

Forslag til helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015



Samferdselsetaten, oktober 2004

Innledning

Byrådsavdeling for Miljø og Samferdsel har med bakgrunn i verbalvedtak S31 av Bystyrets behandling av budsjettet 2004, gitt Samferdselsetaten i oppdrag å utarbeide et grunnlagsdokument til byrådssak om helhetlig sykkelstrategi for Oslo. Vårt forslag til sykkelstrategi har som hovedmål å gi byen et helhetlig, effektivt og sikkert transporttilbud for å oppnå en økning i andel sykkelreiser.

I byrådsavdelingens bestilling bes etaten om å legge særlig vekt på egen "Handlingsplan for gang- og sykkeltrafikk for perioden 2002-2005", grunnlagsdokumentet "Nasjonal sykkelstrategi" i Nasjonal transportplan 2006-2015 og Friluftsetatens planer for turveier. Disse dokumentene, inkludert "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" av 1998, "Statens vegvesens håndbok 233 "Sykkelhåndboka- utforming av sykkelanlegg" og Friluftsetatens sektorplan i kommunedelplan for friluft "Anlegg og områder for idrett og friluftsliv 2001-2004", er følgelig sentrale og premissgivende dokumenter for vårt innspill til den aktuelle byrådssaken. Vår anbefaling til sykkelstrategi for Oslo er i stor grad en revisjon og videreføring av vedtatte og aktive planer.

Dette dokumentet inneholder forslag til delmål og strategier i en langsiktig plan som har til hensikt å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel. Innledningsvis presenteres et forslag til visjon og sykkelstrategiens hoved- og delmål. Det gis så en kort orientering om aktuelle og førende planer, prinsipper for valg av sykkelanlegg og fakta om sykkelreiser. Kapittel 5 gir en systematisk gjennomgang av hvert enkelte delmål, med forslag til strategier og anbefalte tiltak. Foreslått sykkelstrategi for Oslo har et 10-årsperspektiv og gjelder for perioden 2005-2015. Valg av tidsperspektiv er i samsvar med etatens anslag for ferdigstilling av hovedsykkelveinettet og tidsrammen for ny nasjonal transportplan 2006-2015.

Oslo, 18.10.2004

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	3
1. Visjoner, mål og strategier	5
2. Aktuelle planer	6
2.1. Nasjonal sykkelstrategi	6
2.2. Plan for hovedsykkelveinettet	6
2.3. Sekundärsykkelveinett.....	6
2.4. Hovedturveinett.....	6
2.5. Gatebruksplanen for sentrum	6
3. Fakta om sykkelanlegg og sykkelreiser	7
3.1. Valg av sykkelanlegg	7
3.2. Tilgjengelighet og sykkelandel	7
3.3. Syklisten	8
3.4. Reiselengde og formål.....	8
3.5. Noen faktorer som påvirker sykkelbruk.....	8
3.6. Gevinster ved å satse på sykkel.....	9
3.7. Sykkelpotensial	10
4. Strategier	10
5. Delmål, strategi og tiltak	12
5.1. Delmål 1: Økt fremkommelighet for syklister innen 2015	12
5.1.1. Hovedsykkelveinettet fullføres	12
5.1.2. Videreføring av 30 km/t i sentrum	13
5.1.3. Sykling mot enveiskjøring	13
5.1.4. Videreføre arbeidet med et sekundært sykkel- og hovedturveinett.....	13
5.1.5. Helhetlig skilting og veioppmerking.....	14
5.1.6. Økt satsning på drift og vedlikehold av sykkelanlegg	14
5.2. 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	14
5.2.1. Etablering av sykkelanlegg	15
5.2.2. Utbedring av trafikkfarlige punkt og strekninger.....	15
5.2.3. Videreføring av 30 km/t i sentrum	16
5.2.4. Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg	16
5.3. Delmål 3: Andelen sykkelreiser skal øke med 50 prosent fra dagens nivå innen 2015	16
5.3.1. Oppfølging av tiltak i delmålene 1 og 2.....	17
5.3.2. Utvidet parkeringstilbud for syklister	17
5.3.3. Videreføring av bysykkelordningen.....	17
5.3.4. Flere informasjons- og profileringstiltak.....	18
5.3.5. Opparbeide planreserve.....	19
6. Referanseliste	19
Vedlegg 1 Hovedsykkelveinettet i Oslo	21
Vedlegg 2 Status for det kommunale hovedsykkelveinettet per oktober 2004	23

1. Visjoner, mål og strategier

En helhetlig sykkelstrategi for Oslo skal bidra til at det blir trygt og attraktivt å sykle, og å få flere til å sykle. En målrettet satsning på sykkelbruk i Oslo vil gi flere et attraktivt og alternativt transportmiddel, som både er effektivt, miljøvennlig og helsebringende. Økt satsning på sykkel vil dessuten være et av flere virkemiddel for å redusere fremtidig ventet vekst i biltrafikken. Med dette som utgangspunkt har etaten formulert en visjon for kommunens fremtidige satsning på sykkel som transportmiddel.

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

Med ønsket om en helhetlig sykkelstrategi for Oslo som bakteppe og visjonen som lederstjerne er strategien hovedmål derfor å:

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

For å nå hovedmålet anbefaler vi at sykkelstrategien baseres på tre delmål. Disse er i tråd med delmålene gitt i grunnlagsdokumentet "Nasjonal sykkelstrategi" i nasjonal transportplan for perioden 2006-2015. De foreslåtte hoved- og delmål er også forenlig med etatens egne målsetninger i vedtatt "Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo" av 1998 og Samferdselsetatens "Handlingsplan for gang og sykkeltrafikk 2002-2005".

Oslo kommunes satsning på sykkel som transportmiddel i perioden 2005-2015 har som delmål å:

- ***Øke fremkommelighet for syklister innen 2015***
- ***Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklister 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 på de ulike delmålene varierer. Der er derfor viktig å utarbeide et sett med strategier som beskriver hvordan målene best nås. På bakgrunn av strategiene identifiseres de tiltakene som gir størst ønsket effekt. For høy måloppnåelse av sykkelstrategiens hovedmål, anbefaler vi følgende strategier:

- ***Hovedsykkelveinettet fullføres***
- ***Etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinett videreføres***
- ***Helhetlig skilting og veioppmerking***
- ***Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg***
- ***Utbedring av trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger***
- ***30 km/t i sentrum videreføres***
- ***Tilrettelegging for sykling mot enveiskjøring***
- ***Utvidet sykkelparkeringstilbud***
- ***Bysykkellordningen videreføres***
- ***Flere informasjons- og profileringstiltak***
- ***Øke planreservene***

2. Aktuelle planer

2.1. Nasjonal sykkelstrategi

Nasjonal sykkelstrategi er en del av Nasjonal transportplan 2006-2015. Strategien inneholder forslag til tiltak som Regjeringen mener vil føre til at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel. Strategien er utarbeidet av Vegdirektoratet i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes Sentralforbund og Syklistenes Landsforbund.

2.2. Plan for hovedsykkelveinettet

Oslo kommune har gjennom mange år arbeid målrettet med å tilrettelegge for økt og sikker sykkelbruk i Oslo. Et hovedgrep er å etablere et overordnet hovedsykkelveinett på ca 180 km. Ansvaret for etablering, drift og vedlikehold av hovedsykkelveinettet er delt mellom Statens vegvesen Region Øst og Oslo kommune. Oslo kommune har ansvar for ca 70 km.

