



Arkivsak: 200700484

Arkivkode: 611.5

Saksbeh: Elin Løvseth

Saksgang

Miljø- og byutviklingskomiteen
Bydelsutvalget

Møtedato

25.03.2009
31.03.2009

**ORIENTERING OM STATUS SYKKELTRASEER I BYDELEN,
UTPLASSERING AV ORDINÆRE SYKKELSTATIV OG
BYSYKKELSTATIV**

Tidligere relevante vedtak :

BU sak 58/2002 : Vedr. Hovedsykkelveinet i Bydel St. Hanshaugen –Ullevål. Oppfølging av arbeidet.

BU sak 46/2003: Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid – Ullevålsveien- sykkelveirute

BU sak 143/2003: Sykkelplan Detaljplan Thereses gate – Ullevålsveien (Thulstrupsgate - Colletts gate)

BU sak 26/2004: Sognsveien –Ullevålsveien, mellom Thulstrups gate og Colletts gate, Varsel om mindre vesentlig reguleringsendring

Vedtak: " 1. Bydelsutvalget gir sin tilslutning til reguleringsendringen, men ber om at det tas hensyn til parkeringssituasjonen. 2. Bydelsutvalget ber om at det legges frem en sak om hvordan nye P-plasser kan etableres."

BU sak 65/2004 Sognsveien –Ullevålsveien, mellom Thulstrups gate og Colletts gate, status i saken.

BU sak 5/2006 Varsel om regulering av Ullevålsveien- sykkel felt

Vedtak: "Bydelsutvalget vil avvende plansakens trafikale utredninger og ønsker å avgi sin uttalelse når saken legges ut på offentlig høring".

BU sak 33/2006 Sykkelparkering ved 9 målepunkter. Forslag til prioriterte tiltak 2006. Ønske om tilbakemelding på forslag (vedlegg 1).

BU sak 25/2007 Samferdselsetatens forslag til nye fartssonings tiltak i Bydel St. Hanshaugen

Vedtak : "Pkt. 16. Ullevålsveien: Forslag om at valg av sykkeltrasé til/fra sentrum i dette området legges i Sofies gate (der den var planlagt for ca 30 år siden) og på en slik måte at parkering likevel beholdes på begge sider av gaten (f. eks ved enveiskjøring). Mange sykler her daglig. Sykkelvei bør ikke legges i Ullevålsveien eller Thereses gate der det er stor trafikk, lite sykling og tiltaket vil medføre en stor reduksjon av antall parkeringsplasser i området".

BU sak 57/2007 Forslag til nye sykkel parkeringsplasser i bydelen (vedlegg 2).

BU sak 176/2007 Ullevålsveien - etablering av tosidig sykkel felt - offentlig ettersyn - Reguleringsplan

For vedtak vises til vedlegg 3.

Saksframstilling:

Saken fremmes med bakgrunn i ønske fra bydelsutvalget.

Ord markert med (i) er en link til internettsider

Sykkelveinettet

Følgende dokumenter legger strategier og planer for utbygging av sykkelveinettet i Oslo:

- Sykkelstrategi for Oslo kommune (i)
- Plan for hovedsykkelveinettet (i)
- Status hovedsykkelveinett 2007 (i)
- Handlingsplan 2005-2009 (i)
- Tiltaksplan for gang-/ sykkelveier og turveier i Groruddalen (i)

Utbyggingen av hovedsykkelveinettet i Oslo står sentralt i arbeidet med å forbedre forholdene for syklistene. Samferdselsetaten har ansvar for de kommunale sykkelveier, mens Statens vegvesen region Øst (i) har ansvar for sykkelveiene langs riksveiene. På Samferdselsetatens nettsider fremgår hvilke sykkelprosjekter som er under planlegging i 2009 -Sykkelprosjekter som er under planlegging i 2009 (i) og hvilke prosjekter som vil bli bygget i 2009 -Sykkelprosjekter som skal bygges i 2009 (i). Av oversiktene går det frem at de gjenstående deler av de planlagte sykkeltraseene gjennom bydelen trolig vil bli planlagt i år. I bydelen gjelder dette for sykkelfeltet i Ullevålsveien, fra Kirkeveien til Colletts gate.

