

## Sammendrag

# Sykkelpilot – Sykkelgate med begrenset biltrafikk i Porsgrunn

TØI rapport 1791/2020

Forfattere: Aslak Eybri, Fridulv Sagberg, Torkel Bjørnskau og Ole Johansson

Oslo 2020 52 sider

*Sykkelgate med begrenset biltrafikk er et skilttiltak som testes ut for å legge til rette for sykling. TØI har evaluert dette tiltaket gjennom før- og etterundersøkelser i Porsgrunn. Videoregistreringer viser at framkommeligheten er rimelig bra for syklistene. Forskjellene i fart mellom før- og etterundersøkelsen er ubetydelig og ligger innenfor feilmarginen i fartsmålingene. Feltintervjuer tyder ikke på at det er store problemer for syklistene i Storgata. Imidlertid er det en betydelig andel syklende som svarer at de i noen grad blir hindret av andre trafikanter, først og fremst av kjørende biler, og både syklende og gående svarte i større grad i etterundersøkelsen at de ble hindret av andre syklende og gående. Det var relativt små forskjeller i svarene mellom før- og etterundersøkelsen. Vurderingene av hvor godt det er å sykle, var litt mer positive i etterundersøkelsen (både for den aktuelle gata og i Porsgrunn generelt), og en større andel begrunnet valget av sykkelrute med «bra infrastruktur» og «at det er trivelig» i etterundersøkelsen.*

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 få 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 sykkelgate med begrenset biltrafikk. Siden det oppleves som vanskelig å etablere sykkelgater der biltrafikk er forbudt, er det ønskelig å teste ut en ny type sykkelgate med begrenset biltrafikk. I slike gater prioriteres vegarealet for sykkel, samtidig som det er tillatt for bil. I en sykkelgate med begrenset biltrafikk deler syklistene og bilister vegbanen, men det er ønskelig at bilistene skal ta spesielt hensyn (og tilpasse kjøremønsteret) til syklistene. I forbindelse med prosjektet testes det ut nye soneskilt for sykkelgate (prøveskilt). I denne rapporten presenterer vi resultater fra dette forsøket i Porsgrunn.

For å undersøke effektene av skiltet sykkelgate, ble det gjennomført intervjuer med syklende, gående og bilister, samt videofilmning langs den aktuelle strekningen, både før og etter gjennomføring av tiltaket.

Spørreundersøkelsen tyder ikke på at det er store problemer for syklistene i Storgata. Imidlertid er det en betydelig andel som svarer at de i noen grad blir hindret av andre trafikanter, først og fremst av kjørende biler, men også av fotgjengere og parkerte biler.

Det var relativt små forskjeller i svarene mellom før- og etterundersøkelsen. Vurderingene av hvor godt det er å sykle, var litt mer positive i etterundersøkelsen (både for den aktuelle gata og i Porsgrunn generelt), og en større andel begrunnet valget av sykkelrute med «bra infrastruktur» og «at det er trivelig» i etterundersøkelsen. Imidlertid svarte både syklende og gående i større grad i etterundersøkelsen at de ble hindret av andre syklende og gående.

Andelen som rapporterer at de blir hindret av andre grupper er høyere blant syklistene enn blant bilistene og fotgjengerne. Det er også en betydelig andel syklistene som svarer at de føler utrygghet på grunn av biler fra sidevei (53 % før og 40 % etter), for mye biltrafikk (43 % før og 31 % etter), at bilene kjører for nært (40 % før og 50 % etter), at underlaget er ujevnt (37 % før og 42 % etter), og på grunn av fotgjengere (33 % før og 27 % etter).

De gående er generelt mer fornøyd enn både syklende og bilister. De rapporterer i mindre grad konflikter, de føler i mindre grad at det er utrygt, og det er relativt flere som svarer at Storgata alt i alt fungerer svært godt.

Alle trafikantgruppene opplever i liten grad at det er flere konflikter med andre trafikanter i Storgata enn i andre gater. Inntrykket fra spørreundersøkelsen er at det generelt er et lavt konfliktnivå, noe som bekreftes av at det ikke ble registrert noen konflikter på videoopptakene.

To av tre trafikanter i etterundersøkelsen svarte at de visste hva skiltet sykkelgate betyr, og enda flere (88 % av syklistene og 96 % av bilistene) krysset av for riktig alternativ på et oppfølgingsspørsmål.

Videoregistreringene tyder på at framkommeligheten er rimelig bra for syklistene. Dette indikeres både av at en betydelig andel av syklistene benytter kjørebane også i retning mot biltrafikken, og av at gjennomsnittsfarten er relativt høy (rundt 20 km/t).

Forskjellene i fart mellom før- og etterundersøkelsen er ubetydelig og ligger innenfor feilmarginen i fartsmålingene. Det var videre en tendens til at syklistene som kom fra Jernbanegata og svingte til venstre inn i Storgata, brukte litt lengre tid i etterperioden. Forskjellen i tidsbruk på 0,4 sekunder er imidlertid ikke statistisk signifikant, så vi antar at den reflekterer tilfeldig variasjon.

Trafikktellingene viste vesentlig lavere trafikk i etterperioden. Dette kan forklare at det var færre vikesituasjoner mellom sykkel og bil i etterperioden. Vi vet imidlertid ikke hva det er som forklarer at det var mindre trafikk i etterperioden. Tellingene ble foretatt på ulike ukedager i de to undersøkelsene (fredag før og onsdag etter), men en kontrolltelling av ulike dager i førperioden tyder ikke på at resultatene ville blitt annerledes om førmålingen hadde skjedd på en onsdag. Været ser heller ikke ut til å ha hatt betydning, da det var oppholdsvær og lettskyet eller sol ved begge målingene. En mulig forklaring kan være veiarbeid på tilstøtende vei i etterperioden, som har medvirket til endret kjøremønster. Vi kan heller ikke utelukke at skiltingen av sykkelgate kan ha hatt en avvisningseffekt på biltrafikken i Storgata, som har medført at noen bilister har valgt alternative gater. Dette er i så fall en interessant effekt som burde undersøkes nærmere.