

Sammendrag

Samspill i trafikken

En spørreundersøkelse fra ni byområder

TØI rapport 1771/2020
Forfattere: Katrine Karlsen og Torkel Bjørnskau
Oslo 2020 111 sider

Samspill i trafikken er en tilbakevendende problemstilling og denne spørreundersøkelsen viser hvilke utfordringer gående, syklister og bilister opplever i samhandlingen med hverandre. Rapporten gir et grunnlag for å vurdere eventuelle nye kampanjer for å bedre samspillet mellom trafikantgrupper.

Resultatene viser at selv om mange opplever samhandlingen med andre som trygg og smidig så er det noen grupper som skiller seg ut. Syklister føler seg mindre trygge, og mer frustrert, i møte med motorkjøretøy (spesielt lastebil og buss), mens bilister og fotgjengere føler seg mindre trygge og mer frustrerte i samhandlingen med syklister og elsparkesyklister enn med andre. Det er noen problemer som går igjen, som ukomfortabelt nære passeringer, manglende overholdelse av vikeplikten og mangelfull bruk av refleks og lys. Vi ser også at det er manglende kunnskap om syklisters vikeplikt, samt hvilke regler som gjelder for å sykle i gågater og for bruk av elsparkesykler. Blindsoneproblematikk og manglende tegngiving peker seg ut som særlig relevante problemstillinger for nye kampanjer eller andre tiltak i norske byområder.

Hvordan er samhandlingen mellom ulike trafikantgrupper i byområder?

Flere byområder i Norge har vedtatt et nullvekstmål som sier at all trafikkøkning skal skje gjennom økning i antall som går, sykler eller bruker kollektive transportmidler. Ettersom mange trafikanter har høyere risiko enn bilister for å bli drept eller skadet i trafikken, er det en utfordring å sørge for at nullvekstmålet ikke går på bekostning av nullvisjonen om at ingen skal omkomme eller bli hardt skadd i trafikken.

Formålet med denne undersøkelsen er å kartlegge hva trafikantene selv opplever som utfordringer i samhandlingen med andre trafikantgrupper, og om det er bestemte typer trafikanter og/eller situasjoner som utpeker seg som problematiske. Formålet er også å gi et kunnskapsgrunnlag for å vurdere om en videreføring av «Del veien»-kampanjen, eller andre kampanjer og tiltak kan være hensiktsmessig for å bedre samspillet i norske byområder.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført ved hjelp av Kantar AS for å sikre respondenter fra alle de relevante byområdene. De ni regionene var Oslo/Akershus, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansandregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø.

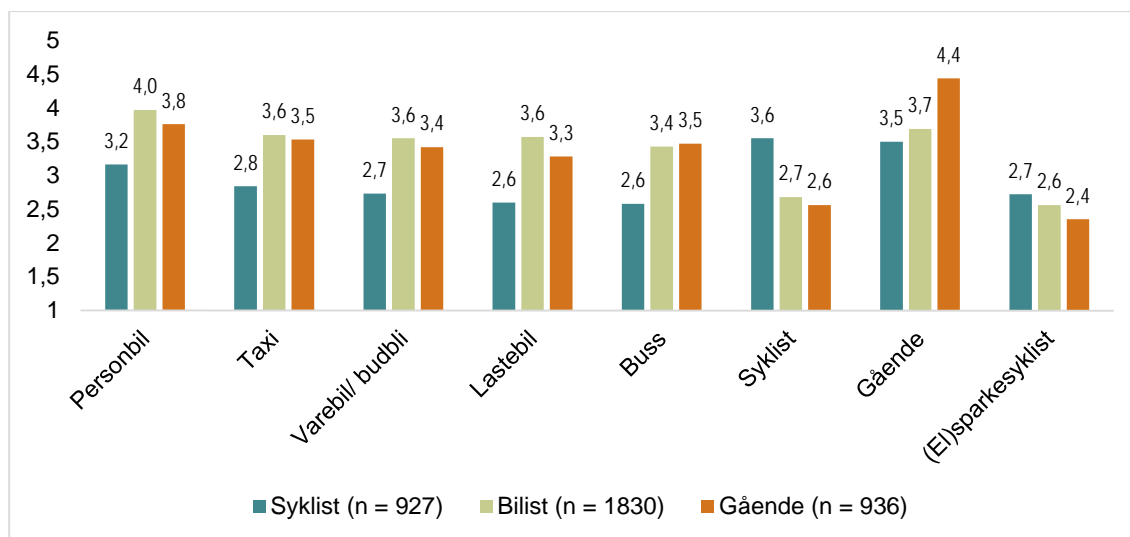
Det endelige utvalget bestod av 3713 respondenter (53% menn, gjennomsnitt 56 år) som ble klassifisert som syklister (n = 931), gående (n = 942) og bilister (n = 1840). Alle som syklet ukentlig ble klassifisert som syklist for å sørge for at vi fikk nok respondenter som svarte som syklist, mens de resterende ble klassifisert som gående eller bilist avhengig av om de gikk eller kjørte bil oftest.

