



Oslo kommune

Oslos grep for økt vintersykling og mer miljøvennlig vinterdrift

Siv Linette Solheim Grann

From 01/01/2018

To 12/03/2018

1. Bispegata	<div style="width: 100%;"></div>	27,486
2. Maridalsvn nord for Fredensborgvn	<div style="width: 95%;"></div>	26,700
3. Vaterlands bro	<div style="width: 90%;"></div>	25,812

Total counts:

340,940

Registrerte sykler i går:

1,355

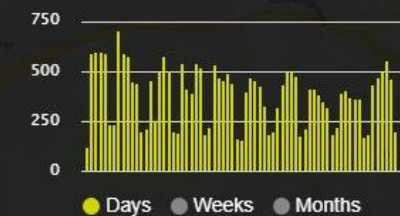
Målinger og effektvurderinger



Maridalsvn nord for Fredensborgvn
Public Web Page

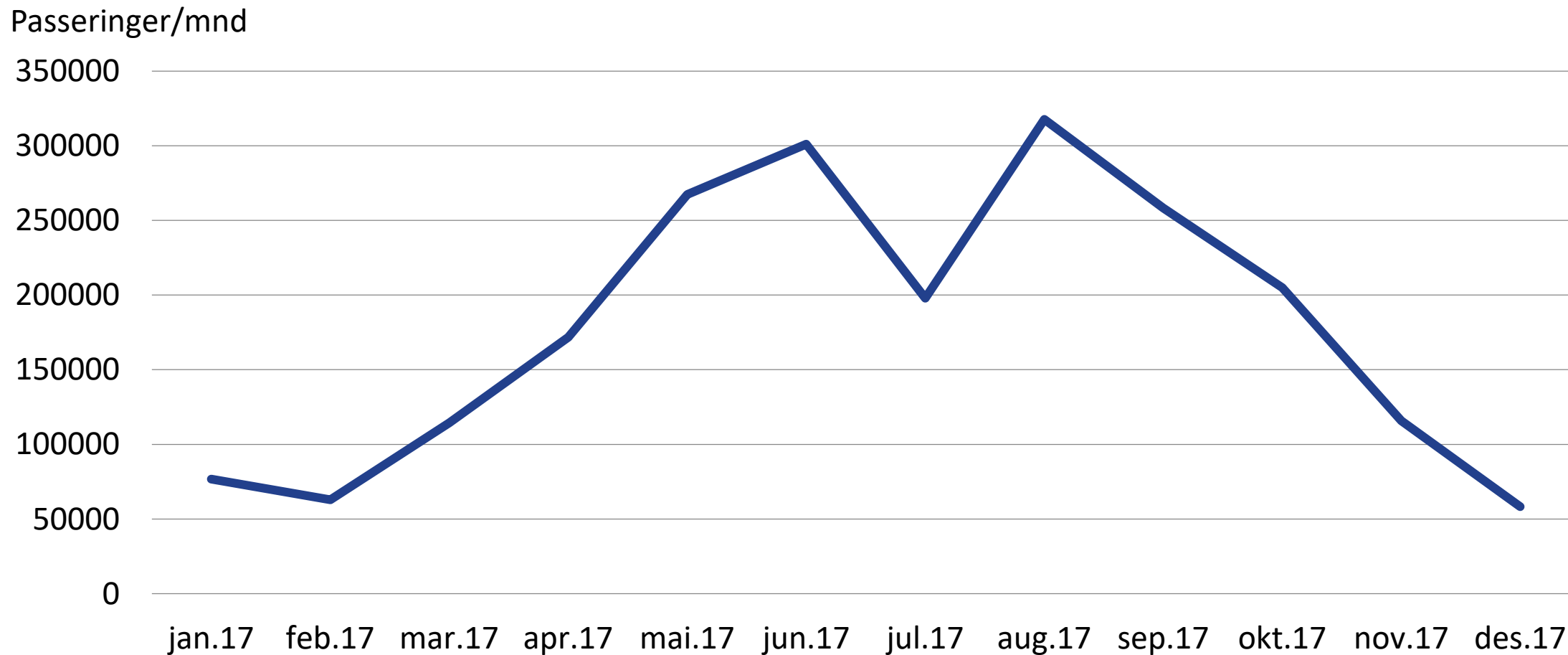
Daily AVG	Total
387	26,700

All the Data





Sykkeltrafikken gjennom året



Høye ambisjoner

- En sykkelby for alle
- 25 % sykkelandel
- Vintertrafikken skal vokse til minst en tredel av sommertrafikken



