

# Vedlegg 01 - Behovsbeskrivelse

## 1. Innledning

Bymiljøetaten i Oslo (BYM) består av cirka 930 ansatte som har ansvaret for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av kommunale byrom i Oslo, som veier, torg, parker og idrettsanlegg, samt Marka, vann og øyene. Bymiljøetaten skal sørge for smarte miljøløsninger og bidra til god livskvalitet ved å utvikle og forvalte byrommene.

Etaten er en tilrettelegger og motivator for idrett, rekreasjon, naturopplevelse, folkehelse og kulturelle opplevelser. I Oslo skal klima-, miljø- og helsevennlige transportløsninger være det naturlige førstevalget. Dette innebærer å legge til rette for Oslo som gå- og sykkelby, bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken, og arbeide for å redusere biltrafikken i Oslo.

I arbeidet med å tilrettelegge for klima-, miljø-, og helsevennlige transportløsning er god kunnskap om det eksisterende trafikkbildet i byen, samt konsekvenser av endringer, svært viktig. Det er i den forbindelse Bymiljøetaten, ved seksjon for trafikkstyring (TSA), nå ser behovet for å anskaffe et verktøy for helhetlig sammenstilling (og analyse) av eksisterende og nye trafikkdatakilder.

## 2. Bakgrunn

Seksjon for trafikkstyring (TSA) i Vei- og trafikkforvaltningsavdelingen i BYM skal sikre effektiv trafikkavvikling og god kapasitetsutnyttelse av veiinfrastrukturen i Oslo kommune, og bidra til utvikling av et transportsystem som ivaretar alle transportgrupper. Oppgavene omfatter blant annet å

- overvåke og analysere trafikkflyt og infrastrukturbruk vha. trafikkdata
- utvikle og bruke trafikkmodeller
- forvalte trafikktekniske installasjoner som signalanlegg og bommer
- teste og ta i bruk ITS og annen transportteknologi

Seksjonen bistår ofte andre deler av etaten med data og analyser, og har et fagansvar for trafikkdata og -analyse.



Figur 1 Forenklet arbeidsflyt trafikkdata for seksjon Trafikkstyring og analyse

Som seksjon med overordnet ansvar for forvaltning av trafikkdata, benytter TSA en rekke ulike trafikkdatakilder. Seksjonen gjennomfører hovedsakelig tellinger på behovsbasis ved bruk av radartechnologi. Dette har vært ansett som en kostnadseffektiv løsning for seksjonens ansvarsområde.

Denne måten å innhente trafikkdata på medfører at BYM har øyeblikksbilder av fart og trafikkmengde fra mange ulike steder i byen, men **mangler et helhetlig bilde på trafikksituasjonen og trafikktutviklingen i byen.**

Utover data fra radartellinger drifter seksjonen 13 faste induktive tellepunkt, og har til en viss grad systematisert trafikkdata fra signalanlegg og bomstasjoner. BYM bruker mye ressurser på å samle inn data fra ulike kilder og å sammenstille disse best mulig, men mangler et godt, felles system for dette. Se vedlegg 3 for nærmere beskrivelser av dagens datakilder. Denne tabellen er ikke uttømmende, men gir et innblikk i de viktigste kildene.

I tillegg er det flere andre seksjoner i etaten som bruker trafikkdata, og noen av disse har til dels egne rutiner for innsamling og analyse. Se vedlegg 5 for flytdiagram med eksempel på dagens arbeidsprosesser og vedlegg 6a (Jonas jobber med trafikkrådgeving og har et overordnet blikk på trafikkbildet i Oslo) og 6b (Trine jobber med planlegging og tilrettelegging for trafikanter i sitt fagfelt) for eksempler på brukerreiser.

