



SYKLISTENE

Oslo

Syklistenes Landsforening jobber for at flest mulig skal sykle
E-post: oslo@syklistene.no Web: <http://oslo.syklistene.no>
Adresse: Syklistenes Landsforening, Østensjøveien 29, 0661 Oslo
Organisasjonsnummer: 995 213 400

04.05.2016

KVU Oslo-navet
Jernbaneverket
kvuoslonavet@jbv.no

Høringssvar for planprogrammet KVU Oslo-navet

Vi viser til konseptvalgutredningen datert 23.11.2015. Syklistenes Landsforening i Oslo beklager at vi ikke fikk sendt denne innen høringsfristen 29. april.

SLF Oslo har forholdt seg til hovedrapporten, og har konsentrert seg om det som gjelder Oslo. SLF Oslo noterer seg følgende i forordet til hovedrapporten:

«Konseptvalgutredningen for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo (KVU Oslo-Navet) har hatt som hovedoppgave å belyse hvilket kollektivt transporttilbud som må utvikles for å ta veksten i persontrafikken i hovedstadsområdet med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Det er hovedsakelig lagt vekt på å utrede behovet for kollektiv transportkapasitet på kortere og lengre sikt.»

Dette er først og fremst en konseptvalgutredning for kollektivløsninger, hvilket forklarer at sykkel og sykkelløsninger har fått en mindre plass enn vi mener den bør ha i en fremtidig transportløsning for Oslo.

Vi forutsetter at byrådets plan om å gjøre sentrum innenfor ring 1 tilnærmet bilfritt blir gjennomført. SLF Oslo er enig i at vi trenger et effektivt kollektivnett med tilstrekkelig kapasitet. Vi er også enig i at det vil være et fremskritt med et nettverk som fører til færre busser gjennom sentrum. Busser i sentrum og sentrumsnære områder gjør det utfordrende å sykle der. Ut over dette, har vi ikke kommentarer til de ulike kollektivløsninger som foreslås.

Vi har merket oss følgende formulering i pkt. 5.2.6, på s. 82:

«Dagens gatebruk, særlig i indre by, må tilrettelegges for effektive, trygge og trivelige reiser med sykling, gåing og kollektivtrafikk. Konseptene skal legge opp til bedre framkommelighet for disse. Kollektivtrafikken må konsentreres til færre gater, hvor de sikres god framkommelighet. Trikk må få egen trasé og separeres fra buss og annen trafikk for å kunne utnytte sitt kapasitetspotensial.»

Fotgjengere og syklistene generelt skal ha tilstrekkelige arealer og god framkommelighet i hele indre by. Sykkel prioriteres spesielt høyt på strekninger som inngår i viktige ruter på sykkelnettet. Et godt tilbud for gående innebærer et finmasket gangnett. Sykling og gåing

er to ulike transportformer med ulike behov for tilrettelegging. De syklende og de gående har behov for separate nettverk med god og trygg framkommelighet»

Utredningen gjengir ofte den vanlige målformuleringen at personbiltrafikken ikke skal øke i og rundt de store byene, men at trafikkveksten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing

På s. 263 er dette noe utdypet, under overskriften **Målet om nullvekst i personbiltrafikken kan nås:**

«Transportanalysene viser at det langt på vei er mulig å nå nullvekstmålet. En viktig forutsetning er et høykvalitets kollektivt transporttilbud med hyppige avganger og korte samlede reisetider.

Det er viktig å påpeke at nullvekstmålet ikke nås uten at supplerende tiltak som mer målrettet trafikanbetaling på vei og begrenset tilgang på parkeringsplasser innføres. En prioritering av gategrunn til gåing, sykling og kollektivtrafikk med redusert biltilgjengelighet som sidevirkning, vil også bidra til måloppnåelse.»

En slik formulering innebærer at man vil opprettholde status quo, og at det er et mål å holde biltrafikken på dagens nivå. Dette er for lite ambisiøst. Det må være et mål at biltrafikken skal ned. Det er mulig. I Paris ble biltrafikken redusert med 40% fra 2001 til 2010. I dag er det flere som sykler enn som kjører bil i Paris, selv om de aller fleste reisene foretas med kollektivtrafikk og til fots. I London er det også nå omtrent like mange sykler på vei inn i indre by som biler, mens det rundt år 2.000 var ca 11 biler for hver sykkel. Helsingfors har lansert det mål at innen ti år skal det ikke lenger være nødvendig å eie bil for de som bor i byen. Oslo og Norge må ha minst like ambisiøse planer.

