



Oslo kommune
Sykkelprosjektet



FORORD

Dette er en forkortet utgave av Sykkelstrategi for Oslo 2015 - 2025, vedtatt av Oslo bystyre 29. april 2015 med saksnummer 86/15.

Sykkelprosjektet i Oslo kommune har ledet arbeidet med sykkelstrategien, med Spacescape og Markør som konsulenter. Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten og Ruter har deltatt i arbeidet.



INNLEDNING

Oslo er en av Europas raskest voksende byer og det er et stort press på byens transportsystem og gatearealer. Sykkelen er miljøvennlig og arealeffektiv, og utgjør derfor en viktig del av fremtidens urbane transportløsninger. Sykkelen bidrar også til å skape mer byliv og bedre folkehelse.

Å få flere til å velge sykkelen samsvarer med flere sentrale målsettinger for Oslo, blant annet målet i Stortingets klimaforlik om at veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk, samt Nasjonal Transportplan (2014 – 2023). Strategien harmonerer også med kommuneplan, «Oslo mot 2030 – Smart – Grønn – Trygg».

Norges nasjonale sykkelstrategi har som mål at sykkeltrafikken skal utgjøre minst 8 prosent av alle reiser. Det innebærer at sykkelandelen i byene bør være mellom 10 og 20 prosent. Som landets hovedstad og største by bør Oslo gå foran med å ta i bruk løsninger som gjør dette mulig.

En sammenlignende undersøkelse gjennomført på oppdrag fra Samferdselsdepartementet viser at de store forskjellene i

sykkelandelen mellom norske, danske og svenske byer ikke kan forklares ut fra klima og topografi, men derimot ut fra samfunnsstrukturer, som et sammenhengende sykkelveinett og en helhjertet sykkel-satsing.

Som et transportmiddel på linje med bil og kollektivtransport har sykkelen historisk sett hatt lav prioritet i Oslo. For å øke sykkelens attraktivitet i Oslo, så er det viktigste grepet å bygge et sammenhengende sykkelveinett, slik at man raskt, enkelt, trygt og behagelig kan bevege seg rundt på sykkel i byen. Dette er derfor hovedtiltaket i sykkelstrategien.

Beregnet helsegevinst for hver kilometer som sykles er 26 kroner (Helsedirektoratet).



KARTLEGGING

Forskningsbasert kunnskap danner et viktig fundament for sykkelstrategien. Det er gjennomført en omfattende kartlegging av reisevaner, holdninger og atferd, samt analyser av dagens sykkelveinett. Det er utarbeidet en «Sykkelbyindeks», hvor Oslo klassifiseres ut fra en rekke kriterier for en sykkelvennlig by. Sykkelstrategien 2005-2015 er også evaluert. Alle undersøkelsene er samlet i tre rapporter, som er tilgjengelige på Oslo kommunes hjemmesider. Kunnskapen gir utgangspunktet for mål og innsatsområder i sykkelstrategien 2015 - 2025.

Strategiens utgangspunkt - reisevaner i Oslo i 2013

8 prosent av alle hverdagsreiser i Oslo ble foretatt med sykkel i 2013. Hovedmålet i sykkelstrategien er å øke dette til 16 prosent innen 2025. Med forventet befolkningsvekst tilsvarer dette nesten en tredobling av antall sykkelreiser i absolutte tall.

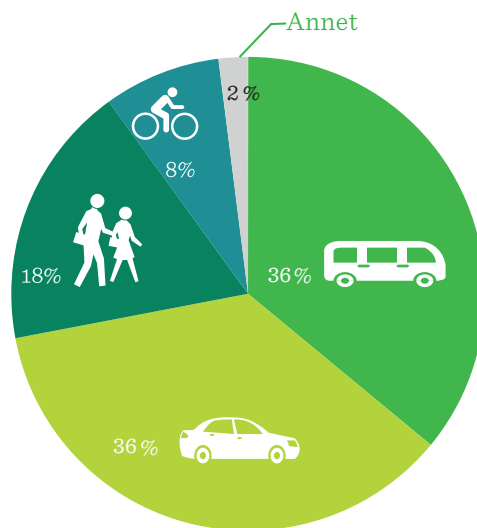
Figuren under viser at en betydelig andel av hverdagsreisene i 2013 foregår med miljøvennlige transportmidler, som gange, sykkel og kollektivtrafikk. Oslo har for eksempel en større kollektivandel enn København, og byene er sammenlignbare når det gjelder andel miljøvennlige reiser (sykkel, gange og kollektivreiser). Oslo er en utpreget fotgjengerby. Det er en kvalitet som skal videreutvikles. Målet er at veksten i sykkeltrafikken hovedsakelig tas fra biltrafikken, særlig på reiser under 5 kilometer.

