



TIDLIGERE STRATEGI

BESTILLER

Oslo kommune.

Kontaktpersoner: Lisbeth Aalberg og Rune Gjøs, Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel.

MEDVIRKENDE KONSULENTER

Linda Kummel, Spacescape (ansvarlig)

Tobias Nordström, Spacescape

Joel Hernbäck, Spacescape

Niklas Carlsson, Markör

Fanny Wigeborn, Markör

Åke Fredlund, Markör

Angela Fronda, Markör

ANDRE MEDVIRKENDE

Bendik Manum, NTNU Trondheim/AHO

Studenter fra Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo

Syklistenes landsforening i Oslo

En varm takk rettes til de Osloboerne som har deltatt i fokusgrupper, holdningsundersøkelser, rutevalgsintervjuer, reisevaneundersøkelse og andre undersøkelser som er gjennomført innenfor rammen for arbeidet med sykkelstrategien. En stor takk rettes også til de observatørene som har hjulpet til med syklistobservasjoner og intervjuer i byen.

INNHOOLD

Forord.....	4	4. STRATEGIENES KVALITET.....	31
Sammendrag	5	1.1 Hovedsykkelveinettet fullføres	32
1. INNLEDNING.....	7	1.2 Det sekundære sykkel- og turveinettet videre- føres	42
1.1 Formål og opplegg.....	8	1.3 Helhetlig skilting og veioppmerking.....	45
1.2 Metode.....	9	1.4 Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg	46
1.3 Sykkelstrategi 2005–2015 Sammendrag	10	1.5 Utbedring av trafikkfarlige punkt, kryss og streknin- ger	48
2. INTERNASJONAL BESTEPRAKSIS.....	11	1.6 30 km/t i sentrum videreføres.....	49
2.1 Hva kjennetegner gode sykkelbyer	12	1.7 Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring.....	50
2.2 Sykkelnettets betydning for sykkelandelen	14	1.8 Utvidet sykkelparkeringstilbud.....	51
3. MÅLOPPFYLLELSE.....	15	1.9 Bysykkelordningen videreføres.....	52
3.1 Mål og visjon.....	16	1.10 Flere informasjons- og profileringstiltak.....	53
3.2 Strategiens tre delmål	19	1.11 Øke planreservene.....	54
3.3 Delmål 1 - Økt fremkommelighet for syklister.....	20	5. KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER.....	55
3.3 Delmål 2 - Redusert risiko for syklister.....	24	6. KILDEFORTEGNELSE.....	60
3.5 Delmål 3 - Andelen sykkelreiser skal øke	28		

FORORD

Evalueringen av Oslos sykkelstrategi 2005–2015 er utført i løpet av høsten 2013 og våren 2014. Sammen med delrapportene "Oslosyklisten – Kartlegging av dagens og morgendagens syklist" og "Sykkelnettet – Kartlegging av Oslos sykkelveinett" bidrar denne underlagsrapporten med viktige konklusjoner og anbefalinger før arbeidet med å øke andelen sykkelreiser i Oslo fortsetter. De tre studiene er tett knyttet sammen, og flere konklusjoner i evalueringen bygger på kunnskap som er hentet inn innenfor rammen for "Oslosyklisten" eller "Sykkelnettet".

Oslos kommende strategi har til formål å øke andelen syklist ved å få flere mennesker til å sykle mer. Strategien har også til formål å gi en systematisk arbeidsmåte som muliggjør fortløpende forbedringer for sykkeltrafikken i Oslo.

SAMMENDRAG

Evaluering av Oslos sykkelstrategi 2005–2015 er utført ut fra problemstillingene: Er målene oppnådd, og er de valgte strategiene de mest effektive for å oppnå målene?

SKIFTE I FOKUS MELLOM STRATEGIENS VISJON OG MÅL

Oslos sykkelstrategi har ligget til grunn for Oslo kommunes arbeid med sykkelspørsmål siden 2005. Strategien går ut fra en visjon om at Oslo skal bli Norges nasjonale sykkelby, der sykkel skal "oppleves" som et attraktivt, trygt og effektivt transportmiddel. Med planens hovedmål, som er å "Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og få flere til å sykle", skjer et skifte i fokus fra opplevelsen av Oslo som sykkelby til i stedet å arbeide aktivt for å øke andelen sykkelreiser. Hovedmålet har siden blitt brutt ned i delmål som gjelder fremkommelighet, risiko og sykkelandel. For å oppnå disse er det formulert et sett med strategier. Hvordan Oslo skal arbeide for å fremstå som et nasjonalt forbilde med tanke på sykkelplanlegging, tas ikke opp igjen i strategiene.

MÅLOPPFYLLELSEN ER VANSKELIG Å VURDERE

De tre delmålene om økt fremkommelighet, redusert risiko for sykklister i trafikken og økt sykkelandel er som regel ikke konkretisert, og utgangspunktet i dag er ikke angitt for annet enn sykkelandelen. I sykkelstrategien er det heller ikke beskrevet noen metoder eller rutiner for oppfølging. Vurderingen er derfor

gjort ut fra annen tilgjengelig informasjon fra Oslo kommune, og ut fra resultatet i andre underlagsrapporter for den nye sykkelstrategien.

MÅLET OM EN SYKKELANDEL PÅ 12 % ER OPPFYLT – MEN BARE FOR ARBEIDSREISER

Sykkelandelen blant alle reiser har økt, men ikke nok til å nå 12 %. Mangfold blant syklistene er derimot ikke oppnådd i det hele tatt. I dag sykler først og fremst de som har arbeid og som er "sterke og uredde". Ut fra tidligere retningslinjer i Sykkelhåndboka, som foreskriver en standard på sykkelanlegg som først og fremst henvender seg til voksne pendlersyklister er dette heller ikke så merkelig.

RISIKOEN FOR TRAFIKKULYKKE PER SYKLET KM HAR SANNSYNLIGVIS BLITT REDUSERT

Risikoreduksjon er vanskelig å vurdere fordi det ikke finnes et angitt utgangspunkt. Men beregninger som er utført viser at risikoen sannsynligvis har blitt redusert. Men delmålet om lavere risiko for sykklister enn for bilister er sannsynligvis ikke oppnådd, siden risikoen er ca. 5 ganger høyere for sykklister, ifølge nasjonal skadestatistikk. Den største mangelen er imidlertid fokus på risiko alene, snarere enn opplevd sikkerhet i trafikken, som er det som er avgjørende ved valg av transportmiddel. En analyse som i større grad tar hensyn til opplevd sikkerhet, viser at store deler av Oslos sykkelveinett i dag har et mangelfullt nivå, særlig i indre by.

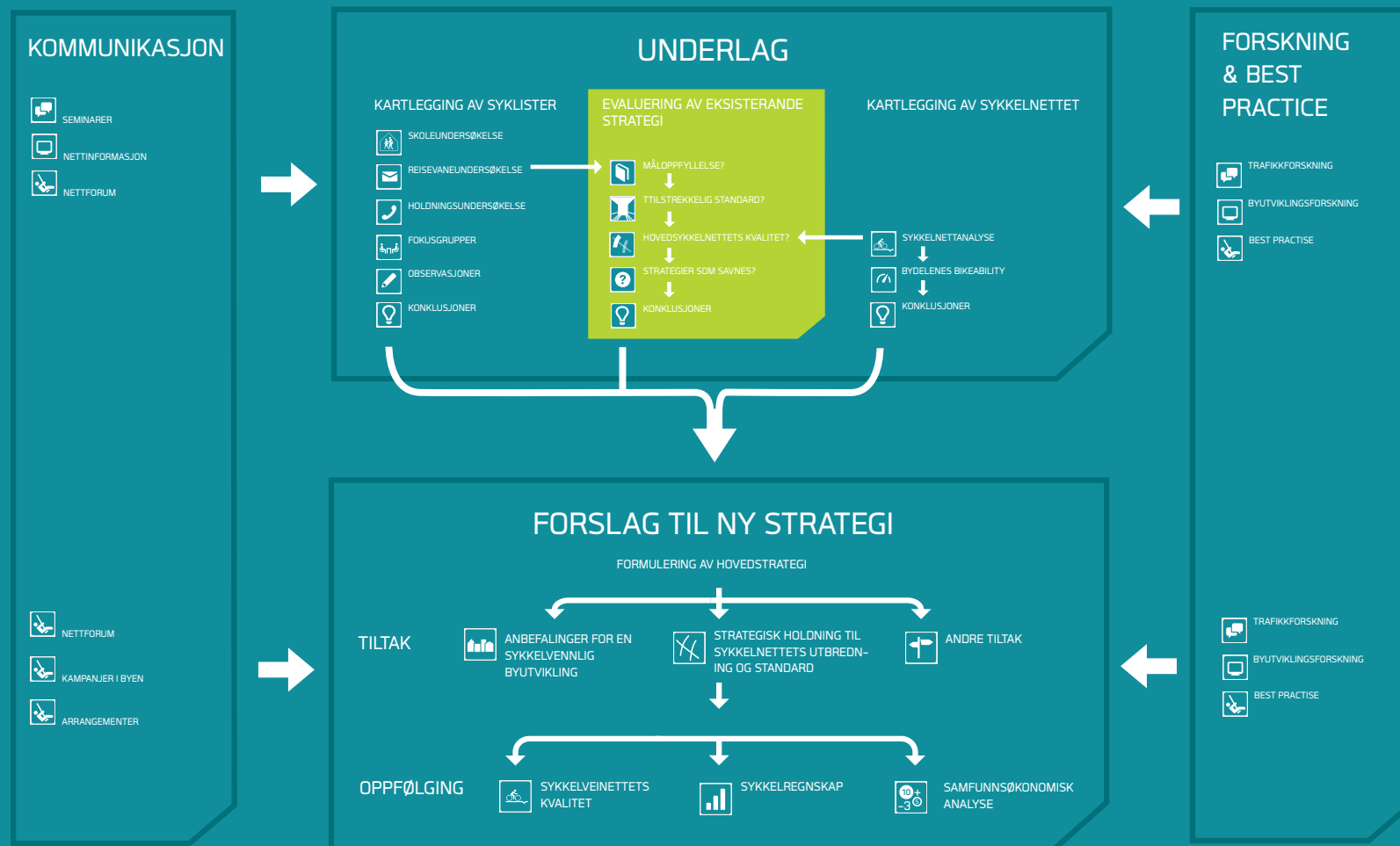
LAVERE FREMKOMMELIGHET I HOVEDSYKKELNETTET ENN I RESTEN AV SYKKELNETTET

Med tanke på fremkommelighet finnes det heller ikke et utgangspunkt. Analyser av fremkommeligheten viser imidlertid at den er lavere langs det planlagte hovedsykkelveinettet enn i resten av sykkelnett.

STRATEGIENE ER OFTE RETT, MEN IKKE ALLTID RIKTIG GJENNOMFØRT

Til sammen elleve strategier er utarbeidet for å beskrive hvordan målene skal oppnås. Disse strategiene henvender seg først og fremst til sykkelplanleggerne, og det er liten sammenheng med andre deler av kommunens virksomheter. Ved en sammenligning med internasjonal beste praksis er utvalgte strategier godt formulert. Det finnes derimot store mangler i gjennomføringen og valget av tiltak. De byene der sykkelandelen er høy, har ikke nødvendigvis et langt sykkelnett, men snarere et kompakt, sammenhengende nett med høy trafikal trygghet og fremkommelighet. Oslo kommune har fokusert på et hovedsykkelveinett som er svært glissent, og et standardnivå som ikke evner å skape opplevelsen av trafikal trygghet for flertallet av osloboerne. Strategiene peker i flere tilfeller på behovet for å prioritere sykkel, men i realiteten er dette sjelden gjort. I Oslo er det en tydelig bilstandard til stede i både sykkelstrategien og i sykkelplanleggingen. I fremtiden trengs det et større politisk mot for å øke prioriteringen av sykkel i forhold til andre transporttyper.

HVORDAN NÅR VI MÅLET OM ØKT SYKKELANDEL?



1. INNLEDNING

FORMÅL MED OG OPPBYGGING AV RAPPORTEN

BAKGRUNN

I arbeidet med å skape en ny sykkelstrategi for Oslo er en evaluering av Oslo kommunes nåværende strategi en viktig del. Gjennom å kontrollere måloppnåelse og gjøre en vurdering av om Oslo kommune har arbeidet med riktige mål og strategier kan det dannes et bilde av hvordan Oslo kommune har prestert på sykkelområdet i løpet av strategiens gjennomføringsperiode.

FORMÅL

Evalueringen har som formål å gi svar på om ambisjonsnivå, foreslåtte standarder, tiltak og den fysiske tilretteleggingen for syklistene har vært nok til å øke andelen syklistene. Denne kunnskapen vil være et godt grunnlag i utarbeidelsen av Oslos nye sykkelstrategi, "Sykkelstrategi for Oslo 2015–2025". Denne nye strategien har til formål å få flere mennesker til å sykle mer og gi en systematisk arbeidsmåte for å oppnå fortløpende forbedringer for sykkeltrafikken.

PROBLEMSTILLING

De to hovedproblemstillingene i undersøkelsen har vært:

- I hvilken grad oppfylles de målene som er angitt i strategien?
- I hvilken grad er sykkelstrategiens mål og strategier i tråd med hva syklistene ønsker, internasjonal beste praksis og hva forskning viser er god planlegging for sykkel?

EVALUERINGENS OPPLEGG

Evaluering av eksisterende sykkelstrategi gjennomføres på grunnlag av beste praksis og forskning. Med utgangspunkt i kunnskap om hvilke faktorer som er viktige for å øke andelen og mangfoldet av syklistene stilles det spørsmål som: Ligger hovednettverket på riktig sted? Er målene oppnådd? Har de gjennomførte tiltakene vært vellykkede?

Delprosjektet innebærer en grundig gjennomgang av eksisterende planlegging og strategi. Er målene nådd? Er strategiene riktige for å nå målene? Hvilke strategier mangler? Dette er noen av spørsmålene som blir behandlet innenfor rammene for dette delprosjektet.

DELRAPPORTENS OPPBYGGING

Et innledende kapittel om beste praksis rapporterer kortfattet hva byer med høy andel sykkelreiser har gjort for å oppnå disse høye andelenene.

I kapitlet *måloppnåelse* beskrives og analyseres den tidligere strategiens mål og delmål. I tillegg gjøres det en vurdering av om disse målene er oppfylt.

Kvaliteten på strategiene behandles i kapittel fire. Her beskrives strategiene, hvilket mål de er ment å skulle støtte, og hvordan denne strategien er gjennomført. Hvis det mangler strategier, eller hvis spørsmålet burde vært håndtert annerledes, blir dette også beskrevet i dette kapitlet.

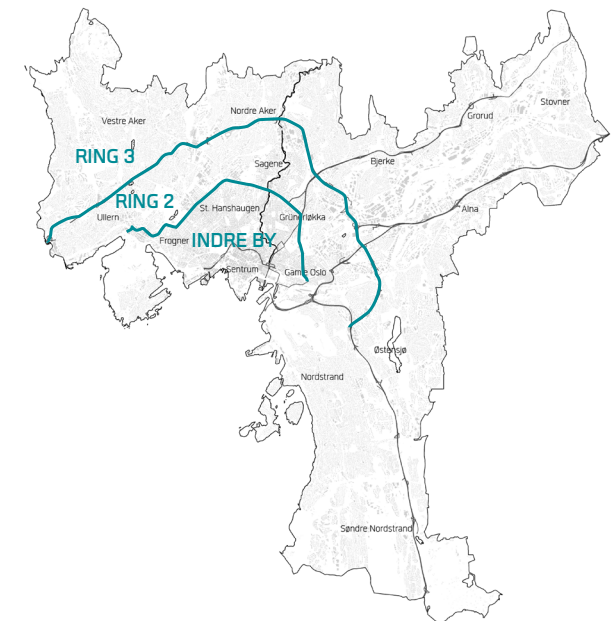


FIG. OSLO KOMMUNE

Oslo kommunes inndeling. I rapporten blir det særlig brukt sammenligninger mellom indre by (innenfor ring 2) og hele byen.

Oslosyklisten



MÅLOPPNÅELSE?

Reisevaneundersøkelse
Holdningsundersøkelse
Observasjoner



Er det Oslosyklisten som var målgruppen for strategien?

Hvem har dratt nytte av tiltaken?

Sykkelnettanalyse



SYKKELNETTETS KVALITET



Møter sykkelveinettet syklistens behov for trygghet, sikkerhet, fremkommelighet?



BEST PRACTICE



Andre sykkelbyers beste praksis.
Tilstrekkelig standard?



BENCHMARKING



Oslo sammenlignet med andre sykkelbyer :
nett, strategier, mål, syklisterna



STRATEGIER SOM SAVNES?



Hvilke strategier mangler helt?



KONKLUSJONER



= Er standarden gott nok? Kunnskap om syklisterna? Er strategierna tilstrekkelige? Har målen oppnått?

SYKKELSTRATEGI OSLO 2005–2015 – SAMMENDRAG

Oslo kommunes sykkelstrategi ble vedtatt av bystyret 1. februar 2006. Strategien inneholder visjon, hovedmål og delmål for å oppnå en økning i sykkeltransporten.

POLITISK VEDTATT 2006

Formålet med Sykkelstrategi for Oslo (byrådssak 68/05) var "å gi byens syklister et helhetlig effektivt og sikkert transporttilbud for å oppnå en økning i sykkeltransporten". For å oppnå dette ville byrådet arbeide etter et 11-punktsprogram for videreutvikling av sykkelveinettet i Oslo.

Sykkelstrategi for Oslo ble deretter behandlet av bystyret i møte 01.02.2006 (sak 9). Bystyret vedtok blant annet at det var et mål at sykkelandelen skulle utgjøre 12 prosent innen 2015.

Videre vedtok bystyret blant annet:

- Hovedsykkelveinettet fullføres innen 2009 i tråd med hovedsykkelveiplanen fra 1999.
- Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg.
- Det utarbeides et bredt informasjonsopplegg for bruk av sykkel i Oslo, herunder et enhetlig formuttrykk for skilting og veioppmerking.

- Sykkelparkeringstilbudet utvides, særlig i sentrum og ved kollektivknutepunkter i bydelene.

- 30 km/t i sentrum videreføres.

- Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring.

- Forkjørersrett for syklistene i forhold til bilistene utredes.

- Bystyret ber byrådet raskt gjennomføre tiltak som bedrer syklistenes fremkommelighet på steder der bortfall av sykkelvei rett før rundkjøringer og veikryss i dag skaper farlige forhold for syklister.

Både Oslos sykkelandel og fullføring av og kvaliteten på hovedsykkelnettet vil bli evaluert.

STRATEGIENS VISJON OG OVERGRIPENDE MÅL

Visjonen for kommunens satsing på sykkel som transportmiddel handler i bunn og grunn om opplevelsen av sykkel: "Oslo er i 2015 Norges nasjonale sykkelby, hvor sykkel oppleves som et attraktivt, trygt og effektivt transportmiddel."

Til og med hovedmålet handler om opplevelsen av sykling og å øke syklingen gjennom å øke attraktiviteten gjennom å: "Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og få flere til å sykle."

Visjonen og hovedmålet vil bli evaluert.

TRE DELMÅL

- Øke fremkommeligheten for syklister innen 2015

- Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikk ulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist innen 2015

- Andelen sykkelreiser skal øke med 50 prosent fra dagens nivå innen 2015

Delmålene er et utgangspunkt for å gjennomføre en rekke tiltak. Antall tiltak er betydelig, og effekten av de ulike delmålene varierer. De har derfor blitt gruppert i strategier som skal svare til de ulike delmålene som er definert.

Delmål og strategier vil bli evaluert.

KOMMUNALE PLANER

I tillegg til disse dokumentene/planene er også andre planer relevante for utbygging av hovedsykkelveinettet i Oslo, herunder prinsipplan for gatebruken i sentrum og Samferdselsetatens handlingsplaner for gang- og sykkeltiltak.

Andre planer vil ikke bli evaluert, men utredningen kommer til å henvise til disse, siden de er en del av gjennomføringen av sykkelstrategi 2005–2015.

1. INTERNASJONAL BESTE PRAKSIS

HVA KJENNETEGNER GODE SYKKELBYER?

SYKKELBYEN – ET KORT HISTORISK TILBAKEBLIKK

Å se på transportmiddelfordelingen ut fra et historisk perspektiv er en reise i seg selv. I Skandinavia har utviklingen vært ensartet, med toppnoteringer i sykkelandelene på slutten av 1940-tallet og deretter synkende tall. Årsaken er naturligvis at politikk og planlegging siden dette tidspunktet har tatt høyde for økt biltrafikk, og at byene har blitt tilpasset for å gjøre det mulig å få plass til flere biler og tilhørende arealer i form av parkeringsplasser, tunneler, flere kjørefelt og nye trafikkårer.

I Sverige gikk omstillingen raskt, mens den danske bilbeskatningen og den norske importreguleringen av biler holdt utviklingen litt igjen (Emanuel, 2012). Bilismen ekspanderte dermed senere i Danmark og Norge, men til og med sykkelbyen København hadde i begynnelsen av 1980-tallet nådd en bunnotering på 13 %. Stockholm hadde nesten klart å presse sykkelandelen tilbake til 0 % på begynnelsen av 70-tallet. Norges og Oslos utvikling har fulgt samme mønster.

HVORFOR MANGE BYER RUNDT OM I VERDEN VIL BLI BEDRE SYKKELBYER

Ut fra et samfunnsperspektiv er det et stort behov for å finne mer bærekraftige måter å skape bevegelse på enn det som kan oppnås med privatbilisme. Sykling er særlig interessant i dette perspektivet, fordi det er en billig og kapasitetssterk transportmåte. Sykling gir også positive helseeffekter og innebærer minimale

utslipp. Syklingen er også en del av en global trend som vises særlig tydelig i større byer med økende sykkelandeler. Trenden er tredelt: Miljø/Livsstil/Økonomi. Miljøaspektet ved syklingen er sannsynligvis et viktig aspekt, men minst like viktig er synet på sykkel som en livsstilsmarkør, tydelig knyttet til helse og mote. Det synes tydelig i salgstall for sykkeltilbehør, men også i hvordan det har blitt vanlig å markedsføre andre varer, til og med biler, ved å ha med sykler i annonsene. En viktig faktor, som også vises særlig tydelig i Oslo, er sykkelens økende popularitet hos grupper med høy sosioøkonomisk status. Denne går på tvers av den pågående biltrenden i Norge (TØI, 2011). For byene med høy sykkelandel er det også tydelig at sykkel har blitt et akseptabelt alternativ for flere ulike mennesker. Københavnerne sykler ganske enkelt fordi det er den enkleste måten å ta seg frem på,

By	I dag	Mål (Målår)
Amsterdam	38 %	70 %
København	36 %	50 % (2025)
Portland	6 %	25 % (2030)
Paris	3 %	5 % (2020)
Stockholm	8 %	15 % (2030)
Oslo	8 %	12 % (2015)

og fordi bymiljøet gjør det mulig (Københavns sykkelregnskap, 2011).

