

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Fakultet for samfunnsvitenskap
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2014
30 stp

En sykkelodyssé Et studie av mulig medivirkende faktorer til at målene om et ferdigstilt sykkelveinett i Oslo til stadighet blir utsatt

A Bicycle Odyssey

A study of contributing factors to a continually
postponed execution of a bicycle pathway in Oslo

Mia Yasmin Berg Awan

FORORD

Denne oppgaven markerer slutten på fem innholdsrike år på profesjonsstudiet for By- og regionplanlegging ved Institutt for landskapsplanlegging, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Jeg vil rette en stor takk til alle som har bidratt med både faglig og personlig kunnskap disse årene, og som har hjulpet meg på veien. Jeg vil gjerne takke min veileder Sebastian Peters, som har vært en dyktig veileder og som holdt meg på rett kjøll da det trengtes.

Til sist vil jeg rette en stor takk til venner og familie som har støttet meg gjennom hele studiet.

Oslo, 14. mai 2014

Mia Yasmin Berg Awan

Mastergradskandidat i By- og regionplanlegging (NMBU).

SAMMENDRAG

Oslo har de siste 25 årene hatt en veiledende plan for utbyggingen av et hovedsykkelveinett. Gjennomføringen er et samarbeid mellom Statens vegvesen og Oslo kommune, da veiarealene som hovedsykkelveinettet skal ligge på administreres likt mellom disse to forvaltningsorganene.

Temaer som bærekraft, byutvikling, trygghet og mangfold står sentralt i Oslos gjeldene kommuneplan fra 2008. Samfunnsplanlegging er en kompleks og utfordrende oppgave da det alltid vil være flere hensyn som må vektlegges samtidig. Bærekraftighet er sentralt tema i norsk planlegging, det er hjemlet i Plan- og bygningslovens formålsparagraf, og det ligger til grunn for utarbeidelse av alle offentlige planer.

Arbeidet med hovedsykkelveiplanen ble påbegynt i 1990 og hadde som mål å være klart i 2001. Slik ble det imidlertid ikke. Per dags dato gjenstår 48 av 180 km av planlagt sykkelvei, hvorav over 60% faller inn under kommunalt ansvar. Formålet med avhandlingen er å belyse mulige utfordringer i forbindelse med implementering av sykkelveinett i Oslo.

Argumentene for at et sykkelveinett bør ferdigstilles snarest mulig er flere, og omhandler blant annet reduksjon av klimagassutslipp i forbindelse med biltransport og forbedring i generell folkehelse. Ved hjelp av litteraturstudier og datainnsamling i form kvalitative intervjuer er det forsøkt å kartlegge hva som kan være mulige medvirkende faktorer til at målene i nevnte hovedsykkelveiplan ikke er nådd.

ABSTRACT

For the past 25 years there has been a master plan for the implementation of a bicycle pathway in Oslo. The execution is a co-operation between Norwegian Public Roads Administration and the municipality of Oslo.

Subjects such as sustainability, urban development, safety and diversity are central concepts in Oslo's municipal master plan. National, regional and communal planning are complex and challenging tasks, since there are multiple stakes to be considered at the same time. Planning for sustainability is compulsory in Norwegian planning since it is implemented in the Planning and Building Law.

The planning process of implementing a bicycle pathway was first started in 1990, and the plan was to be completed in 2001. However, this was not the case. The bicycle plan from 1990 consists of 180 kilometres of bicycle pathway, but 48 kilometres are still to be built. More than 60 % of the remaining kilometres fall under the municipality of Oslo's jurisdiction. The purpose of this thesis is to highlight possible challenges in accordance to the implementation of a bicycle pathway in Oslo.

The arguments for completing a bicycle pathway as soon as possible are many, and include bicycles as a mean towards reduction of greenhouse gases, and general improvement of public health. By studying literature and collecting data from interviews I have tried to map possible contributing factors to a continually postponed execution of a bicycle pathway.

Innholdsfortegnelse

1.1 Innledning	7
1.2 Begrunnelse av oppgavevalg	7
1.3 Temaet i samfunnsmessig kontekst.....	8
1.4 Temaet i media.....	8
1.5 Personlige tanker rundt oppgavetemaet.....	9
1.6 Oppbygging.....	10
1.7 Presentasjon av problemstilling.....	10
1.8 Underproblemstillinger/hypoteser	11
1.9 Formålet med avhandlingen	14
2.1 Forvaltningsnivåer i planleggingen	15
2.2 Rammer for utviklingen av sykkelveinett.....	17
2.2.1 Lover og forskrifter	17
2.2.2 Statlige føringer.....	18
2.2.3 Nasjonale forventninger, planstrategi, kommuneplan	18
2.2.4 Handlingsplaner og strategier	19
2.2.5 Håndbok for sykkel.....	19
2.3 Sykkelbruk nasjonalt og i Oslo	20
2.3.1 Dagens tilstand på sykkelveinett i Oslo	21
2.3.2 utfordringer rundt dagens tilstand	21
2.4 Oslo sammenlignet med Stockholm.....	22
2.5 Tidsperspektiv	23
2.6 Hvorfor er det viktig å satse på sykkel?	24
2.6.1 Offentlige krav	24
2.6.2 Helse i planlegging.....	26
2.6.3 Bærekraftig byutvikling.....	26
2.6.4 Klimatilstand	28
3.1 Metode	31
3.2 Litteraturstudie	31
3.3 Kvalitativt intervju	31
3.3.1 Sample/strategisk utvalg.....	33

3.4 Reliabilitet og validitet	34
3.5 Etikk.....	34
4.1 Teoretisk grunnlag.....	35
4.2 Planlegging som handlingstype	35
4.3 Styringsformer i planleggingen	37
4.4 Multi-level perspektiv på sosio-tekniske overganger og endringer	37
5.1 Empiriske funn.....	42
5.1.1 Plan, politikk, prosess – funn	42
5.1.2 Gjennomføring - funn	43
5.1.3 Sykkelkultur – funn	44
5.1.4 Fysiske hindringer – funn.....	45
5.2 Diskusjon	45
5.3 Konklusjon	49

Figurer

Figur 1: Inndeling av utfordringsområder for implementering av sykkelveinett

Figur 2: Forvaltningsnivåene i norsk planlegging

Figur 3: Daglige reiser gjennomført på sykkel i Oslo, 2005-2013

Figur 4: Tidslinje for planer om sykkelveinett

Figur 5: Energiforbruk og utslipp til luft for utvalgte transportmidler

Figur 6: Brundtlandkommisjonens bærekraftbegrep

Figur 7: Økning i salg av el- og hybridbiler i Norge 2008-2013

Figur 8: Ni-trinns modell for gangen i planprosesser

Figur 9 og 11: Temaene transport og mobilitet i MLP

Figur 10: Prinsippene for MLP

Ordforklaringer

Sosio-tekniske endringer: endringer formet av sosiale, organisatoriske, økonomiske og kulturelle faktorer (Sheller 2012, s. 6)

DEL 1 - Introduksjon

1.1 Innledning

Denne avhandlingen tar for seg et vedvarende mål om et ferdigstilt sykkelveinett i Oslo og vil studere veien fra påbegynt arbeid i 1990 til nåtid, 2014. Avhandlingen kartlegger de overordnede planer og strategier som har vært foreslått og vedtatt i det aktuelle tidsrommet, og forsøker å gjøre rede for og finne mulige medvirkende faktorer til hvorfor det har blitt utsatt. Avhandlingen er utført på en slik måte at det er dannet 12 hypoteser om mulige medvirkende faktorer til forsinkelse. Hypotesene er basert på litteratur i form av bøker og fagartikler, og de 12 hypotesene er deretter gruppert inn i fire overordnede kategorier bestående av tre hypoteser hver: plan, politikk og prosess, gjennomføring, sykkelkultur og fysiske forhold. Hypotesene vil bli diskutert opp mot litteratur og datafunn, og deretter kunne bli bekreftet eller avkreftet i diskusjonsdelen. Formålet med avhandlingen er å prøve danne en forforståelse av prosessen fram til nå, og av hva som er medvirkende faktorer til utsettelse av mål. Avhandlingen tar ikke for seg enkeltstående reguleringsplaner, men undersøker prosessen og målene som helhet. Studiet går heller ikke ut på å undersøke hvordan man kan øke andelen syklende, for det finnes det allerede flere undersøkelser om. Det er en undersøkelse av hvorfor målene om sykkelveinett ikke er nådd, når man tilsynelatende har både visjoner og midler.

1.2 Begrunnelse av oppgavevalg

Bakgrunnen for valg av sykkel som tema og medvirkende faktorer til manglende gjennomføring som problemstilling tar utgangspunkt i en artikkel som ble publisert på Aftenpostens nettsider 17. januar 2014. Det observeres til stadighet flere sykklister i bybildet, og det er tydelig at sykkel er noe det både bør og skal satses på. Dette er et mål fastsatt i kommuneplanen for Oslo (Oslo kommune 2008). Det som i midlertid fanget interessen for dette temaet er det relativt lange tidsperspektivet som planer om komplett sykkelvei har eksistert under, uten at det nødvendigvis har blitt gjennomført like mye i praksis. Den første formelle planen for et sykkelveinett i Oslo ble lagt fram i 1990, men planene og målene har flere ganger blitt revidert og utsatt. Per 2014 er målet

om ferdigstilt sykkelveinett i Oslo ennå ikke nådd, og fristen er utsatt til 2018 (Osloby 2014).

1.3 Temaet i samfunnsmessig kontekst

Kommunens viktigste oppgaver er å sørge for tjenester til befolkningen og å tilrettelegge rammene for utviklingen av bysamfunnet. Temaer som bærekraft, byutvikling, trygghet og mangfold står sentralt (Oslo kommune 2008). Samfunnsplanlegging er en kompleks og utfordrende oppgave, fordi det er mange hensyn som skal vektlegges samtidig. Det må gjøres prioriteringer for hva som veier mest, hva som bør gjennomføres raskest og av hvilke tiltak som er viktigst i lengden, og enkelte hensyn vil alltid måtte vike for hensyn som veier mer. Samtidig som dette vil det over tid variere hvorvidt ulike spørsmål og temaer er like viktige. Et tema som var middels viktig for 15-20 år siden vil kanskje være mer viktig nå, fordi nye dimensjoner har gjort temaet mer aktuelt. Bruker man sykkel som eksempel vil man se at dimensjoner som for eksempel kraftig forventet befolkningsvekst, lite kapasitet på kollektivnett, nedgang i biltrafikk som statlig og lokalt mål og lignende er dimensjoner som har bidratt til å framheve sykkelens posisjon i samfunnsplanleggingen.

1.4 Temaet i media

Et søk på ordene "sykkel Oslo" i for eksempel Aftenpostens nettside for Oslo "Osloby" og Dagsavisens nettarkiver tyder på at sykkelvei i Oslo, eller mangel på sådan er et svært aktuelt tema¹. Artikkene tyder på at utbyggingen går for sakte, samtidig som flere eksisterende sykkelveier blir omregulert til andre formål (Osloby 2012).

Enkeltprosjekter blir flere ganger utsatt på grunn av uforutsette hendelser (Osloby 2013), og byråden for samferdsel og miljø blir møtt med kritikk for å ha vist for lite handlekraft (Dagsavisen 2013). Norge er i europeisk sammenheng det 6. beste sykkellandet (Dagsavisen 2013), men hovedstaden Oslo blir likevel omtalt som en av Norges dårligste sykkelbyer (Osloby 2012). Løftet om ferdigstilt sykkelveinett ble først satt til 2001, så 2008, og nå senest til 2018 (Osloby 2014). Temaet går tydelig igjen i mediene, fordi frustrasjonen rundt ventingen er høy, og fordi ringvirkningene av ferdigstillelse vil være positive.

¹ Søkene ble gjort på avisenes nettsider, da et direktesøk på Google kun resulterte i kommersielle linker.

1.5 Personlige tanker rundt oppgavetemaet

Ettersom stadig flere bosetter seg innenfor Oslos bykjerne blir det mer utfordrende å ferdes i byen. Tung trafikk i rushtiden og trang plass på kollektive transportmidler er argumenter for at folk etter hvert kanskje ønsker å velge sykkel. Det viser seg som en trend at flere sykler – det er raskt og økonomisk, og egen erfaring tilsier at det ofte også er den mest effektive måten å komme seg rundt i byen på. Sykkel er ofte personlig å foretrekke framfor overbelastet kollektivtransport dersom været tillater det, fordi jeg flere ganger selv har opplevd å stå over flere busser da det ikke er plass ombord. Utfordringen i å velge sykkel over kollektivtransport ligger for øvrig mye i utformingen av sykkelveinettet, og av egen erfaring velges ofte alternative ruter framfor oppmerkede sykkelruter, fordi de oppmerkede sykkelrutene oppleves som utrygge og for nærme biltrafikken.

Når det gjelder valg av dette temaet som oppgave tar det utgangspunkt i at det det er aktuelt og interessant både for meg selv og for samfunnet, i den forstand at flere sannsynligvis er av samme oppfatning som meg om hvordan det er å sykle i Oslo. Videre er det interessant at temaet kan formuleres som et konkret forskningsspørsmål. Det er utfordrende å designe sin egen oppgave, og jo mer konkret den er i begynnelsen, dess enklere vil det være å avgrense problemområdet. Det vil også være mer interessant når man har noen konkrete holdepunkter å starte forskningen på grunnlag av. Når det gjelder dette temaet er det først og fremst tidsaspektet jeg fant interessant. 25 år med utsatte løfter om ferdigstillelse er lenge å vente for befolkningens del, og med både kompetanse og kunnskap tilgjengelig i kommunen er det tilsynelatende ingen grunn til at gjennomføringen skal ta så lang tid. Et langvarig tidsaspekt er det like fullt, og i intervju med Michael Sørensen ved Transportøkonomisk institutt sa han at Norge er det eneste landet han kan tenke seg der planprosess og forarbeid tar så mye lenger tid enn gjennomføringen (Sørensen 24.02.2014), et inntrykk jeg deler med Sørensen. Jeg er under inntrykk av at det er benyttet betydelige mengder ressurser på analyser av temaet og utvikling av handlingsplaner og strategier, for så å la prosjektet nedprioriteres eller utsettes. Det interessante vil være å se om det er ytre faktorer som har medvirket til utsettelse av ferdigstillelse av sykkelveinettet, eller om utfordringen ligger internt i kommunen.

1.6 Oppbygging

Avhandlingen består av fem deler.

I del 1 vil det redegjøres for valg av tema og oppgave, hvorfor temaet er av samfunnsmessig relevans og aktualitet, og personlige tanker rundt temaet. Videre følger en presentasjon av nåværende situasjon i Oslo, samt presentasjon av problemstilling og de dannede hypotesene om mulige årsaker.

Del 2 redegjør for rammene rundt utviklingen av et sykkelveinett, for hvordan forholdene ser ut i dag, og tidsperspektivet for implementering av komplett sykkelveinett. Her vil det også gis argumenter for hvorfor sykkelveinettet i det hele tatt er viktig å få ferdigstilt.

