



# Road Safety Award 2023

– Hvorfor fikk Oslo prisen?

Heidi Tomten  
avdelingsdirektør

Gange, sykkel og kollektiv  
Bymiljøetaten

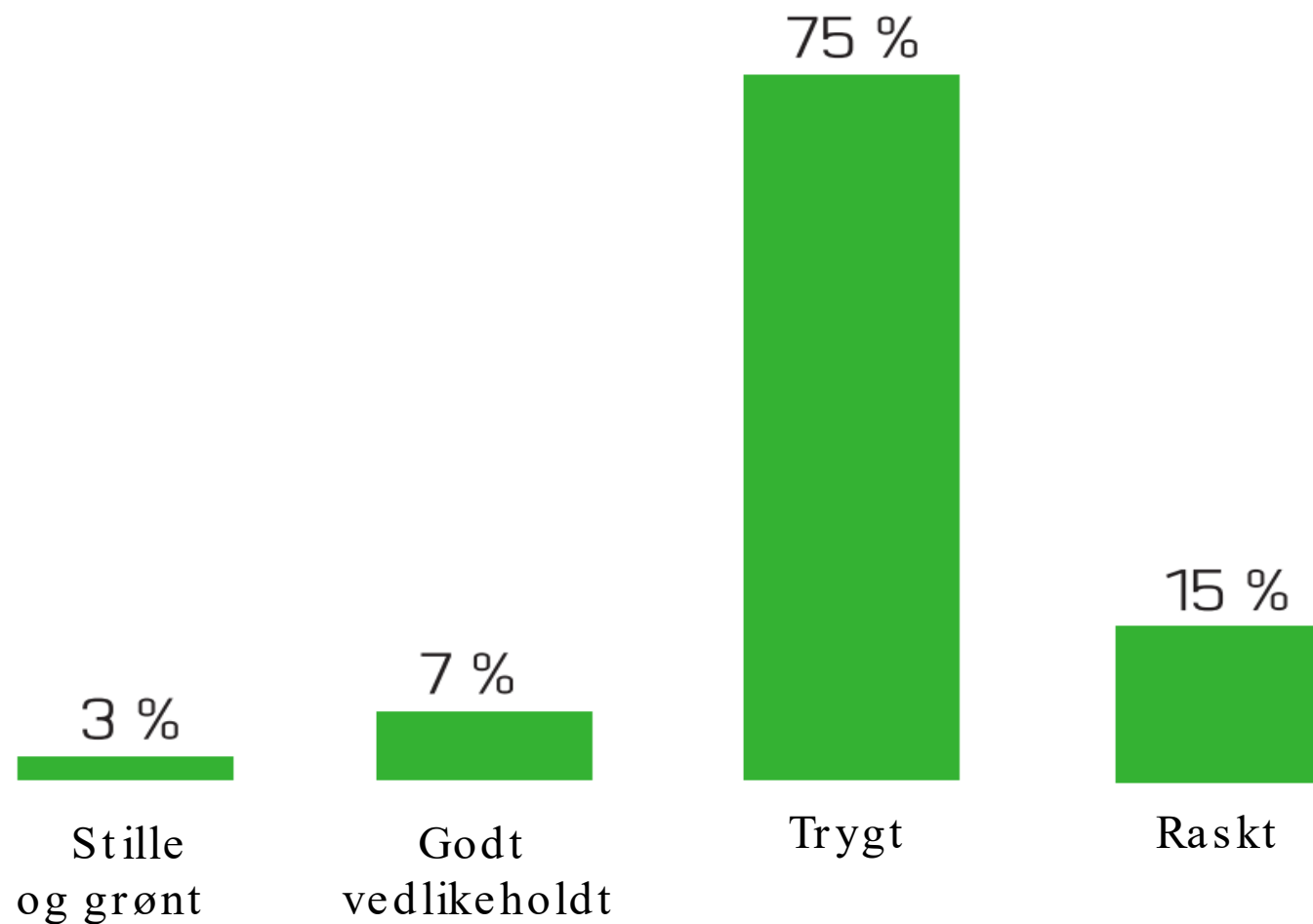