Hvem sykler i Oslo?

94 prosent av Oslos innbyggere er positive til at kommunen satser på å få flere til å sykle, og mange ønsker å sykle dersom det legges bedre til rette for det.

Andelen sykkelreiser i Oslo varierer kraftig mellom bydelene. I bydel Grünerløkka er sykkelandelen 15 prosent. Frogner og St. Hanshaugen ligger ikke langt etter med 14 prosent. I Alna, derimot, skjer kun én prosent av reisene på sykkel. Til tross for den sentrumsnære beliggenheten er sykkelandelen i Gamle Oslo kun fire prosent.

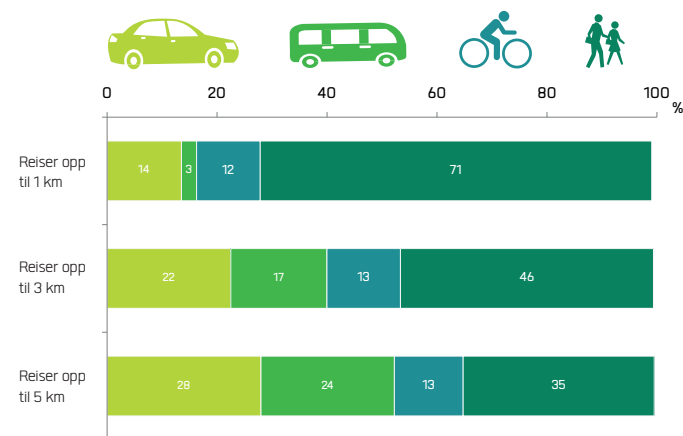
Sykkelbyindeksen for Oslo viser at forutsetningene for å sykle er høye i noen bydeler, og lave i andre. Dette indikerer at tiltaksbehovene ikke er de samme overalt, og at det er nødvendig å utforme egne bydelsplaner for sykkeltiltak. Potensialet for å øke sykkelandelen vil derfor også variere i de ulike bydelene.



Reisemiddelfordelingen i Oslo i 2013.

Undersøkelsene viser at Oslos innbyggere oppfatter det som utrygt å sykle i byen. Totalt mener kun 9 prosent at Oslo er en trygg eller svært trygg by å sykle i. Et sentralt mål i strategien er derfor å øke syklisters trafikksikkerhet og trygghetsfølelse.

Diagrammet under viser andelen reiser med ulike transportmidler for forskjellige avstander. På reiselengder over 3 kilometer er sykkel vanligere enn gange. Bilreiser er vanligere enn sykkelreiser allerede ved 1 kilometer. Det er et mål å øke andelen sykkelreiser på bekostning av bilreiser, spesielt på de korte reisene, der sykkel er svært attraktiv og konkurransedyktig.





VISJON OG MÅL

Visjonen for sykkelstrategien er: Oslo skal bli en sykkelby for alle. Dette betyr at alle skal kunne sykle i Oslo, uavhengig av ferdigheter og alder. Alle mål og delmål i strategien strekker seg mot visjonen, og derfor handler målene om reisevaner, kvaliteten på sykkelanleggene og hvordan det oppleves å sykle.

Oslo er på rett vei når en økende andel av reisene skjer med sykkel, når kvaliteten på sykkelveinett og sykkelparkering stadig blir bedre, og når flere opplever det som trygt å velge sykkel.

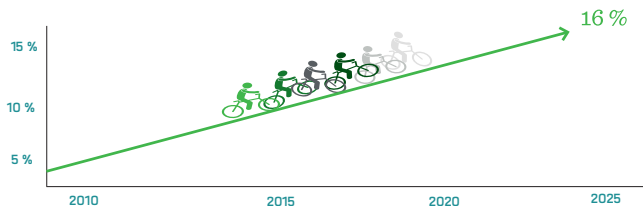
Mål 1: Reisevaner

Oslos sykkelandel skal økes til 16 prosent innen 2025

Delmål:

- Andelen sykkelreiser i underrepresenterte grupper skal øke med 50 %.
- Andelen arbeidsreiser skal øke til 20 %.
- Andelen barn og unge som går eller sykler til skolen skal være på 90 %.
- Andelen vintersyklister skal øke til 30 % av sykkelandelen sommerhalvåret.

