



Oslo kommune



Workshoptema Storbysamlingen i Trondheim

Sykkelprosjektet Oslo kommune

19. oktober 2015

Hva er behovet og for hvem er dette viktig?

Bakgrunn

Trafikal utrygghet oppgis som viktigste barriere for sykling i Oslo.

- Både folk som sykler ofte, folk som sykler noe og folk som ikke sykler opplever utrygghet, særlig i kryss og kurver.

Norske sykkelfelt oppleves ofte utrygge både på grunn av bredden og faren for å bli «invadert» av biler fordi det ikke finnes fysisk hindring/beskyttelse som avviser biler på vei inn i felt.



Dansk cykelsti og svensk sykkelbane oppleves tryggere og ligger i annet nivå enn fortau og veibane. Derfor er det ønske om å etablere noe liknende i Oslo.



Utfordringene med å etablere en slik løsning

Definisjoner, skilt og oppmerking

Sykkelfelt er en del av kjørebanelen som pr. def. ligger i samme nivå som andre kjørefelt og skilles fra dem med oppmerking. I sykkelfelt er man formelt sett kjørende med tilhørende rettigheter og plikter.



Skilt nr. 521

Sykkelfelt

Sykkelveg er et eget anlegg som biler ikke kan kjøre på. Det gir syklende andre rettigheter og plikter enn i kjørebanelen.



Skilt nr. 520

Sykkelveg

Sysselbane/dansk sykkelsti kan defineres som «enveisregulert sykkelvei med fortau» etter Sysselhåndbokas prinsippøsninger.



«Enveisregulert sykkelvei med fortau» (ESF)

Åkebergveien



Behov for skilt og oppmerking

FØR KRYSSET:

- 521.1 Sykkelfelt (*nedramping*)
- 302 Innkjøring forbudt

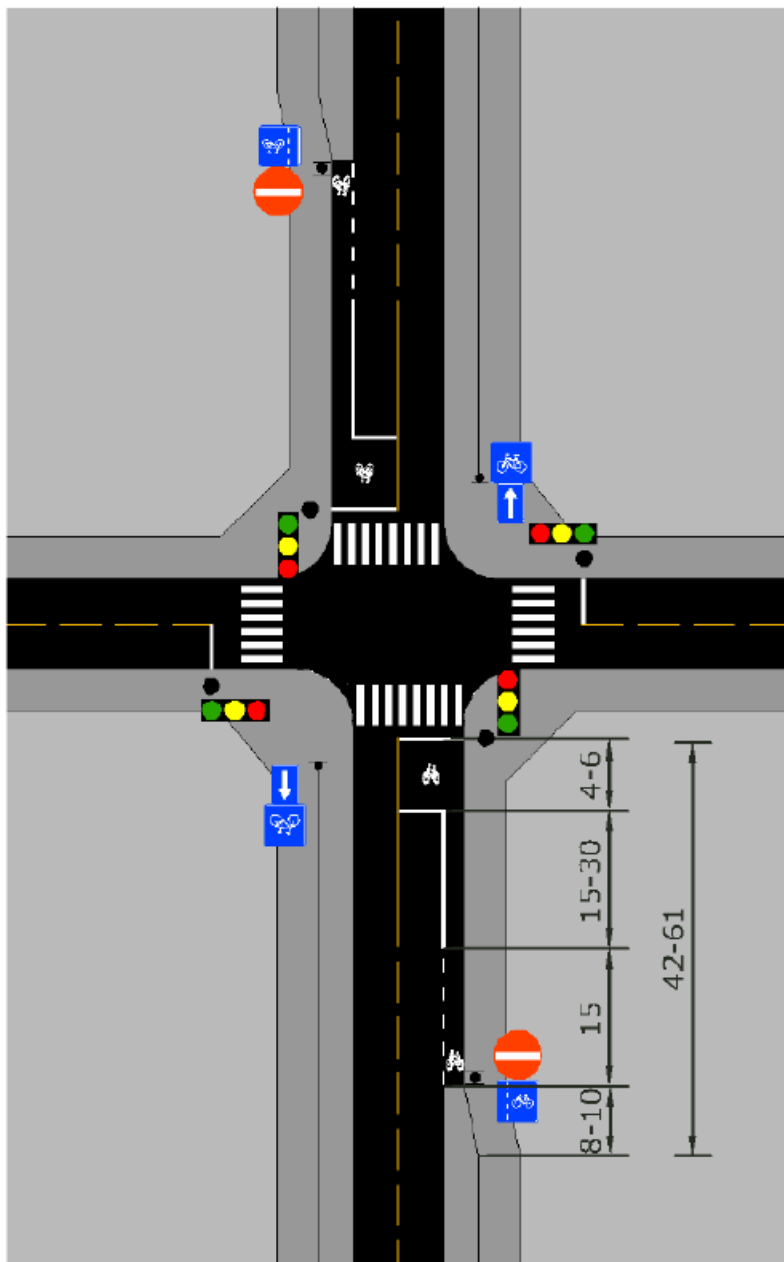
ETTER KRYSSET

- 521 Sykkelfelt (*oppramping*)
- 520 Sykkelvei
- 526 Enveiskjøring

Med sykkeltrafikk i begge retninger gir dette behov for til sammen 10 skilt fordelt på åtte stolper per kryss. Dette er en arealutfordring, gir u hensiktsmessig mye informasjon og dårlig estetikk.



Utfordringen er føring av sykkelløsningen forbi kryss



Tanker som vi har gjort oss:

Foran kryss kan sykkelvegen føres ned på samme nivå som vegen for øvrig, og over i et sykkelfelt. (systemsifte)

- Overgang mellom sykkelveg og sykkelfelt bør ha en overgangsstrekning på 8 -10 m med breddeutvidelse.
- Skites som en-veg-regulert sykkelveg skilt 520 og 526.1
- Overgang (systemsifte) skiltes med skilt 302 Innkjøring forbudt og skilt 521 sykkelfelt

Fra Vegdirektoratet / Bjørn Skaar

Hva kan vi gjøre med saken?

Flere veier å gå



Workshopspørsmål

- Hvilke byer er dette relevant og aktuelt for?
- Hva er de viktigste fordelene og ulempene med hver av strategiene
- Er den noen strategier som ikke er listet, men som kan være aktuelle?
- Hva kan Oslo gå sammen med andre byer om å jobbe for?

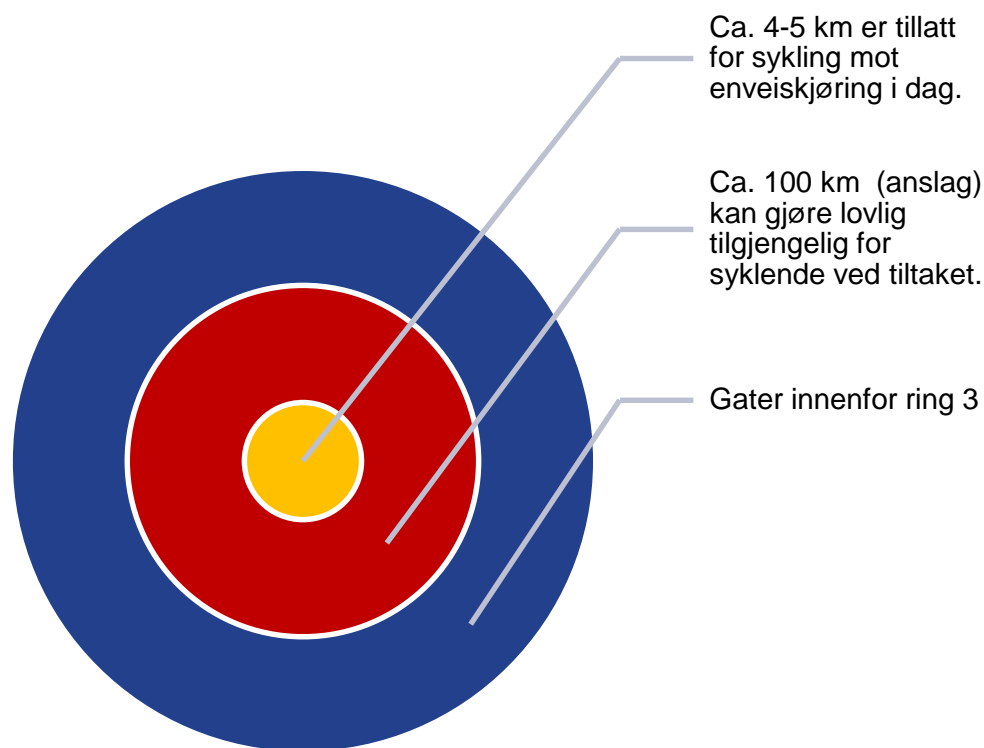


Hva er behovet og for hvem er dette viktig?

Bakgrunn

- Enveisregulering gir bunner i et behovet for å redusere biltrafikk, men gir **sykkelen samme konkurranseulempe** og dessuten en del lovstridig sykling.
- Dette gir ikke 8-80-kvalitet, men øker generell tilgjengelighet og fremkommelighet for folk som sykler allerede.
- **Sammen med røde sykkelbokser** i kryss noe av det enkleste og raskeste man kan tilby som trinnvis forbedring for sykling i by.

Potensiale innenfor ring 3



Utfordringer for å få satt opp underskiltene

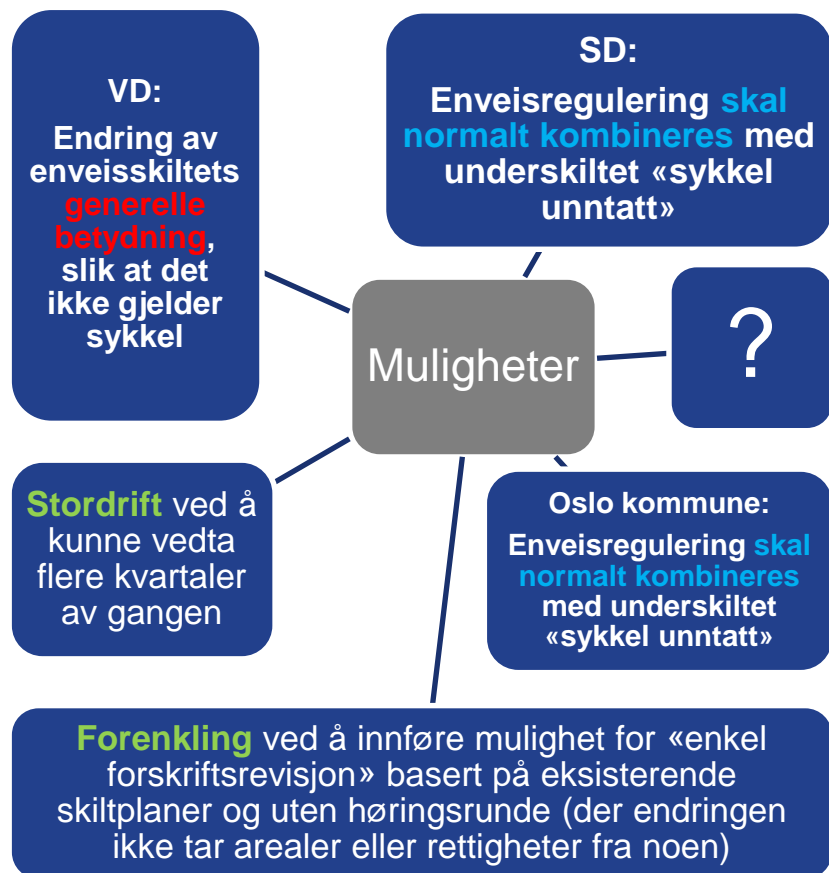
Stor ressursbruk for et enkelt tiltak

- Det kostet over 200 000 eks mva og noen kommunale månedsverk å oppnå tillatelse til 800 m sykling mot enveiskjøring.
- Det må skaffes kartgrunnlag, hyres konsulent, utarbeides tegninger og treffes vedtak for hvert kvartal separat.
- Det utarbeides ny forskrift for hvert kvartal som inneholder alt som finnes fra før i tillegg til det nye. Det må også sendes på høring.



Hva kan vi gjøre med saken?

Flere veier å gå



Workshop-spørsmål

1. Hvilke byer er dette relevant og aktuelt for? Hvordan praktiseres det andre steder?
2. Hva er de viktigste fordelene og ulempene med hver av strategiene?
3. Er den noen strategier som ikke er listet, men som kan være aktuelle?
4. Hva kan Oslo gå sammen med andre byer om å jobbe for? (kort plan for det med oppfølging)