I del 3 vil det utdypes om metodebruken for arbeidet, om hvilke framgangsmåter som er benyttet for å besvare forskningsspørsmålet, og hvorfor den enkelte metode er valgt framfor andre metoder. Utvalget av intervjupersoner presenteres, og avhandlingens reliabilitet, validitet og etiske aspekt vil forklares.

Del 4 omfatter det faglige utgangspunktet for arbeidet. Det vil gis en presentasjon av styringsformer i og tilnærming til planlegging, og det valgte teorigrunnlaget for avhandlingen vil presenteres.

Del 5 er den praktiske delen av avhandlingen der teori og metode er anvendt, og det foretas en analyse av de empiriske funnene som er gjort underveis i arbeidet. Videre vil det være en diskusjon der teori og empiri bindes sammen, før oppgavens konklusjon gis til slutt.

1.7 Presentasjon av problemstilling

Denne avhandlingen har som mål å undersøke hvorfor et lenge planlagt sykkelveinett i Oslo ikke er ferdigstilt i 2014. Funnene vil bli vurdert opp mot de målene som er satt underveis i prosessen. På bakgrunn av funnene og vurderingen av disse vil mulig

medvirkende faktorer til manglende gjennomføring forsøkes utledet. Følgende problemstilling vil forsøke å besvares:

"Hva er medvirkende faktorer til at målene om ferdigstilt sykkelveinett i Oslo til stadighet blir utsatt?"

I metodedelen utredes det nærmere om hva som har bidratt til å formulere problemstillingen.

1.8 Underproblemstillinger/hypoteser

Ved å lese relevant litteratur har jeg dannet meg et inntrykk av at de største utfordringene rundt implementering av sykkelveinett kan generaliseres til fire overordnede temaer. Det finnes mye litteratur om implementering av sykkelvei og mange empiriske eksempler som omhandler andre byer², og den overordnede forståelse etter å ha lest om flere prosjekter er at følgende fire områder gir størst utfordringer:



Figur 1: Inndeling av utfordringsområder (egen)

² se referanser i påfølgende avsnitt

Temaene er inndelt etter hvor vidt de angår implementeringen eksternt eller internt. Med internt menes faktorer som kommunen må forholde seg til uansett, for eksempel føringer, lover og eksisterende normer for planlegging. Med eksternt menes faktorer som sykkelprosjektet må forholde seg til og som ikke har noe med politikk eller lovverk å gjøre, som for eksempel innbyggernes holdninger til sykling, og klima og topografi, fysiske faktorer som kan være med på å gjøre det vanskelig å bygge sykkelvei.

Plan, politikk, prosess

Andelen syklende varierer stort fra land til land, og også innad i landene. Ved hjelp av reisevaneundersøkelser i ulike skalaer kan man gå helt ned til den enkelte bydel og registrere antall syklende innenfor et lite, geografisk avgrenset område (Kummel 2014). Når forskjellene er store innad i den enkelte by/kommune er det interessant å se på hvordan kommunens rolle er i planleggingen, og hvordan framgangsmåten har foregått. Bymiljøetaten er ansvarlig for og pådriver av Sykkelprosjektet, men Plan- og bygningsetaten er planadministrasjon i Oslo. Bystyret har politisk beslutningsmyndighet. Dette kan potensielt sett gjøre det vanskelig å vite hvordan den konkrete ansvarsfordelingen er, og hva som er den mest effektive måten å handle på. I tillegg kan valg av handlingsmåte påvirkes av teknologiske gjennombrudd, endrede normer og nye tilnæringsmetoder.

Artikkelen "Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?" redegjør for hvordan det offentlige styring kan være med på å bestemme andelen syklende, og hvordan lokale autoriteter kan handle for å oppnå dette (Rietveld and Daniel 2004). Denne artikkelen fikk meg til å lure på om Oslo kommune kanskje ikke har handlet mest mulig effektivt underveis i arbeidet med hovedsykkelveiplanen, og dette kombinert med egen kunnskap om eventuelle utfordringer rundt planprosess og politikk har ledet meg til følgende hypoteser:

- Planprosessen rundt planleggingen har tatt for lang tid og vært uklar
- Det har ikke vært konkret definert hvor hovedansvaret skal ligge innad i kommunen
- Sosio-tekniske endringer tar lang tid å implementere.

Personlig tror jeg punktene under punktet plan, politikk, prosess kan være av avgjørende betydning.

Gjennomføring

Hensikten med planlegging er at man ønsker å endre en nåværende tilstand til det bedre i framtiden (Aarsæther 2012). Det planlegges alltid med et framtidrettet mål, og selv om planlegging er en prosess der alle faser er viktige vil en nåværende tilstand sjeldent føre til noe bedre dersom man ikke aktivt går inn for å endre tilstanden.

Hypotesene under punktet gjennomføring tar utgangspunkt i egen kunnskap om hva som kan være politiske og praktiske hindere underveis i samfunnsplanlegging.

- Det mangler gjennomføringsvilje
- Det mangler økonomiske midler
- Det mangler kompetanse på området.

I likhet med punktet om plan, politikk, prosess tror jeg punktet om gjennomføring er av stor relevans for vedvarende utsettelse.

Sykkelkultur

Dersom et sykkelveinett skal ha noen form for effekt fordrer det at byens innbyggere bruker nettet. Linda Kummel sa under intervjuet at det nesten utelukkende ble observert en spesifikk type mennesker på sykkel, hvilket tilsier at det er flere som ikke føler at forholdene er gode eller trygge nok til at de også kan gå over til å sykle framfor å velge bil (Kummel 2014). Den spesifikke typen mennesker, menn i aldersgruppen 35-55 ble kommentert av alle intervjupersonene, uavhengig av hverandre. Jeg har studert tidligere gjennomførte undersøkelser av hva som oppfattes som de største årsakene til at privatpersoner ikke sykler, og hvilke tiltak som kan gjøres for å øke andelen syklende (Hopkinson and Wardman 1996, Ortúzar, Iacobelli et al. 2000, Garrard, Rose et al. 2008, Sheller 2012). I tillegg har jeg studert Reisevaneundersøkelsen for Oslo 2013, som kartlegger Oslobefolkningens nåværende reisemønster (Bymiljøetaten 2013). På grunnlag av dette har jeg dannet meg følgende hypoteser:

- Bilkulturen er for dominerende
- Det er for få som sykler i Oslo til at det er behov for et hovedsykkelveinett
- Det oppfattes ikke som praktisk nok eller trygt nok å velge sykkel framfor bil.

Når det gjelder hypotesene under punktet sykkelkultur er jeg veldig splittet i hva jeg tror; enten er det veldig avgjørende, eller ikke særlig relevant i det hele tatt.

Fysiske hindringer

Hypotesene under punktet fysiske hindringer tar utgangspunkt i min generelle kunnskap om Oslos geografiske beliggenhet og topografiske forhold. Oslos topografi har et preg av å være formet som en slags trakt, der mye av sentrum ligger i bunnen og den øvrige byen ligger i skråning. Det vil si at det er mye kupert terreng. Klimatisk sett er Oslo preget av kalde og tidvis snøfulle vintre, hvilket kan gjøre at forholdene for sykling oppfattes som ugunstige. Andre fysiske hindringer er arealknapphet; det er svært utfordrende å implementere sykkelvei på et allerede sprengt veinett. Byggetekniske utfordringer omfatter for eksempel områder der man må sprengte seg gjennom fjell, støpe mer solid grunn fordi grunnen har høy konsentrasjon av leire og lignende. Basert på disse faktorene har jeg dannet meg disse hypotesene:

- Topografi og klima gjør det vanskelig å gjennomføre
- Det mangler arealer
- Byggetekniske utfordringer gjør det vanskelig å gjennomføre.

Hypotesene under punktet fysiske hindringer tror jeg er ganske avgjørende, spesielt fordi det er faktorer man ikke nødvendigvis kan gjøre noe med, og som derfor kan bremse prosessen.

1.9 Formålet med avhandlingen

Formålet med avhandlingen vil være å forsøke og finne ut av hva som er medvirkende faktorer til at det tar så lang tid å nå målene om ferdigstilt sykkelvei. I fagsammenheng står for eksempel København og Amsterdam igjen som de virkelig gode eksemplene på sykkelbyer, og Oslo ligger et godt stykke bak. Det er store forskjeller på de overnevnte eksempelbyene og Oslo, både når det gjelder topografi, klima og eksisterende holdninger til sykling. Dette er imidlertid svært overfladiske faktorer og er neppe alene avgjørende for at målene ikke er nådd. Dette vil for øvrig undersøkes i avhandlingen.

Del 2 - Redegjørelse for forhold rundt implementering av sykkelveinett

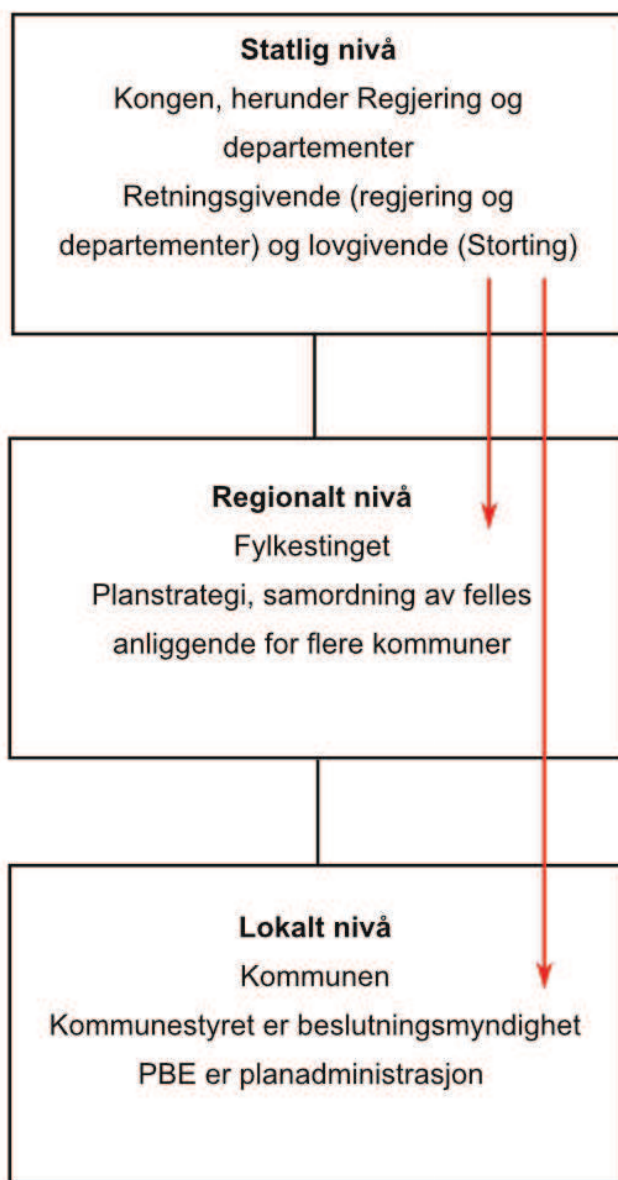
2.1 Forvaltningsnivåer i planleggingen

For å forstå rammene sykkelveinettet er planlagt under vil det gis en overordnet forklaring av forvaltningsnivåene i planleggingen. Norsk planlegging foregår i utgangspunktet hierarkisk på tre nivåer: statlig, regionalt og kommunalt. Statens oppgave i planleggingen er å fungere som retningsgiver for planlegging på lavere nivå. Øverste planmyndighet er Kommunal- og moderniseringsdepartementet (tidligere Miljøverndepartementet), og deres ansvar er å utarbeide "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging", som skal sørge for at nasjonale mål følges opp i regional og kommunal planlegging. Det samarbeides også tverrfaglig med andre offentlige organer i planleggingen. Det er for eksempel Samferdselsdepartementet som har ansvaret for å lage "Nasjonal transportplan", en plan som tar sikte på å håndtere transportavviklingen nasjonalt. Både "Nasjonal transportplan" og "Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging" setter opp at en større andel transport skal tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel, og er således rettleidende for implementering av sykkelvei i Oslo (se kapittel 2.2.2-2.2.3).

På regionalt nivå er det fylkeskommunen som er regional planmyndighet. Regional planlegging foregår på tvers av kommunegrenser og sektorer, og omhandler ofte temaer som opptar regionen som helhet. Et eksempel på dette er en felles planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus, som tar sikte på å løse transportutfordringer interkommunalt.

På lokalt nivå er det kommunen, herunder kommunestyret (bystyret i Oslo) som er beslutningsmyndighet, mens Plan- og bygningsetaten er planadministrasjon. Det samarbeides tett med andre avdelinger, som i dette tilfellet Bymiljøetaten. Generelt er planleggingen ofte innom flere fagområder og disipliner og det kreves gjerne flere typer kompetanse. Kommunens langsiktige planlegging baseres på en kommuneplan bestående av tre deler: en samfunnsdel, en handlingsdel med økonomiske rammer og en

arealdel med juridiske virkninger. Kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver skal ivaretas gjennom kommuneplanen. Kommuneplanen gjelder for hele kommunen, men det kan utarbeides kommunedelplaner for geografisk eller tematisk avgrensede områder.



Figur 2: Forvaltningsnivåene i norsk planlegging. Legg merke til at det regionale nivået ikke har noen instruksmyndighet over det lokale nivået (egen).

2.2 Rammer for utviklingen av sykkelveinett

Planlegging skal bygge på gitte rammer og prinsipper, enten de eksisterer som lover, retningslinjer, håndbøker eller juridisk bindende føringer. Føringerne for Sykkelprosjektet er gitt både på statlig og kommunalt nivå. I kapitlene 2.2.1-2.2.6 forklares de viktigste rammene for implementering av et sykkelveinett i Oslo.

2.2.1 Lover og forskrifter

Da den nye Plan- og bygningsloven ble vedtatt i 2008 ble det samtidig åpnet for mer samordning av areal- og transportplanlegging på tvers av sektorer, samtidig som loven fikk et mer miljøpolitisk og tydelig framtidsrettet preg. Lovens formålsparagraf vektlegger disse to punktene sterkt:

§ 1-1. Lovens formål

”Loven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner” (Plan- & bygningsloven 2008).

Videre kan disse kravene spores helt tilbake til Grunnloven, det det står følgende:

§ 110 b.

”Enhver har Ret til et Milieu som sikrer Sundhet og til en Natur hvis Produktionsævne og Mangfold bevarer” (Grunnloven 1814).

Ut ifra de overnevnte lovbestemmelsene er det implisert at det kreves bred kunnskap og alternativ tenking for å styre utviklingen i riktig retning. Foruten Plan- og bygningsloven er Vegtrafikkloven (Vegtrafikkloven 1965) av relevans, da den i tillegg til å omhandle motoriserte kjøretøy også omhandler ikke-motoriserte kjøretøy som ferdes i baner for motorisert kjøretøy. Til slutt er trafikkreglene (Forskrift om kjørende og gående trafikk 1986) svært viktig, da det blant annet er her reglene om at det er lov å sykle på fortau er hjemlet.