# Oslos sykkelsatsing

2015-2025



# Hva er viktig for (potensielle) syklister?



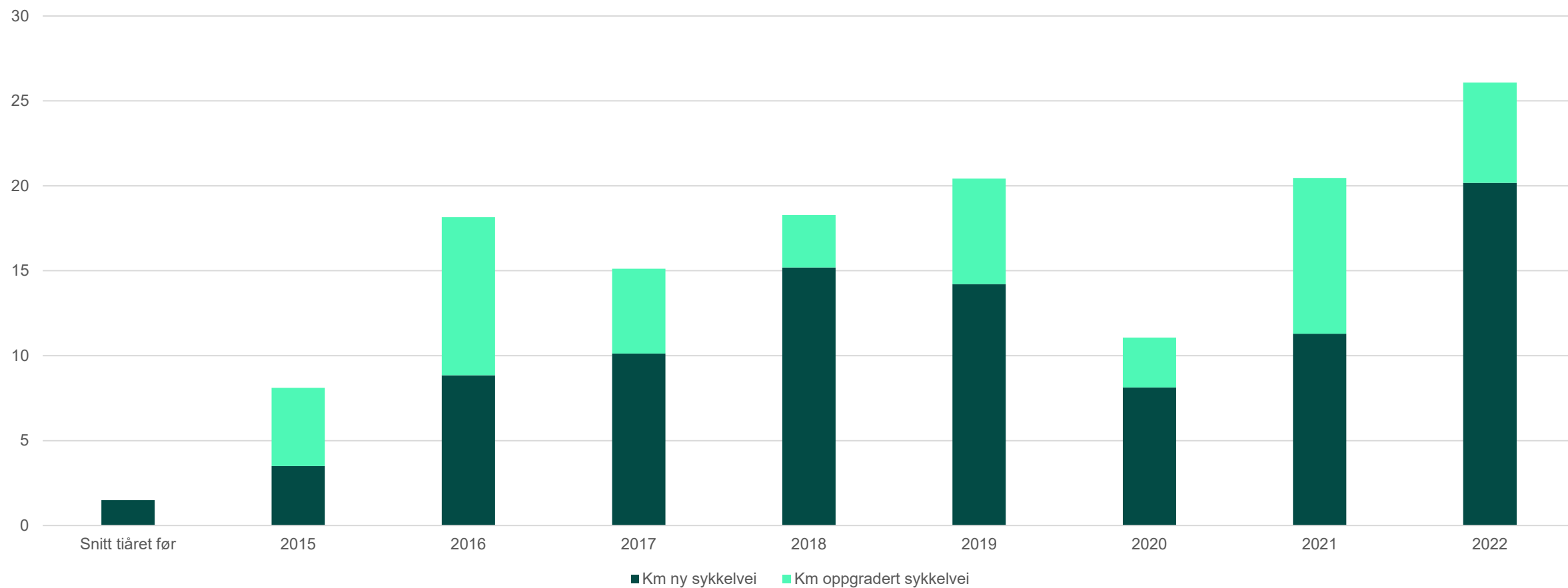
2014: «Det er trygt å sykle i Oslo»

