

Sammendrag

Ny sykkelveivisning i Oslo

Før- og etterundersøkelse av forsøksstrekningen «Rute 2»

TØI rapport 1818/2021

Forfattere: Aslak Fybri, Ole Johansson og Ingeborg Storesund Hesjevoll

Oslo 2021 31 sider

Endring av rutevalg, større grad av kontroll og bedre oversikt. Dette er resultatene av at Oslo kommune innførte nye prinsipper for sykkelveivisning på en strekning vest i Oslo. Gjennom et felteksperiment med bruk av intervjuer, blikksporing og et GoPro-kamera har vi undersøkt effekten av tiltaket på rutevalg og trafikkikkerhet (distraksjoner). Den nye oppmerkingen skapte heller ingen nedgang i syklistenes årvåkenhet mot andre trafikanter. Kvalitative analyser av blikksporingen og folks svar på intervjuene tydet også på at tiltaket heller var en forbedring enn en trussel for trafikkikkerheten.

Bakgrunn

Økt satsing på sykkel er et uttalt mål for å oppnå nasjonale målsettinger om å redusere bilbruk og klimagassutslipp. Tiltak for økt sykling har hovedsakelig vært rettet mot utbygging og utbedring av fysisk infrastruktur. Mye kan tyde på at bedre infrastruktur alene ikke er nok, men at det er behov for å tenke bredere omkring strategier og tiltak for å få flere til å sykle.

FoU-prosjektet «Brukerorientert sykkelveivisning» gjennomføres av TØI, sammen med Oslo kommune og Viken fylkeskommune, for å danne grunnlaget for en ny veileder om sykkelveivisning og skilting. Veilederen skal komplettere Statens vegvesens Håndbok N300 – Trafikkskilt.

Basert på konklusjonene og anbefalingene i den første rapporten fra dette prosjektet, *Hvordan vise veien* (2019) har Oslo kommune testet ut 6 tiltak på en strekning mellom Sentrum og Frognerbadet i Oslo. Disse var:

- Oppmerking i bakken med sykkelsymbol og pil.
- Ruteidentitet.
- Avstandsangivelse i minutter istedenfor kilometer.
- Kartskilt, dvs. skilt med grafisk angivelse av sykkelrutas videre forløp.
- Skilting inn på ruter.
- Pylonskilt (informasjonssøyle) med kart.

Denne rapporten dokumenterer evalueringen som er gjort av disse tiltakene. I tillegg presenteres noen resultater fra andre undersøkelser, for å supplere evalueringen av den konkrete strekningen.

Metode

Undersøkelsen ble gjennomført som et felteksperiment. Deltagerne fikk oppgitt et målpunkt, og fikk beskjed om å sykle dit uten bruk av kartet på mobiltelefonen (som er førstevalget for de fleste som skal finne frem). Undersøkelsen ble gjennomført to ganger, en gang før, og en gang etter at den nye veivisningen ble implementert. Det var ulike deltagere i hver undersøkelse. Hensikten var dels å se hvilke ruter de valgte, og dels å

undersøke hvilken informasjon de tok til seg underveis. Oppgaven var å ta seg fra Universitetsgata til Frognerbadet. Turen er på 2,6 km og tar 13 minutter ifølge Google maps. Da sykklistene ankom destinasjonen, ble det gjennomført et kort intervju for å fange opp eventuelle refleksjoner eller synspunkter som ikke kom fram gjennom kommenteringen underveis. I begge undersøkelsene ble det brukt en brille som måler blikksporing (eye tracking) og et GoPro-kamera med mikrofon, som viste GPS-punkter og filmet rett forover.

Endrete rutevalg

Det nye systemet for oppmerking førte til at sykklistene endret rutevalg. Ved to av kryssene som ble spesielt undersøkt, endret sykklistene klart ruten til den nye retningen som skiltene viste. Dette kan altså tyde på at den supplerende ruteinformasjonen (oppmerkingen i bakken) har hatt like mye å si for rutevalget som selve skiltene. Ved det siste krysset som vi fokuserte på var det også en liten endring, men her var det også en del som bevisst valgte en annen rute enn den anbefalte.

