



Pilotprosjekt for sykkel- nye løsninger på gang?

Tanja Loftsgarden, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Den nasjonale sykkelkonferansen, Sarpsborg 4. juni 2018

Formål

- Ønske om flere tiltak i verktøykassa for sykkel (normaler)
- Innhente erfaringer med nye sykkeltiltak
 - Hvordan tilpasse nye tiltak norske forhold og regelverk?
 - Hvilke konsekvenser gir nye tiltak på andre trafikanter?
- Vurdere om nye tiltak bør inn i våre normaler som
 - Gode helhetlige løsninger
 - Kan brukes i stor skala
 - Gir god trafiksikkerhet, framkommelighet, trygghet, kostnader mv.



Foto: Knut Opeide

6 nye tiltak testes ut

1. Ensvegsregulert sykkelveg- «dansk cykelsti»
2. Sykkelfelt med buffer
3. Sharrows-oppmerking i bygater
4. Sykkelgate med begrenset biltrafikk- sykkelsoneskilt



6 nye tiltak skal testes ut (2)

5. Stor venstresving

6. 2 minus 1 veg



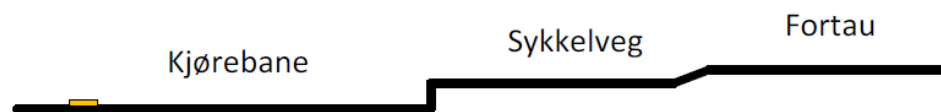
1. Envegsregulert sykkelveg (Dansk cykelsti)

- Hva?
 - Ensrettet sykkelveg som skiller de syklende fra bilen og de gående (eget nivå fra vegbanen, og kantstein til fortau)
- Hvorfor?
 - Mange ønsker løsningen fordi den kan øke opplevelsen av trygghet for de syklende



1. Envegsregulert sykkelveg Hvordan?

- Testes ut Åkebergveien i Oslo



1. Envegsregulert sykkelveg Erfaringer

- Førsituasjonen
 - Omkring to tredjedeler opplever det som trygt å sykle i gata, men noen opplever det som utrygt
 - Særlig oppleves det som utrygt at biler kjører for nært , at det er for mye biltrafikk i gata og at parkerte biler oppleves som utrygt



Foto: Astrid Løken, Aftenposten

1. Envegsregulert sykkelveg

Erfaringer

- Mellomundersøkelse:
 - 70 parkeringsplasser fjernet og sykkelfelt er etablert i en retning
- Funn:
 - Flere oppgir at det oppleves som tryggere å sykle i gata
 - Adskillig færre sykler på fortauet



Illustrasjon Oslo kommune

2. Sykkelfelt med buffer

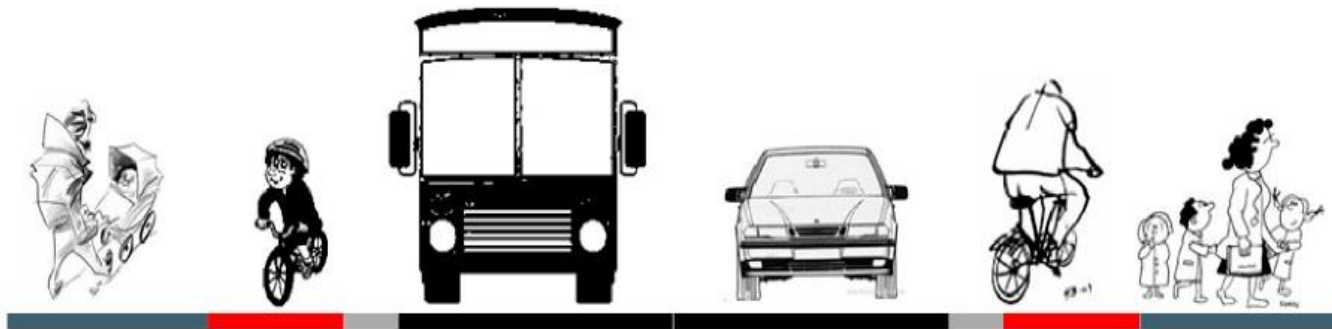
- Hva?
 - Bruk av sperrelinje mellom kjørefelt og sykkelfelt
- Hvorfor?
 - Kan øke trygghet (utvidet bredde og buffer til bil) der man har spesielle utfordringer
 - Kan bidra til at biler respekterer sykkelfelt (ikke kjører inn i feltet, parkerer)



2. Sykkelfelt med buffer

Hvordan?

