



Hvordan Tidoble sykkelvei- utbyggingen

Andrine Gran, Bymiljøetaten



Trinn 0 - Du må ha forankring og politisk støtte



La oss
snakke om
dette.

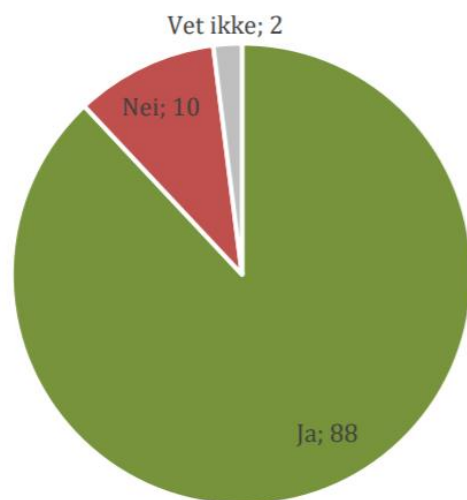
Hvorfor skal vi gjøre dette?

Hvordan skal vi gjøre dette?

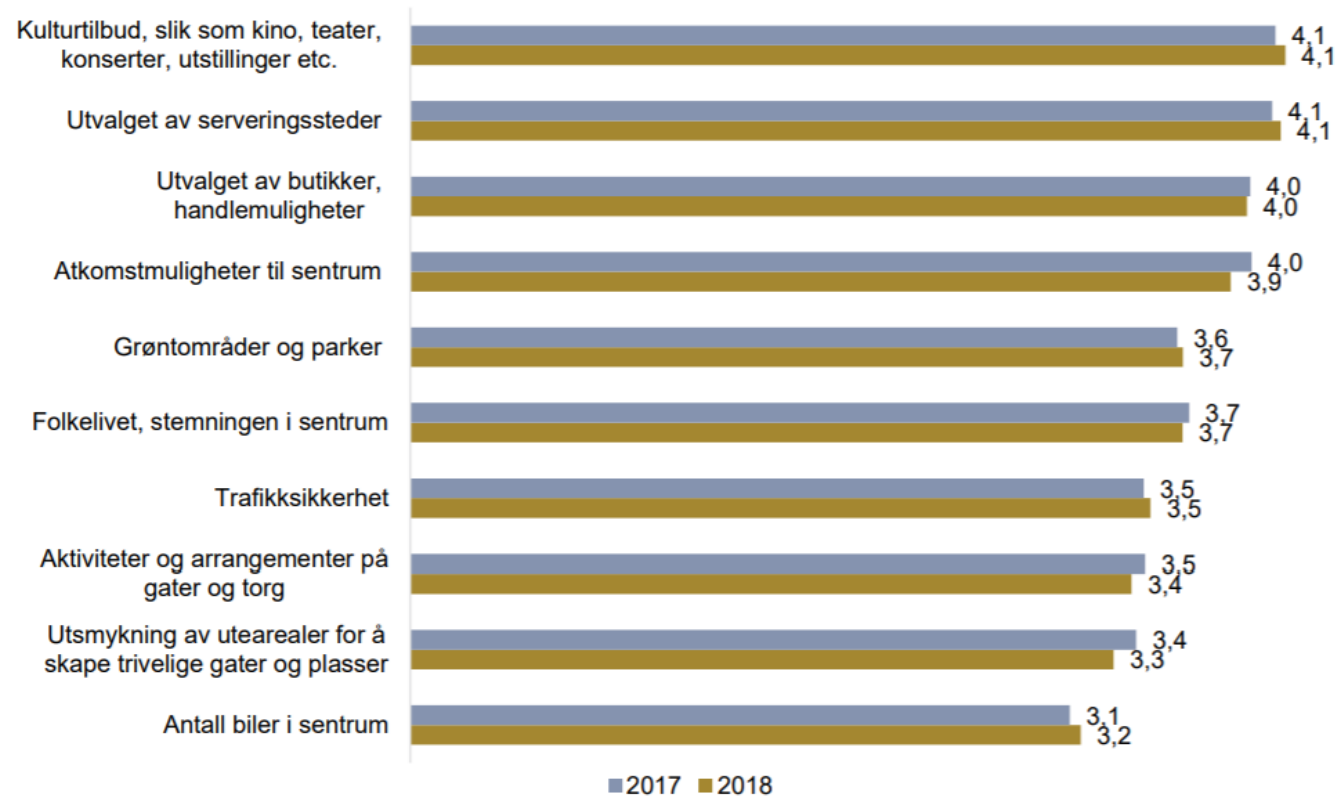
Husk å fortelle om resultatene!

