



Plan for sykkelveinettet i Oslo



Oslo kommune



Statens vegvesen

FORORD

Våren 2015 fikk Oslo en ny sykkelstrategi for neste 10-års periode. Strategien angir en rekke mål for Oslo som sykkelby og konkrete tiltak for å nå målene. Strategiens tiltak 2A angir at Oslo kommune og Statens vegvesen skal legge frem forslag til en plan for et mer tilgjengelig sykkelveinett i løpet av 2015.

Plan for sykkelveinettet i Oslo vil erstatte Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo som har vært gjeldende siden 1999.

Dette dokumentet inneholder forslag til sykkelveinett i Oslo. Sykkelveinettet er de rutene som vurderes som mest attraktive eller har størst potensial for sykkeltrafikk basert på dagens trafikk og bystruktur. Det anbefalte sykkelveinettet må ikke oppfattes som absolutt eller endelig. Endrede forutsetninger kan gjøre at andre traseer eller løsninger blir mer aktuelle. Det er gjort en grov vurdering av tiltaksbehov og kostnader for gjennomføring av tiltak på strekningene som inngår. Det er også utarbeidet et forslag til trinnvis utbygging av sykkelveinettet (2025). Planen skal være et arbeids- og planleggingsverktøy for opparbeidelse av sykkelveinettet i Oslo.

Planen inneholder et forslag til fordeling av investeringsansvar for bygging av sykkelveinettet mellom Statens vegvesen og Oslo kommune.

Planen er utarbeidet av en prosjektgruppe. Følgende har deltatt i prosjektgruppen i hele eller deler av arbeidsperioden:
Fra Statens vegvesen, vegavdeling Oslo: Hilde Habberstad, Thorstein Hymer, Jon Øyvind Johannesen og Siri Malene Torgeirson.
Fra Oslo kommune, Bymiljøetaten: Åse Rasmussen, Ingrid Ruud, Birte Adelaide Mobraaten og Ina Vibeke Holth.
Fra Sykkelprosjektet: Helle Beer Urheim.
Fra Plan- og bygningsetaten: Betina Holt Haraldsen og Ingrid Austbø.

Fra Asplan Viak AS er det leid inn prosjektledelse med følgende deltagere: Anne Merete Andersen (til mars 2015) og Knut Magne Galta (fra mars 2015).

Det er gjennomført flere medvirkningsprosesser med bred deltagelse. Bydeler, Syklistenes landsforening og Ruter med flere har bidratt med gode innspill i arbeidet.

Det rettes en stor takk til alle som har bidratt i arbeidet med plan for sykkelveinettet.

Ing- Cristine Ericson
Avdelingsdirektør vegavdeling Oslo
Statens vegvesen

Gerd Robsahm Kjørven
Direktør Bymiljøetaten
Oslo kommune

Bystyrets vedtak, 23. mai 2018:

1. Plan for sykkelveinettet i Oslo, datert 14.10.2016 tas til orientering.
2. Plan for sykkelveinettet i Oslo erstatter «Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo» fra 1999.
3. Byrådet bes legge Oslostandarden for sykkeltilrettelegging til grunn for videre arbeid med utbygging av sykkelveier.
4. Bystyret ber byrådet inkludere sammenkopling av sykkelvei sørfra til Hauketo med sykkelvei nordfra til Ljabru i planene for 2025-nettet.
5. Bystyret ber byrådet arbeide for eget sykkelanlegg, i stedet for sykkeltilrettelegging i blandet trafikk, i området på og rundt Mortensrud.
6. Bystyret ber byrådet i neste rullering av plan for sykkelveinettet prioritere tilførselsveier for sykkel fra øst i Oslo sør til Mosseveien.

INNHold

SAMMENDRAG	4
1 INNLEDNING	6
Bakgrunn	6
Mål	10
2 HVORFOR BYGGE UT SYKKELVEINETTET	12
Samfunnsnytte av økt sykkelandel	15
3 DAGENS TILRETTELEGGING	16
Sykkelveinettet	16
Turveinettet	18
4 ARBEID MED PLAN FOR SYKKELVEINETTET	20
Metode	20
Medvirkning	20
Målpunkt	22
5 FREMTIDIG SYKKELVEINETT	28
Eget sykkelanlegg	31
Tilrettelegging i blandet trafikk	33
Sykkelekspressruter	34
Fylkeskryssende ruter	36
6 PRIORITERING MOT 2025	38
7 GJENNOMFØRING	48
Estimerte kostnader	48
Investeringsansvar	48
Utfordringer	50
Premisser for gjennomføring av planen	51
KARTBOK	52

SAMMENDRAG

I 2014 startet Statens vegvesen og Oslo kommune et samarbeid om utarbeidelse av plan for sykkelveinettet i Oslo. Bakgrunnen var behovet for en ny plan med et tett og tilgjengelig sykkelveinett som følger av Oslos ambisjoner om økt sykkelandel. Foreliggende plan tar utgangspunkt i vedtatt sykkelstrategi for Oslo 2015-2025. I plattform for byrådssamarbeidet er målet at sykkelandelen målt i daglige reiser skal økes til 25% innen 2025. Dette målet er tatt inn i foreliggende plan.

Planen er en overordnet plan som skal være veiledende for all arealplanlegging i Oslo.

Mål:

- Bedret tilgjengelighet - Med fremtidig sykkelveinett skal minst 80 % av Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet
- Et sykkelveinett hvor det er trafikksikkert og attraktivt å sykle for alle

Utbygging av sykkelveinettet gir kortere reisetider, er arealeffektivt, kan bidra til byliv og økt handel, bedre fremkommelighet og kapasitet for kollektivtrafikken, bedre bymiljø, mindre klimautslipp og bedret folkehelse. Dette gjør at investering i sykkelveinettet gir høy samfunnsnytte.

I utarbeidelsen av fremtidig sykkelveinett er det tatt utgangspunkt i forslag til nett fra Oslos sykkelstrategi. Dette forslaget er gått gjennom bydelsvis ved hjelp av befaringer, flyfoto og lokal- og fagkunnskap. I sykkelveinettet er det etterstrebet å få til direkte ruter mellom bydelene, arbeid, bolig og handel. Det foreslås et tett nett der det er mange arbeidsplasser, boliger og butikker slik at tilgjengeligheten til nettet blir god for flest mulig.

Deltagere i medvirkningsprosesser har gitt viktige innspill i arbeidet med å komme frem til sykkelveinettet. Det har vært en referansegruppe med deltagelse fra bydelene, kollektivselskapene, Syklistenes landsforening, Utdanningsetaten og Statens vegvesen vegavdeling Akershus. Det har vært bred medvirkning fra ulike fagmiljøer i Bymiljøetaten og Statens vegvesen. Det ble også gjennomført en åpen spørreundersøkelse der byens beboere/syklistere fikk komme med innspill.

Nettet er differensiert ifht. strekninger med eget anlegg for sykkel og tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk. Endrede framtidige forutsetninger kan gjøre at strekninger vist med blandet trafikk i plan må byttes med eget anlegg, eller motsatt at strekninger foreslått som eget anlegg byttes til blandet trafikk. Mulige løsninger innen disse kategoriene er vist, men endelig valg av løsninger gjøres i senere planfaser. Det er satt opp en første fase for hva som skal gjennomføres til 2025. Det er gjort en grov kostnadsestimering av foreslått sykkelveinett. Grovestimert kostnad for bygging av første fase nett er ca 5 milliarder (2015) NOK, mens estimert kostnad for full utbygging av foreslått nett er ca 8,5 milliarder (2015) NOK. Sum for hele nettet blir da ca 13,5 milliarder (2015) NOK. Estimeringen er gjort i 2015 kroner. Statens vegvesen har startet planleggingen av sykkelspressruter. Ekspressrutene skal være høystandard sykkelanlegg i sentrale transportkorridorer.

I arbeidet med plan for sykkelveinett er investeringsansvaret mellom Oslo kommune ved BYM og staten ved Statens vegvesen gjennomgått.

Omfattende og tidkrevende planprosesser og flere arealkonflikter har vært de største hindrene for utbygging av sykkelveinettet i Oslo. Premisser for å kunne gjennomføre foreslått nett til planlagt tid er prioritering i form av nok planressurser (nok planleggere), prioritet i administrativ planbehandling og en politisk prioritering av sykkel fremfor andre trafikantgrupper ved konflikter.

Dagens sykkelveinett

Sykkelveinettet i Oslo, som utgjør ca 180 kilometer i 2015, er utvidet de siste årene. Det eksisterende nettet har rom for forbedringer flere steder.

Det er ikke godt nok tilrettelagt for syklister som verdsetter opplevd trygghet høyt. Nettet er usammenhengende, har mange systemskifter, har manglende tilbud i sentrum og har ikke tilfredsstillende standard flere steder.



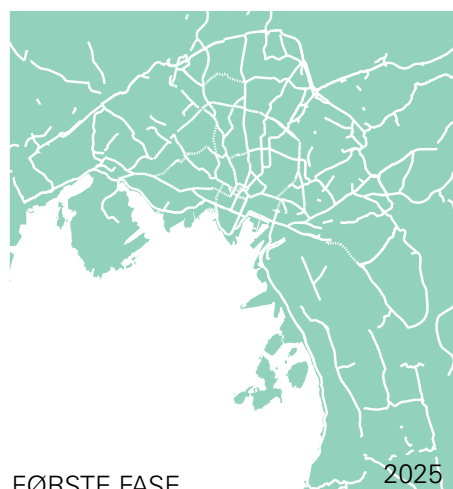
DAGENS
SYKKELVEINETT

2016

Første fase

På vei mot fremtidig nett er det satt opp et første-fase nett som skal ferdigstilles til 2025. Kriterier for valg av strekninger i første fase har vært målet om å skape sammenheng i eksisterende nett og utbygging av et nett i sentrum. Prioriteringer er gjort for å finne løsninger der behovet er størst og tilbudet dårligst. Videre er det tatt utgangspunkt i åtte byruter fra byrådserklæringen.

I første fase foreslås det utbygd omtrent 100 km nytt sykkelveinett, hvorav ca 70 km bygges av Oslo kommune og 30 km av Statens vegvesen. Dette gir et sykkelveinett på totalt 280 kilometer i 2025. Med foreslått 2025 nett vil ca 64 % av de bosatte i Oslo være innen 200 meter fra sykkelveinettet.



FØRSTE FASE

2025

Fremtidig sykkelveinett

Foreslått sykkelveinett er på omtrent 530 kilometer.

Med fremtidig nett vil ca 85% av Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet. Utregningen er basert på dagens befolkningstall og bosettingsmønster.

Planen viser også hvordan Oslos sykkelveinett henger sammen med sykkelruter på tvers av kommunegrenser. Det etableres høystandard sykkelanlegg (sykkelekspressveier) i sentrale transportkorridorer.



FREMTIDIG
SYKKELVEINETT

1 INNLEDNING

Bakgrunn

Utbygging av hovedsykkelveinettet i Oslo har pågått siden 1990 da Oslo kommune og Statens vegvesen la frem en felles handlingsplan; «Hovedsykkelvegnettet i Oslo - Handlingsplan». Gjeldende plan for hovedsykkelveinettet i Oslo ble vedtatt av Bystyret i 1999. Hovedsykkelveinettet består av et grovmasket nett av sykkelveier med en samlet lengde på ca. 180 kilometer. Statens vegvesen og Oslo kommune deler ansvaret for utbygging og drift av hovedsykkelveinettet.

I 2014 startet Statens vegvesen og Oslo kommune et samarbeid om utarbeidelse av en plan for sykkelveinettet i Oslo. Bakgrunnen er ambisjon om høyere sykkelandel, noe som krever et tettere og mer tilgjengelig nett enn det eksisterende. Oslos store befolkningsvekst og mange byutviklingsområder gir også et behov for en ny plan for sykkelveinettet. I plattform for byrådssamarbeidet er målet at sykkelandelen målt i daglige reiser skal økes til 25% innen 2025. Dette målet er tatt inn i foreliggende plan.

Oslo kommune, ved Sykkelprosjektet, har utarbeidet en ny sykkelstrategi for Oslo (behandlet i Bystyret den 29.04.2015). Foreliggende plan tar utgangspunkt i sykkelstrategien.

Plan for sykkelveinettet tar utgangspunkt i sykkelstrategiens føringer om å utarbeide et kartfestet sykkelveinett som legger føringer for videre utbygging av sykkelveinettet i Oslo, både med hensyn til plassering og maskevidde samt en overordnet vurdering av løsninger.

Planen skal være en del av grunnlaget som skal gjøre at flere reiser i Oslo gjøres på sykkel.

Grunnlag for valg av nett

Det er tatt utgangspunkt i sykkelveinettet som er foreslått i Sykkelpolitikken.

Forslaget til nett i sykkelpolitikken er laget med utgangspunkt i:

- Direkte ruter mellom bydelene, arbeid, bolig og handel
- Tett maskevidde der det er tetttest med arbeidsplasser og boliger
- Tilgjengelighet til aktuelle målpunkter

Nett i sykkelpolitikken ble gjennomgått og kvalitetssikret bydel for bydel. Arbeidet ble gjort med grunnlag i befaringer, flyfoto og lokalkunnskap. Arbeidet medførte at foreslåtte strekninger ble beholdt, tatt ut, endret eller supplert med andre lenker. Plan for hovedsykkelveinett (av 1999) er gjennomgått for å vurdere hvilke lenker som skal videreføres i ny plan for sykkelveinett og hvilke som skal tas ut. Store utbyggingsplaner og større veiprosjekter er gjennomgått og vurdert med tanke på hvordan de påvirker fremtidig sykkelveinett.

Dagens fartsgrense og trafikkmengde har vært grunnlaget for å differensiere mellom sykkelanlegg og blandet trafikk på ulike strekninger. Endringer i fartsgrenser og trafikkmengde kan gi andre løsninger.

Sykkelhåndboka og ny Oslostandard (som er under utarbeidelse) skisserer løsninger for ulike gater med ulik trafikkmengde, fart og funksjon. Planen var ute på høring fra 1. september til 15. oktober 2015. Innspill til planen er behandlet og lagt ved planforslaget. Innspill som er tatt til følge er innarbeidet i planen.

Geografisk avgrensning

Planen er avgrenset geografisk til byggesonen i Oslo. Det omfattende nettet av turveier i Marka og grøntområder i byggesonen er ikke definert som en del av sykkelveinettet, selv om det er mange av disse veiene som brukes og er attraktive for syklister. Det påpekes at enkelte strekninger i dagens nett er skiltet både som tur- og sykkelveinett. Kart over fylkeskryssende ruter, i kapittel 5, viser hvordan sykkelveinettet henger sammen med viktige sykkelruter over kommunegrensene og markagrensen.

Plassering i planhierarkiet /saksbehandling

Planen er en overordnet plan som skal være veiledende for all arealplanlegging i Oslo. Planen skal skape forutsigbarhet med hensyn til utbygging, forvaltning og annen planlegging. Planen skal sendes til politisk behandling i Oslo kommune. Planen er ikke juridisk bindende ihht. Plan- og bygningsloven.

Plan for sykkelveinettet er foreslått med utgangspunkt i 2015 situasjon:

- Veinett/system
- Foreliggende planer
- Befolkningstetthet/arbeidsplasstetthet mm.
- Trafikkmengder
- Fartsgrense

Dette er forhold som stadig endres. Ved revidering av plan for sykkelveinett vil planen endres som følge av endringer i en eller flere av disse forholdene. I kommende detaljplanlegging av tiltakene, f.eks. ved utarbeidelse av skiltplaner, byggeplaner eller reguleringsplaner skal forutsetningene vurderes grundigere. Det kan gjøre at eksempelvis strekninger vist som tilrettegging i blandet trafikk i gjeldende plan kan omdefineres til eget sykkelanlegg. Utgangspunktet er imidlertid at det skal opparbeides tilrettelegging for sykkel ihht. plan. Eventuelle fravik fra plan skal begrunnes og godkjennes av Oslo kommune og SVV.

For gjennomføring av reguleringspliktige tiltak må det utarbeides planer i henhold til Plan- og bygningsloven. Planen er et levende dokument som oppdateres i tråd med den raske byutviklingen i Oslo. Planen skal minimum oppdateres hvert 10 år som oppfølging av ny strategiperiode.

Viktige overordnede planer

Plan for sykkelveinettet må ses i sammenheng med følgende overordnede planer:

Nasjonal transportplan 2014 – 2023 har følgende hovedmål:

- Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport
- Regjeringen har som mål å øke sykkelandelen fra dagens 4 % til 8 % innen utgangen av planperioden
- Sykkelandelen i byene bør være mellom 10 – 20 % for at det skal være mulig å oppnå 8 % sykkelandel på landsbasis

Sykelstrategien for Oslo har følgende visjon og mål:

Visjon:

Oslo skal bli en sykkelby for alle

Mål 1 - REISEVANER: Oslos sykkelandel skal økes til minst 16 prosent. (Sykkelandel i foreliggende plan er økt til 25% som følge av de økte ambisjonene i plattform for byrådssamarbeidet)

Mål 2 - KVALITET: Oslos sykkelveinett skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert

Mål 3 - TRYGGHET: 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

Plan for sykkelveinettet er et av flere virkemiddel for å nå sykkelstrategiens mål om høyere sykkelandel i Oslo

Ny kommuneplan: Oslo mot 2030: Smart, Trygg og Grønn

- Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport

Bilfritt byliv

Prosjektet Bilfritt byliv skal bidra til å skape et bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum, blant annet ved å gjøre området innenfor Ring 1 fritt for private biler. Transport tilknyttet viktige samfunnsfunksjoner, som helsetjenester, politi, varetransport, kollektivtransport og annet, skal ivaretas på en god måte. Byrådet vil gjøre sentrum innenfor Ring 1 bilfritt i løpet av bystyreperioden, og prosjektet Bilfritt byliv varer derfor frem til 2019.

Målet er å fjerne gateparkeringsplasser innenfor planområdet og erstatte plassene med arealbruk som skaper byliv. Gjennomkjøring i sentrum med privatbil skal forhindres, og det skal vurderes å senke fartsgrensen i sentrum ytterligere.

Prosjektet Bilfritt byliv vil blant annet ved å frigi areal gi et godt utgangspunkt for sykkeltilrettelegging i sentrum.

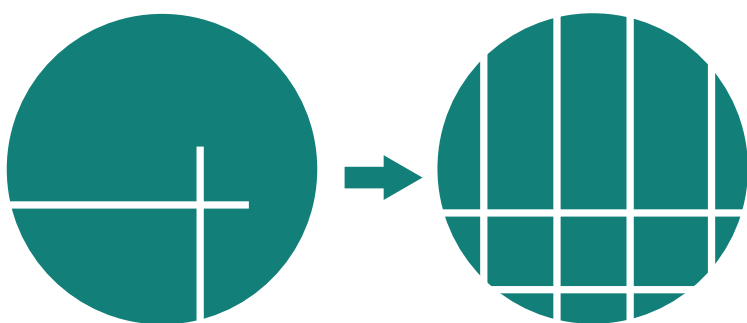


Foto: Torggata, Oslo 2016



Foto: Markveien, Oslo 2016

Mål



Planen skal gi bedret tilgjengelighet til sykkelveinettet gjennom et mer finmasket sykkelveinett. Med fremtidig sykkelveinett skal minst 80 % av Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet.



Planen skal legge til rette for at det kan bygges et sykkelveinett hvor det er trygt og attraktivt å sykle for alle. I dette inngår blant annet økt sykkelandel til og fra skole.

25%

SYKKELANDEL INNEN 2025

80%

AV OSLOS BEFOLKNING SKAL BO INNEN
200 METER FRA SYKKELNETTET

8-80ÅR

OSLO SKAL BLI EN SYKKELBY FOR ALLE



2 HVORFOR BYGGE UT SYKKELVEINETTET

Tidseffektivt

Sykling er en effektiv og enkel transportform i den tette og kompakte byen der avstander mellom boliger, arbeidsplasser, handel, idretts- og kulturtilbud er forholdsvis korte. For mange reiser i byen vil sykkel gi kortere reisetid enn både bil og kollektivtransport.

Arealeffektivt

I den arealknappe byen er sykkelens beskjedne plassbehov et gode, både i forhold til plass på veien og til parkering. På arealet en gjennomsnittlig personbil trenger er det plass til 10 sykler.



1/10



Mer byliv og økt handel

Transportøkonomisk institutt (TØI) har i et litteraturstudie blant annet sett på hvordan ulike trafikantgrupper handler i sentrum av byer¹. Studiet viser at sentrumsbrukere setter pris på bilfrie byrom og gode gåmiljøer. Prosjekter som gir bedre gåmiljø i sentrale deler av sentrum bidrar til å øke befolkningens bruk av disse områdene og styrke handelen.

Opparbeidingen av Torggata til sykkelgate er et eksempel på hvordan sykkelgater og syklister kan bidra til å revitalisere et byrom og skape et attraktivt bymiljø.



TØIs litteraturstudie viser også at selv om bilister ofte i gjennomsnitt handler for mest per handletur i sentrum, vil andre trafikanter deriblant syklister ofte handle hyppigere og dermed legge igjen mer penger per måned eller år. Tall fra spørreundersøkelse i Thereses gate (Ipsos MMI 2014) og for Oslo sentrum (Gehl Architects 2014) inngår i TØIs studie.



¹ Kunnskapsstatus – Handel, tilgjengelighet og bymiljø i sentrum, TØI rapport 1400/2015, A. Tennøy, Anders Tønnesen, og Kjersti Visnes Øksenholt)

Fremkommelighet og kapasitet

Overføring av reiser fra bil til sykkel gir bedre fremkommelighet på veinettet. Overføring fra kollektivtrafikk til sykkel reduserer belastning på buss, trikk, T-bane og tog, der kapasiteten allerede i dag er sprengt i rushperiodene. Høyere sykkelandel kan gi plass til nye kollektivreisende.



Klima og bymiljø

Overføring av motorisert transport til sykkeltrafikk gir redusert CO₂ utslipp og redusert klimabelastning.

Sykeltrafikk er gunstig for byens miljø gjennom lav støy- og ingen luftforurensning.



Folkehelse

Høyere sykkelandel og flere syklistar gir bedret folkehelse. For en voksen person er 30 minutter med fysisk aktivitet hver dag tilstrekkelig til å oppnå betydelige helsegevinster.

Flere undersøkelser av effekten av regelmessig fysisk aktivitet viser blant annet en betydelig redusert risiko for alvorlige sykdommer².

- Redusert risiko for hjerte- og karsykdommer
- Redusert risiko for diabetes 2
- Redusert risiko for høyt blodtrykk
- Redusert risiko for ulike kreftformer

Sykling til og fra skole vil også ha en helsegevinst for de yngste og ikke minst skape grunnlag for gode aktivitetsrutiner som en kan med seg og ha helsegevinst av videre i voksenlivet. Bedre folkehelse gir redusert behov for helsetjenester og redusert arbeidsfravær.

Ved å bedre standard og sikkerhet i sykkelveinettet vil folkehelsegevinsten øke ytterligere ved å redusere ulykkesfrekvens.

2 (Cycling & Health Nick cavill & Dr Adrian Davis, 2007)

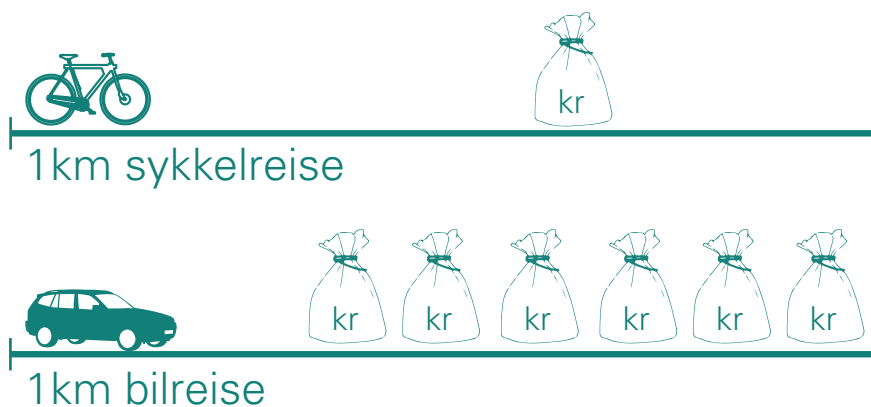
Samfunnsnytte av økt sykkelandel

Det er få eksempler på bruk av kost-nyttemetodikk for sykkeltiltak, men de som foreligger er entydige i sine konklusjoner.

Legger en sammen punktene i forrige avsnitt, viser det at prosjekter der en legger til rette for økt sykkelbruk gir god samfunnsøkonomisk nytte. Studier fra TØI viser at den samfunnsøkonomiske nytteverdien kan være mer enn 3 ganger kostnadene ved bygging av sammenhengende sykkelveinett for utvalgte norske byer³.

Investering i sykkel gir samfunnsnytte

I en artikkel fra Ecological Economics⁴ som drøfter bruk av kost-nytteanalyser ved sykkeltiltak i København konkluderes det med at de økonomiske fordelene ved sykkelreiser er mye høyere enn ved bilreiser. Bygging av sykkeltiltak har lavere investeringskostnad og høyere samfunnsnytte.



Figur: Et eksempel fra København viser at kostnaden med å kjøre 1 km med bil er 6 ganger høyere enn 1 km med sykkel.

Det pekes videre på at den høyeste kostnaden ved sykling er reisetid, noe som kan reduseres betydelig gjennom infrastrukturutvikling og urban utvikling som favoriserer syklister.

³ Sælsminde, K., Gang og sykkelveinett i norske byer, TØI rapp. 567/202

⁴ (S. Gøssling, A.S. Choi / Ecological Economics 113. (2015 -106-113)

3 DAGENS TILRETTELEGGING

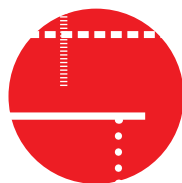
Sykkelveinettet

I Oslo per 2015 er det ca. 180 kilometer vei som er tilrettelagt for sykkel. I 2015 bodde ca. 50 % av Oslo befolkning mindre enn 200 meter fra et sykkelanlegg. Siden anleggene ikke er sammenhengende er nytten av denne tilgjengeligheten begrenset. Beregningen av avstand til sykkelanlegg tar med alle lenker selv om det bare er et løsrevet sykkelanlegg. Ser en i forhold til det mer sammenhengende hovedsykkelveinettet er tilgjengelighetsandelen beregnet til 24 %.