Nytten av god vinterdrift

- Fremkommelighet
- Sikkerhet
- Trygghet
- Komfort





2 %

Andelen som var fornøyd med vinterdriften av sykkelveinettet i 2014

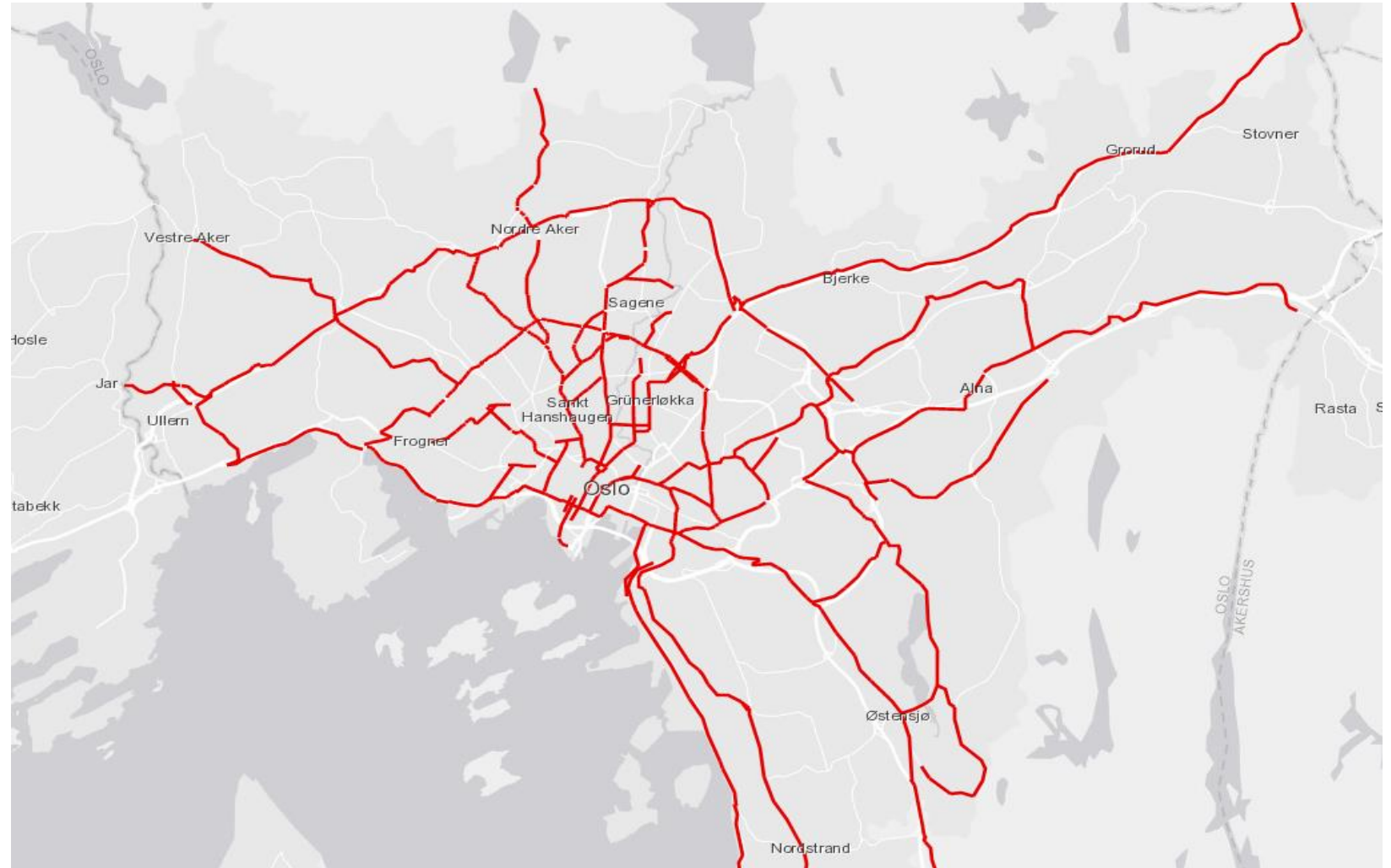


1 %

Driftsmidler vs. investeringsmidler i 2014

Brøyting og feiing av sykkelveier