Det er fortsatt en del sykklister som ikke endret atferd, og som fortsatte på «feil» rute. Det er altså ikke slik at skilting/oppmerking virker på alle sykklister. Her må det understrekes at innføringen av målpunktet «Vigelandsparken» kan ha hatt en viss betydning for resultatet, da noen av deltakerne kan ha koblet dette sammen med målpunktet «Frognerbadet» (begge deler er jo del av området «Frognerparken»). Dette kan ha bidratt til å «svekke» effekten av oppmerkingen noe.

Blikksporing

Analysene viser at *for mye* informasjon ikke nødvendigvis er av det gode, siden sykklistene allikevel bare klarer å forholde seg til en av informasjonskildene.

Kvalitative analyser av blikksporings-dataene fra etterstudien, viste at de som ikke fulgte skiltet rute hadde observert (hatt blikket på) like mange skilt og oppmerkinger som dem som fulgte skiltet rute. Denne analysen er beheftet med en viss usikkerhet, den sier ikke noe om hvor oppmerksomme de var på informasjonen, og om de har forstått den.

Pylonene og de detaljerte kartskiltene ble i liten grad brukt av sykklistene når de var «i farten». Da var det oppmerkingen i bakken som var viktigst. Men vi så at når farten gikk ned, enten fordi syklisten var usikker, eller fordi det var en oppoverbakke, var sykklistene mer tilbøyelige til å studere pyloner og kartskilt.

Hvordan opplever folk tiltaket?

Deltagerne opplevde det nye systemet som en forbedring. De følte større grad av kontroll og oversikt fra før til etter. Det var også flere som sa at de bare på denne turen lærte seg det nye prinsippet for rutevalg, altså rutenummereringen. Dette illustrerer at måten folk leser og forstår veivisningsinformasjon på ikke er en statisk og gitt størrelse, men at man kan innføre nye prinsipper som folk kan lære seg så lenge disse er intuitive og forståelige.

I intervjuene er det også en del som sier de følger gamle vaner, og bevisst eller ubevisst overser den nye ruteinformasjonen.

Data fra en annen undersøkelse, som Oslo kommune har gjennomført, bekrefter at den nye skiltingen oppleves positivt, og at noen syklistene oppgir at det fører til at de blir tryggere på å sykle og velger nye ruter.

Tid eller avstand?

Vi har også undersøkt om bruken av minutter eller kilometer som avstandsangivelse er mest logisk for publikum, men det forskningsmessige grunnlaget for dette er begrenset. I og med at angivelse for biler er i km, er det naturlig at det også er slik for syklistene. Samtidig viser erfaringer at mange ønsker å vite hvor lang tid en reise tar. Et klart flertall i Oslo kommunes YouGov-undersøkelse, både syklistene og ikke-syklistene var positive til at skiltingen viser minutter. Blant deltagerne i forsøket var det to tredjedeler som foretrakk tid fremfor avstand i førundersøkelsen. Dette spørsmålet ble ikke stilt i etterundersøkelsen.

En egen analyse av data fra en reisevaneundersøkelse, viste at folk i langt større grad unnlater å oppgi distanse (km) enn varighet (min) når de skal beskrive sine egne turer, både med sykkel og med andre transportmidler. Dette kan tyde på at mange har et mer bevisst forhold til hvor lenge de reiser enn hvor langt de reiser.

Trafikksikkerhetseffekter

Vi brukte maskinlæring til å gjennomføre analyser av om den nye oppmerkingen førte til at syklistene ble mindre oppmerksomme på andre trafikanter. Denne viste at det ikke var noen endring i andelen andre trafikanter som ble sett på. Kvalitative analyser av blikksporingen og folks svar på intervjuene tydet også på at tiltaket heller var en forbedring enn en trussel for trafikksikkerheten.