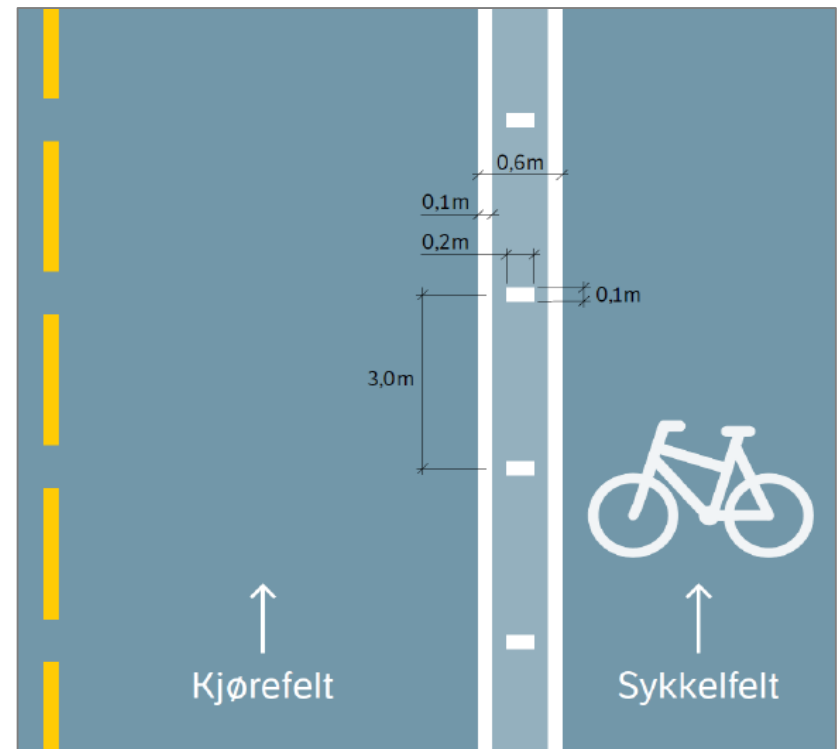
- Sikre tilstrekkelig areal til
 - Ordinært sykkelfelt (min 1,5 m) og buffersone (min 0,6 m)
 - Øvrige trafikanter (gående, kjørefelt, kollektivtrafikk)
- Testes ut i Salhusveien i Haugesund



2. Sykkelfelt med buffer

Vegutforming

- Bufferfeltet: oppmerkes med sperrelinje
- Sykkelfeltet oppmerkes og skiltes som ved ordinært sykkelfelt
- Krav som til ordinære sykkelfelt (ÅDT, tosidig løsning, oppmerking i kryss, m.v)



3. «Sharrows»