Bil i by er mer enn et spørsmål om utslipp, svevestøv osv. Det er også et betydelig plassproblem, både når de kjører og når de er parkert. Det er ganske enkelt ikke plass til at alle skal transportere seg selv i hver sin bil, som så skal parkeres når den ikke er i bruk. Elbiler tar like stor plass som andre biler. Redusert biltrafikk handler også om å ta gatene tilbake som en del av fellesarealet for folk som bor og ferdes i byen, et fellesareal som nå i stor grad er beslaglagt av biler. Som en beskrivelse av det som har skjedd, viser vil til det som ble sagt av et regjeringsoppnevnt utvalg for snart 40 år siden, i *NOU 1977:40A Norsk veiplan II. Byer og tettsteder*, på s. 9:

«Fotgjengere og syklister er trengt vekk fra et vegnett de for ikke så lenge siden hadde utstrakt råderett over. Samfunnet har imidlertid ikke gitt disse trafikantgrupper noe annet alternativ. Det er forbundet med fare og ubehag å gå og sykle langs de sterkt trafikkerte bilveger. I planleggingen er det heller ikke lagt vekt på fotgjengernes spesielle behov for korte forbindelser til viktige mål i nærmiljøet og tettstedet forøvrig.»

Videre:

«Tettstedsmiljøet preges i dag i sterk grad av personbilen og av biltrafikken. Parkerte biler og biltrafikk har lagt beslag på en stor del av de offentlige utearealer som tidligere ble bruk t til ferdsel til fots, lek og rekreasjon. Dette har skapt utrygghet og ført til reduserte utfoldelsesmuligheter.»

Dette er en utvikling som bare har fortsatt siden den gang. I 1989 opphevet Oslo ordningen med datoparkering. Nå er ikke datoparkering en god ordning. Men det innebar at man over natten nærmest doblet andelen av fellesareal som blir brukt til parkering.

Hvis biltrafikken skal reduseres, må det selvsagt være velfungerende alternative transportmidler. Men det er ikke tilstrekkelig. Det er også nødvendig med restriktive tiltak, som å fjerne parkering, stenge gater for bilkjøring.

Selv om utredningen først og fremst har som formål å belyse kollektivtransport, mener vi at sykkel bør få en større plass. Dette vil fremstå som en overordnet utredning om transportløsninger for Osloområdet. Det som er utelatt der, vil lett bli «glemt» også når dette skal konkretiseres i ulike prosjekter. Vi har sett altfor mange eksempler på at «ingen tenkte på sykkel den gangen», og derfor har man ikke tenkt på det siden heller. Vi har hørt det mange ganger om Bjørvika, og nå sist ved fornyelsen av Sæterkrysset, hvor det hevdes at ingen tenkte på sykkel da det ble planlagt i 2013. Det er selvsagt feil. Mange tenkte på sykkel i og lenge før 2013, og svakhetene i prosjektet har blitt påpekt mange ganger. Men det illustrerer problemet når sykkel ikke er med i planleggingen fra begynnelsen.

Det vises flere ganger til sykkelplanen for Oslo. Dette er utilstrekkelig. Sykkelplanen har et hovedperspektiv fram til 2025, mens konseptvalgutredningen har et lenger tidsperspektiv. I sykkelplanen omtales riktignok tiden fram til 2025 som «første fase», og det er planer som forutsettes realisert etter dette. Men dersom det som foreslås i KVVU for en stor del blir gjennomført, vil det også forrykke forutsetningene for sykkelplanen når man ser ut over 2025. Derfor bør dette også vurderes som en del av KVVU.

Sykkelplanen har også sine huller. På s. 22 i sykkelplanen står følgende under overskriften Sykkelekspressveier:

«Statens vegvesen har startet planleggingen av et sykkelekspressnett. Ekspresnettet skal være høystandard sykkelanlegg i sentrale transportkorridorer, som skal gi gode og trygge sykkelvilkår for alle syklister. Sykkelekspressveier kjennetegnes av:

Egen toveis sykkelvei, med ett eller flere felt i hver kjøreretning

Tilrettelagt for sykkelfart på opp til 40 km/t

Planfrie kryss, for å sikre god fremkommelighet

Sammenhengende trasé med lite skarpe svinger og reduserte stigningsforhold

Drifts- og vedlikeholdsstandard som bilveiene

Plan for sykkelveinettet i Oslo fastlegger ikke hvilke ruter som skal inngå i ekspresveinettet.»