9%

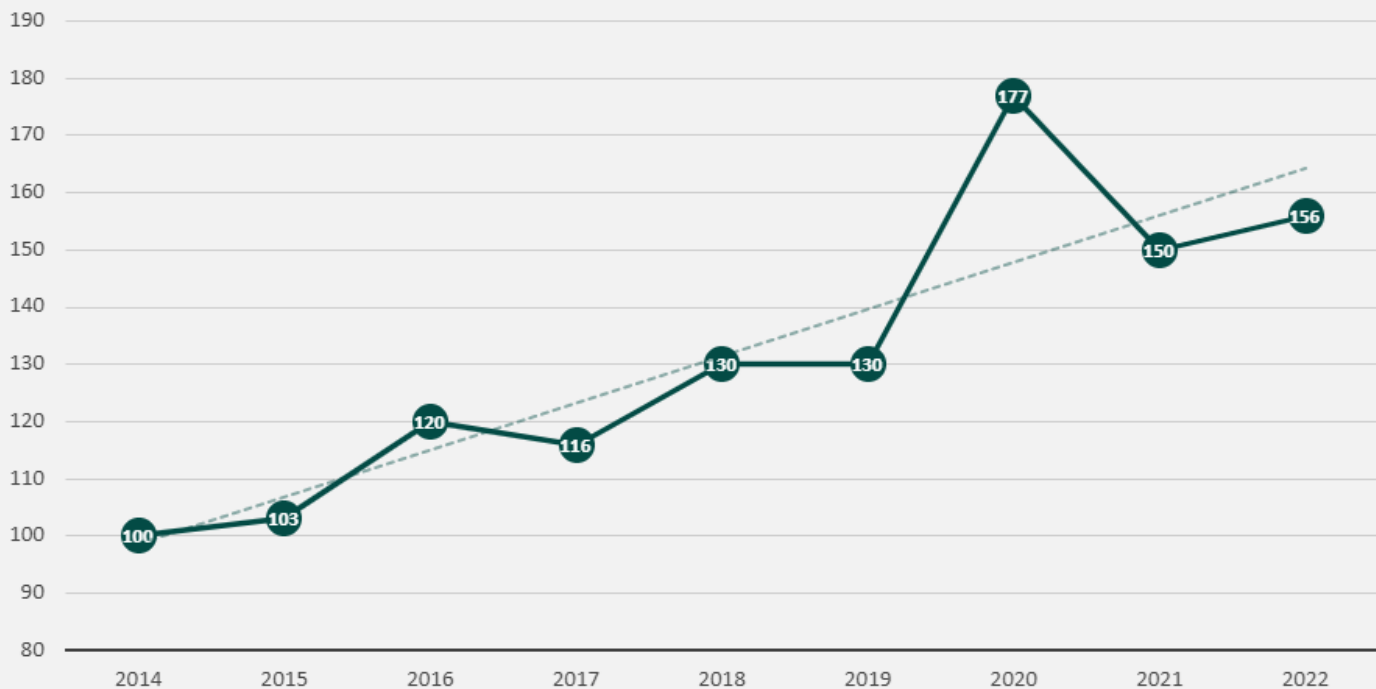




# Mangedobling av sykkeltilretteleggingen



# Vekst i sykkeltrafikken



## Aftenposten i helgen:

Leder & Kommentar

### Sykkelsatsingen famler i blinde

+1 more

**S**ykkelsatsingen i Oslo er en fiasko, hevdet Oslo Høyre nylig i VG. Utrustet med tall fra Oslos kommunes statistikk-bank viste byrådsleder-kandidat Eirik Lae Solberg at sykkelandelen har gått fra 5,9 til 6 prosent siden venstresiden tok over i 2015. Ikke mye å slå i bordet med for et byråd som har brukt mer enn 2,6 milliarder på sykkelveier.

Ingen kan betvile at Ap-sv-mdg-byrådet har holdt høy takt i sykkel-veibyggingen. Oslo er siden 2015 blitt en bedre by å sykle i. Men det har tilsynelatende ingen effekt på hvor mange som tar sykkel en fatt. Byrådet er milevis fra å nå målet om 25 prosent sykkelandel innen 2025.

Miljø- og samferdselsbyråd Sirin Stav (MDG) fnyser av angrepet fra Høyre, forutsigbart nok. Hun slår dessuten i bordet med helt andre tall. Hun viser til at kommunens sykkelteilere viser en økning på 50 prosent siden 2015.

Om Stav har rett, vil sykkel-satsingen kunne betegnes som en suksess. Om Lae Solberg har rett, vil kanskje bruken av «fiasko» kunne rettferdiggjøres.

Dette viser at behovet for bedre data. En rapport fra Transporto-konomisk institutt (TØI) har undersøkt de ulike statistikkene, og finner styrker og svakheter med dem begge.

Statistikkbankens tall stammer fra spørreundersøkelser i regi av Ruter om folks hverdagsreiser. Tallene Stav viser til er sånn sett mer reelle, siden de teller faktiske syklister ved ulike punkter. De er også i utgangspunktet bedre egnet til å si noe om utvikling over tid. Men tellepunk-tene kan ha problemer med å registrere alle passeringer og er også tidvis ute av drift. Dessuten fanger de bare opp sykling akkurat der de står.

Ingen av datasettene har dessuten særlig informasjon om nyere trans-portformer. TØI finner eksempler på at rundt 40 prosent av «sykkeltra-fikken» ved enkelte tellepunkter i Oslo sentrum i realiteten er els-

parkesykler.

Treffsikker transportpolitikk er avhengig av best mulig datagrunn-lag. Økningen i sykkelbruk er mindre enn man kunne forvente, kan det være årsaken ligger andre steder enn manglende sykkelveier. I tillegg er det av interesse for velgere å vite hvordan det egentlig går på et så betent politikkområde. TØI for-eslår etablering av et kunnskaps-senter for sykling for å bedre inn-samling og utveksling av data.

For det er bra at det bygges flere sykkelveier. Men da bør helst flere også bruke dem.

▪ Byrådet er milevis fra å nå målet om 25 prosent sykkelandel innen 2025

Write a comment...