Videre også Torggata, fra Hausmanns gate til Youngs gate som bli tilrettelagt for sykling i forbindelse med prøveprosjektet med stenging av Torggata for gjennomkjøring.

Samferdselsetaten opplyser at begge disse traseene er oversendt politisk behandling, men ennå ikke vedtatt.

Følgende sykkeltraseer går i dag gjennom bydelen:

- Hovedtrase Maridalen- Tåsen –Sentrum (Tåsenveien- Geitmyrsveien- Colletts gate- Ullevålsveien- Sentrum)
- Hovedtrase Sognsvann – Sentrum (Sognsveien – Ullevålsveien- Sentrum) og
- Hovedtrase Frognereteren- Sentrum (Einar Skjæraasens vei i Midtstuen i nord , over Slemdal, Vindern, gjennom universitetsområdet på Blindern, og videre til Kirkeveien og i Ullevålsveien til den møter hovedruten ”Sognsveien” ved Theresesgate).
På de to siste traseene er strekningene Sognsveien fra Ullevål stadion til Jon Colletts plass og strekningen Kirkeveien/- Colletts gate ikke etablert.
- B9 Grønn rute, turveitraseen mellom Groruddalen/Sinsen og Skøyen. Deler av denne er opparbeidet. I bydelen er strekningen mellom Bredo Stabells vei, bak Ullevål sykehus, og Blindernveien anlagt. Mellom Blindernveien og Suhmsgate fremstår den som delvis ferdigstilt.

I ”Sykkelstrategi for Oslo 2005- 2015” (Byrådssak 68/05 behandlet 01.02.2006) er det et mål at sykkelandelen skal øke med 50 % i forhold til nivået i 1998. Det er videre et mål at sykkelandelen skal utgjøre 12 % av alle reiser i Oslo innen 2015.

Visjonen i strategien er at : Oslo er i 2015 Norges nasjonale sykkelby, hvor sykkel oppleves som et attraktivt, trygt og effektivt transportmiddel.

Målene er å :

- Øke fremkommelighet for syklister 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

Oslo kommunes /Samferdselsetatens strategier for å nå målene :

- 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
- Bysykkelordningen videreføres
- Flere informasjons- og profileringstiltak
- Øke planreservene

Type sykkelanlegg

Sykkelvei og sykkelfelt

Det er i Norge lov å sykle både på fortau og i gata. På fortau er man pliktig å ta hensyn til fotgjengere. Fortausykling skaper imidlertid lett konflikt med fotgjengere og Samferdselsetaten planlegger derfor ikke sykkeltiltak på fortau. De ønsker at syklisten skal være i gata eller på veien, enten blandet med bilene, i separate sykkelfelt eller på sykkelveier. Løsningen som velges er bl. a. avhengig av trafikkmengde, hastighet, stedtilpassing (arealtilgjengelighet).

Blandet trafikk

Ved blandet trafikk bruker syklistene gata sammen med bilistene uten spesiell tilrettelegging. Dette fungerer fint der det er liten trafikk med lav hastighet.

Sykkelfelt

Slike sykkelfelt er godt egnet i bystrøk. Da anlegges det et eget felt for syklistene parallelt med eksisterende kjørefelt. Sykkelfeltet skiltes med eget skilt og det merkes opp i gata/veien. Sykkelfelt er egnet i gater og veier med lavere hastighet enn 60 km/t og med moderat trafikkmengde.

Sykkelfelt er det beste tiltaket der krysstettheten er stor, dette fordi bilist og syklist ser hverandre og må ta hensyn til hverandre i kryssene. Bruk av sykkelfelt krever at syklisten tenker som en bilist. Tiltaket er derfor godt egnet for transportsyklisten som er en voksen person som sykler korteste og raskeste vei. Sykkelfelt egner seg ikke for barn.