Sykkelandelen varierer mellom bydelene og mellom ulike reiseformål. Delmålene er utformet for å sikre at arbeidet med økt sykkelandel møter disse utfordringene.



Mål for andel sykkelreiser

Mål 2: Kvalitet

Oslos sykkelveinett skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert.

Delmål:

- Minst 75 % av sykkelveinettet skal bestå av strekninger og kryss med høy fremkommelighet og godkjent standard for trygghet og sikkerhet.
- Andelen innbyggere som bor nærmere enn 200 m fra sykkelveinettet skal øke til minst 80 %.
- Ulykkesrisikoen skal i 2025 holdes på samme lave nivå som 2013.

Byens sykkelveinett utvides til å omfatte et tettere sykkelveinett i umiddelbar nærhet til der mange mennesker bor, jobber og ferdes. Et tettere sykkelveinett betyr ikke at alle gater og veier skal bygges om med sykkelbaner eller sykkelfelt, men at ulike tiltak gjør det trygt å sykle flere steder. Sykkelveinettet kan således bestå av både høystandard sykkelbaner og lokale, lite trafikkerte gater, snarveier, turveier, parker og grøntdrag, som trenger lite eller ingen ytterligere tilrettelegging.

Sykkelveinettets viktigste kvaliteter vil være god tilgjengelighet og fremkommelighet også i den tette byen med mange trafikanter og målpunkter. Med flere og sannsynligvis også kortere sykkelreiser er det viktig å holde ulykkesrisikoen konstant lav eller redusere den.

Delmålene følges opp med sykkelregnskap annethvert år og nettanalyse i 2025



Mål 3: Innbyggerne skal oppleve Oslo som en trygg by å sykle i

Oslos innbyggere skal i fremtiden se på Oslo som en trygg og god sykkelby, og en by som er bra for barn og eldre å sykle i.

Delmål:

- Andelen som opplever at Oslo er en god sykkelby skal øke til 40 % i 2025.
- Andelen som opplever Oslo som en god sykkelby for barn og eldre skal øke til 25 %.
- Andelen som opplever Oslo som en trygg sykkelby skal økes til 30 %.

Å oppleve trygghet som syklist betyr at sykkelturen preges av forutsigbarhet, og at syklisten har en tydelig plass i trafikkbildet.





I Åkebergveien er det planlagt enveiskjørt og opphøyd sykkelvei. I sykkelstrategien er løsningen kalt sykkelbane.

INNSATSOMRÅDER

Strategien peker på tre innsatsområder som er knyttet til hovedmålene:

1. Sykkelen er en del av byliv og byrom
2. Det skapes et tett sykkelveinett med Oslo-standard
3. Hele Oslo tar del i sykkelsatsingen

For hvert innsatsområde er det utarbeidet 8 tiltak: 1 A-H, 2 A-H og 3 A-H



Sykkelen: en del av byliv og byrom

- innsatsområde 1

En forutsetning for å lykkes med sykkelsatsingen i Oslo er å se sykkelen i en større byutviklingssammenheng. En attraktiv og kompakt byutvikling behøver sykkelen like mye som sykkelen behøver en kompakt byutvikling.

Stort tilbud av urbane virksomheter, høy tetthet og funksjonsblanding er en fordel for sykkelen, fordi det muliggjør mange korte reiser. Disse bykvalitetene skaper også attraktive boligkvaliteter.

Inkludere sykkel i nye utbyggingsplaner, tiltak 1A

En god sykkelinfrastruktur skal inn som et eget kriterium ved oppstart av alle nye utbyggingsplaner. Ved å legge til rette for sykkel og redusere areal til biler i nye byområder, kan det i større grad legges til rette for andre aktivitetsområder og/eller grøntstruktur. Bidelingsordninger kan bidra til å dekke større deler av behovet for bil. Det skal legges vekt på trygghet, fremkommelighet, tilgjengelighet og rekreasjon. Med bakgrunn i sykkelbyindeksen vil det i løpet av 2016 utarbeides en utformingsguide for sykkelplanlegging i nye utbyggingsområder.

