

Konfliktstudie i kryss mellom bilveg og sykkelveg

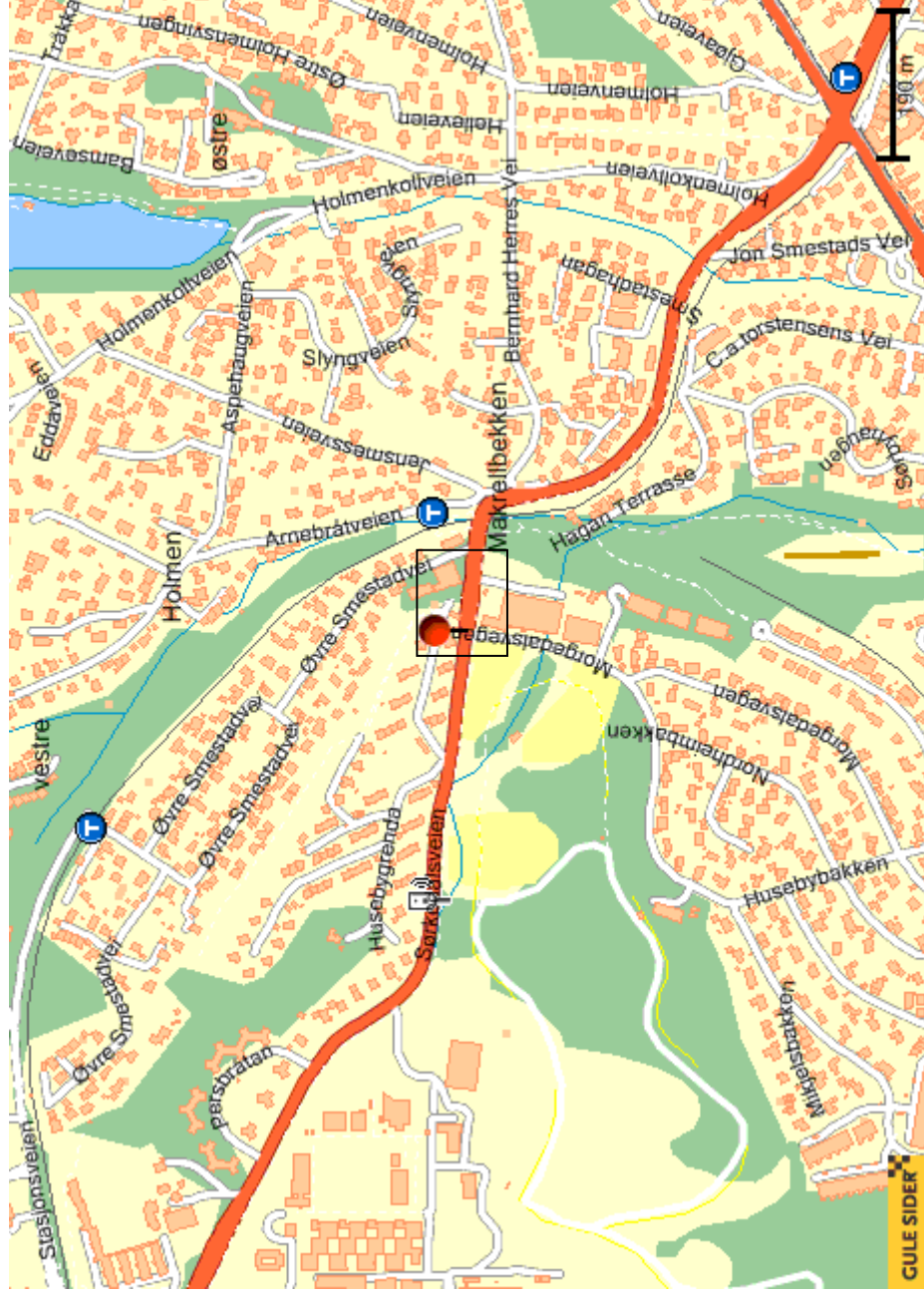
Ross Phillips
Torkel Bjørnskau
Rolf Hagman



Oversikt

- Et kryss i Oslo
- Foregående studier om samspill mellom syklist og bilist
- Metode og formål med 2007 studie
- Resultater
- En teori om tilpasning blant trafikanter

Sørkedalsveien / Morgedalsvegen (2007)



Sørkedalsveien / Morgedalsvegen (2007)

