

 Statens vegvesen	 Jernbane- direktoratet	 Statsforvalteren i Oslo og Viken	 AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
 Oslo	 Lillestrøm kommune	 Nordre Follo kommune	 BÆRUM KOMMUNE

Prosjektark Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3

Lokale veiltak Oslo – Sykkel

Tiltakshaver: Bymiljøetaten, Oslo kommune

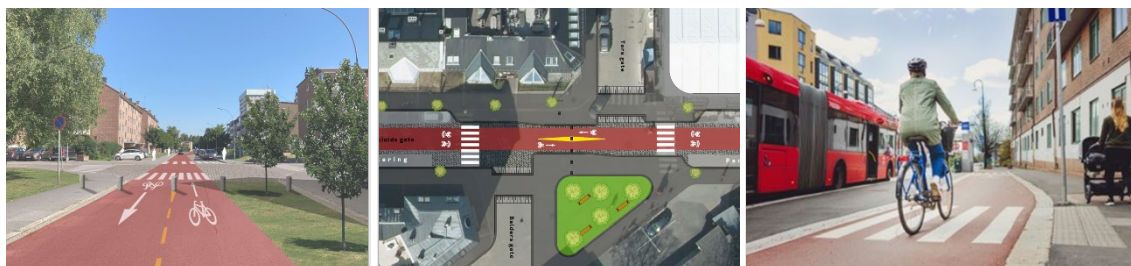
Link til prosjektside hos tiltakshaver: [Slik bygger vi Oslo - Oslo kommune](#)

Revisjonsdato prosjektark: 10.12.2023

Beskrivelse

Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) og Plan for sykkelvegnettet i Oslo (vedtatt av bystyret 2018) ligger til grunn for prioriteringer av tiltak i Oslo for å gjøre det mer attraktivt og trygt å gå eller sykle.

Bymiljøetaten har en større portefølje med flere prosjekter/tiltak, som er i enten konseptvalg-, forprosjekt-, eller gjennomføringsfase.



Aktuelle type tiltak: Illustrasjon av sykkelprioritert gate (til venstre og i midten) og sykkelfelt forbi holdeplass (til høyre).

Eksempler prosjekter som er i prosjektporteføljen i handlingsprogramperioden:

- Større prosjekter i gjennomføringsfase per desember 2023 (som vil fortsette i 2025):
 - Grefsenveien - Disen til Myrerskogveien
 - Ullevålsveien fra Thor Olsens gate til Colletts gate
 - Helgesens gate og Københavngata
 - Sørkedalsveien, fra Trettebakken til Peder Ankers plass
 - Sæterkrysset
 - Stenersgata, Nygata og Biskop Gunnerus' gate (Jernbanetorget)
 - Etterstadsletta vest
- Større forprosjekter per desember 2023:
 - Grefsenveien fra Åsengata til Disen, inkl. Storokrysset
 - Markveien fra Olaf Ryes plass til Ankerbrua
 - Etterstadsletta øst
 - Toftes gate fra Sofienberggata til Helgesens gate
 - Ullevålsveien fra Ring 2 til Colletts gate
 - Henrik Ibsens gate fra Solli plass til Ring 1
 - Ytre ringvei, Stordamveien - Ulsrud VGS
 - Maridalsveien fra Brekke til Hammeren
 - Maridalsveien mellom Carl Kjelsens vei og Brekke
 - Stavangergata og Lisa Kristoffersens plass
 - Hans Nielsen Hauges gate

- Sars' gate
- Skippergata fra Rådhusgata til Biskop Gunnerus gate
- Bryn fyrstikkbrua
- Uelands gate fra Evald Ryghs gate til Stavangergata
- Romsåsveien fra Bergensveien til Trondheimsveien
- I konseptvalgfase per desember 2023. Merk at prosjektene som er i konseptvalgfase er på et svært tidlig stadi i prosjektforløpet, og mye kan endres underveis:
 - Løkkeveien og Dronning Mauds gate
 - Bislettrundkjøringen
 - Haakon Tveters vei fra Østensjøveien til Vilbergveien
 - Holbergs gate og Holbergs plass
 - Kjølberggata, Åkebergveien og Dalehaugen
 - Sannergata og Waldemar Thranes gate
 - Hausmannsgate og Maridalsveien fra Fredensborgveien til Norbygata
 - Niels Juels gate, Munkedamsveien og Lassons gate
 - Rasmus Winderens vei, Holmenveien og Borgenveien
 - Torshovdalen, oppgradering gang- og sykkelvei
 - Hauketo - Ljabru
 - Abildsøkrysset
 - Grenseveien- Carl Berners plass

I tillegg kommer strakstiltak, som både inkluderer nye sykkelanlegg og utbedring og oppgradering av eksisterende anlegg og sykkelparkering, samt utbedringer av snarveier for gående.

Formålet med prosjektet

Formålet med prosjektet er å etablere ny og oppgradert sykkelinfrastruktur i Oslo. I Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt av bystyret i 2015) er det beskrevet at trygghet er den faktoren som er viktigst for å få flere til å sykle. Å oppgradere sykkelveinettet slik at dette fremstår som trygt og tilgjengelig for flere er derfor et viktig tiltak for å øke sykkelandelen og dermed bidra til å nå nullvekstmålet i byvekstavtalen.

Kostnad

Består av mange ulike tiltak med forskjellige kostnadsanslag. Sykkelprosjektet til Oslo kommune finansieres av bompenger i Oslopakke 3, belønningsmidler i Byvekstavtalen og egne midler fra Oslo.

Nytte/kostnad

En rapport for samferdselsdepartementet i Storbritannia («Department for Transport») i 2014 har beregnet den samfunnsøkonomiske nytten av sykkelinvesteringer til å være svært høy (Davis, 2014 [DfT publications template - colour \(Word 2013\) \(publishing.service.gov.uk\)](#)). Hovedårsaken til den estimerte høye samfunnsnyttene er helseeffektene av økt aktivitetsnivå.

I 2020 ble det gjennomført en analyse som vurderte hvilken effekt utbygging av 100 km med sykkelinfrastruktur i Oslo ville ha (Lamu, Jbaily, Verguet, Robberstad, Norheim, 2020 [Is cycle network expansion cost-effective? A health economic evaluation of cycling in Oslo | BMC Public Health | Full Text \(biomedcentral.com\)](#)). Studien konkluderte med at helsegevinsten alene gjør utbyggingen samfunnsøkonomisk lønnsom.

Prosjektstatus/planlagt framdrift

Består av mange ulike prosjekter med ulik planstatus, noen er igangsatt, andre har vedtatt reguleringsplan og klare til oppstart, og andre er under planlegging.