Resultatene ble analysert ved hjelp av tabellanalyser og multivariate regresjonsanalyser. Sistnevnte gjør det mulig å kombinere flere faktorer og se hvor mye de bidrar til å forklare variasjonen i svarene, og lar oss også kontrollere for ulike faktorer (for eksempel alder).

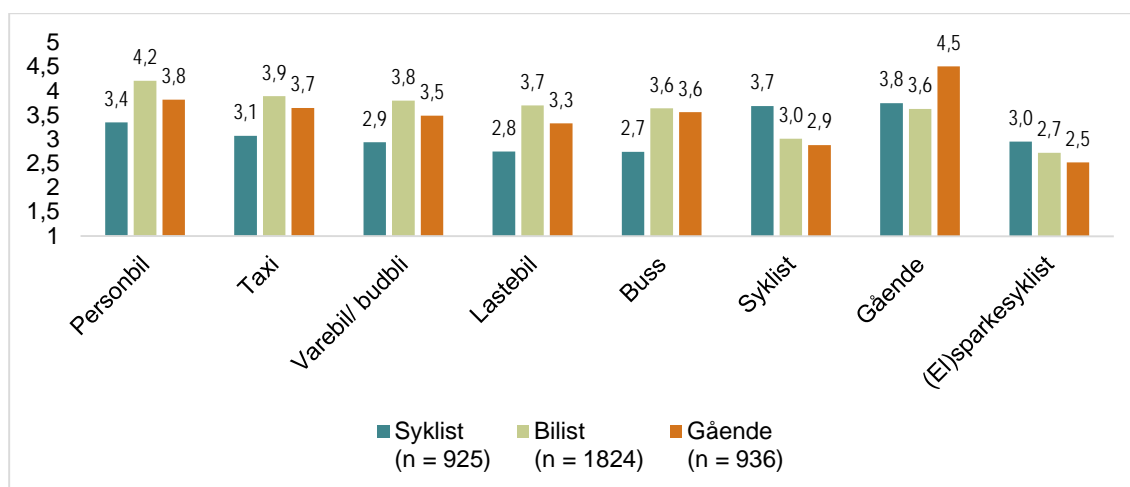
Frustrasjon og utrygghet

En viktig del av samhandlingen i trafikken er hvordan folk opplever den. I tråd med teorien om strategisk samhandling, som også ble brukt i den tidligere samspillsundersøkelsen mellom syklister og bilister (Fyhri, Bjørnskau, & Sørensen, 2012), inkluderte vi spørsmål om frustrasjon i tillegg til spørsmål om utrygghet. Mens opplevd trygghet ofte har blitt undersøkt, er det nytt å spørre myke trafikanter om hvor smidig eller frustrerende de opplever samhandlingen med hverandre. Opplevd frustrasjon påvirker opplevelsen av samspillet, men kan også lede til endringer i egen oppførsel, for eksempel gjennom at man selv kjører mer aggressivt eller bryter flere trafikkregler (Kaiser, Furian, & Schlembach, 2016; Precht, Keinath, & Krems, 2017).