2.2.2 Statlige føringer

Grunnlagsdokumentet for å styre transportutviklingen i ønsket retning er "St. Meld. 26 2012-2013, Nasjonal transportplan" (heretter NTP), en statlig føring som revideres i forkant av hvert Stortingsvalg. NTP har et tiårsperspektiv, og gjeldende plan er for perioden 2014-2023. Planens hensikt er å gjøre rede for framtidig transporthåndtering i lys av globalisering, næringsutvikling og befolkningsvekst, samtidig som miljøhensyn ivaretas. Tilhørende NTP er "Nasjonal sykkelstrategi" som foreslår nasjonale mål og innsatsområder for å fremme sykkel som transportform og hverdagsaktivitet (Statens vegvesen 2012). Strategien lister opp konkrete nasjonale utfordringer med tanke på sykkel, og er en utvidet plan for å nå målene som er satt i NTP. Foruten NTP er også "St. Meld 21 2011-2012, Norsk klimapolitikk" av indirekte relevans, fordi økt sykling vil være et viktig middel mot målet om reduksjon av bilbruk og av klimagassutslipp. Under føringer ligger også rikspolitiske retningslinjer om samordnet areal- og transportplanlegging, og statlige planretningslinjer for klima og energi. Hensikten med retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging er samordning av dette på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Hensikten med statlig planretningslinje for klima og energi er å pålegge kommuner og fylkeskommuner til å stimulere og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt øke miljøvennlig energiomlegging (St.Meld. 21 2011-2012, St.Meld. 26 2012-2013).

2.2.3 Nasjonale forventninger, planstrategi, kommuneplan

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging utarbeides i forkant av hver kommunevalgperiode. De nasjonale forventningene består av seks nøkkelpunkter:

- Klima og energi
- By- og tettstedsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

Nasjonale forventninger følges opp i arbeidet med regional og kommunal planstrategi, som utarbeides når et nytt fylkesting eller kommunestyre er konstituert. Det er en felles planstrategi for areal og transport i Oslo og Akershus, vedtatt i 2013. Den gjeldende kommuneplanen for Oslo ble vedtatt i 2008, men Bystyret vedtok i februar 2014 å legge ut et nytt kommuneplanforslag til høring. Både gjeldene kommuneplan og høringsutkast

for ny kommuneplan vektlegger viktigheten av å satse på sykkel som transportform, i gjeldende kommuneplan fra 2008:

”Oslo har et potensial for økt sykkeltrafikk. Sykkelen har stor konkurranseflate mot bil og kollektivmidler på reiser kortere enn fem kilometer. God tilrettelegging med lett identifiserbare og ensartede sykkelanlegg vil sikre sykkelistene bedre plass i trafikken. Det er derfor viktig å fullføre utbyggingen av hovedsykkelveinettet, da med særlig fokus på traséer i sentrum og indre by.” (Oslo kommune 2008, s. 49),

og i høringsutkastet for ny kommuneplan:

”Oslo kommune vil fortsette utbyggingen av sykkelveiene i Oslo med vekt på å ferdigstille hovedsykkelveinettet. En ny sykkelstrategi, der blant annet tiltak for å øke sykkelandelen inngår, er under utarbeidelse. (...) Tilrettelegging for sykling skal skje gjennom utbygging av hovedsykkelveinettet og en utvidelse av bysykkelordningen.” (Oslo kommune 2014, s. 29 og 33).

2.2.4 Handlingsplaner og strategier

Gjeldende handlingsplan for sykkel i Oslo ble vedtatt i 2010. Planen er en revisjon av ”Handlingsplan for sykkel i Oslo 2006”, som igjen er en videreføring av den originale planen ”Handlingsplan for sykkel i Oslo 2002”. Planen gjelder ut 2015. Gjeldende sykkelstrategi er ”Helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015”, og strategien er bygget på ”Handlingsplan for gang- og sykkeltrafikk for perioden 2002-2005” samt ”Norsk sykkelstrategi (til NTP) 2006-2015” Strategien fra 2005 inneholder strategier og delmål i en langsiktig plan som har som hensikt å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som transportmiddel.

2.2.5 Håndbok for sykkel

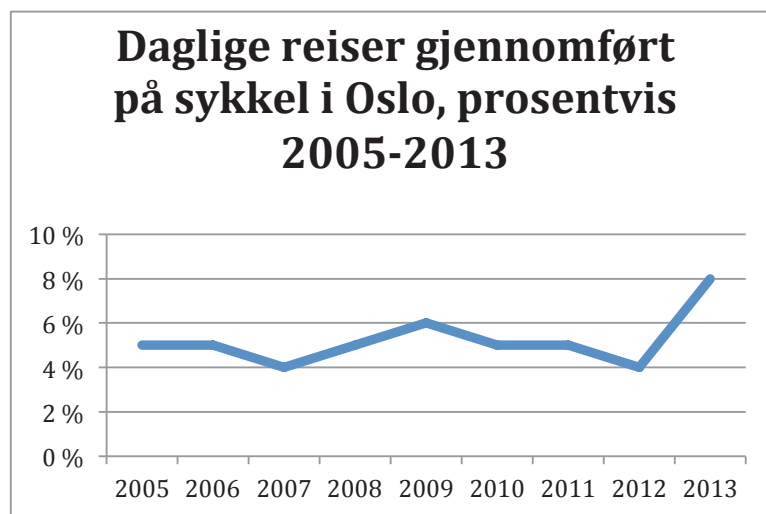
”Sykkelhåndboka” er utarbeidet av Statens vegvesen. Den beskriver løsninger for sykkeltrafikk og gir veiledning til fysisk utforming av anlegg for syklende på strekninger og i kryss. Den henviser også til vegnormaler for utforming, og fungerer i lag med følgende håndbøker:

- Håndbok 017 Veg- og gateutforming
- Håndbok 021 Vegtunneler
- Håndbok 048 Trafikksignalanlegg
- Håndbok 049 Vegoppmerking
- Håndbok 050 Trafikkskilt
- Håndbok 185 Bruprosjektering
- Håndbok 231 Rekkverk og vegens sideområder

Håndbokens hensikt er å skape løsninger som er både gode, attraktive og sikre. Håndboken er et verktøy i målet om økt sykkelandel på både nasjonal og lokal basis, jf. NTP og kommuneplan fra 2008, og skal følges (Sørensen 24.02.2014).

2.3 Sykkelbruk nasjonalt og i Oslo

Dagens transportmuligheter i Oslo er knapt i stand til å ta seg av den stadig økende folkemassen, delvis fordi kollektivdekningen per dags dato er på bristepunktet av hva den har kapasitet til å ta imot (Gjøs 2014), og fordi myndighetene ønsker at antallet daglige reiser gjennomført med bil ikke skal øke selv om antallet innbyggere øker (Oslo kommune 2008, St.Meld. 26 2012-2013). I følge Den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2009, den seneste gjennomførte undersøkelsen, ligger antallet syklende nasjonalt på 4 prosent (Vågane, Brechan et al. 2011). I Oslo var antallet i 2013 i snitt på 8 prosent, avhengig av sesong. Andelen syklende er klart høyere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret. I Spacescapes undersøkelse for Bymiljøetaten viser det seg at antallet syklende i Oslo gradvis stiger (Bymiljøetaten 2013).



Figur 3: Egen (Vågane, Brechan et al. 2011, Bymiljøetaten 2013)

2.3.1 Dagens tilstand på sykkelveinett i Oslo

Det er 189,3 kilometer med sykkelvei, sykkelfelt og gang- og sykkelveier i Oslo. Det vedtatte hovedsykkelveinettet er på 180 kilometer, og ansvaret før gjennomføringen er fordelt på Statens vegvesen og Oslo kommune. Per nå står det igjen ca. 48 kilometer, hvorav 30 kilometer er Oslo kommunes ansvar. Oslo bysykkelordning har omtrent 1350 sykler tilgjengelig for byens innbyggere, fordelt på 250-300 stativer (Oslo kommune 2014). I Spacescapes undersøkelse er det benyttet fokusgrupper der deltakerne ble vist bilder av ulike typer utforminger av sykkelfasiliteter (Kummel 2014). Av dette framkom det at det var bred enighet om at en rekke utforminger ble oppfattet som dårlige og utrygge. De eksisterende utformingene, eller mangler på sådan omhandler punkter som dårlig oppmerking, manglende fysiske barrierer mellom bilvei og sykkelvei, sykkelfelter som opphører og lignende.

2.3.2 Utfordringer rundt dagens tilstand

Undersøkelser oppgir at svært mange føler at de eksisterende forholdene for sykling ikke er trygge nok til å anvendes. Så mange som 3-5 av 10 føler seg mer eller mindre utrygge når de sykler i Oslo. Til sammenligning er det bare mellom 4% og 11% av spurte syklistene i åtte sykkelbyer i Norges sydlige region som oppgir det samme. En spørreundersøkelse blant nesten 400 syklistene i Oslo viser at hele 52% er litt eller veldig misfornøyd med forholdene. Under 25% av de spurte oppgir at de er fornøyd. 48% av de spurte er misfornøyd med framkommeligheten (Sørensen 2011)³. Medvirkende grunner til dette er for eksempel at sykkelfeltet opphører, at det er parkerte biler i sykkelfeltet eller at fotgjengere benytter sykkelfeltet som gangvei. På grunn av manglende tilrettelegging velger gjerne syklistene å sykle i veibanen eller på fortauet (som er lovlig i Norge, i motsetning til de fleste andre land). Syklistene blir satt i et dilemma der de må velge mellom høy utrygghet i veibanen, eller dårlig framkommelighet på fortauet. Videre er det slik at de mest tilgjengelige rutene for syklistene går gjennom kollektivtrafikkårer, hvilket utgjør stor ulykkesrisiko med tanke på at sykkelhjul kan sette seg fast i trikkeskinner. Til sist er drift av eksisterende nett svakt, da feltene ofte er dårlig oppmerket (Sørensen 2011).

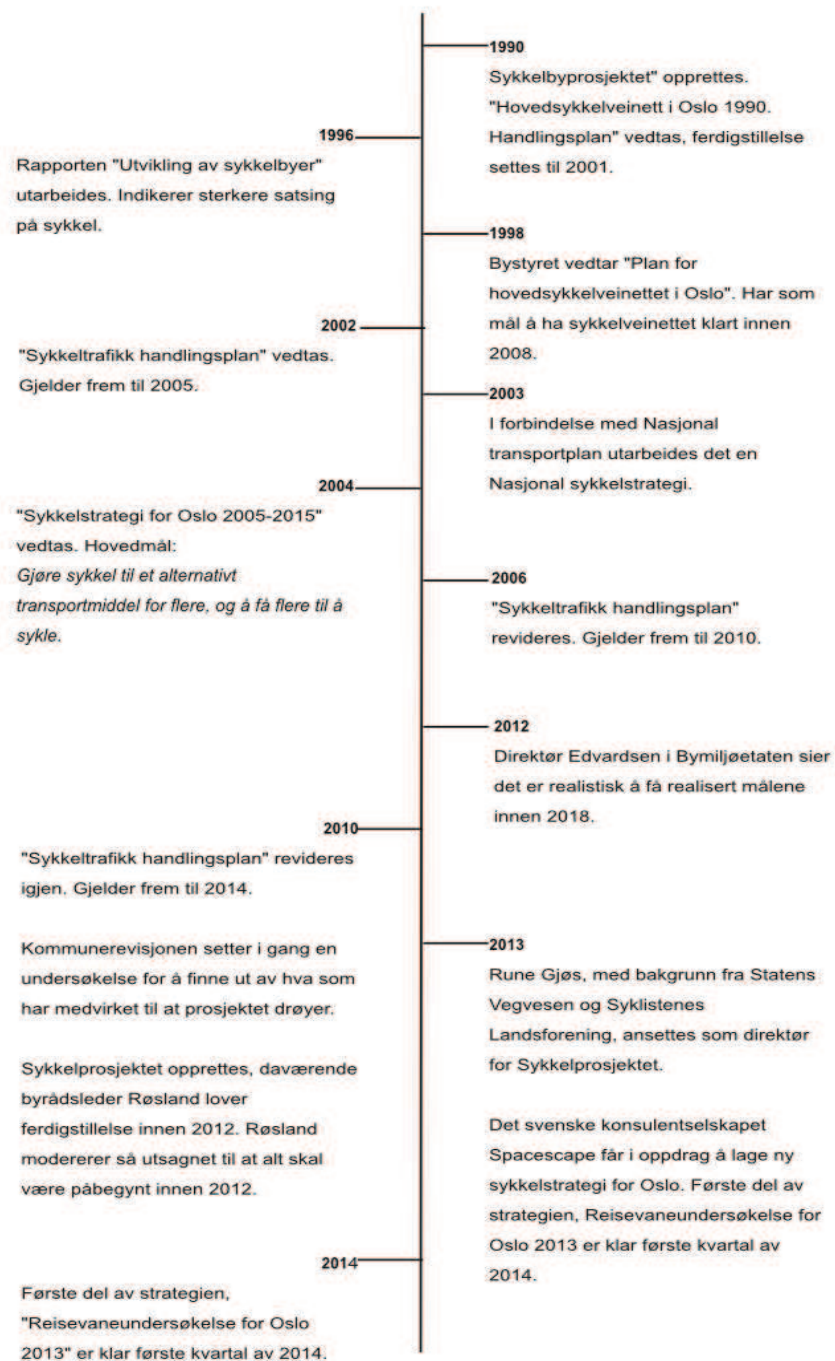
³ Se vedlegg 1, kartutsnitt av Oslo sentrum.

2.4 Oslo sammenlignet med Stockholm

Ettersom det svenske konsultentselskapet Spacescape har ansvaret for å utvikle den nye sykkelstrategien for Oslo er det fornuftig å bruke Stockholm som referanseby. Spacescape har tidligere jobbet med tilrettelegging for sykkel i flere svenske byer av ulik størrelse (bl.a. Lund og Göteborg), men Stockholm faller seg mest naturlig som referanse ved at det i likhet med Oslo er en hovedstad. Per nå har Stockholm rundt 750 km kilometer med sykkelveier, sykkelfelt og gang- og sykkelveier, mens det i Oslo ligger på 189,3 kilometer. Klima og topografi er relativt likt i begge byer, det ligger til ved sjøen og det er en klar inndeling av bydeler (Kummel 2014). Ser man for eksempel til København eller Amsterdam, kjente sykkelbyer i verdenssammenheng, er det lett å trekke en konklusjon om at Oslos terreng er for kupert til at folk vil begynne å sykle mer, eller at været er for kaldt og fordi nedbøren kommer i form av snø. Jeg mener det sannsynligvis er av liten betydning, ettersom Stockholm med en topografi relativt lik Oslos topografi har lyktes bedre med å implementere sykkelveinett og med å få flere til å sykle, og fordi samtlige gjennomførte sykkelreiser i Oslo er mer lokale enn regionale. Bratthetsgraden på terrenget i Oslo er liten innenfor lokale områder. Dessuten har Stockholm vinter og snø på lik linje med Oslo, uten at det har sinket utviklingen i Stockholm. Disse argumentene støttes av Gjøs og Kummel (Gjøs 2014, Kummel 2014), og dette la jeg selv merke da jeg var i Stockholm - det var mange som syklet til tross for kulde og slaps. I likhet med Oslo opplever også Stockholm en kraftig vekst i befolkningen (Stockholm Stad 2012). Stockholm har dermed de samme utfordringene når det gjelder framtidig transportavvikling. I Stockholms gjeldende sykkelstrategi fra 2012 har de en annen tilnærming enn Oslo og hovedsykkelveiplanen; der tar de utgangspunkt i å kartlegge og identifisere alle områder i byen etter tre kategorier: pendlerstrøk for sykkel, hovedstrøk for sykkel og lokalstrøk for sykkel (Stockholm Stad 2012). Denne typen kategorisering er kanskje med på å gjøre utarbeidelsen av sykkelvei litt mer fleksibel enn i Oslo, der det har blitt hevdet at det ikke vil fokuseres på det som ligger utenfor planen om hovedsykkelveinettet (Osloby 2012).

