



Oslo

Bymiljøetaten Oslo kommune



Bussbom i Hellerudveien

Evalueringsrapport, høsten 2024

Innhold

1	Bakgrunn	3
1.1	Medvirkning.....	6
1.2	Trafikksikkerhetstiltak på Hellerud	6
2	Evalueringsens formål og metode.....	6
3	Trafikkmålinger	7
3.1	Om trafikkmålingene	7
3.2	Beskrivelse av kjøremønsteret	9
3.3	Resultater	9
3.4	Trafikksikkerhetsvurdering	15
4	Spørreundersøkelsen	16
4.1	Hensikten med spørreundersøkelsen	16
4.2	Om respondentene	17
4.3	Opplevelsen av tiltaket	20
4.4	Oppsummering av spørreundersøkelsen	27
5	Innspill	27
5.1	Innspill fra bydelene	27
5.2	fra aksjonsgruppen og beboere	28
6	Diskusjon	29
6.1	Har vi oppnådd ønsket resultat i Hellerudveien?	29
6.2	Hvilke trafikale konsekvenser har bommene hatt i nærliggende gater?	30
6.3	Hvilke øvrige konsekvenser har tiltaket hatt?	31
7	Konklusjon	31
8	Vedlegg.....	32

Sammendrag

Bussbommen i Hellerudveien og den manuelle bommen i Ivar Welles vei ble etablert som et prøveprosjekt for å bedre trafikksikkerheten på Hellerudveien, en sentral skolevei i området. Tiltaket sprang ut fra et innbyggerforslag i 2017, der over 390 beboere på Hellerud uttrykte bekymring for høy fart og stor trafikkmengde i Hellerudveien, ettersom veien ble brukt som en snarvei mellom Tvetenveien og Ytre Ringvei. På grunn av utfordringer med å gjennomføre mer omfattende trafikksikkerhetstiltak på strekningen, vedtok Bystyret i 2018 å utrede en bussbom som et alternativ for å adressere problemene. Etter at Bymiljøetaten utredet tiltaket, ble bussbommen i Hellerudveien og den manuelle bommen i Ivar Welles vei satt opp 01.02.2023 som et prøveprosjekt som skulle evalueres etter ett år i drift.

Evalueringen av bussbommen har som mål å vurdere om det oppfyller målet om økt trafikksikkerhet og redusert trafikk, samt å vurdere konsekvensene for nærliggende gater. Den bygger på trafikkmålinger, en spørreundersøkelse blant beboere og innspill fra relevante aktører, og danner grunnlaget for en beslutning om bommene skal bli permanente.

Evalueringen viser at bussbommen har redusert trafikkmengde og hastighet betydelig i Hellerudveien sør for bommen. Gjennomgangstrafikken er redusert med 400–500 kjøretøy per døgn, og trafikken ved bommen har gått ned med rundt 900 kjøretøy i døgnet. I tillegg har fartsnivået på strekningen blitt redusert med 3–6 km/t. Disse endringene har skapt tryggere forhold for myke trafikanter. På den nordlige delen av Hellerudveien har effektene vært mindre markante, med en mindre reduksjon i trafikkmengde og ingen vesentlig endring i hastighet. Her vurderes etablering av fortau som nødvendig, uavhengig av om bommen blir et permanent tiltak.

Venåsvegen er den eneste målte strekningen som har hatt en økning i trafikkmengde, men økningen er relativt liten. Det er registrert en betydelig økning i fartsnivå, noe som kan skyldes endret kjøremønster, fjerning av gateparkering og andre samtidige tiltak. Flere beboere har uttrykt bekymring for trafikksikkerheten i denne gaten. Bymiljøetaten vil derfor undersøke forholdene nærmere for å identifisere og iverksette egnede trafikksikkerhetstiltak.

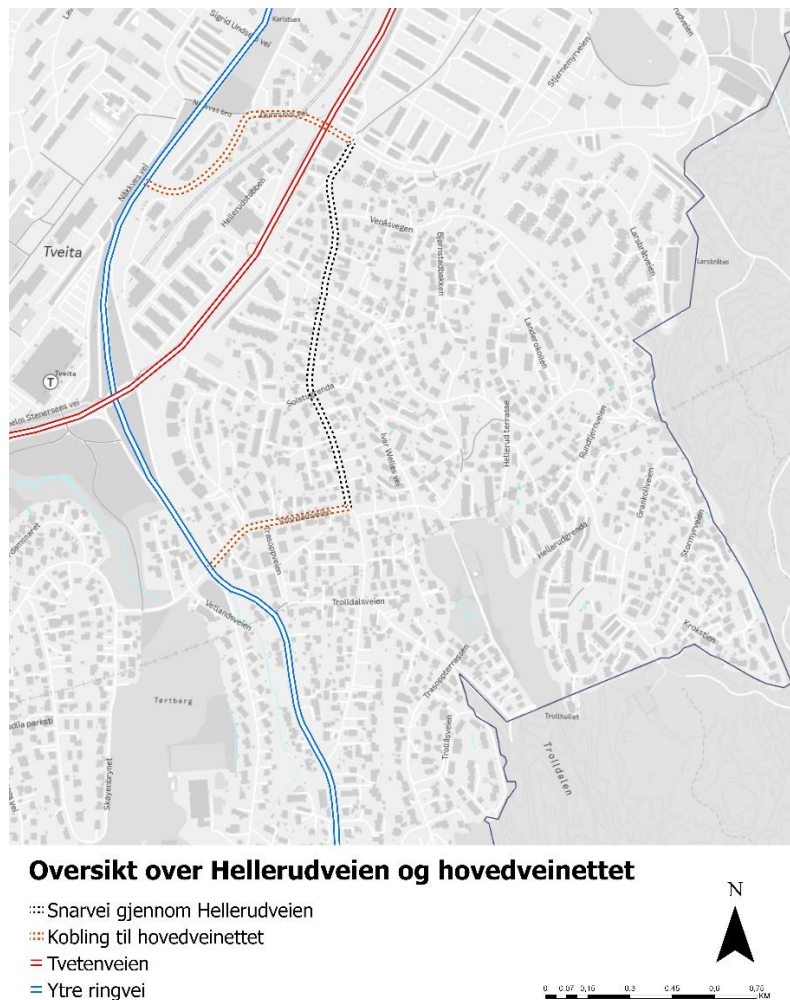
Spørreundersøkelsen blant beboerne viser at flertallet av respondentene opplever bommene som negative på grunn av økt omkjøring, lengre reisetid og mer utfordrende hverdagslogistikk. Samtidig er de som går og sykler mer positive til tiltaket, da det har gjort Hellerudveien tryggere og mer egnet for myke trafikanter. Totalt sett vurderes det at fordelene med bussbommen, spesielt når det gjelder trafikksikkerhet, veier tyngre enn ulempene, og at tiltaket har bidratt til å oppnå målsetningen om en tryggere skolevei.

1 Bakgrunn

September 2017 fremmet Aksjon Hellerudveien innbyggerforslaget «Gjør Hellerudveien trygg». Forslaget var underskrevet av ca. 390 personer på Hellerud, og aksjonsgruppen krevde at Oslo kommune gjorde noe med det de mente var en uholdbar trafikksituasjon i Hellerudveien, som er en viktig skolevei. I innbyggerforslaget stod det at flere barn opplevde farlige og ubehagelige situasjoner på grunn av mye

trafikk og høy fart i Hellerudveien på vei til og fra skolen. Hellerudveien mellom Stordamveien og Haugerudveien ble trukket frem som særlig trafikkfarlig (se svart stiplet linje i Figur 1).

Figur 1 Kart over Hellerud



Med bakgrunn i innbyggerforslaget, ble det fattet et bystyrevedtak i februar 2018 der bystyret ba byrådet om å utrede muligheten for en bussbom i Hellerudveien, samt utføre andre trafikksikkerhetstiltak i området. Kort tid etter dette, ba Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) Bymiljøetaten (BYM) om å følge opp bystyrevedtakene. I videre dialog mellom byrådsavdelingen og BYM om bussbom, kom det frem at «midlertidige prøveordninger kan være aktuelt» (brev 26.8.2018).

Etter dette er bystyrets vedtak:

1.
Bystyret ber byrådet jobbe videre med innsnevring av kryss og innsnevring/fortau ved bussholdeplasser i Hellerudveien.
2.
Byrådet bes sørge for en tydeligere skilting av fartsgrensen på 30 km/t langs Hellerudveien.
3.
Bystyret ber byrådet utvide perioden for nedsatt fartsgrense til 30 km/t i Hellerudveien utenfor Trasop skole.
4.
Bystyret ber byrådet utrede en bussbom i Hellerudveien, i samarbeid med bydelen og lokale interessenter. Byrådet bes legge frem et notat om effekten av bussbom innen utgangen av første halvår 2018.
5.
Bystyret ber byrådet vurdere om redusert parkering i gata kan bidra til en mer oversiktlig gate og økt trafiksikkerhet.
6.
Bystyret ber byrådet jobbe videre med redusert biltrafikk og økt trafiksikkerhet for myke trafikanter i Hellerudveien i dialog med de som bor der og i dialog med bydelsutvalgene i Alna og Østensjø.
7.
Bystyret ber byrådet igangsette arbeidet med å etablere fortau i Hellerudveien i tråd med eksisterende regulering (S-2367).

Figur 2- Bystyrevedtak 28.02.2018

I november 2019 foreslo Bymiljøetaten å etablere en automatisk bussbom i Hellerudveien, med supplerende sperring i form av en manuell bom i Ivar Welles vei. Tiltaket ble foreslått som et ettårig prøveprosjekt med en påfølgende evaluering. I desember 2020 formidlet byrådsavdelingen til BYM at «Byrådsavdelingen støtter etatens anbefaling om å innføre døgnstengt bussbom i Hellerudveien med supplerende sperring i Ivar Welles vei som et ettårig prøveprosjekt.»

Videre stod det i brevet at «Dersom effekten av prøveprosjektet vurderes å være positiv i tråd med mål om bedret trafiksikkerhet og trafikkreduksjon, legger vi til grunn at etaten etablerer løsningen som en permanent ordning. Dette anses å ligge innenfor etatens fullmakter å vurdere.» (Brev 23.12.20)

For å kunne etablere bommen i Hellerudveien var det behov for å få dispensasjon fra veiformålet, noe Plan- og bygningsetaten (PBE) innvilget 13. januar 2022. Begge bommene stod ferdigbygget i desember 2022 og ble satt i drift 1. februar 2023.

Dispensasjonen utgikk 25. juni 2024, og bommene har stått i åpen posisjon siden dette. Bymiljøetaten har imidlertid søkt PBE om forlengelse av dispensasjonen. Dette for å kunne ha bommen i drift i påvente av evalueringen, og fordi det kan påløpe noe tid for å fatte et permanent vedtak om bom – gitt at det blir utfallet av saken.

1.1 Medvirkning

Bymiljøetaten informerte bredt i forkant av at bommene ble satt opp, både til lovpålagte og andre adresser i området, og ba om innspill. I mai 2020 ble det avholdt et åpent møte, men på grunn av koronapandemien måtte dette holdes digitalt fremfor det fysiske møtet som opprinnelig hadde vært planlagt. I dette møtet anbefalte Bymiljøetaten å sette opp bommene, og etter ett år evaluere om de bidrar til å løse trafikkutfordringene. Kart med forslag til plassering av bommene ble vist.

Flere beboere har uttrykt at de syns at medvirkningsprosessen har vært for dårlig, og videre var også selve løsningen med bussbom et upopulært forslag blant mange. Bussbom var ikke et av forslagene som ble trukket frem i innbyggerinitiativet, og som følge av dette var det flere som ønsket å trekke sin underskrift.

1.2 Trafikksikkerhetstiltak på Hellerud

Siden bystyrevedtaket i 2018, har BYM jobbet med ulike tiltak for å forbedre trafikksikkerheten for gående og syklende og for å bidra til trafikkreduksjon og fartsdemping på Hellerud. Gjennomførte tiltak inkluderer blant annet kryssinnstramminger, tydeligere merking av fartsgrensen på 30 km/t og etablering av snarvei mellom Tvetenveien og Rundtjernveien. Flere strekninger der det er spesielt smalt har blitt skiltet med “parkering forbudt” for å forbedre forholdene for gående, blant annet i Hellerudveien og Venåsvegen. I Rundtjernveien har det blitt etablert et motstrøms sykkelfelt slik at det nå er lovlig å sykle begge retninger uten å måtte benytte fortauet. Det har også blitt lagt nye asfalt og blitt etablert flere fartshumper i Venåsvegen og Rundtjernveien, men grunnet helningen i kombinasjon med at det går buss der, er fartshumpene dimensjonert for 40 km/t og ikke til gjeldende fartsgrense på 30 km/t.

2 Evalueringens formål og metode

Formålet med denne evalueringen er å vurdere om bommene bidrar til mål om forbedret trafikksikkerhet og trafikkreduksjon i Hellerudveien. I tillegg ser evalueringen til hvilke andre konsekvenser bommene har hatt.

Det har blitt samlet inn flere typer data som benyttes inn i evalueringen, blant annet har det blitt gjennomført trafikkmålinger ved bruk av radar i både Hellerudveien og andre veier i området over en årrekke. Videre har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse der beboerne på Hellerud har fått

muligheten til å uttrykke seg om sine opplevelser av bommene og om trafikksituasjonen på Hellerud. Til gjennomgangen av fritekstbesvarelsene har Copilot Edge (kunstig intelligens) blitt benyttet som assistanse til sammenstillingen. Bydel Østensjø og Alna har blitt invitert til å komme med sine innspill, og øvrige innspill fra beboere inkluderes også i evalueringen.