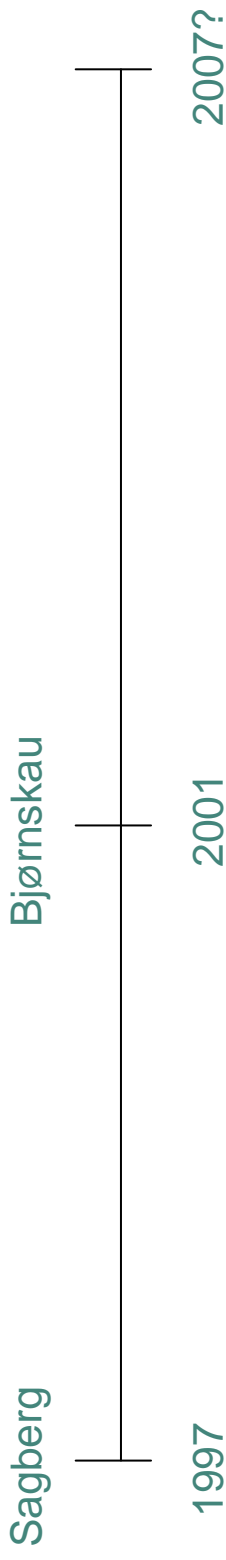


kamera

brostein



To foregående studier på dette krysset





1997

- Sammenheng mellom vikeplikt og faktisk atferd?
- 3 timer videoregistrering i rushtrafikken
- Sykkelveg kun noen få uker gammel
- Vikeplikten påvirker atferd i liten grad
- Normer, skikker vaner blir viktigere?



2001

- Virkning av sykkelkampanjer '98,'99,'00 på atferd
- 1997 studie brukt som 'før' mål
- 25 timer videoregistrering
- Andelen faresituasjoner redusert
- Bestemte situasjoner utsatt for fare

Hva er en faresituasjon?

Hva er de ulike typene av kryssituasjoner?



Hva er en faresituasjon?

