

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30stp

Fakultet for landskap og samfunn
Institutt for by- og regionplanlegging

Fra tradisjonell transportplanlegging til bærekraftig mobilitet - Kan Oslos sykkelsatsing være et tegn på et paradigmeskifte?

From traditional transportation planning to sustainable mobility - Can Oslo's cycling agenda be a sign of a paradigm shift?

Kinga Kot

Master i By- og regionplanlegging

BIBLIOTEKSIDE

Tittel: Fra tradisjonell transportplanlegging til bærekraftig mobilitet - Kan Oslos sykkelsatsing være et tegn på et paradigmeskifte?

Title: From traditional transportation planning to sustainable mobility - Can Oslo's cycling agenda be a sign of paradigm shift?

Forfatter: Kinga Kot

Veileder: Gro Sandkjær Hanssen

Antall sider: 97 (eks. referanser)

Opplag: 4 eksemplarer

Trykk: SiÅs Rotator

Emneord: Sykkel, Oslo, sykkelplanlegging, paradigmeskifte, mobilitetspåvirkning, holdningsskapende tiltak

Keywords: Cycle, Oslo, cycle planning, paradigm shift, mobility management, attitude-building measures

Der annet ikke er oppgitt er figurer og bilder forfatterens egne.

Forord

Denne oppgaven markerer slutten på det femårige masterstudiet i by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Oppgaven utgjør 30 studiepoeng.

Å finne tema for masteroppgaven var ikke lett, det var en prosess i seg selv. Gjennom studiet har jeg vært interessert i tema transport, og det siste året har jeg fått større interesse for hva som påvirker folks reisevalg. For tiden er det et stort fokus på å fremme økt sykkelbruk, særlig i storbyområdene. Men sykkel oppfattes ikke som et attraktivt transportmiddel av de fleste, særlig på vinteren. Mitt ønske var derfor å undersøke hva som gjøres for at sykkel skal kunne bli en mer akseptert transportform i fremtiden.

Jeg har vært så heldig med å ha fått studentplass ved Norsk Institutt for By- og Regionforskning (NIBR), hvor jeg skrev denne oppgaven. I løpet av dette semesteret har jeg møtt mange interessante mennesker og fått mulighet til å delta på ulike seminarer.

Jeg vil rette en spesiell takk til min veileder Gro Sandkjær Hanssen for god veiledning og hjelp til å rydde opp i tankene mine.

Jeg vil takke den fantastiske gjengen av masterstudenter som jeg ble kjent med på NIBR. Uten dere hadde det ikke vært det samme! Og en stor takk til Isabella for korrekturlesing, og mange gode tilbakemeldinger.

Jeg vil også takke min kjæreste for å ha støttet meg gjennom hele prosessen, og ikke minst for å ha tro på meg når jeg selv har vært i tvil.

Kinga Kot
Oslo, 13. desember 2017



Sammendrag

Bilbasert byutvikling hvor areal ikke nødvendigvis henger sammen med transportsystem, hadde lenge vært en favorisert måte å planlegge byer på. Alminnelig tilgang til bil hadde bidratt til at folk bosatte seg lengre unna bykjernen, noe som hadde ført til både romlig og sosial splittelse. De individuelle fordelene i form av mobilitetsfrihet og tidseffektivitet utkonkurrerte andre transportformer. Med ny kunnskap som fremmer fordeler ved å reise alternativt, har det de siste årene vært større fokus på å snu denne trenden. Nasjonale mål er tydelige på at all vekst i persontrafikken i storbyområder skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Men det er kommunene som har hovedansvaret for implementering av nødvendige tiltak som bygger under dette målet.

I Oslo har det lenge vært et ønske om bedre tilrettelegging for sykler, men lite har skjedd. Det har vært en plan som har vært gjeldende siden 1999, og selv om det har gått 18 år, er sykkelveinettet fremdeles ikke ferdig utbygd. Den mest dominerende syklistgruppen i Oslo har lenge vært, såkalte transportsyklister; det er voksne yrkesaktive menn som prioriterer rask ferdsel, og finner seg i ulike trafikkforhold. Planen for hovedsykkelveinettet fra 90-tallet var rettet mot denne målgruppen. Mens den nye planen for sykkelveinettet som ble utarbeidet i 2016 har som mål å gjøre Oslo til en sykkelby for alle. Det er ønsket å bygge et sykkelveinett som er forutsigbart og oppleves som trygt å sykle i. Begge planene bygger ikke bare på to ulike målsettinger, men også helt forskjellige idé- og kunnskapsgrunnlag. Spørsmålet er om den nye sykkelplanen kan være et tegn på at Oslo er i en overgangsfase til et nytt mobilitetsparadigme? Målet med denne oppgaven er å undersøke den teoretiske tilnærmingen til sykkeltilrettelegging ut fra innholdet i planene, og forsøke å finne svar på om Oslo er på vei til et nytt transportparadigme. Samtidig skal det undersøkes hvordan bruker kommunen holdningsskapende tiltak for å fremme sykkel som transportmiddel blant befolkningen, og med dette skape større aksept for sykkel.

Abstract

For a long time, car-based urban development of cities where new developed areas were not necessarily connected to public transportation systems had been a favored way of planning cities. Regular access to cars had helped people to settle further away from the city center, which had led to both spatial and social division. The individual benefits in terms of mobility and time efficiency had outcompeted other modes of transport. However, in recent years there has been greater focus on changing this trend, and with the use of new knowledge to find solutions that emphasize the benefits of traveling alternatively. National goals are clear: all growth in passenger traffic in large urban areas in Norway should be taken by public transport, bicycle and walking. The municipalities have the main responsibility for implementing the necessary measures for the goals to be reached.

In Oslo, there has been a desire for better facilities for cycling for a long time, but little has been done. The current plan was approved in 1999, and even though 18 years have passed, the bikeway network is still not finished. The most dominant cyclists-group in Oslo have for a long time been transport cyclists; they have been characterized as employed, adult males who prioritize fast speed while cycling, and find themselves in different traffic situations. They were the target group of the plan in the 1990's. The new plan for the bikeway network, which came in 2016 (not approved yet) aims at making Oslo a bicycle-friendly city for everyone. It is desirable to build a bikeway network that is predictable and perceived as safe to ride on. Both plans are based on two different goals, as well as entirely different ideas and knowledge. The question remains, whether the new cycle plan could indicate that Oslo is facing a transition phase to a new mobility paradigm? The aim of this thesis is to investigate the theoretical approach to bicycle planning based on the content of the plans, and to try to find out if Oslo is on its way to a new transport paradigm. At the same time, it will be examined how the municipality of Oslo emphasizes use of attitude-building measures to promote cycling as a mode of transport among the population and create greater acceptance towards bicycling.

Copyright 2004 by Randy Glasbergen.
www.glasbergen.com



“I want you to find a bold and innovative way to do everything exactly the same way it’s been done for 25 years.”

Fig. 1

Begrepsavklaringer og forkortelser

MOBILITET – begrepet har to bruksområder; i kontekst av bevegelse av mennesker, ideer og varer i fysisk rom (fysisk mobilitet), og i kontekst av endring av sosial status (sosial mobilitet).

Fysisk mobilitet gjenspeiler seg i menneskers bevegelse, og det omfatter flytting fra et sted til et annet, eller daglig pendling. Begrepet omfavner alle bevegelsesformer: gå, sykle, kjøre bil og reise kollektivt. Mennesker kunne ikke ha eksistert uten enkelte former for mobilitet ettersom mobilitet er nødvendig for tilgjengelighet, og er ofte et viktig element som definerer ens uavhengighet og livskvalitet (Gregory mfl., 2012: 467).

I den klassiske migrasjonsteorien er valget, om man bør flytte eller ikke et resultat av såkalte *trekk og skyv*-faktorer mellom startpunktet for reisen (A) og reisemålet (B), hvor det som er mellom punktene A og B forblir utforsket (Cresswell, 2006: 2).

Når man reiser med bil, kommer muligheten til sosial interaksjon bare når man har parkert bilen. En bilreise oppfattes dermed som fragmentert, da den omfatter kun ankomsten til destinasjonen, ikke selve reiseopplevelsen (Carmona mfl., 2010: 201).

TRAFIKKSEPARERINGSPRINSIPPET – går ut på fysisk separering av motorisert transport og gang- og sykkeltrafikk. Prinsippet er gjeldende i veiplanlegging, hvor trafikantgrupper som har samme behov og hastighet deler veiarealet, og bør ikke blandes med øvrige trafikantgruppene. Tanken bak er at fysisk adskillelse gir god trafiksikkerhet, ettersom trafikanter som har ulike funksjonelle forutsetninger ikke kommer i konflikt med hverandre (Lillebye mfl., 2014: 11).

MILJØVENNLIGE/BÆREKRAFTIGE TRANSPORTFORMER – gange, sykkel og kollektivtransport

MM-TILTAK – tiltak som går inn under Mobility Management - konseptet, betydningen skal forklares senere i teorikapittelet

SVV – Statens Vegvesen

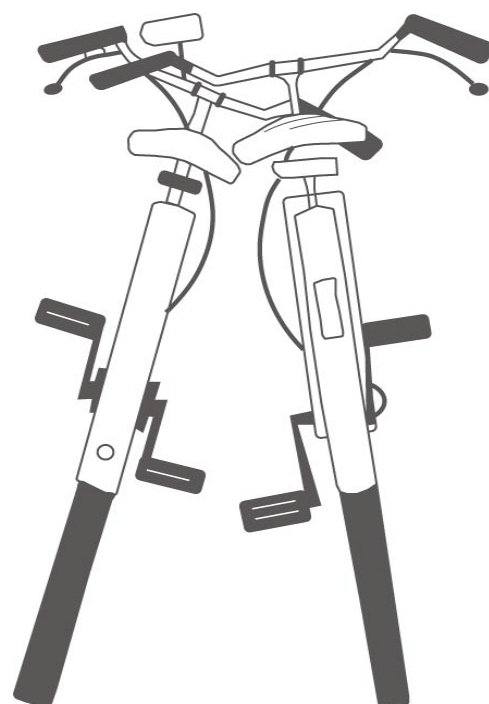
Innholdsfortegnelse

BIBLIOTEKSIDEN.....	2
FORORD.....	3
SAMMENDRAG.....	4
ABSTRACT.....	5
BEGREPSAVKLARINGER OG FORKORTELSER.....	7
1. INNLEDNING.....	10
1.1 Bakgrunn.....	12
1.2 Mål for oppgaven og problemstilling.....	13
1.3 Temaets aktualitet.....	14
1.4 Avgrensning av oppgaven.....	15
2. METODE.....	17
2.1 Valg av metode.....	18
2.2 Dokumentanalyse.....	18
2.3 Intervju.....	20
2.4 Metodetriangulering.....	20
2.5 Reliabilitet og validitet.....	21
2.6 Etske hensyn.....	22
3. TEORI.....	23
3.1 Hva er et paradigme? Og hva menes med et paradigmeskifte?.....	24
3.2 Bakgrunn for det tradisjonelle transportparadigmet.....	25
3.3 Bærekraftbegrepet lanseres.....	27
3.4 utfordringer med det tradisjonelle transportparadigmet.....	28
3.5 Bærekraftig mobilitetsparadigme - en alternativ tilnærming....	29
3.6 Offentlig aksept i miljøpsykologisk perspektiv.....	32
3.6.1 Individuelle motiver bak menneskelig miljøatferd.....	33
3.6.2 Syv strategier for sosial atferdsendring.....	33
3.7 Mobility Management.....	34
3.7.1 MM-tiltak - en strategi for å øke aksept for sykkel.....	36
- Informasjon og kampanjer.....	36
- Bedriftsrettede tiltak.....	37

- Enkle fysiske tiltak.....	38
- Samarbeid med næringsliv.....	38
- Tiltak rettet mot spesielle målgrupper.....	38
4. PRESENTASJON AV CASE OG ANALYSE.....	41
4.1 Presentasjon av sykkelplanene.....	42
4.2 Plan for hovedsykkelveinettet fra 1998.....	42
4.3 Drøfting.....	48
4.4 Plan for sykkelveinettet fra 2016.....	53
4.5 Drøfting.....	58
4.6 Sammenligning av planene.....	63
4.7 Redegjørelse for Oslo kommunes holdningsskapende arbeid.....	68
4.7.1 Sykkelprosjektet.....	68
4.8 Holdningsskapende tiltak.....	69
4.8.1 Sosiale medier.....	69
4.8.2 Informasjon og kampanjer.....	70
4.8.3 Sosiale arrangementer.....	72
4.8.4 Støtte til organisasjoner, grupper, næringsliv som driver sykkelvennlige aktiviteter.....	73
4.8.5 Kurs og informasjonsmøter.....	74
4.8.6 Økonomisk støtte til kjøp av el-sykler.....	75
4.8.7 Bedriftsrettede tiltak.....	76
4.8.8 Tiltak rettet mot spesielle målgrupper.....	77
4.8.9 Enkle fysiske tiltak.....	78
4.8.10 Ny bysykkelordning.....	79
4.8.11 Involvering av befolkningen.....	80
4.8.12 Medieomtale.....	80
4.8.13 Demonstrasjon av sykkelinnsatsen positive effekter.....	81
4.9 Drøfting av holdningsskapende tiltak.....	83
5. AVSLUTNING.....	93
5.1 Konklusjon.....	94
5.2 Litteraturliste.....	99
5.3 Figurliste.....	104

INNLEDNING

01



1.1 Bakgrunn

Mye av forskningen har vist at utslipp fra transportsektoren står for en stor del av dagens klima- og miljøproblemer. Dette har utløst et behov for å finne nye alternative mobilitetsløsninger som er mindre belastende for miljø, samt sikrer like eller mer effektiv mobilitet som bil. Både internasjonalt og nasjonalt er det blitt større fokus på at byområdene bør satse på mer miljøvennlig transport for å redusere klima- og miljøbelastningene.

I 2012 ble Klimaforliket vedtatt, et dokument som utgjør grunnlaget for Norges miljø- og klimapolitikk. Ett av målene i Klimaforliket er å redusere utslipp fra transportsektoren ved å tilrettelegge for at det skal være lettere å velge gange, sykkel og kollektivtransport. Kommuner spiller en sentral rolle i denne prosessen ved å sørge for en samordnet miljø-, areal- og transportplanlegging (Meld.St. 21 (2011-2012)). Dette er også videreført i den gjeldende og nye Nasjonal Transportplanen for perioden 2018-2029, hvor målet er å utvikle et samordnet transportsystem som kan i størst mulig grad benyttes av alle, og som bidrar til at Norge i fremtiden vil kunne omstilles til et lavutslippssamfunn. Fremtidig transportpolitikk skal ivareta barn og unges interesser ved å skape et tilgjengelig og pålitelig transportsystem. Dette er viktig med tanke på at barn og unge er både dagens og fremtidens trafikanter. I Transportplanen nevnes det at de små, lokale tiltakene som gang- og sykkelveier er særlig viktige i forhold til barns mobilitet i hverdagen (Meld. St. 33 (2016-2017): 130). For å oppnå dette målet er det nødvendig med en større og aktiv innsats på miljøvennlige transportformer på lokalt nivå, samt arealplanlegging som reduserer transportbehovet.

Ifølge forskningen og erfaringen fra utlandet har sykkel et stort potensiale for å ta en del av veksten i persontransporten i byer. Men planlegging for sykkel bygger ikke på de samme prinsippene som planlegging for motorisert transport. Den forutsetter mer tverrfaglig tilnærming som går ut over det transportfaglige. I David Banisters teori som oppgaven refererer til, favner denne tilnærmingen innenfor rammer av et nytt paradigme, såkalt bærekraftig mobilitetsparadigme som bl.a. går ut på å styrke forbindelsene mellom arealstruktur og transport. Kompakt bystruktur og omstilling av gjeldende transporthierarki til å gi større prioritering til miljøvennlige transportformer, kan bidra til at deres konkuranseevne vil kunne bli styrket.

På landsbasis er sykkelandelen på 5%, men ifølge Nasjonal sykkelstrategi er målet å øke den til 8% innen 2023, noe som innebærer at i byene bør sykkelandelen utgjøre mellom 10 og 20% (Statens Vegvesen, 2012: 6). For å oppnå dette målet er samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer nevnt som en viktig forutsetning. Omstilling av gjeldende transporthierarki er en prosess som tar flere år før resultatene vil kunne bli synlige. Vilje til skifte på nasjonalt nivå er et steg i riktig retning. Det er imidlertid kommunene som har hovedansvaret for at tiltak som støtter de nasjonale målene blir gjennomført. Mange kommuner begynte å satse på sykkel for mange år siden, men det er fremdeles for lite sammenlignet med antall kommuner som ikke har begynt, eller prioritert dette.

I Oslo er den politiske ambisjonen å øke sykkelandelen til 25% innen 2025. Men dagens sykkelveinett er fragmentert, og har mange utdaterte løsninger. Dette utgjør den største barrieren for

å få flere over på sykkel. I 2014 ble det gjennomført en kartlegging av Oslo-syklisten, der det ble funnet ut at 3% av Oslobefolkningen mente Oslo var en trygg by å sykle i, mens bare 1% opplevde at det var trygt for barn og eldre å sykle (Spacescape mfl., 2014: 38). Dette skyldes ikke bare manglende tilrettelegging, men også bilens dominerende rolle i bytrafikken. Planlegging for sykkel har lenge skjedd på bilens premisser, noe som har gjort sykling til en transportform for *de tøffeste*. For at målet om 25% sykkelandel skal bli en virkelighet, må tilnærmingen til sykkel endre seg. I denne oppgaven skal det dermed undersøkes i hvor stor grad Oslos nåværende sykkel-satsing har forandret seg, og hva det innebærer for transportplanleggingen.

1.2 Mål for oppgaven og problemstilling

Problemstillingen for denne oppgaven er som følgende:

1. Representerer den nye planen for sykkelveinettet en overgang til *et bærekraftig mobilitetsparadigme* i Oslo?

- Hva er forskjellen mellom den nye sykkelplanen og gamle?

2. Hva gjør man for å oppnå offentlig aksept for de planlagte tiltak?

- Hvordan fremmer kommunen sykkel som transportmiddel i Oslo?

Målet med denne oppgaven er for det første å finne ut om den nye sykkelplanen for Oslo er et tegn på en overgang til et bærekraftig mobilitetsparadigme. Deretter vil jeg undersøke om hvordan det fremmes aksept for sykkel som

transportmiddel i Oslo.

Oslo har lenge hatt en lite sykkelvennlig transportpolitikk, men siden kommunevalget i 2015 har det forandret seg. Det nye byrådet for miljø og samferdsel har en ambisjon om å gjøre Oslo til en sykkelvennlig by. Politisk vilje er nødvendig for gjennomføringen av tiltak i planen, men det har vist seg å ikke være nok. Politikernes ønsker møter mye motstand fra befolkningen som ikke ønsker at utbygging av sykkelinfrastrukturen skal skje på bekostning av bilens fremkommelighet. Liten aksept for økt sykkelinnsats skyldes folks etablerte reiseatferd som hovedsakelig er bilbasert. Men for at Norge skal kunne gå over til et lavutslipps-samfunn er befolkningens vilje til å gå over til miljøvennlige transportformer en viktig forutsetning.

For å svare på oppgavens første problemstilling skal det analyseres tilnærmingene til transportplanlegging ut fra innholdet i to sykkelplaner, henholdsvis planen for hovedsykkelveinettet fra 1998 og planen for sykkelveinettet fra 2016. Det teoretiske rammeverket vil danne grunnlaget for senere diskusjon. Den andre problemstillingen skal besvares ved å gå gjennom tiltak som har til hensikt å fremme sykkel som transportmiddel, samt øke aksept for den blant befolkningen.

1.3 Temaets aktualitet

Oslo har siden slutten av 80-tallet brukt fortetting som en av hovedstrategiene for byutvikling for å forhindre videre byspredning. Det har hovedsakelig blitt satset på fortetting ved viktige kollektivknutepunkter og gjennom transformasjon av tidligere industriområder. Det ble dermed satset mye på å forbedre kollektivtransportens kvalitet, mens sykkeltilrettelegging ble ikke sett på som et like aktuelt satsingsområde. I dag (per 2017) har det gått 40 år siden den aller første planen (Vegplan II) som nevnte behovet for bedre sykkeltilrettelegging i norske byer ble vedtatt. Neste plan kom i 1990, og var gjeldende kun for Oslo. Dette var en handlingsplan for hovedsykkelveinetet, men den viste seg å være utydelig og vanskelig å følge opp. Planen ble revidert og vedtatt på nytt i 1999 under navnet *Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo*. Siden da har den vært gjeldende og retningsgivende for all planlegging i Oslo.

Det er litt over halvparten av hovedsykkelveinettet som er blitt utbygd så langt, og sykkelandelen har holdt seg stort sett konstant gjennom årene, på omtrent 5%. Reisevaneundersøkelsen for Oslo gjennomført i 2013 har imidlertid vist at sykkelandelen har økt til 8,3% (Oslo kommune og SVV, 2013). I 2016 ble en ny plan for sykkelveinetet utarbeidet, men ennå ikke vedtatt da den fremdeles venter på behandling hos bystyret. Den skal erstatte den tidligere planen for hovedsykkelveinetet fra 1999.

Begge planene har som formål å bedre syklisters fremkommelighet og øke andel sykkelreisende, det som skiller dem er at de er basert på to forskjellige tilnærminger. Tiltak i planen fra 1999 er ikke tilpasset syklisters endrede mobilitetsbehov. Syklister ble ikke engang

kategorisert som en egen trafikantgruppe, og løsningene planen la opp til tvang dem til å bytte roller mellom kjørende og gående, ved å sykle enten i veien eller på fortauet.

De siste fire årene har man imidlertid observert at det er blitt større fokus på å bygge en sykkelinfrastruktur som tydeliggjør syklisters plass i trafikken. Samtidig blir det stadig dårligere fremkommelighet for bil, særlig i sentrumsområdet. Sykkel har også fått mer positiv oppmerksomhet både i media og blant politikere. Det er kanskje for tidlig å snakke om at sykkel har fått høyere prioritet enn bil, men den økte oppmerksomheten kan tyde på at Oslo er i ferd med å gå over i en ny fase, der bilen får stadig mindre plass i bytrafikken.

Den politiske ambisjonen er å øke sykkelandelen i Oslo til 25% innen utgangen av 2025. Temaet er derfor aktuelt, da det for første gang er det en reell politisk vilje til å prioritere sykkel mer enn bil, noe som ifølge tidligere forskning er av vesentlig betydning for at flere skal begynne å sykle. Dessuten nevner samme studie at økt sykkelbruk krever en integrert pakke med mange forskjellige, komplementære tiltak som infrastrukturfor sykkelforsyning og pro-sykkelprogrammer, samt konsentrert og samordnet arealbruk og restriksjoner på bilbruk (Pucher mfl., 2010: 106).

1.4. Avgrensning av oppgaven

Oppgavens tema er avgrenset til analyse av to sykkelplaner for Oslo, ut fra planenes innhold. På bakgrunn av den tidligere planen og gjennomgang av relevant teori som omhandler bærekraftig mobilitetsparadigme som et fenomen, vil jeg kunne svare på om den nye planen representerer en overgang til et bærekraftig mobilitetsparadigme. Tematisk er oppgaven avgrenset til elementer som ifølge teorien inngår i det som kalles for bærekraftig mobilitetsparadigme. Disse elementene vil danne rammen for analysen.

Med den andre problemstillingen har jeg funnet ut hva som gjøres for å få befolkningens støtte til tiltak som prioriterer sykkels fremkommelighet fremfor bil.

Besvarelsen på andre problemstillingen omfatter kun tiltak som er rettet mot å øke andel sykkelreisende, mens gående og kollektivreisende skal ikke tas med i drøftelsen. I den forbindelse drøfter jeg kun tiltak som har som formål å fremme økt sykkelbruk.

METODE

02



Mennesker har en tendens til å trekke forhastede konklusjoner basert på informasjon som blir formidlet bl.a. via media. Selektive inntrykk blir ofte utgangspunktet for våre hverdagslige meninger og oppfatninger og fører vanligvis til overgeneraliseringer (Johannessen mfl., 2011: 32). Ved hjelp av metodelæren kan det undersøkes om våre antakelser er i overensstemmelse med virkeligheten eller ikke (Johannessen mfl., 2011: 33). Forskningsbasert kunnskap er basert på grundigere og systematiserte undersøkelser av hverdagslige fenomener. Samfunnsvitenskapelig metode sier noe om hvordan vi skal gå frem for å få informasjon om den sosiale virkeligheten, og hvordan den skal analyseres, samt måten den innsamlede informasjonen skal tolkes på (Johannessen mfl., 2011: 33).

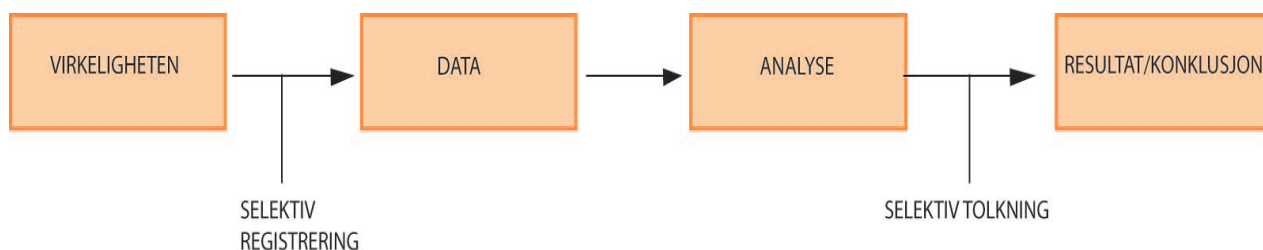


Fig. 2

2.1 Valg av metode

For å besvare oppgavens problemstillinger er kvalitativt forskningsdesign blitt valgt som metode. Med kvalitativ tilnærming ønsker man å forstå et fenomen mer inngående, altså gå i dybden i stedet for å måle utbredelsen av fenomenet. I denne metoden benytter man seg av tekst, bilder og lydopptak for å samle inn data. Mitt mål er å få en bedre forståelse for endrede tilnærming til sykkelplanlegging i Oslo med utgangspunkt i to sykkelplaner, samt måten Oslo kommune arbeider med holdnings- og atferdsendring blant befolkningen. Casestudie vil dermed egne seg best som metode. Det som kjenner seg ut som et casestudie, er at forskeren samler mye informasjon om et spesifikt case over en bestemt tidsperiode gjennom omfattende datainnsamling. Datakilder kan være ulike, men det viktigste er at de er tids- og stedsavhengige (Johannessen mfl., 2011: 90). I denne oppgaven skal oppmerksomheten avgrenses til Oslo, der datainnsamlingen ble gjort ved hjelp av en kombinasjon av ulike datakilder.

Første problemstilling skal besvares ved hjelp av dokumentanalyse, supplert med informasjon fra intervjuet. Til den andre problemstillingen ble dataene innsamlet ved bruk av intervju, kommunens informasjon om prosjekter kommunisert via sosiale medier og hjemmeside. Når det blir referert til sosiale medier er det hovedsakelig på grunn av at dette utgjør en vesentlig del av det holdningssskapende arbeidet.

2.2 Dokumentanalyse

Dokumentanalyse er en detaljert undersøkelse av dokumenter som er utarbeidet på tvers av en rekke forskjellige sosiale praksiser. Betydningen av dokumentene kan knyttes til historiske hendelser, samt sosiale funksjoner, tolkninger, effekter og bruk som er forbundet med dem (Wharton 2006 referert i Duedahl og Jacobsen, 2010: 14). Med andre ord er dokumentanalyse en studie av budskapet dokumentet har til hensikt å formidle, og hva man fokuserer på er avhengig av hva forskeren selv ønsker å undersøke. Dokumenter kan benyttes som em-

pirisk materiale, men det er ingen bestemt måte å gjøre det på. Det er viktig at det er en sammenheng mellom dokumentene som analyseres og problemstillingen (Holberg prisen, u.d.). Hvordan dokumentets innhold skal forstås er også avhengig av hvem forfatteren er, hans erfaringsbakgrunn, hvem mottageren skal være, samt hva formålet med dokumentet er (Holberg prisen, u.d.). Det som kjennetegner en god dokumentanalyse er en tydelig definert tilnærming og systematikk (Silverman, 2014: 313).

Datamateriale kan omfatte mye detaljert informasjon, noe som bør avgrenses til å gjelde kun det som er relevant for problemstillingen for å effektivisere analysearbeidet (Silverman, 2014: 313). Dokumenttyper som kan være aktuelle kildematerialer er bl.a. internettsider, aviser, offentlige dokumenter, historiske kilder og/eller TV-programmer. De kan være både i skriftlig form, og i form av bilder eller lydopptak.

I denne oppgaven har jeg benyttet meg av skriftlige kilder som offentlige dokumenter, aviser, internettsider og kommunens informasjon om prosjekter formidlet via sosiale medier. Dokumentene som er lagt til grunn er henholdsvis Planen for hovedsykkelveinettet i Oslo som ble vedtatt i 1999, og Planen for sykkelveinettet fra 2016 som ble sendt til behandling hos bystyret i mai 2016, som ennå ikke er blitt vedtatt. At planen ikke er politisk vedtatt har ikke noen vesentlig betydning for oppgaven, da oppgaven går ut på å studere den teoretiske tilnærmingen til sykkeltilrettelegging.

For å gjøre det så oversiktlig som mulig, har jeg valgt å kalle planene etter året de ble utarbeidet i, dvs. at når jeg refererer til 1998-planen, mener jeg planen for hovedsykkelveinettet som ble vedtatt i 1999, og 2016-planen når jeg snakker om den nye. Begge plane-

ne er tilgjengelige på Oslo kommunes nettside. Når det gjelder avisartikler som oppgaven referer til er de hentet fra nettaviser eller ble funnet via Retriever, ved å søke "sykkel" og "Oslo". Sosiale medier er kommunikasjonskanaler som åpner for mellommenneskelig interaksjon. Med interaksjon menes det deling, rating, tagging, eller å poste kommentarer til bilder, artikler eller annet innhold (Johannessen mfl., 2011: 162). En rekke bedrifter og organisasjoner bruker sosiale medier for å kommunisere med sine målgrupper fordi det er både enkelt og raskt å skape en dialog, og stadig flere mennesker er på sosiale medier (Johannessen mfl., 2011: 162). I forbindelse med andre problemstillinger har det vært nødvendig å undersøke interaksjonen mellom kommunen og befolkningen, da det utgjør grunnlaget for det holdningsskapende arbeidet. Når det blir referert til pågående prosjekter, kampanjer, arrangementer osv. er informasjonen hovedsakelig hentet fra Sykkelprosjektets facebookside *Sykkel i Oslo*, twitter (med samme navn) og Oslo kommunes nettside. Jeg har også brukt intervjuet for å utfylle informasjonen funnet via sosiale medier og nettsiden.

Arbeidet med dokumentanalysen startet med at jeg gikk gjennom begge planene og laget noen notater, samt spørsmål jeg ønsket å få svar på. Etter at jeg fikk bedre oversikt begynte jeg å lese teori. Som analyseverktøy, brukte jeg David Banisters teori om mobilitetsparadigme (som jeg skal forklare i teorigapittelet) for å kunne sammenligne tilnærminger til transportplanlegging i planene. Dette hjalp meg med å velge ut den informasjonen som var relevant for oppgaven.

Deretter laget jeg punkter for å strukturere innholdet i begge planene på en systematisk måte. Det var viktig for å

fange den informasjonen som belyste planenes tilnærming til sykkelplanlegging. Alt annet som ikke var relevant ble sortert bort som f.eks. detaljerte beskrivelser av hver enkelt sykkeltrasé.

Planenes innhold ble beskrevet med utgangspunkt i følgende punkter:

1. Innledning (årsak til revidering, hvem deltok i planprosess)
2. Mål
3. Andre gjeldende planer som ble lagt til grunn
4. Bakgrunn for planen
5. Prinsipper
6. Utformingsprinsipper
7. En overordnet beskrivelse av sykkelveinettet

Ut fra disse punktene har jeg laget en forkortet versjon av planene. Først har jeg gått inn på 1998-planen, der jeg drøftet dens innhold basert på det utvalgte analyseverktøyet. Deretter har jeg gjort det samme med 2016-planen. Til slutt har jeg satt begge planene opp mot hverandre, og diskutert forskjellene mellom dem. For å være konsekvent i besvarelsen min tolket jeg selve teksten, ikke meningen.

Analysen av planene ble utfylt med informasjon fra intervjuet. Dette kan imidlertid anses for en svakhet, fordi informanten bare var med på utarbeidelsen av 2016-planen. Men samtidig hadde det vært vanskelig å få tak i noen som jobbet med 1998-planen, da den ble utformet for nesten 20 år siden. Det er heller ikke gitt at de som deltok i planprosessen husket den godt nok for å kunne besvare mine spørsmål. Dessuten er hovedfokuset i denne oppgaven planen fra 2016, mens 1998-planen skulle brukes til sammenligning for å belyse forskjeller mellom dem.

2.3 Intervju

Et kvalitativt intervju gjennomføres ofte i form av en samtale, Kvale og Brinkmann (2009 referert i Johannesen, mfl., 2011: 143) kaller det for "en dialog med en struktur og et formål". Denne formen for datainnsamling benyttes mest når man ønsker å få en mer inngående forståelse av et fenomen. Formålet med et kvalitativt intervju er å få direkte tilgang til informantens kunnskap om et bestemt tema. Om man bør bruke intervju i studien sin er avhengig av hva man ønsker å finne ut av (Silverman, 2014: 170).

Måten et intervju gjennomføres på har betydning for hva slags informasjon man får. Formen kan være mer eller mindre strukturert, man skiller gjerne mellom tre intervjuformer: ustrukturert, semi-strukturert og strukturert. Førstnevnte er uformelt, der forskeren har kun et gitt tema, semi-strukturert, når forskeren har en overordnet intervjuguide, men rekkefølgen på spørsmål og temaer varierer. Den siste intervjuformen er strukturert, dvs. at man har på forhånd bestemt tema og spørsmål med faste svaralternativer som forskeren krysser av for (Johannesen mfl., 2011: 145).

I forbindelse med denne oppgaven har jeg valgt å bruke semi-strukturert intervju. Jeg fant denne formen mest egnet, da den er både fleksibel, og gir rom for eventuelle tilleggsspørsmål i forhold til informantens svar. På denne måten fikk jeg mulighet til å hente ny kunnskap som spørsmålene i intervjuguiden ikke hadde fanget.

Før intervjuet hadde jeg forberedt spørsmål som jeg ønsket få svar på, men under intervjuet stilte jeg også oppfølgende spørsmål for å utfylle besvarelsen til informanten. Det ble gjort lydopptak av intervjuet, med in-

formantens muntlige samtykke. Senere ble intervjuet transkribert. Jeg valgte å transkribere ord for ord, og deretter plukke ut det som var relevant.

Formålet med intervjuet var å få en bedre forståelse for caset, samt at det skulle hjelpe meg i analysen av planene og tiltak.

I etterkant sendte jeg utkast av analysen til informanten for sitatsjekk. Dette er med på å sikre at siteringer og ordgjengivelser stemte overens med det informanten ønsket å formidle.

Valg av informanter:

Grunnen til at det ble valgt ut bare én informant til denne studien, var at vedkommende har en nøkkelposisjon i forhold til sykkelprosjektet. Dette er en offentlig kjent person som har mye kunnskap om kommunens aktuelle strategier. Det ble vurdert å intervju personer som direkte jobber med holdningsskapende tiltak, men jeg fikk den informasjonen som trengtes for å besvare oppgavens andre problemstilling ut fra intervjuet med min utvalgte informant. Det ble også sett på som aktuelt å intervju politiske representanter for å høre deres meninger om sykkeltilrettelegging i Oslo. Politiske føringer danner rammer for hvilke tiltak som kan implementeres, men i forhold til holdningsskapende tiltak er det hovedsakelig snakk om tiltak som ikke behøver politiske vedtak for å bli implementert. Når det gjelder første problemstilling er målet å undersøke den faglige tilnærmingen. Derfor fant jeg intervjuet med nøkkelfiguren i Sykkelprosjektet kombinert med dokumentanalyse som en god metode for å få tak i nødvendige data.

2.4 Metodetriangulering

I forskningen er det åpent for å kombinere flere metoder, oftest kombinerer man kvalitative med kvantitative. Bruk av flere metoder for innsamling og analyse av data bidra til å gi et mer korrekt og objektivt bilde av studieobjektet (Silverman, 2014: 91). Fordelen er at man kan få et mer nyansert syn på fenomenet man tester, noe som kan styrke tilliten til resultatet.