- Fra vinter 2015/2016:
- 117 km prioritert nett
- Helårs drift



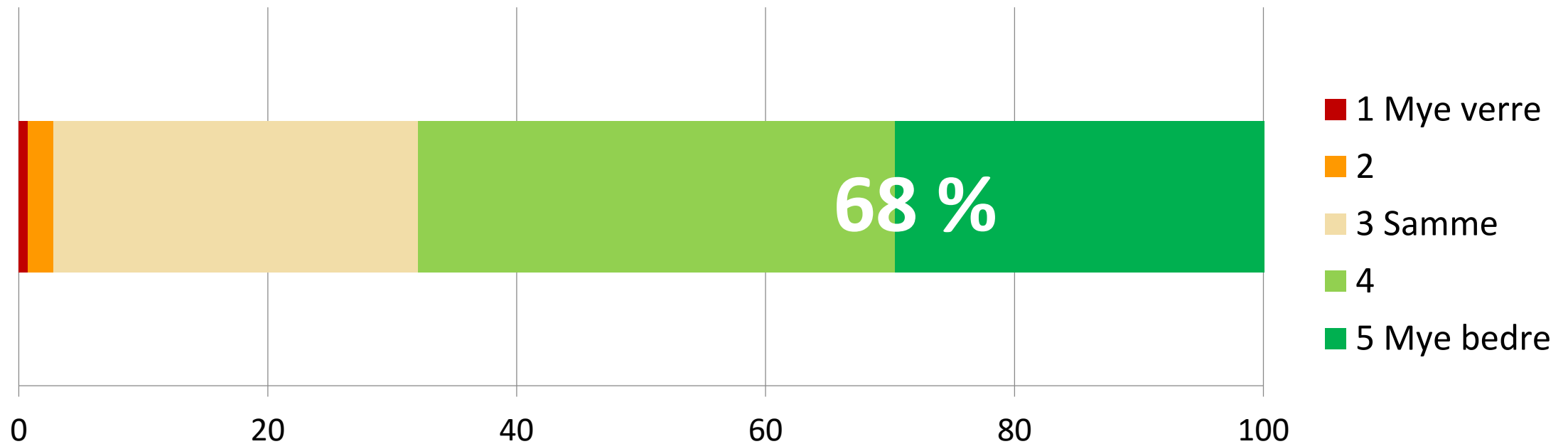
Effekter av bedret vinterdrift





Mer fornøyde vintersyklister

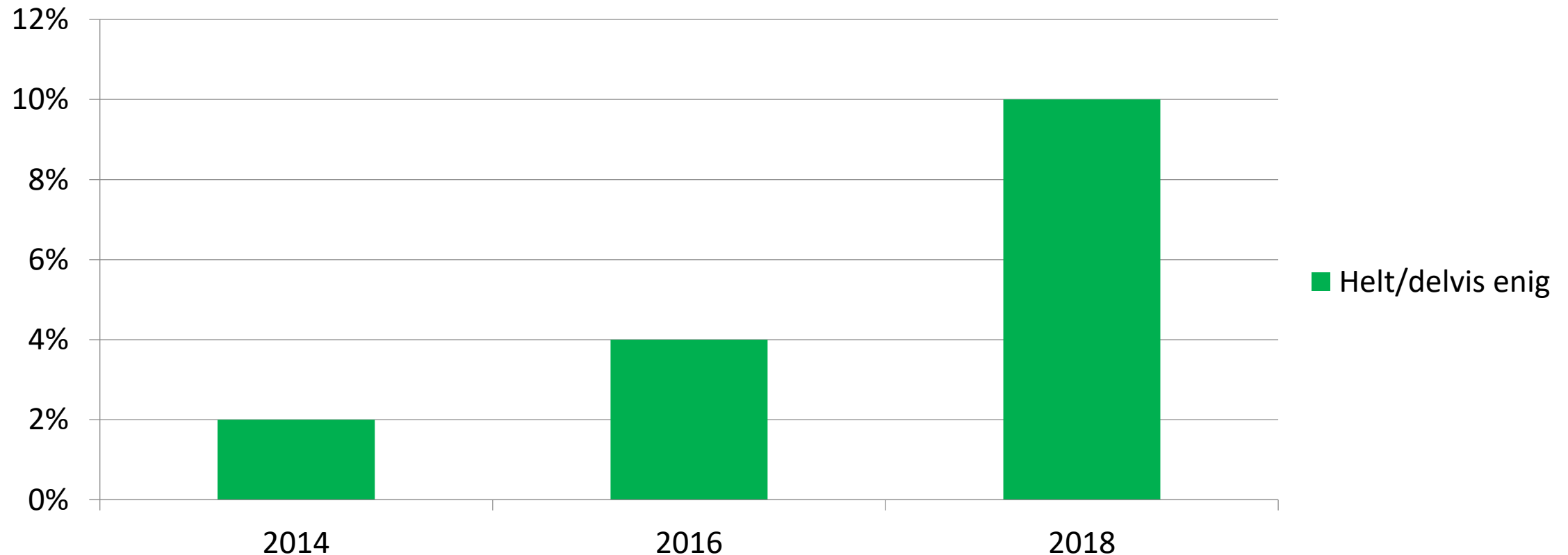
Hvordan var vinterdriften av sykkelveier sammenlignet med tidligere vintre?