SYKKELSTRATEGIER FOR Å ØKE SYKKELANDELEN

Per i dag har mange land og byer strategier og planer for bedre sykkelbyer. For mange handler det om å øke andelen sykkelreiser, mens det for andre handler om å finne måter å beholde de allerede høye tallene på. I mange av de europeiske storbyene er sykkelandelen på veldig lave nivåer, for eksempel i Paris, som har en sykkelandel på 3 %. Den er imidlertid økende, og dette er en direkte følge av en kraftig satsing på lånesykkelssystemet Velib og utbygging av sykkelveinettet. Over 2 millioner private sykler er også blitt solgt i Paris siden 2005.

I Europa er det sykkelbyene Amsterdam og København som stikker seg ut, med andeler på henholdsvis 38 % og 36 % av arbeidsreisene. Det bør imidlertid poengteres at det er nettopp dette segmentet av reisene som gjelder når andelstallene for disse byene nevnes, og ikke samtlige reiser. For Københavns del ligger sykkelandelen på 26 % av samtlige reiser. Det er fortsatt høye tall, og det er derfor særlig interessant å se på hvordan disse byene har arbeidet med å øke sykkelandelen, og hvordan de tenker seg å nå de høye målene de har satt seg.

I amerikanske byer er sykkelandelen svært lav, sammenlignet med europeiske. Byen med høyest andel sykkelreiser er Portland, med en andel på 6 %. Port-

lands målsetting om 25 % sykkelreiser er svært ambisiøs og gjør Portland til en interessant referanse fordi de har lyktes med å øke sykkelandelen radikalt ved hjelp av en del omfattende tiltak i sykkelnettet (Portland Bureau of Transportation, 2012).

Sykkelandelene har, som tidligere nevnt, vært lave også i nederlandske byer og i København. I Nederland var det barnas risiko i trafikken som dro i gang "Stop de Kindermoord"-kampanjene på begynnelsen av 70-tallet. Dette førte til at de begynte å bygge opp en trygg og sikker sykkelinfrastruktur. I København hadde sykkelbaner blitt fjernet på 60- og 70-tallet, men med energikrisen og de vanskelige trengselsproblemene som biltrafikken forårsaket, mente politikerne på begynnelsen av 1980-tallet at gjeninnføring av sykkelbaner i København var den eneste løsningen fremover.

Stockholm og Portland har hatt kraftige økninger de siste årene, der antallet syklistene som passerer viktige snitt, har økt med henholdsvis 188 % og 540 % i perioden 1991–2011. Disse byene har arbeidet i henhold til mottoet "bygg, så kommer de", men samtidig ikke arbeidet konsekvent med å skape et heldekkende sykkelnett som fungerer for alle typer syklistene. Portlands nyeste sykkelstrategi retter seg mot dette problemet og peker på roligere, grønne "bicycle boulevards" for å nå en bredere gruppe av syklistene.

HVA HAR DE SOM HAR LYKTES I Å ØKE SYKKELANDELEN SIN, GJORT?

En dypstudie viser tydelig at de byene som har oppnådd virkelig høye andeler, har satset på å bygge sykkelinfrastruktur som er sammenhengende, trygg og konsekvent utført. Det betyr et sykkelnett der syklisten er atskilt fra annen trafikk i størst mulig grad, at barn og eldre gis plass og at det er enkelt å finne og forstå – selv i nye byer. Særlig viktig er det imidlertid at sykkelinfrastrukturen består av et tett, sikkert nett som gjør det trygt å ta seg frem i trafikken, uansett syklisttype og årstid.

Det finnes også studentbyer som har svært høye andeler. Lund, Uppsala og Cambridge er eksempler på slike byer. Der sykler mange av økonomiske årsaker og fordi det finnes en sykkelkultur. De virkelig høye andelene nås først der det ligger et trygt og sikkert sykkelnett til grunn.

At sykkelsettes i større sammenheng, er også et suksesskriterium. Det kan være sykkel som en del av trafikkstrategi, som folkehelsearbeid eller som en del av et byutviklingsprosjekt.

En del byer har lyktes i arbeidet med kampanjer. Det gjelder Odense, som økte sykkelandelen sin markant etter en omfattende kampanje, men også Malmö, som har arbeidet aktivt med ulike former for kampanje- og informasjonstiltak, for eksempel kampanjen "Inga löjliga bilresor" (ingen latterlige bilreiser).

RELATIV ATTRAKTIVITET ER EN VIKTIG FAKTOR FOR SYKKELANDELEN

Ytterligere et aspekt som påvirker sykkelandelen, er hvor enkelt og smidig det er å bruke andre transportmidler. Det vises både i hvor direkte restriksjoner mot biltrafikk (for eksempel bilavgifter eller tidsbegrensning på parkering) påvirker transportmiddelfordelingen, men også hvordan økt prioritet av sykkel i gaterommet og i trafikkprosjekt gir sykkel økte fordeler sammenlignet med andre transporttyper. Innføringen av bilavgifter i Stockholm og Göteborg endret trafikksituasjonen over natten, og for Göteborgs del innebar dette en økning på 20 % ved byens sykkelmålestasjoner.

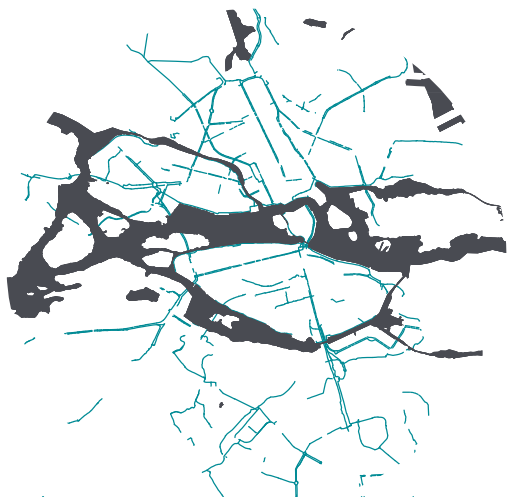
8 MÅTER Å OPPNÅ HØY SYKKELANDEL PÅ

- Trafikksikkert, sammenhengende nett
- Høyt nivå på drift og vedlikehold
- Gode sykkel fasiliteter (f.eks. sykkelstativer)
- Fartsbegrensning for biltrafikk
- Restriktive tiltak for biltrafikk (f.eks. bomring)
- Sykkel som del av helhetlig trafikkstrategi
- En positiv sykkelkultur
- En velfungerende bysykkelforordning

SYKKELNETTETS BETYDNING FOR SYKKELANDELEN

LENGDEN PÅ SYKKELVEINETTET ER IKKE LIKE VIKTIG SOM NETTETS MASKEVIDDE

Lengden på sykkelnettet er et mål som ofte brukes for å beskrive hvor sykkelvennlig en by er. Det er imidlertid et vagt mål, siden det ikke sier noe om nettets tetthet, kvalitet, sikkerhet eller til og med om det ligger der mennesker bor og arbeider, eller langs de mest direkte rutene. En sammenlignende studie viser at det snarere er nettets dekning som er relevant for sykkelandelen. Stockholms nett er nesten dobbelt så langt som Københavns 412 km, men er påfallende glissent til sammenligning.



STOCKHOLM

UTFORMINGEN AV SYKKELINFRASTRUKTUREN ER KONSEKVENT INNENFOR BYER, MEN VARIERER FRA LAND TIL LAND

En gjennomgang av hvordan sykkelinfrastrukturen ser ut i de byene som er studert ekstra for å benchmarke Oslo mot, viser at det brukes ulike løsninger, men at de er konsekvent gjennomført innenfor byen. Portland har ennå ikke nådd noen høye andeler, men er konsekvent i hvordan ny sykkelinfrastruktur skal utformes. Minste bredde er 2,1 m, og sykkelboulevardene har en rekke utformingsløsninger som skal gjøre



KØBENHAVN

det tryggere og sikrere for uerfarne syklister å våge å velge sykkel.

I København brukes sykkelstier konsekvent som konsept, og på gater med lave hastigheter uten sykkelinfrastruktur har syklister prioritet. Sykkelstienes bredde varierer fra en laveste bredde på 1,7 meter opp til 4–5 meter på de mest trafikkerte strekningene.

I Amsterdam og resten av Nederland er minste bredde i enveisbane 1,8 m, men som i København bygges banen bredere på sterkt trafikkerte strekninger. På grunn av den relative faren ved toveis sykkelstier prioriteres enveis sykkelstier på hver side av bilveien. Også sykkelgater, spesielle sykkelbroer og fysisk skille fra bilene er vanlig. Syklistene gis også høy fremkommelighet og prioritet, med tilpasning av trafikklys, grønn bølge eller fartssikrede passasjer med vikeplikt for biltrafikken.

I både nederlandske byer og i København ledes ikke syklister langs felt på bilenes førerside på grunn av risiko med dører som åpnes, og enkle tilpasninger som avfasing av fortauskanter gjøres som regel når syklistene ber om det. Blant annet er det denne omsorgen for syklistene som gjør at 67 % av københavnernes følger seg trygge på sykkel.

FIG. SYKKELNETTETS UTBREDELSE

Dedikert sykkelinfrastruktur i henholdsvis Stockholm og København

2. MÅLOPPNÅELSE

MÅL OG VISJON

VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE

Måloppnåelse for mål og delmål i Oslos sykkelstrategi vurderes ut fra en tretrinns skala. De enkle illustrasjonene skal gi leseren en rask indikasjon på om målet er oppnådd. Men siden Oslos sykkelstrategi 2005–2015 i flere tilfeller ikke har angitt konkrete målnivåer eller oppfølgingsmetoder, finnes det ofte en begrunnelse for hvordan de enkelte målene er vurdert i bildeteksten.

Ikonene betyr følgende:



Høy måloppnåelse



På rett vei, men når ikke helt frem



Lav måloppnåelse / negativ utvikling

STRATEGIENS VISJON OG MÅL

I Oslos sykkelstrategi beskrives sykling som "effektivt, miljøvennlig og helsebringende". "Økt satsing på sykkel vil dessuten være et av flere virkemiddel for å redusere fremtidig ventet vekst i biltrafikken". Med dette som utgangspunkt er det utarbeidet en visjon og et hovedmål for kommunens fremtidige satsing på sykkel som transportmiddel.

"Oslo er i 2015 Norges nasjonale sykkelby, hvor sykkel oppleves som et attraktivt, trygt og effektivt transportmiddel"

Visjon Oslo sykkelstrategi 2005–2015

"Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og få flere til å sykle."

Hovedmål Oslo sykkelstrategi 2005–2015

FOKUS FLYTTES FRA OPPLEVELSE TIL MÅLBARE ANDELER I NEDBRYTINGEN AV VISJON TIL MÅL

Hovedmålet for Oslos sykkelstrategi innebærer en nedbryting av visjonen der fokus flyttes fra **opplevelsen** av Oslo som sykkelby til aktivt å arbeide for å **øke andelen** sykkelreiser. De innledende ordene i visjonsteksten: "Oslo er i 2015 Norges nasjonale sykkelby" legges helt til side, og spørsmålet om å være foregangskommune eller på annen måte prestere bedre på sykkelområdet enn andre norske kommuner, blir ikke tatt opp igjen senere i strategien.

Hva betyr det at hovedmålet har et annet fokus enn visjonen? I første omgang betyr det at fokus flyttes fra myke verdier som "opplevelse", til direkte målbare verdier som "sykkelandeler". Det behøver ikke være negativt, men det er viktig å være bevisst på at dette fokusskiftet har påvirket både sykkelstrategiens utforming og Oslo kommunes arbeid med sykkelspørsmål.

FAKTISK MÅLOPPNÅELSE

Da strategien ble skrevet, var sykkelandelen 6 % i årsgjennomsnitt av alle daglige reiser (Reisevaner i Oslo og Akershus 1998, TØI-notat 1129/1999). I RVU gjennomført høsten 2013 ble 8 % av reisene i Oslo utført med sykkel. Sykkelandelen har dermed økt, men målet på 12 % er ikke nådd.

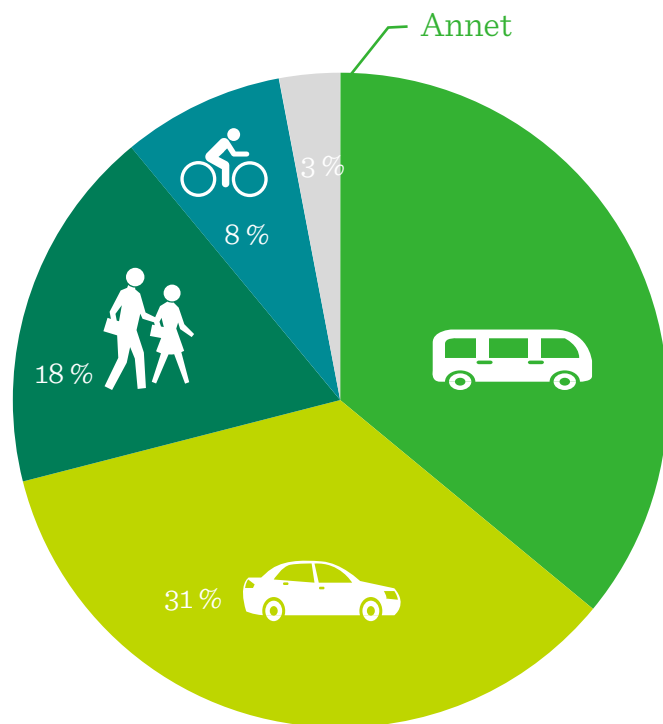


FIG. TRANSPORTMÅTEFORDELING HVERDAG IFØLGE RVU 2013

Total fordeling mellom transportmåter i Oslo i 2013.

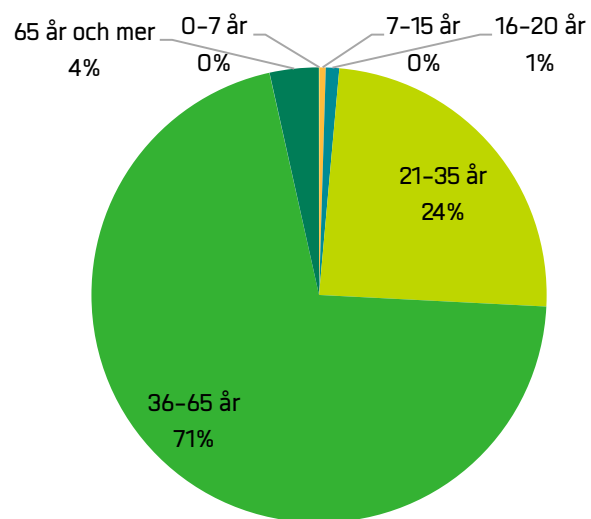


FIG. VURDERTE ALDERSGRUPPER OG ANDEL I OBSERVASJONS-STUDIE 2013

Blant 3179 observasjoner

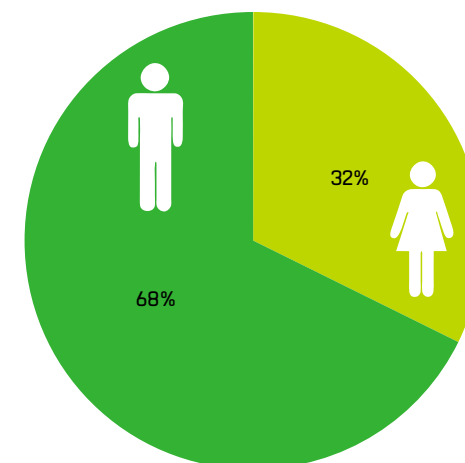


FIG. VURDERT KJØNNSANDEL I OBSERVASJONSSTUDIE 2013

Blant 3179 observasjoner

Målet om et mangfold av syklistere er ikke oppnådd. Av alle sykkelreiser i RVU gjøres 61 prosent av menn og 39 prosent av kvinner. Observasjoner gjennomført på ulike steder i Oslo høsten 2013 viser liknende resultater: Bare 30 % av de observerte syklistene var kvinner. Av mer enn 3 000 observerte syklistere ble det bare registrert 1 barn under 7 år, og 14 barn under 15 år.

RVU viser også at blant de som har lønnet arbeid, gjøres 10 prosent av reisene med sykkel. Blant de som studerer, er tilsvarende andel 5 prosent. Blant arbeidsledige og sykemeldte er sykkelandelen mindre enn 1 prosent.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE ANDEL

Andelen sykkelreiser har økt fra 6 til 8 prosent, men har ikke nådd bystyrets mål om at sykkelandelen skal utgjøre 12 prosent innen 2015.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE MANGFOLD

Mangfoldet blant syklistene er lite, bemerkelsesverdig få unge voksne, arbeidsløse og barn sykler.

MÅLETS FORMULERING: BRA ELLER DÅRLIG?

Strategiens hovedmål brytes tidlig ned i tre delmål. Dette skyldes at målet i seg selv ikke er konkret nok til å være mulig å følge opp. Det er en vanlig måte å arbeide på for å kunne følge opp et arbeid.

Hovedmålet formulerings om å "gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere" indikerer et ønske om å få andre til å sykle enn de som sykler i dag. Å

få flere til å sykle betyr at Oslo kommune ville at strategiarbeidet skal rette seg mot å øke andelen sykkelreiser av totalt antall reiser. Målets formulering viser at det fantes en tydelig ambisjon om å endre sammensetningen av syklistene som gruppe, og at økningen av syklistene også skal føre til mangfold.

Et mangfold av syklistere er en god ambisjon, men strategiens beskrivelse av hvem som sykler i Oslo, gir grunn til å tro at bildet av den typiske syklisten, det vil si det bildet som har lagt til grunn for funksjonærers, politikeres og mediers syn på syklistere, har vært direkte feil. Ifølge reisevaneundersøkelsen i 2013 beskrives her nettopp de gruppene som IKKE sykler, som de typiske syklistene. En velvillig tolking kunne vært at syklistgruppens sammensetning faktisk er påvirket markant.

"Det er særlig ungdom, enslige med barn, arbeidsledige, deltidsarbeidende, skoleelever, studenter og lavinntektsgrupper som sykler ofte. For disse gruppene er sykkel ikke bare et alternativt transportmiddel, men i stor grad også et hovedtransportmiddel."

Den typiske syklisten ifølge Oslo sykkelstrategi 2005–2015

STRATEGIENS ANBEFALINGER FOR HØY MÅLOPPNÅELSE

Sykkelstrategiens anbefalinger for høy måloppnåelse for sykkelstrategiens hovedmål var å arbeide med følgende strategier:

1. Hovedsykkelveinettet fullføres

2. Etableringen av det sekundære sykkel- og hove turveinettet videreføres

3. Helhetlig skilting og veioppmerking

4. Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

5. Utbedring av trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger

6. 30 km/t i sentrum videreføres

7. Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring

8. Utvidet sykkelparkeringstilbud

9. Bysykkelordningen videreføres

10. Flere informasjons- og profileringstiltak

11. Øke planreservene

ARBEIDSRUTINER

3 delmål og 11 strategier ble angitt som nødvendige for at hovedmålet skal kunne oppnås. Det redegjøres ikke i detalj for hvordan arbeidet med økt sykkelandel skulle gjennomføres, av hvem, hva det koster og hvem som er ansvarlig. Det er heller ikke angitt indikatorer, grenseverdier eller mål, eller en rutine for hvordan strategiens mål kan kontrolleres over tid.

I følgende kapittel vil de tre delmålene bli vurdert med hensyn til måloppfyllelse, og deretter vil de strategiene og tiltakene som strategien utpeker som nødvendige, bli vurdert med tanke på muligheten for at de kan bidra til oppfyllelse av målene og den studerte effekten.

STRATEGIENS TRE DELMÅL

For å nå hovedmålet ble det vurdert som nødvendig å dele det opp i tre delmål. Disse ble formulert med utgangspunkt i hovedmålet, men også for å være på linje med delmålene i "Nasjonal sykkelstrategi" i nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.

Delmål 1: Øke fremkommeligheten for syklistene innen 2015

Delmål 2: Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist innen 2015

Delmål 3: Andelen sykkelreiser skal øke med 50 prosent fra dagens nivå innen 2015

DELMÅLENE KOBLING TIL VISJON, HOVEDMÅL OG NASJONALT NIVÅ

Både mål og standardnivåer er koblet til det nasjonale

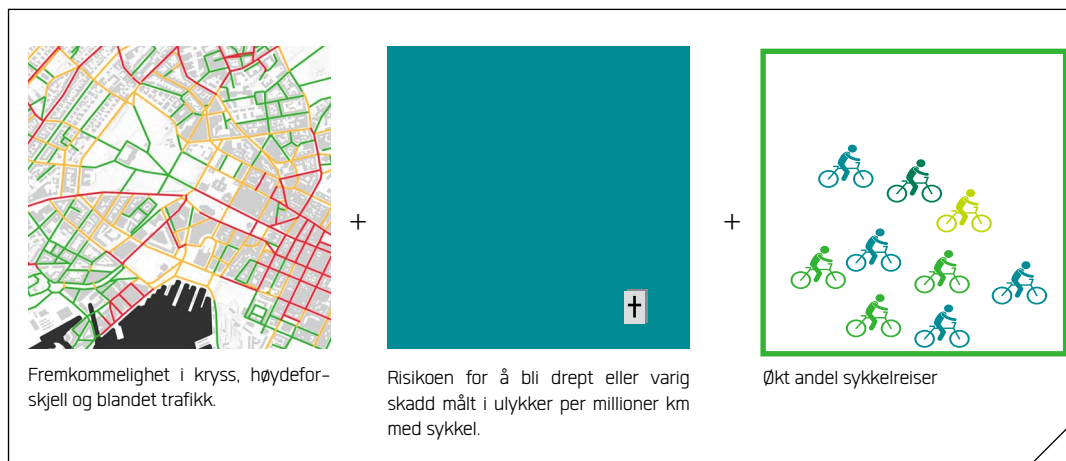
nivået i "Nasjonal sykkelstrategi". Gjennom å bryte ned hovedmålet om å "Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og få flere til å sykle" til delspørsmålene fremkommelighet, trafiksikkerhet og andel sykkelreiser blir det mulig å kvantifisere målene. Delmålene er deretter et utgangspunkt for å gjennomføre en rekke tiltak.

MÅLENE FORMULERING: BRA ELLER DÅRLIG?

Målene er formulert på linje med de nasjonale målene, men hva skjer hvis disse forbedres? Og hvis det na-

sjonale nivået er for svakt eller for generelt til å passe til Oslo? Visjonen om at "Oslo er Norges nasjonale sykkelby" er ikke mulig å gjennomføre ved å arbeide ut fra de angitte delmålene.

Fokus på fremkommelighet og andel blir tydelig i og med de tre delmålene, mens mangfoldet i syklistenes sammensetning går tapt. At syklistene skal ha tilgang til et tilgjengelig og trafiksikkert sykkelnett, er heller ikke en del av mål eller strategi.



DELMÅL 1: ØKT FREMKOMMELIGHET FOR SYKLISTER INNEN 2015

Delmålet om økt fremkommelighet for syklistene i Oslo innen 2015 var et generelt mål i strategien. Målet mangler konkret angivelse av endelig måloppnåelse.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE FREMKOMMELIGHET I SYKKELVEINETTET

Sykkelveinettets fremkommelighet beregnet for alle linjene i nettet, er høy. Høy fremkommelighet finnes særlig i de ytre områdene av Oslo og på lokale strekninger.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE FREMKOMMELIGHET INDRE BY

I indre by er konkurransen om plassen stor, og syklistene har ikke hatt høy prioritet. Fremkommeligheten er derfor lavere her enn i nettet som helhet.

