

Sammendrag

Sykkelpilot – Envegsregulert sykkelveg på Åkebergveien i Oslo

TØI rapport 1792/2020

Forfattere: Aslak Fybri, Fridulv Sagberg, Torkel Bjørnskau og Petr Pokorný

Oslo 2020 50 sider

Som en del av Statens vegvesens prosjekt «Sykkelpiloter» har TØI evaluert tiltaket «envegsregulert sykkelveg». Tiltaket omfatter utbygging i to faser: en mellomfase med fjerning av parkering og sykkelfelt, og en etterfase med full utbygging. Tiltaket ble etablert i Åkebergveien i Oslo, og ble evaluert med videoregistreringer og intervjuer med trafikanter. Spørreundersøkelsen viste at alle trafikanter ble mer tilfreds med gata etter endringene. For syklister ga både sykkelfelt og envegsregulert sykkelveg en opplevd forbedring, mens for fotgjengere og bilister var det særlig den siste utbyggingen som ble opplevd som en forbedring. Tellingene viste at antall syklister økte betydelig i gata etter at den var ferdig utbygd. Video-data viste at tiltakene fikk syklister vekk fra fortauet. Selv om tiltaket innebærer en helt ny og relativt komplisert vikepliktsregulering, var det ingen økning i konflikter mellom biler og syklister som følge av tiltaket.

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.

Et av tiltakene er envegsregulert sykkelveg. På en envegsregulert sykkelveg sykler man på et eget nivå adskilt med kantstein mot kjørebanelen og med kantstein mot de gående.

Envegsregulert sykkelveg brukes hovedsakelig i Danmark og Nederland. I Norge er tovegs sykkelveg normert løsning. Tiltaket kan føre til økt framkommelighet for syklister og økt trygghet og sikkerhet for de syklende. Envegsregulert sykkelveg kan også være positivt for andre trafikanter, da det kan redusere mulige konflikter med syklister. En spesiell utfordring i Norge er at siden løsningen rampes ned i kryss, må sykkelvegen skiltes om til sykkelfelt før hvert kryss for så å bli skiltet tilbake til envegsregulert sykkelveg etter kryss.

Tiltaket i Åkebergveien ble evaluert i tre etapper. Det ble gjennomført videoregistrering av trafikken og intervjuer med syklister, ved alle tidspunktene. Den første undersøkelsen ble gjort i mai 2017 og beskriver situasjonen før man startet med endringer (T0). Den andre ble gjort i september 2017, og beskriver situasjonen etter at parkeringsplasser i løpet av sommeren 2017 var fjernet, og det hadde blitt anlagt sykkelfelt på den ene siden av gata (T1). I perioden august 2018 til august 2020 ble hele gata gravd opp og envegsregulert sykkelveg ble bygget på begge sider av gata. Den siste undersøkelsen ble gjort i september 2020, og beskriver situasjonen etter dette (T2). Slik sett kan man si at det har blitt gjennomført to tiltak i den samme gata. Begge disse tiltakene har skapt betydelige forbedringer for trafikantene, med noen små unntak.

Intervjudata

Etableringen av sykkelfelt (T1) gjorde at sykklistene opplevde betydelig bedring av forholdene. Spørreundersøkelsen viste at det var høyere skåre for hvor godt det var å sykle i Åkebergveien, og en økt vektlegging av bra infrastruktur for sykkel som begrunnelse for å sykle i denne gata. Ved T2 skårer gata enda bedre, til dels betydelig mye bedre. Mens gata ikke ble opplevd som spesielt trivelig i den første fasen etter at det ble anlagt sykkelfelt, er dette nå en av de viktigste grunnene til at folk velger å sykle i den. Det eneste unntaket til den positive trenden er at sykklistene nå opplever noe flere konflikter med andre sykklister og fotgjengere. Det var også en betydelig reduksjon av sykklister som ble hindret av biler (både parkerte og kjørende. Denne endringen var størst mellom T0 og T1.

For gående ser vi de største endringene fra T1 til T2. De opplevde at gaten var tryggere, at det var færre hindringer og følte seg mer velkomne som fotgjengere, mens endringene fra T0 til T1 var mer beskjedne.

Også for bilistene (definert som fotgjengere som ofte kjørte bil i gata) så det ut til at gata først fungerte litt dårligere etter etableringen av sykkelfeltet, for deretter å fungere bedre når det ble envegsregulert sykkelveg.

Etableringen av envegsregulert sykkelveg innebar et ganske omfattende skilt-regime, med mange ulike skilt for å markere at ulike segmenter av gata hadde ulik trafikk-regulering for sykklistene. Generelt sett forstod flertallet (2/3) hvilken regel som gjelder for envegsregulert sykkelveg. Det var en viss usikkerhet om reglene for vikeplikt. Det var få av de intervjuede (om lag 1/4) som hadde observert de blå skiltene som forteller om sykkelanlegget er et sykkelfelt eller en envegsregulert sykkelveg. Det var også få som forstod forskjellen på disse skiltene.

Videodata

Videodata ble brukt til å telle trafikanter, og til å beskrive hvordan de opptrer i trafikkbildet. Antallet biler endret seg lite fra T0 til T1 (ÅDT på ca 4500), mens det ser ut til å ha vært et betydelig fall til T2 (ÅDT på ca 3300). Det var ingen endring i antall fotgjengere.

Antallet sykklister har økt mer i Åkebergveien enn den generelle trenden for Oslo. Ved T1 var denne forskjellen ikke spesielt tydelig. Tellinger fra våre kameraer indikerte en ørliten nedgang, mens Oslo kommunes offisielle teller i Åkebergveien indikerte en liten økning. I 2020, etter etableringen av envegsregulert sykkelveg, viser imidlertid både våre kamertellinger og kommunens induktive tellere en stor økning.

Gjennomsnittsfarten for bilene er ikke spesielt høy (om lag 35 km/t). Den øker noe fra T0 til T1, og også litt i ved T2 (for den ene kjøreretningen).

Tiltakene har ført til at langt færre sykler på fortauet (fra 18 prosent til 2 prosent). Ved T1, da det kun var sykkelfelt, oppstod det en utfordring at en del sykklister (3 prosent) syklet mot kjøreretningen. Dette fenomenet ble betydelig redusert med etableringen av envegsregulert sykkelveg, og nå er det kun en prosent av sykklistene som gjør dette.

Farten på sykklistene ble målt nedover mot sentrum. Den økte fra 23,5 km/t ved T0 til 25,7 km/t i T1. Ved T2 var den omtrent uendret (25,4 km/t). Økningen har trolig sammenheng med at det ikke lenger var tillatt med gateparkering i mellomperioden. Det samme kan gjelde for fartsøkningen for biler. En annen forklaring kan være at biltrafikken er redusert.

En interessant observasjon er at bilene som regel viker for sykklister i situasjoner hvor sykklister egentlig har vikeplikt. Reguleringen av Åkebergveien som forkjørsvai ser ut til å ha forsterket denne tendensen.

Alt i alt kan en konkludere med at den første fasen med etablering av sykkelfelt oppover Åkebergveien førte til at sykklistene fikk en vesentlig bedring, mens bildet var litt mer blandet for bilister og fotgjengere. Den neste fasen, med etablering av envegsregulert sykkelveg, gjorde at alle fikk det bedre.