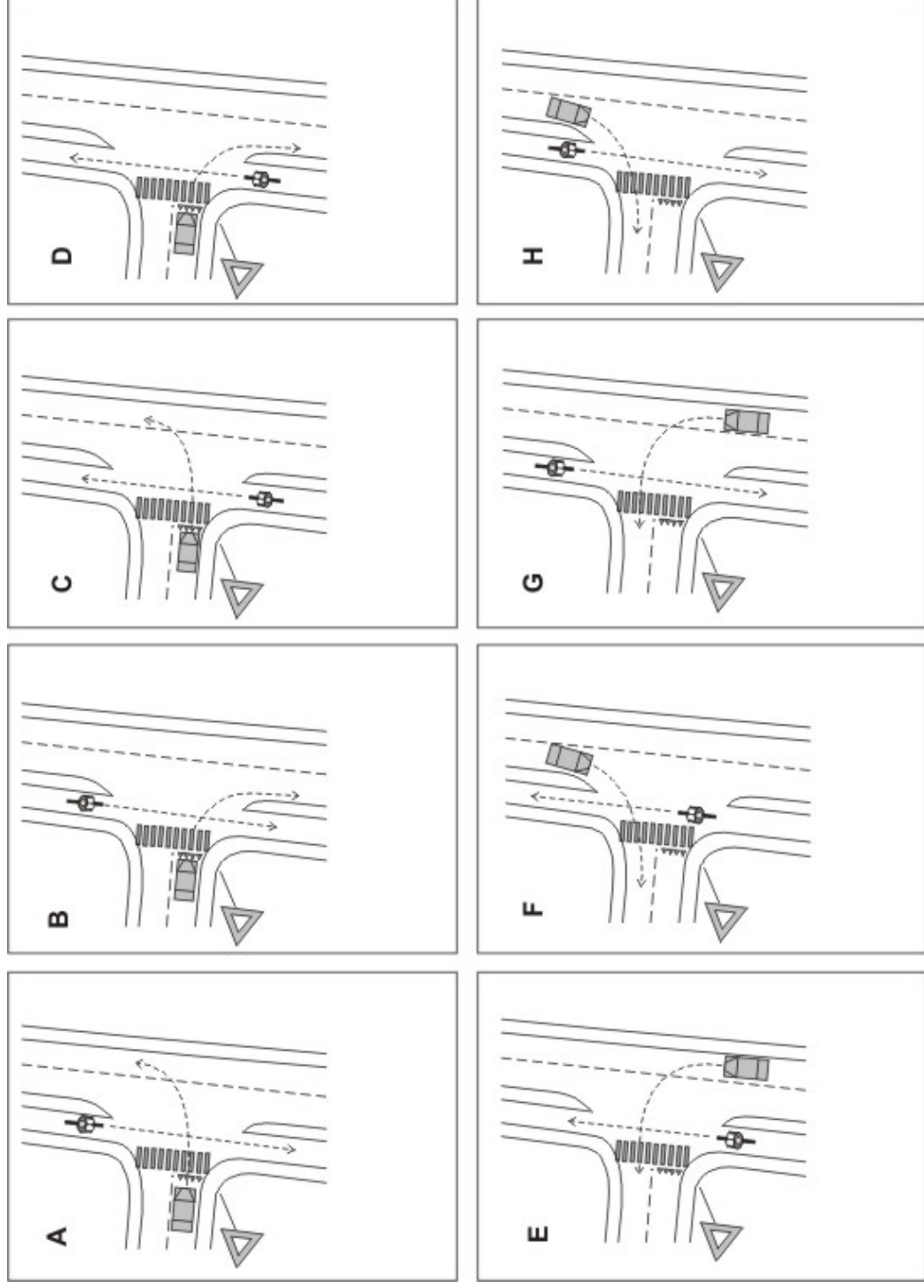
- **Vikesituasjon**

...der sykklist og/eller bilist må **bremse** eller svinge unna for å unngå kollisjon

- **Konflikt**

...der en eller begge må **bråbremse** eller gjøre en brå unnamanøver for at kollisjon skal unngås

Typer av situasjoner i S/M krysset



2007





Metode og formål

- 30 timer videoregistreringer
- September / oktober 2007
- Telle
 - Vikesituasjoner
 - Konflikter
 - Hvem viker? (Bjørnskau, 2001; 2007)
- Har det skjedd endringer i samspill og atferd over tid?
- I så fall, hvorfor?

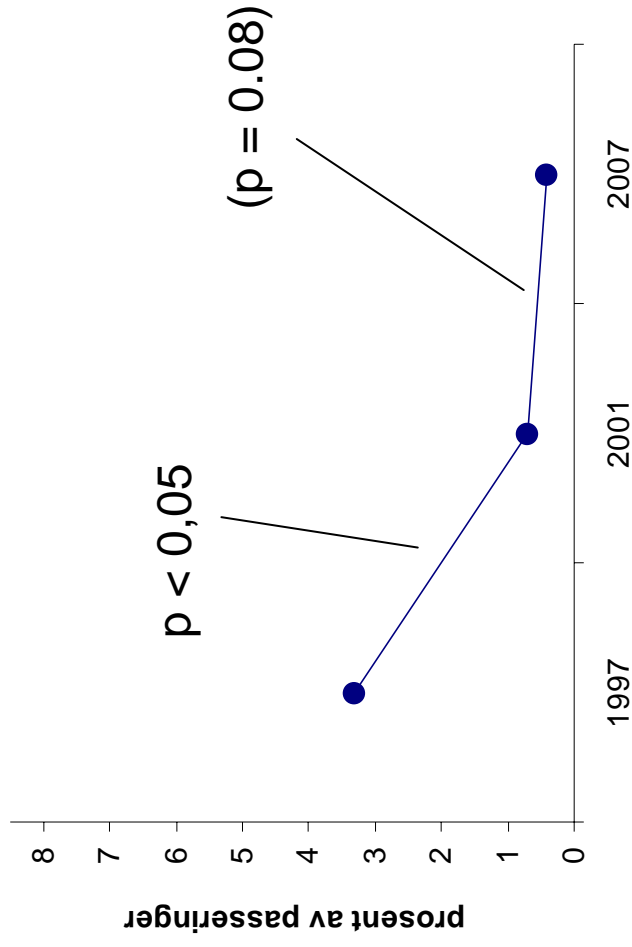
Reduksjon i andelen av konflikter

Tabell 3.1 Antall sykkelpasseringer, vikesituasjoner og konflikter i krysset Sørkedalsveien/Morgedealsveien i 1997, 2001 og 2007.