### 3. Ønsket resultat/effekt

1. Å videreutvikle effektiv og etterrettelig innsamling og analyse av trafikkdata, som bidrar til følgende delmål:
  - At Bymiljøetaten drifter og forvalter byen på en ressurseffektiv måte og drar nytte av synergimuligheter på tvers i etaten og kommunen
  - At Bymiljøetaten som fagetat står trygt i faglige vurderinger som understøtter beslutninger om prioriteringer av tiltak
  - At Bymiljøetaten leverer på oppfølging av vedtatte strategier og handlingsplaner, rapportering på arbeid med trafikkreduksjon, bidrag med trafikkdata på kommunalt veinett til nasjonale tjenester, m.m.
2. Å være med på å påvirke teknologiutviklingen innenfor innsamling og analyse av trafikkdata, inkludert trafikkmengder, trafikkavvikling, reisestrømmer og reisetider. Dette bidrar til følgende delmål:
  - At Bymiljøetatens behov blir ivaretatt når nye datakilder blir tatt i bruk og satt i system.
  - At Bymiljøetaten som veieier har oppdatert og god tilgang til trafikkdata om eget veinett
3. Å få tatt i bruk et verktøy som lar oss gjennomføre analyser på historiske og nye trafikkdata og trafikkdata fra eksisterende og fremtidige kilder. Dette bidrar til følgende delmål:
  - At Bymiljøetaten er et ledende fagorgan som holder seg oppdatert og tar i bruk de mest relevante datakildene for å treffe riktige beslutninger om tiltak.

### 4. Behovet

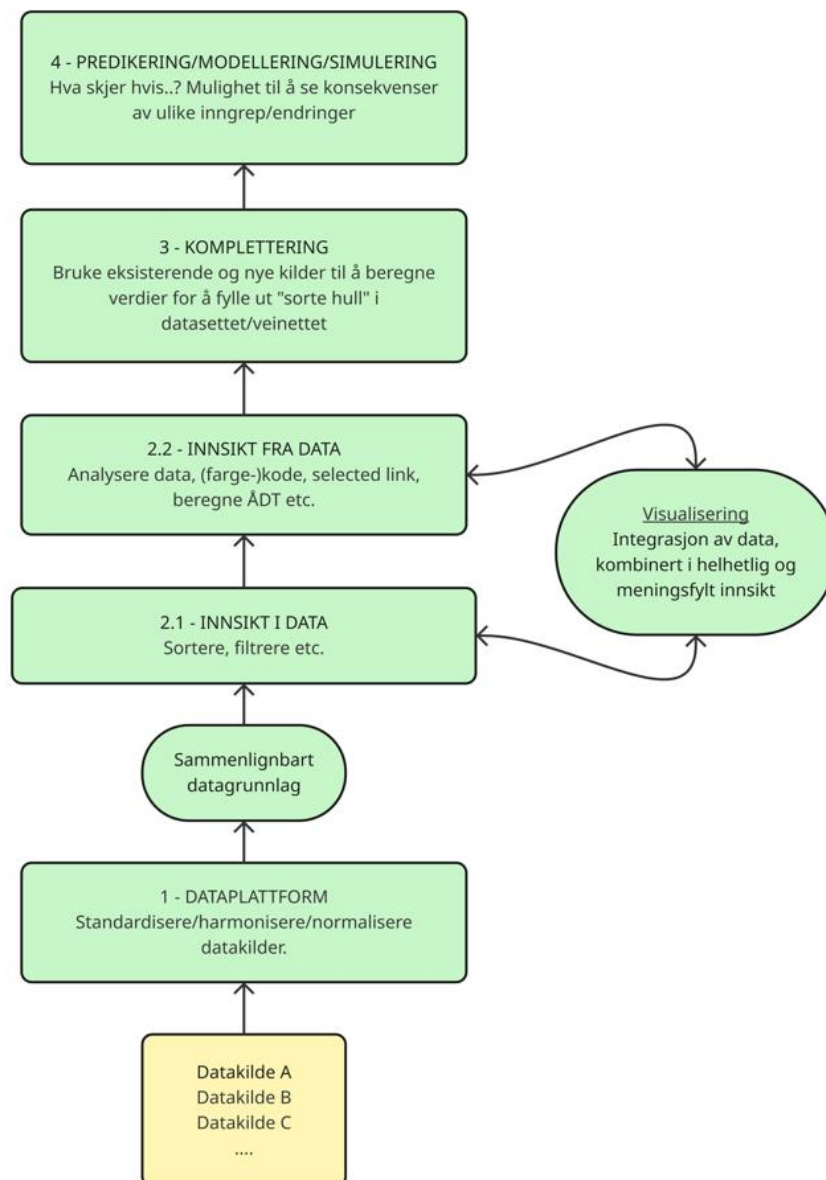
Vi ser behov for et nytt verktøy for helhetlig sammenstilling og analyse av eksisterende og nye trafikkdatakilder. Vi er interesserte i å se hele trafikantsystemet, og ønsker derfor på sikt et

verktøy som omfatter all person- og varetransport (inkludert gange, sykkel, kollektiv og bylogistikk).

