



50

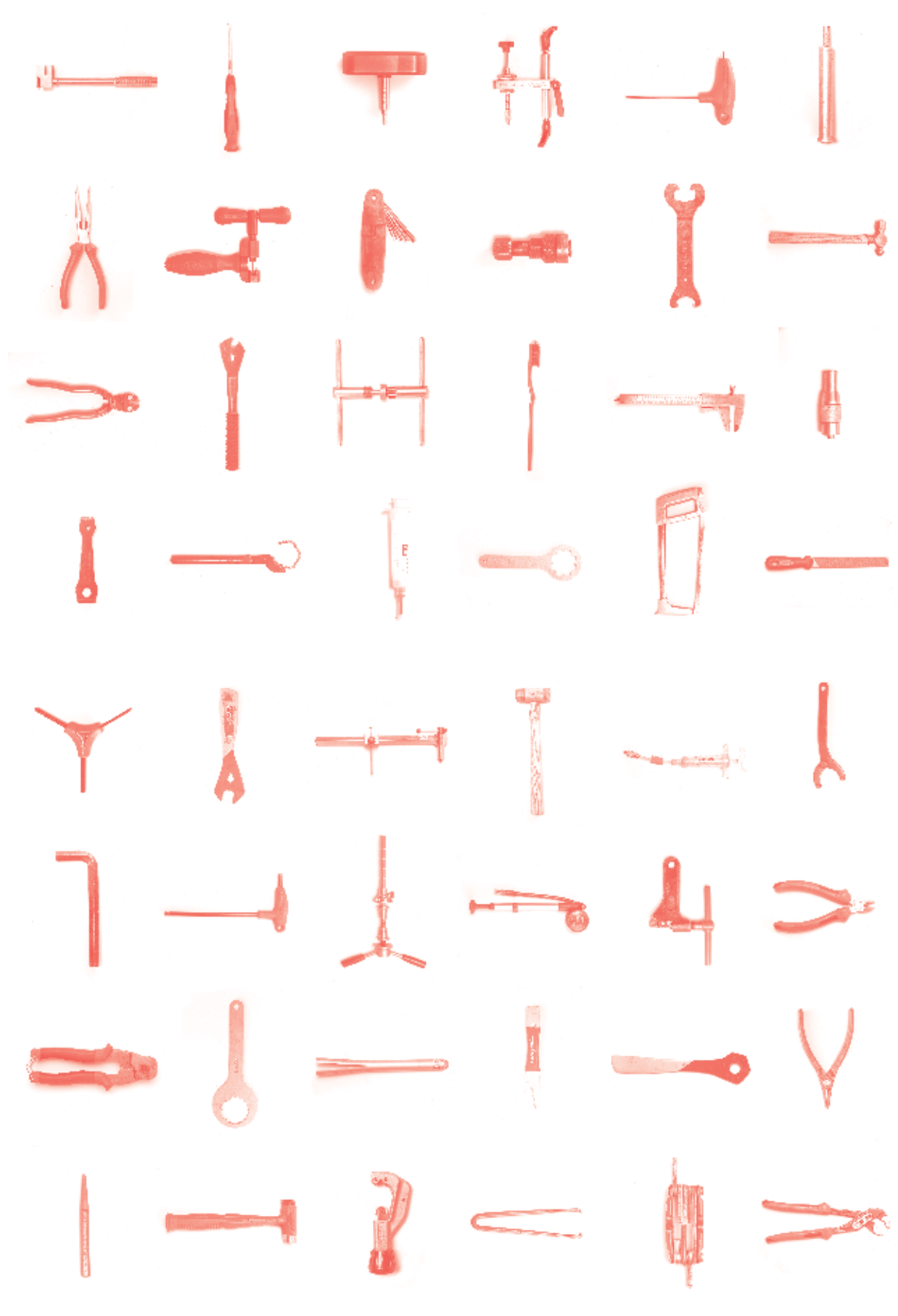
**Idékatalog:
Get a bike.
Break free!**

0

**50 verktøy
for bedre
sykkelbyer**

0

9



Innhold:

5 Velkommen til 50 nye idéer!

PREMIERTE:

- 8 #Oslofølelsen
- 12 Syklisten og de syv eikene
- 16 SX18 – Sykkelekspressvei
- 20 Full rulle
- 24 SykkelLek
- 28 Storinnkjøp på sykkel
- 32 Oslo – Cycling for all

INNKKJØPTE:

- 38 Cycling Public
- 40 Ibike Youbike Webike Ebike
- 42 På kryss og tvers
- 44 Syklus
- 46 Desire Lines
- 48 Hurtigstien
- 50 Bikeline
- 52 Hele Oslo sykler
- 54 Sykkelalléer
- 56 Oslovelo

SPESIALPREMIE:

- 58 Just fix it!

ARTIKLER:

- 106 Tenk kultur, og begynn i det små!
- 108 Sykkelveienes ABC
- 110 Sykkelhåndboka: Ingen regel uten unntak
- 111 Hvem kan du spørre om råd?
- 112 En kort guide til elsykkelen
- 114 20 magiske minutter

UTVALGTE:

- 62 Sykkeltkultur – et ansikt utad
- 63 Lines and lanes
- 64 Sykkelby. Sykkelbro
- 65 Show me the way
- 68 KOSLOK
- 69 12-trinnsprogrammet
- 70 Bicycle Blueprint
- 71 Sykkeløftet 2025
- 74 Netbike
- 75 Bike-In Breakfast
- 76 Easy Ride
- 77 Tel-O-Porter
- 80 Oslo on Bike
- 81 Medvind
- 82 Exploring Oslo
- 83 Flexi Track
- 86 Car-Go Bike Lease
- 87 Oslo Sykkelsystem
- 88 Green Connected
- 89 Show me the way
- 90 Please in my backyard
- 92 Where there's a will, there's a cycle way
- 93 New Nordic
- 94 Vi tar sykkelen til et nytt nivå
- 96 Cycle Freeway City
- 97 Fri Flyt
- 98 Høvik Cultural Cycle Loop
- 99 Høvik The Bike Place
- 100 Cycling schools
- 102 Get A!
- 103 VeloOslo
- 104 365 Sykkeldager



Velkommen til 50 nye idéer!

I denne boka blir du introdusert for 50 av idéene som kom inn til den åpne, internasjonale idékonkurransen «Get a bike. Break free!» – et initiativ fra FutureBuilt og Syklistenes Landsforening. Visjonen var å vise hvordan Osloregionen kan bli en av Europas beste sykkelregioner. Deltakerne ble oppfordret til å tenke utenfor boksen, uten å binde seg til dagens retningslinjer og planer.

- Denne boka gir deg en oversikt med korte og lettleste nøkkelpoenger fra hver enkelt idé
- Ser du noe interessant, gå videre til futurebuilt.no/get-a-bike for å lese hele idédokumentet
- På nettsidene til konkurransen finner du alle bidragene, slik deltakerne sendte dem inn
- Husk at selv i de mest luftige idéer finnes det elementer du kan ta med deg til din virkelighet!

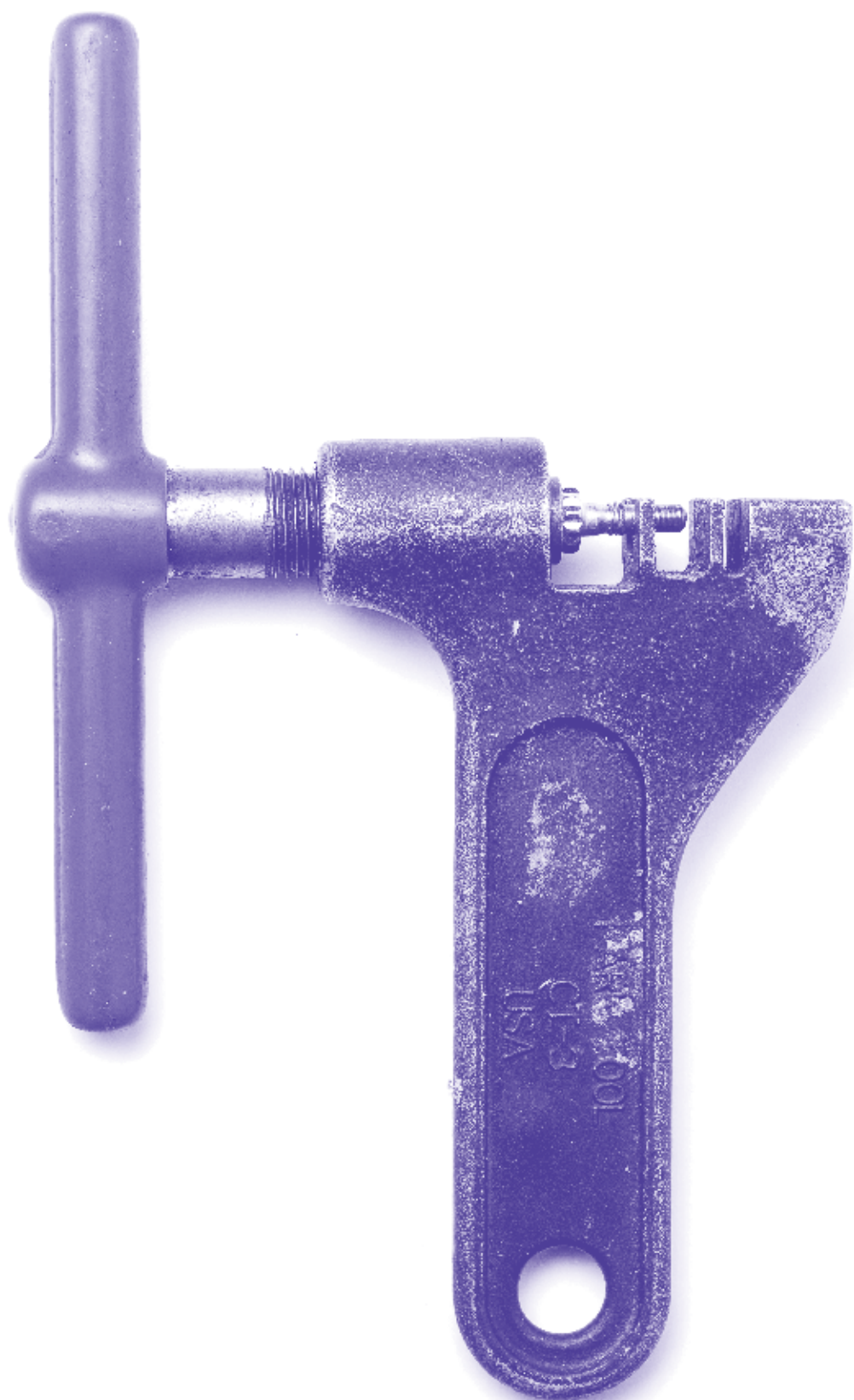
Konkurransereglene sier at FutureBuilt har den materielle eiendomsretten til de premierte og innkjøpte konkurranseutkastene. Konkurransedeltagerne beholder opphavsretten til sine utkast. Ser du en idé i denne boka som kan realiseres der du bor? Ta kontakt med idémakerne og sjekk hvordan de kan hjelpe deg videre!



– Jeg ønsker meg to ting: Bedre tilrettelegging for sykkel, og grep som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil.

Sammenhengende sykkelveier, ordentlig skilt fra de kjørende og gående. Og politikere som tør å stjele plass fra bilene for å få dette til. Vi mennesker er i utgangspunktet late og bedagelige. Så lenge det finnes et enklere alternativ til å sykle, så kommer mesteparten til å velge det. Jeg tar ansvar for både miljø, helse og trafiksikkerhet når jeg velger å sykle. Derfor er det et paradoks at jeg må puste inn farlige avgasser og konstant passe meg så jeg ikke blir påkjørt i trafikken, i stedet for at bilistene er årvåkne og tilpasser seg slik at jeg får en fin tur til jobben. For det er jo faktisk jeg som er heltten her, er det ikke?

Klara Vatn



#Oslofølelsen



Hvordan sikre at Oslo blir Norges beste sykkelby?



Bygge et nytt sykkelveinett, på syklistenes premisser

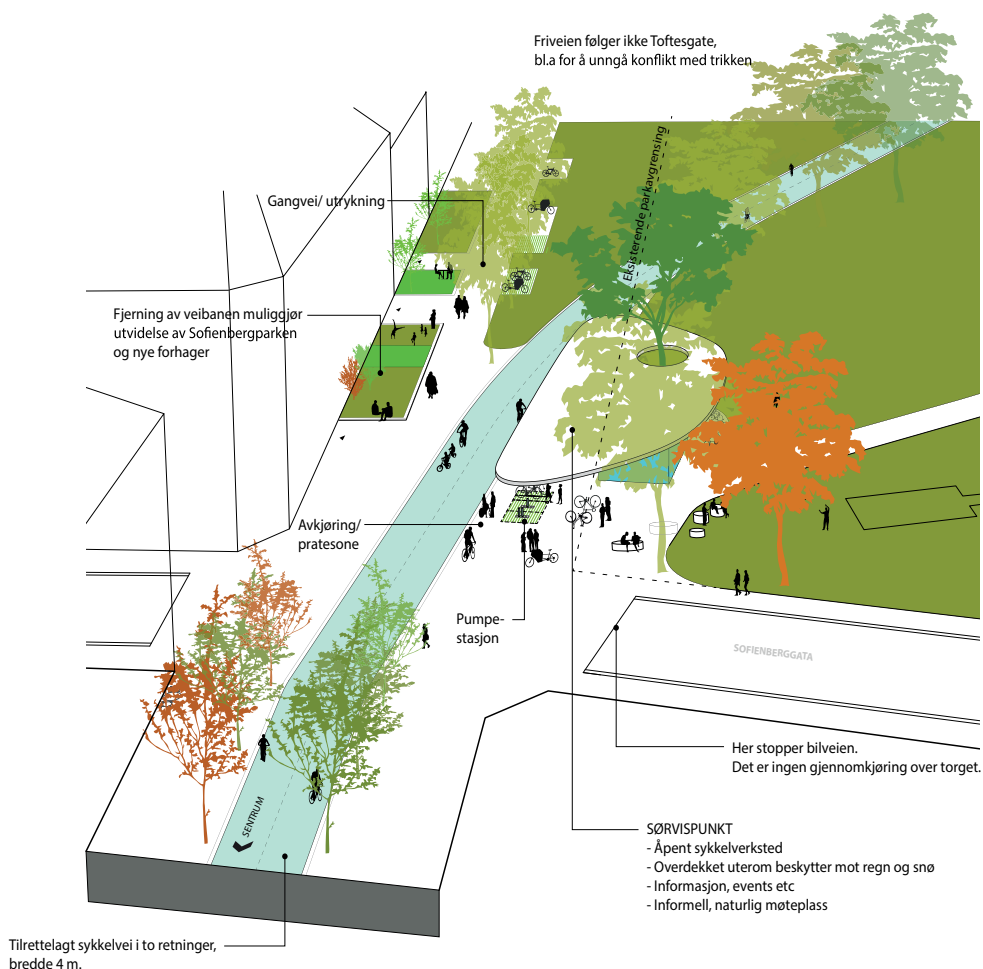
PROBLEM:

Fremtidens viktigste transportredskap kan ikke arve bilveienes logikk i byplanen, slik det gjør i dag. Hvis Oslo skal bli Norges beste sykkelby, må et nytt sykkelveinett bygges opp fra grunnen. Oslo må skape nye, grønne korridorer for fotgjengere, syklister og kollektivreisende, basert på et omfattende og lettlest sykkelsystem. Bare slik kan sykkel bli den mest effektive, hyggeligste og mest tilgjengelige transportmåten i byen.

LØSNING:

Bygg et nytt, grønt sykkelnettverk med tre ulike gatekonsepter:

- 1. Friveier** – bilfrie hovedveier inn til sentrum for sykler, gående og kollektivtrafikk. Syklende prioritert øverst.
- 2. Sykkelgater** – et mer finmasket nettverk som utfyller friveiene. Kollektivtrafikk, gående og syklende er prioritert.
- 3. Nabolagstun** – mindre gater med rom for lek, handel, dyrking av grønnsaker og en kopp kaffe. Her er de gående øverst i hierarkiet.



FEM FORDELER:

1. Dette grønne sykkelnettverket kan lett bygges opp bit for bit
2. Nettverket unngår de eksisterende hovedtraseene ut av byen
3. Bygges opp i eksisterende parker, grøntområder og sidegater
4. Mange nye grønne områder bygges opp langs sykkelnettverket
5. Bilens og sykkelens fremkommelighet er ikke i direkte konkurranse

VERDT Å VITE:

De bilfrie friveiene har fire meters sykkelfelt i hver retning, og er enkle å bryte vinterstid

I sykkelgatene prioriteres trikken først, så fotgjengeren og syklisten, med bilen nederst

Nabolagstunene slipper også bilen inn, men der kjører den helt på fotgjengernes premisser

IDÉMAKERE:

Iwan Thomson og Stine Bjar fra Lala Tøyen (Norge) og Francesco Sabaini og Martin Forsberg fra Glada (Sverige)

VIL DU VITE MER?

Allerede i 1929 skisserte byplanleggeren Harald Hals fem grønne fingre for Oslo – forbindelseslinjer mellom sjøen og marka. Oslofølelsen tar idéen videre, med et system av friveier, sykkelgater og nabolagstun som kobler seg på og utnytter eksisterende grønne rom og parker. Disse grønne korridorene for fotgjengere, syklist og kollektivreisende binder bydelene sammen og gjør Oslo til en likestilt, integrerende og grønn sykkelby.

Oslofølelsen handler ikke om å transformere store bilveier til rene sykkelgater, men om å bygge et nytt sykkelnett uavhengig av bilens hovedårer. Friveiene bygges først, deretter sykkelgatene og nabolagstunene. Disse systemene kan bygges gradvis og dynamisk, til hele byen er grønn og syklistene har fått sitt eget, heldekkende nettverk.

Her finner du hele idédokumentet:

goo.gl/hZpkAz





Syklisten og de syv eikene

50% syklist: Fra hårete mål til faktisk implementering



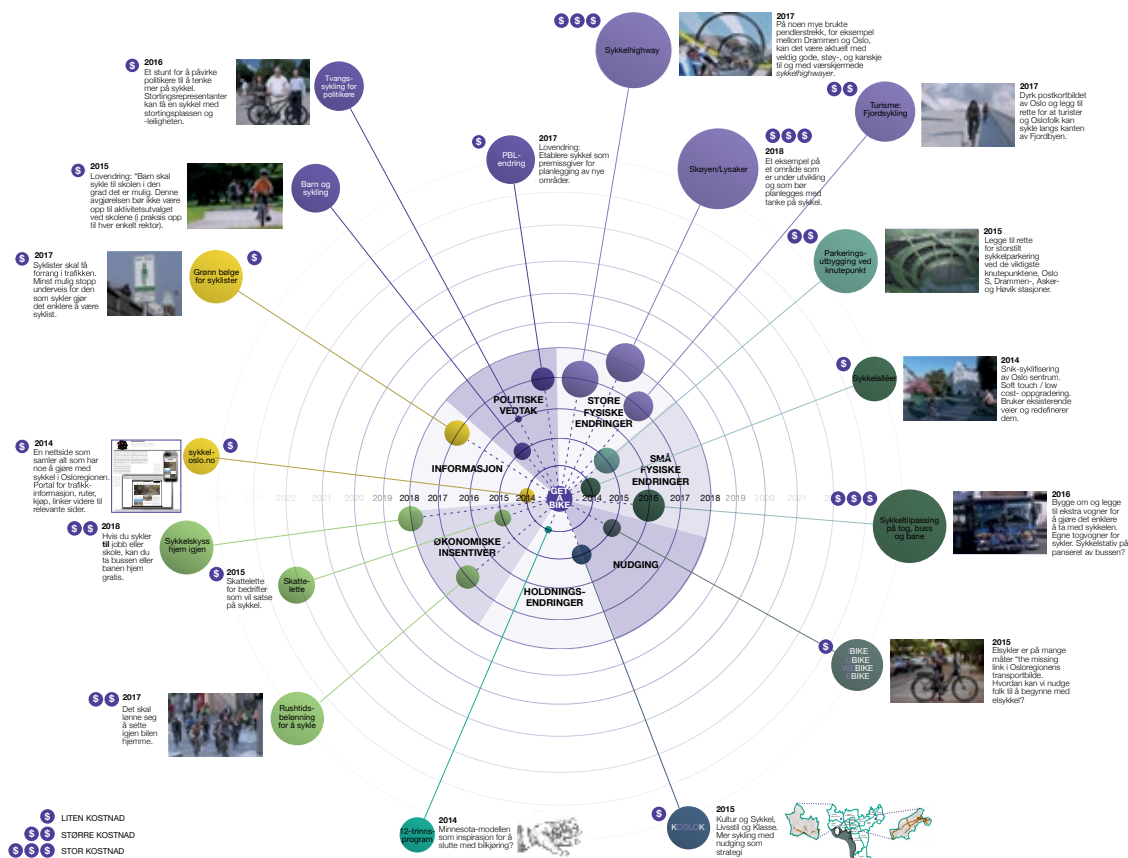
Hvordan kan vi få 50 prosent av befolkningen over på sykkel?



Lag en overordnet strategi som samordner tiltak fra alle aktuelle aktører

LØSNING:

Vi foreslår én nasjonal og én regional organisasjonsmodell: «Future Bike IKS/AS» er et satsningsprogram for nærliggende kommuner som kan definere en helhetlig strategiplan med 15-årsperspektiv, samle kunnskap, bestille utredninger og utføre kampanjer. «Nasjonalt råd for kvalitet og prioritering av sykkel» har en rådgivende og koordinerende funksjon mot alle aktører i transportsektoren. Sammen arbeider de med sju utviklingskategorier som fremmer sykling på flere nivåer: Fysisk, politisk, økonomisk og personlig.