	1997		2001		2007	
	Antall	%	Antall	%	Antall	%
Vanlige sykkelpasseringer	251	69,9	1950	66,8	2208	69,7
Utenfor sykkelvei	54	15,0	533	18,3	503	15,9
Vikesituasjoner	42	11,7	417	14,3	440	13,9
Konflikt	12	3,3	20	0,7	14	0,4
Totalt	359	100,0	2920	100,0	3165	100,0

Konfliktreduksjon fortsetter

Andel konflikter i 1997, 2001 og 2007 i prosent av antall sykkelpasseringer.



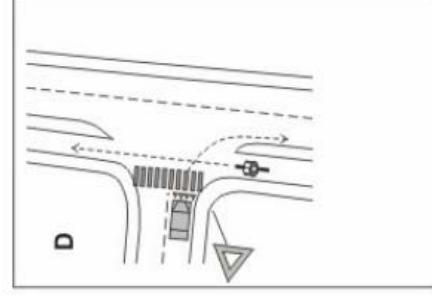
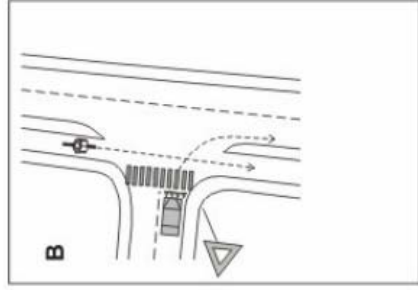
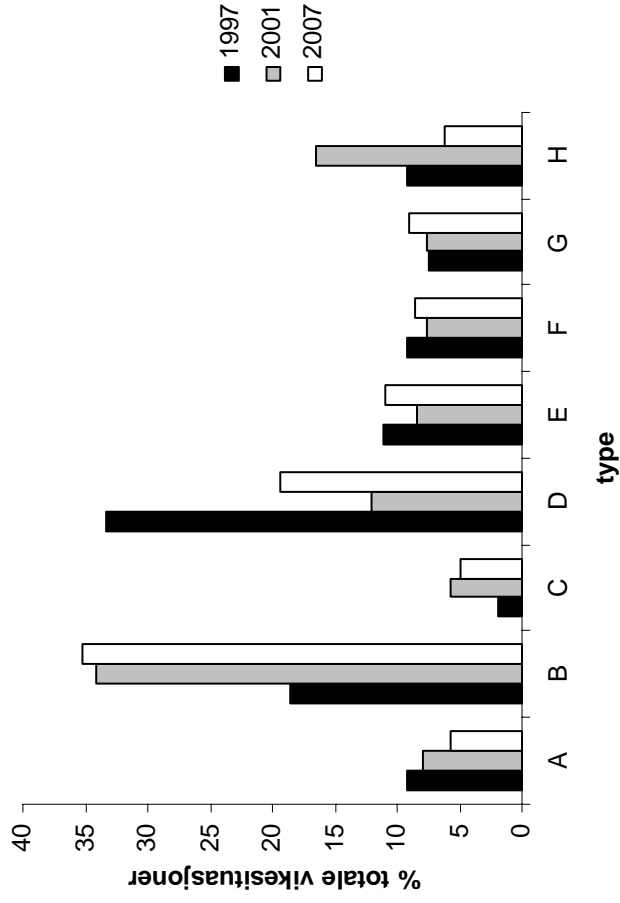


Hvorfor konfliktreduksjon?