Hovedsykkelveinettet etableres primært for effektiv transportsykling og traseene skal dekke de viktigste inn- og utfartsårene til og fra sentrum, samt viktige forbindelsestraseer på tvers av byen. Revidert og gjeldende plan for bygging av hovedsykkelveinettet i Oslo ble vedtatt av Bystyret i september 1999. Dokumentet beskriver blant annet valg av traseer og foretrukne tiltak og en antatt ferdigstillelse innen utgangen av 2008. Planen er et sentralt styringsdokument for dagens sykkelpolitikk. Se vedlegg 1 for kart over hovedsykkelveinettet.

2.3. Sekundærsykkelveinett

Kommunen har også en langsiktig strategi for å etablere et finmasket sekundært gang- og sykkelveinett (Plan for hovedsykkelveinettet fra 1999) og et hovedturveinett. Det sekundære sykkelveinettet skal i større grad fange opp lokale transportbehov og tilfredsstille både transport-, nytte- og tursyklister. Formålet med et sekundært sykkelveinett er å etablere lokale lenker mellom hovedsykkelveinettet og boligområder, arbeidsplasskonsentrasjoner, kollektivknutepunk og serviceområder.

Statens vegvesen Oslo, Friluftsetaten, Plan- og bygningsetaten, Plankontoret for Groruddalen og Samferdselsetaten utarbeidet i 2002 en tiltaksplan for gang-/ sykkelveier og turveier (sekundært gang- og sykkelveinett) i Groruddalen. Tiltaksplanen er forslag til tiltak i Groruddalen for perioden 2003-2015.

2.4. Hovedturveinett

Grøntplan for Oslo ble vedtatt i 1993. Planen omhandler blant annet turveisystemer og sier at turveiens viktigste rolle er knyttet til friluftsliv. Hovedturveinettet er en del av Grøntplan og skal tilby et sammenhengende nettverk av trafikksikre, opplevelsesrike og i stor grad grønne ferdselslinjer mellom boligområder, parker og friområder. Hovedsykkelveinettet og turveinettet skal i prinsippet betjene ulike målgrupper. Førstnevnte skal tilrettelegge for rask og effektiv ferdsel, mens turveinettet hovedsakelig skal ha en rekreativ funksjon. Det er i hovedsak Friluftsetaten som har ansvar for planlegging og bygging av turveinettet.

2.5. Gatebruksplanen for sentrum

Tilrettelegging for sykkel i sentrum behandles i "Oslo sentrum - Prinsippplan for gatebruken" fra 2001. Dette er en overordnet plan med retningslinjer for kjøremønstre, kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk, varelevering og grøntområder i sentrum. Et hovedgrep i planen overfor sykkel er blant annet å endre kjøremønstret til toveistrafikk for å bedre fremkommeligheten. Et annet og viktig grep er innføring av fartsgrensen 30 km/t, slik at sykkeltrafikk kan blandes

med annen trafikk på en trygg måte uten etablering av sykkelfelt. Gatebruksplanen anbefaler også godt skiltede hovedtraseer for sykkel gjennom sentrum og omfattende etablering av sykkelparkering ved sentrale knutepunkt.

3. Fakta om sykkelanlegg og sykkelreiser

3.1. Valg av sykkelanlegg

Et sykkelveinett kan bestå av blandet trafikk, gang- og sykkelveier, sykkelfelt, parker og grøntdrag. Tre hovedtyper av sykkelanlegg er blandet trafikk, sykkelfelt og gang- og sykkelvei. Hvilke typer anlegg som bør velges er påvirket av forhold som veiens trafikkmengde, hastighet, krysstetthet og antallet syklistene. Ulike sykkelanlegg skal også ta hensyn til hva slags transportbehov anlegget skal dekke og brukernes forutsetninger for å ferdes i trafikken. En helhetlig sykkelstrategi må ta hensyn ulike trafikantgrupper og behov og tilrettelegge for god og sikker fremkommelighet for både transportsykling, lokal nyttesykling og tursykling.

Det er likevel mulig å si noe generelt om hvilke krav et godt sykkelanlegg bør oppfylle. Et godt sykkelanlegg bør være enhetlig, slik at anlegget er tydelige og gjenkjennbare for alle trafikanter. Sykkelanlegg bør også være enkelt utformet og selvforklarende slik at anlegget tolkes likt uavhengig av alder og trafikkerfaring. Dette skaper naturlig, ensartet og riktig atferd. Et hovedprinsipp ved sykkelplanlegging er at sykkel skal betraktes som kjørende på lik linje med bilførere. Sykling i gater med sporvogn bør i størst mulig grad unngås. Fortau kan benyttes av syklistene, men det stilles strenge krav til aktsomhet fra syklistens side. Med den høye fotgjengertrafikken i sentrum er det i realiteten forbudt å sykle på fortau her. Sykkelanlegg bør utformes i henhold til Statens vegvesens standarder gjengitt i Håndbok 233 Sykkelhåndboka. I følge Håndbok 233 er det tre hovedprinsipp som gjelder for valg av sykkelanlegg:

- Sykling i blandet trafikk er en akseptabel løsning ved fartsgrense 30 og 40 km/t og/eller der biltrafikken er liten.
- Sykkelfelt, oppmerket og skiltet på hver side av kjørebanelen, er hovedløsningen i byer og tettsteder.
- Sykkelvei eller gang- og sykkelvei atskilt fra kjørebanelen med rabatt og rekkverk anbefales når fartsgrensen er 60 km/t eller høyere på tilliggende vei eller høy trafikk tetthet. Der det er fare for konflikter mellom syklistene og fotgjengere, bør det anlegges sykkelvei med fortau for gående.

Valg av anlegg må vurderes konkret og sees i sammenheng med det resterende sykkelnettet for i størst mulig grad å unngå systemskifter.

3.2. Tilgjengelighet og sykkelandel

Reisevaneundersøkelser viser at sykkel er det transportmiddelet med størst tilgjengelig blant Oslos innbyggere, og at hele 75 prosent eier eller har tilgang til sykkel. Til tross for dette er sykkelbruken i Oslo relativt lav sammenlignet med andre norske og europeiske byer. I årsgjennomsnitt utgjør sykkelreiser i Oslo kun 6 prosent av alle daglige reiser (Reisevaner i Oslo og Akershus 1998, TØI-notat 1129/1999). Til sammenligning har byer som Kristiansand (7 prosent), Tønsberg (8 prosent), Stavanger (9 prosent), Skien (10 prosent), Trondheim (12 prosent), Odense (24 prosent) og København (34 prosent) alle en gjennomsnittlig årlig sykkelandel som ligger høyere enn Oslo.

Når man ser på sykkelandelen i Oslo fordelt på aldersgrupper og årstid finner man at sykkelandelen er størst blant skoleelever over 13 år og studenter, med et årsgjennomsnitt på 15 prosent. Det foreligger ingen tall over sesonggjennomsnitt for denne aldersgruppen. Til sammenligning utgjør alle voksenreiser på sykkel i sommerhalvåret ca 10 prosent. Sykkelandelen for voksne om vinteren er ca 2 prosent. Tallene indikerer at det er et stort potensial for økt sykkeltransport i Oslo.

3.3. Syklisten

Landsundersøkelser viser at hele 65 prosent av befolkningen sykler en eller flere ganger hvert år. Dette betyr at et flertall av Oslos befolkning er syklist i en eller annen sammenheng. Sykkel blir benyttet både som fremkomstmiddel og som fritidsaktivitet. Vel halvparten av sykkelreisene er transportsykling til og fra skole, arbeid eller nyttesykling for husholdningen (handel/service). Den resterende sykkelandelen er fritidssykling for rekreasjon, trim og opplevelser.