For best mulig innsikt i kommunens tilnærming til sykkeltilrettelegging, har kombinasjon av dokumentanalyse og intervju blitt et naturlig valg. Jeg ønsket for det første å se på planinnholdet, men intervjuet ansett jeg som nødvendig for å få bekreftet det som ble funnet i planen.

Intervjuet har vært særlig viktig for å besvare andre problemstilling. Spørsmål som ble stilt handlet hovedsakelig om holdningsskapende tiltak ettersom informanten har en viktig rolle i dette arbeidet. Dette bidro til at jeg fikk et mer helhetlig bilde av praksisen, og bedre forståelse for bakgrunnen for valg av tiltak.

2.5 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet dreier seg om hvilke data som brukes, hvordan de samles inn, og hvordan de bearbeides (Johannessen mfl., 2011: 243). Når man snakker om reliabilitet referer man vanligvis til hvor uavhengig studiens resultater er fra tilfeldige omstendigheter (Silverman, 2014: 83). Det handler om etterprøvnbarhet, altså hvorvidt forskere vil kunne komme til samme konklusjon ved bruk av samme metode (Silverman, 2014: 83).

Kvalitativ forskning kjennetegnes samtidig med at dataene samles på en mindre strukturert måte; hva som blir ansett som data er ofte avhengig av

kontekst, og undersøkelsens fokus. Det vil derfor være umulig for andre forskere å gjennomføre andres forskning på akkurat samme måte (Johannessen mfl., 2011: 243). En avgjørende faktor for hvordan de innsamlede dataene blir fortolket, er ofte forskerens egen erfaringsbakgrunn (Johannessen mfl., 2011: 243). Det er fremdeles mulig å sikre en undersøkelses reliabilitet ved å lage en detaljert beskrivelse av prosessen med vurderingene som ble gjort underveis i arbeidet.

Med validitet menes det i hvilken grad undersøkelsen måler det den har til hensikt til å måle. I praksis innebærer det å gjøre rede for begrunnelser for valg av metoder for å besvare problemstillingen, samt hvordan dataene er blitt sortert (Johannessen mfl., 2011: 244). Dette er viktig med tanke på systematikk i datautvalget. Det kan hende at forskeren er selektiv i utvelgelsen av dataene, noe som kan påvirke forskningsprosjektets utfall. Validitet utgjør dermed et vesentlig element i alle kvalitative forskningsprosjekter for å nettopp unngå at eventuelle skjevheter oppstår.

I forbindelse med denne oppgaven har jeg gjort rede for fremgangsmåten, og hva som ble lagt til grunn i analysen av dokumentene. Under punktet dokumentanalyse redegjorde jeg for analyseverktøyet. Min tolkning av både innholdet i dokumentene og intervjuet ble hovedsakelig gjort på bakgrunn av teori presentert i oppgaven. Teorien dannet rammer for hva jeg ønsket å finne ut av, samt hvilken informasjon som ble vektlagt i besvarelsen.

2.6 Etske hensyn

“All virksomhet som får konsekvenser for andre mennesker, må bedømmes ut fra etiske standarder” (Johannessen

mfl., 2011: 93). Dette er særlig viktig i forskningen, da man ofte er avhengig av andre mennesker for å få tak i relevant informasjon. I forbindelse med oppgaven er de etiske prinsippene knyttet til intervjuet som må ha blitt vurdert ut fra etiske hensyn. Jeg har valgt å intervju kun én person som har det overordnede ansvaret for instansen oppgaven referer til. Dette er en offentlig kjent figur, noe som gjorde at jeg ønsket å publisere personens navn og stilling. I teksten refererer jeg til informanten etter hans etternavn og året intervjuet ble gjennomført, henholdsvis Gjøs (2017). I forkant av intervjuet hentet jeg informantens samtykke til å kunne publisere hans navn i denne oppgaven, ved å sende et informasjonsskriv der jeg skrev at det var ønskelig med å publisere informantens navn, det ble imidlertid nevnt at dette ikke var et absolutt krav.

Før jeg sendte en e-post med forespørsel om intervju til informanten, ble prosjektet godkjent hos Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste, NSD. Det ble gjort lydopptak av intervjuet, og det ble transkribert. Når prosjektet er slutt, skal lydopptaket slettes.

TEORI

03



3.1 Hva er et paradigme? Og hva menes med et paradigmeskifte?

Ordet paradigme stammer fra det greske ordet "paradeigma", og betyr et mønster, et forbilde eller en modell for alminnelig aksepterte handlingsmekanismer. I vitenskapsteori er paradigme en betegnelse på et sett av normer og regler som til enhver tid er gjeldende. Thomas Kuhn sammenligner et paradigme med et spill, der man skal løse et problem uten å stille spørsmål til hvorfor spillereglene er slik de er, men tar de for gitt (Gilje og Grimen, 1995: 90). Paradigme i lys av Kuhns teori er definert som rammer forskere arbeider innenfor. De rammene kan ses på som en felles form for enighet om metode og kriterier for å løse bestemte problemer. Han kaller det for paradigme styrt normalvitenskap, og sammenligner den med å løse puslespill, der forskerne går ut fra at spillet har en løsning, og jobber gradvis med å finne den. Der- som en forsker ikke finner løsningen på et problem, er det ikke paradigmet som bør kritiseres, men forskeren. Med andre ord, det er ikke paradigmet som testes ut, men forskerens evne til å finne løsning på et vitenskapelig spørsmål innenfor bestemte normer. Noen ganger oppstår uregelmessigheter (anomalier) som ikke passer med paradigmet antakelser. Dette setter forskningssamfunnet mellom to valg, enten finne forklaringer på uregelmessigheter innenfor eksisterende paradigmet faglige ramme, eller forsøke å finne opp et nytt paradigme (Gilje og Grimen, 1995: 91). Paradigmeskiftet eller vitenskapelig revolusjon som Kuhn også kaller det, oppstår vanligvis når gamle metoder ikke lenger makter å løse det de hadde til hensikt å løse. Det blir utløst et behov for endringer i måten ting håndteres på. I vitenskapen kan det være

i tilfelle forskere ikke kan utforske noe mer på et bestemt emneområde innenfor det gjeldende paradigmet. I politikken oppstår dette behovet når eksisterende institusjoner ikke lenger er i stand til å håndtere nye samfunnsutfordringer. Behov for paradigmeskiftet utløser vanligvis personer som ikke føler noen forpliktelse overfor etablerte normer og regler. Det er personer som ser et potensiale i endring av eksisterende situasjon ved hjelp av nye tilnærminger, og utvikling av nye metoder. Tilhengere av det gamle paradigmet er oftest personer som har etablert seg i tiden da normalvitenskapelige regler var dominerende. De er overbevist om at nye utfordringer kan løses ved hjelp av innarbeidete metoder, det er bare spørsmål om tid. Deres tilnærming til nytt paradigme er preget av skeptisisme, og betraktes som unødvendig. Kuhn hevder at paradigmeskifte er et resultat av at tilhengere av det gamle paradigmet dør ut, og nye forskere vokser opp, og lærer opp etter det nye paradigmet normer og regler (Gilje og Grimen, 1995: 92). To paradigmer bygger på ulike teorier om hvordan et samfunn er, og løsningen på dets utfordringer. Teoriene kan bygge på ulike kriterier, og forskere fra begge paradigmene kan finne det vanskelig å kommunisere med hverandre (Gilje og Grimen, 1995: 92). De oppfatter verden på forskjellig måte som ikke er forståelig for deres opponenter, og uten forståelse for hverandres verdenssyn, kan de heller ikke ha noen konstruktiv diskusjon.

Gilje og Grimen (1995: 92) forklarer at det et individ ser er avhengig av hva han eller hun ser på, men også av hva individets tidligere erfaring har lært det å se. De sammenligner paradigmeskifte med et såkalt gestaltskifte i psykologien, der vi ser det samme som tidligere, men som følge av ny kunnskap ser noe

helt annet (Gilje og Grimen, 1995: 93). Et nytt paradigme betraktes som et framskritt, ikke som en sannhet, det bedømmes ut fra dets evne til å forutse vitenskapelige fenomener som er akseptable. Det skjer gjennom nye teorier og kriterier som kun er gjeldende i det gjeldende paradigmet. Derfor er to paradigmer usammenlignbare. De bygger ikke opp på hverandre, men representerer et helt nytt verdensbilde. Ifølge Gilje og Grimen (1995: 94) må vitenskapelig utvikling betraktes som "en rekke tradisjonsbundne perioder som blir adskilt ved ikke-kumulative brudd eller revolusjoner". Med dette mener de at bestemte normer og regler bygger på en tradisjon som blir utkonkurrert med nye alternative normer og regler, og resulterer i et paradigmeskifte. Men for å få til en varig endret holdning er det ikke nok med logiske bevis, og en rasjonell tilnærming til bevisene. En bredere tilnærming er nødvendig, hvor teknologiske, sosiologiske og psykologiske faktorer blir tatt hensyn til (Taylor, 1998: 64).

3.2 Bakgrunn for det tradisjonelle transportparadigmet

Rundt år 1900 begynte bilsalg i USA, og i 1940 i Europa, på den tiden var det å eie bil bare et privilegium for de som tilhørte øverste samfunnsklassene. Fra 1913 og utover begynte bilsalget å øke, noe som tillot stadig flere til å kjøpe seg bil (Hall, 2002: 295). Fritt bilsalg førte til utbygging av motorveier, noe som senere satte sitt preg på hvordan byer formet seg. Bil ga folk frihet til å kunne bevege seg på en rask og effektiv måte, samt frihet til å velge hvor de kunne bosette seg. Stadig flere begynte å flytte lenger bort fra sentrale byområder, som var tett bebygde og overbefolkete. Utflytting til periferier resulterte i et spredt bymønster. Periferiene

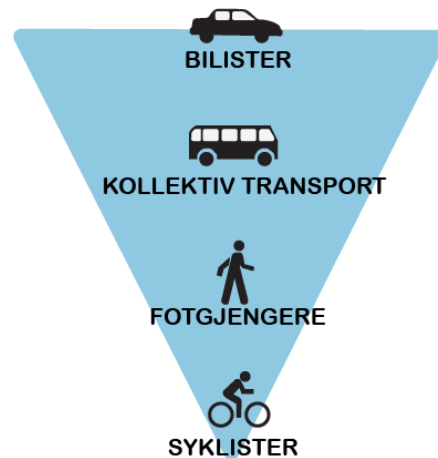


Fig. 3

var koblet sammen med den kompakte byen ved hjelp av motorveier eller veier spesielt designet for biltrafikk. Når bilen ble tilgjengelig for allmenheten ble byspredning friere, og bymønsteret forflyttet seg utover (Hall, 2002: 348). I tråd med stadig økende biltrafikk, vokste en ny generasjon trafikkingeniører som skulle håndtere denne utviklingen (Hall, 2002: 349). På den tiden da privatbilen i USA var en premissgiver for byutvikling, var utbygging av norske byer konsentrert rundt stasjonene (kollektivknutepunkter), og langs jernbanelinjer (Helle mfl., 2006: 414). I 1960 ble salg av personbiler også



Fig. 4

frigjort i Norge, og dette skulle prege den fremtidige bystrukturen. Bilandelen økte betydelig etter 1960, i gjennomsnitt eide hver fjerde Osloborger egen bil på 70-tallet (Stugu, 2006: 434). I takt med denne bilpregete utviklingen begynte folk å

bosette seg lenger bort fra bykjernen, noe som gjenspeilet seg i den stadig mer spredte bystrukturen. Til tross for bevissthet om redusert trafiksikkerhet og luftforurensning som fulgte av økt biltrafikk, var myndighetene medvirkende til den bilbaserte byutviklingen (Stugu, 2006: 435). Bil ga mange muligheter, både for privatpersoner, og i forbindelse med varetransport som ble mer effektivt enn tidligere. Løsningen på utfordringer knyttet til økt biltrafikk var å bygge nye veier. Byutvikling gikk på den motoriserte transportens premisser, noe som resulterte i at mye byareal ble distribuert til utbygging av nye veier, og parkering.

Transportplanleggere var ofte personer med teknisk bakgrunn. Deres tilnærming til trafikkrelaterte utfordringer var også veldig teknisk, og konsentrert rundt hvordan mobiliteten kunne effektiviseres enda mer ved bruk av matematiske modeller. Ved hjelp av disse skulle det være enklere å forutse hvordan et bestemt areal-/transportmønster ville påvirke trafikkflyten (Taylor, 1998: 65).

Byer var oppfattet som kompliserte systemer som måtte styres og kontrolleres ved hjelp av matematiske og sosioøkonomiske ekspertiser (Stugu, 2006: 455). Det var også en tendens til å planlegge byområder etter hvilken funksjon de skulle ha i forhold til hele systemet. Fordeling av de viktigste funksjonene som boliger, servicetilbud og arbeidsplasser, og flytting av dem til forskjellige steder utenfor gangavstand, fulgte med utbygging av nye veiforbindelser. Stugu skriver at "byplanlegging skulle ikke lenger være å fastlegge byggelinjer og gateløp, men å fordele funksjoner og trafikkstrømmer i et urbant landskap" (Stugu, 2006: 455). Befolkningsvekst skulle tas ved å bygge byer utover for at de kunne fungere

ut fra moderne krav til bevegelighet (Stugu, 2006: 455).

Dessuten var planlegging sektorbasert, noe som innebar at hver sektor holdt seg til sitt fagområde, og det var lite samarbeid eller informasjonsutveksling mellom de ulike sektorene. En sterk profesjonalisering førte til at planlegging ble ekspertstyrt med få deltakere involvert (Stugu, 2006: 455). Medvirkning i planprosesser fra sivilbefolkningen var på ingen måte aktuell på den tiden.



Fig. 5

Denne tilnærmingen til transportplanlegging var et resultat av det dagjeldende rasjonelle planidealet. Byer var oppfattet som systemer som måtte kontrolleres og stadig effektiviseres. Planlegging handlet om å tilrettelegge for byutvikling gjennom en systematisk kontroll over alle faktorene innenfor systemet. Mobilitet var en viktig faktor for en velfungerende by; stadig større fartsøkning skulle effektivisere mobiliteten gjennom reduksjon av reisetiden til et minimum fordi reise var oppfattet som et avledet behov. Forutsetningen for å opprettholde trafikkflyten var å stadig utvide veikapasiteten. Alminnelig tilgang til bil fikk mennesker til å kjøre lengre distanser for å gjøre ting tidligere generasjon pleide å gjøre ved å gå eller sykle (Tolley, 2008: 118 referert i Carmona mfl., 2010: 37).

Bil er også blitt et ikon som på grunn av en del faktorer, gjør det vanskelig å utkonkurrere den med andre transportmidler. Bil er ett av elementene av det individuelle forbruket rett etter bolig som representerer status (Urry, 2001 referert i Banister 2005: 6). Den er blitt så viktig at den oppfattes som en uadskillelig del av familien. Individuell mobilitet som bilen gir, underordner andre mobilitetsformer som gange, sykling og kollektivtransport. Det gjør det vanskelig å utkonkurrere den. Bilkulturen er sterkt forankret i samfunnet som vedlikeholder tanken om at bil gir bedre livskvalitet, særlig gjennom markedsføring av bilismen i filmer og reklamer. Men bil er samtidig en av de største ressursforbrukere på grunn av omfanget av materialer og energi som trengs til produksjon. Dessuten er all tilretteleggingen som trengs som veier, bensinstasjoner, bilservice og parkeringer ofte arealkrevende (Urry, 2001 referert i Banister 2005: 5). Dette gjør at mye naturressurser går tapt på grunn av det.

Konsekvensen av å satse på motorisert transport har ført til en romlig og sosial splittelse, da den har resultert i byspredning som gjør at folk må reise lenger enn før, med følelse av at et rom er noe som bør kjøres forbi i stedet for å oppholde seg i (Urry, 2001 referert i Banister 2005: 6). Fragmentert bystruktur tvinger til og med de som ikke ønsker å bruke bil til å gjøre det.

3.3 Bærekraftbegrepet lanseres

I 1987 ble rapporten "Vår felles framtid" utgitt, det var da begrepet bærekraftig utvikling ble brukt for første gang. Rapporten var et resultat av arbeidet til Verdenskommisjonen for miljø og utvikling ledet av Norges tidligere statsminister Gro Harlem Brundtland. I rapporten ble det slått fast at verden

sto overfor store fattigdoms- og miljøutfordringer som følge av utviklingen, og verdenssamfunnet "må ta vare på behovene til mennesker som lever i dag, uten å ødelegge fremtidige generasjoners muligheter til å dekke sine" (FN sambandet, 2017). Bærekraftig utvikling er et globalt begrep som er basert på solidaritet med kommende generasjoner, i tillegg til alle de som lever i dag. Det er en annerkjennelse av at vi bare har en klode med en begrenset mengde ressurser, og det er i vår felles interesse å ta vare på den (FN sambandet, 2017). Bærekraftbegrepet består av tre dimensjoner: miljømessig, sosial og økonomisk. Alle tre elementer er gjensidig avhengig av hverandre, og må sees i sammenheng i forbindelse med den videre utviklingen av verdenssamfunnet i en mer bærekraftig retning.

Miljødimensjonen handler om å ta vare på miljø og klima gjennom bevisst forbruk av tilgjengelige naturressurser, og reduksjon av klimagassutslippene i atmosfæren. Den økonomiske dimensjonen av bærekraftig utvikling handler om en økonomisk vekst som baserer seg på en mer rettferdig fordeling av ressurser, samt som ikke er ødeleggende for jordkloden (FN sambandet, 2017). Sosialdimensjonen går ut på at alle mennesker får lik tilgang til sosiale goder, mulighet til å påvirke egne liv og samfunnet de lever i. Sosiale forhold har mye å si for hvordan mennesker har det i et samfunn, og gjennom bærekraftig utvikling som strategi er det større sannsynlighet for at flere vil kunne få oppfylt rettighetene sine (FN sambandet, 2017).

I 2015 ble 17 bærekraftsmål vedtatt, disse utgjør grunnlag for arbeidet med å bekjempe utfordringer verdenssamfunnet står over.



Fig. 6

Ett av målene handler om utvikling av bærekraftige byer og samfunn. Det går ut på et mer bevisst forbruk av ressurser på en måte som støtter økonomisk vekst, samt ikke går på bekostning av mennesker og miljø. Samordnet areal- og transportplanlegging utgjør et viktig prinsipp som støtter den bærekraftige utviklingen av byer og samfunn.

Fragmentert bystruktur og bilavhengighet har bidratt til store miljøbelastninger som utslipp av farlige klimagasser, luft- og vannforurensninger, altfor høyt forbruk av energi og mineralressurser, nedbygging av viktige naturressurser, som i sin tur har hatt negative konsekvenser for det biologiske mangfoldet (Næss, 2012: 147). Høyt forbruk av naturressurser og utslipp har bidratt til økonomisk vekst, men dette har skjedd på bekostning av miljø og samfunn.

Luftforurensning har negativ innvirkning på bl.a. menneskers helse og trivsel. Dårlig luftkvalitet kan utløse eller forverre luftveissykdommer som astma eller KOLS, men også ha negativ effekt på personer med hjerte- og karsykdommer. De mest utsatte for luftforurensning er barn, eldre, samt personer som allerede har de ovenfor nevnte sykdommene (Folkehelseinstituttet, 2015). I byer og tettsteder er det høyest risiko for å bli rammet av skadevirkningene da høy luftforurensning kommer fra

veitrafikken.

Støy er også et av miljøproblemene den bilbaserte utviklingen har medført. Støy bidrar til redusert trivsel, søvnproblemer, kommunikasjon og kan til og med føre til stressrelaterte sykdommer (Norsk forening mot støy, u.d.). I byer og tettsteder anses veitrafikken for den største kilden til støy. Det ble til og med utarbeidet egne retningslinjer for håndtering av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).

3.4 utfordringer med det tradisjonelle transportparadigmet

Bil har bidratt til samfunnets friere bevegelse; man kunne velge hvor man ville jobbe, uavhengig av hvor man bodde. Denne fleksibiliteten gikk dessverre på bekostning av offentlige rom som måtte bygges om for å gi plass til biltrafikk. En slik forvandling av gatearealet utkonkurrerte andre transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport. Stadig større veikapasitet og spredt bystruktur bidro også til at mye av arealet ble distribuert til andre funksjoner som kun var tilgjengelig med bil. Utbygging av infrastruktur som prioriterte motorisert transport har resultert i økonomisk vekst i byer. Det bilavhengige samfunnet har imidlertid hatt sine konsekvenser.

I tabellen nedenfor vises de største konsekvensene av bilbasert byutvikling:

Miljømessige	Økonomiske	Sosiale
<ul style="list-style-type: none"> - oljesårbarhet - petrokjemisk smog - giftige utslipp av bly og butan - høyt nivå av klimagasser - byspredning - utfordringer knyttet til over vannshåndtering på grunn av harde overflater - trafikkrelaterte problemer som støy og løsriving 	<ul style="list-style-type: none"> - eksterne kostnader av trafikkulykker og forurensning - overbelastning av veinettet til tross for veibygging - høye infrastrukturkostnader som følge av byspredning - tap av dyrkbar jord - mye asfaltert byareal 	<ul style="list-style-type: none"> - tap av bylivet - tap av nabolag og felleskapsfølelse - redusert trafikk sikkerhet - isolering som følge av byspredning - dårlig tilgjengelighet for de som ikke eier bil eller funksjonshemmede

Fig. 7

3.5 Bærekraftig mobilitetsparadigme – en alternativ tilnærming

Befolkningsvekst og stadig økende urbanisering av samfunnet fører til større press på arealer. I 2050 kommer halvparten av verdens befolkning til å bo i byer, og denne veksten bør ikke skje på bekostning av mennesker og miljø. Gjennom samordnet areal- og transportplanlegging kan man enklere styre retningen byene og tettstedene utvikler seg i.

I motsetning til fragmentert byform bidrar en kompakt byform til at behovet for motorisert transport er mindre, og sannsynligheten for å erstatte den med alternative transportmidler er større. Det bærekraftige mobilitetsparadigmet er en alternativ doktrine som ikke favoriserer en transportform over andre, men forsøker å finne en balanse mellom dem. I praksis innebærer det å styre veksten i persontransporten på en effektiv måte som ikke er belastende for miljøet.

Paradigmet erkjenner at høyt ressursforbruk som følger av tilrettelegging for motorisert transport ikke kan bli dekket i langt tidsperspektiv. I stedet

tilbyr det en alternativ tilnærming til transportplanlegging som er med på å dekke fremtidige transportbehov. For å begrense bilbruk og få flere til å reise miljøvennlig er det nødvendig å kombinere harde tiltak (investeringer i ny infrastruktur) med bilrestriksjoner og myke tiltak som går ut på å endre folks holdninger og reiseatferd. Dette er en alternativ tilnærming til transportplanlegging som ikke ekskluderer biltrafikken fullstendig, men tilbyr en omprioritering i transporthierarkiet, samt omdefinerer hva som menes med et effektivt transportsystem. Effektivitet i denne sammenhengen betyr balansering mellom fordeler (outputs) og kostnader (inputs) (Litman, 2013: 23). I tråd med det tradisjonelle transportparadigmet ble transportsystemets effektivitet vurdert ut fra biltrafikens hastighet; jo høyere fart, desto mer effektivt transportsystem. I det nye transportparadigmet er det andre faktorer som definerer om et transportsystem anses for effektivt eller ikke (Litman, 2013: 23):

- I analyser av trafikknettverk vurderes effektiviteten både ut fra reiseavstand og fart. Det erkjennes at lavere fart,

men bedre koblet trafikknettverk øker mobilitetseffektiviteten, mer enn nettverket som tillater høy fart, men som er dårligere koblet sammen, og har lengre reiseavstander.

- Det bærekraftige mobilitetsparadigmet erkjenner at ikke alle kan kjøre bil, og at i de fleste tilfeller er gange, sykkel og kollektivtransport mer effektive enn bil. I den forstand oppfattes et transportsystem som effektivt når man har mulighet til å velge et transportmiddel som egner seg best i forhold til reiseavstand. Eksempelvis er gange og sykkel mest aktuelle transportformer på korte reiseavstander, mens kollektivtransport og bildeling for reiser på lengre avstander, og bil når den anses for mest resurseffektivt for øvrig.

- Tilgjengelighet-basert transportplanlegging handler om å planlegge på en måte som forbedrer tilgjengelighet for alle ved å styrke forholdene for bærekraftige transportmåter. Transportønsker tilfredsstilles via en mer effektiv og integrert bruk av eksisterende transportsystem og arealbruksstruktur. Forbedring av kvaliteten på valgte transportmidler, nødvendig infrastruktur, og dets sammenheng med arealbruk danner til sammen et effektivt transportsystem.

- Økonomisk effektivitet – handler om å maksimere verdien på goder og tilgjengelige tjenester. Et transportsystem er økonomisk effektivt når det favoriserer reiser av høyere verdi med et lavt ressursforbruk over reiser med lavere verdi med mindre effektive transportmidler. Kollektivtransportens verdi sees på som høy med tanke på at den er plassbesparende i forhold til antall mennesker som kan fraktes per reise sammenlignet med bil. Sykling, akkurat som gange er både plassbesparende og effektivt å benytte. De forurenser ikke og har lavt ressursforbruk, og vil derfor også ha høy verdi.

- Effektiv planlegging – handler om å integrere planleggingsprosessen slik at kortsiktige tiltak støtter strategiske langsiktige mål. Dette er f.eks. når transport, arealbruk, økonomisk, sosial- og miljømessig utvikling sees i sammenheng og integreres på en effektiv måte.

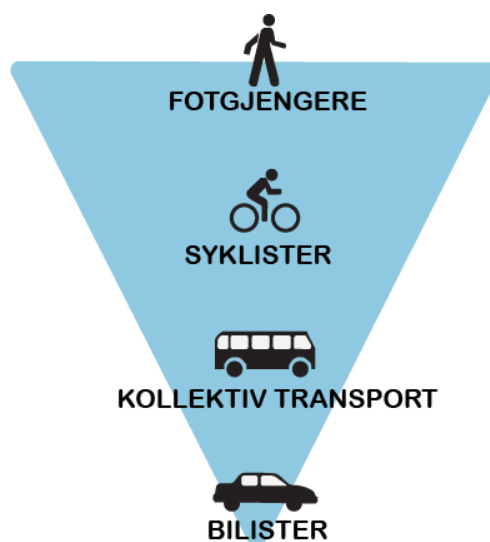


Fig. 8

Bil har lenge vært en premissgiver for byutviklingen, men på grunn av dens omfattende ressursforbruk, anses den ikke lenger som effektiv i forhold til andre tilgjengelige transportmidler. Overgang til bærekraftige transportmidler forutsetter en mer innovativ tilnæringsmåte som tar utgangspunkt i det som allerede er, samt har en visjon om hvordan man vil at det skal være, og transportens rolle for å oppnå det (Banister, 2008: 74).

Det er imidlertid to dilemmaer som er aktuelle i dagens transportplanlegging: på den ene siden ønskes det å effektivisere mobiliteten, ved å redusere reisetiden til et minimum, mens på den andre siden jobbes det for å sakne trafikkens hastighet av hensyn til miljø og sikkerhet. Banister (2008:74) mener måten man tenker på en reise bør endres, at man ikke skal se på reisen for reisens skyld, men heller som en verdifull akti-

vitet og vurdere reisetiden ut fra dens pålitelighet i forhold til avstand, i stedet for å forsøke å korte den ned.

Men innen den eksisterende tilnærmingens rammer for transportplanlegging finnes det ikke tilgjengelige metoder som kan håndtere en reise som en verdifull aktivitet, og ut fra reisetidens pålitelighet. Transportanalyser er ofte basert på to tilnærminger som går mot

i tråd med det bærekraftige mobilitetsparadigmet.

Den alternative tilnærmingen benytter en annen metode for transportplanlegging, der gaterom blir konseptualisert på en måte som integrerer mennesker og trafikk, riktignok med biler nederst i transporthierarkiet. Viktig er det at alternativ tilnærming til bærekraftig mobilitet følger fremtredende politiske

paradigmer med fokus på mobilitet på lokalt og bynivå. Formålet er å planlegge byer i en menneskelig skala der bil ikke får like god fremkommelighet, da utbygging av infrastruktur for biltrafikk gjør gåing, sykling og bruk av kollektivtransport mindre attraktivt. I tillegg hevder Banister at det bør satses mer på å øke offentlig aksept for miljøvennlig transport, da det ofte er en barriere for skifte av gjeldende transportparadigme (Banister, 2008: 75).

TRADISJONELL TILNÆRMING TIL TRANSPORTPLANLEGGING	ALTERNATIV TILNÆRMING TIL BÆREKRAFTIG MOBILITET
FYSISK DIMENSJON	SOSIAL DIMENSJON
MOBILITET	TILGJENGELIGHET
TRAFIKKFOKUS, SPESIELT PÅ BILEN	MENNESKELIG FOKUS
STOR SKALA	LOKAL SKALA
GATA SOM VEI	GATA SOM STED
MOTORISERT TRANSPORT	ALLE TRANSPORTFORME I HIERARKISK REKKEFØLGE DER FOTGJENGERE OG SYKLISTER ER ØVERST MENS BILER NEDERST
TRAFIKKPROGNOSER	VISJONER FOR BYBRUK
MODELLBASERT UTVIKLING	SCENARIOUTVIKLING OG SIMULERINGER
ØKONOMISK EVALUERING	ANALYSER BESTÅENDE AV FLERE KRITERIER SOM VURDERER SOSIALE OG MILJØMESSIGE HENSYN
REISE SOM AVLEDET BEHOV	REISE SOM AVLEDET BEHOV OG EN VERDIFULL AKTIVITET
ETTERSPØRSELBASERT	STYRINGSBASERT
FARTSØKNING	FARTSREDUKSJON
MINIMERE REISETID	FORNUFTIG REISETID I FORHOLD TIL AVSTAND
SEPARERING AV MENNESKER OG TRAFIKK	INTEGRERING OG SAMHANDLING

Fig. 9

hverandre, noe som gjør planlegging lite effektivt. Men begge tilnærmingene er viktige, da begge omfavner konseptet for bærekraftig mobilitet. Banister foreslår å balansere den fysiske dimensjonen som bystruktur og trafikk med den sosiale dimensjonen som er menneskeorientert, og er rettet mot økt tilgjengelighet (Banister, 2008: 75). I figur 9 er det presentert forskjeller mellom tilnærmingen til tradisjonell transportplanlegging og tilnærmingen

3.6 Offentlig aksept i miljøpsykologisk perspektiv

Med offentlig aksept menes det allmenhetens støtte til tiltak som har til hensikt å endre eksisterende situasjon. Der det er offentlig aksept, er også politisk motivasjon til å foreta nødvendige handlinger (Banister, 2008: 76). Politiske beslutninger som har allmenhetens støtte anses for legitime. Mangel på legitimitet vekker skeptisisme til de styrende, og kan resultere i at den politiske makten svekkes. Endringer som innebærer kontroversielle tiltak er derfor lite populære blant politikere dersom de vil opprettholde sin maktposisjon. I forbindelse med sykkelplanlegging kan det eksempelvis gjelde tiltak som går ut på å fjerne parkeringsplasser for å bygge ut ny sykkelinfrastruktur, eller stenge gater for bilgjennomkjøring.

Bilkulturen har fotfestet seg så sterkt i samfunnet at restriktive tiltak vekker mye motstand. I miljøpsykologien hevdes det at miljøproblematikken er i utgangspunktet atferds-, sosial- og kulturelatert, og omfatter flere nivåer; fra individuelle husstander, bedrifter, industrier til statlige departementer (Vlek, 2000: 154).

Spørsmål om restriksjoner for bilbruk innebærer alltid en konflikt mellom individuelle, sosiale og økonomiske fordeler, og konsekvenser for miljøet. I miljøpsykologien kalles dette for allmenningens dilemma (fra engelsk *the commons dilemma*) - den oppstår når en rekke individuelle handlinger til sammen medfører negative konsekvenser for en fellesressurs (miljø) på lang sikt. Sett fra psykologisk perspektiv er det ofte de umiddelbare fordelene som er mest fremtredende, mer enn konsekvensene som ligger langt fram i tid (Vlek, 2000: 159). Myndigheter står dermed overfor grunnleggende spør-

mål: hvordan finne en balanse mellom individuelle fordeler og følgende negative miljøkonsekvenser? Og hvordan skal man formidle informasjonen om risikoene som følger av de handlingene til befolkningen på en forståelig måte? I miljøpsykologien opereres det med begrepet *proximal cognition* som handler om at moderne samfunn har en tendens til å tenke på umiddelbare konsekvenser (her og nå) av en bestemt handling. Dette hindrer utvikling basert på langsiktig og fornuftig planlegging, og beslutningstaking som forsøker å minimalisere negative miljøvirkninger i fremtiden (Björkman, 1984 referert i Vlek, 2000: 157). Å få alminnelig støtte til tiltak som folk ikke får direkte fordeler av er utfordrende. Bilrestriksjoner oppfattes av mange som innskrenking av mobilitetsfriheten, og resulterer oftest i liten villighet til overgang til miljøvennlige transportmidler. Det er derfor viktig å finne en balanse mellom bilrestriksjoner og tiltak som oppfattes mer positivt, da det kan redusere konfliktnivået vesentlig. Befolkningens aksept er nødvendig for at endring i holdninger og transportatferd skal kunne skje.

Det er flere ulike faktorer som påvirker menneskelig atferd, men generelt kan man kategorisere den etter to hoveddimensjoner; individuell- og sosialdrevet. Den første dimensjonen handler om at atferd er noe mennesker velger bevisst, men den kan også være rutinepreget og automatisk. Andre dimensjonen impliserer at atferd kan være basert på ens tro, og motivasjonen bak er knyttet til ønske om sosial erkjennelse (Vlek, 2000: 161).

Kjennskap til motiver som ligger bak menneskeatferden kan være til hjelp for å finne en effektiv måte for å påvirke folks holdninger og reiseatferd.

3.6.1 Individuelle motiver bak menneskelig miljøatferd

På individuelt nivå er en rekke faktorer som påvirker menneskelig atferd i forhold til miljø. Vlek skiller mellom tre hovedfaktorer: behov, muligheter og evner (Vlek, 2000: 160). Disse bør ikke ses separat, da de er gjensidig avhengig av hverandre. Vlek forklarer at behov og muligheter legger grunnlaget for motivasjon til å utføre en bestemt handling, mens ved bruk av en kombinasjon mellom muligheter og evner kan man kontrollere atferden (Vlek, 2000: 160). Diagrammet nedenfor viser at for å endre miljøatferden kreves det justering av enten behov og/eller muligheter og/eller evner som ligger til grunn for slik atferd.

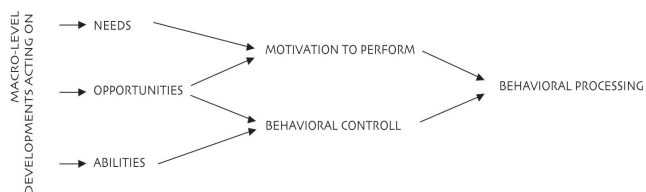


Fig. 10

3.6.2 Syv strategier for sosial atferdsendring

Som tidligere nevnt, innebærer allmenningens dilemma konflikter mellom individuelle og kollektive interesser, noe som reduserer muligheter for en langsiktig og bevisst planlegging. Vlek mener at effekten av allmenningens dilemmaet bare kan reduseres ved å balansere individuelle og kollektive fordeler og risikoer på en mer bærekraftig måte (Vlek, 2000: 161). Dette kan gjøres ved bruk av syv overordnede strategier for sosial atferdsendring, og disse er som følgende:

1. Et bredt utvalg av alternativer, omorganisering (legge til/gjøre slutt på/endre alternativer, forbedre effektiviteten)
2. Regulering og håndhevelse (vedta nye lover og regler; innføring av nye normer og standarder)
3. Økonomisk stimulering (belønninger/bøter, skatt, avgifter, tilskudd)
4. Informasjon, opplæring, kommunikasjon (om risikogenerering, typer og risikonivåer, dele andres oppfatninger og intensjoner, strategier for risikoreduksjon)
5. Sosiale modeller og støtte (demonstrasjon av andres positive opplevelser som følger av atferdsendring)
6. Organisatorisk skifte (privatisering som ressurs, straffesystem, ledende institusjon, organisering som tillater selvregulering)
7. Moral- og verdiendring (rette oppmerksomheten mot at folk skal være mer bevisste på sine valg, styrke medfølelsen for andre og fremtidige generasjoner, redusere effekten av her og nå).