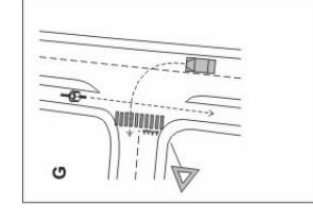
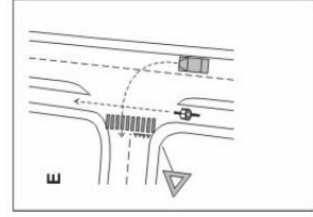
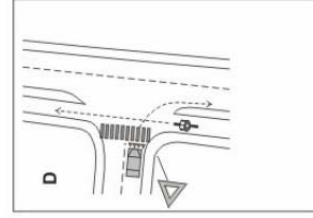
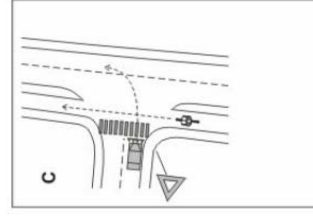
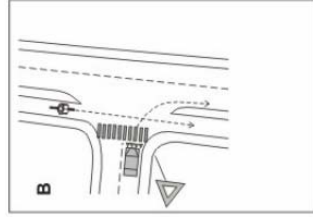
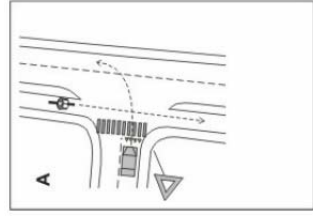
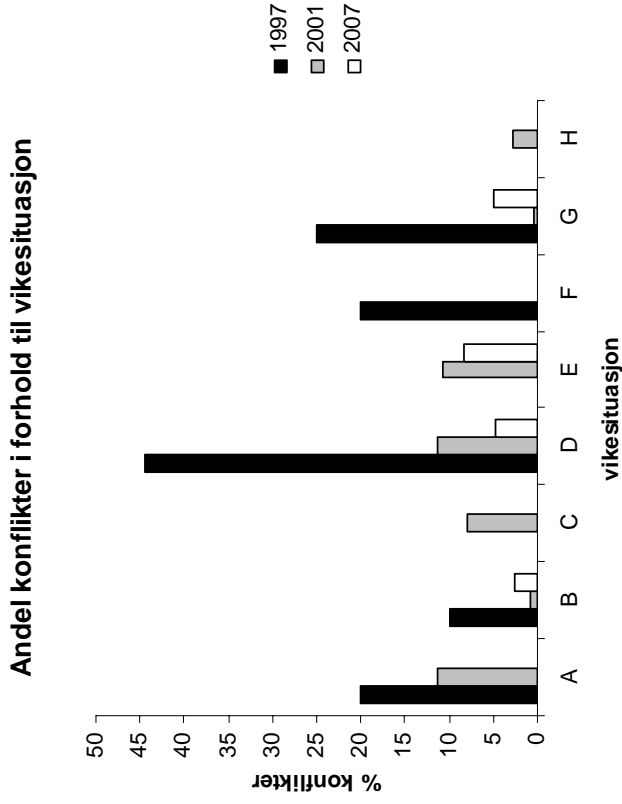
- Tilfeldig nedsettelse i bestemte 'farlige' vikesituasjoner?
- Kampanjer?
- Læring og tilpasning?