Gang- og sykkelvei

Gang- og sykkelvei er ofte en tre meter bred vei tilpasset både fotgjengere og syklister. Tiltaket egner seg der det er moderate mengder syklister og fotgjengere. Gang- og sykkelveien er fysisk atskilt fra kjøreveien.

Sykkelvei med fortau

Sykkelvei med fortau anlegges der det er behov for å gi syklister og fotgjengere hver sine arealer.

Transportsyklister som har behov for rask fremkommelighet bør ikke bruke samme areal som lekende barn og fotgjengere på tur. Ved å anlegge en bred gang- og sykkelvei hvor syklistene og fotgjengerne er atskilt med en kantstein kan disse konfliktene unngås. Sykkelvei med fortau har vi noen steder langs riksvei i Oslo, disse er anlagt av Statens vegvesen.

Andre tiltak

Samferdselsetaten vurderer også andre tiltak som sykling mot enveiskjøring og sykkelgate. *Sykling mot enveiskjøring* må skiltes spesielt. Vi har ingen steder i Oslo i dag hvor dette er gjennomført. *Sykkelgate* er en bygate som er stengt for biltrafikk, men er tilrettelagt for både syklistene og fotgjengere. Det er en slags gågate hvor det også er tilrettelagt for syklistene.

På de hovedsykkeltraseene som går gjennom bydelen er det primært valgt sykkelfelt som løsning.

Sykkelparkering

Samferdselsetaten holder for tiden på med å lage en oversiktsplan for lettere å se behov for offentlige sykkel-parkeringsplasser i Oslo.

Samferdselsetaten setter ut og vedlikeholder sykkelstativ i hele Oslo. Samferdselsetaten er opptatt av at typen sykkelstativ vi bruker er robuste, at flest mulig sykkeltyper kan låses til stativbøylene og at syklene står stødige. Ved utplassering av sykkelstativ er hovedregelen at det skal plasseres i et offentlig område nær en kommunal vei, dvs. der Samferdselsetaten har ansvar for drifting. Typiske steder er fortau og torg.

Sykkelstativene er prioritert i sentrum av byen, langs sykkelruter og ved kollektivholdeplasser. Hvert år etableres nye sykkelstativer, i 2008 totalt 214 nye sykkel-parkeringsplasser rundt omkring i byen. I 2009 vil arbeidet med å finne egnede steder og for å avklare eierforhold, driftsspørsmål og tekniske spørsmål knyttet til infrastruktur i bakken fortsette.

