

Ny vår for sykkel i Oslo

- glem ikke vinteren



Forsker Michael W. J. Sørensen

Transportøkonomisk institutt

Fagmøte: "Ny vår for sykkel i Oslo?"

Oslo, 29. mars 2011

MYNDIGHETENE SIER A, MEN IKKE B: DÅRLIG VEDLIKEHOLD UNDERGRAVER SYKLISMEN

Syklistenes ulykkesrisiko øker – og deres trygghetsfølelse og fremkommelighet blir redusert – gjennom mangelfullt vedlikehold av sykkelanlegg og vegskuldre. Hvis man skal få flere til å velge sykkel fremfor bilen, er det nødvendig ikke bare å bygge mer og bedre sykkelinfrastruktur, men også å bedre vedlikeholdet.

Å få flere over fra bil til sykkel vil ha positiv effekt på lokalmiljø, klima, helse, arealbruk, trafiksikkerhet og trafikavvikling. Bedre tilrettelegging for sykling i form av sykkelveger og -felt bidrar til at flere velger å sykle. Det hjelper imidlertid lite å gjennomføre slike sykkeltiltak hvis satsingen ikke følges opp med tilstrekkelig vedlikehold.

Vedlikehold av sykkelinfrastruktur dekker kombinert gang- og sykkelveg, ren sykkelveg, rent sykkelfelt, vegens sideareal/vegskuldre samt sykkelparkering. Vedlikeholdet kan oppdeles i grupper:

- Reasfaltering og reparasjon
- Reoppmerking
- Vedlikehold av skil
- Vedlikehold av annet utstyr, som belysning og parkeringsstativer
- Beskjæring av beplantning samt kant- og gressklipping
- Renhold i form av kosting
- Broying, grusing og salting om vinteren

AV MICHAEL W. J. SØRENSEN
Forsker II, Transportøkonomisk institutt (TØI)



Ulike brukerundersøkelser viser at syklistene generelt er misfornøyd med vedlikeholdet av sykkelanleggene. Den påviste misnøyen underbygger nødvendigheten av bedre vedlikehold, både sommer og vinter.

Den utfordrende vinteren

Vinterdriften er særlig utfordrende. Dette illustreres av at vintersykling i for eksempel Oslo bare utgjør rundt en femtedel av syklingen i sommermånedene. Til sammenligning registrer et Aarhus Kommune i Danmark forrige vinter at to av tre syklistene fortsatte å sykle i midt-byen, tross store snømengder.

Som en del av TØIs arbeid med den kommende «Tilutskatalogen for transport, miljø og klima», som er en videreutvikling av TØIs Miljøhåndbok, har vi bl.a. skrevet et nytt kapittel om drift og vedlikehold av sykkelanlegg. Her sammenfattes den nyeste viten om den betydning drift og vedlikehold av sykkelanlegg har på miljø, klima og andre forhold.

Med unntak av en rekke større svenske studier ved bl.a. VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitutt), er det ikke funnet noe tydelige empiriske studier av vedlikeholdets effekter. Mange av TØIs vurderinger tar derfor primært utgangspunkt i teoretiske vurderinger basert på en metode utviklet av TØI (TØI rapport 1009). Denne artikkelen sammenfatter noe av de viktigste poengene.

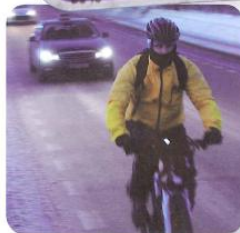
Vedlikehold og trygghet

Vedlikehold har stor betydning for syklistenes trygghetsfølelse:

For det første er tøyløse sykler mer sårbare enn fihjulde biler overfor hull og ujevnheter i asfaltdettet, overfor sand, grus, løvfall og lignende samt overfor glatt føre som følge av is og snø. Dårlig vegbelegg, dårlig renhold samt dårlig broying, grusing og salting innebærer fare for å skli og velte og skaper dermed utrygghet.