Andel sykkelpasseringer hvor det oppstod vikesituasjoner

Andel vikesituasjon type



Andel sykkelpasseringer hvor det oppstod konflikt

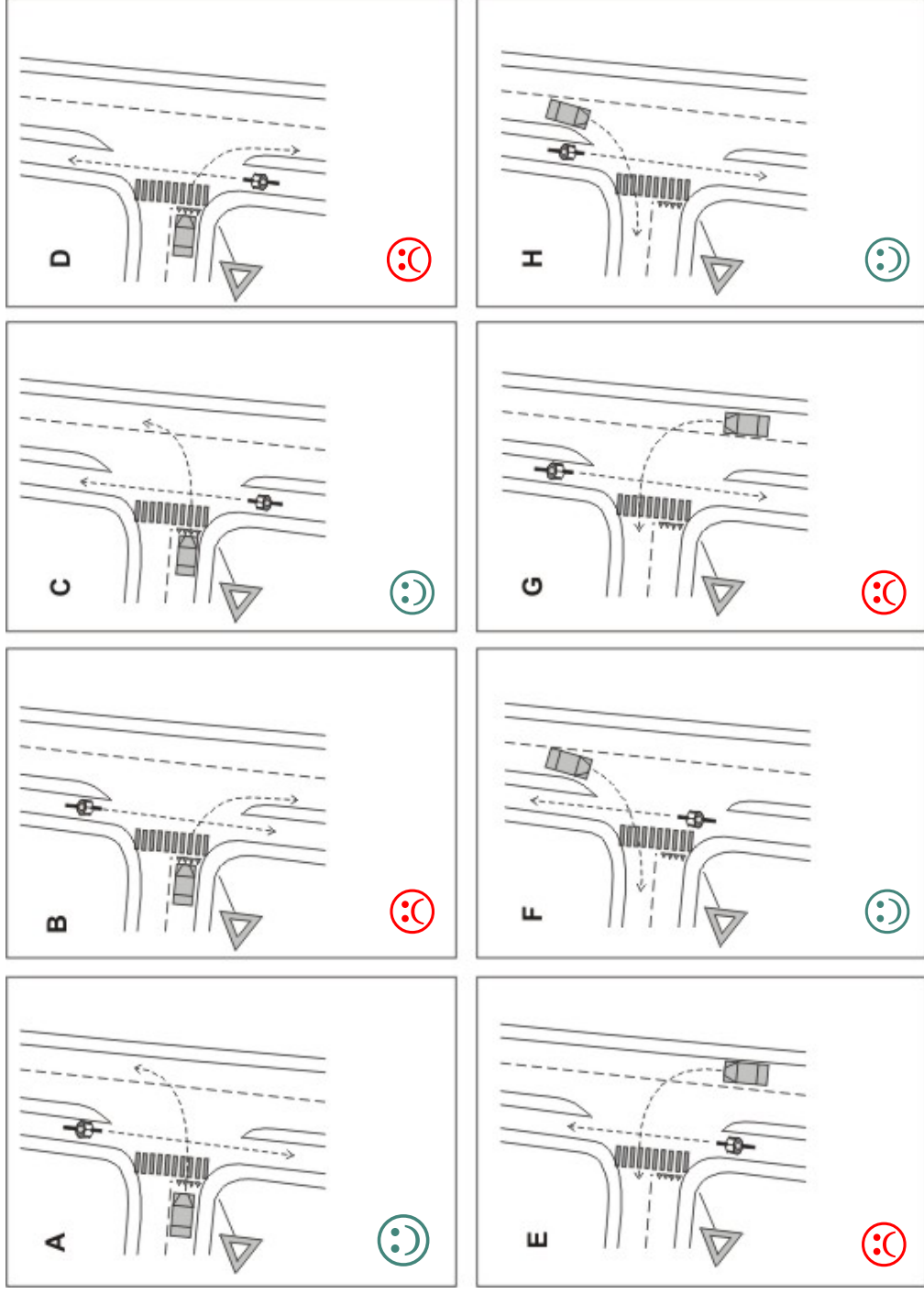




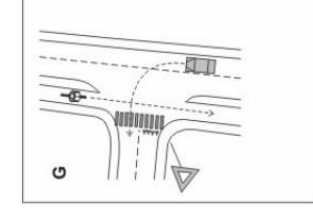
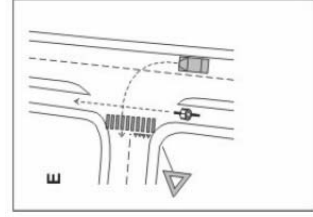
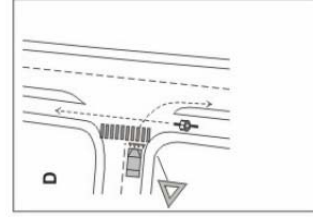
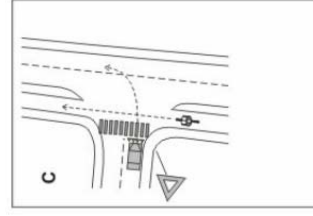
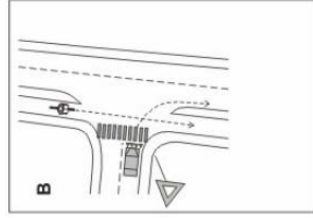
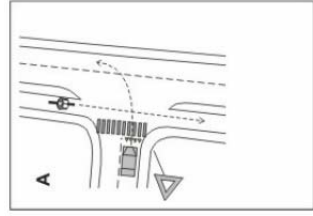
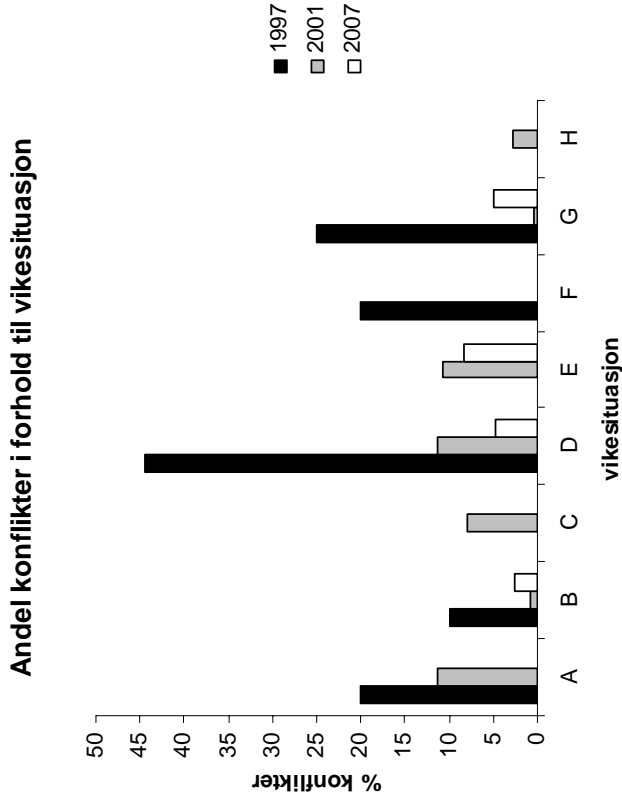
Hvorfor færre konflikter?