Vi kjenner ikke til noen resultater av dette arbeidet hos Statens vegvesen, annet enn det som er foreslått i deres grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan. Der foreslås det to sykkelekspressveier i Osloområdet. Vi mener hovedårer i form av sykkelekspressveier bør være en del av et overordnet konsept for Osloområdet. Da er to ekspresveier for lite, og det hjelper ikke å vise til sykkelplanen, så lenge den ikke sier noe om slike veier. Sykkelplanen omhandler først og fremst et mer finmasket sykkelnett rundt og mellom slike hovedårer.

Sammenlignet med alt det andre som foreslås, er sykkeltilrettelegging, også sykkelekspressveier, billig. Vi noterer oss dette, som står på s. 198:

«Transportmodellene er ikke egnet til å analysere konsekvenser av bedre tilrettelegging for gående og syklister og de betydelige helsegevinster dette kan medføre. Det er derfor

utført en supplerende analyse basert på verdsettingsstudier. Sykkelstrategi for Oslo 2015–2025 er anslått å koste om lag åtte milliarder kr. Den supplerende analysen viser en anslått årlig nytte på om lag 344 millioner kr dersom sykkelstrategien gjennomføres. Dette er tilstrekkelig til å forsvare en investering på mer enn 12 milliarder kr. Sykkelsatsingen beregnes derfor å være klart samfunnsøkonomisk lønnsom med de forutsetninger som er gjort i analysen.»

SLF Oslo mener at det bør være sykkelspressveier langs alle innfartsveier til Oslo, langs ringveiene og gjennom Oslo. Når det gjelder sykkelspressvei gjennom Oslo, viser vi til at det er laget tunneler for biltrafikk, og det planlegges flere tunneler for skinnegående trafikk. Tunnel er av mange grunner ikke en løsning for syklist, slik at en høykvalitets sykkelvei må gå over Rådhusplassen og enten gjennom Rådhusgaten eller rundt Vippetangen, og videre gjennom Bjørvika.

Sykkelspressveier må bygges uavhengig av bygging av nye eller opprusting av eksisterende motorveier. I dag opplever vi at sykkelveier (og kollektivveier) nærmest holdes som gissel i politiske diskusjoner om veiutbygging, f.eks. ved E18 Vestkorridoren, hvor en av gjennomgangsmelodiene synes å være at man ikke kan bygge sykkelvei og/eller kollektivvei uten at det samtidig bygges ny, mangefelts og særdeles dyr motorvei.

Utredningen synes ikke å ha tatt hensyn til elsykler, og at disse i vesentlig grad utvider vanlige syklisters aksjonsradius. Det medfører at sykkel brukes på større avstander, og at man må regne med at flere vil velge sykkel ved avstander mange til nå har tenkt på som for lange til sykling. Motbakker betyr heller ikke særlig mye for elsykler. Elsykler stiller krav til bedre tilrettelegging, ikke minst i form av sykkelspressveier. Vi ser at stadig flere velger ulike former for transportsykler for å transportere barn til og fra barnehage, til varetransport, osv. I andre byer ser vi at transportsykler, ikke minst med en elektrisk hjelpemotor, tar over en del av transportarbeidet. Vi må regne med at dette også vil skje i Oslo og legge til rette for det. Vi vil i den sammenheng peke på at det for noen år tilbake var mange budbiler i Oslo. Disse har for en stor del blitt borte og har blitt erstattet av sykkelbud. Vi peker også på den nyetablerte matleveringstjenesten Foodora, som baserer seg på levering med sykkel. Dette er sannsynligvis bare en begynnelse. Transportsyklene er større sykler som krever bedre infrastruktur.

Bysyklene synes ikke å være nevnt i utredningen. Bysykler må regnes som en del av det kollektive transporttilbudet, og et viktig supplement til tog, bane, trikk og buss. Utbygging av bysykler er en viktig del av et transportkonsept. Bysykelordningen bør utvides, slik at den også omfatter de knutepunkter som etableres, også utenfor Ring 3.

