



Statens vegvesen

 **VIANOVA**

Nytt regjeringskvartal

Midlertidig stengt Ring 1
Oppfølging av trafikale effekter

3. desember 2024





Rapport

Midlertidig stengt Ring 1 – Oppfølging av trafikale effekter

Prosjekteier:	Statens vegvesen	
Prosjekteiers referanse:	Halvard Gavelstad Statens vegvesen Transport og Samfunn Innspurten 11 C 0663 Oslo	halvard.gavelstad@vegvesen.no
Prosjektnr./navn	2030275/Nytt regjeringskvartal Ring 1 - oppfølging	
Dokumenttype:	Oppdragsrapport	
Dokumentnavn	Ring1-Oppfølging-av-trafikale-effekter-V04.docx	
Versjon/ dato:	4.0/ 2024-12-03	
Versjonsbeskrivelse:	Basert på datamateriale pr uke 48 i 2024	
Utarbeidet av:	Fred Krohn	fred.krohn@vianova.no
Kontrollert av:	Farid Esam	
Oppdragsansvarlig:	Fred Krohn	
Arbeidsgruppe:	Fred Krohn, ViaNova Kristian Lowzow, ViaNova Farid Esam, ViaNova Halvard Gavelstad, Statens vegvesen Hege Nauste, Statens vegvesen Tor Eriksen, Statens vegvesen Arne Torp, Statens vegvesen Hanne Barane Haldorsen, Statens vegvesen	
Notatets formål:	Gi en kort oppsummering av trafikale effekter av tiltak	

Historikk

Versjon 0.0:	Dato: 05.06.2024	1. utgave basert på data pr uke 22 i 2024.
Versjon 1.0:	Dato: 21.06.2024	2. utgave basert på data pr uke 24 i 2024.
Versjon 2.0:	Dato: 26.09.2024	3. utg. basert på data pr. uke 38 i 2024.
Versjon 3.0:	Dato: 18.10.2024	4. utg. basert på data pr. uke 41 i 2024.
Versjon 4.0:	Dato: 03.12.2024	5. utg. basert på data pr. uke 48 i 2024.



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
2	Beskrivelse av tiltakene.....	2
3	Effekt for biltrafikk.....	3
3.1	Trafikkmønster – basert på tellepunkt.....	3
3.2	Trafikkavvikling.....	7
3.3	Elbilandel.....	14
4	Effekt for kollektivtrafikk (Ruter).....	15
4.1	Trafikkmønster.....	15
4.2	Betydningen av Ring1-stenging i ulike deler av Ruters område.....	16
5	Samlet trafikk over bygrensen.....	17



1 Innledning

Ring 1 prosjektet har en estimert anleggsperiode på tre år. Dette innebærer at Ring 1 vil være helt stengt fra Pilestredet i vest til Torggata i øst, inkludert Vaterlandstunnelen i anleggsperioden.

Statens vegvesen har utarbeidet en samlet løsningspakke med ulike tiltak for å prioritere sikkerhet og ivareta beredskap i Operatunnelen ved midlertidig stengning av Ring 1 i tre år fra 2. kvartal 2024. Hovedtiltakene i pakka blir tilfartsregulering til Operatunnelen, adgang for elbiler fjernes i kollektivfeltene, utvidet informasjon på tavler/variable skilt kombinert med samvirkende ITS, utvidelse av kollektivfelt og optimalisering av bussprioritering i signalanlegg. Fjerning av adgang for elbil i kollektivfeltene på Europa og Riksveger i Oslo og alle innfartsårer til Oslo i Akershus ble iverksatt 6. mai 2024; dvs. i starten av uke 19.

Også andre aktører som har et ansvar for transportsystemet i Oslo-regionen arbeider med ulike tiltak. Her er Ruter og Oslo kommune ved Bymiljøetaten svært sentrale. Det er etablert et samarbeidsforum mellom disse aktørene og Statens vegvesen med mål om å dele samferdselsrelaterte data. Statens vegvesen har også jevnlig dialog med Jernbanedirektoratet, Akershus fylkeskommune og kommunene i Oslo-området om trafikktviklingen og aktuelle tiltak.