- Samtidig nedsettelse i bestemte vikesituasjoner?
- Kampanjer?
- Læring og tilpasning?
 - Læring tar tid
 - Læring overgang avhengig av situasjon
 - Andre atferdsendringer i samme retning ?

Læring og tilvenning avhengige av kognitiv belastning?



Andel sykkelpasseringer hvor det oppstod konflikt





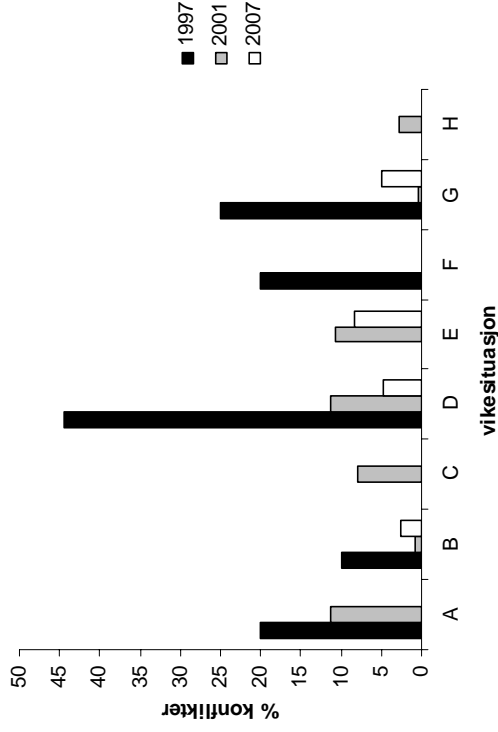
Hvorfor reduksjon i konfliktsituasjoner?

- Samtidig nedsettelse i bestemte vikesituasjoner?
- Kampanjer?
- Læring og tilpasning?
 - Læring tar tid
 - Læring overgang avhengig av situasjon
 - Andre atferdsendringer i samme retning ?

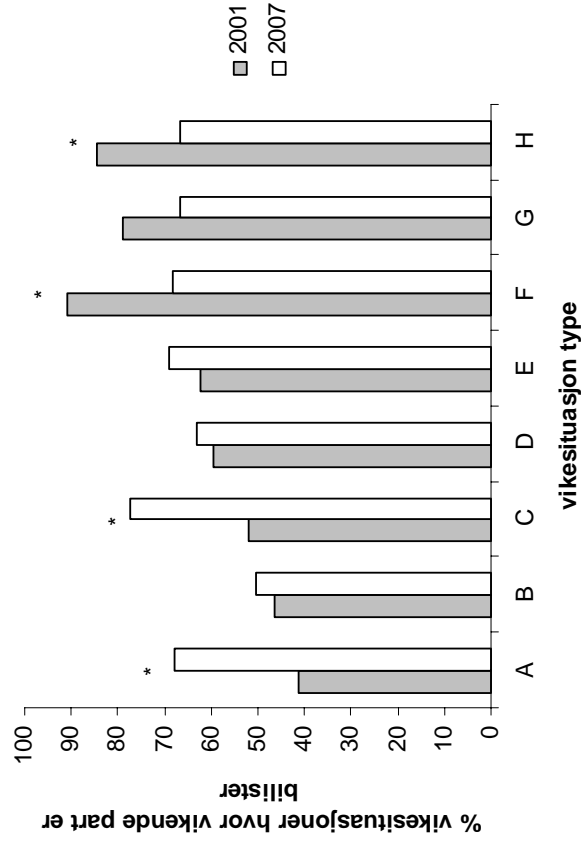
Andre atferdsendringer i samme retning ?