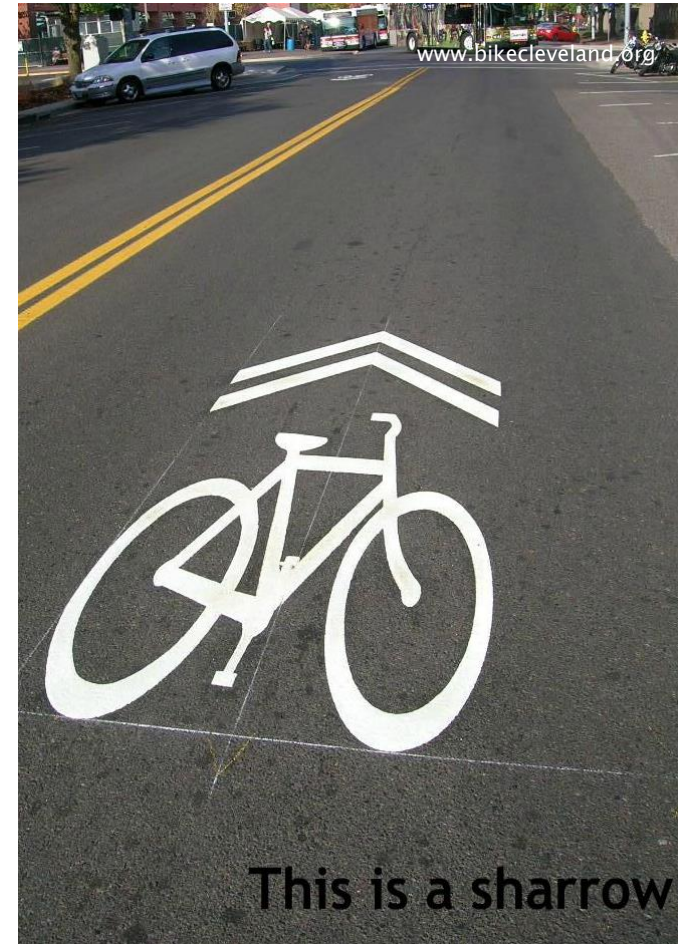
- Hva?
 - Oppmerkingstiltak for sykling i blanda trafikk
- Hvorfor?
 - Kan utligne systemskifter, binde sammen manglende infrastruktur
 - Bidra til at syklister blir mer synlige (mer strategisk plassering i vegbanen)
 - Bidra til at bilister blir mer oppmerksomme



3. «Sharrows»

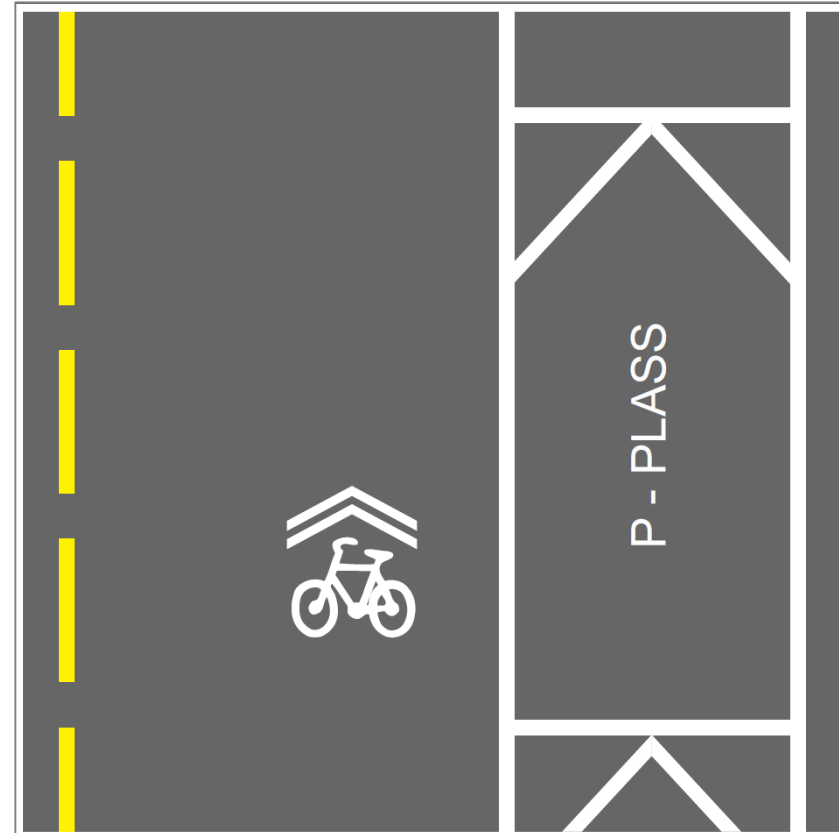
Hvordan?