Den viktigste datakilden som ligger til grunn for vurderingene av hvorvidt bommene har ført til bedre trafikksikkerhet og trafikkreduksjon, er trafikkmålingene. Transportanalysemiljøet i Bymiljøetaten har hatt hovedansvaret for å tolke resultatene fra radarmålingene siden tolkning av disse krever god kjennskap til radarmålinger og en grundig trafikkforståelse. Trafikksikkerhetsseksjonen har hatt hovedansvaret for den kvalitative vurderingen av trafikksikkerhet. Innsikts- og analysemiljøet i avdeling Gange, sykkel og kollektiv har hatt hovedansvaret for øvrig datainnsamling, sammenstilling og anbefaling.

3 Trafikkmålinger

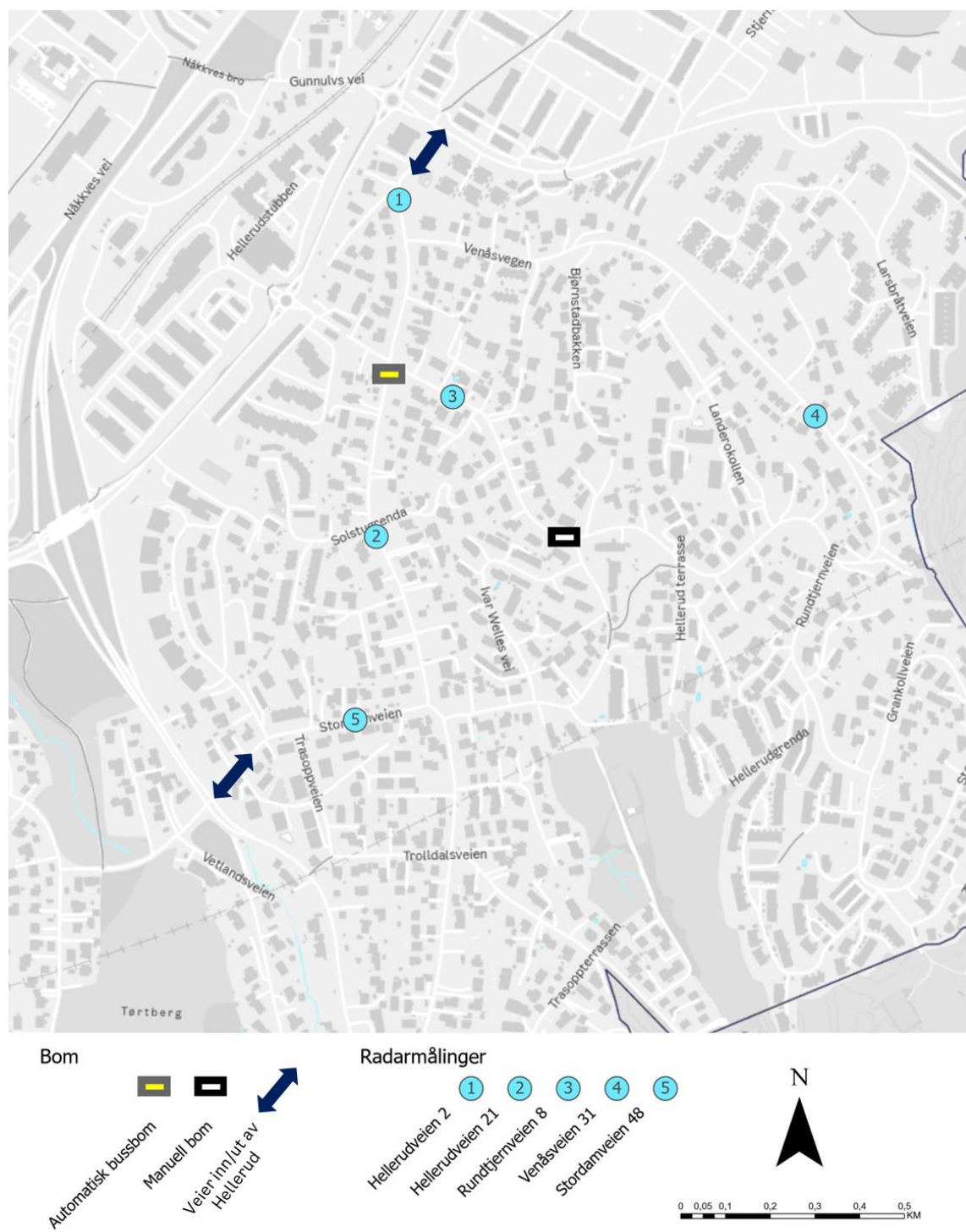
3.1 Om trafikkmålingene

Over en periode på flere år har det blitt gjennomført jevnlige trafikkmålinger med veikant-radar av typen Viacount II. Radarmålingene har blitt gjennomført to steder i Hellerudveien, i tillegg til i Rundtjernveien, Venåsvegen og Stordamveien. Radarmålingene gir informasjon om både trafikkmengder, -sammensetning og fart, og kan brukes til å kommentere og sannsynliggjøre endringer i kjøremønsteret og -vaner som følge av bommene.

Det er gjennomført ukelange radartellinger ved fem lokasjoner i området i 2018, 2019, 2022, 2023 og 2024¹. Se figur 3.

Radarmålinger har en viss usikkerhet, særlig ved små trafikkmengder som på Hellerud. Vi kan derfor ikke forvente at tallene stemmer helt overens med faktiske trafikkmengder, men målingene gir likevel en indikasjon på endringer i trafikkmengde og størrelsesordenen på disse endringene. Tilsvarende er det usikkerhet knyttet til registrert fart, og det er derfor viktig å ikke legge for stor vekt på enkeltmålinger.

¹ Målingen i 2024 ble gjennomført før bommene ble satt i åpen posisjon.



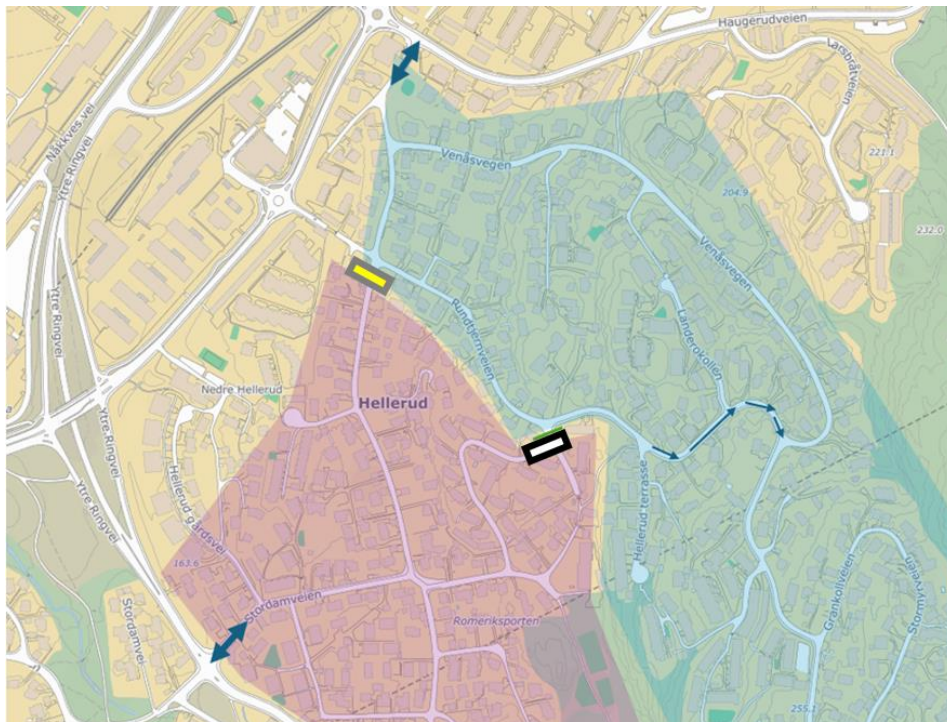
Figur 3 - Oversikt over plassering av radarmålere og bomsnitt

3.2 Beskrivelse av kjøremønsteret

Den automatiske bussbommen ved Hellerudveien 9 (markert med gul firkant i Figur 4) og den manuelle bommen i Ivar Welles vei (hvit firkant) har «delt nabolaget i to» i den betydning at det ikke er mulig å kjøre bil direkte mellom de to delene.

Det nye kjøremønsteret innebærer at det ikke lenger er mulig med direkte kjøring mellom Haugerudveien i nord og Ytre Ringvei i sør. Det innebærer at det ved ikke lenger er mulig å ta «snarveien» via Hellerudveien når det er kø på veiene rundt, men også at beboere på Hellerud må kjøre via Ytre Ringvei og Haugerudhagan eller via Ytre Ringvei og Tvetenveien for å bevege seg med bil mellom de to boligområdene.

Lokaltrafikk til boligområdet i sør (markert med rødt) har tilgang via Stordamveien, mens trafikk til området i nord (markert med blått) har tilgang via Haugerudveien/Hellerudveien. Rundtjernveien er enveiskjørt i østgående retning fra Hellerud terrasse til Rundtjernveien, slik at biltrafikk fra Hellerudtoppen må via Venåsvegen på vei ut fra Hellerud.



Figur 4 - Endret kjøremønster. Boligområdet i sør (rødt) har tilgang via Stordamveien, området i nord (blått) har tilgang via Haugerudveien.

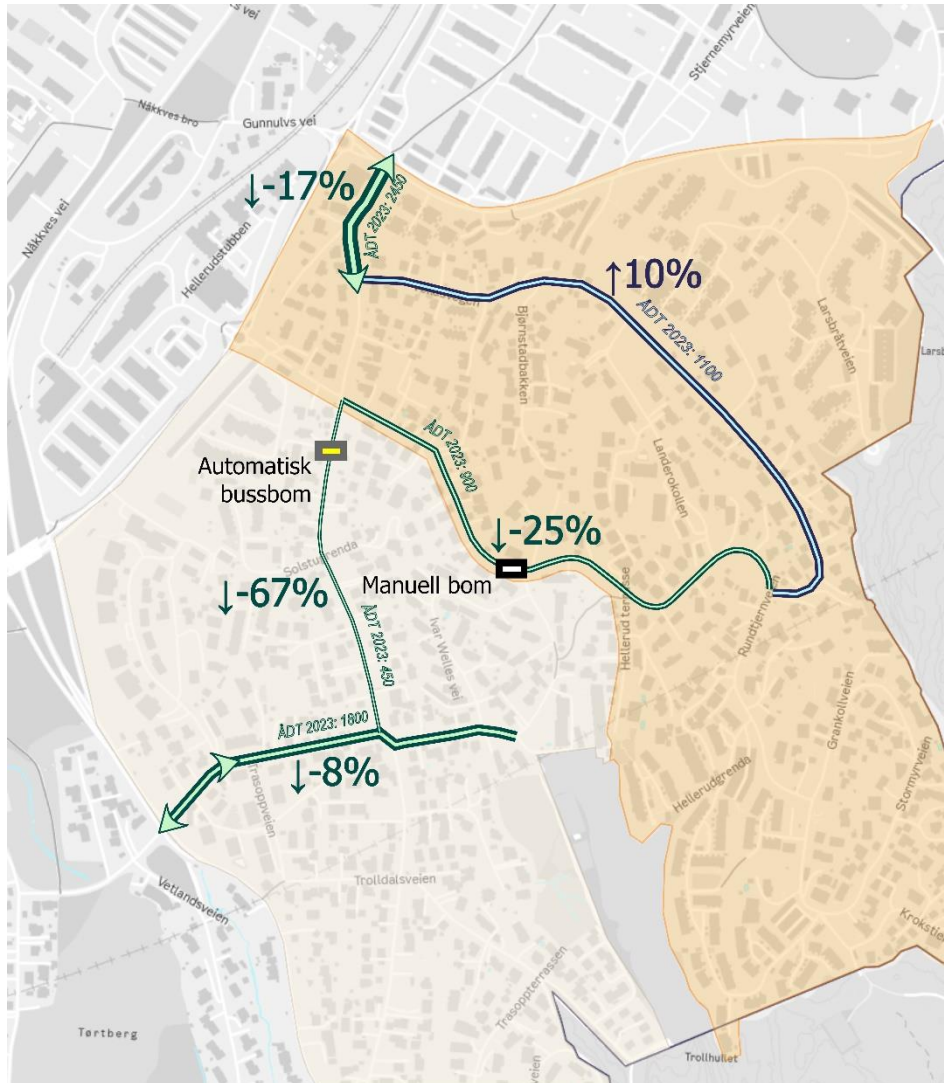
3.3 Resultater

3.3.1 Oppsummering av viktige funn

Trafikkmengder

Basert på trafikkmålingene før og etter at bommen ble installert, har trafikken i Hellerudveien sør for bommen gått ned med 900 kjøretøy per døgn (ÅDT). Figur 5 viser den prosentvise utviklingen fra

trafikkmålingene. En del av denne trafikken er lokaltrafikk som nå kjører via Haugerudveien eller Stordamveien, men endringene i disse tellingene forklarer ikke hele nedgangen. Det antas derfor at bommen har redusert omfanget av gjennomkjøringstrafikk med omtrent 400-500 ÅDT. Nivået på lokaltrafikken ser ut til å ha holdt seg relativt stabilt.



Figur 5- Endringer i trafikkmengder (ÅDT) før og etter bom (2022-2023)

med 1450 kjøretøy per døgn fra 2022 til 2024. Det har vært en trafikkreduksjon i Hellerudveien 2, Hellerudveien 21 og Stordamveien. I Rundtjernveien har trafikkmengden holdt seg omtrent på samme nivå som før bommene ble etablert, mens Venåsvegen har hatt en liten økning i østgående trafikk.