2.5 Tidsperspektiv

For å gi et inntrykk av hvordan gangen i planleggingen og gjennomføringen av sykkelvei i Oslo har vært siden oppstarten i 1990 er det laget en tidslinje. Figur 4 gir en oversikt over når ulike planer og strategier er vedtatt, og når de eventuelt ble revidert eller utsatt.



Figur 4: Tidslinje for planer om sykkelveinet (egen)

Som figuren viser har det hele veien vært en form for handling ved at planer og strategier har blitt vedtatt, men det overordnede målet for ferdigstillelse er flere ganger utsatt.

2.6 Hvorfor er det viktig å satse på sykkel?

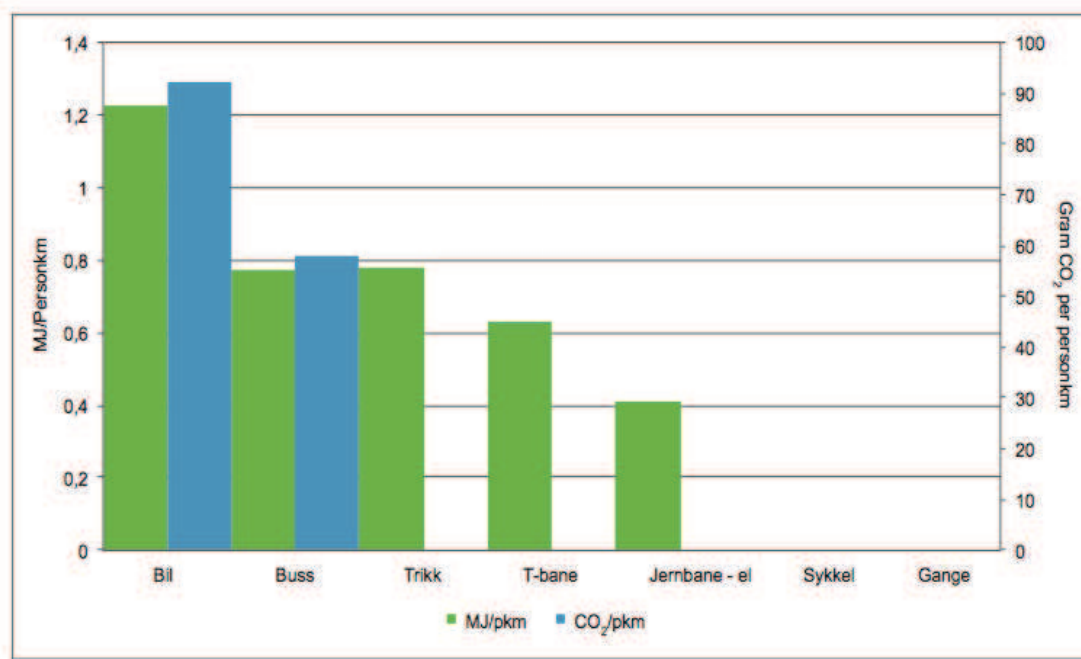
Argumentene for at dette prosjektet bør gjennomføres så snart som mulig er flere. Foruten at det er gåt under krav fra myndighetene via Nasjonal transportplan og at det er forankret i lov, er det også flere punkter i planforslag for Kommuneplan mot 2030 som støtter dette. Planforslaget satser sterkt på slagordet "Smart, trygg og grønn", og ferdigstillelse vil være positivt med tanke på disse temaene. Utkastet presiserer for øvrig selv at det kreves stor omstillingsevne og gjennomføringskraft for å ta i bruk ny kunnskap og teknologi, og dette kan tolkes som et nikk mot at deres tidligere strategier og metoder ikke har gitt gode nok resultater (Oslo kommune 2014). I kapitlene under gir jeg en systematisk oversikt over argumenter for fordelene ved ferdigstillelse.

2.6.1 Offentlige krav

Argumentene for å satse på sykkel framfor økt bilbruk er flere. Det første argumenter er at det er et krav fra myndighetene, og analogisk tolket vedtatt ved lov (se kapittel 2.2.1). Det er et juridisk krav at miljø skal vektlegges under utvikling og planlegging av samfunnet. Planlegges det i strid med nasjonale føringer og forventninger til planlegging kan den statlige planmyndigheten (herunder Kommunal- og moderniseringsdepartementet) gripe inn i kommunenes rolle som planmyndighet.

Når det gjelder sykkelsatsing som et krav fra myndighetene er dette anført i bl.a. NTP, som vektlegger det store behovet for å redusere miljøskadelige virkninger av transport. Klimagassutslipp i Norge har økt med nesten 6 % mellom 1990 og 2011 og transporten som ligger til grunn for disse tallene omfatter både person- og godstransport. NTP har som mål at sykkelandelen på landsbasis skal økes fra 4% til 8% (St.Meld. 26 2012-2013). Det er ønsket at regjeringen skal øke satsingen på gang- og sykkelveier, og at den årlige bevilgningen ved første fireårsperiode skal doubles i forhold til statsbudsjettet for 2012. For å oppnå dette er det viktig at den enkelte kommune bidrar med effektive tiltak på sine ansvarsområder. Videre vil ringvirkningene av økt sykkelbruk være

samfunnsmessige gevinster som forbedret bymiljø, økt luftkvalitet, og ikke minst bedre folkehelse (St.Meld. 26 2012-2013). Figur 5 illustrerer hvor høye CO₂-utslipp bil- og kollektivtrafikk medfører sammenlignet med sykkel og gange.



Figur 5: SSB rapport 2008/49: Energiforbruk og utslipp til luft (Toutain, Taarneby et al. 2008)

En kraftig folkevekst i Osloregionen - den raskest voksende i Europa – tilsier et enormt press på transporttilbudene (Oslo kommune 2013). Transportsektoren, spesielt i byområdene, må utvikles i en mer miljøvennlig retning for å begrense klimagassutslipp og andre miljøskadelige virkninger. I de største byområdene må transporttilbudet styrkes i det omfanget som er nødvendig for at veksten i persontransporten i storbyområdene skal kunne tas av kollektivtransport, sykkel og gange (St.Meld. 26 2012-2013)

Når det gjelder høringsutkastet for Kommuneplan for Oslo mot 2030 presiseres det at folkeveksten må håndteres med en grønn tilnærming, og mer miljøvennlig tilrettelegging av person- og godstransport er en av målsatsingene. Planforslaget vektlegger klimanøytral persontransport, hvilket samsvarer med myndighetenes ønske om begrenset vekst av bilbruk (Oslo kommune 2014).

2.6.2 Helse i planlegging

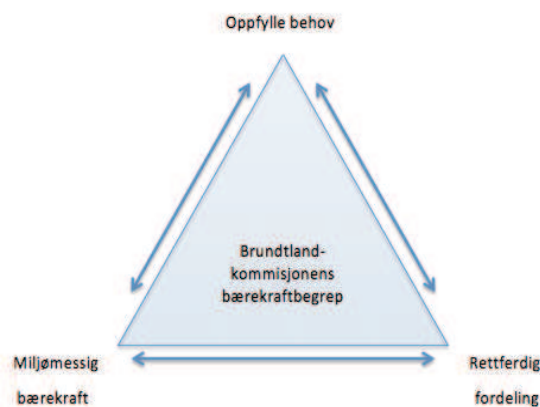
Det andre argumentet for hvorfor det er viktig å satse på sykkel ligger i fordelene det bringer til den generelle folkehelsen. Forbedring av folkehelse er et viktig mål i by- og samfunnsplanlegging, og hvordan man planlegger kan være med på å begrense eller øke graden av fysisk aktivitet (Aarsæther 2012). Tilrettelegging for økt privatbilisme kan i medføre økning i inaktivitet, hvilket er uheldig i en tid der overvekt er et voksende problem. I tillegg vil det føre til økning i forurensingen og gi dårligere luft (Jensen 2007, Barton, Grant et al. 2009, Aarsæther 2012). Helse handler om mentalt, fysisk og sosialt velvære, og ikke utelukkende om sykdom og fysisk svakhet (Barton and Tsourou 2000). Gode, fysiske miljøer har en stor innflytelse på den generelle folkehelsen (Barton and Tsourou 2000), og det bør planlegges på grunnlag av dette. Barton og Grant m.fl. trekker fram tilpassede fysiske miljøer som en viktig faktor for velvære, herunder praktiske, trygge og attraktive områder for mosjon og rekreasjon i form av gode gang- og sykkel fasiliteter, parker og lignende (Barton, Grant et al. 2009). Forutsetninger for økt bruk av sykkel fasiliteter og dermed økning i tilhørende helsemessige fordeler krever imidlertid forbedring av faktorer som avstand mellom ulike ruter, standard på eksisterende sykkelveier, generell oppfatning av sykkel som funksjonelt transportmiddel, og de helsemessige fordelene ved å sykle. Rett planlegging så vel som god kommunikasjon rundt temaene sykling og helse er effektive verktøy for å optimalisere befolkningens helsetilstand (Barton, Grant et al. 2009).

2.6.3 Bærekraftig byutvikling

Det tredje argumentet for økt satsing på tilrettelegging for syklende er at det er et viktig bidrag til bærekraftig byutvikling. Bærekraftighet defineres i Brundtland-kommisjonens rapport "Vår felles framtid" på følgende måte:

"En bærekraftig utvikling skal ivareta den nåværende generasjons behov, uten å ødelegge mulighetene for kommende generasjoner til å tilfredsstille sine behov. Den omfatter to nøkkelmomenter:

- Det å dekke behov, spesielt grunnbehovene til verdens fattige, som bør gis første prioritet
- Ideen om begrensingene som dagens teknologi og sosiale organisering legger på miljøets muligheter til å imøtekomme dagens og framtidens behov” (Brundtland 1987, s. 42).



Figur 6: Egen

Utvidet sett betyr dette at fornybare ressurser ikke må brukes så hurtig at de ikke rekker å fornye seg, at ikke-fornybare ressurser ikke skal brukes opp før det er kommet alternative ressurser, og at forurensingen ikke må overstige anbefalte og godkjente mengder (Szyliowicz 2003). Bærekraftighet er et grunnleggende prinsipp for all utvikling i Norge, og handler om tre hoveddimensjoner; økologi, økonomi og sosial velferd. Feilvurderinger i vår tid kan gi store konsekvenser i framtiden, og det er dermed viktig at føre var-prinsippet vektlegges under all planlegging og samfunnsutvikling; der det er vitenskapelig usikkerhet rundt et tiltak skal tvilen komme naturen til gode (St.Meld. 21 2011-2012).

Noen av de største utfordringene for bærekraftig byutvikling er en stadig større grad av urbanisering og dermed økt press på og bruk av de eksisterende ressursene. Transportsektoren benytter enorme mengder ressurser i form av betong og stål for å bygge veikonstruksjoner, og det benyttes store mengder ikke-fornybare ressurser som petroleum i bilbransjen. Så mye som 60 % av all oljeproduksjon i verden går inn i transportsektoren (Szyliowicz 2003). For å forhindre en fortsatt negativ utvikling er det flere hensyn som må vektlegges under planleggingen, herunder reduksjon av forurensing, nedgang i energibruk og begrensing av inngrep i ikke-utbyggede områder. Videre er det svært viktig å redusere byenes bidrag til negativ klimaendring, og å tilpasse byene til de klimaendringene som per nå ikke kan unngås. En forventet kraftig vekst i folketall i Osloregionen tilsier et tilsvarende kraftig press på transportsystemene.

Endringer i klima vil føre til våtere vær, hvilket vil gjøre håndteringen av overflatevann vanskelig dersom det skal bygges mer vei (Aarsæther 2012). Økonomisk og kompetansemessig investering i et komplett sykkelveinett vil i lengden være svært lønnsomt og langt mer bærekraftig enn investering i bilvei, fordi belastningen på både transportsystem og klima vil være betraktelig mindre.

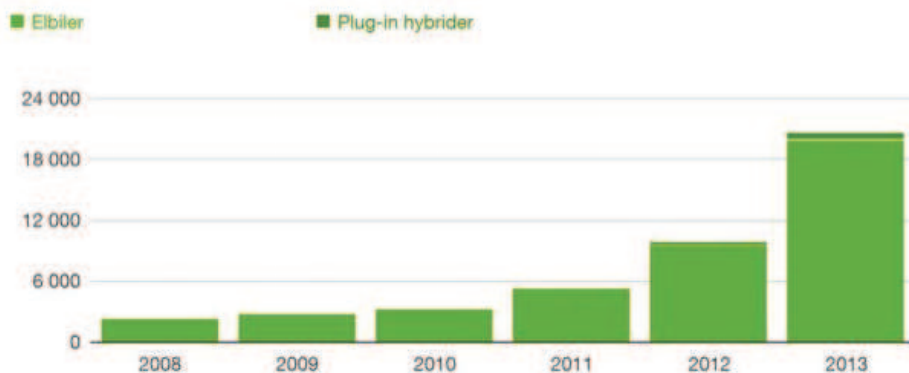
2.6.4 Klimatilstand

Det fjerde argumentet for å satse på tilrettelegging for sykkel er klimaaspektet, og hvordan økt antall syklende kan bidra positivt i klimasammenheng. Kunnskap om klima er kunnskap om værets gjennomsnittlige tilstand over tid, og klimaet kan variere fra dag til dag eller fra år til år uten at det defineres som klimaendringer. Begrepet klimaendringer er først aktuelt når været avviker sterkt fra det normale og forventede (St.Meld. 21 2011-2012). I løpet av de siste 100 års industrialisering og urbanisering har menneskeskapte endringer i økosystemet gradvis endret balansen i klimaet, og dette vil over tid gi konsekvenser. Villere vær og mer nedbør vil få store samfunnsøkonomiske ringvirkninger, og ekstremvær som hetebølger, flom og tørke vil gjøre levekårene kritiske i flere områder verden over.