Fremkommelighetsmålet var i høy grad koblet til Hovedsykkelveinettet, som lenge har vært utpekt i Oslos sykkelplanlegging. Formålet var å etablere et helhetlig og sammenhengende nett av sykkelveier for økt fremkommelighet innen 2015.

STRATEGIER FOR Å NÅ DELMÅLET

For å nå delmålet ble følgende strategier foreslått:

- Hovedsykkelveinettet fullføres
- 30 km/t i sentrum videreføres

- Tilrettelegge for sykling mot enveiskjøring
- Etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinettet videreføres
- Helhetlig skilting og veioppmerking
- Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

KONKRETISERING AV OG BESKRIVELSE AV DAGENS SITUASJON FOR DELMÅLET MANGLER

Ettersom delmålet ikke er konkretisert, blir det ikke mulig å følge opp målet i relative termer. En konkretisering ville vært mulig for eksempel ved å relatere til biltrafikkens fremkommelighet med en reisetidskvote, eller ved å velge ut et antall representative strekninger og arbeide med fremkommelighetsfremmende tiltak og måle reisetid før/etter.

TO FREMKOMMELIGHETSSTUDIER AV VIKTIGE STREKNINGER I OSLO ER GJORT

Det er gjort to fremkommelighetsundersøkelser for sykkel i Oslo (Prosam 2011 og 2012). Undersøkelsene studerte fremkommeligheten ved å la syklistene sykle ruter med GPS og føre loggbok over opplevelsen underveis. Informasjon om underlag, utforming og skilting ble dermed samlet inn, og forbedringstiltak for strekningene ble foreslått. Det er ikke gjort noen helhetlig evaluering av sykkelveinettets fremkommelighet før delrapporten "Kartlegging av sykkelveinettet".

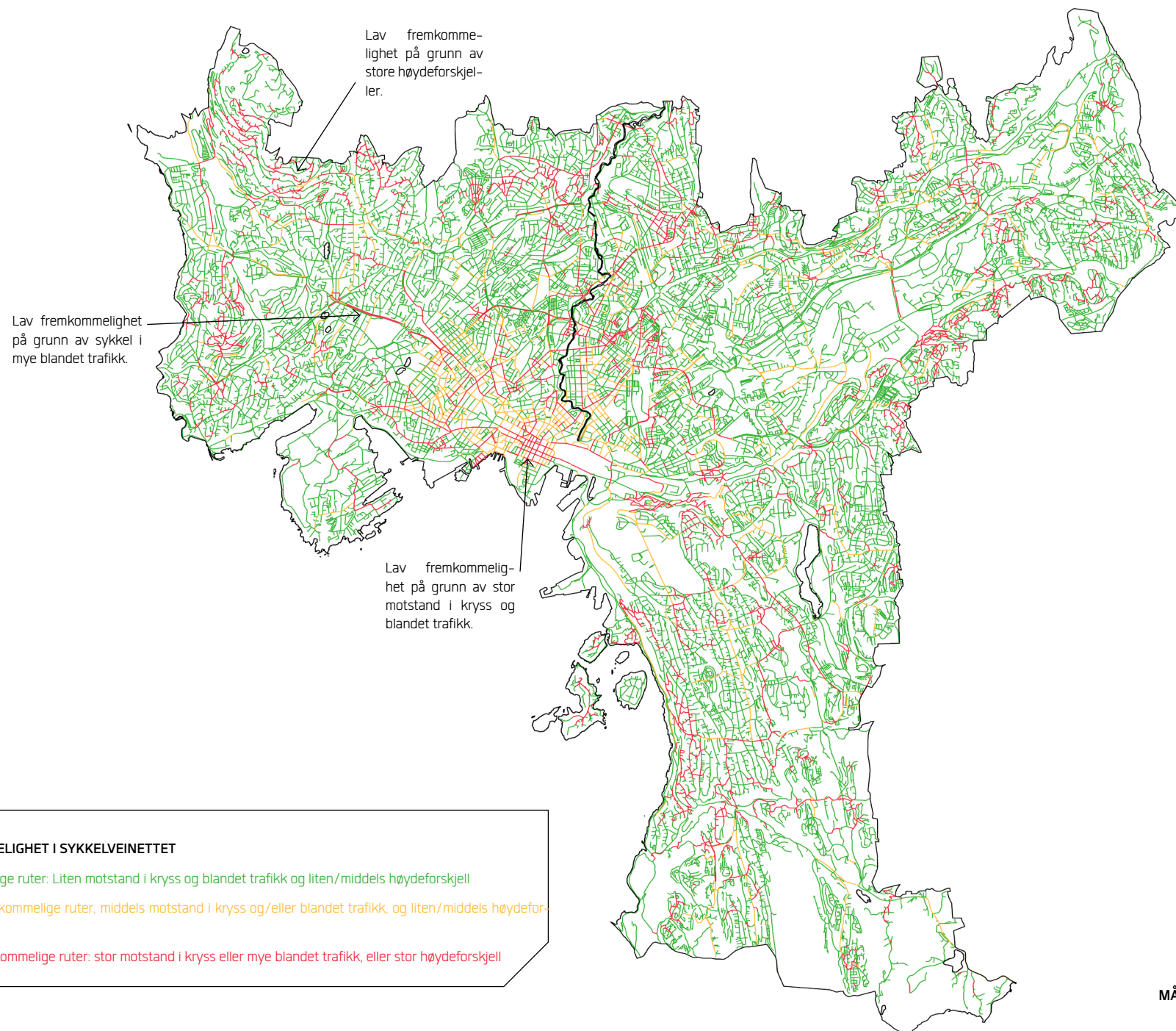
VURDERINGSKRITERIER UTARBEIDET I DELSTUDIEN "KARTLEGGING AV SYKKELVEINETTET"

I delrapporten om sykkelveinettet pekes fremkommelighet ut som ett av fire viktige temaer for en vellykket sykkelby. Vurderingskriterier for fremkommelighet er derfor utarbeidet, og disse har også vært brukt i denne evalueringen. Fremkommeligheten har vært mulig å analysere gjennom forekomsten av motstand i kryss, omfattende blandet trafikk og høydeforskjeller. Analysene viser at sykkelnettets fremkommelighet er høy i store deler, særlig utenfor indre by, men at det samtidig har svært lav fremkommelighet i de delene der målpunktene er mange, og i de direkte, mye brukte strekningene i byen. Forskjellene i fremkommelighet blir særlig tydelige i indre by, der sykkelveinettets fremkommelighet blir dårligere.

HAR STRATEGIENE BIDRATT TIL AT MÅLET ER OPPNÅDD?

De utpekte strategiene er rimelige, i forhold til målet om økt fremkommelighet. Men fordi det ikke finnes noe utgangspunkt, er det vanskelig å vurdere om fremkommeligheten er forbedret i relative termer.

Kvalitetene på de enkelte strategiene må vurderes, for eksempel når det gjelder hovedsykkelveinettets maskevidde og etterlevelsen av 30 km/t i Oslo sentrum. Fullføring av hovedsykkelveinettet i lengde har vært sett på som viktigere enn trafikkikker og sammenhengende utforming. Dessuten mangler viktige strategier som er avgjørende for fremkommeligheten.



FREMKOMMELIGHET I SYKKELVEINETTET

Fremkommelige ruter: Liten motstand i kryss og blandet trafikk og liten/middels høydeforskjell

Middels fremkommelige ruter, middels motstand i kryss og/eller blandet trafikk, og liten/middels høydeforskjell

Mindre fremkommelige ruter: stor motstand i kryss eller mye blandet trafikk, eller stor høydeforskjell

STRATEGIER FOR HOVEDSYKKELVEINETTETS UTBREDELSE OG UTFORMING MANGLER

Gjennomføringen av hovedsykkelveinettet er en viktig del av arbeidet med å nå målet om økt fremkommelighet for sykklister. Derimot mangler en mer inngående diskusjon om hvordan hovedsykkelveinettet som sådan presterer. Har det tilstrekkelig god maskevidde? Er standarden på nettet god? Kan alle bruke dette nettet? Ligger nettet der det bor mange potensielle sykklister? Ligger nettet riktig i byen med tanke på gjennomførbarhet? Samtlige av disse spørsmålene belyses spesielt i kapittel 4.

Det er også viktig å huske at hovedsykkelveinettet ble planlagt på 70–80-tallet, da kunnskapene og ambisjonene om hvordan et nett skal se ut, var mye lavere enn i dag. Hovedsykkelveinettet er svært glissent, sammenlignet med internasjonal beste praksis. Dette er det hovedsakelige problemet med nettet, snarere enn lengden på det. Det mangler dermed en strategi for nettets utbredelse.

ØKT PRIORITET FOR SYKKLISTER I KRYSS OG VED SIGNALANLEGG MANGLER I STRATEGIEN

Fremkommelighetstiltak for sykklister i kryss og ved signalanlegg nevnes ikke i det hele tatt i strategien, til tross for at prioritering av sykklister ved lyskryss og i utforming av kryss kan øke både fremkommeligheten og den opplevde trafikksikkerheten for sykklister. Tiltak for eksempel i form av grønn bølge, førgrønt, filterfelt (separat svingspor rundt signalgivningen) og liknende ville økt sykklisterenes fremkommelighet enormt på strekninger med mange kryss, for eksempel i Bygdøy allé.

SYKKELENS RELASJON TIL ANDRE TRANSPORTTYPER I STRATEGIEN PEKER PÅ MANGELN PÅ HELHETSBILDE FOR TRAFIKKEN OG LAV PRIORITERING AV SYKKEL SOM TRANSPORTTYPE

Kombinasjonen sykkel og kollektivtrafikk gis liten plass i strategien. Sykling i kollektivfelt er en strategi som ville økt fremkommeligheten for mange sykklister, særlig fordi det i dag er mange som ikke vet om at denne muligheten finnes, fordi det ikke er merket med sykkelsymboler. En god kombinasjon av sykkel og kollektivtrafikk påvirker også behovet for sykkel-parkeringsplasser ved holdeplasser. I GIS-vurderingen av fremkommelighet var det ikke utarbeidet kartdata om kollektivtrafikk. Dette gjorde det vanskelig å vurdere kollektivtrafikkens fremkommelighet og arealkrav i forhold til sykkel. På sikt kan dette innebære store problemer, fordi manglende kunnskap om konkurrerende transporttypers krav til samme arealer behøver en helhetsvurdering som tar utgangspunkt i et videre perspektiv enn den enkelte gaten.

Ingen fremkommelighetstiltak eller strategier i Oslos sykkelstrategi 2005–2015 har en direkte tilknytning til annen trafikk, for eksempel fremkommelighet i forhold til andre transporttyper, eller fremkommelighet gjennom konkrete begrensninger i biltrafikkens areal eller hastighet. I mange av resonnementene i strategien er "biltrafikkstandarden" stadig til stede – for eksempel å lage planskilte løsninger hvis det er mye trafikk. Det blir imidlertid beskrevet som nødvendig for gjennomføring av hovedsykkelveinettet å "reducere fremkommelighet og parkeringsmuligheter for bilister". "Dette er prosjekter som krever politisk vilje til å prioritere sykkel."

Sykkelen har stort sett bare positive egenskaper, både for den enkelte syklist og for samfunnet. Helseaspektene ved å sykle er uimotsigelig, og sykkeltrafikkens lave miljøpåvirkning sammenliknet med andre transportformer er en viktig årsak til at økt sykkeltrafikk anbefales i mange byer og land i dag. Trafikksikkerheten for sykklister er imidlertid et mindre positivt aspekt og er derfor inkludert som et delmål i den tidligere strategien. Delmålet om redusert risiko for død eller varig skade tok utgangspunkt i samme grunnleggende visjon som Nasjonal sykkelstrategi 2006–2015.

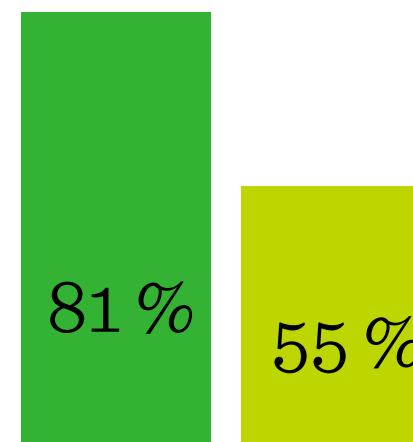
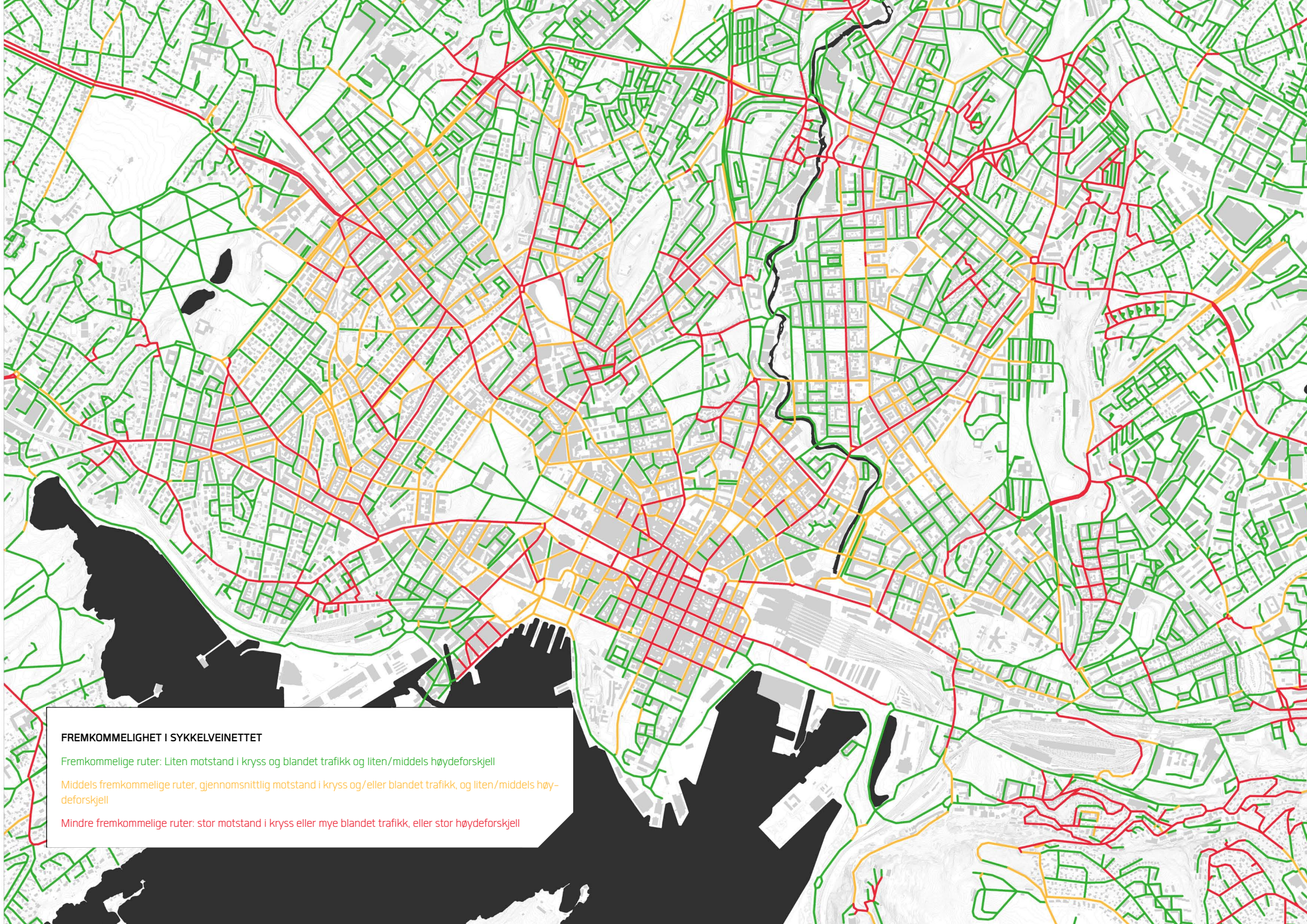


FIG. FREMKOMMELIGE STREKNINGER I HELE NETTET, SAMMENLIGNET MED STREKNINGER I INDRE BY

I indre by er strekninger med høy fremkommelighet prosentvis lavere, sammenlignet med sykkelveinettet som helhet.



The map displays a dense urban street network. The streets are color-coded based on their suitability for bicycle travel. Green lines represent the most accessible routes, while red lines represent the least accessible. The map also shows water bodies in black and building footprints in light grey. A legend box is located in the bottom-left corner.

FREMKOMMELIGHET I SYKKELVEINETTET

Fremkommelige ruter: Liten motstand i kryss og blandet trafikk og liten/middels høydeforskjell

Middels fremkommelige ruter, gjennomsnittlig motstand i kryss og/eller blandet trafikk, og liten/middels høydeforskjell

Mindre fremkommelige ruter: stor motstand i kryss eller mye blandet trafikk, eller stor høydeforskjell

DELMÅL 2:

Risikoen for å bli drept eller varig skadd i trafikkulykke for syklister i Oslo skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist innen 2015

GODE MULIGHETER TIL Å PÅVIRKE ULYKKESRISIKOEN MED ØKT SATSING PÅ SYKKEL

Det er uproporsjonalt mange skadde syklister i forhold til antall reiste kilometer med sykkel. Ulykkesrisikoen er imidlertid tydelig avhengig av sykkelandelen. I en nylig publisert studie om svenske kommuners sykkelsikkerhet (Spolander, 2014) konstateres det at kommuner med en høyere andel sykkelreiser også har lavere risiko for sykkelulykker. I danske Odense betydde kommunens økte satsing på sykkel i perioden 1999–2002 at sykkelreisene økte med mer enn 20 %, samtidig som ulykkene ble redusert med 20 %. Det henger sannsynligvis sammen med begrepet "safety in numbers", det vil si at flere syklister i gatene øker



FIG. MÅLOPPFYLLELSE RISIKO ALLE SYKKELULYKKER

Antallet sykkelulykker fordelt på reiste kilometer med sykkel er forbedret siden 2005, men ikke nok til å nå målet om en lavere risiko enn for bilister.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE RISIKO SYKKEL KONTRA BIL

For bilkjøring er det svært lav risiko regnet per kjørt kilometer. Sammenlignet med sykkel er risikoen 5–6 ganger høyere for syklister. Måissetingen om lavere risiko for syklister ville derfor krevd omfattende innsats fra Oslo kommunes side. Det tyder på at målet var satt for høyt, ut fra de innsatsene for trafiksikkerhet som kommunen har vært beredt på å gjennomføre.

syklistenes synlighet og dermed deres faktiske sikkerhet. Trolig har også infrastruktur, drift og vedlikehold en viss påvirkning, der kommuner som arbeider med å skape en god sykkelinfrastruktur, får økt andel syklister, som i sin tur motiverer og stiller krav til kommunen om ytterligere å forbedre tilbudet for syklister. I forlengelsen reduserer dette risikoen for både kollisjons- og eneulykker, samtidig som syklingen øker.

STORT MØRKETALL FOR ENELULYKKER – DISSE SKYLDES SOM REGEL MANGLER I DRIFT OG VEDLIKEHOLD

I Sverige er ca. 80 % av sykkelulykkene enelulykker, men da er både politirapporterte ulykker og sykehusrapporterte ulykker med i statistikken. I Norge har eneulykker med sykkel hvor andre trafikanter eller kjøretøy ikke er innblandet, en lav rapporteringsgrad i den offisielle ulykkesstatistikken, og Oslos sykehus rapporterer ikke sykkelulykker, til tross for at dette har vært et nasjonalt krav siden 2009.

Med sykehusrapporterte ulykker kommer også de enelulykkene som krever pleie, med i statistikken. Ifølge en dypstudie fra VTI blir det konstatert at 7 av 10 hardt skadde syklister ble skadet i en enelulykke. Disse ulykkene blir ikke alltid politianmeldt. Enelulykker avhenger i svært stor grad av drift og vedlikehold, der for eksempel grus kan føre til skliulykker om våren. Oslo kommune har svært god mulighet til å

påvirke denne ulykkesrisikoen. Enelulykker kan også skyldes syklistens håndtering av sykkel, atferd og situasjon eller interaksjon med andre trafikanter.

STRATEGIER FOR Å NÅ DELMÅLET

For å nå delmålet om redusert risiko for død eller varig skade i trafikken ble følgende strategier foreslått:

- Hovedsykkelveinettet fullføres
- Utbedring av trafikkfarlige punkt og strekninger
- Videreføring av 30 km/t i sentrum
- Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

FAKTISK MÅLOPPFYLLELSE

Det er vanskelig å vurdere om målet er nådd. Det avhenger av at verken metode eller mål for vurderingen er angitt i strategien, og at bare politirapporterte ulykker er inkludert i statistikken. Alvorlige sykehusrapporterte ulykker er ikke inkludert. Det målet som bør brukes for å få en korrekt vurdering av måloppfyllelsen, er antallet skadde syklister i forhold til antallet sykkelreiser innenfor kommunen. Det kan også gjøres en hypotetisk risikovurdering for alvorlige ulykker på grunnlag av antakelser om mørketall.

Siden delmålet ikke har et utgangspunkt, blir det ikke mulig å følge opp målet i relative termer, det vil si om risikoen faktisk har blitt redusert.

Nasjonale beregninger av ulykkesrisikoen viser at risikoen reduseres, og det har den gjort for samtlige transportslag i de nordiske landene de siste årene. På grunnlag av at syklingen i Oslo også har økt, burde en økning av antall ulykker imidlertid ikke være urimelig. At andelen sykkelreiser har økt, har sannsynligvis påvirket ulykkesrisikoen, men ikke nok til å nå målet om **lavere risiko enn for bilreiser**.

Tilgjengelige tall for Norge som helhet viser at risikoen reduseres, men at syklistene fortsatt har over fem ganger så høy risiko for å bli drept eller hardt skadd, sammenlignet med bilførere per kjørte kilometer.

UTVIKLING FOR ULYKKESRISIKO FOR SYKLISTER (NASJONALT)

Beregninger fra TØI viser at ulykkesrisikoen for syklistene nasjonalt har blitt redusert over tid, fra en risiko på 1,43 i 1985 til 0,82 i 2005. I 2010 var risikoen 0,6.

SYKLINGENS HELSEEFFEKTER VEIER OPP

Samtidig er det viktig å huske at fysisk aktivitet, for eksempel daglig sykling til og fra jobb, gir betydelig redusert risiko både for alvorlige sykdommer som hjerte-karsykdommer og kreft, og for mindre alvorlige sykdommer som diabetes og muskel- og skjelett-plager.