Det bør gjøres mer for å legge til rette for å kombinere kollektivtrafikk og sykkel. På s. 19 kan vi lese følgende:

«Gåing og sykling må prioriteres Tilrettelegging for gåing og sykling vil avlaste kollektivtrafikken og veier og gater. Det vil også gi betydelige miljø- og helsegevinster. I Oslo sentrum og i byene i Akershus bør kortere reiser skje ved sykling eller gåing i stedet for kollektivtrafikk og personbil.

Tilbringerreiser til knutepunkter og stoppesteder må i større grad foregå ved gåing og sykling enn med personbil til innfartsparkering. Det må legges bedre til rette for at sykling kan være en naturlig del av en kollektivreise.»

Vi merker oss også følgende formulering på s 71:

«Realisering av målene innebærer at gåing, sykling og kollektivtrafikk øker sine markedsandeler. Rolledelingen mellom transportformene må være slik at de blir bedre på det de er gode til, og at de spiller på hverandre og sånn sett skaper god synergi. For eksempel vil tilrettelegging av trygge sykkelveier til et kollektivknutepunkt kombinert med sykkelparkering, kunne styrke konkurransekraften til begge transportformer.»

Oslos plan for sykkelveinett inneholder ganske lite om tilrettelegging ute i bydelene. For å få trygge sykkelveier til kollektivknutepunkter (som vi antar vil være ved ulike bydelssentra, eller det man kanskje kan kalle byregionsentra), må det satses mer på sykkelveiutbygging i bydelene. Dette er også nødvendig for å kunne nå et mål om sikre skoleveier.

Det må stilles krav til sykkelparkering ved kollektivknutepunkt. Det må være en trygg sykkelparkering, og da er det ikke tilstrekkelig at det settes opp noen sykkelstativer. Det bør videre legges til rette for å kunne få utført sykkel-service ved slike parkeringsanlegg. Tilrettelegging for sykling og sikker sykkelparkering må stå høyt på prioriteringslisten når slike knutepunkter utvikles. Vi har opplevd for mange ganger at det i prosjekter har vært formuleringer om at det skal bli gode forhold for syklist, men at dette har forsvunnet under gjennomføringen. Holder vi oss til kollektivknutepunkt, kan vi minne om det største: Oslo S. Det skulle etter planen ha vært lagt til rette for syklist på Jernbanetorget. Men det forsvant. I dag er området rundt Oslo S et ganske håpløst område for folk som sykler. Vi kan ikke ha noen gjentakelse av dette. Og forholdene på og rundt Oslo S må rettes opp.

Kombinasjon av sykkel og kollektiv, er ikke bare et spørsmål om sykkeladkomst og -parkering ved knutepunktene. Det er også viktig at det legges til rette for å ta med sykkel når man reiser kollektivt. Den ordningen som er innført med at man kan ta med sykkel gratis på T-banen utenom rushtiden, bør utvides til også å omfatte andre deler av kollektivtilbudet. Ikke minst må det bli enklere og billigere å kombinere sykkel og tog, og det må åpnes for å kunne ta med sykkel gratis på Nesoddbåten. Vi innser at det ikke er plass til sykler på overfylte vogner i rushtiden. Men det bør være et mål å utvide kapasiteten slik at man kan ta med sykler det meste av dagen. Det er ikke tilstrekkelig at det etableres sykkelveier som tilførselsveier til knutepunktene. Det må også legges til rette for at man kan sykle mellom disse, og ikke minst fra disse mot sentrum. Det pekes i utredningen på at sykkeltilretteleggingen er dårlig i sentrum. Men den er også dårlig mellom sentrum og de ulike bydelene, særlig mellom sentrum og knutepunkter langs Ring 3. Det er for eksempel ikke noen gode sykkelforbindelser mellom sentrum og den så ofte omtalte Hovinbyen,. Det er heller ingen god sykkelforbindelse mellom sentrum og Ryen, og dermed heller ikke til bydelene i sør-øst. Vi kan i denne sammenhengen heller ikke la være å peke på at et enstemmig bystyre den 22. juni 1978 vedtok å bygge gang- og sykkelvei langs Kongsveien fra Sjømannsskolen til Sportsplassen. Som så mange andre vedtatte sykkelplaner, ble dette aldri gjennomført. Gode sykkelforbindelser mellom knutepunkt og mellom knutepunkt og sentrum, er en viktig del av et transportkonsept for Oslo.