Holdningsundersøkelser er mer verdifullt enn holdningskampanjer

Figur 23 Synes du det er bra at kommunen arbeider for å få flere til å sykle?



T.h.: Holdningsundersøkelse om sykling i Oslo 2020
T.v: Midtveisevaluering av bilfritt byliv 2018.



Figur 31 Tilfredshet med ulike forhold i Oslo sentrum

Holdningskampanjer har begrenset levetid



Holdningsundersøkelser kan leve i årevis

PÅSTAND

” Et flertall av Oslos befolkning ønsker at Oslo sentrum skal bli tilnærmet bilfritt

Hanna Marcussen, Miljøpartiet De Grønne @ NRK Debatten, 16. november 2017

KONKLUSJON

Det er riktig at det finnes tall som viser at et flertall i Oslo mener sentrum bør være mest mulig bilfritt. Dette fremgår av Oslo kommunes klimaundersøkelse for 2017. Forskningsleder Aud Tennøy ved Transportøkonomisk institutt forteller også at undersøkelsen er i tråd med andre funn på området.

**Faktisk
helt sant**

En oppfordring til trinnvis metode

Veinettet og personbilene må utnyttes mer effektivt

Byområdene har svært begrensede muligheter for å ta i mot flere personbiler. Skal vi lykkes, må utnyttningen av veiarealene bli mer effektiv. Kollektivtransport, sykkel og gang må i økende grad prioriteres, for å gi et godt alternativ til bil. Næringstransport vil øke med befolkningen, og må sikres plass i et begrenset veinett.

Sykkel er nevnt 65 ganger

Syklister 11

Sykling 10



Oslo



Oslo kommune



Begynn med én strekning (2015)