Respondentene, kategorisert som enten syklist, bilist eller gående, ble spurt hvordan de generelt sett opplever samhandlingen med åtte ulike trafikantgrupper. Skalaene hadde fem punkt og gikk fra «svært frustrerende» til «svært smidig» og fra «svært utrygg» til «svært trygg», der høyere skårer betyr mer positiv samhandling.



Figur S1: Syklisters, bilisters og fotgjengeres vurdering av samhandlingen med åtte trafikantgrupper på en skala fra 1 (svært frustrerende) til 5 (svært smidig). Gjennomsnitt.



Figur S2: Syklisters, bilisters og fotgjengeres vurdering av opplevd trygghet i samhandlingen med åtte trafikantgrupper på en skala fra 1 (svært utrygg) til 5 (svært trygg). Gjennomsnitt.

Resultatene viser at bilister og gående i gjennomsnitt er mer utrygge og frustrerte i samhandling med syklist og elsparkesyklist enn med andre trafikanter. Syklist derimot føler seg mest utrygge og frustrerte i samhandling med motoriserte kjøretøy, spesielt lastebiler og busser.

Regresjonsanalyser viser at forskjellene mellom syklist, bilist og gående vedvarte selv om man kontrollerte for region, alder og kjønn. I tillegg fant vi at kvinner generelt synes at samhandlingen er mindre trygg og mindre smidig enn menn. Eldre respondenter føler seg mindre trygge enn yngre i møte med (el)sparkesyklist og syklist. De synes også at samhandlingen med (el)sparkesyklist og syklist er mer frustrerende enn yngre respondenter. I samhandlingen med gående og motorkjøretøy er det liten eller ingen forskjell mellom respondenter fra de forskjellige regionene, mens respondenter fra Oslo/Akershus synes at samhandlingen med både syklist og (el)sparkesyklist er både mer frustrerende og mer utrygg.

Typiske samhandlingsproblemer og holdninger

Syklist, gående og bilist ble bedt om å si hvor problematisk ulike typer atferd fra andre trafikantgrupper var for deres egen gruppe. Den typen atferd som ble vurdert som mest problematisk for syklist er at bilist passerer for nært. For gående er det mer variasjon. Det er tydelig at de gående opplever atferden til (el)sparkesyklist og syklist (f.eks. når de kommer brått bakfra) som mer problematisk enn atferden til bilist (f.eks. når de kjører for fort eller ikke stopper ved gangfelt).

Den atferden som helt klart vurderes mest problematisk for bilist, er at myke trafikanter ikke bruker lys eller refleks i mørket. Interessant nok svarer både fotgjengere og syklist også at de tror dette er svært problematisk for bilist, noe som kan indikere at mange fotgjengere og syklist forstår dette og bruker lys og refleks, samtidig som en god del ikke gjør det.

Ettersom alle gruppene ble bedt om å vurdere hvor problematisk de ulike typene atferd var for alle grupper kunne vi se hvor enige syklist, bilist og gående var med hverandre. Resultatene viser at bilist og gående svarer veldig likt på hvor problematisk ulike typer atferd er for hverandre, mens det er mer avvik mellom bilisters og syklists vurderinger, og mellom syklists og gåendes vurderinger. En undervurdering av hvor problematisk egen oppførsel er for motparten kan gjøre at man i mindre grad tilpasser seg og kan føre til mer frustrasjon i samhandlingen.

Respondentene ble også spurt om de opplever at noen trafikantgrupper er «mindre opptatt av å samhandle enn andre». Over halvparten av de gående mener at både syklist (56%) og (el)sparkesyklist (60%) som gruppe er mindre opptatt av samhandling i trafikken enn andre trafikantgrupper. Nesten halvparten av både syklistene og bilistene sier det samme om (el)sparkesyklist. Mange har imidlertid ingen klar oppfatning. En klar tendens er at både bilist, gående og syklist i minst grad synes at sin egen gruppe er «mindre opptatt av samhandling enn andre».