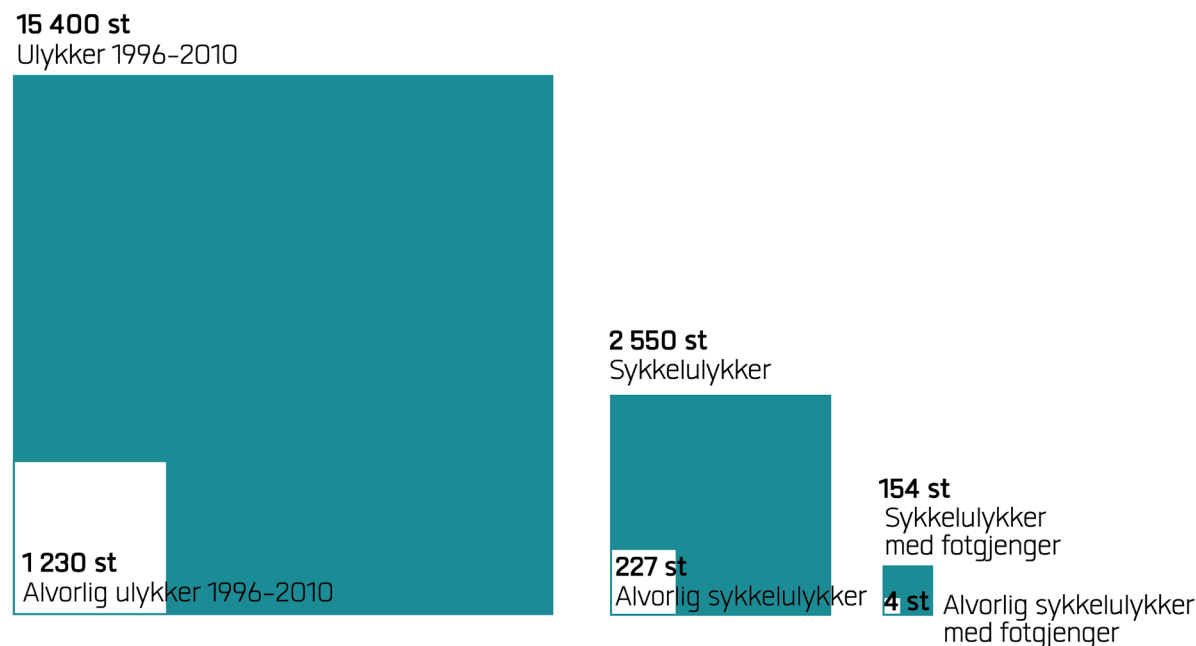


FIG. ULYKKER I OSLO 1996–2010

Antallet alvorlige sykkelulykker er svært lite, og det har bare skjedd 4 alvorlige ulykker mellom syklist og fotgjenger i perioden

HAR STRATEGIENE BIDRATT TIL AT MÅLET ER OPPNÅDD?

Utviklingen med tanke på trafikksikkerhet og ulykkesrisiko har sannsynligvis blitt svært lite påvirket av Oslo kommunes arbeid. Å forbedre drift og vedlikehold var med i strategien, men svært lite er gjort for å forbedre vedlikeholdet. I holdningsundersøkelsen (se syklistkartleggingen) er bare 4 % av de spurte fornøyd med vedlikeholdet av sykkelinfrastrukturen på vinterstid.

Å innføre 30-sone i sentrum er gjennomført, men få hastighetsdempende tiltak er imidlertid gjennomført. Uten hastighetsdempende tiltak er det fullt mulig å kjøre mye raskere i sentrum, noe som også skjer, særlig på kveldstid.

Hovedsykkelveinettet er fortsatt ikke helt fullført (se videre kap. 3). Syklistkartlegging og sykkelnettanalyse viser også at trafikksikkerheten er et svært viktig spørsmål for Oslos fremtidige arbeid, men at dette ikke har hatt tilstrekkelig stort gjennomslag i strategiperioden. Sykkelnett i Oslo har et lavt trafikksikkerhetsnivå, sammenlignet med internasjonale forhold, særlig i indre by. Økt trafikksikkerhet pekes ut som det viktigste tiltaket som spurte syklistene tror ville fått flere til å sykle. Oslo som sykkelby for barn og eldre får også svært lav karakter. Dette skyldes sannsynligvis at de satsingene på sykkeltrafikk som er gjennomført i Oslo, ikke har rettet seg mot denne gruppen. Dermed har man fått et trafikksikkerhetsnivå som snarere er tilpasset voksne transportsyklister. Trafikksikkerhetsarbeidet for syklistene i Oslo får dermed lav karakter.

FAKTSKE ULYKKESTALL VIKTIGE FOR FORTSATT ARBEID MED ULYKKESRISIKO FOR SYKLISTER

Trafikkulykker rapporteres i henhold til en skala (AIS) som baseres på hvor alvorlig en trafikkulykke er. De veldig alvorlige ulykkene (5–6 på AIS-skalaen) står imidlertid for en svært liten del av ulykkene. Uten sykehusrapporterte ulykker er det vanskelig å få et bilde av de lettere ulykkene (lavere enn 5 på AIS-skalaen), der spørsmål som utforming, drift og vedlikehold av infrastrukturen er avgjørende. Trolig er disse ulykkene mange, og disse ulykkene kunne Oslo kommune hatt god mulighet til å påvirke. En strategi som mangler, er derfor å påvirke tilgangen til informasjon, slik at faktiske ulykkestall kan brukes i både planlegging og oppfølging.

FOKUS PÅ ALDERSGRUPPERS ULIKE BEHOV ER VIKTIG FOR FREMTIDIG ARBEID MED SYKKELPLANLEGGING

Strategiene har ikke sett spesielt på ulykkesrisikoen for barn og eldre. 3/4 av de som skades alvorlig eller dør i sykkelulykker, er 65 år eller eldre. Det skyldes at eldre har vanskeligere for å hente seg inn igjen etter skader og kan få alvorlige problemer for eksempel ved beinbrudd.

Ulykkesrisikoen for barn har blitt redusert, i forhold til samtlige reiser. Nasjonal statistikk viser at antallet døde barn i trafikken har sunket fra 94 til 10 i løpet av perioden 1970 til 2006. Reduksjonen skyldes bedre trafikkmiljøer, bedre sikring av barn i bil og bedre kjøretøyteknologi. Samtidig skyldes en stor del av reduksjonen også at barna i større grad kjøres i biler enn de tidligere gjorde. Det gir en negativ effekt på barnas bevegelsesfrihet og fysiske aktivitet. En strategi som

ser på ulykkesrisikoen i forhold til helse, ville derfor også vært relevant.

OPPLEVD TRYGGHET I TRAFIKKEN ER AVGJØRENDE FOR VALG AV TRANSPORTTYPE – VIKTIGST FOR HØY ANDEL AV SYKLISTER

En strategi som fokuserer på opplevd trygghet i trafikken, mangler også. Den opplevde, eller subjektive, tryggheten er en viktig faktor i valget av fremkomstmiddel, og mer relevant for brukeren av trafikksystemet enn den faktiske, statistiske risikoen. Her ser man også en viss forskjell mellom kjønnene, der kvinner i høyere grad enn mennene synes at Oslo er utrygg å sykle i. I både RVU og observasjoner vises denne utryggheten tydelig ved at bare 30 % av syklistene er kvinner.

Kartet viser en analyse av trafikal trygghet, der grønt betyr at utformingen har både høy trafikksikkerhet og høy trafikal trygghet. I Oslo er store deler av sykkelveinettet utrygt, ifølge denne definisjonen.

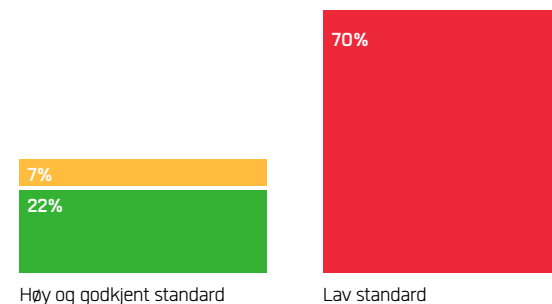
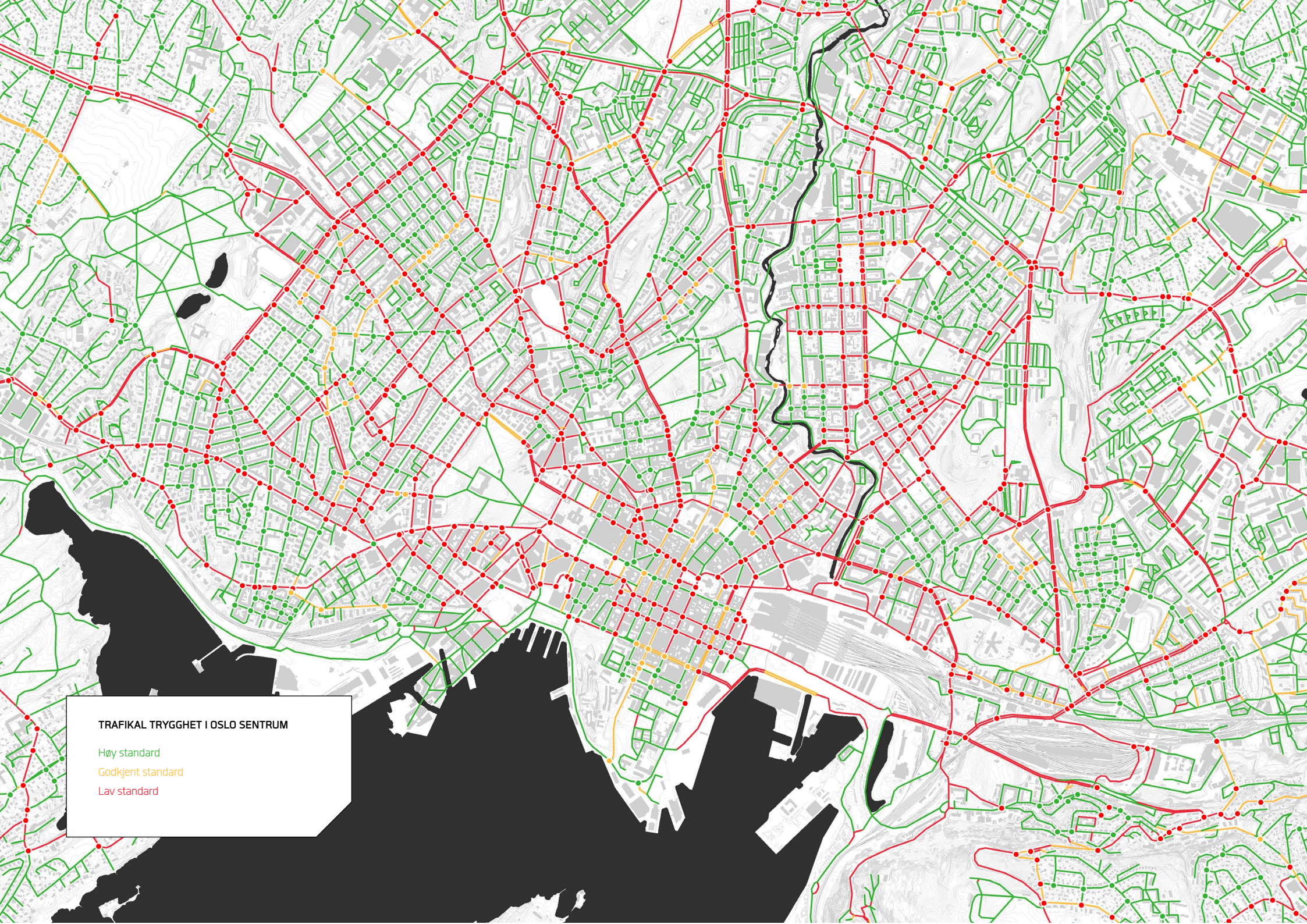


FIG. TRYGGHET LANGS DE TILGJENGELIGE STREKNINGENE

Andel av de tilgjengelige strekningene som holder høy, godkjent og lav standard. Tilgjengelige strekninger er naturlige strekninger i sykkelveinettet der de fleste av byens målpunkter finnes.



TRAFIKAL TRYGGHET I OSLO SENTRUM

Høy standard

Godkjent standard

Lav standard

DELMÅL 3: Andelen sykkelreiser skal øke med 50 prosent fra dagens nivå innen 2015

Andelen syklist er en god indikasjon på hvordan innbyggerne oppfatter tilbudet for syklist. Strategien beskriver nettopp at målet om en økning i andelen sykkelreiser er avhengig av hvor godt man lykkes med å nå delmålene om fremkommelighet og risiko i trafikken. Andelen kan være ulik i ulike deler av kommunen og skyldes en rekke ulike faktorer, for eksempel bebyggelsestetthet, tilgjengelighet til målpunkter og opplevelsen av trygghet på sykkel.

8,3 %

FIG. ANDEL SYKKELREISER

Markedsandelen for sykkel på hverdager målt i reisevaneundersøkelsen høsten 2013. De rapporterte reisene har start eller mål innenfor kommunen og ble foretatt av personer bosatt i Oslo kommune.



FIG. MÅLOPPFYLLELSE ANDEL SYKKELREISER

Andelen sykkelreiser hadde økt med 40 % ved RVU 2013, sammenlignet med RVU 2005. Det er en tydelig økning, men ikke nok til å nå det opprinnelige målet om en økning på 50 %.

MÅLE ANDELER

Reisevaneundersøkelsen høsten 2013 er gjort på liknende måte som tidligere reisevaneundersøkelser. Forskjellen består først og fremst i at det er lagt til spørsmål som er relevante for sykkel som transportmiddel. Studien fra 2013 har også sett på hovedtransportmåter, som gjør at for eksempel korte gangeiser på vei til en parkeringsplass eller holdeplass faller bort. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (2011) og i Prosams analyse av informasjon fra Ruters markedsinformasjonssystem (2011) er dessuten tenåringer intervjuet. Dette kan påvirke andelen, særlig for kollektivtrafikk og sykkel. Ved fremtidig oppfølging av markedsandelen for sykkel anbefales det at undersøkelsen gjennomføres på liknende måte som i reisevaneundersøkelsen fra 2013, med et jevnt stort utvalg, vektet etter bydeler og utført på samme tidspunkt på året.

STRATEGIER FOR Å NÅ DELMÅLET

For å nå delmålet om å øke andelen sykkelreiser ble følgende strategier foreslått:

- Strategier og tiltak i delmål 1 og 2 følges opp
- Utvidet sykkelparkeringstilbud
- Videreføring av bysykkelordningen
- Flere informasjons- og profileringstiltak
- Opparbeide planreserve

FAKTISK MÅLOPPFYLLELSE

Økningen av antallet sykkelreiser siden 2005 er et faktum, selv om det i visse bydeler fortsatt er svært lave andeler som velger sykkel som transportmiddel. En økning av sykkelreisene er observert i mange land og byer i den vestlige verden, og dette tyder på at sykling har blitt en global trend. Det skyldes sannsynligvis sykkelens image som et smart, urbant og grønt transportmiddel.

I Oslo har syklingen økt siden tidligere reisevaneundersøkelser, om enn ikke nok til å nå målet om en økning på 50 %, eller bystyrets mål om å nå en andel på 12 %.

HAR STRATEGIENE BIDRATT TIL AT MÅLET ER OPPNÅDD?

Andelen syklist har økt generelt i de nordiske landene de siste årene, og spørsmålet er hva som kan henføres til Oslo kommunes arbeid med trafiksikkerhet og fremkommelighet for syklist. Sannsynligvis har ikke bare økningen en global trend i bunnen, men både økt synlighet av sykler, som Oslos bysykkelordning, og ulike markedsføringstiltak har trolig også påvirket synet på sykkel som transportmiddel. En helsetrend har også vært observert de siste årene, der sykkel sammen med løping har blitt en idrett som har lokket til seg stadig flere mosjonister. En følge av det vises i flere konkurranser og mosjonsløp, som lokker til seg flere og flere deltakere for hvert år, eller som blir fullbooket lang tid i forveien.

SYKLISTER ER INGEN ENHETLIG GRUPPE – DET SNEVRE MÅLGRUPPEBILDET MÅ UTVIDES

Sykelstrategien har hatt et tydelig fokus på arbeidspendling og voksne syklistene som sykler av transporthensyn. Dette er bare en del av syklistgruppen. For å lokke til seg nye syklistene, flere kvinner eller for å beholde høye sykkelandeler hos ungdom kreves det en annen, bredere angrepsmåte. Ut fra et langsiktig perspektiv er det bare de "svakere" syklistene som må lokkes til å begynne/fortsette å sykle for at andelen syklistene skal øke.

FOKUSERE PÅ RIKTIG SAK OG STIKKE HULL PÅ MYTER OM HVA SOM PÅVIRKER ANDELEN SYKKELREISER

De byene der sykkelandelen er høy, har ikke nødvendigvis et langt sykkelnett. Det de har, er et kompakt, sammenhengende nett med høy trafikal trygghet og komfort. De har arbeidet med en tydelig prioritering av sykkel som transporttype, og de har gradvis forbedret tilbudet av infrastruktur for syklistene. De har særlig arbeidet med å eliminere opplevelsen av utrygghet, både trafikal og sosialt, i sykkelnettet. For dette har lengden på nettet, eller hvor stor andel av hovedsykkelnettet som er bygget, liten relevans.

TILGANG TIL GOD SYKKELINFRASTRUKTUR ER VIKTIGERE ENN TILGANG TIL SYKKEL

Selv tilgang til sykkel spiller liten rolle for sykkelandelen. I tidligere sykkelplan ble tilgjengelighet til sykkel målt til 75 %, og i reisevaneundersøkelsen høsten 2013 lå denne andelen marginalt høyere, på 76 %. Samtidig har syklingen økt med nærmere 40 %. Det

er ikke mulig å henføre dette til den faktiske tilgangen til sykkel. I det kommende arbeidet er det svært viktig at tilgjengelighet til sykkel som transportmåte måles på andre måter. Det som er relevant, er tilgjengelighet til målpunkter via en god sykkelinfrastruktur.

DET ER IKKE MULIG Å FLYTTE FJELL, MEN DET GÅR AN Å KOMME OVER DEM

Et aspekt som i mange sammenhenger fremheves som en viktig faktor bak Oslos lave sykkelandel, er forekomsten av høydeforskjeller. Det er store høydeforskjeller i Oslo, og dette gjør det vanskelig å sykle i visse sammenhenger. Analyser av fremkommelighet (se delrapporten Kartlegging av sykkelveinettet) viser at det finnes steder som innebærer en fysisk prestasjon for å komme opp med sykkel. Samtidig kan man sammenligne med Stockholm, der sykkelandelen har økt kraftig de siste 10 årene. Selv i Stockholm er det store høydeforskjeller, og den økte andelen skyldes ikke at disse er fjernet, men at infrastrukturen for syklistene er forbedret. Selv Lund, som er den svenske byen med høyest andel sykkelreiser (43 %), har en høydeforskjell på 78 meter, fordi hele byen er bygd i en sydhelling.

En sterk trend som vil øke mulighetene til å overkomme kraftige høydeforskjeller, er elsyklene. Disse selges i økende antall og gjør det mulig å sykle både raskere og oppover bakker. Det vil sannsynligvis påvirke andelen syklistene fremover, særlig blant de som ikke vil at sykling skal måtte innebære fysisk anstrengelse.

TRANSPORTMIDDEFORDELING IFØLGE RVU 2013

Den vanligste hovedtransportmåten på hverdager er kollektivtransport, som utgjør 34 prosent av alle reiser, etterfulgt av bil (som sjåfør), 31 prosent, og til fots, 18 prosent. Sykkel havner på fjerdeplass av de vanligste hovedtransportmåtene, med en andel på 8 prosent. Det tilsvarer ca. 100 000 sykkelreiser i løpet av en hverdag.

TRAFIKKSIKKERHET OG FREMKOMMELIGHET

Blant kvinner oppgir 79 % at økt trafikk sikkerhet er det høyest prioriterte tiltaket for at de skal sykle mer. Blant menn er det 66 %. Fremkommeligheten er det viktigste for 23 % av mennene og 11 % av kvinnene.

TRYGGHET I SYKKELNETTET

Mer enn to tredeler av kvinnene opplever Oslo som en delvis utrygg eller utrygg sykkelby. Blant mennene oppgir halvparten dette.

OSLO SOM SYKKELBY

24 prosent av mennene opplever at Oslo er en bra eller svært bra by å sykle i, mens tilsvarende andel blant kvinner er 9 prosent.

FIG. RESULTAT FRA SYKLISTKARTLEGGINGEN

Markedsandelen for ulike transportmidler på hverdager målt i reisevaneundersøkelsen høsten 2013. I holdningsundersøkelsen ble dagens og morgendagens syklistene ytterligere kartlagt. Det ble observert store forskjeller blant kvinner og menn, og dette kan forklare at bare 30 % av sykkelreisene gjøres av kvinner.

3. STRATEGIENES KVALITET

1. HOVEDSYKKELVEINETTET FULLFØRES

En strategi om å fullføre hovedsykkelveinettet ble ansett å bidra positivt på alle de tre delmålene: økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikku-lykker og økende sykkeltrafikk. Satsing på hovedsykkelveinettet ble også sett på som et viktig grep for å øke andelen arbeidsreiser på sykkel.

FORMÅLET MED HOVEDSYKKELNETTET

Hovednettet for sykkeltrafikk ble vedtatt som det nettet som ville ha størst betydning for å:

- knytte alle bydeler/boligområder mot sentrum (sentrumsrettede ruter)
- knytte sammen viktige områder/funksjoner og sentrumsrutene til et nett (ringruter).

Planen har siden 1980-tallet vært at hovedsykkelnettet skal bli ca. 180 km, og at det skal passe til arbeidspendling.

HVA ER GJORT?

Større deler av hovedsykkelveinettet er bygd ut, men noen strekninger mangler. De delene av nettet som ennå ikke er ferdigstilt, er først og fremst steder og strekninger med vanskelige trafikale forhold og sterke krav fra andre transporttyper. I april 2014 gjenstod bygging av 48 km ny sykkelvei, hvorav 15 km er Statens vegvesens ansvar.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Å fullføre hovedsykkelveinettet er i bunn og grunn en riktig strategi. Problemet er at hovedsykkelveinettet som sådan ikke har tilstrekkelig høy kvalitet.

Fokuseringen på antall kilometer utbygd hovedsykkelveinett er problematisk. Antall kilometer brukes i media, av politikere og av funksjonærer hos Oslo kommune som en slags indikator på nedlagt arbeid for å fremme sykling som transportmiddel. Sammenlignende studier (se kap. 2) viser at det ikke er lengden på nettet som er relevant, men nettets dekning, trafiksikkerhet og kvalitet. Hele Københavns nett til sammen er nesten halve Stockholms lengde, men nettet er trukket der mennesker bor og arbeider, og med en svært tett maskevidde. Dette gjør det anvendelig for mange. Oslos nett er både kort og glissent, sammenlignet med internasjonale forhold. Nettet er dessuten ikke helt tilpasset befolkningstettheten, det vil si der det finnes potensielle brukere i form av beboere og arbeidende.

Store deler av det hovedsykkelnettet som er bygd i Oslo, har både et lavt ambisjonsnivå og en faktisk utføring som innebærer lav trafiksikkerhet og lav fremkommelighet. Det er problemer på flere steder i hovedsykkelnettet, særlig i sentrum, der antallet sykklister er stort og en tydelig prioritering bør synes: Bogstadsveien, Carl Berners plass, Stortorvet, Jernbanetoget, Oslo S.

Oslo har de siste tiårene avlastet sentrum ved å bygge tunneler og gjennomfartsårer for biltrafikken. Sammenlignet med for eksempel Zürich har Oslo imidlertid ikke gått inn og endret de avlastede gatenes utforming for å oppnå en prioritering av andre transporttyper. Dette har ført til indusert trafikk, som har gjort det vanskelig å prioritere andre transporttyper. Trafikksikkerheten og fremkommeligheten på hovedsykkelveinettet i sentrum er derfor svært lav.

