

# Sykkelprioritert gate og gjennomgående fortau

## En litteraturstudie

TØI rapport 2057/2024 • Forfattere: Tineke de Jong, Magne Fossum, Aslak Fyhri • Oslo 2024 • 23 sider

- Sykkelprioriterte gater gir syklister prioritet samtidig som motorisert trafikk begrenses. Erfaringer fra land som Nederland, Tyskland og Belgia viser at slike gater øker trafiksikkerheten, spesielt når hastigheten er satt til 30 km/t og biltrafikken er lav.
- Opphøyde kryss og gjennomgående fortau reduserer kjøretøyhastigheten ved kryss og forbedrer sikkerheten for fotgjengere og syklister ved å gjøre dem mer synlige og ved å tvinge bilister til å senke farten.
- Mange bilister overholder ikke fartsgrensene i sykkelprioriterte gater, særlig på bredere veier, noe som kan skape en følelse av utrygghet blant syklister selv om det objektivt sett er færre ulykker.
- Smale kjørefelt, rød asfalt og fysiske sperringer som modalfiltre er viktige for å sikre lave hastigheter og gjøre sykkelprioriterte gater tryggere og mer komfortable for syklister.

Sykkelprioriterte gater og opphøyde kryss er trafikkregulerende tiltak som har til hensikt å forbedre forholdene for syklister og gående ved, å prioritere deres sikkerhet i samhandling med biltrafikk. Studien undersøker effektene av disse tiltakene på trafiksikkerhet og trafikantatferd, både nasjonalt og internasjonalt. Den tar også for seg hvordan slike løsninger er implementert i andre land, og hvilke erfaringer man kan dra nytte av i Norge.

Litteraturstudien er basert på søk i flere databaser, inkludert Google Scholar og TØI sin egen rapportportal, samt analyser av retningslinjer fra flere land. Sykkelprioriterte gater med begrenset biltrafikk er sammenlignet med vanlige gater. Søkeord som "bicycle street", "safety", "behavior", og "accident" ble brukt for å finne relevante studier. Studien trekker også på tidligere litteraturstudier fra TØI.

Sykkelprioriterte gater er designet for å gi syklister prioritet, men tillater også biltrafikk. Fartsgrensen er som oftest satt til 30 km/t, og i mange tilfeller er det forbudt for biler å kjøre forbi syklister. Land som Nederland, Tyskland, Belgia og Frankrike har implementert slike gater med ulike tekniske krav til bredde, fartsgrense og trafikkmengde. I Norge er konseptet relativt nytt, men det finnes forslag til hvordan slike gater kan etableres. I de fleste tilfeller er biltrafikken begrenset til kjøring til eiendommer, og gjennomkjøring for bilister er ikke tillatt.

Opphøyde kryss og gjennomgående fortau brukes for å redusere hastigheten til motoriserte kjøretøy, noe som øker sikkerheten for fotgjengere og syklister. Kryssene blir løftet til samme nivå som fortauet, noe som gjør gående og syklende mer synlige. I tillegg til å redusere farten



til bilistene, gjør dette kryssingene tryggere og mer komfortable, særlig for fotgjengere og syklister.

Studien viser at sykkelprioriterte gater og opphøyde kryss har positive effekter på trafiksikkerheten, men at det fortsatt finnes utfordringer knyttet til bilistenes atferd. Selv om objektiv sikkerhet, målt i antall ulykker, bedres, er det ofte en utfordring å oppnå høy opplevd trygghet. Mange syklister føler seg fortsatt utrygge, særlig i gater med høye fartsgrenser eller der bilene kjører forbi i trange gater.

En viktig diskusjon dreier seg om bredden på sykkelgater. Forskning viser at bredere gater kan føre til at bilister kjører fortere, noe som reduserer tryggheten for syklister. Smalere gater, med fysiske hindringer som brostein eller rødt dekke, bidrar til å senke hastigheten og gjøre gaten tryggere for syklister. Samtidig må bredden være tilstrekkelig for å unngå konflikter mellom syklister som ferdes i ulike hastigheter eller motgående retninger.

Det er behov for mer forskning, spesielt på norske forhold, for å forstå hvordan sykkelprioriterte gater kan optimaliseres. Det er få studier som ser på både objektiv sikkerhet og opplevd trygghet, og enda færre som har testet sykkelprioriterte gater over lengre perioder i Norge. Videre forskning bør fokusere på hvordan disse tiltakene påvirker trafiksikkerheten, sykkeladferd, og opplevelsen av trygghet. Mer omfattende empiriske studier kan bidra til å skreddersy løsninger for norske byer og tettsteder.