FEM FORDELER:

1. En helhetlig fremgangsmåte som gir større kraft til sykkelsatsning
2. Forener ulike aktører og definerer både mål, roller og oppgaver
3. Sørger for at premissleverandører og kunnskapsmiljøer møtes
4. Samler og systematiserer kunnskap fra aktører på flere nivåer
5. Strategiene er enkle å tilpasse til ulike byer og regioner

VERDT Å VITE:

Denne strategien er et slags moderskip som kan reise fra by til by

Der kan den foreslå endringer på alle nivåer for å få flere over på sykkel

«De syv eikene» spiller på de syv utviklingskategoriene som strategien bygger på

IDÉMAKERE:

Anne Bjørndal, Kristin Sunde, Bjørn Andreassen, Kenneth Dahlgren og Henning Sunde fra Rodeo arkitekter AS

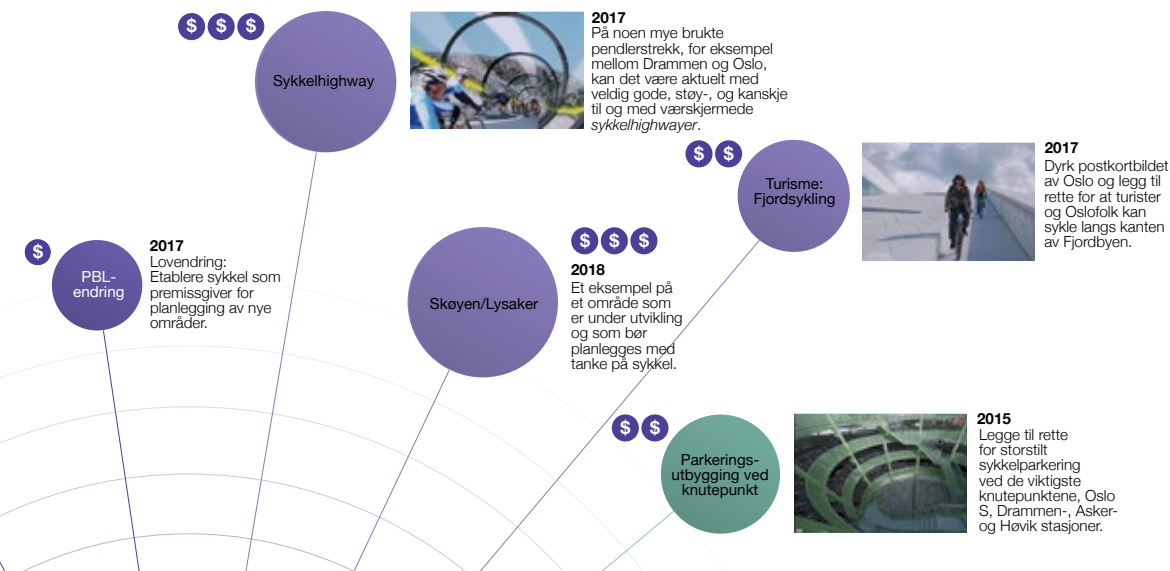
VIL DU VITE MER?

De syv eikene består av syv utviklingskategorier. Dette er altså områdene som strategien vil arbeide med, ved å samordne alle aktuelle aktører:

1. **Store fysiske endringer.** Dette er store tiltak som krever politisk vilje og store penger.
2. **Små fysiske endringer.** Tiltak som kan begynnes med nå, forsterker det som allerede finnes av fysisk tilrettelegging.
3. **Økonomiske insentiver.** Dette handler om å straffe eller belønne handlinger vi vil unngå eller oppnå, som rushtidsavgift eller gratisbilletter.
4. **Politiske vedtak.** Dette er lovendringer, vedtak og godkjenninger som trengs for å bedre syklistenes vilkår. Strategien vil organisere og strukturere lobbyvirksomhet for bedre sykkeltiltak.
5. **Informasjon.** Dette handler om kunnskapsformidling, om å nå ut til flest mulig med objektiv kunnskap om sykkel.
6. **Nudging.** Dette begrepet kan defineres som et dytt eller et puff, som bevisst eller ubevisst påvirker valgene vi tar. Det handler om å vippe folk over kanten slik at intensjon blir til handling.
7. **Holdningsendring.** Dette handler om at det ikke alltid er nok å forbedre de fysiske forutsetningene. Vi trenger også informasjon som påvirker oss til å utnytte nye muligheter.

Her finner du hele idédokumentet:

goo.gl/GYe2BZ





SX18 – Sykkelekspressvei



**Hvordan utforme
den optimale
sykkelekspressveien som
kan brukes av alle?**



**SX18 har tak, sidevegg
og fire felter som skifter
retning i rushtiden via et
signalsystem**

PROBLEM:

Sykkelveisystemet mellom Asker og Oslo gjennom Bærum er blant landets klart mest trafikkerte, og brukes av mange som sykler langt, raskt og i all slags vær. Samtidig krysser vi her mange andre trafikkarer, og vi møter også syklister som sykler kortere og langsommere. En ny E18 gjennom Bærum er under planlegging. Da skal det legges til rette for en ny, høystandard sykkelvei. Hvordan skal den se ut?

LØSNING:

Dersom ny E18 bygges i tunnel mellom Lysaker og Høvik, vil dagens E18 bli lokalvei med langt mindre trafikk. Den kan dermed reduseres til firefelts vei. Dette frigjør 9 meter veibredde som kan brukes til sykkelekspressvei, fortau og en egen aktivitetssone. SX18 viser en firefelts sykkelekspressvei som bygges med tak, støyskjermende vegg og ikke minst: et intelligent signalskilt-system som med piler og kryss styrer bruken av de fire feltene basert på trafikkmengden.

FEM FORDELER:

1. Taket over sykkelveien forlenger sykkelsesongen
2. I rushtiden kan 3 av 4 felter åpnes for sykling i samme retning
3. Fire felter gjør det tryggere både for de som sykler fort og langsomt
4. Punktmarkering i stedet for linjeskille mellom feltene skaper fleksibilitet
5. SX18 og aktivitetsfeltet kobles til et nytt torg ved Høvik sentrum

VERDT Å VITE:

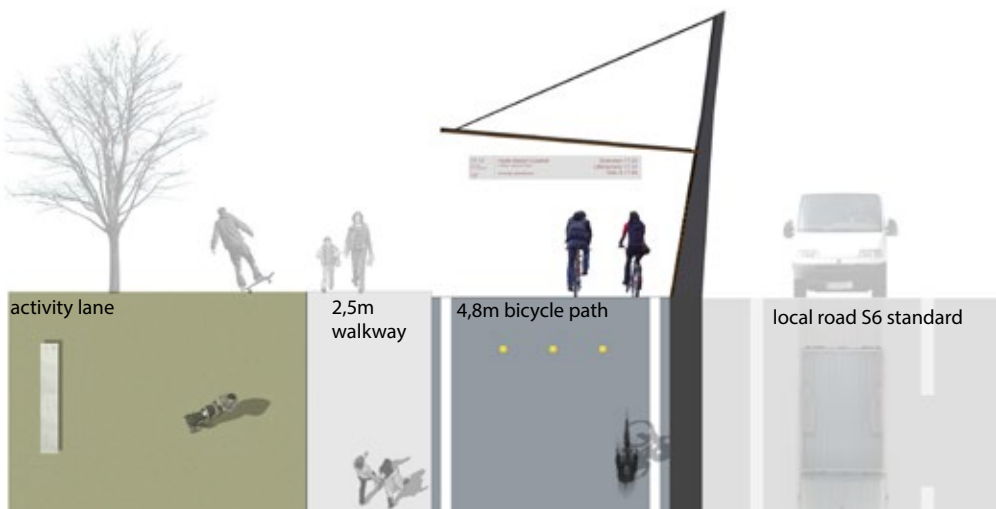
Den nye bilveien får to sambruksfelt for kollektiv og biler med minst 3 passasjerer

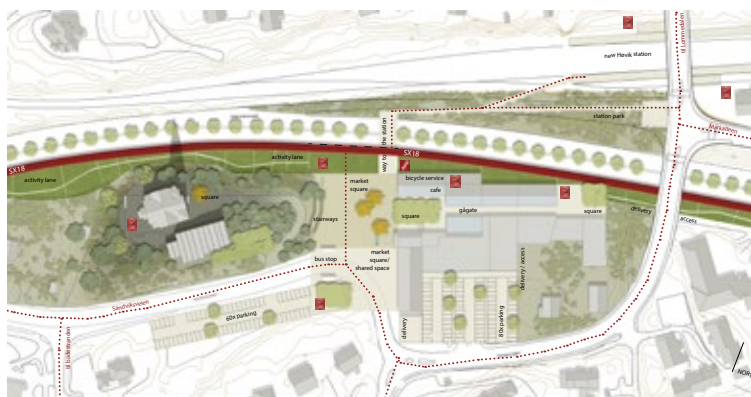
Den gamle Drammensveien tas i bruk som et langsommere sykkelalternativ

Tak-/veggsystemet er modulbasert og kan benyttes i flere sammenhenger

IDÉMAKERE:

Till Rehwaldt, Holger Kunath, Sandra Patzelt, Loic Olmedo, Sunhild Munier og Alina Giesel fra Rehwaldt Landschaftsarchitekten (Tyskland)





VIL DU VITE MER?

Enkelhet og fleksibilitet er viktige elementer i forslaget til sykkelekspressveien SX18. Løsningen bygger på fire felter og et intelligent signalsystem omtrent som det du kjenner fra tunneller: Lysskilter hengende fra taket angir hvilke felter du kan bruke, med enten kryss eller piler. Langs SX18 vil blinkende grønne piler indikere hurtigfeltet (som venstre fil på motorveien for

biler), mens en konstant grønn pil viser deg det vanlige feltet. Et rødt kryss betyr at feltet brukes av motgående syklist, og en gul pil mot siden viser at feltet snart åpnes for motgående trafikk – og at du bør skifte felt.

Utenom rushtiden kan noen av feltene åpnes for andre brukere, som for eksempel rullekøytølpere. Alt dette styres

av automatiske trafikkmålere. Skjermer under taket kan i tillegg vise syklistene klokkeslett, temperatur, oppdatert værvarsel og nyhetsoverskrifter. Informasjon om tjenestetilbud langs SX18 kan også vises på informasjonssystemet.

Her finner du hele idédokumentet: goo.gl/vBzSUX



Full rulle



Hvordan få 50% til å velge sykkelen for å komme seg rundt i Asker?



Ved å gi syklistene like mange fordeler som bilistene har i dag

PROBLEM:

Det finnes mange gang- og sykkelveier i Asker, men det er for få syklistere. Årsaken? Det finnes en massiv tilrettelegging for bilbruk, på alle nivåer. Bilen blir førstevalget. Hvis flere skal over på sykkel, må syklistene overta flere av godene som bilistene har i dag. Disse grepene må tas både i økonomiske prioriteringer, planmessige grep og fysisk tilrettelegging. I dette forslaget er jernbanestasjonen et kjernepunkt.

LØSNING:

Dette forslaget bygger på fem konkrete hovedgrep:

1. En 100% sykkeltilrettelagt stasjon, med trygg og tørr sykkelparkering over perrongene.
2. Sykkel prioriteres over bilen i alle endringer i sentrum.
3. Klimaskjermet ekspress-sykkelvei – en velostrada – bygges langs E18.
4. Sykkelveinettet kompletteres, syklistere skilles fra gående.
5. 30-sone på de fleste veiene, bompenger og rushtidsavgift for biler, premiering av syklende.

FEM FORDELER:

1. Ny sykkelparkering gjør det mye enklere å komme seg til toget med sykkel
2. Bysenteret rundt stasjonen blir mer attraktivt og konkurransedyktig
3. Kontorbedriftene rundt sentrum knyttes sammen av oppgradert sykkelveinett
4. Lettere å sykle til daglige reisemål som barnehage, skole, jobb og sentrum
5. Klimaskjermet velostrada langs E18 jevner ut bakkene på vei til og fra Asker

VERDT Å VITE:

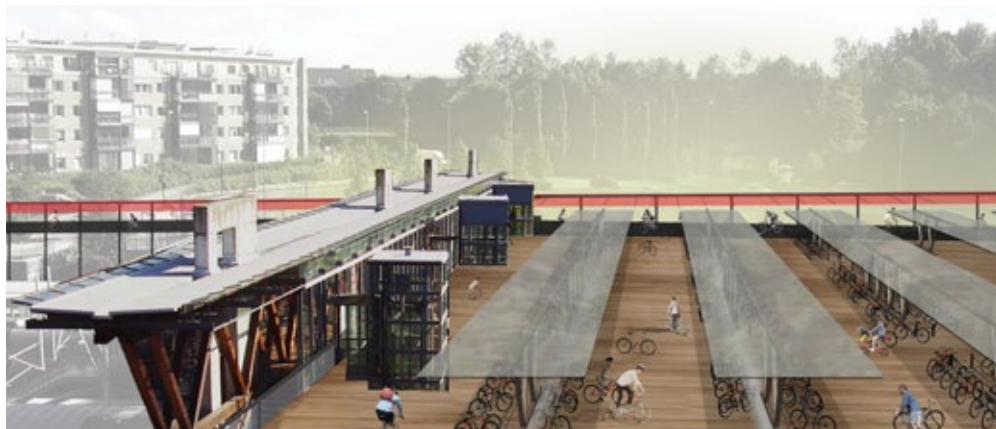
I dag koster det kun 50 kr måneden å parkere bilen i innfartsparkeringshuset

Forslaget foreslår butikker og sykkelparkering i første etasje på dagens p-hus

Velostradaen kan med fordel trekkes ut mot nærliggende boligområder

IDÉMAKERE:

Betina Holst Haraldsen, Frid Ane Jacobsen Møster, Jørn Roar Moe og Lena Dänzer-Vanotti (Norge)





VIL DU VITE MER?

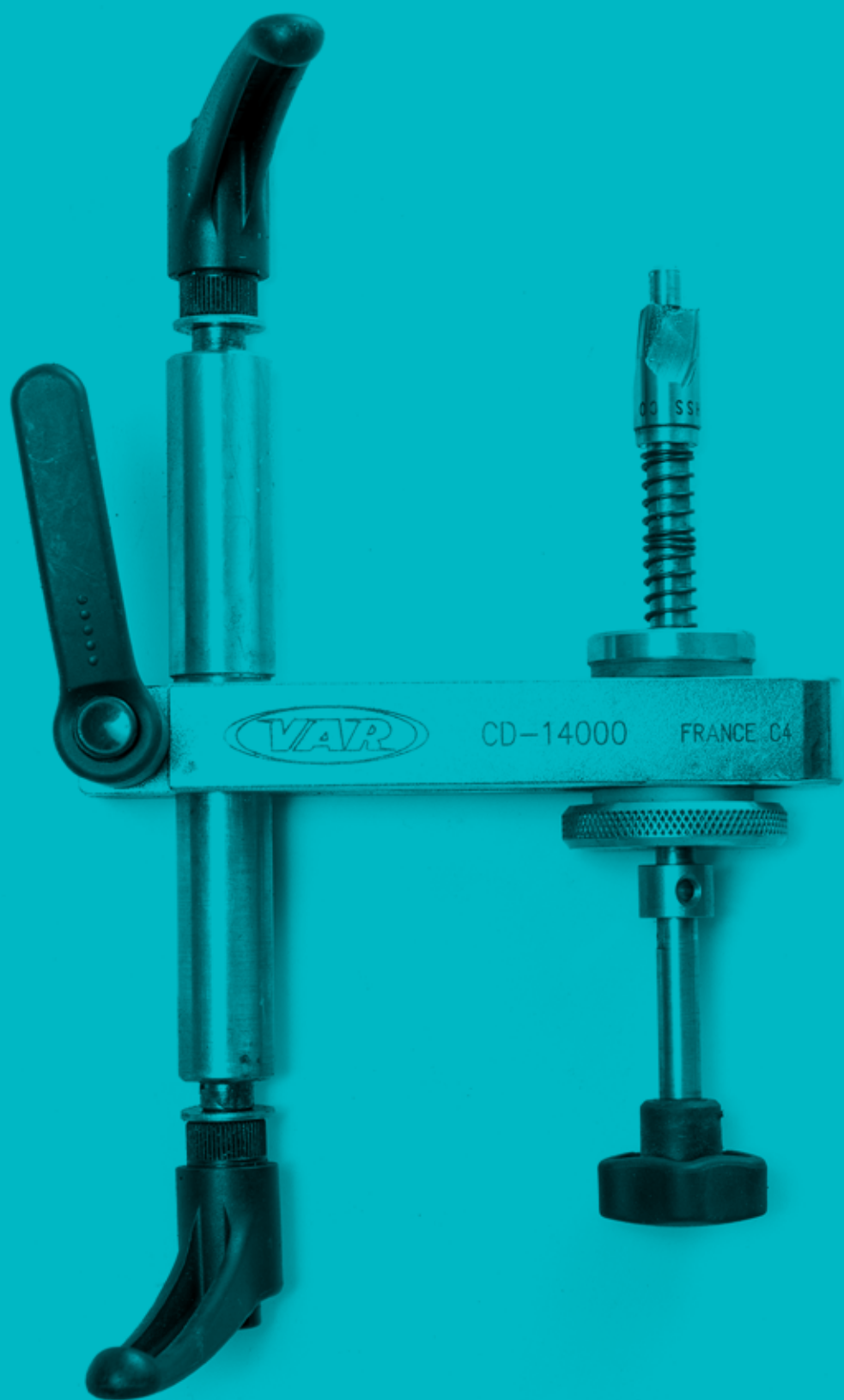
Full rulle handler om å utvikle Asker til et sykkeltilrettelagt samfunn, der innbyggerne sosialiseres inn i en sykkelkultur. Forslaget løfter fram en rekke tiltak, som for eksempel sykkelbuss fra Vollen og opp til stasjonen på morgenen og fra stasjonen og opp til Borgen på ettermiddagen. Det lokale sykkelveinettet utvides til et

sammenhengende kobling mellom de mest brukte målene og næringsområdene, med særlig fokus på snarveier.

Velostradaen mellom Oslo og Asker langs E18 plasseres slik at den jevner ut høydeforskjeller – om nødvendig på bruer – og skjærer syklistene mot farlige situasjoner. Velostradaen

unggår konflikt med kryssende trafikk, og kobles direkte til sykkelparkeringsanlegget på Asker stasjon. I deler av byområdet foreslås enveiskjøring, der syklistene kan ferdes i begge retninger.

Her finner du hele idédokumentet: goo.gl/VKQJeM



SykkelLek



Hvordan etablerer vi en sykkelkultur blant barn og ungdom?



Vi bygger lekeplasser for lek, utfordring og mestring på sykkel

PROBLEM:

Vi har sett hvordan gode lekeanlegg i offentlige parker og skolegårder skaper aktivitet og sosiale møteplasser. Dette kan overføres til sykling – men i dag finnes ingen slike løsninger i byene. Det finnes mange områder hvor det kan bygges, men ingen har realisert dette. Barn og ungdom er mindre fysisk aktive i dag, og trenger spennende utfordringer å bryne seg på.

LØSNING:

Bygg egne sykkellekkeplasser som gir barna et trygt sted hvor de kan lære å mestre sykkelen, og ha det gøy sammen med andre på to hjul. Sykkelleken kan skje på trebruer og stier med svinger og doseringer, alt i varierende vanskelighetsgrader for ulike aldre. Slik lærer barna å bli trygge på sykkelen, og får et mer positivt og aktivt forhold til sykling også senere i livet. Bonus: De voksne som følger barna hit, vil trolig også bruke sin egen sykkel.

FEM FORDELER:

1. Skaper et alltid åpent og tilgjengelig rom for uorganisert lek og aktivitet
2. Blir en sosialt aktiv møteplass både for voksne og barn i nærområdet
3. Gir også de store barna utfordringer som trekker dem ut på sykkel
4. Kan utvides med et mekkehus med kaffeservering for de voksne
5. Kan bygges med små gateløp for å lære barn sykkelkultur og trafikkregler

VERDT Å VITE:

SykkellLek kan også bygges som midlertidige anlegg, for eksempel i skolegårder i sommerferien

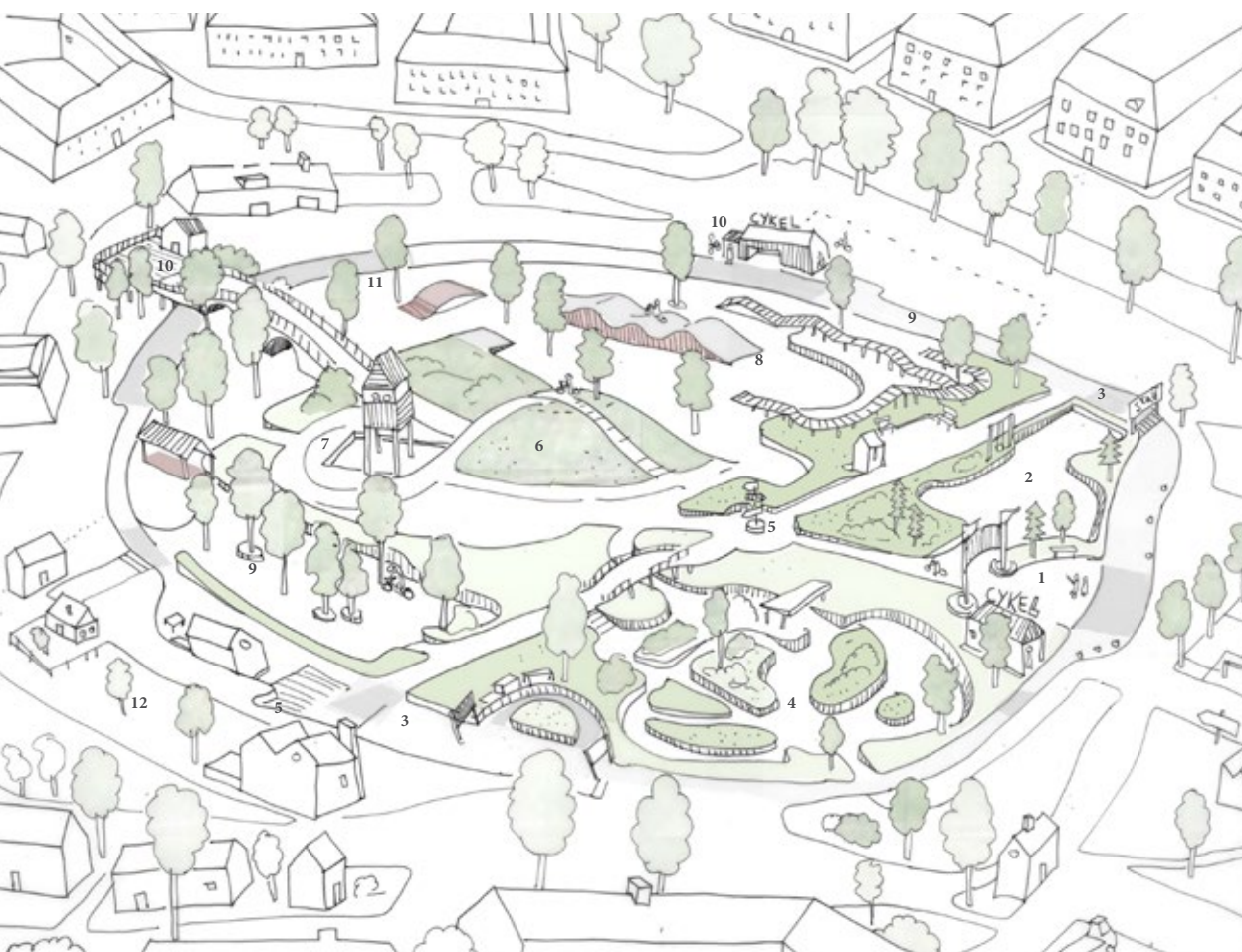
Mange europeiske byer har svært gode sosiale erfaringer med nye sykkellekkeanlegg av høy kvalitet

Mange barn i byer vil gjerne sykle til skolen, men mangler egnede steder hvor de kan øve seg

IDÉMAKERE:

Jens Jensen og Nilas Jensen Bull (Oslo)





VIL DU VITE MER?