Det å ha førerkort og tilgang til bil viser seg å være den viktigste enkeltfaktoren for folks valg av transportmiddel. Selv om tilgangen til sykkel er stor og jevnt fordelt mellom ulike befolkningsgrupper er det personer uten førerkort og tilgang til bil som går og sykler mest. Det er særlig ungdom, enslige med barn, arbeidsledige, deltidsarbeidende, skoleelever, studenter og lavintekstgrupper som sykler ofte. For disse gruppene er sykkel ikke bare et alternativt transportmiddel, med i stor grad også et hovedtransportmiddel.

3.4. Reiselengde og formål

Sykelreiser kjennetegnes ved at de er forholdsvis korte reiser. Hver femte sykkelreise er kortere enn 1 km, to av tre reiser er kortere enn 3 km, mens i underkant av hver femte reise er lengre enn 5 km. En gjennomsnittsreise med sykkel i Oslo var i 2003 på 3,5 km og hadde en varighet på 11 minutter. Det synes også å være sammenheng mellom reisens formål og akseptert reiselengde. Av gruppen som sykler til arbeid har et flertall en arbeidsreise som er 3 km eller lenger. Det samme gjelder for fritidssykling. Nyttreiser for innkjøp til husholdningen og besøk er som oftest kortere enn 3 km. Skolereiser på sykkel er vanligvis mellom 1 og 5 km. Folks sykkelvaner viser at sykkel er et særlig attraktivt fremkomstmiddel for distanser mellom 1 og 3 km.

3.5. Noen faktorer som påvirker sykkelbruk

Oslo kommune gjennomførte en brukerundersøkelse i år 2000 om folks holdninger til sykkel som transportmiddel. Undersøkelsen viste at stor trengsel i gatene, dårlig fremkommelighet og høy risiko for trafikkulykker og sykkeltyveri opplevdes av mange som hinder mot sykkelbruk. Også her viser det seg at tilgang til egen bil var en viktig faktor når sykkel velges bort som transportmiddel.

- 65 prosent mener at det er for mye trengsel og kamp om fortau/gata for gående og syklist.
- 46 prosent mener at risiko for ulykker gjør at de sykler mindre enn ønskelig.
- 42 prosent mener at risiko for sykkeltyveri gjør at de sykler mindre enn ønskelig.

På spørsmål om opplevde ulemper ved sykkel som fremkomstmiddel svarte et nasjonalt utvalg av personer i 1997 at sykling blant annet tar for lang tid, har liten bagasjekapasitet og begrenset reiseavstand. Dårlig vær og føre og bratte bakker oppfattes også som negativt.

Det samme gjelder dårlig infrastruktur, med mangelfullt utbygget sykkelveinett, ujevnt veidekke og dårlige kryssmuligheter. Av positive sider ved sykkel oppgir utvalget at sykling er moro, at det gir god trening og at det er avstressende og avslappende. Sykkel oppgis også å være fleksibelt og uavhengig, pålitelig og økonomisk gunstig.

Sykkelandelen i Oslo er naturlig nok påvirket av forhold som topografi og klimatiske forhold som snø, is, kulde og mørke. Sykkel er like fullt en helårs transportform som har et ubenyttet potensial også på vinterstid. Erfaringer fra svenske byer som Västerås, Örebro, Lindköping, Oxölösund og Umeå viser at det er mulig å oppnå sykkelandeler opp mot 30 prosent når vintervedlikeholdet er omfattende og godt. Erfaringer fra Sverige viser at Oslo har god mulighet til fremme sykkel som helårs transportmiddel hvis man legger forholdene til rette.

Studier ved Lunds Tekniska Högskola konkluderer at man må bygge ut et godt skiltet, belyst og sammenhengende sykkelveinett for å oppnå økt sykkelandel. Veinettet anbefales vedlikeholdt året gjennom og det er viktig å sørge for gode parkeringsfasiliteter for sykkel. Sykkel må gis høy prioritet i trafikken, samtidig som det legges restriksjoner på biltrafikken (hastighet, trafikkmengde og parkeringsmuligheter) der dette er nødvendig. En vellykket endring av folks transportvaner til fordel for sykkel er, i tillegg til fysisk tilrettelegging, betinget av aktiv informasjon om hvilke fordeler, tjenester og tilbud syklistene til enhver tid har.

3.6. Gevinster ved å satse på sykkel

Sykkel som transportmiddel i større byer og tettsteder er et satsningsområde i regjeringens Nasjonale transportplan for perioden 2002-2011. I bytrafikk er sykling en effektiv transportform, og trolig den raskeste i sentrum og indre by. Sykkelenes transportarbeid skjer skånsomt for omgivelsene, fri for støy eller forurensning og med minimal risiko for å utsette andre trafikanter for skade. Sykkel er spesielt egnet for korte reiser, gir vesentlig større rekkevidde enn gange, er lett tilgjengelig og rimelig i bruk. For grupper som barn og unge er sykkel deres første kjøretøy. For voksne betyr sykkel stor fleksibilitet ved at man slipper å vente på kollektivtransport eller lete etter parkeringsplass til bilen.

Ved økt satsning på fysisk tilrettelegging av sykkelanlegg skaper man bedre fremkommelige, sikre og attraktive forhold for alle. God tilrettelegging med lett identifiserbare og ensartede sykkelanlegg sikrer syklisten plass i trafikken.

Å tilrettelegge for økt sykkelbruk er ett av flere virkemiddel for å bremse veksten i biltrafikken. For perioden 2002 til 2015 er det ventet 21 prosent økning i kjøretøykilometer pr døgn på hovedveinettet i Oslo (NTP2006-2015 Oslo/Akershus Strategiske analyser, AS Civitas 2002). Ved å stimulere til økt sykkeltrafikk på bekostning av andelen biltrafikk kan man frigjøre veiareal og bidra til å redusere både bilkøer og luftforurensning. En personbil legger beslag på ca 10 ganger så stort areal som en syklist. Å satse på sykkel er derfor et viktig bidrag til en bærekraftig utvikling i Oslo.

Økt sykkelbruk har også fordeler for den enkeltes helse og psykiske velvære. Regelmessig fysisk aktivitet forebygger mot hjerte og karsykdommer, høyt blodtrykk og diabetes, overvekt, fedme og flere krefttyper. Bedre helse gjennom sykling gir også redusert sykefravær.

3.7. Sykkelpotensial

Oslo har et stort potensial for økt sykkeltrafikk. Sykkelen har stor konkurranseflate mot både bil og kollektivmidler, og spesielt på reiser kortere enn fem kilometer. Potensialet for økt sykkelbruk ligger først og fremst i det store antallet korte bilreiser i Oslo. En rapport fra Trafikkøkonomisk institutt (TØI-rapport 561/2002) viser at nær halvparten av alle bilreiser i norske byer og tettsteder er kortere enn 5 km. 25 prosent av alle bilreiser i Oslo er kortere enn 3 km (TØI-rapport 561/2002). Anslått potensial for økt sykkelandel tar utgangspunkt i antall bilreiser under 5 km. TØI antar at 25 prosent av slike reiser er delreiser som inngår i en lengre reisekjede, og at disse derfor ikke lar seg overføre til sykkel. Det samme gjelder et stort antall korte innkjøps- og følgereiser. Når det tas hensyn til ikke-overførbare delreiser, innkjøps- og følgereiser, samt en andel som ikke ønsker å bytte transportmiddel, anslår TØI at 35 prosent av korte bilreiser kan overføres til sykkel. Anslaget gjelder kun bilførere. Det ligger også et sykkelpotensial blant bilpassasjerer og kollektivreisende med tilsvarende korte reiser. TØIs anslår at samlet økning i sykkeltrafikk i en by som Oslo kan bli opp mot 50 prosent, eller 10 til 15 prosent av alle dagens bilreiser.