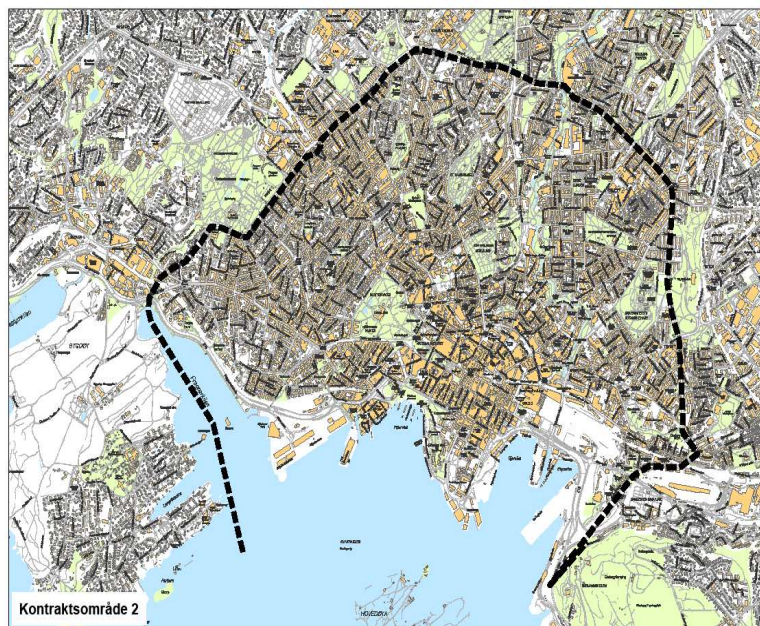
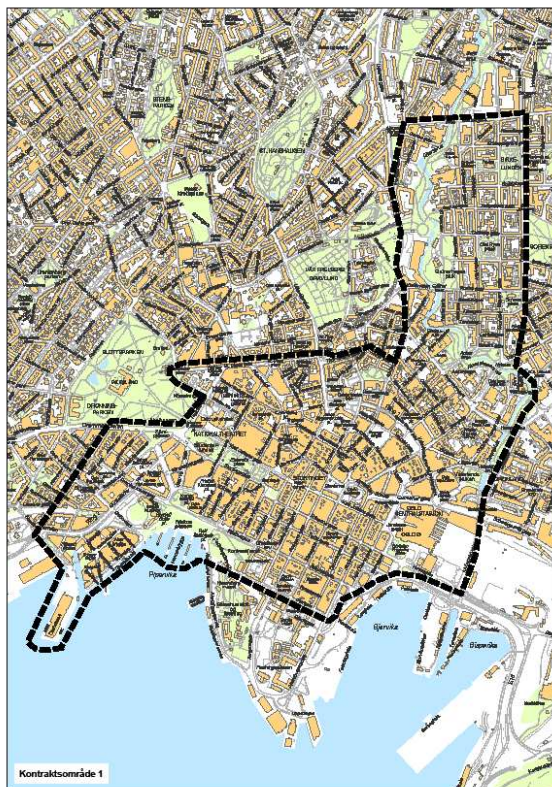
Samferdselsetaten ønsker her tilbakemelding fra bydeler og publikum om steder på offentlig veigrunn som trenger sykkelstativ. Det ønskes innspill også på privat grunn.

I regi av Samferdselsetaten og i samarbeid med bydelene ble det i 2007 gjennomført en behovsregistrering av nye sykkel-parkeringsplasser. Resultatet er et oversiktskart som viser både eksisterende og foreslåtte sykkel-parkeringsplasser (vedlegg 4). Kartet er et arbeidsverktøy som oppdateres fortløpende avhengig av på hvilke steder det blir satt opp nye stativer og avhengig av nye innspill fra publikum.

Bysykkelordningen

Oslo kommune v/ Samferdselsetaten har inngått avtale med firmaet Clear Channel Adshel om reklamefinansierte bysykler. Sykkelanleggene eies av Clear Channel Adshel og er et resultat av en anbudskonkurranse utlyst av Oslo kommune ved Samferdselsetaten med 8 års varighet. Kontrakten avsluttes 1. mai 2015.

Bysykkelordningen er reklamefinansiert, og medfører ingen kostnader for kommunen. Reklamen er plassert på syklene og på lysvitruer ved og i stativene. 267 reklameflater og 50 kommunale informasjonsflater er plassert ut. Inntil 1/3 av reklamen kan plasseres uavhengig av sykkelstativene.



Etter planen skulle det stilles 1200 bysykler til rådighet for byens innbyggere. Nå er 1200 bysykler og 1500 sykkelposisjoner ferdig utbygget.

Bystyret vedtok 15.10.2008 sak 363 at det skal etableres inntil 3000 bysykler (Byråds sak 118/2008 om "Evaluering av den reklamefinansierte bysykkelordningen i Oslo).

Vedtaket innebærer en geografisk utvidelse av bysykkelordningen til utenfor Ring 2.

Bysyklene er i dag utplassert i spesielle stativer ved en rekke trafikkknutepunkter sentralt i Oslo, geografisk avgrenset innenfor Ring 2. Stativer er i dag utplassert på ca 150 steder. Av kartet (vedlegg 5) fremgår bysykkelplasser i bydelen og i sentrumsområdet (http://www.adshel.no/Oslo%20Kart%20pdf/kart_oslobysyssel.pdf) (i).