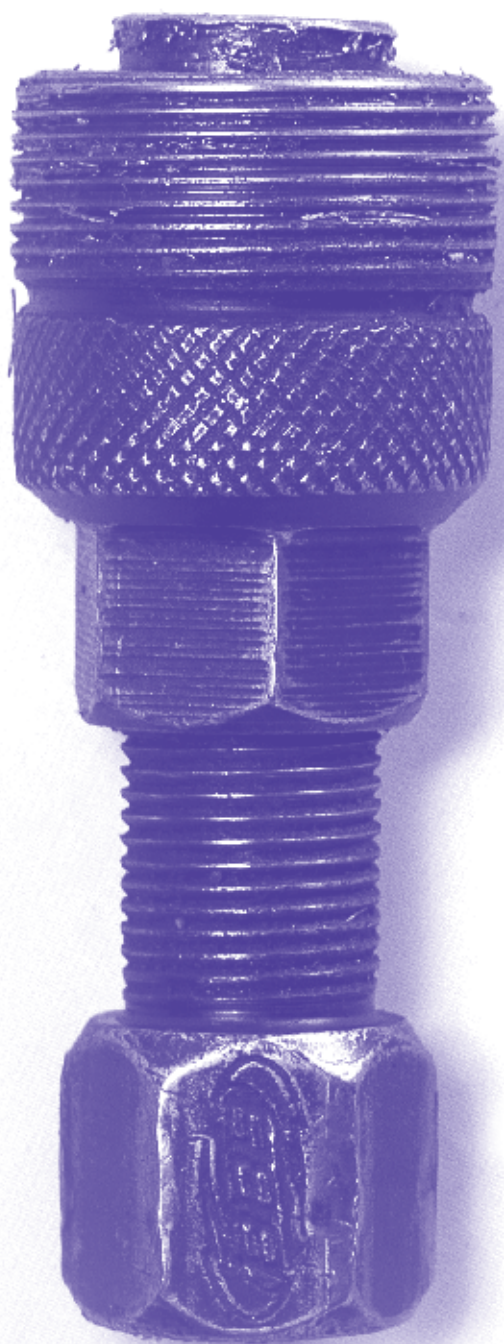
Denne idéen foreslår både permanente og midlertidige anlegg for sykkellek. De midlertidige anleggene kan for eksempel etableres i skolegårder i sommerferien, på festivaler eller på små torg eller tomter som står ubenyttet i påvente av utbygging. Lekeplassene kan settes opp med prefabrierte elementer som lett kan flyttes fra sted til sted, og kombineres

på ulike måter. Slik kan også det hele enkelt pakkes ned og flyttes til et nytt sted.

De permanente anleggene kan etableres på ulike steder, men et skogholt i nærmiljøet byr eksempelvis på flere naturlige elementer som kan utnyttes og bygges videre på. Det er uansett avgjørende å bygge løsninger og sideaktiviteter av høy kvalitet

og med utfordringer til flere ulike aldersgrupper, slik at både storesøster og lillebror finner noe attraktivt. Et sykkellek-anlegg kan også med fordel kombineres med et lite verksted, der alle kan lære å holde sykkel i trygg stand.

Her finner du hele idédokumentet: goo.gl/vnJNNP



Storinnkjøp på sykkel

Lastesykler i bysykkelinfrastruktur



**Hvordan gjøre det enklere
å gjøre storinnkjøp med
sykkel?**



**Utvide bysykkelordningen
med smarte
lastesykkelmodeller**

PROBLEM:

Mange savner et godt alternativ til bilen i byen for personlig transport. Lastesykler er praktiske, men dyrere, større og tyngre enn vanlige sykler – og dermed en mindre attraktiv løsning for mange. Det er også foreløpig få forhandlere og modeller å velge mellom. Selv om mange gjerne skulle hatt mer fleksible hverdagssykler til storhandel og andre ærender, ender mange likevel med å sykle med poser på styret og overfylte bager og ryggsekker – eller sette seg i bilen.

LØSNING:

Bygg ut den eksisterende bysykkelordningen med tre ulike lastesykler, som kan leies fra de stadig flere stativene rundt i byen. Dermed kan brukerne velge mellom en vanlig sykkel, en sykkel med varetilhenger, en sykkel med romslige bagasjerom på hver side av bakhjulet – eller en lengre lastesykkel med varekasse foran. Alle modellene hentes fra samme stativ, og er enkle i bruk. Dette vil la publikum oppdage lastesyklens nytteverdi, og inspirere til mer bruk.

FEM FORDELER:

1. Senker terskelen for bruk av lastesykler, som ofte er dyre og sjeldne
2. Synliggjør lastesykkelen som et reelt alternativ i bybildet
3. Mulig å innpasse i bysykkelordningens eksisterende stativer
4. Viser handelsstanden at syklistene også kan være på storhandel
5. Gjør det enklere å handle i små butikker som ligger utenfor biltrafikkårene

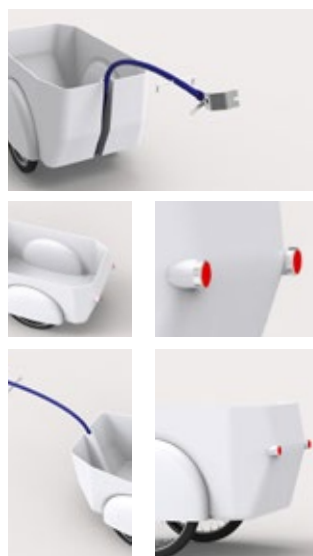
VERDT Å VITE:

I 2012 betalte omtrent 30 000 personer for et bysykkelabonnement i Oslo. Bysykkelordningen i Trondheim, Oslo og Drammen driftes av Clear Channel. Clear Channel har også lansert Smart-Bike-systemet i byer som Stockholm, Barcelona og Mexico City.

IDÉMAKERE:

Bård E. Dahl og Magnus Trevisan Kjeldsen (Oslo)





VIL DU VITE MER?

Dette prosjektet imøtegår handelsstandens ofte manglende begeistring for sykkelanlegg i gatene. Det forbindes gjerne med tapte parkeringsplasser eller hindring av varelevering og pålesning i nærheten av butikken. Mange synes også å tro at bilister bruker mer penger enn syklistene. Studier fra både USA, Nederland, Danmark og Sverige viser det motsatte: Syklistene bruker mindre penger hver gang

de handler, men derimot kommer de oftere innom.

Men de fleste syklistene har begrenset med plass på sykkel. Derfor er impulsiv handel ofte vanskelig. Hvis syklistene kunne frakte større og tyngre last, ville de også handlet deretter. I de mest brukte handleområdene er det ofte mye trafikk og begrenset med parkeringsplasser. Dermed bør kollektivtransport eller sykling

være fristende. Men sykkelens begrensede bagasjeplass gjør at mange heller tar bilen. De dedikerte lastesyklene koster ofte fra 10 000 og oppover. Her kommer dette prosjektet inn med en smart løsning: Sykler med ekstra bagasjeplass, som du leier når du trenger dem.

Her finner du hele idédokumentet: goo.gl/qzMvC9



Oslo – Cycling for all



Hvordan kan det bli tryggere og enklere for alle å sykle i Oslo sentrum?



Bilene ut av bykjernen. Prioritér gange, sykkel og kollektivt

PROBLEM:

I Oslo sentrum er det for lett å kjøre og parkere biler, og syklistene må de fleste steder dele kjørebane med bilene. De fleste ser på sykling som utrygt, fordi planleggingen har oversett at en by som er bra for syklist, er bra å være i for alle som ferdes der. Selv om både handelsstanden, luftkvaliteten og folkehelsen vinner på et mer sykkelvennlig Oslo sentrum, så gis fortsatt bilen førsteprioritet i planleggingen.

LØSNING:

Oslo skal bli en tryggere sykkelby ved å lede biltrafikken utenom bykjernen, som får et stort bilfritt område. Mye gateparkering fjernes, bilparkering flyttes ut til randsonen og inn i parkeringshus. Hele sentrum blir 30-sone, og kollektivtrafikk samles langs hovedruter. Der syklistene deler veien med trikk og buss, blir fartsgrensen 18 km/t. Syklistene får et sammenhengende nettverk av egne ruter gjennom bykjernen. Flere sykkelparkeringsplasser bygges der behovet er størst.

FEM FORDELER:

1. Lavere fartsgrense og ingen lyskryss gir jevnere trafikkflyt og tryggere syklist
2. Fjerning av direkte gjennomfartsårer for privatbiler i bykjernen reduserer trafikken
3. Parkerte biler bruker nå 6500 kvm av gatearealet i sentrum innenfor ring 1. Mye frigjøres til gående og syklende
4. Verdens beste bykjerne er tilrettelagt for gående. Nå kan Oslo bli blant dem!
5. Når flere velger å sykle 5-8 km inn til sentrum, øker det kapasiteten på kollektivtrafikken

VERDT Å VITE:

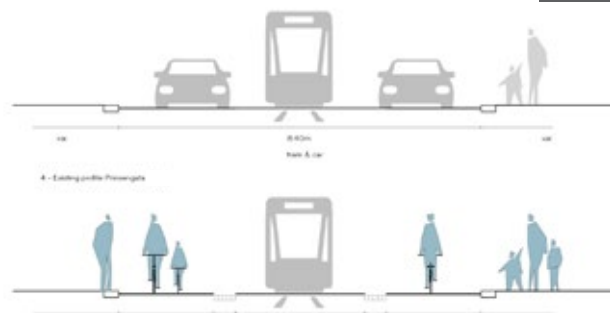
Bilparkering blir dyrere for å få flere bilister over på sykkel eller kollektivtransport

Bilister kan gå fra randsoneparkeringen og inn til det bilfrie området, eller bruke bysykler dit

Trikkeskinnene får gummi i den åpne delen av skinnegangen, slik at sykkelhjul ikke går ned

IDÉMAKERE:

Frank van Zuilekom fra Okra Landschaps-architecten (Nederland), Jeroen Buis fra Witteveen+Bos, (Nederland) og Morten Evensen fra Grindaker AS Landskapsarkitekter (Norge).



Prinsengata



"I love the new cycle street on Møllergata. There are very few cars and the wide area available for cyclists makes it very easy to cycle with the wheelbarrow bike."



MORTEN



VIL DU VITE MER?

Dette forslaget bygger på etablering av en udeelt, bilfri bykjerne i Oslo, for å redusere den store gjennomgangstrafikken og skape mer plass til gående og syklende. Et av målene er å få langt flere av de som bor 5-8 km unna til å velge sykkel til og fra sentrum. Det bilfrie området strekker

seg langs kvartalene i Karl Johans gate fra Stortinget til Oslo S – og går fra Grensen til Prinsens gate. Her vil kun varetransport være tillatt. Grensen og Prinsens gate vil ha kollektivtrafikk, primært trikk, mens de andre bilfrie gatene forbeholdes syklende og gående. Rådhusgaten deles i to for å

unngå gjennomgangstrafikk. Flere nye parkeringshus foreslås for å erstatte gateparkering som fjernes. Bilene følger faste kjøreruter til og fra parkeringshusene.

Her finner du hele idédokumentet: goo.gl/HrhCBQ



– Jeg ønsker meg
sykkelfelter som blir
brøytet om vinteren, og
ikke fylles opp med snø fra
bilenes del av veien.

Som daglig sykkelpendler gjennom Bjørvika håper jeg også at alle som planlegger nye trafikkløsninger, prioriterer sykkelen helt fra start. Et sykkelfelt som stedvis plasseres midt ute mellom filene til biler og busser er ikke ideellt. I tillegg hadde det vært fint å gi syklistene grønn bølge i de kryssene hvor dette er mulig – ofte blir vi stående og vente uten at det er nødvendig. I dag ser jeg at de fleste syklistene her velger fortauet på sjøsiden, noe som heller ikke er ideellt – men forståelig. Syklistene velger korteste og enkleste løsning der det er mulig. Det må sykkelløsningene ta høyde for.

Rolf Sverre Asp

Cycling Public

Every kilometer counts



**Hvordan får vi flere
Oslofolk til å bruke
sykkelen?**



**Lag en kommunal
belønningsordning for
alle som sykler**

FEM FORDELER:

1. Finansieringen tas fra kommunens kampangebudsjett for økt sykkelbruk
2. Etterhvert vil det økte antallet sykklister gi innsparinger på veibudsjettene
3. Jo lengre du sykler daglig, jo større verdi har premien du tjener opp
4. Sykkelcomputeren har avanserte spesialfunksjoner for å sikre mot juks
5. Du kan registrere maks 40 kilometer pr dag, med start og stopp innen bygrensen

IDÉMAKERE:

Anne Catherine Fleith, Michael Obrist, Richard Sheich, Mario Paintner, Peter Zoderer og Veronika Kovacsova fra feld72 arkitekten zt gmbh architecture and urban strategies (Østerrike)

PROBLEM:

Av Oslos 600 000 innbyggere, er det bare en liten andel på 7-8 prosent som sykler. Hvis byen skal bli bedre for alle, må sykkelandelen opp. Flere syklistar betyr reduserte helsebudsjetter, færre parkeringsproblemer, ingen støy eller utslippsforusensing, tid spart for alle i trafikken – og ikke minst: Bedre helse og humør for de som sykler. Men hvordan får vi flere til å begynne å sykle?

LØSNING:

Skap en belønningsordning der et gitt antall kilometer på sykkel gir deg gratisbilletter til Oslos museer, teatre og operahus, svømmehaller, skianlegg eller fotballkamper. Du kan også få redusert strømregningen eller helseforsikringspremien. Alt du trenger å gjøre, er å montere en spesiell sykkelcomputer som måler hver kilometer du sykler innenfor bygrensen.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/cKq6n2

ONLY
100 KM TO
GET A FREE
TICKET TO
ULLEVAAL
STADION!

I HAVE
JUST BIKED
MY OPERA
TICKET!

SO DID
I LAST
MONTH!



Ibike Youbike Webike Ebike



Hvordan får flere til å oppdage og ta i bruk elsykler?



Ved å bruke strategiske «puff» mot definerte målgrupper

FEM FORDELER:

1. Nudging går rett inn i konkrete valgsituasjoner med skreddersydde tiltak
2. Nudging handler om at det grønneste alternativet blir enklest å velge
3. Alle idéer testes før implementering, for å sikre at de faktisk virker
4. Forutsetning nr 1: Infrastrukturen for syklistene forbedres markant
5. Forutsetning nr 2: Elsykler gjøres mer synlige i butikker og i bybildet

IDÉMAKERE:

Anne Bjørndal, Kristin Sunde, Bjørn Andreassen, Kenneth Dahlgren og Henning Sunde fra Rodeo Arkitekter AS og Ivar Spydevold, Benedicte Brinchmann, Karen Marcussen og Arnstein Vestre fra Green Nudge (Norge).

PROBLEM:

Mange potensielle syklistar velger bort sykkelen på grunn av bratte bakker, lange avstander og det upraktiske ved å bli svett og dermed trenge klesskift. Elsykkelen løser alle disse problemene, og er «the missing link» i manges transportbehov. Problemet er at mange fortsatt ikke har oppdaget eller prøvd elsykkel selv. For mange er det et stort sprang å gå fra bil til sykkel. De trenger derfor et puff som dytter dem i riktig retning – altså et grønt «nugde».

LØSNING:

Målrettede nudge-kampanjer: Unge og yrkesaktive «first movers» får gratis bruk av elsykler på jobb, med interne konkurranser som belønner de ivrigste. Elsykler kan komme med på kjøpet av leilighet. Småbarnsfamilier får tilbud om leie/lån av elsykler via helsestasjon, barselgrupper, barnehager eller bilforhandlere. Pensjonister kan låne/lease elsykler via et Velocitek, seniorsenter eller hjemmetjenesten. 60-pluss-grupper arrangerer sosiale turer på lånte elsykler.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/qalFos

NUDGE!

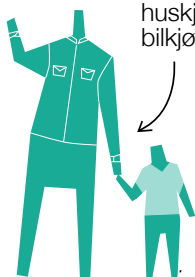
ung og urban, i jobb, god økonomi



Fremdeles ung, men med jobb og penger, helt til...

NUDGE!

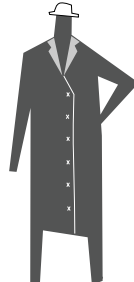
barn, huskjøp, bilkjøp



...20-30årene, når mange får barn, og/eller gjør store investeringer.

NUDGE!

for gammel til å kjøre bil? eldretrim



Når man nærmer seg pensjonisttilværelsen er det viktig å holde seg i form.

På kryss og tvers



Hvordan bygge en effektiv innfartsåre for sykling i Osloregionen?



Gjør dagens E18 til en bred og effektiv sykkelmotorvei

FEM FORDELER:

1. Gir syklistene et like effektivt trafikksystem som bilene har hatt lenge
2. Bruer og avkjøringer fra dagens E18 sikrer god trafikkflyt også for sykkel
3. Store og lettleste skilt over sykkelveien sikrer god informasjon
4. Rasteplasser med reparasjonsmuligheter og kaffebar finnes langs veien
5. Offentlig busstrafikk kan føres parallelt med sykkelmotorveien

IDÉMAKERE:

Emil Maj Christensen, Nivah Samuel Hastrup og Søren Shaumburg Jensen (Danmark)

PROBLEM:

I etterkrigstidens Europa ble drømmen om frihet og bevegelse realisert med bilen som middel, gjennom gigantiske motorveier og trafikkmaskiner. Byene ble formet for å slippe bilene fram. Nå må sykkelen prioriteres like høyt, med sykkelveier som bygges på motorveienes idealer om effektiv trafikkflyt. Dessverre tas ikke dette på alvor i planen for dagens E18 ut av Oslo, når den nye E18 legges i tunnel. Her har bilene fortsatt førsteretten.

LØSNING:

Dropp dagens bilbaserte plan for gamle E18, og bygg i stedet en bred, flerfelts sykkelvei i traséen til den gamle motorveien. Dette blir syklistenes hovedinnfartsåre til byen, og får alle fordelene som bilene fikk her: Av- og påkjøringsfelter som sikrer at ingen må stoppe i møtet med annen trafikk, muligheten for å sykle fort og enkelt foreta sikre forbikjøringer i begge retninger. Skilting og fasiliteter underveis holder også motorveistandard.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/Zyylei

Cykelmotorveiens forløb

Den nye sykkelmotorvej følger den gamle E18's tracé gennem Høvik-området. For at få det fulde udbytte af motorvejens fordele i form af broer, afkørsler o.lign. har det været vigtigt at udnytte hele det gamle motorvejsforløb.



Syklus



Hvordan skape en trygg transportåre for sykkel gjennom og rundt Oslo Sentrum?



Lage en ny ringvei for gående og syklister rundt hele sentrumsområdet

FEM FORDELER:

1. To høye parkeringstårn i sentrum gir enkel og sikker sykkelparkering
2. Sykkelingen deles i seks faser, med opplevelser fra seks ulike temaer: Mat, kunst og kultur, barnelek, skog, design og utendørstrening
3. Sykkelnutepunkt med parkering etableres på Europarådets plass
4. Sentrum prioriteres slik: 1. Gående 2. Syklister 3. Kollektivt 4. Bil
5. Forslaget byr på hele 40 konkrete tiltak for bedre sykkelforhold i sentrum

IDÉMAKERE:

Andreas Viken Förster, Hans Alexander Huseklepp og Kyrre Sundal (Norge)

PROBLEM:

Dagens Oslo sentrum er svært dårlig tilrettelagt for sykling. Bilene tar stor plass og skaper store trafikkproblemer. Smale gater i små kvartaler med kort avstand mellom kryssene gjør det vanskelig å romme alle trafikantgrupper. Samtidig vokser Oslo raskt, og vil få 200 000 nye innbyggere i løpet av de neste 20 årene. Hvis mange av disse skal over på sykkel, kreves det drastiske grep i sentrum.

LØSNING:

Syklus leverer en omfattende katalog med forslag til en radikal omlegging av bytrafikken i Oslo. Det viktigste er Sykkelingen – en sykkelvei rundt sentrumsområdet langs deler av Ring 1 og rundt kvadraturen. Sykkelingen anlegges som et bilfritt parkområde med oppvarmet sykkelvei på asfalt og seks ulike opplevelsessoner med hvert sitt tema. Sykkelingen knytter sammen mange innfartsårer, og gjør det trygt og enkelt å krysse sentrum. Parkeringstårnene for sykler i sentrum blir to praktiske symboler på en sterkere sykkelkultur.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/QxMJX1



Desire Lines



Hvordan gi sykklistene en fast plass i trafikkbildet?



Merk tydelige fargelinjer direkte på gateplanet

FEM FORDELER:

1. Linjene er en enkel og fleksibel måte å sikre sykklisterenes plass på
2. Linjene skaper forutsigbarhet og økt trygghet for alle trafikanter
3. En egen app gir sykklistene oppdatert trafikkinformasjon langs linjene
4. All trafikk spores for å sikre at skilting og signaler skaper god flyt
5. Linjene har tradisjonsrike mønstre for å skape ekstra oppmerksomhet

IDÉMAKERE:

Peter van Meir, Jorrit Roos, Ingmar Varain og Herman van der Vegt (Nederland).