Kombinasjon av forskjellige strategier kan ha ulike effekter, f.eks. ved bruk av punkt 1, 3 og 6 kan man jobbe med å finne strukturelle løsninger på allmenningens dilemma fordi at grunnlaget ville blitt endret (Vlek, 2000: 161). Strategier i punkt 2, 4, 5 samt delvis 6 og 7 ville påvirke de kognitiv-motiverende løsningene. Strategi 7 kan imidlertid egne seg best når man ønsker å påvirke individuelle personers samarbeidsvilje til å være mer motivert av samfunns-hensyn. Det hevdes at strukturelle løsninger er mer effektive, enn kognitiv-motiverende som er mer kulturbaserte (Vlek, 2000: 162). Verdier som følger av kulturidentitet anses for å ha en stor innflytelse for eventuell atferdsendring.

3.7 Mobility Management

Mobility management er en styringsbasert tilnærming til person- og godstransport som går ut på å etablere nye partnerskap og virkemidler som har som formål å endre holdninger og atferd til bærekraftige mobilitetsformer. Det handler ikke om å forby bilbruk, men gjennom tilbud om alternative transportformer redusere bilbruken til et absolutt minimum. MM-konseptet (*Mobility Management*-konseptet) sett i sammenheng med restriktive tiltak for biler, og tilstrekkelig kvalitet på miljøvennlige transportmidler, kan øke deres konkurransevne i forhold til bil (Nosal, 2011: 14). Fokus på MM-tiltak kan være et godt utgangspunkt i arbeidet med å endre folks holdning og reiseatferd.

Tradisjonelle transportparadigmets innflytelse på byområder basert på å dekke transportbehovet ved å utvide veikapasitet, har vist seg å være lite effektivt på lang sikt. Bakgrunnen for etablering av MM-konseptet var å redusere omfattende økonomisk og arealmessig ressursforbruk som fulgte av utbygging av ny veiinfrastruktur og tilknyttede fasiliteter (Nosal, 2011: 14).

MM-konseptet er basert på bruk av virkemidler som informasjon, organisering, koordinering støttet av markedsføring (Hanssen, 2003: 1). Bilrestriksjoner i byområder medfører mye konflikt, og for å dempe denne konflikten ble det sett på som mer fornuftig å fokusere på positive tiltak, som ikke innskrenker ens mobilitetsfrihet, men tilbyr et større utvalg av transportalternativer. Ved hjelp av MM-tiltak som også kalles for myke eller enkle tiltak kan man bidra til å øke bevisstheten om transportmiddelvalg, reisemål og reisens omfang (Hanssen, 2003: 2). Tiltakene

kan rettes mot allmennheten, spesielle grupper, reiseformål, arbeidsgivere, bedrifter, bestemte geografiske områder osv (Hanssen, 2003: 2). Ved bruk av *mobility management* kan kostnadene knyttet til utbygging av ny veiinfrastruktur reduseres, fordi konseptet fokuserer på å utnytte eksisterende transportsystem på en mer effektiv måte. Formålet er å forbedre kvaliteten, og tilgjengeligheten på alternative transportformer, slik at bil ikke lenger utgjør første transportvalg. MM-konseptet bør derfor sees i sammenheng med begrepet tilgjengelighet (Hanssen, 2003: 5).

MM-tiltak kan gjennomføres av offentlige myndigheter alene, og/eller i samarbeid med private aktører. Det andre alternativet er vanligst, ettersom et samarbeid med bedrifter, enkeltpersoner, organisasjoner, fagforeninger, kollektivselskaper, husstander og utbyggere er en bærende forutsetning for en effektiv mobilitetspåvirkning. Ved hjelp av et offentlig-privat samarbeid kan fremtidens transport- og miljømessige målsettinger blir nådd (Hanssen, 2003: 5). Det er vanligvis kommuner som står for koordineringen av arbeidet, da de kan knytte det opp mot gjennomføring av tiltak innenfor ansvarsområde til ulike etater (Hanssen, 2003: 10). I noen europeiske land har det blitt etablert mobilitetskontorer som arbeider med tiltak rettet spesifikt mot å påvirke folks reiseatferd (Hanssen, 2003: 3).

MM-tiltak er fleksible med tanke på at myndigheter kan tilpasse dem til lokale transportutfordringer. I tillegg har *mobility management*-begrepet utviklet seg til å omfatte enkle fysiske tiltak som ikke krever regulering, og er ikke like ressurskrevende som utbygging av ny infrastruktur. Myke tiltak, i motsetning til harde tiltak (utbygging

av sykkel- og veiinfrastruktur, trikkelinjer, osv.) krever lav økonomisk investering, men kan ha høy påvirkningskraft (EPOMM, u.d.).

Kunnskapen om effekten av ulike tiltak er under kontinuerlig utvikling. Det er ingen samlet liste over alle tiltak som går inn under MM-konseptet. Nasjonale og internasjonale nettverk er derfor viktige for å formidle ideer og erfaringer (Hanssen, 2003: 7).

I 1999 ble Den europeiske samarbeidsorganisasjon og nettverk EPOMM etablert (European Platform on Mobility Management). Organisasjonen arbeider med utviklingen av MM-konseptet basert på forskning og erfaring fra andre land. Statens Vegvesen har vært norsk representant i EPOMM siden 2004 (EPOMM, u.d.).

EPOMM har hatt stor innflytelse på utviklingen av ulike arbeidsmetoder med formål å stimulere folk til å endre sin reiseatferd. Det finnes et stort spenn av tiltak som går under paraplybegrepet *mobility management*. Hovedsakelig er det snakk om aktiviteter som kan gjennomføres raskt, uten politisk vedtak. Det er positivt med tanke på at man kan unngå tidskrevende beslutningsprosesser som følger av reguleringsarbeid. Forutsetningen for å få varige virkninger av MM-tiltak er, imidlertid et aktivt og systematisk arbeid over en lengre tidsperiode. Lokale vedtak om å satse på bærekraftig transport er vanligvis et utgangspunkt for å begynne arbeidet med å utforme tiltak. Holdningsskapende arbeid bør være supplerende til nødvendige investeringer som forbedrer forholdene til gående, syklende og kollektivreisende, ettersom de kan bidra til at nytten av investeringene økes (Hanssen, 2003: 7). For å øke attraktiviteten til alternative transportmidler er å satse på å forbedre dem, og synliggjøre effekter

av forbedringene. Kjennskap til tilgjengelige alternativer som tilbyr en effektiv bevegelse, øker sannsynligheten for at flere vil benytte dem.

En langvarig mobilitetspåvirkning kan bidra til at folk vil vurdere egne reisevaner mer bevisst, og med tiden kan det bidra til at å reise alternativt blir et naturlig valg.

Det anbefales ikke å kopiere og implementere tiltak som har fungert bra i en by, for det er ingen garanti at noe som har fungert bra på ett sted, vil gjøre det på et annet.

Det bør vurderes om akkurat det bestemte tiltaket kan tilfredsstille lokale transportbehov før det iverksettes. Det finnes ikke en bestemt mal for hvilke tiltak som er mest effektive, alt er avhengig av transportutfordringenes omfang og kontekst (Hanssen, 2003: 46). *Mobility management* handler om å tilrettelegge for, og oppmuntre til en mer bevisst reiseatferd, og ved å ha kjennskap til lokale forhold kan man bedre nå enkelte grupper. Ved å involvere berørte parter i utformingen av tiltak, kan man i tillegg få større støtte til gjennomføringen av dem. Medvirkning er en bærende forutsetning for å øke befolkningens forståelse for motiver bak en bestemt utviklingsretning. Mobilisering av lokalsamfunnet kan også bidra til større engasjement i utformingen av omgivelser. En medvirkningsprosess bør imidlertid ikke være en monolog, hvor fagpersoner prøver å overtale folk til sine idéer. Den bør heller arrangeres på en måte som engasjerer til diskusjon, og er åpent for innspill fra befolkningen.

Ved bruk av myke tiltak som oppfattes positivt, kan man øke aksepten for senere bilrestriksjoner som veiavgift og/eller fjerning av parkeringer til fordel for bedre fremkommelighet for gående og syklende.

3.7.1 MM-tiltak – en strategi for å øke aksept for sykkel

I forbindelse med sykkeltilrettelegging kan investeringer i sykkelveinettet i kombinasjon med MM-tiltak forsterke den positive effekten av innsatsen. Det anbefales å prioritere tiltak rettet mot bestemte målgrupper i stedet for å ha en generell tilnærming, da det gir raske og mer målbare resultater (Hansen, 2003: 48).

Nedenfor skal det presenteres noen eksempler på holdningsskapende tiltak som kan bidra til å øke aksepten for sykkel som transportmiddel, samt få flere til å begynne å sykle. Følgende oversikt er imidlertid ikke uttømmende, da *mobility management* er et omfattende begrep som fanger all aktivitet med formål å påvirke befolkningens holdninger og reiseatferd.

Informasjon og kampanjer – type tiltak i denne kategorien har som formål å motivere til frivillig atferdsendring gjennom bevisstgjøring, typisk ved bruk av informasjonskampanjer og sosialt press. Ved bruk av *framing* som går ut på å gjøre enkle endringer i beskrivelser av en hendelse, kan man påvirke folks oppfatninger og vurderinger av hendelsen (Böhm og Hanss, 2012: 368). Behov for overgang til bærekraftig transport bør derfor forklares ved å understreke dens økonomiske, sosiale og helsemessige fordeler for både individer, bedrifter, og samfunn som helhet. Kampanjer som motiverer til å gå eller sykle istedenfor å kjøre bil kan eksempelvis støttes i helsemessige årsaker, ved å argumentere for at daglig fysisk aktivitet reduserer risiko for overvekt og sykdommer som følger av den. I tillegg kan fysisk aktivitet kombineres med andre aktiviteter som man ellers foretar i løpet av dagen, f.eks. sykle til og fra jobb eller butikk.

Argumenter som treffer individuelle preferanser har større sannsynlighet for å påvirke reiseatferd. Å fremme fordeler er også nødvendig for å øke bevissthet om negative konsekvenser som følger av bilkjøring. En tidligere studie viste at individualiserte kampanjer som informerte om tilgjengelige transportalternativer i forhold til reisemål, hadde en positiv effekt på folks reiseatferd (Brög mfl., 2002: 1). Det ble satt i gang en rekke pilotprosjekter i europeiske land som gikk ut på å ta direkte kontakt med befolkningen, og informere om tilgjengelige reisealternativer. Etter at prosjektet tok slutt ble det funnet ut at individualisert markedsføring hadde bidratt til at biltrafikken gikk ned med 10%, samt at andel gående økte med 16%, syklende med 91% og kollektivreisende med 21% sammenlignet med hvordan situasjonen var før prosjektets start. Studien konkluderte med at mennesker ofte ikke vet hvilke alternativer som finnes, og velger det de er vant med fra før av. Dette finner også støtte i det jeg har vært inne på tidligere om at motiver bak individuell miljøatferd ofte er preget av automatiske og ubevisste valg (Vlek, 2000: 161).

Formålet med kampanjer er å vise at det finnes bedre reisealternativer enn bil, og gi denne informasjonen direkte til kunden, istedenfor at kunden selv må lete etter den (Brög mfl., 2002: 1). En slik tilnærming øker sannsynligheten for at flere vil bli påvirket av informasjonen de mottar, og følgelig endrer reisevanene sine. I kampanjer bør det særlig legges vekt på faktorer som øker alternativ transports konkurranseevne i forhold til bil, slik at folk vil kunne oppleve direkte fordeler av å reise miljøvennlig. Gå ned i vekt, spare penger og tid, få renere luft og bedre trafiksikkerhet og trygge skoleveier, er bare noen eksempler på direkte fordeler (Banister, 2008: 78).

I forbindelse med studien av individualisert markedsføring i South Perth ble det gjennomført en spørreundersøkelse om årsaker til individuelle reisepreferanser, og resultatet viste at 34% av 80% som brukte bil som sitt hovedtransportmiddel gjorde det av subjektive årsaker (Brög mfl., 2002: 3). Det ble konkludert med at denne gruppen hadde et stort potensiale for å endre reisevanene sine ved hjelp av individualiserte kampanjer.

Sosiale media kan også brukes som en informasjons- og kommunikasjonskanal mellom myndigheter og befolkningen.

Kontroversielle tiltak kan ikke gjennomføres uten befolkningens støtte, derfor er det nødvendig å bygge opp folks tillit og ansvarsfølelse for omgivelser de bor i gjennom en kontinuerlig informasjonsformidling og involvering. Som det ble nevnt tidligere kan reiseatferd være automatisk og rutinepreget, der folks argumenter mot alternativ transport har et subjektivt uttrykk, noe som kan påvirkes og endres til en viss grad ved bruk av informasjon.

Bedriftsrettede tiltak – samarbeid med arbeidsgiverne sees på som særlig aktuelt, da de selv kan ta ansvar for å gjennomføre tiltak som er med på å redusere bilbruken blant sine ansatte. Myndighetene kan bidra til at målene bli nådd, men det er bedriftens ansvar å organisere arbeidet. Kommuner bør gå foran som gode eksempler, og motivere til økt sykkelbruk blant sine ansatte. Det som er positivt med tiltak rettet mot virksomheter er at kunnskapen og holdningene vil kunne spres videre til dagliglivet (Hanssen, 2003: 37). Dessuten er det en rekke fordeler både private og offentlige virksomheter kan dra nytten av ved å satse på økt sykkelbruk. Bedre helse kan f.eks. bidra til lavere sykefravær, mens mindre areal

brukt til parkering kan føre til store kostnadsbesparelser. Sykkelparkering krever mindre plass, koster lite og kan ofte plasseres nær inngangen. Sykkel tillater også en mer effektiv mobilitet med tanke på at man kan komme seg raskere frem ved bruk av snarveier, og unngå trafikkøer. Tilbud om rabattordninger på kjøp av sykler, dusjmuligheter og garderobe på arbeidsplassen, godtgjørelser for sykling til/fra jobb, og deltakelse i sykkelkampanjer er en måte å motivere flere til å benytte sykkel som transportmiddel til og fra arbeid (Hanssen, 2003: 41).

I Kristiansandregionen ble det i 2007, gjennomført en kampanje med navnet *Jeg kjører grønt* blant ansatte ved tolv større bedrifter som pleide å kjøre bil til jobb. Målet var at flest mulig skulle gå over til andre transportformer. De ble tilbudt gratis månedskort for buss eller en sykkelpakke verdt 1000 kroner. Omtrent 400 ansatte deltok i kampanjen, hvorav 4 av 5 valgte sykkelpakken. Etterundersøkelsene viste at nær 60% av deltakerne begynte å sykle til jobb daglig eller oftere enn før kampanjens start (Strand, 2008). Undersøkelsen konkluderte med at personlig påvirkning og kampanjer rettet mot spesielle målgrupper kan være suksessfaktorer for økt sykkelbruk.

Miljøbevissthet hos offentlige og private virksomheter blir ofte sett på som viktig. Muligheten til å knytte sitt navn til en eller flere symboler på miljøengasjement kan øke virksomhetens konkurransevne. Bedrifter som tilfredsstillt krav til ISO 14000 standarden (et internasjonalt standard for miljøstyringssystem) sees på som mer attraktive av oppdragsgivere, ettersom de bidrar gjennom sin virksomhet til å minimere miljøbelastningen (standard. no, 2017).

Enkle fysiske tiltak – *mobility management* omfatter også enkle fysiske sykkeltiltak som ikke krever politisk behandling for å kunne bli implementert. Det kan være alt fra etablering av sykkelpassasjer, oppmerking av sykkelfelt, plassering av sykkelpumpestasjoner/ sykkelpleiere og informasjonstavler, parkering for sykkel, bedret drift- og vedlikehold av sykkelveinettet, fartsreducerende tiltak for bil, tillatelse for sykling mot enveiskjøring mm. Disse er eksempler på tiltak som har lav investeringskostnad, men kan ha høy påvirkningskraft.

Samarbeid med næringsliv – et slikt samarbeid kan eksempelvis gå ut på etablering av sykkelparkeringer nær innganger til butikker og serveringssteder.

I samarbeid med sykkelforhandlere kan det være aktuelt å innføre ordninger som gir spesielle rabatter og tilbud ved kjøp av sykkelutstyr, f.eks. i forbindelse med kampanjer. Dette er en såkalte *vinn-vinn* situasjon, da det øker sannsynligheten for *merslag* hos sykkelforhandlere som deltar i kampanjen. En annen måte å fremme et samarbeid med næringsliv på er i forbindelse med varetransport. Næringslivets varetransport står for mye av utslipp på grunn av trafikk. Dette kan imidlertid reduseres med enten bruk av mindre kjøretøy, eller kjøretøy som ikke drives av fossilt drivstoff. Det kan også være aktuelt å vurdere om antall reiser kan reduseres (Hanssen, 2003: 7).

Tiltak rettet mot spesielle målgrupper – en annen måte for å fremme sykkel som transportmiddel på, er å rette oppmerksomheten mot spesielle grupper som skolebarn, eldre, funksjonshemmede, kvinner, innvandrere og voksne nybegynnersyklister (Urbanczyk mfl., 2010: 27). Ved å formidle budskapet

direkte til grupper som kan bli potensielle syklister, kan informasjonen tilpasses akkurat den bestemte gruppens transportbehov og livsstil.

For å nå barn i skolealder er det nødvendig å utarbeide spesielt tilpassede programmer i samarbeid med skolen, og foreldre. Siden barn blir påvirket av reisevanene til foreldrene, bør foreldre involveres i barnas sykkelopplæring. Ved å satse på barnas mobilitetsvaner tidlig, kan man påvirke deres atferdsmønster senere i livet, da menneskets grunnleggende verdier og oppfatninger utvikler seg i løpet av barndomsutdanning og tidlig sosialisering (Vlek, 2000: 162). Programmer for skolebarn, med opplæring om trafikkregler i kombinasjon med etablering av trygg sykkelinfrastruktur på skoleveier kan vise seg å være avgjørende suksessfaktorer.

I takt med økende vekst av eldre i samfunnet, bør det etableres nye former for mobilitet som vedlikeholder deres uavhengighet og lar dem forbli friske lengst mulig. Ved å invitere farmasøytter, leger, helseorganisasjoner og lokale eldresentre osv. til samarbeid, kan flere eldre bli interessert i å prøve ut sykling selv eller sammen med andre (Urbanczyk mfl., 2010: 28). Nærmere konsultasjon med helsemyndigheter kan hjelpe til å utarbeide tiltak tilpasset eldres behov og evner. Det kan også være aktuelt å introdusere alternativer til vanlig sykkel som el-sykkel eller trehjulssykkel.

Steder hvor sykkelandelen er høy er sykkelbruken jevnt fordelt blant kjønn og ulike samfunnsgrupper. Der hvor sykkelandelen er lav er det imidlertid lav andel kvinner som sykler. Selv om jenter i ung alder sykler, slutter de når de er blitt eldre, fordi sykling blir oppfattet som ukult (Urbanczyk mfl., 2010:

28). I tillegg er dårlig sykkelinfrastruktur ofte et problem som jenter ikke finner seg i på samme måte som gutter. Å sykle i biltrafikken oppleves som farlig, og det er ofte de som har god sykkel erfaring som gjør det (Urbanczyk mfl., 2010: 28). Kvinner er ofte mindre villige til å sykle dersom trafikkforholdene er lite forutsigbare. Ved å organisere kurs som gir opplæring i trafikkregler, eller viser hvordan man kan sykle i regnet og i mørket, kan det bli enklere for kvinner å venne seg til sykling i ulike trafikk- og værforhold. Det kan også være lurt å lage en oversikt med tips til hvilken sykkelmodell som passer best til ens transportbehov, samt vise eksempler på sykling under graviditet. På den måten når man en større gruppe kvinner som kan bli potensielle syklister (Urbanczyk mfl., 2010: 28).

Kurs med formål om å lære innvandrere å sykle har fått stor popularitet i Danmark, Nederland og Tyskland. I disse landene er hovedfokuset rettet spesielt mot innvandrerkvinner som kommer fra land der sykling assosieres som en typisk mannlig aktivitet (Urbanczyk mfl., 2010: 28). Gjennom slike kurs lærer kvinner ikke bare de grunnleggende sykleferdigheter, men også gjennom sosialisering med andre kvinner lærer de seg bedre språk, integrerer seg bedre i samfunnet, blir mer uavhengige, og får bedre helse (Urbanczyk mfl., 2010: 28).

Kurs for voksne nybegynnersyklister egner seg i byer som er i tidlig stadium med sykkeltilrettelegging. Gruppekurs om grunnleggende trafikkregler og trafikkatferd kan øke deres motivasjon for å sykle (Urbanczyk mfl., 2010: 28). Gjennom kontinuerlig støtte under opplæring, er det en større sannsynlighet for at denne målgruppa vil fortsette å sykle på daglig basis etter endt

kurs (Urbanczyk mfl., 2010: 28).

For å redusere effekten av allmennings dilemma, og endre eksisterende situasjon, er det viktig å se bort fra kort-siktige fordeler for enkelte individer, og heller jobbe mot langsiktige strategiske mål som er best for fellesskapet. Kombinasjon av investeringer i sykkelinfrastruktur og myke tiltak i tråd med MM-konseptet kan støtte langsiktige målsettinger dersom de blir brukt konsekvent. Dette er en prosess som må jobbes systematisk med for å oppnå de beste mulige resultater. Paradigmeskifte i transportplanleggingen er ikke bare endring i de fysiske omgivelsene, men også av atferd. For å oppnå et skifte må derfor argumentene være tilstrekkelig tungtveiende for å overvinne tradisjonelle transportparadigmets bilavhengighet, og vekke et kollektivt ansvar og vilje til endring (Banister, 2008: 79).

PRESENTASJON AV CASE OG ANALYSE

04



4.1 Presentasjon av sykkelplanene

I dette kapitlet skal jeg først presentere handlingsplanen for hovedsykkelveinettet fra 1998, og deretter planen for sykkelveinettet fra 2016. Ut fra innholdet skal jeg drøfte tilnærmingene til sykkeltilrettelegging i begge planene med utgangspunkt i figur 9 på s. 31 presentert i teorikapittelet. Til slutt skal jeg diskutere forskjeller mellom planene ved å sette de to tilnærmingene opp mot hverandre. Denne diskusjonen vil utgjøre grunnlaget for besvarelsen på min første problemstilling, altså om den nye sykkelplanen representerer en overgang til et bærekraftig mobilitetsparadigme.

4.2 Plan for hovedsykkelveinettet fra 1998 (vedtatt i 1999)

Denne planen er en revidert versjon av handlingsplanen fra 1990, grunnen til at den måtte revideres var hovedsakelig knyttet til ansvar for utbygging av de ulike traséene, og fordi at det kom ny kunnskap om sykkeltilrettelegging (Oslo kommune og SVV, 1998: 1). Planen var utarbeidet av Oslo kommune, henholdsvis Samferdselsetaten og Plan- og bygningsetaten i samarbeid med Statens vegvesen Oslo. Innledningsvis gjøres det rede for at planen er rettet mot transportsyklister. Dette var en syklistgruppe som skulle fort frem til skole og arbeid, og som i hovedsak besto av ungdom og voksne yrkesaktive personer (Oslo kommune og SVV, 1998: 3).

Videre presenteres det målene med utbygging av hovedsykkelveinettet:

1. Gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, og dermed få flere til å sykle (...). Det er særlig ønskelig å få flere arbeidsreiser over på sykkel. Dette vil avlaste vei- og kollektivsystemet i rushtiden.
2. Bedre sikkerhet. Her nevnes det at gode sykkeløsninger vil redusere ulykkesrisikoen for syklister samtidig som andre trafikanter vil oppleve tryggere og mer forutsigbare forhold.
3. Bedre fremkommelighet for syklister

Andre aktuelle planer som var lagt til grunn:

Gjeldende plan for hovedsykkelveinettet (1990):

Planen bygger delvis på tidligere Hovedsykkelveinettet i Oslo 1990. Handlingsplan. Det var planlagt at utbyggingen av sykkelveinettet skulle foregå i tre trinn. Første trinn innebar enkle fysiske tiltak som skulle knytte sykkelveier med sykkelfortau ved å senke fortauskant, nytt dekke og skilting. Dette skulle gjennomføres i perioden 1990-1991 (Oslo kommune og SVV, 1998: 3). I andre trinn skulle det bygges separate sykkelveier (ensidig med toveissykling) i sentrum (innenfor Ring 1), og separate gang-/sykkelveier i ytre by. Først skulle traséer uten sykkelfortau bygges ut, for å senere bli erstattet med eller supplert med anlegg av høy standard (Oslo kommune, 1998: 3). Tiltak i trinn to skulle gjennomføres innen 2001. I siste trinn skulle det bygges manglende tverrforbindelser med høy standard (Oslo kommune og SVV, 1998: 3). Det følger av planen at disse ikke var inne i budsjettforslaget for perioden 1999-2001. Kostnadene for trinn én og to var på 550 millioner kr, men på grunn av at Oslo kommune ikke hadde bevilget nok penger, kunne sykkelveinettet ikke bli ferdigstilt som planlagt (Oslo kommune og SVV, 1998: 3).

Grøntplan for Oslo:

Planen tok også utgangspunkt i Grøntplan for Oslo vedtatt i 1993 som handlet om turveisystemet og forbindelsene til friluftsliv. Delmålet i planen var å koble turveinettet i ytre by med gang- og sykkelnettet i indre by. Det ble understreket at hovedsykkelveinettet hadde som formål å tilrettelegge for rask ferdsel, mens turveinettet hadde en mer rekreativ funksjon, hektisk kontra rolig preg (Oslo kommune og SVV, 1998: 4). Hovedsykkelveinettet skulle derfor ikke følge turveinettet. Argumenter var at mange transportsyklister prioriterer raskeste vei mer enn en positiv opplevelse i form av sykling i grønne omgivelser uten støy- og luftforurensning (Oslo kommune og SVV, 1998: 7). Det skulle tilrettelegges for god fremkommelighet langs korteste vei, og sikre at syklistene ikke vil måtte ta omveier. Det var derfor ikke ønskelig å blande fotgjengere og sykklister i byens grønne områder. Dessuten var et ønske om å minimere konflikten med bilister som følge av kryssing av bilvei fra separate gang- og sykkelveier. Turveier var omtalt som en mer attraktiv løsning for rekreasjonssyklister som ikke hadde som formål å komme raskest mulig frem.

Bakgrunn for ny sykkelplan:

Det fremgår av planen at de viktigste årsakene til planrevisjonen er som følgende:

- Nye løsninger:

Hovedprinsippet er at syklisten oppfattes som kjørende, og må forholde seg til de samme lover og regler som bilister. I områder med høy krysstetthet må sykkelanlegg som er fysisk adskilt fra biltrafikken unngås. Dette øker ulykkesrisikoen på grunn av at sykklister ikke er godt nok synlig for bilisten. Det er viktig å bygge enhetlige sykkelanlegg for da gjør man det lettere for både

syklister og andre trafikanter å ta hensyn til hverandre. Syklister som sykler mot kjøreretning øker ulykkesrisikoen. Derfor bør denne løsningen helst unngås. Det samme gjelder toveis, ensidige sykkelanlegg og sykkelfortau i sentrale strøk. De sees ikke på som trafikksikre nok, mens blandet trafikk som løsning kan tillattes der det er lavt hastighetsnivå og liten trafikk.

- Prinsipper for sykkeltilrettelegging. I denne delen diskuteres det hvilke prinsipper sykkeltilretteleggingen bør følge. I planen skilles det mellom prinsipper og utformingsprinsipper, men forskjellen mellom de to er utydelig. Eksempelvis under utformingsprinsippene nevnes det at det skal tilrettelegges for sykkelanlegg som er lett å følge, med færrest mulig systemskifter, at det skal være systematisk og enhetlig skilting, samt god lesbarhet for sykklister. Det som er faktiske utformingsprinsipper kommer på slutten, og er som følgende: gang- og sykkelvei i ytre by, sykkelfelt i indre og ytre by, og blandet trafikk i sentrum og på veier med liten trafikk/lav hastighet.

Under punktet prinsipper omtales det at i planleggingen bør det prioriteres traséer som gir kortest mulig vei av hensyn til transportsyklistenes behov, dvs. at det bør legges til rette for sykling langs hovedveiene i stedet for traséer med mindre støy- og luftforurensning. Sykkelanlegg i parallelle gater der det er mindre trafikkbelastning bør helst unngås, da det oppfattes som mindre attraktivt på grunn av lengre sykkelavstander. For at hovedsykkelveinettet skal tilfredsstillende transport-syklisters mobilitetsbehov, må traséene dekke de viktigste inn- og utfartsårene til og fra Oslo sentrum. Dessuten bør sykkeltraséene velges med sikte på direkteføring til tunge bolig- og arbeidsplasskonsentrasjoner, steder for

undervisning, sentrums/bydelssenter-områder, knutepunkter i det kollektive transportsystemet og viktige områder for fritidsaktiviteter. Sykkelparkeringer bør etableres på tilsvarende steder. Sentrum er et konfliktfylt område med tanke på arealknapphet, noe som vanskeliggjør etablering av egne sykkelfelt. Derfor bør syklistene dele areal med øvrige kjøretøy innenfor Ring 1. Når det gjelder turveier i parker og grøntområder, regnes de ikke som en del av hovedsykkelveinettet på grunn av transportsyklisters og andre trafikanters ulike transportpreferanser.

I kapittel 3.4 gjøres det rede for sykkeltraséer innenfor Ring 1, der det ble foreslått tre tverrforbindelser til sentrum. I sentrum ble blandet trafikk valgt som løsning, sykkelgater var sett på som aktuelle, dersom fartsgrensen hadde blitt redusert til 30 km/t.

Hovedgrunnen til at det ikke ble valgt egne sykkelanlegg for syklistene var at sentrum er et område med mange målpunkter, og at det av den grunn er "få gater som for syklistene er mer viktige enn andre" (Oslo kommune og SVV, 1998: 8). Plassmangel og interessekonflikter ble også nevnt som hindringer for etablering av egne sykkelfelt. Planen sier videre at det bør foreslås å tillate toveiskjøring for alle kjøretøy i enveiskjorte gater for å bedre fremkommeligheten for syklistene,

spesielt i Kvadraturen.

Kapittel 4 omhandler sykkeltraséene inn til sentrum, og hvem har utbyggingsansvar, Oslo kommune eller Statens Vegvesen. Traséene er delt i tre kategorier etter prioritering. Disse omfatter de viktigste innfartsveiene til sentrum. I tillegg ble det foreslått etablering av sykkelruter langs veiringene 1, 2 og 3.

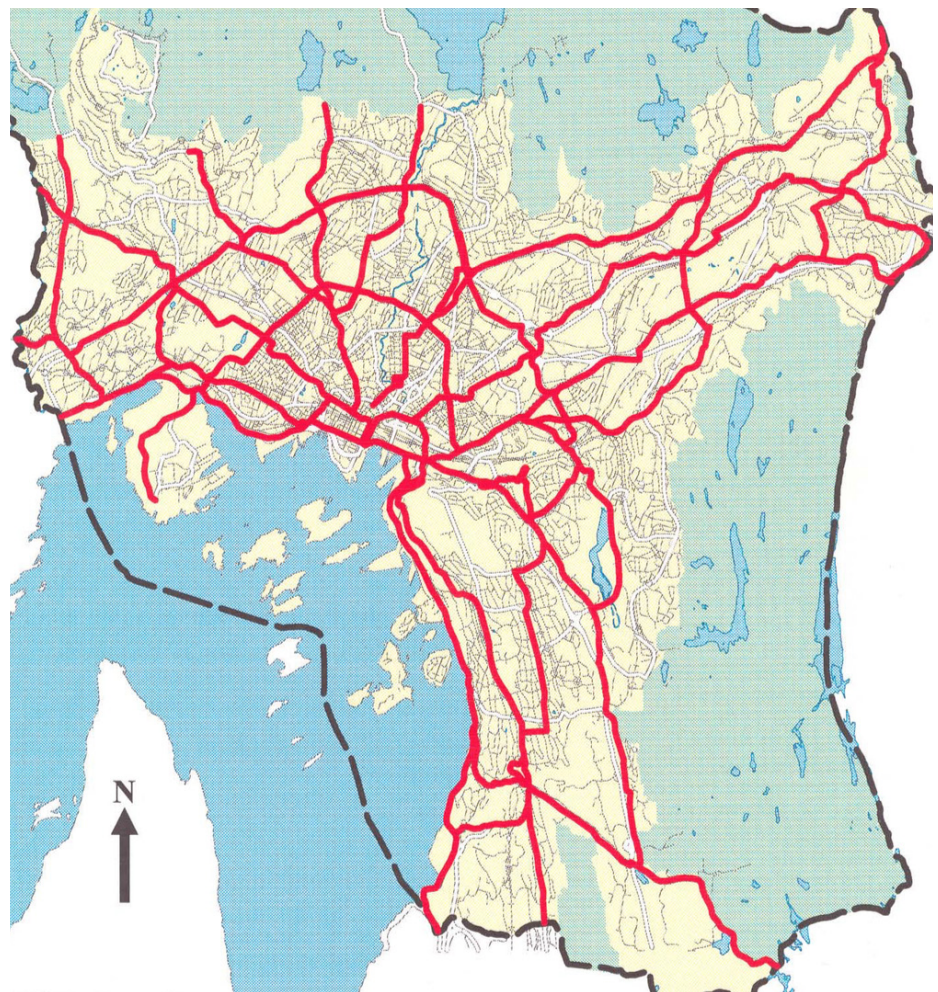


Fig. 11

2. Oslo sør



Fig. 14

2. Ring 1, 2 og 3

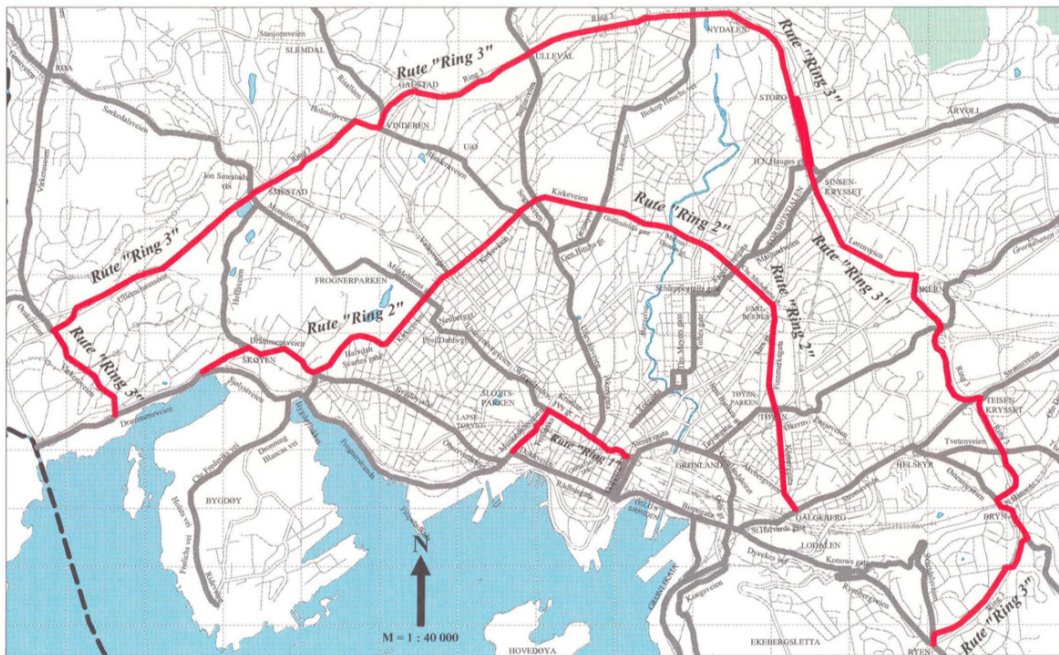


Fig. 15

Rutene er videre delt opp i delstrekninger. Hver delstrekning er kort beskrevet i forhold til status, dvs. hvordan sykkelforhold var på det aktuelle tidspunktet, om det eventuelt var behov for tiltak, hvilken type (sykkelfelt, gang-/sykkelvei eller blandede trafikk), hvem hadde utbyggingsansvar og anslått kostnad. Disse skal ikke beskrives nærmere i denne oppgaven, da beskrivelsene ikke er ansett som vesentlige for å kunne besvare oppgavens problemstilling. Det skal imidlertid presenteres, på et overordnet nivå hvordan sykkelrutene var tenkt å etableres.