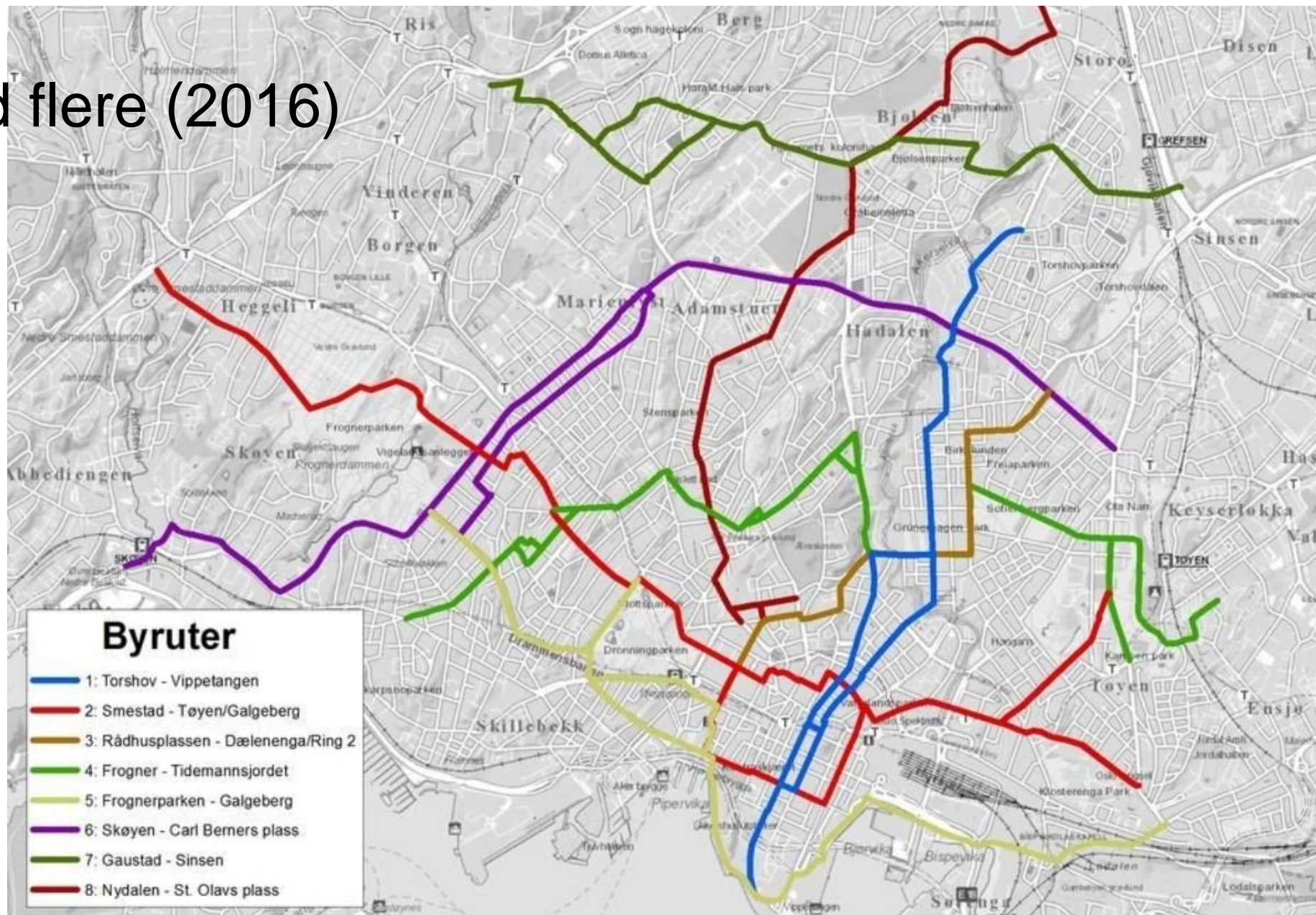


Finn den viktigste strekningene som har størst potensial for økt sykkeltrafikk.

Strekningen trenger ikke å planlegges optimalt eller permanent. Det skal være rute som har sykkel som prioritet