Fartsnivå

Fartsnivået på Hellerud har variert noe mellom målingene, noe som gjør tolkningen mindre enkel. Fartsmålinger før og etter bommene viser at hastigheten i Hellerudveien sør for bommen har gått ned med omtrent 3–6 km/t, fra 29 km/t i 2022 til 23 km/t i 2023 og 26 km/t i 2024. I Hellerudveien nord for

bommen har fartsnivået holdt seg relativt stabilt på om lag 30 km/t. I Rundtjernveien har også fartsnivået vært relativt stabilt, og ble målt til 34 km/t ved siste måling, mens Stordamveien ser ut til å ha fått noe redusert fart. Her ble farten målt til 33 km/t i 2024.

I Venåsvegen har det blitt registrert økt fart siden de første målingene ble utført. I 2018/2019 ble 85-persentilen målt til henholdsvis 34 km/t og 32 km/t. I målingene etter det har det blitt registrert betydelig høyere fart. Det anbefales at dette undersøkes nærmere, og det kan bli aktuelt med fartsreduserende tiltak.

3.3.2 Trafikkmengder

Resultatene fra tellingene er i Tabell 1, rundet av til nærmeste femti. De blå feltene er data fra målinger som ble gjennomført før bommen ble satt opp, mens de grønne er gjennomført mens bommen har vært i drift.

Tabell 1- ÅDT i perioden 2018-2014

Etter at bommen ble etablert, registrerer radarmåleren i Hellerudveien 2 all trafikk til og fra boligområdet i nord. Likevel viser målingene en reduksjon i ÅDT på rundt 400 kjøretøy, som innebærer at færre kjører inn og ut av området. Denne reduksjonen vises derimot ikke i Venåsvegen og Rundtjernveien, som fortsatt har en samlet ÅDT på rundt 2000–2200.

		ÅDT (eks. sykkel/elsparkesykkel/MC)				
Gate	Trafikk i retning	2018	2019	2022	2023	2024
Hellerudveien 2	Begge retninger	3250	3050	2950	2450	2600
	Mot Haugerudveien (nordover)	1550	1500	1400	1200	1250
	Mot Venåsvegen (sørover)	1700	1550	1550	1250	1350
Hellerudveien 21B	Begge retninger	1400	1400	1350	450	500
	Mot Rundtjernveien (nordover)	600	700	600	200	200
	Mot Stordamveien (sørover)	800	700	750	250	300
Rundtjernveien 8	Begge retninger	1200	1000	1200	900	1100
	Mot Hellerudveien (vestover)	250	150	250	200	250
	Mot Hellerud terrasse (østover)	950	850	950	700	850
Venåsvegen 31	Begge retninger	1200	1000	1000	1100	1100
	Mot Hellerudveien (vestover)	1000	850	850	850	900
	Mot Rundtjernveien (østover)	200	150	150	250	200
Stordamveien 48	Begge retninger	1950		1950	1800	1700
	Mot Ytre Ringvei (vestover)	1050		1050	900	850
	Mot Hellerudveien (østover)	900		900	900	850

Før bommen ble satt opp, var det mulig å kjøre nordover i Hellerudveien og opp Rundtjernveien. Nå må man kjøre via Haugerudveien, som innebærer at flere av de som skal til øvre del av Venåsvegen og til Hellerudtoppen nå kjører via Venåsvegen fremfor Rundtjernveien. Denne ruteomleggingen kan forklare de ekstra turene i Venåsvegen, som også samsvarer med nedgangen i østgående trafikk i Rundtjernveien (ÅDT 250). Det kan derfor antas at økningen i Venåsvegen på 100 kjøretøy i døgnet skyldes lokaltrafikk som har endret rute etter at bommen ble satt opp.

Det har vært en nedgang i trafikkmengden i Stordamveien, men dette gjelder hovedsakelig kun i vestgående retning (mot Ytre Ringvei). Resten av trafikken antas å være til/fra boligområdet i sør, der Stordamveien er eneste vei inn og ut.

Den største trafikkreduksjonen har skjedd ved Hellerudveien 21B, nær bommen, der det var en trafikkreduksjon på 900 kjøretøy i døgnet, fra 1350 kjøretøy i døgnet i 2022 til 450 kjøretøy per døgn i 2023. Målingen i 2024 registrerte 500 kjøretøy i døgnet, som innebærer at trafikknivået har holdt seg relativt stabilt mens bommen har vært i drift.

3.3.3 Endringer i gjennomkjøring

Den totale trafikkmengden over målestedene har gått ned etter at bommene ble installert. Nedgangen var på 1750 kjøretøy fra 2022 til 2023, og på 1450 kjøretøy om man ser på perioden fra 2022 til 2024.

Nedgangen tyder på at det totalt sett har blitt mindre biltrafikk på Hellerud, men den faktiske nedgangen er antagelig lavere enn den summerte endringen i ÅDT over målepunktene. Årsaken til dette er at plasseringen av målepunktene, sammen med kjøremønsteret i området, gjør det sannsynlig at en større andel av kjøreturene ble registrert av mer enn ett målepunkt *før* bommen ble satt opp. Eksempelvis – dersom bommen fjernet ti bilturer som i førperioden kjørte forbi tre radarer, ville nedgangen i trafikkregistreringer vært 30 kjøreturer i døgnet, mens det i realiteten bare var de ti turene som forsvant.

Mesteparten av trafikkreduksjonen i området kom som følge av reduksjonen i Hellerudveien sør for bommen (-900 ÅDT) og dernest i Hellerudveien nord for Venåsvegen (-400 ÅDT). Siden trafikken har holdt seg stabil i Rundtjernveien/Venåsvegen og det kun har vært en mindre nedgang i Stordamveien (-200 ÅDT), kan det antas at omfanget av lokaltrafikk i stor grad er uendret.

Det finnes ikke data som viser hvor mange av kjøretøyene som passerte Hellerudveien 21B som var lokaltrafikk før bommene ble etablert. Derfor kan ikke hele nedgangen i ÅDT på 900 regnes som en reduksjon i gjennomgangstrafikk. Derimot gir nettoendringen i Hellerudveien 2 (-500) og Stordamveien (-200) en indikasjon på antallet kjøretøy som har valgt andre ruter etter bommens installasjon. Med bakgrunn i dette kan vi anslå at det var rundt 400 – 500 kjøretøy i døgnet som brukte Hellerudveien som gjennomkjøringstrase før veien ble stengt med bom.

3.3.4 Fartsutvikling

Fartsnivået (85-persentilen²) som har blitt registrert på Hellerud har variert mellom målingene (se Tabell 2), noe som kan skyldes måleutstyret eller tilfeldige variasjoner. Det er derfor viktig å ikke legge for stor vekt på enkeltmålinger, men heller vurdere utviklingen over tid.

² Hastigheten som 85 % av trafikken ligger på- eller under

Fartsnivået i Hellerudveien 21 har blitt betydelig redusert etter at bommene ble etablert. I 2022 ble hastighetsnivået målt til 29 km/t. I 2023 ble det målt til 23 km/t og i 2024 ble det målt til 26 km/t.

I Hellerudveien 2 ble det ikke målt noen endringer i fartsnivået mellom 2022 og 2023. Begge disse årene lå fartsnivået på 30 km/t. Under målingen i 2024 ble farten målt til 32 km/t, som innebærer at det kan ha blitt noe høyere fart fra 2023 til 2024. Dersom det har vært en reell fartsøkning, skyldes det i så fall andre forhold enn bommene. Samlet over perioden har registrert fartsnivå variert mellom 26 km/t og 34 km/t i de ulike målingene.

Siden 2022 har det blitt målt betydelig høyere fart i Venåsvegen, med en økning i fartsnivået fra 38 km/t til 44 km/t. Det er usikkerhet knyttet til om fartsøkningen er reell eller om det kommer som følge av en feil med måleutstyret. Begge målingene som ble gjennomført etter at bommene ble etablert har målt samme fartsnivå.

Måleutstyret var plassert på en strekning der veiens dimensjoner – med smal veibredde, flere innkjørsler og fartshump – gjør et fartsnivå på 44 km/t lite sannsynlig. Bymiljøetaten planlegger derfor ytterligere fartsmålinger for å identifisere det faktiske fartsnivået på strekningen, slik at eventuelle trafikksikkerhetstiltak gjenspeiler trafikksituasjonen i Venåsvegen.

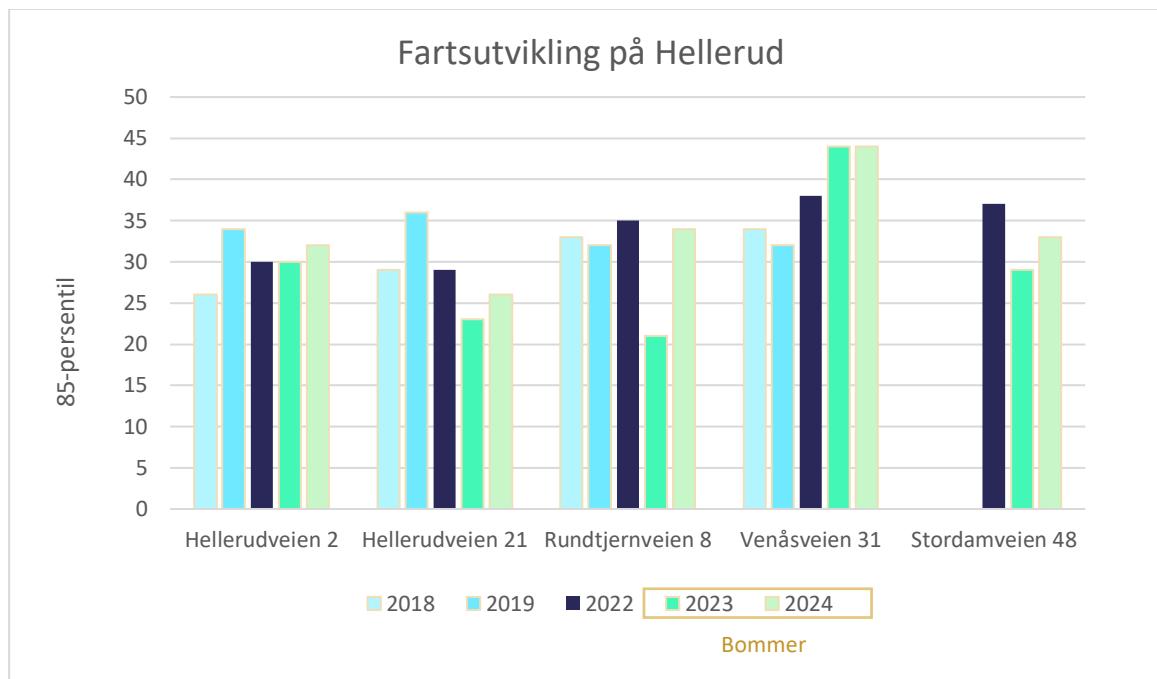
Bildet til høyre viser strekningen biltrafikken kommer fra, rett før farten blir målt, mens bildet til venstre viser strekningen hastigheten blir målt på.



Med unntak av 2022 har fartsnivået i Rundtjernveien ligget mellom 30 og 35 km/t. Basert på fartsmålingene og at Rundtjernveien nok i liten grad benyttes som omkjøringsvei, tyder det på at bommen sannsynligvis ikke har påvirket fartsnivået i gaten.

Fartsnivået i Stordamveien har gått ned med 8 km/t fra 2022 til 2023 og ned med 4 km/t om man ser på perioden 2022 til 2024. Siden det kun ble gjennomført én fartsmåling før bommene ble etablert, er fartsendringen noe usikker.

Tabell 2 – Fartsmålinger fra 2018-2024



3.4 Trafikksikkerhetsvurdering

På Hellerud har trafikkmengdene totalt sett gått ned, og det bidrar til bedre forhold for myke trafikanter. Det er en stor del av veinettet på Hellerud som ikke har et separat anlegg for gående, så tiltak for å redusere trafikkbelastningen medfører i stor grad til økt trafikksikkerhet.

Tellepunktet ved Hellerudveien 2 viser nedgang i trafikkmengde, ca. 400 kjøretøy/døgn, etter at bommene ble etablert. Ettersom trafikkmengdene i Venåsvegen og Rundtjernveien er relativt konstante gjennom hele registreringsperioden, kan det antas at nedgangen skyldes tidligere gjennomgangstrafikk som nå ikke kan benytte seg av Hellerudveien mellom Ytre Ringvei og Tvetenveien.

Dekke kvaliteten på store deler av Hellerudveien er i dårlig forfatning, primært i kjørefeltet i sørgående retning, og for å redusere sannsynligheten for eneulykker blant myke trafikanter bør det reasfalteres her.

I Venåsvegen er det totalt fem fartshumper. Selv om veien er skiltet med en fartsgrense på 30 km/t er fartshumpene dimensjonert for 40 km/t av hensyn til veiens stigning og buss som har rute i Venåsvegen. Sammenlignet med de andre registreringspunktene, viser resultatene for Venåsvegen at hastigheten har økt etter etablering av bommer på Hellerud. Dette kan skyldes målefeil, men kan også ha kommet som følge av reasfaltering og innføring av parkeringsforbud langs deler av strekningen i samme periode. Fjerning av gateparkering er positivt med hensyn til sikt, men kan også bidra til økte hastigheter. Der hvor registreringene er gjort i Venåsvegen har det derimot ikke blitt innført parkeringsforbud, men et delvis

parkeringsforbud på andre deler av strekningen i kombinasjon med reasfaltering, kan likevel bidra til at veien føles mer åpen og innbyr til høyere hastigheter. Ettersom målestyret var plassert på en strekning der flere forhold taler for at et fartsnivå på 44 km/t er lite sannsynlig, vurderes det at der er behov for ytterligere undersøkelser.