Usammenhengende

Det er mange løse tråder i nettet og få sammenhengende ruter.



Hyppige systemskifter

Det er mange skifter mellom ulike løsninger både på strekninger og i kryss



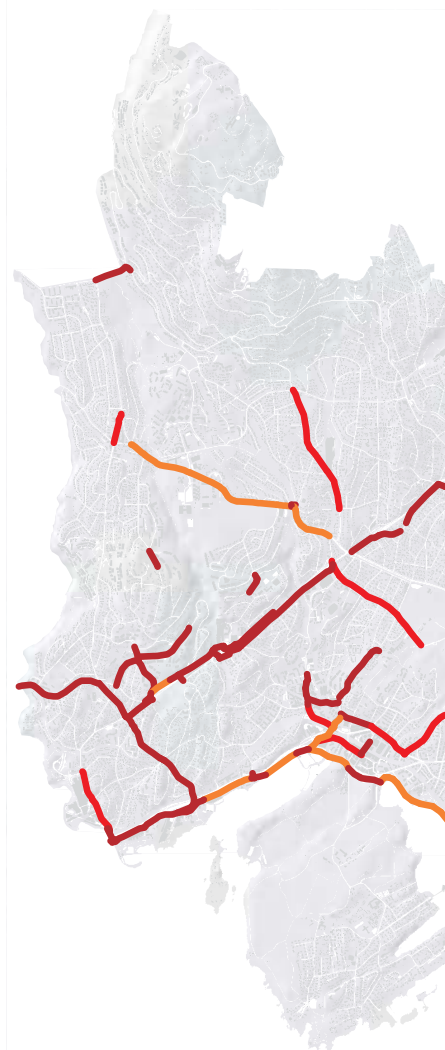
Mangelfull tilrettelegging i sentrum

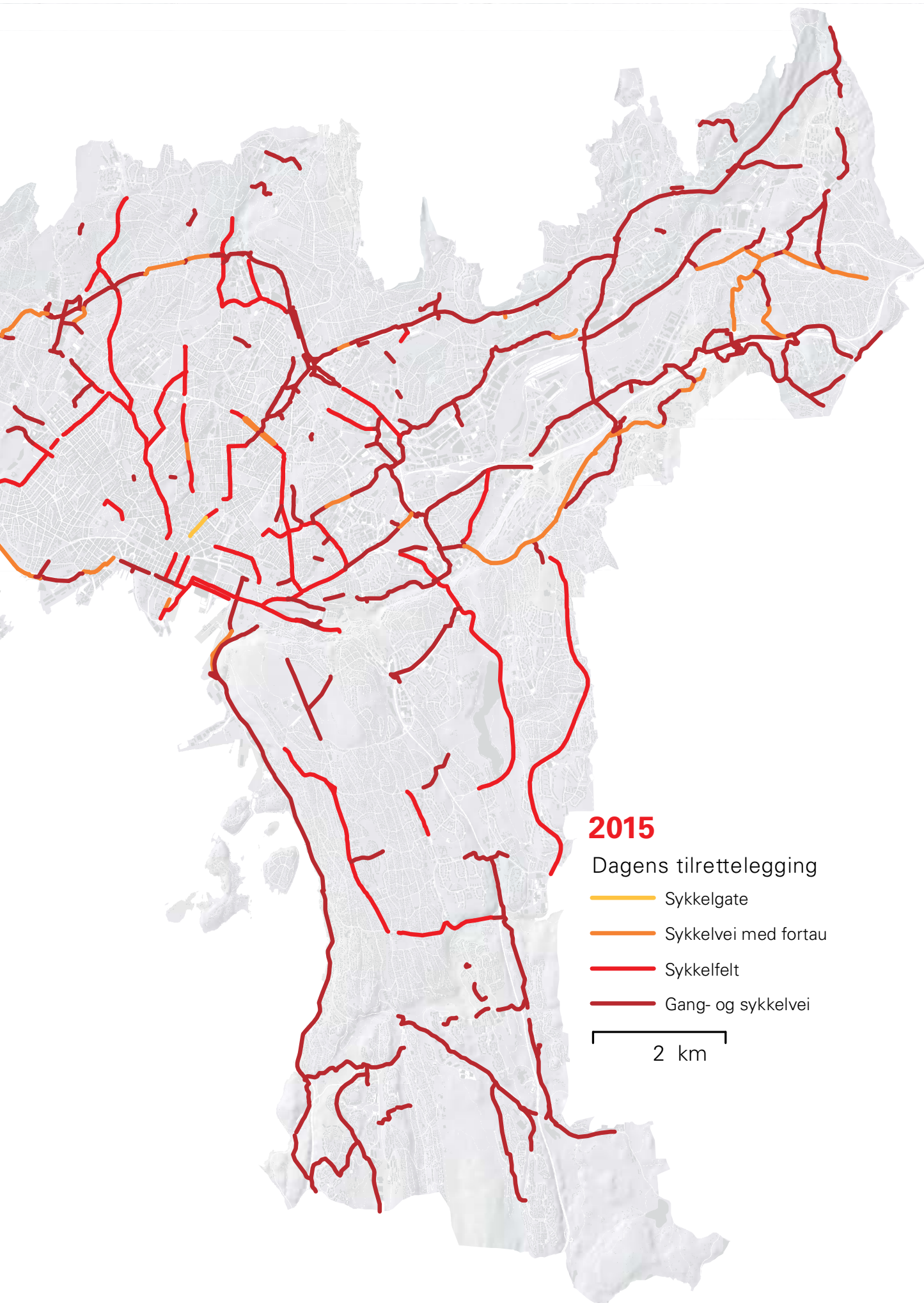
I de fleste traseer gjennom sentrum må syklistene kjøre i blandet trafikk. Det er utfordrende med tanke på at det er mange fotgjengere, tung kollektivtrafikk og mye varelevering.



Ikke tilfredstillende standard

Flere løsninger er utdatert og har ikke god nok standard eller kapasitet.





Turveinettet

Oslo har et stort turveinett med varierende standard og egnethet for sykling med tanke på blant annet dekke, bredde, kurvatur, belysning og drift. I kartet vises de turveiene som regnes som egnet for sykling. Turveier som følger fortau, smale stier eller som har veldig bratt stigning er utelatt.

Turveinettet supplerer sykkelveinettet. Da fotgjengere alltid vil ha høyeste prioritet på turveinettet, er det ikke en del av eksisterende eller foreslått fremtidig sykkelveinett. På turveiene må syklistene ta hensyn til gående.



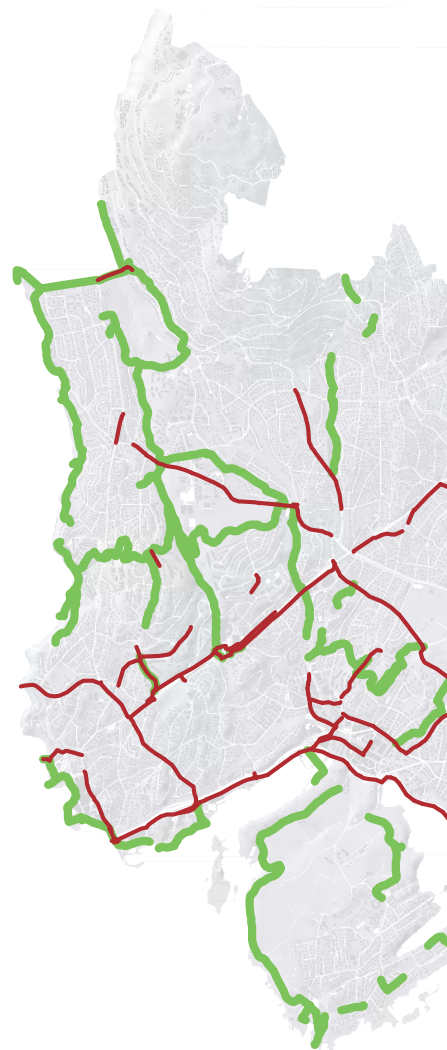
Fotgjengerprioritet

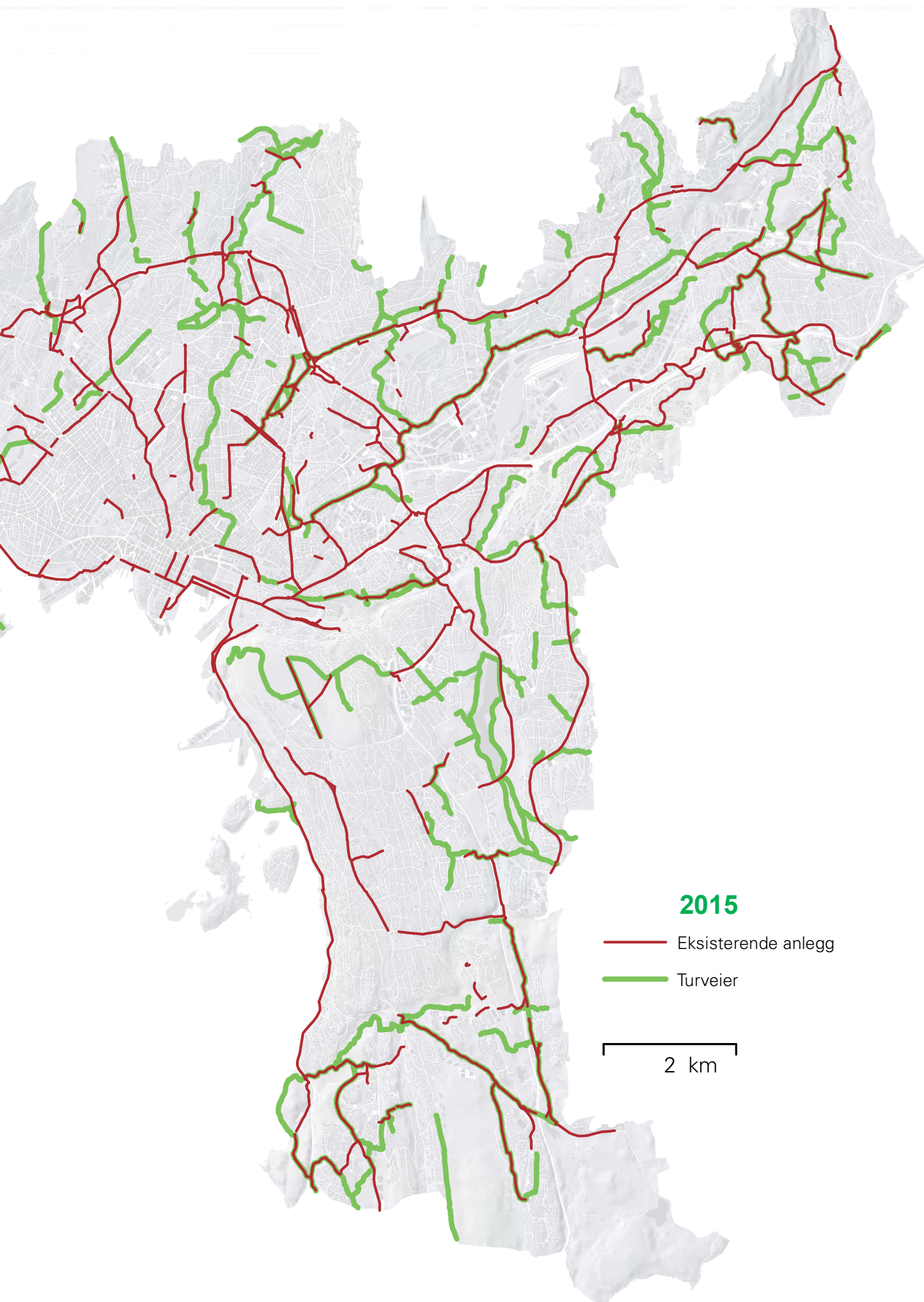


Syklistene må ta hensyn



Ulik standard og drift





4 ARBEID MED PLAN FOR SYKKELVEINETT

Metode

Det ble innledningsvis i arbeidet gjort en gjennomgang av planen for hovedsykkelveinettet. Det ble vurdert at de fleste strekningene er aktuelle å videreføre i plan for nytt sykkelveinett.

Det ble videre tatt utgangspunkt i sykkelveinett som, ved hjelp av GIS analyser, ble laget i forbindelse med Oslos sykkelstrategi. Dette forslaget ble gått gjennom bydel for bydel med grunnlag i befaringer, flyfoto samt lokal- og fagkunnskap. Hvilke strekninger som bør inngå i nytt sykkelveinett ble valgt ut med bakgrunn i dette.

Forslaget til nett i sykkelstrategien og sykkelplanen er laget med utgangspunkt i:

- Sammenhengende nett
- Direkte ruter mellom bydelene, arbeid, skole, bolig og handel
- Tette netter der det er tette med arbeidsplasser og boliger
- Tilgjengelighet til aktuelle målpunkter, som handel, kultur og idrettsanlegg

For å få sammenheng i regionale fylkeskryssende ruter er forslaget til sykkelveinett også sett i sammenheng med sykkelveinettet i nabokommunene.

Det er gjort en egen vurdering av utvalgte gater hvor arealdisponering mellom sykkel, gående og kollektivtransport er særlig vanskelig.

Det er innhentet informasjon om aktuelle større utbyggingsplaner og vei- og kollektivprosjekter i Oslo som kan ha betydning for sykkelveinettet. Nettet er imidlertid lagt med utgangspunkt i 2015 situasjon.

Innspill fra medvirkningsprosesser har vært viktige i arbeidet med å komme frem til sykkelveinettet.

Medvirkning

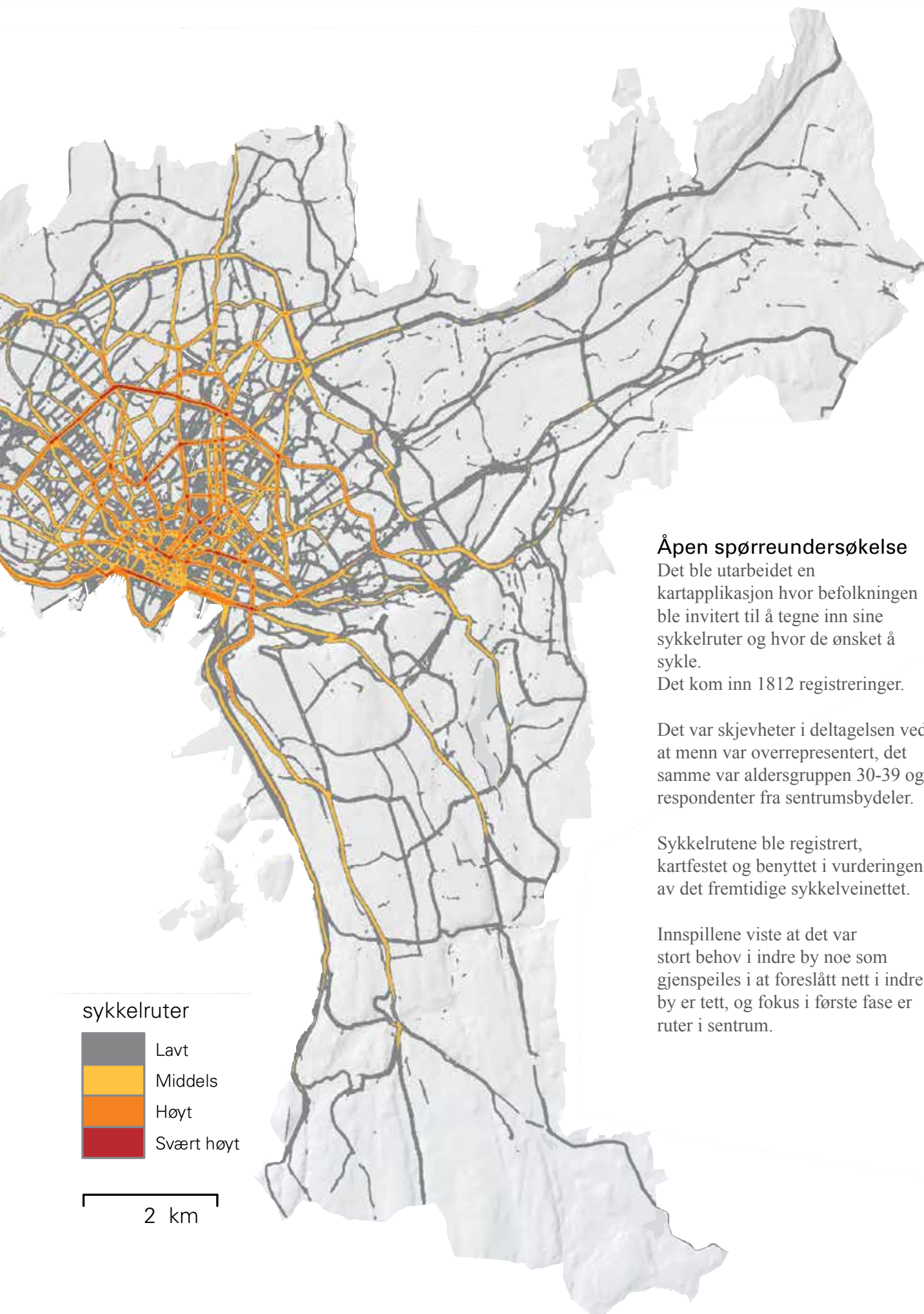
Referansegruppe

I planarbeidet har det vært en referansegruppe med deltagelse fra bydelene, kollektivselskapene, Syklistenes landsforening, Utdanningsetaten og Statens vegvesen vegavdeling Akershus. Referansegruppa har gitt konkrete innspill som er innarbeidet i planen. Bydelenes lokalkunnskap har vært verdifull for planarbeidet.

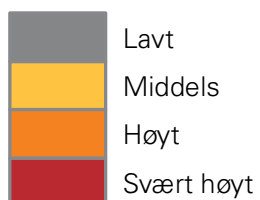
Det har vært flere møter med Ruter for å kartlegge felles målsettinger og potensielle arealkonflikter mellom buss/trikk og sykkel. I arbeidet er det gjort helhetsvurderinger for alle trafikantgrupper, ikke bare syklistene. I planen er det flere strekninger der det er en reell konflikt mellom sykkel og kollektivtrafikk. Det er på strekninger der det ikke finnes gode alternative ruter og på strekninger vurdert som særlig viktige i sykkelveinettet.

Det har også vært bred medvirkning av ulike fagmiljøer i Bymiljøetaten og i Statens vegvesen.





sykkelruter



2 km

Åpen spørreundersøkelse

Det ble utarbeidet en kartapplikasjon hvor befolkningen ble invitert til å tegne inn sine sykkelruter og hvor de ønsket å sykle.

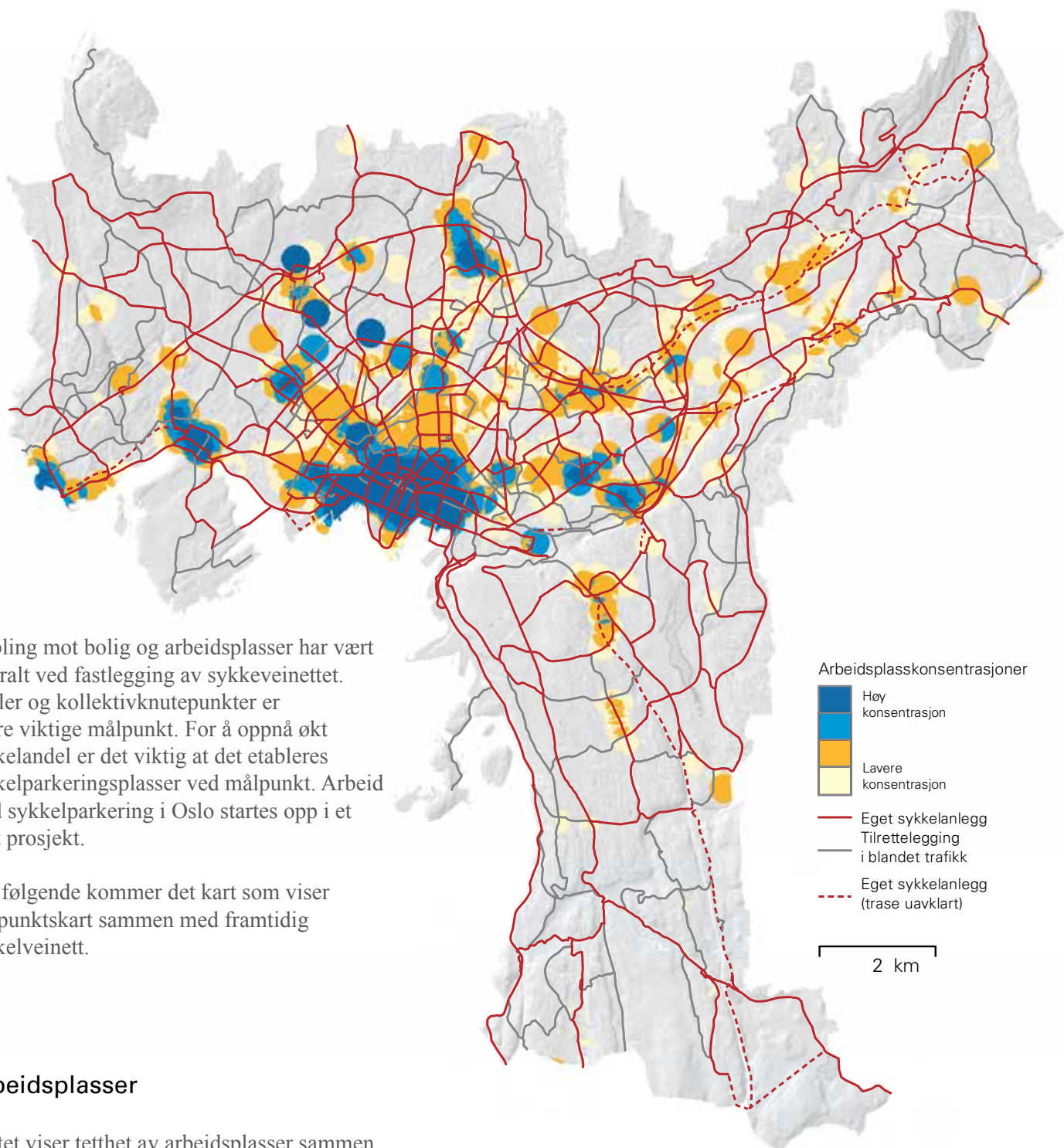
Det kom inn 1812 registreringer.

Det var skjevheter i deltagelsen ved at menn var overrepresentert, det samme var aldersgruppen 30-39 og respondenter fra sentrumsbydeler.

Sykkelrutene ble registrert, kartfestet og benyttet i vurderingen av det fremtidige sykkelveinettet.

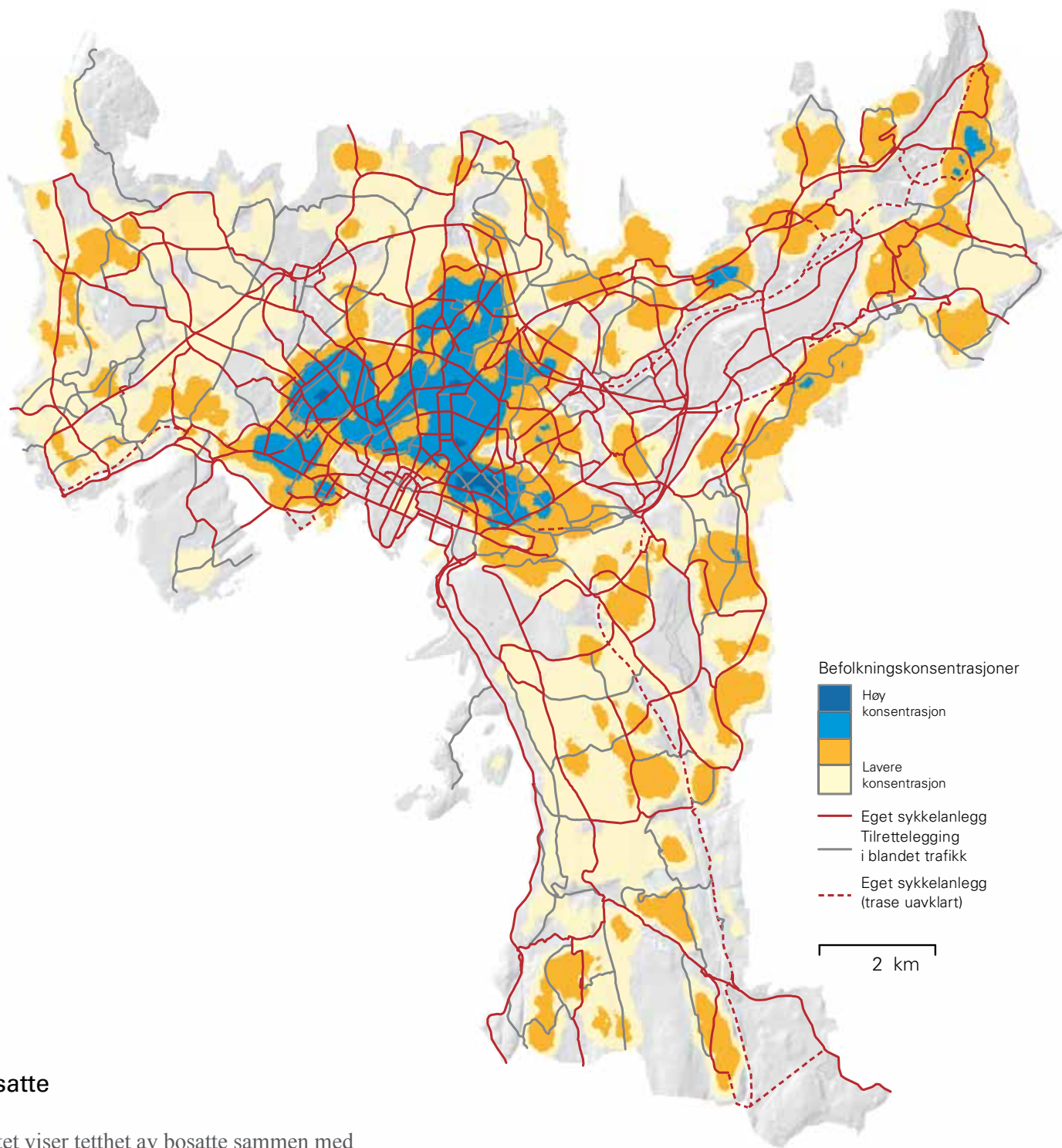
Innspillene viste at det var stort behov i indre by noe som gjenspeiles i at foreslått nett i indre by er tett, og fokus i første fase er ruter i sentrum.