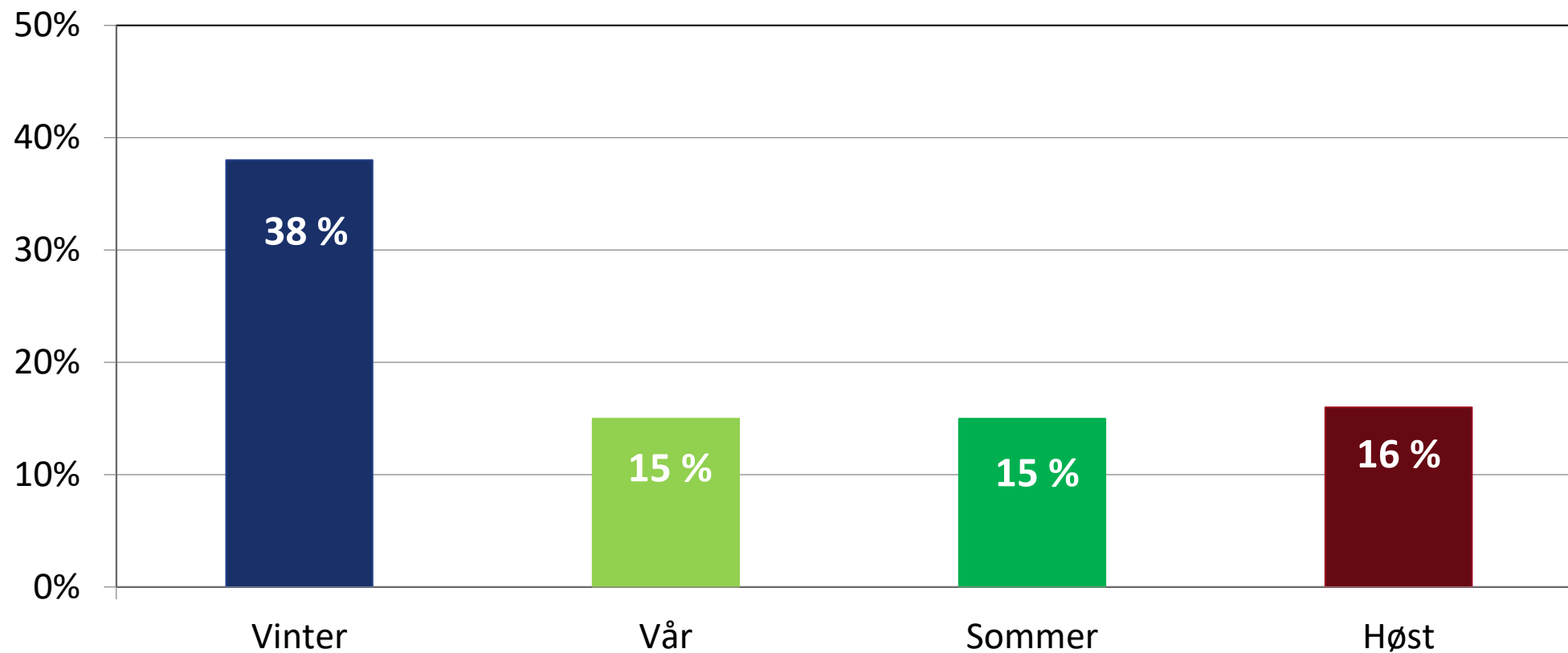
Holdningsundersøkelsen og drift

“Vedlikeholdet av sykkelveinettet i Oslo er bra om vinteren”





Flere vintersyklister



2016 vs. 2015

Prislappen for vinterdrift 2015/2016

7 millioner turer

Totalkostnad: 13,4 mill.

Pris per sykkelstur: 1,90 kr.