Dersom det viser seg at det er behov for fartsreduserende tiltak, bør det ses på andre typer tiltak enn fartshumper siden Venåsvegen allerede har flere av dem. Gater med busstrafikk bør som hovedregel ha et separat tilbud til gående, selv der det er lite trafikk. Det er imidlertid begrenset med plass til å bygge fortau innenfor arealer som er vei per i dag. Etablering av fortau vil på de fleste strekninger på Hellerud kreve ny regulering og inngrep i privat eiendom, og vil være svært tids- og ressurskrevende. Venåsvegen derimot, er regulert med 10 meters bredde innenfor kommunens areal og er en av strekningene man bør vurdere tiltak i. Ergo er det rom for å etablere et ensidig fortau i et normalsnitt, men på grunn av veiens kurvatur vil det være behov for breddeutvidelse som kan gå på bekostning av fortausbredde. Dette må eventuelt sees nærmere på og vurderes opp mot andre aktuelle tiltak, og videre vurderes opp mot behov for fortausetableringer og trafiksikkerhetstiltak i resten av Oslo.

Kombinert innsnevring til ett kjørefelt og sideforskyvning er lite arealkrevende og kan være aktuelt på boligveier med fartsgrense 30 km/t og relativt lav trafikkmengde, slik som i Venåsvegen. Kryssinnstramminger kan også være et aktuelt fartsreduserende tiltak.

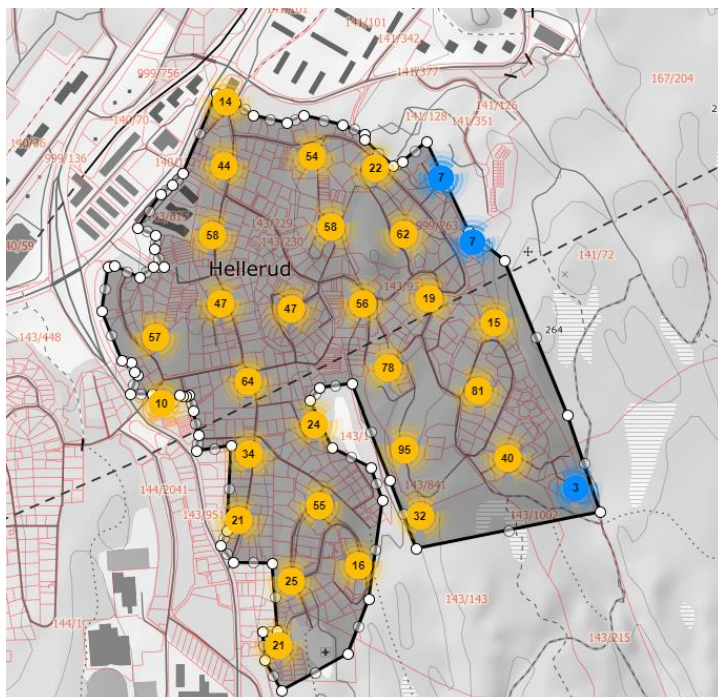
De øvrige tellesnittene på Hellerud viser enten relativt likt registrert fartsnivå gjennom hele perioden eller noe nedgang. Nedgang i hastighet er svært positivt for trafiksikkerheten i området.

4 Spørreundersøkelsen

4.1 Hensikten med spørreundersøkelsen

For å få bedre innsikt i hvordan beboerne på Hellerud har opplevd bommen og hvordan de opplever trafikkforholdene i nabolaget, ble det utarbeidet en spørreundersøkelse (se Vedlegg 1). Brukerperspektivet var ønskelig i evalueringen for å få mer kunnskap om hvordan bommene påvirker den opplevde tryggheten til de som går og sykler i nabolaget, samt hvordan bommene har påvirket hverdagen til beboerne. For å få et helhetlig bilde av tiltaket, var det ønskelig å nå bredt ut for å kunne få tilbakemelding fra personer i forskjellige livsfaser, med ulike reisevaner og behov.

Invitasjon til spørreundersøkelsen ble sendt ut 7. juni 2024 via Varsling 24 til 3082 mottakere, avgrensning vist i figur 6. Spørreundersøkelsen kunne besvares til og med 24. juni, dagen før dispensasjonen for bussbommen gikk ut. Det kom 853 svar på undersøkelsen.



Figur 6 - Kart over hvem som ble invitert til å delta i spørreundersøkelsen

4.2 Om respondentene

4.2.1 Demografiske trekk ved respondentene

Figur 7 viser en oversikt over respondentene. De fleste bor på Hellerud og har bodd der siden før bommene ble satt opp. Aldersgruppen 45–59 år er best representert, mens færrest svar kom fra de mellom 18 og 29 år. Vi har ikke informasjon om den faktiske alderssammensetningen i nabolaget. Det er omtrent like mange menn og kvinner som har svart på undersøkelsen.

Informasjon fra familier med barn var særlig ønskelig, både fordi det var trafiksikkerhet for barn som i stor grad utløste behovet for tiltakene, og fordi det har vært uttrykt bekymring for at trafikken fra Hellerudveien skulle flyttes til andre boliggate. Dette kan også være uheldig for barn siden det er få fortau i nabolaget. Rundt halvparten av respondentene har barn under 18 år. Av disse er halvparten av barna 13 år eller yngre.

Det kunne vært en fordel å ha informasjon om hvor respondentene bor i forhold til bommene, for å se hvorvidt dette påvirker svarene. På grunn av personvern hensyn har ikke dette vært mulig.

4.2.2 Respondentenes reisevaner

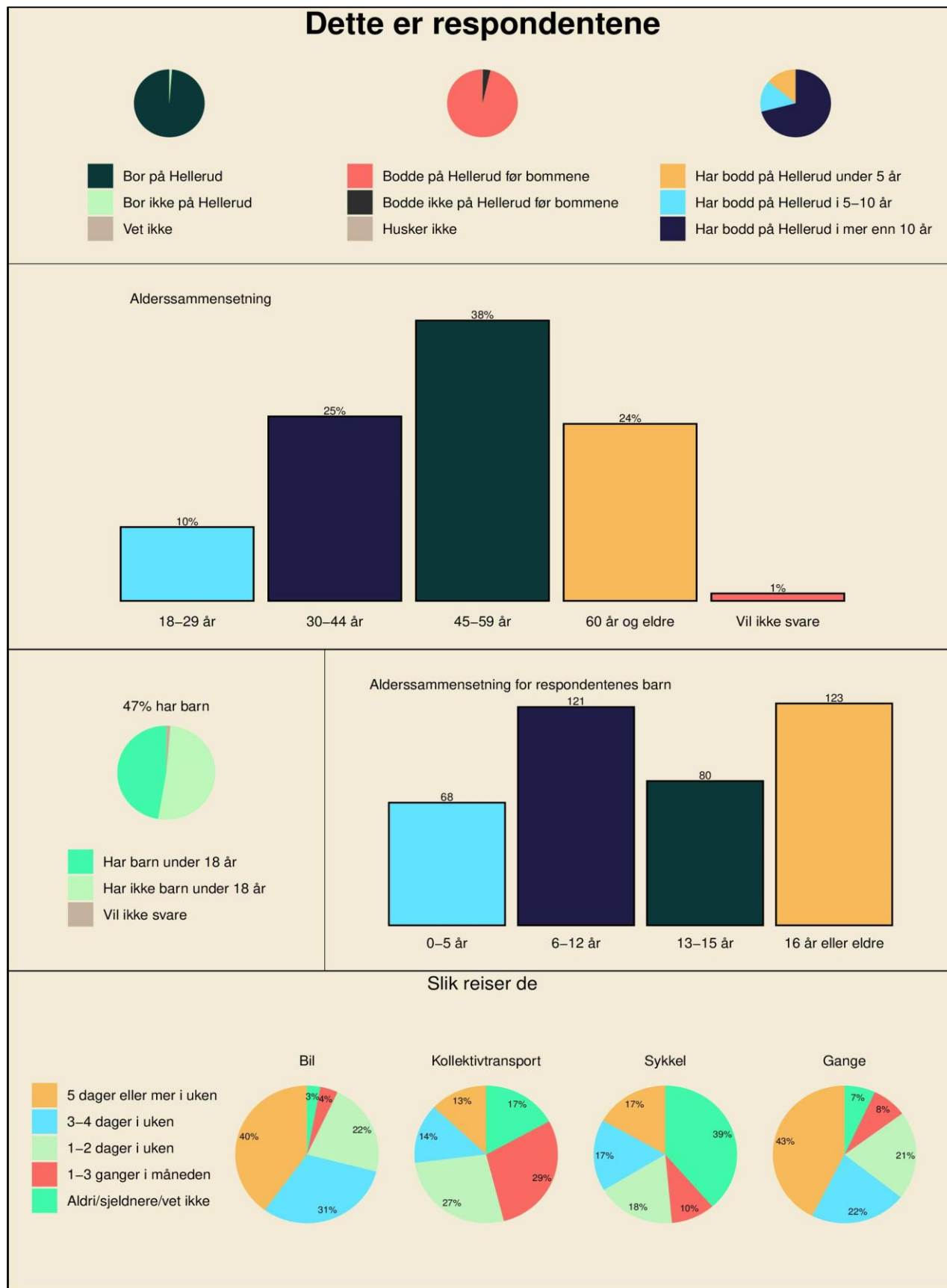
Spørreundersøkelsen inkluderte noen spørsmål for å kartlegge respondentenes reisevaner i sommerhalvåret. De fleste som svarte på undersøkelsen, reiser med bil minst 1-2 ganger i uken (93 %). En betydelig andel (40 %) kjører bil fem dager eller mer i uken, mens 31 prosent oppga å benytte bil 3-4 dager i uken.

Kollektivtransport brukes i langt mindre grad. 54 prosent oppgir å reise kollektivt minst 1-2 ganger i uken, men bare 13 prosent bruker kollektivtransport fem dager eller mer i uken, og 14 prosent oppgir å reise kollektivt 3-4 dager i uken.

Sykkelen brukes enten relativt hyppig eller aldri. Litt over halvparten sykler 1-2 dager i uken eller mer, mens 39 prosent sier at de aldri sykler. De aller fleste går 3-4 dager i uken eller mer, men det er også 8 prosent som sier at de bare går 1-3 ganger i løpet av en måned og 7 prosent som sier at de sjeldent, aldri eller vet ikke hvor ofte de går. Det er en høyere andel som oppgir at de går lite enn som oppgir at de kjører lite.

Disse resultatene samsvarer ganske godt med reisevanedata for Alna bydel i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022/2023³. Selv om bydel Alna har en langt større populasjon enn Hellerud, bygger denne likheten opp under at reisemønsteret som er avdekket i spørreundersøkelsen kan være relativt representativ for den voksne befolkningen på Hellerud.

³ Rapporten er under utarbeidelse på oppdrag fra Bymiljøetaten, og publiseres i begynnelsen av 2025.

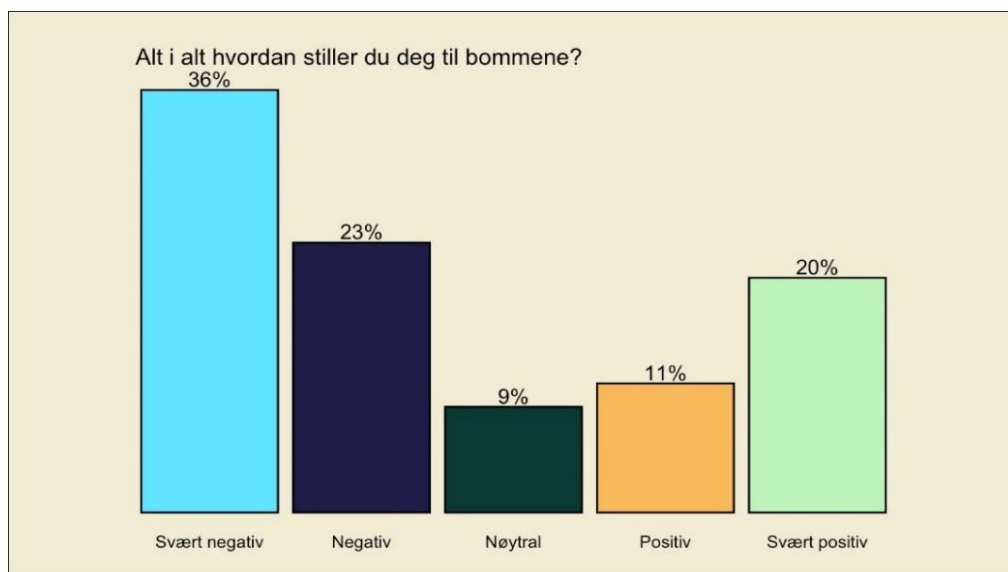


Figur 7 – Oversikt over respondentene og deres reisevaner

4.3 Opplevelsen av tiltaket

Det er delte meninger blant respondentene om bommene. Figur 8 viser at et flertall på 59 prosent er negative eller svært negative til bommene. Det er likevel en betydelig andel på 31 prosent som er positive eller svært positive til bommene. Bare ni prosent stiller seg nøytrale til tiltaket.

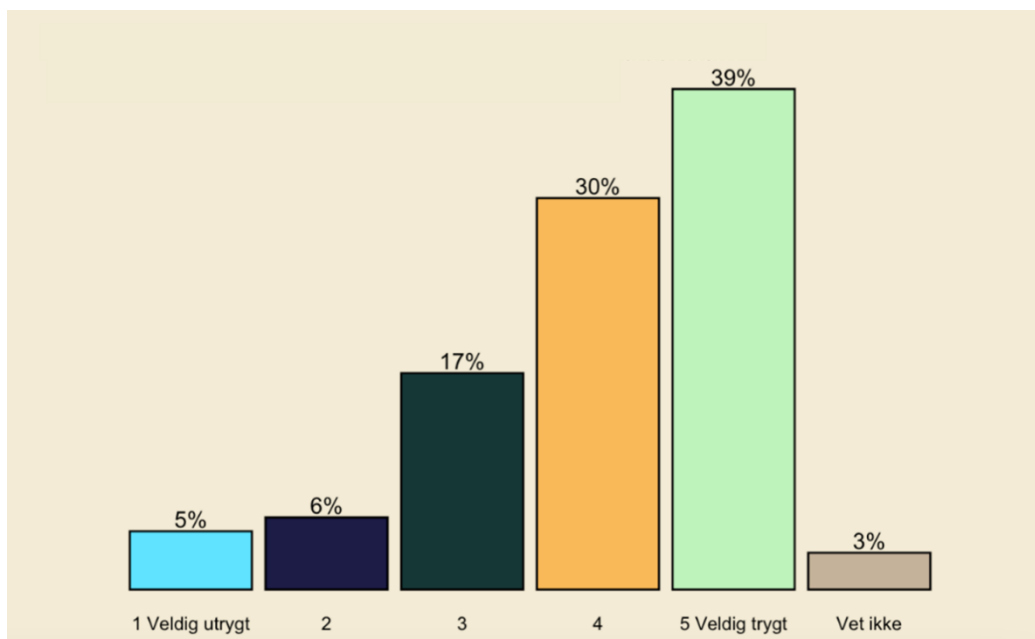
Den store splittelsen i svarene samsvarer med tilbakemeldingene BYM har mottatt. Det kan også være at det har vært noe selvseleksjon i besvarelsene, der de som er mest opptatt av bommen har svart, mens de som føler seg mindre berørt av tiltaket i større grad har unnlatt å delta i undersøkelsen.



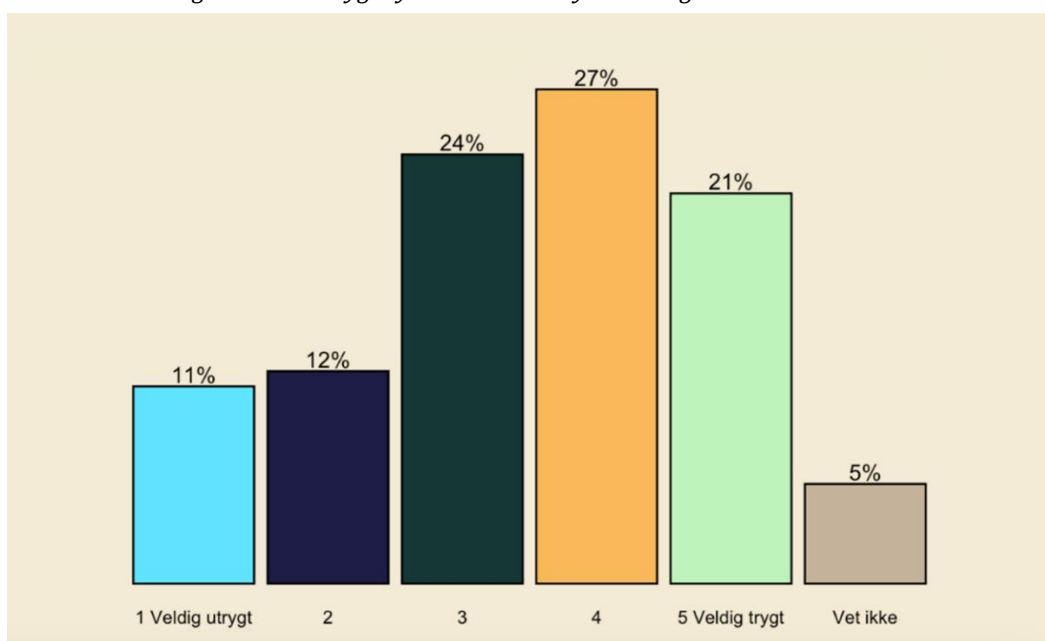
Figur 8- Alt i alt, hvordan stiller du deg til bommene?

4.3.1 Trygghet

Det ble stilt spørsmål om hvor trygt det oppleves å gå eller sykle på Hellerudveien mellom Kiwi og Trasoppveien. Figur 9 viser at respondentene i hovedsak synes det er trygt å gå eller sykle i Hellerudveien, og nesten 2 av 3 synes at det er trygt eller veldig trygt. Figur 10 viser imidlertid at de mener det er litt mindre trygt for et barn på åtte år å gå eller sykle på samme strekning i Hellerudveien. Her svarer i underkant av 1 av 2 at de synes det er trygt til veldig trygt.

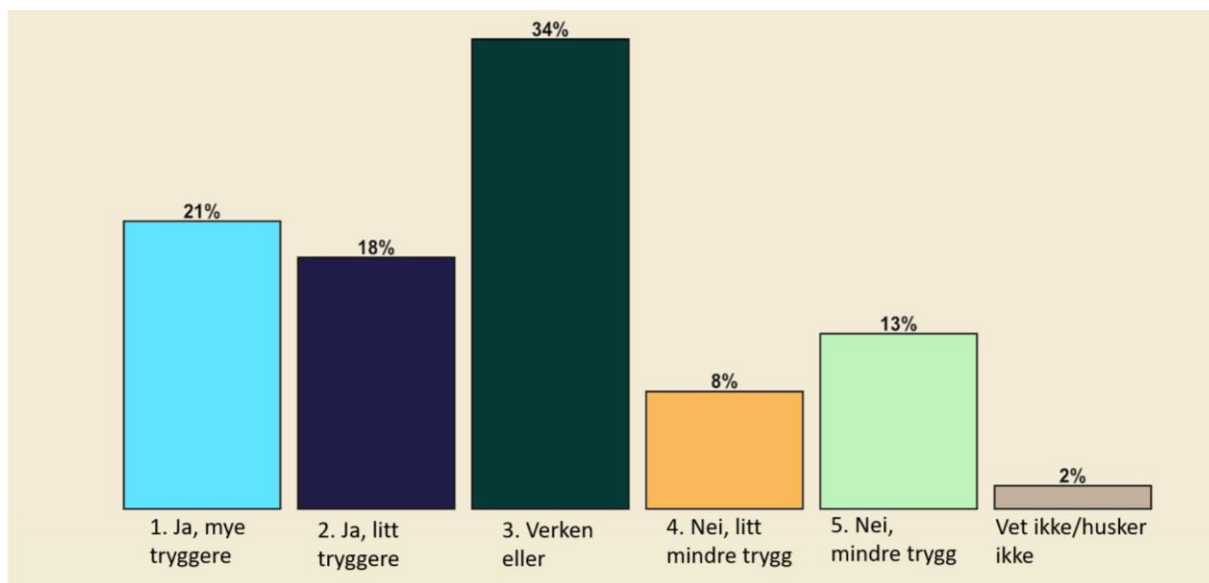


Figur 9- Hvor trygt synes du det er å sykle eller gå i Hellerudveien?



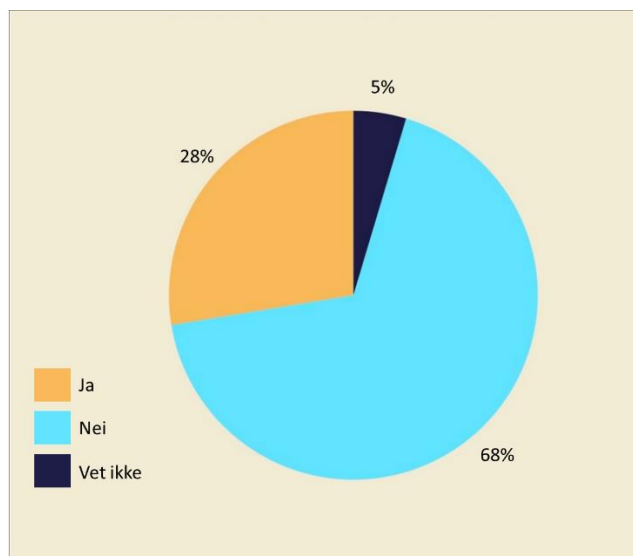
Figur 10 - Hvor trygt synes du det er for et barn på 8 år å gå eller sykle i Hellerudveien?

Figur 11 viser at en betydelig andel på 34 prosent mener at bommene ikke har påvirket hvor trygt eller utrygt det er å gå eller sykle i nabolaget. Det er likevel et lite flertall på 39 prosent som mener at det har blitt tryggere etter at bommene ble etablert. 21 prosent opplever at det har blitt mindre trygt i nabolaget.



Figur 11 - Synes du det har blitt tryggere å gå og sykle i nabolaget ditt som følge av bommene?

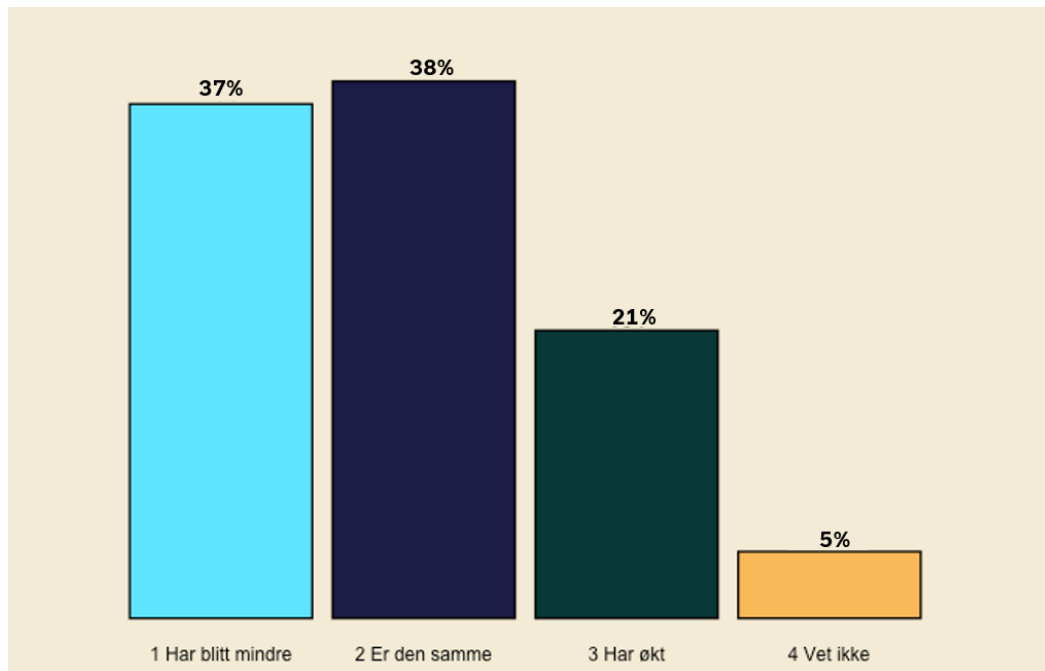
En betydelig andel sier at de har gått eller syklet mer etter at bommene ble etablert. Figur 12 viser at 28 prosent oppgir å ha gått eller syklet mer i nabolaget. Det er likevel et stort flertall på 68 prosent som sier at de ikke har gått eller syklet mer i nabolaget etter at bommene kom opp. Det ble ikke stilt spørsmål om de hadde gått eller syklet mindre, og det må antas at noen av de som svarte nei faller inn under den kategorien.



Figur 12 - Har du gått eller syklet mer i nabolaget etter at bommene kom opp?

Figur 13 viser at 38 prosent mener at den samlede trafikkmengden på Hellerud er uendret etter at bommene ble satt opp. Nesten like mange, 37 prosent, mener at trafikken har blitt redusert. Dette samsvarer godt med

trafikkmålingene utført av BYM, som viser at trafikken gikk ned i Hellerudveien og var relativt stabil ellers. 21 prosent opplever at trafikken har økt. Dette kan komme av respondentenes holdninger til bommene, at det kan ha forekommet en trafikkøkning på veier der trafikken ikke har blitt målt, eller som følge av at det kan være utfordrende å vurdere trafikkendringer.



Figur 13 - Sammenlignet med før bommene ble satt opp, synes du at trafikkmengden på Hellerud samlet sett ...

De som hadde oppgitt at de syntes trafikkmengdene eller fartsnivået hadde endret seg, fikk deretter muligheten til å oppgi i fritekst hvilke gater dette gjaldt. En kort oppsummering av disse svarene er gjengitt under, med en mer detaljert oppsummering vedlagt rapporten (Vedlegg 2).

En strekning som flere respondenter mener har fått økt trafikk, er Hellerudveien nord for bommen, der situasjonen ved Kiwi-butikken beskrives som kaotisk av mange. I tillegg peker flere på høy hastighet som et utfordrende aspekt ved denne strekningen.