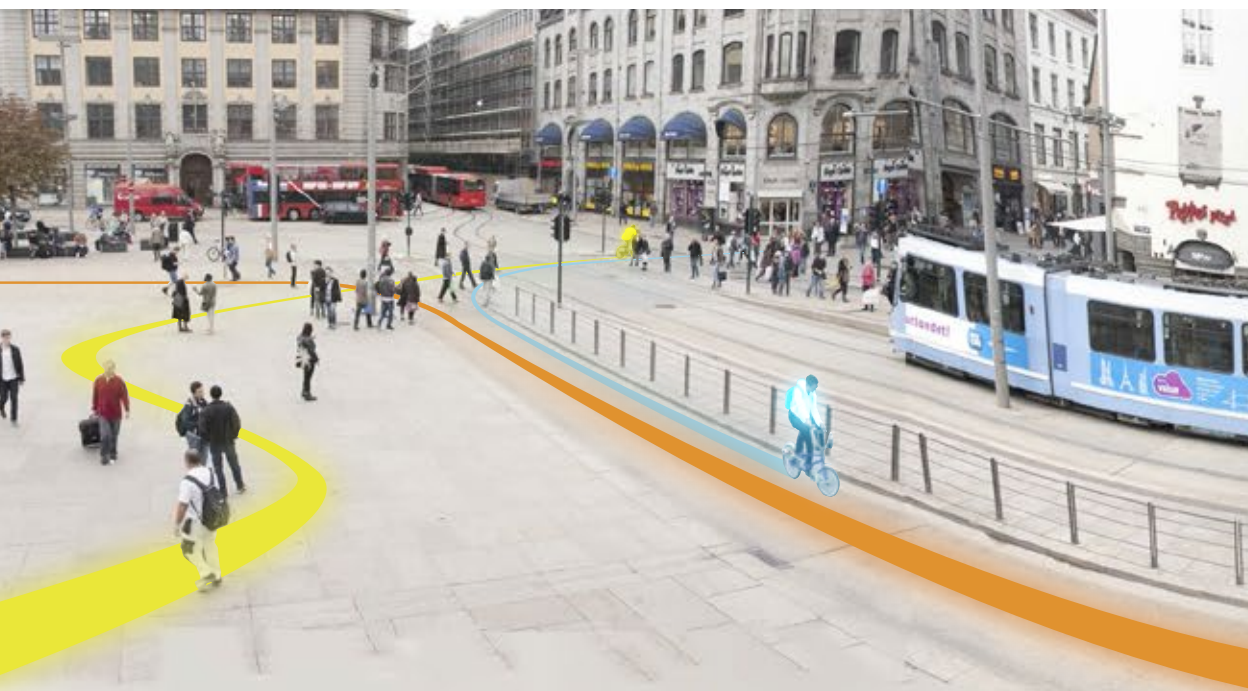
PROBLEM:

Oslo mangler et konsekvent nettverk av sykkelveier. De som finnes, er bruddstykker som mangler sammenheng. Syklistene må ofte veksle mellom kjørebane og fortau. Dette skaper en uforutsigbarhet som skremmer mange fra å sykle, og som gjør andre trafikanter usikre på de som faktisk sykler. Syklistene trenger sin egen plass i trafikken for å unngå skader og konflikter.

LØSNING:

Vi kan merke sykkelrutene gjennom byen ved å male fargede linjer i gatene, i et konsekvent og lettlest system. Først må vi undersøke med GPS og andre data hvilke veier og snarveier («desire lines») syklistene velger gjennom byen. Når vi vet dette, markeres brede, mønstrete linjer i ulike farger for ulike ruter. Ved stadig måling av all trafikk, kan linjene endres i takt med behovene.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/IrGfOp



Hurtigstien

Sykkelmotorvei i landskap med variasjon



Hvordan skape gode sykkelløsninger der nye E18 legges i tunnel?



Fjern gamle E18 og lag sykkelekspressvei i et reparert landskap

FEM FORDELER:

1. Tre ulike ruter gir alternative valg til sykklister med ulike mål og behov
2. Hurtigstien er ingen monoton rettstrekning, men gir varierte opplevelser
3. Særpreget i nærheten til både fjord, skog og villastrøk preger sykkelruta
4. Hurtigstien bygges tett på kollektivtrafikken, for de som ikke vil sykle hele veien
5. Varm luft fra biltunnelen føres under sykkelstien for å holde den tørr og snøfri

IDÉMAKERE:

Jens Linnet and Adam Bang from BOGL.
Team: Jens Nybo Andersen, Julia Ulrich, Constantin Boes, Mikala Kaja Krebs, Gorm Egdal Larsen. Konsulent: Landskapsarkitekt m.a.a Svend Algren (Danmark)

PROBLEM:

Den nye E18 gjennom Sandvika, Høvik og Lysaker skal legges under bakken. Nåværende E18 blir dermed lokalvei. Den foreslåtte løsningen setter dessverre bilen i fokus, nok en gang – og avspiser syklende og gående med et lite restareal på bilens premisser. Den firefelts veien vil fortsatt være en barriere mellom boligstrøkene og et unikt kystområde på strekningen, og syklistene forblir nedprioritert.

LØSNING:

Hele den nåværende motorveitraséen fjernes for å gjenskape sammenhengende by- og landskapsområder på tvers av den gamle barrieren. I stedet anlegges «Hurtigstien» – Europas beste sykkelvei – langs de sju kilometrene mellom Sandvika og Lysaker. En effektiv pendlerute som også forsterker landskapsopplevelsene underveis. «Kulturstien» langs eksisterende gater og «Kyststien» ved sjøen anlegges som parallelle, langsommere ruter.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/dpMgQn



Hurtigstien er oppgavens hovedfokus og er først og fremst en pendlerute med få forhindringer som gjør det raskt, lett og bekvemt å sykle til og fra jobben. Sykkelstien er dobbeltrettet med to til tre spor i hver retning, slik at det som minimum er en forbikjøringsbane langs hele strekningen.



Kulturstien ligger øverst og lengst inn mot land, den er veldigt kupert og henvender seg til lokale, turister og mosjonister.



Kyststien er en ny sykkelforbindelse langs vannet. Den gir en unik mulighet for å sykle langs himmel og hav med fjordlandskapet i bakgrunnen. Kyststien henvender seg spesielt til turister og fritidssyklister.

Bikeline



**Hvordan gjøre det lett
å finne veien gjennom
byen?**



**La en sykkelrute-app
guide deg langs fargede
gatelinjer gjennom byen**

FEM FORDELER:

1. Syklistene kan lagre ruter og dele tips i et virtuelt fellesskap via appen
2. Butikker, kafeer og andre partnere kan delta med lokale, eksklusive tilbud
3. Innhold og tilbud rettet kun mot syklistene vil motivere flere ut på to hjul
4. Byen vil få brukerdata som kan brukes til å justere eller fikse sykkelrutene
5. De fargede linjene gir verdifull navigeringshjelp også for de uten data på styret

IDÉMAKERE:

José Luis Vallejo Mateo fra
Ecosistema Urbano S.L.P. (Spania)

PROBLEM:

Hvordan kommer jeg meg enkelt og trygt fra A til B i byen? Her er det et sykkelfelt, men hvor fører det? Og hvor er nærmeste sykkelverksted? Dette er noen få av spørsmålene bysyklister stiller hver dag. I en by som stadig forandres, er det ikke alltid lett å orientere seg for de som velger sykkel. Hva gjør du når du ikke har noen lokalkjente som kan gi deg tips og peke ut retningen?

LØSNING:

Markér nøkkelruter med fargede linjer i gatene, og la folk navigere langs disse ved hjelp av en app som gir dem ekstra informasjon underveis. Med smarttelefon på styret kan den fysiske linja bli en utvidet sykkelrute med informasjon du trenger der og da: Hvor langt du har igjen, andre syklisters kommentarer til ruta og hva som er verdt å oppleve der du er nå – inkludert spesialtilbud for syklist i lokale butikker og kaféer.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/VKRW24

app + virtual lines = augmented info

The bikeline application turns any smartphone into a context-aware source of relevant information for the cyclist.



always up to date

In comparison to printed maps and physical signposts, through this application the contents will be very easily updated and served to the citizens in near-to-real-time.



passive and active

The application supports two basic operating modes: Checking maps, routes and tips while stopped, or displaying context-aware information during the ride in a simplified format.



multiplatform

The application will be available for Android, iOS or BlackBerry, or even as an HTML5 application for other platforms. Any smartphone or tablet incorporating a camera, WiFi and/or GPS will work.



from Norway to the world

After being tested in Norway, the system can be exported and implemented in other places. It could even be co-developed and co-funded with other partner cities.

physical lines, clean visual design

Using color, style and weight will give more visual information, even without the application.



information

- Knowing where a route is leading you.
- Finding the closest workshop along the route.
- Tracking bike movements around the city (statistics of route traffic).
- Find the fastest/safest/shortest way to go somewhere.
- Showing route-specific deals by nearby commerces and shops.
- Showing relevant places along the route.
- Estimating distances and times.
- Displaying security issues: obstacles, repair works, closed streets...
- Get tips and warnings from other cyclists, see real time traffic information...



map

Different bike lines, shown in both abstract 'subway style' map and geographic map



location

- Visual recognition: The camera helps detecting in which line you are. Lines are recognizable even when blurred by the motion.
- WiFi based location: Locates you along a nearby line.
- GPS location: Locates precisely along a line and also when riding away from it.



while riding

- You can both hear (sounds) and see (color, light, movement) information without having to look closely.

map view • have a general view of the city

street view • the app recognizes the line

ride view • the app highlights things while riding

ride view • current and next item are displayed

Hele Oslo sykler

– bli med du også!



Hvordan vise at alle kan sykle – og få flere til å gjøre det?



Lag kampanje om de positive opplevelsene syklistene får

FEM FORDELER:

1. Bilder og historier viser at det er mulig å sykle i alle livssituasjoner
2. Fakta og eksempler tydeliggjør de mange fordelene ved å velge sykkel
3. Stor variasjon av folk i ulike aldre får fram ulike motivasjoner for å sykle
4. Kampanjen samler alle aktuelle aktører i et felles løft for miljøvennlig bytrafikk
5. Alle tilgjengelige kommunikasjonskanaler brukes for å nå hele bysamfunnet

IDÉMAKERE:

Carl Henrik Deiting fra Green Mobility i samarbeid med Anne Solheim, Eva-Maria Heinrich og Vidar Lund (Norge)

PROBLEM:

Byfolk har kort vei til det meste, de fleste har råd til ordentlige sykler – og liker mosjon. Likevel er det bare noen få som velger sykkel ofte. Noen skylder på manglende sykkelveier, andre på været. Men det er motivasjon og følelser det virkelig handler om når adferdsendringen ikke kommer. Vi trenger ekte og jordnære forbilder som alle kan identifisere seg med, som viser at det er lettvinnt og gøy å sykle i Osloregionen.

LØSNING:

En stor kommunikasjons- og markedsføringskampanje: «Hele Oslo sykler. Bli med du også!». Bilder og sitater fra hverdagssyklister i byen viser positive eksempler og suksesshistorier for å trigge og motivere flere. Kampanjen er første steg for å skape oppmerksomhet. Etterpå kommer et felles sykkeløft i Osloregionen, med arrangementer, tilbud og aksjoner som gjør hverdagssykling enklere.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/z2ZtGC



„Aldri mer på jakt etter en ledig parkeringsplass - dette er bare deilig!“

Kjell, pensjonist, 71år

 **Hele Oslo sykler.**
Bli med du også!

En gjennomsnittlig bilist bruker opp til 1.750 kr i bompenger og parkeringsavgifter hvert år. Dette er penger du kan bruke på mye kjekkere ting når du velger å sykle.
Hele Oslo sykler. Bli med du også! Følg kampanjen på www.hele-oslo-sykler.no

Sykkellalléer

– den raskeste veien til en bedre sykkelhverdag i Oslo sentrum



Hvordan gi folk en trygg og god byopplevelse på sykkel?



Gjør smågater til sykkellalléer der sykkel er førsteprioritet

FEM FORDELER:

1. Merking med grønn linje er lett å følge, du vet at du kommer til rett sted
2. Forkjørersrett gir en mye bedre flyt med færre stopp, og høyere trivsel
3. Sykkellalléene fremhever lokale særtrekk og lærer deg mer om strøket
4. Vancouver har gjort dette i 15 år – og dokumenterer at det virker
5. Teststrekninger er rimelige å sette ut i livet, og enkle å justere underveis

IDÉMAKERE:

Anne Bjørndal, Kristin Sunde, Bjørn Andreassen, Kenneth Dahlgren, Ivar Lygner og Henning Sunde fra Rodeo arkitekter (Norge) og Frank de Volder (Nederland).

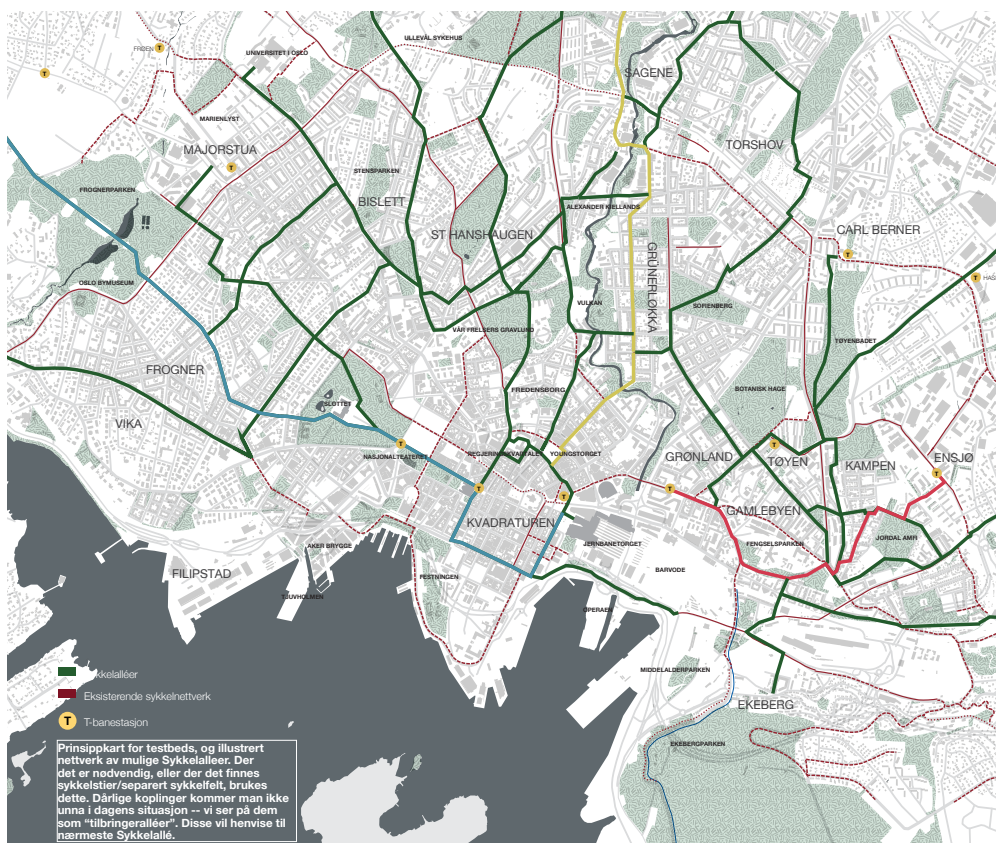
PROBLEM:

Mange kvier seg for å sykle på dårlige veier. Når få sykler, går tilretteleggingen sakte. Hovedsykkelveinettet planlegges langs brede, trafikkerte gater som mange opplever som utrygge med mye støy og stress. Dermed går byen glipp av mange potensielle hverdagssyklister. De trenger et trygt, effektivt og trivelig alternativ, som er politisk og økonomisk gjennomførbart.

LØSNING:

Ta grep om de trange og ofte enveiskjørt smågatene, og gjør dem til sykkellalléer. Dette er gater der bilen er gjest, gateparkeringen fjernes – og syklistene kan sykle sammenhengende mellom knutepunkter. I Oslo er målet et konsekvent nett av sykkellalléer inn mot sentrum fra Ring 3. Alléene merkes tydelig med grønt dekke, biltrafikken bremses av ulike trafikkdempere, og syklistene har alltid forkjørersrett.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/dgSaSx



Oslovelo



Hvordan sørge for at syklister føler seg velkomne i Oslo?



Ved å gi dem første-prioritet med både Flow streets og Slow streets

FEM FORDELER:

1. Sykkelveier som er godt merket og vedlikeholdt får flere ut på sykkel
2. Tryggere sykkelveier skaper en bedre by, både sosialt og miljømessig
3. Stasjoner for parkering og sykkelservice markerer at Oslo vil være en sykkelby
4. Et mer menneskelig bymiljø vil gjøre at folk bruker mer tid i byen
5. Flere folk til fots og på sykkel gir handelsstanden flere spontane kunder

IDÉMAKERE:

Alexander Kloster-Jensen fra Oslo Sykkelkompani AS, Andreas Nypan fra Landskapsfabrikken AS, Sarah Winge-Sørensen og Christian Bloom (Norge).

PROBLEM:

Syklistene i Oslo taper kampen om gatene, fordi sykling som transportløsning ikke har blitt prioritert. Bilen har hatt klar førsteprioritet i trafikkbildet. Syklistene må klare seg med plassen som blir til overs. Men folk vil være der andre folk er, ikke der bilene er. Oslo sentrum må ønske syklistene velkommen tilbake for å skape en mer levende og menneskelig by. Det kan bare skje gjennom konkrete prioriteringer av gatebruken.

LØSNING:

Oslovelo foreslår at en rekke gater i Oslo sentrum defineres i to kategorier: Flow streets og Slow streets. «Flow streets» utformes for effektiv framkommelighet inn og ut av sentrum. Der det ikke er plass nok til brede sykkel-felter, må gateparkering fjernes. «Slow streets» utformes for et rikt og variert gateliv, der syklistene deler plass med kafébord, trær og gatemøbler. Oslovelo foreslår også flere «Cyclehubs» med service og parkering.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/4QIN94



Just fix it!



Hvordan få ungdom til å sykle til skolen og bygge en sterk sykkelkultur?



Lag sykkelverksted på skolen og la elevene lære å reparere sin egen sykkel

FEM FORDELER:

1. Sykler med gir og bremses som holdes i ordentlig stand, er tryggere å bruke
2. Barn og ungdom synes det er moro å skru – her lærer de hvordan det gjøres
3. Færre kommer for sent til skolen, siden det er raskere å sykle enn å gå
4. Elevene vil komme i bedre form, og dermed få mer overskudd i hverdagen
5. Sykling til skolen reduserer bilbruken, og minsker slik forurensingen lokalt

IDÉMAKERE:

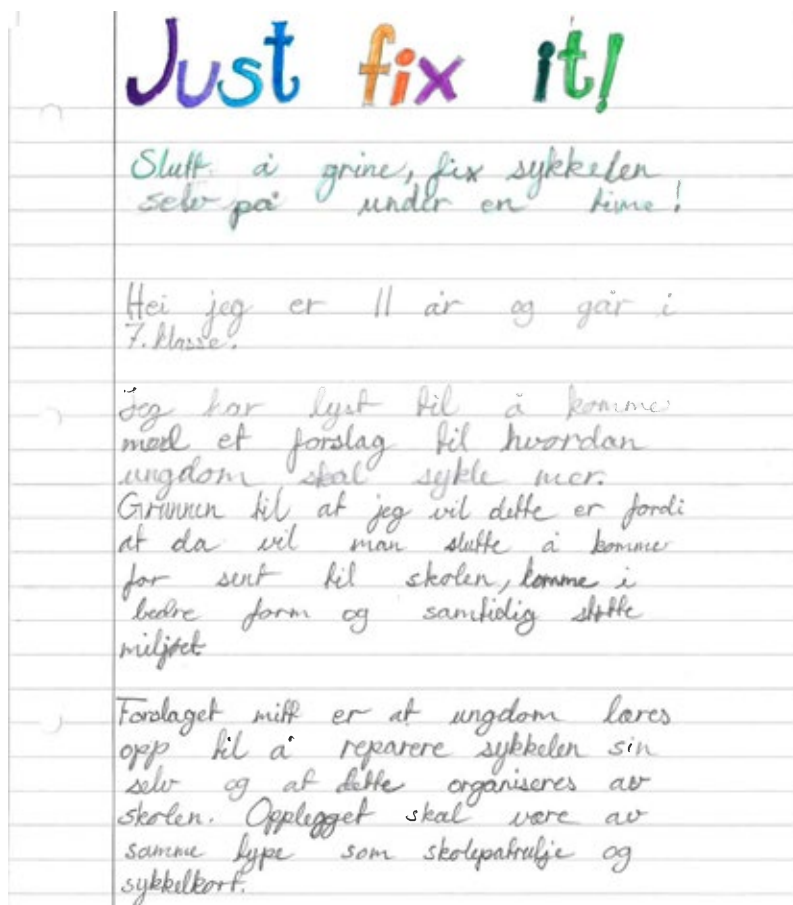
Selma D. Ditlev-Simonsen (11 år)

PROBLEM:

For få barn og unge sykler til skolen. Hvis vi skal øke tallet på hverdagssyklister, må sykkelkulturen vokse fram nedenfra. Men ungdom er nå generelt mindre aktive enn før, og mange slutter helt å sykle i ungdomstiden. Hva skal til for at flere elever skal velge sykkel på sine daglige reiser til og fra skolen? Hvordan kan sykkelkulturen blant ungdom styrkes?

LØSNING:

La sjuendeklassingene delta på et program like etter skoletid, der de lærer å vedlikeholde og reparere sykkelene sine. Dette kan de i sin tur lære videre til andre elever på skolen. Hver klasse kan ha et team på 5-7 elever, som kan være på sykkelverkstedet på skolen en ettermiddag i uka. Der kan de reparere og justere andres sykler, samtidig som de deler kunnskapen sin. Dette prosjektet organiseres som en forlengelse av opplæringen til sykkelkortet man tar i 6. klasse.





– Jeg vil at det skal planlegges og tilrettelegges for syklister på tilsvarende måte som det gjøres for bilister og gående.

Det bør være like enkelt, trygt og ukomplisert å sykle som å kjøre bil. Dette forutsetter – naturligvis – at planlegging og tilrettelegging gjøres av kompetente folk, og helst noen som sykler mye selv. Da slipper vi kanskje faderer som de pinlige og farlige “løsningene” i Bjørvika i Oslo. Smale sykkelfelt, og den norske spesialløsningen «gang- og sykkelvei», holder ikke. Det er nødvendig med egen infrastruktur for syklister, helst gangvei med separat sykkelbane, separert fra veien. Dette siste er kanskje det viktigste enkeltgrepet som jeg ønsker meg.

Christian Løverås

Sykkeltkultur

– et ansikt utad



Hvordan skape og synliggjøre en sterkere sykkeltkultur?

PROBLEM:

Det viktigste elementet for å danne en sterk sykkeltkultur er å bygge flere og bedre sykkelveier. Men den største utfordringen dreier seg om politisk handlingsvilje. For å skape en sterkere norsk sykkeltkultur, trenger vi et langvarig politisk press og en åpen, offentlig debatt. Vi trenger også å synliggjøre de kreftene som arbeider for å fremme sykling. Vi ser dem i debattene og i kampanjene, men burde se dem hver eneste dag.

LØSNING:

Bygg en sykkelpaviljong nær Oslo Sentralstasjon, som et åpent informasjonssenter drevet av Syklistenes Landsforening. De er en stor pådriver for sykkeltkulturens fremtid. Sykkelpaviljongen kan styrke foreningens budskap og syklistenes interesse, ved å arrangere debatter, informasjonsmøter – og være et synlig møtested for aktivister, syklist og politikere. Egen kafé og sykkelparkering styrker den sosiale funksjonen.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/Houkwb



Bygg en sentral sykkelpaviljong for sykkeltaktivistene

FEM FORDELER:

1. Et samlende hus som styrker hverdagssyklistenes felles identitet
2. Et godt synlig og lett tilgjengelig ansikt utad for sykkeltkulturen
3. Fungerer som informasjonssenter for skoler, institusjoner og publikum
4. En viktig arena for debatter og informasjonsmøter om sykkeltkultur
5. Gjør det enklere for flere syklist å delta i prosesser og diskusjoner

IDÉMAKER:

Eirik Gulsrud Johnsen (Norge)

Lines and lanes



Hvordan gjøre det enklere å kombinere sykkel og kollektivt?

PROBLEM:

Motbakker og dårlig vær er en sentral årsak til at få sykler i Oslo. Dårlig sammenheng i sykkelveinettet er en annen. Store høydeforskjeller gjør at mange gjerne sykler nedover til jobb, men ikke orker den tunge veien hjem.

LØSNING:

Utnytt den eksisterende topografien til å lage to sammenhengende og lettsyklede flate ruter mellom øst og vest, samt flere direkteruter ned mot sentrum – som også knyttes tett til det eksisterende kollektivtrafikknettet. På denne måten blir det enklere å kombinere sykkel og kollektivt, for eksempel ved å sykle nedover og ta skinnegående kollektivtrafikk hjem. Forslaget tar utgangspunkt i eksisterende sykkelveinett, og oppgraderer og utfyller dette. Både stasjoner og t-baner oppgraderes også for å gjøre overgang til sykkel enklere.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/s8gVff



Bygg et sykkelveinett som kobles direkte til holdeplassene

FEM FORDELER:

1. Utnytter og utfyller det eksisterende sykkelveisystemet
2. Strategisk bruk av topografi og kollektivtrafikk for å gjøre sykling enklere
3. Bruker lyslinjer og farger for tydelig å signalisere sykkelrutene
4. Kobler seg til grøntområder og vannveier, forbinder marka med sjøen
5. Legger opp til et mer finmasket nett som kobler forsteder med sykkелеkspressveier

IDÉMAKERE:

Superunion Architects AS ved Johanne Borthne og Vilhelm Christensen (Norge)
Artgineering ved Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Marko Antic, Fran van Wijngaarden og Laurents Boodt (Nederland)
H+N+S Landshapsarchitecten BV ved Jandirk Hoekstra, Hank Van Tilborg, Timothy Vanagt og Asbjørn Jessen (Nederland)

Sykkelby. Sykkelbro



Hvordan kan vi gjøre Oslo både større og lettere tilgjengelig?

PROBLEM:

Oslo vokser i høyt tempo, innen 2040 vil folketallet i Oslo øke med 220 000 mennesker. Boligmangel, bilkøer, lange pendleruter og mer kø er allerede tydelige tegn på voksesmertene. Trafikksystemene er bygget for biler, slik at sykkelen må spille birollen. Kan sykkelen vise vei til nye måter å utvikle Oslo på?

LØSNING:

Bygg en bruforbindelse for sykkel og svevebane mellom Vippetangen og Hovedøya, videre til Gressholmen, Langøyene og Husbergøya til Nesodden, og deretter fra Nesodden over til Snarøya og Fornebu. Dette vil knytte Oslo sammen med Nesodden og Bærum, og gjøre øyene og fjorden tilgjengelige på en helt ny måte. På Hovedøya, Gressholmen, Langøyene, Husbergøya, Akershusstranda, Vippetangen og på vannet i mellom kan det så startes en byutvikling med boligbygging i etapper. Dette kan skape en helt ny sentrumsbydel med rom for 80 000 mennesker – i et forbillig bysamfunn helt uten biler, skreddersydd for sykkeltrafikk.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/W4uTVc



Sykkelbro fra Vippetangen til Fornebu, koblet til en ny bydel på øyene

FEM FORDELER:

1. Dekker boligmangel og skaper etterspørsel etter nye boformer, tjenester og teknologi
2. Vi kan bygge tettere med smalere gater når sykkelen er dominerende transportmiddel
3. Byutviklingen vil foregå på de syklende og gåendes premisser – i en stille bydel
4. Kilometervis med strandlinje, svaberg og skog blir integrert i byen
5. Svevebanen følger sykkelbrua og gir effektiv kollektivløsning på den samme strekningen

IDÉMAKERE:

Taktil arkitekter AS (Norge)
 Torbjørn Tryti
 Tomas Assved Hjort
 Astri Margareta Dalseide
 Per-Leif Bersvendsen

Show me the way



Hvordan guide folk gjennom Oslos sykkelveinett?

PROBLEM:

Selv om fordelene ved å sykle er mange, er fortsatt sykkelandelen i Oslo for lav. Etterhvert som befolkningsveksten vil belaste veitrafikken stadig mer, vil folk måtte finne andre transportløsninger. Men mange kjenner kun bilveiene, og er usikre på hvilke ruter de skal velge for å ta seg gjennom byen på sykkel.

LØSNING:

La folk få prøvekjøre sykkelrutene hjemmefra – via en nettbasert videotjeneste. Med kamera på sykkel og syklist filmes rutene sammenhengende, samtidig som turene logges med GPS for nøyaktig stedsangivelser på kart. På nettstedet ses filmene sammen med et interaktivt kart som hele tiden viser nøyaktig posisjon. På denne måten blir det lett å oppdage nye ruter og løsninger for de som gjerne vil sykle. Videotjenesten viser på samme måte også et utvalg sykkelruter fra Amsterdam, København og Eindhoven – for å demonstrere beste praksis på området, og illustrere kontrasten til de norske løsningene.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/jW3ys1



Lag en nettbasert videotjeneste som viser rutene

FEM FORDELER:

1. Svært brukervennlig og pedagogisk måte å gjøre syklistene kjent i byen på
2. Dokumenterer dagens tilstand for Oslos sykklister
3. Filmene kan starte en offentlig debatt om sykkeløsningene som tilbys
4. Hjelper turister og andre besøkende å finne de fineste stedene å sykle i Oslo
5. Viser sykkel som reelt alternativ for å bringe både unge og voksne fra A til B

IDÉMAKER:

Samir Bendida (Nederland)



– Jeg syns også vi som sykler må bli flinkere til å sykle. Vi må lære oss trafikkreglene, gi tydelige tegn og vise andre hva vi driver med fra sykkelsetet.

Ikke hoppe opp og ned fra fortauet eller dundre gjennom krysset på rødt eller sikksakke mellom bilene. Da vil Oslo bli en mye bedre by å sykle i. Da vil flere tørre å sykle, forholdet mellom syklist og andre trafikanter blir bedre og jeg kan slappe mer av på min herlig tunge britiske militærsykkel.

Per Asbjørn Risnes jr

KOSLOK:

Mer sykling med nudging som strategi



Hvordan påvirke helt forskjellige målgrupper til å velge sykkelen oftere?

PROBLEM:

Det er allerede mange politikere, eksperter og kampanjer som forteller oss at det er mange fordeler med å sykle. Men man kan ikke vedta holdningsendringer. Særlig ikke i en by med en så sammensatt befolkning som Oslo. Det er tydelige forskjeller mellom kvinner på Vinderen og kvinner på Furuset i deres oppfatning av sykling. Hvordan kan man da skape effektive kampanjer?

LØSNING:

Bruk nudging som strategi for å gjøre sykling til et forståelig, enkelt, ønskelig og verdifullt valg – og en ny vane for hver enkelt. Nudge betyr «puff» eller «dytt» - og handler om å gi en person som er i ferd med å ta en beslutning et lite dytt i ønsket retning. Dyttet kan være bevisst eller ubevisst for den det gjelder, men påvirker valget deres på en positiv måte. Prosjekt KOSLOK handler om Kultur Og Sykkel, Livsstil Og Klasse, og har intervjuet kvinner i alderen 30-50 på både Furuset og Vinderen. Svarene hjelper oss å forstå hvorfor de velger forskjellig, og denne innsikten gjør det mulig å skreddersy virkemidlene. Prosjektet viser derfor flere eksempler på målrettede og tilpassede tiltak for kvinner i begge bydeler.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/5PsCwc



Bruk nudging som metode for å forstå hva som faktisk endrer adferd

FEM FORDELER:

1. Nudging er en tilpasningsdyktig teknikk for å påvirke ulike målgrupper til å sykle
2. Nudging både krever og gir innsikt og kunnskap om ulike befolkningsgrupper
3. Nudging som strategi har flere anerkjente verktøy og velutviklede metoder
4. Bygger på kjente teorier fra både sosiologi, psykologi og atferdsøkonomi
5. Øker effektivitet og treffsikkerhet for praktiske tiltak og andre kampanjer

IDÉMAKERE:

Henning Sunde, Anne Bjørndal, Kristin Sunde, Bjørn Andreassen og Kenneth Dahlgren fra Roedo Arkitekter (Norge) med Øystein Evensen og Erlend Nyhammer fra Comte Bureau (Norge)

12-trinnsprogrammet



Hvordan hjelpe folk til å innse om de er avhengige av bilen?

PROBLEM:

Mange av oss har gjort oss så avhengige av bilen at vi ser på bruken som en selvfølge. Er det å foreslå en seriøs kur mot bilavhengighet kun en overdreven harselas med fenomenet – eller er det en mulig, dystopisk fremtidsvisjon?

IDÉMAKERE:

Henning Sunde, Anders Ese, Anne Bjørndal, Kristin Sunde, Bjørn Andreassen og Kenneth Dahlgren fra Roedo Arkitekter (Norge)



Vis dem en redigert versjon av 12-trinnsmodellen for rusavhengige!

LØSNING:

La folk lese og kjenne etter selv! Kjernen i den velkjente Minnesotamodellen mot alkoholisme, rus- og pengespillavhengighet handler om å erkjenne at man har blitt en person man ikke ønsker å være, at man har mistet kontroll – og at man trenger å se ut over seg selv for å finne styrke til å ta et oppgjør med kilden til den negative avhengigheten. 12-trinnsprogrammet mot bilavhengighet er et skråblikk på vår egen hverdag med bilen i sentrum. I en plansje som omskriver de 12 trinnene til å handle om bilismen, tvinger denne idéen oss til selvransakelse. Første trinn lyder slik: «Vi må innrømme overfor oss selv at vi er maktesløse overfor bilen, og at bilbruken styrer våre liv». Siste trinn: «Det er andre svake mennesker der ute. Vi må jobbe kontinuerlig med å overbevise disse andre, som tynges av privatbilismen, om sine feil. Vi må gi dem inspirasjon, motivasjon og hjelp til endring».

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/RN8tPZ

Bicycle Blueprint



Hvordan gjøre sykling mer synlig i bymiljøet?

PROBLEM:

Oslo er ikke en sykkelvennlig by, og budsjettene er ikke store nok til å gjøre de store grepene. Resultatet er at både syklistenes plass i trafikken og bybildet er utydelig for de fleste, og noen ganger kaotisk. Det trengs et klart og gjenkjennelig grep som forandrer måten vi betrakter sykling på.

LØSNING:

Legg en klar og tydelig blåfarge på alle sykkelfelt, sykkelveier, sykkelparkeringer og andre elementer i byen som er tett knyttet til sykling. Det kan også være bygninger (sykkelbutikker eller sykkelvennlige kaféer og drikkekiosker langs sykkelruter), parkeringsstativer eller områder hvor sykkelens plass har førsteprioritet. Dette vil styrke sykkelens posisjon umiddelbart, ved å gjøre dens tilstedeværelse synlig og tydelig i det offentlige rom.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/9LIU9H



Bruk blåfarge på alle elementer som er tilrettelagt for sykkel.

FEM FORDELER:

1. Styrker syklistenes posisjon i gatene
2. Øker trafikksikkerheten
3. Gjør sykkelnettverket tydeligere og mer synlig
4. En fleksibel måte å organisere parkeringsløsninger
5. Rimelig å gjennomføre, med umiddelbart resultat

IDÉMAKERE:

Sander Dekker og Frank de Volder (Nederland)
sammen med Rodeo arkitekter AS (Norge)

Sykkelloftet 2025



Hva må gjøres for å få over 50% av arbeidsreisene på sykkel i 2025?

PROBLEM:

Dagens samferdelspolitikk legger opp til å bruke enorme summer på å tilrettelegge for mer biltrafikk, mens sykkelinvesteringene bare er brøkdeler av veimidlene. Hvis målene om å flytte trafikkveksten over til miljøvennlig transport skal nås, må pengene gå samme vei. Det krever en stor og langsiktig vilje til knallhard prioritering av sykkeltrafikk. Per i dag prioriteres fortsatt planer og investeringer mot fortsatt bilvekst.

LØSNING:

Utnytt den eksisterende topografien til å lage helhetlig pakke med prinsipper, strategier og tiltak for å bygge en sterk sykkelkultur. Sykkelloftet koordineres via en organisasjon i offentlig regi, finansieres delvis via veipricing – og får slik både midler og fullmakter til å inngå avtaler med organisasjoner, bedrifter og kommuner. Et premiss er at Oslo-pakke 3 revideres, slik at investeringene i sykkeltiltak blir like høye som for bil. Sykkelloftet beskriver en lang rekke konkrete tiltak på alle nivåer for å nå målet om 50% sykkelandel innen 2025.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/4V85CP



Bygg en sterk organisasjon med vide fullmakter til å bygge nye sykkelløsninger i et tiårsprosjekt

FEM FORDELER:

1. Satser på flere felt samtidig: Økonomi, holdninger og fysiske tiltak
2. Øker sykkelandelen dramatisk ved å redusere bilens konkurransefortrinn
3. Viser konkret hvordan sykkelen kan prioriteres på en lang rekke områder
4. Setter en tydelig tidsfrist på 10 år for å gjennomføre tiltakene som beskrives
5. Konsekvent satsning vil gi klare løft både for folkehelse og trafiksikkerhet

IDÉMAKERE:

Betina Holst Haraldsen, Frid Ane Jacobsen Møster, Jørn Roar Moe og Lena Dänzer-Vanotti sammen med Anorak AS, ved Gaute Wetlesen og Ingar Haug Steinholt



– Jeg savner at syklister i byen anerkjennes som en likeverdig part i transportbildet!

I dag er jeg verken eller. Dermed ser både bilister og fotgjengere på meg som et irritasjonsmoment, siden de oppfatter at jeg bruker begges plass. Personlig ser jeg faktisk på fotgjengere som en større utfordring i byen enn bilister, siden de gående har en tendens til å kapre feltene som er såkalt «dedikert» til sykling. Dermed må jeg hele tiden være på vakt for å unngå sammenstøt med folk som spaserer inn foran meg. Når det er sagt, savner jeg også en strengere oppdragelse av de hensynsløse syklistene som gir blaffen i å tilpasse farten etter trafikkbildet.

Aje Singh Rihel

Netbike



Kan de 400 000 ubrukte syklene i Oslo utnyttes bedre?

PROBLEM:

Bysykkelordningen i Oslo er en suksess, men krever egne parkeringsstasjoner og syklene kan bare returneres til en av disse. Samtidig står omlag 400 000 sykler ubrukte i Oslo, fordi bare 20 prosent av sykkel-eierne bruker sykkel hver dag (i sommerhalvåret.) Det betyr at det er en enorm ledig kapasitet i Oslos kollektive sykkelpark.

LØSNING:

Netbike er et avansert sykkelordningsnettverk, basert på at private sykler meldes inn, kjøres gjennom en teknisk sjekk, utstyres med en rammelås koblet til nettet – og til slutt parkeres slik at alle Netbike-medlemmer kan låse dem opp via en smarttelefon. Låsen har GPS og registrerer alle turer, slik at trafikkdata fra sykkelturene kan analyseres samlet. Via appen kan brukerne se informasjon om plassering og standard på hver enkelt sykkel og forhåndsbestille den som står på ønsket sted. De som bidrar med egen sykkel blir medlemmer gratis, andre kjøper abonnement.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/UbLUTJ



Ja! La dem bli utleiesykler i et stort, sosialt sykkelnettverk!

FEM FORDELER:

1. Gjør det mulig å låne sykler overalt, og parkere dem hvor som helst
2. Hver bruker får poeng ved bruk, ekstrapoeng i motbakker og uvær
3. Den digitale låsen har minidynamo som lader batteriet til elektronikken
4. GPSen registrerer om sykkelen stjeles og viser hvor den befinner seg
5. Bevegelsessensor i låsen sender posisjonen til 113 ved en ulykke

IDÉMAKERE:

Peter van Meir, Jorrit Roos, Ingmar Varain og Herman van der Vegt fra npk design (Nederland)

Bike-In Breakfast



Hvordan gjøre det enklere og hyggeligere å sykle til jobben?

PROBLEM:

Mange som gjerne vil sykle til jobben, forbinder det bare med kjas og mas. De er ikke redd for å sykle, men velger heller komforten i bilen med musikk på radioen og tenker at det gir dem bedre tid på morgenen. Sykkelturen framstår bare som svett og slitsom.

LØSNING:

Gi jobbsyklistene en god frokost og en deilig pause før dagen starter for fullt: Små frokostpaviljonger kan etableres langs de mest brukte pendlerutene for syklist, og en app gir deg både menyen og muligheten til å forhåndsbestille det du vil ha, akkurat når du vil ha det. Dermed kan syklistene stikke tidlig hjemmefra uten å måtte ordne seg frokost, og heller ta morgenkaffen og et smørbrød i frisk luft. Paviljongen har sitteplasser med egen sykkelparkering ved siden av serveringsluken. Bike-In Breakfast kan også utvides med en teknisk servicetjeneste, der gjestene kan få utført enkle reparasjoner eller justeringer mens de spiser. I helgene fungerer Bike-In som kafé for tursyklist.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/EjbvLy



Start en frokostkafé hvor du kan forhåndsbestille via en app!

FEM FORDELER:

1. Bidrar til å forsterke sykkelkulturen blant jobbsyklistene
2. Stimulerer til å ta en pause og bryte med tempotankegangen
3. Egner seg for skoler som ønsker et sesongbasert studentprosjekt
4. Kan bygges som mobil enhet som kan relokaliseres ved behov
5. Synliggjør jobbsyklistene på en ny og annerledes måte

IDÉMAKERE:

BASE Arkitekter AS ved Bård Lindquist (Norge)

Easy Ride



Hvordan gjøre det enklere å velge sykkel når det er langt hjem?

PROBLEM:

Alle er enige om det er fint å sykle dit du skal, så lenge det ikke er for bratt, for langt, for mye vind, for mye regn eller (en sjelden gang) for varmt. Ofte er det lett å sykle ned til jobb, men tungt å sykle hjem. Alternativet for mange blir dermed å bruke bil – eller kollektivtransport, selv om sistnevnte sjelden tar deg direkte dit du skal.

LØSNING:

Gjør det enkelt å ta med sykler på tog og t-baner! Easy Ride viser hvordan oppfellbare sykkelstativer kan monteres inne i vognene, slik at kupéarealet kan brukes både til ståplasser og sykkeltransport etter behov. Med egne adkomstløsninger inn til perrongen og tydelig merking av sykkelvognene, blir det lett for alle å gi sykklene plass og øke andelen multimodale reiser. Egen «Velobase» på stasjonene har p-stativer og viser rutetider, kart over sykkelruter samt turistinformasjon.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/lvOXXM



Lag et komplett system for alle som vil ta sykkel med på tog og bane

FEM FORDELER:

1. Enkel sykkeltransport gjør det lettere å prøve sykling på kortere strekninger
2. Fungerer like godt for pendlere som for studenter på vei hjem fra fest
3. Velobasen tilbyr også lading av elsykler og ventiler for fylling av luft
4. Velobasen lades av solceller på taket over sykkelparkeringen
5. Stativene i vogna bruker festereimer som sikrer syklene når toget går

IDÉMAKERE:

Christian Nuhsbaumer og Andreas Fox
(Østerrike)

Tel-O-Porter



Hvordan få flere til å velge sykkel og ikke bil på handleturene?

PROBLEM:

Sykkelen er ofte den enkleste og raskeste måten å komme fra A til B i byen på, så lenge det bare er du selv som skal fram. Straks du må frakte handleposer eller annen bagasje i tillegg, blir sykkel ofte mindre aktuell – fordi de fleste sykler ikke er laget for å frakte noe annet enn syklisten selv. Bilene, derimot, har alltid et bagasjerom klart.

LØSNING:

Sykkeltilhengere ut til folket! Utplasser varetilhengere i leiestativene rundt i byen, slik at folk enkelt kan leie en henger og sette den på sin egen sykkel, eller på en bysykkel. Studier utført av CycleLogistics viser at det er bagasjekapasiteten som er nøkkelfaktoren bak skiftet fra bil til sykkel. Tel-O-Porter har en kapasitet på 90 liter/45 kilo, og er stabil og enkel i bruk. Med en slik henger på bysykkelen, kan hvem som helst ta handleturen på to muskeldrevne hjul.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/OPxUt0



Gjør det like lett å leie en varehenger som å leie en bysykkel!

FEM FORDELER:

1. Enkel å ta i bruk, krever ikke spesielle ferdigheter
2. Kan gjøre enhver sykkel om til en varesykkel – uten høye kostnader
3. Lett å plassere reklame på, for å redusere kostnader ved utleie
4. Kan også brukes inne i butikkene som en vanlig trillebag
5. Blir lagt merke til i bybildet, hjelper flere å oppdage muligheten

IDÉMAKER:

Udi Rimon (Israel)



– Jeg mener at det må bli slutt på sykkelfelt i bilveien. Sykkelfeltene må, så langt det lar seg gjøre, ligge i nivå med fortauet – og være adskilt fra bilveien.

Jeg synes det er sørgelig at en kjempejobb med å lage vår lokale pendelvei bredere, resulterte i et sykkelfelt som jeg ikke tør å la barna mine bruke. Det har ingen skjerming mot bilene overheadet. Det burde heller lages «hovedårer» eller «mini-ringveier» med egen sykkelvei for enkel adkomst til sentrum. Inne i selve sentrumskjernen er det vel urimelig å forvente separate sykkelveier, så her innser jeg at vi må dele plassen med bilene. Men her synes jeg vi bør få en indre bomring med høye passeringsavgifter for biler – gjerne med variabel avgift etter tid på døgnet og bilens størrelse.

Oskar Åkesson

Oslo on Bike



Hvordan få flere Oslofolk over på sykkel?