Det største potensialet for økt sykkeltransport ligger i gruppen av trafikanter som benytter ulike transportmidler. Dette er personer som både kjører bil, reiser kollektivt eller går og sykler. Den faste bilbrukeren er derimot den trafikantgruppen som er vanskeligst å påvirke til å endre transportmiddel. En viktig faktor for denne gruppens valg av transportmiddel (bilister med reell mulighet til å velge alternative transportmiddel) er enkel tilgang til bil og parkeringsplass på arbeidsplassen.

I valg av særlige satsningsgrupper viser det seg at tiltak mot arbeids- og fritidsreiser har størst vekstpotensial. Ved reiser over 3 km er det arbeidsreisende og fritidsreisende som har størst potensial for å velge sykkel. Undersøkelser fra Oslo underbygger dette og viser at sykkel er det viktigste transportalternativet til bil på korte reiser, og at 22 prosent lett kan erstatte bilreiser til jobb med sykkel. 20 prosent kan lett erstatte bilen med sykkel på kortere fritidsreiser. Hvor store endringer man kan forvente å oppnå i folks transportvaner er avhengig av hvilke sykkel fremmende tiltak som iverksettes.

4. Strategier

Følgende strategier anbefales for å nå målsetningen om å gjøre sykkel i Oslo til et alternativt transportmiddel for flere, og dermed få flere til å sykle:

Hovedsykkelveinettet fullføres

En strategi om å fullføre hovedsykkelveinettet bidrar positivt på alle de tre delmålene. Videre utbygging av hovedsykkelveinettet bidrar til økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økende sykkeltrafikk. Satsning på hovedsykkelveinettet er et viktig grep for å øke andelen arbeidsreiser på sykkel.

Etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinett videreføres

Strategien om å videreføre etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinettet fremmer transport-, nytte- og tursykling. Strategien bidrar til økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt andel sykkelreiser. Strategien har et særlig fokus på barn, unge og eldre.

Helhetlig skilting og veioppmerking

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

Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

En strategi for økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg gir økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt andel sykkelreiser. Strategien fokuserer særlig på hovedsykkelveinettet og tetting av trafikkfarlige asfalthull og feiing.

Utbedring av trafikkfarlige punkt og strekninger

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

30 km/t i sentrum videreføres

Strategien om videreføring av 30 km/t i sentrum gir økt fremkommelighet og redusert risiko for alvorlige trafikkulykker for sykkeltransport i sentrum.

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 satsning på sykkel, med økt fremkommelighet og redusert risiko for trafikkulykker.

Utvidet sykkelparkeringstilbud

Et godt utbygget og attraktivt sykkelparkeringstilbud gir 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).

Videreføring av bysykkelordningen

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

Flere informasjons- og profileringstiltak

En strategi om økt satsning på informasjon og profilering av sykkel i Oslo kan bidra til 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 gir økt oppmerksomhet og større andel sykkeltrafikk.

Etablere planreserve

En strategi om alltid å ha en opparbeidet planreserve med byggeklare sykkeltiltak bidrar til god kontinuitet i kommunens utbygging. Strategien bidrar til økt fremkommelighet, redusert risiko for trafikkulykker og økt sykkeltrafikk.

Strategiene er ikke oppstilt i prioritert rekkefølge. Det er summen av strategier og gjennomførte tiltak som er avgjørende for i hvilken grad man lykkes i å nå de ønskede

målsetningene. Vi viser til kapittel 5 for nærmere beskrivelse av hvert enkelt delmål, med anbefalte strategier og forslag til tiltak.

5. Delmål, strategi og tiltak

Samferdselsetatens forslag til helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015 har som hovedmål å gi byen et helhetlig, effektivt og sikkert transporttilbud for alle syklistgrupper. Tre delmål er formulert for å nå hovedmålet:

- *Økt fremkommelighet for syklistene innen 2015*
- *Risikoen for å bli drept eller varig skadd i veitrafikkulykker 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*

For å nå målene lanserer sykkelstrategien både strategier og tiltak. I det følgende presenteres hvert enkelt delmål med de respektive strategiene. Samtlige strategier beskrives og begrunnes. Hvert enkelt forslag til strategi avsluttes med en anbefaling.

5.1. Delmål 1: Økt fremkommelighet for syklistene innen 2015

Delmålet om økt fremkommelighet for syklistene i Oslo innen 2015 er et generelt mål uten konkret angivelse av endelig måloppnåelse. Formålet er å etablere et helhetlig og sammenhengende nett av sykkelveier for økt fremkommelighet innen 2015. For å nå delmålet foreslås følgende strategier:

- Hovedsykkelveinettet fullføres
- 30 km/t i sentrum videreføres
- Å tilrettelegge for sykling mot enveiskjøring
- Etableringen av det sekundære sykkel- og hovedturveinettet videreføres
- Helhetlig skilting og veioppmerking
- Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

5.1.1. Hovedsykkelveinettet fullføres

Hovedsykkelveinettet er et effektivt transportnett for syklistene. Per september 2004 er vel halvparten av hovedsykkelveinettet ferdigstilt. 29 km av kommunens anlegg er ferdigstilt, 2,5 km ventes bygget i løpet av kort tid og 4 km bør utbedres.

Samferdselsetaten foreslår at utbyggingen av hovedsykkelveinettet forseres, slik at dette kan ferdigstilles i løpet av perioden.

Fullføring av hovedsykkelveinettet er sykkelstrategiens viktigste grep for å skape god fremkommelighet for syklistene i Oslo. Manglende tilrettelegging påvirker syklistenes atferd og fører ofte til at syklistene "presses" opp på fortau eller ut i kjørebanelen. Hovedsykkelveinettet skal holde høy standard og utformes i samsvar med Statens vegvesens anbefalinger til valg og utforming av sykkelanlegg. Hovedsykkelveinettet består av separate gang- og sykkelveier, sykkelfelt i kjørebanelen og løsninger der sykkel blandes med annen kjørende trafikk. Vedlegg 2 gir en oversikt over gjenstående kommunale strekninger, tiltak og status per 2004.

Selv om nær halvparten av hovedsykkelveinettet nå er bygget gjenstår fremdeles de tyngste og mest konflikthfulle rutene ubygget. En stor del av disse vil innebære kontroversielle vedtaksprosesser og store investeringer. Flere av strekningene er indreby-prosjekter som vil

medføre redusert fremkommelighet og parkeringsmuligheter for bilister. Dette er prosjekter som krever politisk vilje til å prioritere sykkel. Etatens arbeid med hovedsykkelveinettet har også avdekket at enkelte strekninger vil være vanskelig eller lite hensiktsmessig å bygge. Noen traseer kan vurderes omlagt til andre gater, mens andre vil medføre utilsiktede konsekvenser som bør revurderes.

Samferdselsetaten anbefaler en revisjon av vedtatt hovedsykkelveinett.

5.1.2. Videreføring av 30 km/t i sentrum

Sentrum er byens viktigste møtested for mennesker, næringsliv, handel og kulturliv. På grunn av trange gaterom, tett biltrafikk og mange kollektivtraseer er det vanskelig å etablere sammenhengende sykkelnett her. Hovedprinsippet innenfor Ring 1 har derfor vært å blande sykkeltrafikk med øvrig trafikk. Hovedtraseene for sykkel innenfor Ring 1 har med få unntak ikke egne sykkelnett, men er gjennomgående skiltet. En forutsetning for innføringen av blandet trafikk i sentrum var imidlertid at farten på øvrig trafikk ble redusert. Med bakgrunn i blant annet dette ble fartsgrensen i Oslo sentrum redusert til 30 km/t fra september 2002. Etterundersøkelser i 2004 viser en liten nedgang i faktisk hastighet i sentrum. Hastigheten mange steder er likevel så høy at denne reduserer sykkelens fremkommelighet. Økt utrygghet på grunn av høy fart bidrar til å "presse" sykkelene ut av veien og opp på fortau og gangareal. Problemet med redusert fremkommelighet på grunn av høy hastighet og stor biltrafikk gjelder også hovedsykkeltraseer i sentrum. Etter Statens vegvesens standarder anbefales det å anlegges egne sykkelnett der det er høy hastighet. Alternativt anbefales det å etablere fartshumper for å redusere hastigheten eller å begrense biltrafikken i disse gatene.