Samferdselsetaten opplyser at 48% av brukerne er mellom 20 og 29 år

43% er kvinner og 57% er menn

Totalt er det ca 25 000 abonnenter

Totalt benytter 4634 innbyggere i bydelen seg av ordningen (pr. juni 08).

I bydelen er det størst utlån fra stativ i Theresesgate, med f.eks 3600 utlån i august 2008.

Et bysykkelkort for hele 2009-sesongen får en for kr 80,-.

Uniformerte mannskaper i egne spesialbiler følger opp systemet døgnet rundt. Mannskapene flytter sykler fra fulle til tomme stativer, holder systemet i orden og vasker stativene og reklamene minst en gang i uken slik at de fremstår pene og rene hele tiden. Ved hærverk og skade finnes egne rutiner som besørger rask utrykning og umiddelbar utbedring. På [nettsidene til Clear Channel Adshel](#) (i) kan en finne mer informasjon om ordningen.

Hvordan øke sykkel- og kollektivtransport i bydelen ?

Samferdselsetaten har gjennom prosjektet Mobility Oslo i perioden 2006 - 2008 tilbudt gratis rådgivning for private og offentlige virksomheter i Oslo som ønsker å etablere fleksible, kostnadseffektive og miljøvennlige transportløsninger. Mobility Oslo har tilbudt

virksomhetene/bedriftene opplegg for å forbedre transportmønsteret, Klar-ferdig-gå konkurranse, informasjon om Eco-Driving og bildeleordninger , se her (i).

Tjenesten skal nå evalueres og er derfor stengt for bedrifter inntil videre. Arbeidet med skoleveiplanene fortsetter, og skoler kan fortsatt søke om rådgivning. Mobility Oslo har som mål å hjelpe skoler til å få flere barn til å gå eller sykle til skolen, og samarbeider med Trafikketaten, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Grønn hverdag.

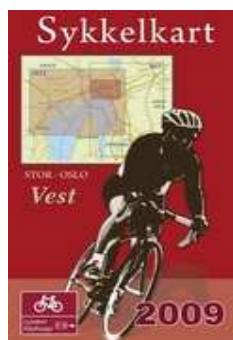
I forhold til å legge forholdene til rette for mer sykling i bydelen, så er det de siste to år gjennomført fartssoneringstiltak i bydelen. Bydelen har fått redusert hastighet fra 50km/t til 30 km/t på en rekke veistrekninger og i tillegg har enkelte strekninger fått redusert hastighet fra 50km/t til 40 km/t. Videre er det etablert ca 15 nye fartshumper og en rekke andre trafikksikkerhetstiltak som skilting og signalanlegg. Samlet må en anta at disse tiltakene vil medføre tryggere forhold også for syklistene i eller på vei gjennom bydelen.

Nedsenk av fortau er et enkelt tiltak som gjør det lettere for syklistene å ferdes i trafikken. Bydelen har ikke oversikt over status her, men mulig har en lokalforening av Syklistenes landsforening oversikt over dette eller kan foreta en slik registrering og videreformidling til Samferdselsetaten.

Innsatsen med å legge til rette for økt sykkelbruk skal prioriteres jf. mål og strategier i Oslos Sykkelstrategi for Oslo 2005- 2015.

Nye sykkelkart

Oslo kommune har sammen med Statens vegvesen laget et nytt sykkelkart. Kartet består av to kart, ett for øst og ett for vest. Begge har med Oslo sentrum.



- [Sykkelkart Oslo øst \(i\)](#)
- [Sykkelkart Oslo vest \(i\)](#)
- [Sykkelkart sentrum \(i\)](#)
- [Lenke til Friluftsetatens turkart \(i\)](#)

Prosjektgruppe sykkelparkering

Samferdselsetaten etablerte i februar 2009 en prosjektgruppe som skal se utvidelsen av bysykkelordningen. Bydelen er representert i prosjektgruppen. Hensikten med gruppen er å etablere et nettverk og åpne opp for medvirkning for derigjennom å utløse kreativitet og tilføre Samferdselsetaten lokalkunnskap.