Skilt og oppmerking ved anleggsarbeid, tiltak 1B

Når anleggsarbeid berører sykkelveinettet er det viktig med tilrettelegging av omkjøringsmuligheter og god skilting av denne. Syklistene skal ha minst mulig omveier og ha et godt trygghets- og sikkerhetsnivå. Kommunens rutiner for veivisning og omdirigering ved bygg- og anleggsarbeid gjennomgås, med start i løpet av 2015.

Tilpasning av bygninger for sykkelparkering, tiltak 1C

En god sykkelby har også bygninger som er godt tilpasset sykler. Ved nybygg og rehabilitering av eksisterende bygg skal det stilles krav til sykkelparkering. I tillegg bør det vurderes om andre fasiliteter, som for eksempel garderobe, dusj og tørkeskap er relevant på arbeidsplasser. Oslo bystyre vedtok 25.03.-2015 i sak 72/15 «Evalueringsnormene for Oslo» at normene for sykkelparkering bør styrkes og at det bør stilles krav til utformingen. Disse forslagene følges opp i forbindelse med revidering av parkeringsnormene.

Plan for sykkelparkering i Oslo, tiltak 1D

Økt andel sykkelreiser innebærer et større behov for sykkel-parkeringsplasser, både permanente og midlertidige plasser. Sykkelparkering skal ikke bare ligge på riktig sted, den må også vedlikeholdes og muliggjøre sikker låsing av ulike typer sykler. Dette beskrives i en plan for sykkelparkering i Oslo.

Sykkel og kollektivtransport samordnes, tiltak 1E

Planlegging av sykkel og kollektivtransport bør ses under ett, slik at det blir enklere å kombinere disse transportformene. Dette stiller krav til tilgjengelighet for syklistene ved terminaler og stasjoner, samt kvaliteten på parkeringen. Både ved vanlige holdeplasser og ved tog- og t-banestasjoner er det behov for et tilbud om trygg og sikker sykkelparkering til brukerne. Ved de største knutepunktene kan det være behov for et differensiert tilbud med kort- og langtidsparkering, og dette bør utredes. Oslos bysykkelordning er spesielt godt egnet som en del av en grønn reisekjede. Det er derfor viktig at det også etableres tilstrekkelig stativer for bysykler ved kollektivknutepunkt.

INNSATSOMRÅDER

I løpet av 2015 skal det gjøres en evaluering av sykkeltilrettelegging på samtlige tog- og t-banestasjoner i Oslo. Evalueringen skal følges opp med en anbefaling av fremtidig utbyggingsbehov og kvalitet på sykkelparkeringen ved holdeplasser og knutepunkter.

Sykel på kollektivtransport, tiltak 1F

I Oslo er det tillatt å ta med seg sykkel på noe kollektivtransport. Begrenset kapasitet fører til at kollektivtransporten ikke kan håndtere mange sykler om bord, særlig i rushtrafikken. Det er mange gode eksempler på hvordan det kan legges til rette for å ta med seg sykkel på kollektivtransport. Eksempelvis er det i København egne vogner tilpasset syklistene både på tog og S-tog (t-bane). Flere offentlige aktører jobber sammen med å øke kapasiteten på kollektivtransporten i Oslo-området, spesielt på tog og t-bane. På t-banen er det tillatt å ta med seg sykkel gratis utenom rush fra 1. januar 2015.

I løpet av 2015 skal muligheten for å ta med sykkel om bord på skinnegående kollektivtransport utredes.

Pilotprosjekt med sykkelhotell, tiltak 1G

Ved større knutepunkt, for eksempel Oslo S og Skøyen, er det behov for større, bemannede sykkelparkeringsanlegg for å håndtere den økende andelen syklistene som ønsker å parkere trygt over flere timer eller dager. Svært gode sykkelparkeringsfasiliteter er et viktig virkemiddel for å øke antall sykkelreiser, spesielt arbeidsreiser.

I forlengelse av evalueringen av sentrale knutepunkter (tiltak 1E) skal det innen 2015 utredes og identifiseres ett knutepunkt hvor det etableres en pilot på et sykkelhotell.

Piloten skal inkludere et innendørs parkeringstilbud i attraktive omgivelser for syklistene, samt servicepunkt med standardverktøy, sykkelpumpe og skap med muligheter for å låse inn tilleggsutstyr, som hjelm og enkel bekledning. I løpet av 2015 skal det etableres en pilot på et sykkelhotell.