Kommunen har en viktig rolle når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp, fordi kommunen som planmyndighet kan bidra ved å samordne areal-, miljø-, og transportplanlegging og tilrettelegge for andre transportalternativer enn bil. Annenhver nordmann eier en bil, og over 40 % av daglige reiser utført med bil er på under 3 km, reiser som fint kan gjøres med sykkel, gange eller kollektivtransport (St.Meld. 21 2011-2012). All beslutning om hvordan infrastrukturen skal legges og forvaltes vil ha en effekt på energibruk og utslipp i framtiden. Det er imidlertid kommunens oppgave å planlegge slik at resultatene gir positive effekter framfor negative effekter. Retningslinjene for hvordan det skal planlegges mest mulig forsvarlig er gitt i Plan- og bygningsloven, samt i den enkelte kommunes kommuneplan. Der står det oppført hva den enkelte kommune har som sine utfordringer og mål, og hvilke midler de vil benytte seg av for å nå målene. Kommunene vil også måtte forholde seg til nasjonale forventinger til regional og lokal planlegging, et prinsipp som sørger for at kommunenes lokale mål samsvarer med nasjonale mål.

I følge OECD (The Organisation for Economic Co-operation and Development) vil prosentandelen for utslipp av klimagasser øke med om lag 50% mot 2050 dersom det ikke aktivt settes i gang bøtende tiltak. Målet i FN's klimakonvensjon er å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser, slik at nivået er lavt nok til å forhindre menneskeskapt og skadelig effekt på jordens klima (St.Meld. 21 2011-2012). I Oslo økte mengden klimagassutslipp med 13 % fra 1990-2009, og halvparten av utslippene kom fra transportsektoren (Oslo kommune 2014). På nasjonalt nivå sto transportsektoren sto for 32% av Norges samlede klimagassutslipp i 2010, hvilket tilsvarer 1/3 (St.Meld. 26 2012-2013). For at disse tallene skal kunne stabiliseres er det helt nødvendig med reduksjon av antall reiser utført med motoriserte kjøretøy, og en markant økning av antall reiser utført med kollektivtransport, gange eller sykkel.

Når det gjelder bruk av bil kan det argumenteres med at det i dag kan velges mer miljøvennlige alternativer enn biler drevet av bensin og diesel. Det er en økning i bruk av el- og hybridbiler, hvilket er et skritt i riktig retning når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp. El- og hybridbil har hatt en enorm gjennomslagskraft i det norske markedet, og i Norge selges det flere elbiler per innbygger enn noe annet land i verden (Bjertnæs 2013). Årsakene er blant annet gode vilkår forbundet med kjøp og bruk av elbil som for eksempel reduksjon i skatteutgifter, kontra høye skattesatser ved kjøp av vanlig bensin- og dieseldrevne biler, og på drivstoff til disse. Skattesatsene for kjøp og bruk av el- og hybridbil er henholdsvis 8% og 37%, mot 93% og 84% for bensin- og dieseldrevne biler (Bjertnæs 2013). Andre fordeler ved valg av el- og hybridbil er at man kan kjøre i kollektivfeltet, at det er gratis parkering og lading, og at man er fritatt fra å betale bompenger. De gunstige fordelene som gjør at flere velger el- og hybridbil er et bidrag i kampen om å få ned klimagassutslippene.



Figur 7: Økning i salg av el- og hybridbiler i Norge 2008-2013 (Teknisk Ukeblad 2014)

Et studie gjennomført av Statistisk Sentralbyrå om hvorvidt redusert beskatning på el- og hybridbil faktisk er et effektiv klimatilnærking hevder imidlertid at det er sannsynlig at disse fordelene vil opphøre etter hvert som det kjøres flere elbiler, fordi økt beskatning for bruk av el- og hybridbil vil bringe store inntekter for staten (Bjertnæs 2013). Den hurtige veksten i bruk av el- og hybridbil vil muligens flate ut dersom det økonomisk sett ikke lenger er like gunstig å velge dette alternativet, og man kan derfor ikke ta for gitt at dette er en langsiktig god løsning på å redusere utslippene (Bjertnæs 2013). Studiet argumenterer dessuten med at selv om el- og hybridbiler er med på å redusere klimagassutslipp og at støynivået minker, så vil trafikkulykker, kø og mangel på arealer for utvidelse av bilvei likevel være et problem (Bjertnæs 2013). Bjertnæs' argumenter taler med andre ord i sykkelsatsingens favør, ved at implementering av sykkelveinett vil gi en langsiktig og mer stabil effekt på miljø, på ulykkesstatistikken for bilulykker og på reduksjon av klimautslipp. Det vil dessuten dempe behovet for ervervelse av nye arealer til biltransport.

DEL 3 – Metode

3.1 Metode

Metode forteller oss hvordan man bør gå fram for å kunne skaffe den nødvendige kunnskapen for å besvare forskningsspørsmålet, og metode er både en framgangsmåte og et redskap. Begrunnelsen for å velge én metode framfor en annen baseres på hva slags type forskning man skal bedrive, og det vil også være mulig å benytte seg av flere metoder parallelt. Valg av metode må være i klar sammenheng med problemet som skal løses (Dalland 2012). Metoderedskapene for denne avhandlingen vil være litteraturstudium og kvalitative semi-strukturerte intervjuer.

3.2 Litteraturstudie

For å kunne forstå avhandlingens kontekst må det først anskaffes en grunnleggende kunnskap om temaet. Eksisterende, relevant forskning vil bidra til å spisse problemstillingen, og det vil skape rammene for diskusjonen i avhandlingen. I denne sammenhengen vil det være aktuelt med følgende litteratur:

- Faglitteratur
- Plan- og bygningsloven, med tilhørende forskrifter og retningslinjer
- Annet relevant lovverk, andre relevante forskrifter og retningslinjer
- Offentlige håndbøker
- Statlige føringer (St. Meld. og lignende)
- Avisartikler

3.3 Kvalitativt intervju

Valg av kvalitativ metode innebærer at de funnene som blir gjort under intervjuene ikke er kvantifiserbare. I denne type oppgave vil kvantitative resultater være lite lønnsomme sammenlignet med kvalitative intervjuer, fordi intervju med fagpersoner vil gi bedre dybdeinnsyn i temaet (Johannessen, Christoffersen et al. 2011). Man vil på den måten kunne diskutere de formulerte hypotesene opp mot intervjupersonenes faglige synspunkter og erfaringer. Når det gjelder intervju som valgt metode for denne avhandlingen er det fordi et intervju skaper et mer helhetlig inntrykk av en situasjon

eller et tema, ved at man har en personlig interaksjon og dialog med intervjupersonene. Fordelen med en semi-strukturert, toveis samtale er at tanker og reaksjoner rundt temaet få bevege seg fritt, og man kan hente ut svar og informasjon som man ellers ikke ville kunne fått ved en kvantitativ undersøkelse (Johannessen, Christoffersen et al. 2011). Ulempene med en slik metode kan for eksempel være at dataene blir for subjektive. En annen ulempe kan være teknisk svikt i opptaksutstyr (Johannessen, Christoffersen et al. 2011), hvilket var tilfelle ved to av intervjuene. I intervju 1 sviktet lydopptakeren (en smarttelefon) helt, slik at det som var igjen var eventuelle notater tatt under intervjuet. Notatene var relativt detaljerte, så intervjuet var like fullt lønnsomt. Under intervju 3 sviktet lydopptakeren 2/3 ut i intervjuet da opptaket ble avbrutt av en innkommende samtale. Den viktigste delen av intervjuet foregikk likevel innenfor de 2/3 av intervjuet som ble registrert. Under intervju 2 og 4 fungerte lydopptakeren som den skulle.

De gjennomførte intervjuene danner rammene for diskusjonen rundt hypotesene. For at den innsamlede empirien skal være mest mulig dekkende og objektiv var utgangspunktet for alle intervjuene likt. Intervjuene ble gjennomført i intervjupersonenes kontorlokaler, tre av de i Oslo og ett i Stockholm. Alle intervjuene ble avholdt i perioden februar – mars 2014. Notater ble tatt under intervjuene, og transkripsjon av intervjuene ble gjort i etterkant av hvert intervju. Transkripsjon og lydopptak er arkivert elektronisk.

Intervjupersonene startet med å kort fortelle om sin tilknytning til og relevans for temaet, deretter fikk intervjupersonene utdelt et ark med hypotesene. Samtalen dreide seg direkte eller indirekte om dette. Videre ble hypotesene diskutert, samtidig som intervjupersonene begrunnet sine svar i sine erfaringer. Målet med å gjøre intervjuene på denne måten var å kunne trekke en viss form for generalisert forståelse utfra datafunnene om hva som er medvirkende faktorer til stadig forsinkelse i ferdigstilling av sykkelvei i Oslo. Det er imidlertid slik at kvalitative intervjuer alltid vil inneha en viss grad av subjektivitet. Utvalget av intervjupersoner er relativt lite, og består av fire personer. De spurte personene er strategisk valgt ut på bakgrunn av deres ekspertkunnskap om, faglige tilknytning til, eller praktiske arbeid med sykkel i Oslo.

3.3.1 Sample/strategisk utvalg

Kriteriene for utvalget av intervjupersoner var at personene skulle være eksperter på, nøkkelpersoner i sammenheng med, eller inneha spesiell kunnskap om sykkelsaken i Oslo. Privatpersoner er ikke inkludert i studiet, da Reisevaneundersøkelsen for Oslo 2013 godt nok dekker privatpersoners vaner, holdninger og opplevelser rundt sykling i Oslo.

I alt åtte personer ble kontaktet i forbindelse med avhandlingen:

- Michael W. J. Sørensen, sivilingeniør, avdelingsleder for sikkerhet og miljø ved Transportøkonomisk Institutt (TØI),
- Rune Gjøs, direktør i Sykkelprosjektet
- Linda Kummel, konsulent i Spacescape
- Olav Torvund, jusprofessor ved UiO, blogger aktivt om sykkelsaken
- Marianne Borgen, medlem av Samferdsels- og miljøkomiteen i Bystyret
- Guri Melbye, byråd for miljø og samferdsel i Oslo
- Ola Elvestuen, tidligere byråd for miljø og samferdsel i Oslo
- Trond Solem, leder for Syklistenes Landsforening i Oslo.

De fire første personene er de som gjennomførte intervjuet.

Utvalget av intervjupersoner startet med kartlegging av involverte og relevante personer. Michael Sørensen har skrevet flere rapporter i forbindelse med kartlegging av sykkelforhold i Oslo, og har kunnskap om konkrete utfordringer. Sørensen henviste videre til Rune Gjøs, som er direktør for Sykkelprosjektet og som dermed er svært relevant. Gjøs henviste videre til Linda Kummel, Olav Torvund, Trond Solem og Marianne Borgen. Trond Solem og Marianne Borgen svarte på den kun på den første henvendelsen⁴. Med utgangspunkt i deres politiske rolle i sykkelsaken ble både Guri Melbye og Ola Elvestuen kontaktet. Guri Melbye henviste videre til Rune Gjøs, da hun mente hun hadde for lite kjennskap til saken. Melbye har kun jobbet i Oslo kommune siden høsten 2013. Elvestuen svarte ikke på henvendelsen. De intervjuede personene fikk tilbud om å anonymiseres, men ingen av intervjupersonene følte at det var nødvendig i denne sammenhengen.

⁴ Solem tok kontakt igjen under den avsluttende fasen av oppgaven.

3.4 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet sier oss noe om hvorvidt avhandlingens data og resultater er pålitelige eller ikke. Reliabilitet knytter seg til nøyaktigheten av undersøkelsens data, hvilke data som brukes, måten de samles inn på og hvordan de bearbeides (Johannessen, Christoffersen et al. 2011). Det finnes flere måter å teste datas reliabilitet på. Én mulighet er å gjenta den samme undersøkelsen på samme gruppe eller person på to forskjellige tidspunkter, for eksempel med et par ukers mellomrom. Hvis resultatene blir det samme er dette et tegn på høy reliabilitet. Dette betegnes som "test-retest-reliabilitet". En annen framgangsmåte er at flere forskere undersøker samme fenomen. Hvis flere forskere kommer fram til samme resultat, tyder det på høy reliabilitet. Dette betegnes som "inter-reliabilitet". Dataenes validitet er dataenes grad av gyldighet, og dreier seg om relasjonen mellom det generelle fenomenet som skal undersøkes, og de konkrete dataene. Validitet skal ikke måles som noe absolutt, men det er et målingsfenomen; det skal være en sammenheng mellom det generelle fenomenet som skal undersøkes, og målingen/operasjonaliseringen (Johannessen, Christoffersen et al. 2011). For denne avhandlingen er dataene validert ved at metodelitteraturen anbefaler kvalitativ metode med intervju når man skal undersøke fenomener der man ønsker å gå i dybden. Datafunnene er til dels pålitelige ved gir en innsikt i forholdene rundt implementering av sykkelveinett i Oslo, ved at kyndige personer har gitt faglig begrunnede uttalelser om temaet. Antallet intervjuede personer og mengden data innsamlet er likevel for lite til å trekke en helhetlig konklusjon om hvorfor det er som det er.

3.5 Etikk

Under arbeidet med denne avhandlingen er det forsøkt å gjøre arbeidet i tråd med god forskningsskikk og etikk. Før intervjuet informerte jeg muntlig om skissen for avhandlingen, og jeg informerte om hvordan intervjupersonenes kunnskap kunne bidra. Intervjuene ble tatt opp som lydfil etter intervjupersonenes samtykke, mest av praktiske årsaker, men også slik at det i ettertid ikke skulle oppstå en situasjon der intervjupersonene følte at de var blitt feilaktig sitert. Etersom avhandlingen inneholder intervju og persondata, er den meldt inn til Personvernombudet for forskning, NSD. Studenter ved NMBU er pliktet til å melde inn forskningsprosjekter som kan inneholde sensitive opplysninger.

DEL 4 - Teori

4.1 Teoretisk grunnlag

Teoridelen redegjør for avhandlingens faglige grunnlag. Det å benytte eksisterende litteratur er en viktig del av å forme forskningsspørsmålet, og det er i tillegg nødvendig å ha et teoretisk grunnlag for å sette avhandlingen i kontekst med eksisterende forskning. Til sist vil litteraturen være med på å redegjøre for temaets relevans i samfunnssammenheng. I kapittel 4.2 utdypes det om planlegging som kunnskapsbasert handling og i kapittel 4.3 beskrives de vanligste styringsidealene for norsk planlegging. I kapittel 4.4 dannes grunnlaget for den fagteorien avhandlingen diskuteres under – et multi-level perspective (MLP) på endringer i definerte systemer, og hvordan disse endringene kan forekomme på ulike nivåer. MLP-teorien er skapt av Geels og Schot, som sier at MLP er et perspektiv på endringer ”..which understands transitions as outcomes of alignments between developments at multiple levels” (Geels and Schot 2007, s. 1).

4.2 Planlegging som handlingstype

Det finnes forskjellige måter å planlegge på, og ulike metoder og teorier anvendes på den enkelte situasjon. Der planleggingen hadde sitt opphav i militære formål og tidligere var mer instrumentell (Aarsæther 2012), er den i dag mer fleksibel og benytter seg av kunnskap fra ulike fagdisipliner. Planlegging som handlingstype er en målrettet, framtidsrettet og kunnskapsbasert handling. Enhver plan er rettet mot et konkret definert mål, i dette tilfellet ferdigstilling av sykkelveinettet i Oslo. Nils Aarsæther har utviklet en ni-trinns modell som viser gangen i en typisk planprosess.