PROBLEM:

Hvis Oslo skal forandres til å bli en sykkelvennlig by, må innbyggerne først bli mer sykkelvennlige. De trenger å se flere på sykkel, og de trenger å se at byen tilpasser seg syklistene. Slike prosesser skjer ikke over natta, men er nødvendige for å sikre at Oslo skal være en attraktiv by å bo i.

LØSNING:

Oslo on Bike er et femårig prosjekt som arbeider mot én definert målgruppe av gangen, i en gradvis prosess for å få flest mulig over på sykkel. Start med turistene: Bygg et tett nettverk av sykkelruter i bykjernen og til de viktigste attraksjonene. La bysyklene bli gratis den første timen. Promoter bysyklene som den morsomste måten å oppleve Oslo på. Fortsett med pendlere og studenter: Bygg videre på nettverket, koble det opp til Universitetet og til viktige innfartsårer. Lag parkeringsanlegg ved kollektiv-knutepunktene. Sett opp servicestasjoner. Promoter sykkel som den enkleste måten å komme til jobb og skole på. Til slutt inkluderes alle: Siste ledd er utbygging av sykkelveier til og fra boligstrøkene, særlig rundt skolene – slik at foreldrene kan sykle med barna til skolen og videre til jobb. Større prosjekter for sykkelparkering er også en del av Oslo on Bike.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/kXFQLw



Konsentrér deg om én målgruppe av gangen. Start med turistene!

FEM FORDELER:

1. Starter med overkommelige, enkle grep i bykjernen
2. Synliggjør sykling effektivt ved å starte der flest mennesker ferdes – i sentrum
3. Første trinn tas mot turisme og reiseliv, der markedsføringsressursene er størst
4. Fokuserer først på gruppene som er enklest å rekruttere, gir mer igjen for innsatsen
5. Konsekvent satsning vil gi klare løft både for folkehelse og trafikksikkerhet

IDÉMAKERE:

Anita Dirix, Henk J.M. Bouwman, Marco Aarsen, H.C. Andriesse og Richard H.M. ter Avest (Nederland)

Medvind



Hvordan få flere til å velge sykkel langs den gamle E18 i Bærum?

PROBLEM:

Mange av de som kjører bil i stedet for å sykle, gjør det fordi sykling framstår tungt og slitsomt. Særlig hvis det regner, blåser eller er kaldt ute. Hvordan kan sykling ikke bare bli en reell mulighet, men også en attraktiv mulighet for mange? Hvordan kan gamle E18 gjennom Bærum best utnyttes for å nå et slikt mål?

LØSNING:

Bruk en del av den gamle motorveien til å bygge en toetasjes supersykelbane. Den har to østgående felt og to vestgående i hver sin etasje, med flere ulike på-/avkjøringsfelter og -ramper. Eget viftesystem lager medvind i begge etasjer! Syklister sluses av og på via små, hyppige trafikkknoder og større knoder i kollektivknutepunkter. De største nodene har butikker, kafé og eget drivhus med planter som bidrar til innklimaet i tunnelen. På bakkeplan under sykkelbanen går lokal sykkelvei og turvei, som gjør det lett å krysse den gamle motorveien.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/rAIFdn



Lag en supersykelbane i to etasjer, med vifter som lager medvind!

FEM FORDELER:

1. Gjør det enklere, raskere og tryggere å sykle til og fra jobb og ærender uansett vær
2. Styrker kollektivknutepunktene og gjør det enklere å kombinere ulike transportsmidler
3. Bryter motorveibarrieren og lar områdene på begge sider møtes og vokse sammen
4. Solceller på taket dekker sykkelbanens eget energibehov
5. Supersykelbanen blir et synlig signal om at syklistene nå prioriteres og tas på alvor

IDÉMAKERE:

Okidoki Arkitekter ved Rickard Stark (Sverige)
og Koucky & Partners AB ved Michael Koucky (Sverige)

Exploring Oslo



Hvordan gjøre det lettere å finne sykkelruta som passer for meg?

PROBLEM:

Hva er den beste ruta fra A til B på sykkel? Svaret avhenger av hvem som skal sykle turen. Noen vil sykle fort i harde motbakker for å få treningsutbytte. Noen vil sykle rolig langs en enklere rute med vakker utsikt. Hvordan kan flest mulig oppdage sykkelruta som passer best til deres egne behov?

LØSNING:

Lag en app som foreslår alternative rutevalg ut fra preferansene du selv legger inn. Du kan velge om du vil bruke mye eller mindre krefter, om du vil oppleve attraksjoner underveis – eller om du gjerne vil bruke kollektivtransport på deler av strekningen. Appen viser deg alternativene på kartet, slik at sykkelturen blir slik du helst vil ha den. Den gjør det også enklere å se hvordan du kan kombinere sykkel og kollektivtransport, slik at du kan velge en lengre rute uten å måtte bruke bilen.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/dJywP9



Bruk appen som skreddersyr alternative ruter ut fra dine egne behov!

FEM FORDELER:

1. Synliggjør mangfoldet i sykkelopplevelsene du kan finne i din egen by
2. Viser hvordan du kan forlenge eller forenkle turen med kollektivreiser
3. Perfekt for turister som vil sykle til de viktigste attraksjonene i byen
4. En allsidig app som kan legge inn et stort utvalg kriterier og preferanser
5. Nyttig for de som vil prøve å sykle til jobb, og vil finne den enkleste ruta

IDÉMAKERE:

Peter van Meir, Jorrit Roos, Ingmar Varain og Herman van der Vegt fra npk design (Nederland)

Flexi Track



Hvordan gjøre det trygt og attraktivt å sykle i Oslo sentrum?

PROBLEM:

Svært mange av de som ikke sykler i Oslo, oppgir at de anser det som utrygt å ferdes på sykkel i trafikken. Selv om det finnes sykkelfelt, er det kun oppmalte striper som skiller disse fra bilene som ofte sveiper innom eller parkerer i sykkelfeltet. Det skaper ikke tilstrekkelig trygghet for syklistene, men mange steder er det ikke mer plass å hente i bredden.

LØSNING:

Sett opp lave stolper hver femte meter, slik at bilene effektivt hindres i å svinge inn i sykkelfeltene. Flexi Track er stolper i metall eller hardplast på 30 til 50 cm høyde, som settes ned i fundamenter som monteres i veibanen. Stolpene kan enkelt låses opp og fjernes ved hjelp av en spesialnøkkel, for eksempel vinterstid når det er behov for brøyting. Slik ivaretas både byens behov for fleksibilitet og syklistenes behov for sikkerhet.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/8cCdqZ



Sett opp fysiske sperringer som skiller sykkelfeltene fra biltrafikken!

FEM FORDELER:

1. Enkelt og billig å ta i bruk
2. Forbedrer umiddelbart tryggheten på sykkeløysningene som allerede er på plass
3. Kan benyttes også på steder hvor det ikke er mulig å bygge nye løsninger
4. Et system som er lett å forstå og forholde seg til, både for bilister og syklist
5. Kan flyttes eller fjernes etter behov, mer fleksibelt enn permanente løsninger

IDÉMAKERE:

Kalle Hesstvedt og Kjetil Mork (Norge)



– Som student og syklist ønsker jeg bedre fremkommelighet til Blindern.

På min daglige sykkelrute fra Sinsen til Blindern er det nesten umulig å unngå innkjøring forbudt og jeg ender ofte opp med å sykle på fortauet for å unngå de største omveiene. Det er heller ingen oppmerket sykkelsti langs min rute, noe jeg svært gjerne skulle sett at det var. Flere studenter burde sykle, men da må det lages flere oppmerkede sykkelstier så det blir tryggere. Et bedre bysykkeltilbud ved Blindern ville også hjulpet. Sånn det er idag er det bare teologene som har et bysykkelstativ og stativet er veldig ofte fullt, sånn at en ikke får parkert bysykkelen. Flere stativer nærmere campus tror jeg ville fått flere studenter til å velge sykkel som transportmiddel.

Inga Oskal Eidsvåg

Car-Go Bike Lease



Hvordan gjøre det enklere å anskaffe seg en elektrisk lastesykkel?

PROBLEM:

For mange urbane familier vil en elektrisk lastesykkel med flere sitteplasser være en bedre og mer fleksibel løsning enn å kjøre bil til daglige gjøremål. Utfordringen er at disse syklene ofte koster mellom 25 000 og 50 000 kroner. Det er rimelig ut fra et bilperspektiv, men likevel mer enn de fleste er villige til å betale for et nytt og ukjent transportmiddel. Hvordan skal vi da få flere til å bytte ut bilen med en smart transportsykkel?

LØSNING:

Sett opp et leasingtilbud som lar familier velge mellom ulike elektriske lastesykler, som de kan lease for omlag 500 kr pr måned i minst tre år. Leasingavtalen inkluderer faste servicer og forsikring, slik at brukerne slipper å bekymre seg for tekniske problemer eller uforutsette kostnader. Mange lastesykler med kasse foran har store flater som egner seg for reklame. Å gi sponsorer tilgang til disse flatene, kan være en løsning som reduserer kostnadene.

Her finner du hele idédokumentet:
<http://goo.gl/SilZ8h>



La folk lease de kostbare syklene for et overkommelig månedsbeløp!

FEM FORDELER:

1. Ordningen gir småbarnsfamilier enklere tilgang til markedets smarteste sykler
2. For de fleste er en lav, månedlig sum mer overkommelig enn å kjøpe selv
3. Når folk ser lastesykler i bruk i nærmiljøet, er terskelen lavere for å prøve selv
4. Jo flere som sykler barna til skole eller fritidsaktiviteter, jo tryggere blir trafikken der de bor
5. Elektriske lastesykler er fleksible og kan også fint brukes for pendling til jobb

IDÉMAKER:

Eirik Gulsrud Johnsen (Norge)

Oslo Sykkelsystem



Hvordan kan sykklistene selv gjøre Oslo til en bedre sykkelby?

PROBLEM:

Når framtidens sykkelløsninger skal planlegges, trenger beslutningstakerne kunnskap om hvordan sykklistene beveger seg gjennom byen i dag. Denne kunnskapen kan også komme dagens sykklister til gode ved å la dem se hvor mange som velger hvilke ruter – og se hvilket fellesskap de er en del av. Men hvordan kan vi enkelt og presist kartlegge sykklistenes måte å bruke byen på?

LØSNING:

Oslo Sykkelsystem er både et kartleggingsverktøy og et sosialt nettverk for sykklister. Nøkkelen er en GPS-enhet som sykklistene kan kjøpe og få montert fast på sykkelstammen. Sporingsdata fra sykklister som er koblet til dette nettverket kan analyseres via en app, og brukes på flere måter. Oslo Sykkelsystem blir en felles kommunikasjonsplattform både for byens planleggere og sykklistene selv. Sykklistene bidrar til å vise hvilke strekninger som brukes mest, og kan via appen foreslå konkrete forbedringer. De kan også få oversikt over trafikken i sanntid, få hjelp til rutevalg, logge sine egne turer og kommunisere med hverandre.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/3gAh62



La dem kartlegge sin bruk og sine behov via et GPS-basert nettverk

FEM FORDELER:

1. Systemet vil gjøre sykling til et like anerkjent transportsystem som bil og kollektiv
2. Et sosialt nettverk mellom sykklistene bygger fellesskap og en stoltere sykkelkultur
3. Nøyaktige trafikkdata vil guide og kvalitetssikre investeringer i sykkelinfrastruktur
4. Lar sykklistene selv ta en mer aktiv rolle i planleggings- og forbedringsprosessene
5. Et kostnadseffektivt system som dokumenterer hvor endringer trengs mest

IDÉMAKERE:

Dorota Zurek og Katarzyna Furgalina (Polen)

Green Connected



Hvordan kan Oslo utvikle en helt ny sykkelkultur?

PROBLEM:

Det er mange føringer som gjør at Oslotrafikken fortsatt vil være basert på privatbilisme i mange år. Det politiske og økonomiske handlingsrommet synes lite for de som kjemper for en stor snuoperasjon over til sykkeltransport. Hvor skal man så begynne, når man vet at Oslo trenger en sykkelkultur som krever langt mer enn bare bedre tilrettelegging i sentrum?

LØSNING:

Green Connected gir en detaljert beskrivelse av de første skrittene i en ambisiøs sekstrinnsmodell:

1. Etablér verdensledende sykkel fasiliteter i sentrum, med et stort sykkel servicesenter på Oslo S.
2. Bygg en supersykelsti gjennom byen, på det billigste politiske og økonomiske punktet: Akerselva.
3. Koble den til Oslo S, sentrum og nærliggende friområder via bilfrie veier.
4. Etabler gode service fasiliteter langs dette systemet.
5. Gjør sentrum bilfritt, ring for ring.
6. Ekspander!

Green Connected viser hvordan supersykelstien langs Akerselva sammen med Oslo Bicycle Centre på Oslo S kan bli en høystandard spydspiss – en trygg og grønn sentrumsakse som setter helt nye standarder for framtidens sykkelveier. Med dette på plass, kan du sykle sømløst fra Maridalen og helt inn i ankomsthallen på Oslo S, der det nye sykkel senteret tilbyr parkering og dusjer, service og utleie av varesykler.

Her finner du hele idé dokumentet:
goo.gl/lsioeP



Start med sykkel senter på Oslo S og supersykelsti langs Akerselva!

FEM FORDELER:

1. Akerselva er allerede et bilfritt område som er enkelt å tilrettelegge for sykkel
2. En supersykelsti her knytter marka nærmere til byen og sentrumsområdet
3. Supersykelstien med sine fasiliteter binder også sammen øst og vest i byen
4. Sykkel senteret gjør det enkelt å sykle trygt fra Oslo S og ut i byens ulike deler
5. Videreutvikler rekreasjonsområder langs Akerselva, til glede for alle

IDÉMAKERE:

Torbjørn Bjonness og Mengmeng Li (Norge)

Show me the way



Hvordan guide folk gjennom Oslos sykkelveinett?

PROBLEM:

Selv om fordelene ved å sykle er mange, er fortsatt sykkelandelen i Oslo for lav. Etterhvert som befolkningsveksten vil belaste veitrafikken stadig mer, vil folk måtte finne andre transportløsninger. Men mange kjenner kun bilveiene, og er usikre på hvilke ruter de skal velge for å ta seg gjennom byen på sykkel.

LØSNING:

La folk få prøvekjøre sykkelrutene hjemmefra – via en nettbasert videotjeneste. Med kamera på sykkel og syklist filmes rutene sammenhengende, samtidig som turene logges med GPS for nøyaktig stedsangivelser på kart. På nettstedet sees filmene sammen med et interaktivt kart som hele tiden viser nøyaktig posisjon. På denne måten blir det lett å oppdage nye ruter og løsninger for de som gjerne vil sykle. Videotjenesten viser på samme måte også et utvalg sykkelruter fra Amsterdam, København og Eindhoven – for å demonstrere beste praksis på området, og illustrere kontrasten til de norske løsningene.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/QB9nrU



Lag en nettbasert video-tjeneste som viser rutene

FEM FORDELER:

1. Svært brukervennlig og pedagogisk måte å gjøre syklistene kjent i byen på
2. Dokumenterer dagens tilstand for Oslos sykklister
3. Filmene kan starte en offentlig debatt om sykkelløsningene som tilbys
4. Hjelper turister og andre besøkende å finne de fineste stedene å sykle i Oslo
5. Viser sykkel som reelt alternativ for å bringe både unge og voksne fra A til B

IDÉMAKER:

Samir Bendida (Nederland)

Please in my backyard



Hvordan gjøre Oslo til en pulserende og aktiv sykkelby?

PROBLEM:

Oslo er en bilsentrert by, der gateløp og infrastruktur i generasjoner har satt bilen øverst i transporthierarkiet. Slik er det fortsatt. Sykkelen tildeles småbitene som bilen kan klare seg uten. Resultatet er en by uten noen sterk sykkelkultur, hvor det synes vanskelig å få til et løft.

LØSNING:

Ta radikale grep som gir innbyggerne attraktive fordeler, uansett om de selv sykler eller ei. Start med noen strategisk plasserte boliggater i de sentrumsnære bydelene og gjør dem helt bilfrie. «Please in my backyard» foreslår 15-20 konkrete gater, der bilveiene erstattes av toveis, bilfrie sykkelveier. Dette gir plass til overs som beboerne kan bruke til egne initiativ, som små hager, sittegrupper eller arrangementer. Målet er å skape sosiale, grønne trafikkarer for syklistene i sentrale Oslo – «Bicycle Highways». En annen gruppe gater blir enveiskjørt, og forvandler bilenes ene kjørefelt til en toveis sykkelvei – en modell som her kalles «Den Gode Sykkelvei». Beboere med biler som sjelden brukes, tilbys rimelig parkering i egne parkeringshus i randsonen. Dit går det selvsagt sømløse sykkelruter for enkel tilgang.



Steng et utvalg strategiske boliggater innenfor Ring 3 for biltrafikk!

FEM FORDELER:

1. Konseptet konsentrerer seg om sentrale Oslo, der de fleste turene er korte
2. Bilene skal fortsatt ha sin plass i byen, men syklene får mer og tydeligere plass
3. Reduksjon i antall parkeringsplasser hjelper beboerne inn i nye transportvaner
4. Hjelper beboerne til å se potensialet i arealet som frigjøres i de bilfrie gatene
5. De nye Bicycle Highways gir rom for nye og fleksible hagerom sentralt i byen

IDÉMAKERE:

Johanne Boegh Slemming og Kicki Rydskov (Danmark)



– Det jeg savner i Oslotrafikken, er alle de potensielle syklistene som i dag velger bil selv for den minste tur.

Jeg drømmer om at det å sykle til hverdagslige gjøremål som butikken og til skole og jobb blir like vanlig som det er å bruke bil idag. Idag tenker de færreste seg om før de setter seg i bilen og kjører to små kilometer til butikken eller barnehagen. Å sykle til hverdags er i dag for sportsmenn og særinger. Nesten like viktig som trygg og finmasket infrastruktur, er derfor at det jobbes med en holdnings- og atferdsendring blant bilglade nordmenn. Mindre biltrafikk gjør det bedre å sykle. Da vil flere vil sykle – og så har vi en god sirkel igang.

Tharan Fergus

Where there's a will, there's a cycle way



Hvordan motivere 50 % av askerbøringene til å velge sykkelen til toget?

PROBLEM:

I dagens Asker er det mange som bor i sykkelavstand til sentrum og jernbanen, men det er ikke mye som hjelper dem til å utnytte mulighetene.

LØSNING:

«Where there's a will...» følger seks bud for utviklingen av Asker som sykkelby:

1. Vis syklistene at de betyr noe for lokalsamfunnet, for eksempel ved å plassere mange nye parkeringsstativer i sentrum.
2. Bygg nye sykkelveier og sørg for at rutenettet er enkelt å forstå og bruke for alle.
3. Følg nøye med på hvordan syklistene bruker fasilitetene, slik at mangler kan forbedres.
4. Gjør det lettere for folk å sykle hver dag, for eksempel ved å tilby utleiesykler eller støtteordninger for elsykkelkjøp.
5. Identifiser og bryt de mentale barrierene. Bygg en almannliggjøring, der alle kan definere seg som sykklister.
6. Forklar endringene som skjer.
7. Start et grundig informasjonsarbeid som forklarer hvorfor Asker nå velger å prioritere sykling høyere.



Iverksett konkrete tiltak som gjør sykling mer effektivt, lettvin og rimelig!

FEM FORDELER:

1. Tiltakene er plassert i en femåring handlingsplan, og delt på infrastruktur og informasjon
2. Første trinn i handlingsplanen fokuserer på sykkelveier til skoler, barnehager og nærliggende boligstrøk
3. Videre utbygging skjer når de sentrumsnære områdene er godt dekket
4. Planens kampanjedel legger stor vekt på å belønne de som faktisk sykler
5. Undersøkelser og analyser av syklistenes adferd er viktig beslutningsgrunnlag

IDÉMAKER:

Witlold Kopec (Polen)

New Nordic



Hvordan forvandle Oslo til en mer moderne og sykkelvennlig by?

PROBLEM:

Oslo henger etter i utviklingen av et moderne, grønt og sykkelvennlig bylandskap. Vi vet at tre av fire brukere av sentrum ønsker å bevege seg til fots, på sykkel eller kollektivt. Vi vet fra andre land at varehandelen styrkes når et bystrøk får egne sykkelveier. Vi vet at mange Oslofolk har egne sykler som de sjelden bruker, fordi byen ikke er bygget for sykling. Det er på høy tid å revolusjonere gatene i Oslo, men hvordan skal det skje?

LØSNING:

New Nordic er et gatekonsept med høye ambisjoner – å løfte Oslo opp i verdenstoppen på urban livskvalitet. Det er trangt i byen, og vi kan ikke rive husene. New Nordic-modellen omorganiserer gateløp for å gi plass til egne sykkelveier, adskilt fra biltrafikken. Konseptet gjennomføres i fire trinn:

1. Grundige trafikkstudier og målinger av sykkeltrafikkmonstre bidrar til å finne logiske plasseringer av sykkelveiene.
2. Nye sykkelparkeringer, grønne soner og nabolagstun i gatene senker farten på biltrafikken og skaper tryggere gater.
3. Pilotprosjekter med midlertidige og flyttbare sykkelvei-komponenter tester faktisk bruk og effekt før det investeres i faste installasjoner
4. Det nye sykkelnettverket utfylles med flere nye grønne soner og nabolagstun.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/zEoTb3



Sett en høyere, grønnere standard for bygatene: The New Nordic street!

FEM FORDELER:

1. Definerer helt klare og separate områder for gående, syklende og kjørende
2. Studier viser at de som sykler til handlestrøk, kjøper for mer enn de som kjører bil
3. Parkeringsarealet én bil trenger, kan romme ti sykler. Det betyr flere folk i byen
4. New Nordic-konseptet legger stor vekt på markedsføring og kunnskapsdeling
5. New Nordic består av to gatemodeller, én for forretningsstrøk og én for boligstrøk

IDÉMAKERE:

Mikael Colville-Andersen, Bianca Hermansen, Lieke Van Der Most, Linda Przhedetsky og Clotilde Imbert i Copenhagenize Design Co. (Danmark)

Vi tar sykkelen til et nytt nivå



Hvordan få halvparten av askerbøringene til å sykle til toget?

PROBLEM:

Dagens sykkeltilbud i Asker har et stort forbedringspotensial. Ingen av innfartsårene prioriterer syklistene. Utenfor sentrumskjernen må syklistene dele arealer med de gående, inne i sentrum er bilen konsekvent prioritert høyest. I tillegg er høydeforskjellene i terrenget en utfordring for mange, og nok en årsak til at så mange velger bil framfor sykkel.