Samferdselsetaten anbefaler at prøveordningen med 30 km/t i sentrum videreføres og at man vurderer å innføre fartsreduserende og trafikkbegrensede tiltak på belastede hovedsykkeltraseer.

5.1.3. Sykling mot enveiskjøring

Et viktig grep for å nå målet om økt fremkommelighet er å tillate sykling mot enveiskjøring. Å tilrettelegge for sykling mot enveiskjøring i utvalgte og egnede gater er et eksempel på hvordan Oslo kan markere at byen har sykkelvennlig infrastruktur og at man på enkelte områder er villig til å prioritere sykkel. Erfaringer fra andre byer, eksempelvis Odense i Danmark, viser at sykling mot enveiskjøring har medvirket positivt til økt sykkelandel. Undersøkelser fra Tyskland viser at sykling mot enveisregulerte gater er tryggere enn sykling med trafikken (Statens vegvesens håndbok 233 "Sykkelhåndboka - utforming av sykkelanlegg", s.97). Sykling mot enveiskjøring vil særlig bidra til økt fremkommelighet for sykkel i sentrum og indre by.

Samferdselsetaten anbefaler at kommunen tilrettelegger for sykling mot enveiskjøring i egnede gater

5.1.4. Videreføre arbeidet med et sekundært sykkel- og hovedturveinett

Det sekundære sykkelveinettet skal i hovedsak fange opp lokale transportbehov og tilfredsstillende transport-, nytte- og tursyklusen. Samferdselsetaten bygger og utbedrer årlig sykkelveier og lenker i det sekundære sykkelveinettet. En del av tiltakene er punktutbedring av særlig trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger. Kommunen har et særlig fokus på strekninger der mange barn og unge ferdes, samt å sikre gode overganger mellom eksisterende sykkelanlegg.

Oslos hovedturveinett tilbyr trafikksikre, opplevelsesrike og i stor grad grønne ferdselslinjer mellom boligområder, parker og friområder. Det er Friluftsetaten som har ansvar for planlegging og bygging av turveier i hovedturveinettet. Friluftsetaten utarbeider i disse dager ny kommunedelplan for friluftsliv. Denne inneholder et fireårig handlingsprogram med oversikt over aktuelle tiltak og rangering.

Samferdselsetaten anbefaler at utbedring og bygging av det lokale sykkel- og hovedturveinettet fortsetter som nå, med et særlig fokus på å sikre gode overganger mellom eksisterende sykkelanlegg.

5.1.5. Helhetlig skilting og veioppmerking

Statens vegnormaler sier at alle sykkelveinett bør skiltes med gode og enhetlige skilt for å være velfungerende. Alle Oslos sykkelruter bør skiltes slik at syklister enkelt finner frem til sine målpunkt. Skilting er spesielt viktig langs hovedsykkelveinettet og når sykkelruten ikke følger hovedvei. På det sekundære og lokale sykkelveinettet kan behovet for skilting være noe mindre fordi syklister her ofte har god kunnskap om lokale forhold. I sentrum med blandet trafikk er det viktig med godt synlig, hyppig og ensartet skilting for å synliggjøre sykkelrutene for både syklister og medtrafikanter. Veioppmerking av sykkelanlegg er viktig for å markere sykkelens plass i trafikken. God oppmerking bidrar også til bedre orienterbarhet, flyt og fremkommelighet for syklister. Kommunen har i dag et etterslep på skiltvedlikehold og reoppmerking av eksisterende sykkelanlegg.

Samferdselsetaten anbefaler økt satsning på drift og vedlikehold av visningsskilt og veimerking på alle kommunens sykkelanlegg.

5.1.6. Økt satsning på drift og vedlikehold av sykkelanlegg

Syklister er meget følsomme for manglende vedlikehold av ujevnt underlag, dårlig kjørebane, vannsprut, søppel, glass og andre løsgjenstander i veibanen. Standarden på sykkelanleggene som tilbys, samt drift og vedlikehold, har derfor stor betydning for orienterbarhet og fremkommelighet. Hvorvidt man utfører vinterdrift av sykkelanlegg er dessuten avgjørende for hvorvidt folk sykler på vinterstid. Anslag fra SINTEF antyder på at over 30 prosent av de som sykler om sommeren også vil sykle om vinteren hvis de tilbys god fremkommelighet. Høy standard på sykkelanlegg og godt vedlikehold er viktige faktorer for god fremkommelighet og avgjørende for vintersykling.

Samferdselsetaten anbefaler økt satsning på drift og vedlikehold av sykkelanlegg, med et særlig fokus på tetting av trafikkfarlige asfalthull og feiing av sand, glass etc. Vi foreslår at vintervedlikehold av egnede sykkelanlegg vurderes.

5.2. 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

Delmålet om redusert risiko for død eller varig skade tar utgangspunkt i samme grunnleggende visjon som Nasjonal sykkelstrategi 2006-2015, om ingen drepte eller alvorlig skadde syklister i veitrafikken. En syklist har i dag tre ganger større risiko for å bli drept i trafikken per kilometer veilengde enn en bilist. Fordi konsekvensene ved sykkelulykker ofte er store er det viktig å ha et høyt fokus på trafikksikkerhet. Redusert risiko er også en viktig

faktor for hvorvidt folk velger sykkel som transportmiddel. Fra år 2000 og ut 2003 er det registrert 654 politirapporterte ulykker i Oslo der sykkel har vært involvert. Antall rapporterte ulykker med sykkel i 2003 er 156. Vi vet at det er stor underrapportering av ulykker som gjelder sykkel. Statens Vegvesens Trafikksikkerhåndbok anslår at bare 10 % av disse blir meldt til politiet. Det er derfor grunn til å anta at det reelle antall ulykker i Oslo for perioden 2000-2003 var over seks tusen, og at antallet ulykker i 2003 var mer enn femten hundre. Et stort flertall av disse er sykkelulykker med lettere eller meget lett skade.

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

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

5.2.1. Etablering av sykkelanlegg

Bygging av tilpassede og gode sykkelanlegg er et av de viktigste tiltakene for å gi sykkelen tryggere omgivelser i trafikken. Ensartede sykkelanlegg, med få systemskifte og kjente elementer som gjentas regelmessig, gir høy lesbarhet og forutsigbarhet for både syklende, kjørende og gående. Syklistenes atferd i trafikken er ofte et resultat av manglende tilrettelegging. Sykkelanlegg skaper logiske og forutsigbare kjøremønstre og bidrar til å redusere uvetting og trafikkfarlige situasjoner.

Konflikten mellom sykkel- og biltrafikk er særlig stor i sentrum og langs byens hovedveier. Etablering av hovedsykkelveinettet er derfor et viktig bidrag i å redusere risikoen for ulykker. Bygging av sykkelanlegg medfører økt sykkeltrafikk, som igjen medfører redusert konfliktnivå i trafikken. Det viser seg nemlig at konfliktnivå og antall ulykker mellom sykkel og andre trafikantgrupper reduseres når antall syklister øker til et visst nivå (30-35 syklister per time). Dette skyldes blant annet at medtrafikanter på strekninger med tilstrekkelig sykkeltrafikk blir vant til å forholde seg til syklister. I sentrum og indre by gjør kombinasjonen av stor trafikk, høy krysstetthet og fravær av sykkelfelt økt risiko for ulykker. Det er derfor viktig å sørge for at hovedsykkeltraseene her er så attraktive at syklister foretrekker disse fremfor andre gater. Ved å samle og øke sykkeltrafikken i utvalgte gatene kan man oppnå lavere konfliktnivå og redusert ulykkesrisiko i sentrum og indre by.

Samferdselsetaten anbefaler at gjennomføring av hovedsykkelveinettet har et særlig fokus på traseer i sentrum og indre by.

5.2.2. Utbedring av trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger

Utbedring av særlig trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger er nødvendig for å nå målsetningen om redusert ulykkesrisiko for syklister. En viktig forutsetning for å kunne utbedre trafikkfarlige punkt, kryss og strekninger er at man har kunnskap om hvor disse trafikkfellene er og hvor ulykkene faktisk skjer. I dag får etaten slik kunnskap blant annet gjennom ulykkesstatistikk, etatens driftspatroljer, henvendelser fra skoler, publikum og media. Statens vegvesen innfører nå en ordning med sykkelveiinspeksjoner av egne sykkelanlegg. Sykkelveiinspeksjoner er en systematisk og effektiv måte å innhente viktige opplysninger om tilstanden på byens mange sykkelanlegg. En sykkelpatrolje består av en liten gruppe fagfolk som på sykkel inspiserer eksisterende sykkelanlegg og faktisk trafikkatferd. Hovedhensikten er å kartlegge feil og mangler som grunnlag for utbedringsarbeid og

strakstiltak på alle typer sykkelanlegg. En sykkelveiinspeksjon kan både gjennomføres på bestemte strekninger eller være tematiske kontroller av forhold som veidekke, veilys, oppmerking, kryssløsninger og liknede.

Samferdselsetaten anbefaler at kommunen etablerer et system for regelmessig sykkelveiinspeksjoner av egne sykkelanlegg.

5.2.3. Videreføring av 30 km/t i sentrum

På grunn av trange gater og utallige målpunkt i sentrum er dagens sykkelstrategi i Oslo at sykkeltransport i sentrum, innenfor Ring 1, skal skje i blandet trafikk. En forutsetning for å anbefale blandet trafikk er imidlertid at fartsgrensen ble redusert til 30 km/t. Dette er nå gjort, men etterundersøkelser viser imidlertid kun en liten nedgang i faktisk hastighet. Dagens hastighet medfører økt risiko for ulykker og tilsier at det bør vurderes å iverksette tiltak i gater som inngår i hovedsykkelveinettet. Et effektivt og anbefalt alternativ til sykkelfelt i sentrum er å etablere fartsreducerende tiltak.

Samferdselsetaten anbefaler at forsøksordningen med 30 km/t i sentrum videreføres og at det gjennomføres fysiske og fartsreducerende tiltak i gater som inngår i hovedsykkelveinettet

5.2.4. Økt drift og vedlikehold av sykkelanlegg

Syklister er meget følsomme for manglende vedlikehold med ujevnt underlag, dårlig kjørebane, sand, grus, glass og løsgjenstander i veibanen og gatebelysning. Et dårlig vedlikeholdt veidekke kan få alvorlige konsekvenser for myke trafikanter på to hjul. Anleggsstandard, drift og vedlikehold har derfor stor betydning for hvor trygt det er å sykle. Valg av drifts- og vedlikeholdsstandard på byens sykkelanlegg har stor betydning for denne trafikkgruppens risiko for å bli involvert i trafikkulykker.

Samferdselsetaten anbefaler at drift og vedlikehold av sykkelanlegg legges på høyeste standard for å minimalisere risikoen for trafikkulykker.

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

I hvilken grad man evner å nå delmålet om økt antall sykkelreiser i Oslo er i stor grad avhengig av de to andre delmålene. Både økt fremkommelighet og sikkerhet for sykkel er nøkkelfaktorer for folks valg av sykkel som transportmiddel. For nærmere begrunnelse for viktigheten av og gevinster ved økt andel sykkelreiser henviser vi til kapittel 3. For å nå delmålet om økt andel sykkelreiser foreslås følgende strategier:

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

5.3.1. Oppfølging av tiltak i delmålene 1 og 2

Et hovedgrep for å øke antall sykkelreiser er å etablere sykkelanlegg som bedrer syklistenes fremkommelighet og reduserer risikoen for alvorlige trafikkulykker. Forslag til strategi for økt fremkommelighet fremgår av kapittel 5.1 og 5.2.

5.3.2. Utvidet parkeringstilbud for syklister

Gode parkeringsmuligheter for sykkel viser seg å være en viktig forutsetning for hvorvidt folk velger sykkel som transportmiddel. Sykkelparkeringsplasser er relativt lite plasskrevende og bør plasseres så nær målpunktene som mulig, lett tilgjengelig og godt synlig med naturlig overvåkning. Sykkelparkeringsplasser bør etableres på sentrale målpunkter som service- og handelssentra, undervisningssteder, i forbindelse med arbeidsplasskonsentrasjoner og holdeplasser og kollektivknutepunkt. Utforming og plassering av sykkelparkeringsplasser skal være i tråd med gjeldende parkeringsnormer (Statens vegvesens Håndbok 233). Etablering av gode sykkelparkeringsfasiliteter på holdeplasser og kollektivknutepunkt er et godt virkemiddel for å øke antall arbeidsreiser med sykkel ved å gjøre det mer attraktivt å kombinere sykkel og kollektivreiser (bike & ride). Odense i Danmark er et godt eksempel på hvordan offensiv satsning på sykkelparkering gir gode resultater. Byen har blant annet etablert et sykkelsenter i sentrum, med 400 allment tilgjengelige sykkelplasser og 200 innelåste og abonnerbare parkeringsplasser. Det var i 2002 inntil ett års venteliste for å få abonnement på en av de innelåste plassene. Parkeringshuset lar syklistene parkere tørt, beskyttet mot tyveri og hærverk og inneholder en sykkelbutikk med verksted og servicetjenester. Odense har også Danmarks eneste helautomatiske VIP-parkering. Her tilbys hver enkelt syklist en egen og låsbar bod med mulighet for oppbevaring av sykkeltoy og bagasje.

Etablering av sykkelparkeringsplasser har lenge vært et sentralt tiltak i kommunens sykkelsatsning. I løpet av de siste fem årene har kommunen årlig etablert i underkant av 200 parkeringsplasser. Tilbudet av parkeringsplasser i sentrum er nå godt. Fremtidig etablering av parkeringsplasser bør i stor grad skje langs hovedsykkelveinettet utenfor sentrum og i forbindelse med holdeplasser og kollektivknutepunkt. Et godt og utbredt parkeringstilbud i tilknytning til holdeplasser og kollektivknutepunkt er også et målrettet og rimelig tiltak for å få flere arbeidsreisende til å velge sykkel som transportmiddel i kombinasjon med annen kollektivtransport. Strategien bør også fokusere på å arbeidsgiveres parkeringstilbud for egne ansatte.

Samferdselsetaten anbefaler økt tilrettelegging for sykkelparkering langs hovedsykkelveinettet utenfor sentrum, og på holdeplasser og kollektivknutepunkt. Vi foreslår at man vurderer å etablere sykkelsenter/VIP-parkering ved viktige kollektivknutepunkt.