I hvert område skulle det etableres sykkeltraséer langs de viktigste innfartsårene for å sikre effektiv mobilitet inn til sentrum. Beskrivelser som følger hver rute er begrenset til tekniske forutsetninger, hvor det bare gjøres rede for hvilke målpunkter rutene skulle gå gjennom, og hvordan de skulle kobles med hverandre. Det ble foreslått at sykkelveiene skulle følge hoved inn-/utfartstårer, også på tvers, for å koble bydelene bedre sammen. Terrengform var ansett som en viktig faktor for trasévalg. Traséer i hovedsykkelveinetet skulle være mest mulig rettlinjede, med slakt og regelmessig lengdeprofil. Sykkeltrasé som skulle gå langs Ring 3 gikk på tvers av et skrånende terreng mot byen, og ville ha en viktig funksjon med å samle opp sykkeltrafikken, og fordele den videre langs øvrige traséer. Langs ringene var det mange viktige målpunkter som boliger og arbeidsplasser. Ringveiprinsippet skulle forenkle valg av trasé for sykklister.

I vurderingen av sykkeltraséer skulle man velge korteste sykkelrute belastet med støy- og luftforurensning fra biltrafikken fremfor en alternativ rute i parallell gate med et lavere forurensningsnivå. Eksempelvis, var E18 Drammensveien en direkte forbindelse

til sentrum, og var definert i planen som en svært attraktiv rute til tross for at det kom mye luftforurensning fra biltrafikken (Oslo kommune og SVV, 1998: 28). Dette ble også tydeliggjort i prinsippene for sykkeltilretteleggingen om å legge til rette for sykling langs hovedveiene i stedet for traséer med mindre støy- og luftforurensning. Det var også nevnt at sykklisterne ønsket at E18 (Mosseveien) burde bygges om til en lokal vei for å redusere luftforurensningene og støynivået fra biltrafikken. Planen sier også videre at etableringen av sykkeltraséene skulle skje i takt med utbyggingen på aktuelle utviklingsområder. Men det nevnes ikke direkte om planen tar utgangspunkt i dagjeldende kommuneplan.

4.3 Drøfting

I tråd med denne planen skulle sykkelforbindelser etableres langs hoved inn- og utfartsårer til og fra Oslo sentrum. Hovedsykkelveinettet skulle innarbeides i eksisterende trafikksystem, og være tilpasset en bestemt type syklist, såkalte transportsyklist, som skal følge de samme regler og lover som bilister. Sett i forhold til at biler er størrelsesmessig mer dominerende enn sykler, kan man konkludere med at dette ikke var en trafikksikker løsning. Planen har intet tydelig mål om hvor høy sykkelandel det var ønsket å oppnå i fremtiden. Ett av målene var imidlertid å gi syklistene bedre fremkommelighet, men på grunn av lite forutsigbarhet overfor andre trafikanter, særlig i sentrum var det lite sannsynlig at de foreslåtte løsningene kunne bedre fremkommeligheten, samt være trafikksikre. Planen la opp til at syklistene ofte måtte bytte roller mellom kjørende og gående, avhengig av trafikksituasjon. Ved å sammenstille syklende med kjørende og gående var problematisk, med tanke på at disse trafikanter beveger seg i ulik fart, og trenger ulik tilrettelegging. Ifølge trafikksepareringsprinsippet som var lagt til grunn i veiplanleggingen måtte biltrafikken separeres fysisk fra annen arealbruk av hensyn til trafikksikkerhet. Men i planen skulle syklistene ikke få noe eget areal som var fysisk separert, men måtte finne seg blant gående og kjørende.

Ett annet mål var å få flere til å sykle til skole eller arbeid for å kunne avlaste vei- og kollektivnettsystemet i rushtiden. Foreslåtte sykkelruter skulle følge hoved inn- og utfartsårer til sentrum slik at syklistene ville få like bra fremkommelighet som bilister. Men i sentrum var det ikke planlagt noen tilrettelegging i form av egne sykkelanlegg. Løsningen "blandet trafikk" ble vurdert som mest aktuell fordi, som det fremgår av planen var det bare få gater som var viktigere for syklistene enn for andre trafikanter (Oslo kommune og SVV, 1998: 8). Kollektivtrafikk, varetransport og privatbiler sto for mesteparten av trafikkmengden i sentrum, og sykkel kunne dermed ikke prioriteres. Argumenter som plassmangel og interessekonflikter var derfor mest brukt som forklaring på manglende sykkeltilrettelegging innenfor Ring 1. Det ble dermed foreslått å redusere hastigheten til 30 km/t, og etablere sykkelgater på noen gatestrekninger. Sykkelgate kjennetegnes med at syklistene har prioritet foran andre kjøretøy. Det var det eneste forslaget som skulle gå på bekostning av bilens fremkommelighet i sentrum. Mens tiltak som innebar fjerning av parkeringsplasser eller tillatelse til å sykle mot kjøreretning, var ikke sett på som aktuelle. Sykling mot kjøreretning i enveiskjorte gater var ansett som en lite trafikksikker løsning, og skulle helst unngås på grunn av høy ulykkesrisiko. Det ble i stedet foreslått å endre kjøremønsteret for alle kjøretøy ved å omregulere enveiskjorte gater til å bli toveiskjorte. Denne løsningen var hevdet å bedre fremkommeligheten for syklistene. Foreslåtte løsninger i planen gikk hovedsakelig ut på å finne plass for sykkel på en måte som ikke kom i konflikt med biltrafikk. Som en del

av løsningen "blandet trafikk" skulle fartsgrensen reduseres til 30 km/t for å øke trafikksikkerheten, og redusere ulykkesrisikoen. Men dette begrenset ikke biltrafikkens fremkommelighet i særlig stor grad fordi gjennomkjøring i sentrum fremdeles ville være tillatt. Nødvendig plass til biltrafikk utgjorde de fysiske barrierene for egne sykkelanlegg. Det ble fastslått at arealknapphet ikke skulle tillatte egen tilrettelegging for sykkel på grunn av mulige interessekonflikter i sentrum. Det var heller ikke aktuelt å etablere sykkeltraséer i parallelle gater, fordi de ikke var sett på som attraktive for transportsyklister.

I den tradisjonelle tilnærmingen til transportplanlegging var effektiv mobilitet forutsetningen for et velfungerende trafikksystem. Dette var særlig aktuelt for biler, men man kan også se likheter i tilnærmingen i sykkelplanen fra 1998. Målet var å tilrettelegge for transportsyklister som prioriterte rask ferdsel fremfor positiv opplevelse på sine reiser.

Sykeltraséene skulle fungere som transportkorridorer som gikk forbi de viktigste målpunktene i byen. Traséer skulle helst være så korte som mulig, og ikke gå langs bratte bakker eller ha skarpe svinger fordi dette ville redusere fremkommeligheten. Etablering av sykkelanlegg i parallelle gater med mindre biltrafikk skulle helt unngås fordi syklistene prioriterte korteste vei. Formålet var dermed å tilrettelegge for at sykkeltrafikken kunne bevege seg raskest mulig, akkurat som med biltrafikken.

I forhold til trafikksikkerhet var gater som var mindre belastet med biltrafikk tryggere å sykle i. Planens mål var å tillatte sykling i blandet trafikk, samt sikre god trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper. De to målene strider mot hverandre, fordi at ved å blande

syklister med andre trafikanter som har ulike trafikkforutsetninger øker ulykkesrisiko istedenfor å redusere den. Planen var tydelig på at transportsyklisters mobilitetsbehov skulle være første prioritet, da det var de som sto for mesteparten av sykkelreiser i Oslo (min utheving). Som jeg allerede har nevnt er transportsyklister typisk voksne personer som har god sykkelerfaring, og sykler i høy fart. De er ikke redde for å sykle i biltrafikken, og har lært seg å finne seg i den. Derfor ble de også sett i sammenheng med kjørende i planen, og det var forventet at de skulle forholde seg til de samme lover og regler som bilister. Dette er igjen motsigende fordi i den tradisjonelle tilnærmingen til transportplanlegging skulle trafikanter separeres for å sikre god trafikksikkerhet. Planen la imidlertid opp til at syklister måtte ta på seg rollen som både bilist og fotgjenger. Med tanke på fremkommelighet er det ikke effektivt å blande transportsyklister med fotgjengere, da begge gruppene beveger seg i svært ulik fart.

Ett av målene var også å gjøre sykkel til et alternativt transportmiddel for flere, særlig for å få flere arbeidsreiser over på sykkel. Det er imidlertid kun de fysiske aspektene i forhold til sykkeltilrettelegging som ble vurdert. Planen la særlig vekt på at ferdig utbygd sykkelveinett ville tiltatte rask mobilitet, og dermed være et godt alternativ til bil eller kollektiv.

Foreslått sykkelnett var grovmasket, og skulle dekke traséer som sikret direkte føring til de tyngste bolig- og arbeidsplasskonsentrasjonene, samt steder for undervisning. Det ble ikke redegjort for hvorfor det ikke skulle tilrettelegges for sykkel til lokale målpunkter. Fokuset var dermed ikke med på å forbedre tilgjengelighet, men heller gi mulighet til å sykle i høy fart.

Dette stemmer overens med det både Litman (2013: 23) og Banister (2008: 75) karakteriserte som typisk kjennetegn på tradisjonell transportplanlegging, dvs. favorisering av høy fart fremfor godt integrert og tilgjengelig infrastruktur.

Valgte løsninger for hovedsykkeltraséer skulle være mest mulig rettlinjede med slakt og regelmessig lengdeprofil for at syklistene kunne sykle i høy fart. Som det allerede er blitt nevnt kjennetegnes transportsyklister ved at de har en viss sykkel erfaring, og kan finne seg i ulike trafikkforhold. De er vanligvis godt trente, og dermed foretrekker ruter som tillater høy fart. I teorien ble det presentert det tradisjonelle transportparadigmets idégrunnlag om hvordan en by skulle fungere. Byen ble sett på som et system bestående av flere elementer som var avhengige av hverandre, og som måtte kontrolleres for at byen kunne fungere optimalt. Det var en måte å tenke by på, hvor en reise var assosiert med noe negativt, den var et avledet behov som måtte effektiviseres ved å redusere reisetiden til et minimum. Tid var penger, og kort tid brukt på en reise var dermed kostnadsbesparende og hadde høy samfunnsøkonomisk nytte.

Ved å tilrettelegge for effektive sykkelreiser som ikke tok lenger tid enn en bilreise, kunne pengene dermed spares. Færre bilreiser skulle dessuten avlaste veinettet, og med dette balansere trafikkmengden, særlig i rushtiden. På denne måten kunne man opprettholde trafikkflyten uten omfattende økonomisk ressursforbruk.

I det tradisjonelle transportparadigmet var hovedfokuset rettet mot motorisert transport, og hvordan man kunne bedre dens fremkommelighet. Planlegging på bilens premisser var vanlig, og andre transportformer ble vanligvis underordnet biltrafikken.

Tilrettelegging for sykkel, i dette tilfelle kunne derfor ikke gå på bekostning av bilen, men tilpasse seg den. Bilismens dominerende rolle er særlig tydelig i at planen ikke foreslo noen restriktive tiltak som ville begrense bilens fremkommelighet der det var mest konflikt med andre transportmidler.

Sykkelfelt skulle etableres der det var plass til både sykkel- og biltrafikk. Innenfor Ring 1 var imidlertid forslaget om å redusere farten til 30 km/t. Med tanke på at det fremdeles var tillatt å kjøre bil gjennom sentrum, kan man ikke kalle det for en særdeles stor bilrestriksjon, heller en hindring. Løsningen blandet trafikk skulle anvendes der det var lavt fartsnivå og liten trafikkmengde. Likevel ble det foreslått å ha denne løsningen i byens kjerne, altså der hvor trafikkmengden var langt fra liten.

Det ble fastslått at få gater var viktigere for syklistene enn for andre trafikantgrupper, noe som tyder på at syklistene ikke var blant prioriterte trafikantgrupper.

Arealknapphet i indre by kan ikke sies å være den eneste hindringen, da gatenettet f.eks. i Kvadraturen ble planlagt lenge før bilismen kom. Dette var heller et spørsmål om vilje til å omprioritere dagjeldende transporthierarki fra bilfokusert til å omfatte flere transportformer i prioritert rekkefølge. Tidligere var biler en uadskillelig del av folks hverdag, og et eventuelt forbud mot gjennomkjøring i sentrum var ikke vurdert som et aktuelt alternativ.

Planen for sykkelveinettet omfattet hele Oslo, hvor hver sykkeltrasé var delt videre inn i delstrekninger med korte beskrivelser av tiltak. Det ble imidlertid ikke nevnt om tiltakene var planlagt ut fra lokale transportbehov eller vurdert kun på et overordnet nivå. Men siden traséene skulle følge de viktigste innfartsveiene til sentrum,

man kan forstå det som om det ikke var tatt hensyn til hvordan et bestemt tiltak ville tilfredsstille transportbehovet lokalt.

I teorien ble det påpekt at tradisjonell transportplanlegging tok utgangspunkt i lange reiser, derav var planlegging i større skala vanlig. Vurdering av løsningene var dermed teknisk, og med lite detaljer som kunne være vesentlige for videre planlegging. Eksempelvis hvordan sykkelveinettet ville påvirke omgivelsene. Dette er av stor betydning ettersom transport og arealbruk påvirker hverandre, og bør bli vurdert i sammenheng. I utarbeidelsen av planen ble det lagt til grunn to planer: tidligere plan for hovedsykkelveinettet fra 1990 og Grøntplan. Det ble ikke nevnt om den dagjeldende kommuneplanen ble lagt til grunn.

Sykkelrutene ble valgt ut strategisk i forhold til de viktigste målpunktene for syklister på bynivå, og hadde bare en funksjon - å være transportårer. Foreslåtte forbindelser skulle sikre god flyt i sykkeltrafikken, både til og fra sentrum, og mellom bydelene. Denne tilnærmingen til sykkeltilrettelegging gjenspeilet den tradisjonelle tilnærmingen til transportplanlegging, hvor reisen var sett på som et avledet behov fremfor en verdifull aktivitet. For at sykkel kunne utgjøre et reelt alternativ til bil, måtte den bli tilnærmet like effektiv som bil. Ved å etablere sykkelveier langs hovedveier, skulle det legges til rette for at sykkel kunne oppfattes som en rask og effektiv transportform.

Gateplanlegging som fulgte modernistisk planideologi var bare vurdert ut fra tekniske forutsetninger, og dersom sosiale forutsetninger ble i det hele tatt med i vurderingen, var det i de fleste tilfeller en konsekvens av tekniske krav, ikke omvendt (Lillebye mfl., 2014:

64). Den romlige splittelsen som fulgte av fragmentert bystruktur og bilavhengighet hadde også bidratt til sosial splittelse. Bilismen førte til at mange gater mistet sin sosiale stedsfunksjon, og ble omgjort til veier med formål å sikre en effektiv bevegelighet, istedenfor å være sosiale møteplasser. Ifølge Urry (2001 referert i Banister 2005: 6) ble gatens positive romopplevelse erstattet med en følelse av at rom er noe man måtte komme seg fortest mulig forbi. Dette er også synlig i planen for hovedsykkelveinettet hvor teknisk-økonomiske krav utgjorde grunnlaget for valg av løsninger. Hver delstrekning i sykkelrutene var vurdert ut fra om det var behov for tiltak, hvem hadde utbyggingsansvaret og anslått kostnad. Sykkelenes rolle i forhold til gatas sosiale funksjon ble ikke nevnt i det hele tatt. Miljøhensyn ble heller ikke lagt vekt på. De fysiske og økonomiske forutsetningene hadde dermed vært avgjørende, mens sosiale og miljøforutsetninger var fullstendig utelukket. Dessuten sier planen ikke noe om det var andre aktører, enn Oslo kommune og Statens Vegvesen som bidro til utarbeidelsen av planen.

Planens faglige rammer bygger på tradisjonelle transportparadigmets kunnskapsgrunnlag hvor motorisert transport ble favorisert. Det at det ble utløst et behov for sykkeltilrettelegging skulle ikke ha innflytelse på biltrafikken. Sykkelløsningene var hovedsakelig utarbeidet på bakgrunn av den kunnskapen man hadde om planlegging for biler. Syklister var en trafikantgruppe som ikke kunne ha samme prioritet som biler fordi de ikke kunne oppnå like høy fart, men var ikke heller i samme kategori som gående. De var ett sted mellom kjørende og gående, og skulle tilpasse seg denne rollen ved å veksle mellom dem. Sett det i lys av teorien om

paradigme og paradigmeskifte, foregikk sykkelplanlegging innenfor dagjeldende transportparadigmets rammer, hvor bil ble sett på som revolusjonær, mens andre transportformer måtte underordne seg den. Biler var effektive og raske, og var oppfattet som en katalysator for økonomisk vekst i byområder. Utkonkurrering av bilen var derfor tilnærmet umulig på denne tiden.

4.4 Plan for sykkelveinettet fra 2016 (ikke vedtatt ennå)

Denne planen skal erstatte planen for hovedsykkelveinettet som har vært gjeldende siden 1999. Dagens sykkelveinett fremstår som fragmentert og lite trafikksikkert på grunn av mange systemskifter. Flere steder er standarden altfor dårlig, og løsninger er ikke tilfredsstillende nok. Dessuten mangler det tilrettelegging i sentrum (innenfor Ring 1), hvor syklister er tvunget til å sykle i blandet trafikk eller på fortauet. Ingen tydelig plass i trafikken, samt mange ulike trafikantgrupper i sentrum gjør syklingen utfordrende, og skaper potensielt farlige situasjoner som ved riktig tilrettelegging kan reduseres (Oslo kommune og SVV, 2016: 6).

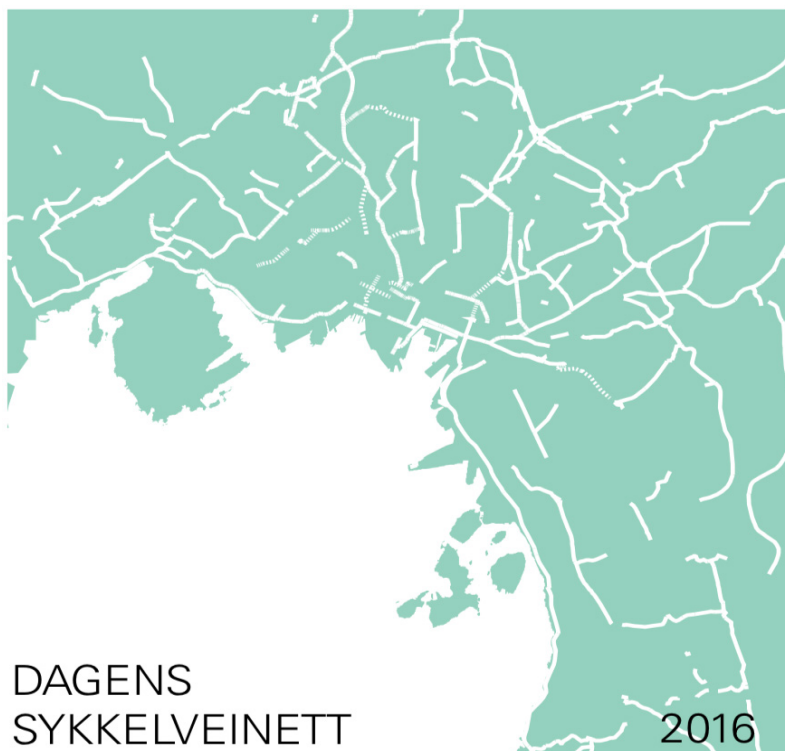


Fig. 16

Planen er et resultat av en bred medvirkningsprosess, bestående av fagmiljøer i Bymiljøetaten og Statens Vegvesen, referansegruppe med deltakelse fra bydelene, kollektivselskapene, Syklistenes Landsforening, Utdanningsetaten og Statens Vegvesen veiavdeling Akershus. I arbeidet med planen var alle trafikantgrupper tatt hensyn til, ikke bare syklister. På strekninger der det kan oppstå mulige arealkonflikter mellom sykkel og kollektivtrafikk, har det vært nødvendig å finne alternative løsninger i samarbeid med kollektivselskapet Ruter. I tillegg ble det gjennomført en åpen spørreundersøkelse blant Oslos beboere og syklister, der de skulle tegne inn sine sykkelruter, og hvor de ønsket å sykle. Sykkelrutene ble kartfestet og brukt i vurderingen av det fremtidige nettet. Resultatene fra

undersøkelsen viste at det var stort behov for tilrettelegging i sentrum.

Planen redegjør for hvordan utbyggingen av nettet er tenkt å bli gjennomført. Dagens sykkelveinett utgjør cirka 180 kilometer, noe som betyr at 50% av Oslos befolkning bor mindre enn 200 meter fra et sykkelanlegg. Men i forhold til tilgjengelighet og sammenhengen i nettet, er prosentandelen så liten som 24% (Oslo kommune og SVV, 2016: 16).

Innen 2025 skal sykkelveinettet utvides til 280 kilometer slik at cirka 64% av Oslos befolkning vil bo innen 200 meter fra det. Dette er

definert som mål i planens første fase. I fremtiden er målet at sykkelveinettet skal være på 530 kilometer, slik at folk skal bo innen 200 meter fra nettet basert på dagens befolkningstall og

bosetningsmønster. Det er også ønsket å etablere sykkelekspressveier i sentrale transportkorridorer.

Planens visjon og målsettinger er en videreføring fra gjeldende sykkelstrategi for Oslo:

VISJON: Oslo skal bli en sykkelby for alle (fra 8 til 80 år)

MÅL 1: REISEVANER: Oslos sykkelandel skal økes til 25% innen 2025

MÅL 2: KVALITET: Oslos sykkelveinett skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert. Med fremtidig sykkelveinett skal minst 80% av Oslos befolkning bo innen 200 meter fra sykkelveinettet.

MÅL 3: TRYGGHET: Oslos innbyggere skal i fremtiden se på Oslo som en trygg og attraktiv sykkelby tilrettelagt både for barn og eldre. En del av målet er å øke sykkelandelen til og fra skole.

Bakgrunn for planen:

Gjeldende plan for hovedsykkelveinettet som ble vedtatt i bystyret i 1999 består kun av et grovmasket nett av sykkelveier. I takt med fortetting i Oslo som følger av stor befolkningsvekst, ble det bestemt at sykkelplanen skulle revideres. Målet var å øke sykkelandelen, og for å gjøre dette var det et behov for å utarbeide en ny plan som skulle legge til rette for et tettere sykkelveinett som var mer tilgjengelig enn det eksisterende.

Grunnlaget for valg av foreslåtte traséer er:

1. Å etablere direkte ruter mellom bydelene, arbeid, skole og handel
2. Tett maskevidde der det er tettest med arbeidsplasser og boliger
3. Tilgjengelighet til aktuelle målpunkter som handel, kultur og idrettsanlegg



Fig. 17

Som det er blitt nevnt tidligere bygger planen på gjeldende sykkelstrategi. Det ble gjort nødvendige befaringer, tatt i bruk flyfoto og hentet lokalkunnskap. Det er blitt gjort vurderinger av hvilke traséer som skulle beholdes, flyttes eller tas ut. I planen er det også innarbeidet innspill til den nye Oslostandarden for sykkeltilrettelegging i forhold til hvilke løsninger som egner seg best i ulike gater. Planen omfatter kun Oslos byggesone, turveier i Marka, grøntområder i byggesonen er ikke definert som en del av sykkelveinettet, selv om de er brukt av syklistene. De skal heller fungere som et supplement til sykkelveinettet, der fotgjengere har første prioritet.

Andre planer som var lagt til grunn i utarbeidelsen av planen for sykkelveinettet:

Nasjonal Transportplan 2014-2023 med følgende hovedmål:

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

- Innen 2023 skal sykkelandelen i Norge øke fra 4% til 8%. For å oppnå dette målet bør sykkelandelen i byene være mellom 10-20%

Gjeldende sykkelstrategi:

Planen tar utgangspunkt i vedtatt sykkelstrategi for Oslo, i strategien var det opprinnelige målet å øke sykkelandelen til 16% innen 2025. I plattform for byrådssamarbeidet er ambisjonen om å øke sykkelandelen til 25% innen 2025, dette målet er tatt inn i denne planen.

Kommuneplan *Oslo mot 2030: Smart, Trygg og Grønn:*

Veksten i persontransporten skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport

Prosjektet *Bilfritt byliv:*

Formålet med dette prosjektet er å skape et bedre bymiljø og økt byliv i sentrum ved å forby private biler å kjøre gjennom Ring 1. For å oppnå målet er det nødvendig å fjerne parkeringsplasser og erstatte dem med arealbruk som skaper aktivitet i gaten. Det vurderes å senke fartsgrensen ytterligere for å øke trafikksikkerheten og gi førsteprioritet til gående og syklende. Et frigitt areal etter parkeringsplassene danner et godt utgangspunkt for sykkeltilrettelegging i sentrum.

Hvorfor bygge ut sykkelveinettet?

I planen er det gjort rede for fordeler økt sykkelbruk medfører. Det nevnes både generelle fordeler og hvordan samfunnet for øvrig vil kunne dra nytte av økt antall syklende:

- Tidseffektivitet – sykkel er en enkel og rask måte å ta seg fram på i den kompakte byen der avstander mellom ulike funksjoner er forholdsvis korte. Sykkel kan gi kortere reisetid enn bil og

kollektivtransport.

- Arealeffektivitet – kompakt bystruktur fører med seg utfordringer knyttet til arealknapphet, noe som er en tungtveiende faktor i forhold til hvilke transportløsninger som bør velges. Sykkel krever liten plass, på arealet en gjennomsnittlig personbil trenger, er det plass til 10 sykler (Oslo kommune og SVV, 2016: 12).

- Mer byliv og økt handel – i planen refereres det til Transportøkonomisk Institutt's litteraturstudie om hvordan ulike trafikantgrupper handler i bysentrum. Ifølge denne studien verdsetter sentrumsbrukere områder der det er attraktivt å gå og der det ikke er biltrafikk. Satsing på å forbedre gåmiljø i sentrum bidrar til å øke dets attraktivitet, noe som igjen tiltrekker flere folk, og styrker handelen.

Det følger også av studien at selv om bilister handler mer per handletur i sentrum, vil andre trafikanter handle oftere, og dermed legge igjen mer penger per måned eller år (Oslo kommune og SVV, 2016: 13).

- Fremkommelighet og kapasitet – sykkel er et godt fremkomstmiddel med tanke på at bilen er belastende for veinettet, og bidrar til at det oppstår trafikkøer. Ved å velge sykkel istedenfor kollektivtransport reduserer man belastningen på buss, trikk, T-bane og tog. Å velge sykkel på korte reiser gir man mer plass til nye kollektivreisende.

- Klima og bymiljø – motorisert transport er belastende for klima og miljø. Ved å satse på sykkel i stedet for bil kan man bidra til å redusere belastningen betydelig. Sykkeltrafikk bidrar til bedre lokalmiljø ved å ha lavt støynivå og ingen luftforurensning.

- Folkehelse – sykling har positive helsefordeler; for en voksen person er det nok med 30 minutter fysisk aktivitet hver dag for å oppnå betyde-

lige helsegevinster. Regelmessig fysisk aktivitet reduserer risiko for: hjerte- og karsykdommer, diabetes type 2, høyt blodtrykk og ulike kreftformer. Ved å lære opp barn å sykle til og fra skole kan de utvikle gode aktivitetsrutiner som med tiden vil utvikle seg til vaner. Dette øker sannsynligheten for at barn i voksenlivet vil fortsette å sykle og være lengre friske. Bedre folkehelse gir redusert behov for helsetjenester og redusert arbeidsfravær. God standard og sikkerhet i sykkelveinettet reduserer ulykkesrisikoen, samt øker folkehelsegevinsten.

Hvilken samfunnsnytte gir økt sykkelandel?

Når man samler opp argumentene for utbygging av sykkelveinettet, viser det at tilrettelegging for økt sykkelbruk gir god samfunnsøkonomisk nytte. Det refereres til studie fra Transportøkonomisk Institutt(TØI) som konkluderte med at den samfunnsøkonomiske

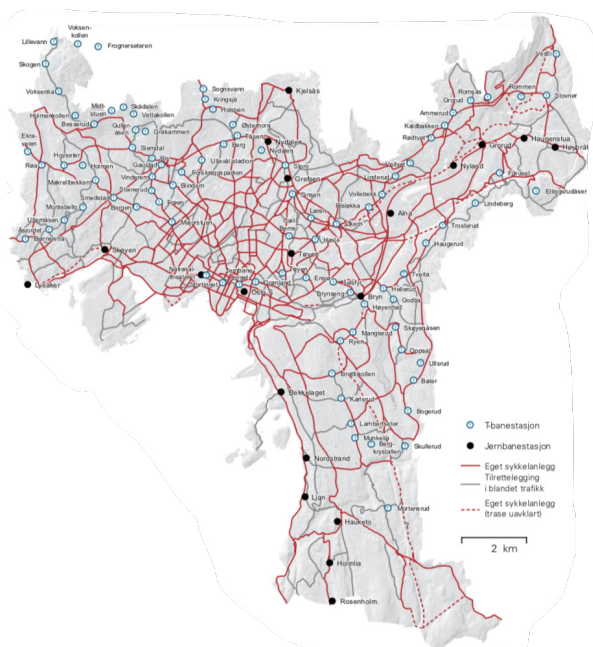


Fig. 18

nytteverdien kan være mer enn tre ganger kostnadene ved bygging av helhetlig sykkelveinett for utvalgte norske byer (Oslo kommune og SVV,

2016: 15).

Planen referer også til en artikkel publisert i Ecological Economics om bruk av kost-nytteanalyser ved sykkeltiltak i København. Den viser at de økonomiske fordelene ved sykkelreiser er høyere enn ved bilreiser. Sykkeltiltak krever lavere investeringskostnader og gir høyere samfunnsnytte (Oslo kommune og SVV, 2016: 15). Reisetid er imidlertid den høyeste kostnaden, men den kan reduseres gjennom utbygging av god infrastruktur, og utvikling som favoriserer denne trafikantgruppen.

I planen er det vist på kartet hvor det befinner seg viktige målpunkter som bolig, arbeid, handel og skole.

Sykelveinettet er sett i sammenheng med kollektivtransport for å kunne tilrettelegge bedre for kombinasjonsreiser i fremtiden. Det er også tatt hensyn til potensielle utviklingsområder ifølge det som er vedtatt i Oslos kommuneplan.

For å oppnå målet om økt sykkelandel er det nevnt noen prinsipper tilretteleggingen bør følge:

- Sammenhengende og finmasket nett
- Færrest mulig systemskifter
- Tilrettelegge for sykkel i sentrum
- Høy standard på sykkelanlegg
- Eksisterende sykkelløsninger er enten egne sykkelanlegg eller sykling i blandet trafikk. I denne planen er det listet opp ulike former for egne sykkelanlegg som:

- Sykkelvei
- Sykkelfelt
- Opphøyde sykkelfelt
- Sykkelgate
- Løsninger innenfor blandet trafikk omfatter enten blanding av syklist med gående som gang- og sykkelvei, eller blanding med motorkjøretøy.

Fartsgrense og trafikkmengde har vært grunnlaget for valg mellom eget sykkelanlegg og blandet trafikk. Planen er et levende dokument, noe som innebærer at ved endrede forutsetninger kan, gjennom detaljplanlegging velges løsninger som er tilpasset endrede forhold. Planen angir heller ikke konkrete tiltak innenfor kategoriene, dette hører til detaljplanfasen. Valg av gang- /sykkelvei som løsning har vært vurdert ut fra kapasitet; dersom det er lav eller moderat gang- og sykkeltrafikk på en strekning, kan blandet trafikk fungere. Ved økt trafikk

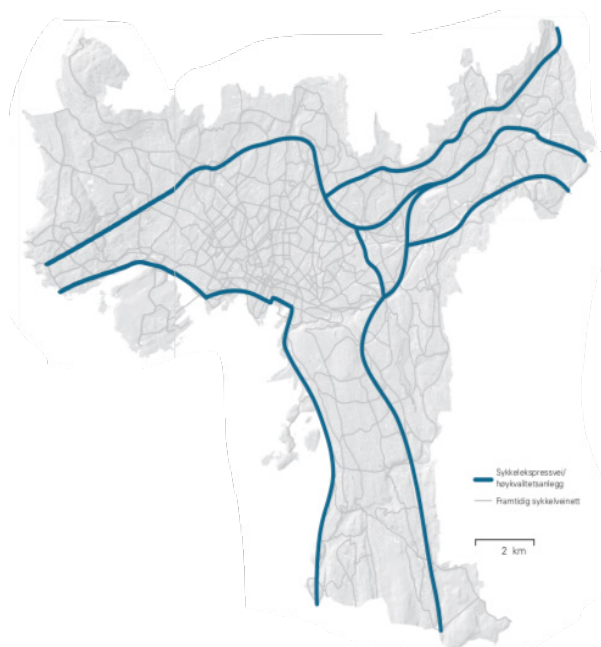


Fig. 19

kan konfliktnivået øke, og separat sykkelanlegg bør etableres.

Sykkelekspressruter ligger innenfor Statens Vegvesens ansvarsområde, og prinsippene for den type løsning er:

- Planskilte kryss eller forkjøringsregulering for syklist
- Sammenhengende trasé med god fremkommelighet
- Høy drifts- og vedlikeholdsstandard
- Egen toveis sykkelvei, med ett eller flere felt i hver kjøreretning
- Tilrettelagt for transportsyklist

- Adskilt løsning mellom fotgjengere og syklist
- Gjennomgående gjenkjennelsesfaktor
- Miljøskjerm som beskytter mot høytrafikkerte veier

Planen legger opp til at sykkelekspressveier skal ha høy standard, og være et tilbud mellom bygrensen og viktige målpunkter i Oslo. Traséene skal følge hoved inn- og utfartsårene til Oslo. Kartet viser hvor ekspressrutene skal gå, og hvordan de skal kobles til det øvrige sykkelveinettet.

Videre i planen gjøres det rede for hvordan utbyggingen skal prioriteres. I første fase er det et nett som skal ferdigstilles innen 2025, til sammen med dagens nett vil det utgjøre 280 kilometer. Strekningene som skal prioriteres først, er der behovet er størst, og tilbudet er dårligst, det omfatter utbygging av nett i sentrum og kobling av manglende forbindelser i eksisterende nett.

Etter å ha gjennomført første fase vil 64% av Oslos befolkning bo innen 200 meters avstand fra sykkelveinettet.

Planen forutsetter etablering av åtte byruter. Tiltakene som bygger under disse rutene krever gjennomføring av konseptvalgutredning og reguleringsplan, derfor har de permanente løsningene planlagt i langsiktig perspektiv. Byrutene skal dermed etableres trinnvis for å kontinuerlig forbedre sykkeltilbudet frem mot permanent løsning. De inngår i første fase, nettet som er planlagt ferdigstilt innen 2025, i tillegg til andre tiltak som skal gjennomføres i denne tidsperioden.

Det er foreslått fem trinn i arbeidet med etableringen av byruter, der hvert trinn skal bidra til at sykkeltilbudet stadig forbedres og tilgjengeligheten til sykkelanlegg blir større. Det begynner

med enkle tiltak som må gjøres kontinuerlig, typisk vedlikehold. Deretter er skilting og oppmerking, mindre tiltak og oppgraderinger, tiltak som krever mindre endringer, men som bidrar til bedre komfort og høyere kapasitet. Siste trinn går inn under kategorien konseptvalgutredning og reguleringsplan, dvs. ny infrastruktur.

4.5 Drøfting

Ny plan for sykkelveinettet innledes med en kort beskrivelse av utfordringer med dagens nett. Det anses bl.a. for fragmentert og lite trafiksikkert på grunn av manglende sykkelforbindelser, hyppige systemskifter og utdaterte løsninger. Manglende tilrettelegging i sentrum er definert som et stort problem. Syklingen er lite forutsigbar, og det oppstår mange farlige situasjoner på grunn av det.

Formålet med den nye planen er å skape et sykkelveinett som oppleves som trygt å sykle i for folk i alle aldre. Ett av målene er å øke sykkelandelen til 25% innen 2025.

Planen bygger på et bredt samarbeid, og en inkluderende medvirkningsprosess med deltakelse av ulike fagmiljøer, og en referansegruppe bestående av flere ulike aktører. Det er også blitt gjort en kartlegging av sykkelruter på bakgrunn av en åpen spørreundersøkelse blant Oslos innbyggere. Områder der det kan oppstå konflikter mellom sykkel og kollektivtrafikk er vurdert i samarbeid med Ruter. Ifølge teorien, å etablere tidlig kontakt med aktører som blir påvirket av planen er viktig, da det reduserer konfliktnivået senere, og gjør planleggingsprosessen mer forutsigbar. Av planen fremgår det at det ikke er bare syklisters mobilitetsbehov som er viktig å ta hensyn til. Vurdering av ulike sykkeløsninger er gjort

med utgangspunkt i alle trafikantgrupper, men med ulik grad av prioritering. I tillegg ble innspill til den nye Oslostandard innarbeidet i planen for at sykkeløsningene skulle tilpasses best mulig ulike gaters utforming og funksjon. Det er også blitt tatt i bruk lokal kunnskap slik at de foreslåtte løsningene mest mulig gjenspeiler lokale transportbehov.