Gående kommer selvsagt først

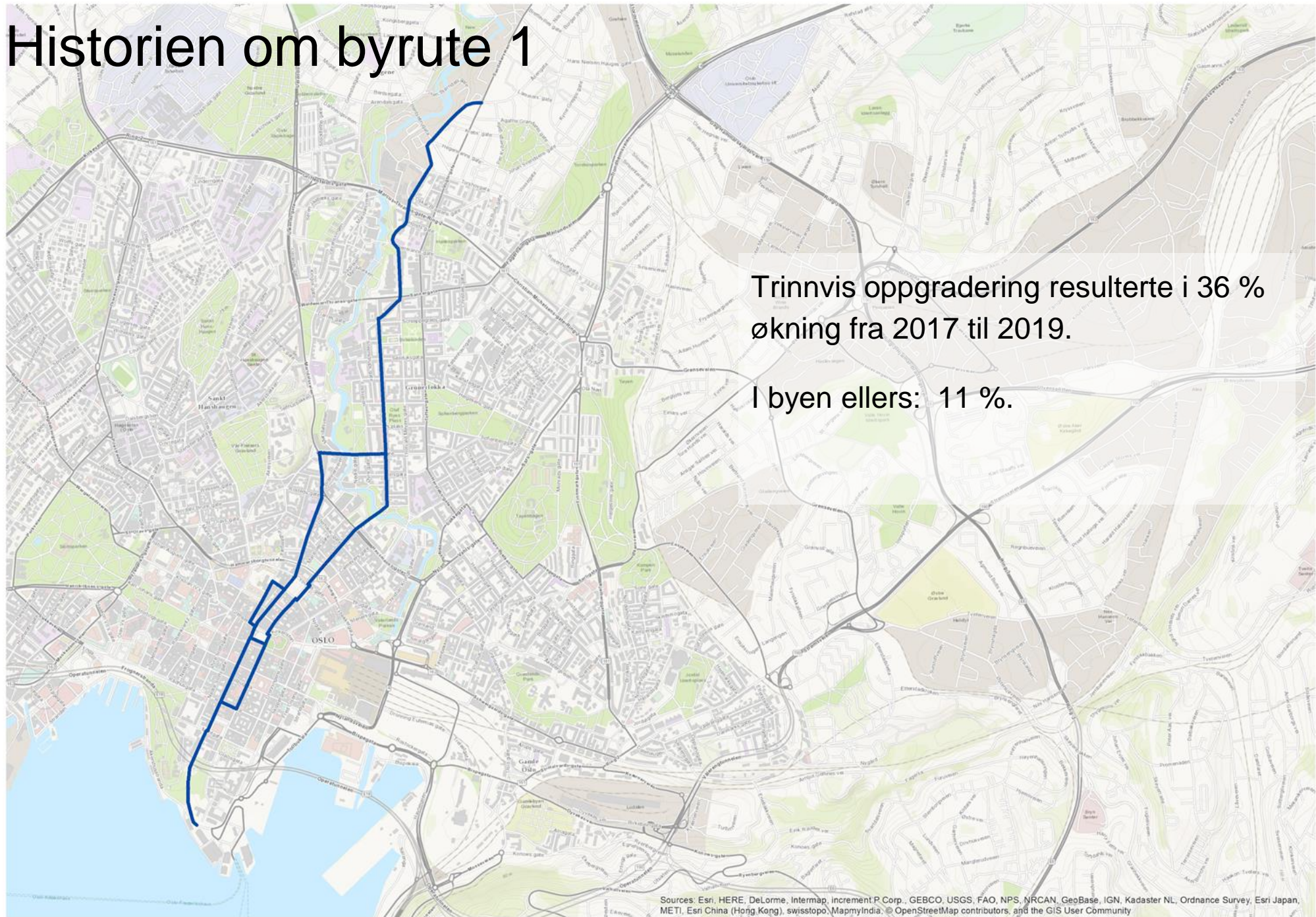
Fortsett med flere (2016)



Våre fem trinn

1. Vedlikehold og lovlighet
2. Synlighet
3. Sikkerhet og tilgang
4. Trygghetsfølelse
5. Kapasitet og brukeropplevelse.

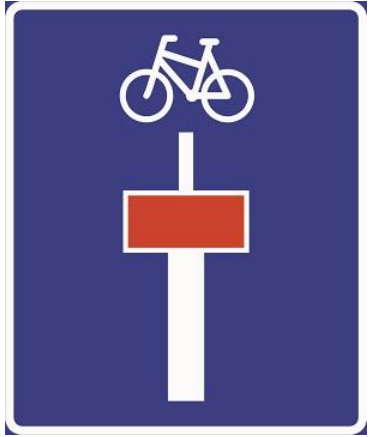
Historien om byrute 1



År 1 - Vedlikehold og lovlighet (trinn 1)



År 1-2 Synlighet (trinn 2)



År 1- 2: Sikkerhet, tilgang og synlighet (trinn 3)



År 2-4 Trygghetsfølelse (trinn 4)

Opplevd trygghet er avgjørende for å få flere til å sykle.

Motstrøms sykkelfelt i enveiskjørt gate. Vurder ÅDT opp mot gatas funksjon.

Det bør være samsvar mellom opplevd trygghet og sikkerhet.



Oslo

Trinn 5 - Kapasitet og brukeropplevelse (slutter aldri)



Torggata - Oslos første sykkelgate

Kontinuerlig tiltak for å redusere biltrafikk har vært nødvendig.

Viktig å skape gode forhold for varelevering.

Resultater!

- Fra 1,5 km bygget årlig sykkelinfrastruktur til 15 km årlig
- Bygget og oppgradert 80 km sykkelinfrastruktur på fire år
- 120 km med helårsdrift i klasse A.

KM	2015	2016	2017	2018	2019	SUM
Ny	3,5	8,9	10	15	14	51,4
Oppgradert	4,6	9,3	5	3	6	27,9
Drift A sommer	n/a	58	70	80	165	+107
Drift A-Vinter	n/a	58	70	80	120	+50
Sykkelindeks	103	120	116	130	130	+27

Sykkelpriiser

2017

“Leadership award for cycling promotion”,
Dansk sykkelambassade

2018

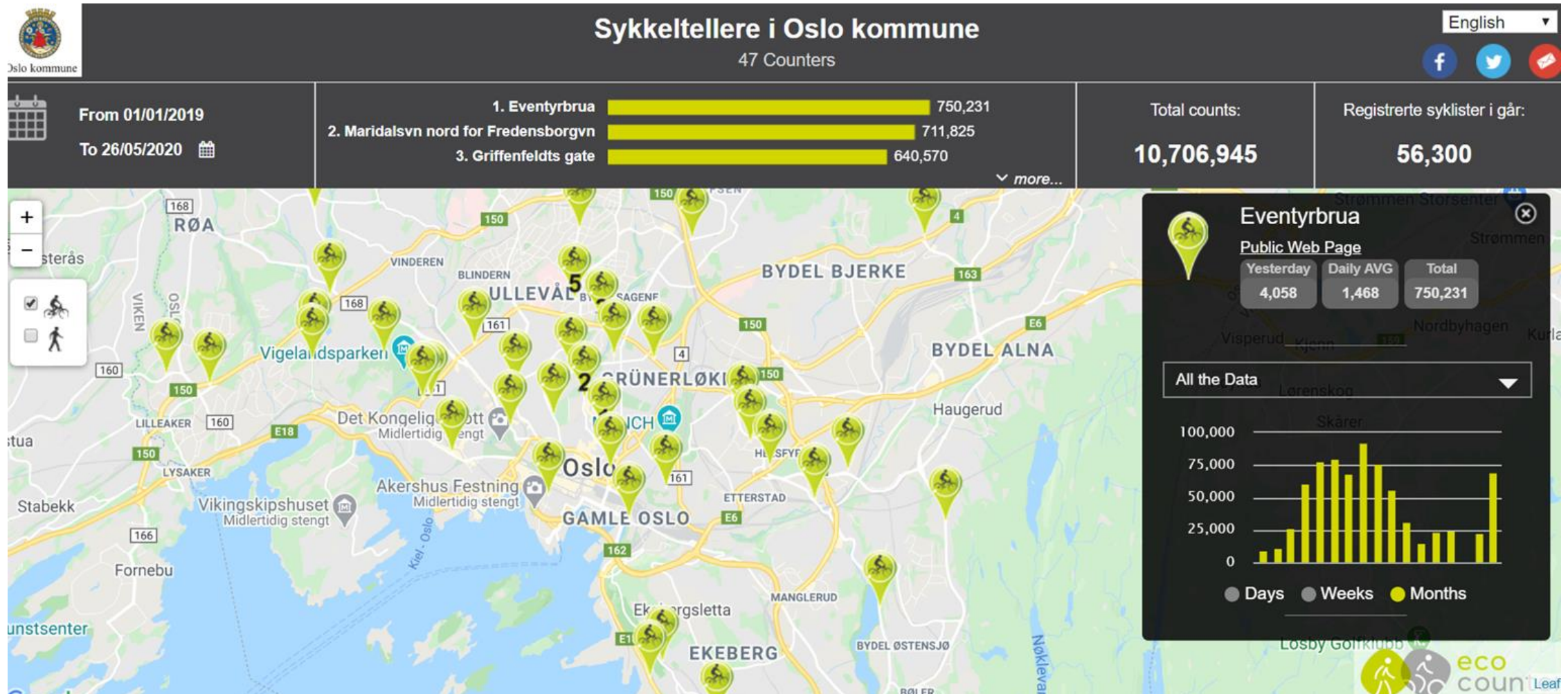
19.pl Copenhagenize index

Byråden fikk sykkelprisen, SLF

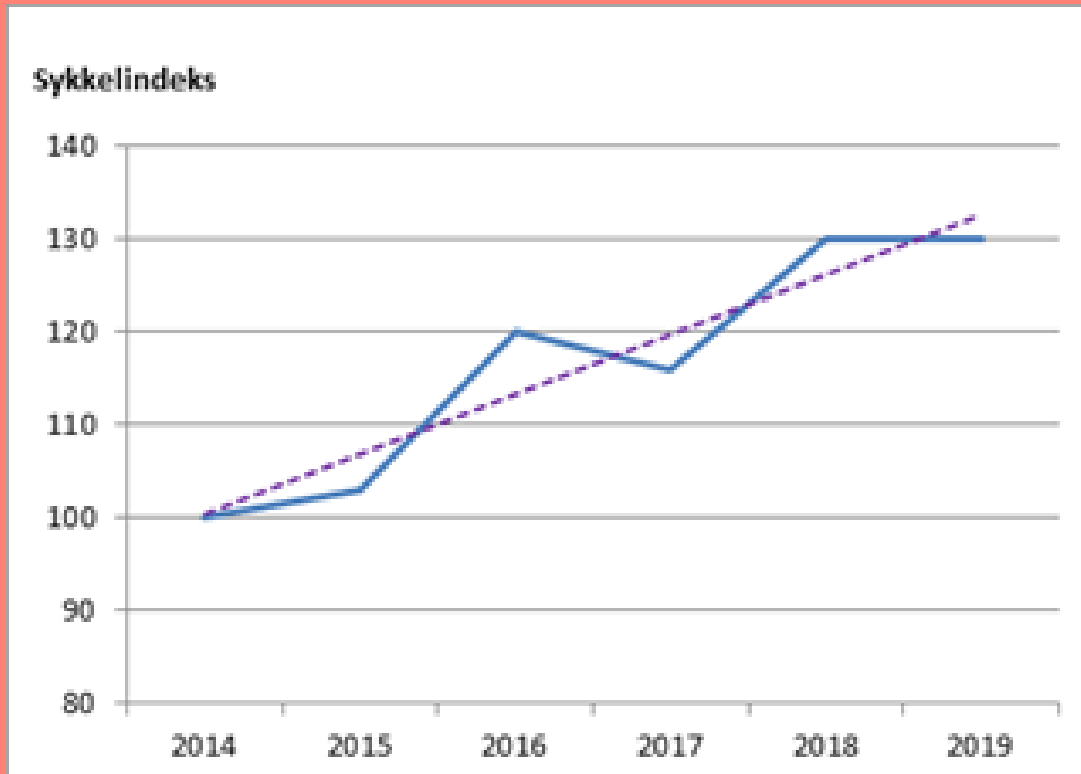
2019

9. pl. Copenhagenize index

Dokumenter resultater



Og fortell....!



I april i år har det vært 10 % mer sykkeltrafikk over sykkeltellerne våre enn apr i fjor. Mulig koronaeffekt?

Færre arbeidsreiser vil kunne redusere antall sykkelturer (det motsatte har skjedd).

Ruter: 70 % nedgang

En økende andel av turene gjøres på helgedager, men om flere helgereiser/fritidsreiser er nok til å jevne ut for evt. reduksjon pga. færre arbeidsreiser på sykkel, er vanskelig å si.