

Sykkelfelt med buffer

Før- og etterundersøkelse av et pilotforsøk i Dyvekes vei i Oslo

TØI rapport 1991/2023 • Forfattere: Aslak Fyhri, Kjell Vegard Weyde, Petr Pokorny, Alena Høye • Oslo 2023 • 46 sider

- Kjørefeltene i Dyvekes vei ble noe bredere etter innføring av sykkelfelt med buffer, uten at det førte til en økning av farten
- Gjennomsnittlig avstand mellom kjøretøy og syklist økte etter at tiltaket ble innført
- Til tross for at gaten ble opplevd som svært trygg i utgangspunktet, var det en liten økning i grad av trygghet og komfort hos sykklistene
- Bussjåfører opplevde færre konflikter og hindringer fra syklistene

Innledning

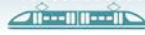
TØI evaluerer et pilotprosjekt i regi av Statens vegvesen, som ble gjennomført i 2022. Over en strekning på ca. 400 meter i Dyvekes vei, ble et *sykkelfelt med buffer* opprettet for å fremme sikrere og mer komfortable forhold for syklistene. Tiltaket bestod av å øke sykkelfeltene fra om lag 1,3 meters bredde til 2,25 meter. I tillegg ble det malt opp en 90 cm bred buffer mot kjørefeltet. Dette ble oppnådd ved at kollektivfeltet på strekningen ble fjernet.

Et sentralt aspekt ved dette tiltaket var å skape en klar separering mellom sykkel- og kjørefelt i form av et oppmerket sperreområde, noe som skiller dette fra tradisjonelle sykkelfelt. Målet var å evaluere effekten av tiltaket på trafikkmønster, sikkerhet og brukertilfredshet blant alle trafikantgrupper, inkludert syklistene, fotgjengere, kollektivtransport og biltrafikk.

Metodetilnærming

Metodikken bak studien var omfattende og involverte flere ulike tilnærminger. Litteratursøket ble primært utført via Google Scholar, med fokus på studier som sammenligner beskyttede sykkelfelt med konvensjonelle sykkelfelt og deres påvirkning på ulike aspekter av trafikantatferd og sikkerhet. En vesentlig del av dette søket var å identifisere relevante studier som kunne gi innsikt i hvordan slike tiltak påvirker ulykker, syklistenes og bilistenes opplevelser, samt trafikkmønster i lignende urbane områder.

Vi gjennomførte videoobservasjoner for å evaluere endringer i trafikkmønster og atferd etter etableringen av sykkelfeltet med buffer. Observasjonene ble gjennomført både før og etter tiltaket var etablert. Fokuset var på trafikkmengder, hastighetskarakteristikker, avstander av ulike trafikantkategorier, og bruk av infrastrukturen.



Vi gjennomførte intervjuer med syklister, fotgjengere og bussjåfører. Vi rekrutterte deltakere ved å gå om bord i busser og ved gatens endepunkter for syklister og fotgjengere, samt langs selve strekningen. Vi analyserte svarene for å forstå graden av trygghet, konflikter, tilfredshet og rutevalg blant de forskjellige trafikantgruppene.

Tidligere forskning

Forskning viser at beskyttede sykkelfelt varierer betydelig både i utforming og implementering. Dette inkluderer forskjeller i sykkelfeltets bredde og bufferens utforming. Noen sykkelfelt har for eksempel farget asfalt, mens andre ikke har det. De kan ha et oppmerket sperreområde som buffer, slik som i prosjektet i Dyvekes vei, eller fysiske tiltak som pullerter eller blomsterpotter. Slike forskjeller i utformingen spiller en vesentlig rolle i hvordan sykkelfeltene oppfattes og benyttes av syklister og andre trafikanter.

Resultater fra empiriske studier varierer når det gjelder hvordan beskyttede sykkelfelt påvirker risikoen for sykkelulykker. Noen studier fant høyere risiko enn for vanlige sykkelfelt, mens andre fant lavere ulykkesrisiko. Effektene av sykkelfelt med buffer vil trolig avhenge av mange faktorer, inkludert veitype, trafikkmengde og spesifikk utforming. Virkningen er også ulik på strekninger og i kryss: Beskyttet sykkelfelt har ofte høyere risiko enn andre sykkelfelt i kryss, men lavere risiko på strekninger. Dette er det samme mønsteret som man også ofte finner for sykkelveger hvor sykkel- og biltrafikken er fysisk skilt fra hverandre på strekninger.

Spørreundersøkelse med syklister og fotgjengere

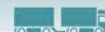
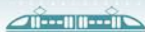
Spørreundersøkelse ble gjennomført som fortausintervju med om lag 400 syklister og fotgjengere før og etter tiltaket. Funnene fra spørreundersøkelsene ga en dypere forståelse av hvordan endringene på Dyvekes vei ble oppfattet av de som faktisk brukte gaten. Generelt opplevde syklister at det var tryggere og mer komfortabelt å sykle i Dyvekes vei etter tiltaket. Gitt den betydelige endringen, nesten en dobling av tilgjengelig areal for syklister, er det et nærliggende spørsmål om ikke den opplevde forbedringen burde vært enda større. Men, det er en utfordring med denne undersøkelsen at gaten i utgangpunktet ble opplevd som relativt trygg, slik at det var lite rom for forbedringer. Hadde tiltaket blitt gjennomført i en mer «utrygg» gate, er det ventelig at effektene hadde blitt enda tydeligere. Også fotgjengere opplevde en forbedring, siden det brede sykkelfeltet skapte større avstand til kjøretøyer og redusert fart på disse.

Spørreundersøkelse med bussjåfører

Bussjåførene, som spiller en kritisk rolle i bytransporten, svarte også på en spørreundersøkelse for at vi bedre skulle forstå hvordan endringene påvirket deres interaksjon med andre trafikanter. Svarvilligheten blant bussjåfører var dessverre lavere enn vi skulle ønske, særlig i etter-situasjonen. Med dette forbeholdet fant vi at sjåførene rapporterte færre nestenulykker og hindringer med syklister og elsparkesyklister. Det var ingen økning i å bli hindret av biler.

Videobservasjoner

Det var en betydelig nedgang i andelen biler og busser som kjørte over fartsgrensen som følge av tiltaket. Selv om busser og biler la seg nærmere kantstripen etter tiltaket, økte den gjennomsnittlige avstanden til syklister med godt over en meter, som følge av bufferen og et bredere sykkelfelt. Det var også færre syklister som brukte kjørefeltet til forbikjøring av andre syklister.



I analysen av video-data undersøkte vi også om tiltaket kunne skape farlige situasjoner og/eller konflikter mellom trafikanter. Vi observerte kun en konflikt. Selv om denne var i ettersituasjonen, er det ikke noe som tilsier at den henger sammen med tiltaket. Vi observerte også flere typer situasjoner som har potensial til å utvikle seg til konflikter, eller som kan oppleves som ubehagelige av syklister, elsparkesyklister eller fotgjengere, men heller ikke disse kan tilskrives tiltaket fordi de henger sammen med lokale forhold (innkjøring til jernbanens anlegg i Lodalen).

Samlet vurdering

Samlet sett demonstrerer funnene fra denne studien at sykkelfelt med buffer kan være en effektiv løsning for å øke trafiksikkerheten og forbedre trafikantenes opplevelse på vegstrekninger i urbane områder, men suksessen avhenger av mange faktorer, inkludert veiens, sykkelfeltens og bufferens utforming, kryssløsninger og lokale trafikkforhold.