Masteroppgave i By- og regionplanlegging



Figur 8: Egen (Aarsæther 2012)

Planlegging handler om å kunne knytte kunnskap til handling, og med et bredt kunnskapsgrunnlag burde det være oppnåelig å skille mellom gode og ikke fullt så gode løsninger, spesielt dersom evaluerings- og læringsfasen vektlegges på samme nivå som punktene før i prosessen. Planlegging er ikke en "satt" vitenskap, for den enkelte situasjon krever åpenhet for ulike tilnærminger og alternative metoder. Planer ligger typisk i skjæringsfeltet mellom ulike fagdisipliner som økonomi, naturfaglige og samfunnsvitenskapelige tradisjoner og teknologi, så vel som helse og estetikk. Derfor er det viktig å ikke låse seg fast i en bestemt framgangsmåte. Dersom man på lang sikt ønsker å oppnå gode resultater kreves det at planleggingsprosessen setter seg et langsiktig tidsperspektiv, fordi gode løsninger tar tid å gjennomføre. Målene i planlegging er tydelig tidsorienterte, fordi de har som hensikt å løse et eksisterende eller potensielt problem. (Aarsæther 2012). Klarer man å ferdigstille et komplett sykkelveinett vil man ikke bare nå målet om sykkelvei, for det vil også gi en langsiktig synergieffekt innenfor andre samfunns mål vedrørende for eksempel helse og miljø (se kapittel 2.6.2-2.6.4).

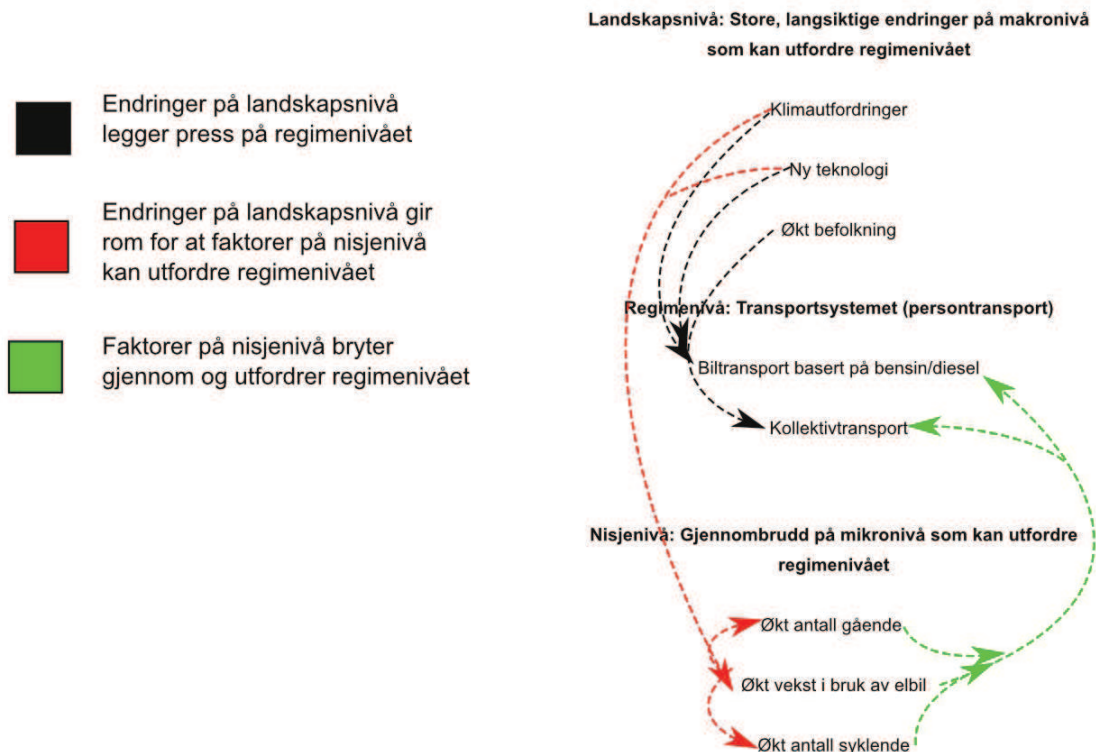
4.3 Styringsformer i planleggingen

I Aarsæthers bok "Utfordringer for norsk planlegging" beskrives to idealtyper for styring: hierarkisk styring og markedsorientert styring. Den hierarkiske styreform er sterkt byråkratisk og opererer etter et strengt ovenfra-og-ned-prinsipp. Her vektlegges regler og rutiner, og det er lite rom for fleksibilitet i utførelsen. Oppgave- og rollefordelingen er tydelig, og myndighetsfordelingen er klart vertikal (Aarsæther 2012). Markedsorientert styring bygger på ideen om at erfaringer fra privat sektor er overførbare til offentlig sektor. Ideen er at offentlige tjenester og oppgaver kan prissettes, og ideologien baseres på konkurranse mellom tilbudstillere. Ideologien fikk sitt gjennombrudd fordi det tunge byråkratiet i hierarkisk styreform til stadighet ble kritisert for å være ineffektivt og tregt (Aarsæther 2012). Aarsæther trekker i tillegg fram en tredje styringsform, nettverksbasert styring. I byutvikling dreier det seg om et samspill mellom marked og myndighet, og nettverksformen bygger på prinsipper om gjensidig avhengighet, samarbeid og en felles forståelse. Den nettverksbaserte modellen er preget av et nedenfra-og-opp-prinsipp, ved at det private markedet har stor innflytelse på hvordan kommunen som planmyndighet planlegger og handler. Aarsæther presenterer videre det som kalles en nordisk modell (Lind 2000, sitert i Aarsæther 2012), en modell som kombinerer nettverksbasert styring og markedsorientert styring. Modellen forklarer kommunens rolle som sterk når det gjelder å definere visjoner for byutviklingen, både på overordnet nivå og på detaljnivå. I følge Lind er den nordiske modellen også kjennetegnet ved at kommunene i byutviklingssammenheng har liten finansiell kraft. Myndighetene er avhengige av private aktørers bidrag for å realisere visjonene for byutviklingen (Aarsæther 2012). Dette støttes av Rune Gjøs, som sa at det er private aktører som gjennomfører den enkelte reguleringsplanen for delområdene av sykkelveinettet, selv om kommunen ved Bymiljøetaten har hovedansvaret (Gjøs 2014). I diskusjonsdelen vil det forklares nærmere hvordan dette er av relevans for problemstillingen.

4.4 Multi-level perspektiv på sosio-tekniske overganger og endringer

For å forsøke og finne medvirkende faktorer til at målene om ferdigstilt sykkelveinett i Oslo til stadighet blir utsatt vil temaet transport ses i kontekst med faktorer på makronivå (teknologi, klima, økt befolkningsvekst), og mindre faktorer på mikronivå

(alternative transportmidler, alternative tilnærminger). Dette systemet kalles et multi-level perspective (MLP) på systemer. Begrunnelsen for å velge denne teorien er at den ser på hvordan endringer i systemer og praksis forekommer. Teorien er i utgangspunktet benyttet for å se hvordan teknologiske endringer og innovasjoner påvirker systemer, men i senere tid har modellen blitt utvidet til å inneholde sosio-tekniske endringer; endringer formet av sosiale, organisasjonelle, økonomiske og kulturelle faktorer (Sheller 2012, s. 6). Jeg vil undersøke om teorien kan benyttes som et verktøy for å avdekke mangelen på endringer innenfor systemer og etablert praksis. Figur 9 viser en forenklet modell av hvordan MLP fungerer med transport og mobilitet som utgangspunkt, og figur 10 viser det generelle prinsippet om endringer i MLP-perspektiv.



Figur 9: Temaene transport og mobilitet i MLP (egen)

Multi-level-perspektivet forklarer hvordan endringer innenfor et gitt system kan skje over tid. Endringene baserer seg på dimensjonene nature, det vil si en eller flere spesifikke hendelser som skjer, og timing, når den/de spesifikke hendelsene inntreffer.

MLP skiller mellom tre operative nivåer:

- Sosio-teknisk landskap
- Sosio-teknisk regime
- Nisjenivå.

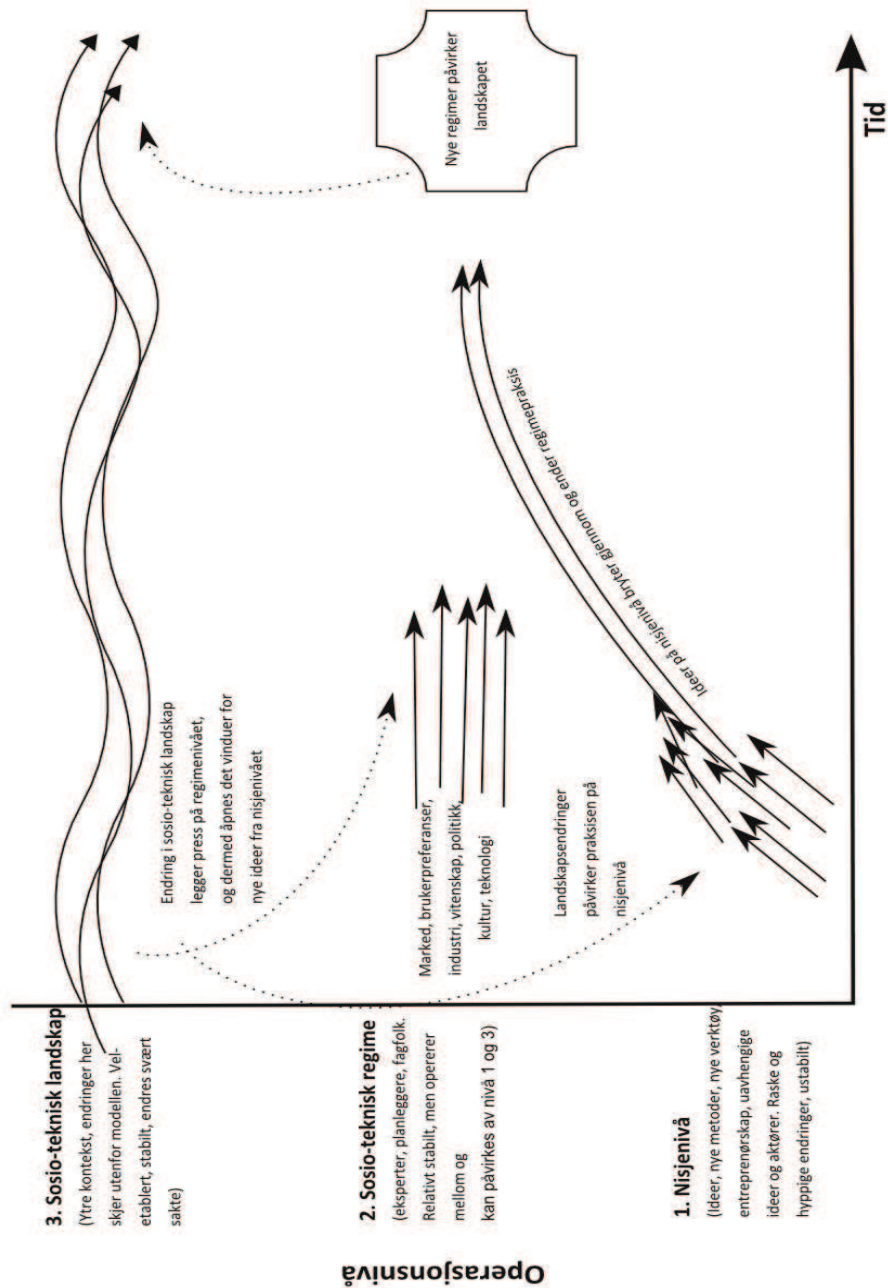
Fokuset ligger på regimenivået og det er der dominerende praksisen utføres, i dette tilfellet transport og mobilitet. På regimenivå foregår rutiner og etablert praksis, og alle innenfor det samme regimet er inneforstått med hvordan det opereres. MLP redegjør for hvordan nivåene over og under spiller inn på og påvirker regimenivået (Geels and Schot 2007, Sheller 2012).

Det sosio-tekniske landskapet (nivå 3) utgjør bakgrunnsteppet for nivå 1 og 2. Nivå 3 er svært stabilt og endringer forekommer sjeldent og som regel svært sakte, gjerne over flere tiår (Geels and Schot 2007). Et relevant eksempel er global oppvarming. Endringene er marginale fra år til år, men ser man på statistikken for flere tiår sammenlagt vil man kunne se at endringer faktisk forekommer (Sheller 2012).

Det sosio-tekniske regimet (nivå 2) utgjør nivået der felles kognitiv erfaring og kunnskap både dominerer og anvendes. Det er nivå 2s funksjon som er mest synlig, men nivå 2 må alltid ses i interaksjon med nivå 1 og 3 (Geels and Schot 2007). Eksempler på dette er fagfolk, eksperter, planleggere og lignende; de sitter med kunnskapen om konteksten det skal arbeides i (nivå 3), den eksisterende praksisen (nivå 2) og de forholder seg samtidig til nye innovasjoner som kan bidra til å endre den relativt stabile praksisen i nivå 2.



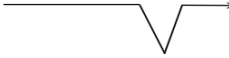

Nisjenivået (nivå 1) foregår på mikronivå, der ideene og endringene er små, uavhengige, innovative og radikale. Dette nivået er ustabil, og det er kun et fåtall av ideene som får gjennomslag i høyere nivåer (Geels and Schot 2007). Eksempel på dette er for eksempel bysykkelprosjektet, en idé med stor gjennomslagskraft og som i praktisk forstand var enkel å implementere. Bysyklusene er et samarbeid mellom Oslo kommune og Clear

Channel, og finansieres via reklame fra Clear Channel. Oslo kommune sier at hensikten med bysyklene ”er å gi god framkommelighet og redusere forurensningene i bykjernen” (Bymiljøetaten 2014). En idé på nisjenivå har med andre ord brutt gjennom, og bidrar dermed til ønsket utvikling på regimnivå.



Figur 9: Egen (Geels and Schot 2007)

Som forklart innledningsvis i dette kapittelet er det dimensjonene timing og nature (en eller flere hendelser) som avgjør hvorvidt, når, og hva som skaper nok press på regimenivå til at endringer kan forekomme. Presset kan komme både fra landskaps- og nisjenivå, og det kan være som følge av politiske, sosiale, teknologiske, kulturelle og økonomiske forandringer. Slike forandringer kan kategoriseres i fire grupper (Suarez and Oliva 2005, Geels and Schot 2007):

- Regular change: gradvis, normal, lav-intensitets forandring. Merkes sjeldent. 
- Hyperturbulence: effekten av hyppige endringer innenfor et høykonkurransesområde. Et eksempel på dette er mobiltelefonmarkedet. 
- Specific shock: Kommer sjeldent, men får store konsekvenser. Et eksempel på dette er finanskrisen i 2008. 
- Disruptive change: gradvis forandring, som etter lengre tidsforløp plutselig får en høyintensitets effekt. Et eksempel på dette er klimaendringer. 