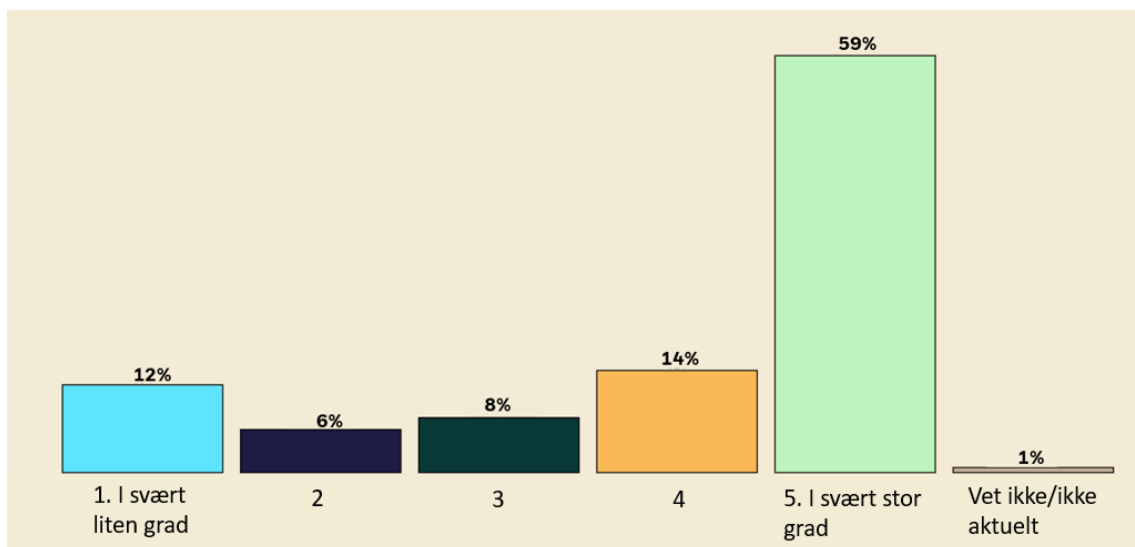
Venåsvegen er også en strekning hvor mange opplever økt trafikk og høyere hastighet, noe som flere mener har redusert tryggheten for myke trafikanter. Rundtjernveien er en annen gate der flere rapporterer om økt trafikk og hastighet, som noen forklarer med at bilførere blir utålmodige av omveien. I Tvetenveien og Ytre Ringvei rapporteres det om økt trafikk, ettersom lokaltrafikken som tidligere gikk gjennom Hellerudveien er ført til hovedveiene.

Det er blandede tilbakemeldinger om Stordamveien. Noen mener at trafikkmengden har økt, og at hastigheten er høyere, spesielt der gateparkeringen er fjernet. Andre opplever at forholdene for myke trafikanter har bedret seg med mindre gjennomgangstrafikk og lavere hastighet.

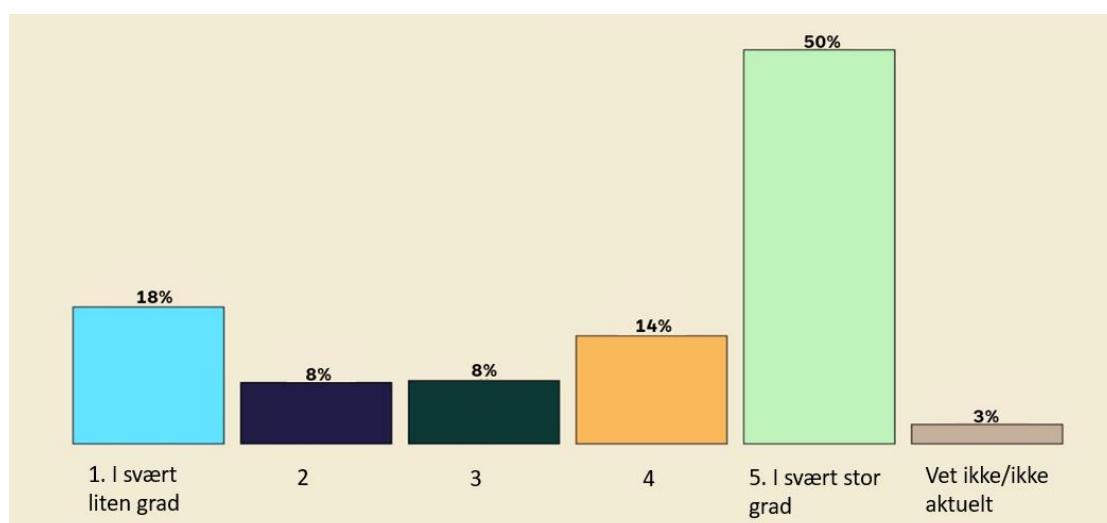
Flere respondenter rapporterer at Hellerudveien sør for bommen har fått redusert trafikkmengde og lavere hastighet. Dette området beskrives av flere som roligere og tryggere for myke trafikanter, som skolebarn og syklist. Også i Ivar Welles vei opplever flere at trafikken er redusert og at fartsnivået har blitt lavere, noe flere tilskriver den manuelle bommen som hindrer gjennomkjøring.

4.3.2 Fremkommelighet

Figur 14 viser at 73 prosent opplever at bommene i stor eller i svært stor grad fører til at de må kjøre omveier. 18 prosent sier at de i liten eller i svært liten grad må kjøre omveier som følge av bommene. Figur 15 viser at når spurt om hvor problematisk det er å kjøre omveier, svarer 64 prosent at det er problematisk eller veldig problematisk. 26 prosent synes ikke at det er problematisk.



Figur 14 - I hvilken grad fører bommen til at du må kjøre omveier?



Figur 15- Når du må kjøre omveier, hvor problematisk opplever du at det er?

4.3.3 Hvordan ulike grupper opplever tiltaket

For å undersøke om det er visse grupper som blir mer negativt eller positivt påvirket av tiltaket, ble det gjennomført korrelasjonstester og en regresjonsanalyse. Disse analysene gjør det mulig å se om det er sammenhenger mellom kjennetegn ved respondentene og opplevelsen av tiltaket. Analysene er vedlagt rapporten (Vedlegg 3).

Resultatene fra analysene viser at det er en sammenheng mellom å bruke bilen ofte og å stille seg negativ til bommene. De som sykler eller går mye, er derimot mer positive til tiltaket. Dette resultatet gir mening,

ettersom det er når man kjører bil at bommene er en hindring, mens det er mulig å gå og sykle forbi bommene. For gående og syklende kan det dessuten oppleves tryggere å ferdes som myk trafikant der det har blitt mindre motorisert trafikk. Det er ingen målbar forskjell mellom menn og kvinner når det gjelder å stille seg positiv eller negativ til bommene. De med barn under 18 år skiller seg heller ikke ut ved å være mer positive eller negative sammenlignet med de uten barn eller de med voksne barn.

De som stiller seg positiv til bommene, opplever i større grad at tiltaket har ført til økt trafikal trygghet, mindre trafikk og lavere fart i nabolaget.

De som synes det er problematisk å kjøre omveier som følge av bommene, rapporterer i større grad at bommene har hatt flere negative konsekvenser. Denne gruppen opplever i større grad at det har blitt mindre trafiksikkert å ferdes i nabolaget, og at både trafikkmengde og hastighet har økt.

En hypotese var at foreldre med små barn i større grad ville være enten mer positive eller mer negative til bommen enn de uten barn eller de med voksne barn. Dette fordi barn har særskilte behov når det kommer til trafiksikkerhet, samtidig som Bymiljøetaten har fått tilbakemeldinger om at bommene har gjort hverdagslogistikken for barnefamilier mer utfordrende.

Analysene peker i retning av at småbarnsforeldre også har delte meninger om bommen, og at det er andre faktorer som reisevaner, som er mer avgjørende for hvordan bommene oppleves enn det å ha barn. Dette illustrerer hvor ulike behov barnefamilier kan ha.

4.3.4 Oppsummering av fritekstsvar

På slutten av spørreundersøkelsen fikk respondentene mulighet til å komme med fritekst-svar på hvordan bommene påvirker bomiljøet og trafikk situasjonen på Hellerud. Svarene på disse spørsmålene bekrefter i stor grad funnene fra resten av undersøkelsen.

Hovedvekten av svarene er negative innspill om bommene, og majoriteten av de negative kommentarene er knyttet til økt omkjøring for de som bor i området og økt trafikk og kø i andre veier enn Hellerudveien.

Flere påpeker også at bommene og omkjøringen som medfølger har skapt stor splittelse i nabolaget, både fysisk og sosialt. En tilbakemelding er at det særlig har gått utover familier med barn som kjøres/samkjøres til trening og andre sosiale aktiviteter. Dette kommer blant annet fram i denne besvarelsen:

“Det blir et unaturlig skille for tilknytning til et lokalmiljø med skole, fritidsaktiviteter og venner for barna. Omvegen er ofte belastet med mye kø, så for oss som bor på feil side av bommen krever det mer for henting/levering i barnehager og skoler enn for de som bor på riktig veg. Dette blir en form for classeskille i nabolaget som barna allerede snakker om ...”

I flere av svarene har det blitt trukket frem en blanding av positive og negative opplevelser. Typisk så blir det påpekt at man stiller seg positiv til bommene, men at det er upraktisk med mye omkjøring og at det har oppstått mer trafikk i andre veier.

I tillegg har det vært flere forslag til endringer som ønskes gjort i området. Dette er hovedsakelig knyttet til:

1. Ønske om nøkkel/nøkkelbrikke for bommen til beboerne i nabolaget.
2. Ønske om mer fortau i nabolaget.
3. Ønske om at bommen står åpen utenom rushtid.

De utelukkende positive svarene dreier seg i hovedsak om at Hellerudveien har fått mindre trafikk og blitt mye tryggere for gående, syklende og myke trafikanter generelt. Et eksempel på dette kommer blant annet frem i følgende innspill:

“Bommen i Hellerudveien er det beste som kunne skjedd vårt lille [sic] nærmiljø. Trafikken i Stordamveien og Hellerudveien var helt kaotisk før, spesielt i rushtrafikken da andre bilister brukte disse veiene til å omgå kø på Tvetenveien og Ytre ringvei. De tok snarveien gjennom boligfeltet. Bilene sto i stampe langs begge veier. Støy og forurensning er blitt så mye bedre. Virkelig koselig for alle å gå i nærmiljøet nå. Uansett tid på dagen. Det er kun biler til eiendommene og ikke lenger gjennomkjøring! Supert tiltak :-)”

4.4 Oppsummering av spørreundersøkelsen

Oppsummert ser vi at det er en betydelig større andel av respondentene som er misfornøyde enn fornøyde med bommene. Det virker som om denne misnøyen i størst grad er en konsekvens av at folk må kjøre omveier og at de oppfatter dette som svært problematisk. Misnøyen virker i mindre grad å være knyttet til trafikkmengde og opplevd trafikksikkerhet. Med det sagt er det flere som har rapportert om økt trafikk og økt hastighet nord i Hellerudveien (ved Haugerudveien), Venåsvegen og Rundtjernveien.

De som bruker bil ofte og som sannsynligvis blir mest påvirket av omkjøring på grunn av bommene, er de som er mest negative til tiltaket. De som går og sykler er langt mer positive til bommene, og det er denne gruppen som i størst grad drar nytte av den reduserte trafikken i Hellerudveien.

5 Innspill

5.1 Innspill fra bydelene

Bydel Alna og bydel Østensjø ble begge invitert til å komme med tilbakemeldinger som kunne informere evalueringen av bussebommen på Hellerud. Etter ønske fra bydel Alna, holdt BYM et innlegg om bommene for Miljø- og byutviklingskomiteen den 20. aug. 2024 for å utdype informasjonen som hadde blitt oversendt om tiltaket og historikken bak. Deretter ble saken (saksnummer 86/24) behandlet i Alna bydelsutvalg den 10.10. 2024. I etterkant av behandlingen, mottok BYM brev med bydelens vurdering:

«Alna bydelsutvalg mener at effekten av prøveprosjektet har vært positivt og i tråd med målet om å forbedre trafiksikkerhet og trafikkreduksjon. Radarmålinger viser så langt at trafikkmengden og fartsnivåene har gått ned i området etter at bommene ble etablert.

Alna bydelsutvalg anerkjenner at tiltaket vil gi noe lengre reisetid for de som ellers ville kjørt Hellerudveien før adkomst til hovedveinettet. Bydelsutvalget mener at sikkerhet, spesielt for en skolevei bør prioriteres.

I evalueringen tar Bymiljøetaten til vurdering hvor stort utslaget i økt trafiksikkert for myke trafikanter og redusert biltrafikk finner sted i spesifikke tidsrom. Hvis endring i trafikkmengde og fartsnivåer i gitte perioder er liten eller tilsvarende den samme som i forkant av prøveprosjektet, kan åpning av bommene midlertidige eller i spesifikke tidsrom være hensiktsmessige.»

Bydel Østensjø har ikke gitt innspill til evalueringen av bussbommen.

5.2 fra aksjonsgruppen og beboere

Etter at det gjennom bystyrevedtaket ble foreslått å utrede en bussbom i Hellerudveien, har Bymiljøetaten fått innspill fra både individer og grupper av beboere som ønsker og ikke ønsker bussbom.

Arbeidsgruppen i aksjonsgruppen Hellerudveien stilte seg tidlig positive til bussbom, men fremmet ønske om at det skulle innføres som en rushtidsbom. De ba i tillegg om at det skulle etableres fortau og innsnevring. Erfaringene arbeidsgruppen gjorde seg gjennom perioden med bussbommen, synes å ha gjort dem mer positive til tiltaket: Etter at bommene ble satt i åpen posisjon, skriver de i brev datert 28.06.24 at deres erfaring med bommene, er at de har hatt positiv effekt på trafiksikkerheten og bomiljøet, og at de opplever at trafikkmengde og fartsnivå ble redusert. Videre skriver de at etter at bommene ble stilt i åpen posisjon, så opplever de at det igjen er et problem med gjennomkjøring i Hellerudveien, at farten har økt og at det oppleves utrygt å være fotgjenger der. Det har også kommet innspill fra enkeltindivider til BYM, der det kommer frem at de opplever at bommene har gjort det langt bedre å være myk trafikanter i området, og at de derfor stiller seg positive til bommene som løsning.