Det å involvere ulike aktører i utformingen av planen tyder på at viljen til endring av eksisterende sykkelforhold er til stedet på flere nivåer. Medvirkning i utarbeidelsen av tiltak skaper engasjement og bidrar til at løsninger tilfredsstiller folks reisebehov i forhold til sykkel, da de selv er med på å fremme forslag til fremtidig sykkelnett.

Planen har en definert visjon om at Oslo skal bli en sykkelby for alle. Denne visjonen er delt i tre mål; øke sykkelandelen til 25 % innen 2025, gjøre sykkelveinettet tilgjengelig, fremkommelig og trafiksikkert. Det er ønsket å øke sykkelandel blant folk i alle aldersgrupper. Det er ikke én bestemt gruppe som planen retter seg mot, men alle, dvs. de som allerede sykler og de som kunne ha tenkt seg å begynne å sykle. Et tettere sykkelveinett skal bidra til bedre tilgjengelighet til ulike målpunkter i byen. Som det fremgår av planen er det ønskelig å etablere direkte ruter mellom bydelene, arbeid, skole og handel, men også til kultur og idrettsanlegg. Der det er høy tetthet av arbeidsplasser og boliger skal det etableres enda tettere nett av sykkelveier. Utbyggingen skal gjennomføres i to faser, første fase i tidsperioden innen 2025 hvor nettet skal utvides til 280 kilometer fra dagens 180 kilometer. Delmålet i denne fasen er at 64% av Oslos befolkning

skal bo innen 200 meter fra sykkelnettet. Fra 2025 og utover er målet å utvide nettet til 530 kilometer slik at minst 80% av Oslos befolkning vil bo innen 200 meter fra sykkelveinettet basert på prognoser om fremtidig befolkningsvekst. Et tilgjengelig sykkelnett øker sannsynligheten for at flere vil begynne å bruke den, særlig dersom dette kombineres med restriktive tiltak mot bilen. I det bærekraftige mobilitetsparadigmet er tilgjengelighetsbasert transportplanlegging vesentlig for et effektivt transportsystem (Litman, 2013: 23). Den nye sykkelplanen legger opp til et finmasket sykkelveinett som skal være tilgjengelig for folk flest. Det er foreslått å integrere nettet i eksisterende arealbruksstruktur for å maksimere tilgjengelighetseffekten.

Tilrettelegging for at flest mulig skal ha tilgang til sykkelnettet henger sammen med den sosiale dimensjonen som er ett av de tre elementene bærekraftsprinsippet består av. Med sosial dimensjon menes det å gi alle lik mulighet til å delta i samfunnet, uavhengig av deres livssituasjon. I det bærekraftige mobilitetsparadigmet erkjenner man at ikke alle kan kjøre bil, og at i de fleste tilfellene er alternativ transport mer effektivt enn bil (Litman, 2013: 23). Dette gir mulighet for å velge et transportmiddel som egner seg best til ens transportbehov. Et tilgjengelig sykkelnettverk vil dessuten kunne tilfredsstille mobilitetsbehov til folk som ikke har råd til å kjøpe seg bil eller reise kollektivt. Et trafikksystem som ikke favoriserer en transportform over andre, er dermed mer inkluderende. Det sosiale aspektet gjør at fokuset ikke er på trafikken som sådan, men mennesker. Det tilrettelegges for en transport der mennesker får førsteprioritet.

I forbindelse med sykkelstrategien planen for sykkelnettet bygger på, ble det gjort en kartlegging av ruter der folk sykler mest, og disse skal prioriteres i utbyggingen av sykkelinfrastruktur. Som det allerede er blitt nevnt, er manglende tilrettelegging innenfor Ring 1 et stort problem for mange syklister. Sykkeltilrettelegging i dette området skal gjennomføres sammen med prosjektet *Bilfritt byliv* som har som formål å skape et bedre bymiljø og økt byliv ved å forby private biler å kjøre gjennom. Ønske om å gi bedre gang- og sykkelforhold setter mennesker i hovedfokus. Dessuten er det tatt hensyn til hvordan sykling bidrar til bedre folkehelse sammenlignet med bil. Det er mange positive helsefordeler som følger av sykling. Planen nevner bl.a. at ved å lære opp barn å sykle til og fra skole, kan de utvikle gode aktivitetsrutiner som senere kan bli vaner. Regelmessig fysisk aktivitet legger grunnlaget for sunn vekst hos barn og unge, og bidrar til at voksne holder seg lengre friske, noe som reduserer behovet for bruk av helsetjenester. Ifølge rapporten *Vunne kvalitetsjusterte leveår (Qalys) ved fysisk aktivitet* utarbeidet av Helsedirektoratet i 2010, kan en fysisk inaktiv person vinne 8 leveår i et livsløpsperspektiv ved å bli moderat fysisk aktiv (Lillebye mfl., 2014: 53). Sykkeltrafikk legger også grunnlaget for et bedre lokalmiljø ved å ha lavt støynivå og ingen luftforurensning. Integrering av fysisk tilrettelegging med sosiale og miljømessige faktorer gjør at sykkel ikke bare oppfattes som et transportmiddel. Den har flere funksjoner, og tilrettelegging for økt sykkelbruk kan gi alt fra individuelle fordeler som bedre helse, til kollektive fordeler som bedre miljø og trafikksikkerhet osv.

Det er blitt nevnt innledningsvis at det var gjennomført omfattende medvirkningsprosesser og reisevaneundersøkelser i forbindelse med planen. Oslo er delt inn i 15 bydeler, og hver bydel er delt videre inn i grunnkretser. Direktøren for Sykkelprosjektet ved Bymiljøetaten, Rune Gjøs mener at reisevanedata de har samlet gjennom undersøkelsene ikke bare er på bydelsnivå, men helt ned til grunnkrets-nivå (Gjøs, 2017). Med utgangspunkt i de dataene, ble det utformet tiltak tilpasset hver bydel. Til sammen utgjør dette et sammenhengende nett av sykkelveier for hele Oslo. Forbindelser er gjort med aktuelle lokale målpunkter, ikke bare de viktigste på bynivå.

Ifølge planen er ikke en gate bare betraktet om en transportåre, men også som et sted. I delen av planen der det drøftes hvorfor man bør tilrettelegge for sykkel, refereres det til en litteraturstudie gjennomført av TØI om måten ulike trafikantgrupper handler i sentrum. Studien viser at fotgjengere, syklister og kollektivreisende handler mindre, men oftere sammenlignet med bilister, og legger igjen mer penger. Det ble også funnet at sentrumsbrukere foretrekker gater som ikke har biltrafikk, noe som påvirker handelen positivt. Dette kan bekreftes gjennom en rapport *Measuring the street. New metrics of 21st century streets* som handler om gateutforming i New York. Der ble det vist at i gatene som var tilrettelagt for syklister hadde omsetningen økt med opp til 49% (New York DOT, 2012: 4). Syklister skaper aktivitet i gatene, særlig med sykkelanlegg som er fysisk adskilt fra gående og kjørende, og som er estetisk tilpasset til gatenes utforming. I planen er det uttrykt et ønske om å skape bygater som er attraktive for

både gående og syklende. Målet er å satse på sykkelanlegg som har høy kvalitet og oppleves som trygge. Det skal ikke oppleves som utfordrende å sykle for hverken barn eller eldre, sykkelveier skal ha god standard og være forutsigbare.

For å ivareta syklisters og fotgjengeres trafiksikkerhet skal blandet trafikk som løsning mest mulig unngås. Rune Gjøs var tydelig på at blandet trafikk ikke er en aktuell løsning: "vi ønsker ikke å bygge noen gang-/sykkelvei fordi vi synes det er en dårlig løsning, og det sier også målene til staten. Gang- og sykkelvei er en utdatert løsning fra 90-tallet, og om noen år blir slike anlegg et stort problem for da vil sykkeltrafikken øke. Konflikt-nivået mellom syklister og fotgjengere vil dermed også øke" (Gjøs, 2017). Han la til at der det er mer enn 50 fotgjengere i timen, bør syklende og gående skilles fra hverandre.

Selv om sykkelstrategien var tydelig på at gående skal ha sitt areal og syklende skal ha sitt eget, sier planen for sykkelveinettet imidlertid at gang-/sykkelvei er kun aktuelt der trafikkmengden, og fartsgrensen er lav. Men det er også nevnt at planen er et levende dokument som kan revideres gjennom detaljplanlegging, og tilpasses endrede forhold. Dette gjør at man ikke trenger å følge planens anvisning til punkt og prikke, men kan tilpasse løsninger til lokale forhold så lenge man holder seg innenfor planens rammer.

Planen kjennetegnes med at den er konkret nok til å kunne bli fulgt opp, samt åpen for eventuelle endringer.

Tiltak i planen gjenspeiler miljømessig og økonomisk dimensjon som inngår i bærekraftbegrepet. Som jeg allerede har vært inne på, nevnes det i planen at sykkeltrafikk har lavt støynivå og

forurensere ikke. Den bidrar bl.a. til bedre luftkvalitet, noe som har positiv påvirkning på det lokale miljøet. Lavt forurensningsnivå er med på å oppnå det internasjonale målet om at Norge skal kutte ned utslippene med 50 % innen 2020. Lavt utslippsnivå vil bidra til et bedre klima og miljø globalt.

I teorikapittelet ble det redegjort for faktorer som bestemmer om et transportsystem er effektivt ifølge teorien til Litman (2013). En av faktorene handler om at dagens planlegging bør skje med tanke på hvilke mulige konsekvenser den kan føre til i fremtiden.

Litman (2013) peker på at planlegging anses for effektivt når kortsiktige tiltak støtter strategiske langsiktige mål (Litman, 2013: 23). Planen for sykkelveinettet legger opp til trinnvis utbygging dvs. at kortsiktige tiltak gjennomføres kontinuerlig frem til målet som ligger langt fram i tid skal kunne bli nådd.

Etablering av permanente løsninger på de åtte byrutene krever gjennomføring av konseptvalgutredning og reguleringsplaner. Gjøs påpekte at ett av problemene til at sykkelveitbyggingen hadde gått sakte i Oslo, var at planleggingen var sekvensielt. Man holdt på med en fase først, brukte lang tid på å ta beslutninger, og så startet man på ny fase. En slik tilnærming gjorde at det plutselig tok så lang tid at den personen som startet prosjektet sluttet, og det kom en ny person som måtte læres opp, og hele prosessen startet på nytt igjen (Gjøs, 2017). Med den trinnvise gjennomføringsstrategien tenker man ikke lenger sekvensielt, men pakker alt mye tettere sammen. Gjøs brukte Åkebergveien som et eksempel på å forklare hvordan de gjør det i praksis: Når en fremtidig reguleringsplan er ferdiglaget, og den har gått gjennom

byutviklingskomitéen, og skal videre til bystyret, og vi vet at den bør bli vedtatt der, så kan vi starte arbeidet med byggeplanen (Gjøs, 2017). Det er ikke lenger slik at de venter helt til bystyret har vedtatt planen, og vedtaket er publisert offentlig. Så fort reguleringsplanen blir vedtatt, begynner implementeringen. Det Sykkelprosjektet gjør er å ta bort parkeringene og etablerer sykkelfelt på den ene siden av veien. Selv om reguleringsplanen sier at hele gata skal bygges om, og sykkelveien skal etableres på begge sider, kan man allerede tilrettelegge for sykkel før ombyggingen skjer. Det å bygge om gata er tidskrevende, men som Gjøs sier dette hindrer jo ikke oss fra å implementere en del av reguleringen. Han legger også til at slike små tiltak er raske og billige å gjennomføre, samt har høy nytte (Gjøs, 2017). Den trinnvise gjennomføringsstrategien er en helt ny måte å tenke på; den er både tids- og kostnadseffektivt, samt bygger under det store langsiktige målet om et helhetlig sykkelveinett. Videre bygger planen under lokale og nasjonale mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal delvis tas med sykkel. Ved å jobbe opp mot de lokale og nasjonale målene støtter man det globale målet om å redusere miljø- og klimabelastningene.

I forhold til økonomisk dimensjon pekes det i planen på samfunnsnyttien økt sykkelandel gir. Med utgangspunkt i en tidligere studie planen refererer til, kan den samfunnsøkonomiske nytteverdien være mer enn tre ganger kostnadene ved bygging av helhetlig sykkelveinett (Oslo kommune og SVV, 2016: 15). Dette er på grunn av at investeringskostnadene knyttet til utbygging av sykkelinfrastruktur er mye lavere enn ved utbygging av vei. Det nevnes at i København ble det gjort

en nytte-kostnadsanalyse som viste at den generelle samfunnsnytt som følger av økt sykkelinnsats er betydelig. Sammen med god kvalitet på sykkelanleggene reduserer man også ulykkesrisiko. Dessuten bidrar sykling til bedre helse sammenlignet med bil, noe som i seg selv utgjør et tungtveiende argument for økt sykkelinnsats. Reisetid er imidlertid nevnt som den høyeste kostnaden, men ved riktig tilrettelegging som prioriterer syklist fremfor bilister kan dette reduseres (Oslo kommune og SVV, 2016: 15). Planen legger opp til et finmasket sykkelnett som vil være godt tilgjengelig for folk flest når det blir ferdig bygd. En 200 meters avstand til nærmeste sykkelvei er tilfredsstillende nok. Til sammenligning, er krav til nærmeste kollektivholdeplass i Oslo på 500 meter fra bolig. Ved å tilrettelegge for et tilgjengelig sykkelnett vil det bli mer attraktivt å sykle enn å reise kollektivt, særlig på korte reiseavstander. Ifølge reisevaneundersøkelsen for Oslo gjennomført i 2013 var halvparten av reiser med bil innad i Oslo på 5 kilometer eller mindre. En gjennomsnittlig reiselengde var på 6,5 kilometer (RVU 2013/2014). I medlemsbladet til Syklistenes Landsforening, *Syklistene* er det pekt på at sykkel er like raskt som bil og kollektivt på distanser opptil 10-15 kilometer (*Syklistene*, 2017: 28). Men ifølge teorien har de reisene som er på 5 kilometer eller mindre størst potensiale for å bli tatt med sykkel. Lengre reiser sees på som mindre attraktive, og krever bedre utholdenhet.

Planen for sykkelveinett omfatter Oslos byggesone, og skiller mellom sykkelnettet der det er tilrettelagt for alle typer syklist, og ekspressruter langs hoved inn- og utfartsårer for de som ønsker å komme seg raskt frem.

Sykkelekspressrutene skal kobles til det øvrige nettet, men de skal ha en annen funksjon. De skal fungere som transportører mellom viktige målpunkter og bygrensen. Som navnet sier skal den type sykkelløsning tillatte høy hastighet, og må derfor ha høy standard, samt være adskilt fra øvrig trafikk. Ved hjelp av direkte forbindelser mellom viktige målpunkter og adskilt sykkelanlegg, vil reisetiden kortes ned. I 1998-planen var hele sykkelveinettet planlagt etter prinsipper for planlegging av sykkelekspressveier. 2016-planen stiller imidlertid strengere krav til denne typen sykkelanlegg.

Med prosjektet *Bilfritt byliv* ønskes det å fjerne biltrafikken for å skape et bedre bymiljø og økt byliv i Oslo sentrum, samt gi større prioritet for gående, syklende og kollektivreisende. Det er planlagt å bygge egne sykkelanlegg i sentrum. Gjøs mener imidlertid at når sentrum skal frigjøres for biltrafikk, vil det ikke være behov for egen sykkelinfrastruktur for det skal ikke være biler der (Gjøs, 2017). Jeg forstår det som en fremtidig visjon for sentrum, der fotgjengere, syklist og kollektivtrafikk skal samhandle, ikke komme i konflikt. Men foreløpig er det nødvendig med egen tilrettelegging for syklist i sentrum for bedre trafiksikkerhet. Det er fremdeles problemer med trafikkatferden til syklist på grunn av dårlig sykkelkultur. Lav prioritering av sykkelinteresser gjennom årene gjør at mange sykler på fortau, og det er helt vanlig å se folk syklende på rødt lys. Gjøs mener at dette er et resultat av dårlig eller manglende tilrettelegging. Folk vet ikke hvordan de skal forholde seg til reglene f.eks. når de kommer til et kryss. Derfor er bygging av infrastruktur Sykkelprosjektets primære fokus (Gjøs, 2017).

4.6 En oppsummering av tilnærmingene med sammenligning av planene:

I lys av teorien presentert tidligere i oppgaven, kan vi utlede at den nye planen for sykkelveinettet bygger på det bærekraftige mobilitetsparadigmets idégrunnlag. Den tar hensyn til faktorer som går ut over de transportfaglige, og balanserer fysiske forutsetninger som gate og byform med sosiale, miljømessige og økonomiske forutsetningene. I det følgende skal tilnærmingene til sykkeltilrettelegging i begge planene sammenlignes med utgangspunkt i figur 9 på s. 31 presentert i teorikapittelet.

Fysisk vs Sosial dimensjon

2016 – planen tar hensyn til hvordan sykkeltilrettelegging vil påvirke samfunnet fra mange ulike perspektiver; det vises bl.a. til positive effekter av å satse på sykkel, som bedre folkehelse, samfunnsnytte, trafikksikkerhet, økt byliv og handel. Argumentene for økt sykkelsatsing bygger også på tidligere studier. Formålet med planen er å skape trygge sykkelforhold slik at de fysiske hindringene ikke vil danne barrierer for å sykle. Oslo skal bli en god sykkelby, hvor alle vil få lik mulighet til å dekke mobilitetsbehovene sine. Sosiale forutsetninger utgjør dermed hovedgrunnlaget for aktuelle tiltak. Planen er også et resultat av et bredt samarbeid på tvers av sektorer, samt en omfattende kartlegging og medvirkningsprosess, der befolkningen har kunnet komme med innspill. Målet var å finne de beste løsningene tilpasset befolkningens faktiske mobilitetsbehov. Planen fra 1998 var imidlertid konsentrert bare rundt de fysiske forutsetningene for sykkeltilrettelegging.

Fokuset var hovedsakelig å finne plass til syklistene på en måte som ikke påvirket motorisert transports fremkommelighet. Dette var særlig tydelig i den delen av planen hvor det ble redegjort for aktuelle løsninger innenfor Ring 1. Området kjennetegnes med at det er høyt konfliktnivå mellom ulike trafikanter. Men ifølge planen var det biler som fikk størst prioritet, mens syklistene ble stilt i en gråsoner mellom gående og kjørende.

Mobilitet vs Tilgjengelighet

Med 2016-planen er formålet å forbedre tilgjengelighet for alle ved å etablere et finmasket nett som er sammenhengende og integrert med både viktige målpunkter på bynivå, og lokalt. Ved å styrke lokale forbindelsene skal det gjøres enklere å bevege seg innad i bydelene, og mellom dem. Ny sykkelinfrastruktur skal være forutsigbart og oppleves som trygt å sykle i. Det at sykkelveinettet skal være tett, er allerede et tegn på at tilgjengelighet utgjør en viktigere faktor fremfor mobilitet i tradisjonell forstand, dvs. rask ferdsel.

I 1998-planen var hovedsykkelveinettet grovmasket og skulle gå gjennom de største bolig- og arbeidsplasskonsentrasjonene på bynivå. Sykkeltraséene skulle følge de viktigste inn- og utfartsårene til sentrum for å tillatte høy fart, og med dette effektivisere mobiliteten.

Trafikkfokus vs. Menneskelig fokus

2016-planen er tydelig på at det er ønskelig å tilrettelegge for menneskers fremkommelighet fremfor bilens. Den tar bl.a. utgangspunkt i prosjektet *Bilfritt byliv*, hvor det fremtidige målet er å forby private biler å kjøre gjennom Oslo sentrum. Det prioriteres

fremkommelighet for syklist foran bilister; sykkeløsninger er valgt ut på bakgrunn av kartlegging av steder hvor folk sykler mest, og gjennom samling av innspill til hvor det er behov for tilrettelegging. På denne måten var ønske om å samle informasjon om befolkningens mobilitetsbehov for å finne løsninger som tilfredsstiller deres faktiske behov. Det at befolkningen selv var med på å bestemme hvor fremtidige sykkelrutene skal gå, er allerede en tungtveiende faktor for at planen setter mennesker i fokus.

I 1998-planen var hovedsakelig fokus på trafikken, ikke mennesker. Målet med sykkeltilretteleggingen var å avlaste vei- og kollektivnettsystemet i rushperioden for at veikapasiteten ikke skulle bli sprengt. Sykkeløsninger gjen-speilet dagjeldende planleggingsideologi, hvor tilrettelegging for motorisert transport fremsto som den eneste gode løsningen på trafikkutfordringer, mens sykkeltilrettelegging skulle utfylle den.

Stor skala vs. Lokal skala

Planen for hovedsykkelveinettet fra 1998 skulle dekke de viktigste inn- og utfartsårene til og fra sentrum. Nettet omfattet hele byen, hvorav hver sykkeltrasé gikk fra bygrensa helt til sentrum. Min antagelse er at et grov-masket nett betydde at tilnærmingen var overordnet. Det ble kun tatt hensyn til lengre reiser, mens kortere var utelatt.

2016-planen omfatter først og fremst tilretteleggingen for korte reiser, og i forbindelse med det, ble det gjort en omfattende kartlegging ved bruk av faglige analyser og vurderinger, lokal kunnskap, flyfoto, befaringer, reisevanedata og medvirkningsprosesser. Dette er et kjennetegn på den såkalte *nedenfra-opp* tilnærmingen, hvor kunnskapsgrunnlaget utgjør den

informasjonen som blir samlet gjennom detaljerte undersøkelser på lokalt nivå.

Gata som vei vs. Gata som sted

I 2016-planen vurderes aktuelle sykkeltiltak i forhold til gatas funksjon. Eksempelvis tar planen utgangspunkt i prosjektet *Bilfritt byliv*, der frigjort areal fra parkeringsplasser skal distribueres til bl.a. etablering av sykkelinfrastruktur i sentrum. I tillegg anses etablering av sykkelveinettet som et godt utgangspunkt for økt aktivitet i gatene, og følgelig mer byliv. Gatens funksjon er ikke begrenset til å kun være en transportåre, men heller være flerfunksjonell med plass til både transport, handel og sosial aktivitet. Mens i 1998-planen var definisjonen på en sykkelvei avgrenset til å være en transportåre. Sosiale forutsetninger ble ikke tatt med i vurderingen, ettersom de ikke hadde noen betydning for effektivisering av mobiliteten. Viktigst var det å tilrettelegge for at transportsyklisters mobilitetsbehov skulle bli dekket.

Motorisert transport vs. Alle transportformer i en hierarkisk rekkefølge

I den nye planen fikk syklist en tydeligere plass i trafikkbildet, og større prioritet enn bilister. Flere tiltak i planen forutsetter dårligere fremkommelighet for biler for å gjøre den bedre for syklist. I gater som er lite arealeffektive, der det kan oppstå konflikt mellom bil og sykkel, skal sykkel prioriteres.

I 1998-planen skulle syklist underordne seg eksisterende trafikkforhold. Det var ikke rom for omprioriteringer. Der det kunne oppstå konflikt med biler, var blandet trafikk foreslått som løsning, særlig i indre by. Planleggingen

for sykkel var gjort med utgangspunkt i dagjeldende transporthierarki, hvor motorisert transport fremdeles var en favorisert transportform.

Trafikkprognoser vs. Visjoner for bybruk

2016-planen bygger på en visjon om at fremtidens Oslo skal bli en god sykkelby for alle, både barn og eldre. Finmasket sykkelnett skal bidra til å korte ned avstander mellom ulike byfunksjoner, slik at det blir mindre tidseffektivt å kjøre bil. Det vises til fordeler som følger av økt sykkelbruk i kontekst av folkehelse, miljø, økonomi, men også funksjonelle fordeler som reduserte avstander til ulike byfunksjoner.

1998-planen bygget ikke på noen visjon, men et mål om å få flere arbeidsreiser over på sykkel ved å tilrettelegge for transportsyklister. Målene i planen var ikke konkretisert nok, det var heller ikke definert hvor høy sykkelandel som var ønsket oppnådd. Det som ble tydelig formulert var at som følge av tilretteleggingen skulle vei- og kollektivsystemet bli avlastet i rushtiden. Det kan forstås slik at vekst i biltrafikken var forventet, og målet var dermed å forsøke å overføre en del av arbeidsreiser over på sykkel for å ikke sprengte kapasiteten på vei- og kollektivnettet.

Modellbasert tilnærming vs. Scenario-utvikling og simuleringer

2016 – planen har er en scenariobasert tilnærming, ettersom det vises til hvordan økt sykkeltrafikk vil muligens påvirke den fremtidige byen. Det refereres bl.a. til tidligere forskning om positive konsekvenser av økt sykkelbruk i forhold til handel og bymiljø. Planen legger opp til nye trafikkløsnin-

ger som bedre integrerer arealbruk og transport. Alle disse faktorene samlet sammen danner et bilde av hvordan Oslo kan se ut som fremtidig sykkelby. Mens 1998-planen bygger hovedsakelig på en overordnet beskrivelse av sykkelnettet, og dens rolle i forhold til biltrafikk. Modellen tar utgangspunkt i eksisterende transportmiddelvalg, og er basert på kjente modeller for transportplanlegging. Et annet kjennetegn med tilnærmingen var at motorisert transport satte premisser for planleggingen, mens syklende og gående skulle tilpasses den. Planen gjenspeiler den såkalte *ovenfra og ned*-tilnærmingen, hvor planlegging skjer på et overordnet nivå.

Økonomisk evaluering vs. Analyser bestående av flere kriterier som vurderer sosiale og miljømessige hensyn

I 2016-planen er det tatt hensyn til både miljø-, sosiale og økonomiske forutsetninger. Det er stort sett sosiale og miljøhensyn som er diskutert. Det vises også til anslåtte kostnader som vil følge av utbyggingen, men det økonomiske aspektet er ikke mest tungtveiende. I planen forsøkes det å balansere de ulike dimensjonene som bærekraftprinsippet består av. Hovedkatalysatoren for sykkelplanen er uten tvil miljøhensyn, men dette er godt balansert med sosiale og økonomiske hensyn.

I 1998-planen var det kun gjort en økonomisk vurdering av hele hovedsykkelveinettet, med anslåtte kostnader knyttet til hvert tiltak. Miljø- og sosiale hensyn ble ikke nevnt i det hele tatt.

Reise som avledet behov vs. Reise som avledet behov og en verdifull aktivitet

Den nye planen viser at sykling ikke bare er tidseffektiv på korte reiseavstander, sammenlignet med bil og

kollektiv, men også at sykling har positive helsefordeler. Ved å bruke sykkel som transportmiddel, kan man kombinere daglig fysisk aktivitet med reiser man foretar daglig til skole, arbeid eller andre aktiviteter. Sykkelnettet skal være tilgjengelig, oppleves som attraktivt og trygt å sykle i, dvs. at sykkelveiene bør helst gå langs gater som har mindre biltrafikkbelastning, men som samtidig har tilnærmet like god fremkommelighet.

I 1998-planen var imidlertid målet om å tilrettelegge for rask ferdsel, fremfor positiv opplevelse og tilgjengelighet. Sykkelrutene skulle følge hoved inn- og utfartsårer til og fra sentrum, til tross for at de var belastet med støy- og luftforurensning fra biltrafikken. Reisen var oppfattet som et onde, bortkastet tid, og måtte dermed reduseres for å ha høy økonomisk samfunnsnytte.

Etterspørselbasert vs. Styringsbasert

I 1998-planen skulle sykkelinfrastruktur bygges ut for å avlaste vei- og kollektivsystemet. Målet var ikke å redusere biltrafikken på grunn av sosiale eller miljømessige hensyn, men heller å forhindre at kapasiteten på vei- og kollektivnettet ikke skulle sprenges. Dette gjenspeiler en etterspørselbasert tilnærming til transportplanlegging. Styringsbasert tilnærming er imidlertid når man er klar over den forventede veksten i persontransport, og man prøver å styre den i en retning som er mindre belastende for miljø.

2016-planen bygger på nasjonale og lokale mål om at veksten i persontransporten skal bl.a. tas med sykkel. Målet er å tilrettelegge for et sykkelveinett som er tilgjengelig, og oppfattes som lett å bruke av de fleste. Gjennom dette målet er det ønsket å styre befolkningens fremtidige reiseatferd i en mer miljøvennlig retning.

Fartsøkning vs. Fartsreduksjon

Det er en stor forskjell mellom planene når det kommer til dette aspektet. 1998-planen var rettet mot transportsyklister, og la særlig stor vekt på å tilrettelegge for direkte sykkelruter som sikret rask ferdsel. I 2016-planen er ikke fart direkte omtalt slik som i den forrige planen. Traséer som er ment for å sikre rask ferdsel går under en egen kategori: sykkelekspressveier, og at disse går fra bygrensen og kobles videre opp til viktige målpunkter i byen. I det øvrige nettet skal det tilrettelegges for at alle vil kunne sykle, både barn og eldre. I forbindelse med David Banisters sammenligning av de to transportparadigmene så handler den nye planen mer om å senke ned farten, samt bygge et tettere sykkelnett for å øke tilgjengelighetsgraden, slik at sykling blir mer tidseffektiv uten bruk av høy fart.

Redusere reisetid vs. Fornuftig reisetid i forhold til reisens avstand

Dersom en reise oppfattes som et avledet behov, jobber man for å redusere reisetiden, uansett hvilken reiseavstand det er snakk om. Ideologien om at et effektivt transportsystem var det som tillot høy fart, er gjenspeilet i 1998-planen.

Planens mål gikk ut på å etablere direkte forbindelser til sentrum for å dekke transportsyklisters mobilitetsbehov. I motsetning til den nye planen hvor reisetid på sykkel er vurdert ut fra reiseavstand. Det er spesielt fokus på å tilrettelegge for økt sykkelbruk på korte reiseavstander (5 kilometer eller kortere) som i de fleste tilfeller er mer tidseffektive med sykkel enn bil og kollektivtransport.

Segregering av mennesker og trafikk vs. Integrering og samhandling

I tradisjonell tilnærming til transport er mennesker og trafikk sett hver for seg. I planen fra 1998 er det imidlertid utydelig hvordan syklister oppfattes. På den ene siden sier planen om at syklister skal oppfattes som kjørende, og må forholde seg til de samme lover og regler som bilister. På den andre siden foreslås det løsninger som blandet trafikk innenfor hele Ring 1, og gang-/sykkelveier utenfor. Det er ikke konsekvent å blande syklister med kjørende og gående, og samtidig forvente at de skal forholde seg til trafikken på samme måte som bilister. Utydelig plass i trafikkbildet skaper uforutsigbare situasjoner for syklister, og bidrar til utvikling av en egen sykkelkultur uten noen bestemte regler. Mye biltrafikk presser syklister over på fortau, og dette oppleves som utrygt både av fotgjengere, og syklistene selv.

2016-planen bygger på et idégrunnlag om at syklister utgjør en egen trafikantgruppe, og trenger en mer definert rolle i trafikkbildet. Tilrettelegging for egne sykkelanlegg anses dermed som et viktig utgangspunkt. Når det gjelder sykling på fortau, er det planer om at dette etterhvert skal forbys når sykkeltrafikken har økt (Gjøs, 2017). I samme plan skilles det mellom to definisjoner på blandet trafikk; første innebærer en blanding av syklister med fotgjengere, mens andre syklister med bilister. Det stilles høye krav til hvor slike løsninger kan implementeres. Det er kun noen få, forholdsvis korte strekninger i sentrum hvor det blir tillatt å blande trafikanter. Løsning gang-/sykkelvei er, ifølge Gjøs ikke aktuelt, men det fremgår av planen at gang-/sykkelvei likevel kan tillattes i ytre by.

4.7 Presentasjon av kommunens holdningsskapende arbeid

I denne delen av oppgaven skal jeg presentere Oslo kommunes holdningskapende arbeid; både tiltak de selv har gjennomført, i samarbeid med andre aktører eller har støttet. Sykkelprosjektet v/Bymiljøetaten har hovedansvaret for koordinering av arbeidet. Derfor har jeg valgt å først presentere kort bakgrunnen for enhetens etablering, ansvarsområde og organisering.

Ifølge teorien til David Banister om bærekraftig mobilitetsparadigme er aksept blant befolkningen en viktig forutsetning for å endre eksisterende transportatferd. Han nevner informasjon, demonstrasjon, økt bevissthet, sosialt press og individuell markedsføring som nøkkelementer for å øke befolkningens aksept for bruk av bærekraftig transportmidler (Banister, 2008: 76-78). Disse elementene går inn under paraplybegrepet *mobility management*.

Med den andre problemstillingen skal jeg dermed forsøke å vise hva som er blitt gjort i Oslo for å stimulere til holdnings- og atferdsendring, og med dette oppnå større aksept for sykkel som transportmiddel.

4.7.1 Sykkelprosjektet

Sykkelprosjektet ble etablert i 2010, først som en midlertidig etat under Byrådsavdeling for miljø og samferdsel, og fra og med 1.juli 2016 ble det underlagt Bymiljøetaten. Dette var et politisk initiativ fra byrådet som da besto av Høye og Fremskrittspartiet. Grunnen til at Sykkelprosjektet ble etablert var å fremskynde utbyggingen av hovedsykkelveinettet.

En annen grunn var at Oslo kommune hadde fått kritikk for at det var mange store ord, men lite ble gjort for å bedre sykkelsituasjonen (Gjøs, 2017).

I Sykkelprosjektet skulle all sykkelsatsingen samles, og det ble satt opp et eget budsjettkapittel som ga både myndighet og økonomisk ansvar til Sykkelprosjektet (Gjøs, 2017). Ifølge Gjøs har dette gjort det enklere å holde oversikten over hva pengene brukes på. Tidligere, da ansvaret for sykkelplanlegging lå hos Samferdselsetaten, var det mindre oversiktlig hva de økonomiske midlene var brukt på, da hele budsjettet var fordelt over alle ansvarsområder til etaten. En egen etat med et tydelig ansvarsområde som er

organisert, og har nødvendige ressurser til å kunne gjennomføre tiltak, gir det nødvendige handlingsrommet man trenger (Gjøs, 2017). Dette skaper også en gjennomsliktighet i etaten som igjen skaper troverdighet og tillit til systemet.

Per september 2017, består Sykkelprosjektet av 16 ansatte med ulik faglig bakgrunn. Man finner sivilingeniører, biologer, journalister, statsvitere, samfunnsgeografer, filosof, sosiolog, transportøkonom, og én med bakgrunn i visuell kommunikasjon og én i administrasjon og ledelse. Blandet utdanningsbakgrunn gjør at ingen yrkesgruppe er dominerende, selv om de aller fleste har samfunnsvitenskapelig bakgrunn, og kun to har teknisk. Sykkelprosjektet bestiller hovedsakelig planer og prosjekter av Bymiljøetaten hvor det sitter planleggere, ingeniører og landskapsarkitekter, til sammen 10 personer. De er ansvarlige for å planlegge, prosjektere og bygge (Gjøs, 2017). Innenfor Sykkelprosjektets ansvarsområde ligger etablering av sykkelhotell, sykkelparkeering, også er det noen som jobber med sykkelveinettet. De har i tillegg ansvar

for oppgradering av eksisterende sykkeltraséer, gjennomføring av pilotprosjekter, servicestasjoner og pumper, strategi og plan, kommunikasjon og kampanjer, medvirkning og publikumskontakt (Oslo kommune, u.d). Investeringsbudsjettet til Sykkelprosjektet er på 250 millioner kr, som brukes bl.a. til bygging av nye sykkelveier og oppgradering av sykkelfeltene. Mens cirka 35 millioner kr går til drift, kampanjer og holdningsskapende arbeid. Koordinering av holdningsskapende tiltak ligger dermed innenfor Sykkelprosjektets ansvarsområde, og det er deres innsats det skal refereres til videre i oppgaven.

4.8 Holdningsskapende tiltak

God sykkelinfrastruktur er den viktigste forutsetningen for at flere skal begynne å sykle, men ikke den eneste. Arbeidet med mobilitetspåvirkning utgjør en viktig del av prosessen. Det fremgår av både teori og erfaring fra andre europeiske byer som har lyktes med å øke andel syklende at man bør kombinere en rekke ulike tiltak. Mange små tiltak kan gi synergieffekter som bidrar til at de samlede endringene blir større enn summen av hvert enkelt tiltak (Hanssen, 2003: 29). I det følgende skal det presenteres hvordan kommunen jobber med å fremme sykkel som transportmiddel blant befolkningen, samt hvilke andre tiltak de satser på som går under begrepet *mobility management*. Tiltakene var blitt samlet og kategorisert for å skape et oversiktlig bilde av arbeidet som er blitt gjort. Innsamlingen er blitt gjort siden januar 2016 gjennom kommunens sosiale kommunikasjonskanaler, nettside og intervjuet med direktøren for Sykkelprosjektet, Rune Gjøs. Formålet er å vise bredden på begrepet *mobility management*,

samt fleksibiliteten i bruken av den. Alle tiltak som er med på å påvirke holdning og reiseatferd, kan hovedsakelig betegnes som MM-tiltak.

