



Oslo

Bymiljøetaten

Trafikkfaglige vurderinger av planforslag på Etterstadsletta øst

Fagnotat om trafikale konsekvenser
ved oppgradering fra gang- og
sykkelvei til sykkelvei med fortau.

Høsten 2025



Sammendrag

Bymiljøetaten ønsker å oppgradere gang- og sykkelveien på Etterstadsletta øst til sykkelvei med fortau. Hensikten er å øke sykkelandelen og etablere et skille mellom gående og syklende for å redusere konfliktpotensialet. Plan og bygningsetaten (PBE) mener at løsningen kan øke konfliktpotensialet, og anbefaler at planinitiativet ikke gjennomføres.

Dette fagnotatet adresserer PBE sine innvendinger knyttet til de trafikkfaglige konsekvensene av å oppgradere til sykkelvei med fortau. Det har blitt gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot gående, tellinger og manuelle observasjoner av gående og syklende samt videoregistreringer på Etterstadsletta øst. I tillegg trekkes det på kunnskap fra forskningslitteraturen og fra evalueringer av relevante prosjekter i Oslo.

Datainnsamlingen viser at det er større sykkeltrafikk enn gangtrafikk, særlig i rush. Et flertall av de gående synes at dagens løsning fungerer godt, men en stor andel har opplevd konflikter (22 %) og utrygge situasjoner (54 %) i møte med folk på sykkel og elsparkesykkel. Mange er negative til sykkelvei med fortau fordi de tror at det vil føre til økt fart og større konfliktnivå, og/eller som følge av naturhensyn. De som har opplevd konflikter med syklende på strekningen er langt mer positive til sykkelvei med fortau, og tror i større grad at den løsningen vil gjøre det tryggere.

Forskningslitteraturen er ikke entydig på at farten vil øke dersom gang- og sykkelveien over Etterstadsletta øst oppgraderes til sykkelvei med fortau, men det kan heller ikke utelukkes. Basert på funn fra Oslo fremstår det som sannsynlig at en eventuell fartsøkning vil ligge på mellom 1-3 km/t. En fartsøkning ved oppgradering til sykkelvei med fortau er ikke ensbetydende med redusert trafikksikkerhet, fordi det også må vurderes hvilke effekter separate arealer har. Basert på internasjonal forskning ser det ut som at løsninger med blandet trafikk for gående og syklende fører til økt konfliktnivå sammenlignet med løsninger der de har separate arealer, og videre at konfliktnivået øker med tettheten av trafikanter. Det forventes en sterk vekst i antall gående og syklende på Etterstadsletta, blant annet som følge av den kommende byutviklingen på Brynseng. Dette vil bidra til å øke omfanget av konflikter fremover dersom dagens tilrettelegging beholdes.

Tilretteleggingen i dag gir de som sykler liten mulighet til å holde god avstand til gående ved passering. Undersøkelser i Oslo viser at når det bygges separat infrastruktur beveger syklende og gående seg i all hovedsak på egne arealer, særlig når bygges sykkelvei med fortau. Både gående og syklende blir mer fornøyde når de får hver sine arealer. De gående er mer tilfreds også når farten på de syklende øker.

I sum vurderer Bymiljøetaten at sykkelvei med fortau på Etterstadsletta øst vil oppleves som en bedre trafikal løsning fordi separate arealer legger bedre til rette for et godt samspill enn gang- og sykkelveier. For enkelte grupper med nedsatt funksjonsevne vil separate arealer være spesielt viktig for opplevd trygghet.

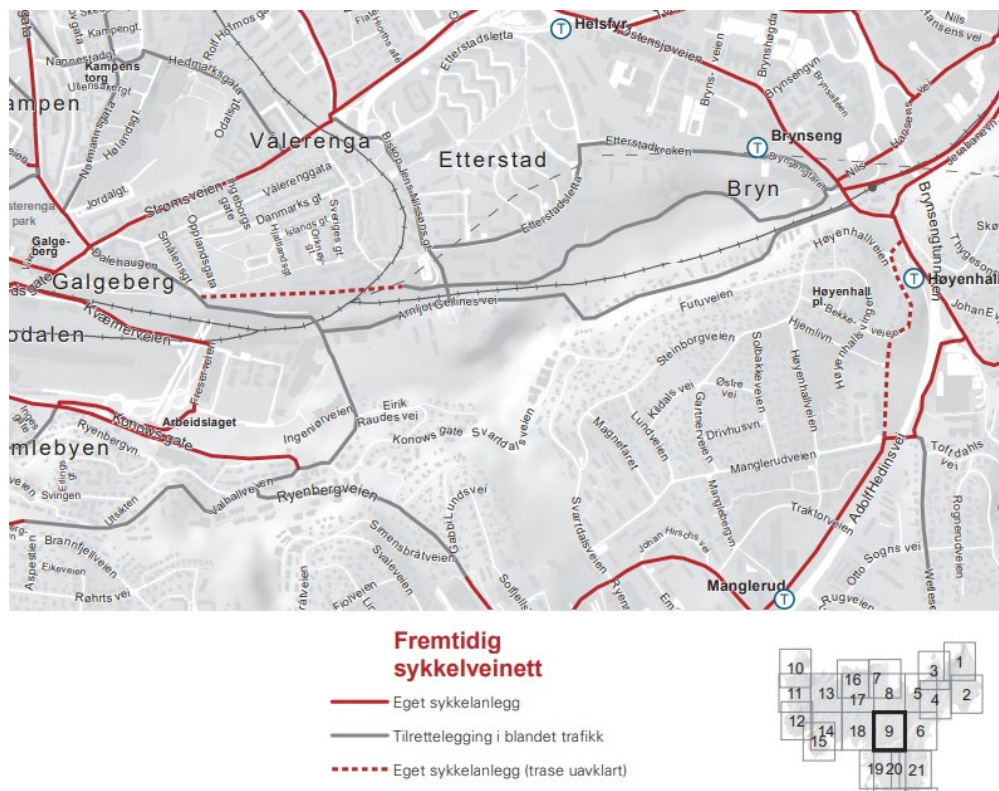
Innhold

1	Bakgrunn om prosjektet og fagnotatet	3
1.1	Om fagnotatet og datagrunnlag	4
1.1.1	Nærmere om datainnsamlingen april 2025.....	5
2	Beskrivelse av dagens situasjon	6
2.1	Gang- og sykkeltrafikken fra videoregistreringene	6
2.2	Sykeltrafikken målt med induktive sløyfer	7
2.3	Omfanget av myke trafikanter og løsning i vegnormalene	8
2.4	Hvem benytter gang- og sykkelveien i rushtiden?	9
2.5	Videoobservasjoner: Fart, plassering og samspill	10
2.5.1	Fart på syklende	10
2.5.2	Plassering i veibanen	11
2.6	Hvordan opplever de gående gang- og sykkelveien?	14
2.6.1	Om spørreundersøkelsen	14
2.6.2	Beskrivelse av svarene fra spørreundersøkelsen	14
2.6.3	Samlet vurdering	21
3	Forventet trafikkutvikling på Etterstadsletta øst.....	23
4	Vurderinger rundt alternativ trasé.....	26
5	Kunnskap fra andre prosjekter og faglitteratur.....	30
5.1	Fartsendringer	30
5.2	Økt ulykkesrisiko ved oppgradering til sykkelvei med fortau?	31
5.3	Separate arealer for gående og syklende	33
5.4	Kanskje er det «bøllene» som er hovedproblemet?	35
6	Diskusjon: Hvilken løsning er best på Etterstadsletta øst?	36
6.1	Alternativ trasé kan ikke erstatte planlagt trase.	36
6.2	Er de syklende allerede ivaretatt med dagens anlegg?	36
6.3	Hvordan blir situasjonen dersom det ikke gjøres noe?	37
6.4	Hvordan blir situasjonen dersom det etableres sykkelvei med fortau?	38
6.5	Anbefalt løsning	39
7	Vedlegg.....	41

1 Bakgrunn om prosjektet og fagnotatet

Gang- og sykkelveien over Etterstadsletta¹ inngår i Plan for sykkelveinettet i Oslo. Strekningen over Etterstadsletta var i utgangspunktet planlagt for sykling i blandet trafikk, men i Plan for sykkelveinettet trekkes det frem at det kan bli behov for egen sykkeltilrettelegging for å redusere konfliktnivået på strekninger der det opprinnelig var planlagt for blandet trafikk:

«På strekninger der det er vist løsninger med blandet trafikk mellom fotgjengere og syklister (gang- og sykkelveier), er det kapasitet som har vært vurderingskriteriet; Dersom mengde av gående og syklende er moderat kan en blandet løsning fungere. Ved økt trafikk av gående og syklende kan konfliktnivået øke, noe som gir behov for en separat løsning, eksempelvis sykkelvei med fortau.»²



Figur 1: Utklipp fra Plan for sykkelveinettet i Oslo

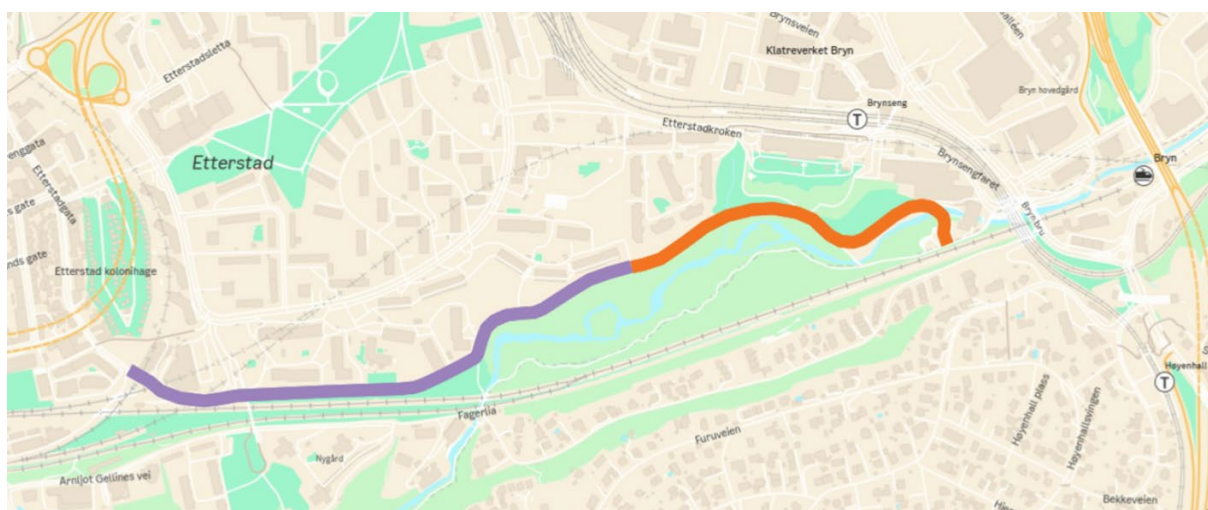
I 2021 utarbeidet Bymiljøetaten (BYM) konseptvalgutredningen (KVU) «Sykkeltilrettelegging over Etterstadsletta». Gang- og sykkelveien på Etterstadsletta er 3 meter bred, og rapporten viste at den blandede løsningen skaper konflikter mellom gående og syklende, og at det er behov for oppgradering av eksisterende trasé. Konfliktevurderingen baserte seg på tilbakemelding fra

¹ Merk: Når gaten ved navn «Etterstadsletta» omtales i dette notatet, blir den omtalt som «Etterstadsletta (gata)» for å unngå forveksling.

² Plan for sykkelveinettet i Oslo, side 31.

beboere langs gang- og sykkelveien som ble invitert til å gi innspill til utredningen. KVUen anbefalte at det etableres sykkelvei med fortau på strekningen.

I løpet av sommeren og høsten 2025 bygger BYM sykkelvei med fortau på Etterstadsletta vest (lilla strek i bildet under), mellom gangbroen i Biskop Jens Nilssøns vei til Etterstadsletta 82. Etableringen av sykkelvei med fortau på denne delen av Etterstadsletta kunne gjøres uten ny reguleringsplan ettersom det allerede var regulert inn tilstrekkelig med bredde til den nye løsningen.



Figur 2: Etterstadsletta vest (lilla strek) og Etterstadsletta øst (oransje strek)

På den østlige delen av strekningen, Etterstadsletta øst, er det ikke tilstrekkelig med bredder i gjeldende reguleringsplan til å etablere sykkelvei med fortau. BYM ønsker å videreføre løsningen som etableres på Etterstadsletta vest slik at det blir en enhetlig løsning med sammenhengende sykkelvei med fortau over hele strekningen. **Hensikten er å øke sykkelandelen og etablere et skille mellom gående og syklende for å redusere konfliktpotensialet.**

Plan- og bygningsetaten (PBE) anbefaler at planinitiativet ikke gjennomføres på grunn av konsekvensene for natur, kultur, landskaps- og friluftsverdier. I PBE sin redegjørelse kommer det dessuten frem at PBE er skeptiske til at sykkelvei med fortau vil redusere konfliktpotensialet mellom gående og syklende, og begrunner dette med at de tror folk vil sykle raskere om det etableres en sykkelvei, og at det igjen vil øke konfliktpotensialet sammenlignet med dagens løsning med gang- og sykkelvei. Videre mener PBE at de som sykler allerede er ivaretatt med dagens anlegg, og at det finnes en alternativ sykkeltrasé forbi Brynseng barneskole som kan være et godt alternativ utenom skolebarnas rushtid.

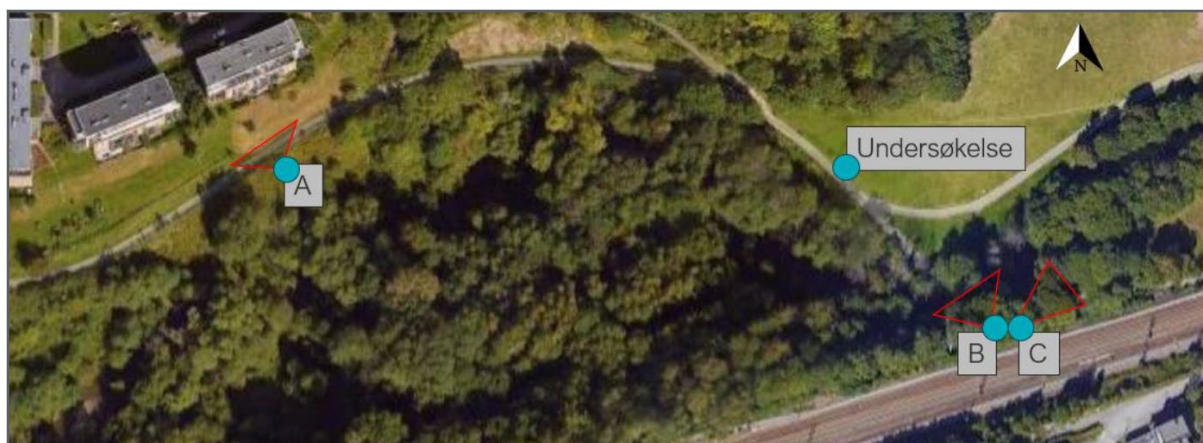
1.1 Om fagnotatet og datagrunnlag

Formålet med dette fagnotatet er å adressere PBE sine innvendinger knyttet til de trafikkfaglige konsekvensene av å oppgradere gang- og sykkelveien på Etterstadsletta øst til sykkelvei med fortau. Fagnotatet benytter seg både av data som har blitt samlet inn fra

gang- og sykkelveien på Etterstadsletta øst i april og av relevant kunnskap fra andre prosjekter og faglitteratur.

1.1.1 Nærmere om datainnsamlingen april 2025

Omfanget av gang- og sykkeltrafikk er et viktig kriterium for type løsning, og derfor har det blitt gjennomført tellinger av både gående og syklende. Sykkeltrafikken har blitt registrert sammenhengende i en uke, fra mandag 7. april til søndag 13. april, ved bruk av induktive tellesløyfer. Plasseringen av disse var ved snitt «undersøkelse» i bildet under.



Figur 3: Beskrivelse av hvor undersøkelsene i april ble gjennomført

I tillegg ble det gjennomført videoregistrering tirsdag 8. april og onsdag 9. april i tidsrommet 7-24 på tirsdag og 12-17 på onsdag ved plassering A og B i bildet under. For kamera C ble det samlet inn data tirsdag fra 7-24.

Videoregistreringene benyttes til å beskrive forhold som påvirker samspillet mellom de som går og sykler på strekningen, da de registrerer antall gående og syklende, retning, fart og plassering i veibanen. Kameraene benyttes også for å se om det skjedde noen ulykker eller nesten-ulykker i registreringsperioden. I tillegg gir kamera B informasjon om hvordan gang- og sykkeltrafikken fordeler seg mellom henholdsvis gang- og sykkelveien over Etterstadsletta og traseen som går langs sørsiden av Alnaelva.

Det har også blitt gjennomført manuelle observasjoner av de som går og sykler på gang- og sykkelveien den 8. april i tidsrommet 7:30-9 og 15-17 for å få informasjon om hvem som benytter traseen i rush, samt for å undersøke omfanget av elsparkesykler siden de ikke blir registrert av sykkeltellere. Dette ble gjennomført ved snittet markert med A i bildet ovenfor.

Til sist har det blitt gjennomført en spørreundersøkelse rettet mot gående på gang- og sykkelveien over Etterstadsletta for å få kunnskap om hvordan det oppleves å ferdes der som gående - med fokus på samspill og opplevd trygghet. Dette ble gjort ved punktet «Undersøkelse» i figur 2.

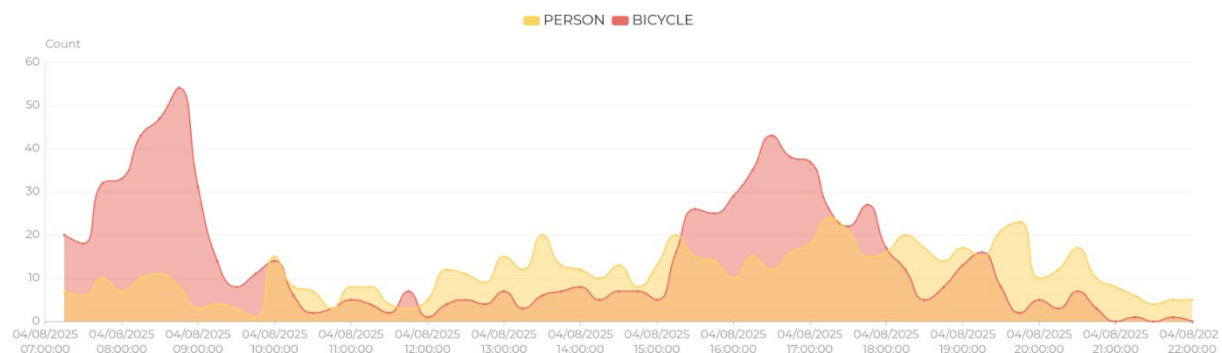
I fagnotatet oppsummeres de viktigste funnene fra undersøkelsene. For mer informasjon om funnene fra videoregistreringene og spørreundersøkelsen, henvises det til Norconsults notater som ligger som vedlegg til fagnotatet.

2 Beskrivelse av dagens situasjon

2.1 Gang- og sykkeltrafikken fra videoregistreringene

Fra videoregistreringene med kamera B i krysset ble det fra 07-22 tirsdag 8.april registrert 988 syklende og 854 gående. I samme periode ble det registrert 940 syklende og 679 gående ved kamera A på sletta. Differansen mellom antall syklende i krysset (kamera B) og på sletta (kamera A) er liten (44 personer). Dette indikerer at de aller fleste velger å sykle langs gang- og sykkelveien fremfor turveien på sørsiden av Alnaelva. Det er lite sannsynlig at noen har valgt å sykle forbi plasseringen til kamera B for å deretter sykle opp til Brynseng skole siden det er en ulogisk trase med en forholdsvis trang sti og en stigning man kan unngå ved å benytte et av de mer logiske veivalgene gjennom området. Stigningen opp til Brynseng skole er i snitt ca. 10 %, og på det bratteste rundt 16 %.

Blant de gående er differansen større (175 personer), som indikerer at gående i større grad enn de syklende benytter stien på sørsiden av Alnaelven fremfor gang- og sykkelveien. Merk at det kan være noe feilregistrering ved bruk av kamerateknologi.



Figur 4: Fordeling av gående og syklende gjennom døgnet på strekning (kamera A). 07:00-22:00. Tidsperiode per telling 15 minutter. Rød graf viser syklende, gul graf viser gående. Gul graf ligger over rød graf, derav oransje farge.

Grafen over viser fordelingen av gang- og sykkeltrafikken gjennom dagen ved kamera A på sletta. **Samlet sett ble det registrert et høyere antall personer på sykkel enn til fots, og det er særlig i rush -og aller mest i morgenrushet, at det er en stor overvekt av syklende.** Midt på dagen er det generelt få som benytter seg av gang- og sykkelveien over sletta, men med noen flere gående enn syklende.

De tydelige rushtoppene i sykkeltrafikken på gang- og sykkelveien samsvarer med funn fra *Reisevaner i Oslo 2022/2023*³ som viser at sykkelandelen er høyest på arbeidsreiser og at sykkelreisene i Oslo har klare rushtidstopper. Traseen over Etterstadsletta skiller seg sånn sett ikke ut fra bruksmønsteret ellers i Oslo, da den i stor grad benyttes som en pendlerrute for folk på vei til og fra arbeid. I morgenrushet gikk nesten 90 % av all trafikken i vestlig retning (mot sentrum), mens 75 % av trafikken gikk mot øst i ettermiddagsrushet.

Makstimen for de gående på sletta var fra 16:30-17:30, med 79 gående. For de syklende var makstimen i morgenrushet, fra 7:45-8:45, med 188 syklende. Dette var også makstimen for myke trafikanter samlet sett.

2.2 Sykkeltrafikken målt med induktive sløyfer

Kameratellinger har høyere presisjonsgrad enn induktive sløyfer, mens induktive sløyfer har fordelen av å være en billigere datainnsamlingsmetode slik at det går an å samle inn data over en lengre periode. Det er ofte noe underregistrering av sykkeltrafikk ved bruk av induktive sløyfer, og videoregistreringene er benyttet til å beregne presisjonsgraden og korrigere dataene fra sykkelteellingen med induktive sløyfer.

I perioden det ble telt med kamera, ble 87 % av sykkeltrafikken fanget opp av de induktive sløyfene. Dette forholdstallet er benyttet til å beregne det som antas å være faktisk sykkeltrafikk i perioden 7.4-13.4.

Dato	Sykkeltrafikk
Mandag 7. april	968
Tirsdag 8. april	1006
Onsdag 9. april	957
Torsdag 10. april	947
Fredag 11. april	857
Lørdag 12. april	361
Søndag 13. april	287

Figur 5: Sykkeltrafikk på Etterstadsletta øst 7.-13. april 2025

Skjærtorsdag falt den 17. april, og det antas at omfanget av sykkeltrafikk i helgen kan ha vært noe lavere enn normalt som følge av ferie, men at påsken ikke påvirket sykkeltrafikken på hverdagene.

Omfanget av sykling i måleperioden var høyest tirsdag 8. april, med i overkant av 1000 passeringer over tellepunktet. Gjennomsnittet på hverdagene lå på ca. 950 sykkelturner - mot omtrent 320 i helgen. Den store forskjellen i sykkeltrafikk på hverdag og i helg viser igjen at gang- og sykkelveien i størst grad benyttes til sykling på arbeidsreisen.

³ Norconsult (2025) *Reisevaner i Oslo_rapport* basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022 og 2023.pdf

Omfanget av sykling varierer relativt mye gjennom årets sesonger. Basert på data fra Oslo kommunes sykkelteellere i perioden 2014-2023, vet vi at i et gjennomsnittlig år skjer 9 % av all sykkeltrafikken i april. Månedene med mest sykling er juni og august med 14 % av sykkeltrafikken hver (totalt 28 % av sykkeltrafikken gjennom et år). **Sykeltrafikken som ble målt på gang- og sykkelveien over Etterstadsletta i april er derfor ikke representativ for omfanget av sykling i toppmånedene, men vurderes som et godt estimat for årsgjennomsnittet.**

2.3 Omfanget av myke trafikanter og løsning i vegnormalene

På Etterstadsletta øst i april 2025 var makstimen for gående 79 personer, og makstimen for syklende var 188 personer. Basert på dette omfanget av myke trafikanter, er det et skal-krav i Statens vegvesens vegnormal N100⁴ at det etableres sykkelvei med fortau. Kommuner har fraviksmulighet for skal-krav på kommunal vei, men kravet indikerer uansett at sykkelvei med fortau oppfattes som nødvendig basert på statlige retningslinjer.