Naturlig nok oppstår samhandlingsproblemer når trafikanter deler område, enten over lengre strekninger eller i det de krysser hverandre. Vi spurte alle respondentene i hvilken grad de synes at ulike trafikanter skal ha «like mye rett til» ulike områder. Både syklist, bilist og gående mener at syklistene har like mye rett til kjørebane som bilist, men at gående har større rett til fortau eller gågater enn syklist. De fleste mener også at (el)sparkesyklist i større grad har rett til å dele areal med syklist (sykkelfelt) enn med fotgjengere (fortau og gågate). Både fotgjengere og syklist er generelt uenige i at «bilist

skal ha like mye rett til bykjernen som andre trafikanter», mens bilistene mener generelt de bør ha samme rett til bykjernen.

En regresjonsanalyse viser at personer som ikke kjørte bil i sommerhalvåret 2019, og personer som bor i/nær bysentrum, er mer uenig denne påstanden enn personer som bor utenfor bysentrum.

Respondentene ble også bedt om å skrive en kommentar om hva de selv tror må til for å forbedre samspillet i trafikken. Over halvparten (56%) av respondentene la igjen en kommentar, noe som indikerer et engasjement for temaet. Kommentarene varierer fra forslag om forbedringer til utskjellinger av spesifikke grupper (ofte syklistene eller elsparkesyklistene). Forslagene til forbedringer dreide seg i hovedsak om tre temaer: 1) strengere regler og strengere straffer for å bryte eksisterende regler; 2) bedre opplæring i trafikkreglene, spesielt for yngre syklistene og elsparkesyklistene; 3) holdningsendringer for å ta mer hensyn til hverandre og ha mer respekt for dem man deler veien med.

Opplevelser i trafikken

Omtrent en tiendedel av respondentene sier at de har opplevd en eller flere kollisjoner i løpet av de siste fem årene, mens en femtedel sier at de opplevde en eller flere nestenkollisjoner i løpet av sommerhalvåret 2019. Litt over en tredjedel av dem som har opplevd en kollisjon, sier at de har endret oppførsel etter det. Den vanligste endringen er at de har blitt mer forsiktige eller at de unngår situasjoner som ligner.

På spørsmål om hvor ofte de opplever farlige situasjoner med ulike trafikanter reflekterer resultatene forskjellene i opplevd trygghet i samhandling. Syklistene opplever oftest farlige situasjoner med motorkjøretøy, spesielt tyngre kjøretøy, mens både gående og bilister i størst grad sier at de opplever farlige situasjoner med syklistene og (el)sparkesyklistene.

De fleste sier at de «aldri» har fått negative gester mot seg eller blitt kjeftet på, og det store flertallet sier at de selv «aldri/svært sjelden» kjefter på eller gjør negative gester til andre. Det er likevel noen som har opplevd dette. Gjennom å se på gruppeforskjeller ser vi at flere bilister enn syklistene og gående sier at de har fått negative gester mot seg. Tidligere rapporter har vist at konflikter mellom bilister og syklistene ofte er mellom bilister og «treningssyklistene». Også i denne studien er det en større andel treningssyklistene enn vanlige syklistene som sier at de har opplevd å få negative gester, bli kjeftet på og å bli presset av veien.

Når det gjelder negative hendelser som de tre trafikantergruppene har erfart, ser vi at en stor andel av de gående har opplevd ubehagelig nære passeringer fra (el)sparkesyklistene og syklistene. Mange bilister opplever utfordringer med at bilister og syklistene ikke overholder vikeplikten. Mange syklistene sier det samme om bilistene.

På spørsmål om egen atferd som kan bidra til godt samspill, sier mange, både blant syklistene, bilister og fotgjengere, at de søker øyekontakt når de «forhandler» om hvem som skal passere først. Mange av fotgjengerne oppgir at det å ikke få øyekontakt med sjåføren kan være en kilde til utrygghet eller frustrasjon i samhandlingen med bilister.