LØSNING:

Egne traseer for de som sykler, tilpasset både de raske Birkensyklestiene og Brelettsyklestiene som tar det mer med ro. Det betyr både effektive sykkellekspresseveier inn mot sentrum og jernbanestasjonen, et bilfritt sentrum med toveiskjørt sykkelgater og et ringveisystem der syklistenes behov prioriteres øverst. Alle disse rutene ender opp ved jernbanen, der et nytt lokk over sporene skaper et nytt, urbant byrom. Det rommer sykkelparkering, serviceverksted og barnehage med grønt lekeareal på taket. Fra dette lokket kan syklistene raskt bevege seg videre ned til togene via heiser og trappeløsninger.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/MQw93K



Lag et bilfritt sentrum, skreddersydd til både Birken- og Brelettsyklestiene!

FEM FORDELER:

1. Skreddersyr løsninger for de mange som bor og arbeider i en kort radius fra jernbanen
2. Åpner for flere ulike sykkelruter til og gjennom sentrum, etter behov og humør
3. Tilrettelegger for god kommunikasjon mot det nye, sentrumsnære boligområdet Føyka
4. Bygger på gode analyser av Askers infrastruktur, arealbruk, gang- og sykkelmobilitet og grønstruktur
5. Lokket over jernbanen knytter øst- og vestsiden av sentrumsområdet sammen

IDÉMAKER:

Runar Henanger i Plan Urban AS (Norge)



– Jeg ønsker meg noen planleggere som rydder opp i trange gater og alle sykkelgråsonene, der sykkelfeltet tar slutt og jeg brått ikke har noen plass til sykkelen min når jeg ferdes i bytrafikken.

Det kan være lyskryss og holdeplasser hvor jeg havner i et ingenmannsland og knapt har livets rett, og kanskje må forsere kantsteiner og betongelementer for å komme meg videre. Vi som sykler bred kassesykkel ønsker oss dessuten litt bredere sykkelfelter, som gjerne skilles fra biltrafikken med en fysisk kant – ikke bare en malt stripe. Det burde dessuten være strengt forbudt å sykle på fortauet. Da ville biltrafikk og myndigheter vært nødt til å forholde seg til at alle syklistene sykler i gata.

Jon Asphjell

Cycle Freeway City



Hvordan kan den gamle E18-traséen i Bærum fornye lokalsamfunnet?

PROBLEM:

Når E18 legges i tunnel mellom Sandvika og Lysaker, vil den gamle fortsatt ligge som en sperre mellom de ulike miljøene på begge sider. Den tar mye plass, lar seg kun krysse på noen få steder, og er bygget for transportmidler som sprer støy og forurensing. Dette veiarealet bør brukes på en mer konstruktiv måte.

LØSNING:

Motorveien nedskaleres til lokalvei med ett kjørefelt i hver retning. Det ledige arealet benyttes til en sykkелеkspresvei av høy standard, samt friarealer som kan skape ny utvikling og forsterke de beste egenskapene vi kan finne langs hele strekningen. Cycle Freeway City peker på fire områder som kan løftes via en ny sykkelvei. Fra vest mot øst: The Cycle Coast (kystopplevelser nær Sandvika, der sykkelveien knyttes til strender med terrasser og kaféliv), The Sub-Hub (utvikling av grøntområdet som skiller sykkelveien og bilveien, som en smal, sammenhengende landsbypark med overgang mellom sykkel og kollektivtransport) The Cycle Strip (sykkelbasert sentrumsutvikling der sykkelveien går gjennom et nytt Høvik sentrum) og The Bike Campus (der sykkelveien ledes gjennom grønne rekreasjonsområder hvor den kobler sammen boligområder og campusliknende kontorbygg nærmere Lysaker).

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/pLwMxz



La en ny sykkелеkspresvei forsterke og utvikle de lokale særtrekkene!

FEM FORDELER:

1. Skaper en trygg, konsistent og direkte sykkelforbindelse mellom Oslo og Sandvika
2. Sykkelveitbyggingen videreutvikler og forsterker de lokale fordelene underveis
3. Sykkelveien utvikles bevisst som en katalysator for urban utvikling og nyskaping
4. Sykkelveien er i kontinuerlig samspill med omgivelsene, der motorveien ble et stengsel
5. Konseptet inviterer til gradvis utbygging, basert på brukernes faktiske behov

IDÉMAKERE:

Superunion Architects AS ved Johanne Borthne og Vilhelm Christensen (Norge), Artgineering ved Stefan Bendiks, Aglaée Degros, Marko Antic, Fran van Wijngaarden og Laurents Boodt (Nederland) og H+N+S Landshapsarchitecten BV ved Jandirk Hoekstra, Hank Van Tilborg, Timothy Vanagt og Asbjørn Jessen (Nederland)

Fri Flyt



Hvordan kan Lysaker – Sandvika bli en trygg og effektiv sykkelstrekning?

PROBLEM:

Vegvesenets planforslag til ny E18 mellom Lysaker og Slependeren foreslår en ny fire meter bred sykkelvei langs E18 som går vekselvis under og over diverse sideveier, der den ikke krysser sideveien i plan. Dette betyr mange høydeendringer og konfliktpunkter, med økt ulykkesrisiko og mye venting i kryss. Slik blir det når man prioriterer bilen høyest og bruker fortidens løsninger på fremtidens utfordringer.

LØSNING:

Bygg en klimaskjermet sykkелеkspressvei – en velostrada – fra Oslo gjennom Bærum til Asker, som ved hjelp av bruer går i jevn høyde og ikke er i konflikt med bilen. Velostradaen legges langs jernbanen eller E18, går mange steder i bru og knyttes til flere jernbanestasjoner. En slik Velostrada uten noen kryssinger av vei eller gangfelt vil bli rask, trygg og attraktiv – med et flott og tiltalende design. Denne løsningen kan bygges før og uavhengig av en ny E18, og kan videreutvikles med et utvidet Velostrada-nettverk til Bekkestua, Fornebu og Rykkinn.



Bygg Velostrada som lar deg sykle hele veien uavhengig av biltrafikken!

FEM FORDELER:

1. Velostradaen minimerer fartstap og ulykkesrisiko, og er dermed svært effektiv
2. Tilpasset til omgivelsene, med en elegant, praktisk og innbydende konstruksjon
3. Velostradaen er med sine 4,5 meter bred nok til å takle et stort antall syklist
4. Syklistene ledes utenom Lysaker, som er et konfliktfylt og komplisert område
5. Viser hvordan Sandvika og Høvik kan utvikles ved nedprioritering av biltrafikken

IDÉMAKERE:

Betina Holst Haraldsen, Frid Ane Jacobsen Møster, Jørn Roar Moe, Kristine Viste Eriksen, Lena Dänzer-Vanotti og Maxwell Gitenstein (Norge)

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/shb6M2

Høvik Cultural Cycle Loop



Hvordan skape nye sykkelopplevelser for både pendlere og turister?

PROBLEM:

Dagens sykkelveinett rundt Høvik er ikke sammenhengende. Det er dermed vanskelig å sy sammen en rundtur for den som ønsker varierte opplevelser i nærmiljøet på sykkel.

LØSNING:

Høvik Cultural Cycle Loop viser hvordan alle severdigheter, attraksjoner og naturopplevelser rundt Høvik kan kombineres i en stor og sammenhengende rute – som er anvendelig både for pendlere og turister. Denne sykkelruta kobler sammen spisesteder, museer, parkanlegg, skoler, skogs- og strandområder, og gir både fastboende og turister en unik mulighet til å oppleve et naturnært og kulturelt mangfold rett utenfor hovedstaden. Høvik Cultural Cycle Loop skisserer også hvordan hvert område kan videreutvikles, for eksempel med kulturelle tilbud og arrangementer som kan gi Høvik en sterkere posisjon som lokalt reisemål.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/1U4bDq



Lag en kulturvei rundt Høvik der alle attraksjoner oppleves fra sykkelen

FEM FORDELER:

1. Sykkelveinettet stimulerer både til korte og lengre turer i et variert nærområde
2. Fire tverrgående ruter kobler loopen sammen og skaper et fleksibelt nettverk
3. Loopen tilbyr varierte strekninger, både for raske pendlere og turister med god tid
4. En egen sløyfe ut til Fornebu er skissert og vil utvide spekteret av opplevelser
5. Prosjektet foreslår utviklingsmuligheter for hvert av områdene langs sykkelruta

IDÉMAKER:

Sung Goo Yang/Ether Ship (USA)

Høvik The Bike Place



Hvordan få kvinner, barn og eldre til å sykle til butikkene på Høvik?

PROBLEM:

Kvinner, barn og eldre sykler sjelden rundt sentrumsområdet ved Høvik – fordi de oppfatter det som utrygt. Og selv menn som sykler ofte, stopper sjelden ved senterbebyggelsen – fordi området mangler kvaliteter som får folk til å bli værende der ut over den tiden det tar å gjøre sine ærender. Høvik trenger et solid løft!

LØSNING:

Skap et nytt torg som inviterer til sosiale møteplasser, og gjør det enklere og tryggere å gå og sykle til og fra området i Høvik sentrum. Bygg sykkelveier etter nederlandsk standard, med sykkелеkspressvei fra Lysaker til Ramstadsletta som sentralt element. En ny sykkelkafé med servicetilbud og sosiale happenings, fleksible parkeringsløsninger kombinert med komfortable benker, et nytt vannspeil og frodige, grønne flater – samt tydelige informasjonskart og skilter, er løsninger som kan utvikle Høvik sentrum i riktig retning. Høvik The Bike Place foreslår også nye eller forbedrede sykkelruter i nærområdet basert på en space syntax-analyse. Disse avdekker behov for bedre tilrettelegging og tetting av hull i det eksisterende rutenettet. Særlig viktig er det å styrke kontakten til boligområdene på den andre siden av jernbanelinja.



Mer direkte sykkelruter – og et tryggere miljø skjermet fra biltrafikken

FEM FORDELER:

1. Analytisk og kunnskapsbasert tilnærming til hvor det bør investeres i infrastruktur
2. Tilrettelegger ruter for både nyttesykling og rekreasjonsturer langs fjorden
3. Bruker nytt sentrumstorg til eksponering av lokal kultur, f.eks. kunstsenteret
4. Hovedmål for nye Høvik sentrum er kvaliteter for gående, til glede for alle
5. Sykkelkafé med verksted brukes som sosialt og kulturelt samlingspunkt

IDÉMAKERE:

Aga Skorupka, Håkon Iversen og Steve André Skog i FIG AS (Norge) og Joao Pinelo Silva i Optimal Spatial Strategies (England)

Cycling schools



Hvordan endre en rotfestet, bilbasert transportkultur?

PROBLEM:

Mange byer ønsker et skifte over fra bil til sykkel, men etablerte vaner er vonde å vende. Hvor skal man begynne?

LØSNING:

Begynn med barna! Hvis de vokser opp med sykkelen som sitt morsomste og mest effektive transportmiddel, vil de ta det med seg som en god vane inn i voksenlivet. For at både barn og foreldre skal føle at de små er trygge på skoleveien, må de mest brukte rutene tilpasses barn på sykkel. 20 km/t fartsgrense og klar og tydelig skilting om barn på sykkel er effektivt, gjerne med bilkjøring forbudt i gatene nær skolen i 30 min før skolestart. Trygge sykkelparkeringer (gjørne kameraovervåket) inne i skolegården må på plass, sammen med en lånesykel-ordning for de som ikke har egen sykkel ennå. Sykkelorganisasjonene, skolene, foreldre og lokale myndigheter arrangerer deretter årlige kampanjer og konkurranser for å belønne skolene som har høyest sykkelandel.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/w05awc



Få barna til å sykle til skolen!

FEM FORDELER:

1. Tiltak for å trygge syklende barn øker tryggheten for alle myke trafikanter
2. Positive opplevelser på sykkel i barndommen preger også voksenlivet
3. Barn som sykler til skolen vil ofte følges av voksne som også velger sykkelen
4. Årlige oppmuntringskampanjer skaper kreativitet, begeistring og oppmerksomhet
5. Langt flere barn på sykkel betyr bedre helse og mer overskudd på skolen

IDÉMAKER:

Samir Bendida (Nederland)



– Jeg ønsker meg bedre kvalitet på
asfalten der syklestene må plassere
seg i veien, så vi slipper farlige
situasjoner fordi vi stadig må styre
unna sprekker og hull og rennestein.

Her bør vi som olje- og ingeniørnasjon ha litt stolthet og finne
på noe lurt. Jeg ønsker meg også gjennomtenkte sykkelruter
som ikke tvinger meg opp de aller bratteste bakkene tett på
rushtrafikken. På min faste rute mellom Høgskolen i Oslo og opp
til Majorstua i Oslo velger jeg heller labyrinten av trikkeskinner og
enveiskjøringer. Der sykkelfelt mangler og bilene står tett, må jeg
av og til inn på fortauet. Da ønsker jeg meg senkede fortauskanter
og fortau uten skarpe dreneringsrenner på tvers! Å trille over dem
med et overtrøtt barn er drepem.

Christina Ellingsen

Get A!



Hvordan gjøre mange flere oppmerksom på fordelene ved sykling?

PROBLEM:

De fleste vet at sykling er smart, men vanen er sterkere – og mange havner likevel i bilen når de skal ut på ærender og småturer. Vi trenger å bli jevnlig minnet om fordelene ved sykling, men hvordan kan vi hjelpe budskapet å trenge gjennom?

LØSNING:

Bruk et kjent visuelt symbol – advarslene som brukes på tobakbspakninger – og bruk dem på nye steder med et helt annet budskap: Fordelene med å sykle! Dette blir positive kampanjebudskap i form av «merkelapper» som kan brukes på sykkelutstyr, i kampanjeannonser og overalt der folk ferdes. Idéen bygger på det visuelle elementet mange kjenner som en helseadvarsel: En kort tekst i en enkel rute. I denne kampanjen bringer det et omvendt budskap. I stedet for en advarsel om noe skadelig, ser folk en oppfordring til noe sunt og smart. Kampanjen underbygges med nettside og brosjyrer, der faktagrunnlaget presenteres.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/Ay7sdV



Bruk varsel-merkene fra tobakk-emballasjen, men med positive budskap!

FEM FORDELER:

1. **Fleksibelt:** Merkingen brukes på mange ulike flater
2. **Billig:** Kan også trykkes som enkle plakater og klistremerker
3. **Overraskende:** Et kjent visuelt symbol får et helt nytt budskap
4. **Måltrettet:** Kampanjemerkingen kan brukes med ulike bilder for ulike målgrupper
5. **Bredt:** Bruk av nettside og brosjyrer gir muligheten til å utdype budskapet

IDÉMAKER:

Rehwald Landschaftarchitekten 8 (Tyskland)
 Till Rehwald
 Holger Kunath

VeloOslo



Hvordan kan vi best møte et mangfold av behov fra ulike syklistere?

PROBLEM:

Myndighetene har vedtatt et mål om radikal økning i sykkelbruken, men virkemidlene er ofte svært tradisjonelle. Hvordan kan vi øke mangfoldet i kampen for en grønnere sykkelby, slik at et spekter av ulike tilbud kan tiltrekke seg ulike brukere?

LØSNING:

Velo Oslo tar utgangspunkt i strekningen Lysaker – Oslo S for å vise mulighetene som kan skapes både for sykkelpendlere og folk som sykler for rekreasjon. Det er fem eksempler i forslaget: 1. Sykkelgarasjer med elektronisk nøkkel samt dusjanlegg og bagasjebokser ved hvert kollektivknutepunkt. 2. Betydelig bedre tilrettelegging av skoleveiene med tanke på syklende barn. 3. Minibakeri som serverer sunn, økologisk turmat langs sykkelrutene. 4. Kompakte syklisthoteller (velohome) knyttet til sykkelveinettet, med mulighet for både dusj, service, oppbevaring og overnatting. 5. Infobokser med selvforsyningsautomat for vedlikeholdsutstyr, førstehjelpsprodukter og et tak for regnet



Bygg nye og varierte tilbud på de mest brukte strekningene!

FEM FORDELER:

1. Mangfoldige tiltak ivaretar ulike syklisters behov
2. Nye løsninger som enkelt syklisthotell kan inspirere nye reisevaner
3. Minibakeri langs sykkelruta er attraktivt for både pendlere og tursyklistere
4. Selvforsyningsautomater for syklistere er et nytt grep som skaper oppmerksomhet
5. Døgnåpen, trygg sykkelparkering gjør det enklere å kombinere sykkel og tog

IDÉMAKER:

Sandra Elbe (Norge)

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/Vaggy4T

365 Sykkeldager



Hvordan komme raskere i gang med å bygge en langsiktig sykkelkultur?

PROBLEM:

Det tar lang tid å bygge opp en sterk og levende hverdagssykkelkultur i norske byer. Hvordan kan en slik utvikling hjelpes raskere i gang.

LØSNING:

utplasseres på strategiske steder i byen, i knutepunktene mellom sykkelruter som markeres på nye måter i veibanen. Dette er ment som et startskudd som raskt kan komme på plass, og som etterhvert blir fundamentet for mer permanente tiltak. Stasjonene plasseres der analysen viser at flest syklistene ferdes, og et nett av sykkelruter får ny, fargekodet merking. Slik synliggjøres syklistene bedre i byen – og det blir lettere for nye syklistene å oppdage mulighetene.

Her finner du hele idédokumentet:
goo.gl/Bt2j16



Merk sykkelruter bedre og forsterk dem med modulbaserte sykkelstasjoner

FEM FORDELER:

1. Synlig oppmerksomhet mot sykkel i bybildet kan skape en selvforsterkende effekt
2. Mobile sykkelstasjoner i container-stil kan flyttes rundt etter behov og årstid
3. Krever analyse og tilpassing av rutevalg og rutebruk for ulike typer syklistene
4. Kortsiktige, enkle og rimelige tiltak, som over tid utvikles til langsiktige løsninger
5. Stasjonene løser hverdagsproblemer for syklistene og synliggjør dem i bytrafikken

IDÉMAKER:

BOGL ved Jens Linnet og Adam Bang (Danmark)



Høyest på ønskelisten står derfor politikere som tør å ta grep og innser at pose og sekk ikke går, men at beinhard prioritering må til. Det partiet som lover dette, får min stemme!

– Som syklende kvinne uten bil – som ikke bruker sykkelen til trening til jobb, men som sykler til og fra jobb året rundt, handler stort og smått og frakter barn – så ønsker jeg meg flere ting: Bedre vintervedlikehold i sykkeltraseene. Flere og bedre sykkelparkeringer utenfor butikker, både ved kjøpesentre og butikker i sentrum. Sykkelservicestasjoner plassert enkelte steder langs de travleste traseene for luft, sjekk av bremses og liknende. Adskille sykkeltraseer og at disse ligger innenfor de parkerte bilene der biltrafikk er tillatt.

Aasne Haug

Tenk kultur, og begynn i det små!



Da sosiologen Kenneth Dahlgren oppdaget hvor mye tid han sparte på å sykle til jobb i stedet for å ta banen, innså han hvor mye vi kan vinne på å skape en mer sykkelvennlig by.

Dahlgren leder avdelingen for samfunnsvitenskap i Rodeo Arkitekter, som hadde to forslag med blant de premierte og innkjøpte idéene i «Get a bike: Break free!». Én av dem – Sykkellalléer – er allerede blitt et pilotprosjekt i regi av Sykkelprosjektet i Oslo.

– Hva tenker du om sykkelplanleggingen slik den oftest foregår her i landet?

– Det skjer mye bra. Men det er også lett å fokusere for mye på det vi feilaktig tror er generelle prinsipper og jakten på én mal som skal kunne implementeres overalt. Det er ikke dét som er cluet for å finne gode løsninger.

– Hva er det viktigste, mener du?

– Aller først må vi forstå stedet og de som bruker det, før vi begynner å bygge og grave. Problemet er at mange vedtar å bruke mye penger før man vet hva som faktisk fungerer. Vi må forstå de lokale forholdene og årsakene til at mange ikke sykler. Det er avgjørende at det finnes et trygt og godt sykkelveinett, men det er sjelden nok. Det blir ikke automatisk brukt, bare fordi det finnes.

– «If you build it, they will come», heter det. Er det ikke så enkelt?

– Se på Oslo. Alna bydel har et av byens best utbygde sykkelveinett, men lavest andel hverdagssyklister. Vestre Aker er generelt dårlig tilrettelagt, men der er det likevel atskillig flere som sykler. Én viktig årsak til dette har med sosiale og kulturelle forskjeller å gjøre.

– Men det tar veldig lang tid å få ting gjort hvis man først må drive adferdsforskning?

– Neida. Det handler ikke nødvendigvis om forskning, men om å sette av litt midler til å utrede hvordan det fysiske og sosiale henger sammen akkurat her. Når målet er å skape endring, kan et slikt grep gjøre prosessen både billigere og enklere. Det handler om å finne fram til nøkkelen som setter ting i gang. Én måte er å begynne i det små – og se hvordan små tiltak virker i praksis. Det som fungerer videreutvikler vi. Det som ikke fungerer, justerer vi eller fjerner.

– Så du mener at man gjerne kan sette i gang noe smått før man har hele planen klar?

– Absolutt, man kan lansere nye ruter og eksperimentere med små grep, mens man arbeider med de store linjene. Dette handler om å spille på lag med det aktuelle stedet og det reelle befolkningsgrunnlaget. Men det jeg savner, og som ikke kommer fram i de generelle veiledningene, er det kulturelle aspektet ved syklingen.

– Hva handler dét om?

– Kulturelt kan vi si at sykling handler om tre dimensjoner. Sykkelen er et produkt, noe jeg eier. Sykling er en aktivitet, noe jeg gjør. I tillegg har vi syklisten som identitet, noe jeg er. Når vi kartlegger disse tre dimensjonene hos ulike mennesker og steder, ser vi det komplekse mangfoldet: Syklene som noen eier og andre ikke har råd til. Syklingen som systematisk trening eller som ren jobbtransport. Og ikke minst identitetsaspektet: Ser jeg på meg selv som en som sykler? Du finner de som ser på hverdagssykling som en selvsagt del av livet, og de som betrakter sykling kun som trening eller som barnelek. Disse aspektene må speiles i den fysiske strukturen vi bygger på hvert sted.

– Planlegging handler med andre ord ikke bare om å bygge sykkelveier?

– Både ja og nei. Dessuten har vi jo på mange måter allerede det sykkelveinettet vi trenger.

– Hva?

– Jovisst. Veiene er der, de er bare fulle av biler. Og slik er det fordi bilen troner helt suverent øverst i transporthierarkiet. Vi tar for gitt at den har føreretten, og at de andre må dele den lille plassen som blir til overs. Det er derfor vi må «rebrande» gatene.

– Hva betyr det?