Gevinsten av god helse



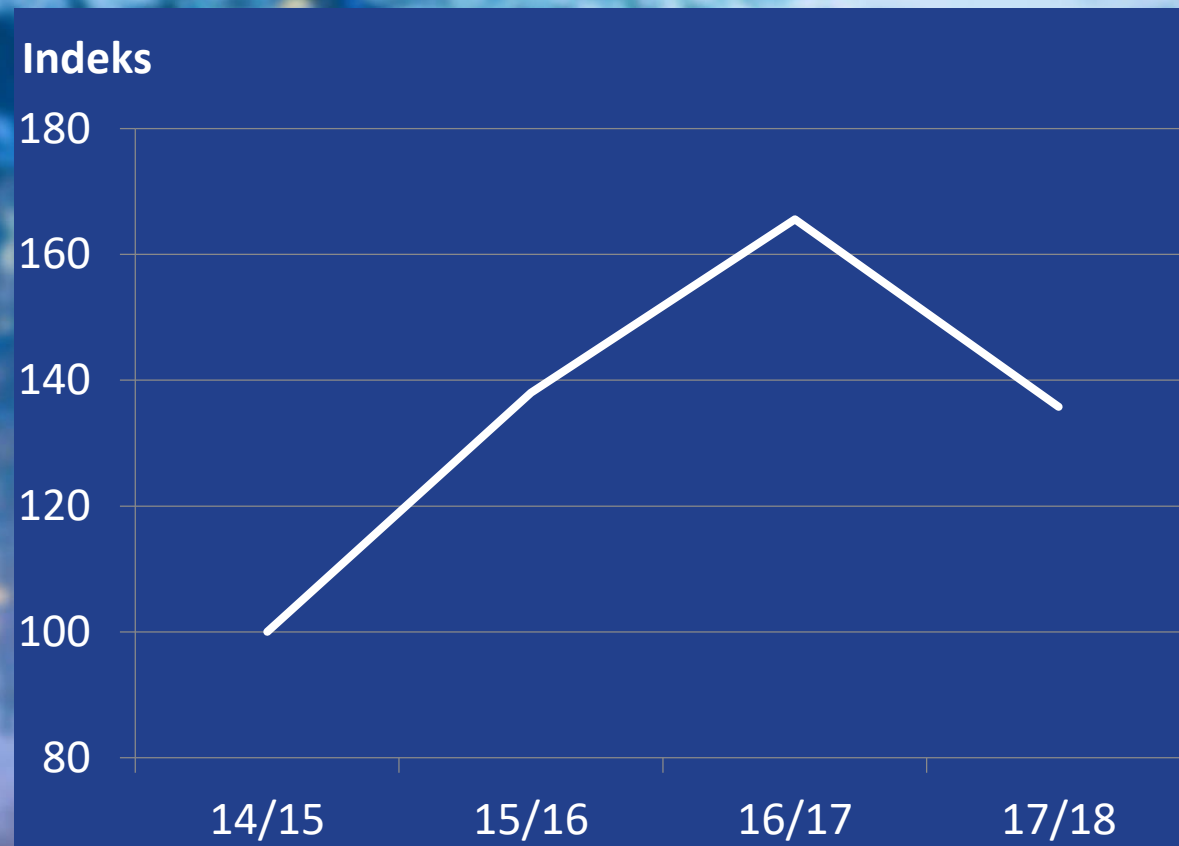
28 kroner per km

+ 3 millioner turer



350 millioner kroner

Videre utvikling i vintersykkeltrafikken





Videre innsats for vintersykling