- Egnest når:
 - Er viktig sykkeltrase (del av sykkelrute/-nett)
 - Lavt fartsnivå (30 eller 40 km/t)
 - Løse utfordringer der man mangler infrastruktur
 - Systemskifter
 - Temporært tiltak
 - Manglende plass



3. «Sharrows» Vegutforming

- Testes ut i Horten og Lillehammer
- Kombineres med
 - Fysiske fartsreducerende tiltak
 - Skilt for sykkelruter
- Oppmerking
 - Høyrestilt sykkelpiktogram med piler



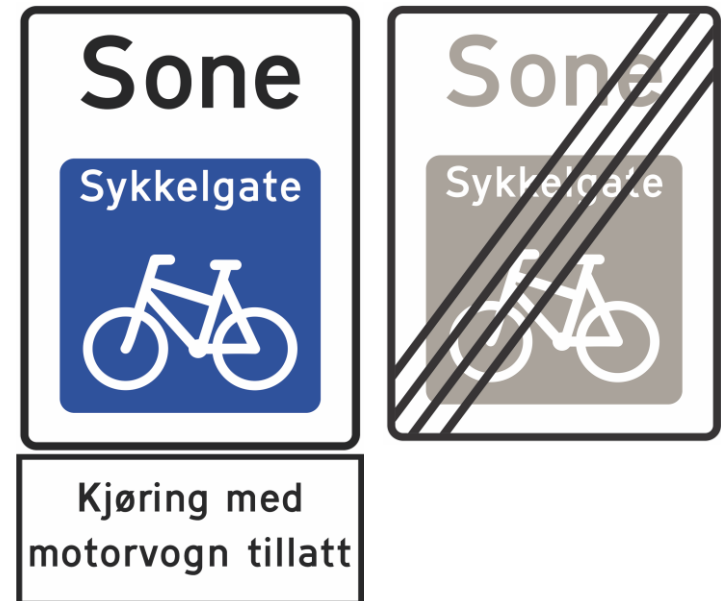
4. Sykkelgate m/ begrenset biltrafikk

- Hva?
 - Sykkelgate der sykkel og bil samvirker, men bilene kjører på sykkelens premisser
- Hvorfor?
 - Tilrettelegge for sykkel der fullgode løsninger er vanskelig, men man ønsker å prioritere sykkel



4. Sykkelgate m/ begrenset biltrafikk Hvordan?

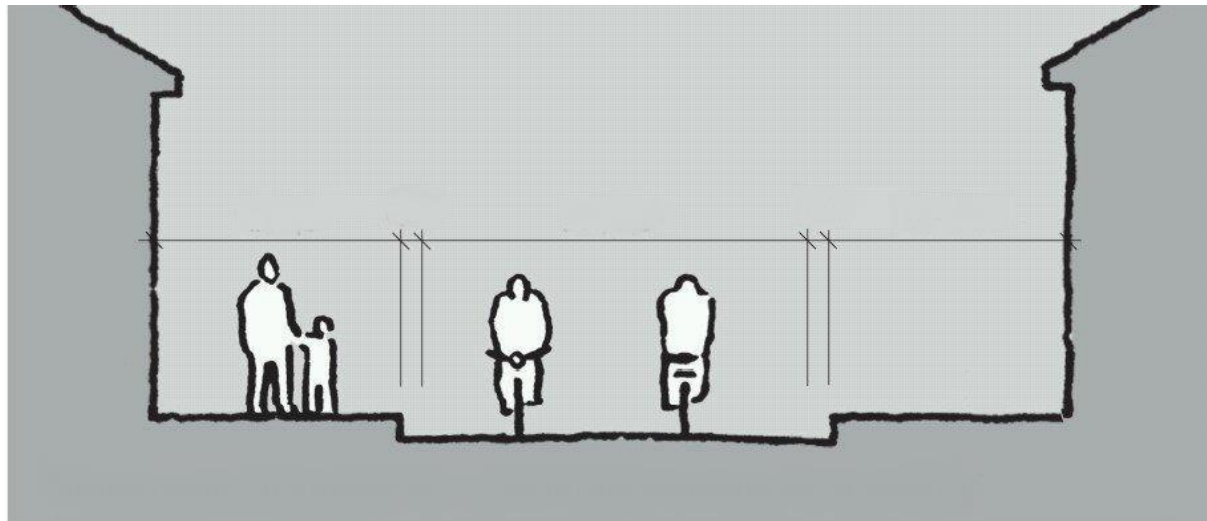
- Egnert når/ved
 - Er viktig sykkeltrase (del av sykkelrute/-nett)
 - Ikke for mye biltrafikk (ÅDT 2000–3000)
 - Kombineres med fartsreducerende tiltak
- Uttesting av sykkelsoneski