Bydelsdirektørens vurdering

Som det går frem av saksfremstillingen over så kan det ennå gå noe tid før hovedsykkeltraseen gjennom bydelen blir ferdigstilt. Saken er oversendt politisk behandling, men er kontroversiell på grunn av reduksjonen i antall parkeringsplasser (-45/+17 = 28 færre) som tiltaket medfører, og det

er derfor usikkert når reguleringsaken vil bli vedtatt.

Bydelsutvalget har tidligere i flere saker uttalt at god fremkommelighet og sikre sykkeltraseer må til for å få til den ønskede økningen i sykkelbruk i byen. Bydelsutvalget foreslo i sin uttalelse til regulering av sykkeltraseen i Ullevålsveien at sykkeltraseen mot sentrum burde legges til Sofies gate. Bydelsutvalget ba Samferdselsetaten om å utrede muligheten for sykkeltrase til/fra sentrum i Sofies gate, før det ble tatt endelig stilling i saken.

Samferdselsetatens kommentar i planforslaget (som er oversendt for politisk behandling) til bydelens bemerkning :

”Bydelen og flere av de andre høringsinstansene uttrykker at Sofiesgate er en mer naturlig sykkeltrase enn Ullevålsveien. Samferdselsetaten mener hovedsykkeltraseen bør ligge i Ullevålsveien da dette er en forlengning av dagens trase. Ved å følge forslaget til forslagsstiller blir det en enhetlig sykkeltrase mellom Blindern og Regjeringskvartalet. Sofies gate er i dag delvis enveiskjørt og den har mye kantsteinsparkering, adskillig mer enn i Ullevålsveien. Dette gjør gata vanskelig som hovedsykkeltrase. Dersom Sofies gate skal enveisreguleres og ha tiltak for de syklende, må vi innføre sykling mot enveiskjøring. Det er per. i dag ikke vilje i politiet til å tillate sykling mot enveiskjøring. Samferdselsetaten mener Sofies gate kan være en alternativ sykkeltrase for noen sykklister slik den er i dag, men da som et supplement i tillegg til hovedsykkeltraseen”.

I Sykkelstrategi for Oslo 2005- 2015 er en av strategiene for å nå målsetningen om å gjøre sykkel i Oslo til et alternativt transportmiddel for flere nettopp 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”.

Bydelsutvalget har tidligere vært opptatt av trafiksikkerhet og bedring av nærmiljø gjennom fullføring av sykkelveinett. Bydelsutvalget vedtok i forrige periode et ønske om konvertering av overflateparkering til underjordiske parkeringsanlegg, da dette kunne være løsningen i forhold til å tilrettelegge for løsninger som sykling mot enveiskjøring og sykkelgate som aktuelle løsninger fremover. Bydelsdirektøren kan imidlertid ikke se for seg hvordan en slik konvertering enkelt kan skje i de aktuelle områder og i et omfang som vil muliggjøre slike løsninger. Bygging av parkeringshus initieres svært sjelden fra kommunens side.

Bygging av sykkelparkeringsplasser er en viktig del av den samlede tilretteleggingen for en overføring av biltransport til sykling. Særlig er det viktig å bygge sykkelparkeringsplasser i nærheten av kollektivknutepunkter og stasjonsområder, for å oppnå samspill mellom sykkel og kollektivreiser. Bydelsdirektøren mener det er viktig å legge til rette for både flere ordinære sykkelparkeringsplasser og bysykkelplasser, men kan se at presset på å få ut flere reklamefinansierte plasser kan gå på bekostning av ordinære plasser. Bydelsdirektøren mener at det ideelt bør være kombiløsninger med begge sykkeltyper på samme plass.