4.8.1 Sosiale media

For å skape bedre kontakt med befolkningen etablerte Sykkelprosjektet sider både på Facebook og Twitter under navnet *Sykkel i Oslo*. Begge kanalene har vært brukt aktivt siden begynnelsen av 2014, og har lignende formål, men litt ulike brukergrupper; Facebook brukes både for å informere om sykkelsatsingen og mobilisere folk til å delta i den. På Twitter, i tillegg til å spre budskap, melder sykklister inn ting de ønsker å få fikset (Gjøs, 2017). Facebooksiden *Sykkel i Oslo* er fulgt av til sammen 11 797 personer. Følgerne er ikke kjøpt, men genuint opptatt av det Sykkelprosjektet holder på med, mener Gjøs. Under hvert innlegg følger det vanligvis diskusjoner om aktuelle prosjekter, hvor Sykkelprosjektet svarer på spørsmål. På Twitter har de 2496 følgere. Begge kanalene brukes for å opplyse om aktuelle saker i forbindelse med sykkelsatsingen. Innlegg som deles handler hovedsakelig om pågående prosjekter, kampanjer, kurs og arrangementer eller å ta imot innspill fra befolkningen. Slik ble det gjort med bl.a. sykkelpassasjer, der det ble lagt ut et innlegg med spørsmål om hvor folk ønsket sykkelpassasjer skulle etableres. Det kom til sammen 130 kommentarer under dette innlegget. De fleste var konkrete innspill med googlereferanse til lokasjon. I løpet av ett år ble fem slike passasjer fikset, og informasjonen om dette ble formidlet via Facebook (Gjøs, 2017). Det samme skjer med oppgradering av sykkelfelt. Det spørres om hvor det er



størst behov for oppgradering, Sykkelprosjektet tar imot innspill, gjennomfører oppgraderinger og resultatet publiseres. Gjøs mener at på denne måten viser man at det å gi tilbakemeldinger fungerer, og at Sykkelprosjektet er en seriøs aktør som tar befolkningens meninger i betraktning på høyeste nivå. Videre understreker han at for Sykkelprosjektet er det viktig å bruke tid på å forklare hvorfor de gjør ting på den måten de gjør. Eksempelvis, trinnvis gjennomføringsstrategi handler om å forbedre sykkelforhold ved bruk av midlertidige tiltak i påvente av å få permanent løsning. Når noen spør om hvorfor ting er gjort på denne måten, får de vanligvis svar fra Sykkelprosjektet selv eller fra deres følgere som er engasjert i sykkelsatsingen, og som har forståelse for Sykkelprosjektets arbeidsstrategi (Gjøs, 2017). Viktig med bruk av begge kommunikasjonskanalene er at folk får mulighet til å komme med innspill, og får svar på spørsmål.

Sykkelprosjektets tilstedeværelse på sosiale media, settes pris på. Mange sier at de opptrer "ukommunalt", da deres tilnærming er mer personlig (Gjøs, 2017).

Sykkelprosjektet støtter andres engasjement i sykkelsatsingen ved å dele arrangementer om ulike sosiale aktiviteter på sin Facebook og Twitter. Sosiale media benyttes for å fremme alt som har med sykkel å gjøre.

Sykkelprosjektet lager også korte videoer om hvordan syklister skal forholde seg til trafikkregler, og poster dem på Facebook. De viser til praktiske eksempler på ulike trafikksituasjoner. I forbindelse med oppmerking av sykkelbokser rundt om i Oslo, laget de en video som viste hvordan boksene var ment å brukes, eller hvordan syklister skulle forholde seg til andre trafikanter i rundkjøringer, og i kryss (Syk-

kel i Oslo/facebook, 28.04.17).

Dessuten, på nettsiden til Sykkelprosjektet finner man detaljert informasjon om bl.a. pågående og planlagte prosjekter, samt kart med sykkelruter hvor man kan sjekke hvor lang tid det tar å sykle mellom destinasjonene i forskjellig tempo.

4.8.2 Informasjon og kampanjer

Denne formen for spredning av budskap benyttes mye. Innholdet i kampanjer varierer, avhengig av tid på året, og hvilken målgruppe man ønsker å nå. Det har vært særlig fokus på å få flere til å sykle om vinteren. I forbindelse med vintersykkelkampanjen i november 2016 ønsket Sykkelprosjektet å gå i samarbeid med sykkelforhandlere. Samarbeidet gikk ut på at sykkelforhandlerne skulle gi avslag ved kjøp av piggdekk, og tilby gratis bytte av dekk, samt hjelpe med å formidle informasjon om vintersykling.

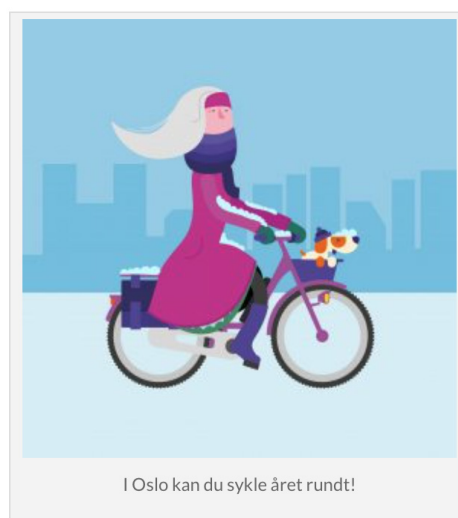


Fig. 20

Til gjengjeld tilbød Sykkelprosjektet hjelp til markedsføring av deltagende sykkelbutikker, noe som kunne bidra til mersalg av vintersykkelutstyr (Sykkel i Oslo/facebook 19.10.16). Kampanjen ble støttet av 15 sykkelforhandlere som ga 20% avslag på kjøp av piggdekk med gratis omlegging i en begrenset tids-

periode. I forbindelse med denne kampanjen sto Sykkelprosjektet på stand på Rådhusplassen, der de tilbød de første 100 syklistere som møtte opp gratis påsatt piggdekk (Gjøs, 2017). Det var anledning til å teste ut lastesykler og andre vinterutstyrte sykler. I kampanjen deltok ordfører Marianne Borgen som selv prøvde ut vintersykling. Vintersykling er ikke enda populært ettersom mange synes at det er farlig å sykle på glatt føre. Sykkelprosjektet har derfor utformet noen tips for nybegynnere som er tilgjengelige både på deres nettside, og Facebook (Sykkel i Oslo/facebook, 3.01.17). I tillegg til det har Grønne Jenter, bloggere som er opptatt av miljøtematikken laget en kort video om vintersykling. De viser hvordan det egentlig er å sykle på glatt føre, og gir nyttige tips (Sykkel i Oslo/facebook, 25.01.2016).

Hver høst arrangeres kampanjer som har som formål å lære folk å bruke lys i mørket. Utdeling av sykkellys og reflekser skjer vanligvis i forkant av vintersesongen der Sykkelprosjektet går i samarbeid med andre aktører. I fjor var f.eks. Syklistenes Landsforening og Trygg Trafikk, mens i år var Politiet. Det de gjør er å holde stand på ulike steder i byen, og deler ut lykter til forbigående syklistere. Sykling uten lys i mørket kan bøtelegges, men årets aksjon har gått ut på å dele ut lykter i stedet for bøter. Målet var å motivere syklistere til å bruke lys, heller enn å straffe dem. Slike aksjoner foregår i ulike bydeler i Oslo, ikke bare de sentrumsnære.

I januar 2017 ble det publisert resultater fra en undersøkelse blant ferske vintersyklistere som deltok i vintersykkelkampanjen i 2015. Kampanjen hadde lignende opplegg som vinterkampanjen året etter, noe jeg skrev om ovenfor. Undersøkelsens resultater viste at deltakere syklet flere dager i uka, og

de opplevde det som trygt å sykle med piggdekk. Mange sa også at det var enklere og mer behagelig å sykle om vinteren enn det de først hadde forventet (Sykkel i Oslo/facebook, 9.01.17). Av ett av facebookinnleggene fremgår det at økningen blant vintersyklistere ble 65% høyere i februar 2017 enn samme måned i 2016 (Sykkel i Oslo/facebook 9.02.17).

Det har også blitt gjennomført informasjonskampanjer rettet mot studenter hvor det ble laget tips til hvor man kunne kjøpe billige sykler, og hvor i byen fantes det gratis eller billige sykkelverksteder, samt informasjon om hvor mye penger man sparer årlig på å sykle i stedet for å reise kollektivt (Oslo kommune/Sykkel, 2017).

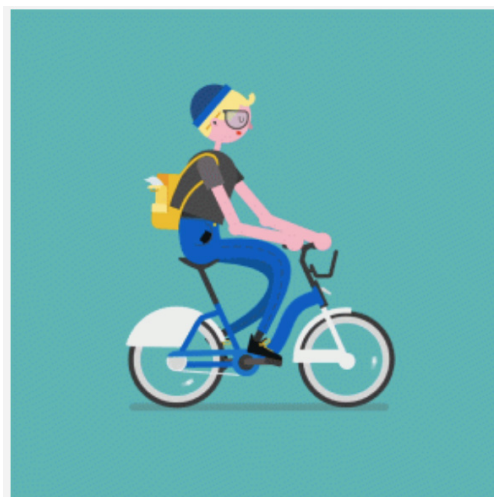


Fig. 21

I forbindelse med Europeisk mobilitetsuke laget Sykkelprosjektet sammen med Oslo Bysykkel en kampanje i september 2016, der man kunne delta i en sykkelkonkurranse og vinne et bysykkelkort (Sykkel i Oslo/facebook 19.09.16). Det var også anledning til å få fikset sykkel sin helt gratis av Sykkelkjøkkenet Oslo-SKO. De driver med sykkelreparasjon selv, og lærer bort andre som følge av eget initiativ. Deres formål er å bidra til økt bevissthet rundt sykling (Sykkelkjøkkenet

Oslo-SKO, u.d.).

I år har Oslo Bysykel laget en kampanje #*TerraIncognitaOslo* for å oppfordre folk til å sykle på strekninger som aldri er blitt syklet før (Oslo Bysykel/facebook 24.05.17).

I år som i de to foregående årene har Sykkelprosjektet utlyst en forespørsel rettet mot sykkelbutikker og sykkelverksteder om å være med på kampanje for å oppmuntre flere til å sykle året rundt. Kampanjen handlet om vedlikehold, service, samt bruk av riktig utstyr (Oslo kommune/Sykkel, 2017).

På nettsiden til Sykkelprosjektet finner man detaljert informasjon om deres innsats, hvem de er, og kontaktinformasjon. Nettsiden er oversiktlig og det er lett å finne frem. Man kan også abonnere på nyhetsbrevet *Sykel i Oslo* som sendes én gang i måneden, hvor man kan lese om aktuelle saker. I tillegg legger Sykkelprosjektet ut kampanje- og opplæringsvideoer, opptak fra seminarer om sykkelsatsing i Oslo på Youtube.

Deres arbeid er transparent, og ved å følge alle informasjonskanalene Sykkelprosjektet er aktivt på, kan man lære mye om deres strategi.

4.8.3 Sosiale arrangementer

Sykkelprosjektet arrangerer ulike sosiale aktiviteter enten i egen regi eller i samarbeid med andre aktører, eller ved å gi støtte til andre arrangører. Internasjonal Vintersykkeldag arrangeres i februar hvert år, her konkurrer flere europeiske vinterbyer med hverandre om å få flest antall syklister (winterbiketoworkday.org). Oslo har deltatt siden 2013. I forbindelse med arrangementet sto Sykkelprosjektet på stand flere dager i februar i år, der de delte ut sykkelutstyr. Dessuten, gjennom samarbeid med en rekke sykkelbutikker var det flere til-

bud på kjøp av vinterutstyr for sykkel (Sykkel i Oslo/facebook 3.02.17). Det arrangeres kontinuerlig åpne sykkelverksteder hvor man kan få hjelp og tips til vedlikehold og reparasjon av sykkel. Arrangementer drives stort sett av frivillige, og er gratis. Der er det ofte anledning til å teste ut el-sykler.

Sykkelfix er et arrangement hvor barn og unge kan delta i ulike sykkelaktiviteter, samt få hjelp til å få fikset sykkelen sin. Byverkstedet er arrangøren, med støtte fra Sykkelprosjektet. Årets arrangement var organisert med hjelp av ungdommer som drev egne sykkelverksteder, og under arrangementet hjalp de med å pusse opp sykler. Under Oslo Pride Parade kunne man, ved kjøp av bysykel-abonnementet støtte Foreningen for kjønns- og seksualitetsmangfold.



Fig. 22

Sykkelprosjektet samarbeider med Syklistenes Landsforening om ulike arrangementer og aktiviteter. I mars 2016 var Syklistenes Landsforening på jakt etter personer som hadde lyst til å arrangere sykkelturen i Oslo. Målet var å motivere flere til å oppdage Oslo fra sykkelsetet. Sykkelturene skulle være åpne for alle, men noen skulle være rettet mot spesifikke målgrupper som var underrepresentert i sykkelstatistikken (SLF Oslo/facebook, 29.03.16). Et lignende arrangement ble organisert i august i år av KORO (Kunst i Offent-

lige Rom) som gikk ut på kunstmvisning på sykkel i Oslo. Arrangementet var gratis og åpent for alle.

Syklistenes Landsforening Oslo arrangerer hvert år Sykkeldag i ulike bydeler i Oslo, hvor folk kan delta i aktiviteter som sykkelmekking, hinderløype, og få hjelp til å pusse opp sykkelen sin eller mulighet til prøve ut el-sykler. Sykkelprosjektet er til stedet på slike sosiale arrangementer ved å stå på stand, og dele ut sykkelutstyr.

Hvert år i juni deltar Sykkelprosjektet på festivalen *#MittGrønneOslo*, hvor de arrangerer aktiviteter som byttemarked for barnesykler, testing av lastesykler, sykkelaktiviteter for barn, og utdeling av kart, turguider osv. Dessuten tilbyr de gratis utlån av mobilt sykkelanlegg som kan brukes av alle i forbindelse med et arrangement, eller bare for å prøve det ut i nærmiljøet. Sykkelprosjektet tar ansvar for å transportere anlegget, og tilbyr hjelp til å sette opp og rigge ned. Det er en gruppe med ungdommer som samarbeider med Sykkelprosjektet om dette, og hjelper til med montering og demontering av anlegget. Sykkelbarnen har ulik vanskelighetsgrad, og kan tilpasses ulike alderstrinn. Målet med Sykkellek er hovedsakelig at barn og unge skal oppleve det som gøy å sykle og mestre sykkelen, noe som igjen vil bidra til å skape gode sykkelvaner (Oslo kommune/Sykkel, u.d.)

Det finnes mulighet for gratis utlån av sykkelstativer til store, offentlige arrangementer. Dette inkluderer frakt, og opp- og nedrigg av stativer. Man kan låne stativer som har plass til alt fra 100 til 1000 sykler.

Denne tjenesten viste seg å være en suksess allerede i 2014, da Sykkelprosjektet i samarbeid med Øyafestivalen satte opp 500 flyttbare sykkelstativer, og finansierte at området ble bevoktet for å sikre trygg sykkelparkering.

Første festivaldagen ble sykkelparkeringen fylt opp allerede etter en halvtime. I 2015 økte antallet til 1000. Samme år tilbød Sykkelprosjektet utlån av sykkelstativer på andre store arrangementer som Piknik i parken, Oslo Pride Parade, Norwegian Wood, Norway Cup, Findings festival og til og med A-has konsert på Ullevål stadion. Tilbudet har vist seg å være en stor suksess som mange arrangører ønsker å benytte seg av (Gjøs, 2017).

De neste årene var det enda flere arrangører som ønsket å låne stativene.

4.8.4 Støtte til organisasjoner, grupper, næringsliv osv som driver sykkelvennlige aktiviteter

Sykkelprosjektet er åpent for å gi støtte til forskjellige aktiviteter som har som formål å oppmuntre folk til å begynne å sykle. På nettsiden deres er det opplyst om at ideelle organisasjoner, kommunale virksomheter, næringslivet og privatpersoner kan søke. Det prioriteres spesielt aktiviteter rettet mot barn og unge, eldre og utsatte grupper, og aktiviteter rettet mot publikum generelt fremfor private personer.

Bydeler som har lav sykkelandel (Alna, Søndre Nordstrand, Vestre Aker, Ulern, Gamle Oslo, Østensjø, Stovner, Bjerke, Grorud) prioriteres først (Oslo kommune/Sykkel i Oslo, u.d.).

Et eksempel på aktivitet som det kan søkes støtte til er sykkelverksteder. Det åpnes stadig nye sykkelverksteder rundt om i Oslo som også støttes av andre aktører. Sparebankstiftelsen DNB støttet et frivillig initiativ Sykkeljokkenet Oslo – SKO for å åpne et sykkelverksted. Verkstedet tilbyr gratis sykkelmekningskurs for barn og voksne, samt reparerer gamle sykler for gjenbruk. Tilbud om gratis sykkelreparasjon eller mulighet til å kjøpe brukt sykkel finnes også i andre bydeler, slik

at folk får mulighet til å fikse sykkelens sin eller kjøpe brukt i nærheten av der de bor.

I 2016 åpnet Kirkens Bymisjon eget verksted *PAAHJUL* som drives av tidligere rusavhengige. Mens i 2017 kom et såkalt *pop-up* sykkelverksted som drives av unge flyktinger. På denne måten får flyktingene arbeidstrening, og møter folk. Dette er et samarbeid mellom bydelene, Sykkelprosjektet og Prosjektet *Bilfritt byliv*. Samarbeidet er basert på at kommunen finansierer prosjektet, mens bydelene organiserer arbeidet (Gjøs, 2017).



Fig. 23

Via Naturvernforbundet Oslo og Akershus sin ordning *Sykle, så klart!* kan man låne el-sykler for å teste dem i en uke. Ordningen støttes av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (Sykkel, så klart!/facebook, 7.03.17). Støtte kan også være via markedsføring av forskjellige aktiviteter, arrangementer og virksomheter. *Peloton Oslo* er en pub og et sykkelverksted i ett, som er med på å arrangere sykkelvennlige aktiviteter som f.eks. sykkelorientering, hvor man kan bli kjent med byen fra sykkelsetet. Puben blir stadig referert til på facebookside til Sykkelprosjektet i forbindelse med ulike arrangementer. Siste fredag hver måned samler syklister seg under den såkalte *Critical Mass Oslo* aksjonen, der de sykler sammen i Oslo sentrum. Aksjonen er en form

for markering for at Oslo bør bli en bedre by å sykle i. Slik det fremgår av facebookside til *Critical Mass – Oslo*, er det ingen klar ledelse, eller agenda, målet deres er å vise at sykkelens har en naturlig plass i enhver moderne by (Critical Mass – Oslo/facebook, u.d.). Sykkelprosjektet støtter slike aksjoner ved å dele de på sin facebookside, og oppfordrer andre til å delta. Det finnes et stort spenn av lignende arrangementer tilpasset ulike preferanser som f.eks. transportsykkeltreff som arrangeres av Transportsykel, der får man anledning til å teste ut ulike typer lastesykler før man bestemmer seg for å kjøpe egen. På bloggen til Transportsykel finner man mye informasjon om ulike typer el-sykler som er tilgjengelige på markedet. Sykkelprosjektet støtter ikke bloggen økonomisk, da den drives uavhengig, men markedsfører den via sine sosiale medier.

4.8.5 Kurs og informasjonsmøter

Det arrangeres kontinuerlig åpne informasjonsmøter om temaer som er knyttet til sykkelsetning i Oslo. Det kan være alt fra korte infomøter, der kommunen svarer på spørsmål og tar imot innspill, til fagmøter som f.eks. da Oslo kommune hadde samarbeid med Futurebuilt som arrangerte et åpent møte *Oslo på sykkel og kollektivtransport. Hva betyr det for byutviklingen?* i februar 2016. Der kunne man høre fagpersoner snakke om hvordan økt setning på miljøvennlig transport kan påvirke Oslo i fremtiden. I løpet av 2016 og 2017 har det blitt arrangert en rekke åpne informasjonsmøter om sykkeltilrettelegging i bydelene i Oslo, for å spre informasjon og kunnskap om miljøvennlig transport.

I mai 2016 ble det arrangert et møte i regi av Næring for klima om bruk av sykkel til varetransport i by. Nærings-

drivende kunne lære om fordelene sykkel har for person- og varetransport med eksempler fra inn- og utland. Det kom ambassadører fra Nederland og Danmark. Samme måned ble det også arrangert en gratis workshop i regi av Oslo kommune og Statens Vegvesen om hvordan sykkel kan løse transport- og vareleveringsbehov. I forbindelse med workshopen informerte arrangører at de ønsket å starte et pilotprosjekt i samarbeid med privat næringsliv for å stimulere til varetransport, og servicenæring på sykkel i Oslo (Sykkel i Oslo/facebook, 9.05.16).

Det arrangeres gratis kurs i Oslostandard (egen sykkelhåndbok som gjelder kun for Oslo) som hovedsakelig er rettet mot planleggere i Osloregionen, men kurset er også åpent for ikke-planleggere. Det finnes også et utvalg av kurs hvor erfarne sykkelmekanikere lærer ungdom grunnleggende sykkelmekking. Etter endt kurs får deltakere kursbevis.



Fig. 24

Det finnes også et kurs for nybegynnersyklister som arrangeres av *Sykkelkompis* hver tirsdag. Ved å sykle i Oslo sentrum lærer de om hvordan syklis-tene skal forholde seg til trafikken, og føle seg tryggere i den. Kommunen har også arrangert et gratis heldagskurs i år rettet mot personer som ønsket å bli sykkelinstruktører.

4.8.6 Økonomisk støtte til kjøp av el-sykler

I en midlertidig prøvekampanje i januar 2016 ga Oslo kommune et tilskudd på inntil 5000kr til kjøp av el-sykler til private personer. I løpet av to dager hadde 300 personer søkt om støtten. Året etter gjaldt tilskuddet for el-lastesykler, også for private personer. Budsjettet var på 5 millioner kr, og tilskuddet var på inntil 10 000 kr. På en halvtime var alle pengene gitt bort. Tilskuddsordningen for el-lastesykler ble mer populært enn året før (Gjøs, 2017). Kommunen ga også økonomisk støtte til kjøp av el-lastesykler til bedrifter, organisasjoner, sameier/bo-



Fig. 25

rettslag (Oslo kommune/Sykkel, u.d.). I november publiserte Sykkelprosjektet på Facebook at de ønsket å gi bort en gratis taxisykkel som en adventsgave til enten en organisasjon, et eldresenter eller noen som ønsket å bruke sykkel til å hjelpe andre som ikke kunne sykle selv. Under innlegget kunne folk skrive hvem de mente skulle hatt nytte av sykkelen, og Sykkelprosjektet skulle velge vinneren ut fra kommentarene. Vinneren ble en avlastningsbolig for barn med nedsatt funksjonsevne i Bydel Gamle Oslo (Sykkel i Oslo/facebook 28.11.16).

4.8.7 Bedriftsrettede tiltak

Den meste kjente aksjonen i Norge *Sykle til jobben* er blitt arrangert av Bedriftsidrettsforbundet siden 1973. Dette er en årlig aksjon som arrangeres på våren og som pågår i 60 dager. Formålet er å få folk til å bevege seg mest mulig i løpet av denne perioden, samt loggføre aktiviteten sin, da det til slutt blir delt ut premier til de mest aktive lag og enkelt deltakere. Aksjonen er

rettet mot bedrifter, hvor man kan delta som et lag eller alene (Bedriftsidretten, u.d.). Selv om kampanjen kun går over 60 dager, er det imidlertid nok tid til å opparbeide nye reisevaner. Kampanjen har som formål å påvirke folks mobilitet i en mer helsevennlig retning. Bakgrunnen for denne aksjonen er å forbedre folkehelse, hensynet til miljøet er komplementært.

Aksjonen er ikke Sykkelprosjektets eget initiativ, men de støtter den ved selv å delta, samt oppfordre andre til å gjøre



Fig. 26

det.

For at flere bedrifter skal satse på sykkel som transportmiddel blant sine ansatte, ble det i april i år lansert en landsdekkende sertifiseringsordning for sykkelvennlige bedrifter. Målet er å få arbeidsgivere til å tilrettelegge for sykkel på arbeidsplassen. Syklistenes Landsforening er ansvarlig for sertifiseringen, men ordningen ble utarbeidet i samarbeid med FutureBuilt, og kommunene Oslo, Asker, Bærum og

Drammen.

Rådhuset og Renovasjonsetaten har vært med som pilot-arbeidsplasser i utviklingen av ordningen (Sykkel i Oslo/facebook, 22.03.17). I forbindelse med lanseringen ble professor i arkitektur Steven Fleming invitert til å holde foredrag. Fleming er selv en sykkelentusiast i det nederlandske selskapet Cycle Space (Futurebuilt.no, 18.04.17).

Nordea bank på Majorstuen var blant de første private bedriftene som ble sertifisert som en miljøvennlig arbeidsplass. For å få flere av sine ansatte til å sykle til jobben, bygget de om et gammelt møbellager til sykkelparkering med forskjellige fasiliteter (Løken, 2016). I år ble Eiendomsselskapet Avantor kåret til Norges mest sykkelvennlige arbeidsplass.

Oslo Bysykel har også utvidet tilbudet sitt i oktober i år til å omfatte bedrifter. De lanserte en ny bedriftsordning, hvor bedrifter kan gi bort enkeltturer, og ulike abonnementer til sine ansatte og kunder (Oslo bysykel/bedrift).

Mange kommunale etater har begynt å bruke el-sykkel i stedet for bil. Blant dem som fikk sykler i første omgang var ansatte i Vann- og avløpsetaten, hjemmetjenesten, jordmødre, helsesøstre, barnevernet og parkforvaltningen (Velle, 2017).

I juni ble det lansert Norges første mikroterminal for varedistribusjon med sykkel. Dette var et prøveprosjekt for grønn varetransport mellom Oslo kommune, Statens Vegvesen og DHL Express (nevnt ovenfor i punkt om kurs og informasjonsmøter). I Oslo sentrum er det 20 millioner vareleveranser med varebiler og smålastebiler årlig, det hevdes at lastesykkel har et potensiale til å ta en fjerdedel av dette (Busterud Erken, 2017).

4.8.8 Tiltak rettet mot spesielle målgrupper

Sykkelprosjektets holdningsskapende arbeid rettes mot spesielle målgrupper, der innholdet i kampanjer er tilpasset enkelte gruppens transportbehov.

De driver bl.a. målrettede kampanjer mot studenter. I forbindelse med start på studieåret sto Sykkelprosjektet på stand Blindern og ved Høgskolen i Oslo der de delte ut sykkelsekker fylt med sykkelverktøy. Til sammen delte de ut 1000 slike. Informasjonsbrosjyrer er også tilgjengelige på engelsk for utenlandske studenter (Gjøs, 2017). Gjøs hevder at de har god kontakt med ledelsen både på Universitetet og Høgskolen. På Blindern er det planer om å lage egne sykkelskurer eller eget sykkelhotell. De har sykkelstativer fra før, men de er ikke praktiske, da de står for langt unna, noe som gjør at folk parkerer rett foran forelesningssalen (Gjøs, 2017).

I tillegg jobber Sykkelprosjektet med å få bysykkelstativene så nær de store studiestedene som mulig. Tidligere var det forbudt å ha med bysykkelstativer på Blindern fordi ordningen er reklamefinansiert, noe som strider mot Universitetets politikk (Gjøs, 2017). Det nærmeste bysykkelstativet var i Blinderveien, cirka 500 meter fra campusen. Men til slutt kom Sykkelprosjektet til enighet med Universitetet, og det ble satt opp bysykkelstativer på universitetsområdet (Gjøs, 2017). I april hadde Statens Vegvesen Øst sammen med Studentsamskipnaden i Oslo og Akershus arrangert *Vårpuss av sykler på Bjølsen Studentby*, hvor studentene fikk hjelp til å pusse opp syklene sine og fikk anledning til å teste ut el-sykler (Sykkel i Oslo/facebook 20.04.17).

Eldre er blant Sykkelprosjektets prioriterte målgrupper. Gjennom aksjonen *Sykling uten alder* ønsket Sykkelprosjektet å rette spesiell oppmerksomhet mot eldre som bor på sykehjem. De tok kontakt med Sykehjemsetaten som har ansvar for til sammen 50 kommunale sykehjem over hele Oslo. De tilbød kjøp av såkalte *rickshaw*-sykler for at man kunne sykle sammen med eldre.



Fig. 27

Formålet var å gi eldre mulighet til å komme seg ut og oppleve nærområdet fra sykkel. Etaten sa nei til tilbudet først fordi de syntes det var farlig å sykle ute i trafikken med eldre. Sykkelprosjektet ba om lov til å presentere idéen sin til de 50 sykehjemmene, men det var bare to som sa ja til å prøve det ut. Sykkelprosjektet kjøpte dermed to elektriske rickshawsykler til hver av dem. Etter ett år evaluerte Sykehjemsetaten ordningen, og bestemte seg for å sette av 5 millioner kr til kjøp av slike sykler til alle sykehjemmene i byen (Gjøs, 2017). Sykkelturer koordineres av bydelens demenskoordinator og prosjektleder for dagsaktiviteter (Oslo kommune/Sykkel, u.d.). Selve aksjonen kommer opprinnelig fra Danmark, og startet for første gang i 2012. Etter 5 år er det allerede 33 land som har blitt med i denne aksjonen.

Den mest prioriterte målgruppen er barn. Målet er å få en ny generasjon av Osloboere som er vant med å sykle.

Mye av arbeidet er derfor rettet mot denne målgruppen. Syklistenes Landsforening har laget et hefte *La barna sykle* som Sykkelprosjektet har delt ut via sine sosiale medier. I heftet finner man informasjon om hvorfor barn bør lære å sykle med tips til opplæringen. Høsten 2017 har Sykkelprosjektet sendt ut til alle kommunale barnehager en sykkelpakke med løpesykler, balanse- sykler og sykler til ansatte, inkludert pedagogisk materiale for å inspirere og veilede. Målet er at flest mulig barn skal lære seg å sykle før de begynner på skolen (Gjøs, 2017). Det finnes kurs i trafikkregler for ungdommer ved Markaskolen. De samarbeider om dette med Sykkelprosjektet. Skolen tar imot ungdomsskoleelever hver dag hele året (Gjøs, 2017). Kurset er arrangert som et heldagsprogram der ungdommene tar en sykkelturné ut i marka, og lærer bl.a. om fart/avstand/tid, trafikkregler (Markaskolen, 08.06.15).

I år mellom 3 og 31.mai ble det lansert en ny kampanje rettet mot ungdomsskoleelever i Oslo og Akershus, den hadde som formål å oppfordre flere til å begynne å sykle til skolen. Kampanjen gikk ut på at elevene skulle konkurrere med andre klasser og skoler om hvem som syklet mest i denne tidsperioden. De mest aktive vant premier. Aktivitetsregistreringen skjedde ved hjelp av en applikasjon *U-Go* (Sykkel i Oslo/facebook 2.05.17).

Planen er også å lage et opplæringskurs for voksne som ikke kan sykle. Ifølge statistikken er det mange voksne som bor i de ytre bydelene som ikke kan sykle. Målet er derfor å tilby en opplæring i en større skala rettet akkurat mot denne målgruppen (Gjøs, 2017). Som følge av et samarbeid mellom Sykkelprosjektet, Furuset bibliotek og aktivitetshus, Stiftelsen Betanien, Furuset IF og Hovmester mek og prep, er det

mulig å låne sykler med bibliotekkortet på Furuset bibliotek. Biblioteket har seks sykler til rådighet: fire til voksne og to til barn. I tillegg har Aktivitetshuset eget sykkelverksted som drives av frivillige som lærer bort sykkelmekking, og hjelper til med reparasjon (Furuset bibliotek og aktivitetshus, u.d.). Tilbudet er tilgjengelig kun i sommerferien.

4.8.9 Enkle fysiske tiltak

Denne formen for tilrettelegging har vært hyppig brukt i arbeidet med sykkeltilrettelegging i Oslo fordi at de fysiske hindringene anses for å være aller mest dominerende. Ved hjelp av enkle tiltak kan forholdene for syklistene forbedres vesentlig i påvente av å få permanent løsning. Sykkelprosjektet er klar over at de små forbedringene har stor betydning, og satser mye på det. Oppgradering av sykkelveier i form av legging av rød asfalt og etablering av sykkelpassasjer, regnes som mindre fysiske tiltak som kan ha stor påvirkningskraft.



Forskning viser at syklister føler seg tryggere ved å sykle i sykkelveier med farget asfalt (Pucher mfl., 2010: 109). Gjøs bekrefter selv at små tiltak som oppmerking av sykkelfelt kan ha stor nytte før endelig løsning kommer

(Gjøs, 2017). På grunn av dårlig trafikkultur blant sykklistene har det også vært nødvendig å tegne symboler som viser retning sykklistene skal sykle i. Det hender ofte at sykklistene sykler på feil side av veien, da de tror at for dem gjelder de samme reglene som for gående.

Sykkelpumpestasjoner eller sykkelpleiere som de også blir kalt, går også under denne tiltakskategorien. De er utstyrt med enkelt verktøy som kan brukes til sykkelreparasjon og til å pumpe hjulene.

Fothvilene som finnes langs veikanalen ved kryssene, er noe som har blitt populært blant sykklistere. Man finner én i Torggata, to i Oslogate og én i Bispegata. Men på grunn av minimumskrav i forhold til plass for å sette opp en slik, samt problemer med vedlikehold på vinteren, er det ikke tenkt å sette opp flere fothvilere i byen (Gjøs, 2017).

I takt med økende salg av lastesykler, ble det i mars i år for første gang satt opp stativer for lastesykler på Bislett, og det skulle komme flere i løpet av året.

I Oslo sentrum er mangel på en god sykkelparkering et problem. Det er ikke uvanlig å se sykklene parkert langs lyktestolper eller skilt. For å gi et bedre parkeringstilbud for sykler bl.a. nær butikker og serveringssteder, har Sykkelprosjektet, Fattom og FutureBuilt inngått et samarbeid. De har gjennomført en rekke pilotprosjekter hvor de spurte butikkeierne om de ønsket å gjøre om bilparkeringen til en sykkelparkering i en avgrenset tidsperiode. Etter ett år gjorde de en evaluering, og det viste seg at alle som var med på pilotprosjektet, ønsket sykkelparkeringen permanent, da de opplevde økning i antall kunder (Gjøs, 2017).

Siden november 2015 har Oslo kommune utvidet driftsrutinene sine

ved å tilby stadig bedre vedlikehold på sykkelveinettet, særlig om vinteren. Det ble også tildelt mer penger til drift og vedlikehold. Via en meldingstjeneste for drift av byens gater og parker, *BYMelding.no* kan man melde fra om manglende feiing/snøbrøyting eller feil i sykkelveinettet. Meldingen sendes direkte til de som feier feltet eller fikser feil, og man får beskjed når det er gjort. Tjenesten er også tilgjengelig som en applikasjon under samme navn (Sykkel i Oslo/facebook 9.03.17).

Det har også blitt mulig å ta med sykkel gratis på T-banen utenom rushtiden, noe som gjør det lettere og mer effektivt å kombinere de daglige reisene. Selv om dette tiltaket ikke hører direkte til denne kategorien, er det en stor fordel særlig dersom det er tilrettelagt for trygg sykkelparkering nær kollektivknutepunktene.

4.8.10 Ny bysykkelordning

I 2016 kom det en ny bysykkelordning, der ble det satt opp 300 bysykkelstativer innenfor Ring 3. I forbindelse med det ble Oslos innbyggere spurt om hvor de ønsket at stativene skulle stå.



Fig. 28

Før sesongåpningen ble det i tillegg organisert et møte hvor man kunne teste ut nye bysykler, samt få svar på eventuelle spørsmål om ordningen (Oslo Bysykel/ facebook, 22.08.2016). Bysykelordningen er et samarbeid mellom Sykkelprosjektet og Clear

Channel. Sykkelprosjektet bestemmer hvor stativene skal settes ut, mens Clear Channel har ansvar for bygging og drift (Gjøs, 2017). Bysykelordningen er reklamefinansiert, noe som innebærer at med stativene følger reklame. Dette kan være et problem på steder der det ikke er tillatt med reklame. Eksempelvis i den tette byen kan det komme i konflikt med Byantikvaren. I 2017 har det kommet enda flere bysykkelstativer rundt om i byen, og det ble mulig for første gang å kjøpe 24-timers og 3-dagers billetter (www.oslobysykel.no), noe som gjør tilbudet mer tilgjengelig for alle.