5.3.3. Videreføring av bysykkelordningen

Bysykelordningen er et godt synelig og positivt mottatt tiltak for økt sykkelbruk innenfor Ring 2. Ordningen er et samarbeid mellom Clear Channel Adshel og Oslo Kommune. Ordningen ble startet opp i september 2002 og omfatter i dag nesten 100 stativer og 1.200 sykler innenfor Ring 2. Bysykelordningen er et attraktivt tilbud til alle byens borgere som finansieres og driftes av Clear Cannel Adshel gjennom reklameinntekter.

Samferdselsetaten anbefaler at dagens bysykkelordning innenfor Ring 2 videreføres.

5.3.4. Flere informasjons- og profileringstiltak

Som en del av kommunens arbeid med å øke andelen sykkelreiser bør det være kommunens strategi å delta i nettverk med andre myndigheter og aktører (statlige myndigheter, byer, kommuner, foreninger og interessegrupper) som også arbeider for å gjøre sykkel til et effektivt, sikkert og attraktivt fremkomstmiddel. Deltakelse i nettverk er ett av flere verktøy for å kvalitetssikre eget arbeid, fokus og satsningsområder. Gjennom nettverksdeltakelse oppnår man faglig oppdatering og mulighet til å dele nyttige erfaringer med andre. Erfaringsutveksling er ikke minst viktig for å få kunnskap om ”beste praksis” innen områder som valg av anleggsløsninger, vedlikehold, sikring av skoleveier og å diskutere valg av informasjonskampanjer og profileringstiltak. Nettverk kan være nyttig i arbeidet med å utvikle felles strategier, metoder og modeller. Nettverk danner også nye møtepunkt med beslutningstakere, fagmiljø, interesse- og samfunnsgrupper man ellers har lite eller ingen kontakt med. Nettverksdeltakelse kan bidra til nye innfallsvinkler og fokus og et redskap for ny forståelse for eget ansvarsområde, arbeid og utfordringer. Oslo er i dag kun medlem av et fåtall nettverk og grupper for sykkel.

Samferdselsetaten anbefaler at Oslo kommune arbeider for å opprette nye kontaktpunkter for erfaringsutveksling og samarbeid, med byer og nettverk, for å fremme sykkel som transportmiddel.

Å etablere og vedlikeholde godt synlig og sykkelrelatert infrastruktur er med på å markere sykkelens plass i trafikken og kommunens satsning på sykkel som transportmiddel. Ved å identifisere gode, synlige og gjerne oppsiktsvekkende prosjekter, kan man oppnå både fokus og økt interesse for kommunens øvrige arbeid og fordeler ved å sykle. En strategi for økt sykkelandel bør derfor vurdere å gjennomføre ett eller flere profileringstiltak. Mulige tiltak er mange, men Odense kommune har en rekke tiltak som også bør vurderes gjennomført i Oslo. I tillegg til byens Sykkelsenter og VIP-parkering, har Odense satt opp et elektronisk sykkelbarometer ved Rådhuset som registrerer alle sykkelpasseringer. Barometeret har blitt et av byens mest synlige og kjente symbol på kommunens sykkel-satsning. Over 50 prosent av byens befolkning var kjent med sykkelbarometeret bare 4 måneder etter at det var etablert. Odense har også etablert tre elektriske sykkelpumper til gratis bruk i byens sentrum.

Samferdselsetaten anbefaler at det vurderes å etablere et eller flere elektroniske sykkelbarometer sentralt i Oslo for å profilere Oslos satsning på sykkel.

Erfaringer viser at det ikke er nok å legge de fysiske forholdene til rette for å få flere til å sykle. For å lykkes er det samtidig nødvendig med aktiv informasjon, servicetiltak og profilering av det eksisterende tilbudet. Et prosjekt for utvikling av sykkelbyer i Norge viser at atferdsendringer tar tid, men at det er gode muligheter for å nå frem hvis man arbeider bredt og langsiktig. Erfaringer fra blant annet sykkelbyene viser at det i kampanjearbeid er viktig å informere om hvilke tilbud syklistene har. For Oslos vedkommende vil god og bredt anlagt informasjon om hovedsykkelveinettet, anbefalte tursykelruter i hovedturveinettet, parkeringsmuligheter, Bysykelordningen og tilrettelegging for ”bike & ride” være informasjon som det kan informeres om. Man bør også informere om de positive sidene ved sykling som fysisk helse, psykisk velvære, opplevelser, fremkommelighet, miljø og transportøkonomi. Det er også viktig å informere om trygghet og sikkerhet ved sykling (sikkerhetsutstyr, atferd og trafikkregler). En forutsetning for å kunne gi god informasjon eller identifisere effektive tiltak, er å ha et godt og oppdatert faktagrunnlag. Grunnlagsdata om egen infrastruktur, vedlikeholdsbehov, transportvaner, risikofaktorer og andre relevante forhold for sykkelbruk gir en informasjonsplattform som kan benyttes som basis for ulike

tiltak og kampanjer. Oslo kommune bør derfor ha en strategi for innsamling og aggregering av relevante grunnlagsdata.

Samferdselsetaten anbefaler at kommunen etablerer et system for systematisk innsamling og oppdatering av sykkelrelevant grunnlagsdokumentasjon til intern og ekstern bruk.

5.3.5. Opparbeide planreserve

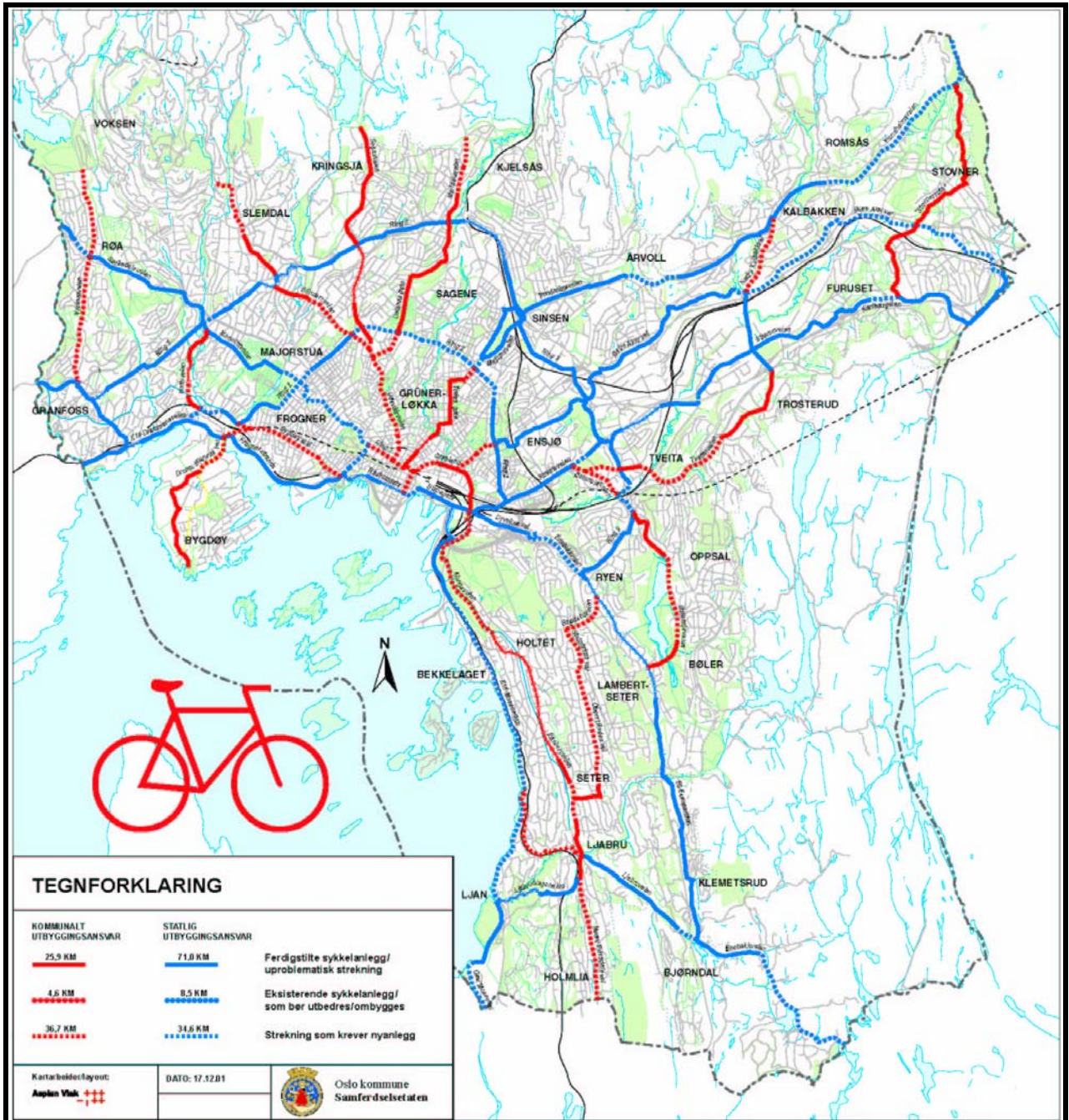
En forutsetning for å lykkes i å nå målsetningen om et helhetlig, sikkert og attraktivt sykkeltilbud i Oslo, er at det settes av nok økonomiske ressurser til planlegging, prosjektering og bygging av gjenstående ruter i Hovedsykkelveinettet. Mange av prosjektene som gjenstår krever kompliserte avklaringer med til dels store interessekonflikter og lang saksbehandlingstid. Fordi prosessene vil være tidkrevende er det viktig for fremdriften av Hovedsykkelveinettet at det til en hver tid foreligger planer som er klare for bygging. Samferdselsetaten, som har ansvar for planlegging og bygging av kommunens del av hovedsykkelveinettet, har over flere år arbeidet målrettet for å opparbeid en planreserve innen gang- og sykkeltiltak som minst tilsvarer ett års vanlig investeringsbudsjett. Dette arbeidet bør prioriteres.

Samferdselsetaten anbefaler at kommunen til en hver tid avsetter ressurser til å bygge opp planreserve for utbedring og bygging av sykkeltiltak tilsvarende minst ett års vanlig investeringsbudsjett.

6. Referanseliste

- ”Anlegg og områder for idrett og friluftsliv 2001-2004”, sektorplan i kommunedelplan, Friluftsetaten 2001
- ”Foredrag, Sammendrag av manus”, Den nasjonale Sykkelkonferansen 2004
- ”Gang og sykkeltrafikk – Handlingsplan 2002-2005”, Samferdselsetaten 2002
- ”Nasjonal sykkelstrategi – trygt og attraktivt å sykle”, grunnlagsdokument i Nasjonal transportplan 2006-2015, Statens vegvesen 2003
- ”Oslo sentrum – Prinsippplan for gatebruken”, Samferdselsetaten 2001
- ”Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo”, Statens vegvesen Oslo, Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten 1998
- ”Sykkelhåndboka - Utforming av sykkelanlegg”, Håndbok 233, Statens vegvesen 2002
- ”Sykkelveginspeksjoner- Trafikksikkerhet, framkommelighet, opplevelser”, Håndbok 249, Statens vegvesen 2004
- ”Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder”, TØI-rapport 561, Transportøkonomisk institutt 2002
- ”Tiltaksplan for gang-/sykkelveier og turveier i Groruddalen 2003-2015”, Statens vegvesen Oslo-Friluftsetaten, Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Plankontoret for Groruddalen, 2002

Hovedsykkelveinettet i Oslo



Status for det kommunale hovedsykkelveinettet per oktober 2004

Rute	Strekning	Tiltak	Status
2	Sognsveien - Ullevålsveien	Sykkelfelt	Nordre etappe bygges høsten 04. Reg.plan søndre etappe i 04
4	Oslo gate (Konows gate – Saxegaards gate)	Blandet trafikk	Byggeplan mars 05
5	Torggata (Hausmanns gate- Henrik Ibsens gate)	Sykkelfelt/ blandet trafikk	Detaljplan 04. Reguleringsplan 05
6	Bygdøy alle (Bygdøylokket-Olav Kyrres plass)	Sykkelfelt	Utsatt inntil videre
7	Bygdøy alle (Olav Kyrres plass-Solli plass)	Sykkelfelt	Utsatt inntil videre
8	Nygata-Skippergata (Stenersgata-Rådhusgata)	Blandet trafikk	Følges opp gjennom gatebruksplan. Reg.plan for Jernbanetorget
9	Stenersgata (Lilletorget-Nygata)	Sykkelfelt	Østlig del bygges i 05. Vestlig del følges opp gjennom gatebruksplan.
11	Grensen-Kirkeveien (Akersgata-Fre. Olsens gate)	Sykkelfelt/ blandet trafikk	Detaljplan i 04. Reguleringsplan 05
13	Kristian IV's gate-Grensen (Fredriks gate-Akersgata)	Blandet trafikk	Bygges våren 05
14	Tvetenveien (Haugerud-Tveita)	Gang-/sykkelvei	Forprosjekt under arbeid
15	Tvetenveien (Tveita-Ole Devigs vei)	Sykkelfelt gang-/sykkelvei	Forprosjekt under arbeid
16	Tvetenveien (Ole Devigs vei-Østensjøveien)	Sykkelfelt	Reg.plan til behandling i PBE høsten 04
17	Ekebergveien (Lindbackveien-Kongsveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
19	Sognsveien (Ring 3-John Colletts plass)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
20	Nedre Kalbakkvei (Trondheimsveien-Østre Aker vei)	Gang-/sykkelvei	Bygges i 04
21	Vækerøveien (Røa-Bærumsveien)	Sykkelfelt	Detaljplan i 04. Reg.plan i 05
22	Kongsveien (Ekebergveien-Bomstasjonen)	Sykkelfelt	Byggeplan i 04
23	Maridalsveien (Frysjaveien-Carl Kjelsens vei)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
24	Blindernveien (Sognsvannsbanen-Kirkeveien)	Blandet trafikk	Reg.plan i 04/05
25	Dronning Blancas vei (Bygdøy kongsgård-Bygdøylokket)	Sykkelfelt	Detaljplan 04. Reg.plan i 05
26	Kongsveien (Bomstasjonen-Konows gate)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
27	Ekebergveien (Ljarbrubakken-Nordstrandveien)	Sykkelfelt	Detaljplan 04. Reg.plan i 05
28	Ullevålsveien (Kirkeveien-Thereses gate)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
31	Drammensveien (Halvdan Svartes gate-Olav Kyrres pl.)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
32	Nedre Prinsdals vei (Bygrensa-Ljabrudialagonalen)	Gang-/sykkelvei	Ikke påbegynt
33	Vækerøveien (Peder Ankers plass-Griniveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
34	Frognersterveien (Midstuen-Stasjonsveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
35	Østensjøveien (Eterveien-Håkon Tveters vei)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
36	Hoffsveien (Smedstaddammen-Harbitzalleen)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
37	Ljabruveien (Hauketo-Messeveien)	Ikke avklart	Ikke påbegynt
38	Maridalsveien (Kjelsåsveien-Frysjaveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt
39	Steingrims vei-Sandstuveien (Raschs vei-Enebakkeveien)	Ikke avklart	Ikke påbegynt
40	Oberst Rodes vei (Nordstrandveien-Steingrims vei)	Blandet trafikk	Ikke påbegynt
41	Observatoriegata (Solli plass-Ruseløkkveien)	Sykkelfelt	Ikke påbegynt