Bysykelordningen utvides, tiltak 1H

Bysykelordningen gir et tydelig signal om at alle skal kunne sykle i Oslo. Mange har av ulike årsaker ikke egen sykkel. Oslo kommune har en populær og velfungerende bysykelordning. Ordningen senker terskelen for å bruke sykkel, da brukerne slipper vedlikeholdsutgifter og ikke trenger å bekymre seg for tyveri av sykkel. Bysykelordningen er også viktig for de som reiser inn til Oslo med kollektivtransport, og som vil fortsette reisen på sykkel.

En ny bysykelordning etableres i 2015, og i løpet av 2016 skal tilbudet bestå av nærmere 3000 sykler og 300 stativer for bysykler, inkludert ved de store studiestedene. I tillegg skal ordningen utvides til å gjelde innenfor Ring 3.



Et tett sykkelveinett med Oslo-standard

– innsatsområde 2

Kunnskapsgrunnlaget viser at befolkningen er misfornøyd med Oslo som sykkelby, og at mange opplever byen som utrygg å sykle i. Som landets største by trenger Oslo derfor en høyere og mer tilpasset standard enn de normalkrav som sykkelinfrastrukturen har vært bygget etter.

Strategiens mål for Oslo er en nesten tredobling av sykkeltrafikken fra 2013. Sykkelinfrastrukturen må dimensjoneres og utformes slik at denne veksten både kan nås og håndteres.

Utvikle et mer tilgjengelig sykkelveinett, tiltak 2A

For å styrke sykkelens konkurransefortrinn må sykkelveinettet være mer tilgjengelig enn i 2015. Den nasjonale standarden (Sykkelhåndboka) anbefaler i 2015 at maskevidden i sykkelveinettet, det vil si anbefalt avstand mellom sykkeltraseene, bør være 500 til 800 meter. For hovedsykkelveinett i Oslo i 2015 er denne avstanden i gjennomsnitt på 1780 meter. Oslo kommune og Statens vegvesen har satt i gang et arbeid med å lage et mer tilgjengelig sykkelveinett. Dette arbeidet skal være ferdig i løpet av 2015. Arbeidet vil resultere i en ny plan for sykkelveinettet i Oslo. I tillegg vil de resterende delene av hovedsykkelveinettet gjennomgå for å identifisere hvilke deler av planene som skal videreføres, og hvilke som er utdaterte eller lite hensiktsmessige ut i fra den nye strategien.

Innføre en høyere standard i Oslo enn Sykkelhåndboka, tiltak 2B

Det er viktig at fremtidens sykkelanlegg har god nok kapasitet til å kunne håndtere langt flere syklistere enn i 2015. Et konsekvent utført sykkelveinett er også en av de viktigste faktorene for at syklister skal føle seg trygge i trafikken. Det bør lages egen standardmanual om utforming av sykkelveinettet. Dette bør være en del av arbeidet med nytt sykkelveinett som pågår i 2015.

Sykling på fortau skal ikke inngå i fremtidige planer

Å sykle på fortau er tillatt i Norge. I fremtidens sykkelveinett må egne arealer for syklistere være en selvfølge, og det derfor bør planlegges som om det ikke var tillatt å sykle på fortauet. Med et økende antall syklistere vil dette også være hensiktsmessig for å ivareta fotgjengerne på en best mulig måte. Kombinerte gang- og sykkelveier er heller ikke en ideell løsning, hverken for syklistere og fotgjengere. De bør derfor ikke planlegges i nye prosjekter.

Større og tydeligere visningsskilt, tiltak 2C

Skiltene som brukes i Oslo i 2015 er i henhold til nasjonal standard. Disse er små, fargesvake og lite synlige i trafikken, både for syklistere og andre trafikanter. Det bør lages en egen standard for skilting og oppmerking. Dette bør gjøres samtidig med arbeidet med ny plan for sykkelveinettet for Oslo. Etter at planen for sykkelveinettet er klar, bør det også lages nye standarder for veivisningsskilt for syklistere. Denne skal også inneholde rutiner for regelmessig oversyn av eksisterende skilt (identifisering av mangler og behov for tiltak), samt rutiner for oppføring av nye skilt i takt med at byen bygges ut. Det skal tydelig fremgå hvilke strekninger som skal skiltes.