Strategien med å fullføre hovedsykkelveinettet handler særlig om å forbedre mulighetene for arbeidspendling. Det innebærer samtidig en tydelig planlegging for en enkelt gruppe mennesker og en enkelt type reiser. Med hardt fokus på hovedsykkelveinettet har de lokale sykkelreisene, eller sykkelens mulighet til å være en del av en grønn reise, blitt erstattet.

Ytterligere aspekter som er viktige for om nettet blir vellykket, er at hele Oslo kommune forstår hvor viktig plass og fremkommelighet er. For eksempel passer det ikke med uteserveringer der det er plassmangel, eller omdirigering av trafikk som påvirker nettet.

65 %

FIG. FULLFØRING AV HOVEDSYKKELNETTET

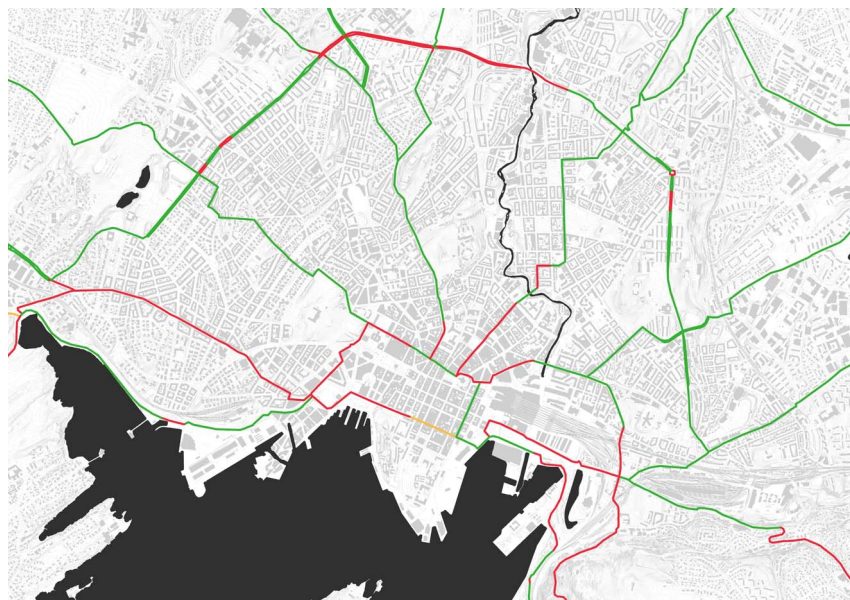
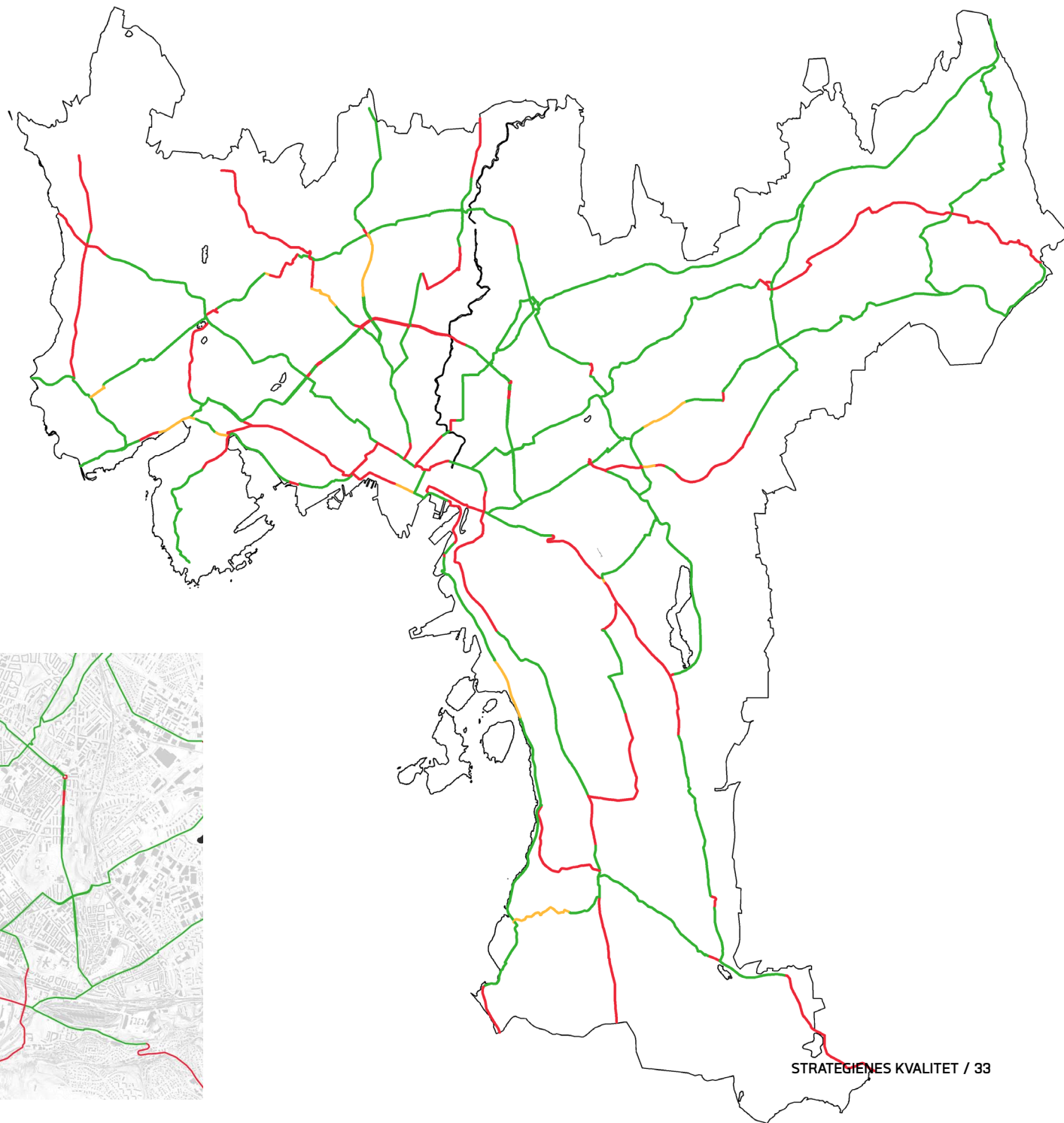
Andelen av sykkelnettet som er helt tilrettelagt, er 65 %. Om man legger til den andelen som er gjennomført, men der utføringen ikke er optimal, kommer den gjennomførte andelen opp i 69 %.

FULLFØRING AV HOVEDSYKKELVEINETTET

Tilrettelagt

Ikke optimalt utføring

Mangler tilrettelegging

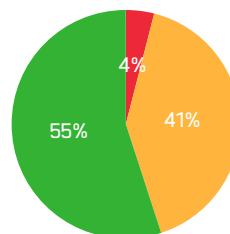


HVOR FREMKOMMELIG ER HOVEDSYKKELNETTET?

HOVEDSYKKELNETTETS FREMKOMMELIGHET VARIERER STORT MELLOM INDRE OG YTRE BY

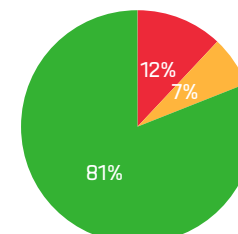
I indre by har 17 % av hovedsykkelnettet dårlig fremkommelighet, mot 4 % i hovedsykkelnettet som helhet. Hovedsykkelnettet er til og med mindre fremkommelig enn sykkelnettets som helhet. Siden det primære formålet med hovedsykkelnettet er å være fremkommelig, er den lave fremkommeligheten et problem. Dessuten er mengden syklistene og også målpunktene desto flere i indre by, og derfor påvirker den lave fremkommeligheten i dette området mange syklistene.

Ytterligere hindre for fremkommeligheten er de mange systemskiftene, der sykkelstier, sykkelveier og blandet trafikk avløser hverandre. Det skaper en usikkerhet hos syklistene og kan innebære en mer redusert fremkommelighet før syklistene har "lært seg" hvordan de skal håndtere skiftene.



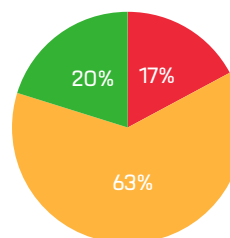
HOVEDSYKKELNETTETS FREMKOMMELIGHET

Andel av nettet som er svært fremkommelig (grønn), fremkommelig (gul) eller ikke fremkommelig (rød)



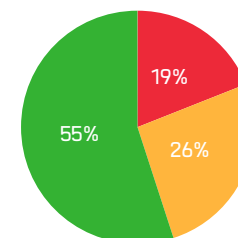
FREMKOMMELIGHET I HELE SYKKELNETTET

Andel av nettet som er svært fremkommelig (grønn), fremkommelig (gul) eller ikke fremkommelig (rød)



HOVEDSYKKELNETTETS FREMKOMMELIGHET I INDRE BY

Andel av nettet som er svært fremkommelig (grønn), fremkommelig (gul) eller ikke fremkommelig (rød)



FREMKOMMELIGHET I INDRE BY

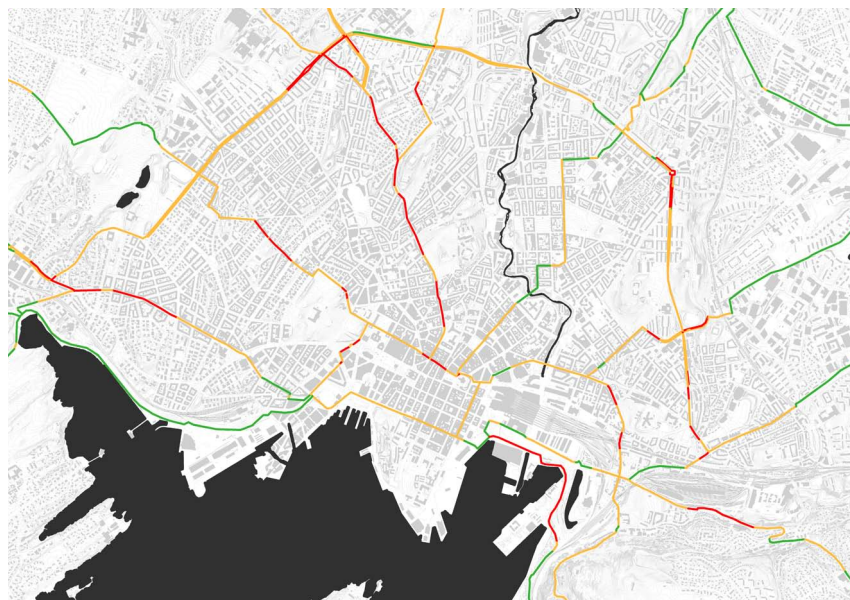
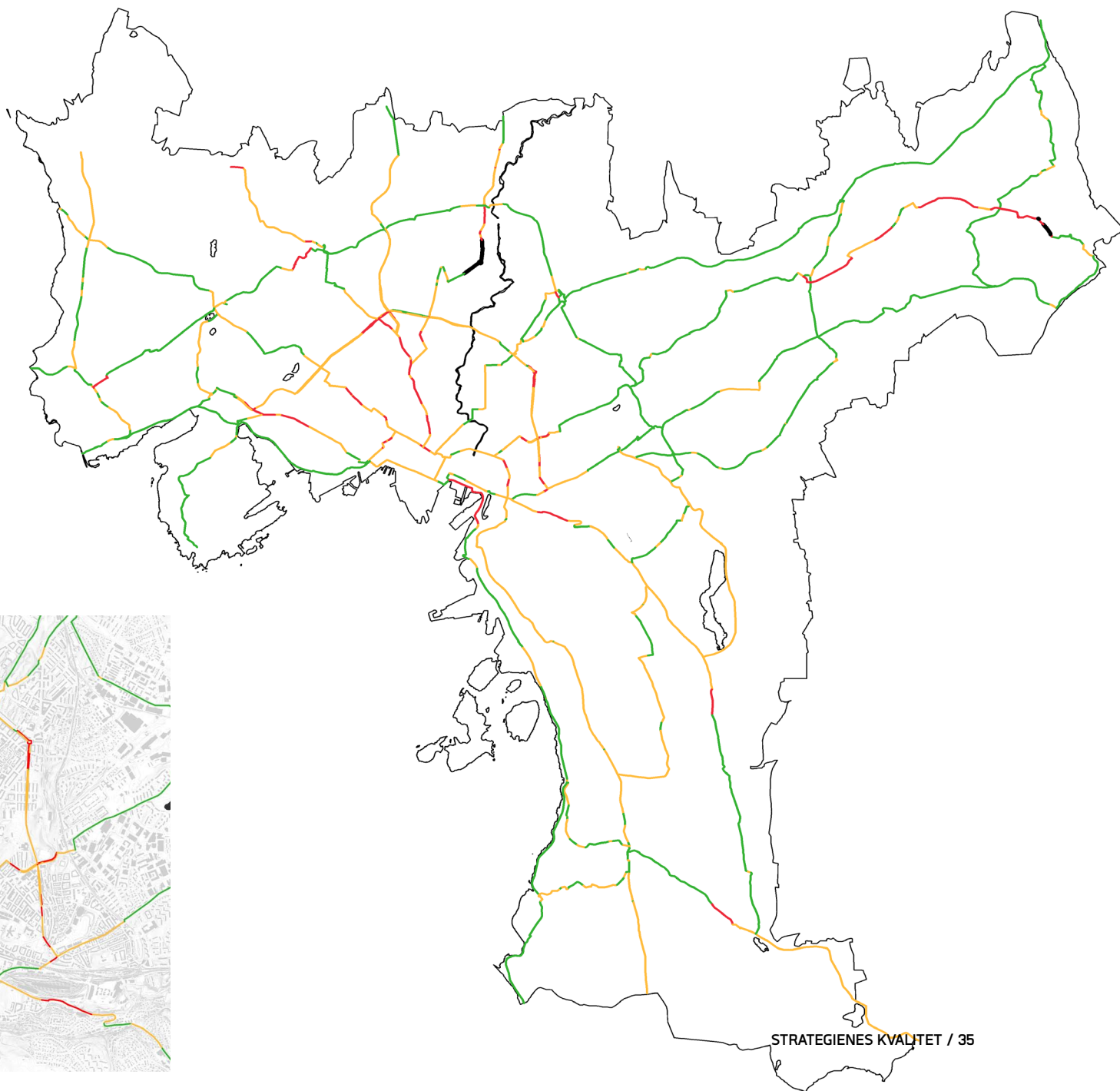
Andel av nettet som er svært fremkommelig (grønn), fremkommelig (gul) eller ikke fremkommelig (rød)

HOVEDSYKKELVEINETTETS FREMKOMMELIGHET

God fremkommelighet

Middels fremkommelighet

Dårlig fremkommelighet / ikke fremkommelig



HVOR TILGJENGELIG ER SYKKELNETTET?

SVÆRT STORE AVSTANDER MELLOM KRYSSENDE VEIER SKAPER LAV TILGJENGELIGHET TIL HOVEDSYKKELNETTET

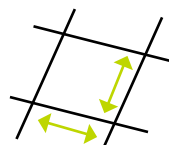
Tilgjengeligheten måles ved å se hvor de direkte strekningene finnes og hvor det finnes målepunkter i sykkelnett, og ved å studere maskevidden. Høyere maskevidde gir altså høyere tilgjengelighet til byen med sykkel, fordi det ganske enkelt blir flere veivalgsmuligheter. I Sykkelhåndboka 2013 (Statens vegvesen) står det at maskevidden i hovednettet bør være mellom 500–800 m, men noe mindre i sentrale byområder. I Oslos hovedsykkelveinett er maskevidden i gjennomsnitt 1 780 meter. For ønsket maskevidde ifølge den nasjonale standarden burde altså Oslos hovedveinett med sine utpekte ruter for fremkommelig og trygg sykling minst doubles. Den glisne maskevidden fører også til at svært få av alle Oslos hverdagslige destinasjoner kan nås via utpekte sykkelruter.

LANGE RUTER RADIALT INN MOT BYEN, MEN FÅ RUTER MELLOM BYDELER

Muligheten til å sykle på tvers mellom bydelene via hovedsykkelnett er i dag begrenset. Muligheten til å lage flere tverrlinjer langs direkte ruter er dermed stor.

641 M

OSLOBOERNES GJENNOMSNITTSAVSTAND
TIL HOVEDSYKKELNETTET



**1 780 M I SNITT MELLOM
KRYSSENE I HOVEDSYKKELNETTET**

= LAV MULIGHET FOR Å KOBLE SIG PÅ NETTET OG PÅ ANDRE RUTER



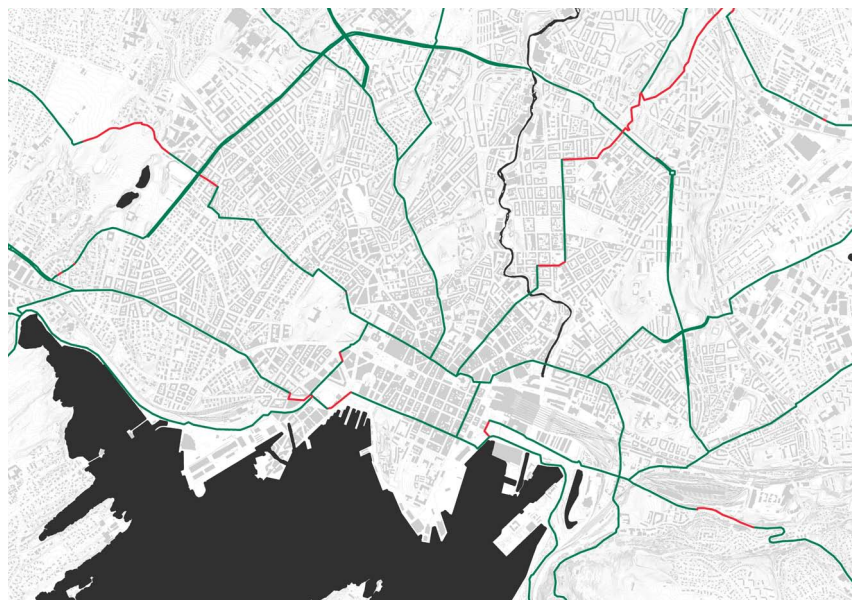
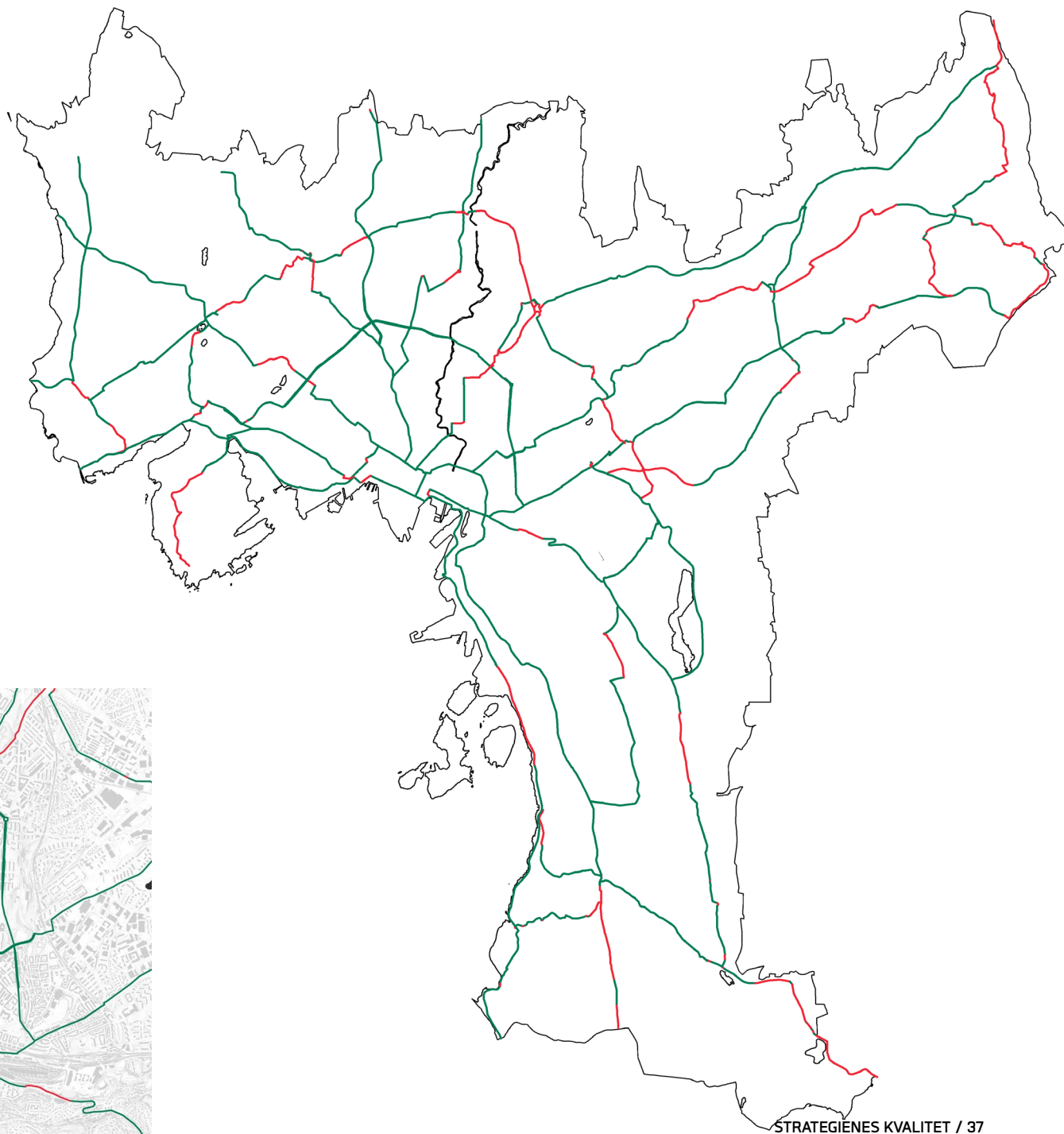
59 % NÅR SYKKELNETTET INNEN 500 M

24 % NÅR SYKKELNETTET INNEN 200 M

HOVEDSYKKELNETTETS TILGJENGELIGHET

Svært tilgjengelig

Lav tilgjengelighet



LIGGER HOVEDSYKKELNETTET DER BRUKERNE FINNES?