I del 5 vil det forklares nærmere hvordan dette i praksis knytter seg opp mot planleggingen av sykkelveinett i Oslo.

DEL 5 – Empiriske funn og diskusjon

5.1 Empiriske funn

De empiriske funnene tar utgangspunkt i datainnsamlingen fra intervjuene. Funnene vil presenteres etter hvordan de forholder seg til hypotesene, og deretter vil funnene bli diskutert opp mot litteraturen.

5.1.1 Plan, politikk, prosess – funn

Hypoteser:

- Planprosessen rundt planleggingen har tatt for lang tid og vært uklar
- Det har ikke vært konkret definert hvor hovedansvaret skal ligge innad i kommunen
- Sosio-tekniske endringer tar lang tid å implementere.

Det er en konkret og lik fordeling av ansvaret mellom Oslo kommune og Statens vegvesen, som begge står for utbyggingen av hovedsykkelveinettet. Dette er som følge av at veinettet allerede var fordelt på denne måten da de første planene for hovedsykkelveinettet ble tegnet opp i 1990 (Gjøs 2014). Det er imidlertid mer uklart hvordan ansvarsfordelingen er innad i Oslo kommune. Plan- og bygningsetaten er planadministrasjon i kommunen, mens Bymiljøetaten er ansvarlige for Sykkelprosjektet. Det kan tidvis virke som om det er uklarheter mellom disse to avdelingene ettersom den ene er overordnet ansvarlig, mens den andre gjennomfører, og så er det en tredjepart, Bystyret, som vedtar (Torvund 2014). Dette sier jeg meg til dels enig i. Oslo kommune som helhet har likevel som mål å ferdigstille hovedsykkelveinettet, uavhengig av hvor lang tid det tar (Gjøs 2014).

Politisk sett er dette en relativt ”ny” post på programmet. Samtlige intervjupersoner er enige om at selv om dette har vært et tema over lengre tid, er det først de siste fem årene det har blitt en større sak i politisk sammenheng (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014). Dette var en konsekvens av et slags boom i media, da samtlige store aviser hadde minst ett større oppslag om sykkel i Oslo, og et økt fokus på miljøvirkninger av global oppvarming (Gjøs 2014). Det er per nå tilsynelatende enighet

blant de ulike partiene om at sykkelsaken er viktig, men nøyaktig hvor viktig varierer fra parti til parti. Sykkelsaken var i utgangspunktet noe som enkelte partier engasjerte seg i, men i lys av senere års utviklingstrekk for klima og miljø har spørsmålet om sykkel blitt et spørsmål som angår alle partier, framfor et interessedspørsmål hos enkelte partier (Gjøs 2014, Kummel 2014). Parallelt med dette har det samtidig blitt viet mer plass til sykkel i offentlige budsjetter (St.Meld. 26 2012-2013).

Det er enighet om at Hovedsykkelveiplanen fra 1990, som står som den gjeldende planen som skal gjennomføres, kanskje er utdatert (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). På 25 år har byen forandret seg, traseer og gatebruk er endret og planen er for lite kompakt, det vil si at den har lagt opp til et nett som er godt for lange pendlerturer, men ikke for den dagligdagse syklingen (Gjøs 2014, Kummel 2014). Planen tar ikke hensyn til dagens befolkning, eller deres krav, forventninger og bevegelsesmønstre. Det ble nevnt at planen om et hovedsykkelveinett har blitt en slags "tvangstanke" (Torvund 2014), og at denne tanken samt motvilje til å vike vekk fra planen har en stor del av skylden i utsettelsen. Hovedsykkelveiplanen har med tiden kanskje blitt et lite egnet verktøy for utbygging av sykkelveinett i Oslo (Gjøs 2014, Torvund 2014).

5.1.2 Gjennomføring - funn

Hypoteser:

- Det mangler gjennomføringsvilje
- Det mangler økonomiske midler
- Det mangler kompetanse på området

Når det gjelder gjennomføring får politikerne kritikk for å ha framstilt ferdigstillelse som både gjennomførbart og oppnåelig i femårsperspektiver, for så å gå tilbake på uttalelsene (Torvund 2014). Det er sagt at det ikke er økonomiske midler det står på, og ettersom planer og strategier foreligger, er det enighet om at mangel på kompetanse ikke er hovedproblemet. Intervjupersonene er enige om at mangel på gjennomføringsvilje er en medvirkende faktor (Gjøs 2014, Torvund 2014). Det presiseres at utbygging av sykkelvei er en kompleks prosess, der utarbeidelse av

reguleringsplan og faktisk gjennomføring gjerne tar opptil tre år (Gjøs 2014). Kommunen får likevel ros av flere av intervjupersonene for to relativt raskt gjennomførte, men effektive tiltak de siste årene – åpning for sykling i motsatt kjøreretning i Kvadraturen og fjerning av bilparkering i Thereses gate (Sørensen 24.02.2014, Torvund 2014).

5.1.3 Sykkeltkultur – funn

Hypoteser:

- Bilkulturen er for dominerende
- Det er for få som sykler i Oslo til at det er behov for et hovedsykkelveinett
- Det oppfattes ikke som praktisk nok eller trygt nok å velge sykkel framfor bil

Det er tydelig at bilen er det mest foretrukne transportmiddelet i Oslo, men ingen av intervjupersonene mener bilkulturen i Oslo er så dominerende at det overhodet ikke er mulig å få flere å sykle (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Det er enighet om at bil foretrekkes av komfortable og praktiske grunner, fordi det ikke er tilrettelagt godt nok for andre alternativer som for eksempel sykkel.

Intervjupersonene er under den oppfatning at befolkningen generelt sett er positive til å sykle og at de ønsker å sykle mer, men at opplevelsen av manglende trygghet forhindrer dette (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Under manglende trygghet regnes dårlige fasiliteter, dårlig oppmerking, manglende/oppstykket sykkelvei og lignende. Kjønnfordelingen av syklende i Oslo er ganske skjev, fordelingen er 70% menn og 30% kvinner. Dette tyder på det mellom kjønnene er ulike holdninger til, og oppfattelse av sykkelforholdene i Oslo (Bymiljøetaten 2013). Det er tydelig at mange av de som ikke aktivt sykler i dag gjerne ønsker å begynne med dette, dersom forholdene er riktige. Dette støttes av en holdningsundersøkelse gjort av Bymiljøetaten, der hele 95 % av spurte personer oppgir at de er positive til kommunens arbeid med å få flere til å sykle (Bymiljøetaten 2014). Angående hypotesen om hvorvidt det er for få som sykler til at det er behov for et hovedsykkelveinett er dette indirekte rett; de syklendes bevegelsesmønster er gjerne over mer lokale strekninger enn regionale strekninger, og det er derfor behov for et tettere, mer kompakt sykkelnett (Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Det er altså

ikke for få som sykler til at behovet er der, men bevegelsesmønsteret tilsier hovedsykkelveinettet ikke er den mest lønnsomme eller nødvendige typen sykkelveinett.

5.1.4 Fysiske hindringer – funn

Hypoteser:

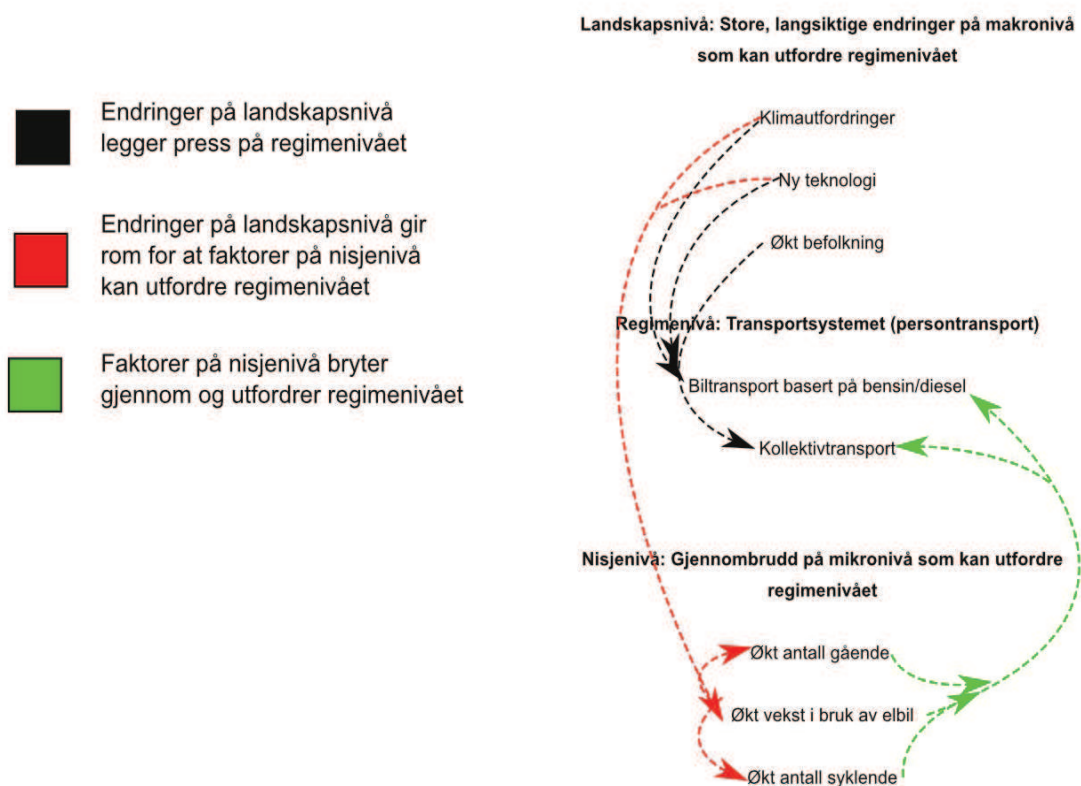
- Topografi og klima gjør det vanskelig å gjennomføre
- Det mangler arealer
- Byggetekniske utfordringer gjør det vanskelig å gjennomføre.

Under punktet om fysiske hindringer var det ingen som sa seg enige i at topografi og klima er av avgjørende betydning for at målene ikke er nådd (Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Når det gjelder både topografi og klima, og i sær faktorer som kulde og snø avkreftes dette ved at Stockholm, et annet prosjekt Spacescape har arbeidet med, har tilsvarende klima og relativt lik topografi som Oslo, uten at det var noen stor utfordring i Stockholm (Gjøs 2014, Kummel 2014). Andelen syklende er likevel høyere der. Hypotesen om mangel på arealer bekreftes av samtlige, da veinettet i Oslo ble lagt før sykkelvei var implementert i planleggingen. Veiarealene er utformet på bilens og kollektivtrafikkens premisser, og selv om disse rutene ofte er de mest attraktive og foretrukne for syklister geografisk sett, er de svært dårlig egnet for implementering av sykkelvei (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014).

5.2 Diskusjon

Som det framgår av datafunnene i kapittel 5.1.3 virker det lite sannsynlig at hypotesene under punktet sykkelkultur er avgjørende. Dette støttes av intervjupersonene (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014), og av en holdningsundersøkelse gjennomført av Bymiljøetaten, der hele 95 % av spurte personer oppgir at de er positivt innstilt til kommunens arbeid å få flere til å sykle (Bymiljøetaten 2014). Det konkluderes dermed med at hypotesene kan avkreftes, og dette punktet vil derfor ikke bli diskutert videre.

Basert på intervjufunnene viser det seg som sannsynlig at de største utfordringene ligger i punktet *plan, politikk, prosess* og i punktene *gjennomføring og fysiske hindere*. Hvis man skal ta utgangspunkt i MLP-teorien og modellen for mobilitet kan det se ut til at de endringer som burde ha brutt igjennom fra både landskapsnivå og nisjenivå til regimenivået (der nåværende planleggingsnormer ligger og der bilen er dominerende persontransportmiddel), burde ha utfordret regimenivået til å tenke alternativt og få sykkelveinettet ferdigstilt så snart som mulig. Klimaendringer og økt befolkningsvekst kan kategoriseres som disruptive changes som det er forklart i kapittel 4.4 (Suarez and Oliva 2005, Geels and Schot 2007); gradvise endringer som etter lengre tidsforløp plutselig får en høyintensitets effekt.



Figur 10: Temaene transport og mobilitet i MLP (egen)

Dimensjonene på landskapsnivå burde lagt et press på det eksisterende regimenivået medført en mer offensiv og aktiv tilrettelegging for sykling, særlig når endringer på landskapsnivå også har åpnet for at dimensjonene på nisjenivå skal kunne bryte gjennom. Ser man til Stockholm (jf. kapittel 2.4) har dette i større grad brutt igjennom og påvirket hvordan kommunen har valgt å angripe sykkelplanleggingen (Stockholm Stad 2012). Regimenivåer er generelt så stabile at det skal mye til før det endrer seg, og den type endring kan ta lang tid (Geels and Schot 2007). Med så sterkt press fra både landskaps- og nisjenivå er det likevel bemerkelsesverdig at et regimenivå der det planlegges for at bilen dominerer, ikke har blitt sterkere utfordret.

Når det gjelder MLP-teorien som utgangspunkt for avhandlingen var den i lengden ikke spesielt hjelpelig med å belyse medvirkende faktorer til stadige utsettelse av målene om komplett sykkelvei. Teorien viste seg mest som et verktøy for å belyse hvilke dimensjoner som burde tvunget fram alternative handlingsmåter og nye tilnærminger til implementering av sykkelveinett. Intervjupersonene var enige i at "disruptive changes" i landskapsnivået (brått økende befolkning, brått kritiske mengder av klimagassutslipp burde vært pågående insentiver for å endre praksisen for transportplanlegging på regimenivå. Da kunne det for eksempel allerede i 2008 blitt åpnet for å revurdere hele planen om hovedsykkelveinettet, og kanskje blitt utarbeidet en helt ny visjon og strategi⁵. Hadde man mer effektivt benyttet seg av nettverksmodellen som styringsform for dette prosjektet kunne man allerede da ha henvendt seg til private konsulenter med bred erfaring fra lignende prosjekter tidlig i planprosessen, ikke bare i gjennomføringsstadiet⁶. Dette er en del av prinsippet rundt planlegging som handlingstype – en kunnskapssøkende, nysgjerrig, åpen og "hands on" – tilnærming til planleggingen (se kapittel 4.2). Dette er imidlertid gjort nå, om noe sent, ved at det private konsultentselskapet Spacescape skal utarbeide den nye sykkelstrategien.

Endringene på landskapsnivå betyr kanskje mer for de faglige planleggerne enn for politikerne som faktisk vedtar planene. Dette bringer diskusjonen inn på hvordan praksisen rundt planlegging er i dag, med utgangspunkt i hypotesen om at

⁵ I 2008 ble målene utsatt for annen gang.