Forbedret vedlikehold av sykkelveinettet, tiltak 2D

God drift og vedlikehold av sykkelveinettet er avgjørende for sykkelandelen, særlig om vinteren. Snø, glatte veier eller grus på sykkelveinettet øker ulykkesrisikoen og reduserer fremkommeligheten og komforten for syklistere. Andre viktige forhold som bør kontrolleres jevnlig er veidekkets jevnhet og kvalitet, samt kvalitet på oppmerkingen. Oslo kommune skal, sammen med Statens vegvesen, utarbeide tydelige retningslinjer for hvilket vedlikeholds nivå som skal være standard. Retningslinjene skal utformes med utgangspunkt i syklistenes behov for trygghet og fremkommelighet.

Statens vegvesen og Oslo kommune har allerede innført sykkelveinspeksjoner på egne sykkelanlegg. På grunnlag av nye kriterier skal det utarbeides rutiner for inspeksjon. Statens vegvesen og Oslo kommune enes om kriteriene som skal gjelde for vedlikehold og drift, og innfører disse innen utgangen av 2015.

Plan for fartsgrenser i Oslo, tiltak 2E

Kjørehastighetens innvirkning på ulykkesrisiko og ulykkesomfang er udiskutabel. Ni av ti mennesker overlever en påkjørsel i 30 km/t. Lav fartsgrense med fartsreduserende tiltak kan gi et bedre samspill i trafikken. Fartsdempende tiltak kan være fartshumper, innsnevring og begrenset gjennomfart for biltrafikk.

Plan for fartsgrenser knyttet til strekninger som inngår i sykkelveinettet, utarbeides i løpet 2016. Trafikksanerings- og fartssoningsplanene i bydelene kan være et utgangspunkt for dette arbeidet.

INNSATSOMRÅDER

Toveis sykling i enveisregulerte gater, tiltak 2F

Sykling mot enveiskjøring er et effektivt tiltak som gir sykkeltrafikken høy prioritet. Det er gode erfaringer med dette tiltaket både i Oslo og i andre norske byer, samt i verden for øvrig. Enveisregulerte gater innenfor Ring 3 kartlegges i løpet av 2015, og det lages en plan for å tilrettelegge for toveis-sykling i disse gatene.

Tiltak i kryss, tiltak 2G

Mange sykkelulykker oppstår i kryss. Kartleggingsarbeidet viser en rekke kryss på sykkelveinettet som bør utbedres. For å øke sykkeltraffikkens fremkommelighet og trafikksikkerhet bør sykkeltraseer gjennomgå med tanke på kryss og sykkelprioritering.

Tiltak som øker syklistenes sikkerhet er blant annet førgrønt, tilbaketrukket stopplinje og rød sykkelboks ved signalregulering. Syklistene gis med dette et forsprang, slik at de kommer seg ut i krysset før øvrig trafikk slippes til. Arbeidet med utbedring av kryss starter slik at den første ombyggingen av kryss kan skje i løpet av 2015. Innen 2019 bør halvparten av kryssene med utbedringsbehov være ferdigstilt, og alle innen 2025.

Igangsette strakstiltak i sykkelveinettet, tiltak 2H

Rutevis gjennomgang av sykkelveinettet

Regelmessig inspeksjoner av sykkelveinettet avdekker behov for enkle og mindre tiltak. Slike tiltak vil over en lengre strekning bidra til at kvaliteten og opplevelsen av sykkelveinettet blir bedre. Basert på inspeksjoner av sykkelveinettet gjennomføres enkle tiltak som skilting, oppmerking, røde sykkelbokser i kryss og lignende. Minst en lengre rute gjennomgås hvert halvår og tiltak gjennomføres raskt og kontinuerlig.

Oslo sentrum

Det mangler et sammenhengende nett av trygge sykkelstrekninger gjennom Oslo sentrum. Kartleggingsarbeidet viser at fremkommeligheten og tryggheten er lav, derfor velger mange i stedet å sykle rundt sentrum. Oslo sentrum er dermed en barriere og ikke det knutepunktet det burde være i en sykkelby. Et pilotprosjekt for bedre fremkommelighet for sykkel i Oslo sentrum i blir gjennomført i løpet av 2015.