– Ta for eksempel de mange som arrangerer bilfrie dager rundt omkring i verden. Det er godt ment, og vi får en dag uten biler i gatene. Men neste dag er alt ved det gamle. Ingen ting er forandret. Utfordringen handler ikke om å tømme byens gater for biler, men løfte fram alternative måter å bevege seg på som gir et bedre bymiljø. Da må vi jobbe på fire nivåer samtidig: Opplysning, utføring, oppmuntring og eksperimentering.

– Hva betyr det i praksis?

– Opplysning handler om å utfordre hvordan folk tenker på transport i hverdagen, hvordan de ser på seg selv og sin rolle i bylivet – og ikke minst om å promotere de mulighetene vi har for å skape det bymiljøet vi faktisk ønsker oss.

– Nettopp.

– Utføring handler ikke bare om grepene vi gjør, men også strategisk bruk av symboler som gjør grepene tydelige og naturlige. Oppmuntring handler om at vi ikke bare skal gi folk sjansen til å prioritere sykkelen, men også sørge for at de faktisk har lyst til det! Til slutt handler eksperimentering om å begynne i det små og se hva som skjer. Virker det, kan vi gå tyngre til verks.

– Men ikke alt virker i liten skala?

– De små grepene kan være både løsning og strategi. Det viktige er ofte å markere at noe er på gang. Vi har startet noe, og mer skal komme. Det merker folk seg. Men det er viktig at de små og forsøksvise skrittene peker i samme retning – mot noe gjennomtenkt og helhetlig som vi vil ha realisert på sikt.

– Dette krever altså to strategier i hodet samtidig?

– Ja. Én som har et langsiktig grep om hvor vi vil, som omfatter visjonen og de større tiltakene, og én for umiddelbare grep som kan sette det hele i gang. Uansett: Ikke begynn med å se på menyen i sykkelhåndboka fra Statens vegvesen for å velge løsningen som frister mest. Ta stedets egne betingelser på alvor først. Det kan hende den beste løsningen ikke står i regelboka.

– Og ofte kan løsningen altså like gjerne handle om kultur, ikke bare om sykkelveier?

– Det handler selvsagt om begge deler! Men vi har en tendens til å stirre oss blinde på de fysiske utfordringene og overse de kulturelle. Skal vi øke andelen sykklister i landet, må vi begynne å bruke sentrumsgatene i de store byene på andre måter enn i dag. Det er her den største effekten kan oppnås, og dét handler om sambruk. Vi må slutte å fokusere på konflikter og hvorvidt det skal være plass til sykkel eller bil, og i stedet finne fram til løsningen i midten. Men det krever at vi både jobber med fysisk tilrettelegging og kulturell endring.

Sykkelveienes ABC

Den følgende teksten har kommentarer fra **Martin Forsberg** og **Francesco Sabaini** som utformet vinnerbidraget i Get a Bike

Nasjonal transportplan for 2014 - 2023 sier det svart på hvitt: Trafikkveksten skal fra nå av tas med kollektiv, sykkel og gange. Men dette kommer ikke til å skje hvis vi ikke legger godt til rette for syklistene. I veilovens paragraf 13 slås det fast at syklistenes plass i trafikkbildet skal avklares i all planlegging og utbygging av offentlige veier. Kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen har et felles ansvar for å utarbeide en overordnet plan for sammenhengende hovednett for sykkel i byer og tettsteder.

Det interessante med paragraf 13, er med hvilken selvfølgelighet den fastslår at det skal planlegges og bygges flere offentlige veier. Betyr ikke flere veier mer trafikk? Hvis trafikkveksten skal tas med kollektiv, sykkel og gange, burde ikke planen da være å bygge gang-, sykkel- og kollektivfelter og droppe flere bilveier? Bilismen har fortsatt stor påvirkning på alt av steds- og byutvikling. Enda viktigere enn å «avklare syklistenes plass i trafikkbildet», er det å bygge sikre sykkelparkeringer der folk ferdes, bygge ut garderobes med dusj der folk skal jobbe og sørge for at det er enkelt å kombinere sykkel og kollektivtransport.

Men når vi snakker om syklistenes plass i trafikkbildet: Nøyaktig hva slags plasser har vi egentlig å velge mellom her? Her får du et lynkurs i seks ulike løsninger som kan velges der syklistene ferdes:

1. BLANDET TRAFIKK

Dette begrepet betyr kort sagt at veien ikke er tilrettelagt spesielt for syklistene. Her må syklistene dele veien med de kjørende uten noen egen merking eller egne felter.

Blandet trafikk betyr ofte livsfarlige situasjoner for de ubeskyttede deltakerne, her altså syklistene. Hvis målet er å øke sykkelandelen, er det urimelig å velge en slik løsning. Da blir den opplevde tryggheten så lav at sykling aldri blir attraktivt for hele bredden av syklistene: Unge, gamle, menn, kvinner, gutter, jenter og pensjonister som alle ønsker seg trygge løsninger.



2. SYKKELFELT

Dette er et eget kjørefelt forbeholdt syklende i kjørebanelen, merket med stiplede hvite linjer og offentlig trafikkskilt – men uten annet fysisk skille mot kjørefelt for biler. Alle bygater som inngår i hovednett for sykkel skal ha sykkelfelt dersom daglig trafikk i snitt overstiger grensene som er angitt i vegnormalen. Minimumsbredden er 1,5 meter – ved fartsgrense 50 km/t eller over øker dette til 1,8 meter.

Sykkelfelt er en enkel og billig løsning som dukket opp som en standard særlig i amerikanske byer, og som av og til kan skape





klappe forbedringer i bytrafikken – men personlig liker jeg ikke dette. Det kan skape alvorlige faresituasjoner siden det ofte oppstår fare for påkjørsel.



Vi ser jo også at biler parkerer i sykkelfeltet hver eneste dag. Hva om syklistene hadde parkert syklene sine midt i bilenes kjørefelt? Dette sier litt om innstillingen til en del bilister – og om hvor utilnærmelig bilismen fortsatt er. Syklister er ubeskyttet og sykler i snitt 17-20 km/t. Bilister er beskyttet og kjører i 40 til 60 km/t. Hvor rimelig er det at de to skal ferdes side ved side uten skille?

3. GANG- OG SYKKELVEG

Dette er en løsning som det er bygget mye av i Norge, og som kan passe på steder med få gående eller syklende. Mange steder ønsker å gå bort fra dette til fordel for sykkelvei med fortau, der gående og syklister er skilt med kantstein. Det er både tryggere og mer effektivt å skille syklende og gående enn å tvinge sammen to grupper med helt ulik adferd og ulike behov.



Dette er søppel! Som teksten her selv sier: Det er tryggere og mer effektivt å skille syklende og gående.



Hvis det er et lavt antall av både gående og syklende, så kan dette være aktuelt på visse steder. Men skal de skilles i hver sin del av denne veibanen, så er det viktig at det gjøres tydelig. Bruk kant med høydeforskjell, og helst ulikt dekke på hver side. Da er det også viktig å være konsekvent med materialvalgene fra sted til sted, så folk lærer å lese infrastrukturens språk.

4. SYKKELVEG MED FORTAU

Når sykkelveier har et potensiale for mer enn 15 gående pr time, skal det i henhold til veinormalen bygges separat fortau. Dette er en løsning som er på vei inn i Norge for fullt, og som allerede er standard i og rundt sykkelvennlige, europeiske storbyer. Krav til bredde på både sykkelvei og fortauet er nærmere angitt i veinormalen N100.



Dette er en typisk situasjon som skal gjennomføres i de fleste bygater. Bredden på sykkelbanen bør helst være 2 meter – og minst 2,5 meter om det er trafikk i begge retninger.



Dette er en selvsagt utvikling nå. Men igjen; Det er viktig å velge en utforming som er lett å kjenne igjen på de ulike stedene, så ikke hver eneste vei, kryss eller område får sine egne løsninger.

5. SYKKELEKSPRESSVEG

Dette er en sykkelveg som er tilrettelagt for rask sykling opp til 40 km/t på lengre strekninger. Kravene til utforming er de samme som sykkelveg, men den bør planlegges slik at antall skarpe svinger og lange bratte bakker reduseres. Sykkelekspressvegen bør ha færrest mulig kryss – og da helst planskilte kryss eller vikeplikt for kryssende trafikk. Her er det også ekstra viktig med godt vintervedlikehold.



Disse to siste setningene bør brukes om alle deler av sykkelveinettet. Vikeplikt, tunnel og allmenn forkjøringsrett for sykler betyr mye – ikke bare for rutinerne pendlere, men også for gubben som sykler i 2 km/t midt i byen.



Dette er bra! Sykkelekspressveiene bør være tydelig utformet, merket, farget – og i tillegg ha plandelte i kryss. Et system som gir grønn bølge i lyskryssene gjør en slik løsning ekstra attraktiv, selv om den bølgen ikke bør tilpasses en fart på 40 km/t. I København er den grønne bølgen laget for å passe syklister i 22-25 km/t.

6. SYKKELGATE

Dette begrepet finner du ikke i trafikkreglene, men det er med i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Dette er en gate med fortau, der kjørebanelen ofte er reservert for sykkel. Unntaket er oftest varetransport. En sykkelgate kan anlegges ved å bruke skilt «Forbudt for motorvogn», eventuelt med underskilt «Gjelder ikke varetransport». I Tyskland har biler adgang til sykkelgater, men det er forbudt å kjøre forbi en syklist.



Denne løsningen kan være et bra element i visse gater, men bør ikke brukes for ofte, siden det fortsatt innebærer en blanding mellom beskyttede og ubeskyttede trafikanter. Det er viktig at gaten formes slik at den sikrer lav fart på kjøretøyene – samtidig som den tar hensyn til utrykningskjøretøy og taxi for bevegelseshemmede.

Ingen regel uten unntak

Sykkelhåndboka fra Statens vegvesen beskriver den nasjonale standarden for sykkelløsninger. Men det er lov å prøve noe nytt!

Håndboka bygger på og utdyper kravene som vegvesenet opererer med i sine andre håndbøker for vei- og gateutforming, merking og skilting. Sykkelhåndboka gir også konkrete anbefalinger om hvilke løsninger som bør velges for ulike steder og situasjoner, både for utforming av veier og parkeringsanlegg, samt drift og vedlikehold.

Sykkelhåndboka heter «Håndbok V122» i vegvesenets system, og finnes kun i digital versjon. Den kan du laste ned på www.vegvesen.no

Det er pr i dag sju av vegvesenets såkalte normaler – altså tekniske standarder – som setter krav til utforming av sykkelanlegg. Disse er listet opp i Sykkelhåndbokas forord, og legger premissene for løsningene som foreslås der.

De som gjerne vil prøve ut løsninger som ikke er forankret i vegnormalene, må søke om fravik før reguleringsplanen legges fram.

På fylkesvei og kommunal vei er det vei-eierne som behandler slike søknader. Ved riksveier søker du

til Statens vegvesen om å få bruke en alternativ løsning. Da må du i søknaden gjøre en vurdering av konsekvensene for sikkerhet, fremkommelighet, miljø og kostnader for drift og vedlikehold.

Utfordrer Sykkelhåndboka: Oslo sikter høyere

Mange mener at dagens nasjonale retningslinjer for sykkelanlegg – som beskrives i Sykkelhåndboka fra Statens vegvesen – ikke tilbyr gode nok løsninger for alle. Et av tiltakene i Oslo kommunes sykkelstrategi fra 2015 var derfor utviklingen av en høyere standard, for å tilby bedre løsninger for alle mellom 8 og 80 år.

Oslo-standarden betraktes som et mer ambisiøst tillegg til Sykkelhåndboka, og forankres hos alle aktuelle samarbeidspartnere, inkludert Statens Vegvesen. Den kan dermed tas i bruk av andre kommuner. Oslo-standarden er planlagt for lansering innen utgangen av 2015.

Hvem kan du spørre om råd?

Spør først, grav siden. Den gamle regelen er smart også for de som planlegger sykkelløsninger. Heldigvis finnes det flere fagmiljøer å støtte seg på for alle som vil kvalitetssikre en løsning.

Aller først: De premierte og innkjøpte bidragene i Get a bike-konkurransen kommer fra engasjerte fagmiljøer som brenner for gode sykkelløsninger. Ta kontakt! Mange av dem arbeider allerede for norske kommuner som vil skape bedre sykkelbyer.

Her er noen flere kilder du kan oppsøke:

SYKKELBYNETTVERKET:

Sykkelbynettverket drives av Statens vegvesen og er åpent for alle kommuner, fylkeskommuner, konsulenter og frivillige organisasjoner som er opptatt av sykkel. Nettverket vil gjennom samlinger, kurs og nettbaserte diskusjoner heve medlemmenes kompetanse, formidle erfaringer og skape dialog. Hovedfokus er tilrettelegging i byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere. sykkelbynettverket.no

NTNU:

NTNU i Trondheim startet i 2014 kurset «Planlegging for sykkel» (internkode AAR6038). Det går over 9 hele dager pluss studietur, og retter seg mot transportplanleggere i offentlig og privat sektor, spesielt i de største byene og de store konsultentselskapene. Kurset tar for seg både strategisk planlegging og detaljplanlegging for sykling og er et etter- og videreutdanningskurs som gir 7,5 studiepoeng. videre.ntnu.no

SYKLISTENS LANDSFORENING:

Syklistenes Landsforening er en interesseorganisasjon for sykklister, og har rundt 11 000 medlemmer. De driver politisk arbeid, leverer høringsuttalelser, evaluerer stadig løsninger Norge rundt – og bidrar med fagkunnskap om utvikling og tilrettelegging. syklistene.no

DE REGIONALE SYKKELKOORDINATORENE:

Statens vegvesen har én ansatt i hver region som kun jobber med sykkelsspørsmål på fylkesnivå og skal være en støttespiller for alle som arbeider med sykkelplanlegging. vegvesen.no

SYKKELKONTAKTEN PÅ DITT NÆRMESTE VEGKONTOR:

Statens vegvesen har også en sykkelkontakt på hvert fylkeskontor, som bistår i sykkelprosjekter. Denne kontakten er også ofte kontakt for universell utforming og kollektivtrafikk. vegvesen.no

En kort guide til elsykkelen

Det nye transportmiddelet som forandrer hverdagen



Tenk deg en sykkel som gjør bakkene flatere, veien kortere – og alltid gir deg medvind i ryggen. Dette er den elektriske sykkelen i et nøtteskall. På menyen over transportmidler havner den som en ny kategori, et sted mellom

bilen, mopeden og den vanlige sykkelen. Elsykkelen er kommet for å få flere ut av bilen, og er allerede en slager i bytrafikken. Alle planleggere som arbeider med sykkel, bør unne seg en prøvetur på en elektrisk sykkel.

Sju grunner til at elsykkelen slår an så godt i Norge:

1. Den krever at du trækker selv for at motoren skal yte hjelp. Det betyr at treningsutbyttet blir omtrent som rask gange i slak motbakke. Du får med andre ord opp pulsen, men velger selv hvor hardt du vil ta i.
2. Den tar deg lett til jobb i penklær uten at du behøver å svette, men du kan også regulere hvor mye motorhjelp du vil ha. Etter jobb kan du med et klikk skru ned assistansen og gjøre hjemveien til en treningstur.
3. Den gir deg et ekstra skyv opp til 25 kilometer i timen. Passerer du denne grensen, kobles motoren diskret ut. Dette gjør at elsykkelen trygt kan brukes tett på fotgjengere og andre myke trafikanter.
4. Den gjør akselerasjoner til en lek. Det gjør deg til en roligere og mindre stresset bysyklist, siden du ikke lenger må streve deg tilbake til marsjfart etter å ha stoppet for andre i trafikken.
5. Den gjør det mye enklere å velge sykkel framfor bil. Alle vet hvor lett vint det er å ta bilen. Elsykkelen har også motor, men sykler forbi køen og finner alltid en parkeringsplass ved døra dit du skal.
6. Den gjør det mer fristende å sykle i dårlig vær. De som har syklet i regnvær, vet at man lett kan bli like klam inni vanntette klær som utenpå – av svette. Med elsykkel holder du deg tørr under regnjakka!
7. Den har dokumentert effekt: Du kommer deg mer ut! En undersøkelse TØI gjorde i 2013, dokumenterer at elsyklister sykler både oftere og lengre enn de som sykler uten strøm.

I paddeflate Nederland er elsyklene elsket av syklistene som kjemper med motvind og lange avstander. I fjellandet Sveits er de elsket av syklistene som kjemper med bratte motbakker. I Norge klatrer elsykkelen nå kraftig på salgsstatistikken hvert eneste år.

Dette bør planleggere ha i bakhodet når nye løsninger utvikles:

- Elsykkelen gjør transportsykling mye enklere for mange flere
- Elsykkelen vil gjøre at flere velger sykkel i årene som kommer
- Elsykkelen kan holde høyere snittfart i både flater og bakker
- Elsykkelen krever at syklistene får nok plass til å passere hverandre

Elsykkelen oppleves fortsatt som en nyhet på det norske sykkelmarkedet. Den er et produkt som du må prøve for å forstå. Derfor har flere kommuner, firmaer og andre aktører kjøpt inn elsykler for å la sine ansatte eller innbyggere få prøve. Har din kommune elsykler? Gjør som Gran kommune på Hadeland: Kjøp et sett med elsykler, og la folk få låne dem med hjem!

20 magiske minutter

Dette er alt som skal til for å få et friskere folk

Bygges det gode sykkelløsninger, kommer syklistene. Og hver av dem som da velger sykkelen framfor bilen på vei til jobben, butikken eller barnehagen, er garantert gevinst. Helsedirektoratet anbefaler 20 minutter moderat fysisk aktivitet daglig, og peker på at dette er nok til å gi positiv helseeffekt. 20 minutter er ikke mye. Det eksakte tallet ble justert ned fra 30 til 21,4 minutter i 2014.

Men to av tre voksne nordmenn beveger seg likevel mindre enn dette.

Hva er moderat fysisk aktivitet? En sykkeltur til butikken er et godt eksempel. Du trenger nemlig ikke trene for å få gevinst, det holder å få pulsen over hvilenivået. En person som er lite fysisk aktiv og begynner med en 20 minutters sykkeltur hver dag, oppnår mye:

- Økt overskudd
- Bedre livskvalitet
- Flere leveår
- Forebygger lettere depresjoner
- Beskytter mot livsstilssykdommer
- Regulerer blodtrykket
- Regulerer blodsukkeret
- Får mer energi
- Bedre humør

For at aktivitet skal beskytte deg mot alvorlige sykdommer, må du være aktiv over tid. Den gode nyheten er at det aldri er for sent å begynne. En stillesittende 60-åring som begynner et mer aktivt liv, kan også få flere leveår og flere år med god helse.

Sykkelen er en av de enkleste og mest tilgjengelige løsningene for alle som ønsker å bevege seg mer. Den er skånsom for kroppen, lett å bruke og relativt rimelig i innkjøp. Men hvis folk opplever det som utrygt å sykle, blir syklene stående i boden – og gevinsten kommer aldri.

Kommunene som derimot investerer i gode sykkelløsninger, bidrar til en friskere befolkning som orker mer, er mindre syke, lever lengre og ikke minst: er i bedre humør.

Lykke til!



Om FutureBuilt

VISJON

FutureBuilt's visjon er å vise at det er mulig å utvikle klimanøytrale byområder og arkitektur med høy kvalitet.

FutureBuilt har som mål å:

- bidra til å realisere 50 forbildeprosjekter med minst 50 prosent redusert klimagassutslipp
- være et utstillingsvindu nasjonalt og internasjonalt
- stimulere til nyskaping og endret praksis

KVALITETSKRITERIER

FutureBuilt's kvalitetskriterier angir ambisjonsnivået for forbildeprosjektene. Forbildeprosjektene i FutureBuilt skal:

- være nyskapende og godt egnet for visning og profilering
- redusere klimagassutslipp med minimum 50 prosent
- ha god lokalisering ved kollektivknutepunkt
- ha høy arkitektonisk kvalitet og bidra til et godt bymiljø med gode livskvaliteter

ORGANISERING

FutureBuilt-programmet er et partnerskap mellom Oslo, Bærum, Asker og Drammen kommuner, Husbanken, Enova, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Direktoratet for byggkvalitet, Grønn Byggallianse og Norske arkitekters landsforbund. Programmet er tiårig og skal vare fram til 2020.

FutureBuilt styres av et programstyre, hvor alle partnerne er representert. FutureBuilt's sekretariat er lokalisert hos Norske arkitekters landsforbund. De fire vertskommunene har egne lokale prosjektledere og lokale styringsgrupper.

FINANSIERING

Programmet finansieres primært gjennom bidrag fra partnerne, samt deltageravgifter fra utbyggerne. Vertskommunene bidrar i tillegg med en betydelig egeninnsats. Enova yter også tilskudd direkte til forbildeprosjektene gjennom Enovas støtteordninger.

Partnere i FutureBuilt:



Oslo kommune



Norske arkitekters
landsforbund



DRAMMEN
KOMMUNE



Grønn
Byggallianse



BÆRUM
KOMMUNE



DIREKTORATET
FOR BYGGKVALITET



Asker
kommune



Husbanken



ENOVA
Kommunal- og moderniseringsdepartementet



**Idékatalogen er støttet av Enova og
Kommunal- og moderniseringsdepartementet**

FutureBuilt, c/o NAL
Josefinesgt. 34, 0351 Oslo
Telefon: 23 33 25 00
futurebuilt@futurebuilt.no
www.futurebuilt.no

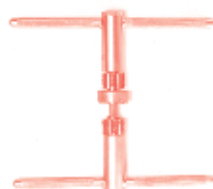
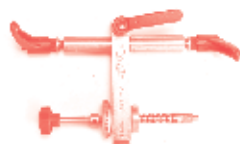
Alle foto og intervjuer:
Geir Anders Rybakken Ørslie

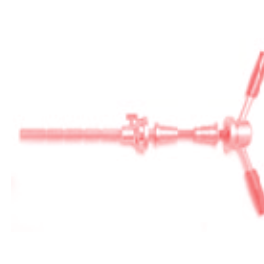
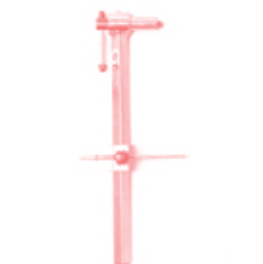
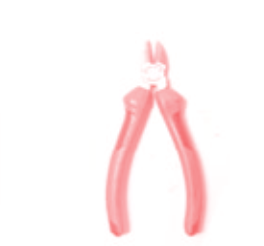
Design:
Markus Heibø

Juni 2015

FUTURE BUILT

KLIMAVENNLIG
ARKITEKTUR
OG BYUTVIKLING





FUTURE BUILT

KLIMAVENNLIG
ARKITEKTUR
OG BYUTVIKLING