Det er noe usikkert i hvilken grad arbeidsgruppen i aksjonsgruppen representerer meningene i aksjonsgruppen om bommene. Basert på innspill BYM har mottatt, så fremstår det som at det kan være delte meninger internt i aksjonsgruppen så vel som i nabolaget. Arbeidsgruppen selv har beskrevet aksjonsgruppen som en løst sammensatt gruppe av beboere på Hellerud som er organisert via en åpen Facebook-gruppe.

Blant de som har stilt seg negative til bommene, har det blant annet blitt trukket frem at gjennomkjøringsproblematikken i Hellerudveien var knyttet til arbeider med Brynstunellen og ved Trasop skole som resulterte i at mange valgte å ta en snarvei via Hellerudveien. Videre at ferdigstillelsen av disse arbeidene i kombinasjon med trafiksikkerhetstiltak gjennomført av BYM på Hellerud, forbedret situasjonen

betraktelig og gjorde det trygt for skolebarn helt ned til 1. klasse å gå til skolen uten følge av voksne.⁴ For denne gruppen fremstår derfor bussbom som et altfor inngripende tiltak sett opp mot behovet og ulempene ved en bom. De mener at bussbommen gagnar noen få, men har store negative konsekvenser for svært mange.

Blant ulempene trekkes det frem at bommene bidrar til svært redusert fremkommelighet med bil til jobb/skole/fritidsaktiviteter for de som bor på nordsiden av bomsnittet siden de må kjøre via Tvetenveien/Ytre Ringvei i stedet for å kjøre via Hellerudveien. Særlig i rush trekkes det frem som et problem siden kø på Tvetenveien og Ytre Ringvei kan føre til at reisetiden øker betraktelig. Det har også blitt trukket frem at bommene bidrar til å «dele nabolaget i to». Videre har det blitt trukket frem at bussbommen har økt det totale trafikkvolumet i området, gjort Hellerudveien nord for bommen mer trafikkutsatt, og ikke har bedret trafikksikkerheten i omkringliggende gater.

I stedet for bommene ønsker denne gruppen at trafikksikkerheten skal forbedres med andre midler. Det har blitt trukket frem flere typer tiltak som vurderes som ønskelige, både i Hellerudveien og ellers på Hellerud, blant annet skilting av “gjennomkjøring forbudt” i hver ende av Hellerudveien, fartshumper, innsnevringer og fartsmålingstavle. Videre har det blitt trukket frem at arbeidet med å etablere fortau i Hellerudveien bør startes opp, samt at det bør etableres fortau langs Venåsvegen og deler av Rundtjernveien. Det har også blitt foreslått å fjerne bussen, mens bommen i Ivar Welles vei er foreslått beholdt.

6 Diskusjon

Evalueringen av bussbommen i Hellerudveien har hatt som formål å vurdere bommenes effekt på trafikksikkerhet og trafikkreduksjon. Det behovsutløsende for tiltaket var bekymringer rundt trafikksituasjonen i Hellerudveien, som er en svært viktig skolevei i nabolaget. Dette er derfor et fokus som vektlegges sterkt, men det er også viktig å se til hvilke andre konsekvenser bommene har hatt for å få en helhetlig vurdering.

6.1 Har vi oppnådd ønsket resultat i Hellerudveien?

Basert på trafikkmålingene ser det ut til at omfanget av lokaltrafikk holdt seg relativt stabilt, men at det samlet sett var en trafikknedgang i området som følge av redusert gjennomkjøringstrafikk i Hellerudveien. Det anslås at bommen reduserte omfanget av gjennomkjøringstrafikk med omtrent 400-500 kjøretøy i døgnet (ÅDT).

I Hellerudveien sør for bommen, reduserte bussbommen trafikkmengden med ca. 900 kjøretøy per døgn, og fartsnivået gikk ned med 3–6 km/t. Ved den siste målingen i 2024 ble ÅDT målt til 500 og 85-persentilen til 26 km/t. Dette er klare indikasjoner på at tiltaket bidro til ønsket effekt. Den betydelige reduksjonen i trafikk

⁴ Radarmålinger viser ingen nevneverdig reduksjon i trafikkmengder eller fartsnivå mellom målingene i 2018, 2019 og 2022.

og fart sør for bommen bidro til å gjøre det tryggere for barn å ferdes langs veien. I fritekstbesvarelsene i spørreundersøkelsen var det også flere som kommenterte at de syntes veien hadde blitt tryggere for skolebarn og myke trafikanter som følge av bommen.

Bussbommen hadde mindre effekt på trafikkbildet i den nordlige delen av Hellerudveien. Også her ble trafikkmengden noe redusert, men i langt mindre grad enn lenger sør. Trafikkmålingen i 2024 registrerte en ÅDT på 2600, mot 2950 under den siste målingen før etablering av bommene. Med hensyn til fartsnivået, så har det vært relativt stabilt. Den reduserte trafikkmengden vurderes å bidra svakt positivt, men ikke tilstrekkelig til økt trafikksikkerhet langs denne delen av Hellerudveien. Svarene i spørreundersøkelsen bygger opp om dette, da flere av beboerne uttrykte bekymring knyttet til denne delstrekningen. BYM har tidligere vurdert at det uavhengig av bussbom, er behov for fortau som følge av kurvatur, siktforhold og kompleksitet i trafikkbildet. Denne vurderingen står seg. I tillegg registrerer BYM at dekkekvaliteten på store deler av Hellerudveien er i dårlig forfatning, og bør reasfalteres for å redusere sannsynligheten for eneulykker blant myke trafikanter.

Samlet sett vurderes det at bussbommen, sammen med de andre trafikksikkerhetstiltakene som har blitt gjennomført i Hellerudveien, utgjorde et viktig bidrag til å skape en tryggere skolevei og bedre forhold for myke trafikanter, men at det også er behov for noen ytterligere tiltak.

6.2 Hvilke trafikale konsekvenser har bommene hatt i nærliggende gater?

For å sikre at bussbommen ikke skaper utilsiktede problemer, er det viktig å også evaluere hvilke trafikale virkninger tiltaket har hatt på gatene rundt Hellerudveien.

I Rundtjernveien holdt trafikkmengden og fartsnivået seg relativt stabilt, noe som tyder på at bommene ikke medførte nevneverdige ulemper der. I Stordamveien ble det en mindre reduksjon i trafikkmengde, hovedsakelig i vestgående retning mot Ytre Ringvei, og det kan se ut som at fartsnivået gikk noe ned.

I Venåsvegen derimot, ser det ut til at det har blitt en liten økning i trafikkmengde, med en vekst i ÅDT på 100 biler i østgående retning. Det antas at dette skyldes at noe av lokaltrafikken som tidligere gikk i østgående retning i Rundtjernveien, nå går via Venåsvegen i stedet. Videre viser radarmålingene i Venåsvegen en betydelig økning i registrert fartsnivå, fra 38 km/t i 2022 til 44 km/t i 2024. Det er flere tiltak som kan ha bidratt til økt fart ettersom flere tiltak ble innført i samme periode, og både reasfaltering, fjerning av gateparkering og etablering av bommene kan ha bidratt til at folk kjører fortere. Endringene i registrert fartsnivå reiser bekymringer for trafikksikkerheten til myke trafikanter. Selv om det er usikkerhet rundt nøyaktigheten av disse målingene, understreker resultatene behovet for videre undersøkelser og eventuelle trafikksikkerhetstiltak. I motsetning til i Hellerudveien, vil det for store deler av Venåsvegen være rom for å etablere fortau innenfor gjeldende regulering. Det finnes også andre tiltak enn fortau som kan være aktuelle der.

Gjennom spørreundersøkelsen fikk beboere muligheten til å beskrive hvordan de opplevde at trafikkkorholdene hadde endret seg etter at bommene ble satt opp. Det var i varierende grad samsvar mellom det beboerne beskrev og data fra radarmålingene, noe som både kan komme av respondentenes holdninger til bommene, eller som følge av at det kan være utfordrende å vurdere trafikkendringer. Venåsvegen ble imidlertid trukket frem av relativt mange som en gate som hadde fått økt trafikk og høyere fart, som bygger opp om at den registrerte fartsøkningen kan være reell.

6.3 Hvilke øvrige konsekvenser har tiltaket hatt?

Både innspillene BYM har mottatt som brev og svarene fra spørreundersøkelsen, viser at beboernes meninger om tiltaket er delte. I spørreundersøkelsen er et flertall på 59 prosent negative eller svært negative til bommene, mens 31 prosent er positive eller svært positive til bommene.

Det er hovedsakelig omkjøring og økt reisetid som mange trekker frem som negativt. Særlig i rush oppleves omkjøringer som problematisk siden kø på Tvetenveien/Ytre Ringvei kan gjøre reisetiden lang sammenlignet med å kjøre korteste vei via Hellerudveien. Økt reisetid kan bidra til at det for noen blir vanskelig å få hverdagslogistikken til å gå opp. Flere mener også at omkjøringene skapte et unaturlig skille i nabolaget, både fysisk og sosialt.

Et lite flertall (39 %) mener at det generelt ble tryggere å gå og sykle i nabolaget som følge av bommene. Fra fritekstbesvarelsene ser vi at det særlig er i Hellerudveien at det opplevdes som roligere og tryggere for myke trafikanter.

Fra spørreundersøkelsen ser vi at de som kjører bil ofte, i større grad er negative til bommene. Dette er antageligvis en konsekvens av omfanget av omkjøringer og forsinkelser de blir berørt av. Denne gruppen opplever i større grad at bommene skapte økt trafikk og redusert trafiksikkerhet. De som går eller sykler hyppig, er derimot langt mer positive til tiltaket. De opplever i større grad at tiltaket førte til økt trafikal trygghet, mindre trafikk og lavere fart i nabolaget. Litt overraskende så var det ingen korrelasjon mellom det å ha barn og hvilken innstilling folk hadde til bommene, det var reisevaner som var avgjørende.

7 Konklusjon

Hellerudveien er en svært viktig skolevei for nærområdet, og behovet for å skape en trygg skolevei var utgangspunktet for innbyggerinitiativet, bystyrevedtaket og prøveprosjektet med bussbommen.

Evalueringen viser at bommene i stor grad bidro til ønsket måloppnåelse, med redusert gjennomgangstrafikk og et lavere fartsnivå i Hellerudveien. Dette er effekter som bidrar til en tryggere reisevei for skolebarn og andre myke trafikanter. Bommene har også påført ulemper gjennom økt reisetid med bil, og den kan ha bidratt til et økt fartsnivå i Venåsvegen.

Uavhengig av om bussbommen blir gjort permanent eller ikke, er det behov for ytterligere tiltak på den nordlige delen av Hellerudveien. Store deler av Hellerudveien bør i tillegg reasfalteres for å redusere sannsynligheten for eneulykker. Videre er det behov for å undersøke forholdene i Venåsvegen nærmere, og vurdere tiltak basert på funnene.

Bussbom i Hellerudveien er ikke det eneste tiltaket som kan bidra til økt trafiksikkerhet langs skoleveien, og det har blitt uttrykt sterke ønsker blant beboere om at det skal etableres fortau. Dersom det skal

etableres fortau i Hellerudveien vil det kreve en ny regulering og erverv av privat eiendom, noe som både vil ta lang tid og kreve store ressurser. En bussbom krever derimot minimalt med fysiske inngrep og er en rask og kostnadseffektiv måte å oppnå økt trafikksikkerhet på. I tillegg vil en bussbom i større grad enn et fortau bidra til å gi syklende et trygt og attraktivt tilbud.

Samlet sett vurderes det at fordelene med en bussbom er større enn ulempene; Trafikksikkerhet for barn og andre myke trafikanter vurderes som viktigere enn fremkommelighet med bil. En bussbom vil i tillegg bidra til en ressursallokering som gir god verdi for kommunens midler i arbeidet med å forbedre trafikksikkerheten i Oslo.

8 Vedlegg

1. Spørsmål i spørreundersøkelsen

Bor du på Hellerud?

1. Ja
2. Nei
3. Vet ikke

Bodde du på Hellerud før bommene ble tatt i bruk (1. februar 2023)?

1. Ja
2. Nei
3. Husker ikke

Hvor lenge har du bodd på Hellerud?

1. Under 5 år
2. 5-10 år
3. Mer enn 10 år
4. Vet ikke

Hvor trygt syns du det er å gå eller sykle i Hellerudveien?

1. Veldig utrygt
2. 2
3. 3
4. 4
5. Veldig trygt

6. Vet ikke

Hvor trygt syns du det er for et barn på 8 år å gå eller sykle i Hellerudveien?

1. Veldig utrygt
2. 2
3. 3
4. 4
5. Veldig trygt
6. Vet ikke

Synes du det har blitt tryggere å gå og sykle i nabolaget ditt som følge av bommene?

1. Ja, mye tryggere
2. Ja, litt tryggere
3. Verken eller
4. Nei, litt mindre trygt
5. Nei, mye mindre trygt
6. Vet ikke/husker ikke

Har du gått eller syklet mer i nabolaget etter at bommene kom opp?

1. Ja
2. Nei
3. Vet ikke

Trafikken har økt i enkelte boliggate

1. I svært liten grad
2. 2
3. 3
4. 4
5. I svært stor grad
6. Vet ikke

Trafikken har blitt redusert i enkelte boliggate

1. I svært liten grad
2. 2
3. 3
4. 4
5. I svært stor grad
6. Vet ikke

Fartsnivået har økt i enkelte boliggate

1. I svært liten grad
2. 2
3. 3
4. 4
5. I svært stor grad
6. Vet ikke

Fartsnivået har blitt redusert i enkelte boliggate

1. I svært liten grad
2. 2
3. 3
4. 4
5. I svært stor grad
6. Vet ikke

Sammenlignet med før bommene ble satt opp, synes du at trafikkmengden på Hellerud samlet sett...