Sykling i blandet trafikk

Et tettere sykkelveinett innebærer at flere gater må tilrettelegges for sykkeltrafikk. Slik tilrettelegging kan være toveis-sykling i enveisregulerte gater, nedsatt hastighet for bil, tiltak i kryss, oppmerking, skilting og trafikkreguleringer. I løpet av 2015 skal det gjennomføres et prøveprosjekt for å tilrettelegge for sykling i blandet trafikk med en ny tverrforbindelse mellom øst og vest i sentrum.





Hele Oslo tar del i sykkelsatsingen

– innsatsområde 3

I Oslo er det stor variasjon i sykkelandelen mellom de ulike bydeler, aldersgrupper og kjønn, og det er et stort behov for målrettede tiltak mot underrepresenterte grupper av befolkningen.

Oslo kommune innfører egen standard for sykkel-fasiliteter, tiltak 3A

Oslo kommune er en av landets største arbeidsgivere med over 50.000 ansettelsesforhold, inkludert kommunale foretak. Bedre sykkeltilrettelegging på kommunale arbeidsplasser har derfor i seg selv et stort potensial til å øke byens sykkelandel. Ved å utvikle en egen standard for sykkel-fasiliteter for ansatte og brukere, skal Oslo kommune bli en foregangskommune. Sykkelen bør være et naturlig fremkomstmiddel på reiser til og fra kommunale tilbud og tjenester. Et godt sykkeltilbud bør også integreres i kommunale tilbud og tjenester hvor dette er mulig.

Etater og virksomheter skal gjennomgås og tilpasses fortløpende for å tilby gode sykkel-fasiliteter. Oslo kommune skal også stille krav til sykkel-fasiliteter i egne nybygg. I løpet av 2016 starter minst to pilotprosjekter med utvalgte kommunale virksomheter. Pilotprosjektene skal blant annet resultere i utarbeidelsen av en veileder for sykkeltilrettelegging ved arbeidsplasser og kommunale brukertjenester. Det skal være mulig å bruke veilederen som en verktøykasse også for andre arbeidsplasser.

Lage et sertifikat for sykkelgodkjente arbeidsplasser, tiltak 3B

Et sertifikat for sykkelgodkjente arbeidsssteder vil synliggjøre tilretteleggingen for syklister. Det kan bedriftene bruke i egen profilering, på lik linje med for eksempel «Miljøfyrtårn»-sertifisering. Ordningen «Sykkelvennlig arbeidsplass» finnes allerede i for eksempel Gøteborg og Trondheim. Krav til godkjenningen kan også hentes fra tiltak 1E.

Samarbeid med handelsstanden og gårdeiere, tiltak 3C

Syklende kunder bør ha muligheten til å parkere sykkelen nært inngangspartiet. Oslo kommune skal samarbeide med handels- og servicenæringen for å legge forholdene bedre til rette for at kunder kan bruke sykkel til og fra destinasjoner.

Hver bydel skal ha en egen sykkelplan, tiltak 3D

Kvinner, barn, innvandrere, studenter og eldre sykler mindre enn befolkningen sett under ett. Det er også store forskjeller mellom bydelene. Bydel Alna har lavest sykkelandel med én prosent, mens Grünerløkka har høyest andel med 15 prosent. De store forskjellene i sykkelandelen i bydelene peker på et stort behov for å skreddersy sykkeltiltak i hver bydel. Bydelsplanene skal beskrive hvordan bydelen kan oppnå en høyere andel sykkelreiser.

Bydelsplaner utarbeides som pilotprosjekter i én til to bydeler. Bydelsplanene bør inneholde en strategisk tilnærming til sykkelreiser. Pilotprosjektene skal startes i løpet av 2015. Alle bydeler skal ha egne planer innen 2020.

Skolereiseplaner som fører til mer sykling, tiltak 3E

Intervjuer med rektorer i Oslos grunnskoler viser at bare 15 prosent av alle elevene syklet til skolen i sommerhalvåret.

Nærområdene rundt Oslos grunnskoler har i 2015 varierende trafiksikkerhet. Nesten 9 av 10 skoler har ikke gjennomført noen aktivitet for å fremme sykling. Bare halvparten av skolene underviser i trafikkreglene, til tross for at trafikkopplæring er obligatorisk i læreplanen.