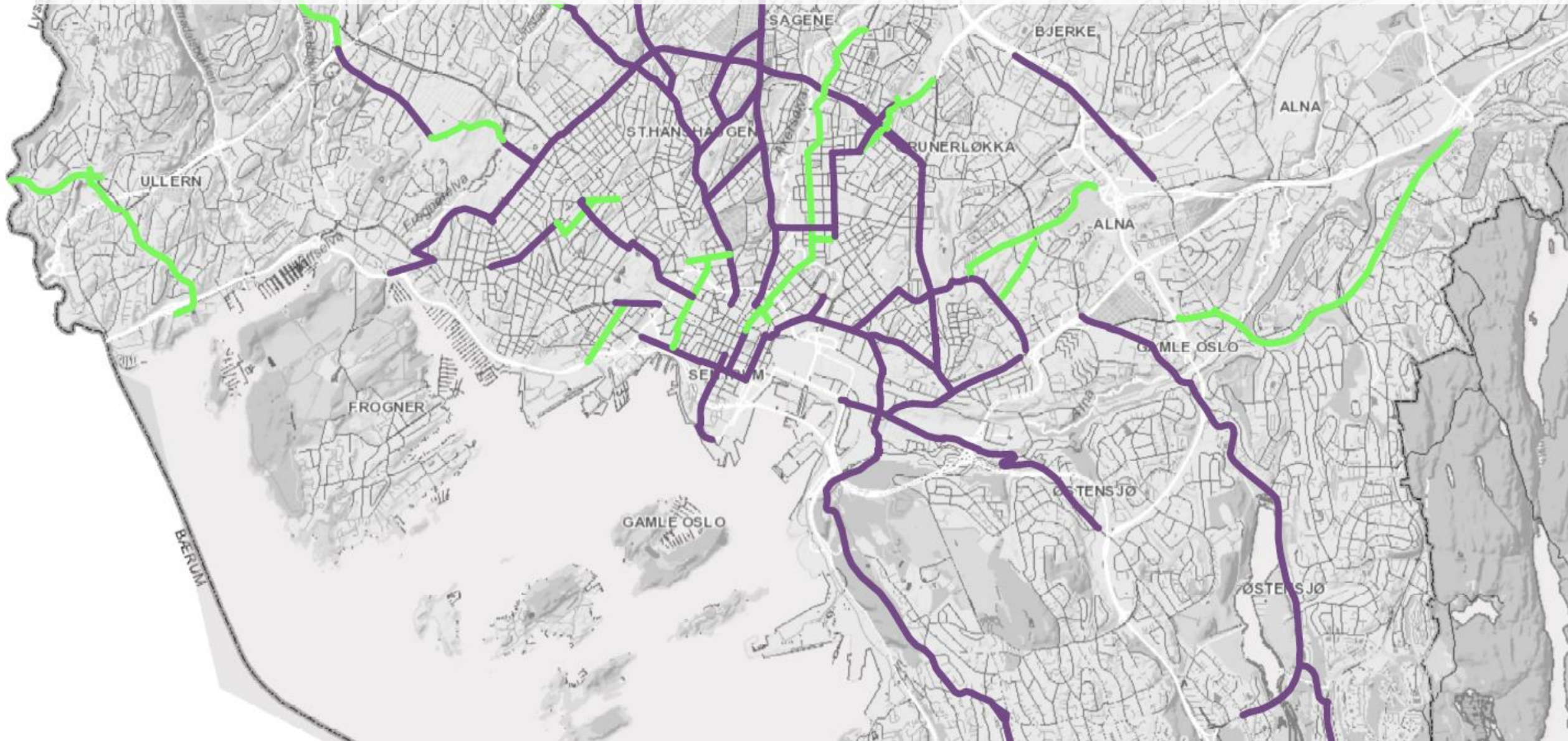
- Færre avvik fra lovet driftskvalitet
- Utvide det prioriterte sykkelveinettet



Forsøk for mer miljøvennlig drift



Høy standard uten veisalt?