4. Sykkelgate m/begrenset biltrafikk

Testes ut

- Storgata i Porsgrunn
- Oslo- vurderer flere mulige strekninger



5. Stor venstresving

- Hva?
 - Krysstiltak: bidra til syklister til å handle likt (mer forutsigbar adferd)
- Hvorfor?
 - Sikre god framkommelighet, økt trygghet og trafiksikkerhet



5. Stor venstresving

Vegutforming

- Testes ut i to kryss i Oslo:
 - Ring 2 og Sognsveien
 - Ring 2 og Blindernveien
- Teste ut veiledende skilt og oppmerking (venteboks)



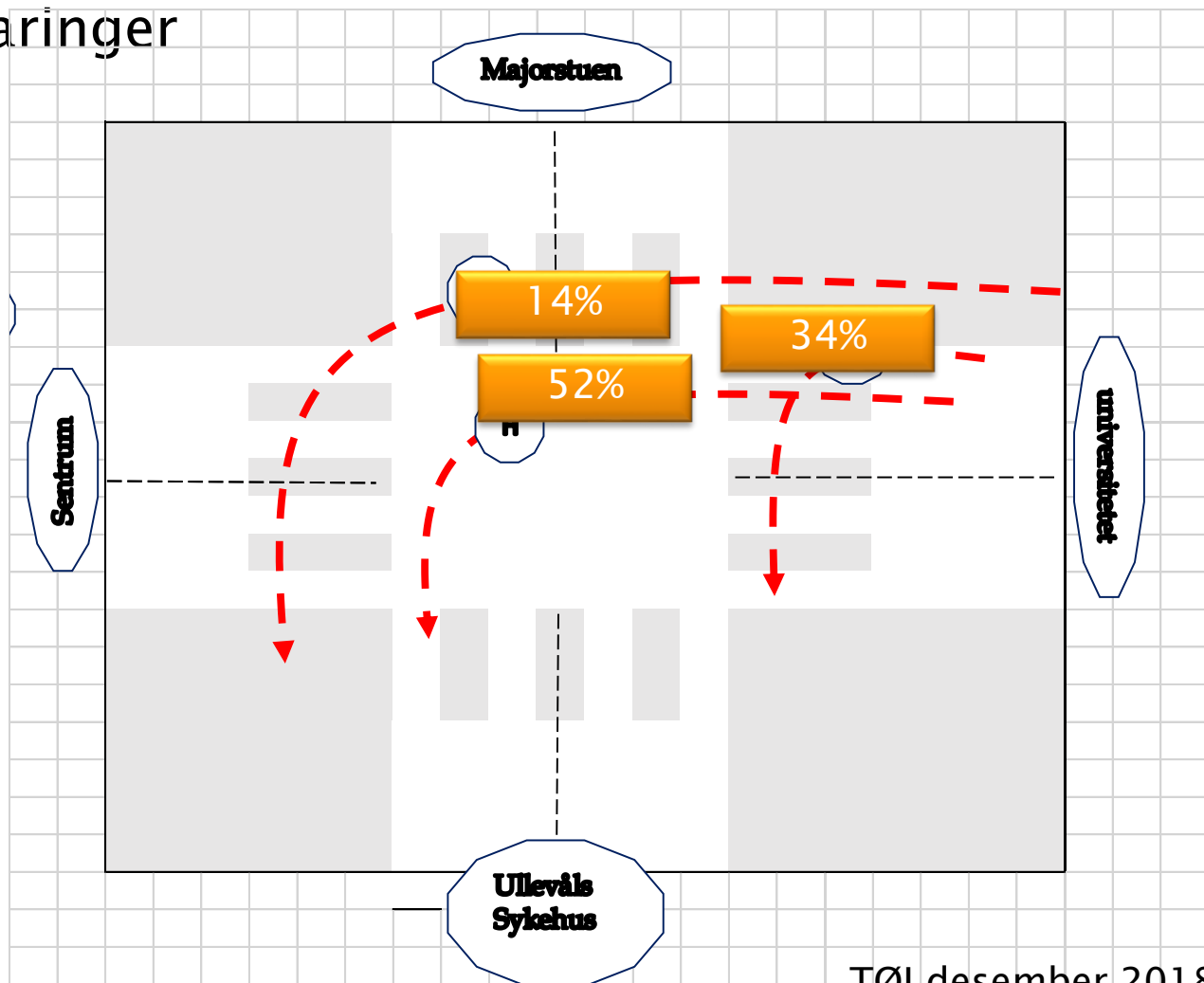
Lars Olav Farstad



Funn fra førundersøkelsen

5. Stor venstresving

Erfaringer



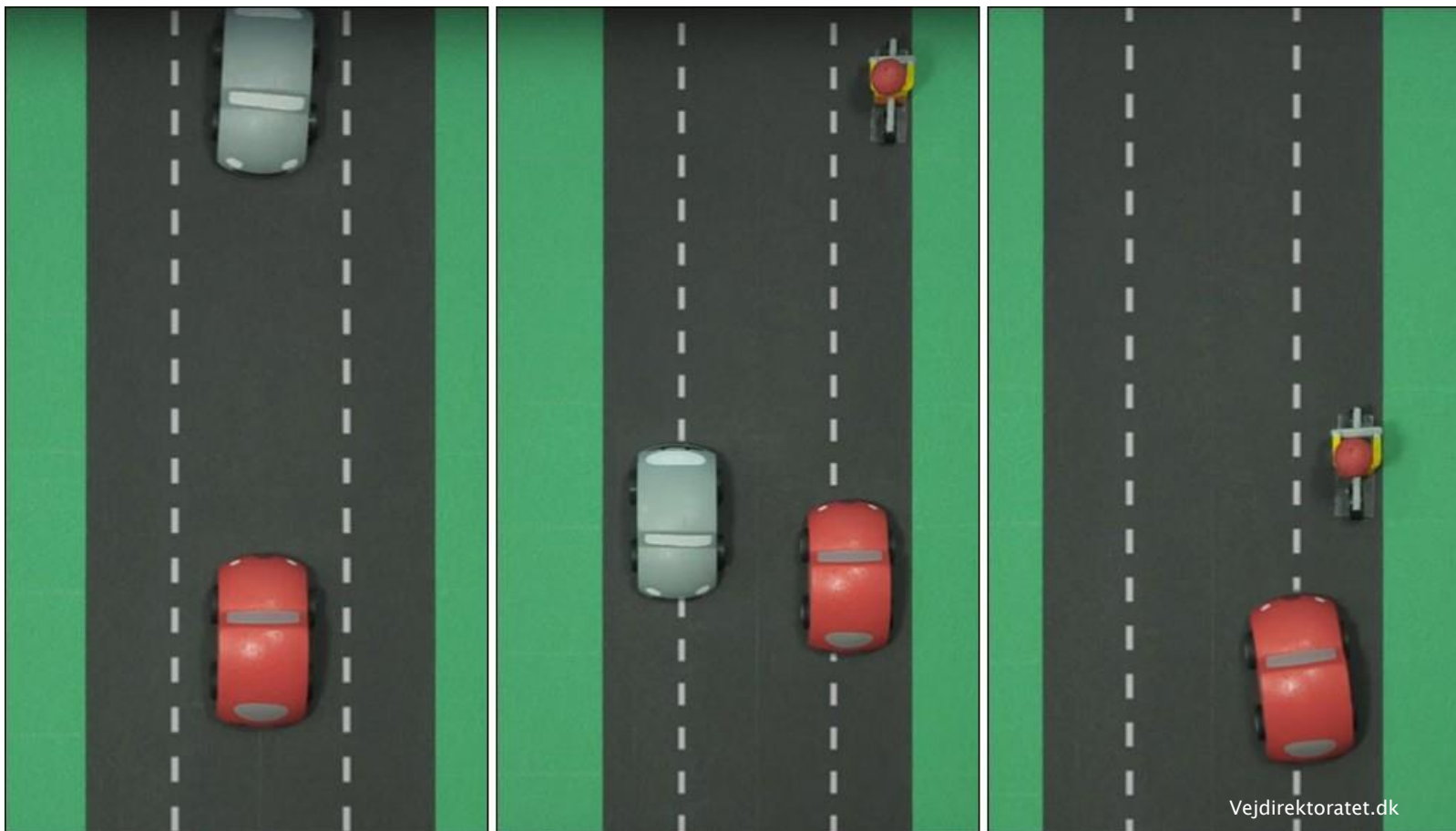
6. 2 minus 1 veg

- Hva?
 - Innsnevring av kjørebanelen til ett kjørefelt som muliggjør sykling på bred skulder
- Hvorfor?
 - Tilrettelegger for sykling i blanda trafikk der det vanskelig å få til fullgode løsninger