Osloskolene bør oppmuntres til å lage egne skolereiseplaner for å legge opp til flest mulig grønne skolereiser. Skolereiseplanene bør kartlegge behovet og mulighetene for fysisk tilrettelegging på skoleveiene og ved skolene. Eksempler på aktiviteter som kan være med på å øke sykkelandelen er sykkelkeleplass i skolegården, sykling i følgegrupper eller med skoleveivenner, kampanjer og informasjons-tiltak. Oslo kommune skal utvikle og følge opp skolereiseplaner i samarbeid med grunnskolene og andre involverte parter. I løpet av 2016 skal det startes opp pilotprosjekter med skolereiseplaner på to grunnskoler.

I bystyrets vedtak i sykkelstrategien bes byrådet om å etablere minst to sykkelkelebaner i Oslo innen 2016 som skal være tilgjengelige for skoler og andre som vil gi sykkelopplæring til barn.

Tiltaksplaner for studiesteder, tiltak 3F

Mange byer med en høy andel syklister er studentbyer med utpreget sykkelkultur, for eksempel Lund, Cambridge og Trondheim. I Oslo er det ca. 90.000 studieplasser. I motsetning til situasjonen i de fleste andre byer, så er sykkelandelen blant studenter i Oslo betydelig lavere enn blant befolkningen forøvrig: Bare 4 prosent av reisene studenter gjør skjer på sykkel.

Oslo kommune skal innen 2016 ta initiativ til et samarbeid med minimum ett av de største studiestedene i Oslo, og

utarbeide en tiltaksplan for å øke sykkelandelen blant både ansatte og studenter.

Gjennomføre sykkelkampanjer, tiltak 3G

En del byer har oppnådd gode resultater med kampanjer. Det gjelder blant annet Odense i Danmark og Malmø i Sverige. Syklister er ikke én, men flere målgrupper. Spissede kampanjer mot en spesifikk målgruppe er derfor viktig, for eksempel mot bilister eller folk som skal på handletur. Sykkelkampanjene skal være i tråd med sykkelstrategiens målsettinger, og bør planlegges sammen med fysiske tiltak når dette er hensiktsmessig. Statens vegvesen, Helsedirektoratet og en rekke andre organisasjoner jobber også med kampanjer rettet mot syklister, og kan være viktige samarbeidspartnere.

Samarbeide med nabokommuner om sykkelstrekninger, tiltak 3H

Oslos nabokommuner er i sterk vekst, og mange pendler til Oslo på sykkel. Oslo kommune skal ta initiativ til et felles sykkelfaglig samarbeid for å få en bedre samordning i utredninger, planlegging og gjennomføring av nye tiltak, drift og vedlikehold og lignende. I løpet av 2015 skal det utvikles minst to fellesprosjekter med utvalgte nabokommuner.

Oppfølging av sykkelstrategien

Strategien skal følges opp med en handlingsplan som skal revideres hvert år. Ansvarlige aktører trekkes inn i dette arbeidet. Sykkelprosjektet har ansvaret for oppfølgingen av strategien. Erfaringene med prosjektet er gode. Denne organiseringen har ført til at nødvendige avklaringer for fremdriften i sykkelprosjekter tas raskt. Videre har Sykkelprosjektet bidratt til en styrket og positiv markedsføring av

kommunens sykkeltiltak og -prosjekter. Det skal rapporteres om fremdriften på alle innsatsområdene i sykkelstrategien i sammenheng med årsmeldinger og budsjett til Oslo bystyre. Det skal legges frem en handlingsplan for gjennomføring av sykkelstrategien slik at den kan innarbeides i økonomiplanen for 2016 – 2019.









Torggata: Oslos første sykkelgate,
ble åpnet høsten 2014.

Vedlegg tilgjengelig på oslo.kommune.no:

- Sykkelstrategi for Oslo 2015-2025, bystyrets vedtak 29. april 2015 med saksnummer 86/15.
- Reisevaneundersøkelse (RVU) for Oslo 2013, underlagsrapport
- Oslosyklisten, kartlegging av dagens og morgendagens syklist, 02.06.2014, underlagsrapport
- Evaluering av sykkelstrategi for Oslo 27.05.2014, underlagsrapport
- Sykkelnettet, kartlegging av sykkelveinettets kvaliteter og defekter, 27.05.2014, underlagsrapport
- Sammendrag av høringsuttalelsene
- Høringsuttalelser





Oslo kommune

TLF: 02180
OSLO.KOMMUNE.NO