Bildet er tatt av Michael W. J. Sørensen



Mangelfull broying av sykkelfeltet betyr at syklisten er nødt til å sykle i kjørebånen.



Lite avstand mellom syklist og bil øker syklistens utrygghet.

For det andre medfører dårlig kosting og broying at syklistene kan bli nødt til å sykle enten på kjørebånen/lengre til venstre på kjørebånen eller på fortauet. Hvis syklistene velger kjørebånen, blir avstanden til forbi kjørende biler mindre. Dette medfører utrygghet blant syklistene. Sykling i kjørebånen, som syklistene har rett til å benytte, kan bety at syklistene sperrer for bilistene, som i noen tilfelle reagerer ved å «presse» syklistene. Også denne «kampen» om vegareal medfører utrygghet og ubehag.

Utryggheten i kjørebånen kan bety at syklisten velger fortauet, der det er mer trygt. På fortauet, i motsetning til i kjørebånen, er syklisten den sterke part. Mer sykling på fortauet kan dermed øke fotgjengernes utrygghet, hvis syklistene ikke sykler på fotgjengernes premisser, som det er meningen de skal.

For det tredje viser en gjennomgang av enkeltstudier og erfaringer med ulike sykkeltiltak at løpende reoppmerking er avgjørende for at tiltakene bevarer sin positive effekt på trygghet (TØI rapport 1068).

For det fjerde medfører dårlig vintervedlikehold til at sykkelandelen er lav om vinteren. At syklistene er et relativt sjeldent syn i gatebildet, betyr at bilistene generelt er mindre opptatte på syklistene enn om sommeren, da det er flere syklistene. Også denne reduserte oppmerksomhet medfører ølt utrygghet.

Vedlikehold og ulykker

Mangelfullt vedlikehold kan øke faren for ulykker av den typen der syklisten sklir og velter. Dette fremgår imidlertid ikke av den ofielle ulykkesstatistikken, da det skjer en betydelig underrapportering av ulykkene. En norsk spørreundersøkelse (TØI rapport 793) viser dog at tre av fire sykkelulykker er ulykker. En av fire av disse er ulykker der man sklir og velter, bl.a. som følge av vann og grus.

Lignende tall er funnet i en stor svensk studie fra 2009 av ca. 18 000 hospitalregistrerte sykkelulykker (VTI rapport 644). 72 % var ulykker. Den mest hyppige ulykkesfaktor i disse ulykkene var glatt føre. Dette var tilfellet i 23 % av ulykkene. Om vinteren er is og snøglatt føre ulykkesfaktor i hele 66 % av ulykkene. I april er glatt føre som følge av grus ulykkesfaktor i 15 % av ulykkene. Det er paradosalt at grusing om vinteren for å unngå glatt føre i seg selv blir til glatt føre om våren, hvis det ikke for blir kostet.

Dårlig vedlikehold kan også tenkes å medføre flere fihjululykker. Som nevnt velger noen å sykle på fortauet hvis sykkelanlegget eksempelvis ikke er broyrt for snø. Sykling på fortauet er imidlertid farlig, da det øker risikoen for alvorlige kryssulykker med motor kjøretøyer. Samtidig gir det konflikter med fotgjengerne.

Dårlig vedlikehold gjør det mer vanskelig å sykle og kan dermed ta syklistenes (og bilistenes) oppmerksomhet bort fra den resterende trafik. Det betyr økt risiko for kollisjoner. Endelig er løpende vedlikehold av ulike sykkeltiltak i kryss avgjørende for at tiltakene bevarer sine opprinnelige positive sikkerhets effekter. Det gjelder især i tilfeller der oppmerkingen hurtig kan bli slitt og mindre tydelig (TØI rapport 1068).

Vedlikehold og fremkommelighet

Sykkelanlegg og vegskuldre med huller, grus, is, snø og lignende medfører vanskeligheter for syklistene. For å kompensere for dette, vil syklistene vanligvis redusere farten med lengre reisetid til følge.