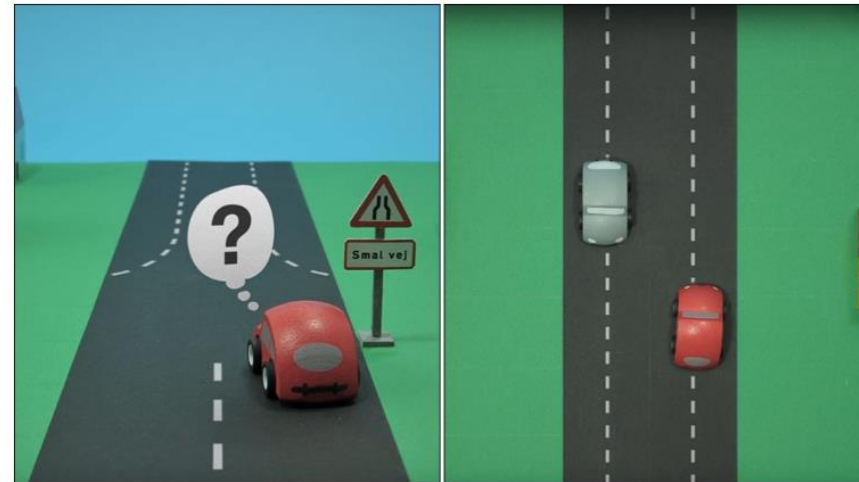
6. 2 minus 1 veg



6. 2 minus 1 veg- Landevegstiltak i mer «grisgrendte strøk

Kriterier

- Sikres tilstrekkelige bredder til sykkel og kjørebane, samt gode siktforhold
- Ikke være for høy hastighet (maks 60 km/t) km/t) og trafikkmengde (ÅDT: maks 3000)
- Ikke en løsning for store mengder syklister
- Ikke oppleves som et «dårlig»/smalt sykkelfelt, som bidrar til redusert trafiksikkerhet