Alle transportformer konkurrerer om areal. Vi viser til s. 198, hvor det står:

«Det vil fortsatt være konkurranse om arealene i sentrale kollektivgater, og stedvis vil det være umulig å skape optimale løsninger både for sykkel/gående og trikk/ buss. Gateparkering og biltilgjengelighet må nedprioriteres kraftig, spesielt innenfor Ring 2, for å oppnå full nytte av satsing på gåing, sykling og kollektivtrafikk.»

Til nå har syklister så godt som alltid vært den tapende part i slike prioriteringer. Det kan ikke fortsette. Vi kan nevne noen eksempler fra Oslos relativt nære sykkelhistorie.

I 1981 ble det vedtatt å legge hovedsykkelvei gjennom Karl Johans gt. Problemet var bare at den gang gikk trikken i Karl Johans gt. Det ble vedtatt å flytte trikken til Grensen, for å gi plass til sykkelvei. I 1983 ble trikken flyttet til Grensen. Noen sykkelvei ble aldri anlagt, og i dag må det anses som helt uaktuelt å legge en hovedsykkelvei der det nå er gågate i Karl Johans gate. Planene ble endret, slik at det ble Grensen som skulle bli hovedsykkelvei. Men problemet med Grensen er at trikken går der.

I 2013 ble C J Hambros plass omregulert. Både etter hovedsykkelplanen og gatebruksplanen skulle det vært sykkelvei der. Disse planene ble tilsidesatt, uten at det kom noe alternativ sykkelrute. I Ruseløkkveien ble regulert sykkelvei fjernet fra reguleringsplanen, uten at den har blitt erstatt av noe annet.

I Oslo har man gjennom en på mange måter bit for bit-regulering regulert seg inn i et hjørne, eller en blindgate om man foretrekker det bildet.

De som har fått mest, er her som ellers bilistene: De har fått en seks felts motorvei i tunnel under byen, i tillegg til Ring 1.

Som nevnt skulle det vært sykkelvei gjennom Karl Johans gate, som aldri ble anlagt. Den har fotgjengerne fått, og det er ingen grunn til å endre at det er gågate her.

Trikken er lagt til Grensen. Prinsens gate bygges om for å bli trikkegate. Tollbugata bygges om for å bli bussgate. Når det nå planlegges å endre konseptet for busser, slik at det blir langt færre busser gjennom sentrum, er det grunn til å sette et spørsmålsteget ved dette. Men det vil uansett være bussgate i overskuelig fremtid, når ombyggingen er ferdig.

Den eneste gruppen som ikke har fått noen øst/vestforbindelse gjennom sentrum, er syklistene. Veien rundt Vippetangen fungerte i praksis som en hovedsykkelvei mellom Rådhusplassen og Bjørvika. Men denne ble 2015 endret til «shared space», som har gjort den dårligere som sykkelvei.

I praksis er de fleste gater i øst/vest retning gjennom sentrum disponert for andre trafikantgrupper enn syklister. Det er bare to muligheter som gjenstår: Rådhusgaten og veien rundt Vippetangen. Å få på plass en øst/vestforbindelse fra Gamlebyen til Munkedamsveien er det viktigste samferdselsprosjektet på gatenivå i Oslo. Dette må på plass, og andre samferdselsprosjekter på overflaten må vike for dette. Det må omfatte sykkelvei over Rådhusplassen, og ikke minst gjennom Bjørvika. Når det gjelder Bjørvika, viser vi til den reguleringsplan som ble vedtatt i 2003, hvor det står:

“Det legges til rette for sammenhengende sykkeltraséer fra øst til vest i Bispegata, Nyland allé og Operagata, samt sydover i Lohavngata.”

Videre står det:

“Planforslaget gir stor fleksibilitet for fremtidige endringer av transportløsningen, for eksempel ved reduksjon av antall bilfelt eller at flere gater stenges for gjennomgangstrafikk.”

Dette ble ikke fulgt opp da Bjørvika ble bygget ut.

De dårlige sykkelforholdene i Bjørvika er et av de mest alvorlige feilgrep i Oslo i de senere år. Dette må bygges om, og kommer til å bli et av mange eksempler på at det blir mer komplisert og mye

dyrere når man først gjør mange feil som siden må rettes opp, enn om man gjør det ordentlig med en gang. Men det man har anlagt i Bjørvika er ikke en løsning som kan vare.

Med vennlig hilsen

Pia Bodahl

Syklistenes Landsforening i Oslo

Styreleder