Reduksjon i konflikter i de situasjonene hvor det er også sett endringer i vikeatferd blant trafikanter

Andel konflikter i forhold til vikesituasjon



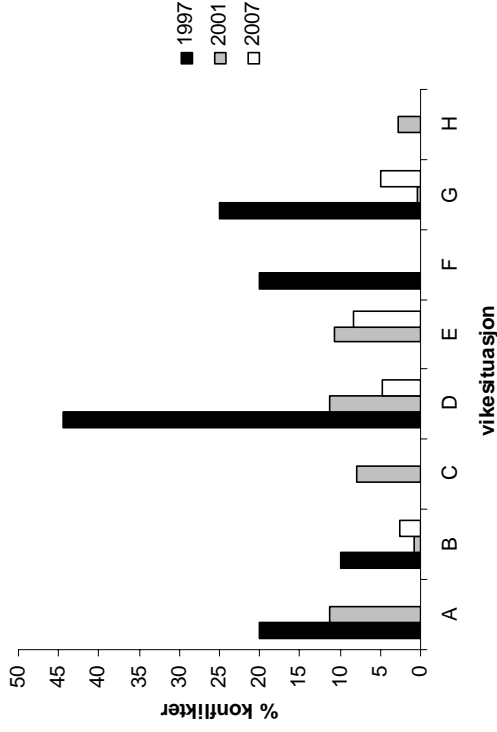
Vikende bilister i 2001 og 2007



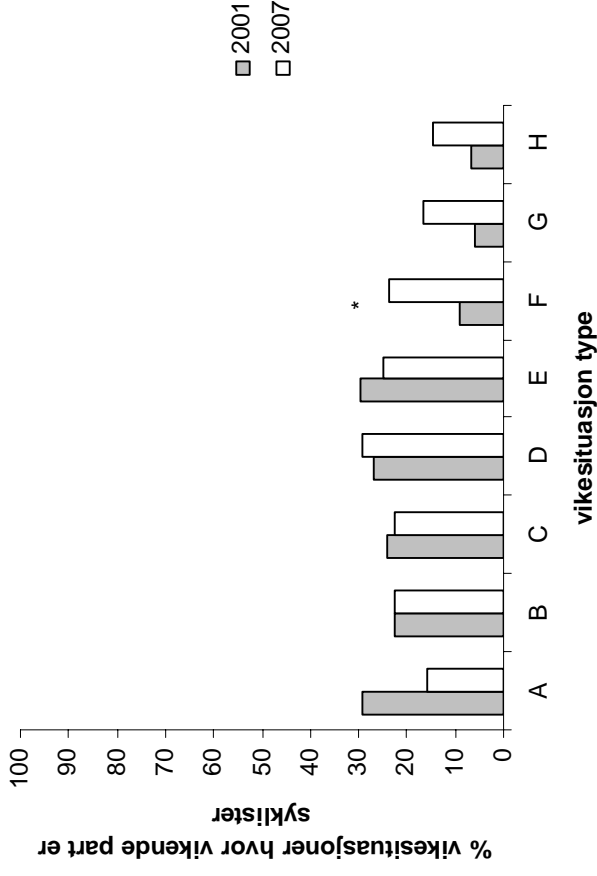
Stemmer det med andre atferdsendringer?

Syklistenes atferdsendringer kompletterer bilistenes atferdsendringer

Andel konflikter i forhold til vikesituasjon



Vikende syklist i 2001 og 2007





Oppsummering

- Konflikter fortsetter å senke
- Data passer med teori om læring og tilpasning
 - Konflikt kurve
 - Tidspenode
 - Tilpasning kommer an på situasjon
 - Konflikter oppstår ikke der bilister kan kontrollere kognitiv belastning
 - Bilistenes og syklistenes atferdsendringer (hvem viker) bare i de situasjonene der konflikt nivået nå er veldig lavt
- Data passer med løsning for sikre sykkelveger anbefalt av Sykkelhåndboka (Statens vegvesen, 2003)



Men...

- Ett kryss
- i Oslo
- Tilfeldighet – datagrunnlaget her er lite
- Kampanjer, andre endringer i trafikanters system



Framtida

- ”Vanskelig-å-tilpasse” situasjoner, særlig ’E’
- Lignende kryss, med kontroll
- Lærer drosjesjåfør?
- Km tilbaketilt på samme strekningen vs. ulykker?
- Implikasjoner for bruk av sikkerhetstiltak?
- Færre konflikter i sykkelveger som er utformert i tråd med Sykkelhåndboka?