Målpunkt



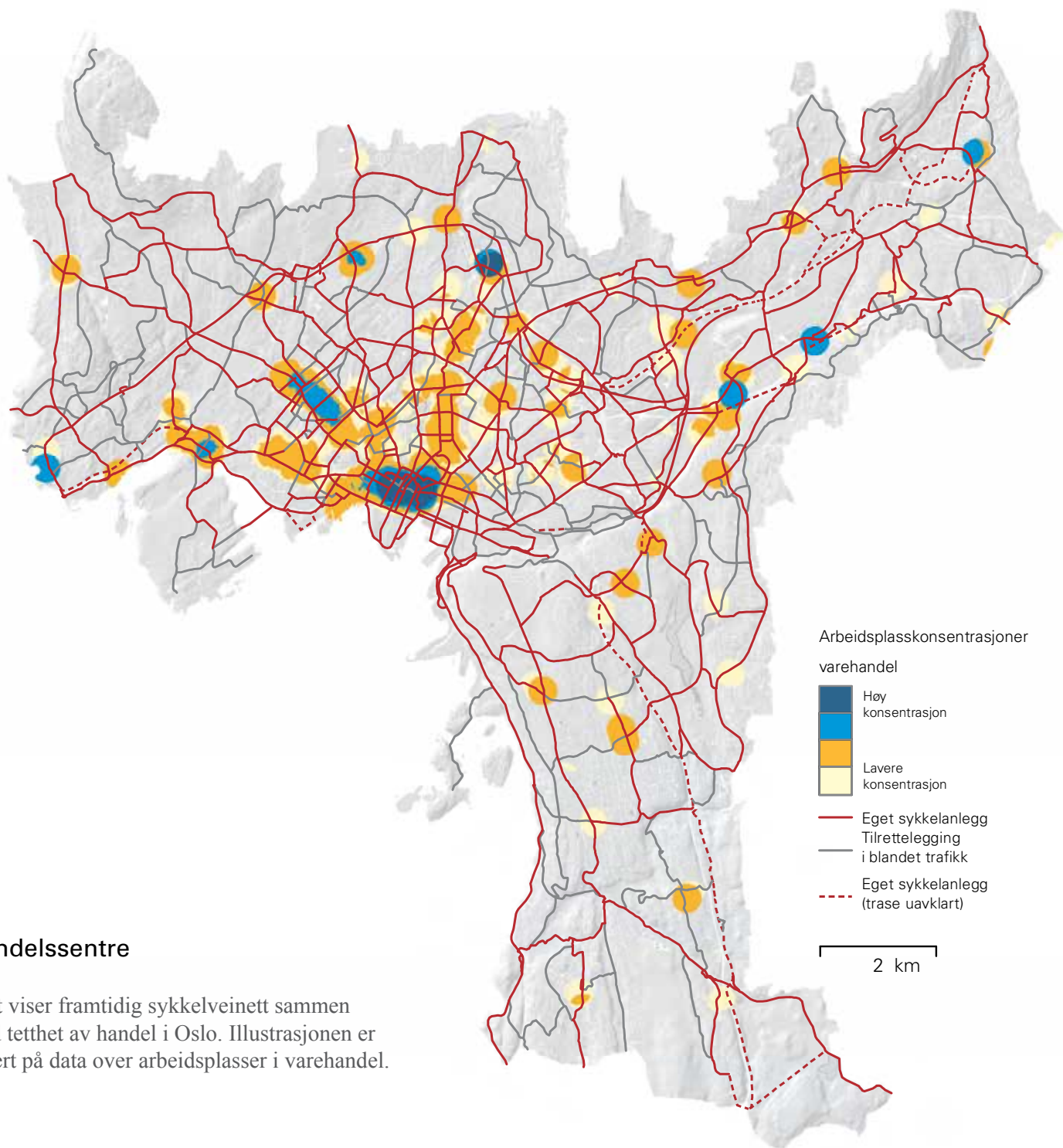
Arbeidsplasser

Kartet viser tetthet av arbeidsplasser sammen med framtidig sykkelveinett.



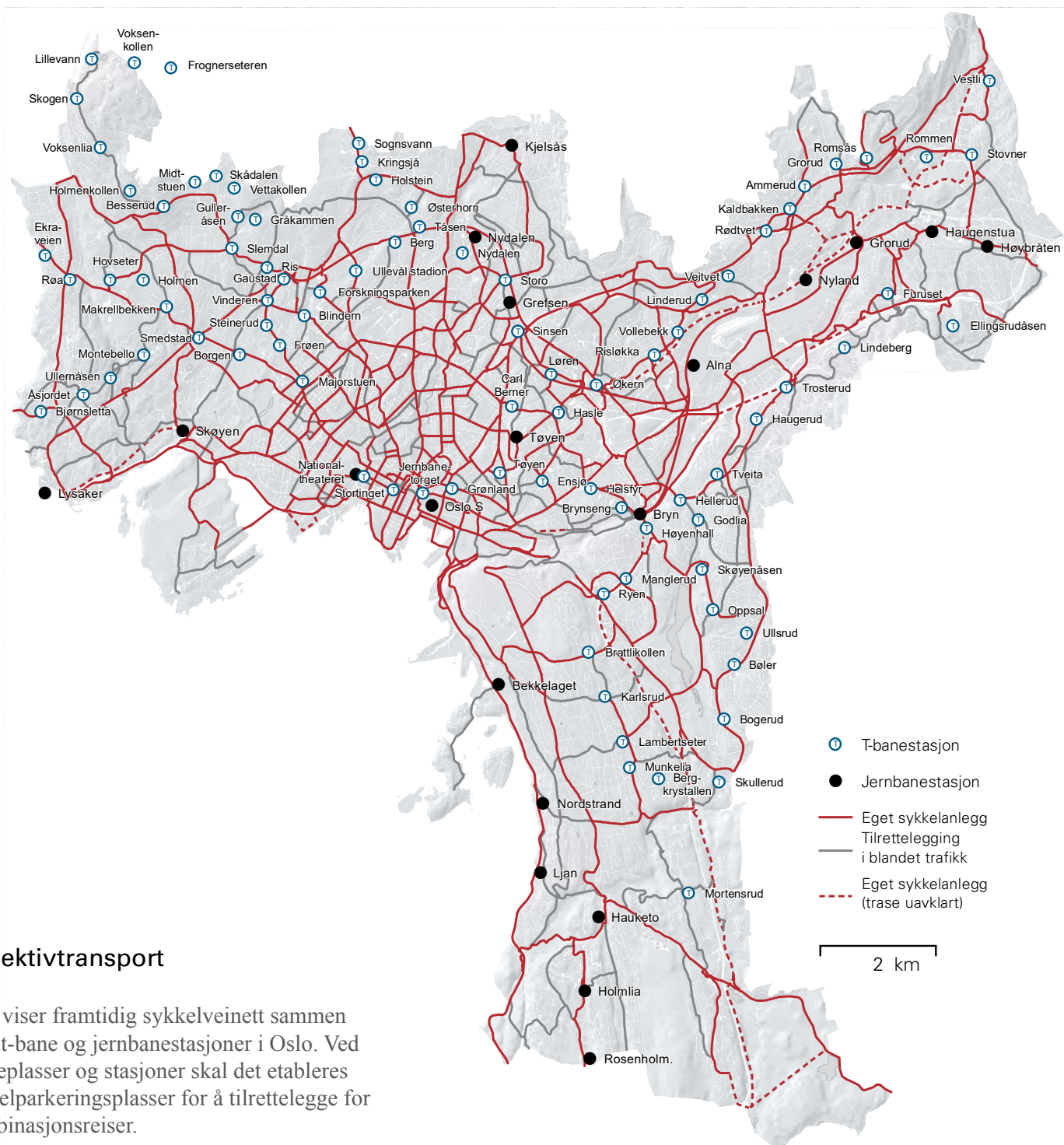
Bosatte

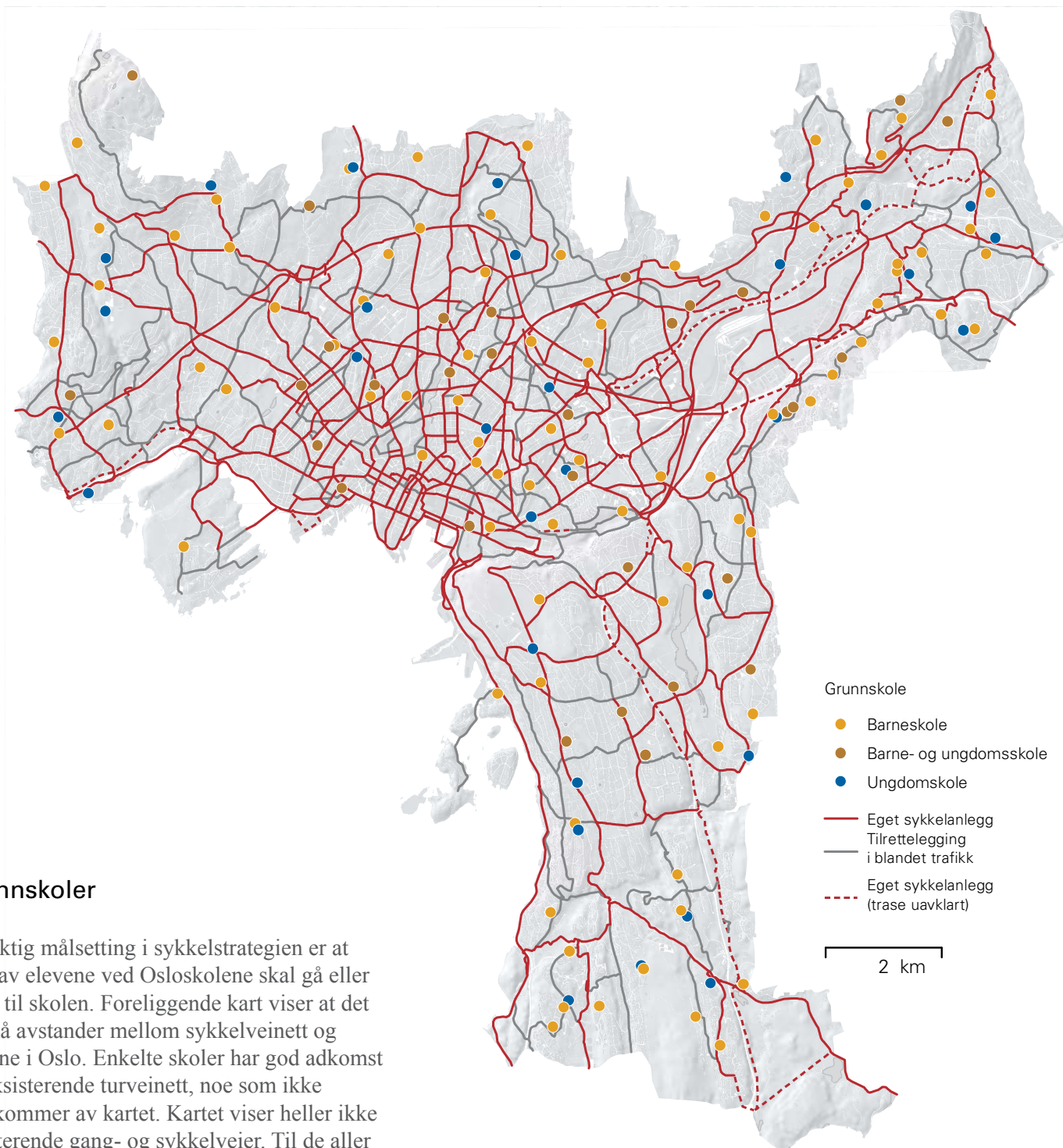
Kartet viser tetthet av bosatte sammen med fremtidig sykkelveintett.



Handelssentre

Kart viser framtidig sykkelveinett sammen med tetthet av handel i Oslo. Illustrasjonen er basert på data over arbeidsplasser i varehandel.





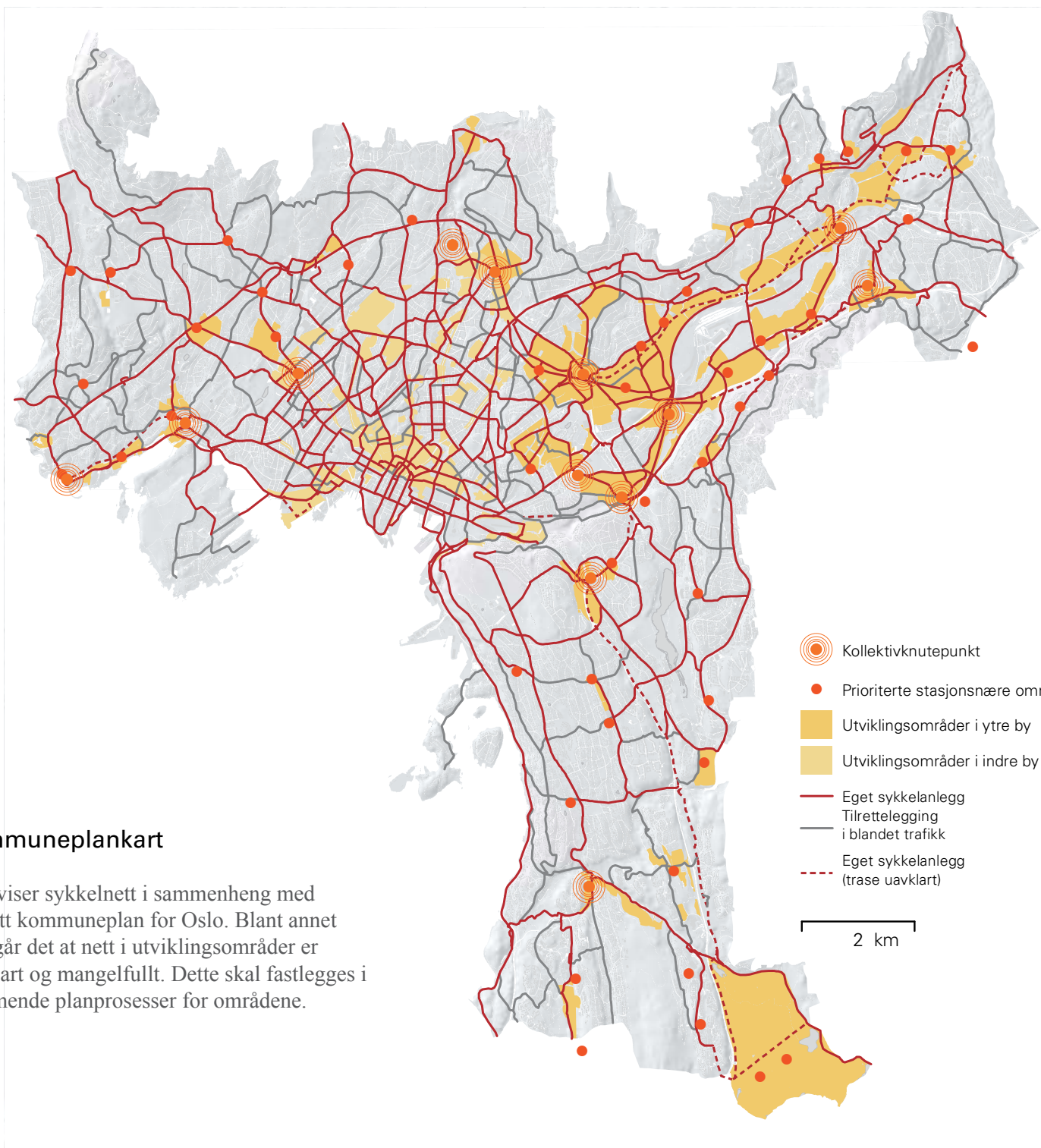
Grunnskoler

En viktig målsetting i sykkelstrategien er at 90% av elevene ved Osloskolene skal gå eller sykle til skolen. Foreliggende kart viser at det er små avstander mellom sykkelveinett og skolene i Oslo. Enkelte skoler har god adkomst fra eksisterende turveinett, noe som ikke framkommer av kartet. Kartet viser heller ikke eksisterende gang- og sykkelveier. Til de aller fleste skoler er det fortau og/eller gang- og sykkelvei fram til skoleporten.

Det vil bli tatt initiativ til et prosjekt der det ses på tilrettelegging inn mot skoler. Bydelene i Oslo og skolene vil være sentrale i arbeidet med sin lokalkunnskap.

Kommuneplankart

Kart viser sykkelnett i sammenheng med vedtatt kommuneplan for Oslo. Blant annet fremgår det at nett i utviklingsområder er uavklart og mangelfullt. Dette skal fastlegges i kommende planprosesser for områdene.



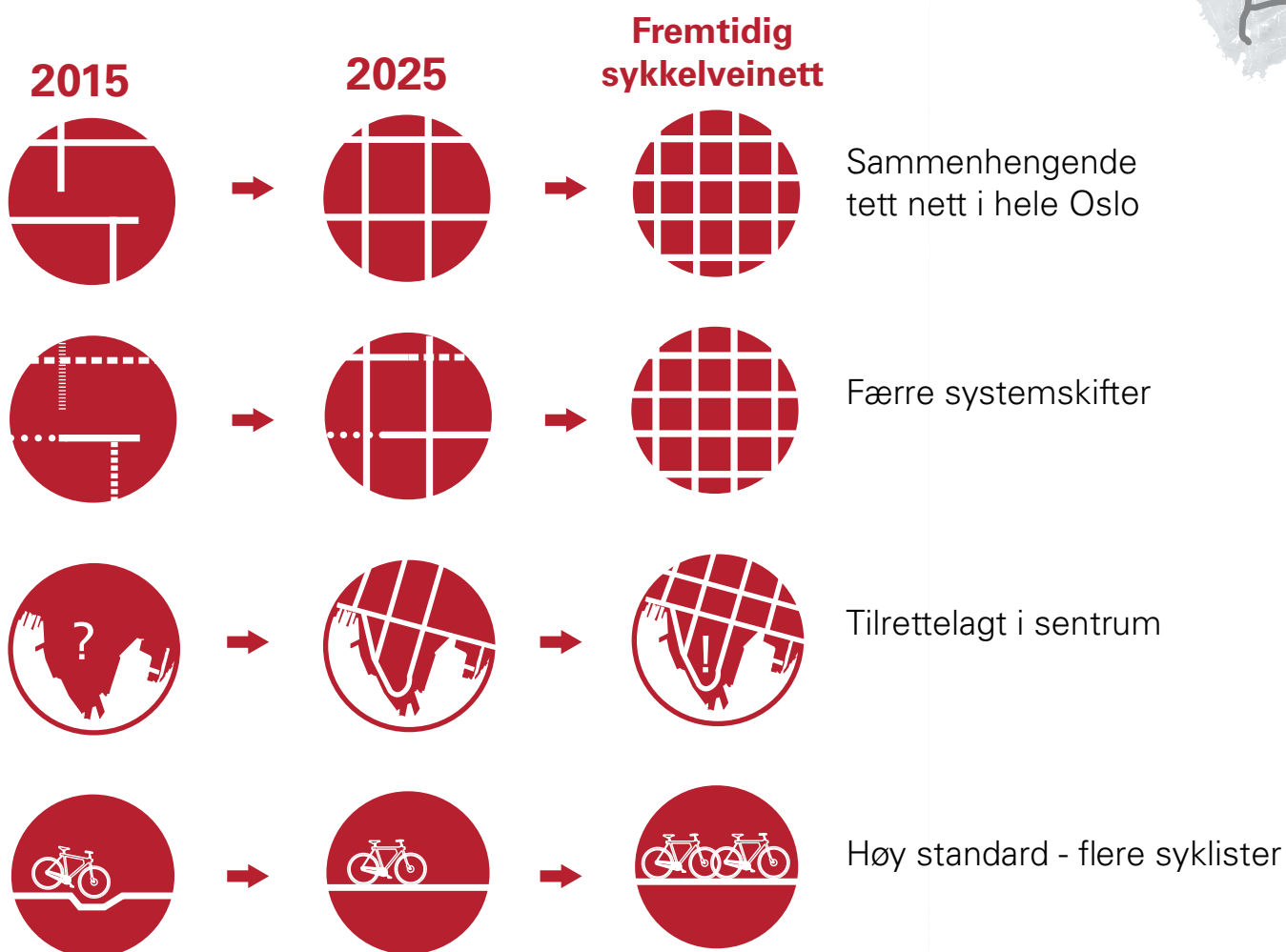
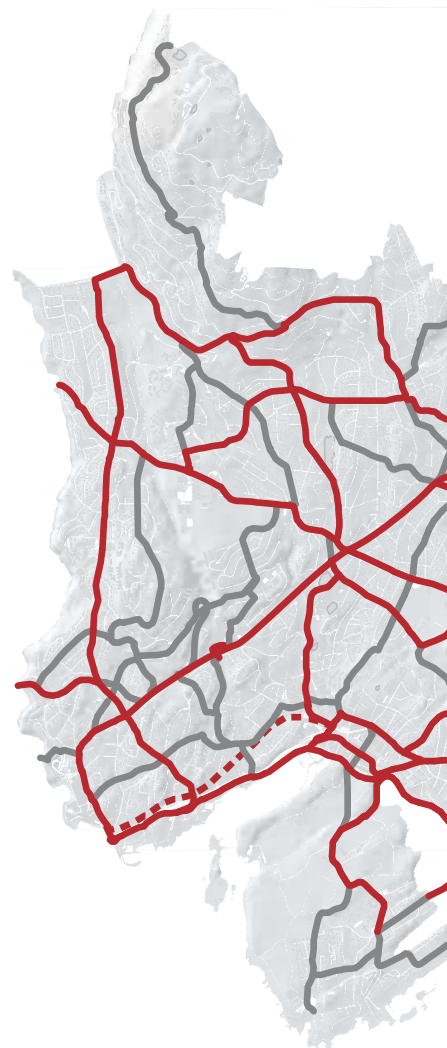
5 FREMTIDIG SYKKELVEINETT

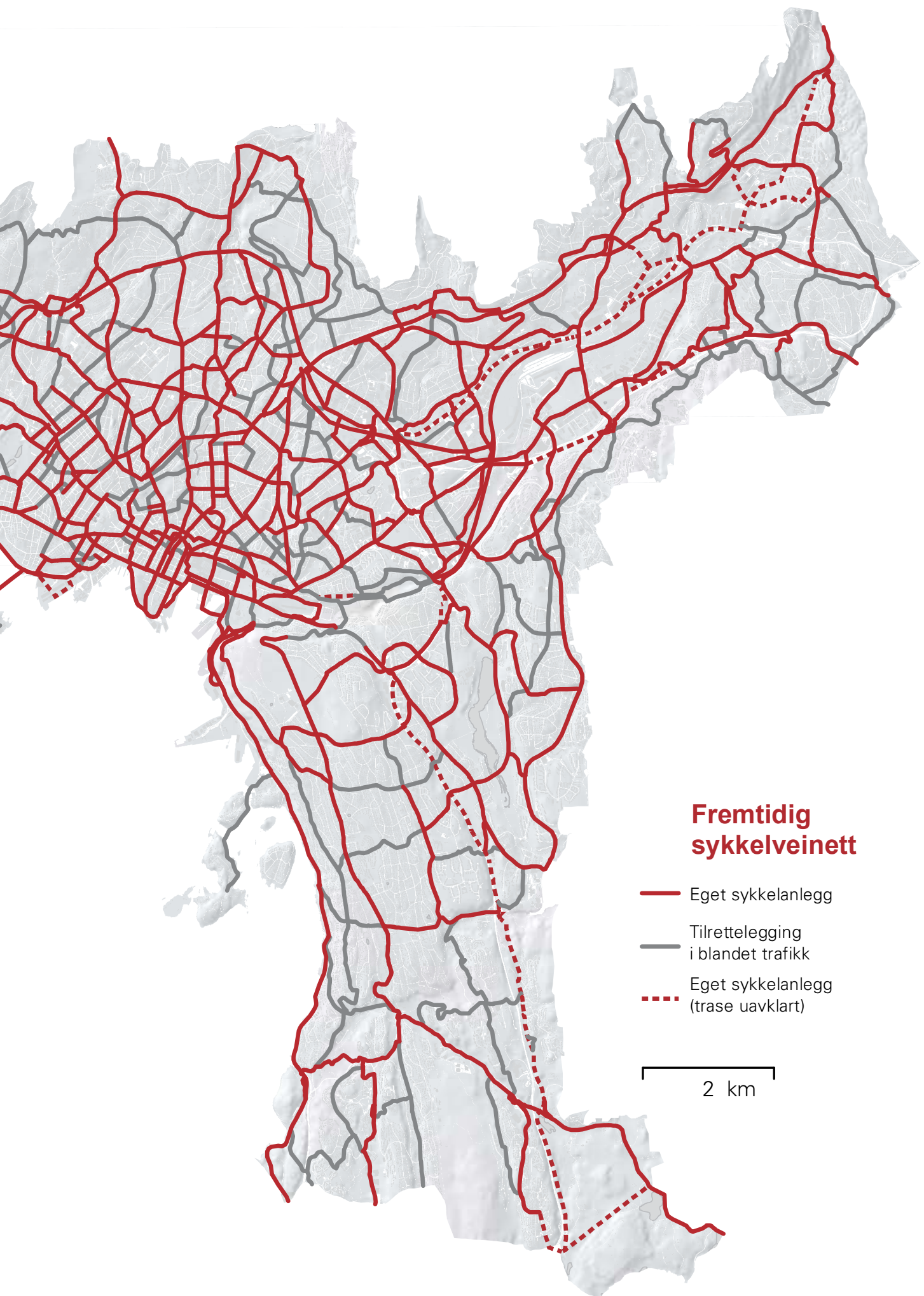
Sykkelveinettets utstrekning

Fremtidig sykkelveinett er ca 530 km, av dette er ca. 180 kilometer eksisterende nett (2015). Med et sammenhengende nett tilbys et attraktivt alternativ for dagens bilister og kollektivreisende.

Tilgjengelighet

Med foreslått nett vil ca 85% av Oslo befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet. Beregningen er gjort med utgangspunkt i dagens bosetting. Fremtidig arealutvikling/utbygging vil sannsynligvis bidra til at enda flere bor sentralt og slik tettere opp mot sykkelveinettet.





Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

2 km

Eget sykkelanlegg - blandet trafikk

Nettet er differensiert mellom eget anlegg for sykkel og tilrettelegging for sykkel i blandet trafikk. Hovedregelen har vært at det i sykkelveinettet skal være egne arealer til syklistene.