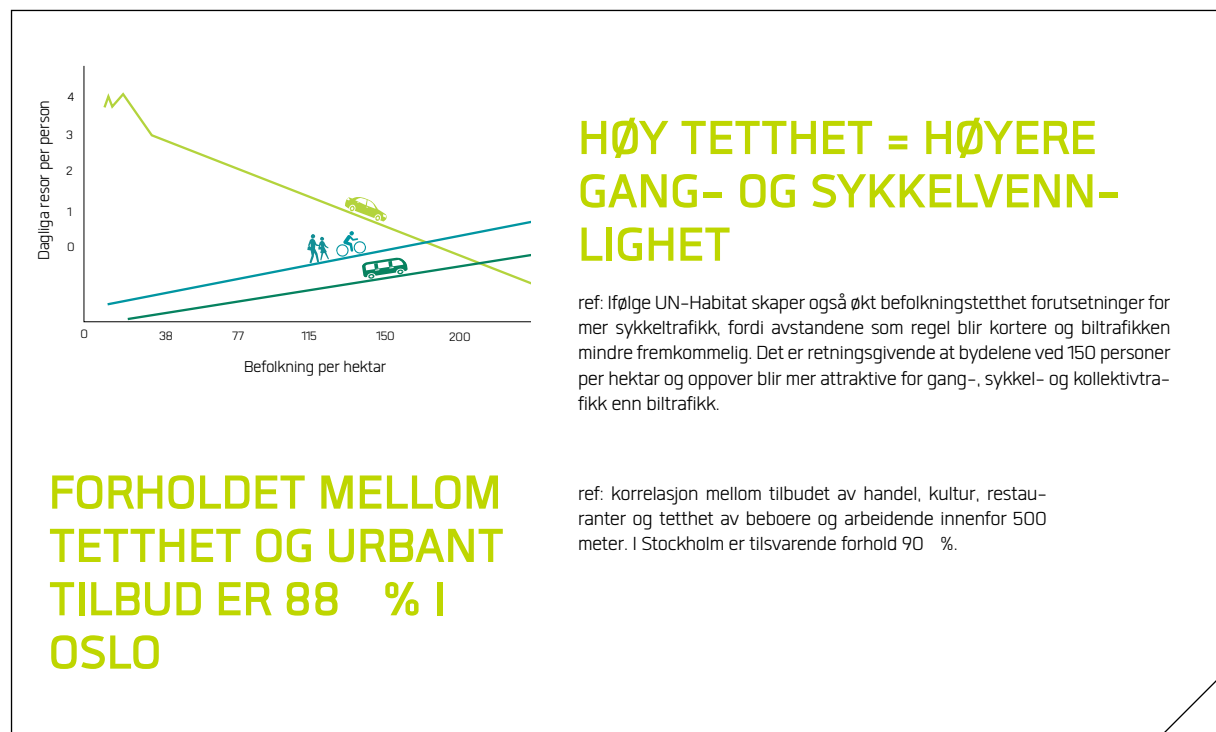
I OSLO FØLGER TILBUDET AV KOMMERSIELLE TJENESTER BEFOLKNINGSTETTHETEN I 90 % AV TILFELLENE

Å følge tettheten med tanke på hvor sykkelveinettet trekkes, er viktig for at sykkelnettets skal nås av så mange potensielle brukere som mulig. Nettets bør altså finnes, og ha høy maskevidde, der det bor og arbeider mange mennesker. I Oslo er forholdet mellom befolkningstetthet og handelstilbud 90 %. I tette bydeler er det altså flere destinasjoner, som medfører behov for flere fremkommelige og trygge ruter for å gi god tilgjengelighet til byens tilbud med sykkel.

I Oslo sentrum er det flere tetthetsklynger som ikke inngår i hovedsykkelveinettet. Eksempler på slike strekninger som kunne gi mange mennesker høyere tilgang til hovedsykkelnettets, er Bogstadveien, Fagerborggata, Thereses gate og Pilestredet, Oscars gate, Waldemar Thranes gate og Vogts gate.

OSLOS TETTHETSKJERNE FORMER SEG ETTER LENGRE STREKNINGER FRA INDRE BY OG UT

Tetthetsanalysen viser at tettheten fordeler seg i strekninger og klynger, og at hovedsykkelnettets stort sett ligger på slike strekninger. Trikkestrekningene i Oslo sentrum ligger imidlertid i større grad i de tette strekningene, og dette betyr en direkte konflikt med de arealkravene som økt sykling vil innebære. Hvis syklingen øker, er det på disse strekningene de fleste



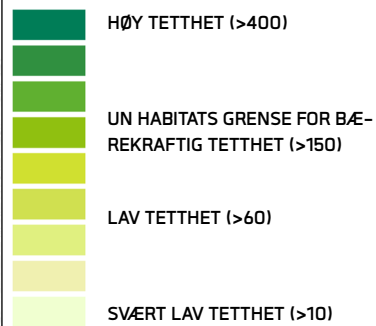
brukerne og målepunktene finnes, og dette gjør det vanskelig å "flytte" sykkeltrafikken til tilgrensede strekninger. I fremtidig planlegging bør det derfor skapes bedre muligheter for å sykle, også på strekninger med kollektivtrafikk. Men det kan finnes alternative strekninger med høyere trygghet og fremkommelighet på parallelle strekninger.

ØKT MASKEVIDDE I TETTE BYDELER ER VIKTIG

I Sykkelhåndboka 2013 (Statens vegvesen) angis at maskevidde på hovednettets bør være mindre enn 500 m i sentrale byområder. Maskevidden bør være høy også i delene med høyere tetthet enn 150 beboere per hektar.

OSLOS TETTHET OG HOVEDSYKKELNETT

Tettheten er målt i antall beboere og arbeidende per hektar. Hovedsykkelnettet er markert med svart linje.



ER HOVEDSYKKELNETTET TRYGT OG SIKKERT?

DEN TRAFIKALE TRYGGHETEN I HOVEDSYKKELNETTET ER LAVERE ENN I SYKKELNETTET SOM HELHET

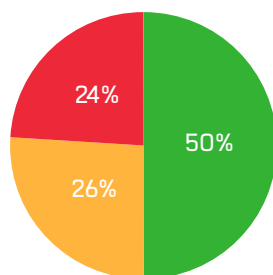
Hovedsykkelnettet ses som en av de viktigste strategiene for å øke andelen syklist i Oslo, og for å muliggjøre en tryggere sykkelby. Analysen av trygghet viser imidlertid at tryggheten faktisk er større på andre sykkelveier enn akkurat på hovedsykkelveinettet. Totalt sett oppfyller tre firedeler av linjene i hovedsykkelveinettet godkjent standard og halvparten høy standard.

En mengde kriterier styrer nivåene i analysen. En strekning eller et kryss oppnår ikke godkjent nivå hvis strekningen innebærer sykling i blandet trafikk i høy hastighet eller med høye trafikkmengder, hvis et sykkelfelt er for smalt, midtstilt eller trukket langs med parkerte biler. Om et kryss mangler sykkelboks eller om det finnes trikksskinner i krysset, påvirker også vurderingen. Innenfor indre by oppfyller 9 % av strekningene godkjent standard) og 14 % høy standard.

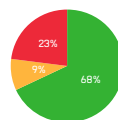
For di bare 43 % av kryssene oppfyller godkjent standard i hele sykkelveinettet, og bare 12 % i indre by, peker analysen på at tiltak i kryss er en av de største manglene og utfordringene for et tryggere sykkelveinett som helhet. Den manglende trafikale tryggheten i indre by er også en svært stor utfordring for fremtidig trafikkplanlegging i Oslo.

HOVEDSYKKELVEINETTET, HELE OSLO

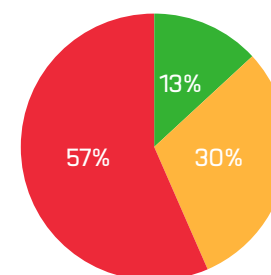
TRAFIKAL TRYGGHET PÅ SYKKELRUTENE



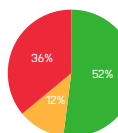
HELE SYKKELVEINETTET



TRAFIKAL TRYGGHET I KRYSSENE

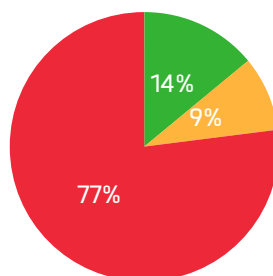


HELE SYKKELVEINETTET

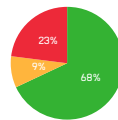


HOVEDSYKKELVEINETTET, INDRE BY

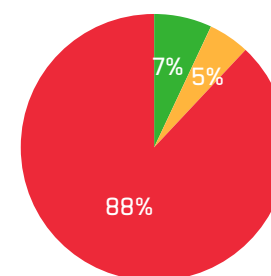
TRAFIKAL TRYGGHET PÅ SYKKELRUTENE



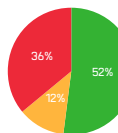
HELE SYKKELVEINETTET



TRAFIKAL TRYGGHET I KRYSSENE



HELE SYKKELVEINETTET

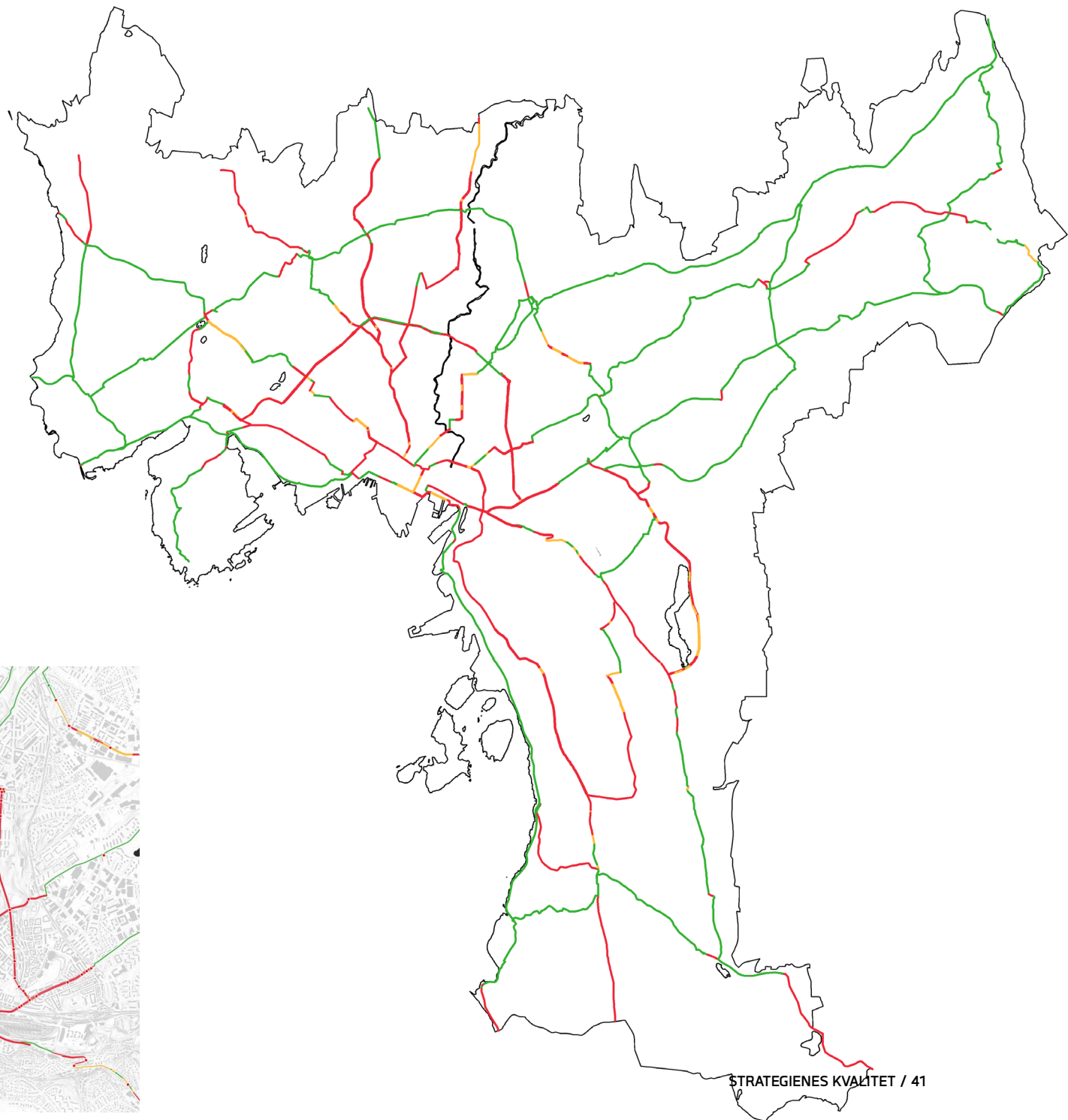
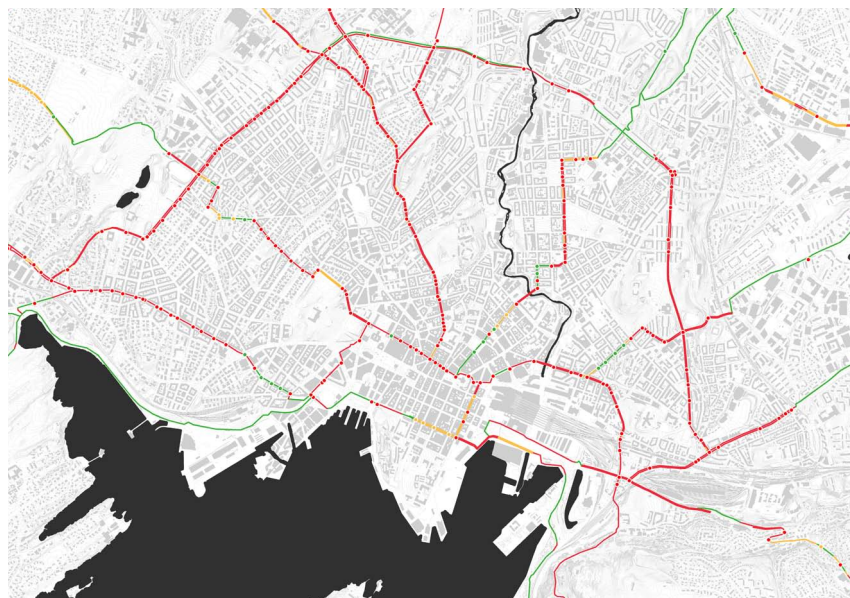


TRYGGE SYKKELSTREKNINGER OG KRYSS

Høyt nivå på sykkelstrekninger eller kryss

Godkjent nivå på sykkelstrekninger eller kryss

Lavt nivå på sykkelstrekninger eller kryss



2. DET SEKUNDÆRE SYKKEL- OG HOVEDTURVEINETTET VIDEREFØRES

En strategi om å videreføre etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinettet ble vedtatt for å fremme transport-, nytte- og tur-sykling. Strategien ble også ansett å ville bidra til økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikku-lykker og økt andel sykkelreiser. Strategien har et særlig fokus på barn, unge og eldre.

FORMÅLET MED DET SEKUNDÆRE NETTET

Det sekundære sykkelveinettet skulle i hovedsak fange opp lokale transportbehov og tilfredsstillende transport-, nytte- og tursyklistene. Formålet med et sekundært sykkelveinett var å etablere lokale lenker mellom hovedsykkelveinettet og boligområder, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunkter og serviceområder. En del av tiltakene er punktutbedring av særlig trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger.

FORMÅLET MED HOVEDTURVEINETTET

Oslos hovedturveinett skulle tilby trafiksikre, opplevelsesrike og grønne ferdselslinjer mellom boligområder, parker og friområder. Det er Friluftsetaten (Bymiljøetaten siden 2011) som har hatt ansvar for planlegging og bygging av turveier i hovedturveinettet.

HVA ER GJORT?

Enkelte strekninger og sykkelveier er bygd i det sekundære nettet og i turveinettet, men uten et helhetlig syn på nettet og de enkelte lenkenes betydning.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Det sekundære sykkelveinettet skal i større grad fange opp lokale transportbehov. Ifølge RVU (se syklistkartleggingen) står dette nettet i visse bydeler nemlig for flesteparten av sykkelreisene. At nettet gir en forbindelse til skog og natur, er viktig for mange osloboere. Samtidig har fokus vært lagt på hovedsykkelveinettet, til tross for at selv et sekundært nett må være godt utformet, særlig med tanke på de svakere trafikantene. Detaljer som ramper/avfasede kanter og så videre må også finnes her, på samme måte som at nettet må være godt koblet til hverdagsmålposter som skoler, barnehager og så videre, slik at det er mulig å levere barna på vei til arbeid.

FORSKJELL MELLOM TEORI OG PRAKSIS – OSLOS SYKKELSTRATEGI BRYR SEG LITE OM HVA NETTET KALLE

I revisjonen av hovedsykkelnettet (Oslo kommune, 2011) angis at mange transportsyklister ikke vil bruke sekundærnettet, fordi de prioriterer hastighet og fremkommelighet. Samme resonnement finnes i sykkelstrategien, der turveinettet anses å betjene andre målgrupper enn hovedsykkelveinettet. Sykkelstrate-

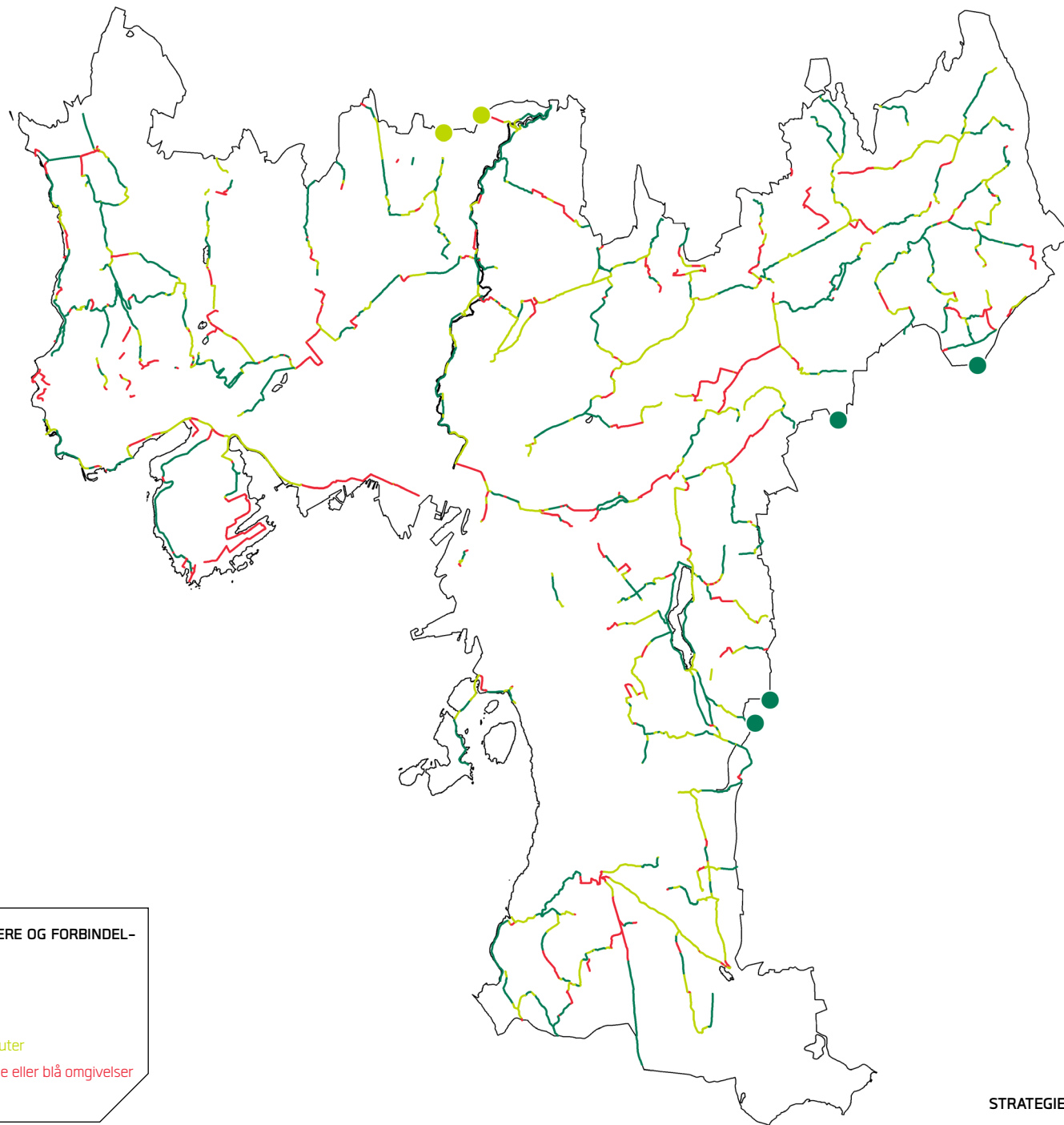
gien mener at HSVN skal tilrettelegges for rask og effektiv ferdsel, mens turveinettet hovedsakelig skal ha en rekreativ funksjon.

Samtidig viste rutevalgsundersøkelsen, der syklende osloboere ble intervjuet, at de bruker hele nettet til sykkelreisene sine, ikke bare hovedsykkelveinettet. Særlig ble en sykkelvei langs Akerselva utpekt som en svært mye brukt lenke for arbeidspendling, men denne inngår ikke i hovedsykkelveinettet. Det tyder på at det er viktig å arbeide også med andre aspekter enn høy fremkommelighet i arbeidet med å øke andelen sykkelreiser, selv for transportsyklister.

DELT ANSVAR ELLER INGEN ANSVAR?

Grøntplanen tar seg av de sykkelstrekningene som finnes i det såkalte turveisystemet. Det er ikke alltid sammenhengende i nett, og dette skaper problemer for den som vil sykle grønt gjennom byen eller fra kysten til Marka, eller som ganske enkelt vil ha en rolig, grønn reise til jobben. En del av problemet er at ansvaret for nettene ligger hos flere forvaltningsorganer. Det er i hovedsak tidligere Friluftsetaten som har ansvar for planlegging og bygging av turveinettet.

I det kommende arbeidet er det viktig å arbeide med sykkelnettet ut fra et helhetlig perspektiv, og å etablere et målrettet samarbeid mellom ulike forvaltningsorganer.