⁶ Det er primært private konsultentselskaper som gjennomfører den enkelte reguleringsplan

ansvarsfordelingen innad i kommunen kanskje er uklar. Jeg var under inntrykk av at det var utydelig ansvarsfordeling mellom Plan- og bygningsetaten som planadministrasjon, og Bymiljøetaten som ansvarlig for gjennomføringen av sykkelveiprojektet. Etter å ha lest litteratur og vært i dialog med intervjupersonene viser det seg at det kanskje er større sprik mellom planadministrasjonen og fagekspertene i Plan-og bygningsetaten og Bymiljøetaten på den ene siden, og med det folkevalgte Bystyret som beslutningsmyndighet og Byrådet på den andre siden (Sørensen 24.02.2014, Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Tidligere samferdselsbyråder har flere ganger uttalt at det er mulig å ferdigstille hovedsykkelveinettet i løpet av en femårsperiode, for så å gå tilbake på sin uttalelse (Ditt Oslo 2010, Osloby 2012, Osloby 2014). Det kan utredes, analyseres og vurderes i det uendelige og strategiene for å nå målene kan være gode, men dette betyr lite dersom det blir nedprioritert av politikerne som faktisk er i posisjon til å gjøre ord til handling. Kanskje kan dermed si at det mangler gjennomføringsvilje innenfor prosjektet, fordi i det hele er politikerne som har den reelle makten og som til sist avgjør framdriften i prosjektet, og ikke fagekspertene.

Angående hypotesen om at topografi og klima er med på å bremse eller vanskeliggjøre ferdigstillelsen av sykkelveinettet, trodde jeg dette var av avgjørende betydning. Funnene heller imidlertid mot at det ikke er så viktig. Som nevnt i henholdsvis kapittel 2.4 og kapittel 5.1.4 er topografiske og klimatiske forhold ganske like i Stockholm og Oslo (Gjøs 2014, Kummel 2014). Begge byer er berørt av vinter og snø, men dette mener jeg og intervjupersonene ikke er noen sterkt medvirkende faktor til at sykkelveinettet ikke er ferdigstilt. Målene i Kommuneplan 2008 og Nasjonal transportplan 2014-2023 er at sykkelandelen skal økes, og dette gjelder både i sommer- og vinterhalvår (Oslo kommune 2008, St.Meld. 26 2012-2013, Kummel 2014). Vinteren er ikke et argument for at det ikke kan gjennomføres, men det fordrer selvsagt mer økonomiske midler til drift og vedlikehold.

Både Gjøs, Kummel og Torvund sa at hovedsykkelveiplanen muligens var utdatert og dårlig tilpasset dagens forhold (Gjøs 2014, Kummel 2014, Torvund 2014). Denne uttalelsen er relevant for hypotesene om arealknapphet og byggetekniske utfordringer, da en forkasting av hovedsykkelveiplanen vil åpne for å se på alternative ruter og traséer for sykkel. Dette svarer til dels til MLP-teorien også; åpner man for å utfordre

eksisterende praksis med alternative metoder og handlingsmåter (som for eksempel Stockholms strøksanalyse som i større grad vurderer det faktiske utgangspunktet man må jobbe ut ifra, kontra et fast bestemt hovedsykkelveinett), vil kanskje gjennomføringen effektiviseres. Det skjer store fysiske og sosiale endringer over 25 år, og et hovedsykkelveinett som var fornuftig regulert i 1990 er mest sannsynlig ikke like praktisk eller aktuelt i 2014.

5.3 Konklusjon

Planen for et hovedsykkelveinett i Oslo har vært en lang reise. Med bærekraftighet som et grunnleggende prinsipp i planleggingen er dette et uheldig resultat, ettersom et ferdigstilt sykkelveinett vil være et sterkt bidrag til prinsippet om bærekraftig byutvikling. Denne avhandlingen har forsøkt å belyse hva som kan være medvirkende faktorer til at målene om sykkelveinett ikke er nådd.

Selv om jeg vil konkludere med å bekrefte at omtrent ni av 12 hypoteser er medvirkende faktorer, vil jeg ikke gå så langt som å si at de er avgjørende. Avhandlingens reliabilitet er til dels begrenset, fordi utvalget av intervjupersonene er relativt lite. Det vil være vanskelig å trekke konkrete konklusjoner om hva som er årsakene til at målene om sykkelveinettet til stadighet blir utsatt, fordi det er umulig å vinkle saken fra alle mulige sider. Da måtte man gått inn og sett på reguleringsplaner og de private aktørene som gjennomfører dem, og på absolutt alle mulige vedtak som er gjort i relasjon til sykkelprosjektet.

Selv om det er vanskelig å finne konkrete avgjørende faktorer til stadig utsettelse av målene, kan avhandlingen likevel være en indikator på hva som medvirker til utsettelse. Eksempler på dette kan være at sosio-tekniske endringer ikke har greid å utfordre dem gjeldende planen for et hovedsykkelveinett, og at kommunikasjonen mellom planadministrasjon og beslutningsmyndigheten i kommunen tidvis er svak. Jeg vil likevel påstå at den største medvirkende faktoren til stadig utsettelse er mangel på politisk gjennomføringsvilje, fordi det i realiteten er de folkevalgte politikerne og ikke fagekspertene som sitter med makten til å sette i gang handling. Faktum er at planadministrasjonen sitter med mye kunnskap og at administrasjonen ene og alene

kanskje kunnet gjennomført planene for lenge siden, men planadministrasjonen har ingen mulighet for å gjennomføre planer dersom Bystyret som beslutningsmyndighet ikke prioriterer planene. Hvis det viser seg å være den vedvarende normen er det mulig at visjonen om et komplett sykkelveinett i Oslo kun forblir en visjon.

Litteratur

- Aarsæther, N. (2012). *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*. Kristiansand, Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Barton, H., et al. (2009). "Healthy urban planning in European cities." *Health Promotion International* 24(suppl 1): i91-i99.
- Barton, H. and C. Tsourou (2000). *Healthy urban planning: a WHO guide to planning for people*, Taylor & Francis.
- Bjertnæs, G. H. (2013). Are tax exemptions for electric cars an efficient climate policy measure? *Discussion Papers*: 26 s.
- Brundtland, G. H. (1987). "Vår felles framtid/Verdenskommisjonen for miljø og utvikling." Tiden norsk forlag.
- Bymiljøetaten (2014). "Hele Oslo ønsker sykkelsatsing." Retrieved 08.05.2014, from http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/trafikk_og_samferdsel/sykkel/article277263-55777.html.
- Bymiljøetaten (2014). "Oslo bysykkel." Retrieved 22.04.2014, from http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/trafikk_og_samferdsel/sykkel/oslo_bysykel/.
- Bymiljøetaten, S. (2013). Reisevaneundersøkelse (RVU) for Oslo 2013. *Reisevaneundersøkelse (RVU) for Oslo 2013*. Oslo, Oslo kommune v/ Sykkelprosjektet: 46 s.
- Dagsavisen (2013). "Norge, det gode sykkellandet." Retrieved 16.02.2014, from <http://www.dagsavisen.no/samfunn/norge-det-gode-sykkellandet/>.
- Dagsavisen (2013). "Syklistene kan forvandle Oslo." Retrieved 05.02.2014, from <http://www.dagsavisen.no/samfunn/syklistene-kan-forvandle-oslo/>.
- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving for studenter*. Oslo, Gyldendal akademisk.
- Ditt Oslo (2010). "Lager sykkelletat." Retrieved 16.02.2014, from <http://www.dittoslo.no/nyheter/lager-sykkeletat-1.5538307>.
- Forskrift om kjørende og gående trafikk (1986). Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler).
- Garrard, J., et al. (2008). "Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure." *Prev Med* 46(1): 55-59.

Geels, F. W. and J. Schot (2007). "Typology of sociotechnical transition pathways." Research policy 36(3): 399-417.

Gjøs, R. (2014). Intervju med sykkeldirektør Rune Gjøs ved Bymiljøetaten.

Grunnloven (1814). Kongeriget Norges Grundlov, given i Rigsforsamlingen paa Eidsvold den 17de Mai 1814.

Hopkinson, P. and M. Wardman (1996). "Evaluating the demand for new cycle facilities." Transport Policy 3(4): 241-249.

Jensen, A. (2007). "Overvekt og fedme - er nordmenn så overvektige?". Retrieved 16.04.2014, from <http://www.ssb.no/helse/artikler-og-publikasjoner/er-nordmenn-saa-overvektige>.

Johannessen, A., et al. (2011). Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag. Oslo, Abstrakt forl.

Kummel, L. (2014). Intervju med konsulent i Spacescape Linda Kummel. Stockholm.

Ortúzar, J. d. D., et al. (2000). "Estimating demand for a cycle-way network." Transportation Research Part A: Policy and Practice 34(5): 353-373.

Oslo kommune (2008). Oslo mot 2025. Kommuneplan for Oslo. Oslo, Bystyret: 60.

Oslo kommune (2013). "Høy befolkningsvekst i Oslo frem mot 2030 - Statistisk sentralbyrås befolkningsfremskrivning 2012." Retrieved 15.04.2014, from <http://www.byrådsavdeling-for-finans.oslo.kommune.no/article230342-4203.html>.

Oslo kommune (2014). Smart, trygg, grønn - Oslo mot 2030. Kommuneplan for Oslo. Oslo, Bystyret: 64.

Oslo kommune (2014). "Sykkelfakta."

Osloby (2012). "I fjor forsvant tre sykkelveier fra Oslo." Retrieved 12.02.2014, from [http://www.osloby.no/nyheter/--i-fjor-forsvant-tre-sykkelveier-i-oslo-6989592.html -.U14k4sehwx1](http://www.osloby.no/nyheter/--i-fjor-forsvant-tre-sykkelveier-i-oslo-6989592.html-.U14k4sehwx1).

Osloby (2012). "Oslo blant Norges dårligste sykkelbyer." Retrieved 04.02.2014, from [http://www.osloby.no/Oslo-blant-Norges-darligste-sykkelbyer-6987306.html -.U14x7cehwx1](http://www.osloby.no/Oslo-blant-Norges-darligste-sykkelbyer-6987306.html-.U14x7cehwx1).

Osloby (2013). ""Ferdig i august" står det ved en uferdig sykkelvei." Retrieved 03.02.2014, from [http://www.osloby.no/nyheter/Ferdig-i-august-star-det-ved-en-uferdig-sykkelvei---i-oktober-7335557.html -.U14oAcehwx1](http://www.osloby.no/nyheter/Ferdig-i-august-star-det-ved-en-uferdig-sykkelvei---i-oktober-7335557.html-.U14oAcehwx1).

- Osloby (2014). "Sykkelveinettet blir ytterligere forsinket." Retrieved 17.01.2014, from <http://www.osloby.no/nyheter/Sykkelveinettet-blir-ytterligere-forsinket-7436172.html> - .U0z0Kcehwx0.
- Plan- & bygningsloven (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven).
- Rietveld, P. and V. Daniel (2004). "Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?" Transportation Research Part A: Policy and Practice 38(7): 531-550.
- Sheller, M. (2012). "The emergence of new cultures of mobility." Automobility in transition.
- St.Meld. 21 (2011-2012). Norsk klimapolitikk. Miljødepartementet. Oslo: 324 s.
- St.Meld. 26 (2012-2013). Nasjonal transportplan 2014-2023. Oslo, Samferdselsdepartementet.
- Statens vegvesen (2012). Nasjonal sykkelstrategi - sats på sykkel! Oslo, Vegdirektoratet: 48 s.
- Stockholm Stad (2012). Cykelplan, Trafikkontoret: 42 s.
- Stockholm Stad (2012). Framkommelighetsstrategin - sammanfatning, Trafikkontoret: 12 s.
- Suarez, F. F. and R. Oliva (2005). "Environmental change and organizational transformation." Industrial and corporate change 14(6): 1017-1041.
- Szyliowicz, J. S. (2003). "Decision - making, intermodal transportation, and sustainable mobility: towards a new paradigm." International Social Science Journal 55(176): 185-197.
- Sørensen, M. J. W. (24.02.2014). Intervju med Michael Sørensen, avdelingsleder for sikkerhet og miljø ved TØI.
- Sørensen, M. J. W. (2011). "Cyclist i Oslo - En af Norges dårligste cykelbyer." Trafik & Veje 2011(10): 50-54.
- Teknisk Ukeblad (2014). "Grønn bils statistikk - nesten to av tre elbiler solgt i fjor var en Nissan Leaf." Retrieved 05.05.15, from <http://www.tu.no/industri/2014/01/10/nesten-to-av-tre-elbiler-solgt-i-fjor-var-en-nissan-leaf>.
- Torvund, O. (2014). Intervju med jurist/sykelblogger Olav Torvund. Oslo.
- Toutain, J., et al. (2008). Energiforbruk og utslipp til luft fra innenlandsk transport. Statistisk sentralbyrå rapporter: 72 s.

Vegtrafikkloven (1965). Lov om vegtrafikk (vegtrafikkoven).

Vågane, L., et al. (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport. TØI rapport 1130/2011. Oslo: 101 s.

Vedlegg 2 - Intervjuguide

Hovedproblemstilling:

Hva er medvirkende faktorer til at målene om ferdigstilt sykkelveinett i Oslo til stadighet blir utsatt?

Jeg heter Yasmin Awan og er en 5.års student ved NMBU. Jeg vil gjøre intervjuer til en masteroppgave, som skal besvare problemstillingen ovenfor. Jeg vil bruke funnene fra de ulike intervjuene til å bekrefte/avkrefte hypoteser, og argumentere for verdien av funnene (om de er sanne, relevante etc.) ved hjelp av studert faglitteratur. Intervjupersoner er valgt ut på grunnlag av at de antas å ha lønnsom kunnskap som kan bidra til å besvare problemstillingen. Anonymitet kan sikres hvis det er ønskelig. Om det er ok vil jeg gjerne ta opp intervjuet, slik at jeg får med meg alt. Ingen andre har tilgang på dataene, og alt slettes når oppgaven er ferdig.

Intervjuobjekt: Navn

1) Informasjon om interjuperson

a) informasjon om intevjupersonens arbeidsgiver sin rolle i sykkelplanlegging

b) informasjon om intervjuobjektets rolle i sykkelplanlegging

Foreløpige hypoteser om medvirkende faktorer:

Plan, politikk, prosess

- Planprosessen rundt planleggingen har tatt for lang tid og vært uklar
- Det har ikke vært konkret definert hvor hovedansvaret skal ligge innad i kommunen
- Sosio-teknologiske endringer tar lang tid å implementere.

Gjennomføring

- Det mangler gjennomføringsvilje
- Det mangler økonomiske midler
- Det mangler kompetanse på området

Sykkelkultur

- Bilkulturen i Oslo er for dominerende
- Det er for få som sykler i Oslo til at det er behov for et hovedsykkelveinett
- Kommunen har ikke aktivt gått inn for å skape en holdningsendring rundt og dermed styrke en kultur rundt sykling.

Fysiske forhold

- Topografi og klima gjør det vanskelig å gjennomføre
- Det mangler arealer
- Byggetekniske utfordringer gjør det vanskelig å gjennomføre

Andre faktorer du kan tenke deg?



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Postboks 5003
NO-1432 Ås
67 23 00 00
www.nmbu.no