Fartsgrense og trafikkmengde har vært grunnlaget for differensiering mellom eget sykkelanlegg og blandet trafikk på ulike strekninger. Sykkelhåndboka og ny Oslostandard (som er under utarbeidelse) skisserer løsninger for ulike gater med ulik trafikkmengde og fart. Dette skal også være utgangspunkt i kommende revideringer av plan for sykkelveinettet i Oslo og ved detaljplanlegging av strekninger i foreliggende plan. Strekninger vist tilrettelagt for blandet trafikk kan kreve eget anlegg ved endrede forutsetninger, for eksempel ved fortetting som gir økt trafikk.

Med sykling i blandet trafikk menes anlegg hvor syklistene deler areal med enten motorkjøretøy eller fotgjengere. Gang- og sykkelvei inngår i denne kategorien sammen med kjøreveier og kollektivfelt.

På strekninger der det er vist løsninger med blandet trafikk mellom fotgjengere og syklistene (gang- og sykkelveier), er det kapasitet som har vært vurderingskriteriet; Dersom mengde av gående og syklende er moderat kan en blandet løsning fungere. Ved økt trafikk av gående og syklende kan konfliktnivået øke, noe som gir behov for en separat løsning, eksempelvis sykkelvei med fortau.

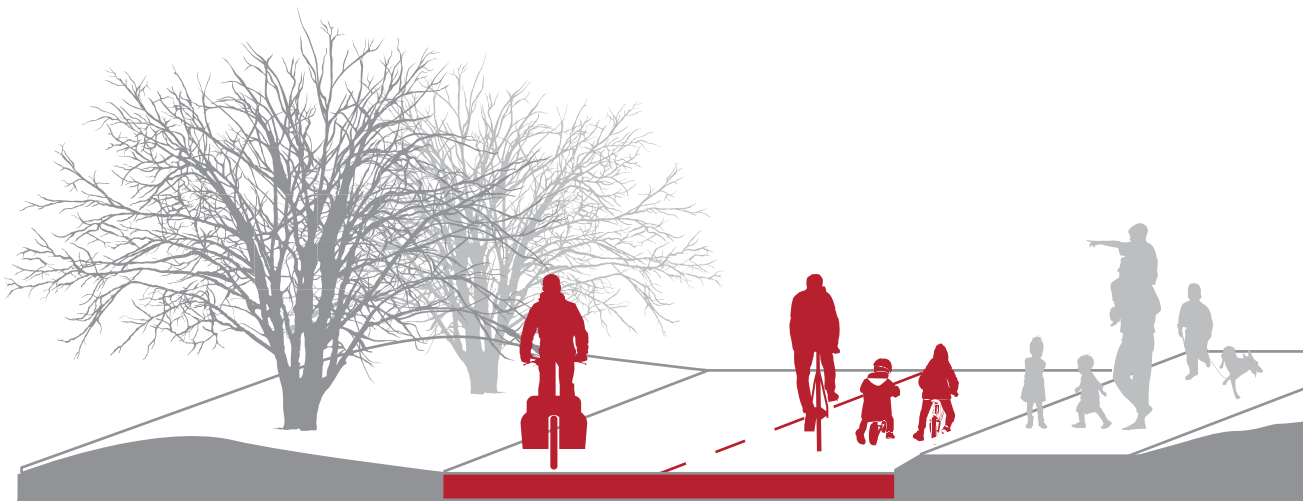
I planen er det ikke konkretisert hvilke tiltak som er aktuelle innenfor de to kategoriene på ulike strekninger. Dette gjøres i senere planfaser som reguleringsplan og konseptvalgutredninger. Sykkelhåndboka og kommende Oslostandard for sykkel vil danne grunnlag for valg av løsning i hvert enkelt prosjekt.

Nye løsninger

Sykkelløsningene som bygges er i stadig utvikling. Det pågår blant annet et arbeid med ny Oslostandard der hensikten er å vise det spekteret av løsninger sykkelhåndboka åpner for. Det skal også vurderes løsninger med en høyere standard enn det dagens veinormaler legger opp til.

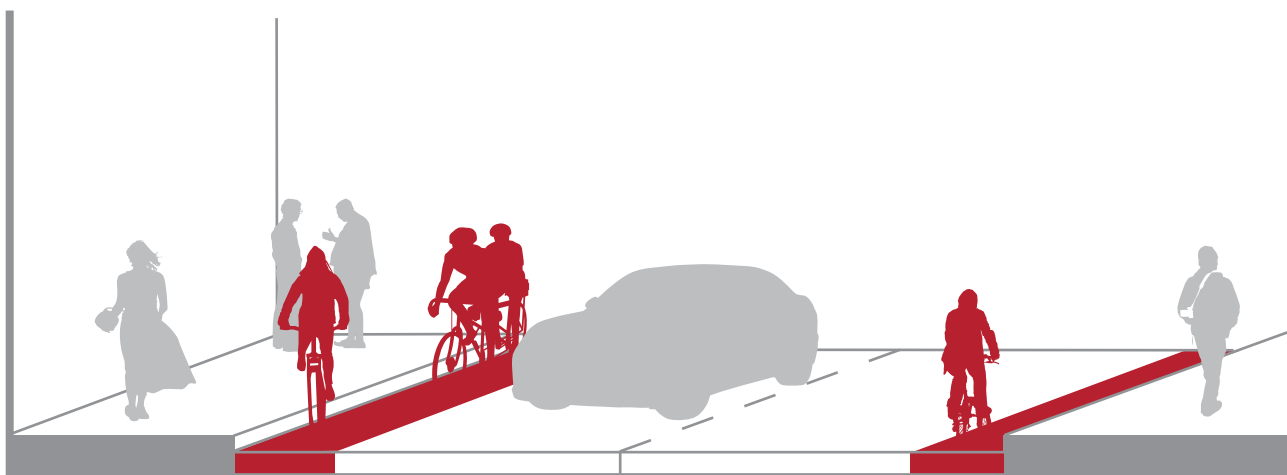
Eget sykkelanlegg

Her presenteres en beskrivelse av mulige løsninger innenfor strekninger med eget sykkelanlegg.



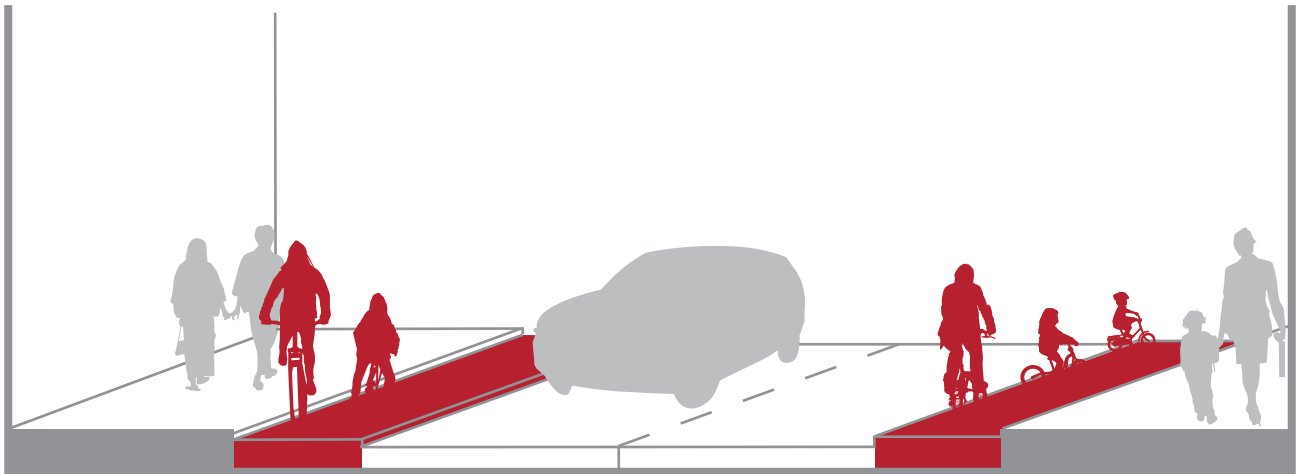
Sykkelvei

Sykkelvei er en egen vei kun for syklende. Det kan sykles i begge retninger på sykkelveier, ofte er det merket opp midtlinje for å vise dette. Sykkelveier kan bygges med eller uten fortau for gående. Fortau vil være skilt fra sykkelveien med kantstein og høydeforskjell. Når sykkelveien går parallelt med kjørevei skilles den fra kjørevei med en grøft eller annen form for fysisk skille. Sykkelvei passer ikke i en bymessig kontekst, men er en egnet løsning for eksempel i grøntområder, langs høyt trafikkerte kjøreveier eller utenfor tettbygde strøk hvor det er langt mellom kryss og avkjørsler.



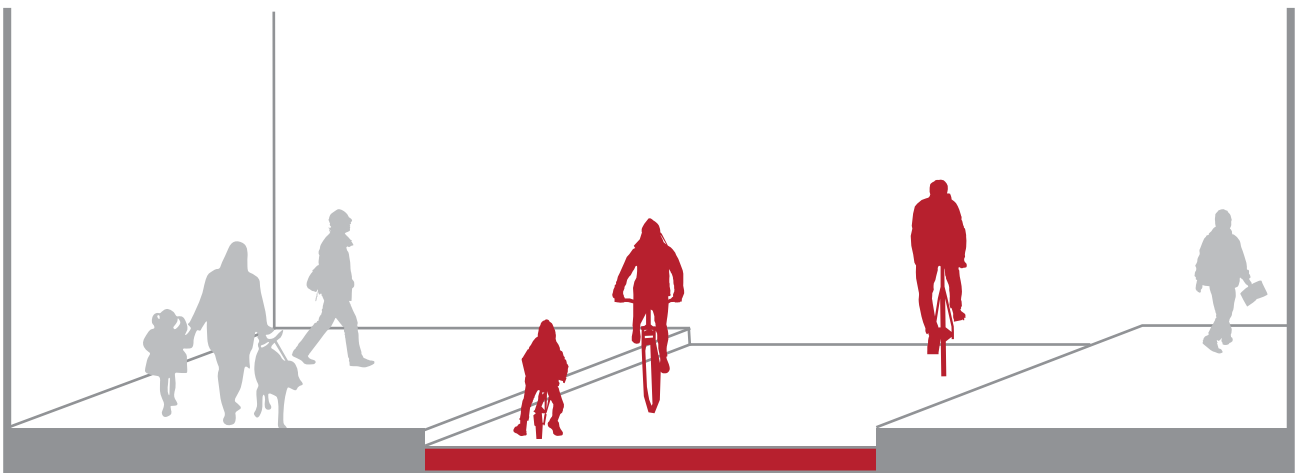
Sykkelfelt

Sykkelfelt er et kjørefelt som er reservert for syklende og som skilles fra øvrige kjørefelt med oppmerking i veibanen. Sykkelfelt anlegges normalt som tosidig løsning og syklende skal bare bruke sykkelfelt på høyre side av veien. Sykkelfelt er en aktuell løsning i gater med moderat biltrafikk og lav til moderat fartsgrense. Sykkelfelt gir færre trafikkulykker i kryss sammenliknet med sykkelvei og anbefales derfor når det er kort avstand mellom kryss og avkjørsler. Sykkelfelt mot kjøreretning i enveiskjørte gater defineres som eget anlegg i plan.



Opphøyd sykkelfelt

Opphøyd sykkelfelt er et eget felt for syklende som skilles fra kjørebanelen med kantstein og høydeforskjell. Opphøyd sykkelfelt anlegges som tosidig løsning og syklende skal bare bruke det opphøyd sykkelfeltet på høyre side av veien. Løsningen er aktuell i samme type gater som sykkelfelt, men er også egnet i gater med noe høyere trafikkmengde enn sykkelfelt. Opphøyd sykkelfelt er mye brukt i Danmark. Løsningen er ikke i henhold til gjeldende veinormal, men det pågår arbeid for å få bygge prøveprosjekter.



Sykkelgate

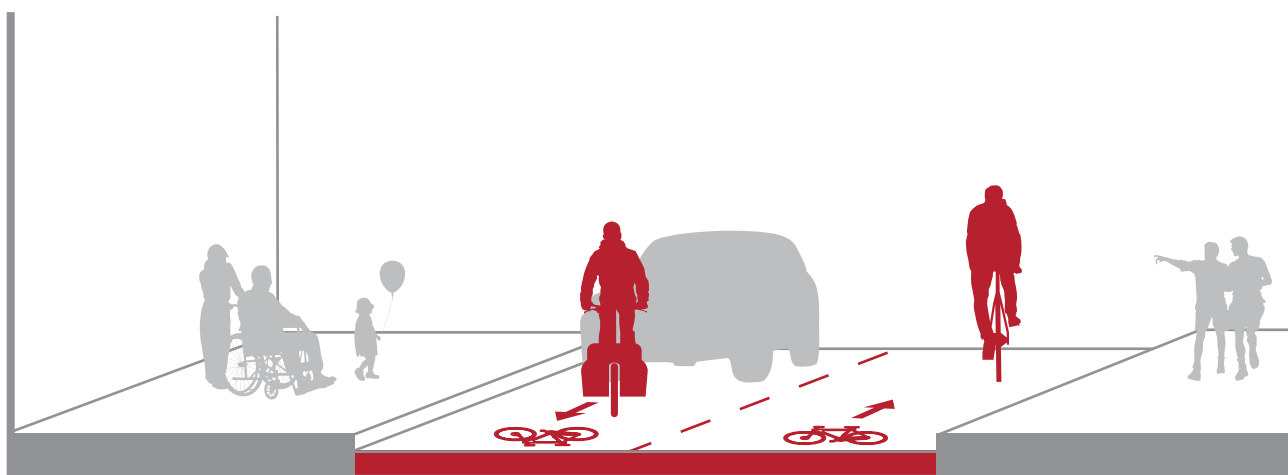
Sykkelgate har fortau for gående og kjørebanelen er i utgangspunktet reservert for sykkeltrafikk. Det kan åpnes for varelevering til handels- og serveringssteder og for kjøring til eiendommer når det er boliger med adkomst fra gata. Sykkelgate er en aktuell løsning i sentrumsområder, hvor det er ønskelig med lav fartsgrense og begrensninger i adgang for privatbil. Løsningen er mye brukt i Nederland.

Tilrettelegging i blandet trafikk



Gang og sykkelvei (blandet med gående)

Gang- og sykkelvei er en vei for kombinert gang- og sykkeltrafikk. Det kan sykles i begge retninger på gang- og sykkelveier. Når gang- og sykkelveien går parallelt med kjørevei skilles den fra kjørevei med en grøft eller annen form for fysisk skille. Løsningen egner seg for eksempel i grøntområder, langs høyt trafikkerte kjøreveier eller langs kjøreveier hvor det er langt mellom kryss og avkjørsler. Løsningen bør kun brukes hvor det er lav gang- og/eller sykkeltrafikk.



Sykling i blandet trafikk (blandet med motorkjøretøy)

I gater med lav trafikkmengde og lav fartsgrense er sykling i kjørebane en egnet løsning. Løsningen er trafiksikker og gir god fremkommelighet for syklister i gater som ofte er for smale til å etablere sykkelanlegg. I enveiskjorte gater kan sykling i begge retninger tillates med skilting uten å anlegge sykkelfelt dersom trafikkmengde og fartsgrense er lav. Oppmerking med sykkelsymboler i veibanen er mye brukt i flere andre land, men er ikke i henhold til gjeldende veinormal i Norge.

Sykkelekspressruter

Statens vegvesen har startet planleggingen av sykkelekspressruter. Ekspresrutene skal være høystandard sykkelanlegg i sentrale transportkorridorer, som skal gi gode og trygge sykkelvilkår for alle syklister. Grunnprinsipper for sykkelekspressveier er:

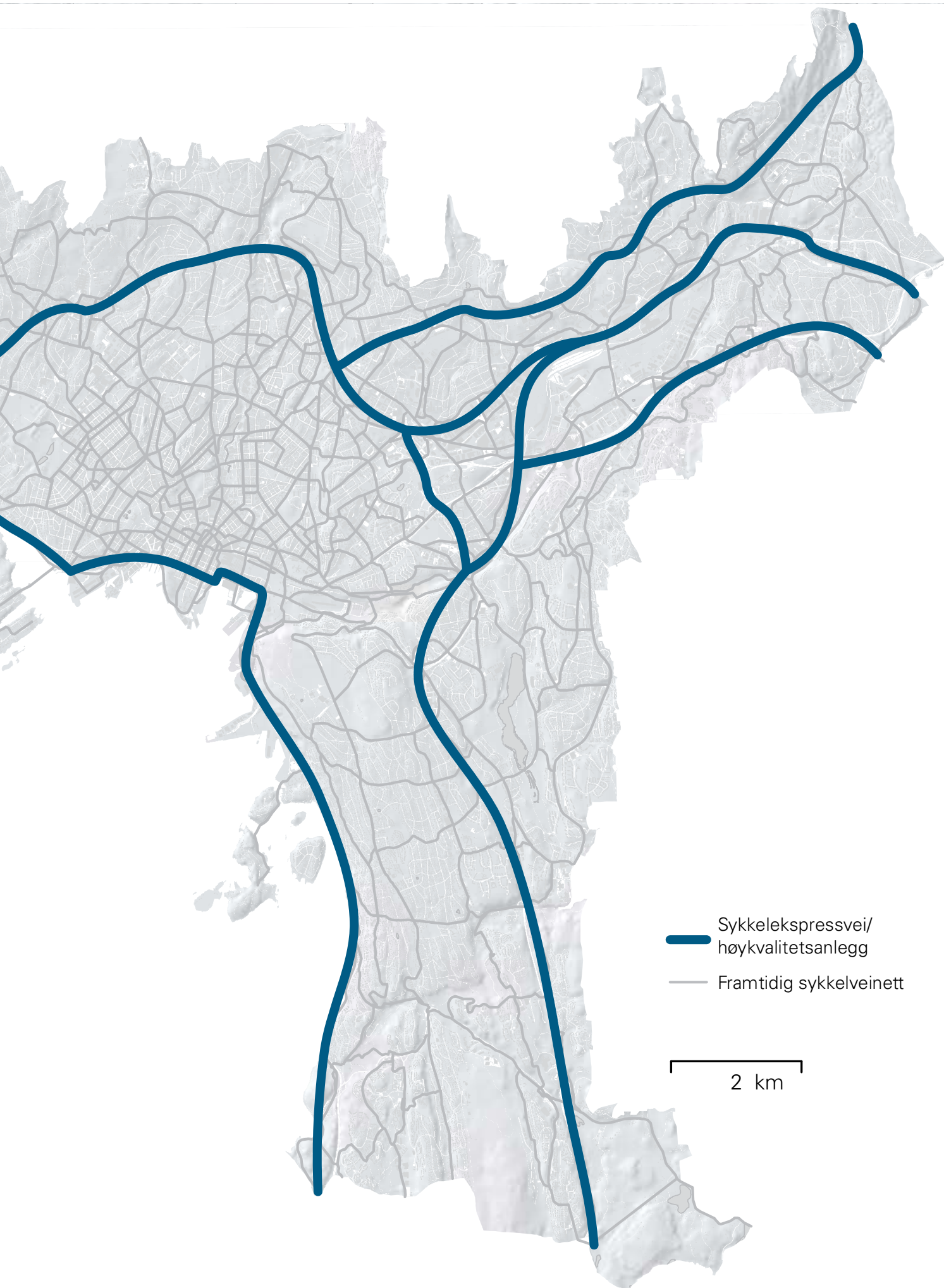
- Planskilte kryss eller forskjørsregulering for syklister
- Sammenhengende trasé med god fremkommelighet
- Høy drifts- og vedlikeholdsstandard

Samtidig skal det etterstrebes å få:

- Egen toveis sykkelvei, med ett eller flere felt i hver kjøreretning
- Tilrettelagt for transportsyklister
- Adskilt løsning mellom fotgjengere og syklister
- Gjennomgående gjenkjennelesfaktor
- Miljøskjerm som beskytter mot høytrafikkerte veier

Sykkelekspressveinettet skal være et høystandard tilbud mellom bygrensen og viktige målpunkt i Oslo. E18 ruten vil være sammenkoblingen mellom sentrum og Oslo sør og Oslo vest. Rute E6 sør fra bygrense til bygrense nordøst knyttes til Ring 3 ved Bryn. Rute Østre Aker vei knyttes til Ring 3 ved Økern og Bryn. Høystandard rute langs Ring 3 knytter sammen målpunkt på strekningen. Fra Ring 3 mot Oslo sentrum vil det bli et finmasket sykkelnett tilpasset den tette byen.





Fylkeskryssende ruter

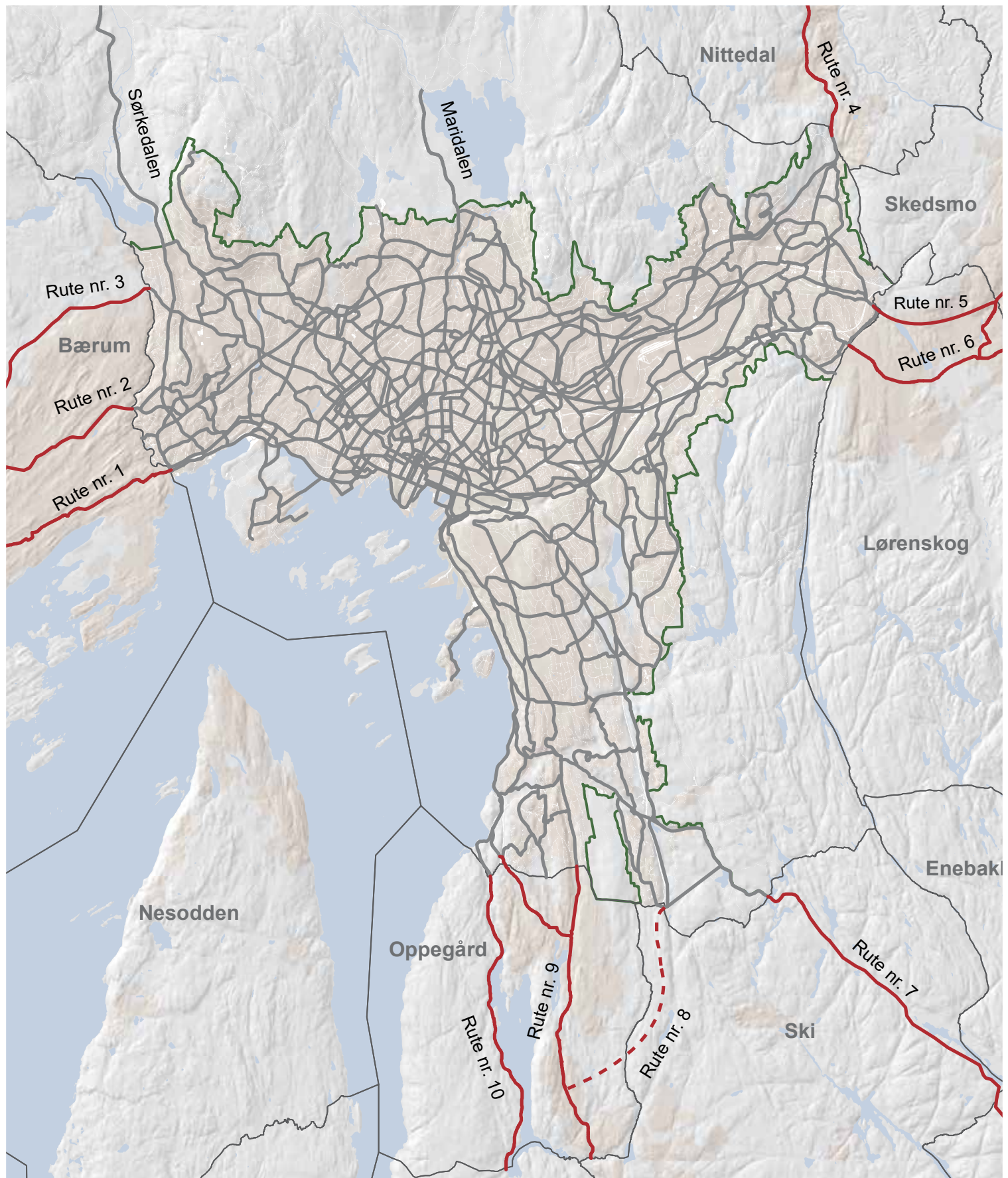
Planområdet for sykkelveinettet er byggesonen i Oslo kommune. Kartet på neste side viser hvordan sykkelveinettet henger sammen med viktige sykkelruter over kommunegrenser og markagrensen.

De fylkeskryssende rutene skal kjennetegnes ved at:

- De har samme standard eventuelt et høystandard systemskifte
- Gjennomføring/utbygging koordineres
- Sykkelveivisningsskilting er sammenhengende
- Driftsstandard er lik

Følgende hovedsykkelruter krysser Oslo grense i dag:

1. Sykkelrute E18. Bærum.
2. Sykkelrute Bærumsveien. Bærum.
3. Sykkelrute Sørkedalsveien. Bærum.
4. Sykkelrute Trondheimsveien. Nittedal.
5. Sykkelrute Østre Aker vei. Lørenskog.
6. Sykkelrute E6. Lørenskog.
7. Sykkelrute E6 (Enebakkruta). Ski
8. E6 rute fra Klemetsrud og sydover. Ski
9. Nedre Prinsdalsvei. Oppegård.
10. Sykkelrute Mosseveien. Oppegård.



Fremtidig sykkelveinett

- Fylkeskryssende ruter
- - Fylkeskryssende ruter (trase uavklart)
- Ruter i Oslo
- Markagrense (Oslo kommune)

5 km

6 PRIORITERING MOT 2025

På vei mot fremtidig nett er det satt opp et førstefase nett som skal ferdigstilles til 2025.

Kriteriene for valg av strekninger i første fase har vært målet om å skape bedre sammenheng i eksisterende nett og utbygging av nett i indre by og gjennom sentrum.

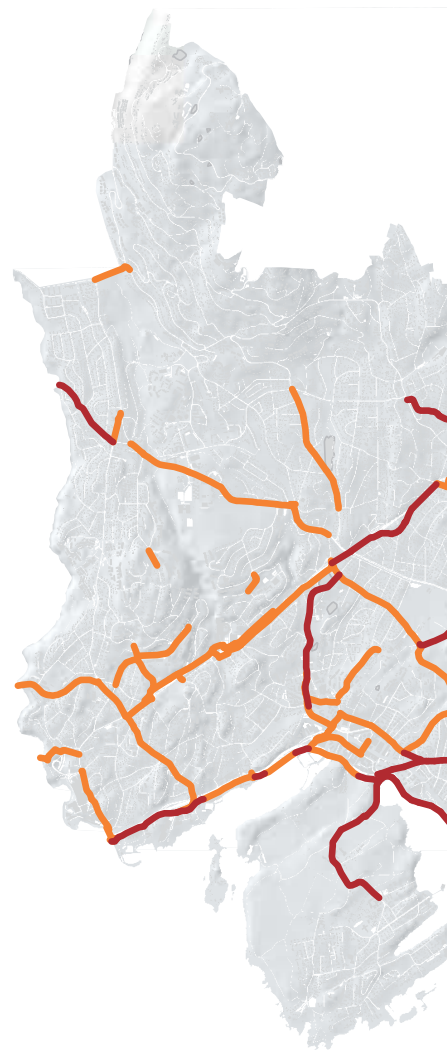
Prioriteringer er gjort for å finne løsninger der behovet er størst og tilbudet dårligst. Det kan bli aktuelt med en trinnvis etablering av lenker i 2025 nettet, som beskrevet i avsnitt om byruter.

Sykkelveinettets utstrekning

Sykkelveinett forlenges med omtrent 100 kilometer frem til 2025. Oslo kommunes andel av den foreslåtte utbyggingen er på omtrent 70 kilometer og Statens vegvesens er på ca 30 kilometer. Det totale sykkelveinettet blir dermed på omtrent 280 kilometer i 2025.

Tilgjengelighet

Med foreslått nett vil ca 64% av Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet.



2015



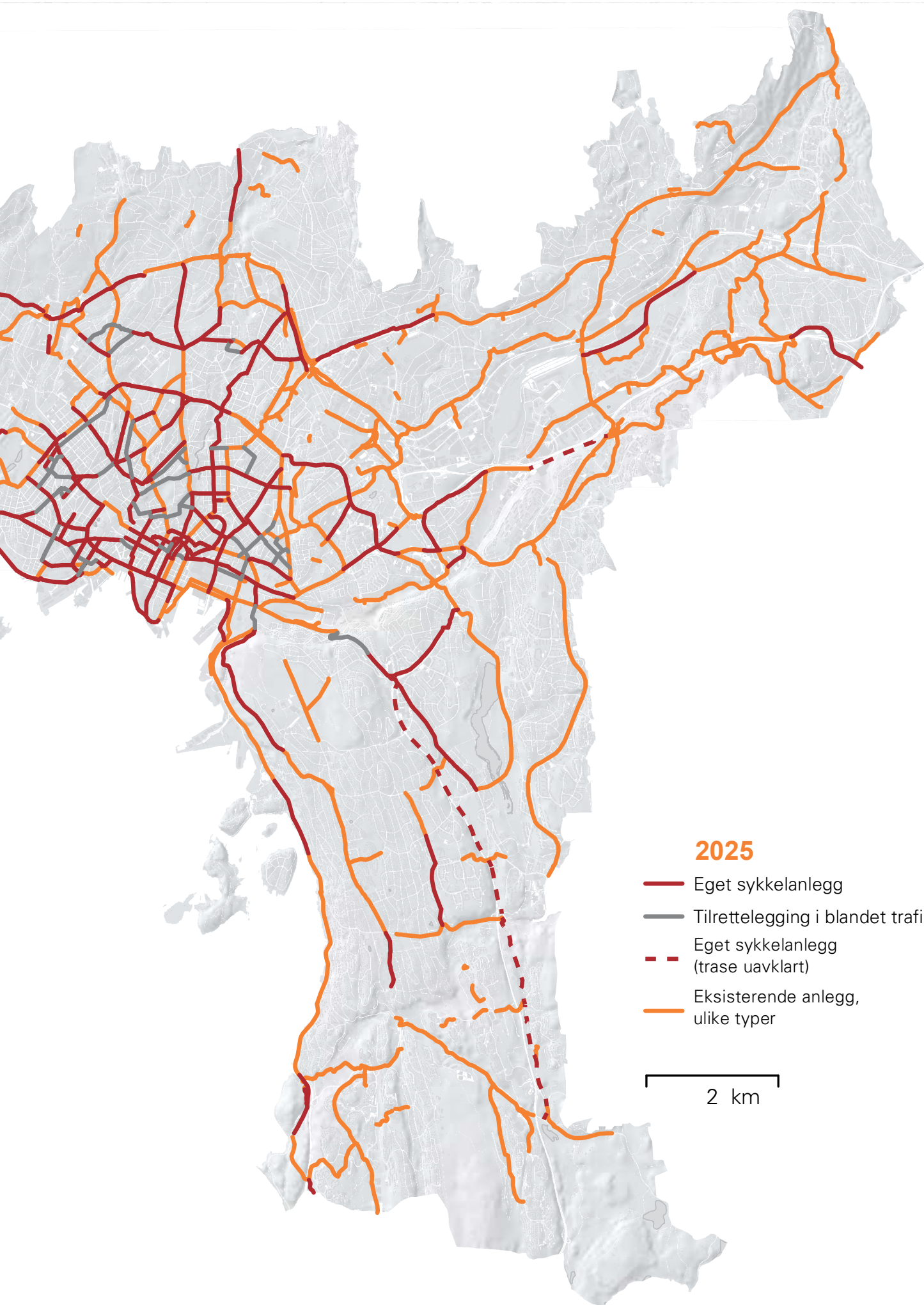
2025



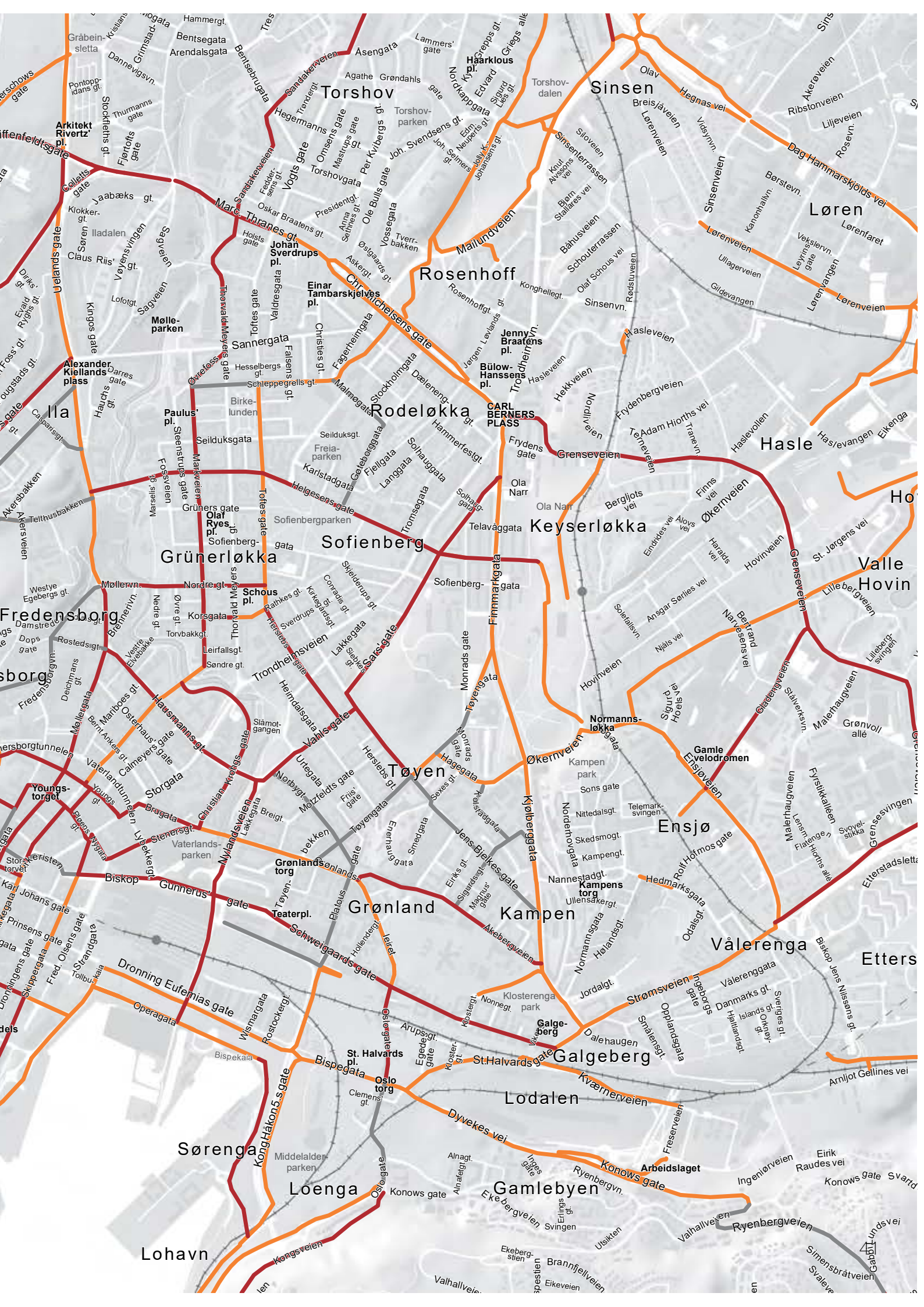
Bedre sammenheng i eksisterende nett

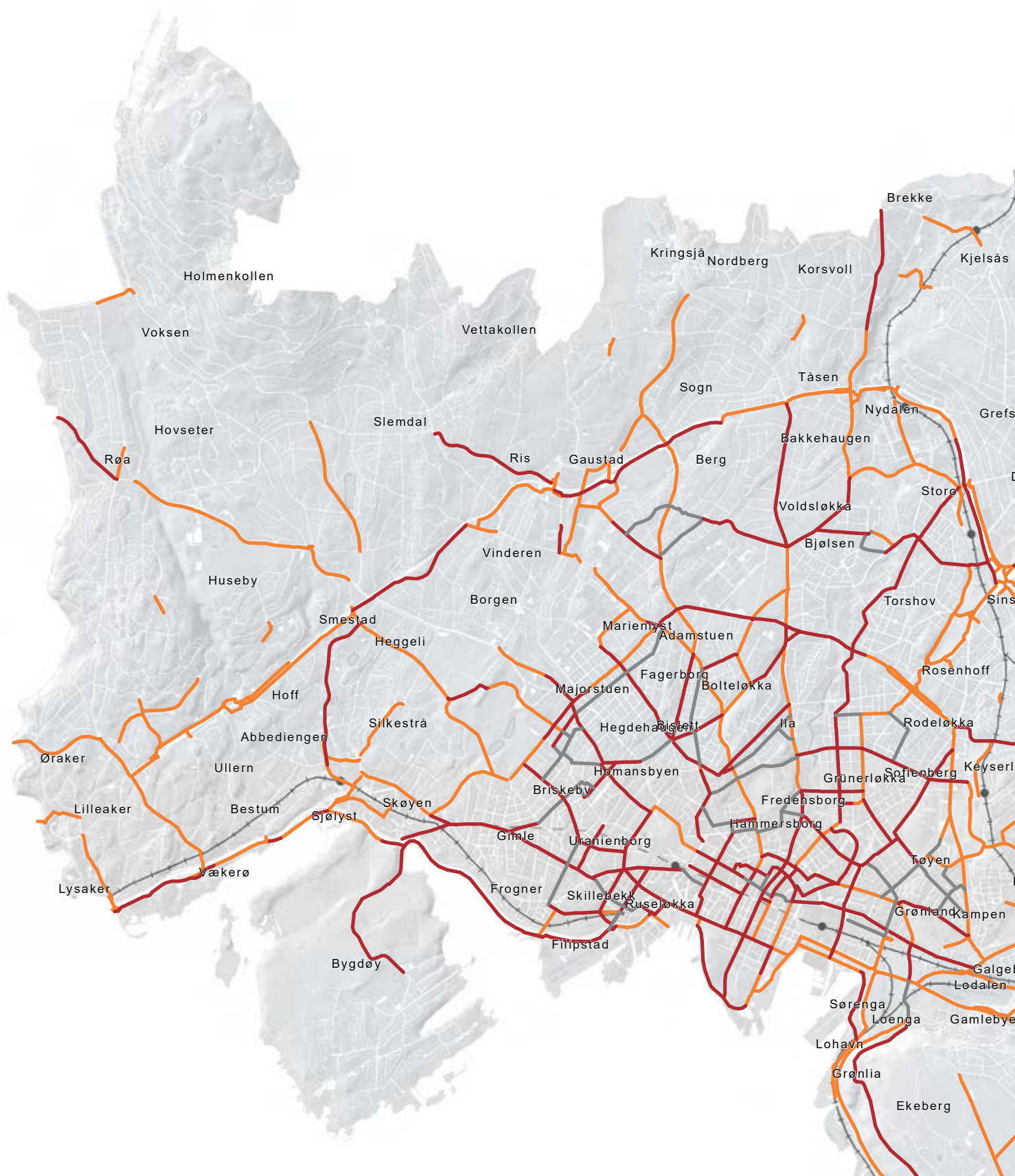


Tilrettelegging for sykkel i indre by





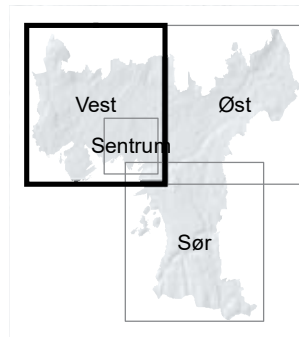


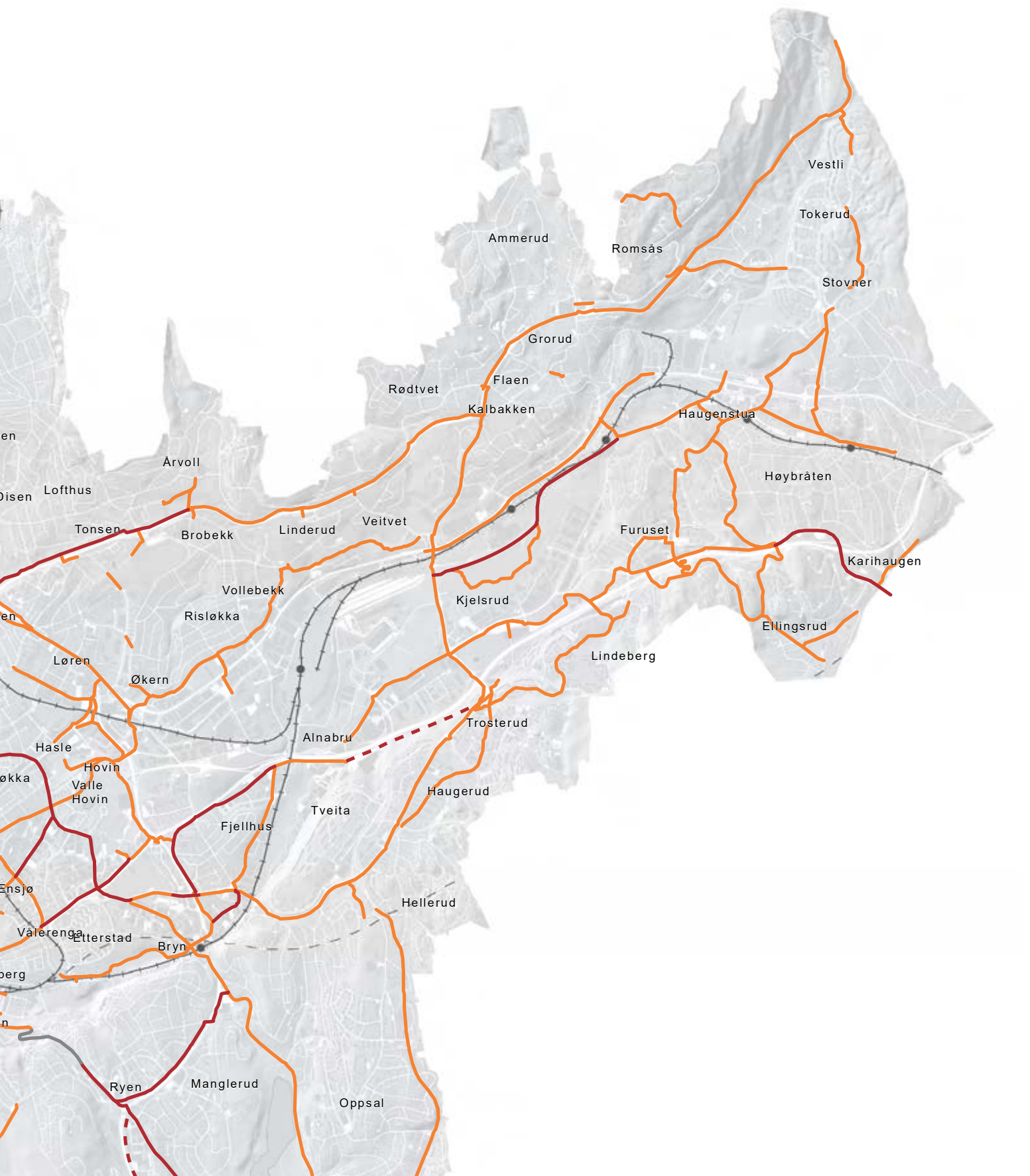


2025

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eksisterende anlegg, ulike typer

2,5 km

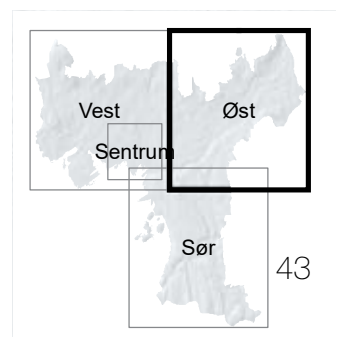


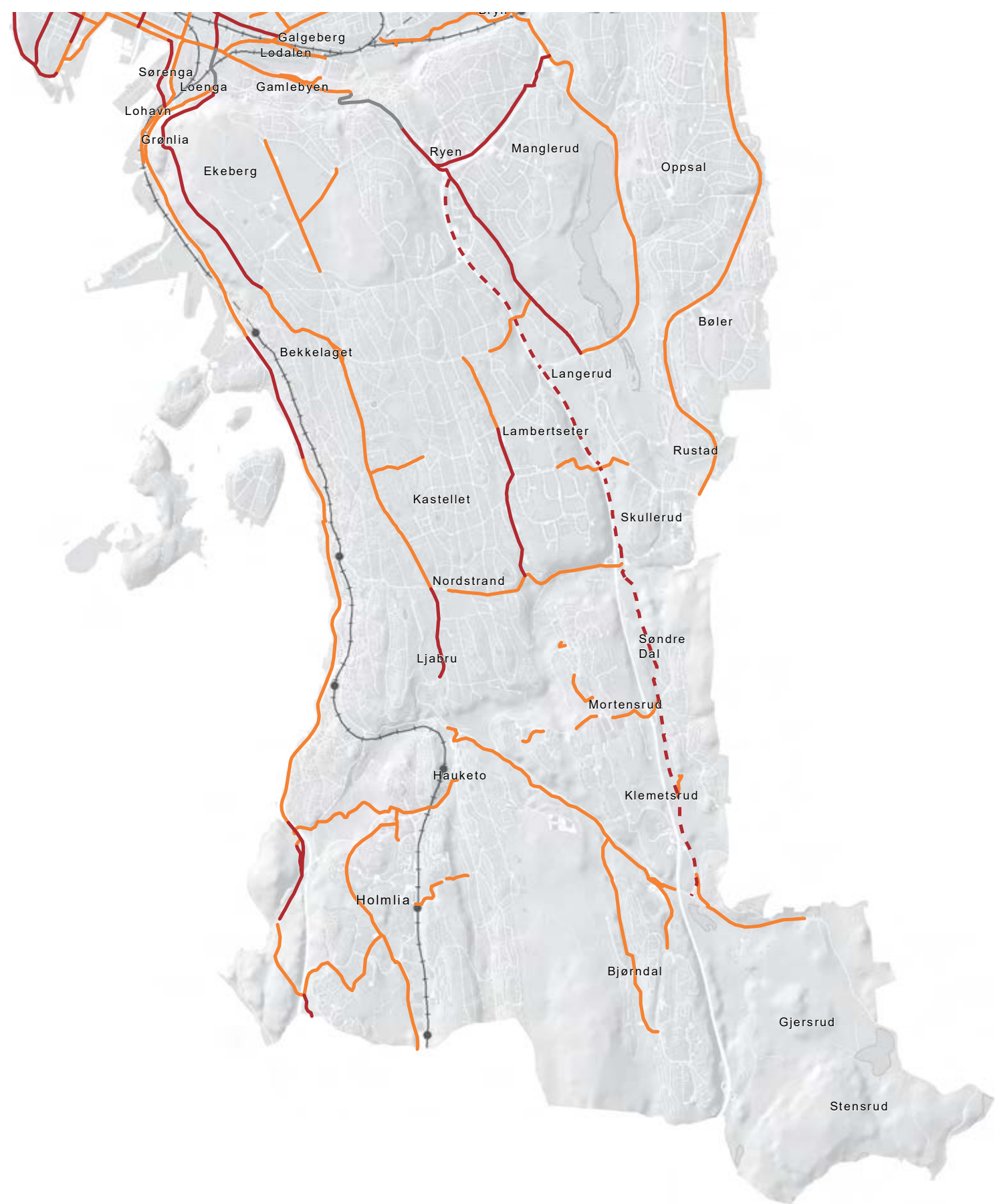


2025

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg
(trase uavklart)
- Eksisterende anlegg, ulike typer

25 km

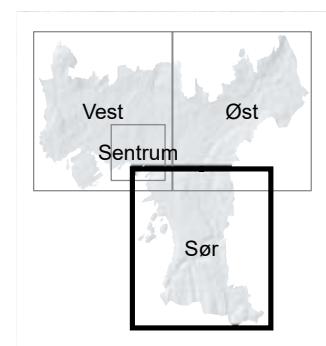


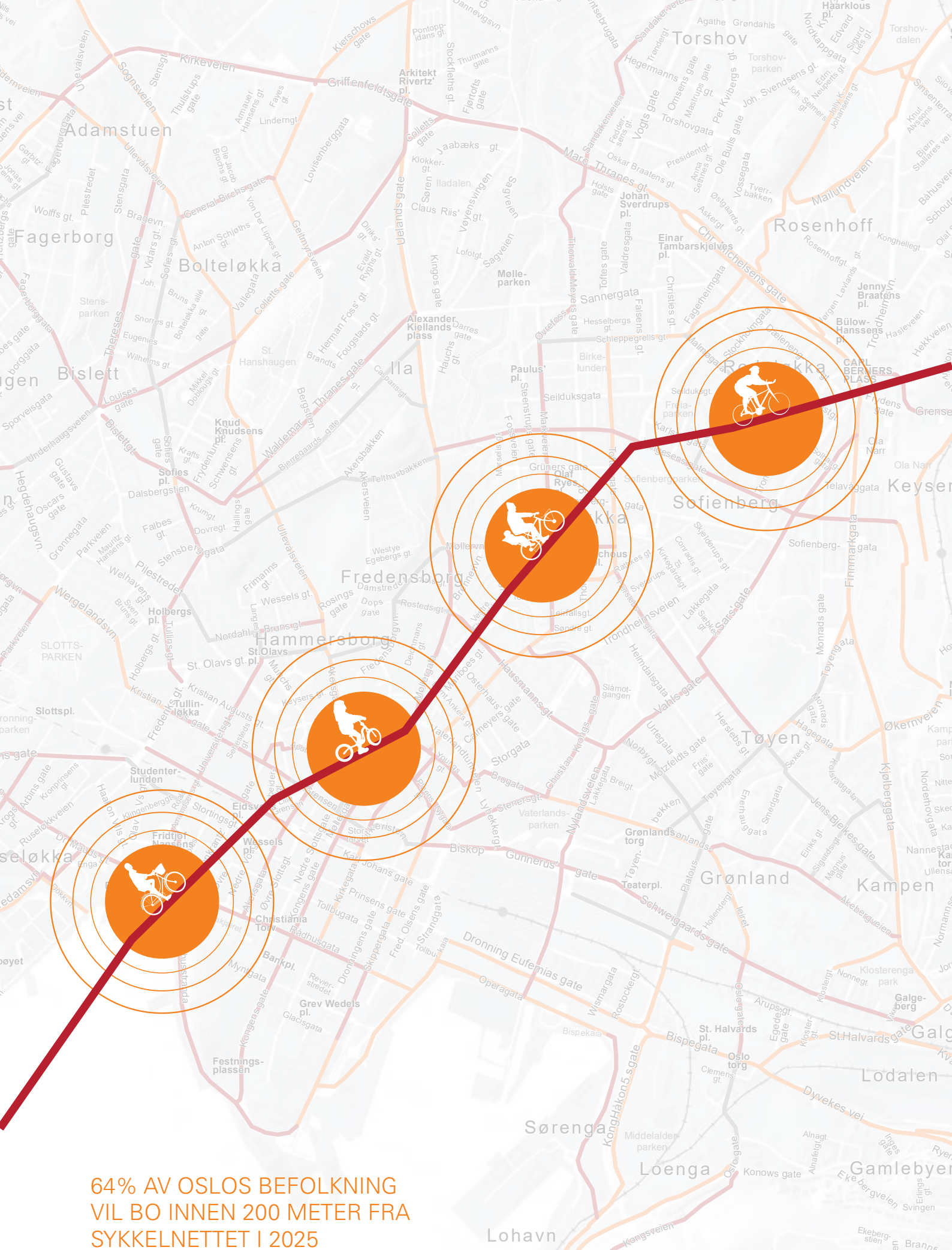


2025

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)
- Eksisterende anlegg, ulike typer

2.5 km





64% AV OSLOS BEFOLKNING
VIL BO INNEN 200 METER FRA
SYKKELNETTET I 2025

Byruter

Vinteren 2015 startet Sykkelprosjektet i Oslo kommune et arbeid med etablering av 8 byruter. De permanente løsningene for rutene har gjerne en lang tidshorisont på grunn av at det må gjennomføres konseptvalgutredning og reguleringsplan. Med bakgrunn i dette skal byrutene etableres med en trinnvis gjennomføringsmodell. Formålet med en slik modell er en kontinuerlig forbedring av sykkeltilbudet frem mot permanent løsning.

Byrutene inngår i foreslått 2025-nett. Utenom byrutene pågår det planarbeid med mange andre sykkeltiltak, i Oslo kommune og Statens vegvesen. Arbeidet med byruter koordineres med disse planene. På de strekningene der rutene avviker fra fremtidig sykkelveinett er det valgt alternative gater fordi det av ulike årsaker er vanskelig å gjennomføre enkle tiltak i gatene som inngår i sykkelveinettet. Eksempelvis kan det være planlagt anleggsarbeid i gate for fremtidig nett slik at parallellgate brukes midlertidig til sykkeltrase. Den trinnvise opparbeidelsen avviker fra rute til rute, men nedenfor følger et typisk eksempel på aktuelle trinn:

Trinn 0 – gjøres kontinuerlig

- Helårsdrift; feiing og snørydding
- Vedlikehold; oppgradere dekkekvalitet, reasfaltering og reoppmerking

Trinn 1 – Skilting og merking

Etablere sammenheng for toveis sykling på hele ruten i eksisterende infrastruktur:

- Lovlighet; skilte toveis sykling i enveisregulerte gater,
- Synlighet; merke ruta gjennomgående med egen oppmerking røde sykkelfelt for motstrøms sykling

Trinn 2 – mindre tiltak og oppgraderinger

Oppgradere eksisterende infrastruktur på hele ruten:

- Sikkerhet; sette ned fartsgrense til 30 km/t (Evt. 40 km/t)
- Trygghet; forsterke eksisterende sykkelfelt (bredere og rød asfalt), røde sykkelbokser i kryss, forbedre sykkelpassasjer

Trinn 3 – tiltak som krever mindre endringer

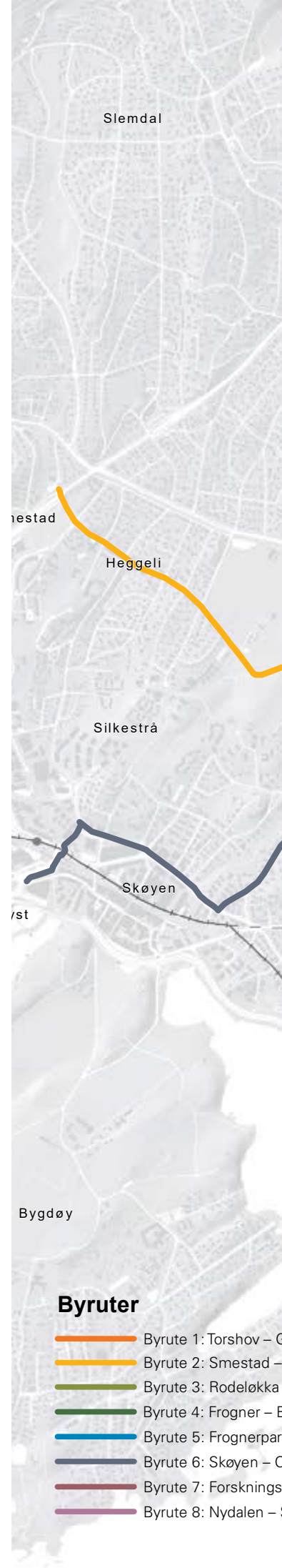
Etablere høyere komfort og kapasitet:

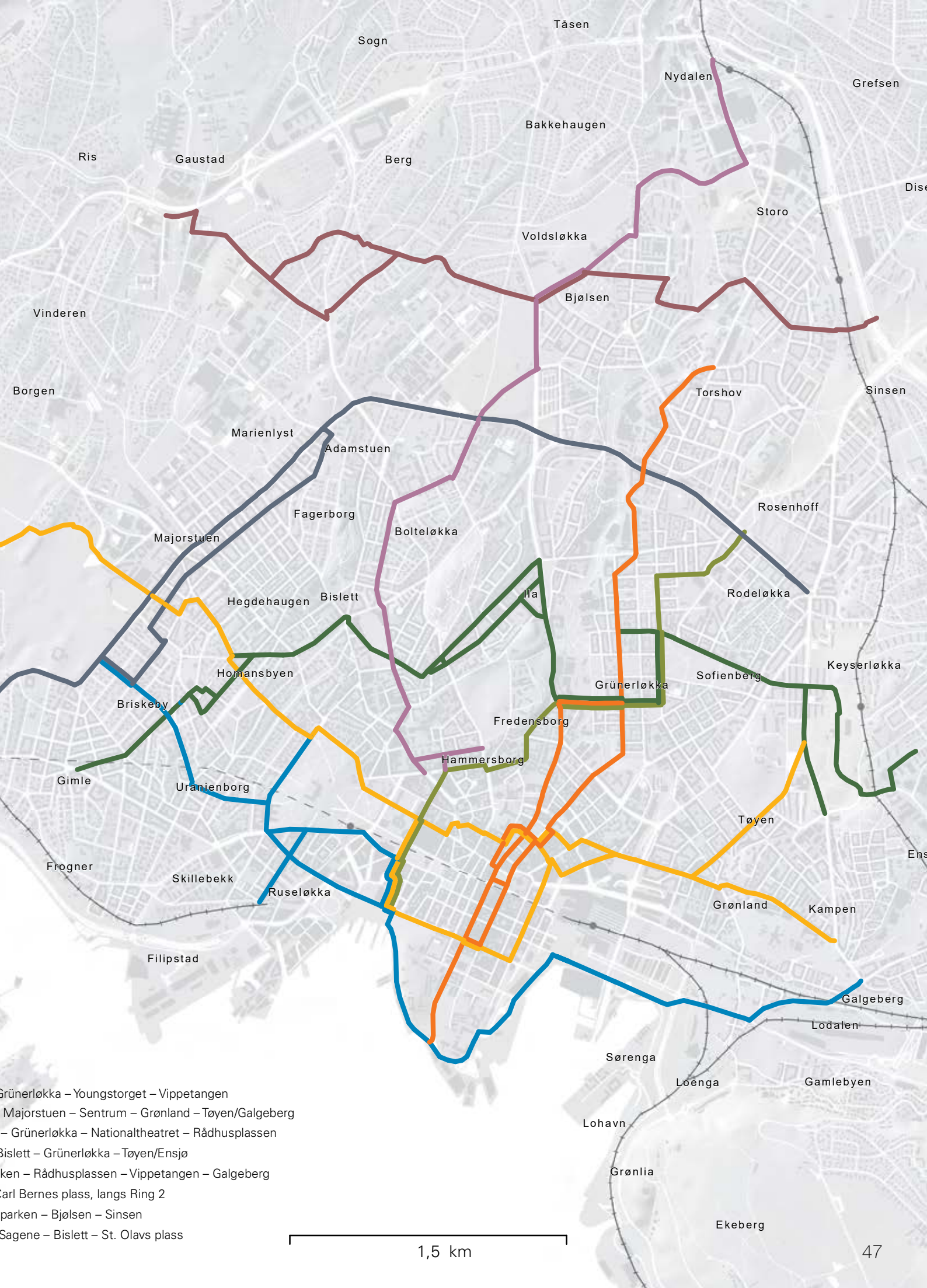
- Tilgjengelighet; etablere sammenhengende sykkelinfrastruktur inn mot og i kryss, sykkelpassasjer, nye forbindelser, nye sykkelfelt, fysisk beskyttelse av eksisterende sykkelfelt

Trinn 4 – større tiltak som krever konseptvalgutredning og reguleringsplan

Nye konseptuelle løsninger for infrastruktur på strekninger og kryss:

- Ny sykkelinfrastruktur; sykkelfelt fysisk skilt fra kjørefelt og fortau/ gangareal og nye kryssløsninger





7 GJENNOMFØRING

Estimerte kostnader

Det er gjort en grov estimering av kostnader ved å bygge foreslått sykkelveinett. Det er stor usikkerhet knyttet til kostnadsestimatet.

Det er beregnet en gjennomsnittlig løpeterpris på ferdige anlegg, basert på erfaringstall fra ferdigstilte sykkelprosjekter i Oslo. Beregningen skiller mellom eget sykkelanlegg og tilrettelegging i blandet trafikk. Bruer, underganger og kompliserte kryss vil få en høyere løpeterpris enn det som er lagt inn. Grunnerverv kan også gi høyere løpeterpris på enkelte strekninger.

Flere av de foreslåtte strekningene i sykkelveinettet vil inngå i planlegging og bygging av større samferdselsprosjekter.

Estimert kostnad for bygging av første fase nett (2025) er ca 5 milliarder (2015) NOK. Estimert kostnad for utbygging av resterende fremtidig nett er ca 8,5 milliarder (2015) NOK. Estimaten dekker kostnader ved planlegging og bygging.

Investeringsansvar

Investeringsansvaret for sykkelveinettet fordeles mellom Oslo kommune ved Bymiljøetaten og staten ved Statens vegvesen. Oslo kommune og Statens vegvesen vil inngå en samarbeidsavtale om investeringsansvar for nettet. Hovedprinsipp er at Statens vegvesen har investeringsansvar for strekninger langs riksveiene og Oslo kommune har ansvaret for investering i det kommunale veinettet. Investeringsansvar for regionale sykkelruter som krysser kommunegrensen tilhører Statens vegvesen.

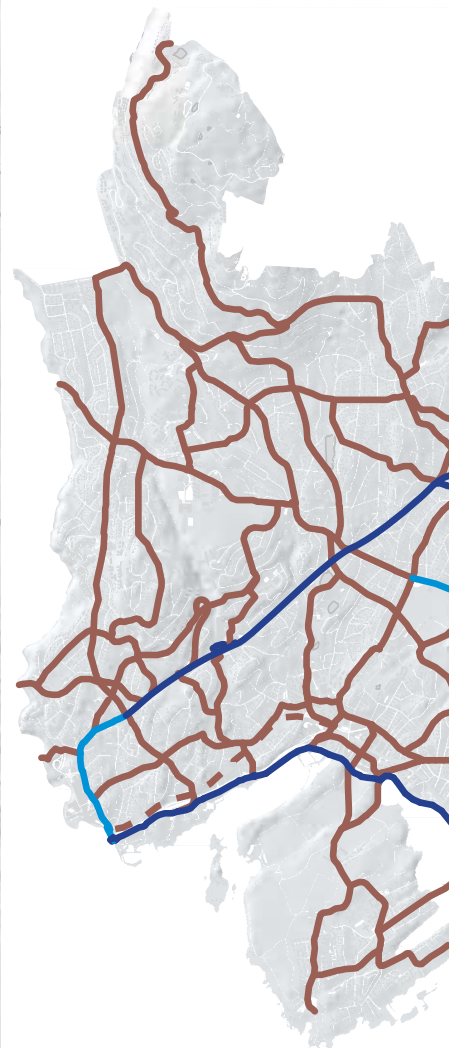
I tillegg forslås følgende grep innarbeidet i samarbeidsavtalen:

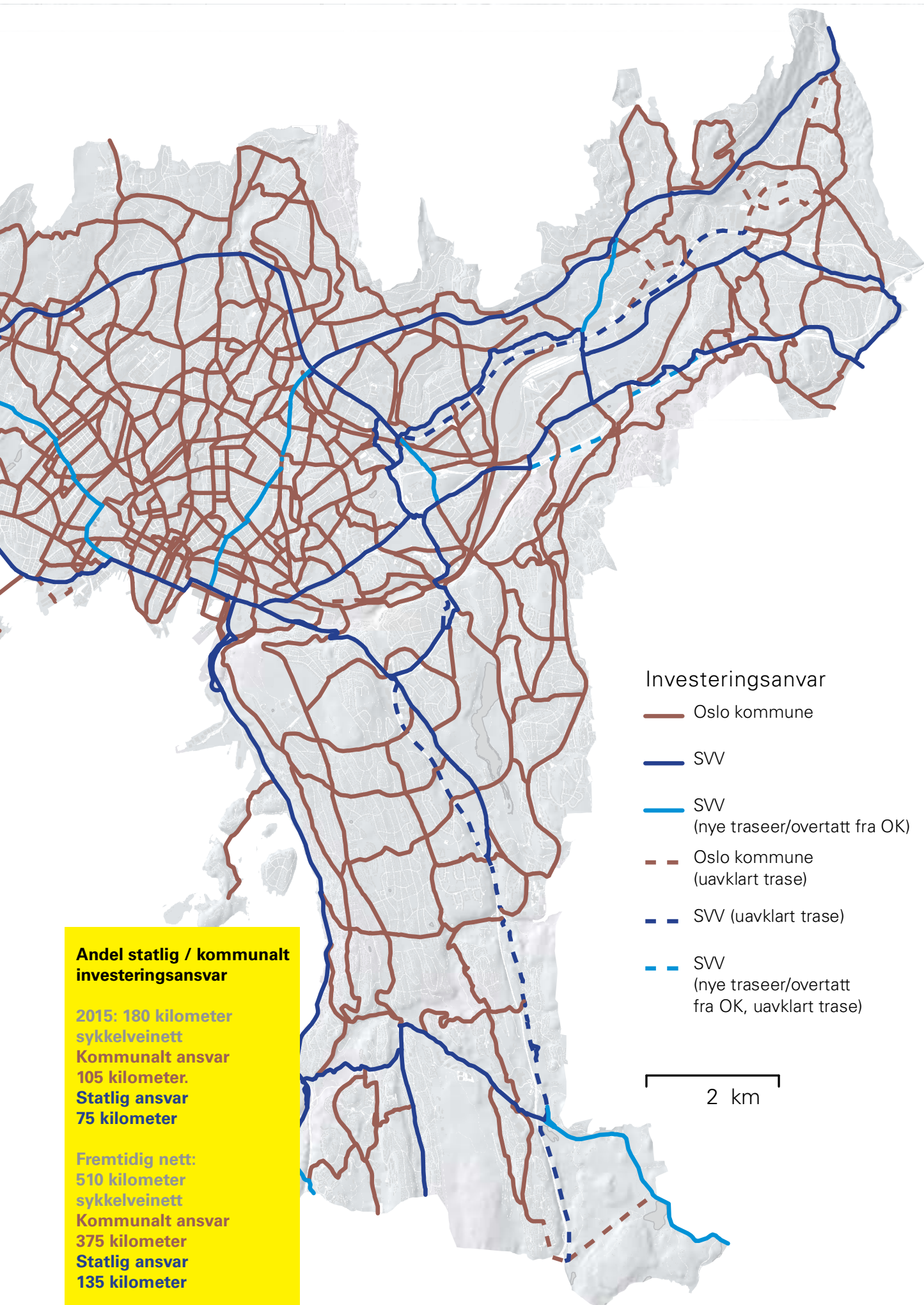
Rute Sørkedalsveien og rute Trondheimsveien føres helt inn til sentrum med Statens vegvesen som investeringsansvarlig.

Statens vegvesen tar investeringsansvaret for krysningspunktet der hvor kommunale sykkelruter krysser store statlige veier.

Statens vegvesen tar investeringsansvar for enkelte tverrforbindelser mellom egne hovedruter, eksempelvis i Groruddalen.

Statens vegvesen overtar med dette et ansvar for et sykkelveinett som delvis ligger på det kommunale veinettet. Dette er gjort for å kunne tilby et sammenhengende og stort sett separat sykkelveinett som forbinder Oslo med regionen rundt. Oslo kommune og Statens vegvesen er enig om at fremkommeligheten for sykkel i separate anlegg blir prioritert for de sykkelrutene som Statens vegvesen tar ansvar for.





Andel statlig / kommunalt investeringsansvar

2015: 180 kilometer sykkelveinett
Kommunalt ansvar 105 kilometer.
Statlig ansvar 75 kilometer

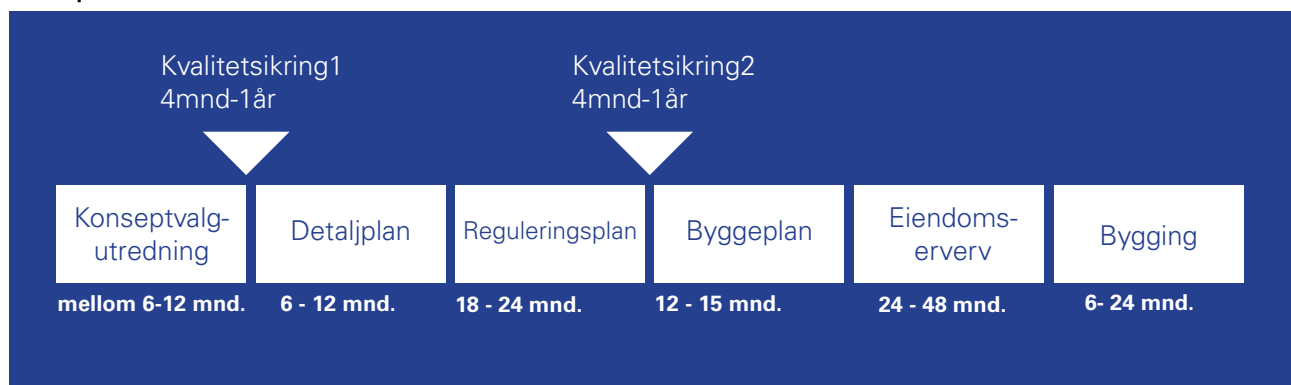
Fremtidig nett:
510 kilometer sykkelveinett
Kommunalt ansvar 375 kilometer
Statlig ansvar 135 kilometer

Utfordringer

Fremdriftsrisiko

De senere årene har ikke finansiering vært det største hinderet i utbyggingen av sykkelveinettet i Oslo. En omfattende og tidkrevende planprosess samt interessekonflikter har vært en større utfordring.

Planprosess



Figur: Oversikt over de ulike faser i planprosessen.

Investeringer i sykkelveinettet gjennomgår flere planleggingsfaser fra oppstart til det kan bygges. Figuren over viser en sammenstilling av planleggingsprosessen med både lovpålagte faser og de planfasene som inngår i Oslo kommune og Statens vegvesen sine rutiner. Planleggingen er organisert noe forskjellig i Oslo kommune og Statens vegvesen, men hovedtrekkene er sammenlignbare.

Planleggingen kan være tidkrevende, men tidsbruk innenfor de ulike fasene varierer avhengig av blant annet prosjektenes kompleksitet og størrelse. For mange prosjekter er det nødvendig å få vedtatt en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven før tiltaket kan realiseres. Prosjekter som medfører tiltak på privat eiendom forutsetter at det inngås avtale om kjøp av nødvendig grunn. Reguleringsprosessen og eiendomserverv er blant de mest tidkrevende fasene, men regulering og grunnerverv er ikke nødvendig i alle prosjekter.

Grensesnitt mot andre prosjekter er et annet forhold som er en risiko for ferdigstillelse av prosjekter.



Figur:
Mange funksjoner
ønsker gateareal.

Arealkonflikter

Det er flere utfordringer i de ulike fasene som kan gi forsinkelser, økte kostnader, konflikter som gir kompromissløsninger eller fører til at tiltak stoppes. Typiske slike konflikter i arbeid med sykkelplan i Oslo bunner i arealknapphet. I Oslos trange gater vil det ofte ikke være mulig med eget areal til både kollektivtrafikk, biltrafikk, sykkeltrafikk, varelevering, gatetrær, benker, fotgjengere og parkering. Dette er alle viktige funksjoner som bidrar til at byen fungerer, men dersom alle funksjoner foreslås lagt inn i samme gate kan resultatet bli at det ikke fungerer. Flere steder må en velge mellom bedre fremkommelighet for buss eller bedre fremkommelighet for sykkel. Det er ikke nok bredde til både kollektivfelt og sykkelfelt. Fjerning av parkeringsplasser til fordel for kollektiv- eller sykkelfelt er en annen kjent interessemotsetning ved planlegging i Oslo. Gater med både bil-, kollektiv- og sykkelfelt kan medføre smale fortausareal som er lite attraktive for fotgjengere og handel/servering.

Premisser for gjennomføring av planen

For å kunne realisere fremtidig sykkelveinett, og 2025-nett innenfor planlagt fremdrift, må utfordringene i forrige avsnitt møtes. Dette følges opp i de enkelte prosjekter, men følgende overordnede rammer må være på plass for at realisering og fremdrift skal være realistisk:

Planleggingsressurser

For å raskere gjennomføre sykkelplan for Oslo er det nødvendig at det settes av nok ressurser. Det gjelder både ifht. finansiering og at det er nok planressurser (planleggere) i Oslo kommune og i Statens veivesen.

Prioritet i planbehandling

Som vist er det en tidkrevende og omfattende planprosess. For at ikke planprosessene skal ta lenger tid enn nødvendig er det viktig med prioritering ved behandling av planene. Det må for det første være en vilje til å prioritere behandling av planer og ressurser i Plan og bygningsetaten til at det gjennomføres.

Prioritet blant transportgrupper

I den tette byen er det ikke alltid mulig å øke veibredde for å etablere sykkelløsninger. I steden må eksisterende veitverrsnitt bygges om for å gi prioritet til de transportgruppene som ønskes. I følge overordnede planer skal sykkel, kollektiv og gange prioriteres. I enkelte gater vil det også bli nødvendig å foreta prioriteringer eller finne kompromissløsninger mellom disse tre gruppene.

KARTBOK

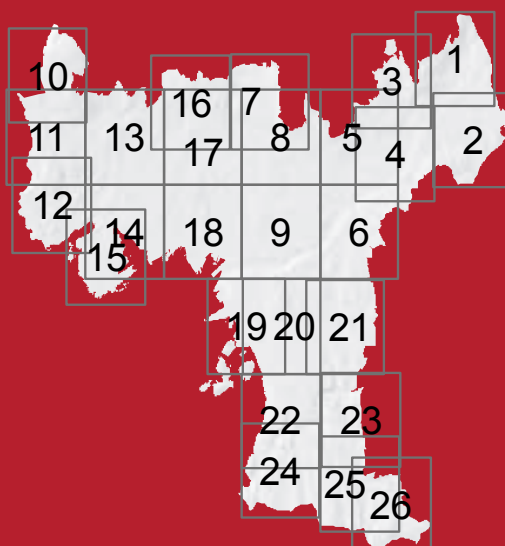
På de neste sidene vises kart med fremtidig sykkelveinett.

Kartenes dekning av område i Oslo er vist i det høyre hjørnet med en fremhevet firkant som viser hvilket kart man ser på. Kart i liten skala er nummerert.

STOR SKALA



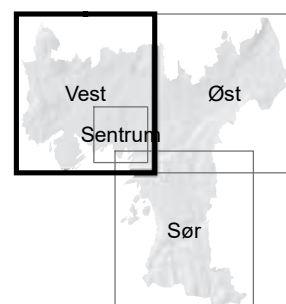
LITEN SKALA



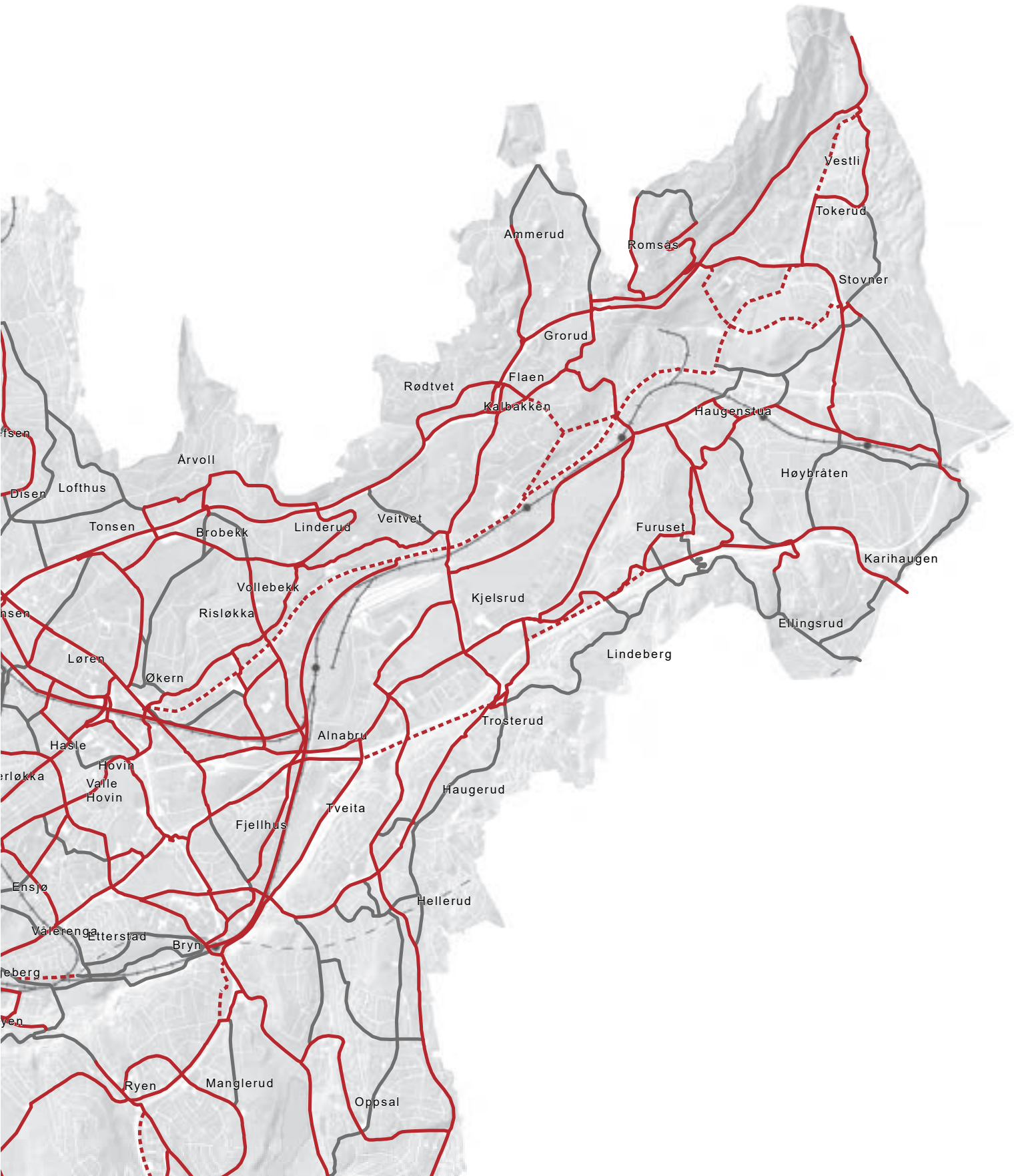


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)



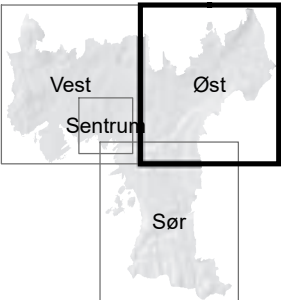
2,5 km

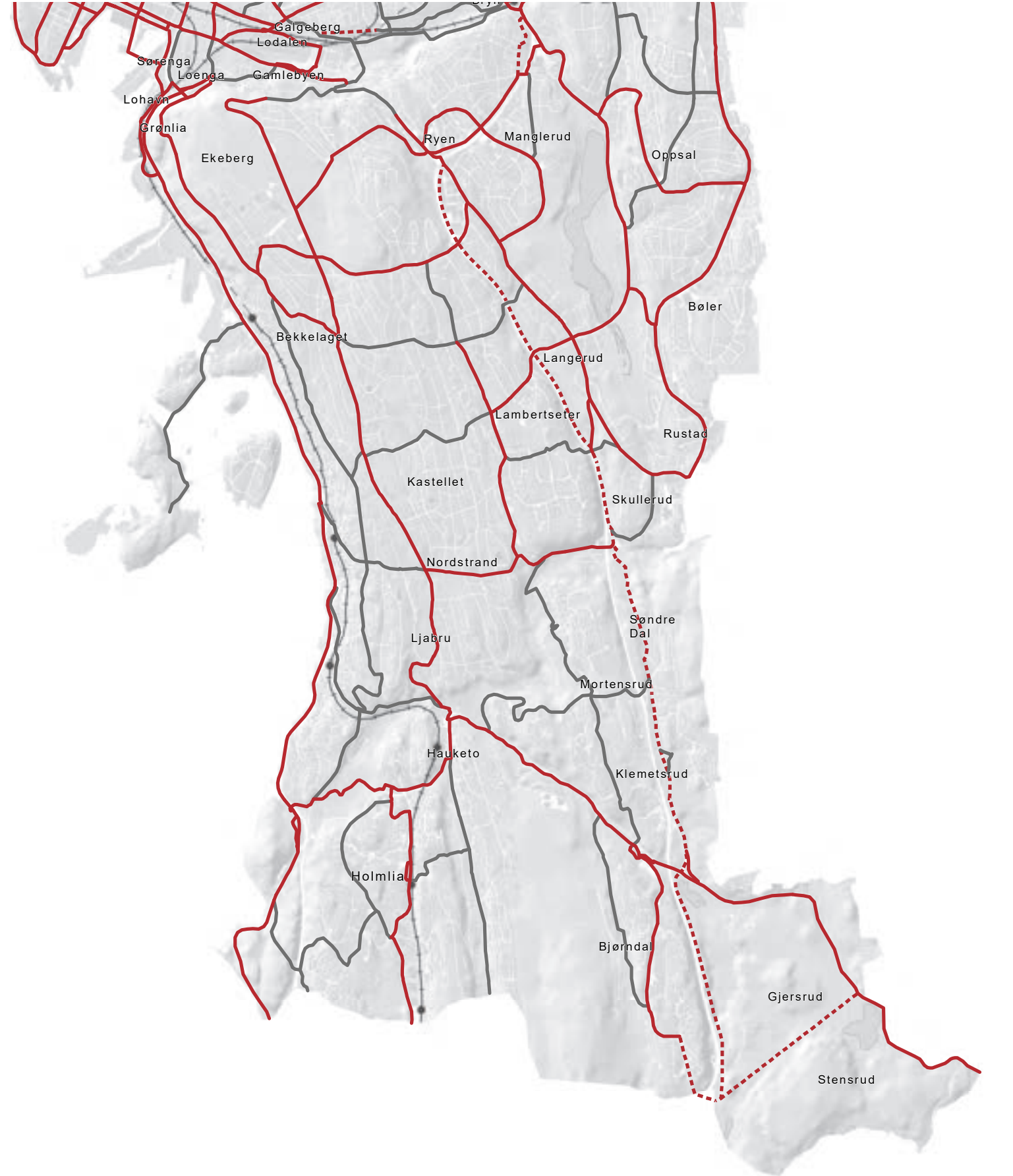


**Fremtidig
sykkelveinett**

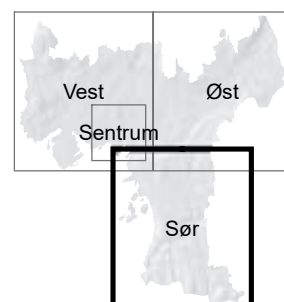
- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

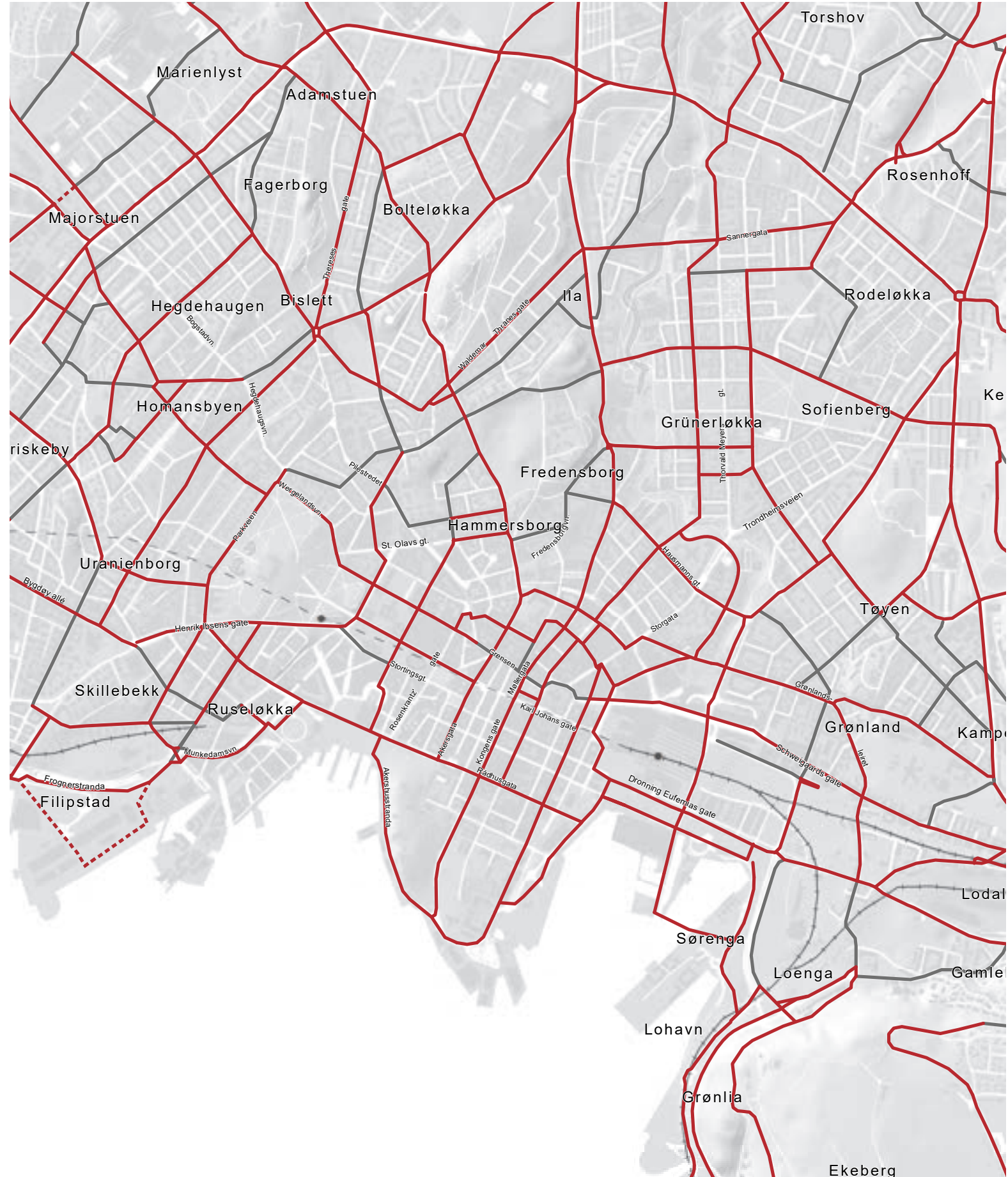
2,5 km





2,5 km

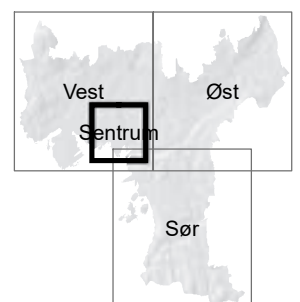




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km





Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

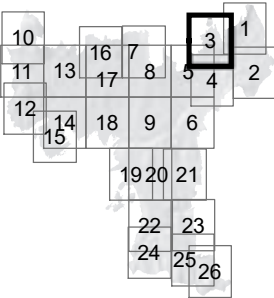
10				3	1
11	13	16	7	5	2
12		17	8	4	
	14	18	9	6	
	15				
		19	20	21	
		22	23		
		24	25	26	

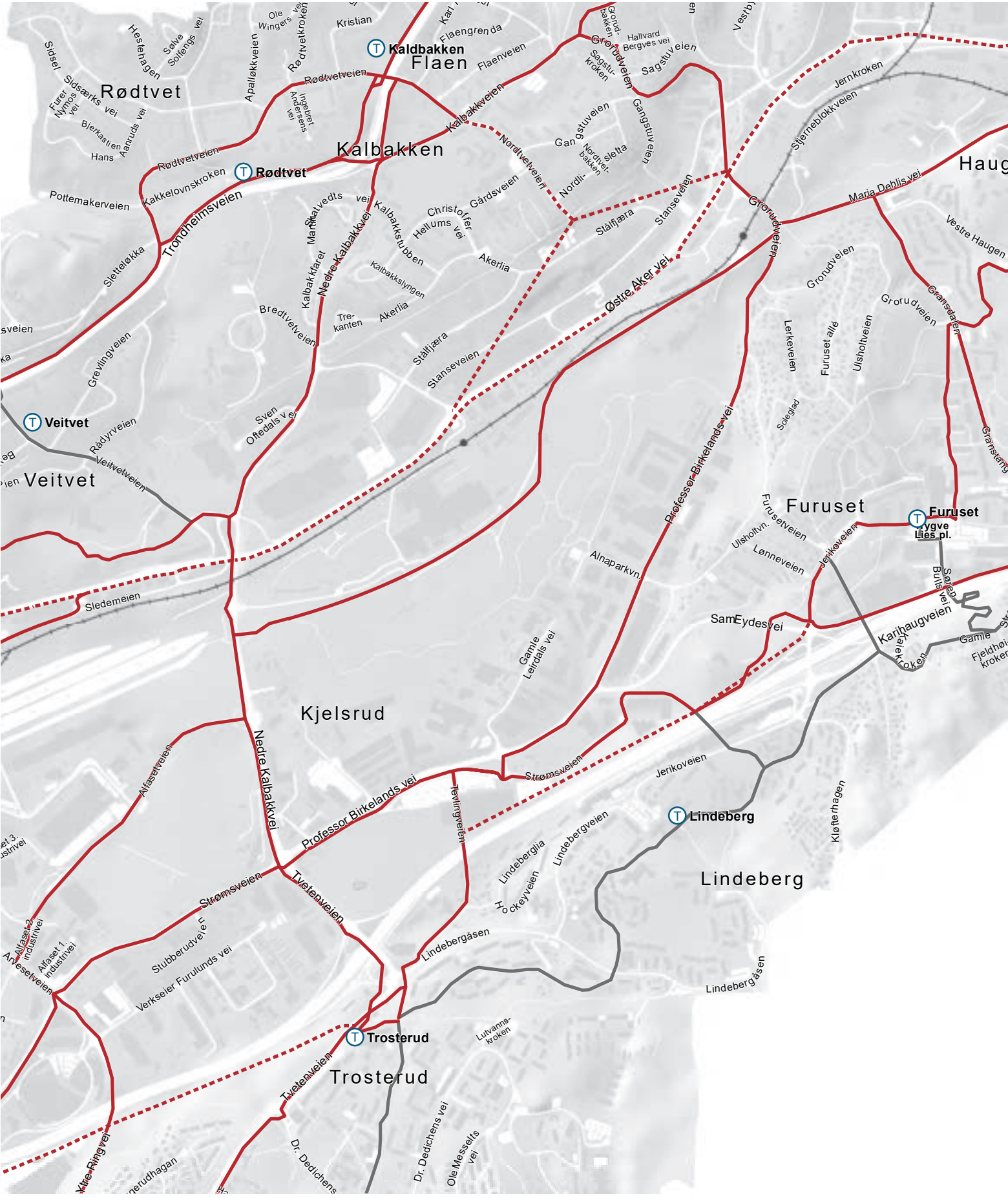


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

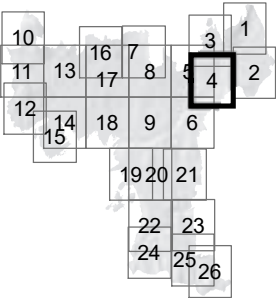


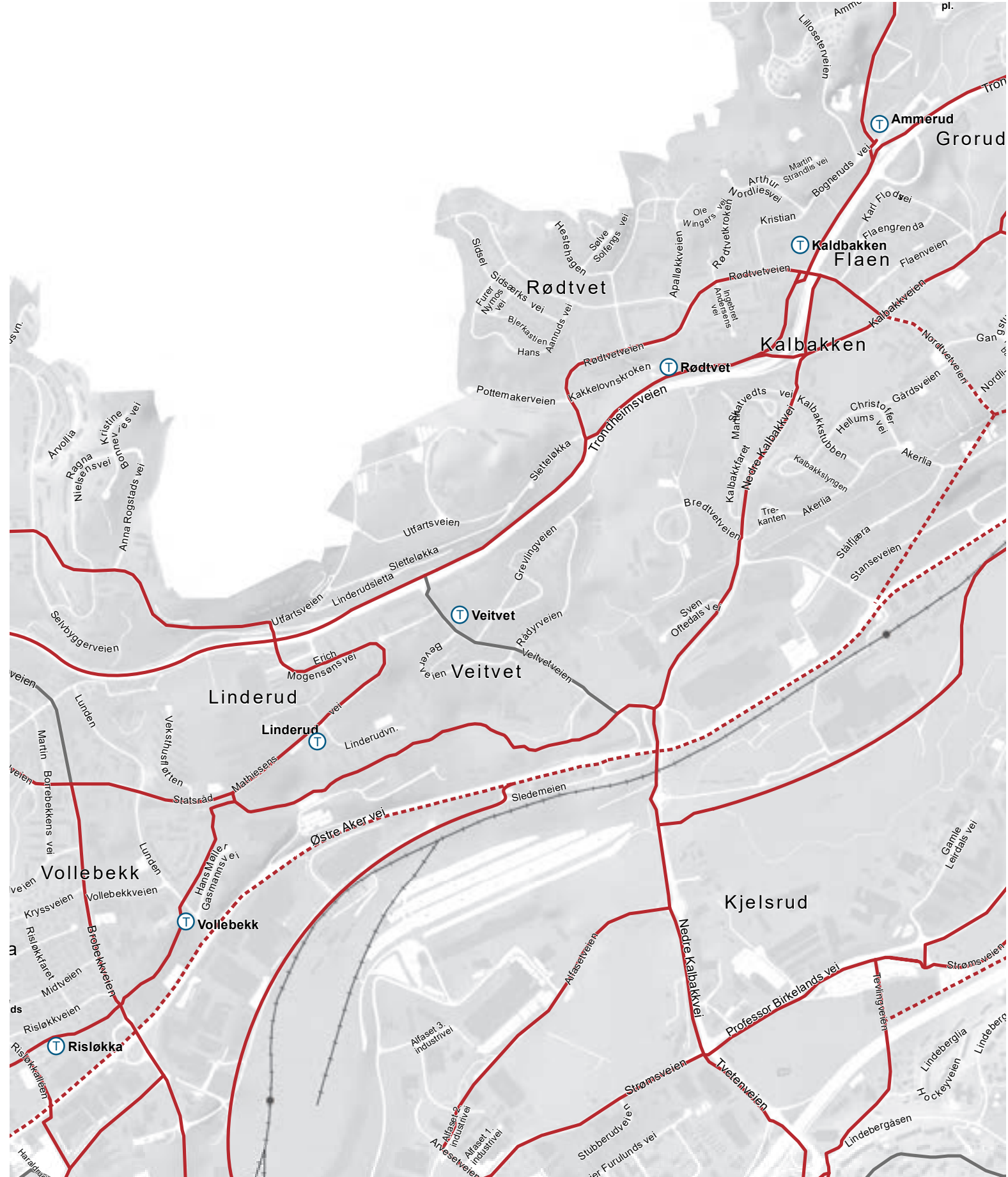


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

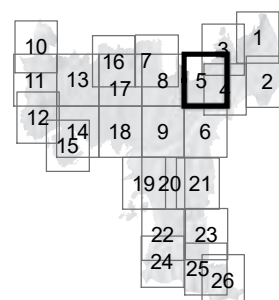


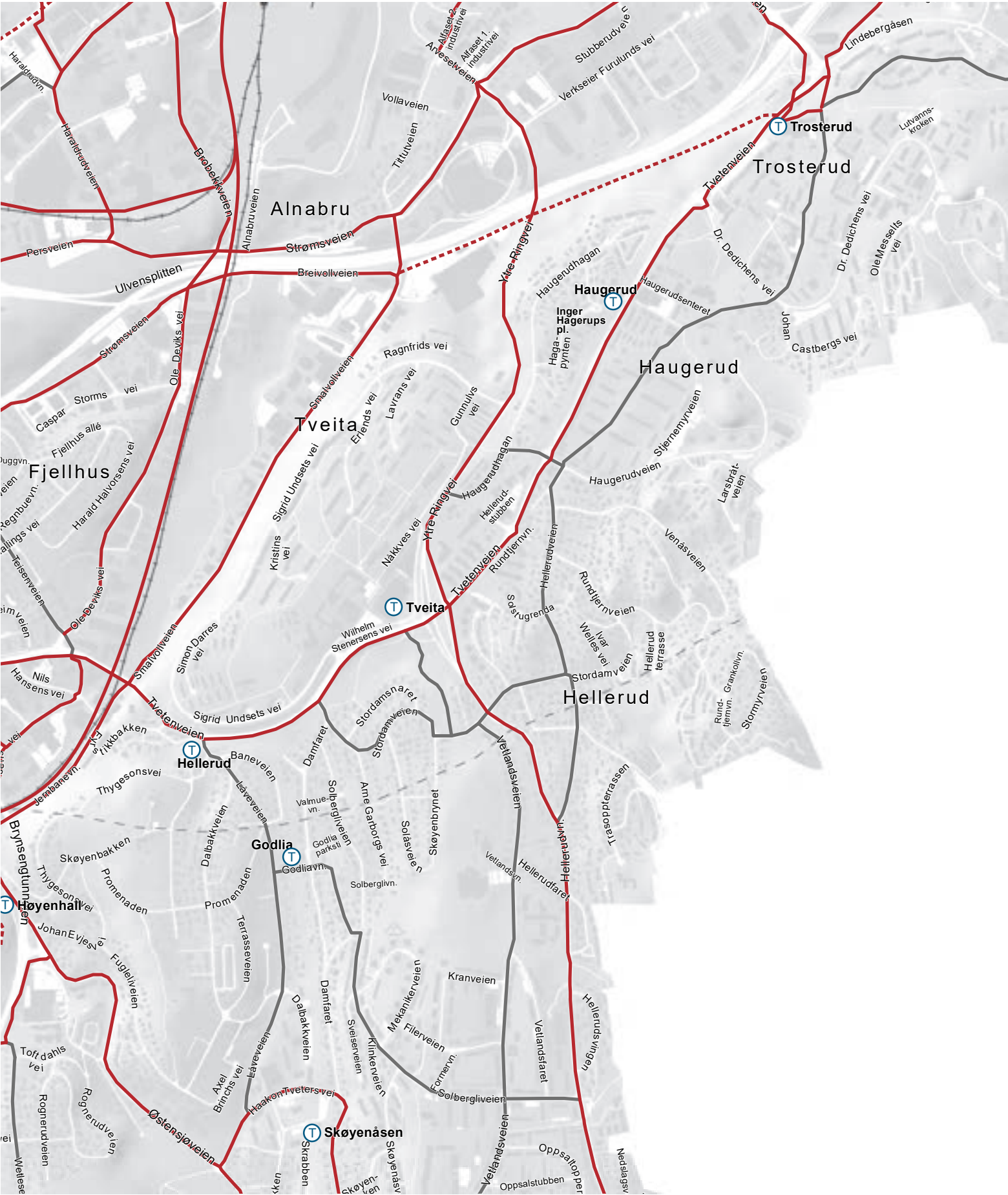


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

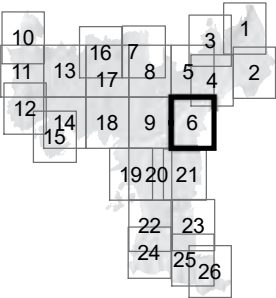




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- ... Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

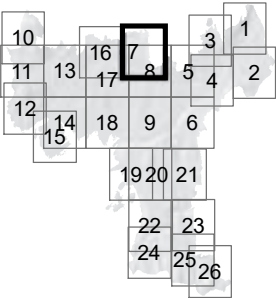




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

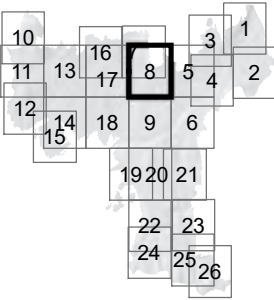
1 km



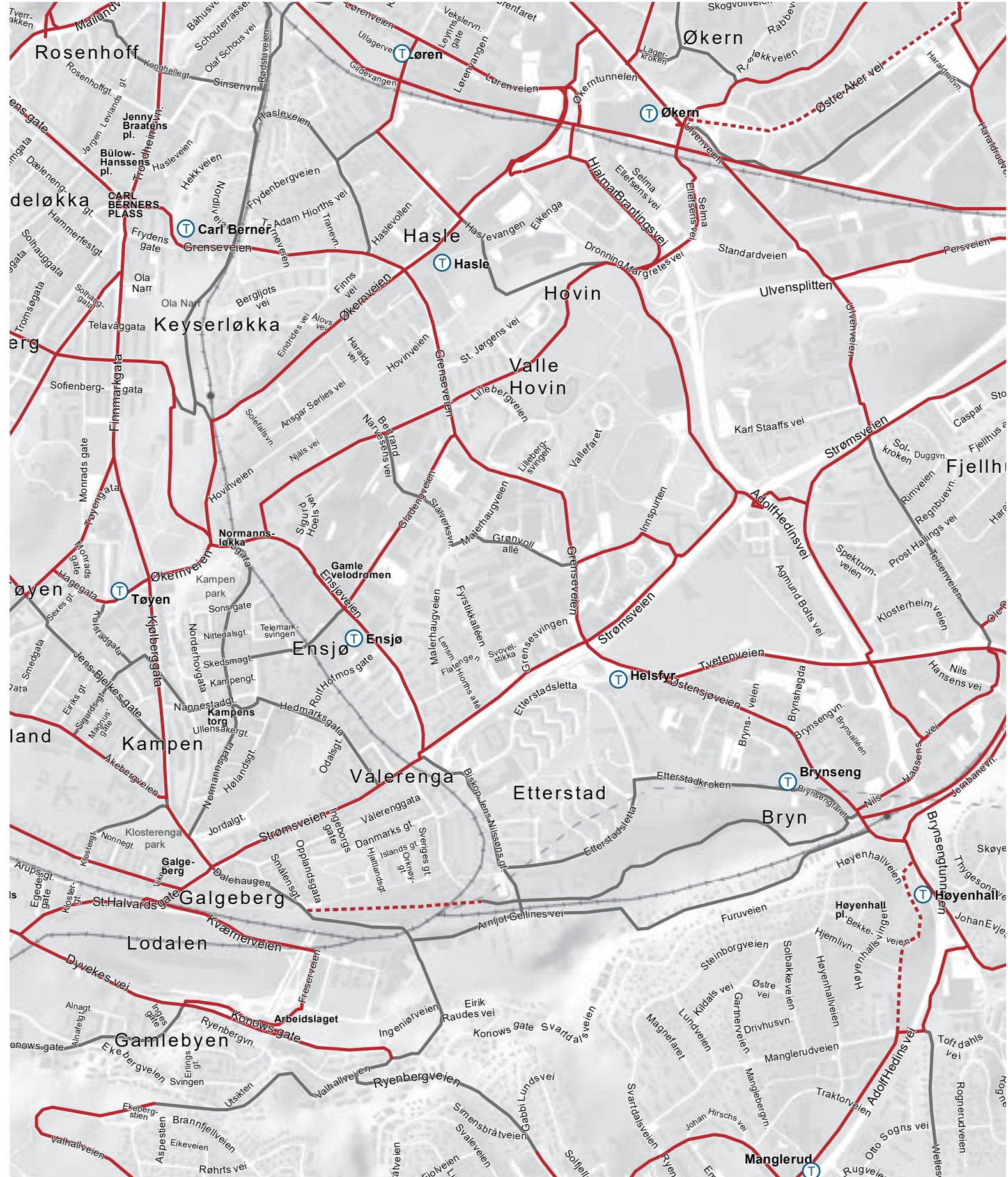


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

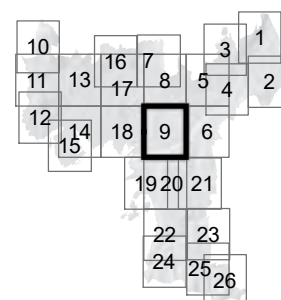


1 km

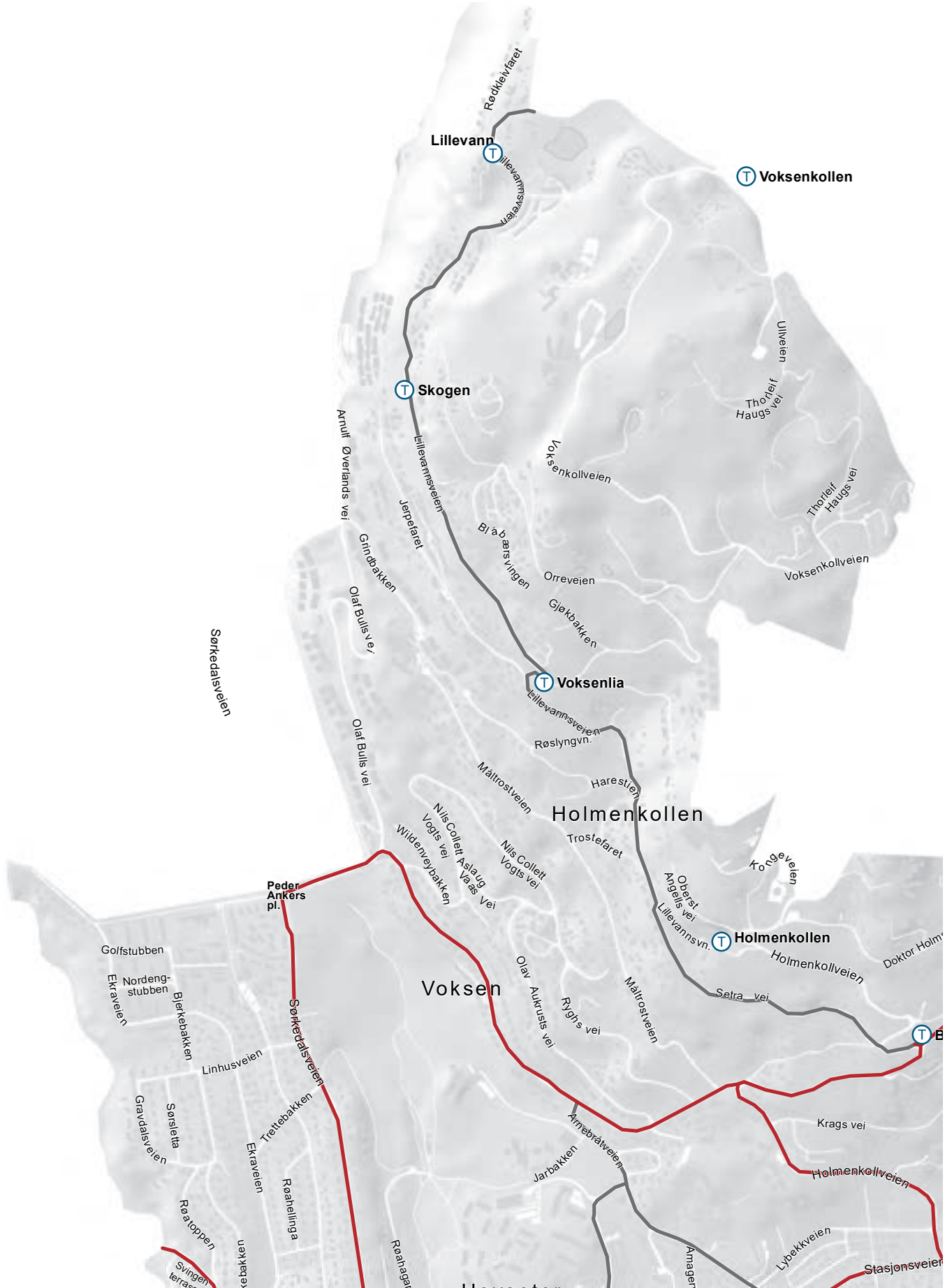


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)



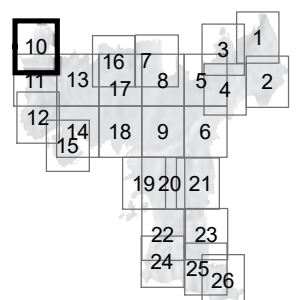
1 km



Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

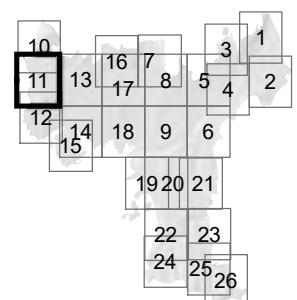




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

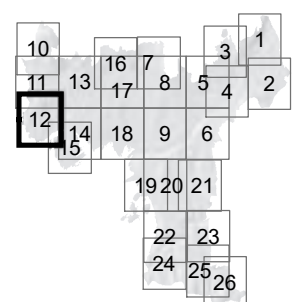


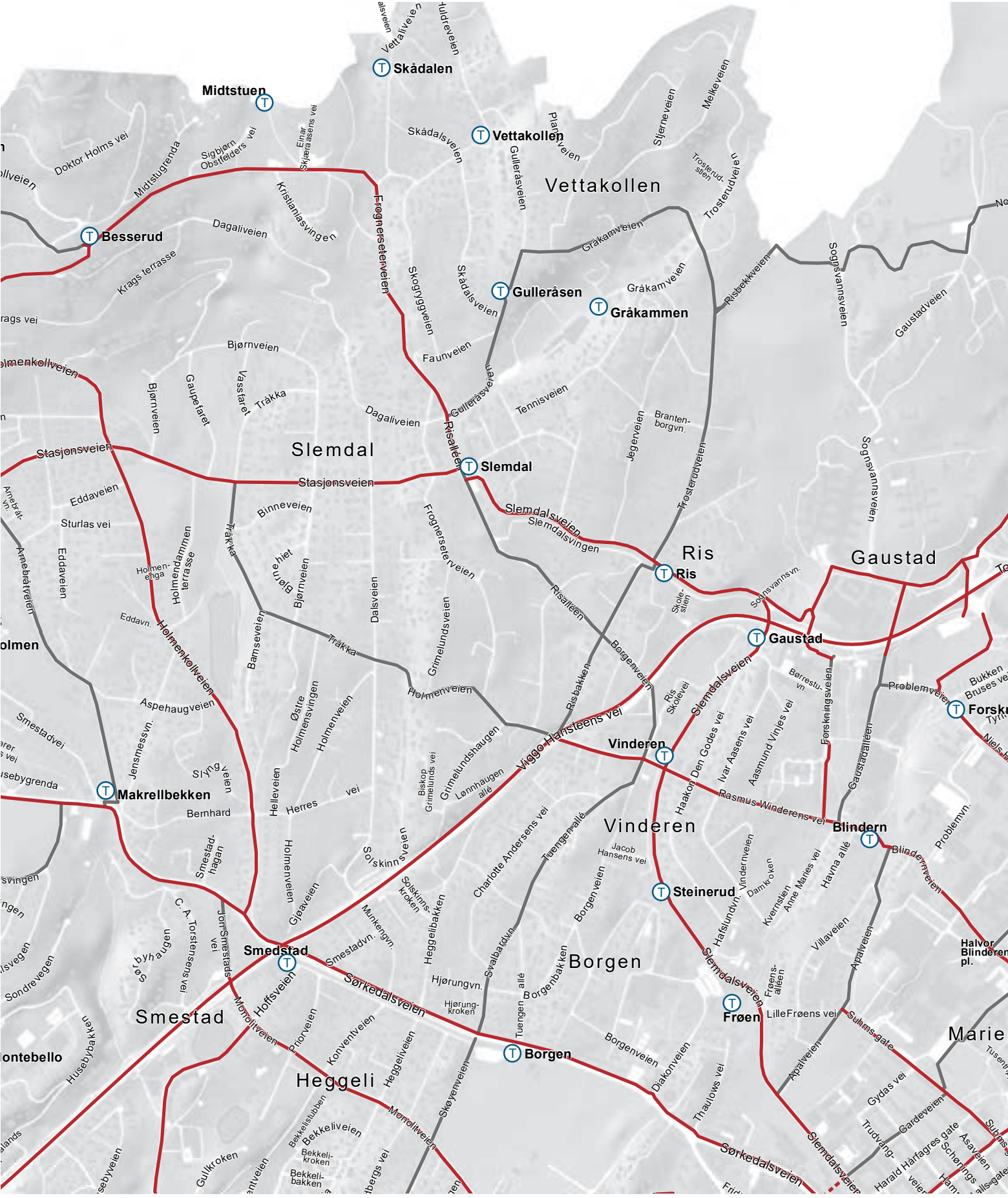


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

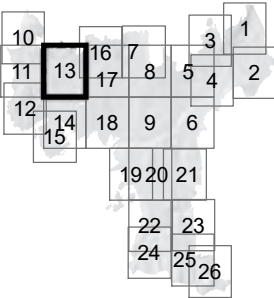




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km





Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

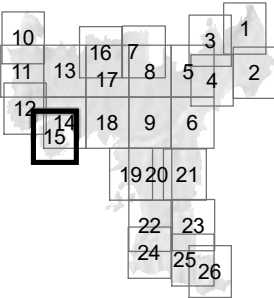
10					
11	13	16	7	5	3
12		17	8	4	2
		14	18	9	6
		15			
			19	20	21
			22	23	
			24	25	26



Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- ... Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

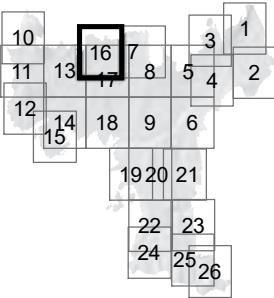
1 km





Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

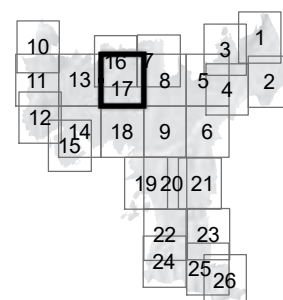


1 km



Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)



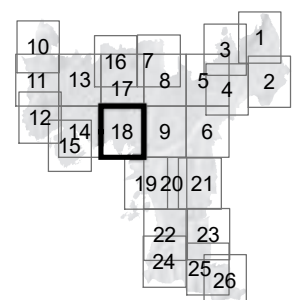
1 km



Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km



Lohavn

Grønli

Ekeberg

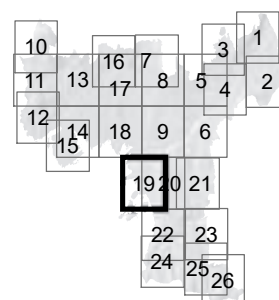
Bekkelaget

Torget

Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

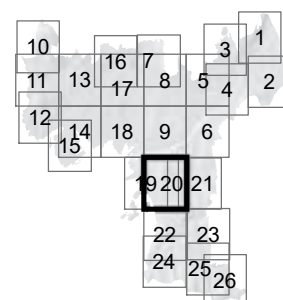
1 km



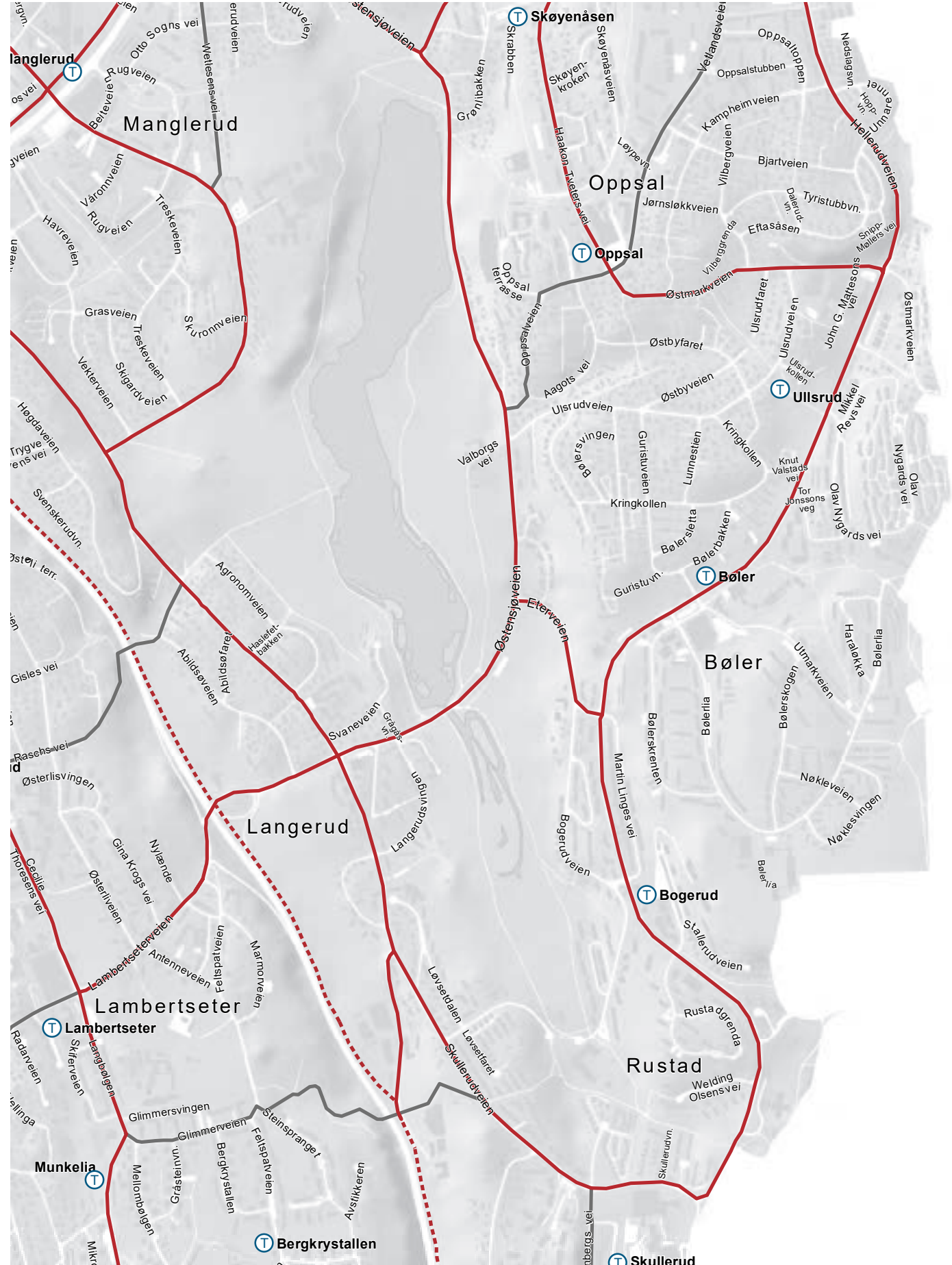


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)



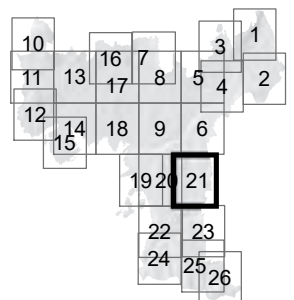
1 km



Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

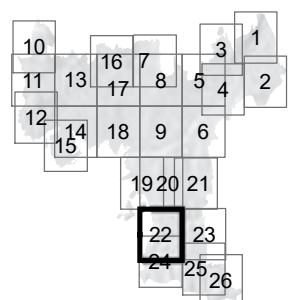


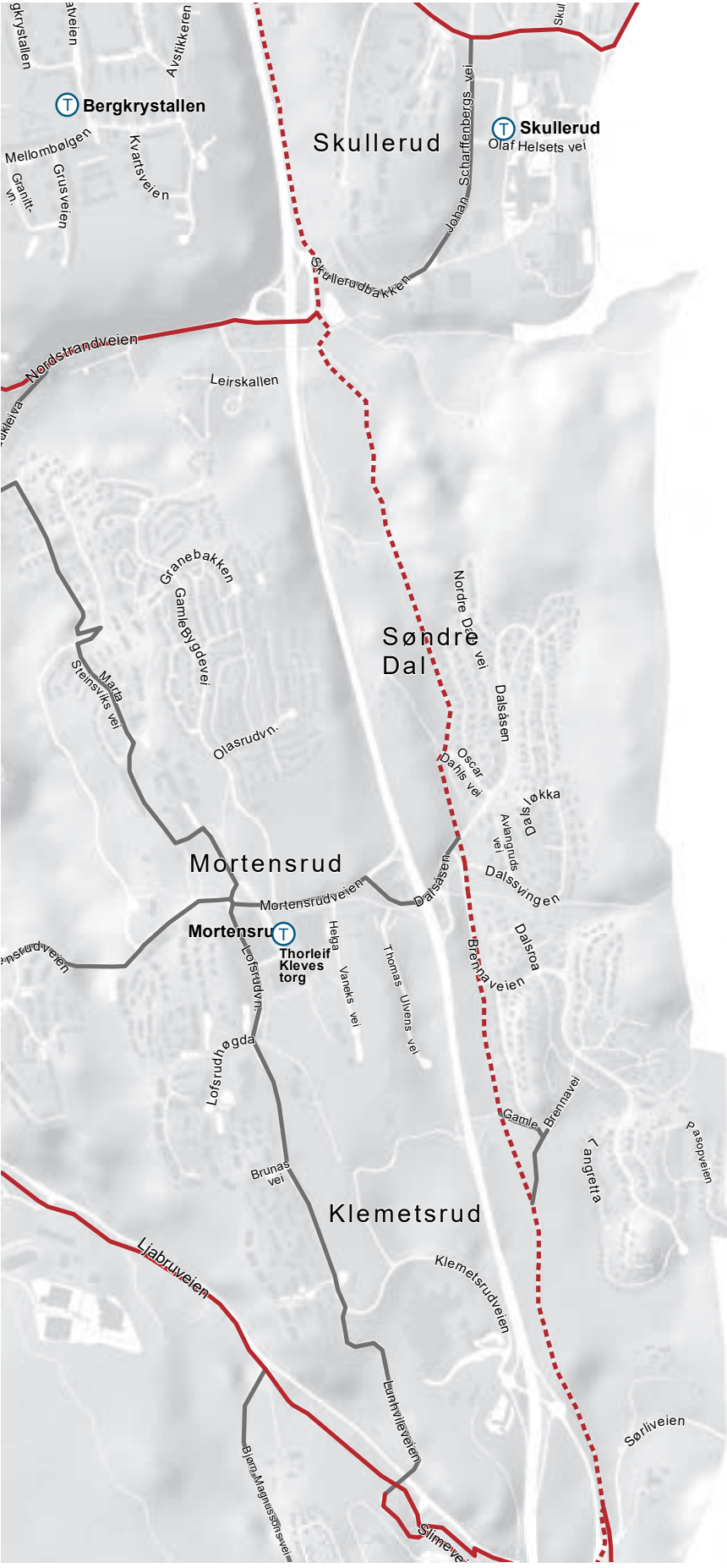


Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- ... Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

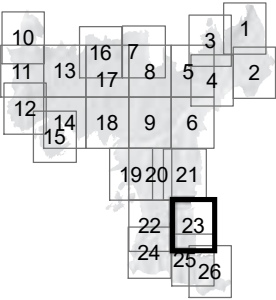




Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

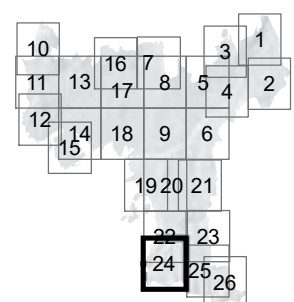


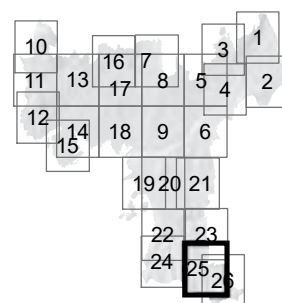
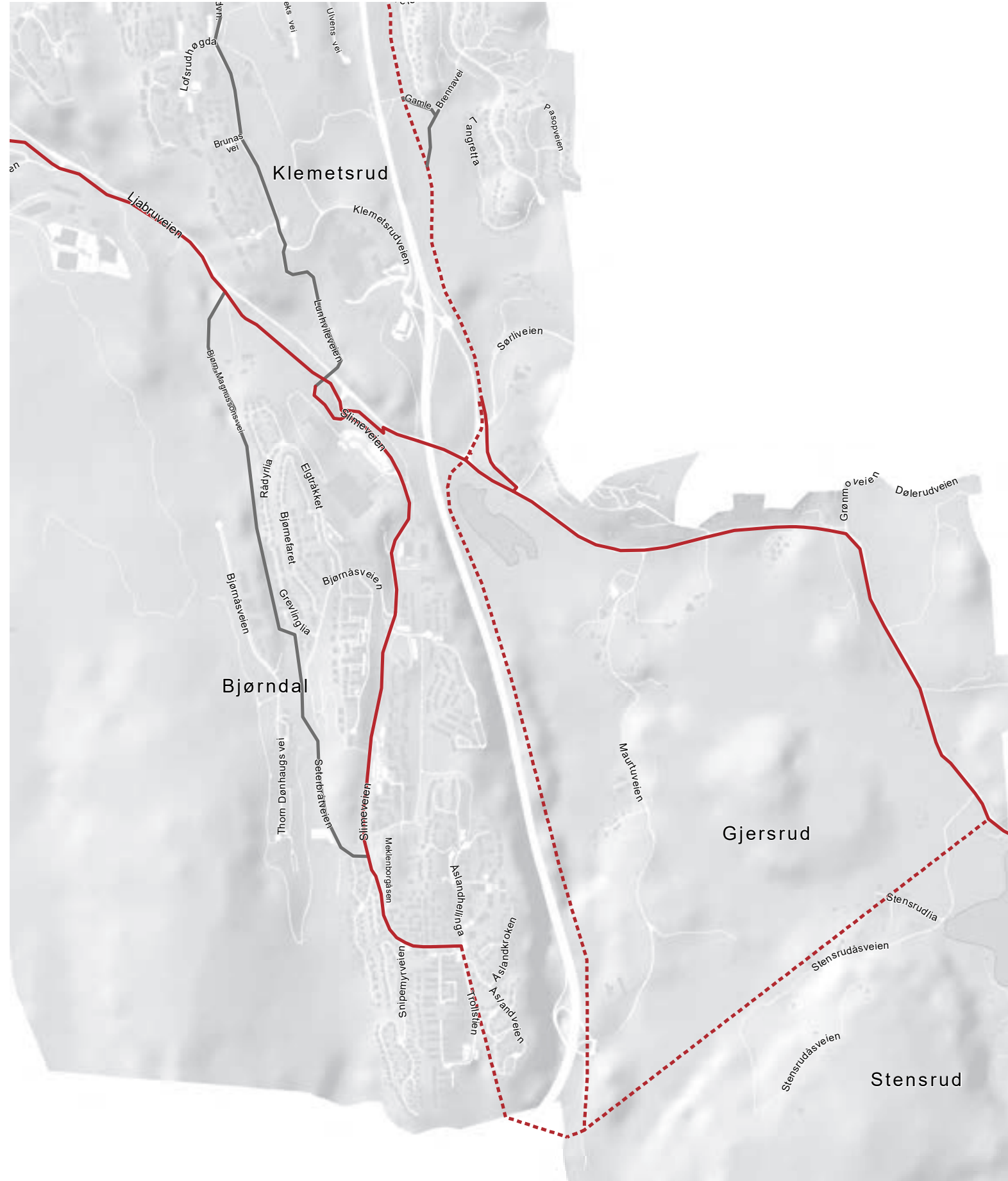


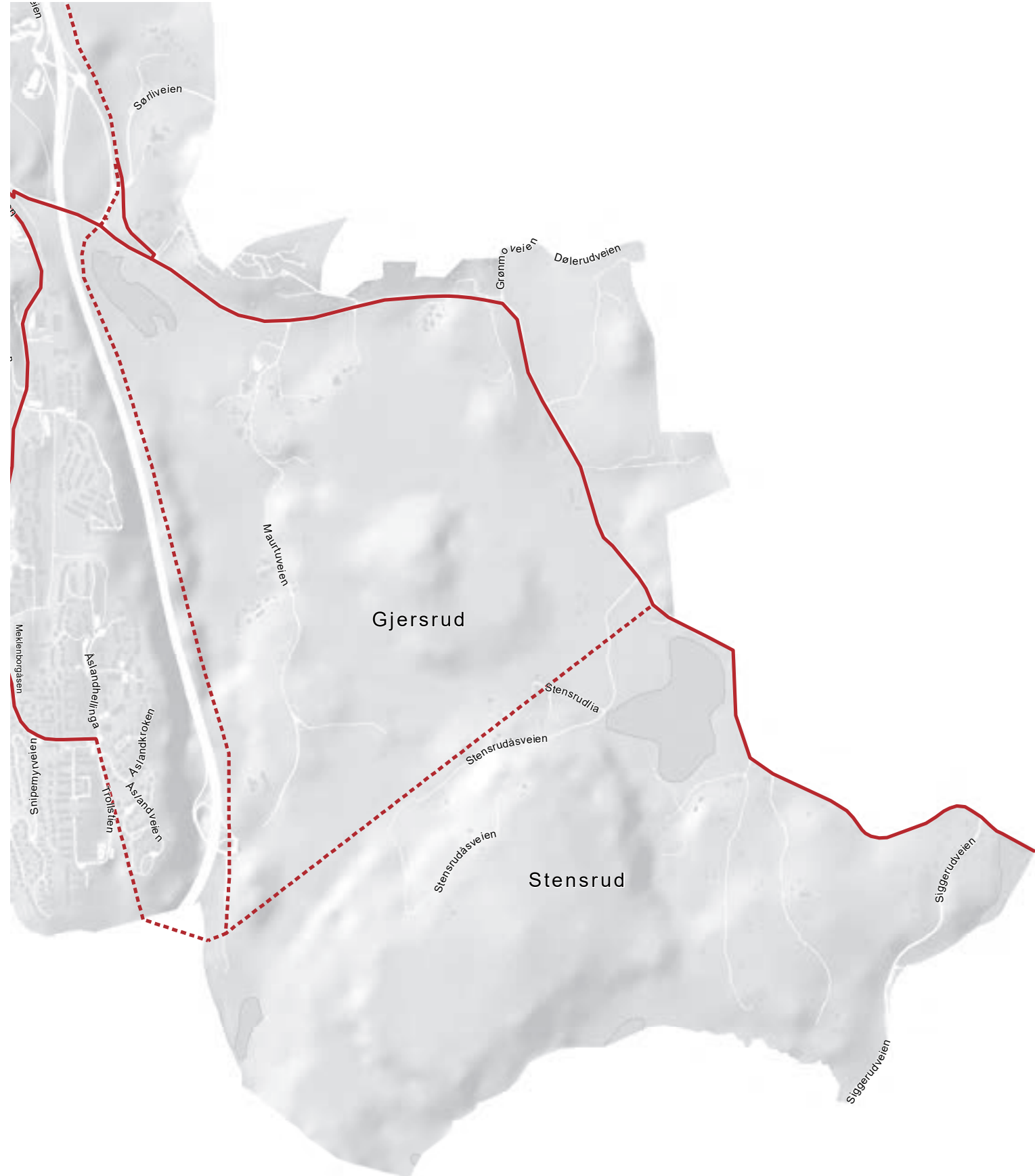
Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- ⋯ Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km







Fremtidig sykkelveinett

- Eget sykkelanlegg
- Tilrettelegging i blandet trafikk
- - - Eget sykkelanlegg (trase uavklart)

1 km

