

Sammendrag

Beskyttede sykkelfelt og midlertidig sykkelinfrastruktur

TØI rapport 1837/2021

Forfattere: Aslak Fybri, Katrine Karlsen, Petr Pokorný

Oslo 2021 52 sider

Midlertidige beskyttede sykkelfelt testes mange steder ut som et enkelt og raskt tiltak for å forbedre tryggheten for syklister og lokke flere til å sykle. Vår gjennomgang av internasjonal forskning på temaet viser at de ikke har noen spesielt gunstig effekt på trafikkikkerheten, men at de kan lokke flere til å sykle der hvor forholdene i utgangspunktet er dårlige for syklister. Vi har intervjuet potensielle syklister og finner at de er mer positive enn eksisterende syklister, men er samtidig usikre på om dette tiltaket vil føre til at de begynner å sykle. Videoregistreringer viser at mange sykler innenfor barrierene, men at folk sykler utenom om de har høy fart, det er få biler eller barrieren er for trang. Fremtidig bruk av beskyttede sykkelfelt bør vurderes på steder der trygghet oppleves som en hindring for sykling, særlig steder med brudd eller «hull» i sykkelnettverket.

Flere steder i Oslo er det etablert midlertidige adskilte sykkelfelt. Midlertidige tiltak er langt rimeligere enn permanente, og kan implementeres betydelig raskere. Samtidig er det uklart om de har like god effekt på trafikkikkerhet og trygghet. Oslo kommune ved Bymiljøetaten (BYM) ønsker å undersøke effekten av enkle tiltak som gjør det tryggere for syklister. Før de går i gang med et større prosjekt med midlertidige beskyttede sykkelfelt, vil de lære av tiltakene som allerede er etablert. Det er vesentlig at situasjonen for eksisterende syklister blir forbedret, men det er spesielt interessant å undersøke i hvilken grad slik infrastruktur kan bidra til å trekke nye syklister.

Beskyttede sykkelfelt er ikke en normert løsning i Norge, verken som permanent eller midlertidig infrastruktur. Det er derfor lite erfaring med bruken av dem, og et stort behov for kunnskap om effekten.

BYM har bedt TØI om å fremskaffe et kunnskapsgrunnlag om midlertidige adskilte sykkelfelt. Kunnskapsgrunnlaget baseres på en litteraturstudie, intervjuer med syklister/fotgjengere, og videoobservasjoner av syklister og bilister.

Litteraturstudien tok utgangspunkt i fagfelleverderte artikler, men vi supplerte også med forskningsrapporter eller lokale rapporter der disse var relevante. Ettersom det er lite forskningslitteratur om pop-up infrastruktur, inkluderte vi også forskning om standard sykkelinfrastruktur, spesielt den som gjelder permanente, beskyttede sykkelfelt.

Intervjuene (n = 19) ble gjennomført i Strømsveien, St. Halvards gate og Sandakerveien. Det er benyttet såkalte Klemmfix-barrierer alle stedene (ledeskiner som bl.a. brukes ved vegarbeid), og i de semistrukturerte intervjuene oppfordret vi personene til å utbrodere sine opplevelser med og tanker rundt disse.

Det ble filmet fire steder. To av stedene har Klemmfix-barrierer (Strømsveien og St. Halvards gate), et sted fungerte som kontrollsted (Strømsveien) og det siste har en mer permanent barriere (Kongens gate). Ved hjelp av programvaren RUBA gjennomførte vi automatiserte og halvautomatiserte målinger av trafikkmengde, syklistenes plassering og fart, og avstanden syklistene holdt fra kjørefeltet og bilistene holdt fra sykkelfeltet. I Kongens gate ble det bare målt trafikkmengde og plassering.

Effekter på opplevd komfort, trygghet og sykkelbruk

I litteraturgjennomgangen fant vi at personer vurderer beskyttede sykkelfelt som tryggere, eller opplever disse som mer komfortable, enn ordinære sykkelfelt. Dette samsvarer også med det som generelt kom frem i intervjuene.

Det er likevel et spørsmål om hvor mye dette har å si. I intervjuene ble personer spurt både hva de synes om å sykle innenfor barrieren (dersom de hadde erfaring med det) og om de tror Klemmfix-barrieren har betydning for deres rutevalg. Det er mye spredning i svarene. Noen er helt klare på at barrieren oppleves positivt og er bedre enn ikke å ha noen barriere. Halvparten av informantene er ganske nøytrale. De har ikke tenkt mye over barrierene før, men mener de kan ha positive virkninger. Andre igjen foretrekker ordinære sykkelfelt, og et par er klart negative til å bruke slike barrierer mer. De fleste vi intervjuet, syklet allerede i gatene, eller ville vært komfortable med å gjøre det.

Flere av disse mente dog at barrieren ville ha mer å si for om de skulle syklet med barn, eller om barrierene var på mer utsatte steder. I en tidligere studie fant man også at flere sa de ville vært mer komfortable med å sykle med en 10-åring i et kryss med beskyttet sykkelfelt enn gjennom kryss med andre løsninger (Monsere, McNeil, & Sanders, 2020).

Samtidig påpekte noen informanter at barrieren kan oppleves som en ny utfordring. Både utfordringer med fremkommelighet, at barrieren gjør det vanskelig å passere andre sykklister eller å ta et nytt veivalg, og risiko for å sykle på barrieren ble nevnt.

Det er vanskelig å si noe konkret om forventet virkning på antall sykklister. Selv om det generelt ser ut til at sykkelfelt øker antall sykklister, så er resultatene mer blandet enn for studier av subjektive opplevelser (Buehler & Dill, 2016). Man har sett til dels betydelige økninger i sykling etter implementering av både beskyttede sykkelfelt (Goodno, McNeil, Parks, & Dock, 2013) og pop-up sykkelfelt (Kraus & Koch, 2020), men det er mye som tyder på at forventet effekt vil være noe lavere i byer som allerede har relativt godt utbygd infrastruktur for sykklister.

I noen tilfeller er det gjerne eksisterende sykklister som endrer rute, og i andre gjøres andre endringer samtidig. Eksempelvis har det under koronapandemien vært andre faktorer som har støttet opp under sykling, i tillegg til økt utbygging av sykkelinfrastruktur. Det er uklart hvor mye av effekten man vil se i en mer normal situasjon, og hvor mye virkning man vil se av å implementere beskyttelse rundt allerede eksisterende sykkelfelt. En tidligere rutevalgsstudie fant, ved hjelp av GPS-data, at det ikke er noen forskjell mellom de ulike typene av sykkelveg (separat eller ikke), men at sykkelveger hvor sykklister og fotgjengere deler kjørebane har lavere tiltrekningskraft enn andre sykkeløsninger (Skov-Petersen, Barkow, Lundhede, & Jacobsen, 2018).

Effekter på trafiksikkerhet

Vi har undersøkt forventet påvirkning på trafiksikkerhet ved en litteraturgjennomgang, og resultatene ser ikke ut til å være entydige. Selv om noen studier viser en reduksjon i ulykkesrisiko (Teschke et al., 2012), viser andre en reduksjon for sykkelfelt med solide sperringer og økning for sykkelfelt med lettere sperringer (Cicchino et al., 2020), eller en lavere ulykkesrisiko, men høyere skadegrad for ulykkene som skjer (Wall et al., 2016). Andre igjen finner at type ulykke endres (Jensen, 2008). Eksempelvis fant de at en mindre andel sykklister ble påkjørt bakfra av biler, men flere ble påkjørt bakfra av andre sykklister. Det ses også en økning i ulykker i kryss (Jensen, 2008).