Mangende vintervedlikehold av sykkelveger i egen trasé kan medføre at syklistene blir nødt til å ta omveier eller velger å sykle på fortauet. Sykling på fortauet gir dårlig fremkommelighet, da den skal foregå på fotgjengernes premisser. Det vil vanligvis si i lav gangfart.

Nedslitt og utydelig oppmerking av eksempelvis sykkelfelt samt manglende broying medfører at bilistene ikke kan se at de aktuelle arealer er reservert til syklistene. Dette kan medføre blokkering av sykkelarealer, eksempelvis ved at biler blir parkert der.

Endelig kan manglene vedlikehold av sykkelruteskilte, som angir hensiktsmessige sykkelruter, medføre at ikke stedsjente syklistene velger uønsket lange ruter.

Vedlikehold og ressurser

Dårlig vedlikehold er trolig en medvirkende forklaring på den lave sykkelandelen i Norge. I lys av ambisjonene om å fremme sykkeltrafikken, kan man andre se, over at vedlikeholdet av sykkelanlegg er så dårlig. Forklaringer kan være for få ressurser og uhenksomme bruk av ressurser.

For det første er det generelt stor konkurranse om ressursene mellom anleggs- og drift og vedlikeholdsområdet. Det betyr at det i mange tilfeller er blitt avsatt for lite ressurser til drift og vedlikeholdsområdet. For det andre er det stor konkurranse – mellom bilvegen, sykkelanleggene og fotgjengeranleggene – om de begrensede ressursene til drift og vedlikehold. I denne konkurransen er det ofte bilvegen og deretter fortautene som har prioritet.

I den nasjonale sykkelstrategien fra 2007 anbefales det å avsette flere midler til drift og vedlikehold. Selv om det avsettes flere midler, vil det trolig ikke være nok til å gi en tilfredsstillende standard. En løsning kan ifølge strategien være å differensiere standarden, slik at de viktigste sykkelrutene får en høyere standard.

Vi mener også at det behov for en mer hensiktsmessig bruk av ressurser. Blant annet sees det eksempler på at oppmerking av sykkelfelt forføres om høsten. Det betyr at oppmerkingen blir slitt i løpet av vinteren og dermed er nedslitt om våren/sommeren, da det er mest bruk for den. Bruk av mer holdbar oppmerking bør også undersøkes.

Fleire av de beskrevne sammenhenger mellom vedlikehold og utrygghet, sikkerhet og fremkommelighet er i liten grad dokumentert empirisk. Det er derfor behov for i større grad å få dette undersøkt, slik at problemenes omfang blir kvantifisert. Slik dokumentasjon, og økt fokusering på de her aktuelle utfordringene, er viktig med tanke på å få avsatt flere ressurser til området. 🛑

Konklusjon

- **Det hjelper lite med sykkelanlegg hvis de ikke vedlikeholdes**

- **Hvis man skal få flere til å velge sykkelen fremfor bilen, er det nødvendig ikke bare å bygge mer og bedre sykkelanlegg, men også å bedre vedlikeholdet**
 - Mer trykt
 - Mer sikkert
 - Mer fremkommelighet

- **Vintervedlikeholdet er særlig utfordrende**

En karakteristikk norsk vintersykkel toi



En vintersykkelveg i Oslo



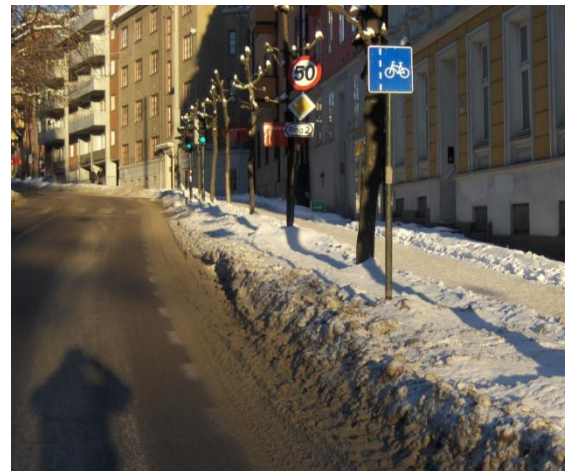
Oslo



Odense

"Denne delen av undersøkelsen er lagt på is til snøen har smeltet og sykkelveiene kommer til syne igjen" (Kommunerevisjonen som befare sykkelveger i Oslo for å undersøke kvaliteten).