Noen av tiltakene vil ha stor innvirkning på store trafikantgrupper i Osloområdet. Derfor er det viktig å ha god faktabasert kunnskap om disse virkningene.

Denne rapporten inneholder hovedfunn basert på datamateriale pr. uke 48. Det er tidligere utarbeidet tre tilsvarende rapporter, den siste datert 18.10.2024. Neste rapport er planlagt utgitt i slutten av januar 2025.

Det er laget en egen vedleggsrapport der datakilder og analysemetoder er inngående beskrevet. I denne vedleggsrapporten finnes det også en rekke detaljerte framstillinger (tabeller og grafer) som kan brukes som oppslagsverk. Vedleggsrapporten vil oppdateres i takt med utgivelse av nye versjoner av denne rapporten.

Denne (5.) utgaven av rapporten baserer seg på data fra følgende kilder:

- Trafikkvolum for biltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt (pr. uke 48).
- Trafikkvolum for sykkeltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt (pr. uke 48).
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra SVV's reisetidsprosjekt (pr. uke 48) (Vegvesen.no/Trafikk).
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra TomTom (pr. uke 47).
- Framkommelighet for kollektivtrafikken basert på Ruters SIS/TAS-data (henvisning til egen rapport fra Ruter).
- Trafikkvolum inkl. andel elbiler fra Fjellinjen (pr. oktober).
- Passasjertall for kollektivtrafikken basert på Ruters APC-data (pr. oktober).
- Passasjertall for Jernbane basert på data fra Jernbanedirektoratet og Flytoget (pr. oktober).

De to første utgavene av denne oppfølgingen forelå før Ring 1 ble stengt 1. juli. Da hadde det til nå viktigste tiltaket, elbilene ut av kollektivfeltet, virket siden uke 19. Utgave 3 og 4 har fått med seg utviklingen pr henholdsvis august og september. Foreliggende rapport får med seg effektene forholdsvis lenge etter at både forbud mot elbiler i kollektivfeltene samt selve stengingen av Ring 1 ble iverksatt. Trafikknivået i Operatunnelen etter ferien har ligget tilnærmet konstant, men en viss nedadgående trend, tyder på at trafikken er i ferd med å tilpasse seg.



2 Beskrivelse av tiltakene

Fjerning av adgangen for elbiler i kollektivfelt på Europa -og Riksveger i Oslo og alle innfartsårer til Oslo i Akershus. Dette ble gjort 6. mai 2024; dvs. i starten av uke 19.

Tilsvarende ble gjort i løpet av uke 21 for alle kommunale veger i Oslo.

Ring 1 ble stengt for trafikk 1. juli 2024.

Tungtrafikkfelt (adgang for kjøretøy med tillatt totalvekt over 7,5 tonn i kollektivfelt) ble etablert på E6 i nordøst mellom Hvam og Tangerud, og i sør på E6 mellom Taraldsrud og Klemetsrud 1. juli 2024.

Forbudet mot elbil i kollektivfeltet på E18 i korridor vest ble opphevet for lørdager og søndager fra 7. september 2024.

Andre tiltak med merkbar effekt på trafikksituasjonen, men som ikke er initiert av stengingen av Ring 1:

- Anleggsarbeid ved Ring 3 som reduserte kapasiteten på Ring 3 ved Tåsen i begge retninger, f.o.m. uke 16 t.o.m. uke 21.
- Påkjøringsrampen til E6 mot nord ved Robsrud ble stengt i slutten av juni 2024 pga. anleggsarbeider; dvs. med virkning fra juli. Stengingen varte ut november 2024.