Like Page View Share Save More

Like Comment



2021: «Det er trygt å sykle i Oslo»

31%



# Trafikksikkerhetsarbeidet i Oslo

Fokus på myke trafikanter



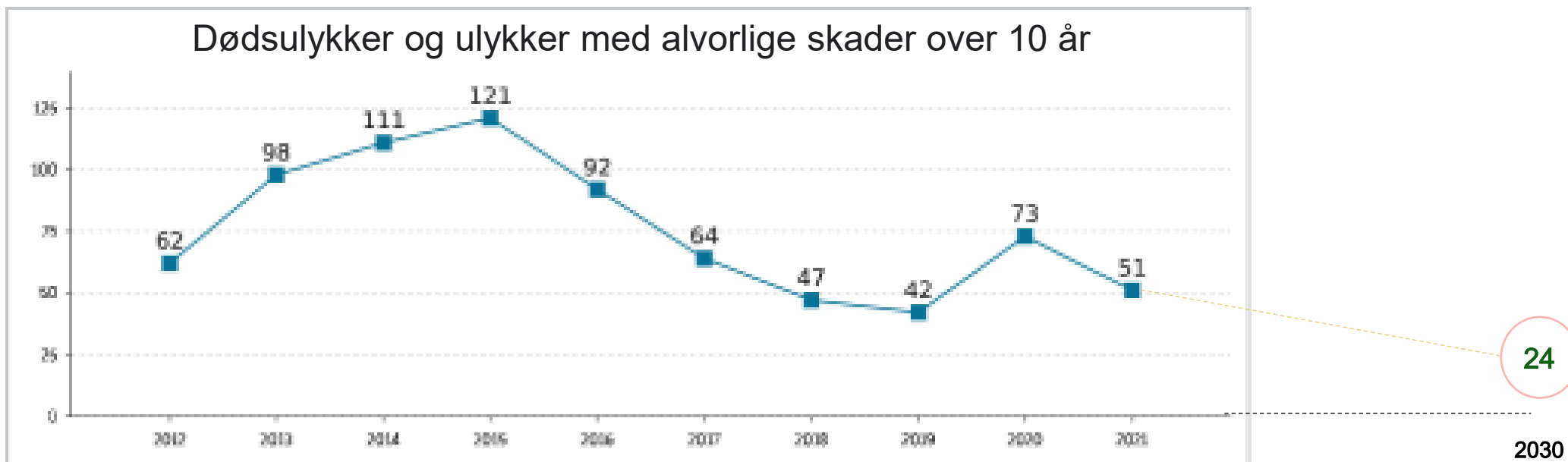


# Ulykkesstatistikk 2021

Drepte	
2020	2021
6	1

Alvorlige skader	
2020	2021
67	50

Mindre alvorlige skader	
2020	2021
327	315



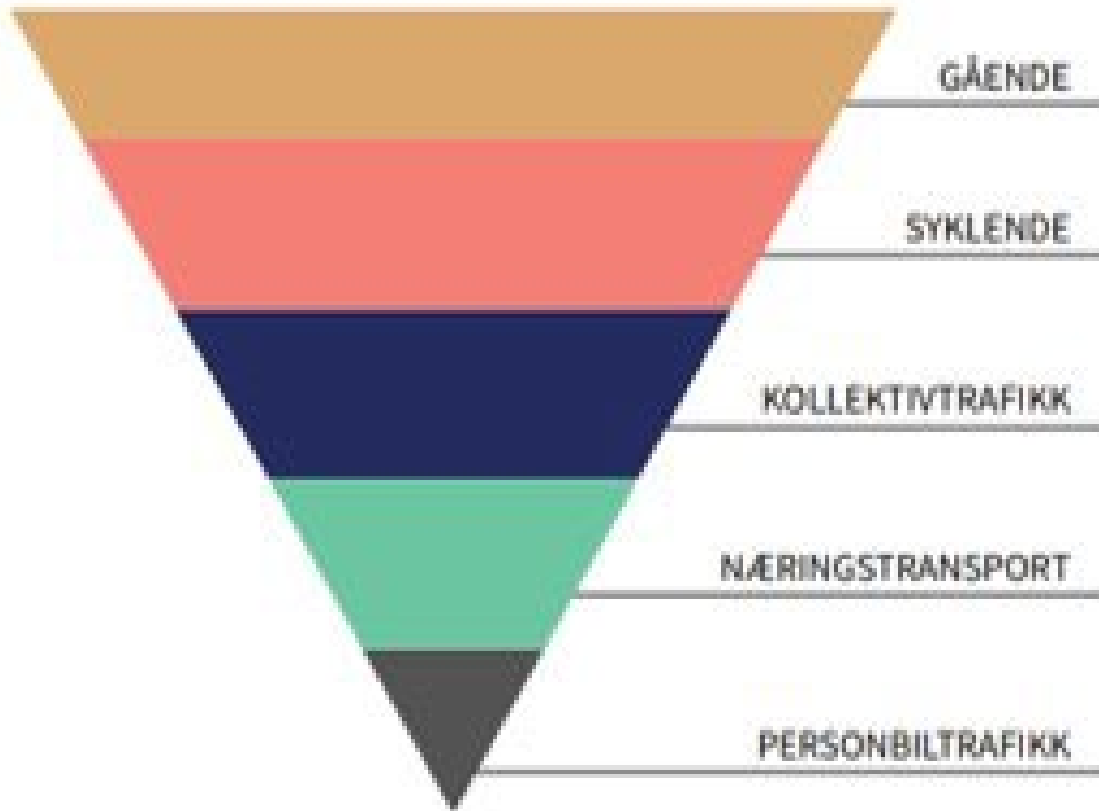
# Suksesskriterier så langt

- Langsiktig koordinert strategisk planlegging
- Redusert hastighet
- Bedre infrastruktur for fotgjengere og syklister
- Redusert motortrafikk



Photo: Hanne Isdal

# Hvordan BYM jobber med trafikksikkerhet



- ▶ Tiltak
  - Innspill fra skoler, FAU, innbyggere
  - Bydelene prioriterer
  - Befaringer, observasjoner, fartsmålinger, tellinger
- ▶ Trygg skolevei
  - Hjertesoner
- ▶ Fokus: gående



# Redusert hastighet



68,6 %



17%



12,3%



Oslo





# Løsninger og tiltak

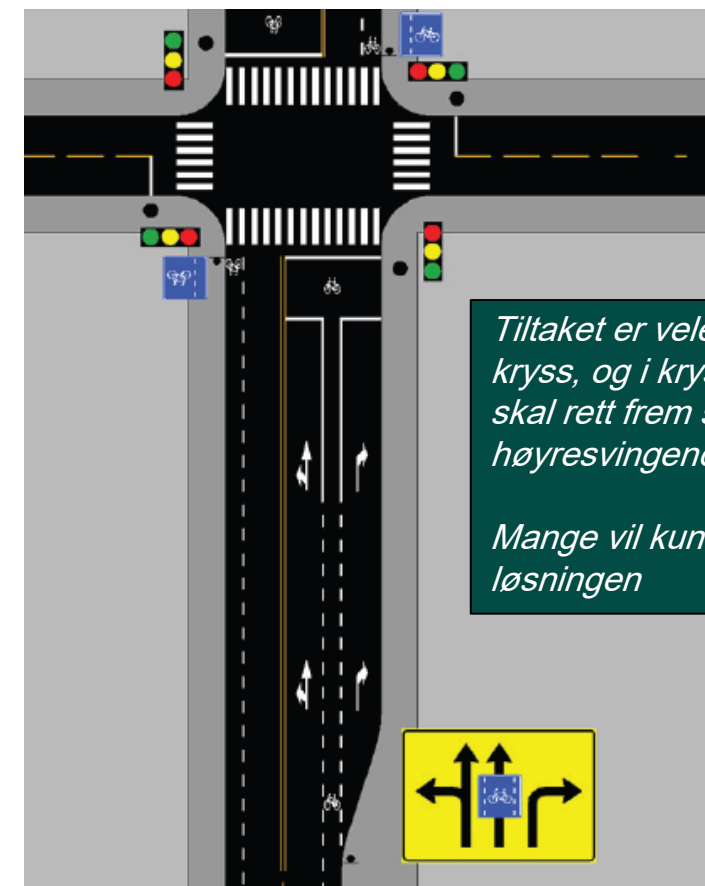
Hva har vi i verktøykassa?



# Oslos nye gatenormal

- ▶ Oslostandardens hovedløsninger for sykkeltilrettelegging er tatt inn
- ▶ Tydeligere enn Oslostandarden på standardkrav. Skal-krav:
  - Rødt dekke
  - Buffer mellom gateparkering og sykkelfelt.
  - Ikke overlapp mellom sykkelfelt og trikkespor





*Tiltaket er velegnet i store og kompliserte kryss, og i kryss med mange syklende som skal rett frem samtidig som det er mye høyresvingende trafikk.*

*Mange vil kunne føle utrygghet ved denne løsningen*



# MIDT I BYEN

Onsdag 30. september 2009

**BLI MED  
Å SKAPE EN NY  
EDENS HAGE** side 6



**BYGGER NY  
HJEMMEKOS I  
BLITZHUSET** side 14-15



**KLAR,  
FERDIG,  
SORTER!** side 4



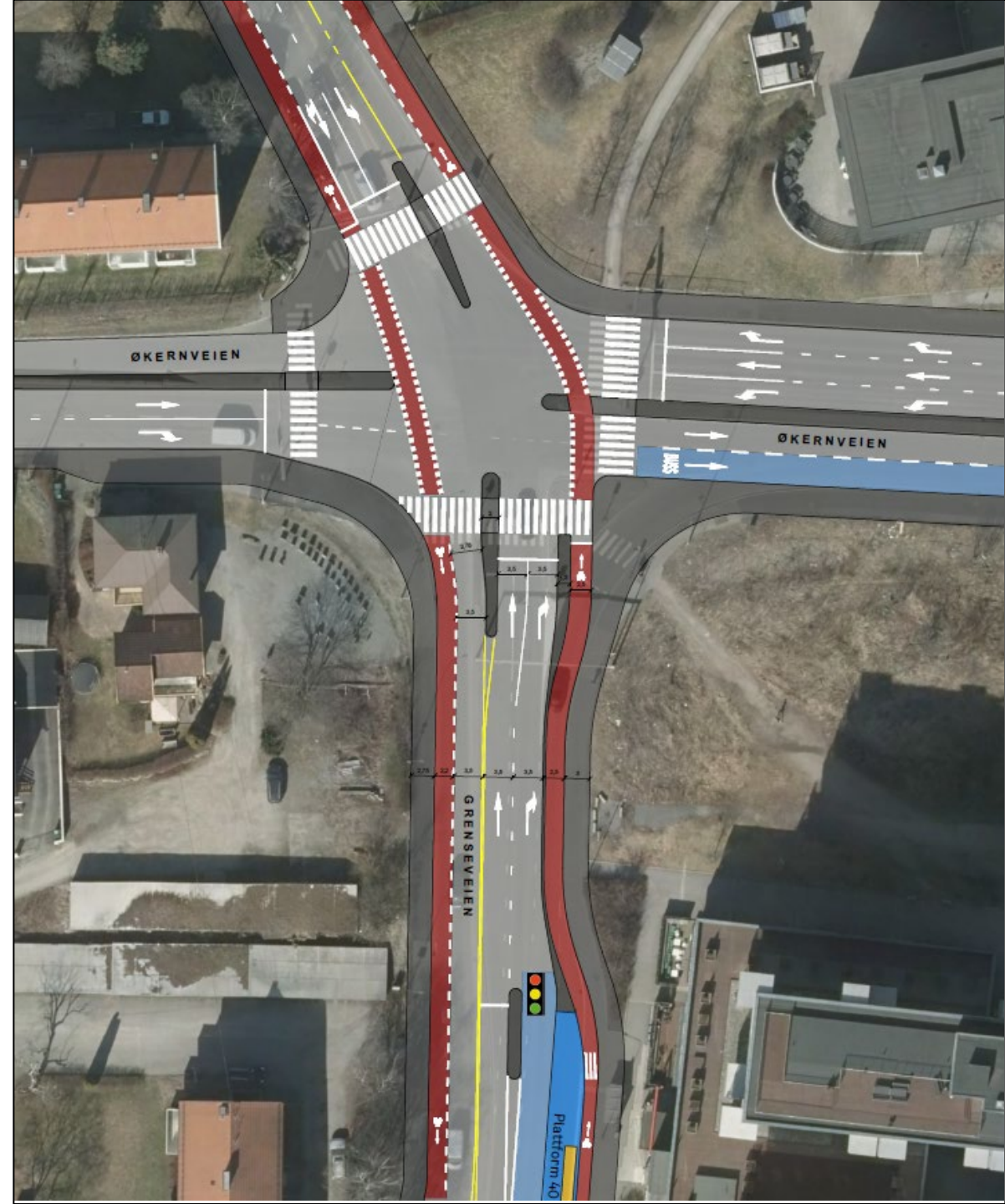
Midstiltte sykkelfelt er testet ut i fire kryss i Oslo, deriblant i krysset Akersgata/Keisers gate (bildet). Løsningen har vært så vellykket at den skal prøves ut i flere kryss. FOTO: HEIDI ANNE JOHNSEN

## Inneklemte sykkelfelt best

Sykkelfelt mellom to filer i veibanen skaper frykt. Utrygge syklister er ekstra årvåkne, dermed blir det færre ulykker. side 2-3



# 2022: Sykling skal føles trygt





# Fartsreduksjon

## ◆ Kryssinnstramming

- Redusert fart
- Mer areal for gående
- Kortere krysningsdistanse



# Innsnevring og opphøyd gangfelt i Københavngata



Før



Etter



# Fartshumper i Holmenkollveien





# Åkebergveien – trinnvis gjennomføring



Opprinnelig løsning: Sykling i blandet trafikk. Parkering på én side av veien.



**Fase 1:** Fjerne gateparkering, sykkel felt på en side av veien i motbakken



**Fase 2:** Opphøyde, røde sykkel felt på begge sider av veien.





Treschows gate - **FØR**



Helgesens gate - **FØR**



Treschows gate - **ETTER**



Helgesens gate - **ETTER**





Ring 2 - **FØR**



Dyvekes bru



Ring 2 - **ETTER**



**Etter**





Før

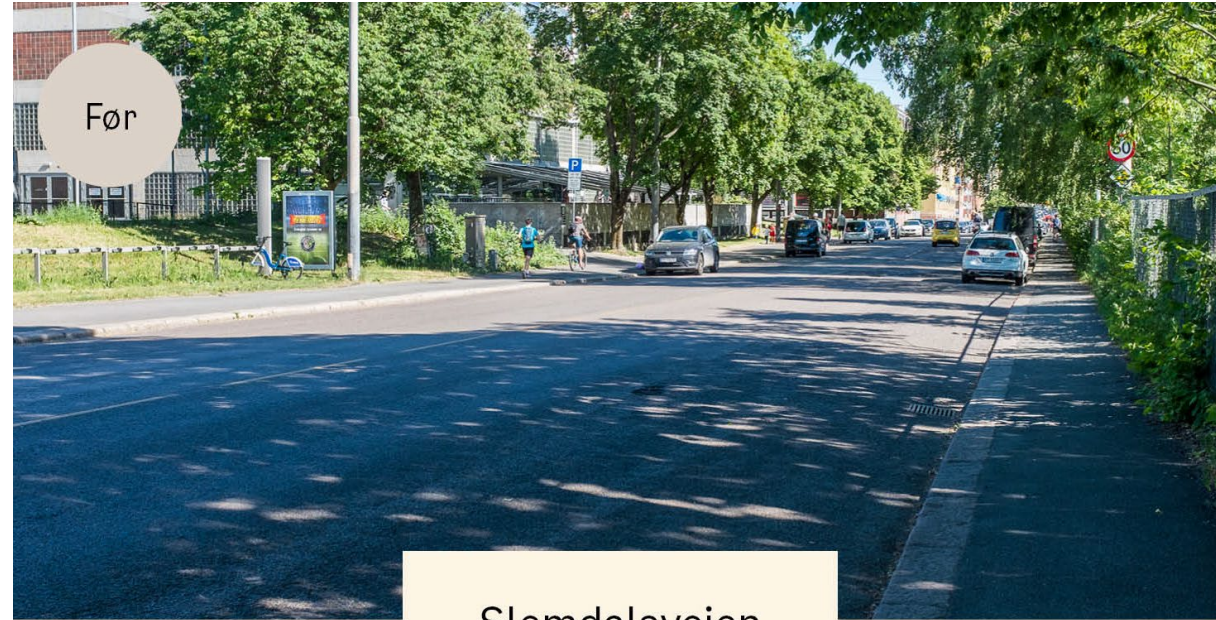
Maridalsveien



Etter



Oslo



Før

Slemdalsveien



Etter



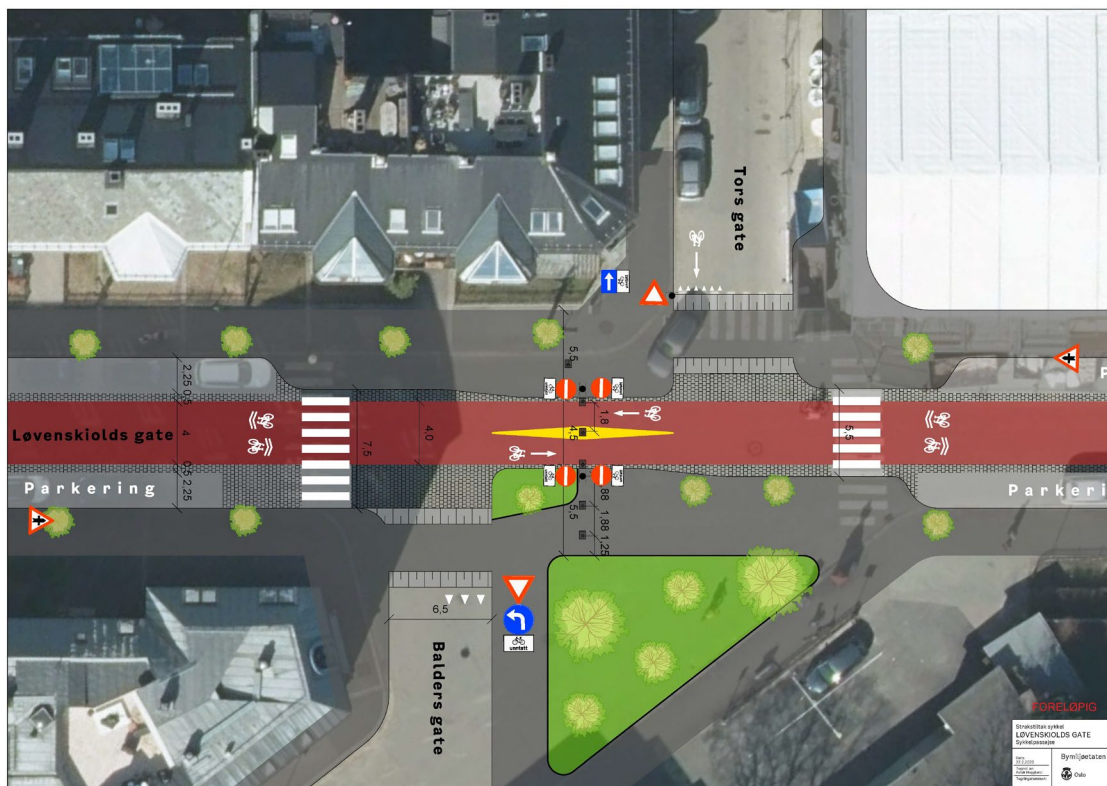