Hvordan gikk forsøket?

Tvetenveien. Legg merke til at noen klarer å salte bilveien men ikke høyhastighetssykkelveien
[#sykkelføremelding](#)



Hei igjen. Jeg har fått følgende svar fra BYM:

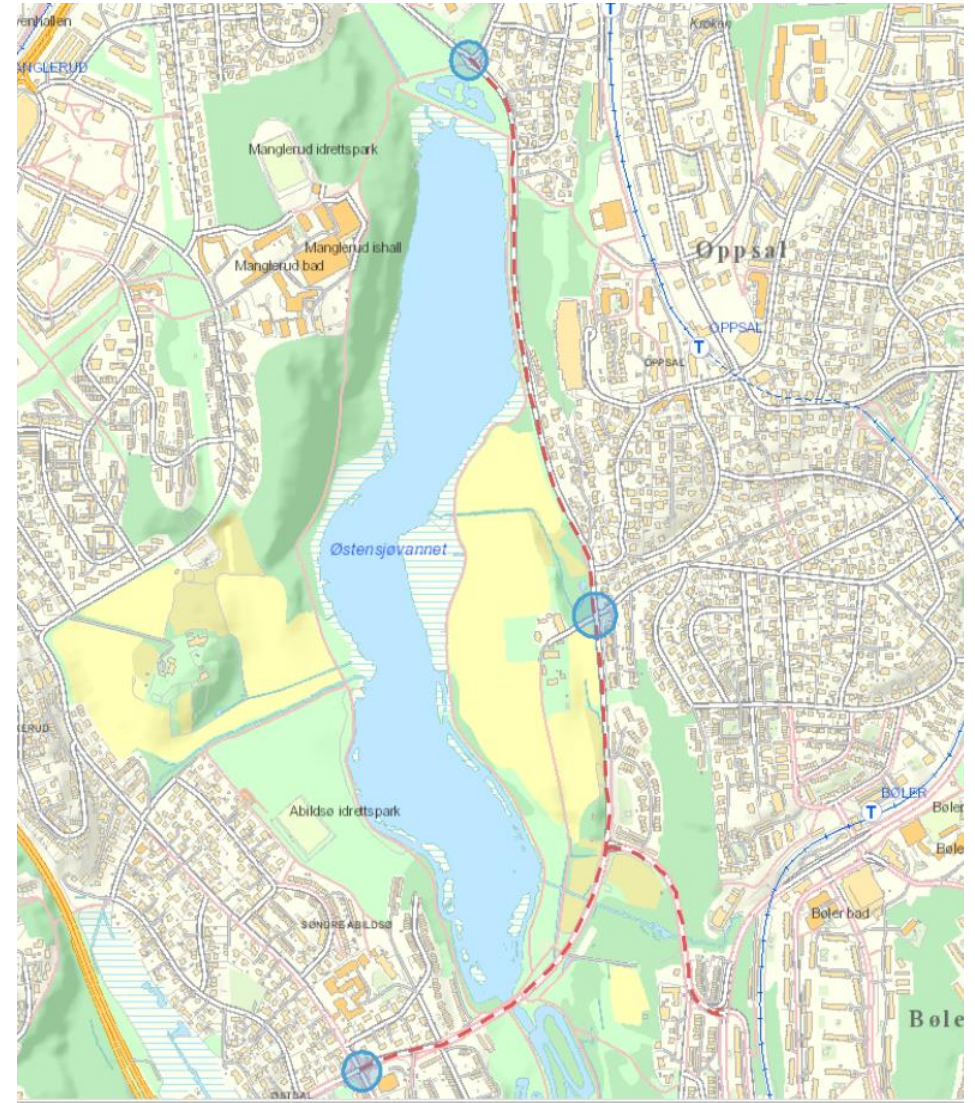
«Din melding med meldingsnr. 26943 er nå ferdig behandlet.