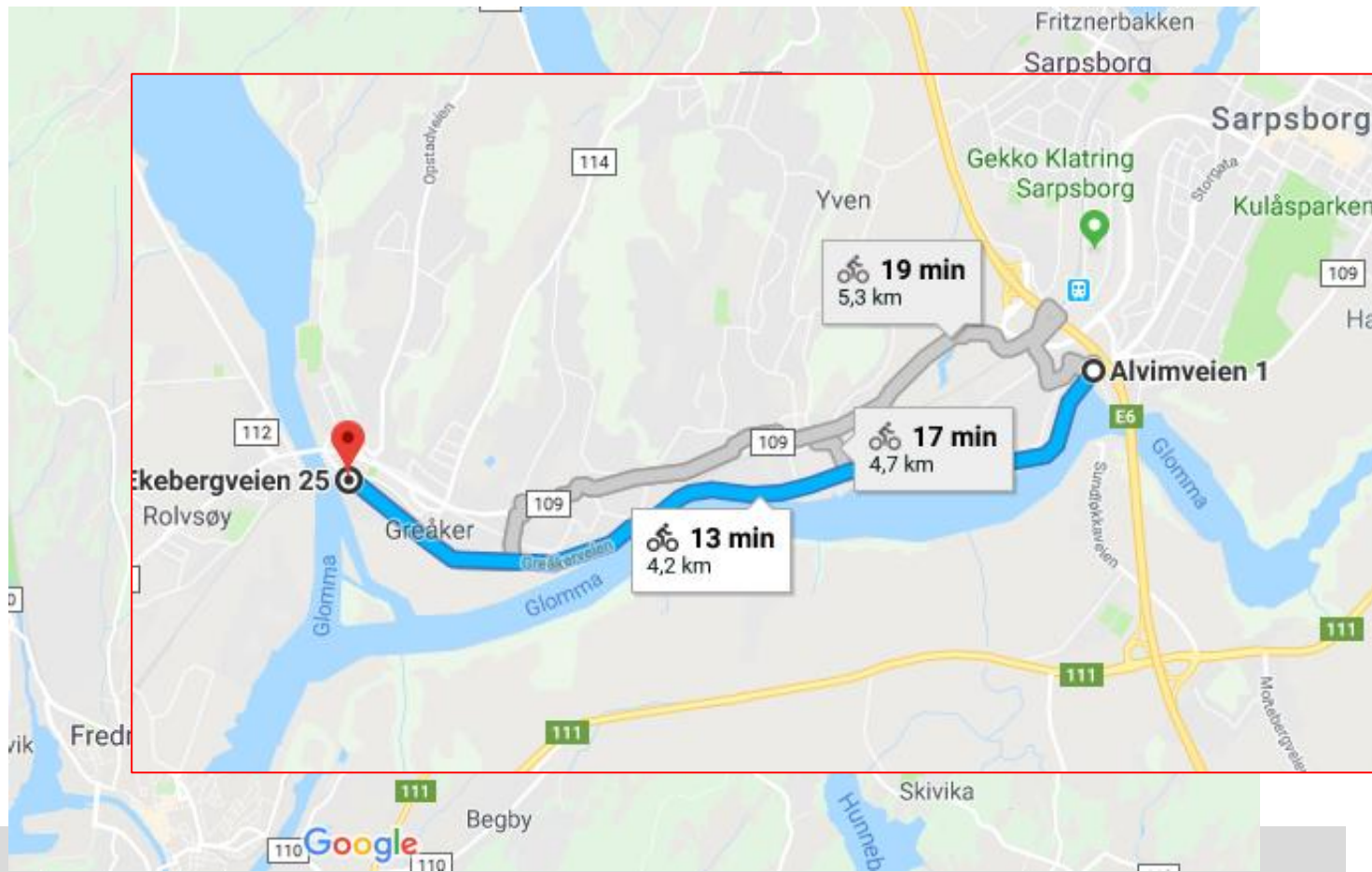


NYTT: Bilene må innstille seg på å møte andre bilister i midtfeltet med det nye konseptet som skal testes ut.
FOTO: VEJDIREKTORATET



6. 2 minus 1 veg- Hvor?

- Testes ut i Østfold: Greåkerveien



Prosess og videre arbeid

- Bistår med faglige innspill
 - Vurderer fortløpende søknader, møter og befaringer
- Prosjektet tar tid
 - Prosjektene har utfordringer med planlegging og finansiering
 - Manglet gode case på noen tema
- Innhenter erfaringer fortløpende
 - Til bruk i revidering av normaler
- Tiltak som gir positive effekter vil kunne inkluderes inn i normalene relativt raskt



Foto: Henriette Erken Busterud

Ambisiøse mål krever prioritering

- Pilotprosjektet kan bidra til å vurdere noen nye tiltak, man kan ikke alene få flere til å sykle
- Vi må prioritere å:
 - Bygge sammenhengende sykkelvegnett der det er størst potensial
 - Sikre at sykkelanlegg utformes på riktig måte som bidrar til økt framkommelighet og trafikksikkerhet



Foto: Knut Orsheim

Takk for oppmerksomheten!
tanja.loftsgarden@vegvesen.no

