

Sammendrag

SykkelPiloter: Evaluering av tiltaket «sharrows»

TØI rapport 1789/2020

Forfattere: Aslak Fybri, Fridulv Sagberg, Torkel Bjørnskau, Ole Johansson og Katrine Karlsen
Oslo 2020 51 sider

«Sharrows» er oppmerking i veibanen med pil og sykkelsymbol for å få flere syklister til å sykle i veibanen i stedet for på fortauet. TØI har evaluert dette tiltaket gjennom før- og etterundersøkelser i Horten og Lillehammer. Videoregistreringer viser en økning i andelen syklister som velger å sykle i veibanen. Intervjuer med trafikanter viser at både gående og syklende opplever at gatene fungerer bedre med dette tiltaket. Blant bilister er det en tendens til at flere opplever å bli hindret av andre trafikanter. Totalt sett ser oppmerking med «sharrows» ut til å ha den tilsiktede virkningen.

Vegdirektoratet har startet opp et pilotprosjekt for sykkel, der formålet er å få økt kunnskap og konkret erfaring med nye sykkeltiltak som kan bidra til å nå målsettingen om flere syklende. I pilotprosjektet for sykkel er det testet ut lite kjente sykkeltiltak innenfor dagens regelverk og tiltak utenfor regelverket, som man mente det ville være interessant å hente erfaringer med. For å vurdere effekten av tiltakene er det gjennomført før- og etterundersøkelser der konsekvenser for alle trafikanter er vurdert.

Ett av tiltakene som er testet ut er «sharrows», som er et oppmerkingstiltak i gater der man sykler i blandet trafikk. Oppmerkingen består av et høyrestilt sykkelpiktogram og piler. Hensikten med tiltaket er å få syklister til å sykle mer strategisk i veibanen og dermed gjøre dem mer synlige for bilistene. I gater der det er dårlig tilrettelagt for sykkel, sykler mange på fortauet. Ved å merke opp med sharrows er det en forventning om at syklister opplever det tryggere i veibanen og derfor velger å sykle der i stedet for på fortauet.

I denne rapporten presenterer vi resultater fra to evalueringer av sharrows, henholdsvis i Horten og i Lillehammer. På begge stedene ble det gjennomført videoregistrering av trafikken og intervjuer med trafikanter, både før og etter etablering av tiltaket. Intervjuene omfattet spørsmål om hvor godt gata fungerer for ulike trafikantgrupper, i hvilken grad de blir hindret av eller opplever konflikter med andre trafikanter, i hvilken grad de føler seg trygge, og eventuelt hvilke forhold som bidrar til utrygghet. Videoregistreringene ble benyttet for analyser av trafikkmengde og syklistenes plassering henholdsvis i veibanen og på fortauet, samt av trafikkonflikter.

I Horten økte andelen syklister som benyttet veibanen, fra 4 % til 11 % på ett sted og fra 8 % til 10 % på et annet sted. I førperioden var det dessuten en betydelig andel som syklet mot kjøreretningen i kjørebanelen, mens nesten ingen gjorde dette i etterperioden. Det var en økning i andelen syklister som la vekt på bra infrastruktur som begrunnelse for sitt valg om å sykle i den aktuelle gata (Storgata). Videre var det en nedgang i andelen syklister som svarte at de ble hindret av fotgjengere. På den negative siden var det flere syklister som rapporterte utrygghet knyttet til biltrafikken. Gående opplever større trygghet i etterperioden, mens det blant bilistene er en svak tendens til at flere opplever konflikter med syklister.

Også i Lillehammer var det en økning i andelen som sykler i kjørebanelen i stedet for på fortauet, fra 42 % til 62 %. I likhet med i Horten var det også flere i etterperioden som begrunnet sitt valg av kjørerute med god infrastruktur. I etterperioden er det flere syklister

som begrunner sitt valg av kjørerute gjennom Løkkegata (gata med sharrows) med «god infrastruktur» enn det var i førperioden. Det er også færre som blir hindret av andre trafikanter, og flere føler at det er svært trygt å sykle i denne gata selv om antallet deltagere er for lavt til å trekke noen endelig konklusjon om disse endringene.

I Horten var det langt flere som syklet på fortauet i førsituasjonen (92-96 prosent) enn det var i Lillehammer (53 prosent). I begge byene skjedde det en reduksjon i dette tallet (mellom 1 og 8 prosentpoeng i Horten og 15 prosentpoeng i Lillehammer). Det kan altså virke som at tiltaket har hatt en noe større effekt i Lillehammer. Det er vanskelig å si noe om hva dette kan skyldes. Det kan synes som at normen om å sykle på fortauet er mye sterkere i Horten, og at et tiltak som Sharrows kun vil ha en begrenset effekt for å bryte denne normen. I Horten var det også godt lagt til rette for sykling på fortauet, med et ekstra bredt fortau på den ene siden.

Alt i alt ser det ut til at oppmerkingen med sharrows har hatt den tilsiktede effekten både i Horten og i Lillehammer, ved at en del av sykkeltrafikken er flyttet fra fortauet til kjørebane. Effekten er sterkere i Lillehammer enn i Horten. Spørreundersøkelsene tyder ikke på at dette har hatt noen vesentlige negative sideeffekter for andre trafikanter.