Av miljøhensyn ønsker etaten å begrense bruken av salt. Dette innebærer at sykkelveien det vises til ikke lenger vil holdes bar og saltes. Sykkelveien vil i denne vintersesongen vinterdriftes på så måte at det vil ligge snøsåle, og den vil strøs med singel.

Det er for meg helt ubegripelig at det skal vinterdriftes slik. Det er umulig å sykle trygt på dette. Konsekvensen er at jeg må parkere sykkelen frem til våren. Håper dere kan endre dette. Jeg har bedt BYM om å svare på hva miljøgevinsten er på dette. Hvis færre sykler og velger bil er det neppe positivt for miljøet og all den tid bilveien saltes hjelper det vel lite å holde sykkelveien saltfri?

Pilotprosjekt: formiater

- Kaliumformiat og natriumformiat
- Gode miljøegenskaper – men begrenset kunnskap
- Mindre korrosjon
- Gode erfaringer i København
- Toårig prosjekt
- Testes ved Østensjøvannet





Prosjektmål og krav

«(...) oppnå økt kunnskap om hvorvidt formiater kan erstatte veisalt i drift av sykkelveinettet uten at det går på bekostning av fremkommelighet, trafiksikkerhet og miljø, med formål om å minimere de negative skadevirkningene knyttet til vanlig veisalt.»



Delmål 1

Oppnå erfaring med å bruke formiater i drift



Delmål 2

Kartlegge miljøeffektene knyttet til bruk av formiater



Hvordan gikk første testsesong?

- Og hva er veien videre?

Rapport - TWO friksjonsmåling

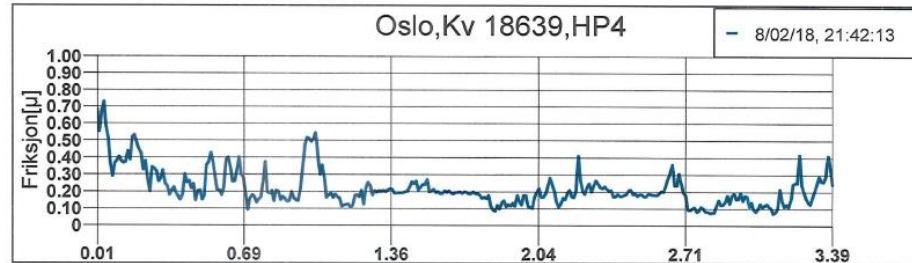
Dato og klokkeslett 08.02.2018 21.42
Område: Oslo
Vegnummer: Kv 18639
Hovedparsell: 4 Felt: 1
Fra [HP/km] 4 0.049 til HP/km: 5 2.360
Gjennomsnittlig hastighet: 42.4 km/t

Beskrivelse: sykkel mot lambertseter
Operatør: Steinar Rorgemoen

MOT LAMBERTSETER
SYKKEL

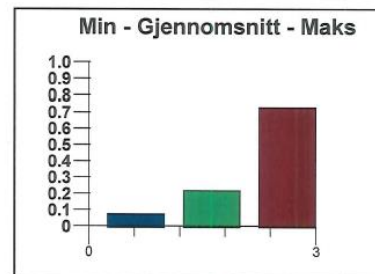
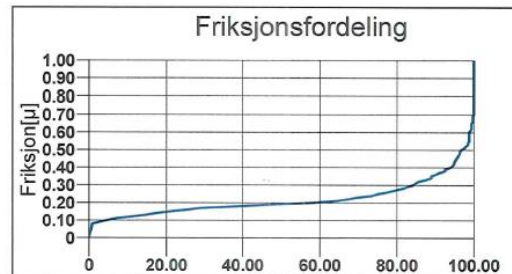
Friksjon:

Maks: 0.728
Min: 0.074
Gjennomsnitt: 0.218
Std. Avvik: 0.000



Fordeling:

Friksjon: 0.000
Prosent: 0.0



Vaktmesterkompaniet





#sykkelioslo