Bydelsdirektøren mener at det i enkelte områder av bydelen kan være behov for flere sykkelparkeringsplasser. Samferdselsetaten oppfordrer til tilbakemelding om nye plasser, og bydelsdirektøren vil anbefale at bydelen også støtter opp om en slik oppfordring til publikum om å melde inn behov på Samferdselsetatens nettsider . Bydelen kan også ta kontakt og oppfordre Sykkelistenes landsforening om å gi innspill til Samferdselsetaten.

I den kommende kommunedelplan for torg- og møteplasser vil det bli satt fokus på estetisk oppgradering og utvikling av byens torg og møteplasser. I de senere år har mange av plassene i bydelen og byen dessverre fått et noe brokete innhold, fylt opp av elementer tilsynelatende uten

planmessighet. Bydelsdirektøren mener derfor at det er viktig at sykkelparkeringsplasser anlegges planmessig og på en måte som ivaretar også det estetiske uttrykk.

Bydelsdirektøren mener det videre er viktig å legge til rette for sykkelparkering som ikke hindrer siktlinjer eller fri tilgjengelighet og som er fremtidsrettet. Bydelsdirektøren uttalte i sak om sykkelparkering i Sentrum, at en i større grad i sentrale sentrumsområder bør vurdere å etablere sykkelparkering under tak eller sykkelparkeringshus, da dette er den løsningen som best sørger for en trygg og sikker sykkelparkering og som samtidig best ivaretar det estetiske uttrykk.

Bydelsdirektørens forslag til vedtak

1. Bydelsutvalget har tidligere i flere saker uttalt at god fremkommelighet og sikre sykkeltraseer må til for å få til den ønskede økningen i sykkelbruk i byen. Bydelsutvalget mener derfor at tiden er inne for at det i indre by prøves ut løsninger med etablering av sykkelgater og sykling mot enveiskjøring.
2. Bydelsutvalget mener det er viktig å legge til rette for både flere ordinære sykkelparkeringsplasser og bysykkelplasser, og oppfordrer til valg av kombiløsninger med begge sykkeltyper på samme plass.
3. Bydelsutvalget støtter Samferdselsetatens oppfordring til publikum om å melde inn behov for sykkelparkeringsplasser, på Samferdselsetatens nettsider. Bydelsutvalget oppfordrer i tillegg også Syklistenes landsforening til å komme med samme innspill.
4. Estetisk oppgradering og utvikling av byens torg og møteplasser vil stå sentralt i årene som kommer. Bydelsutvalget mener at mange av plassene i bydelen og byen dessverre har fått et noe brokete innhold, fylt opp av elementer tilsynelatende uten planmessighet. Bydelsutvalget mener derfor at det er viktig at sykkelparkeringsplasser anlegges planmessig og på en måte som ivaretar også det estetiske uttrykk. Videre er det viktig å legge til rette for sykkelparkering som ikke hindrer siktlinjer eller fri tilgjengelighet. Bydelsutvalget har tidligere uttalt i sak om sykkelparkering i Sentrum, at en i større grad i sentrale sentrumsområder bør vurdere å etablere sykkelparkering under tak eller sykkelparkeringshus, da dette kan være den løsningen som best sørger for en trygg og sikker sykkelparkering og som samtidig best ivaretar det estetiske uttrykk.

Tone Frønes
bydelsdirektør

Vedlegg:

1. BUsak 33/2006 Sykkelparkering ved 9 målepunkter. Forslag til prioriterte tiltak 2006.
2. BUsak 57/2007 Forslag til nye sykkelparkeringsplasser i bydelen
3. BUsak 176/2007 Ullevålsveien - etablering av tosidig sykkelfelt - reguleringsplan
4. Oversiktskart, eksisterende sykkelparkeringsplasser
5. Kart bysykkelplasser i bydelen og i sentrumsområdet
6. Forespørsel om forslag til sykkelparkeringsplasser fra Statens Vegvesen (i)