt attraktiv for syklister, men skyldes trolig i hovedsak en mangel på alternative ruter.

I Brugata er det færre fotgjengere og syklister. Vi har registrert nesten 14 000 fotgjengere i løpet av en vanlig hverdag i juni, og vel 1200 syklister. På lørdager er det flere fotgjengere – over 18 000 og færre syklister, ca. 700, på samme måte som i Torggata.

## Syklstenes fart avhengig av antall fotgjengere

Syklstenes fart ble målt på to tidspunkter på hverdag, både i Torggata og i Brugata. Vi registrerte gjennomsnittsfart om morgenen fra kl. 6:00 til kl. 8:00 og midt på dagen fra kl. 12:00 til kl. 15:00. Både i Torggata og i Brugata var farten mye høyere om morgenen enn midt på dagen. Årsaken er at det er mange fotgjengere i disse gatene midt på dagen og dermed ikke mulig for syklister å holde høy fart.

I Torggata registrerte vi en gjennomsnittsfart om morgnen på ca. 19 km/t i retning mot Youngstorget og ca. 18 km/t i retning mot Stortorvet. Midt på dagen var farten hhv. 14 km/t mot Youngstorget og 13 km/t mot Stortorvet. I Brugata var farten om morgnen ca. 17 km/t – i begge retninger. Midt på dagen var farten 12 km/t i begge retninger.

## Få konflikter mellom syklister og fotgjengere

Vi registrerte svært mange interaksjoner mellom syklister og fotgjengere. Det typiske mønsteret er at én syklist interagerer med flere fotgjengere gjennom gaten. Det er også nesten uten unntak syklister som tilpasser seg fotgjengerne, ved å svinge unna eller bremse/stanse. Periodevis er det såpass mange fotgjengere, særlig i Torggata, at syklister blir mer eller mindre blokkert.

Vi registrerte 13 konflikter mellom syklister og fotgjengere i løpet av en vanlig hverdag i Torggata. Målt i forhold til antall interaksjoner (3882) blir andelen kun 0,33 prosent, noe som er relativt lite. I den nordre delen av Torggata, der det er tilrettelagt for sykling, er konfliktandelen hele 50 ganger så høy ifølge registreringer fra 2015. Registreringene i den nordre delen av Torggata tydet på at den høye andelen konflikter trolig skyldtes at fotgjengerne og syklister hadde ulike forventninger til hva slags gate Torggata er der; fotgjengerne oppfører seg som om det er en gågate, mens syklister oppfører seg som om de har retten til gatearealet. I gågatedelen lenger syd er det klart for begge parter at det er en gågate, og syklister sykler sakte og viker for fotgjengerne.

Også i Brugata var det få konflikter mellom syklister og fotgjengere. Vi registrerte seks konflikter i løpet av en vanlig hverdag. Målt i forhold til antall interaksjoner (1535) blir andelen 0,39 prosent. På lørdager er det færre konflikter både i Torggata og i Brugata.

Et interessant funn er at vi registrerte hele åtte konflikter mellom syklister i Torggata. Det kan blant annet skyldes at når det er mange fotgjengere i gata er det vanskelig for syklister å få oversikt, og to syklister i hver sin retning kan forsøke å bruke samme åpning.

## Samspeillet mellom syklister og fotgjengere er ganske bra i Torggata og Brugata

Ut fra resultatene som er presentert her, er det nærliggende å konkludere med at sykling i gågater ser ut til å fungere greit både for syklister og fotgjengere når man ser på konfliktnivået. Resultatene tyder på at syklister ferdes gjennom disse gatene på «fotgjengerens premisser» slik det ble forutsatt i reguleringen av Torggata i 1991. Fremkommeligheten er derimot begrenset for syklister.