 Tabell 4.2.1.1—1 — Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (mål i m)

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15 - 100	100 - 200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg=2,5	Gang- og sykkelveg=3,0		
15 - 300	Gang- og sykkelveg=3,0	Sykkelveg=2,5 Fortau=1,5		Sykkelveg=2,5 Fortau=2,0
300 - 1500	Sykkelveg=3,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=3,0 Fortau=2,0		
> 1500	Sykkelveg=4,0 Fortau=1,5	Sykkelveg=4,0 Fortau=2,0		Sykkelveg=4,0 Fortau=2,5

Figur 6: Tabell 4.2.1.1. i vegnormal N100

Gatenormalen for Oslo⁵ omtaler ikke GS-vei, men angir minimumsbredder for fortau og bredde på sykkelvei basert på antall gående og syklende i makstimen. Basert på tellingene på Etterstad er anbefalt bredde på sykkelveien 3 meter, og fortauet minimum 2,5 meter. Det er disse breddene BYM ønsker å etablere.

⁴ N100 Vei og gateutforming, Statens vegvesen 2023.

⁵ Gatenormal for Oslo.pdf, Bymiljøetaten 2021

2.4 Hvem benytter gang- og sykkelveien i rushtiden?

Det ble gjennomført observasjoner på Etterstadsletta øst i morgen- og ettermiddagsrush den 8.april 2025 for å få et bedre bilde av hvem som benytter seg av gang- og sykkelveien i rush, i tillegg til å få data om omfanget av elsparkesykler siden de ikke blir registrert av sykkelstellerne.

Det ble registrert 702 personer i registreringsperioden på totalt 3,5 timer. Av disse benyttet 528 personer seg av sykkel (75 %), 144 personer gikk til fots (21 %) og 30 personer benyttet seg av elsparkesykkel (4 %).

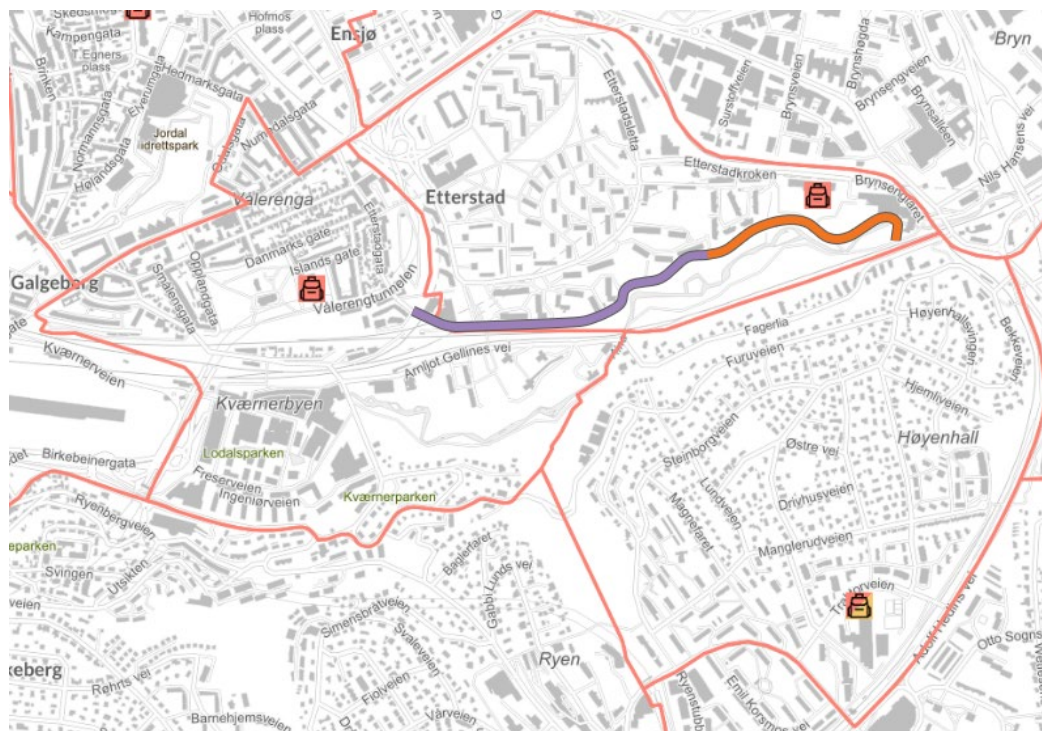
Blant de som syklet var litt under halvparten (47 %) kvinner. I tellinger gjennomført av BYM i 2022 ved 3 veier⁶, utgjorde kvinner 43 % av sykkeltrafikken. Det kan derfor se ut til at det kan være en noe høyere kvinneandel på gang- og sykkelveien over Etterstadsletta enn ellers, som kan komme av at kvinner er noe mer trygghetssøkende enn menn. Blant annet ser man fra Holdningsundersøkelsen om sykling i Oslo at menn i større grad enn kvinner sier at de sykler uansett hvilken standard det er på sykkelveinettet.⁷ Det kan være vanskelig å anslå alder, men med forbehold om feilvurderinger var 1 % av de registrerte 65 år eller eldre, og 1 % yngre enn 15 år. 1 % fraktet barn på sykkel.

Blant de gående var litt over halvparten (54 %) kvinner. 4 % av de som ble registrert var barn og 8 % ble registrert som over 65 år. 1 % gikk med barnevogn, mens 9 % av de gående gikk med hund. Ingen av de gående benyttet hjelpemidler slik som stokk, rullator, rullestol, blindestokk, e.l.

Totalt var det 7 barn blant de 702 myke trafikantene som ble registrert i rush. Det kan være at dagen som ble benyttet til observasjoner ikke var representativ, f.eks. dersom det var en skoleutflukt e.l. denne dagen. **Basert på observasjonene sammen med inndelingen av skolekretsene, fremstår det likevel som at gang- og sykkelveien ikke er en viktig skolevei sammenlignet med andre traseer i området. De fleste barna som går på Brynseng barneskole bor slik at det ville vært en omvei å gå til skolen via gang- og sykkelveien.** Dette bildet støttes av at Norconsult observerte veldig få barn i perioden de gjennomførte spørreundersøkelsen på to ettermiddager.

⁶ Veiene var Torggata, Maridalsveien ved Vulkan og Ring 2 ved Schönings gate. Totalt ble det registrert 4870 syklende.

⁷ Holdningsundersøkelse om sykling i Oslo 2024, Opinion 2024.



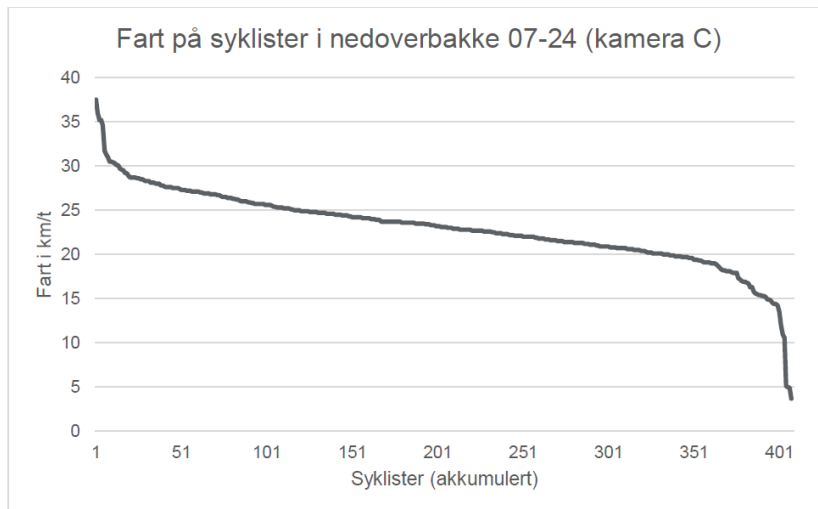
Figur 7: Kart over barneskolekretser. Brynseng skole er øverst til høyre. Traseen over Etterstadsletta er markert med lilla og oransje. Den lilla delen er der det blir bygget sykkelvei med fortau høsten 2025.

2.5 Videoobservasjoner: Fart, plassering og samspill

2.5.1 Fart på syklende

Farten til de syklende er registrert med kameraene som er plassert i snitt A og C. Kamera C var plassert slik at det pekte opp mot bakken langs Alnaelven. Bakken ligger like øst for punktet der gang- og sykkelveien deler seg mellom turstien sør for Alnaelven og gang- og sykkelveien som fortsetter over Etterstadsletta. Bakken er 75 meter lang og har en gjennomsnittlig stigning på 16 %.

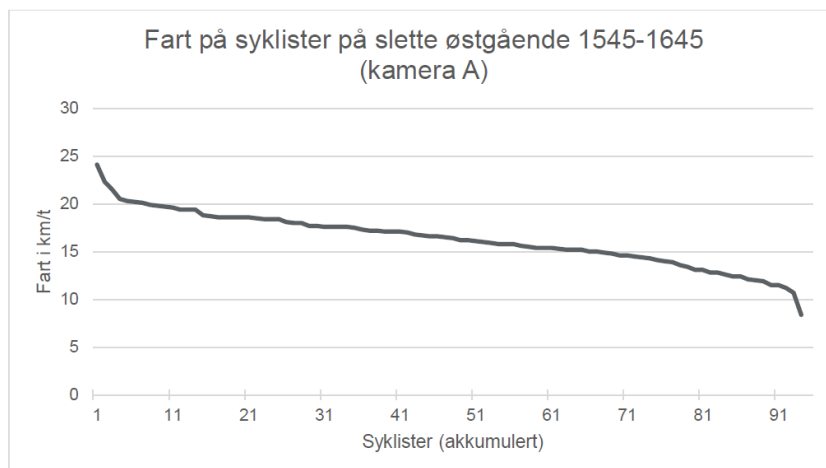
Gjennomsnittsfarten til de syklende ned bakken i morgenrushet var 24 km/t. Farten var noe lavere utenom rush, og gjennomsnittlig fart for hele måleperioden var 23 km/t. **De fleste syklet ned bakken i en fart på mellom 20 og 30 km/t, mens noen få syklet over 30 km/t.** Opp bakken var gjennomsnittsfarten i ettermiddagsrush 12,9 km/t, mens den i snitt var 12,1 km/t for hele perioden.



Figur 3-1 - Fartsfordeling i nedoverbakken (kamera C) klokka 07-24

Figur 8 Fartsfordeling blant syklende ned bakken ved kamera C

Ved målepunktet på sletta ved kamera A var gjennomsnittsfarten i ettermiddagsrushet (østgående trafikk) 16,2 km/t, og de fleste syklet mellom 10 og 20 km/t. Det var ikke mulig å hente ut fart på syklende i vestgående retning som følge av kameravinkelen. Det er relativt flatt her, med en stigning på 1-2 %, så det forventes at det ikke er store forskjeller i fartsnivået mellom de to retningene.

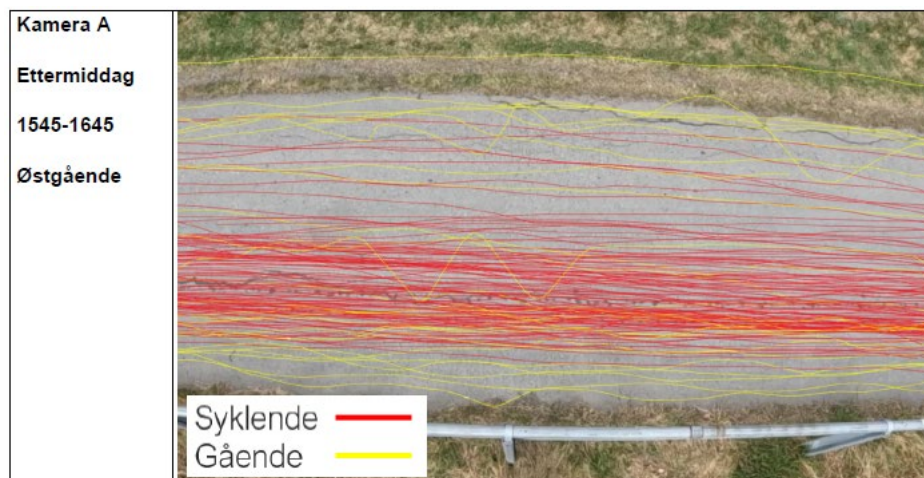


Figur 3-3 - Fartsfordeling på strekning (kamera A) klokka 1545-1645

Figur 9: Fartsfordeling blant syklende ved kamera A i ettermiddagsrush

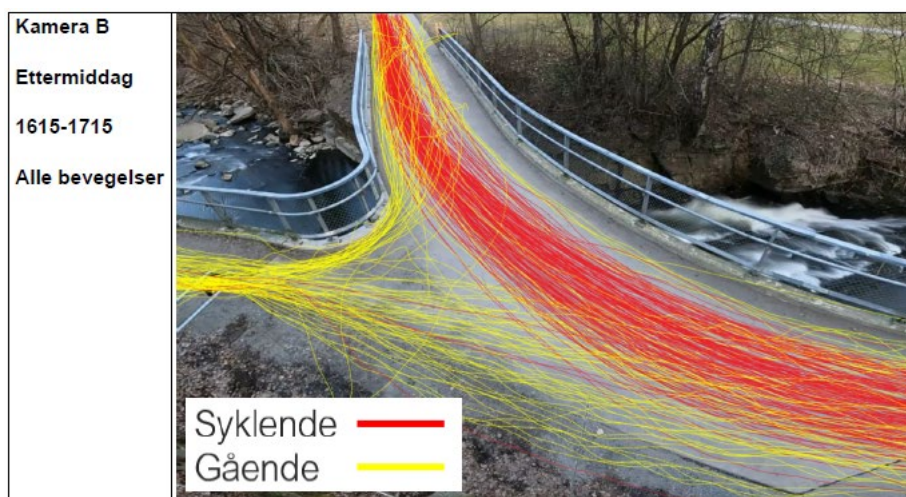
2.5.2 Plassering i veibanen

Registreringene fra kamera A på sletta viser at folk i stor grad sykler på høyre siden av gang- og sykkelveien, mens det er mer varierende hvor de gående plasserer seg. Se eksempel fra ettermiddagsrushet i bildet under, som viser gående og syklende i østgående retning.



Figur 10: Gående og syklende sin plassering i veibanen ved kamera A

Registreringene fra kamera B viser at mange av de syklende legger seg i midten- eller litt til venstre over broen på morgenen. På ettermiddagen legger de seg i stor grad på høyre side, som innebærer at de i både morgen- og ettermiddagsrush sykler mest på vestsiden av broen. De gående plasserer seg i større grad i ytterkantene av broen, men i ettermiddagsrushet er det tydelig at en overvekt av de gående går på vestsiden av broen – den samme siden som de syklende benytter mest på det tidspunktet.



Figur 11: Gående og syklende sin plassering og retningsvalg ved kamera B

Registreringene fra kamera C, som viser gående og syklende nedover bakken, viser at de syklende i stor grad plasserer seg i midten av gang- og sykkelveien i bakken, mens de gående i større grad plasserer seg i ytterkantene.



Figur 12: Gående og syklende sin plassering ned bakken ved kamera C

2.5.2.1 Konflikter

Videoene fra kamera A på sletten og kamera B ved broen har blitt gjennomgått manuelt for å se om det skjedde noen ulykker eller nesten-ulykker i perioden. Nesten-ulykker er definert som situasjoner der en unnamanøver i siste liten sørger for at en ulykke unngås. Unnamanøveren kan være i form av endret fart og/eller retning, og kan foretas av en eller flere parter. **Det ble ikke registrert noen ulykker eller nesten-ulykker under videoregistreringene.**

De få gangene det syklet folk i begge retninger på vestsiden av broen, løste dette seg greit ved at en eller begge bremsset ned i god tid. I flere tilfeller var det flere gående og syklende i krysset samtidig. I disse tilfellene var det de gående som viket, samtidig som de syklende reduserte farten.

På sletten var det ingen situasjoner med trengsel, og det var sjeldent mer enn to trafikanter i bredden. I noen tilfeller var det to syklende i hver sin retning samt en gående. Da så det ut som at de syklende reduserte farten litt.

Kamera A og B fanger kun opp en begrenset del av GS-veien på Etterstadsletta. **Selv om kameraene ikke fanget opp noen konflikter, observerte Norconsult tre nesten-ulykker da de var i felt og samlet inn data til spørreundersøkelsen.** Alle tre tilfellene skjedde som følge av at hunder krysset gang- og sykkelveien veien fort, slik at syklende i relativt normal hastighet måtte bråbremse eller svinge unna. I alle tilfellene var det god klaring, da syklistene var oppmerksomme og reagerte ved å bremse eller vike.

2.6 Hvordan opplever de gående gang- og sykkelveien?

2.6.1 Om spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble utarbeidet av BYM, mens Norconsult hadde ansvar for den praktiske gjennomføringen. Undersøkelsen var åpen i tidsrommet tirsdag 8. april fra kl. 12:00 til torsdag 10. april kl. 16:00. Medarbeidere i Norconsult gjennomførte spørreundersøkelsen i felt i tidsrommet 12-17 tirsdag og onsdag, og i tillegg ble det hengt opp QR-koder slik at gående kunne svare på undersøkelsen når som helst i perioden undersøkelsen var åpen. Norconsult har beskrevet og sammenstilt svarene i et eget notat, se vedlegg 2. BYM har gjennomført noen ytterligere analyser av dataene.



Spørreundersøkelsen var kun rettet mot gående på Etterstadsletta som følge av tidsbegrensninger. Det vurderes som en svakhet at det ikke er samlet inn spørreundersøkelsesdata fra de syklende siden de er en viktig brukergruppe på gang- og sykkelveien over Etterstadsletta.

Da spørreundersøkelsen ble gjennomført hadde arbeidet på Etterstadsletta vest startet i form av felling av trær. De felte trærne befant seg omtrent tre minutters gange fra stedet hvor intervjuene fant sted. Ifølge Norconsult⁸ hadde flere av respondentene reagert negativt på trefelling, og noen følte seg lurt ettersom arbeidene hadde startet før de hadde fått sagt sin mening gjennom spørreundersøkelsen. Det er mulig at dette kan ha påvirket hvordan enkelte svarte i spørreundersøkelsen.

Figur 13: Felte trær langs Etterstadsletta vest

2.6.2 Beskrivelse av svarene fra spørreundersøkelsen

2.6.2.1 Antall svar og beskrivelse av respondentene

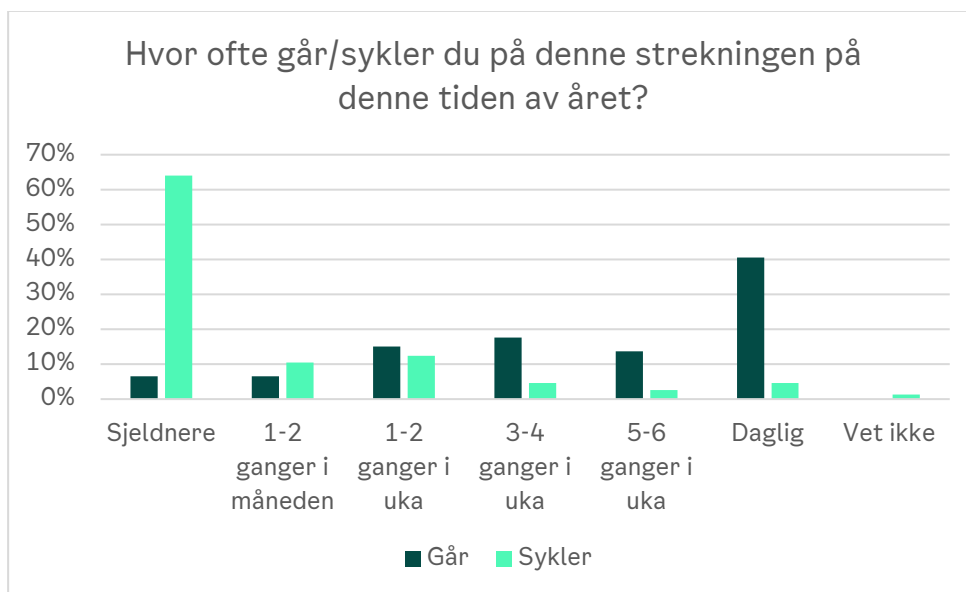
Det kom 153 svar på undersøkelsen, og de aller fleste svarte mellom kl. 12 og 17.

Det var en overvekt av kvinner som svarte på undersøkelsen. 58 % av respondentene var kvinner, 41 % var menn og 1 % var annet. Kun 3 av respondentene benyttet seg av hjelpemidler (stokk, rullestol, o.l.), men det var en stor andel av de som ble intervjuet som gikk med barnevogn (10

⁸ Samtale mellom Bymiljøetaten og Norconsult torsdag 10. april rett etter ferdigstilt datainnsamling.

%), små barn (12 %) eller med hund (23 %). Alderen på respondentene varierte mellom 26 og 75 år, med en snittalder på 47 år.

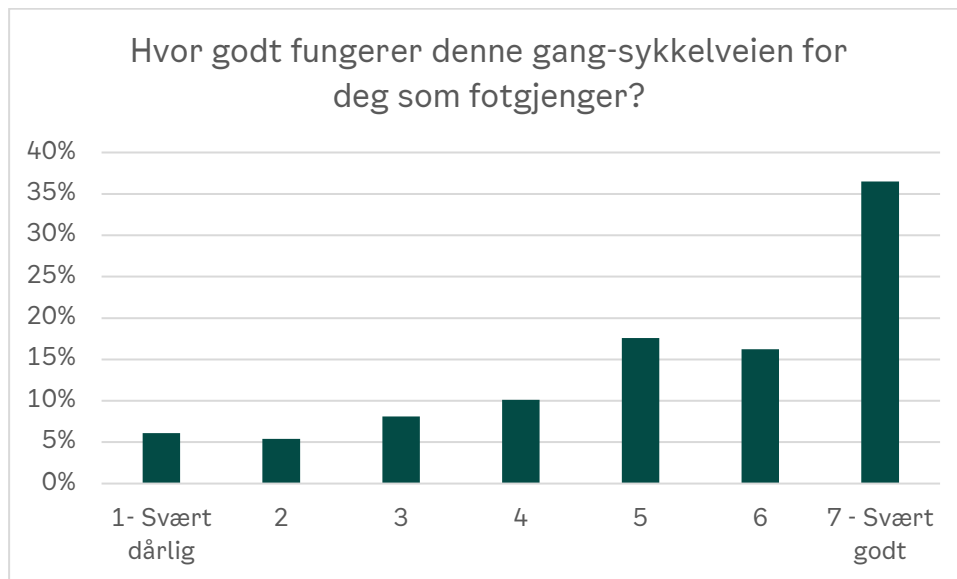
På spørsmål om hvor ofte de går og sykler på strekningen på denne tiden av året, oppga de fleste respondentene (87 %) å gå der minst 1-2 ganger i uken, og 40 % oppga å gå der daglig. Det var mindre utbredt blant respondentene å sykle på strekningen; 24 % sa de syklet der minst 1-2 ganger i uken, og 64 % sa de syklet der sjeldnere enn 1-2 ganger i måneden.



2.6.2.2 Overordnet vurdering av gang- og sykkelveien

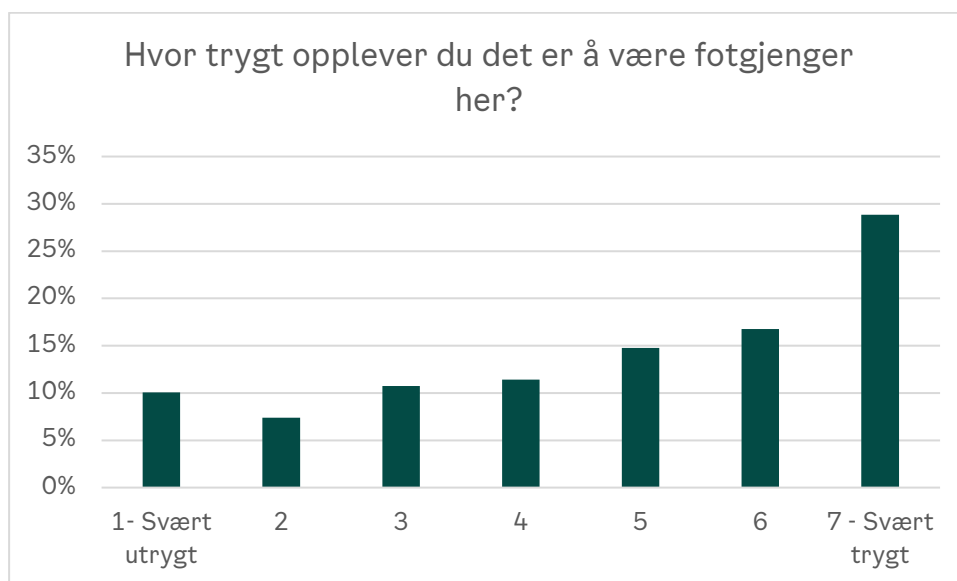
Respondentene ble spurt om å vurdere hvor godt gang- og sykkelveien fungerer for dem som fotgjenger på en skala fra 1 (svært dårlig) til 7 (svært godt).

Et klart flertall (70 %) oppga at de synes den fungerer godt (5-7 på skalaen), mens 20 % oppga at de synes den fungerer dårlig (1-3 på skalaen). Gjennomsnittsscoren for spørsmålet var 5,2.



2.6.2.3 Opplevd trygghet

På spørsmål om hvor trygt de opplever at det er å være fotgjenger på gang- og sykkelveien, oppga 60 % at de syntes det er trygt (5-7), mens 28 % opplever det som utrygt (1-3). Gjennomsnittet var 4.79.



Den opplevde tryggheten varierte noe mellom ulike typer grupper. De som går daglig på strekningen opplever den som tryggere sammenlignet med de som går sjeldnere, med en gjennomsnittsscore på 5,2 mot 4,2. De under 40 år opplever strekningen som tryggere (4,6) enn de som er eldre. Respondenter med hund opplever veien som noe mindre trygg, med en gjennomsnittsscore på 4,1 – mot en score på 5 blant de uten hund.

2.6.2.4 Hva bidrar til utrygghet?

For å få nærmere informasjon om hva som bidrar til utrygghet, fikk respondentene spørsmål om i hvilken grad de føler seg utrygge på strekningen som følge av fire ulike typer situasjoner. Skalaen gikk fra 1 (i svært liten grad) til 7 (i svært stor grad).

Den situasjonen som i minst grad får respondentene til å føle seg utrygge er at *«gående/løpende kommer for nære»*. De aller fleste (89 %) svarte at de i liten grad (1-3) føler seg utrygge som følge av dette. Gjennomsnittsscoren var 1,74.

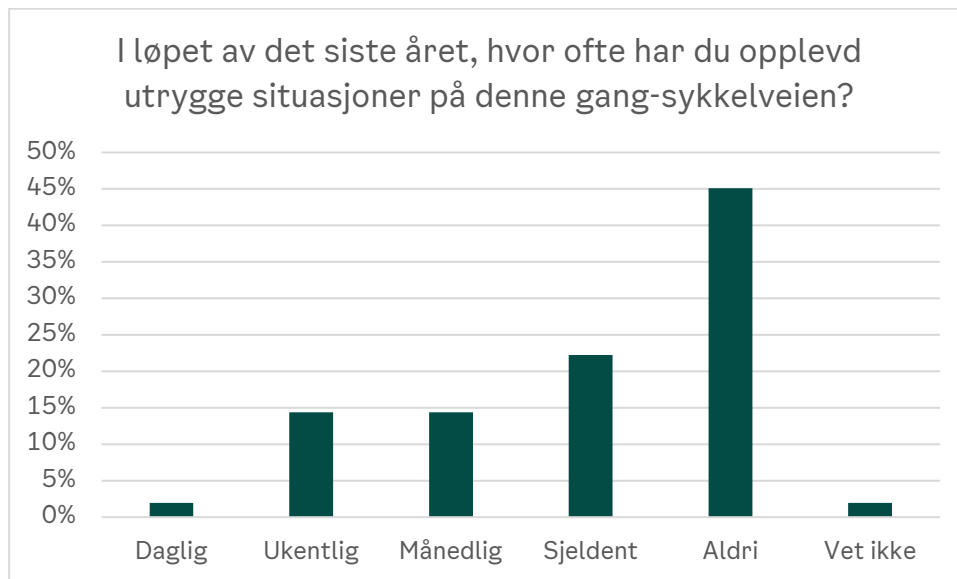
På spørsmålet om i hvilken grad folk føler seg utrygge som følge av at *«det er vanskelig å forutsi hvor syklist og elsparkesyklist plasserer seg i veien»*, var det en noe større andel (30 %) som oppga at de føler seg utrygge (5-7), men et flertall (55 %) sa at det ikke gjør dem særlig utrygge.

De situasjonene som gjør gående mest utrygge på strekningen, var *«syklist/elsparkesykler passerer i høy fart»* og *«syklist/elsparkesykler kommer for nære»*, men det var ganske delte meninger knyttet til påstandene. Særlig knyttet til påstanden om fart var det mange som svarte i begge ytterkantene av skalaen. 23 % svarte at det i svært liten grad gjør dem utrygge (1 på skalaen) mens 25 % svarte at det i svært stor grad gjør dem utrygge (7 på skalaen). Det var relativt få som svarte 3, 4 eller 5, som tyder på at de fleste har ganske tydelige meninger knyttet til hvorvidt de opplever fart som et problem eller ikke. Andelen som svarte at de føler seg utrygge (5-7) som følge av fart var 48 %, mens andelen som svarte at de føler seg trygge (1-3) var 44 %. Gjennomsnittet var 4,07.

Til påstanden knyttet til *«syklist/elsparkesykler kommer for nære»* var meningene også delte, men mindre polariserte. Selv om det var flest som svarte enten 1 - at de ikke føler seg utrygge (24 %) eller 7 - at de føler seg svært utrygge (21 %), så var det en relativt jevnt fordeling blant de øvrige respondentenes svar. Andelen som svarte at de føler seg utrygge (5-7) som følge av at syklist/elsparkesykler kommer for nære var 44 %, og likeledes var andelen som svarte at de føler seg trygge (1-3) også 44 %. Gjennomsnittet var 3,89.

2.6.2.5 Utrygge situasjoner

Respondentene ble stilt spørsmål om hvor ofte de hadde opplevd utrygge situasjoner på gang- og sykkelveien det siste året. Det ble presisert at spørsmålet handlet om utrygghet i forhold til andre trafikanter, og spesielt syklende og elsparkesykler. Et flertall (54 %) hadde opplevd utrygge situasjoner det siste året, og 31 % oppga at de hadde opplevd det månedlig eller oftere.



De som svarte at de hadde opplevd utrygge situasjoner månedlig eller oftere, ble bedt om å utdype i fritekst hva slags type situasjoner som hadde gjort dem utrygge. Tilbakemeldingene handlet mest om høy fart blant syklistene og elsparkesyklistene og manglende hensyn overfor gående, og flere trakk frem at dette er særlig utfordrende i svinger der det er dårlig sikt og dersom syklistene kutter svingen. Videre trakk flere frem at det oppleves utrygt når syklistene og elsparkesyklistene passerer for nære, og flere påpekte at det er trangt om plassen, og at det bidrar til utrygghet. Flere uttrykte også bekymring for å gå med hund eller barn på grunn av nærgående syklistene.

At syklende og elsparkesyklistene er stillegående, var noe flere trakk frem som et forhold som gjør at det kan oppleves utrygt når de kommer bakfra. Noen gående ønsker at de som sykler og kjører elsparkesykkel skal bli flinkere til å varsle når de kommer, mens andre opplever det som stressende når ringeklokken benyttes.

Det følgende sitatet oppsummerer i stor grad de vanligste tilbakemeldingene om hva slags type situasjoner respondentene hadde opplevd som utrygge:

«For fort, for nærme. Altfor smal gang/sykkelvei. Hører dem ikke.»

Selv om spørsmålet handlet spesifikt om hvilke situasjoner som hadde bidratt til utrygge situasjoner tidligere, trakk enkelte frem at det er også mange som viser hensyn og senker farten.

2.6.2.6 Konflikter

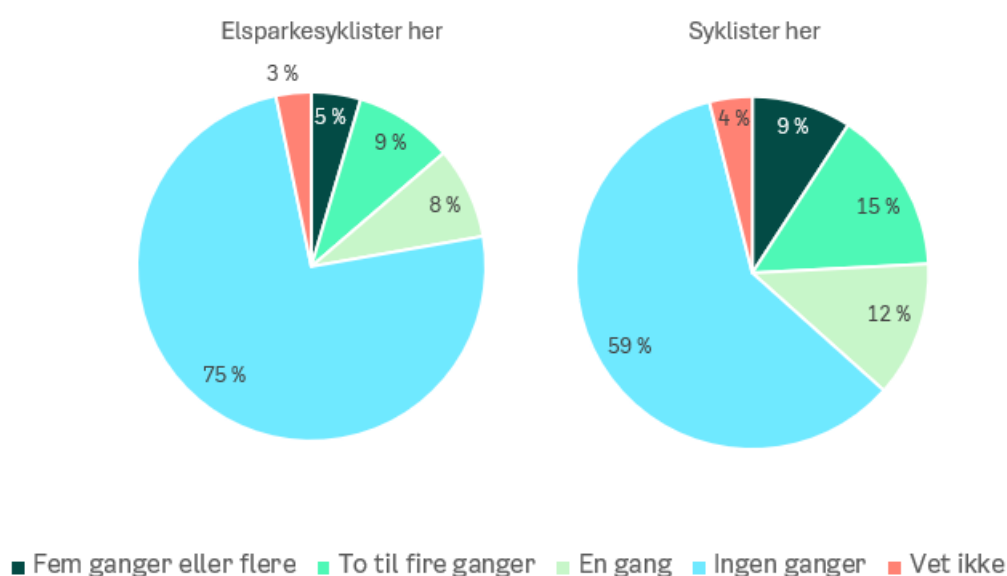
Respondentene fikk spørsmål om hvor mange ganger de hadde opplevd konflikter med henholdsvis elsparkesyklistene og syklistene det siste året. Konflikter ble forklart som «ulykker, nestenulykker eller behov for brå endringer av retning eller adferd».

3 % hadde opplevd konflikter med andre gående, enten 1 gang eller 2-4 ganger det siste året.

22 % oppga at de hadde opplevd konflikter med elsparkesyklister det siste året, og 5 % sa de hadde opplevd det minst 5 ganger.

36 % oppga at de hadde opplevd konflikter med syklistene det siste året, og 9 % sa de hadde opplevd det minst 5 ganger.

I løpet av det siste året, hvor mange ganger har du opplevd konflikter med



Blant respondenter med hund har 63 % opplevd konflikter med syklende, som er langt høyere enn andelen blant de som ikke har hund (34 %). 23 % av de med hund hadde opplevd konflikt med elsparkesyklende.

Registreringene i morgen- og ettermiddagsrush viste at det er langt flere som sykler enn som bruker elsparkesykkel på Etterstadsletta øst (GS), der elsparkesyklistene utgjør 5 % av den samlede sykkel- og elsparkesykkeltrafikken. Det er derfor ikke uventet at en større andel av de gående (med og uten hund) har opplevd konflikter med syklende enn med folk som har benyttet elsparkesykkel. I lys av hvor liten andel som bruker elsparkesykkel er det en høy andel gående som har opplevd konflikt med elsparkesyklister sammenlignet med andelen som har opplevd konflikter med syklende.

2.6.2.7 Meninger om sykkelvei med fortau

Respondentene fikk flere påstander om hva de mener en separat sykkelvei med fortau over Etterstadsletta vil føre til, der de skulle svare på en skala fra 1 (helt uenig) til 7 (helt enig). Det ble vist frem et bilde for å forklare hva en sykkelvei med fortau er. **Resultatene viser at det er**

delte meninger om effektene, og at de som har opplevd utrygge situasjoner i større grad er positive til sykkelvei med fortau og mener det vil gjøre det tryggere å gå på Etterstadsletta.

66 % av respondentene var enige (5-7) i at sykkelvei vil føre til at «*det blir høyere fart på de som sykler og bruker elsparkesykkel*», og 44 % svarte 7 (helt enig). Det var relativt jevn fordeling mellom svaralternativene 1-6. Gjennomsnittet var 5,3.

Til påstanden om at sykkelvei med fortau fører til «*mindre konflikt mellom gående og syklende*», var det mer delte meninger, med flest svar i de to ytterkantene av skalaen. 26 % var helt enige i påstanden mens 24 % var helt uenige. Svarfordelingen for øvrig var relativt jevnt fordelt mellom de resterende svaralternativene (2-6). En liten overvekt på 46 % var enige (5-7) i at sykkelvei fører til mindre konflikt, mens 41 % var uenige (1-3). Gjennomsnittet var 4,1.

På spørsmål om respondentene tror at det vil «*bli tryggere å gå her*» var det også en viss polarisering i ytterkantene, men svarene var ganske jevnt fordelt over hele skalaen med et gjennomsnitt på 4,0. Blant de som oppga at de opplever utrygge situasjoner månedlig eller oftere, var det en høyere andel som mente at sykkelvei med fortau vil gjøre det tryggere (snitt 4,6) sammenlignet med de som aldri/sjeldent har opplevd utrygge situasjoner (snitt 2,85).

Til påstanden om sykkelvei med fortau vil gjøre at «*det blir triveligere å gå her*», var det flest (39 %) som svarte 1 (helt uenig). Blant de øvrige respondentene fordelte svarene seg ganske jevnt mellom de resterende svaralternativene (2-7). Totalt var 54 % uenige (1-3), 32 % var enige (5-7) og 14 % stilte seg nøytrale (4) til påstanden. Gjennomsnittet var 3,3.

Den siste påstanden respondentene skulle ta stilling til, var hvorvidt de «*ville foretrukket separat sykkelvei med eget fortau*» på Etterstadsletta. 41 % var helt uenige (1 på skalaen) og 20 % var helt enige (7) i at de ville foretrukket sykkelvei. Totalt var 56 % uenige (1-3), 34 % var enige (5-7) og 9 % stilte seg nøytrale til påstanden. Gjennomsnittet var 3,4.

De som hadde opplevd utrygge situasjoner oppga i større grad at de ville foretrukket sykkelvei med fortau (snitt 3,9) sammenlignet med de som ikke hadde opplevd utrygge situasjoner (snitt 2,7).

Blant de som var helt enige (7) i påstanden om at sykkelvei med fortau vil føre til økt fart, svarte en 80 % at sykkelvei ikke er noe de ville foretrukket (1-3), mot 41 % som var snittet.

2.6.2.8 Åpent spørsmål

Til sist i spørreundersøkelsen fikk respondentene et åpent spørsmål om det var noe annet de ønsket å dele, og 80 personer benyttet seg av den muligheten.

En overvekt av innspillene var negative til sykkelvei med fortau. Det som ble trukket frem mest var ønsket om å unngå arealinngrep og bevare natur og trær. Det var også flere som mente at sykkelveien burde gå et annet sted, og at det ikke er behov for sykkelvei på Etterstadsletta (GS).

En del trakk frem at de var redd for høyere fart blant syklende, og at det kunne bli farligere for barn. Noen trakk også frem at en del beboere (i terrasseblokkene) får sykkelveien helt inntil leilighetene, og videre at det var en lite inkluderende prosess.

Det kom også innspill om at det var uheldig at prosjektet var oppdelt slik at arbeidet må gjøres i flere omganger, og at det er kjedelig at Etterstadsletta (GS) ikke er tilgjengelig under bygging.

Enkelte var mer positivt innstilt til prosjektet, og trakk frem at det er fint med sammenhengende sykkelinfrastruktur, og at det er positivt å få et skille mellom gående og syklende.

De som valgte å komme med innspill på det åpne spørsmålet, var mer negative til sykkelvei med fortau enn de øvrige respondentene. Tabellen under viser påstandene der det var signifikante forskjeller mellom gruppen som kommenterte og gruppen som ikke kommenterte.

Påstand: Sykkelvei med fortau...	De som ikke kommenterte	De som kommenterte
Vil føre til mindre konflikter mellom gående og syklende	58 % er enige	36 % er enige
Vil føre til høyere fart på sykkel og elsparkesykkel	59 % er enige	76 % er enige
Vil føre til at det blir triveligere å gå her	44 % er uenige	65 % er uenige
Er noe jeg ville foretrukket	46 % er uenige	66 % er uenige

Figur 14: Forskjeller mellom gruppen som kommenterte og de som ikke kommenterte. Enig=5-7, uenig=1-3.

De som uttrykte at de var negative til sykkelvei med fortau på grunn av naturhensyn har en signifikant lavere gjennomsnittsscore på om sykkelvei med fortau er noe de ville ha foretrukket». De som ikke har kommentert noe om natur har en snittscore på 3,75, mens de som har kommentert noe om natur (N 29) har snittscore på 1,79.

2.6.3 Samlet vurdering

Spørreundersøkelsen ble gjennomført for å få bedre innsikt i hvordan de gående opplever dagens løsning med gang- og sykkelvei over Etterstadsletta øst, noe som kan bidra til å informere diskusjonen om hvilken trafikal løsning som egner seg best.

Et flertall av respondentene synes at dagens løsning fungerer godt for dem som fotgjengere, og at det oppleves som trygt å gå der. Samtidig var det relativt mange som hadde en mer negativ erfaring med løsningen. 20 % oppga at dagens løsning fungerer dårlig for dem som fotgjengere,

28 % opplever det som utrygt å gå der, 54 % hadde opplevd utrygge trafikale situasjoner det siste året og 31 % oppga at de hadde opplevd utrygge situasjoner månedlig eller oftere. Det var større grad av utrygghet blant de over 40 år enn de under. Videre hadde 22 % opplevd konflikter med elsparkesyklister, og 36 % med syklistene det siste året.

Løsninger for gående bør tilrettelegges slik at de oppleves som gode og trygge for alle. På tross av at trafikkregistreringene viser at det stort sett er lite trengsel og blanding av gående og syklende på Etterstadsletta, er det altså en stor andel av fotgjengerne som har opplevd utrygge situasjoner eller konflikter i møte med syklistene og elsparkesyklister. Det indikerer at gang- og sykkelveier har et høyt konfliktpotensial - selv med lite trengsel og overlapp mellom når syklende og gående benytter traseen.

Selv om såpass mange hadde opplevd utrygge situasjoner og konflikter, var det samtidig et flertall (56 %) av de gående som oppga at de ikke ønsker at det tilrettelegges med sykkelvei med fortau. Dette kan være et resultat av flere faktorer. For det første, siden gående og syklende i relativt stor grad benytter seg av traseen på ulike tidspunkter, innebærer det at den for det meste fungerer greit og at de gående kan gå relativt uforstyrret. Det kan redusere i hvilken grad de gående oppfatter at det er et behov for separate arealer til syklende og gående ut ifra dagens situasjon. En ulempe ved å rekruttere respondenter til spørreundersøkelsen in situ, er at det kun er de som benytter seg av gang- og sykkel veien som får mulighet til å svare. Dersom noen unngår traseen som følge av at de ikke opplever den som tilstrekkelig trygg, vil ikke deres behov for tryggere tilrettelegging reflekteres gjennom spørreundersøkelsen.

En annen årsak som kan forklare en negativ innstilling til sykkelvei med fortau, handler om hvilke effekter man tror det vil ha på trafikksituasjonen. Dersom man tror at løsningen vil skape mer utrygghet og konflikter, vil det forklare en preferanse for å beholde dagens gang- og sykkelvei – og motsatt. Et flertall (66 %) av de spurte var enige i påstanden om at sykkelvei med fortau vil føre til at det blir høyere fart på de som sykler og bruker elsparkesykkel. 44 % var helt enige i påstanden, og blant disse svarte 80 % av sykkelvei ikke er noe de ville foretrukket – mot et gjennomsnitt på 41 %. En klar oppfatning om at sykkelvei vil føre til høyere fart, er altså korrelert med en negativ innstilling til løsningen. Det fremstår som sannsynlig at årsaken til dette er en antagelse om høyere fart vil føre til økt konfliktpotensial, noe som underbygges av fritekstsvarene. Der var det relativt mange som var bekymret for at sykkelvei med fortau vil føre til høyere fart på de syklende, og at det igjen ville føre til flere farlige situasjoner.

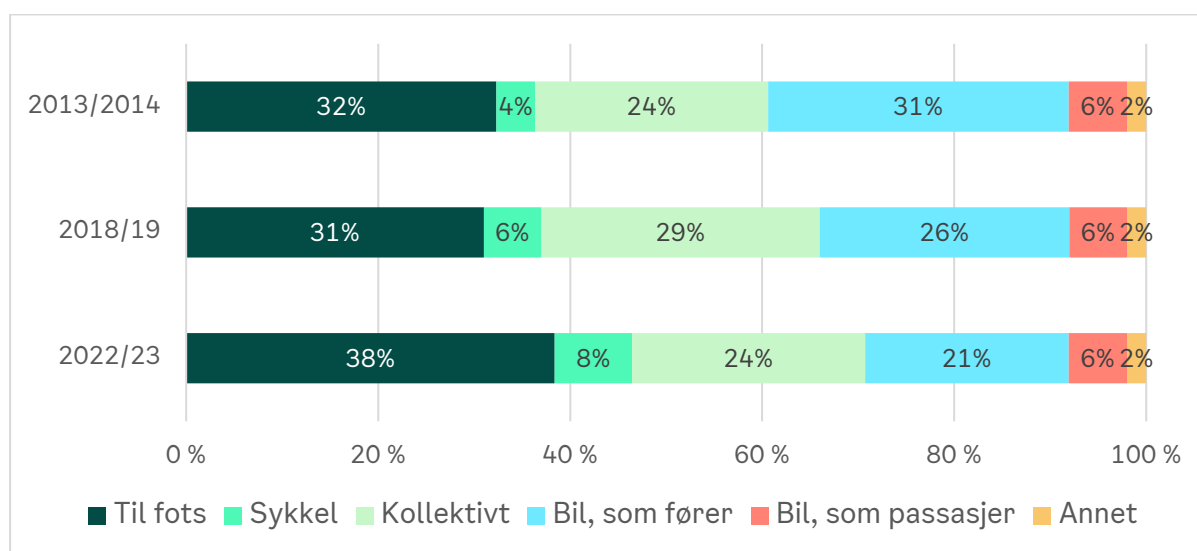
Det som er rart i denne sammenheng, er at et lite flertall (46 % mot 41 %) oppgir at de tror at sykkelvei med fortau vil redusere konfliktpotensialet. Det tyder på at det er andre forhold enn de trafikale forventningene til sykkelvei med fortau som påvirker hva slags løsning respondentene foretrekker. Basert på fritekstsvarene kommer det frem at minst 1 av 5 er negative til sykkelvei med fortau som følge av naturinngrep. Siden det ikke var et eget spørsmål i undersøkelsen om hvorfor folk var positive eller negative til løsningen, kan andelen som var skeptiske som følge av naturinngrep ha vært høyere enn dette. Da spørreundersøkelsen ble gjennomført, hadde flere trær nettopp blitt felt på Etterstadsletta vest, noe som sannsynliggjør et stort fokus på de

negative konsekvensene ved løsningen. De som negative til sykkelvei med fortau på grunn av naturhensyn hadde en signifikant lavere preferanse for sykkelvei med fortau, som tyder på at naturhensynet kan være viktigere for denne gruppen enn de trafikale forholdene. I hvilken grad dette handler om å bevare eget nærområde, konkrete naturverdier på Etterstadsletta eller et generelt ønske om å bevare grøntarealer er uvisst.

I sum tyder resultatene fra spørreundersøkelsen rettet mot de gående at det trafikalt sett er behov for en bedre løsning enn dagens gang- og sykkelvei, men at mange er negative til sykkelvei med fortau som følge av at de tror at det vil føre til økt fart og større konfliktnivå og/eller som følge av naturhensyn.

3 Forventet trafikktutvikling på Etterstadsletta øst

Satsingen på miljøvennlig transport i Oslo har bidratt til vekst i både gang- og sykkeltrafikken.

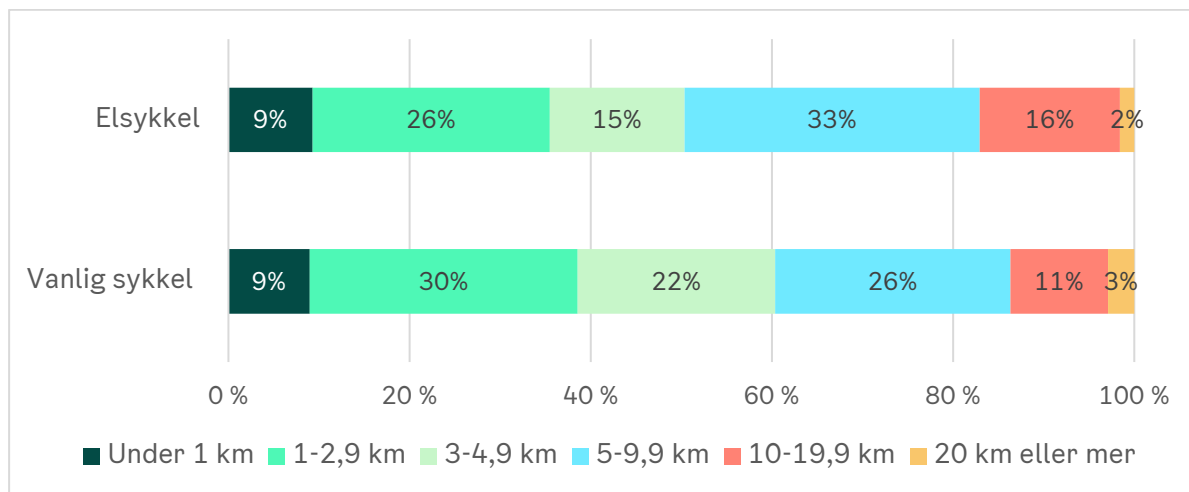


Figur 15: Endring i reisemiddelfordeling i Oslo. Kilde: RVU-rapport for Oslo 2022/23

I perioden 2013/24 til 2022/2023 økte gangandelen fra 32 % til 38 %, mens sykkelandelen økte fra 4 % til 8 %. Fra 2018/19 til 2022/23 har andelen som eier elsykkel økt fra 7 % til 17 %, og veksten i sykkelandel siden 2018/19 har i stor grad kommet som følge av økt bruk av elsykkel i perioden. Særlig blant par med barn har det blitt langt vanligere å sykle siden 2018/19, og da særlig med elsykkel. Generelt sykler de som eier elsykkel lengre og oftere, og de gjennomfører i snitt 20 % av reisene sine med sykkel i Oslo⁹. Spørreundersøkelsen «Elsyklisten 2021»¹⁰ viste at mange bruker bilen mindre etter at de kjøpte elsykkel, og 56 % oppga at de har erstattet bilkjøring med elsykkel.

⁹ Norconsult (2025). Reisevaner i Oslo_rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022 og 2023.pdf

¹⁰ Tronstad, H. og Busengdal, H. (2021). Norsk elbilforening: Elsyklisten-2021_web.pdf



Figur 16: Reiselengder på elsykkel og vanlig sykkel. Kilde: RVU-rapport for Oslo 2022/23

Det har vært høyere vekst i sykkeltrafikken over Etterstadsletta enn forventet i KVUen

I arbeidet med KVUen ble det gjennomført en manuell sykkeltelling ettermiddagen 15. juni 2021, fra kl. 15:30-17:30. Tellingen viste at det i makstimen passerte 123 syklist. KVUen vurderte at selv om det da kun ble gjennomført telling en ettermiddag, kunne den anses som en tilstrekkelig god tilnærming på størrelsesordenen av sykkeltrafikken til vanlig.

I veiprosjekter regnes dimensjonerende trafikk som trafikk fremskrevet over tyve år, og KVUen la til grunn et anslag på en årlig vekst i sykkeltrafikken på 6 %. Vekstraten baserte seg på gjennomsnittsveksten i sykkelindeksen for Oslo i perioden 2014-2019. Tall fra 2020 ble ekskludert siden Covid-19 gjorde at 2020 ikke ble vurdert som et representativt år.

Med en vekst på 6 % årlig som KVUen la til grunn, skulle sykkeltrafikken ha ligget på 155 i makstimen i juni 2025. I sykkeltellingen som ble gjennomført i april 2025, var det 188 syklende i makstimen. Veksten i sykkeltrafikken over Etterstadsletta har altså vært høyere enn forventet da KVUen ble utarbeidet – selv når det benyttes tall for april 2025 i stedet for juni.¹¹

Det forventes videre vekst i gang- og sykkeltrafikken på Etterstadsletta

Det er forventet at antall gående og syklende over Etterstadsletta øst vil øke i årene fremover. Noe av veksten forventes som følge av den videre satsingen på miljøvennlig transport i Oslo samt vekst i elsykkeleierskap som bygger opp under en generell vekst i gang- og sykkelandelen. De finnes imidlertid særskilte forhold som indikerer at veksten på Etterstadsletta vil være høyere enn gjennomsnittet for Oslo fremover.

¹¹ Det var ikke mulig å gjennomføre sykkeltellingen i 2025 på senere tidspunkt enn april som følge av byggearbeidene som startet opp på Etterstadsletta vest.

BYM har evaluert en rekke sykkelprosjekter ved bruk av sykkelteellinger i før- og ettersituasjon¹², og fant at i nesten alle tilfeller er veksten betraktelig høyere der det har kommet ny tilrettelegging sammenlignet med kontrollstrekningene uten ny tilrettelegging. Når traseen over Etterstadsletta vest blir oppgradert i 2025, forventes det derfor at dette bidrar til vekst i sykkeltrafikken på hele strekningen.

Potensialstudien om sykling¹³ er en modellbasert GIS-analyse som ble utarbeidet som et kunnskapsgrunnlag til arbeidet med å prioritere tiltak for syklende. Studien viser at det er stort potensial for økt sykkeltrafikk over Etterstadsletta-området dersom det tilrettelegges bedre for syklende og sykkelveinettet bygges ut, med omtrent 2500 syklistere daglig (årgjennomsnitt). I dag er sykkeltrafikken over Etterstadsletta (GS) på hverdager i april ca. 950 - som vurderes som et godt estimat for årgjennomsnittet i dagens situasjon. Det foreligger ikke tall for hvor mange som sykler langs andre traseer over Etterstadområdet i dagens situasjon. Tallet fra modellen er basert på etterspørselsmatriser fra transportmodellen RTM 23+ der økt reiseetterspørsel fremover som følge av befolkningsvekst ikke er med. Tallet tar dessuten utgangspunkt i dagens sykkelandel, og ved økt sykkelandel øker også det modellerte potensialet for sykkeltrafikk på Etterstadsletta. Merk at modellen ikke er detaljert nok til å forutsi hvilken trasé gjennom Etterstadsletta-området som vil være foretrukket.

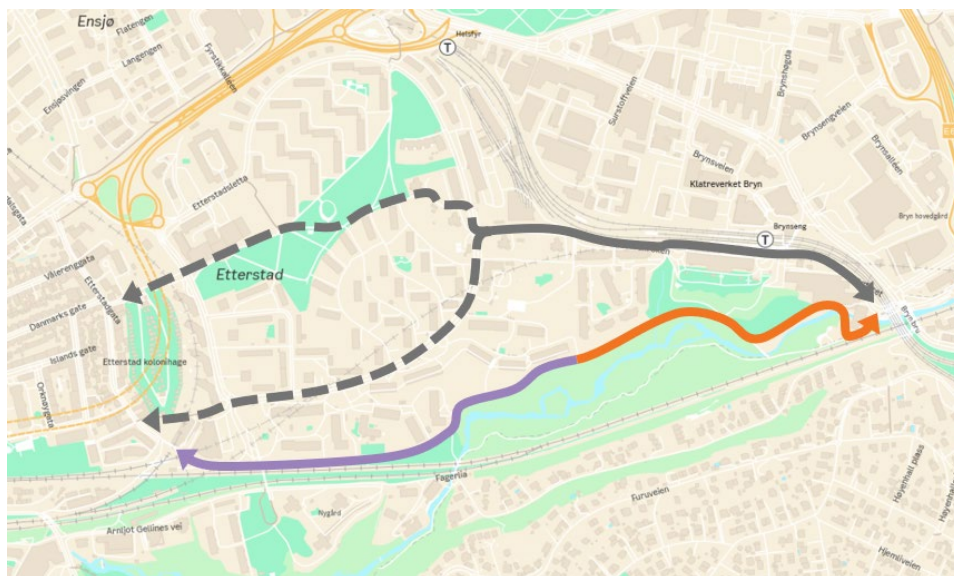
Selv uten forbedret tilrettelegging og vekst i sykkelandelen, kan man forvente en vekst i gang- og sykkeltrafikk over Etterstadsletta fremover. Bryn er et stort byutviklingsområde der det legges opp til mange flere boliger og arbeidsplasser enn det som finnes i dag, og i løpet av 10-15 år kommer området til å ha gjennomgått store forandringer. Dette innebærer både at transportomfanget i området er forventet å øke, og at det blir et økt behov for god tilrettelegging av miljøvennlige alternativer, både for å imøtekomme økt gang- og sykkeltrafikk, og for å unngå mer biltrafikk i området.

¹² Bymiljøetaten (2022) Effekten av fysisk sykkeltilrettelegging (2022).pdf

¹³ Asplan Viak (2025). Potensialstudien for sykkel: Beregninger av sykkeltrafikk på veistrekkningsnivå i Oslo». Se lenke for presentasjon av studien:
<https://storymaps.arcgis.com/stories/800e47efa8184775b67a58d89b01d014>

4 Vurderinger rundt alternativ trasé

PBE trekker frem at det finnes et alternativ for syklende nord for Brynseng skole gjennom Etterstadkroken til Etterstadsletta (gata), som de mener er et godt alternativ utenfor skolebarnas «rushtid».



Figur 17: Kart over planlagt trasé over Etterstadsletta (lilla og oransje strek) og alternativ trasé (sort strek)

Tall fra sykkeltellerne og videoregistreringene viser at syklingen over Etterstadsletta i stor grad består av folk som skal til og fra jobb i morgen- og ettermiddagsrush. **Det vil si at en alternativ trase forbi skolen som det er ønskelig at ikke skal benyttes når folk sykler til jobb, heller ikke dekker behovet for sykkeltilrettelegging.** Det er heller ikke mulig å regulere at det ikke er tillatt å sykle på en sykkelvei i gitte tidsrom.

Et annet forhold er i hvilken grad det i det hele tatt er sannsynlig å få de som pendler på sykkel til å velge den alternative traseen. For de som kommer østfra (til høyre i kartet under), innebærer den alternative traseen å sykle via Brynsengfaret, forbi Brynseng skole og gjennom Etterstadkroken til Etterstadsletta (gata). Herfra kan man sykle langs Etterstadsletta (gata). Alternativt kan man sykle gjennom borettslagets områder (den øvre stiplede linjen i kartet), men denne traseen er ikke spesielt intuitiv og det antas at det er lite ønskelig fra beboernes side å få sykkelpendlertrafikken gjennom borettslagets områder.

Den alternative traseen består primært av sykling i blandet trafikk, og Etterstadsletta (gata) trafikkeres av den høyfrekvente busslinje nr. 37 i den ene retningen. Traseen innebærer også flere krysningspunkter. Det er kun i kvartalet forbi skolen at det finnes egen sykkeltilrettelegging på den alternative traseen. Der er det etablert sykkelvei med fortau, der sykkelveien er om lag 1,8 meter bred og fortauet er ca. 1,9 meter bredt. I henhold til Oslos

gatenormal er anbefalt minstebredde for sykkelveier 3 meter og 2,5 meter for tilhørende fortau. For (enveiskjørt) sykkelfelt anbefaler Oslos gatenormal en bredde på 2,2 meter.



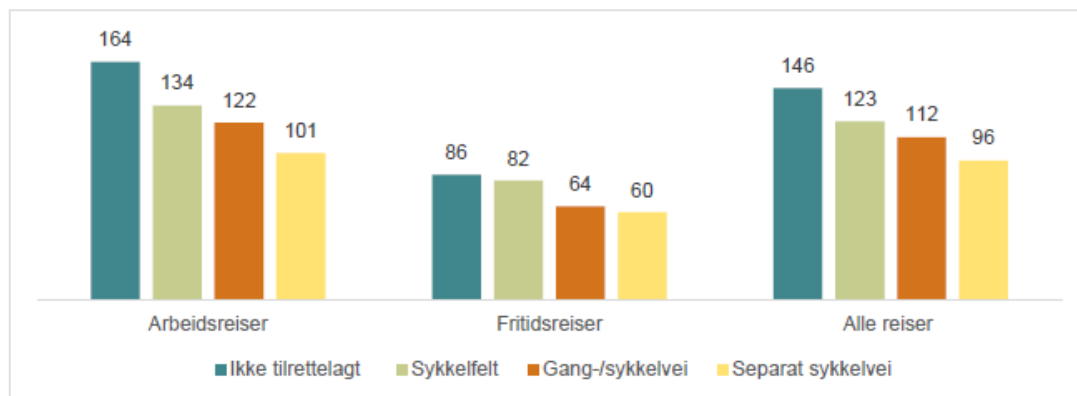
Figur 18: Dagens løsning mellom Brynseng T-bane og Brynseng skole

Den smale sykkelveien gjør at det er vanskelig for to syklende i hver sin retning å passere hverandre. Basert på observasjoner gjort av BYM ser det ut til å være relativt vanlig at folk benytter fortauet for å passere hverandre – selv når begge sykler med vanlige sykler. For de som har bredere sykler eller for de som sykler med sykkelvogn, vil det være helt nødvendig å benytte fortausarealet for å kunne passere en annen syklende. Dette er en type problem som det er lite sannsynlig at vil oppstå med den planlagte løsningen på Etterstadsletta siden sykkelveien med fortau vil ha bredder som gir tilstrekkelig med rom til både gående og syklende.

Tidsverdier er en av kostnadene som benyttes inn i beregninger av den samfunnsøkonomiske nytten av å tilrettelegge med ulike typer infrastruktur, det være seg vei-, bane- eller sykkelprosjekter. Tidsverdier knyttet til ulike typer sykkelinfrastruktur sier noe om hvor godt eller dårlig folk opplever tilretteleggingen, der en høyere tidsverdi indikerer en høyere motstand mot å velge det alternativet. I TØI-rapporten «Etterspørselseffekt av sykkelinfrastruktur på vei»¹⁴ kommer det frem at det er en betydelig gevinst om sykling kan foregå på tilrettelagt infrastruktur. Gang- og sykkelveier har lavere tidsverdier enn både sykkelfelt og sykling i blandet trafikk (med motorisert trafikk), som ifølge rapporten «indikerer at separat infrastruktur fra

¹⁴ Ellis, I. O. og Flügel, S. (2022) *Transportøkonomisk Institutt: Etterspørselseffekt av sykkelinfrastrukturiltak på vei*

biltrafikken er «viktigere» enn separat infrastruktur fra gående. [...] Det er likevel en klar gevinst for de syklende å få separat sykkelveg sammenlignet med GS-veg.»



Figur 2.4: Estimerte tidsverdier for sykling (for transport) på ulike infrastrukturtyper (kroner per time, 2018). Fra Flügel mfl. 2021.

Figur 19: Tidsverdier for sykling på ulike infrastrukturtyper.¹⁵

Det man kan lese ut fra disse tidsverdiene, er at det er lav sannsynlighet for å få sykkelpendlerne til å velge den alternative traseen fordi den innebærer større tidsverdier enn traseen over Etterstadsletta (GS). Den alternative traseen vil av de fleste oppleves som mindre attraktiv og trygg å sykle på sammenlignet med å sykle over Etterstadsletta (GS) der det ikke finnes motorisert trafikk. Traseen over Etterstadsletta (GS) er dessuten en enklere og mer intuitiv trase der man slipper å forholde seg til kryssområder. Differensen i tidsverdi mellom de to alternativene vil øke når Etterstadsletta vest blir tilrettelagt med sykkelvei med fortau, noe som videre reduserer sannsynligheten for at den alternative traseen vil kunne bli den foretrukne blant de som pendler gjennom Etterstadområdet. Den alternative traséen har derimot en viktig funksjon for den mer lokale sykkeltrafikken.

Et planforslag fra Sporveien om å bygge om Brynseng stasjonsområde¹⁶, vil kunne forsterke differensen i tidsverdiene mellom de to traseene ytterligere. Planforslaget innebærer at det vil komme to ramper ned på sørsiden av sporområdet, og det er sannsynlig at dette vil føre til et trangere ferdselsområde forbi skolen enn i dag. Hvilken løsning som vil etableres for gående og syklende er ikke bestemt, men Sporveien ønsker å gjøre sykkelveien med fortau om til en gang- og sykkelvei. I planforslaget planlegges det også å flytte skolens sykkelparkering til to steder på motsatt side av dagens sykkelvei, slik at det oppstår to krysningspunkt mellom sykkelparkeringen og skolen. Dette øker sannsynligheten for at det kan oppstå konflikter eller utrygge situasjoner mellom myke trafikanter med kryssende baner.

¹⁵ TØI-rapport 192/2022 «Etterspørselseffekt av sykkelinfrastruktur på vei»

¹⁶ Saksinnsyn - Plan- og Bygningsetaten, Oslo kommune



Figur 20: Illustrasjon fra Sporveiens planforslag. Brynseng skole til høyre i bildet.



Figur 21: Sykkelvei med fortau. Brynseng skole til høyre i bildet.

Et av BYMs langvarige satsingsområder er Hjertesoneprosjektet, som har samarbeidet med over 60 barneskoler i Oslo for å øke barns trafiksikkerhet på vei til og fra skolen. Prosjektets erfaring er at det oppleves som utrygt for barna der det er sykkelvei rett utenfor skoleinngangen, selv om det ikke er noe som tyder på at det er et problem trafiksikkerhetsmessig. Det vil derfor være en fordel å lede syklister til en annen sykkelvei i de tilfellene det er mulig. Dersom hele traseen over Etterstadsletta blir tilrettelagt med sykkelvei med fortau, anses dette som positivt siden det vil redusere andelen av sykkelpendlerne som benytter traseen utenfor skolen.

En alternativ trase som kun skal benyttes utenom «barnas rush» dekker ikke behovet for sykkeltilrettelegging og den er heller ikke intuitiv. I lys av behovet for høy grad av opplevd trygghet blant skolebarna på Brynseng, er det ønskelig at hovedstrømmen

av sykkelpendlerne går over Etterstadsletta (GS) fremfor alternativ trase.

5 Kunnskap fra andre prosjekter og faglitteratur

I PBE sin redegjørelse kommer det frem at de er skeptiske til at sykkelvei med fortau vil redusere konfliktpotensialet mellom gående og syklende, og begrunner dette med at de 1) tror folk vil sykle raskere om det etableres en sykkelvei, og 2) at det igjen vil øke konfliktpotensialet sammenlignet med dagens løsning med gang- og sykkelvei.

Denne delen av fagnotatet forsøker å besvare disse konkrete bekymringene, og baserer seg på forskningslitteratur samt evalueringer som er gjort av infrastrukturtiltak i Oslo.

5.1 Fartsendringer

Det mangler entydige resultater i forskningslitteraturen på hvorvidt separat sykkelinfrastruktur fører til høyere fart sammenlignet med blandet trafikk.

I forskningslitteraturen er det vanskelig å finne et entydig svar på hvorvidt syklende holder høyere fart på designert sykkelvei sammenlignet med blandet trafikk. Noe av årsaken kommer av at ulikhet i breddekrav, trafikkkulturer, tetthet blant trafikanter og metodiske begrensninger svekker grad av overførbarhet og relevansen til den internasjonale litteraturen på temaet¹⁷.

En annen grunn er at ulike studier gir ulike resultater knyttet til hvordan infrastruktur påvirker fart. I noe forskning finner man at syklende holder høyere fart i blandet trafikk enn på separate anlegg¹⁸, andre studier finner ingen effekt av separat infrastruktur¹⁹, mens det også finnes forskningsresultater som viser høyere fart i separate anlegg^{20,21}

Flügel mfl.²² oppsummerte sitt litteratursøk om hva som påvirker farten til de som sykler med det følgende:

- Menn sykler fortere
- Eldre sykler saktere
- Elsykkel går fortere enn vanlig sykkel
- Antall andre syklister reduserer farten
- Antall fotgjengere reduserer farten
- Stigning (størst effekt av oppoverbakke)

¹⁷ Se f.eks. Bernardi, S., & Rupl, F. (2015). An Analysis of Bicycle Travel Speed and Disturbances on Off-street and On-street Facilities. *Transportation Research Procedia*, 5, 82-94. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.trpro.2015.01.004>.

¹⁸ Bernardi, S., & Rupl, F. (2015)

¹⁹ Schleinitz, K., Petzoldt, T., Franke-Bartholdt, L., Krems, J., Gehlert, T. (2017). The German Naturalistic Cycling Study – Comparing cycling speed of riders of different e-bikes and conventional bicycles. *Safety Science*. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.ssci.2015.07.027>

²⁰ Clarry, A. Faghih Imani, E.J. Miller. (2019). Where we ride faster? Examining cycling speed using smartphone GPS data. *Sustainable Cities and Society*, 101594. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101594>.

²¹ Yan, H., Maat, K., van Wee, B. (2024): Cycling speed variation: a multilevel model of characteristics of cyclists, trips and route tracking points. *Transportation*. DOI: <https://doi.org/10.1007/s11116-024-10477-6>.

²² Side 6-7 i Flügel, S. Hulleberg, N., Fyhri, A. Weber C., Ævarsson G. Eva-Skartland E. (2017) Fartsmodell for sykkel og elsykkel, TØI rapport 1557/2017. URL: [Fartsmodell for sykkel og elsykkel](#).

- Uklare resultater når det gjelder infrastruktur (separat sykkelvei vs. sykkelfelt vs. sykling i blandet trafikk)

I studien til Flügel m.fl. ble det benyttet data fra GPS- tracking av om lag 700 personers fart på sykkelturner gjennomført i Oslo. Basert på disse dataene, fant de at gjennomsnittlig fart på gang- og sykkelvei ligger på 16,7 km/t og 19 km/t på adskilt sykkelvei. Overførbarheten til fartsmodellen til Flügel m.fl. til caset på Etterstadsletta begrenses av at den ikke ser på fartsendringer ved ombygging av gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. Fartsmodellen er altså ikke en før- og etterundersøkelse, men viser gjennomsnittshastighet for strekninger med visse typer infrastruktur. Modellen klarte heller ikke å angi hvor syklende plasserte seg i tverrsnittet av en vei, og kan derfor ikke fastslå hvorvidt tilgjengelig sykkelinfrastruktur ble benyttet.

I Oslo har BYM fått gjennomført før- og etterundersøkelser av sykkelinfrastrukturen på Ring 2 ved Ullevål sykehus, inkludert videoregistreringer med fartsmålinger. I før-situasjonen fantes det ingen sykkeltilrettelegging, og et flertall av de gående og syklende benyttet det brede fortauet på nordsiden av Ring 2 uavhengig av hvilken retning de skulle. Fortauet fungerte derfor i praksis som en gang- og sykkelvei. Fortauet ble «delt i to» for å etablere opphøyd sykkelfelt med fortau. Fartsmålingene viste at gjennomsnittsfarten til de syklende i retning mot Sognsveien (med kjøreretningen) økte med 1,3 km/t, fra 21,8 km/t til 23,1 km/t etter at de syklende fikk sitt eget anlegg. Gjennomsnittsfarten blant de som syklet mot kjøreretningen gikk ned fra 17,2 km/t til 14 km/t. Disse syklet primært på fortauet.

I Åkebergveien ble det etablert opphøyd sykkelfelt på begge sider av veien. TØI evaluerte tiltaket²³, og fant at gjennomsnittsfarten nedover mot Grønlandsleiret økte fra 23,3 km/t da det ikke fantes egen sykkeltilrettelegging, til 25,1 km/t da anlegget stod ferdig.

Overførbarheten fra eksemplene på Ring 2 og Åkebergveien til caset på Etterstadsletta begrenses av at infrastrukturen i før- og ettersituasjon ikke er direkte sammenlignbar.

Basert på forskningen er det ikke entydig at farten vil øke dersom gang- og sykkelveien over Etterstadsletta øst oppgraderes til sykkelvei med fortau, men det kan heller ikke utelukkes at det vil skje en fartsøkning. Basert på funnene i Oslo fremstår det som sannsynlig at en eventuell fartsøkning vil ligge på mellom 1-3 km/t. Videre blir det da et spørsmål om i hvilken grad en slik fartsøkning vil innebære en svekking av trafiksikkerheten.

5.2 Økt ulykkesrisiko ved oppgradering til sykkelvei med fortau?

BYM har ikke lyktes å finne noe forskning som konkret viser til endret ulykkesomfang ved ombygging fra gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. Det kan trolig ha en sammenheng med at det generelt sett er få registrerte ulykker mellom gående og syklende. Eksempelvis vet vi at i

²³ Fyhri, A., Sagberg, F., Bjørnskau, T., Pokorny, P. (2020) *Transportøkonomisk Institutt Sykkelpilot – Envegsregulert sykkelveg på Åkebergveien i Oslo*

perioden 2014-2023 var det totalt 3345 politiregistrerte trafikkulykker i Oslo. Av disse var 59 ulykker (1,8 %) mellom syklende og gående. I tillegg var det 15 ulykker syklende seg imellom.²⁴

Det er relativt store mørketall når det kommer til hvor mange av ulykkene blant gående og syklende som blir politiregistrert. **De fleste ulykkene blant myke trafikanter er eneulykker, og det er få kollisjoner mellom gående og syklende.** Oslo skadelegevakt gjennomførte i 2016 registreringer av alle fotgjengerulykker i byggesonen, og hele 97 % av skadene var eneulykker. Ettersom eneulykker blant gående ikke inngår i definisjonen av trafikkulykker, inngår altså størsteparten av fotgjengerulykkene ikke blant de politiregistrerte ulykkene. 0,6 % av fotgjengerskadene var som følge av kollisjon med syklende.²⁵ I 2014 gjennomførte Oslo skadelegevakt tilsvarende registreringer av alle syklistskader det året, og det ble anslått at om lag 7,5 % av sykkelulykkene ble politiregistrert²⁶. Registreringer gjort av Oslo skadelegevakt i 2019/2020 tyder på at om lag 75 % av alle sykkelulykkene er eneulykker²⁷.

Både i internasjonal²⁸ og nasjonal kontekst, vet vi lite om hyppigheten og årsakene til ulykker og mindre alvorlig sammenstøt mellom gående og syklende. Gkekas m.fl.²⁹ finner imidlertid at fysisk kontakt mellom fotgjengere og syklende er hyppig i blandede trafikkmiljø for myke trafikanter, men at skader er sjeldent. Videre finner en studie fra Canada at jo høyere tetthet av fotgjengere, jo saktere fart holdt de syklende, men at konfliktnivået økte med økt tetthet av trafikanter³⁰.

Dette kan sies å samsvare med Københavns retningslinjer for sykkel- og vejprosjekter, der det spesifiseres at det er ønskelig å unngå å blande myke trafikanter: "Cykelsti og gangareal bør adskilles, og det skal være tydeligt, hvem der færdes hvor. Dermed undgås potentielle konflikter mellem cyklister og fodgængere.» I retningslinjene trekkes det også frem at dersom "shared space" skal fungere, må fotgjengere være i overtall³¹.

Chong mfl. (2010) sammenlignet ulykker mellom ulike trafikantgrupper i Australia, der de fant at den totale skadevirkningen var størst blant syklende som kolliderte med motoriserte kjøretøy. Men de advarer mot å i økende grad bygge blandede løsninger for gående og syklende da dette

²⁴ Asplan Viak (u.å.) Kunnskapsgrunnlag om trafikkulykker i Oslo 2018-2021

²⁵ TØI rapport 1609/201. Sundfør, Hanne Beate; Bjørnskau, Torkel. Brage - Statens vegvesen: Fotgjengerskader i Oslo i 2016

²⁶ TØI arbeidsdokument 51134. Rune Elvik. Analyse av syklistskader i Oslo, rapporteringsgrad, helsekonsekvenser og sammenligning med svenske data - TØI.pdf

²⁷ Statens vegvesens rapporter nr. 720. Bjerkan m.fl. 720 Skader på sykkel og elektrisk sparkesykkel i Oslo.pdf

²⁸ Gkekas, F., Bigazzi, A., Gill, G. (2020). Perceived safety and experienced incidents between pedestrians and cyclists in a high-volume non-motorized shared space. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 100094. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100094>.

²⁹ Gkekas, F., Bigazzi, A., Gill, G. (2020).

³⁰ Gkekas, F., Bigazzi, A., Gill, G. (2020).

³¹ Cykelfokus. (2024). Københavns kommune retningslinjer for sykkel- og vejprosjekter. URL: [cykelfokus-2024-_2673.pdf](#)

kan skifte skadevirkning over til gående, og spesielt eldre. For at slike løsninger skal være trafiksikre, oppga de at syklende ikke burde holde over 10km/t.

Basert på internasjonal forskning, er det lite som støtter PBE sin oppfattelse om at sykkelvei med fortau vil være farligere for de myke trafikantene enn en gang- og sykkelvei der de myke trafikantene deler areal. Derimot ser det ut som at løsninger med blandet trafikk for gående og syklende fører til økt konfliktnivå, og at konfliktnivået øker med tettheten av trafikanter. For at «shared space» skal kunne fungere må de gående være i klart flertall, og noe forskning antyder at de syklende helst bør holde en fart under 10 km/t for at det skal være trafiksikkert også for de eldre. Basert på datainnsamlingen på Etterstadsletta, er det tydelig at disse kriteriene ikke er møtt der, da det er et flertall av syklende og farten til de syklende ligger langt over 10 km/t, med ca. 16 km/t på sletta og mellom 20 og 30 km/t ned bakken lengst øst.

5.3 Separate arealer for gående og syklende

Gående og syklende mener at separate arealer reduserer konfliktpotensialet.

En spørreundersøkelse gjennomført på vegne av BYM om situasjonen på Oslo torg, viser at både gående og syklende ønsker tydelig merking av arealet for syklister over torget. Selv om konfliktnivået var lavt mellom gruppene, ønsket begge seg separate arealer (Strætkvern og Egseth, 2022). I likhet med resultatene fra Oslo torg, viser studien til Kaparias mfl.³² fra London at syklende ønsker mer tydelighet rundt hvor de skal bevege seg i anlegg uten adskilte arealer.

I forbindelse med sykkeltilretteleggingen av Ring 2 ved Ullevål sykehus ble det gjennomført spørreundersøkelser rettet mot både gående og syklende i før- og ettersituasjon. Begge gruppene var i svært stor grad enige i at «egen sykkeltilrettelegging reduserer konfliktnivået mellom syklister og fotgjengere». ³³ Forskning fra Canada har også funnet at syklende er vel så bekymret for ulykker med fotgjengere som omvendt, og ønsker i stor grad å unngå områder dominert av fotgjengere³⁴.

I utforming av infrastruktur er det viktig å ta ulike funksjonsnivåer med i betraktningen, og for enkelte grupper med nedsatt funksjonsevne er separate arealer spesielt viktig.

Basert på intervjuer med personer med nedsatt funksjonsevne, problematiserer Lawson mfl.³⁵ “shared space”-løsninger og hvordan disse kan gå på bekostning av fremkommelighet, blant

³² Kaparias, I., Bell, M. G. H., Singh, A., Dong, W., Sastrawinata, A., Wang, X. & Mount, B. (2013). Analysing the perceptions and behaviour of cyclists in street environments with elements of shared space. Paper presented at the 45th Annual Conference of the Universities' Transport Study Group, January 2013, Oxford, UK.

³³ Ipsos. (2022) Sykkelfelt og opphøyde sykkelfelt - En komparativ studie av hvordan det oppleves å gå og sykle på Ring 2 ved Ullevål. Evaluerings av sykkelfelt og opphøyde sykkelfelt på Ring 2 (2022)

³⁴ Gkekakos, F., Bigazzi, A., Gill, G. (2020).

³⁵ Lawson, A., Eskyte, I., Orchard, M., Houtzager, D., Vos, E. (2022). Pedestrians with Disabilities and Town and City Streets: From Shared to Inclusive Space?. The Journal of Public Space, 7, 41-62. DOI: <https://doi.org/10.32891/JPS.V7I2.1603>.

annet som følge av tilstedeværelse av syklende. Norges Blindforbund³⁶ og Norges Handikapforbund³⁷ har understreket at gangarealer skal være forbeholdt gående. Blindforbundet skriver i sitt prinsippprogram at "Gående bør ikke dele areal med sykler, elsparkesykler og andre kjøretøy, og skillet mellom gående og andre må være tydelig, og kunne oppfattes av svaksynte og blinde". Utover hensynet til blinde og svaksynte viser en undersøkelse gjort for Blindforbundet at eldre og barn føler seg utrygge når syklende ferdes på samme arealer, spesielt på grunn av elsparkesykler.

Gående og syklende holder seg til sine arealer

I flere prosjekter har det på oppdrag av BYM blitt gjennomført undersøkelser som sporer hvordan myke trafikanter beveger. Disse målingene viser at når man bygger separat infrastruktur beveger syklende og gående seg i all hovedsak på egne arealer.

Etter at fortauet på Ring 2 ved Ullevål var bygget om til opphøyd sykkelfelt og fortau, gikk bare 1 % av fotgjengere på sykkelfeltet. Det var fortsatt noen som syklet på fortauet i 2019; 8 % blant de som skulle i retning Sognsveien og 7 % av de som syklet mot Uelands gate, men i all hovedsak var overlappet mellom hvor fotgjengere og syklende beveget seg blitt kraftig redusert. I Åkebergveien så man at andelen fortaussykling ble redusert fra 18 % til 2 % da det ble etablert egen sykkeltilrettelegging, mens den gikk ned fra 14 % til 2 % i Jutulveien (med kjøreretning).

Det mest relevante prosjektet sett opp mot planene på Etterstadsletta, er gang- og sykkelveien over Tiedemannsjordet som ble bygget om til sykkelvei med fortau. Etter at oppgraderingen var ferdigstilt, benyttet 100 % av syklistene sykkelveien. I den samme undersøkelsen ble sykkelveien langs Ring 3 ved Valle Hovin benyttet som kontrollstrekning, og det ble gjennomført to tellinger der. Henholdsvis 100 % og 99 % av de syklende holdt seg til sykkelveien langs Ring 3 under de to tellingene.

Fysisk avstand reduserer nødvendigvis sannsynligheten for sammenstøt, både i interaksjoner mellom gående og syklende, men også mellom syklende. I tillegg til den fysiske avstanden trafikantene får ved etablering av sykkelvei med fortau, blir trafikksituasjonen ryddigere og mer forutsigbar sammenlignet med å sykle i blandet trafikk. I en studie som detekterte øyebevegelser fant Mantuano mfl.³⁸ at gående kan bidra til distraksjon fra andre potensielle risikoer i trafikkmiljøet. Gjennom å etablere separate arealer for gående og syklende blir det færre distraksjoner som kan stjele oppmerksomheten fra der den trengs.

³⁶ Norges Blindforbund. (2023). Prinsippprogram. URL: [Prinsippprogram - Norges Blindforbund](#)

³⁷ Norges Handikapforbund. (2022). Høringssvar forslag til endringer i regelverket for små elektriske kjøretøy. URL: [Høringssvar forslag til endringer små elektriske kjøretøy 2022 fra Norges Handikapforbund.](#)

³⁸ Mantuano, A., Bernardi, S., Rupi, F. (2017). Cyclist gaze behavior in urban space: An eye-tracking experiment on the bicycle network of Bologna. Case Studies on Transport Policy, 5, 408–416. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2016.06.001>.

Gående er mer fornøyde med separate arealer - selv når farten på de syklende øker og fortausbredden reduseres.

Det er generelt få ulykker mellom gående og syklende, og de fleste av disse er mindre alvorlige. Når man skal ferdes som myk trafikant, er det imidlertid viktig at ikke bare den objektive ulykkesrisikoen er lav, men også at det subjektivt sett oppfattes som trygt å gå og sykle for at man skal ønske å benytte en vei.

Da det ble etablert opphøyde sykkelfelt på Ring 2 ved Ullevål sykehus, ble dette gjort gjennom å ta deler av fortausarealet. Selv om fortauet ble smalere og farten til de syklende økte, viste spørreundersøkelsen at de gående var langt mer fornøyde enn i før-situasjonen da fortauet i praksis fungerte som en gang- og sykkelvei.³⁹ På spørsmål om hvor trygt de syntes det var å gå på strekningen på en skala fra 1 (svært trygt) til 7 (svært utrygt), økte andelen som svarte at de føler at strekningen er trygg (1-3 på skalaen) fra 56 % i 2016 til 90 % i 2022. Andelen som svarte 1 (svært trygt) økte fra 21 % til 46 %. Blant de syklende økte andelen som syntes det var trygt (1-3 på skalaen) fra 26 % til 80 %.

Tilsvarende resultater fant man i undersøkelsen av sykkeltilretteleggingen i Åkebergveien. Også her ble de gående langt mer fornøyde i etter-situasjon, selv om farten på de syklende økte. På spørsmål om hvor godt Åkebergveien fungerer for dem som trafikanter på en skala fra 1 (svært dårlig) til 7 (svært godt), økte gjennomsnittet for de gående fra 5,8 til 6,5 blant de gående. Blant de syklende økte gjennomsnittet fra 3,5 til 6,6.

Disse eksemplene illustrerer hvor viktig det kan være for gående og syklende å ha separate arealer for at de skal oppleve det som trygt og attraktivt å ferdes som myk trafikant.

5.4 Kanskje er det «bøllene» som er hovedproblemet?

Gjennomsnittlig hastighet på syklende på en gang- og sykkelvei er ikke nødvendigvis den mest treffende fartsindikatoren på opplevd trygghet eller trafikk sikkerhet. Heller kan noen få hensynsløse trafikanter uforholdsmessig ødelegge opplevelsen og sikkerheten i et område.

En doktorgrad basert på funn fra England ser på samspill på en turvei for fotgjengere og syklende (Delany, 2016). Den finner at de fleste interaksjonene mellom fotgjengere og syklende kan bli beskrevet som positive eller nøytrale. Likevel er det betydelige negative stereotyper mellom brukere med gjensidig irritasjon som omhandler de syklendes fart og fotgjengeres (u)oppmerksomhet. Kanskje kan studien til Kircher mfl. (2018) benyttes til å forklare denne dissonansen mellom interaksjoner og stereotyper: Den viste at de som sykler raskest har høyere terskel for å stoppe uavhengig av hvor de sykler - inkludert på løsninger der gående og syklende deler areal (shared-use path).

³⁹ Ipsos. (2022)

6 Diskusjon: Hvilken løsning er best på Etterstadsletta øst?

Etterstadsletta vest får sykkelvei med fortau i løpet av 2025. BYM ønsker å oppgradere gang- og sykkelveien på Etterstadsletta øst til sykkelvei med fortau, slik at det blir en enhetlig løsning over hele Etterstadsletta. Hensikten er å øke sykkelandelen og etablere et skille mellom gående og syklende for å redusere konfliktpotensialet.

PBE er skeptiske til at sykkelvei med fortau vil redusere konfliktpotensialet mellom gående og syklende, og begrunner dette med at de tror folk vil sykle raskere om det etableres en sykkelvei, og at det igjen vil øke konfliktpotensialet sammenlignet med dagens løsning med gang- og sykkelvei. Videre mener PBE at de som sykler allerede er ivaretatt med dagens anlegg, og at det finnes en alternativ sykkeltrasé forbi Brynseng barneskole som kan være et godt alternativ utenom skolebarnas rushtid.

I denne delen av fagnotatet diskuteres PBE sine innvendinger med utgangspunkt i funnene som har blitt presentert tidligere i notatet. Hensyn knyttet til friluftsliv og miljø svares ut i en egen konsekvensvurdering.

6.1 Alternativ trasé kan ikke erstatte planlagt trase.

PBE trekker frem at det finnes en alternativ trasé forbi Brynseng barneskole som kan være et godt alternativ utenom skolebarnas rushtid. Tellingene viser imidlertid at sykkeltrafikken over Etterstadsletta i stor grad gjennomføres i rush. En alternativ trasé som helst ikke skal benyttes når folk sykler til jobb, dekker dermed ikke behovet for sykkeltilrettelegging. Basert på erfaringer fra Hjertesoneprosjektet i BYM er det heller ikke ønskelig at hovedstrømmen av syklende skal gå forbi skolen, siden det kan bidra til redusert opplevd trygghet blant barna.

Et annet forhold er at det fremstår som lite sannsynlig å få sykkelpendlerne til å velge den alternative traseen. Traseen over Etterstadsletta (GS) er enkel, intuitiv og uten motoriserte kjøretøy - i motsetning til den PBE foreslår. Når Etterstadsletta vest blir tilrettelagt med sykkelvei med fortau i løpet av høsten 2025 vil kvalitetsforskjellen mellom planlagt og alternativ trase øke ytterligere, og bygge opp om at et flertall av de syklende vil foretrekke Etterstadsletta (GS).

6.2 Er de syklende allerede ivaretatt med dagens anlegg?

Et av argumentene til PBE for hvorfor gang- og sykkelveien på Etterstadsletta øst ikke bør oppgraderes til sykkelvei med fortau, er at de mener at de syklende allerede er ivaretatt med dagens anlegg. Det er uklart akkurat hva PBE legger i dette, men det er BYMs vurdering at løsningen ikke er tilfredsstillende. Selv om det er mulig å sykle der, og det for de fleste vil oppleves som et mer attraktivt tilbud enn alternative traseer med motorisert trafikk, så er dagens tilrettelegging langt fra optimal.

Gang- og sykkelveien er relativt smal (3 meter), noe som reduserer mulighetene for at syklende kan holde god avstand til gående - særlig i ettermiddagsrushet når det er en god del som både

går og sykler. I ettermiddagsrush er det også mye overlapp i hvor i veisnittet de gående og syklende plasserer seg, noe som øker sannsynligheten for dårlig samspill og redusert fremkommelighet.

Det har ikke blitt undersøkt hvordan de syklende opplever dagens anlegg på Etterstadsletta, men TØI sine tidsverdier viser at sykkelvei med fortau er foretrukket fremfor gang- og sykkelvei. Funnene fra Ring 2 var også tydelige på at de syklende ble langt mer fornøyde da de fikk et sykkelfelt og ikke lenger måtte dele fortauet med de gående. Det er derfor BYM sin vurdering at de syklende ville opplevd tilbudet som langt bedre om det var tilrettelagt med sykkelvei med fortau.

Et annet perspektiv, er i hvilken grad de gående er godt nok ivaretatt med dagens anlegg. En stor andel av de gående i spørreundersøkelsen (54 %) hadde opplevd utrygge situasjoner i møte med folk på sykkel eller elsparkesykkel. 36 % hadde opplevd konflikter med syklende og 22 % hadde opplevd konflikter med elsparkesyklister. Disse funnene viser at gang- og sykkelveier kan ha et høyt konfliktpotensial, selv på steder med relativt lite trengsel og blanding av trafikantgruppene.

Vi vet ikke hva som ligger bak konfliktene som de gående har opplevd i møte med syklende og elsparkesyklister, men det kom frem i spørreundersøkelsen at det som i størst grad hadde bidratt til de utrygge situasjonene, var når syklende holdt høy fart og passerte nære de gående. Kanskje er det «bøllene» som er hovedproblemet, men det trenger heller ikke å være begrenset til dem, for tilretteleggingen i dag gir de som sykler liten mulighet til å holde god avstand til gående ved passering. Et annet poeng er at forskningen viser at «bøllene» er de som i minst grad er villige til å vike og redusere farten for gående – også i blandet trafikk. En praksis som baserer seg på å blande gående og syklende for at folk skal sykle saktere, tar altså ikke høyde for at særlig «bøllene» bør holdes adskilt fra de gående.

6.3 Hvordan blir situasjonen dersom det ikke gjøres noe?

Dersom det ikke gjøres noe på Etterstadsletta øst, vil strekningen over Etterstadsletta bestå av to forskjellige løsninger for gående og syklende. I vest vil det være sykkelvei med fortau, og i øst vil det være gang- og sykkelvei. Det er uheldig med ulike standarder, da de som går og sykler over Etterstadsletta vil oppleve en stor kvalitetsforskjell mellom de to delene av traséen. Også i lys av at det er et politisk ønske om å skape bedre sammenheng i sykkelinfrastrukturen og tette hull i sykkelveinettet, er det lite heldig å legge opp til ulike standarder og systemskifter over Etterstadsletta.

Forskningslitteraturen viser at jo høyere tetthet av fotgjengere, dess saktere fart holder de syklende, men også at konfliktnivået øker med økt tetthet av trafikanter. På Etterstadsletta er det sannsynlig at veksten i antall myke trafikanter vil vokse raskere enn gjennomsnittet for Oslo, blant annet som følge av at Brynseng er et stort utbyggingsområde der det vil komme mange nye boliger og næringsvirksomhet i årene fremover. Allerede i dag er det en stor andel av de gående som har opplevd utrygge situasjoner og konflikter med syklistene og elsparkesyklister på Etterstadsletta. Med den forventede veksten i antall gående og syklende fremover, vil

konfliktomfanget på Etterstadsletta øst med høy sannsynlighet øke dersom dagens løsning beholdes, og fremkommeligheten vil reduseres.

6.4 Hvordan blir situasjonen dersom det etableres sykkelvei med fortau?

PBE går ut fra at folk vil sykle raskere dersom det etableres sykkelvei med fortau, og at det igjen vil øke konfliktpotensialet sammenlignet med dagens løsning med gang- og sykkelvei. Basert på forskningslitteraturen er det imidlertid ikke entydig at en slik oppgradering vil føre til høyere fart. Dersom farten går opp, tyder funn fra Oslo på at en slik fartsøkning vil ligge mellom 1-3 km/t. Videre blir det da et spørsmål om i hvilken grad det vil innebære en svekking av trafikksikkerheten.

BYM har ikke funnet noe forskning som konkret viser til endret ulykkesomfang ved ombygging fra gang- og sykkelvei til sykkelvei med fortau. Det har trolig en sammenheng med at det registreres få ulykker mellom gående og syklende. Derimot viser forskningslitteratur at fysisk kontakt mellom gående og syklende er hyppig i blandede trafikkmiljø for myke trafikanter. Videre er det dokumentert at blandede arealer for myke trafikanter fører til økt konfliktnivå, og at konfliktnivået øker dess høyere tetthet av gående og syklende. For at «shared space» skal kunne fungere må de gående være i klart flertall, og noe forskning antyder at de syklende helst bør holde en fart under 10 km/t for at det skal være trafikksikkert også for de eldre. Basert på datainnsamlingen på Etterstadsletta øst er det tydelig at disse kriteriene ikke er møtt der: Sykkeltrafikken er høyere enn gangtrafikken, og gjennomsnittsfarten til de som sykler er målt til 16 km/t (målepunkt A).

Separate arealer for gående og syklende skaper økt forutsigbarhet og gjør det mulig å holde større avstand fra hverandre. I den grad trafikantgruppene holder seg til sine områder, reduseres dermed sannsynligheten for fysisk kontakt og utrygge opplevelser ved nære passeringer. Funn fra Oslo viser at gående og syklende i all hovedsak holder seg til sine egne arealer, særlig der det er sykkelvei med fortau. Videre blir de mer fornøye med separate arealer. Selv i det ene tilfellet der farten til de syklende økte og fortausarealet ble mindre, var fotgjengerne mer tilfreds enn da det var blandet trafikk mellom gående og syklende. Dette illustrerer hvor viktig det er for gående å ha et eget areal der de kan gå uforstyrret.

Det er også verdt å trekke frem at fotgjengerne som oppga at de hadde opplevd utrygge situasjoner i møte med syklist eller elsparkesyklist på Etterstadsletta, hadde en større preferanse for sykkelvei med fortau enn de som ikke hadde opplevd utrygge situasjoner. De hadde også en sterkere oppfatning om at sykkelvei med fortau vil gjøre det tryggere. For enkelte grupper med nedsatt funksjonsevne vil separate arealer for gående og syklende oppleves som spesielt viktig dersom de skal føle seg komfortable med å ta i bruk traseen over Etterstadsletta.

I sum er det altså lite som støtter antagelsen om at sykkelvei med fortau vil være farligere for de myke trafikanter enn en gang- og sykkelvei. BYM sin vurdering er at sykkelvei med fortau vil

være en bedre trafikal løsning over Etterstadsletta fordi separate arealer legger til rette for et godt samspill og redusert konfliktpotensial.

6.5 Anbefalt løsning

I Oslos gåstrategi og sykkelstrategi kommer det frem infrastrukturen må være trygg, trafiksikker, fremkommelig og attraktiv for at flere skal ønske å gå og sykle mer. Plan for sykkelveinettet i Oslo er et av de viktigste tiltakene i sykkelstrategien, og viser hvor det skal tilrettelegges for sykling i Oslo. Strekningen over Etterstadsletta var i utgangspunktet planlagt for sykling i blandet trafikk, men i planen trekkes det frem at det kan bli behov for egen sykkeltilrettelegging for å redusere konfliktnivået på strekninger der det opprinnelig var planlagt for blandet trafikk.

Med utgangspunkt i undersøkelsene som er gjennomført på Etterstadsletta, fremstår det som et reelt behov for å redusere konfliktnivået på strekningen allerede med dagens omfang av gåing og sykling. Med den forventede veksten i gåing og sykling på Etterstadsletta fremover, vil dette behovet øke dersom det ikke gjøres noe.

PBE er bekymret for at sykkelvei med fortau er en løsning som vil gå på bekostning av de gående, når forskning og erfaringer fra Oslo tyder på at de trafikale interessene til gående og syklende er sammenfallende. Separate arealer for de som går og sykler vil med stor sannsynlighet redusere konfliktpotensialet og bidra til økt trygghet blant begge trafikantgruppene. Tydelige skiller for hvor gående og syklende skal plassere seg vil også være viktig for økt trygghet blant de med funksjonsnedsettelser, samt barn og eldre. Slik kan sykkelvei med fortau representere en vinn-vinn-situasjon for gående og syklende.

Det vil alltid finnes en usikkerhet knyttet til i hvilken grad funn er overførbare til en konkret case. Ut ifra tilgjengelig forskningslitteratur og resultater fra andre prosjekter i Oslo, er det BYMs vurdering at sykkelvei med fortau vil gi både gående og syklende på Etterstadsletta et bedre trafikt tilbud enn dagens gang- og sykkelvei, og at det vil være et tiltak som bidrar til å bygge opp under målet om at Oslo skal være en trygg by å gå og sykle i.



Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

Til: Bymiljøetaten v/Åse Rasmussen
Fra: Norconsult v/Vegard Lyngvi Sand
Sted, dato: Sandvika Claude Monets Allé / 2025-06-13

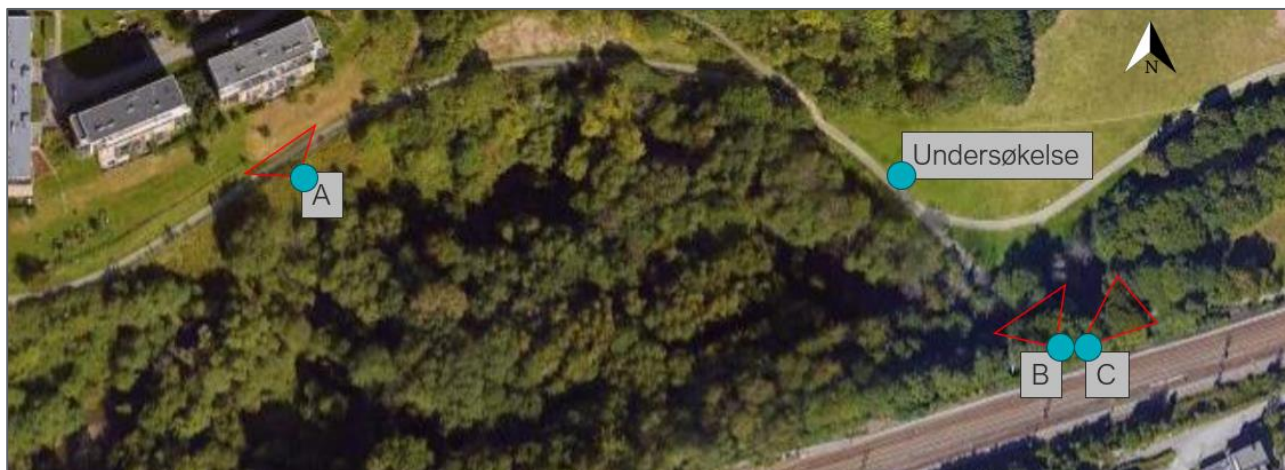
► NOTA_03_Videoregistrering Etterstadsletta Øst

1 Innledning

Norconsult er engasjert av Oslo kommune bymiljøetaten i forbindelse med forprosjekt gang- og sykkelvei på Etterstadsletta øst. Videoregistrering har blitt gjort to steder på Etterstadsletta øst. Plassering av kamera og der spørreundersøkelsen ble gjennomført er vist i Figur 1-1. Registreringene ble gjort tirsdag 8. april og onsdag 9. april 2025.

For kamera A og kamera B har det blitt gjort analyser i tidsrommet 07-24 på tirsdag og 12-17 på onsdag.

For kamera C har det blitt gjort analyser tirsdag 07-24.



Figur 1-1 - Oversiktsbilde registrering og der spørreundersøkelsen ble gjennomført på Etterstadsletta

Basert på registreringene vil tre parametere presenteres. Det er antall gående og syklende, fart på syklende og plassering i veibanen for gående og syklende.

Utsnitt fra kamera A, B og C er vist i Tabell 1-1.

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

Tabell 1-1 - Beskrivelse og utsnitt fra alle tre kamera

Kamera og beskrivelse	Utsnitt
Kamera A. Hensikten med plasseringen var å hente ut antall gående og syklende, fart på syklende samt plassering i veibanen for gående og syklende.	
Kamera B Hensikten med plasseringen var å hente ut antall gående og syklende fordelt på svingebevegelse samt plassering av gående og syklende i veibanen.	
Kamera C Hensikten med plasseringen var å hente ut fart på syklende i bakken.	

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

2 Antall gående og syklende

Antall gående og syklende presenteres for to steder. Kamera A og kamera B. Makstime totalt, altså for begge trafikantgrupper, presenteres i Tabell 2-1.

Makstimen for gående i kamera B (kryss) er 17-18, da var det 131 gående.

Makstime for gående på kamera A (strekning) var 16:30-17:30. Da var det 79 gående.

Tabell 2-1 - Antall gående og syklende i makstimen (totalt for gående og syklende) for kamera B og A

Kamera	Tid på dagen	Makstime	Antall gående	Antall syklende	Kommentar
Kamera B	Morgen (tirs)	07:45-08:45	34	188	Sammenfaller med makstime for sykkel totalt gjennom døgnet
Kamera B	Ettermiddag (tirs)	16:15-17:15	102	169	
Kamera B	Ettermiddag (ons)	15:45-16:45	71	158	
Kamera A	Morgen (tirs)	07:45-08:45	36	177	Sammenfaller med makstime for sykkel totalt gjennom døgnet
Kamera A	Ettermiddag (tirs)	16:00-17:00	61	153	
Kamera A	Ettermiddag (ons)	15:45-16:45	54	136	

Som en ser sammenfaller makstimen totalt med makstimen for syklende. Altså er den timen med flest trafikanter også den med flest syklister, mens makstimen for gående er i ettermiddagsrushet/etter ettermiddagsrushet. Det er svært få gående i makstimen på morgenen, mens det på ettermiddagen er flere gående også i rushperioden 15-17.

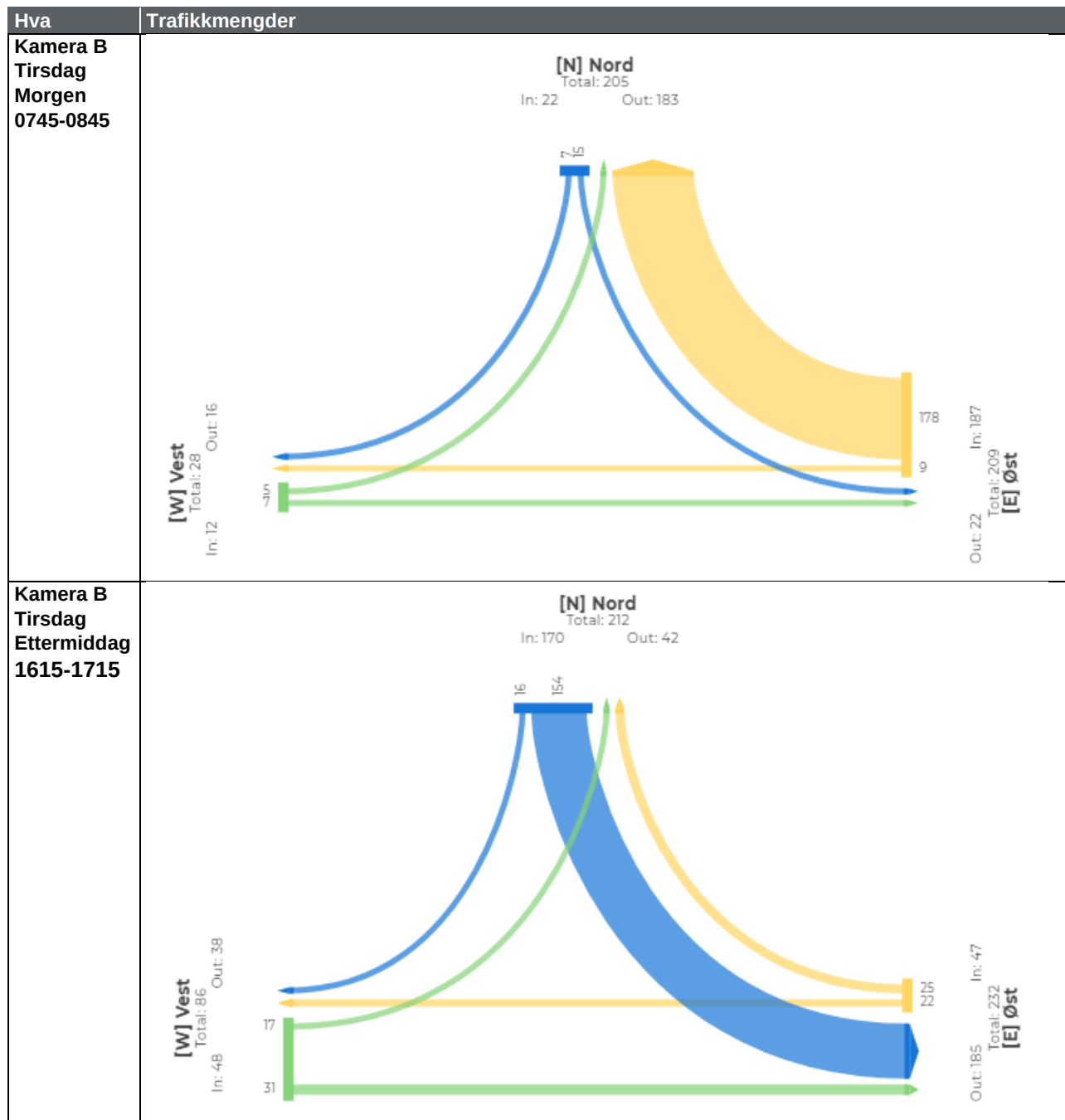
Antall trafikanter i makstimen er ganske lik på morgen og ettermiddag, men størrelsesforholdet mellom syklister/gående er likere i ettermiddagsrushet.

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

I figurene under er vest turveien langs Alnaelva, øst er bakken langs elva og nord er over brua til Etterstadsletta.

Tabell 2-2 - Trafikkmengder for gående og syklende fordelt på svingebevegelse i makstimen for kamera B og A



Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

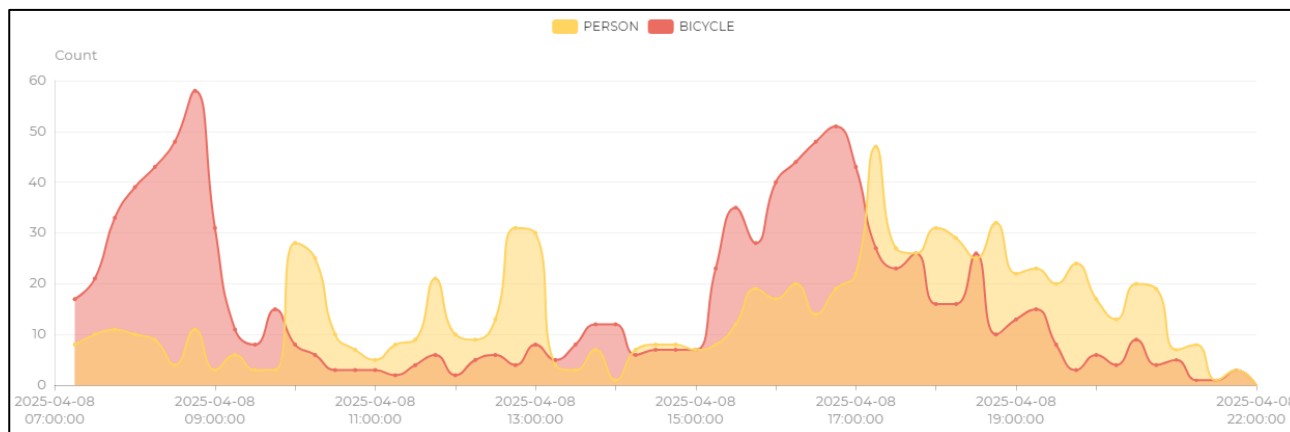
Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

Kamera B Onsdag Ettermiddag 1545-1645	[W] Vest Total: 62 In: 25 Out: 37 [N] Nord Total: 192 In: 154 Out: 38 [E] Øst Total: 202 In: 49 Out: 153
Kamera A Tirsdag Morgen 0745-0845	[W] Vest Total: 213 In: 27 Out: 186 [E] Øst Total: 213 In: 186 Out: 27
Kamera A Tirsdag Ettermiddag 1600-1700	[W] Vest Total: 214 In: 157 Out: 57 [E] Øst Total: 214 In: 57 Out: 157
Kamera A Onsdag Ettermiddag 1545-1645	[W] Vest Total: 189 In: 138 Out: 51 [E] Øst Total: 189 In: 51 Out: 138

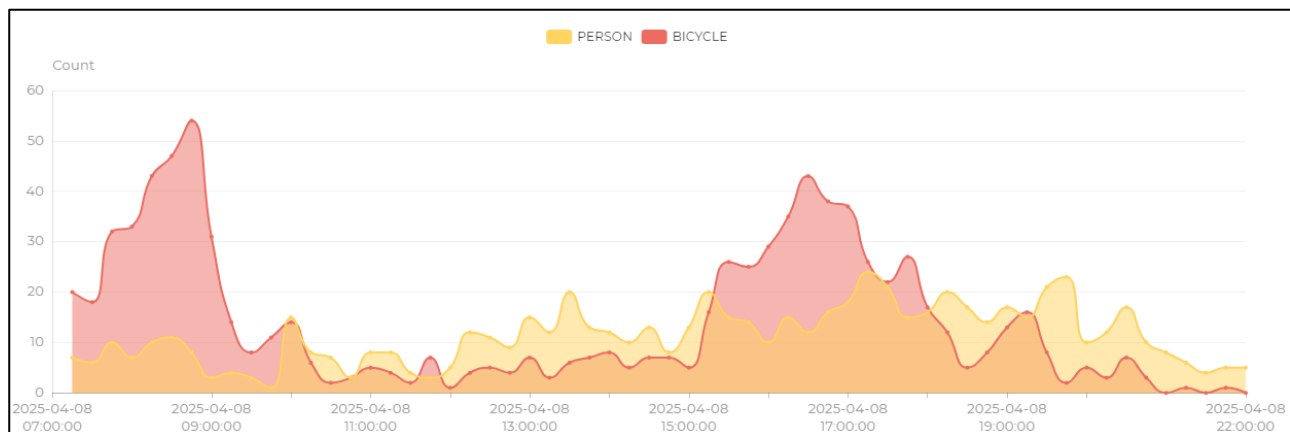
Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

Figurene over viser antall gående og syklende i makstimene for de ulike kameraene. Samtlige figurer viser en helt tydelig retningsfordeling med nesten 90 % av all trafikk på morgenen fra øst til vest, mens ca. 75 % av all trafikk på ettermiddagen går fra vest til øst. Få benytter seg av stien på østsiden av Alnaelva på morgenen.



Figur 2-1 - Fordeling av gående og syklende i kryss (kamera B) gjennom døgnet. 07:00-22:00. Tidsperiode per telling 15 minutter. Rød graf viser syklende, gul graf viser gående. Gul graf ligger foran rød graf. Oransje farge kommer av dette.



Figur 2-2 - Fordeling av gående og syklende i strekning (kamera A) gjennom døgnet. 07:00-22:00. Tidsperiode per telling 15 minutter. Rød graf viser syklende, gul graf viser gående. Gul graf ligger foran rød graf. Oransje farge kommer av dette.

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser fordelingen av gående og syklende gjennom døgnet (fra 07-22) for henholdsvis krysset (kamera B) og strekningen (kamera A). Som en ser er trendene ganske like for de to stedene. Den røde grafen viser antall syklende mens den gule viser antall gående. Grafen er tidvis oransje, det er fordi den gule ligger foran den røde. Det er en klar topp i syklende i både morgenrush og ettermiddagsrush, mens det er få syklende mellom 9 og 15. Etter 17 er antall gående og syklende relativt likt. På dagen (mellom 9 og 15) er det flere gående enn syklende. Det er flere gående i krysset, noe som kan tyde på at de kommer fra stien på østsiden av Alnaelva, altså at dette er turgåere. Ellers ser man at antall gående er høyest i 17/18-tiden.

I krysset ble det fra 07-22 på tirsdagen registrert 988 syklende og 854 gående. På sletta ble det registrert 940 syklende og 679 gående i samme periode.

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

3 Fart på syklende

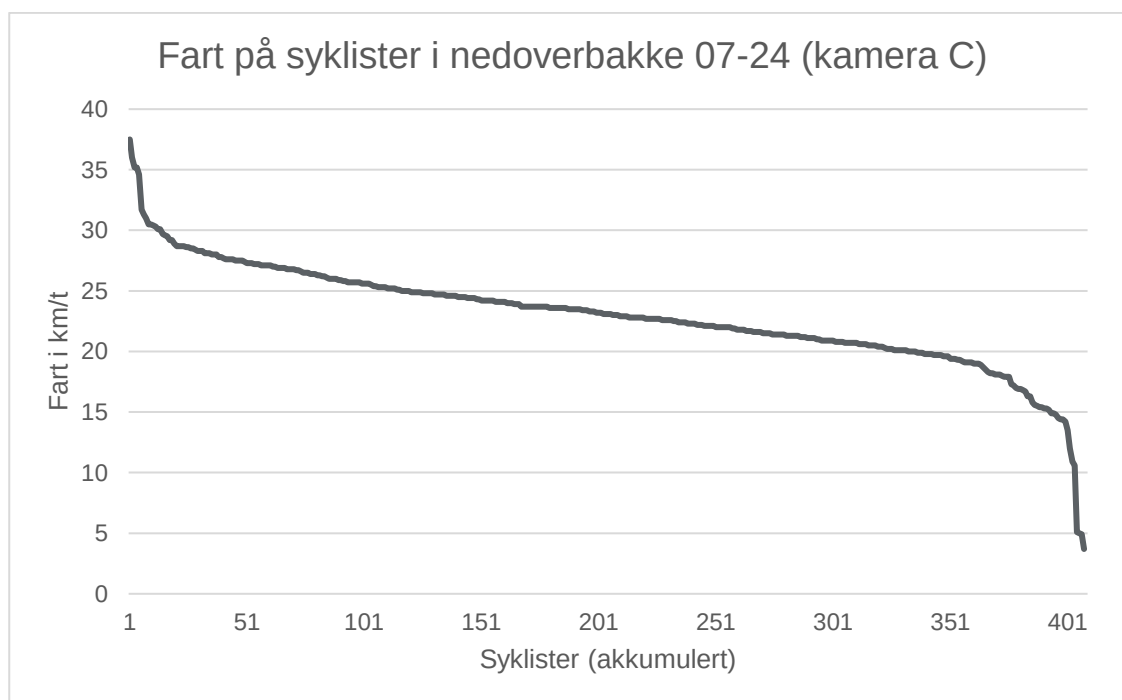
Fart på syklist er hentet ut fra Kamera A og kamera C. Kamera C er satt opp til å vise bakken langs Alnaelva. Bakken er omtrent 75 meter lang og har en gjennomsnittlig stigning på 8,5 %.

Gjennomsnittsfarten nedover i bakken (kamera C) i morgenrushet var 24,0 km/t. Gjennomsnittsfart gjennom døgnet i nedoverbakken var 23,0 km/t.

Gjennomsnittsfarten oppover i bakken i ettermiddagsrushet er 12,9 km/t. Gjennomsnitt gjennom døgnet var 12,1 km/t. Gjennomsnittsfart i østgående retning i ettermiddagsrushet på strekning (kamera A) var 16,2 km/t. Det var ikke mulig å hente ut fart på syklist i vestgående retning i morgenrushet på grunn av kameravinkelen.

Figur 3-1 og Figur 3-3 viser farten på syklist i henholdsvis bakken og på sletta. Her er syklistene sortert på fart i synkende rekkefølge. På X-aksen vil dermed antall syklist i den totale tidsperioden akkumuleres.

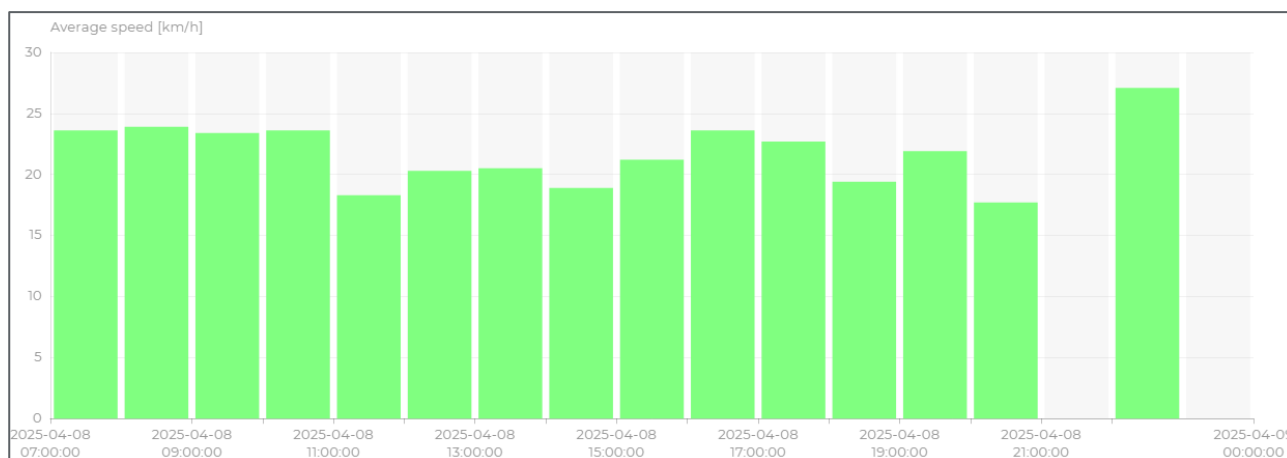
Figur 3-2 viser fartsnivå gjennom dagen i nedoverbakken. På sletta er det ikke hentet inn fartsdata for hele dagen, dermed er det ingen lignende figur for sletta.



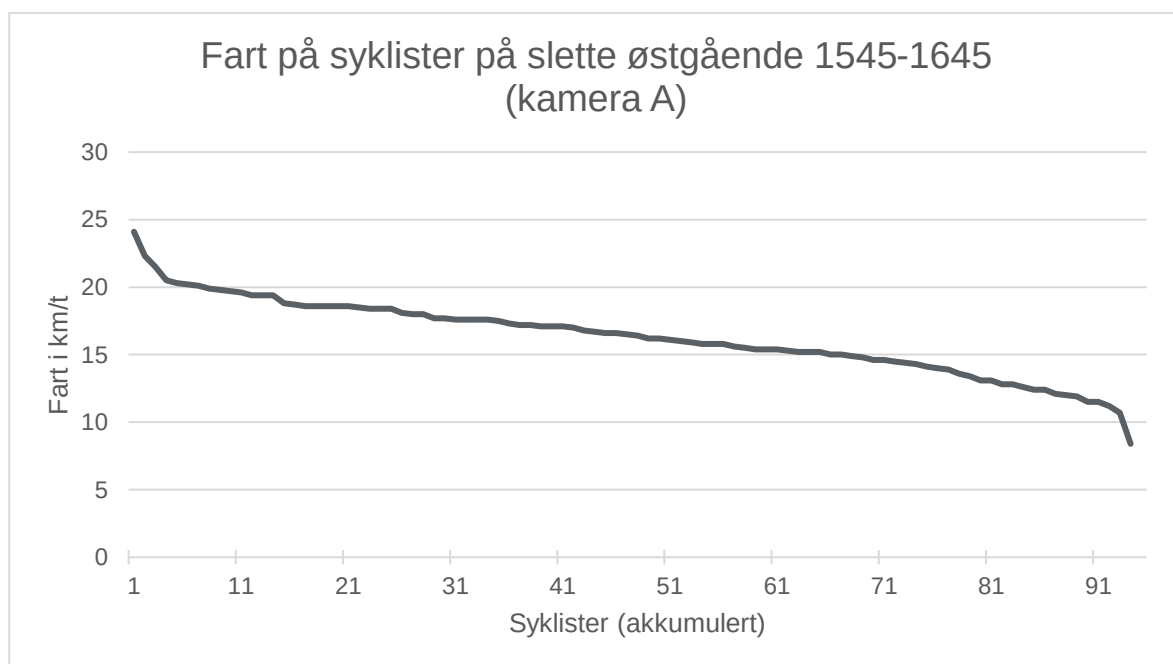
Figur 3-1 - Fartsfordeling i nedoverbakken (kamera C) klokka 07-24

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst



Figur 3-2 – Gjennomsnittlig fartsnivå gjennom dagen i bakken (nedover) delt opp i timer.



Figur 3-3 - Fartsfordeling på strekning (kamera A) klokka 1545-1645

Figur 3-1 viser fartsfordelingen i bakken (kamera C) fra 07-24. De fleste syklende sykler mellom 20 og 30 km/t. Det er noen få som sykler over 30 km/t. Figur 3-3 viser fartsfordeling på strekningen (kamera A) i ettermiddagsrushet. Her er det en noe jevnere fartsfordeling og de fleste ligger mellom 10 og 20 km/t. Det foreligger ikke data gjennom hele dagen på strekningen.

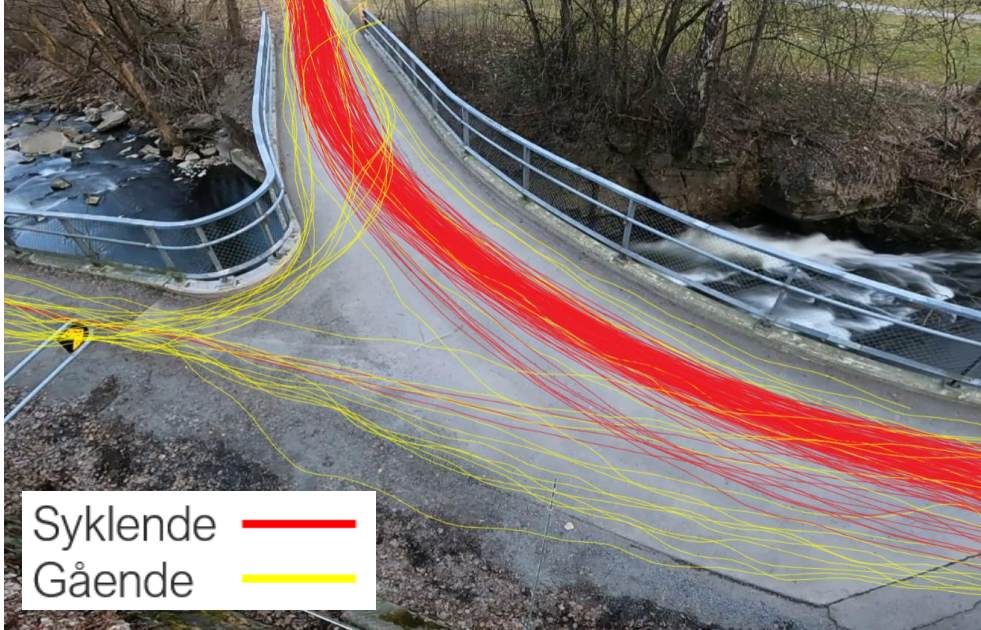
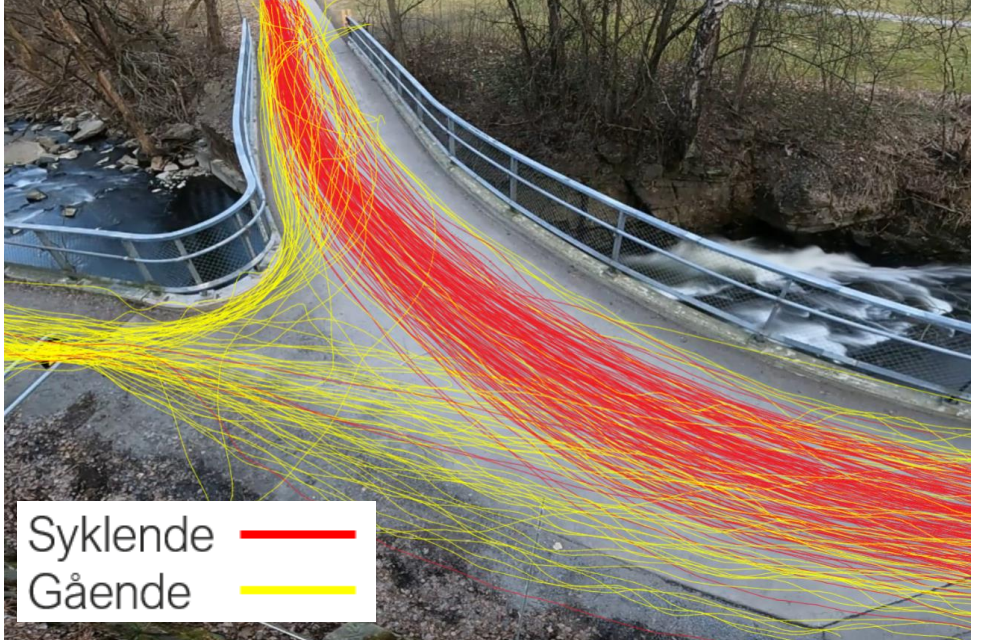
Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

4 Plassering i veibanen

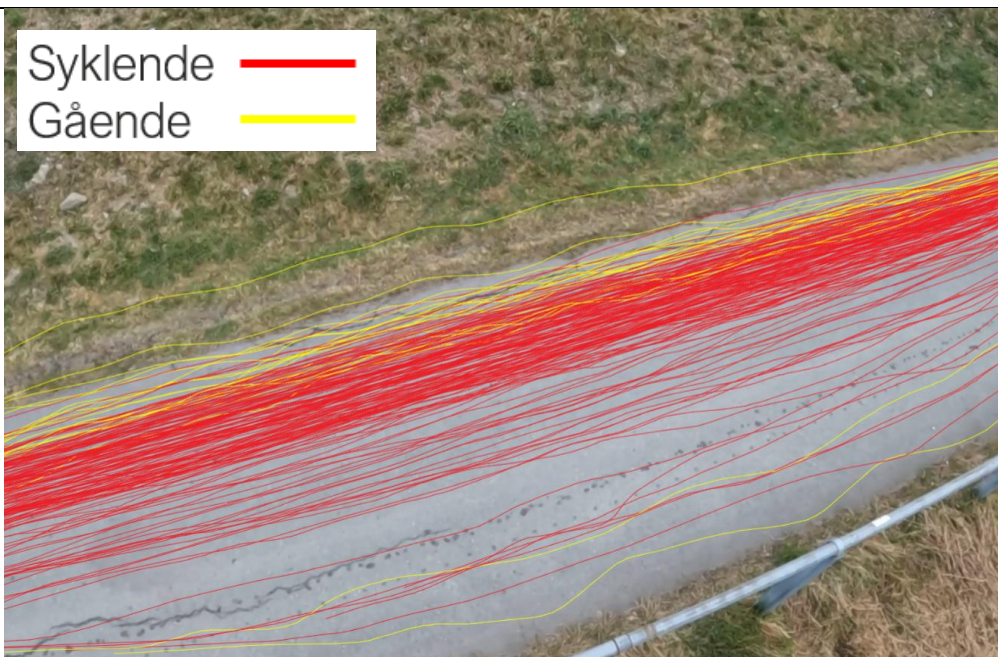
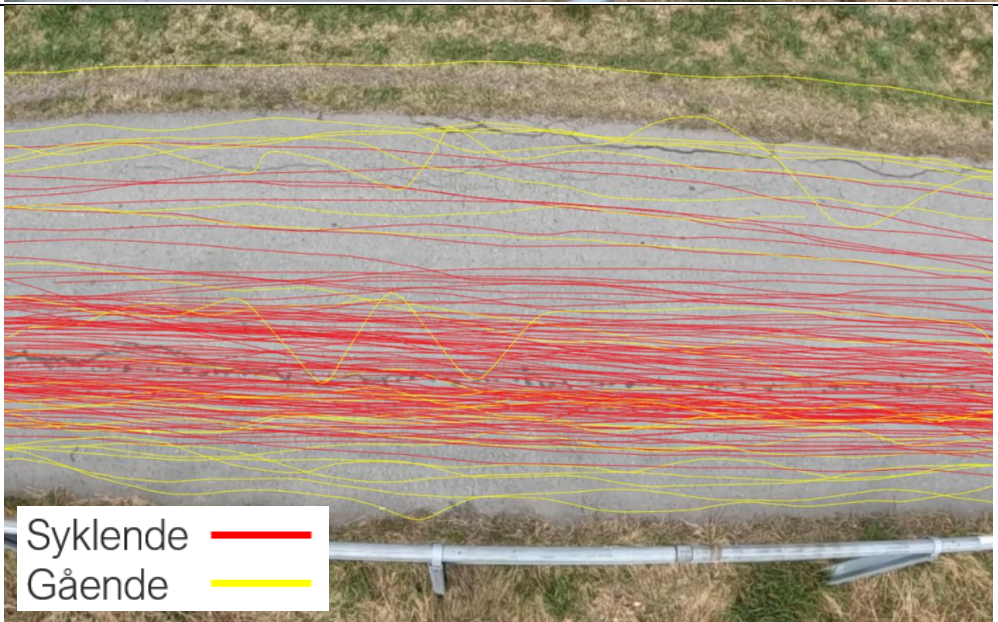
Plassering i veibanen presenteres for samtlige kamera. Som en ser fra kamera B og C i kryss og bakke plasserer syklistene seg midt i veibanen i bakken og på broa. På broa ligger mange av syklistene som kommer ned fra bakken seg på venstre side. På streking ligger syklistene for det meste til høyre i veibanen. De gående har mer variasjon i plassering i veibanen. På strekning beveger de seg i hovedsak på høyre side, mens i krysset er det stor variasjon.

Tabell 4-1 - Plassering i veibanen

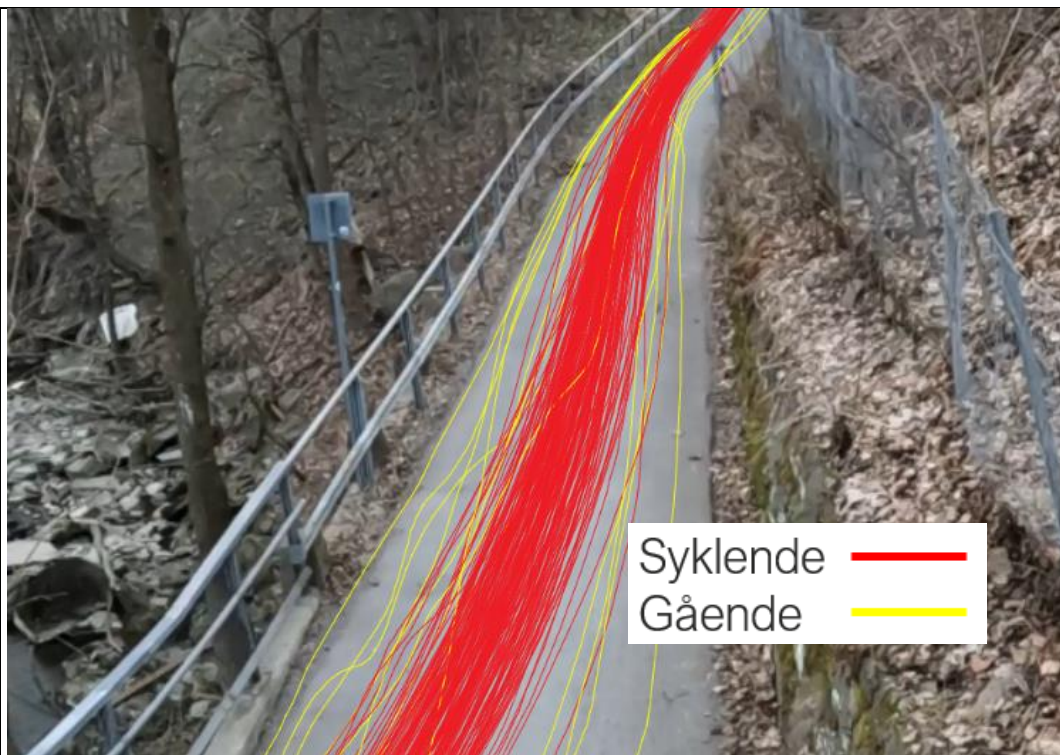
Info	Plassering i veibane
Kamera B Morgen 0745-0845 Alle bevegelser	 Syklende ——— Gående ———
Kamera B Ettermiddag 1615-1715 Alle bevegelser	 Syklende ——— Gående ———

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

Kamera A Morgen 0745-0845 Vestgående	 Syklende ——— Gående ———
Kamera A Ettermiddag 1545-1645 Østgående	 Syklende ——— Gående ———

Kamera C
Morgen
0745-0845
Nedover



5 Oppsummering

5.1 Funn fra videoanalyse

Det er en helt tydelig hovedretning på strekningen i de to rushperiodene. Det er et tydelig flertall som beveger seg i vestgående retning på morgenen og østgående retning på ettermiddagen. Antall syklende er noe høyere i makstimen på morgenen enn på ettermiddagen, mens antall gående er betydelig høyere på ettermiddagen enn morgenen. På ettermiddagen er det en jevn strøm med gående fra ca. kl. 16 til kl. 20.

For syklende er det markerte topper i rushtiden og få syklende ellers på dagen.

Det er få gående på morgenen, det kan gjøre at de syklende sykler litt fortere enn resten av dagen. Målinger viser at gjennomsnittsfarten er ca. 1 km/t høyere på morgenen enn resten av dagen. En mulig årsak kan være at de som sykler på morgenen hovedsakelig er pendlere, mens det gjennom døgnet kan være annet enn pendlere som sykler. Gjennomsnittsfarten på strekning er 16,3 i rusket i østgående retning.

5.2 Usikkerhet

Tellingene ble gjennomført over to påfølgende dager i april. Det er ikke sikkert om det er noen forhold som påvirker trafikkmengdene på de to dagene. Dette gjør at det er usikkerhet knyttet til resultatene fra tellingene da det ikke nødvendigvis er representativt for strekningen.

Fartsmålingene er gjort ved å beregne tiden mellom to punkter på videoen. Avstanden er målt opp på tre ulike måter. Det første er ved at to personer teller opp meter ved å gå avstanden, den andre er ved å bruke måleverktøy på telefonen ved bruk av kamera og det tredje er å måle avstanden på ortofoto. Samtlige

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_03_B02_Videoregistrering_Etterstadsletta_Øst

metoder ga samme resultat. Avstanden i nedoverbakken er 15 meter. Små avvik vil ikke ha mye å si på fartsberegningene.

For fartsmålingene på strekning er ikke avstanden mer enn 4 meter, det gjør dermed at små avvik i distansemålingen vil kunne føre til større endringer i gjennomsnittsfart. Eksempelvis vil en feilmåling på 30 cm gi et intervall på +/- 1,3 km/t. Likevel vil fartsmålingen gi en god indikator på fartsnivået på strekningen selv om det skulle være en feilmåling.

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B02	13.06.2025	Revidert etter kommentar hos oppdragsgiver	EdvSvi	HanBra	VLS
B01	16.05.2025	For kommentar hos oppdragsgiver	EdvSvi	HanBra	VLS

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

Til: Bymiljøetaten v/Åse Rasmussen
Fra: Norconsult v/Vegard Lyngvi Sand
Sted, dato: Sandvika Claude Monets Allé, 2025-06-13

► NOTA_04_Spørreundersøkelse Etterstadsletta Øst

Det har blitt gjennomført en spørreundersøkelse i forbindelse med mulig utbygging av sykkelvei med fortau på Etterstadsletta øst. Dette notatet presenterer metode for spørreundersøkelsen, resultater og en drøfting av resultatene fra spørreundersøkelsen.

1 Metode for spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen ble gjennomført via Microsoft Forms og var åpen i tidsrommet fra tirsdag 8. april kl. 12:00 til torsdag 10. april kl. 16:00. I tillegg til den digitale tilgjengeligheten, ble undersøkelsen også gjennomført fysisk i tidsrommet kl. 12:00–17:00 på tirsdag og onsdag. To konsulenter var til stede og henvendte seg til forbigående for å stille spørsmålene direkte, med svaralternativer tilgjengelige. For å øke tilgjengeligheten ble det også hengt opp QR-koder langs strekningen, slik at forbigående kunne besvare undersøkelsen digitalt når som helst innenfor den angitte perioden.

Undersøkelsen, som er utarbeidet av Bymiljøetaten, inneholdt totalt 19 spørsmål relatert til bruk og opplevelse av den aktuelle strekningen. I tillegg ble respondentene gitt mulighet til å dele egne refleksjoner i et fritekstfelt. De fleste spørsmålene benyttet en svarskala fra 1 til 7.

Værforholdene var stabile begge dager, med oppholdsvær og temperatur rundt 13 grader. Det ble samtidig gjennomført trehogst på Etterstadsletta vest, noe som kan ha påvirket enkelte svar.

Ettersom den fysiske datainnsamlingen hovedsakelig foregikk mellom kl. 12:00 og 17:00, er det sannsynlig at en stor andel av respondentene var lokale turgåere, herunder en overrepresentasjon av eldre beboere i området.

Totalt 153 personer deltok i undersøkelsen, hvorav majoriteten av svarene ble registrert i løpet av tidsrommet kl. 12:00–17:00 begge dager.

Figur 1-1 viser hvor spørreundersøkelsen ble gjennomført, samt kameraplassering. Kameraene ble brukt til trafikkregistrering. Dette omtales i eget notat (se Nota_03_Videoregistrering).



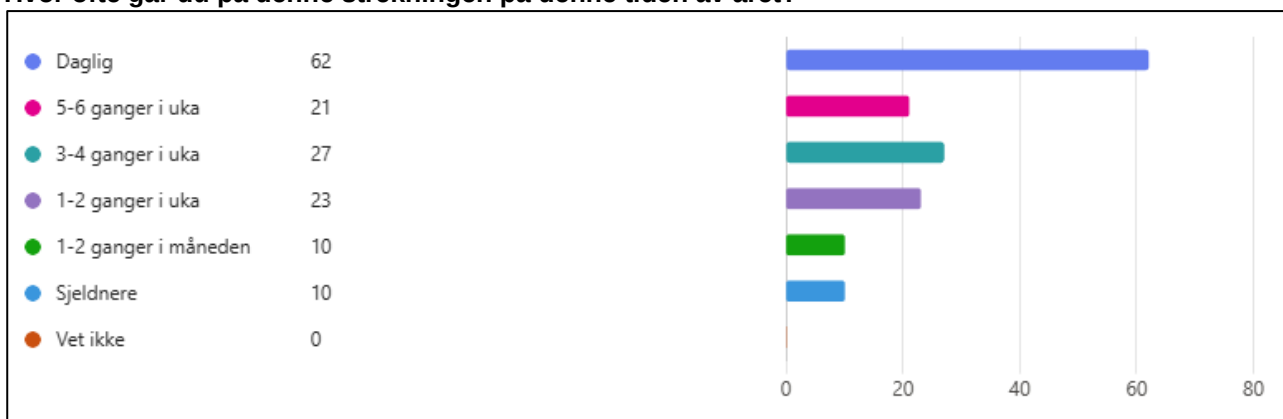
Figur 1-1 - Plassering av kamera og spørreundersøkelse

2 Resultater fra spørreundersøkelse

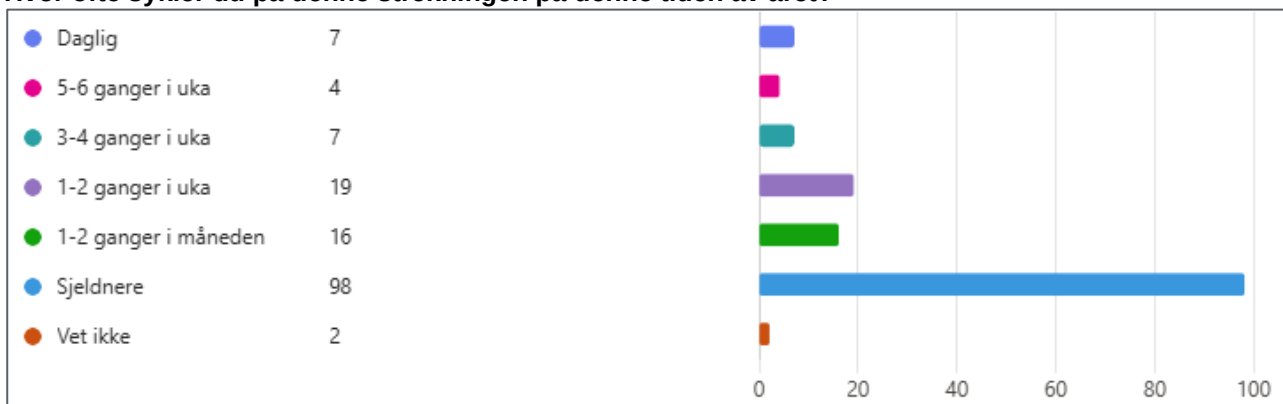
I følgende kapittel presenteres resultatene fra samtlige spørsmål fra spørreundersøkelsen. De presenteres her grafisk med antall respondenter på hvert svaralternativ.

2.1 Om respondentene

Hvor ofte går du på denne strekningen på denne tiden av året?



Hvor ofte sykler du på denne strekningen på denne tiden av året?



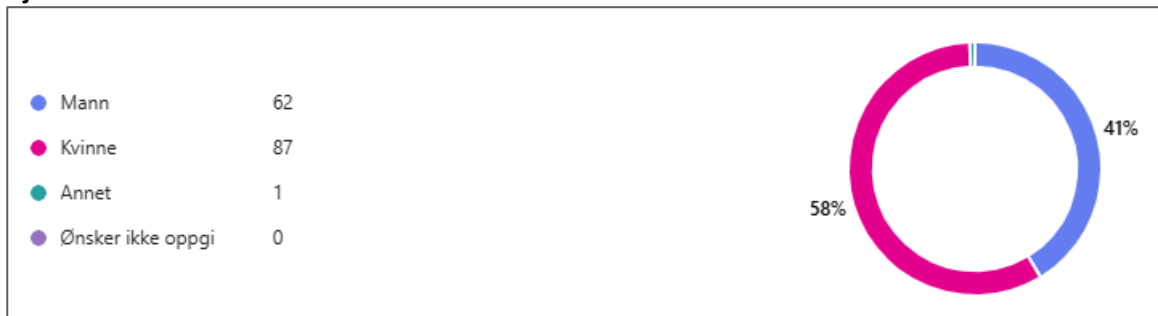
Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

Alder

Gjennomsnittsalderen blant respondentene ble estimert til 47,5 år, med en medianalder på 45 år. Det ble ikke innhentet alder som et direkte spørsmål i undersøkelsen, men alderen ble anslått basert på observasjon, noe som medfører en viss grad av usikkerhet. Den antatt eldste respondenten var 75 år, mens den yngste ble estimert til 27 år

Kjønn



Hjelpemidler og ansvar for andre

Blant respondentene ble én person registrert som brukende stikk, én benyttet rullestol, og én anvendte et annet type hjelpemiddel. I tillegg oppga 70 personer – tilsvarende 45 % av respondentene – at de hadde ansvar for en annen person under turen den aktuelle dagen.

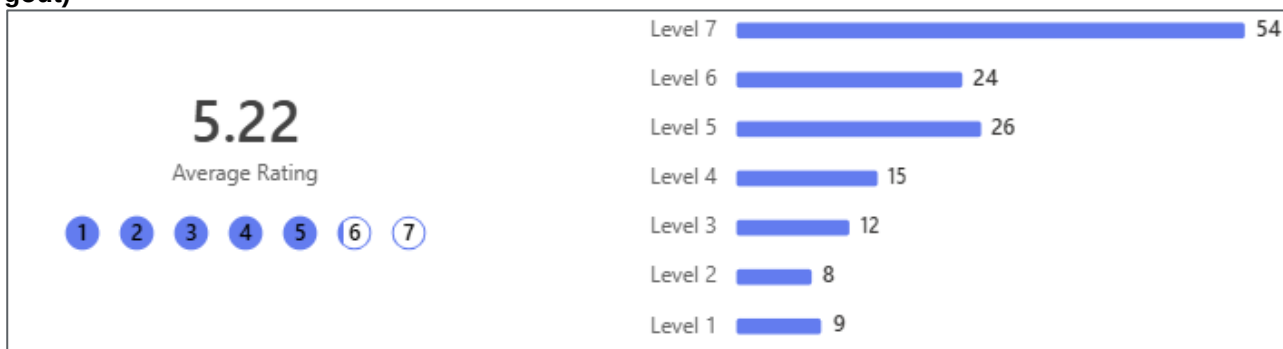


Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

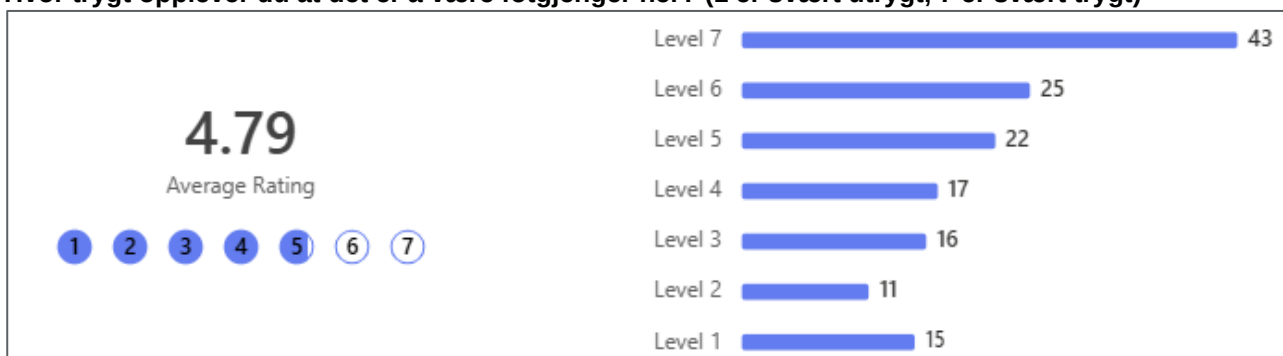
Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

2.2 Opplevd trygghet

Hvor godt fungerer denne gang-sykkelveien for deg som fotgjenger? (1 er svært dårlig, 7 er svært godt)



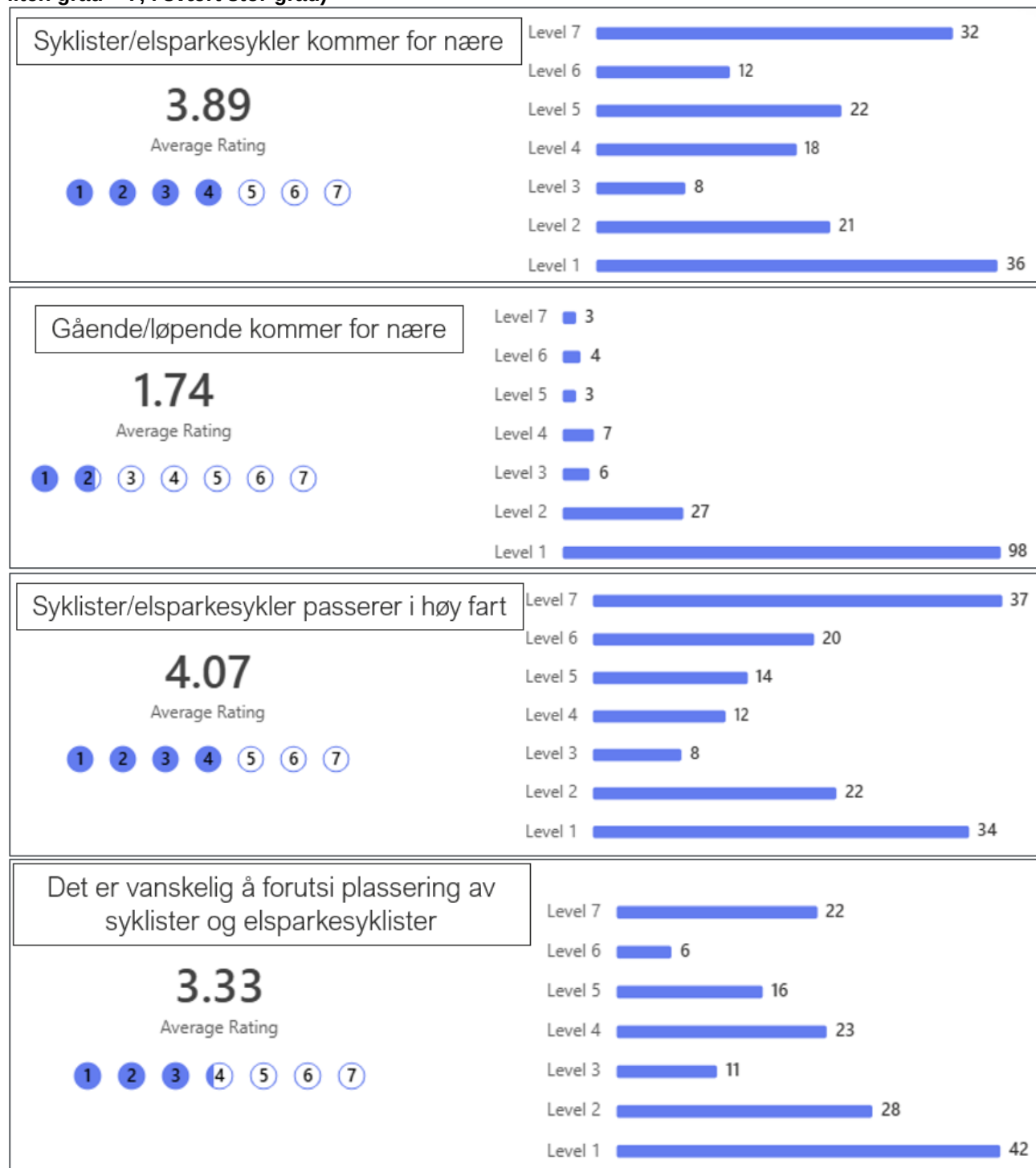
Hvor trygt opplever du at det er å være fotgjenger her? (1 er svært utrygt, 7 er svært trygt)



Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

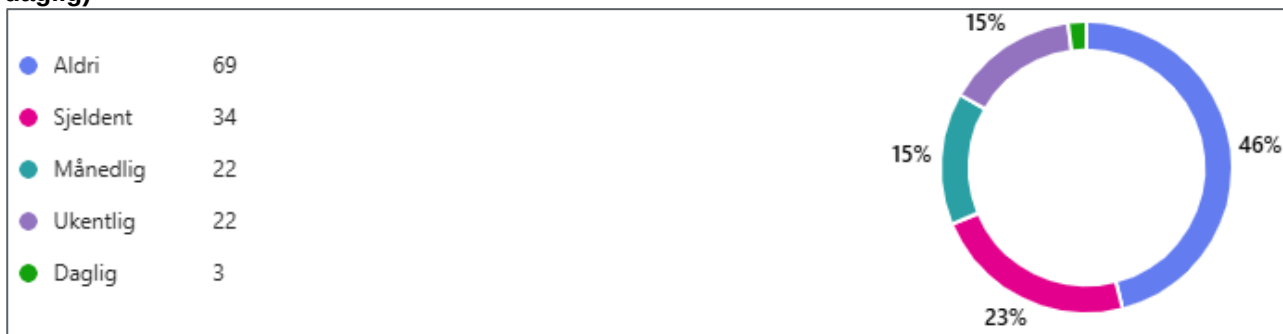
I hvilken grad bidrar det følgende til at du føler deg utrygg på denne strekningen? (skala 1, i svært liten grad – 7, i svært stor grad)



Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

**I løpet av det siste året, hvor ofte har du opplevd utrygge situasjoner på denne gang-sykkelveien?
Vennligst utdyp hva slags situasjoner som har vært utrygge (Bare til de som svarer månedlig til daglig)**

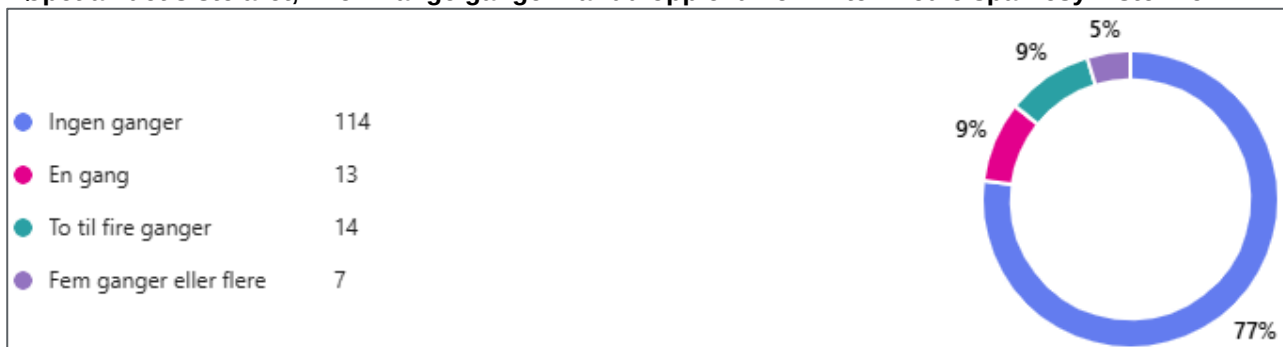


Gjennomgående tilbakemeldinger i fritekstsvarene omhandler følgende temaer:

- Høy hastighet blant syklister
- Manglende varsling fra syklister som nærmer seg bakfra
- Opplevelse av at syklister ikke tar tilstrekkelig hensyn til gående
- Store og tunge elsykler oppleves som uforutsigbare i bruk

2.3 Konflikter

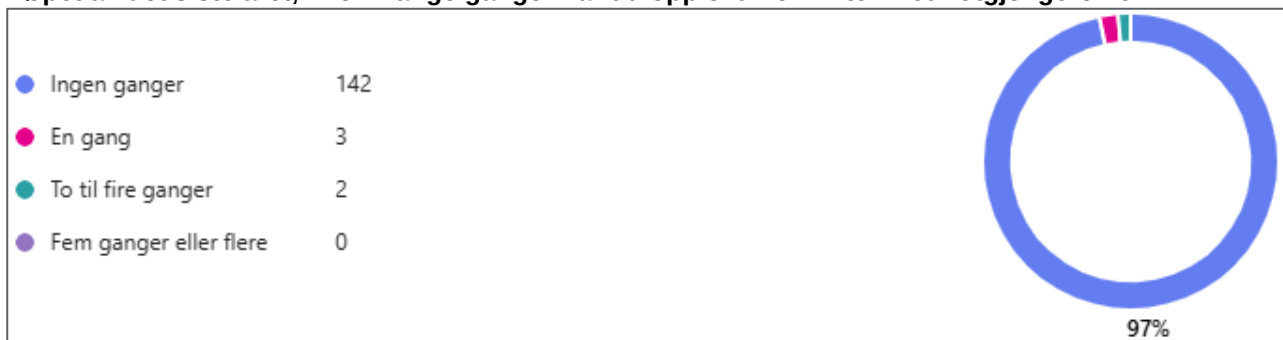
I løpet av det siste året, hvor mange ganger har du opplevd konflikter med elsparkesyklister her?



I løpet av det siste året, hvor mange ganger har du opplevd konflikter med syklist her?



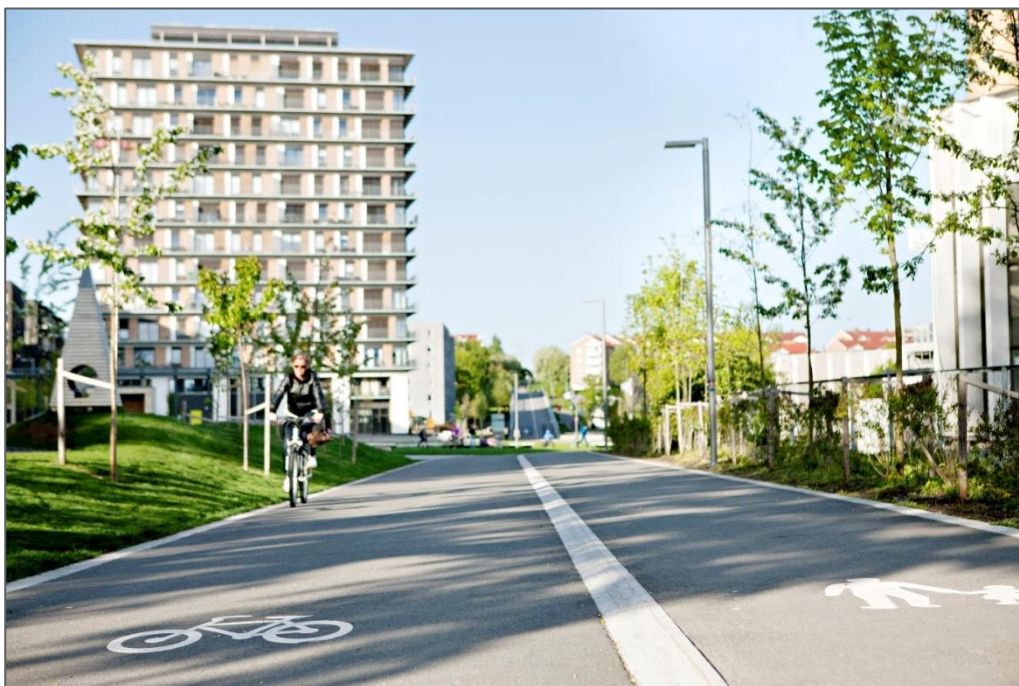
I løpet av det siste året, hvor mange ganger har du opplevd konflikter med fotgjengere her?



2.4 Oppfatning og preferanse av sykkelvei med fortau

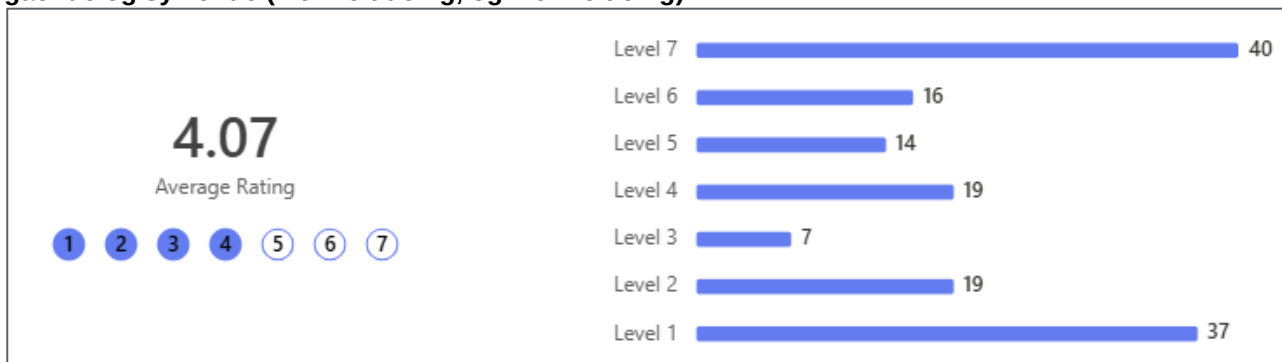
Hvor enig er du i følgende påstander på en skala fra 1-7, der 1 er helt uenig, og 7 er helt enig.

I den påfølgende delen av undersøkelsen ble respondentene bedt om å vurdere i hvilken grad de var enige eller uenige i en rekke påstander. Vurderingene skulle baseres på et bilde som illustrerte en typisk sykkelvei med fortau. I tillegg ble det presentert illustrasjoner og modellutklipp av den planlagte sykkelløsningen.



Figur 2-1 - Typisk sykkelvei med fortau. Dette bildet ble vist i tilknytning til spørsmålene presentert i kapittel 2.4. (Kilde: Bymiljøetaten)

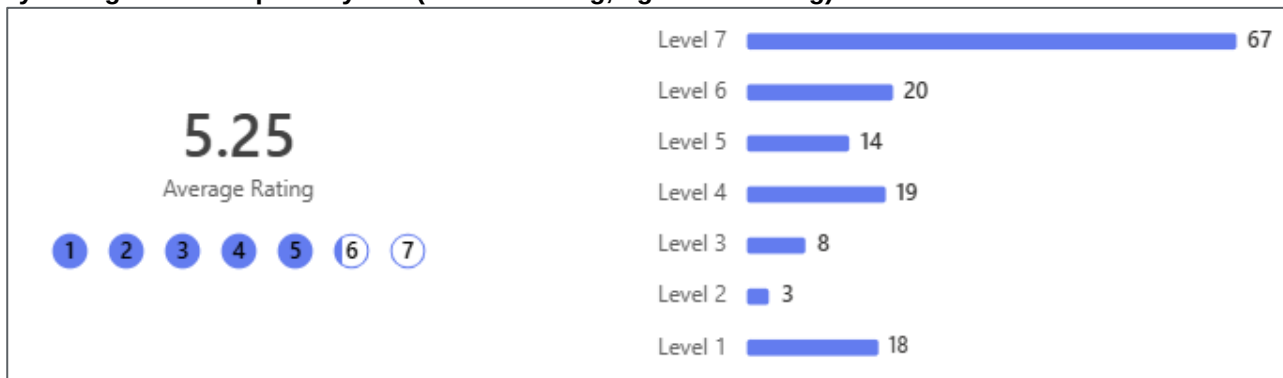
Separat sykkelvei med eget fortau på denne strekningen vil føre til at det blir mindre konflikt mellom gående og syklende (1 er helt uenig, og 7 er helt enig)



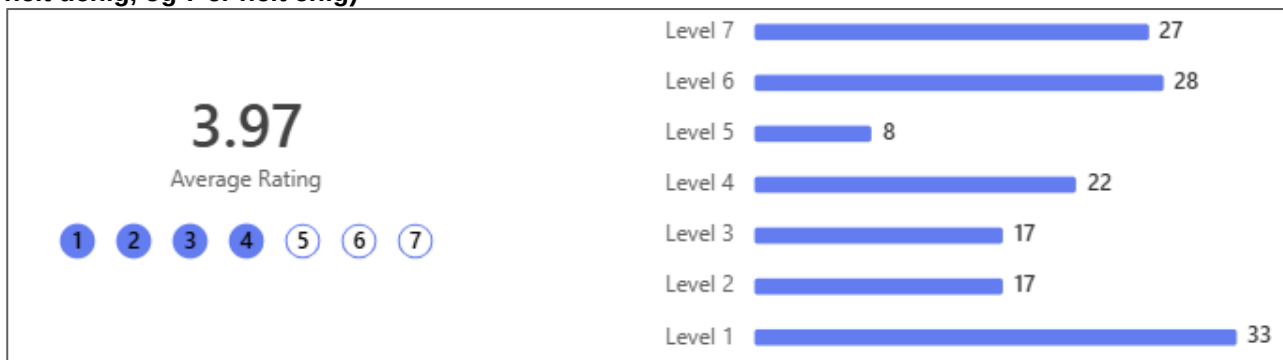
Oppdragsgiver: Bymiljøetaten

Oppdragsnr.: 52407791 Dokumentnr.: NOTA_04_B02_Spørreundersøkelse_Etterstadsletta_Øst

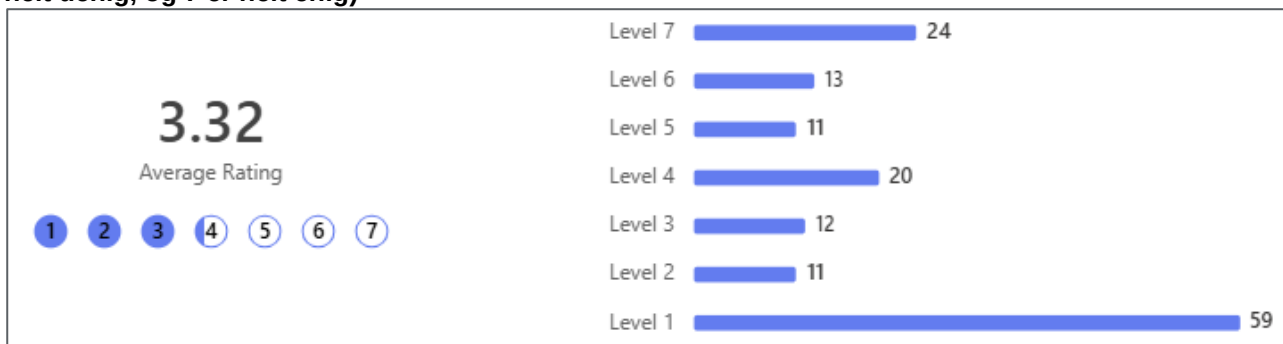
Separat sykkelvei med eget fortau på denne strekningen vil føre til at det blir høyere fart på de som sykler og bruker elsparkesykkel (1 er helt uenig, og 7 er helt enig)



Separat sykkelvei med eget fortau på denne strekningen vil føre til at det blir tryggere å gå her (1 er helt uenig, og 7 er helt enig)



Separat sykkelvei med eget fortau på denne strekningen vil føre til at det blir triveligere å gå her (1 er helt uenig, og 7 er helt enig)



Separat sykkelvei med eget fortau er noe jeg ville foretrukket her (1 er helt uenig, og 7 er helt enig)



Fritekstsvar om hvorfor dette er ønsket eller uønsket på Etterstadsletta.

Som siste spørsmål var det mulighet for fritekstsvar det respondentene kunne dele øvrige kommentarer som ikke ble omfattet av spørsmålene. Det som typisk gikk igjen var:

- *Syklende tar ikke hensyn, spesielt til hunder eller barn. De sykler for fort. De kommer gjerne bakfra og signaliserer ikke*
- *Flere respondenter med hund påpeker at det er vanskelig å gå med hund langs veien på grunn av sykklister*
- *Flere uttrykker bekymring rundt bevaring av grøntområder og trær langs strekningen. De som ikke ønsket sykkelvei var svært negative da den blir bred og de mener at det vil ødelegge det grønne koselige preget på dagens gang- og sykkelvei*
- *Flere påpekte at de så på dette som en turvei og at det ikke bør legges opp til flere syklende i høyere fart, noe de mente sykkelvei ville føre til. Det vil ødelegge turveien. Mange av disse ønsket seg at de syklende heller ble ledet opp til Brynsengfaret.*

3 Relevante funn

Flertallet av respondentene (72 %) oppga at de benytter strekningen til fots minst tre ganger per uke, hvorav 56 % av disse går der daglig. Dette indikerer at mange av brukerne ferdes regelmessig på strekningen og sannsynligvis er bosatt i nærområdet.

På en skala fra 1 til 7, der 1 tilsvarer "svært dårlig" og 7 "svært godt", oppnådde gang-/sykkelveien en gjennomsnittlig score på 5,22 for hvor godt den fungerer for respondenten som fotgjenger. Når det gjelder opplevd trygghet, var gjennomsnittet 4,79. Dette gir grunnlag for å si at fotgjengerne i hovedsak opplever at gangveien fungerer godt og oppleves som relativt trygg.

Den opplevde utryggheten knyttet til bruk av strekningen skyldes i stor grad syklistene som holder høy hastighet og passerer for nært gående. Hele 31 % av respondentene rapporterte at de opplever utrygge situasjoner månedlig eller oftere. Disse ble invitert til å utdype i fritekstfelt, hvor svarene i hovedsak omhandlet følgende: høy fart blant syklistene, manglende hensyn, trangt areal, dårlig sikt og manglende varsling fra syklistene som kommer bakfra. Flere uttrykte også bekymring for å gå med hund eller barn på grunn av nærgående syklistene.

Respondentene påpekte at elsparkesykler i liten grad ble oppfattet som et problem. Det var syklistene som ble fremhevet som hovedutfordringen.

Videre svarte 37 % av respondentene at de har opplevd en konflikt med syklistene minst én gang.

Som det fremgår av kapittel 2, benyttet mange respondenter ytterpunktene på skalaen i sine svar. Dette viser at det er stor variasjon i opplevd trygghet og i vurderingene av den foreslåtte nye løsningen, noe som kan tyde på delte meninger i brukergruppen.

Noen sammenhenger man kan hente ut fra svarene på spørreundersøkelsen er:

- Respondenter som går daglig opplever strekningen som tryggere sammenlignet med de som går sjeldnere (henholdsvis 5,2 mot 4,2 i score). (1 er svært utrygt, 7 er svært trygt)
- Yngre respondenter (under 40 år) opplever strekningen som tryggere (4,6) enn eldre respondenter (3,9). Eldre respondenter opplever flere konflikter med syklistene enn yngre respondenter. (1 er svært utrygt, 7 er svært trygt)
- Yngre respondenter (under 40 år) har høyere preferanse for sykkelvei (3,86 i score) enn eldre respondenter (3,12 i score). (1 er helt uenig, 7 er helt enig)
- De som ikke har opplevd utrygge situasjoner har en betydelig lavere score for preferanse for sykkelvei (2,74) enn de som har opplevd utrygge situasjoner (3,91). Gjennomsnitt for alle var 3,38. (1 er helt uenig, 7 er helt enig)
- Respondenter med hund opplevde veien noe mindre trygg (4,06) enn de uten hund (5,01) og opplever flere konflikter med syklende (63 % har opplevd konflikt) enn de som ikke har hund (34 % har opplevd konflikt) (1 er svært utrygt, 7 er svært trygt)

4 Observasjoner

4.1 Observasjoner fra video

Det ble gjennomført observasjoner i ettermiddagsrushet (kl. 15:00–17:00) tirsdag 8. april og onsdag 9. april. Videoopptakene som ble benyttet til registrering og analyse, er hentet fra kameraer plassert ved krysset ved brua og ved sletta (kamera A og B). Observasjonene fokuserte på forekomst av ulykker og nestenulykker. I denne sammenhengen defineres en nestenulykke som en situasjon hvor en ulykke sannsynligvis ville ha inntruffet dersom én eller flere trafikanter ikke hadde foretatt en korrigering i fart eller retning rett før det potensielle ulykkesøyeblikket.

Det ble ikke observert noen ulykker eller nestenulykker i den aktuelle tidsperioden, verken ved sletta eller i krysset ved brua.

Videomaterialet viser tydelig at syklister som kommer ned bakken langs Alnaelva, ofte legger seg over på venstre side av veien ved passering over brua, som følge av høy fart. I de få tilfellene der syklister møtte motgående trafikk, ble situasjonene håndtert ved at én eller begge parter bremsset ned i god tid, slik at potensielle konflikter ble unngått.

Det ble også observert situasjoner i krysset der flere gående og syklende befant seg samtidig. Disse ble løst ved at fotgjengerne vike noe, mens syklistene reduserte hastigheten.

På sletta (kamera A) ble det ikke registrert noen tilfeller av trengsel. Det var sjelden mer enn to trafikanter i bredden samtidig. Ved enkelte anledninger der det forekom både en gående og syklister i begge retninger, ble farten justert, og samhandlingen fremsto som uproblematisk.

4.2 Øvrige observasjoner

I tillegg til videoobservasjonene ble det gjennomført registrering av ulykker og nestenulykker i perioden kl. 12:00–17:00 begge dager. I denne perioden ble det observert tre nestenulykker. Alle tilfellene involverte hunder som krysset gangveien raskt, noe som medførte at syklister som kom bakfra i relativt normal hastighet, måtte foreta bråbremsing eller svinge unna.

I samtlige tilfeller var det likevel tilstrekkelig klaring, da syklistene var oppmerksomme og reagerte ved å bremse eller vike. Alle tre hendelsene fant sted på rettstrekket av den åpne sletta, hvor spørreundersøkelsen også ble gjennomført (markert i Figur 1-1).

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
B02	13.06.2025	Revidert etter kommentar fra oppdragsgiver	EdvSvi	HanBra	VLS
B01	16.05.2025	For kommentar hos oppdragsgiver	EdvSvi	HanBra	VLS

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.