1. har blitt mindre
2. er den samme
3. har økt
4. Vet ikke

I hvilken grad fører bommene til at du må kjøre omveier?

1. I svært liten grad
2. 2
3. 3
4. 4
5. I svært stor grad
6. Vet ikke/ikke aktuelt

Når du må kjøre omveier, hvor problematisk opplever du at det er?

1. Ikke i det hele tatt
2. 2
3. 3
4. 4
5. 5
6. Vet ikke/ikke aktuelt

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i sommerhalvåret?

Bil/kollektiv/sykkel/gange

1. 5 dager eller mer i uken
2. 3-4 dager i uken
3. 1-2 dager i uken
4. 1-3 ganger i måneden
5. Sjeldnere
6. Aldri
7. Vet ikke

Hva er din alder?

1. 18-29 år
2. 30-44 år

3. 45-59
4. 60 år og eldre
5. Vil ikke svare

Hvilket kjønn har du?

1. Kvinne
2. Mann
3. Annet
4. Vil ikke svare

Har du barn under 18 år?

1. Ja
2. Nei
3. Vil ikke svare

Hvilken alder har barnet/barna dine? Flere svar mulig. (Nei.0)

Barn 1 (0-5 år)

1. Ja

Barn 2 (6 – 12 år)

1. Ja

Barn 3 (13-15 år)

1. Ja

Barn 4 (16 år eller eldre)

1. Ja

Barn 5 (Vil ikke svare)

1. Ja

Alt i alt, hvordan stiller du deg til bommene?

1. Svært negativ
2. Negativ

3. Nøytral
4. Positiv
5. Svært positiv
6. Vet ikke

2. Utdypende oppsummering av fritekstbesvarelser om hvordan trafikkmengde og hastighet har endret seg etter at bommene

Nedenfor kommer en oppsummering av svarene i forbindelse med spørsmål om økt eller redusert trafikk, samt økt eller redusert fart.

Strekninger som oppleves som mer trafikkerte

- **Hellerudveien nord for bommen:** Mange av tilbakemeldingene handlet om økt trafikk og tidvis kaotiske tilstander på strekningen mellom ved Kiwibutikken i Hellerudveien og bussbommen. Særlig i svingen ved busstoppet Haugerudveien, oppleves det som uoversiktlig og farlig. Bymiljøetaten er kjent med at den trafikale situasjonen på strekningen har vært utfordrende, også før bommene ble satt i drift. Bør være fortau der.
- **Venåsvegen og Rundtjernveien:** Mange opplever at det har blitt økt trafikk i Venåsvegen etter at bommen ble satt opp, og at veien har blitt mindre trygg for myke trafikanter. Noen respondenter foreslår å enveiskjøre Venåsvegen, særlig på vinterstid, for å bedre trafikksikkerheten på strekningen. Rundtjernveien oppleves også som mer trafikkert.
- **Tvetenveien og Ytre Ringvei:** Flere rapporterer om store køproblemer og økt belastning på Tvetenveien og Ytre Ringvei. De påpeker at omkjøringen gjør at trafikken flyttes til disse hovedveiene, som nå opplever større kødannelse, spesielt i rushtiden.
- **Stordamveien:** Stordamveien nevnes av flere som en vei med økt trafikktrykk, hvor biler som tidligere kunne fordele seg på flere ruter nå må kjøre én vei. Dette har ført til økt kødannelse og trafikksikkerhetsutfordringer. Flere respondenter uttrykker bekymring for sikkerheten i Stordamveien, spesielt i smale veipartier der store kjøretøy møter privatbiltrafikk.

Trafikkmålingene som ble gjennomført med radar, viser stort sett trafikkreduksjon på Hellerud etter at bommene ble etablert. Det kan likevel oppleves som trafikkert, særlig om det er visse tidspunkt med mye biltrafikk. Resultater fra radarmålingene i Rundtjernveien viser at trafikken holdt seg på et relativt jevnt nivå sammenlignet med før bommene ble satt opp, men at det har vært en liten trafikkøkning i Venåsvegen. Det kan hende at diskrepansen mellom målt- og opplevd trafikknivå i Rundtjernveien kommer som følge av at gaten kan oppleves som mer trafikkert nå sammenlignet med de andre gatene. Det kan også hende at det periodevis har vært mer trafikk der.

Strekninger som oppleves som mindre trafikkerte

- **Hellerudveien sør for bommen:** Mange respondenter opplever at Hellerudveien mellom bommen og Stordamveien, har fått betydelig redusert trafikk. Det trekkes frem at denne delen nå er roligere og mer trygg for myke trafikanter som skolebarn og syklist. Enkelte nevner økt trygghet for myke trafikanter, men at det kun gjelder strekningen sør for bommen, og ikke i andre deler av Hellerudveien.

- **Ivar Welles vei:** Respondenter bemerker mindre trafikk i Ivar Welles Vei, særlig på grunn av redusert gjennomkjøring. Noen nevner også at det gir en opplevelse av økt sikkerhet, spesielt i rushtidene, som tidligere var belastet med gjennomgangstrafikk.
- **Stordamveien:** Selv om en del respondenter har opplevd økt trafikk i Stordamveien, er det også mange som rapporterer om redusert trafikk, særlig i området nær Ytre Ringvei. Flere peker på at bommen har bidratt til mindre gjennomgangstrafikk. Enkelte beskriver en tidligere utfordring med kø i dette området som nå er betydelig mindre.

Respondentenes opplevelse av redusert trafikk, samsvarer med trafikkmålingene som har blitt gjennomført. Det har ikke blitt gjennomført trafikkmålinger i Ivar Welles vei, men redusert trafikk gir mening ettersom det er etablert en manuell bom i veien.

Veistrekninger der hastigheten oppleves som høyere

- **Venåsvegen:** Mange respondenter opplever høyere hastighet i Venåsvegen. Flere peker på at parkering forbudt-soner gir bedre sikt og dermed mulighet for høyere fart. Flere nevner også at veien nå er mer trafikkert og utrygg, spesielt for myke trafikanter som barn og syklister.
- **Rundtjernveien:** Økt fart rapporteres i Rundtjernveien. Flere responderer hevder at bilførere nå kjører raskere fordi omkjøringstraseen er tidskrevende.
- **Hellerudveien nord for bommen:** Flere opplever høy fart forbi Kiwi og inn i Hellerudveien. Noen nevner også at det er farlige forbikjøringer, noe som får strekningen til å oppleves som lite trafikksikker. Noen opplever at bussen og enkelte bilister viser høy fart på strekningen.
- **Stordamveien:** Flere opplever økt fart i Stordamveien, særlig etter at gateparkering ble forbudt. Stordamveien beskrives som spesielt utsatt i rushtiden, og det uttrykkes bekymring for barn som krysser gaten.
- **Tvetenveien og Yte Ringvei:** Disse hovedveiene har høyere fartsnivå på grunn av økt trafikk og frustrasjon over bommene. Flere beskriver farlige situasjoner ved lyskryssene, da sjåfører forsøker å ta igjen tapt tid etter omkjøringene.

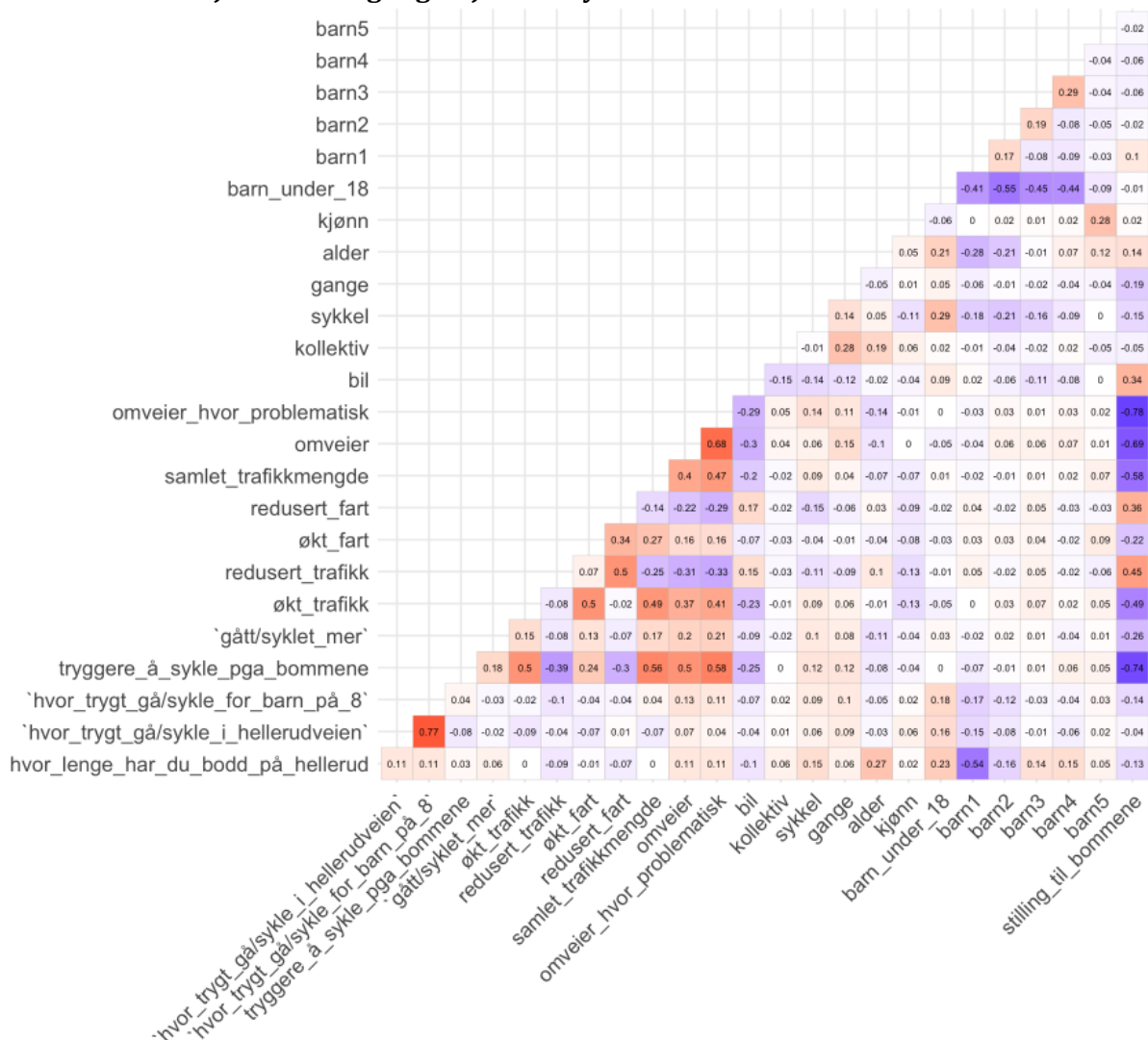
Fartsmålingene utført av Bymiljøetaten viser en viss variasjon i fartsnivået fra år til år, men indikerer også en økning i fartsnivået i Venåsvegen, slik respondentene har rapportert. Selv om det er noe usikkerhet rundt den målte 85-persentilen på 44 km/t i Venåsvegen, tyder målingen og tilbakemeldingen fra beboerne på at hastigheten kan ligge over den fastsatte fartsgrensen.

Veistrekninger der hastigheten oppleves som lavere

- **Hellerudveien (sør for bommen):** Mange respondenter opplever at farten er redusert i denne delen av Hellerudveien. Årsaker som nevnes inkluderer fysisk hindring fra bommen, fartsdumper, og dårlig veistandard på grunn av vedlikehold. Dette gjør veien roligere, og det er færre biler som kjører gjennom på kveldstid.
- **Ivar Welles vei:** Flere nevner at det er mindre gjennomgangstrafikk og dermed lavere hastighet i Ivar Welles vei.

- **Stordamveien:** I denne veien er farten også redusert på grunn av bommen, særlig i områdene nærmest Hellerudveien. Det er mindre "idiotkjøring," og området anses som tryggere for fotgjengere og barn.
- **Hellerudveien ved Kiwi-butikken:** Noen beskriver redusert hastighet rundt Kiwi på grunn av kø og kaotiske forhold.

3. Korrelasjonstester og regresjonsanalyse



Call:

```
glm(formula = stilling_til_bommene ~ bil + kollektiv + sykkel +
     gange + alder + kjønn + barn_under_18, family = binomial(link = "logit"),
     data = d)
```

Deviance Residuals:

Min	1Q	Median	3Q	Max
-2.0780	-1.0894	0.6638	0.9348	2.2795

Coefficients:

	Estimate	Std. Error	z value	Pr(> z)
(Intercept)	1.76845	0.44545	3.970	7.19e-05 ***
bil	-0.60902	0.07866	-7.742	9.78e-15 ***
kollektiv	-0.02467	0.06035	-0.409	0.68273
sykkel	0.08956	0.04473	2.002	0.04527 *
gange	0.20409	0.06492	3.144	0.00167 **
alder	-0.35083	0.08638	-4.062	4.87e-05 ***
kjønn	-0.12124	0.12105	-1.002	0.31656
barn_under_18	0.24245	0.15785	1.536	0.12455

Signif. codes: 0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

(Dispersion parameter for binomial family taken to be 1)

Null deviance: 1136.4 on 840 degrees of freedom
 Residual deviance: 1019.0 on 833 degrees of freedom
 (11 observations deleted due to missingness)
 AIC: 1035

Number of Fisher Scoring iterations: 4