Andre vintersykkelveger i Oslo



Sykkelandeler i Oslo om vinteren

→ Oslo (NO)

- Hele året: 5 %
- Vinter: 20 % av andelen om sommeren

→ Århus (DK)

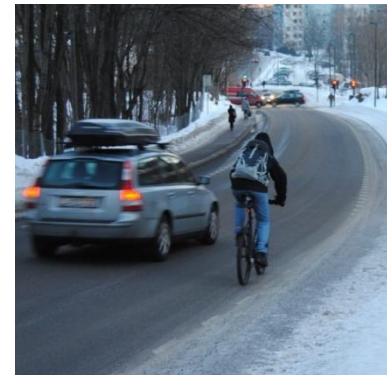
- Hele året: 20 %
- Vinter: 66 % av andelen om sommeren

→ Oulu (Uleåborg) (FIN)

- Hele året: 21 %
- Vinter: 50 % sykler hele året (daglig)

Vedlikehold og trygghet

- **Tohjulede er mer sårbare enn firhjulede**
 - Glatt føre → økt utrygghet for å skli og velte
- **Sykling i vegen/lengre til venstre**
 - Lite avstand mellom bil og sykkel → økt utrygghet
 - Syklist blir presset bakfra av bilist → økt utrygghet
- **Sykling på fortau**
 - Blanding av syklister og fotgjengere → økt utrygghet for fotgjengere
- **Lav sykkelandel om vinteren**
 - Mindre oppmerksomme bilister → økt utrygghet



Vedlikehold og trafiksikkerhet

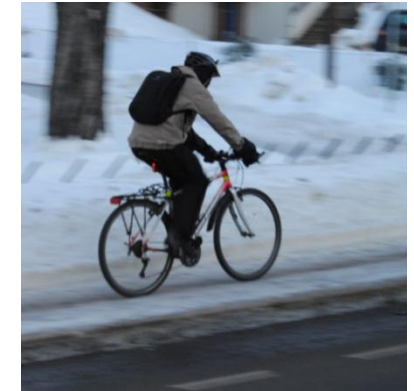
→ Tohjulede er mer sårbare enn firhjulede

- Glatt føre → syklister sklir og velter
- Ca. 75 % av sykkelulykkene er eneulykker
- Glatt føre: ulykkesfaktor i 25 %
- Glatt føre: ulykkesfaktor i 66 % (vinter)



→ Sykling på fortau

- Økt risiko for alvorlige kryssulykker
- Konflikter mellom syklister og fotgjengere



→ Vanskeligere kjøreforhold

- Mindre oppmerksomhet på/fra trafikken



Vedlikehold og fremkommelighet

→ Tohjulede er mer sårbare

- Glatt føre → lavere fart → dårlig fremkommelighet



→ Sykling på fortau

- Skal sykle på fotgjengernes premisser → dårlig fremkommelighet



→ Utydelig oppmerking og skiltning

- Bilister bruker reservert sykkelarealer → blokkerer for syklistene → dårlig fremkommelighet



Anbefaling

- For få ressurser til vintervedlikehold
- Etter hvert som hovednettet for sykkel bygges ut vil vedlikehold blir mer omfattende og viktig
- Flere ressurser til drift og vedlikehold
- Annen prioritering av de samlede ressurser til vintervedlikehold
- Mer hensiktsmessig og effektivt bruk av ressurser (riktige maskiner)
- Studier av hvordan vintervedlikehold kan optimeres
- Empiriske studier som dokumenterer effekt



Ny vår for sykkel i Oslo

- glem ikke vinteren