TURVEINETTETS ROLIGE ATMOSFÆRE OG FORBINDELSE MELLOM VANN OG NATUR

- Atkomst til Marka
- Grønne og stille sykkelruter
- Grønne, men støyforstyrrede sykkelruter
- Sykkelruter i turveinettet uten grønne eller blå omgivelser

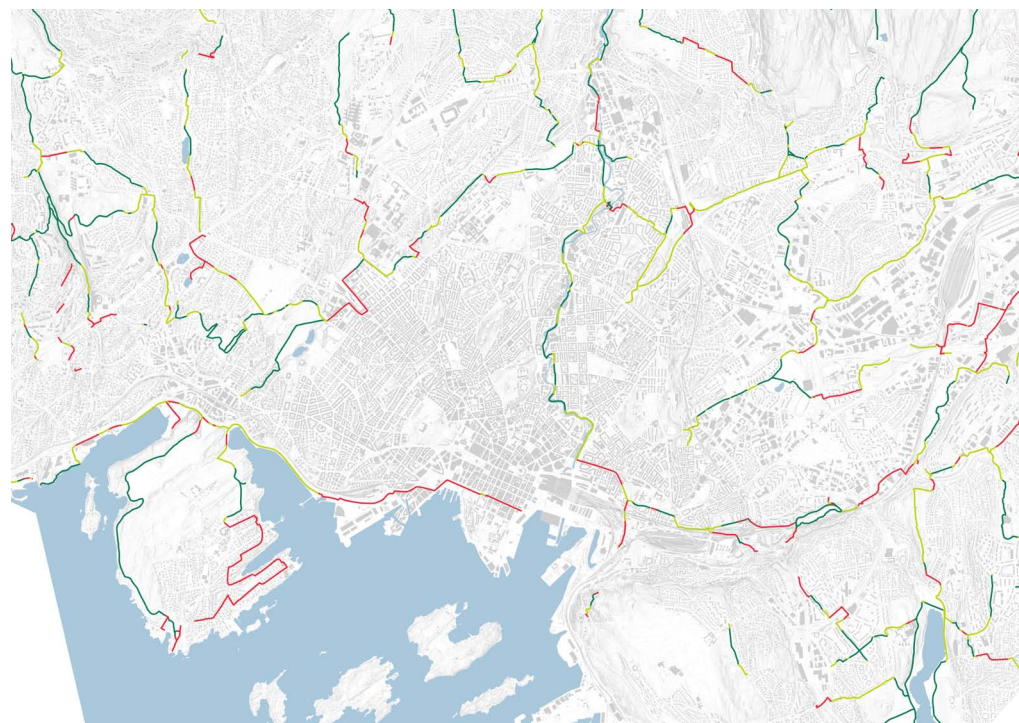
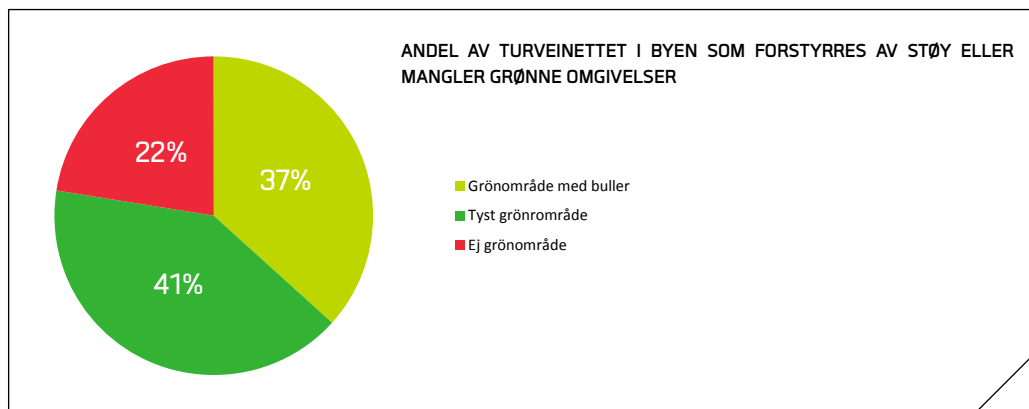
ER TURVEINETTET SAMMENHENGENDE, ROLIG OG STILLE?

TURVEINETTET ER I DAG ET OMFATTENDE, MEN MINDRE SAMMENHENGENDE NETT

Turveinettet består i dag av totalt 512 km sykkelveier, hvorav 218 km finnes i byen og 294 km i Marka. Turveinettet er med andre ord godt utbredt og inneholder store rekreative verdier gjennom de opplevelsrike sykkelveiene mellom bydeler, parker og større naturområder. Formålet er også at turveinettet skal muliggjøre trygge sykkelstrekninger mellom disse ulike grøntområdene. Kartet på side 45 viser at turveinettet via blant annet Akerselva skaper en del lengre sammenhengende grønne strekninger gjennom byen, og dette er svært positivt ut fra målsetningen med turveinettet. På den andre siden mangler det imidlertid kontinuitet, og mange av de utpekte strekningene i turveinettet mangler en forlengelse til andre grøntområder. I fremtidig planlegging er det viktig å arbeide med nettet på en helhetlig måte og finne muligheter for å skape sammenhengende strekninger.

GRØNT ER IKKE ALLTID STILLE – OG TURVEINETTET ER IKKE ALLTID GRØNT

Mange av linjene som har høy trafiksikkerhet og fremkommelighet, som for eksempel linjen langs Frognerstranda, forstyrres i dag av støy. Lange sammenhengende støyfrie strekninger finnes først i de ytre områdene av Oslo kommune og i Marka. Dessuten har mange av de kompletterende strekningene som skal knytte sammen turveinettet, fullstendig mangel på grønne omgivelser (røde lenker på inntiliggende kart).



TURVEINETTETS ROLIGE ATMOSFÆRE

Andel av nettet som har svært rolig atmosfære (grønn), som er grønn, men forstyrres av støy (gul) eller som ikke er grønn (rød)

3. HELHETLIG SKILTING OG VEIOPPMERKING

Strategien om helhetlig skilting og veioppmerking anses å bidra til økt fremkommelighet og redusert risiko for trafikkulykker. Strategien om skilting vektlegger sykkeltrafikk i sentrum, hovedsykkelveinettet og anlegg med mange barn og unge.

For å være velfungerende bør hele sykkelveinettet skiltes med gode og enhetlige skilt. Skiltene bør vise sykkelruter, målpunkter og avstand. Skilting er særlig viktig langs hovedsykkelveinettet og når sykkelruten ikke følger hovedvei, slik at syklisten må avvike fra den "naturlige" veien.

HVA ER GJORT?

Oslo kommune har satset på skilting og drift og vedlikehold av visningsskilt og veimerking på kommunens sykkelanlegg. Hovedsykkelnettet skiltes primært med visningsskilt for sykkelruter, skilt 755 (se bilde). På det sekundære og lokale sykkelveinettet anses behovet for skilting å være noe mindre.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

God skilting er en god strategi, men Oslo kommunes ambisjonsnivå med tanke på skilting for syklist, er lav. De skiltene som brukes, er i henhold til nasjonal standard, men fordi disse er små og fargesvake, er de lite synlige i trafikken, både for syklist og for andre trafikanter.

OSLOS SYKLISTER VIL HA TYDELIGERE SKILTING, OG PÅ RETT PASS

I syklistkartleggingen var det særlig etterspørsel etter tydeligere skilt og med avstandsangivelser til viktige målpunkter. Dessuten ble det satt pris på tydelige skilt på steder der det oppstår veivalgssituasjoner.

For å kunne skilte godt for syklist anbefales det å utarbeide en skiltplan. Skiltplanen skal inneholde rutiner for regelmessig oversyn av eksisterende skilt (identifisering av mangler og tiltak) samt rutiner for komplettering av nye skilt i takt med at byen bygges ut. Det skal fremgå hvilke strekninger som skal skiltes.

MERKING AV OMKJØRINGSVEI OG OPPMERKING FOR SYKLISTER ER VIKTIG

Oslos rutiner for merking ved ombygging av veier behøver også en gjennomgang. Tilsvarende rutine som for omdirigering av biltrafikk ved veitrafikkarbeid er et rimelig ambisjonsnivå. Det er viktig at merking av omkjøringsvei viser en prinsipp-løsning for omleggingen, fordi syklist ikke alltid kjenner gatenavnene.

FIG. SKILTING

Skiltingen i Oslo er lite synlig og har sjelden avstandsangivelser til målpunkter.



4. ØKT DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV SYKKELANLEGG

En strategi for økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg anses å bidra til samtlige mål: økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt andel sykkelreiser. Strategien fokuserer særlig på hovedsykkelveinettet og tetting av trafikkfarlige asfalthull og feiing.

Syklister er mye mer følsomme for manglende vedlikehold enn bilister. En sykkel er et balanseredskap og påvirkes av ujevnt underlag og dårlig kjørebane, og man kan skli på is eller grus eller ødelegge dekkene på glass og skrap i veibanen. Selv veiunderlaget påvirker syklistene. Stein og polerte overflater kan for eksempel bli svært glatte når temperaturen synker. Standarden på sykkelanleggene som tilbys, samt drift og vedlikehold, har derfor stor betydning for orienterbarhet, risiko og fremkommelighet.

HVA ER GJORT?

Vinterdriften av sykkelanlegg i Oslo blir i syklistkartleggingen utpekt som et problem. Selv i Bylivsundersøkelsen (Gehl Architects, 2014) utpekes snørydding som mangelfull for sykklister, særlig i sykkelfelt. Det tyder på at ambisjonsnivået for vinterdriften fortsatt er lav.

Oslo kommune og Statens vegvesen har forskjellige rutiner for vinterdrift, men det har ikke vært mulig å vurdere hvilke rutiner som er mest effektive, fordi det ikke har vært mulig å studere rutineene i detalj.



FIG. SNØRYDDING AV SYKKELFELT, BEFARING JANUAR 2014.

Manglende snørydding innebærer både høyere ulykkesrisiko og dårligere fremkommelighet.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

En god vinterdrift er avgjørende for hvorvidt folk sykler på vinterstid. Fordi det ser ut til å ha blitt gjort lite for å øke ambisjonsnivået, anbefales det at Oslo kommune utarbeider tydelige kriterier for hvilket nivå som skal være godkjent for de ulike typene infrastruktur. Å utarbeide felles retningslinjer for hele sykkelveinettet, inkludert de delene der Statens vegvesen er hovedansvarlig, ville gi en høyere kontinuitet og en høyere forutsigbarhet for syklistene på vinterstid.

UTFORDRINGENE ER STORE, MEN DET ER GODE MULIGHETER FOR Å FORBEDRE SNØRYDDINGEN

Mange av Oslos sykkelanlegg er sykkelfelt. Disse er kjent som vanskelige å drifte og vintervedlikeholde med godt resultat. Det skyldes at biltrafikken drar med seg eller presser snø og grus inn i sykkelfeltet. En måte å forbedre forholdene for syklistene på, er å regulere mulighetene for parkering langs fortauskant, slik at hele gatearealet kan ryddes for snø. Metoden brukes med suksess i Stockholm.

Det finnes gode muligheter for å forbedre kampen mot glatte veier. Både Stockholm og København bruker en såkalt "feiesalter" på prioriterte strekninger. På sikt kan oppvarmede sykkelbaner være en løsning, og dette er særlig mulig å gjennomføre i helt nye bydeler.

Københavns rutiner innebærer at nettet skal være ryddet innen 4 timer etter snøfall, og sykkelnettet har også høyest prioritet.

KONTROLL OG INSPEKSJON ER GRUNNLEGGENDE FOR GODE RESULTATER

Strategien peker også ut hull og ujevnheter som det viktigste å arbeide med. Heller ikke disse rutinene har vært mulig å studere, men det er fortsatt viktig at disse spørsmålene behandles i fremtidig arbeid. Studier av sykkelveinettets jevnhet og kvalitet er mulig å gjøre for eksempel ved hjelp av laserskanning. Filming av sykkelstrekninger kombinert med standardkriterier for underlag og drift gir også gode resultater og kjennskap til sykkelnettets status.

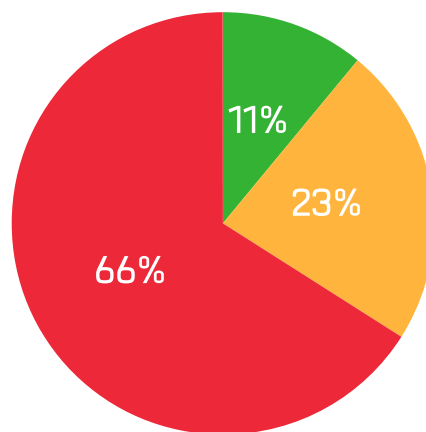


FIG. TILGANG TIL VINTERBRØYTET SYKKELVEINETT

Andel av osloborgere med tilgang til vinterbrøytet hovedsykkelnett innen 200 m (grønt), 500 m (gult) eller lengre (rødt)

Drift og vedlikehold må kontrolleres gjennom inspeksjoner. Statens vegvesen og Oslo kommune har innført sykkelveiinspeksjoner på egne sykkelanlegg. Sykkelveiinspeksjoner er en systematisk og effektiv måte å innhente viktige opplysninger om tilstanden på byens sykkelanlegg på. Disse bør utføres minst 4 ganger årlig, helst av uavhengig inspektør. Hovedhensikten med sykkelveiinspeksjoner er å kartlegge feil og mangler som grunnlag for utbedringsarbeid og strakstiltak på alle typer sykkelanlegg. Ved Spacescapes inspeksjoner høsten og vinteren 2013–2014 og i Oslo kommunes egen revisjon av hovedsykkelnettet var det imidlertid mangler i både veidekke og oppmerking.

I strategien mangler helt beskrivelse av hvordan veidekke og oppmerking skal utføres for å gi god komfort til syklistene. Blant annet handler slike retningslinjer om sykkel-symboler i sykkelbaner og felt som ikke bør være opphøyde, men malte. Veiunderlaget skal helst være asfalt eller slett gatestein.

Ref: Driftsseksjonen i Bymiljøetaten har ansvaret for den kommunale delen av sykkelveinettet, mens Statens vegvesen har ansvaret for de statlige veiene. Både kommunen og Statens vegvesen har avtaler med entreprenører som utfører arbeidet.

Oslo kommune har som mål å brøyte sykkelveier og sykkelfelt når det har falt 5 cm snø. Etterrydding og bortkjøring av snø gjøres ved behov.

5. UTBEDRING AV TRAFIKKFARLIGE PUNKT, KRYSS OG STREKNINGER

Strategien for utbedring av trafikkfarlige punkt, strekninger og kryss anses å bidra til redusert risiko for trafikkulykker i alle byens sykkelanlegg. En viktig del av strategien er å sørge for at kommunen til enhver tid har kjennskap og kunnskap om trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger.

Strategien er tydelig på at utbedring av særlig trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger er nødvendig for å nå målsetningen om redusert ulykkesrisiko for syklistene.

HVA ER GJORT?

En viktig forutsetning for å kunne utbedre trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger er kunnskap om hvor disse trafikkfellene er og hvor ulykkene faktisk skjer. Oslo kommune får fortløpende kunnskap gjennom ulykkesstatistikk, henvendelser fra skoler, publikum og media.

Oslo kommune har i strategiens gjennomføringsperiode gjennomført flere forbedringer i gatenettet. Få av disse handler imidlertid om å gi syklistene høy prioritet, men snarere om å bygge om steder for å øke sikkerheten. Et eksempel på et sted der syklistenes fremkommelighet har blitt beskyttet ved avstenging av samme gate for biltrafikk, er Torggata.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Å forbedre trafikkfarlige steder og strekninger er en svært god strategi for å nå målet om redusert risiko i trafikken. Samtidig er det en tydelig bilnorm til stede, som gjør at forbedringer sjelden fører til innskrenkninger i andre transporttypers fremkommelighet eller arealkrav. Sykkelhåndbokas standard er dessuten ikke tilpasset svakere syklistene.

EN REDUKSJON AV ULYKkesRISIKOEN FOR SYKLISTER MÅ INNEBÆRE EN ØKT PRIORITERING AV SYKKELTRAFIKKEN

En diskusjon om lyskryssene mangler helt i strategien. I trafikkfarlige kryss er en prioritering av syklistene i signalsystemene et svært viktig tiltak for å øke sikkerheten for syklistene. Det kan handle om førgrønt, grønn bølge, advarsel om tungtransport med lysdioder osv. Sykkelbokser med tilbaketrukket stopplinje bør innføres i samtlige lyskryss hvis det ikke er valgt annen sykkelutforming.

Selv syklistenes vikeplikt i sykkelpassasjer og krysningspunkter er utelatt i strategien. Det er et viktig tiltak for å øke syklistenes fremkommelighet og sikkerhet i kryss at utformingen tydelig viser hvor syklistene har vikeplikt og ikke. Selv sykkelpassasjenes utforming må bli mye tydeligere i fremtidige forbedringsprosjekter.



FIG. SYKKELBOKS

Rød oppmerking av sykkelboks er laget på flere steder i Oslo.

6. 30 KM/T I SENTRUM VIDEREFØRES

Strategien om videreføring av 30 km/t i sentrum anses gi økt fremkommelighet og redusert risiko for alvorlige trafikkuulykker for sykkeltransport i sentrum.

Sentrum er byens viktigste møtested for mennesker, næringsliv, handel og kulturliv. Strategien mener at det på grunn av trange gaterom, tett biltrafikk og mange kollektivtraseer er vanskelig å etablere sammenhengende sykkelveier her. Hovedprinsippet innenfor Ring 1 har derfor vært å blande sykkeltrafikk med annen trafikk. Fartsgrensen i Oslo sentrum ble redusert til 30 km/t fra september 2002.

HVA ER GJORT?

Etterundersøkelser i 2004 viste en liten nedgang i faktisk hastighet i sentrum. Høy hastighet medfører økt risiko for ulykker, og strategien anbefaler at det bør vurderes å iverksette tiltak i gater som inngår i hovedsykkelveinettet. Et effektivt og anbefalt alternativ til sykkelfelt i sentrum som foreslås, er å etablere fartsreduserende tiltak. Noen slike vises imidlertid ikke ved observasjoner høsten 2013.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Fordi fartsgrensene etterleves dårlig, hadde det vært lurt å utforme sentrum med fartssikring og begrenset gjennomfartstrafikk. Det er ikke gjort, men det var inkludert som en anbefaling fra etaten.

Utgangspunktet for strategien er at Oslo sentrum mangler plass til sykkelanlegg. Sentrum har imidlertid ingen faktisk plassmangel på mange steder, men snarere en lav prioritering av sykkel i gaterommet. Så lenge det er plass til parkerte biler, er det i teorien plass til sykkelfelt eller baner. Men det har ikke vært politisk vilje til å prioritere syklistene i gaterommet.

Problemet med redusert fremkommelighet på grunn av høy hastighet og stor biltrafikk gjelder særlig hovedsykkeltraseer i sentrum. I mange kryss er det også lyskryss, til tross for skiltet lav hastighet, og dette reduserer fremkommeligheten ytterligere. Her ville i stedet fartsreduserende tiltak vært en bedre løsning og gitt et bedre samspill i trafikken.



FIG. TRAFIKKLYS I 30-GATE

Til tross for at Oslo sentrum er regulert med en fartsgrense på 30 km/t, er det trafikklys på mange steder.

7. TILRETTELEGGING FOR SYKLING MOT ENVEISKJØRING

Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring bidrar til å gi sykkeltransport fordeler fremfor annen transport gjennom prioritert fremkommelighet og kortere reiseavstand. Strategien er en positiv markering av byens satsing på sykkel og bidrar til å nå målene om økt fremkommelighet og redusert risiko for trafikkulykker.

En måte å nå målet om økt fremkommelighet på, er å tillate sykling mot enveiskjøring. Det kan gjøres gjennom ulike juridiske tiltak i trafikkforskriftene for gaten, eller med fysiske tiltak som å bygge et sykkelfelt eller en sykkelbane mot kjøreretningen.

HVA ER GJORT?

Oslo har tilrettelagt for sykling mot enveiskjøring blant annet i Skippergata og Kirkegata i Oslo sentrum. Tiltaket innebærer i praksis et rødmalt sykkelfelt mot enveiskjøring, men krever særlig politisk behandling, og derfor er det et krevende tiltak. Vurderingen viste at antall syklistene som valgte å sykle på fortauet, sank, og at syklistene verdsatte den økte fremkommeligheten.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring kan markere at byen har sykkelvennlig infrastruktur og at man er villig til å prioritere sykkel. Den valgte løs-

ningen oppfattes imidlertid ikke som helt trafikksikker. I fokusgruppestudien syntes ikke de uerfarne syklistene at dette var en god løsning, noe som først og fremst skyldtes parkerte biler i eller i direkte nærhet til sykkelfeltet.

KAN ANDRE TILTAK GI BEDRE MÅLOPPFYLLELSE?

På gater av samme type har Göteborg i stedet valgt å fjerne enveiskjøringen og senke hastigheten. Parkeringsplasser går tapt, men i stedet settes det opp lastelommer og -arealer. Disse kan ha nedsenkbare pullerter, slik at bare trafikk med tillatelse skal kunne bruke dem. Dette tiltaket har gitt både redusert fart og triveligere gatemiljø. Baksiden er at mengden gateparkering er redusert, men i forhold til den totale mengden parkering utgjør de fjernede parkeringsplassene bare 8 promille.

I gatebruksplanen for Oslo sentrum (Oslo kommune, 2010) angis også sykkelgater som en god løsning for å øke syklistenes fremkommelighet i sentrum. Det betyr egne sammenhengende skiltede sykkeltraseer gjennom sentrum, både i nord-sør-retning og øst-vest-retning. Sykkeltraseene skal ikke blandes med øvrig trafikk. Det etableres tydelige traseer for alle trafikanter i de samme gateløpene, slik at sykkelfelt, gangfelt, kollektivfelt og biltrafikkårer tydelig skilles fra hverandre.



FIG. SYKLING MOT ENVEISKJØRING

I Oslo sentrum er det tilrettelagt for sykling mot enveiskjøring i Skippergata og Kirkegata.

8. UTVIDET SYKKELPARKERINGSTILBUD

Et godt utbygd og attraktivt sykkelparkerings-tilbud anses å bidra til delmålet om økt sykkelandel. Strategien bidrar til å øke sykkelens status og fortrinn fremfor andre transportmiddel. Strategien er viktig for å stimulere til flere arbeidsreiser på sykkel, både som eneste transportmiddel og som sykkel i kombinasjon med kollektivtransport (bike & ride).

Gode sykkelparkeringsmuligheter er et viktig aspekt i valget av transportmiddel. Undersøkelser viser at syklistene vurderer parkeringens plassering høyt: Sykkelstativene skal finnes nær målpunktene og der det er naturlig overvåking. Også tyveribeskyttelse, værbeskyttelse og selve stativets design er viktig. Strategien anbefaler økt tilrettelegging for sykkelparkering langs hovedsykkelveinettet utenfor sentrum, og på holdeplasser og kollektivknutepunkt.

HVA ER GJORT?

Bymiljøetaten er ansvarlig for å sette ut og vedlikeholde sykkelstativer i hele Oslo (på kommunal veggrunn). Sykkelparkeringsplasser lages fortløpende på ulike steder i sentrum og bydelene, og siden 2005 har det blitt laget cirka 600 sykkelparkeringsplasser. Utforming og plassering av sykkelparkeringsplasser er i tråd med gjeldende parkeringsnormer (Statens vegvesens håndbok 233), og Oslo bruker

først og fremst modellen Publikus, som muliggjør låsing av forhjul og ramme.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Etablering av gode sykkelparkeringsfasiliteter på riktig sted er en god strategi for å øke andelen sykkelreiser. Oslo kommune har også arbeidet med sykkelparkeringsstilbudet i strategiens gjennomføringsperiode og økt både antall stativer og steder med sykkelparkering. Samtidig er det tydelig at sykkelparkering ikke har hatt høy prioritet, men i mange tilfeller har blitt bygd der det blir plass til overs, eller der krav fra andre transporttyper ikke har vært store. Derfor er mange plasser i attraktive områder overbelastet, mens andre stativer står helt tomme.

En parkeringsutredning som ser på behov og belastning på ulike steder, anbefales før fremtidig arbeid med sykkelparkering.

NY PARKERINGSNORM FOR SYKKEL VIKTIG FOR FREMTIDIG ARBEID

Ytterligere tiltak er å gjennomgå parkeringsnormen i Oslo ved å lage et tillegg for sykkel. Dermed er det ikke nødvendig å revidere hele parkeringsnormen. I en ny norm må parkeringsbehov for ulike typer sykler behandles, samt andre fasiliteter som for eksempel garderobe og dusj på arbeidsplasser. I fremtidig arbeid bør fokus ligge på å finne plasser ved inngangspartier, og støtte butikkeiere som vil ha mindre, flyttbare sta-

tiver utenfor butikkene. Riktig type stativ, tydelige rutiner for hvordan disse skal vaskes, og tilgjengelighet til stativ er også viktige aspekter som må belyses i fremtidig arbeid.