4.8.11 Involvering av befolkningen

Bortsett fra å informere om medvirkningsprosesser på en tradisjonell måte, benytter Sykkelprosjektet de sosiale kanalene sine til å involvere befolkningen i sykkelinnsatsen. Der finner man stort sett informasjon om kommende informasjons- og/eller folkemøter, vanligvis med påminnelser når det nærmer seg dagen. Eksempelvis i januar 2016 ble det publisert slik informasjon i forbindelse med arbeidet med ny sykkelhåndbok Oslostandard (Sykkel i Oslo/facebook, januar 2016). Dessuten arrangeres det kontinuerlig informasjonsmøter i forbindelse med utbygging av sykkelveier på spesifikke strekninger. Møtene er vanligvis i form av diskusjoner der folk kan stille spørsmål og komme med innspill. Sykkelprosjektet er opptatt av å holde befolkningen oppdatert på det de holder på med. Måten å tilrettelegge for medvirkning på, er fleksibel, med tanke på at man også kan bidra via sosiale medier. Eksempelvis ba Sykkelprosjektet publikum om å komme med innspill til hvor de burde etablere sykkelpassasjer, legge ut rød asfalt eller lage snarveier. Med utgangspunkt i innspillene som kom,

gjennomførte de tiltakene der hvor behovet var størst. Da det skulle lages et nytt sykkelkart for Oslo, ble publikum også spurt om innspill. De ønsket å vite hva et slikt kart burde inneholde for å være lett leselig både for innbyggere og besøkende (Sykkel i Oslo/facebook 30.11.16).

I forbindelse med etableringen av sykkelparkeringer, samarbeider Bymiljøetaten med bydelene, men lokalbefolkningen får også mulighet til å bestemme hvor parkeringene skal settes opp.

4.8.12 Mediaomtale

Sykkelsatsingen i Oslo har fått mye oppmerksomhet i media i de siste årene. I 2014 skrev Aftenposten at som følge av dårlig sykkelpolitikk, ønsket de å rette søkelyset på Oslo som sykkelby i tiden fremover. Formålet var ikke bare å kritisere, men også fremheve muligheter og ideer som kan gjøre Oslo til en bedre sykkelby. I artikkelen refereres det til myndighetenes mål om å kutte ned klimagassutslipp, og viktigheten av å satse på økt sykkelbruk for å oppnå dette (Leder/Aftenposten, 2014: 2).



Fig. 29

Aftenposten satte opp en såkalt *Sykkelpatrulje* som følge av eget initiativ for å vise den positive utviklingen, og øke forståelsen for sykkelene. Siden da har mange meldt inn til avisen om farlige strekninger og nestenulykker på grunn

av dårlig tilrettelegging. Dette, ifølge det som står i artikkelen, fikk tidligere byråd Guri Melby (V) bedre innsikt i hvor det var behov for tiltak, og det ble bevilget mer penger på sykkeltiltak enn opprinnelig planlagt (Leder/Aftenposten, 2015: 2). I første omgang skulle det satses 4 millioner kr på enkle sykkeltiltak som oppmerking og skilting, og etterhvert investere på harde infrastrukturtiltak.

Sykkelprosjektets innsats har fått mye positiv oppmerksomhet i media. I Østlandssendingen 8. september 2016 ble det nevnt at Oslos nye sykkelpolitikk har bidratt til at sykkeltrafikken har økt med 17% sammenlignet med året før. Sykkelprosjektet har selv deltatt aktivt i offentlige debatter. Kommunikasjonsansvarlig i Sykkelprosjektet, Liv Jorun Andenes skrev et innlegg i Aftenposten om at Oslo har et potensiale til å bli en sykkelby på lik linje med København. Sykkeltkultur oppstår ikke av seg selv, men krever aktiv innsats (Andenes, 2016: 9).

I media vises det også til andres erfaring med sykling i Oslo. I artikkelen *En vintersyklistdrøm* publisert i Dagsavisen, var det skrevet om en jentes positive erfaring med vintersykling (Unosen, 2017), mens Dagbladet skrev om en småbarnsfars erfaring med bruk av lastesykkel til daglig jobbpendling (Egede-Nissen, 2017).

I NAF medlemsblad ble det skrevet om at det ikke alltid er de store, dyre tiltakene som gir effekt, og referer til sykkelsatsingen i Oslo. Ofte er det nok med å starte med små tiltak som utvidelse av eksisterende sykkelfelt og/eller legging av rød asfalt i kryss for å øke sikkerheten for trafikantene. Kommunikasjonssjef i NAF Inger Elisabeth Sagedal la til: "det ser ut til at det skjer en kulturendring med denne satsingen

(...)". Hun legger merke til at det i Oslo jobbes systematisk med små forbedringer på sykkelveinettet, samtidig som det bygges nye sykkelforbindelser (Sagedal, 2017). Mediedekning om den pågående sykkelsatsingen har vært veldig stor, alt fra kritikk til positive erfaringer. Men det er tydelig større oppmerksomhet rundt det som er positivt.

4.8.13 Demonstrasjon av sykkelinnsatsens positive effekter

Både media og Sykkelprosjektet selv satser på å demonstrere effekter av sykkelinnsatsen i Oslo. NRK publiserte bl.a. en artikkel som viste til resultater fra en undersøkelse om vintersykling. Den viste at antall vintersyklister i Oslo økte med over 50 % sammenlignet med tidligere år (Tufan og Tandstad, 2016).



Fig. 30

I sommer satte Sykkelprosjektet sammen en egen gruppe for å spørre syklister ute på gata om hva de syntes om sykkeltilretteleggingen i byen. Personene som ble intervjuet var i ulike aldre: eldre, voksne med/uten barn, studenter osv. Erfaringene deres ble publisert på facebooksidene til Sykkelprosjektet.

Demonstrasjon av effekter gjøres også ved å publisere resultater fra holdningsundersøkelser blant befolkningen om hvordan de opplever Oslo som sykkelby. Det ble delt ut på både Sykkelprosjektets sosiale media og i Aftenposten. Resultatene viste at det ble gjort mange forbedringer som ble mottatt positivt av de spurte, til tross for at byen fremdeles ikke opplevdes som en god sykkelby (Løken, 2016).

Oppgraderinger av sykkelveier publiseres stadig på Facebook med bilder før og etter tiltaket, samt at man kan lese mer om hvert enkelt prosjekt på nettsiden *Sykkel i Oslo*.

Oslo kommunes sykkelinnsats har blitt lagt merke til både nasjonalt og internasjonalt. De ble nominert til *Oslo miljøpris* i 2016 for sin innsats i arbeid med å gjøre Oslo til en bedre sykkelby. I vurderingen ble det lagt vekt på at arbeidet deres var konsekvent, samt at de fremmet sitt budskap ved å delta aktivt i offentlige debatter, og spredde sykkelvennlighet. Oslo ble også kåret til *Europas miljøhovedstad* av EU for bl.a. sin aktive sykkelinnsats.

å fremme sykkelinteresser (Weihe Petersen, 2017).

I juni 2017 nådde Oslo topp 20-lista over verdens mest sykkelvennlige byer. Lista utarbeides hvert år av The Copenhagenize Design Co., hvor det velges ut fra 136 byer i verden de som skiller seg mest ut med sin innsats på sykkel (Colville-Andersen, 2017).

Sykkelprosjektet er opptatt av å synliggjøre sykkelinnsatsen til Oslo kommune. En av betingelsene for å få støtte til sykkelaktiviteter, er at aktiviteten kommunen støtter blir publisert på sosiale media for å synliggjøre fremgangen (Oslo kommune/Sykkel i Oslo, u.d.).



Fig. 31

Dessuten vant Oslo kommune prisen *Leadership Award for Cycling Promotion*. Det var for første gang en by vant denne prisen. Ett av kravene for å kunne vinne var en ekstraordinær innsats for

4.9 Drøfting

Antall og type tiltak som er blitt gjennomført så langt, og er planlagt å bli gjennomført viser at Sykkelprosjektet satser bredt på å oppnå målet om Oslo som sykkelby for alle. Deres tiltak er rettet både mot allmenheten og spesielle målgrupper. Deres fokus er særlig rettet mot de gruppene som er underrepresentert blant sykklister.

Reisevaneundersøkelsen som ble gjort i forbindelse med ny sykkelstrategi viste at det var stor forskjell på andel syklende i bydelene. I ytre bydeler viste det seg at i tillegg til lav sykkelandel var det mange voksne som ikke kunne sykle i det hele tatt. Sykkelprosjektet i samarbeid med bydelene ønsker derfor å styrke innsatsen mot denne gruppen i større skala ved å sette opp egne opplæringskurs. En annen måte å fremme sykkel på i de bydelene som har lav sykkelandel, er at de prioriteres når de søker om støtte til sykkelaktiviteter. Som jeg har vist ovenfor, er det blitt åpnet mange lokale sykkelverksteder i de siste tre årene. En rekke av dem drives av ungdommer. Det gjør at det finnes et tilbud om sykkelreparasjon i nærområdet, samt ungdommene får arbeidserfaring. Slike verksteder tilbyr vanligvis gratis service, men ungdommene får utbetalt lønn av kommunen (Gjøs, 2017). Noen sykkelverksteder tilbyr også kurs i sykkelmekking, noe som igjen er bra med tanke på at man kan lære hvordan reparere sykkelen sin selv. Man trenger heller ikke ha eget verktøy til det, da de ble satt opp såkalte sykkelpleiere rundt om i byen. Der finner man det meste som trengs til å utføre enkel reparasjon. Dersom man har lært seg grunnleggende sykkelmekking, kan sykkelpleierne være til hjelp for å øve seg på å fikse ting selv.

Sykkelprosjektet har i samarbeid med andre aktører gitt mulighet til grupper som har det vanskelig å komme ut i arbeidsmarkedet. Det finnes et verksted drevet av rusavhengige, og en rekke såkalte *pop-up* sykkelverksteder som drives av unge flyktninger. På den måten kan disse gruppene skaffe seg nødvendig arbeidserfaring, og bli integrert i samfunnet. Kontakt med andre mennesker kan hjelpe dem som ikke kan språket med å lære raskere. En slik kombinasjon av sykkeltiltak og sosiale tiltak, er en måte å ivareta den sosiale dimensjonen i bærekraftprinsippet på. Man gir menneskene mulighet til å bli inkludert i samfunnet, samt arbeider målrettet for å oppnå det langsiktige målet om Oslo som sykkelby for alle. Dersom det blir formidlet godt, kan det påvirke folks oppfatning av innsatsen. Mennesker er vanligvis villige til å støtte tiltak som er gode for fellesskapet.

Sykkelprosjektet er opptatt av å synliggjøre tiltakene de gjennomfører gjennom sosiale medier og nettsiden sin. De ønsker å være åpne overfor befolkningen, og involvere dem i satsingen. Åpenheten gjør at de fremstår som mer troverdige, noe som skaper tillit. Som det ble nevnt tidligere, er måten Sykkelprosjektet kommuniserer på oppfattet som mer personlig enn kommunen for øvrig. Folk legger merke til at det er ønskelig at de skal delta i sykkelinnsatsen. Sykkelprosjektet er klare over at dersom Oslo skal være en sykkelby for alle, er det nødvendig å ta utgangspunkt i det folk etterspør og trenger. Involvering av befolkningen utgjør derfor en vesentlig del av deres strategi. Det fremgår av både intervjuet med informanten, og måten og typen informasjonen som blir formidlet via sosiale medier at befolkningens bidrag spiller en viktig

rolle. Ifølge plan- og bygningslovens formålsparagraf §4-1 skal planmyndighetene sørge for at innbyggerne får mulighet til å medvirke i planleggingsprosesser. Sykkelprosjektets opplegg for medvirkning går ut over grunnleggende krav til medvirkning. De har valgt en mer kreativ måte å engasjere folk på, bl.a. ved bruk av sosiale media, eller uformelle møter. Det gjør at de fanger et større spekter av publikum enn hvis de kun hadde tilrettelagt for tradisjonelle folkemøter. Ved å gjøre medvirkningen mindre formell påvirker det også typen informasjonen de mottar. Det er positivt at de er opptatt av å forklare sin arbeidsstrategi, da det øker forståelsen for hvorfor ting blir gjort på en bestemt måte. Dette kan ha innvirkning på folks holdning. Eksempelet med sykkelpassasjer som Gjøs refererte til, viste at Sykkelprosjektet prioriterer innspillene de mottar. De ønsker å vise at det å engasjere seg fungerer, og at folks ønsker blir både lagt merke til, og ivaretatt. Ved å skape kreative arenaer for diskusjon kommer man nærmere ulike samfunnsgrupper som ellers ikke ville ha deltatt i tradisjonelle folkemøter. Ved å dele sine meninger på Facebook eller Twitter trenger man ikke å gå ut hjemmefra, men man kan fremdeles ha innflytelse. Ved å gjøre medvirkning lettvis er sannsynligheten større for at flere vil ønske å engasjere seg.

Mobility Management-konseptet handler om å styrke konkuranseevnen til bærekraftige transportformer ved å utnytte eksisterende transportsystem mer effektivt. Omorganisering av transporthierarkiet ved bruk av bilrestriksjoner er også nødvendig, men bør balanseres med tiltak som oppleves positivt. Effektiv implementering av *Mobility Management* går ut på å finne

balansen mellom restriksjoner og myke tiltak.

Fokuset bør helst rettes mot positive sider av sykkelinnsatsen, og tydeliggjøringen av dem.

Sykkelprosjektet jobber kontinuerlig med å forbedre sykkelforhold ved bruk av enkle tiltak. Men de er kun utfyllende til større infrastrukturtiltak. Ifølge teorien er det viktig å satse først og fremst på ny infrastruktur, da det utgjør hovedgrunnlaget for eventuelle MM-tiltak, ikke omvendt. Dette ble også nevnt av Gjøs (2017) under intervjuet, at trygg og sammenhengende infrastruktur har første prioritet. Men bygging av nye sykkelforbindelser er en tidskrevende prosess, det er snakk om flere år før endelig sykkelveinett vil bli ferdigbygd. Imens de planlegger og bygger nettet, satser de parallelt inn på små forbedringer som kan implementeres raskt. Slike tiltak er både økonomisk effektive, samt kan ha høy nytte, f.eks. oppmerking av sykkelvei er ikke kostnads-krevende, men har høy verdi med tanke på at mange opplever en oppmerket sykkelvei som trygt å sykle i. Som følge av mange år med lav prioritering av syklistene, er Oslo blitt en by med manglende sykkelkultur.

Syklister må finne seg i ulike trafikkforhold enten blant fotgjengere eller bilister, særlig i den tette byen.

Ferdigbygd sykkelveinett innebærer ikke automatisk at sykkelkulturen vil endre seg. Til dette behøves det en parallell innsats på tiltak rettet mot holdnings- og atferdsendring. Det har vært en generasjon som ikke er vant til å sykle, mange tror fremdeles at man bør sykle på samme side av veien som man går. Sykkelprosjektet har derfor begynt, i tillegg til å legge ut rød asfalt, å merke opp sykkelfeltene med piler og symboler for å vise retningen man skal sykle i (Gjøs, 2017). Dette kan allerede ha en viss påvirkning på trafikkatfer-

den, samt bidra til å redusere ulykkesrisikoen. Det samme gjelder sykling på fortau, ifølge den nye Oslostandarden er det ikke ønskelig at folk skal gjøre det. Samtidig er det for tidlig å innføre restriksjoner for syklistene, da forholdene ikke er gode nok ennå. Statens Vegvesen har planer om å forby sykling på fortau på et senere tidspunkt (Gjøs, 2017). I mellomtiden jobbes det hovedsakelig med tiltak som skal gjøre det tryggere å sykle i veien, noe som på lang sikt kan bidra til at sykling på fortau blir redusert. Slike atferdsregulerende tiltak kan implementeres raskt, og kan bidra til at senere restriksjoner vil oppleves som en selvfølge når endelig løsning har kommet.

Sykkelkulturen kan ikke bygges kun ved bruk av restriktive tiltak, eller de bør i hvert fall ikke komme før alternative løsninger er på plass. Riktig rekkefølge i gjennomføringen av tiltak kan ha stor betydning for det endelige resultatet.

Sykkelprosjektet har også laget en rekke korte filmer om hvordan man skal sykle i ulike trafikkforhold, f.eks. i rundkjøringer. Disse er tilgjengelige *online*, og er enkle å finne frem til. De kan være særlig nyttige for dem som blir forvirret av å sykle i biltrafikken. Dessuten arrangeres det en rekke opplæringskurs for nybegynnersyklister, bl.a. av *Sykkelkompis*. Deres opplæringsopplegg går ut på at man sykler i en større gruppe i sentrum, og får tips underveis til hvordan man skal forholde seg til ulike trafikksituasjoner. Dersom man har god kjennskap til trafikkregler, og ønsker å lære bort sykleferdighetene sine, er det mulig å ta et sykkelinstruktørkurs arrangert av kommunen. Det finnes alltid en eller annen aktivitet som det kan være interessant å delta i. Det holder vanligvis å følge *Sykkel i Oslo* på Facebook for å finne ut om det er noe

som skjer.

Medias engasjement i sykkelsatsingen har også hatt vesentlig betydning. Det ble nevnt ovenfor hvordan Aftenposten/Osloby bestemte seg for å delta i den. De laget *Sykkelpatroljen* for å undersøke idéer og muligheter som kan gjøre Oslo til en bedre sykkelby. I 2014 ble leserne bedt om å gi tilbakemeldinger om hvor de syntes var farlig å sykle. Etter at Osloby publiserte en artikkel om det, ble det bevilget 4 millioner kr ekstra til enkle tiltak som oppmerking og skilting. Samme år kom Sykkelprosjektet på Facebook og Twitter. Begge kanalene skulle brukes til å skape bedre kommunikasjon med innbyggere, og ta imot innspill. Motivasjonen var hovedsakelig å være mye til stedet i de sosiale kanalene, samt få bedre kontakt med befolkningen. Idéen viste seg å fungere bra fordi antall følgere stadig øker, noe som også gjør at interessen rundt sykkelsatsingen er blitt større. Sykkelprosjektet er opptatt av å synliggjøre både sin innsats på sykkel og andres på sosiale medier. De ønsker å engasjere flere til å bidra til endringen av holdninger rundt sykling.

Informasjon om åpning av nye sykkelverksteder eller arrangementer som Sykkelprosjektet selv deltar i eller støtter, blir formidlet via Facebook og Twitter. Omfanget av sykkelarrangementer er stort, noe som øker sjansen for at man når et større publikum. Eksempelvis for dem som vurderer å kjøpe seg el-sykkel eller el-lastesykkel, er det et stort utvalg av sosiale arrangementer hvor det er anledning til å teste ut ulike typer el-sykler. Sykkelprosjektet arrangerer slike bl.a. i forbindelse med andre sine arrangementer. I tillegg, finnes det en ordning hos Naturvernforbundet Oslo og Akershus hvor man kan låne el-sykkel i en uke. Det gjør at folk først kan prøve ut om dette vil være noe de ønsker å

investere penger i. Kommunen tilbyr i tillegg økonomisk støtte til kjøp av el-sykkel, noe som har fått stor popularitet blant befolkningen. Dersom man finner det vanskelig å sykle på en vanlig sykkel, samt ikke ønsker å bruke store pengesummer på kjøp av el-sykkel, er det en mulighet til å spare litt. Årets tilskuddsordning på kjøp av el-lastesykler ble så populært at potten ble tom på en halvtime (Gjøs, 217). Året før tok det tre dager. Det indikerer bare at interessen er til stedet. Det viktigste er å tilrettelegge for at informasjonen blir formidlet godt nok slik at de gruppene som har behov for støtten får den. Det finnes også en nettside www.oslo-transport sykkel.no som inneholder informasjon om alle lastesyklene tilgjengelige på markedet, og forskjellen mellom dem. Enkel tilgang til informasjon om el-sykler, samt mulighet til å teste dem ut, gjør at når man bestemmer seg for å kjøpe én, er valget mer gjennomtenkt og bevisst. Den første el-sykkelstatistikken viste at antall solgte el-sykler har vært doblet årlig i de siste fire årene (Tronstad, 2017). I takt med økende interesse for el-sykler og lastesykler, har det også kommet spesielt designede parkeringer i år. Sykkelprosjektet er opptatt av å tilpasse tiltak til etterspørselen. Eksempelet med parkeringer for lastesykler har illustrert det godt. Ved å være tidlig ute med tiltak som går parallelt med økende etterspørsel, maksimerer man effekten av innsatsen. Man fanger også en gruppe av syklistene som er i ferd med å vokse i tiden fremover. Stadig bedre tilrettelegging for denne syklistgruppen kombinert med god markedsføring, kan bidra til at flere vil følge etter, særlig i kombinasjon med tilskuddsordningen. Det vises ofte til at el-sykkel er et bedre alternativ til bil, da den er tidseffektiv, gir fleksibilitet og i tillegg er billigere.

Dette er en form for sosialt press, som ifølge Banister (2008: 79) ikke bør undervurderes i sykkelsatsingen, da den bidrar til å bygge opp nye holdninger. Ved å fremme fordeler av å eie en el-sykkel, og gi mulighet til at folk kan teste dem ut selv, tilbyr man et alternativ til de som ikke kan eller vil sykle på vanlig sykkel. Formålet er ikke å tvinge folk til å gå over på sykkel, men heller å motivere til frivillig atferdsendring ved å tilby flere transportalternativer. Tilskuddsordningen på kjøp av el-sykler er en form for økonomisk stimulering (punkt 3) etter teorien til Vlek om sosial atferdsendring presentert i teorigapittelet på s.32. Denne strategien er med på å redusere allmenningens dilemma-effekten, ettersom den økonomiske støtten tilrettelegger for at det blir lettere for enkelte grupper å endre transportatferden sin.

Det anbefales at offentlige myndigheter bør være aktive pådrivere med bruk av sykkel i jobbsammenhenger for å oppmuntre bedrifter til å følge etter. I Oslo har en rekke kommunale etater selv tatt i bruk el-sykler, og vist eksempler på hvordan dette fungerer i praksis. På nettsiden til Sykkelprosjektet kan man lese om deltakende etatenes erfaringer med el-sykler. Det ble valgt ut flere etater for å vise at sykkel er en egnet transportform i ulike arbeidssammenhenger. Hjemmetjenesten er særlig interessant å lese om, da helsearbeidernes arbeidshverdag er hektisk. De er avhengige av at alternativet til bil er like bra eller bedre. I tettbebygde bydeler kan el-sykkel være mer effektiv enn bil med tanke på parkering. Å finne ledig parkering for bil er ofte et problem, da det tar mye tid som kunne heller ha vært brukt på hjemmebesøk hos pasienter. Mens el-sykkel er fleksibel med tanke på at man ikke trenger å

lete etter parkering fordi sykkelen kan parkeres nesten hvor som helst.

Tiltak mot bedrifter kan gå ut på å kombinere innsatsen på sykkel med bedrifters omdømme. Med den nye sertifiseringsordningen for sykkelvennlige arbeidsplasser er målet om at stadig flere vil ønske å legge bedre til rette for sykkel på arbeidsplassen. Noen arbeidsgivere har allerede skjønnet viktigheten av å tilrettelegge for trygg sykkelparkering.

En trygg parkering er ofte en forutsetning for å få flere til å sykle til arbeid. Jo flere gjør det desto større sannsynlighet for at den positive holdningen vil kunne spres videre i dagliglivet.

Dessuten er de som har barn og sykler daglig mer engasjerte i å lære barna sine sykleferdigheter, samt oppfordre dem til å sykle til skolen (dersom de bor i en rimelig avstand fra skolen).

Miljøvennlig reiseatferd hos foreldre er en avgjørende faktor for om barn vil begynne å sykle. Samtidig kan man ikke bare forvente at foreldre tar hele ansvaret for sykkelopplæring.

Myndigheter og skoler bør også være aktive pådrivere i denne prosessen. Sykkelprosjektet har derfor gått i samarbeid med kommunale barnehager i Oslo ved å sende dem sykkelpakker med pedagogisk materiale for barn og voksne. Dette er et tiltak som finansieres av kommunen, men barnehagene står selv ansvarlige for å organisere opplæringsopplegget. Gjøs understreker at målet er å få en ny generasjon av Osloboere som er vant til å sykle (Gjøs, 2017). Ved å påvirke barnas mobilitetsvaner så tidlig som på barnehagenivå, er man i stand til å påvirke deres reiseatferd i senere i livet. Barn er mer tilbøyelige når det kommer til å lære nye ting, særlig dersom opplæringsopplegget arrangeres i form av en lek. Sykling er ikke bare en fysisk aktivitet

for barn, den bidrar også til språkutvikling og læring om bl.a. retninger og fart. Det blir som en interaktiv lek der barna lærer å kjenne hva høy og lav fart betyr, samt utvikler motorikken sin bedre. Sykkelprosjektet samarbeider også med Markaskolen som tar imot ungdomsskoleelever hver dag gjennom hele året. De lærer barna å sykle ute i marka, samt gir opplæring i trafikkregler. Dette har fått god respons, særlig fra skoler som ikke kan arrangere dette på egen hånd på grunn av manglende sykleferdigheter hos barna (Gjøs, 2017). Dersom barn ikke lærer seg å sykle i tidlig alder, er sannsynligheten større for at de aldri vil gjøre det. Gjennom samarbeid med Bedriftsidretten skal det satses på å få flere ungdomsskoleelever til å begynne å sykle til skolen. Gjennom årets kampanje rettet mot ungdomsskoleelever som fant sted i mai skulle elevene konkurrere med andre klasser og skoler om hvem som syklet mest. Formålet var å oppmuntre flere ungdommer til å sykle til skolen. Å vinne en premie skulle være motivasjon for å engasjere flest mulig i å delta i kampanjen. Ungdommene kunne i tillegg registrere både sin aktivitet og følge med på andres. Siden kampanjen var gjennomført første gang i år, har den ennå ikke blitt evaluert. Men ut ifra opplegget kan man anta at den skapte mye oppmerksomhet og forhåpentligvis engasjement blant elevene. Gjøs understreket at mye av det holdningsskapende arbeidet går ut på å teste ut ting, og se om de fungerer. Når de får god respons på et tiltak, implementerer de tiltaket igjen (Gjøs, 2017). De henter mye inspirasjon fra utlandet, men tiltakene velges ut i forhold til de transportbehovene som er aktuelle for Oslo.

Ved å tilby utlån av sykkelstativer i forbindelse med store sosiale arran-

gementer tilrettelegges det for at det blir lettere å velge sykkel. Dessuten er Sykkelprosjektet vanligvis til stedet og står på stand, hvor de tar imot innspill, svarer på spørsmål og organiserer sykkelaktiviteter. Tilstedeværelse på festivaler som Øya som er veldig populære blant unge, og gjør at man når en målgruppe som det ellers hadde vært vanskelig å nå ved bruk av vanlige kampanjer. Studenter som utgjør en stor gruppe blant festivaldeltakere, er en viktig målgruppe ettersom de sykler lite sammenlignet med resten av befolkningen. Til tross for det ble sykkelparkeringstilbudet en stor suksess blant festivaldeltakere, og fikk andre aktører til å også ønske å benytte seg av det. Tiltaket fikk i tillegg mye oppmerksomhet i media, noe som var ønskelig for at budskapet kunne spres videre. Den positive oppmerksomheten fikk andre til å interesse seg i å prøve tilbudet selv.

Ifølge punkt 1 i teorien om sosial atferdsendring (s.32), er det viktig å legge til rette for alternativer. Forbedring av parkeringstilbudet for sykler i forbindelse med store sosiale arrangementer er nettopp det. Med trygg sykkelparkering på denne typen arrangementer, blir sykkel enklere å velge enn kollektiv.

I Oslo er parkeringstilbudet for sykler generelt dårlig, noe som reduserer sannsynligheten for at folk vil sykle. Det satses stadig på å forbedre tilbudet, særlig i sentrum.

Sykkelprosjektet har derfor gått i samarbeid med lokalt næringsliv, og erstattet noen bilparkeringer med parkeringer for sykkel. Dette var et prøveprosjekt i en begrenset tidsperiode, men etter at prosjektet tok slutt og ble evaluert, ønsket alle som deltok å beholde sykkelparkeringene. Det viser at behovet er stort, og ved å invitere

næringsdrivende til samarbeid, kan interessen for sykkelparkering øke. Demonstrasjon av positive effekter av tiltaket som f.eks. større kundegrunnlag kan tiltrekke andre næringsdrivendes interesse, og kan bidra til at flere vil ønske å prøve dette ut. Når et tiltak implementeres og får god respons, blir det også synliggjort for å maksimere effekten av tiltaket.

Ny bysykkelordning har også gjort det enklere å velge sykkel på korte reiser, da det er blitt satt opp flere stativer rundt om i byen. Ordningen er forholdsvis billig, da man kun betaler 299 kr for hele sesongen (fra april til slutten av november). Med tanke på studenter så er det rimelig sammenlignet med priser på kollektivet.

Dessuten har det kommet stativer på Blindern, slik at studentene har sykler i umiddelbar nærhet til universitetet. Stativene er også satt opp i nærheten av alle studentboliger, noe som kan gjøre sykkelreisene enda mer tidseffektive. Det er også mulig å sjekke på forhånd om det er noen ledige plasser på stativet i nærheten av der man bor gjennom bysykkel-appen. Det gjør at man ikke trenger å lete etter ledige stativer når man har ankommet reisemålet sitt.

Tidseffektivitet, umiddelbar nærhet og muligheten til å spare penger, er viktige faktorer for å få studenter til å benytte seg av bysykkelordningen. Bysykkel kan også brukes som et supplement til kollektivtransport, dersom man bor lengre unna. I tillegg til at det er gratis å ta med sykkel på T-banen, er det satt opp bysykkelstativene ved de fleste kollektivknutepunktene innenfor Ring 3, noe som gjør reisene enklere å kombinere.

Mobility Management handler om å stimulere til økt bruk av miljøvennlig transport gjennom tiltak som oppfattes

positivt. Dette kan øke viljen til endring av transportatferd, samt reduserer konfliktnivået ved senere bilrestriksjoner. Med voksne personer som allerede har etablerte reisevaner kan dette ofte være en utfordring. Men ifølge teorien kan individuell reiseatferd være automatisk og rutinepreget, noe som imidlertid kan endres. Det er viktig å jobbe aktivt for å øke konkuranseevnen til sykkel ved å bygge infrastruktur og støtte det med holdningsskapende arbeid. Å demonstrere effekter av satsingen kan ofte ha stor påvirkningskraft. Mennesker blir ubevisst påvirket av informasjonen de mottar, og ved å ha god mediedekning som viser positive sider som følger av sykling, kan det gi positivt utslag på folks holdning til sykkel. Kommunikasjon og informasjon utgjør dermed en viktig forutsetning for sosial atferdsendring i forhold til transport. Kampanjer bør bygge på nytt verdigrunnlag der bærekraftige transportmidler favoriseres, samt bør det vises til risikoer som følger av et bilavhengig samfunn. Bevisstgjøring er første steget i prosessen mot økt aksept. Budskapet som sendes bør derfor ha personlig form og formidles på en måte som skaper oppmerksomhet. Sykkelprosjektets tilnærming oppleves av mange som personlig, og dette har vist seg å ha god effekt. De får mange positive tilbakemeldinger på sin innsats, og bruker kommunikasjon med befolkningen som et viktig grunnlag for arbeidet sitt. Som diskutert ovenfor, har medvirkningen en uformell form, noe som påvirker hvilke grupper som nås. Ved å hente innspill som gjenspeiler ulike perspektiver, får man også en annen synsvinkel. På den måten bygger man ny kunnskap, som hjelper å se en bestemt situasjon annerledes. I psykologien sammenlignes det med gestaltskifte, der man ser

det samme som tidligere, men som følge av ny kunnskap ser man samtidig noe helt annet.

Sykkelprosjektets stab består av folk som representerer ulike yrkesgrupper, noe som gjør den faglige sammensetningen bred. Gjøs (2017) mener at det er bra med tanke på at man ikke låser seg innenfor én yrkesgruppes tenkemåte, men gir rom for å tenke forskjellig, og teste ut nye ting. Det at mange har samfunnsvitenskapelig bakgrunn gjør at arbeidet baseres i kunnskapen om sosial atferd og sosiale interaksjoner. Dette er særlig nyttig i det holdningsskapende arbeidet. Gjøs (2017) sa at det er mer naturlig å ha en som har master i sosiologi å jobbe med tiltak rettet mot holdnings- og atferdsendring.

MM-tiltak kan ta ulike former, noe som kan sees i forbindelse med sykkelsatsingen i Oslo. Ved bruk av mange ulike typer tiltak kan man nå flere grupper på mikronivå i samfunnet, noe som på sikt kan redusere allmenningens dilemma-effekten. Ved å jobbe målrettet mot spesielle målgrupper, men også mot allmenheten gjør at konfliktene mellom individuelle og kollektive interesser blir mindre. Ved å tilrettelegge for at bil ikke lenger vil utgjøre det første valget, og erstatte det med miljøvennlige alternativer som sykkel, bidrar man til at både individuelle og kollektive interesser, vil etter hvert bygge på likt verdigrunnlag. Sykkelprosjektet forsøker å redusere allmenningens dilemma-effekten ved å balansere individuelle fordeler med kollektive. Tilskuddsordningen ved kjøp av el-sykkel er en mulighet til å dekke individuelle transportbehov for personer som benytter seg av den. Som presentert i teorikapittelet er en kombinasjon av behov og muligheter en drivkraft for motivasjon til å utføre

en bestemt handling. I dette tilfellet er ens transportbehov kombinert med muligheten til å få dekket en del av kostanden ved kjøp av el-sykkel en motivasjon til å begynne å sykle, og følgelig endre sin transportatferd i miljøvennlig retning. Med dette tiltaket treffer man den individuelle dimensjonen av menneskelig miljøatferd. Etter hvert når flere endrer miljøatferden sin, vil valg av sykkel som transportform bli mer naturlig, og utvikles til en vane. Ved å kombinere strategier for sosial atferdsendring som informasjon og opplæring (punkt 4), samt økonomisk stimulering (punkt 3) er det større sannsynlighet for at flere vil ønske å følge etter. Det er viktig å satse på flersidig mobilitetspåvirkning, da tiltak mot allmenheten ikke er like effektive dersom de ikke er støttet med tiltak mot bestemte målgrupper.

Sykkelprosjektets strategi omfatter tiltak som stimulerer til individuell og sosial atferdsendring. Ønske om å mobilisere folk i ulike aldre til å sykle krever en tverrfaglig innsats. Eksempelvis når det kommer til tiltak rettet mot barn og eldre, kommer strategier for sosial atferdsendring ikke til å ha noen betydelig effekt. Her vil det være nødvendig å velge en individuell tilnærming tilpasset den enkelte gruppens mobilitetsbehov. Når det gjelder barn, er barnehager og skoler viktige medspillere i sykkelopplæringen. De har daglig kontakt med barna, og har best kjennskap til hvordan opplæringsopplegget bør organiseres. Læreres faglige bakgrunn kan være til stor hjelp når det kommer til hvilke læringsmetoder som egner seg best, f.eks. i forhold til alder. Med eldre er det imidlertid viktig å involvere lokale helsemyndigheter. Sykkelprosjektet har gått i et samarbeid med Sykehjemsetaten, som har best kjennskap til eldres

daglige mobilitetsbehov. Dette hjalp til å gjennomføre prosjektet *Sykling uten alder*. Her var ikke formålet å motivere eldre til å sykle, men heller gi dem mulighet til å være ute og oppleve nærområdet sitt. Gjøs (2017) nevnte som et eksempel en 102 år gammel dame som bodde på et sykehjem, og som ikke hadde vært ute på 20 år før hun ble tatt med på sykkelstur.

Mennesker boende på eldrehjem har ofte problemer med å gå, og en tur på en rickshawsykkel, kan være en god erstatning for en gåtur. Dette kan også regnes som et tiltak for å forbedre de eldres livskvalitet som er preget av å være mye inne. Dette tiltaket kan derfor bidra til å gjøre noens hverdag mer betydningsfull.