Vi brukte videoregistreringer til å undersøke hvordan syklistene beveget seg ved barrierene. Fra videoregistreringene ser vi at de aller fleste syklet innenfor barrierene, men at en litt

større andel valgte å sykle utenom i Kongens gate enn i Strømsveien. Det er flere forskjeller mellom stedene, men dette kan ha sammenheng med at det er smalere inngang til sykkelfeltet innenfor barrieren ved Kongens gate, noe som kan gjøre at flere foretrekker kjørebane. Vi ser også at flere sykler i kjørebane på lørdagen enn på torsdagen, noe som kanskje kan ha sammenheng med mindre biltrafikk.

I Strømsveien kunne vi se at færre syklet innenfor barrieren på veg nedover enn oppover, noe som trolig henger sammen med den større hastigheten. Barrieren kurvet inn i sykkelfeltet og gjorde det smalere både ved start og slutt av barrieren, noe som kan ha gjort at de som holdt høy hastighet, foretrakk kjørefeltet. Det kan også indikere at personer som holder lavere hastighet, som sykler typisk gjør når de sykler oppover, føler større behov for beskyttelse fra en barriere.

Diskusjon og anbefalinger om bruk

Fra intervjuene kom det frem noen ønsker om endret utforming dersom barrierene skal være mer permanente. Ønskene varierte noe, og det må vurderes i hvilken grad de kan oppfylles innenfor regelverk som gjelder for utforming av rekkverk og andre installasjoner langs vegene. Eksempelvis må ønsket om beskyttelse veies opp mot risikoen fra rekkverket i seg selv.

Selv om midlertidige beskyttede sykkelfelt har blitt mer utbredt, finnes det fortsatt få internasjonale studier som gir god overføringsverdi. I tillegg kan definisjonene av ulike former for beskyttet eller separat sykkelfelt overlappe og variere både mellom land og mellom enkelte artikler. Det er derfor fortsatt behov for mer systematisk kunnskap, i en norsk kontekst, og spesielt når det gjelder oppfatningen til potensielle syklistene. Det er også uklart hvor forskjellig effekten er om man velger å beskytte eksisterende sykkelfelt, eller om man anlegger beskyttede sykkelfelt der det før ikke var sykkelinfrastruktur.

I denne rapporten har vi støttet oss både på internasjonal forskning og egne undersøkelser. Likevel er det vanskelig å komme med noen klar anbefaling når det gjelder bruken av midlertidige beskyttede sykkelfelt. Eksisterende syklistene er delt på om de ser flest fordeler eller ulemper, mens potensielle nye syklistene er mer positive. Personer i begge grupper mener at barrierene vil ha mer betydning dersom man skal sykle med barn. Det er likevel uklart om disse uttrykte ønskene vil resultere i faktisk økt sykling eller endret rutevalg.

Det kan virke som om mulighetsrommet for midlertidige tiltak er størst der utgangspunktet er dårligst. Det kan derfor tenkes at Oslo, der mye av rutenettet allerede er lagt ut, vil ha mindre nytte av det enn byer med mindre sykkelinfrastruktur. Samtidig finnes det fortsatt områder i Oslo, særlig gjennom Oslo sentrum, med manglende forbindelser eller hull i nettverket. Det er derfor vår anbefaling at eventuelle videre forsøk med beskyttede eller midlertidige felt burde gjennomføres i sentrale bygater, som er mer avskrekkende for syklistene enn de gatene vi har undersøkt i dette prosjektet.

Vi kan altså ikke gi en endelig anbefaling om hvorvidt midlertidige beskyttede sykkelfelt burde brukes, men vi har identifisert noen parametere som bør inngå i en slik beslutning. Dette gjelder estetikk, synlighet, bredde, trafikkmengde, trafikksikkerhet og utforming mot kryss, opplevd trygghet, og om behovet er ny eller forbedret infrastruktur. I noen tilfeller må disse veies opp mot hverandre. Det finnes positive erfaringer med beskyttede sykkelfelt fra andre land, men vi ser også at den spesifikke konteksten er essensiell. Den viktigste anbefalingen vi kan gi er derfor å gjennomføre godt kontrollerte før- og etterundersøkelser når man implementerer tiltaket.