Kunnskap

Resultatene viser at det er mye usikkerhet rundt hvilke regler som gjelder for bruk av (el)sparkesykler, med noe bedre kunnskap blant dem som brukte (el)sparkesykkel i løpet av

sommerhalvåret 2019. Det var dog en veldig liten andel og de fleste (96%) hadde ikke brukt (el)sparkesykkel i den perioden. Blant dem som ikke hadde brukt (el)sparkesykkel, svarte omtrent halvparten riktig (altså at det er samme regler for (el)sparkesyklister som for syklistene) og nesten en tredjedel svarte «vet ikke». Et bilde av en gågate med en syklist blant fotgjengere ble vist sammen med et spørsmål om «hvor fort det er tillatt å sykle i gater som denne», hvor litt over halvparten svarte «tilnærmet gangfart» og litt under en femtedel sa «syklisten må gå av sykkelen og trille den». Begge disse kan være riktig, avhengig av hvordan man oppfatter gangtrafikken og lovteksten. Men også på dette spørsmålet er det en del usikkerhet, der en femtedel av de gående svarte at de ikke vet. Slik usikkerhet rundt hvilke regler som gjelder kan tenkes å forsterke en følelse av utrygghet eller frustrasjon i samhandlingen med (el)sparkesyklister og syklistene.

Selv om usikkerhet rundt regler kan føre til utrygghet og frustrasjon, kan det i enkelte situasjoner føre til bedre samspill gjennom «forhandlinger» og kommunikasjon, som f. eks. mellom syklistene og bilister i gangfelt. På spørsmålet om vikeplikt i slike situasjoner tror mange av bilistene at de selv har vikeplikt, noe som er feil, men det har neppe negative konsekvenser for sikkerheten. Det er mer kritisk at omtrent hver tiende bilist tror at syklistene som sykler rett fram i sykkelfelt, har vikeplikt for biler som kjører parallelt og skal svinge til høyre.

Konklusjon

Resultatene viser at problemene knyttet til samspillet mellom ulike trafikantgrupper i byområder dreier seg om deling av areal, f. eks. at syklistene sykler i veibanen og frustrerer bilister, eller at syklistene og (el)sparkesyklister benytter fortau og skaper utrygghet og frustrasjon blant fotgjengere. Bilister opplever manglende bruk av lys og refleks, samt generell uforutsigbar oppførsel blant mange trafikanter, som viktige kilder til utrygghet og frustrasjon. Syklistene mener bilister ofte ikke overholder vikeplikt, og de opplever det som skremmende når biler og busser passerer nært. Treningssyklistene opplever i gjennomsnitt mer problemer i form av negative gester og ubehagelige situasjoner enn andre syklistene.

Ut fra de samspillsproblemene som er identifisert, mener vi at det er to temaer som peker seg ut som særlig relevante for nye kampanjer eller andre tiltak i norske byområder. Det viktigste temaet mht. risiko for alvorlige ulykker, er blindsonesproblematikk og påkjørsler når motorkjøretøy svinger av til høyre og kommer i konflikt med en syklist, (el)sparke-syklist eller fotgjenger som skal rett fram. Svært mange av de mest alvorlige ulykkene med mange trafikanter i norske byområder skjer i slike situasjoner, spesielt med tunge kjøretøy.

Et annet viktig tema, som alle trafikantgruppene peker på, er manglende bruk av blinklys og annen form for signalisering. Mange peker på at det fører til frustrasjon og uforutsigbarhet. Dette kan også skape misforståelser og alvorlige ulykker. Med en økning i antall syklistene og (el)sparkesyklister, blir tegngiving viktigere for trafikksikkerheten både i interaksjoner mellom disse og bilister, og mellom mange trafikanter på gang- og sykkelveger.

Informasjonstiltak og kampanjer for å bedre samspillet i disse situasjonene kan være gode tiltak, men forskning viser at informasjons- og holdningskampanjer ikke alltid har hatt målbar effekt på atferd og sikkerhet i trafikken. En rekke studier viser at sjansen for å få ønsket effekt av kampanjer er størst om man plasserer budskapet nært der problemet finnes, dersom man kombinerer informasjonstiltak med konkret veiledning og opplæring, og dersom politiet er med som støttespiller og overvåker atferden.

Når det gjelder de to nevnte temaene vil nærvær av politiet kunne være en naturlig del av en kampanje, siden atferden som skaper problemer også innebærer brudd på trafikreglene. I tillegg vil nærvær av politiet høyst sannsynlig øke sjansen for god effekt av tiltaket.