Holdningsskapende tiltak har til hensikt å endre generelle oppfatninger om sykkel som transportmiddel ved å vise at den har potensiale til å bli brukt i ulike sammenhenger. Med disse vises det at faktorer som topografi, vær eller alder ikke skal være hindringer for å endre etablert reiseatferd. Aksept blant befolkningen i forhold til vintersykling er fremdeles liten, da mange synes at værforhold er for dårlige til det. På vinteren er sykkelandelen så lav som 4%, noe som utgjør halvparten av det som er i resten av året. Det satses derfor mye på at det skal bli enklere å velge sykkel som transportmiddel på vinteren. Kampanjer med formål å øke andel vintersyklister har vist å ha gode effekter. Resultater fra undersøkelsen blant nye vintersyklister som deltok i en av tidligere kampanjer, viste at de begynte å sykle mer. Dette er imidlertid ikke bare effekt av selve kampanjen, men en kombinasjon av den med bedret vedlikehold av sykkelveinettet på vinteren. I de siste to årene har innsatsen på drift og vedlikehold økt betydelig, da det ut-

gjorde en stor barriere for syklister. Dessuten har kommunen laget ny meldingstjeneste som gjør det enklere å melde ifra om manglende snørydding. Det er ikke lenger nødvendig å ta kontakt med kommune via e-post eller på telefon. *BYMelding* finnes som en app, og den er lett å bruke. Det at folk kan melde fra om manglende snørydding, er effektivt, samt gjør det lettere å holde sykkelveinettet godt vedlikeholdt. Å holde sykkelveiene frie for snø kan øke effekten av kampanjer, for da har man et godt argument å støtte seg på. I tillegg til å dele ut informasjon om hvordan man kan begynne å sykle på vinteren, hvilket utstyr som trengs til det, satser man bredt på å dekke alt av informasjon som er nødvendig i forbindelse med vintersykling. Bred satsing viser seg å gi effekter, mens tiltak som gjennomføres hver for seg, har liten eller ingen effekt. Sykkelprosjektet samarbeider med mange aktører om å øke andel vintersyklister, de satser både på kampanjer og bedre drift av sykkelveinettet, samt sørger for at innsatsen blir synliggjort. En slik kombinasjon gjør at de allerede kan se positive resultater av innsatsen sin. Strategien som følges for å øke aksept for sykkel er ikke basert på ensidig kommunikasjon, hvor befolkningen tar på seg en rolle som passive deltakere, mens myndighetene lager planer. Planleggingen skjer ikke bak lukkede dører, tvert imot det gjøres mye for å engasjere befolkningen til å delta. Å arbeide med atferdsendring er utfordrende, da kollektive mål ikke alltid stemmer overens med individuelle behov. Å finne en strategi som klarer å fange flere samfunnsgrupper innebærer ofte at man må ta i bruk ukonvensjonelle metoder. Sosiale kommunikasjonskanaler var tidligere ikke sett på som et virkemiddel for å komme i kontakt med befolkningen.

Sykkelprosjektet har imidlertid sett et potensiale i det å være til stedet i sosiale medier. Informasjonen de formidler er stort sett forståelig for de fleste. Man trenger ikke å ha en planfaglig bakgrunn for å kunne følge med utviklingen.

I tillegg til tiltak for økt hverdagssykling, er også blitt gjennomført et pilotprosjekt rettet mot næringsliv for å undersøke muligheter for erstatning av en del av varetransport i sentrum med sykkel. Dette viser at det også jobbes aktivt for å finne like gode eller bedre løsninger for varelevering i den tette byen. Ønske for større satsing på dette området er til stedet, det som gjenstår er å satse bredere på å involvere næringslivet i samarbeidet.

Oppsummering av drøftingen

Ut fra de tiltakene som er blitt presentert ovenfor kan man se at det satses bredt på å endre holdningen til sykkel i Oslo, og med dette øke aksept for den. Sykkelprosjektet viser stadig at Oslo har et potensiale for å bli en sykkelby for alle uansett klima og topografi. Det som kjennetegner arbeidet til Sykkelprosjektet er en helhetlig tilnærming. De jobber systematisk med å forbedre sykkelinfrastrukturen, og supplerer det med tiltak som skal stimulere til økt sykkelbruk. Denne kombinasjonen gjør at nytten av investeringene økes. Strategien deres er målrettet og basert på tidligere kartlegging av lokale transportbehov. Men det aller viktigste er at de jobber veldig bredt, slik at de fanger flere potensielle syklistgrupper.

Sykkelprosjektet støtter alle som har samme målsetting, samt bidrar gjennom sin virksomhet til å gjøre Oslo til en bedre sykkelby. Gjennom samarbeid med ulike aktører forbedres

tjenestetilbudet som f.eks. ny bysykkelordning, stadig bedre sykkelopplæring, sykling med eldre, tilskuddsordninger på kjøp av el-sykler, bedre parkeringsforhold for sykler osv. Den brede innsatsen over lengre tid kan bidra til at Oslos innbyggere etter hvert vil vurdere egen reiseatferd mer bevisst. Ikke nødvendigvis av hensyn til miljø, men på grunn av at det blir mer tidseffektivt å velge sykkel på enkelte reiser. Stadig bedre kvalitet på sykkelinfrastruktur, samt restriksjoner på bilsiden, vil etter hvert gjøre sykkel til et reelt alternativ til bil, særlig dersom man satser parallelt på å stimulere til økt sykkelbruk. Sykkelprosjektet bruker mye ressurser på det holdningsskapende arbeidet, ettersom de er klare over at for å oppnå en sykkelandel på 25% trenges en mer omfattende innsats enn kun bygging av sykkelveier. Man kan dessuten observere at deres fokus er rettet særlig mot de gruppene som er underrepresentert blant syklende. Det testes ut ulike tiltak for hvordan man kan øke sykkelandel blant disse gruppene. Samarbeid med andre eksterne aktører spiller en viktig rolle her. Gjøs (2017) påpeker at Sykkelprosjektet ikke er i stand til å gjennomføre alt selv. Samarbeid med andre aktører er derfor en vesentlig forutsetning for å nå enkelte målgrupper. Barnehager, skoler, Sykehjemsetaten, bydeler, bedrifter, Syklistenes Landsforening er blant viktige medspillere, mens kommunen har en rolle som pådriver og koordinator. Det gjør at det er mulig å tilpasse tiltakene til hver gruppes transportbehov, i stedet for å bruke samme strategi på alle. Dessuten gjennom involvering av befolkningen, bidrar Sykkelprosjektet til at aksepten for gjennomføring av senere tiltak blir større. De har vist ved flere anledninger at det å engasjere seg fungerer, og at folk blir hørt. Å være

åpen overfor befolkningen øker også tilliten til planmyndighetene, noe som er nødvendig i arbeidet med atferdsendring.

AVSLUTNING

05



5.1 Konklusjon

Representerer den nye planen for sykkelveinettet en overgang til *et bærekraftig mobilitetsparadigme* i Oslo?

- Hva er forskjellen mellom den nye sykkelplanen og gamle?

Gjennom denne oppgaven har jeg forsøkt å finne ut om Oslo står overfor et paradigmeskifte i transportplanleggingen, samt hva man gjør for å oppnå større aksept for sykkel som transportmiddel blant befolkningen. Først så jeg det som nødvendig å undersøke om man kan se endringer i tilnærmingen til sykkeltilrettelegging, da dette aspektet ifølge teorien utgjør en bærende forutsetning for hvordan videre arbeid skal gjennomføres. Det jeg har funnet er at 2016-planen bygger på et tverrfaglig kunnskapsgrunnlag som ikke er avgrenset til det fysiske miljøet, men er en sammensetning av fysiske, sosiale, miljømessige og økonomiske aspekter. Dette gjør at man klarer å få et helhetlig bilde av hvordan det fremtidige Oslo kommer til å bli dersom planen blir realisert. Med utgangspunkt i teorien, mener jeg at planen for sykkelveinettet fra 2016 representerer en overgang til et bærekraftig mobilitetsparadigme.

Etter mange år med fragmentert planlegging for sykkel, har man endelig kommet til et punkt hvor man har innsett at med denne strategien vil fremtidige transportbehov ikke kunne bli dekket. Planen for hovedsykkelveinettet fra 1998 gjenspeilet dagjeldende transportparadigmes normer og regler for transportplanlegging, hvor fysiske og økonomiske forutsetninger utgjorde rammer for valg av sykkel-løsninger. Planens formål var ikke å redusere bilens dominerende rolle i

bytrafikken, men heller å avvikle biltrafikk-strømmer for å effektivisere trafikken. Med andre ord var formålet å sikre bedre flyt i trafikken.

Sett det i sammenheng med teorien til Thomas Kuhn, kan man utlede at planen var utarbeidet av personer som hadde etablert seg i tiden da sektorbasert transportplanlegging var dominerende, med tro om at nye utfordringer kunne løses ved hjelp av gamle metoder. I praksis betyr det at tilnærmingen til sykkel var tilnærmet den samme som til bil, og man forsøkte å finne løsninger for sykkel med utgangspunkt i den kunnskapen man hadde om motorisert transport. På den tiden var det lite kunnskap om tilrettelegging for sykkel, det var hovedsakelig to syklistgrupper man kjente til: transportsyklister og rekreasjonssyklister. Men det var bare den førstnevnte som oppfylte dagjeldende transportidealets mobilitetskrav - rask ferdsel og effektiv mobilitet, og var målgruppen for 1998-planen. Tilrettelegging for transportsyklister kunne skje innenfor de faglige rammene planleggere kjente til på bakgrunn av sin kunnskap og erfaring. Transportsyklister passet til den modellen for effektiv mobilitet, og ville komme minst mulig i konflikt med bilister. Begge gruppene hadde i utgangspunktet samme transportbehov: komme seg raskest mulig frem ved bruk av korteste vei, og ønsket å bruke minst mulig tid på reise. Formålet var dermed ikke å redusere biltrafikken, men heller å finne en måte å avlaste veisystemet på. Men i takt med den økende biltrafikken har det kommet utfordringer som tradisjonell tilnærming ikke lenger var i stand til å håndtere.

Klima- og miljøutfordringer, samt press på arealene som fulgte av stor befolk-

ningsvekst, og flere år med konstant utbygging av ny veiinfrastruktur i byene, har utløst behov for ny kunnskap.

Det har kommet nye metoder for håndtering av vekst i persontransporten som er basert på en tverrfaglig tilnærming, og som går utover det transportfaglige området.

I planen for sykkelveinettet fra 2016 kan man se at målet er å gjøre sykkel til fremtidens alternative transportform i kombinasjon med gange og kollektivtransport. Et av kjennetegnene er at tilrettelegging for sykkel ikke lenger skal underordnes biltrafikken. Formålet er heller å tilpasse mobilitetsløsninger til reisens avstand, tidseffektivitet og finne en balanse mellom tilgjengelige alternativer, istedenfor å favorisere en transportform over andre. Sykkel er derfor sett i sammenheng med gange og kollektivtransport i stedet for hver for seg. Planen ble utarbeidet i samarbeid med kollektivselskapene for å finne de mest optimale løsningene der det kan oppstå konflikt mellom trafikantgruppene. Gjøs (2017) påpekte selv at Ruter dimensjonerer trafikken sin ut fra sykkeltrafikken, og det å ha et godt samarbeid med kollektivtransporten er viktig. Samarbeidet kan forsterke innsatsen, dersom målsettingene er de samme. Skifte til et bærekraftig mobilitetsparadigme forutsetter et samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer, noe 2016-planen gjenspeiler godt. Utenom kollektivselskapene har også andre viktige aktører på overordnet nivå deltatt i planleggingsprosessen. Støtte fra aktører som representerer ulike samfunnsinteresser gjør planleggingsprosessen mer forutsigbar, og kan effektivisere senere implementering av tiltakene. Målet er å gjøre Oslo til en sykkelby for alle, noe som innebærer at faktorer som går ut over de transportfaglige må også ha blitt vurdert og

ivaretatt. Den sosiale dimensjonen utgjør en stor del av planen, særlig når det kommer til sårbare gruppers interesser. Det er ønskelig å skape et trygt sykkelveinett som både barn, unge og eldre kan sykle i.

Når forholdene er lagt til rette for disse gruppene, er det generelt godt tilrettelagt for alle. 2016-planen er basert på en visjon om at i fremtiden skal mennesker i ulike aldre finne det lett å sykle i Oslo. Det er ikke lenger én syklistgruppe som er favorisert, men alle er like viktige. Det fremgår av planen og intervjuet at kartlegging av befolkningens transportbehov var gjort helt ned på bydels- og grunnkrets nivå. Kjennskap til dataene på et så detaljert nivå gjorde at sykkeltraséene ble vurdert, og valgt ut fra de lokale transportbehovene. Dette er kjennetegnet til *nedenfra-opp*-planleggingen som handler om å finne mobilitetsløsninger på bakgrunn av lokale behov.

Jeg mener dermed at 2016-planen gjenspeiler et nytt mønster av normer og regler som for tiden er gjeldende, hvor sosiale, miljømessige og økonomiske aspekter blir tatt hensyn til. Dette er det nye mobilitetsparadigmets rammer som planleggere må forholde seg til. Oslo er imidlertid i en overgangsfase, ettersom man kan ikke konkludere ut fra en plans innhold om at skiftet er kommet. Men det man kan konkludere med, bare ut fra planinnholdet, er at tilnæringsmåten til ulike transportformer har endret seg, og dette er allerede et steg nærmere en fremtid som bygger på en mer bærekraftig mobilitet, hvor bil ikke lenger får førsteprioritet i bytrafikken.

Hva gjør man for å oppnå offentlig aksept for de planlagte tiltak?

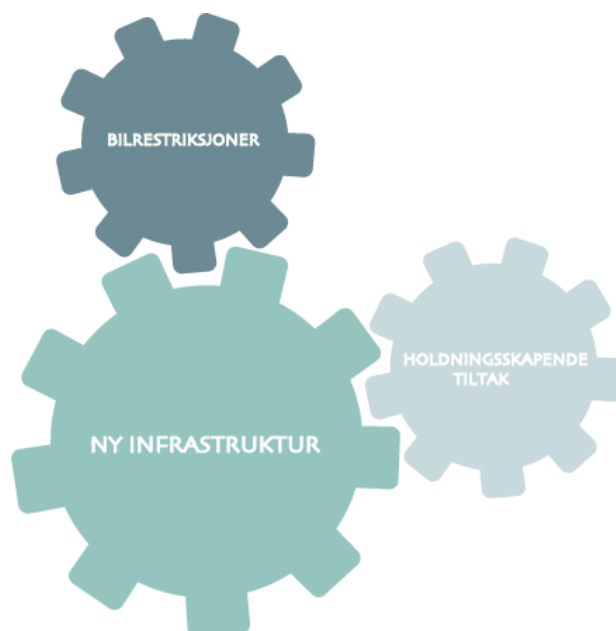
- Hvordan fremmer kommunen sykkel som transportmiddel i Oslo?

Gode sykkelbyer kjennetegnes ved at de ved siden av å satse på god sykkelinfrastruktur, stimulerer til økt sykkelbruk, samt innfører bilrestriksjoner. Det er ikke bare gode sykkelveier som gjør at flere bestemmer seg for å sykle, men en kombinasjon av en rekke ulike tiltak. Å bygge en sykkelkultur krever en lang innsats. København eller Amsterdam var ikke heller gode sykkelbyer før, men de valgte å bli det, og etter mange år med flersidig innsats kan de kalle seg for gode sykkelbyer. Deres jobb er imidlertid ikke ferdig, de jobber fremdeles med ulike former for mobilitetspåvirkning for å vedlikeholde kulturen de har bygd opp gjennom årene. De var også i startfasen en gang i fortiden, og de viste ikke om at en dag skulle de bli verdensanerkjente sykkelbyer. Oslo er i den startfasen nå, og det er mye tvil om den også kan en gang kalle seg for en god sykkelby. Topografi, vær og klima brukes stadig som motargumenter. Men mye tyder på at Oslo faktisk har et potensiale for å bli en sykkelby. Det bygges ny infrastruktur, forbedres kvaliteten på eksisterende, samt satses bredt på å endre befolkningens transportatferd og holdninger til sykkel. Dessuten innføres det stadig nye bilrestriksjoner.

Ved bruk av restriktive tiltak for biler i kombinasjon med MM-tiltak som oppfattes mer positivt, forsøkes det å forbedre sykkelens konkuranseevne i forhold til bil, særlig på korte reiseavstander. En stor rolle i denne prosessen spiller kommunikasjon med, og involvering av befolkningen. Banister hevder at offentlig aksept

driver politisk aksept, og bare når det er tilstrekkelig støtte fra befolkningen, kan reell endring finne sted (Banister, 2008: 76).

Sykkelprosjektet har en bevisst strategi som omfavner både individuell og sosial dimensjon av menneskelig miljøatferd. De jobber bredt ut mot spesielle



målgrupper, samt allmenheten for å maksimere effekten av tiltak. Denne kombinasjonen gjør at de klarer å fange et større publikum, noe som på lang sikt kan redusere effekten av allmenningens dilemma, og gjøre sykkel til en mer akseptert transportform. *Mobility mangamentet* er imidlertid kun en utfyllende strategi som skal øke nytten av infrastrukturinvesteringene. Hovedmålet er å gjøre Oslo til en god sykkelby for alle, og MM-tiltak er et virkemiddel for å komme nærmere dette målet.

Det finnes ingen fasit på hva som fungerer best, hele utfordringen ligger i å finne balansen mellom restriksjoner og en effektiv mobilitetspåvirkning. Dersom man innskrenker muligheter for å kjøre bil på den ene siden, må man kunne gi et like godt eller bedre alternativ på den andre.

I forhold til Sykkelprosjektets strategi, ser man at de forsøker å rette oppmerksomheten mot de positive sidene av økt sykkelbruk for å få større aksept for senere restriksjoner. Dette er måten de jobber på, men det betyr ikke at det er den meste effektive måten å jobbe på. Med tiden vil man kunne si hvorvidt deres innsats har virket på befolkningens holdninger og atferd. Men med tanke på at de bare er i startfasen som går stort sett ut på å teste ut ting, har de kommet ganske langt. De prøver fremdeles å finne løsninger som egner seg best i forhold til de transportbehovene som finnes lokalt.

Det finnes ikke en liste med tiltak som har best effekt på holdninger og atferd, selv om det finnes studier av hvilke tiltak har hatt god effekt basert på erfaring fra andre byer. Denne kunnskapen kan man bruke til inspirasjon for bygge egen kunnskap. Gjøs (2017) mener mye av det holdningsskapende arbeidet går ut på å teste ut ting, og dersom de funker, implementere dem på nytt. Prosessen er dynamisk, og ved å satse bredt vil de etterhvert klare å se et mønster av tiltak som har fungert bra, og satse fullt på dem. Kommunens innsats for å øke aksept for sykkel blant befolkningen er omfattende. De legger stor vekt på tiltak som går under begrepet *Mobility management*, og prøver å stimulere til at stadig flere vil ønske å velge sykkel som transportform.

Man kan alltid stille seg kritisk til det de gjør, og si at de heller burde ha satset mer på restriktive tiltak fremfor de som oppleves mer positivt. Men det å gå over til alternativ transport er en stor overgang for de som er vant til å kjøre bil. Ved å innføre bilrestriksjoner først, vil man kanskje redusere bilbruken, men ikke nødvendigvis øke

aksepten for sykkel. Kommunen er opptatt av å bygge ny trafikkultur gjennom bruk av positive tiltak, fulgt av restriksjoner, ikke omvendt. På denne måten forsøker de å skape positive holdninger først, med håp om å øke aksepten for senere restriksjoner.

5.2 Litteraturliste:

Andenes, J.A. (2016) Sykkelkultur oppstår ikke av seg selv. Aftenposten. 04.04.16, s. 9

Banister (2005) Unsustainable transport. City transport in the new century. New York. Routledge.

Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. Transport Policy. Issue 15, s. 73-80.

Bedriftsidretten (u.d.) Sykle til jobben [Internett]

Tilgjengelig fra: <https://www.sykletiljobben.no/p/8746/om-sykle-til-jobben>
[Funnet Oktober 2017]

Berge, G. (2013, 26.april) Paradigmeskifte. Statens Vegvesen [Internett]

Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/469537/binary/769513?fast_title=Paradigmeskifte+i+transportplanlegging+%28Guro+Berge%29.pdf
[Funnet November 2017]

Böhm, G. & Hanss, D. (2012) Hvordan opplever mennesker miljørisiko?. I: A. Fyhri, Å. L. Hauge & H. Nordh (red). Norsk miljøpsykologi; Mennesker og omgivelser. Oslo. SINTEF akademisk forlag, s. 355-370.

Brög, W., Erl, E. & Mense, N. (2002) Individualised marketing. Changing travel behavior for a better environment. Berlin: Socialdata.

Bjørnarå, H. B., Berntsen, S. & Bere, E. (2016) Kronikk: Gi lastesykkelen en sjanse [Internett] 29.12.16.

Tilgjengelig fra: <http://forskning.no/meninger/kronikk/2016/12/gi-lastesykkelen-en-sjanse>
[Funnet Oktober 2017]

Carmona, M., Tiesdall, S., Heath, T., & Taner, O. (2010) Public places Urban spaces. 2nd edition. London & New York. Routledge

Colville-Andersen, M. (2017) The 20 most bike-friendly cities in the world, from Malmö to Montreal [Internett] 14.06.17.

Tilgjengelig fra: <https://www.wired.com/story/world-best-cycling-cities-copenhagenize/>
[Funnet Oktober 2017]

Cresswell, T. (2006) On the move: mobility in the modern western world. 1st edition. London & New York. Routledge

Critical Mass-Oslo/ Facebook

Duedahl, P. & Jacobsen, M. H. (2010) Introduktion til dokumentanalyse. 1st edition. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Egede-Nissen, H.H. (2017) Du vil kanskje ikke tro det, men jeg sitter aldri fast i kø. Dagbladet [Internett]. 16.01.17. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/kultur/du-vil-kanskje-ikke-tro-det-men-jeg-sitter-aldri-fast-i-ko/66635286>

[Funnet Oktober 2017]

EPOMM (u.d.) Managing mobility for a better future [Internett]

Tilgjengelig fra: <http://www.epomm.eu/index.php>

[Funnet September 2017]

Erken Busterud, H. (2017) Ruller ut småpakker med sykkel [Internett] 18.06.17.

Tilgjengelig fra: <http://vegnett.no/2017/07/ruller-raskt-ut-smapakker-med-sykkel/>

[Funnet Oktober 2017]

Fettom (u.d.) Flere kunder i sentrum; Et pilotprosjekt for en næringsvennlig sykkelby [Internett]

Tilgjengelig fra: <http://www.fettom.com/sykkelpilot/>

[Funnet Oktober 2017]

FN sambandet (2017) Bærekraftig utvikling [Internett] 06.10.17.

Tilgjengelig fra: <http://www.fn.no/Tema/Fattigdom/Baerekraftig-utvikling>

[Funnet August 2017]

Folkehelseinstituttet (2015) Luftkvalitetskriterier [Internett] 26.10.15.

Tilgjengelig fra: <https://www.fhi.no/ml/miljo/luftforurensninger/luftkvalitetskriterier/>

[Funnet August 2017]

Furuset bibliotek og aktivitetshus (u.d.) Utlån av sykler og verksted [Internett] 18.04.17.

nojTilgjengelig fra: <http://fubiak.no/tilbud-og-tjenester/utlan-sykler/>

[Funnet Oktober 2017]

Futurebuilt (2017) På sporet av den tapte tid [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.futurebuilt.no/Nyheter#!/Nyheter/Paa-sporet-av-den-tapte-tid>

[Funnet Oktober 2017]

Gilje, N. & Grimen, H. (1995) Samfunnsvitenskapenes forutsetninger : Innføring i samfunnsvitenskapenes vitenskapsfilosofi. 2 edition. Oslo: Universitetsforlaget.

Gjøs, R. (2017) Intervju

Gregory, m.fl. (2012) The dictionary of human geography. 5 edition. Wiley-Blackwell

Hall, P. (2002) Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century. 3 red. Oxford: Blackwell Publishing.

Hanssen Usterud, J. (2003) Mobility Management. En effektiv strategi for å begrense bilbruken i byer?, Oslo: Transportøkonomisk Institutt.

Hjorthol, mfl. (2014) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14-nøkkelrapport. Rapportnr. 1383/2014. Transportøkonomisk Institutt. Oslo

Holbergsprisen (u.d.) Dokumentanalyse. [Internett]

Tilgjengelig fra: <http://www.holbergsprisen.no/holbergsprisen-i-skolen/dokumentanalyse.html>

[Funnet Oktober 2017]

Johannessen, A., Tufte, P. A. & Kristoffersen, L. (2011) Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag. 3 edition. Oslo: Abstrakt.

- Leder (2014) En bedre fremtid for sykkelbyen Oslo. Aftenposten. 10.09.14, s. 2
- Leder (2015) Satsing på sykkel er god helsepolitikk. Aftenposten. 20.05.15, s. 2
- Lillebye, E., mfl. (2014) Introduksjon til gateplanlegging: fysiske, funksjonelle og sosiale forutsetninger for utforming av gater. Rapportnr. 250. Oslo: Statens Vegvesen
- Litman, T. (2013) The new transportation planning paradigm. ITE Journal, June, Issue 6, s. 20-24,26,28.
- Løken, A. (2016) Slik fikk banken flere til å sykle til jobben [Internett] 12.01.16.
Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/osloby/i/qRoL/Slik-fikk-banken-flere-til-a-sykle-til-jobben>
[Funnet Oktober 2017]
- Løken, A. (2016) Undersøkelse: Oslo er fortsatt en dårlig sykkelby, men den er blitt bedre. Aftenposten [Internett] 05.07.16. Tilgjengelig fra: https://www.aftenposten.no/osloby/i/ArdaA/Undersokelse-Oslo-er-fortsatt-en-darlig-sykkelby_-men-den-er-blitt-bedre
[Funnet Oktober 2017]
- Markaskolen (2015) Sykkeltur med trafikkregler (5.-7.) [Internett] 08.06.15.
Tilgjengelig fra: <https://markaskolen.osloskolen.no/markaskolens-tilbud/4.---7.-trinn/sykkeltur-med-trafikkregler/>
[Funnet Oktober 2017].
- Meld. St. 21 (2011-2012) Norsk klimapolitikk
- Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal Transportplan 2018-2029
- Moltsen, M. (2016) Så mye sunnere blir du av å sykle [Internett] 15.12.16.
Tilgjengelig fra: <http://forskning.no/helse-sykling/2016/12/sa-mye-sunnere-blir-du-av-sykle>
[Funnet Oktober 2017]
- New York City DOT (2012) Measuring the Street: New Metrics for 21st century streets. [Internett]
Tilgjengelig fra: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf>
[Funnet September 2017]
- Norsk forening mot støy (u.d.) [Internett]
Tilgjengelig fra: <http://www.stoyforeningen.no/Helse-og-stoey/Situasjon-stoey-og-helse/Helseskader>
[Funnet August 2017]
- Nosal, K. (2011) Mobility management concept and examples of its usage in polish conditions. Transport Problems , Issue 4, s. 13-22.
- Næss, P. (2012) Bærekraft g klimahensyn i planlegging. I: N. Aarsæther, E. Falleth, T. Nyseth, R. Kristiansen (red). Utfordringer for norsk planlegging. Kristiansand. Cappelen Damm Høyskoleforlaget, s. 146-165.

Oslo Bysykkel/ Facebook

Oslo kommune & Statens Vegvesen (1998) Plan for hovedsykkelveinetten i Oslo [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/etater-og-foretak/bymiljoetaten/sykkelprosjektet/plan-for-sykkelveinetten-i-oslo-article52282.html#gref>

Oslo kommune & Statens Vegvesen (2013) Sykkelregnskap 2014-2015.

Oslo kommune & Statens Vegvesen (2016) Plan for sykkelveinetten i Oslo [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13137178/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Etater%20og%20foretak/Bymiljoetaten/Sykkelprosjektet/Dokumenter/Plan%20for%20sykkelveinetten%2014.10.2016.pdf>

Oslo kommune (2015) 10 barnevennlige sykkelturner i Oslo [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1348741/Innhold/Natur%20okultur%20og%20fritid/Tur-%20og%20friluftsliv/Turkart%20og%20-guider/10%20barnevennlige%20sykkelturer.pdf>
[Funnet Oktober 2017]

Oslo kommune (u.d.) Bli en syklende student! [Internett] Tilgjengelig fra: <https://nyhetsrom.bymiljoetaten.no/2017/08/16/sykkeltips-til-studenter/>
[Funnet Oktober 2017]

Oslo kommune (u.d.) Søk om å låne sykkelk [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkel/sykkellek-sykkelanlegg/sok-om-a-lane-sykkellek/>
[Funnet Oktober 2017]

Oslo kommune (u.d.) Støtte til sykkelaktiviteter. [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/sykkel/stotte-til-sykkelaktiviteter/>
[Funnet Oktober 2017]

PBL (2008) Lov om planlegging og saksbehandling

Pucher, J., Dill, J., Handy, S. (2010) Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. Preventive Medicine. Issue 50, s 106-125

Sagedal, I. E. (2017) Enkle tiltak sikrer syklistene. NTBinfo [Internett] 13.06.17. Tilgjengelig fra: <https://www.ntbinfo.no/pressemelding/enkle-tiltak-sikrer-syklistene?publisherId=2126680&releaseId=15459454>
[Funnet Oktober 2017]

Silverman, D., 2014. Interpreting qualitative data. 5 red. Los Angeles: SAGE.

Skiforeningen (2017) Sykkelbussen [Internett] Tilgjengelig fra: <http://www.skiforeningen.no/aktuelt/sykkelbussen/>
[Funnet Oktober 2017]

Spacescape m.fl. (2014) Kartlegging av dagens og morgendagens syklistere. Underlagsrapport for sykkelstrategi for Oslo.

Standard.no (u.d.) Miljøledelse - ISO 14000 [Internett]
Tilgjengelig fra: <https://www.standard.no/fagomrader/miljo-og-barekraft/miljostyring----iso-14000/>
[Funnet September 2017]

Statens Vegvesen (2012) Nasjonal Sykkelstrategi - Sats på sykkel! VD rapport nr.7.
Sykkelkjøkkenet Oslo-SKO/ Facebook

Strand, A. (2008) Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt". Rapportnr: 966/2008,
Oslo: TØI.

Stugu, O. S. (2006) Mot et urbanisert land? 1920-2000. I: Norsk byhistorie: urbanisering
gjennom 1300 år. Oslo: Pax, s. 385-503.

Sykkel i Oslo/ Facebook

Sykkel i Oslo/ Twitter

Syklistenes Landsforening Oslo, SLF/ Facebook

Sykkel, så klart!/ Facebook (07.03.17)
Syklistene (2017) Slik blir Oslo en sykkelby for alle. Syklistene Oslo, 01/2017, s. 28-29.
Taylor, N. (1998) Urban planning theory since 1945. London: Sage publications.

Tronstad, H. (2017) Første norske elsykkelstatistikk [Internett] 30.05.17. Tilgjengelig fra:
<https://elbil.no/forste-norske-elsykkelstatisikk/>
[Funnet Oktober 2017]

Tufan, Ø. og Tandstad, I. (2016) Rekordmange vintersyklister. NRK [Internett] 13.01.16.
Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/ostlandssendingen/rekordmange-vintersyklister-i-oslo-1.12748447>
[Funnet Oktober 2017]

Unosen, H. (2017) En vintersyklistdrøm. Dagsavisen [Internett] 11.02.17.
Tilgjengelig fra: <http://www.dagsavisen.no/oslo/en-vintersyklistdrom-1.923879>
[Funnet Oktober 2017]

Urbanczyk, R. (2010) Promoting cycling for everyone as daily transport mode (PRESTO).
Cycling policy guide; Promotion of cycling [Internett]
Tilgjengelig fra: <https://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/presto>
[Funnet September 2017]

Velle, V. (2017) Nå vil staute fagarbeidere i vann og avløp sykle på elsykkel. Vårt Oslo [Internett] 22.08.17.
Tilgjengelig fra: <https://www.vartoslo.no/na-vil-staute-fagarbeidere-i-vann-og-avlop-sykle-pa-elsykkel/>
[Funnet Oktober 2017]

Vlek, C. (2000) Essential Psychology to environmental policy making. International Journal of Psychology, 21 September, Issue 2, s. 153-167.

Weihe Pettersen, C. (2017) City of Oslo wins leadership award for cycling promotion 2017. Cycling Embassy of Denmark [Internett] 13.06.17. Tilgjengelig fra: <http://www.cycling-embassy.dk/2017/06/13/city-oslo-wins-leadership-award-cycling-promotion-2017/> [Funnet Oktober 2017].

winterbiketoworkday.org (u.d.) Tilgjengelig fra: <http://winterbiketoworkday.org/nb/home2017/> [Funnet Oktober 2017].

Østlandssendingen (2016) Distriktsnyheter. NRK [Internett] 30.09.16. Tilgjengelig fra: <https://tv.nrk.no/serie/distriktsnyheter-oestlandssendingen/DKO-A99090816/08-09-2016#t=5m455> [Funnet Oktober 2017].

5.3 Figurliste:

Fig. 1: <http://www.torbenrick.eu/blog/change-management/change-management-comic-strips/>

Fig. 2: Egenprodusert med data fra Johannessen, A., Tuft, P. A. & Kristoffersen, L. (2011) Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag. 3 edition. Oslo: Abstrakt.

Fig. 3: Egenprodusert, inspirert av: http://consult.shepway.gov.uk/portal/pplp/preferred_options?pointId=s1440686658110

Fig. 4: Trafikk på jernbanetorget: <https://digitaltmuseum.no/011013499132/serie-fotgjengeroverganger-og-trafikk-pa-jernbanetorget-i-oslo-fotografert>

Fig. 5: Bjørvika før: <http://www.bjorvikautvikling.no/toppmeny/nyheter/bispieloket-er-snart-historie>

Fig. 6: Bærekraftsmål: <http://www.fn.no/Om-FN/FNs-baerekraftsmaal>

Fig. 7: Egenprodusert, med data fra side 37 i Carmona, M., Tiesdall, S., Heath, T., & Taner, O. (2010) Public places Urban spaces. 2nd edition. London & New York. Routledge

Fig. 8: Egenprodusert, inspirert av: http://consult.shepway.gov.uk/portal/pplp/preferred_options?pointId=s1440686658110

Fig. 9: hentet fra side 75 i Banister, D. (2008) The sustainable mobility paradigm. Transport Policy. Issue 15, s. 73-80.

Fig. 10: Hentet fra side 160 i Vlek, C. (2000) Essential Psychology to environmental policy making. International Journal of Psychology, 21 September, Issue 2, s. 153-167.

Fig. 11, 12, 13, 14, 15: hentet fra Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/etater-og-foretak/by-miljoetaten/sykkelprosjektet/plan-for-sykkelveinettet-i-oslo-article52282.html#gref>

Fig. 16, 17, 18, 19: Plan for sykkelveinettet i Oslo [Internett] Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13137178/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Eta->

ter%20og%20foretak/Bymiljøetaten/Sykkelprosjektet/Dokumenter/Plan%20for%20sykkelveinettet%2014.10.2016.pdf

Fig. 20: Vintersyklingkampanje: <https://nyhetsrom.bymiljoetaten.no/2017/10/09/slik-sykler-du-trygt-og-behagelig-om-vinteren/>

Fig. 21: Syklende student: <https://nyhetsrom.bymiljoetaten.no/2017/08/16/sykkeltips-til-studenter/>

Fig. 22: "Sykkelfix": <http://byverkstedet.no/sykkelfix/>

Fig. 23: Pop-up sykkelverksted drevet av unge flyktninger: <http://www.dagsavisen.no/oslo/her-fikser-unge-asylsokere-sykler-gratis-1.1029137>

Fig. 24: Sykkelkompis: <https://www.facebook.com/sykkelkompis/>

Fig. 25: Lastesykkel: <https://www.facebook.com/cargobikemagazine/photos/rpp.134805043275394/1017792774976612/?type=3&theater>

Fig. 26: Norges mest sykkelvennlige arbeidsplass 2017: <http://nab.no/nyheter/dette-er-norges-mest-sykkelvennlige-arbeidsplass/19.15246>

Fig. 27: Sykling uten alder: <https://nyhetsrom.bymiljoetaten.no/2017/07/05/gjenoppdager-byen-som-98-aring/>

Fig 28: Bysykkel: <https://www.visitnorway.no/listings/oslo-bysykkel/13302/>

Fig 29: Mediaoppslag: <https://www.aftenposten.no/tag/Sykkelpatroljen>

Fig 30: Mediaoppslag: https://www.aftenposten.no/osloby/i/ArdaA/Undersokelse-Oslo-er-fortsatt-en-darlig-sykkelby_-men-den-er-blitt-bedre

Fig 31: Oslo kåret til Europas miljøhovedstad: <https://www.aftenposten.no/osloby/i/oRm-mA/Oslo-karet-til-Europas-miljohovedstad-av-EU>



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway