

Sammendrag

Sykkelplanlegging i tre nordiske byer

TØI rapport 1736/2019

Forfattere: Kjersti Visnes Øksenholt, Oddrun Helen Hagen, Aud Tennøy
Oslo 2019 29 sider

Kunnskap om hva steder med høye sykkelandeler har gjort/gjør kan gi nyttige innspill til andre byer med mål om økte sykkelandeler. Århus har hatt sterk vekst i sykkelandelene, Oulu er kjent for en høy andel vintersyklister, mens sykkelistene i Oslo opplever at det er bedre å sykle der enn før. Århus og Oslo har mål om blant annet økte sykkelandeler, mens Oulu fokuserer på antall kilometer bygd sykkelinfrastruktur per år. I Århus bygges infrastruktur til nye utbyggingsområder før disse er ferdig utviklet. I Oulu bygges et nytt nettverk med supersykelveger basert på eksisterende sykkeltraséer. Oslo kombinerer en langsiktig sykkeltilrettelegging med enkle, synlige tiltak som kan gjennomføres raskt og effektivt. Ingen av byene prioriterer enkelte trafikantgrupper over andre, men fokuserer på å gjøre sykling til et godt, enkelt og trygt alternativ for alle. I Oulu har man en lang historie med godt vintervedlikehold, der sykkelnettet er prioritert høyere en vegenettet.

Behov for kunnskap om hva som skal til for at flere sykler

Både nasjonalt og lokalt er det vedtatt målsetninger om å øke sykkelandelene på ulike reiser. En økning i sykkeltrafikken, både i form av hvor mange som sykler og på hvilke turer man sykler, kan være et viktig bidrag til å nå målene om nullvekst i biltrafikken. Det kan også bidra til å nå andre målsetninger for by- og transportutviklingen, som mer attraktive og levende byer, bedre folkehelse, mv.

For å nå målsetningene om økt sykkelandel er det behov for kunnskap om hva som skal til for å få flere til å sykle. Kunnskap om hva byer og steder som har oppnådd økte sykkelandeler faktisk har gjort og gjør, er i liten grad kartlagt, systematisert og tilgjengeliggjort. Slik kunnskap om hva 'sykkelbyer' gjør kan gi nyttige innspill til andre steder som forsøker å bedre forholdene for sykling og som har målsetninger om økte sykkelandeler.

Erfaringer fra tre nordiske byer

I denne rapporten har vi undersøkt erfaringer med sykkelplanlegging i Århus, Oulu og Oslo. Århus har de siste årene hatt sterk vekst i sykkelandelene, mens Oulu er særlig kjent for en høy andel vintersyklister. I Oslo har man de siste årene trappet opp sykkelsetningen og sykkelistene opplever Oslo som en bedre sykkelby enn før. Målet med denne rapporten har vært å beskrive hva disse byene har gjort og gjør.

De tre byene gjennomfører en kombinasjon av ulike tiltak, både fysiske og ikke-fysiske. Dette er i tråd med funn fra forskningen, som viser at helhetlig fokus over lengre tid, med en kombinasjon av korte og langsiktige tiltak og virkemidler gir best effekt (Krizek mfl. 2009, Pucher mfl. 2010, Yang mfl. 2010).

De tre byene har litt ulike målsetninger for fremtidig utvikling. I både Århus og Oslo er det satt tre hovedmål knyttet til økning i antall/andel syklistene, økt tilfredshet blant syklistene og færre ulykker/økt sikkerhet. Mens Århus kun har tre hovedmålsetninger nevnt i sin sykkelhandlingsplan, har Oslo brutt sine tre hovedmål ned i mer utfyllende delmål. I Oulu

forteller informantene at kommunen i stor grad har gått vekk fra målsettinger knyttet til sykkelandeler, og flyttet fokuset over på antall kilometer med bygd sykkelvei og supersykkelvei per år. De mener sykkelandeler er vanskeligere å bruke aktivt som mål, da det kan ta tid før man ser effektene av de tiltakene som gjøres. De mener at målsettingen om antall kilometer utbygd sykkelvei er mer håndgripelig for politikerne som bevilger penger til prosjektene, og at de dermed kan vise til årlige resultater knyttet til sykkelsatsingen. Informantene forteller at de mener dette er en strategi som har bidratt positivt til den videre sykkelsatsingen i kommunen, og de opplever at politikerne er mer interessert i sykkel nå enn tidligere.

De tre byene har ulike pågående og planlagte satsinger og tiltak. I Århus har man utviklet en overordnet sykkelhandlingsplan med 11 definerte innsatsområder. Hvert av disse innsatsområdene beskrives i detalj i sykkelhandlingsplanen, og hvert punkt avsluttes med en definisjon av tiltak i prioritert rekkefølge og et kostnadsoverslag. Dette synliggjør kommunens prioritering av ulike tiltak og strekninger, og gjør prioriteringer underveis i planperioden enklere. I tillegg har de begynt å bygge infrastruktur til nye utbyggingsområder før disse er ferdig utviklet, slik at infrastrukturen ligger klar og gjør det lett for innbyggerne å ta gode valg fra begynnelsen av. I Oulu bygges det et nytt nettverk med supersykkelveger basert på eksisterende sykkeltraséer. For å finne ut hvor supersykkelnettverket skulle legges, ble det gjennomført en trafikkmodellering for å estimere forventet antall syklistene på de ulike strekkene i løpet av de neste 10 årene, hvor fremtidige arealbruksendringer ble lagt inn. I tillegg gjennomføres det en rekke mindre tiltak som skal prioritere syklistene høyere enn bilister. Disse tiltakene gjennomføres både for å øke fremkommelighet og sikkerhet, og for å øke synligheten av sykling som et alternativ til bilen. I Oslo kombinerer kommunen en langsiktig sykkeltilrettelegging med en rekke enkle, synlige tiltak som kan gjennomføres raskt, til lave kostnader og uten omfattende planprosesser eller politisk behandling. Selv om man foreløpig ikke registrerer økte sykkelandeler, er tendensen fra 2013 til 2018 at flere sykler om vinteren, flere kvinner sykler og en større andel opplever Oslo som en god sykkelby.

Både Oulu og Oslo er byer som må forholde seg til vintervedlikehold. I Oulu har man en lang historie med godt vintervedlikehold av sykkelvegene, noe som har gjort befolkningen vant til at sykkel er et godt transportmiddel også vinterstid. Sykkelnettet er prioritert høyere enn vegnettet når det kommer til snørydding og egne sykkelveger gjør at man unngår at snø fra vegen dyttes over i sykkelfeltet. Hvis det likevel skulle skje at snø fra vegen legges over i sykkelvegen, er det satt en klar tidsramme på hvor lang tid entreprenør har på å rydde snøen vekk igjen (15 minutter). I Oslo planlegger man å utarbeide tydelige retningslinjer for hvilket vedlikeholds nivå som skal være standard på sykkelvegnettet, og at disse skal utformes med utgangspunkt i syklistenes komfort. I Århus sin sykkelhandlingsplan nevnes ikke vintervedlikehold.

Ingen av byene prioriterer enkelte trafikantgrupper over andre, men fokuserer på å gjøre sykling til et godt, enkelt og trygt alternativ for alle. I Århus tilrettelegges det for ulike typer sykling, alt fra rekreativ sykling til transportsykling, gjennom et differensiert med godt sammenkoblet sykkelnett. Oulu og Oslo har ikke valgt å differensiere sykkelnettet i samme grad.