Vi ser for oss et verktøy som kan utvikles for å holde tritt med teknologisk utvikling.

Vårt behov er et verktøy som forenkler og videreutvikler beslutningsgrunnlaget for tiltak og prioriteringer som berører transportsystemet.

Etter dialog med markedet sommeren 2025, har vi fått en større forståelse for hva som eksisterer, for hva som er det teknologiske mulighetsrommet, og for hvordan ulike deler av våre behov bygger på hverandre. For å sette dette i system har vi laget en figur som viser de ulike behovene i prioritert rekkefølge. De mest grunnleggende og nødvendige behovene å få oppfylt er nederst (1 og 2) og behovene som gir potensiell størst gevinst (3 og 4) er øverst.



## Effektivisering

Vi har behov for å effektivisere dagens arbeid med trafikkdata, og ønsker et verktøy som forbedrer og forenkler dagens arbeidsprosesser ved å fjerne manuelle rutiner knyttet til innsamling, sammenstilling, analyse og fremstilling av trafikkdata fra ulike kilder. Vi har ønske for å kunne simulere og se sammenhenger mellom ulike tiltak, og se hvilken effekt de har på trafikksystemet. Dette vil hjelpe oss til å jobbe mer effektivt.

Det er mange i etaten som bruker trafikkdata til ulike formål. Vi ser for oss en effektivitetsgevinst ved at verktøyet er intuitivt og brukervennlig, med mulighet for brukertilpasset visualisering for ulike innsiktsbehov, og dermed kan brukes av flere i etaten enn ansatte i seksjon for trafikkstyring.

### **Etterrettelighet/transparens**

Vi har behov for å være etterrettelige, stå trygt i våre vurderinger og kunne vise til et kjent og transparent beslutningsgrunnlag. Det nye verktøyet skal forenkle bruken av ulike datakilder for å gi et mer detaljert bilde av trafikksystemet og hvordan ulike tiltak påvirker ulike trafikanter. Dette omfatter kjente så vel som nye datakilder. Verktøyet må inkorporere og vise datakvalitet i sammenstillingen av ulike kilder, slik at det er klart for brukerne hvor pålitelige dataene er. Vi ser for oss at verktøyet vil gi oss et bedre kunnskapsgrunnlag for å svare på henvendelser fra både innbyggere og politikere.

### **Historiske data**

For å kunne evaluere tiltak og kvalitetssjekke tidligere vurderinger, har vi behov for å gjøre vurderinger og analyser av historiske data. Derfor ønsker vi et verktøy som har slik data tilgjengelig, og er i stand til å kjøre reanalyser og/eller nye sammenstillinger av disse.

### **Tilgjengelig data og deling**

Det må kunne gjøres uttak av analyser og andre resultater. Dette skal være i et format som kan deles utenfor verktøyet. Dette inkluderer dokumentasjon på hvilke parametere som ligger til grunn for uttaket.

Løsningen må kunne håndtere proprietære data enten leverandør eller BYM har tilgang til i henhold til gjeldende lisensbetingelser.

I tillegg har vi behov for å kunne gjøre storeksport av rådata og sammenstillinger av disse gjennom API e.l. Dette for å sikre plattformuavhengighet og ta vare på og behandle data BYM har rettigheter til.

### **Utviklingsmuligheter/skalerbarhet**

For å sikre relevans, skal verktøyet kunne tilpasses til å inkludere nye datakilder, analysemetoder og teknologier som dukker opp i fremtiden, i tillegg til datakilder, analysemetoder og teknologier som allerede eksisterer, men som ikke er modne nok til bruk. Det vil derfor forventes at datamengden som mottas og tas i bruk av BYM vil øke med tid. Verktøyet må kunne skaleres for å møte økt databruk og mer krevende beregninger.

### **Teknisk støtte og drift**

Etter at ny løsning er tatt i bruk vil vi ha behov for at leverandør kan tilby opplæring og brukerstøtte til nye brukere av verktøyet, i tillegg til å drifte systemet med nødvendig vedlikehold og oppdateringer.

## 5. Tekniske krav til løsningen/teknisk plattform

Forslag til funksjonskrav er beskrevet i vedlegg 02. Kravene er delt inn i må-krav og bør-krav.

Må-krav må være oppfylt for at et tilbud skal godkjennes, og bør-krav vil inngå i evalueringen av tilbudene.