FLEKSIBEL SYKKELPARKERING

Mulighet til å arbeide med sykkelparkering som kan dobbeltutnyttes, for eksempel Hyllies store sykkelparkeringsgarasje, som fungerer godt for pendlere på hverdager og fylles på med Emporias kunder i helgen.

Det skal også være mulig å lage sykkelparkeringsplasser etter sesong eller behovstopper – fleksiarealer for sommeren når flere sykler. Også fleksiparkering dag/natt er mulig. Det finnes flere danske eksempler som kan studeres.

Etablering av svært gode sykkelparkeringsfasiliteter på holdeplasser og kollektivknutepunkt er et viktig virkemiddel for å øke antall arbeidsreiser med sykkel. Også her er flere fine eksempler fra Malmö: Sentralstasjonen, Hyllie og Triangeln har attraktive parkeringsplasser med god service for syklistene. Det er også mulig å abonnere på en plass med høy tyveribeskyttelse.

OSLO KOMMUNE PILOTARBEIDSGIVER

Et godt parkeringstilbud for ansatte er en god mulighet for Oslo kommune til å satse på egen virksomhet og opptre som pilot.

9. BYSYKKELORDNINGEN VIDEREFØRES

En strategi for å videreføre dagens bysykkelordning innenfor Ring 2 anses å gi økt antall sykkelreiser.

Oslo Bysykel er et samarbeid mellom Clear Channel og Oslo kommune som har som formål å gi god fremkommelighet og redusere forurensningen i bykjernen. Ordningen driftes av Clear Channel.

HVA ER GJORT?

Lånesykkeltilbudet har utviklet seg siden 2005, og nå er det stativer på ca. 100 steder innenfor ring 2. Noen stativer finnes også utenfor ring 2, for eksempel ved Ullevål sykehus og Frognerbadet. Samtidig har systemet, slik anbudet har fungert, hatt vanskeligheter med å dekke den kraftig økende etterspørselen. Det har oppstått problemer med tomme og fulle stativer,

og i den pågående anbudsperioden håndteres dette ved at sykler flyttes rundt slik at det passer med rush-tidene.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Sannsynligvis har bysykkelordningen ingen større påvirkning, siden mange som velger å sykle til arbeid og skole regelmessig, har egen sykkel. Systemet er imidlertid bra for gjester, turister og som ekstrasykkel, og det legger dermed til rette for sykkelreiser som ellers ville blitt utført med annet transportmiddel.

I Paris har lånesykkelsystemet Velib gitt en dokumentert økning i reiser med sykkel, men det kan tydelig kobles til den store mangelen på muligheter til å parkere egen sykkel både hjemme og på arbeidsplassen. I Paris er systemet også direkte koblet til en kraftig utbygging av sykkelinfrastrukturen, og sammen

har begge disse tiltakene ført til en stor økning i sykkeltrafikken siden innføringen i 2007.

I fremtidig arbeid kan en spredning av bysykkelen som bedriftskonsept være en måte å få flere på sykkel som ikke sykler til hverdags. Regelrette firmasykler gir bedre reklame og kontroll for bedriften, men bysykkelen er et godt alternativ hvis det ikke er plass.

Ytterligere forbedringstiltak er å utvide systemet med tanke på sykkelmodeller. Høsten 2013 ble en idé om lastesykler og tilhengere til låns premiært i idékonkurransen "Get a bike – Break free" arrangert av Future Built. Opphavsmennene for forslaget, Magnus Trevisan Kjeldsen og Bård E. Dahl presenterte to alternativer for å utvide Oslos bysykkelsystem med lastesykler og en tilhenger, se under.



Bypilen



Byhalen



Byhengeren

10. FLERE INFORMASJONS- OG PROFILERINGSTILTAK

En strategi om økt satsing på informasjon og profilering av sykkel i Oslo utpekes som mulig for å bidra til sykkelstrategiens delmål: økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt antall sykkelreiser. Strategien fokuserer på nettverk for kvalitetssikring av byens totale tilrettelegging for sykkel. Økt profilering av sykkel anses å gi økt oppmerksomhet og større andel sykkeltrafikk.

Erfaringer har vist at god infrastruktur ikke er nok til å få en høy andel syklistene. I kombinasjon er det nødvendig å samarbeide med andre myndigheter og aktører (statlige myndigheter, byer, kommuner, foreninger og interessegrupper) i nettverk, og arbeide med aktiv informasjon, servicetiltak og profilering av det eksisterende tilbudet.

HVA ER GJORT?

Oslo kommune deltar i nettverk med deltakere som også arbeider for å gjøre sykkel til et effektivt, sikkert og attraktivt fremkomstmiddel. Gjennom nettverksdeltakelse har Oslo kommune oppnådd faglig oppdatering og mulighet til å dele nyttige erfaringer med andre.

Oslo kommune har også arbeidet med profilering av arbeidet med sykkel, blant annet i sosiale medier, reklame og på en egen hjemmeside. Kommunen har

også etablert tre elektroniske sykkelbarometer sentralt i Oslo for å profilere Oslos satsing på sykkel.

BIDRAR STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

Nettverk er viktige for å få kunnskaps- og erfaringsutbytte, samt for å kunne utarbeide felles strategier, metoder og modeller for å øke syklingen. Nettverksdeltakelse kan også bidra til nye innfallsvinkler og fokus og være et redskap for ny forståelse for eget ansvarsområde, arbeid og utfordringer. Oslo er medlem i flere nettverk og grupper for sykkel. Det er imidlertid ikke etablert noe samarbeid mellom ulike forvaltningsorganer, bydeler og til og med ulike avdelinger innenfor bymiljøetaten, hvis arbeid påvirker sykkelandelen. Et slikt kommunalt samarbeid er nødvendig for å øke andelen syklistene.

SE OG LÆR AV ANDRE!

Beste praksis kan hentes fra mange oppsiktsvekkende prosjekter internasjonalt. Odense i Danmark og Malmö i Sverige er nærliggende eksempler der kampanjer har gitt god effekt. Inspirasjon kan også hentes fra de innsendte forslagene til idékonkurransen "Get a bike!"

Samtidig er det viktig å huske at god informasjon gir høyere synlighet, men det må følges opp av arbeid med syklistenes fremkommelighet og trafikksikkerhet.

SYKKELSTREKNINGER ER BRA FOR BÅDE PROFILE- RING OG PLANLEGGING AV SYKKELTILTAK

De elektroniske sykkelbarometrene er bra for synligheten, men ut fra et planleggingsperspektiv er det viktigere å gjøre målinger på strekningene for å få inn statistikk om når, hvordan og hvor det sykles.

SYKLISTER ER IKKE ÉN, MEN FLERE MÅLGRUPPER – RETTEDE KAMPANJER ER VIKTIGE

Fremtidig informasjon bør utgå fra målgrupper: - bevissthet om flere syklistene, barn i trafikken osv. samt begrunnelse for hvorfor byen satser på å fjerne parkeringsplasser osv. Informasjonen må følge med en god infrastruktur for syklistene for at det skal fungere. Det er for eksempel fint å forklare hvordan sykkelbokser brukes, men de må brukes konsekvent og dessuten være enkle å komme frem til.

Holdningsundersøkelsen (se delrapport om oslosyklisten) viste at kampanjer som fokuserer på helse og miljø, ikke vil gi god effekt, fordi syklingens effekt på helse og miljø allerede er godt kjent.

11. ØKE PLANRESERVENE

En strategi om alltid å ha en opparbeidet planreserve med byggeklare sykkeltiltak utpekes i sykkelstrategien som bidrag til en god kontinuitet i kommunens utbygging. Strategien anses også å bidra til delmålene om økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt sykkeltrafikk.

Strategien sier at en forutsetning for å lykkes i å nå målsetningen om et helhetlig, sikkert og attraktivt sykkeltilbud i Oslo, er at det settes av nok økonomiske ressurser til planlegging, prosjektering og bygging av gjenstående ruter i hovedsykkelveinettet.

HVA ER GJORT?

Mange av prosjektene som gjenstår i Hovedsykkelveinettet, krever kompliserte avklaringer med til dels store interessekonflikter og lang saksbehandlingstid. Hovedsykkelveinettet har blitt utvidet i perioden, men det gjenstår fremdeles visse strekninger. De strekningene og krysningspunktene som gjenstår, er kompliserte og er gjenstand for krav fra flere ulike transporttyper og funksjoner.

BIDRAG STRATEGIEN TIL Å NÅ MÅLENE?

En god planreserve er en god måte å unngå at utbyggingen forsinkes på grunn av manglende planlegging på. Strategien er dermed god, men den beskriver ikke hvordan planreserven skal fungere. Planreserven bør

i første rekke handle om en prioritert rekkefølge for hvilke strekninger som har høyest prioritet med hensyn til belastning, potensiale osv. Rent trafikkfarlige strekninger bør også ha høy prioritet. Det trengs kriterier for dette. I det gjennomførte arbeidet har heller ikke sykkel hatt tilstrekkelig høy prioritet, og dette er årsaken til at en del steder fremdeles ikke er gjort noe med.

Planlegging av sykkelnettet må i fremtiden samles i ruter for å unngå planlegging og utbygging som er stykkevis og delt.

5.KONKLUSJONER OG ANBEFALINGER

KONKLUSJONER

I Sykkelstrategi for Oslo pekes elleve ulike delstrategier ut for å øke fremkommeligheten, redusere risikoen og øke andelen sykkelreiser. Særlig pekes utbyggingen av hovedsykkelveinettet ut som et viktig grep for å øke andelen reiser på sykkel og øke syklistenes fremkommelighet. Hovedsykkelveinettet er fortsatt ikke ferdigstilt, og på mange steder, særlig i Oslo sentrum, er det ingen dedikerte arealer for sykkeltrafikk.

Sykkelanlegg i Oslo, og særlig på hovedsykkelveinettet, er utformet i henhold til Sykkelhåndbokas standardnivåer. Disse nivåene er tilpasset voksne transportsyklister og forutsetter både gode kunnskaper om trafikkregler og mot hos syklisten. En konsekvens av strategiens innretting og sykkelens lave politiske prioritet, er at de som sykler i Oslo i dag, overveiende er menn, og at det er svært få barn som sykler. I syklistkartleggingen pekes den lave opplevde trafiksikkerheten ut som årsaken til at Oslo ikke kan oppfattes som en by som tar vare på de ulike syklistgruppenes behov.

LAV STANDARD FOR TRAFIKKSIKKERHET OG FREMKOMMELIGHET I OSLOS SYKKELANLEGG

Sykkelanlegg i Oslo er utformet i henhold til Statens vegvesens Sykkelhåndboka (2002). Sykkelhåndbokas tre hovedprinsipper ved valg av sykkelanlegg innebærer en lav standard med tanke på fremkommelighet og opplevd trygghet, sammenlignet med for eksempel nederlandsk og dansk standard. Særlig sykkelfelt, som er Sykkelhåndbokas hovedløsning for byer og tettsteder, oppleves i dag som utrygge av mange sykklister. For barn og usikre trafikanter er et sykkelfelt på en 50-gate ingen god tilrettelegging.

I mange situasjoner i Oslo mangler sykkelanlegg helt, og syklistene tvinges til å sykle nær trikkspor, i kollektivfelt eller på fortau for å komme frem. Slike steder oppleves som svært utrygge.

PLASSMANGEL – SOM REGEL ET SPØRSMÅL OM PRIORITERING MELLOM TRANSPORTTYPER

I store deler av Oslo sentrum er det i dag vanskelig å få plass til sykkelanlegg på grunn av smale gater. Men i visse tilfeller ville det åpenbart vært mulig, hvis det ble frigjort plass ved å fjerne gateparkering for biler. I det minste på strekninger som inngår i hovedsykkelveinettet burde hensynet til sykklister hatt førsteprioritet. Prioritering av sykklister i lyskryss er heller ikke gjennomført, til tross for at det her finnes mange ulike løsninger for å øke syklistenes fremkommelighet og sikkerhet. Også dette kan henføres til syklistenes lave prioritet.

Sykkelparkering trengs nær inngangspartier, ved holdeplasser og ved viktige destinasjoner som idrettsanlegg, handlegater, skoler og viktige offentlige plasser. Særlig stort behov er det ved de større jernbanestasjonene, der det bør bygges større sykkelparkeringsplasser av god kvalitet. Oslos sykkelparkeringsplasser ligger i dag i mange tilfeller på feil sted. Det er godt med stativer, men ikke der de trengs mest.

STORE MANGLER I VEDLIKEHOLDET AV SYKKELNETTET PÅ VINTERSTID

Oslos sykkelveinett er mangelfullt vedlikehold, særlig om vinteren. Det skyldes delvis at det er ulike rutiner for snørydding hos Oslo kommune og hos Statens vegvesen. Men også utføringen av vedlikeholdet har kvalitetsmangler. Under inspeksjoner i januar 2014 ble det notert flere viktige strekninger i Oslo sentrum med mangelfull snørydding. De fleste av disse var sykkelfelt. Per dags dato finnes det ingen tilfredsstillende metode for å fjerne snø og is i sykkelfelt i Oslo. Til forskjell fra snørydding langs sykkelfelt er sykkelstier eller sykkelveier lettere å vedlikeholde, siden disse ikke utsettes for biltrafikk som drar inn/ut snø fra parkering og kjørebane. Enklere vedlikehold på vinterstid er dermed et viktig argument for sykkelsti og sykkelveiløsninger.

OSLOS SYKKELVEINETT ER GLISSENT, USAMMENHENGENDE OG I MANGE TILFELLER IKKE PLASSERT DER DET ER MANGE MENNESKER ELLER MÅLPUNKTER

Det viktigste tiltaket er å få til en kraftig utbygging av et sammenhengende, tett og enhetlig nett av sykkelinfrastruktur. Dagens hovedsykkelnett har stor maskevidde og dekker ikke tilstrekkelig mange av byens destinasjoner til å kunne sies at det tilgjengeliggjør Oslo. Store deler av nettet er dessuten ikke utbygd, til tross for at nettet har vært utpekt siden 1980-tallet.

Det er ikke utpekt noe sekundært sykkelveinett i Oslo i sin helhet. Dette består snarere av de delene av sykkelveinettet som ikke er hovednett. Turveinettet henger ikke sammen og muliggjør derfor ikke lange sykkelruter gjennom hele Oslo. De ulike hovedansvarlige for sykkelveinettet og de mangelfulle forbindelsene mellom nettene er problematiske og har betydd at ansvarsspørsmålet har havnet mellom to stoler.

FLERE KOMMUNALE FORVALTNINGSORGANER OG AKTØRER MÅ INVOLVERES

Den nåværende strategien er på mange måter en solitær strategi for sykkelplanleggere, med svake koblinger til annet arbeid i Oslo kommune.

Strategien henviser på et svært oversiktlig nivå til pågående planer på nasjonalt nivå eller innenfor kommunen. Hvorvidt disse planene går på tvers av sykkelstrategiens formål eller strategier, omhandles ikke. For å øke sykkelandelen på lengre sikt er det nødvendig å integrere sykkelstrategiens mål og midler

i kommuneplanen, i miljømålene, i den generelle trafikkplanen og så videre. På den måten kan syklistenes behov komme inn i en tidligere fase av planleggingsprosessen og øke sannsynligheten for en mer sykkelvennlig byutvikling.

Fordi det mangler en sammenheng mellom sykkelstrategien og andre måldokumenter, blir det også vanskelig for andre forvaltninger eller enheter å oppfatte at en økt sykkelandel er noe som også angår deres arbeid.

I den nåværende strategien mangler også en tydelig ansvarsfordeling for tiltak, strategier og oppfølging.

SYKKELENS ROLLE FOR TRANSPORTSYSTEMET SOM HELHET MÅ TYDELIGGJØRES

I fremtidig arbeid er det viktig å tydeliggjøre sykkelens rolle i trafikkplanleggingen som helhet. Tiltak i sykkelnettet bør snarere utføres konsekvent, og helst i en trafikkstrategisk sammenheng. Hvis bestemte midler avsettes til sykkeltiltak, er det også viktig at sykkeltiltakene ikke finansierer annen ombygging, men at sykkelmidler øremerkes for slikt som faktisk gir en økning i andelen syklist.

Trafikksystemet omfatter mange ulike aspekter: andre trafikktyper, drift og vedlikehold, lyssignaler og så videre. Samtlige aspekter av trafikksystemet må utvikles for at Oslo skal nå målet om økt sykkelandel.

POLITISK VILJE OG MOT HAR MANGLET

Godt gjennomtenkte strategier, kompetente sykkelplanleggere og en stor opinion for økt satsing på sykkelbyen er nærmest helt uten virkning uten politikere med mot til å ta beslutninger om økte og effektive satsinger på infrastruktur for syklist. I mange tilfeller gjør disse satsingene størst nytte i byrom der konkurransen om plassen er stor. Det er derfor viktig at politikere iblant tør å ta ubehagelige beslutninger som innebærer lavere tilgjengelighet eller fremkommelighet for eksempel for biler. For at en trafikktipe skal kunne øke, må den ha høy prioritet i forhold til andre transporttyper. Det er ikke mulig å prioritere alle transporttyper like høyt. Dette motet eller denne interessen for å utvikle Oslo til å bli en sykkelby, har den samlede politikken ikke hatt i nødvendig utstrekning.

ANBEFALINGER

OSLO BØR BYGGE ETTER HØYERE STANDARD ENN SYKKELHÅNDBOKAS ANBEFALINGER

For fremtidig utforming av sykkelinfrastrukturen anbefales særlig den danske modellen "sykkelsti". I Danmark er denne løsningen per definisjon enveiskjørt, men i Norge kreves en særlig trafikkforskrift for å muliggjøre denne typen sykkelvei. Derfor anbefales det at denne typen infrastruktur planlegges og utføres i lange sammenhengende strekninger og kompletteres med oppmerking i form av retningspiler og skilting.

Sykeltraseer må ikke stoppe opp foran kryss, men føres gjennom kryss i form av malt overfart eller i passasje bak en trafikkø. I Oslo er sykkelboks ikke gjennomført konsekvent i samtlige lyskryss. Alle lyskryss som regulerer syklistene, bør ha sykkelboks/tilbaketrunket stopplinje for biler, slik at syklistene kommer først ut i krysset når det blir grønt lys, eller annen kryssutforming som synliggjør og prioriterer syklistene.

OSLOS SYKLISTER MÅ FÅ EGNE AREALER

I fremtidens sykkelveinett må dedikerte arealer for syklistene være en selvfølge, på samme måte som biltrafikk, fotgjengere og kollektivtrafikk har sine arealer. Kombinerte gang- og sykkelveier er en dårlig løsning, både for syklistene og fotgjengere, og bør derfor ikke planlegges. Oslo bør dessuten planlegges som om det ikke var tillatt å sykle på fortauet.

Egne sykkelfelt i begge retninger kan brukes i gater med lav trafikk og hastighet, men i sentrum kan sykkelgate være en bedre løsning. Sykkelgater innebærer brede fortau for gående og en egen kjørebane for syklende i midten av gaten. Sykkelvei med fortau bør være standardløsningen i sykkelveinettet som ikke ligger i kjørebanen, og sykkelsti i gater med en hastighet på 50 km/t eller 30-gater med høy ÅDT.

Særlig viktig er det at fremtidens sykkelanlegg må ha god nok kapasitet til å kunne ta imot en sykkeltrafikk som, hvis andelen sykkelreiser øker, kommer til å bli mye større enn dagens. Flere syklistene vil innebære større behov for sykkelparkeringsplasser. De må i fremtiden ikke bare ligge på riktig sted, men de må også vedlikeholdes og gi mulighet for trygg låsing av sykler av ulike typer.

OSLOS INDRE BY BØR TILRETTELEGGES FOR LAV HASTIGHET OG HØY SYKLISTEFREMKOMMELIGHET

Den alminnelige fartsgrensen i vanlige gater bør bli 30 km/t i Oslos indre by. Fartsgrensen må skiltes grundig, og det må innføres fartsdempende tiltak. På mange plasser kan lyskryssene byttes ut med hastighetssikrede kryss for å gi jevnere flyt i trafikken og øke samspillet mellom ulike transporttyper.

Gateparkering kan fjernes for å øke fremkommelighet, sikkerhet og risiko. Det bør særlig gjøres i sykkeltraseer som er viktige for tilgjengeligheten til målpunkter og nettets mest direkte strekninger.

OSLO BØR SLUTTE Å FOKUSERE PÅ HOVEDSYKKELNETTET OG I STEDET FOKUSERE PÅ ET FREMTIDIG SYKKELNETT SOM ER TETTERE OG GJØR DET MULIG FOR FLERE Å SYKLE

På de stedene der hovedsykkelnettet ikke kan gjennomføres i henhold til plan, bør det etableres alternative traseer for syklende som er minst like gode. Etersom hovedsykkelveinettet heller ikke er tett nok og mangler strekninger der det finnes mange potensielle brukere, er det nødvendig å fortette hovedsykkelnettet. Her kan man gjerne begynne med de traseene som er enklest å bygge, men også se på de traseene som er de mest direkte og der det finnes mange destinasjoner. Det er dit syklistene reiser, uansett om det er et sykkeltilbud i veinettet eller ikke. Direkte strekninger og strekninger med mye handel og mange destinasjoner er kartlagt i underlagsrapporten "Kartlegging av oslosyklisten".

6. KILDEFORTEGNELSE

Kilder:

Civitas (2012). "Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling", Oslo.

Emanuel, M (2012). "Trafikslag på undantag. Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980", Stockholmia förlag, Stockholm.

Gehl Architects (2014). Bylivsundersøkelsen

Københavns kommune (2012). "Københavns sykkelregnskap", København.

Oslo kommune (2004). "Forslag til helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015", Oslo.

Oslo kommune (2010). "Oslo sentrum - Prinsippplan for gatebruken", Oslo.

Oslo kommune (2011). "Revisjon av hovedsykkelnettet", Oslo.

Portland Bureau of Transportation (2012). "2011 Bicycle Counts Report", City of Portland.

Prosam (2013). Reisevaner i Oslo og Akershus, Oslo.

Spolander, K (2014). "Cykling och cykelsäkerhet- En studie av variationen mellan kommuner", Stockholm.

Statens vegvesen (2002). Sykkelhåndboka - Utforming av sykkelanlegg, Oslo.

Statens vegvesen (2013). Sykkelhåndboka - Håndbok 233, Oslo.

TØI (1999). "Reisevaner i Oslo og Akershus 1998", Rapport 1129/1999.

TØI (2008). "Risiko i trafikken 2005-2007", Rapport 986/2008.

TØI (2011). "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009- nøkkelrapport", Rapport 1130/2011

TØI (2012). "Endringer i befolkningens reise vaner i en 25-årsperiode – trender og drivkrefter", Rapport 1190/2012.

SPACESCAPE

Spacescape AB / Östgötagatan 100 / Box 4700 / SE-116 92 Stockholm / Sweden
Tlf. +46 8 452 97 67 / www.spacescape.se / info@spacescape.se