Oslo



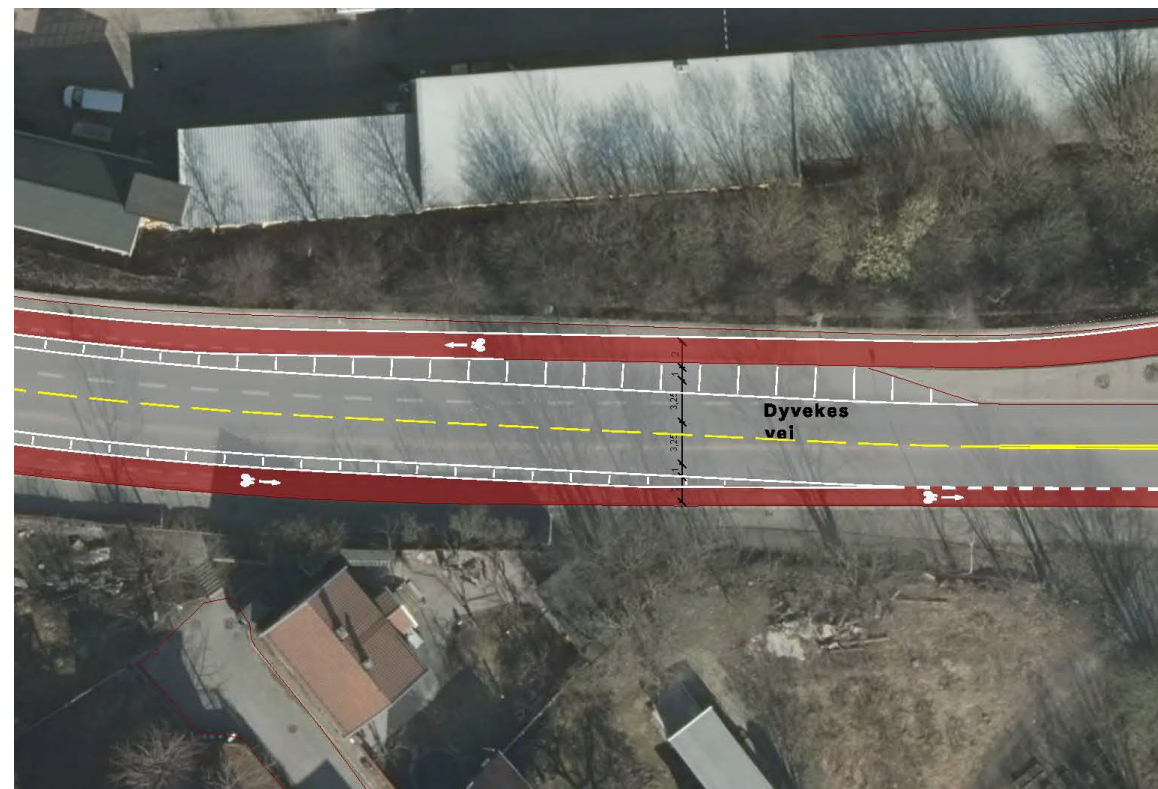
Oslo



# Nye løsninger



Lovenskiolds gate - Sykkelprioritert gate



Dyvekes vei – Sykkelfelt med buffer

# Trafikksikkerhet i arbeidet med gange og sykkel

## - Veien videre

- ▶ Økt standardisering
  - Vi får en stadig bedre og mer mangfoldig verktøykasse
- ▶ Sykkelveinettet utvides og flere sykler
  - "Safety in numbers"
- ▶ Redusert biltrafikk
- ▶ Flere studier og undersøkelser

Takk for meg!