3 Effekt for biltrafikk

3.1 Trafikkmønster – basert på tellepunkt

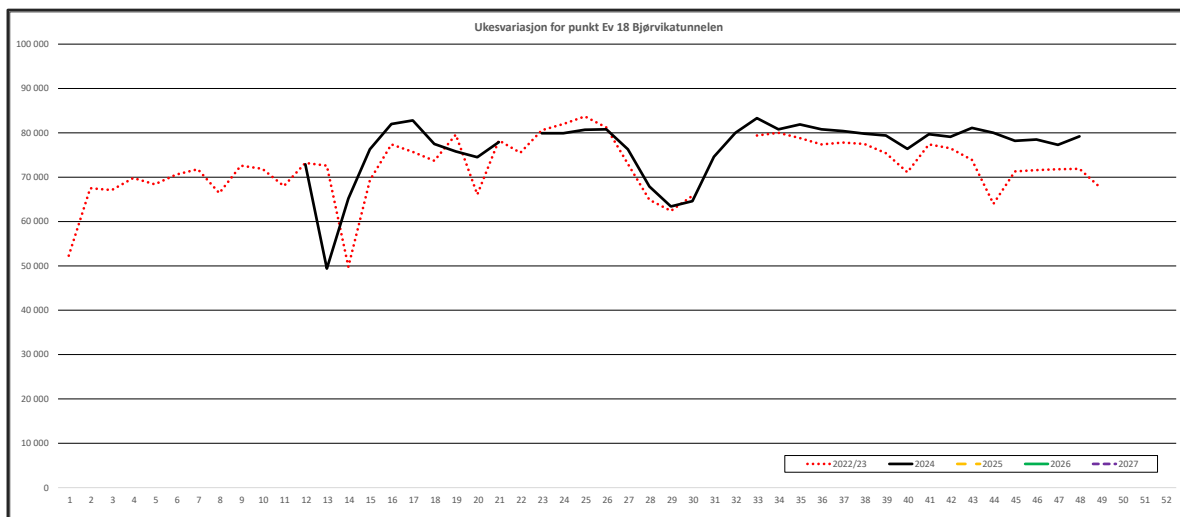
I tabell 1 er det vist trafikknivået på enkelte av de kontinuerlige trafikktellepunktene. De er gruppert i korridorer. Selv om de utvalgte punktene ikke representerer 100% tette snitt, gir det allikevel en god indikasjon på trafikknivået nesten 5 måneder etter at Ring 1 ble stengt og nesten 7 måneder etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltene på Europa- og Riksveger. I tabell 1 er det vist ukens gjennomsnitt for uke 48 i år 2024 mot uke 48 i 2023. I korridor vest er trafikknivået 2.200 kjt. (2,2%) høyere pr. gjennomsnittlig ukedøgn enn sammenlignbar uke i 2023. Dette avviker fra den nedgangen man tidligere har observert i korridor vest siden innføring av elbilforbud i kollektivfeltet i uke 19. Det må imidlertid påpekes at med kun 1 uke som sammenligningsgrunnlag vil ulike hendelser kunne gjøre det vanskelig å tolke sammenligningen. Eksempelvis kom det første snøfallet i 2023 allerede i uke 44, der spesielt 2 av dagene var sterkt preget av snøvær. I 2024 har det knapt vært snø i 2. halvår pr uke 48. Det gjorde at det i korridor vest i uke 44 i 2024 var 103.400 kjt/døgn mot 92.600 kjt/døgn i 2023 – en økning på 11,7%. Dette var kun et resultat av unormalt lavt trafikknivå i 2023 pga snøvær. Man bør derfor ikke legge for stor vekt på sammenligning av trafikknivå pr uke. I kapittel 5 er det vist en sammenstilling av trafikk over bygrensa for både bil og kollektivtrafikk. Det er en sammenligning basert på tette snitt for en hel måned, der man også korrigerer for offisielle fridager samt ferier, på en måte som egner seg bedre for å sammenligne utvikling av nivå over tid.

I korridor nordøst er økningen på 4.400 kjt. (3,1%) og i sør en økning på 1.800 kjt (1,9%). Data fra sykkeltrafikken har vi ikke kunnet trekke noen konklusjoner ut ifra fordi sykkeltrafikken blir svært påvirket av variasjon i værforholdene. Data for sykkel finnes i vedleggs-rapporten.

Tabell 1 Biltrafikk som gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i utvalgte tellepunkt pr uke 48 i 2024.

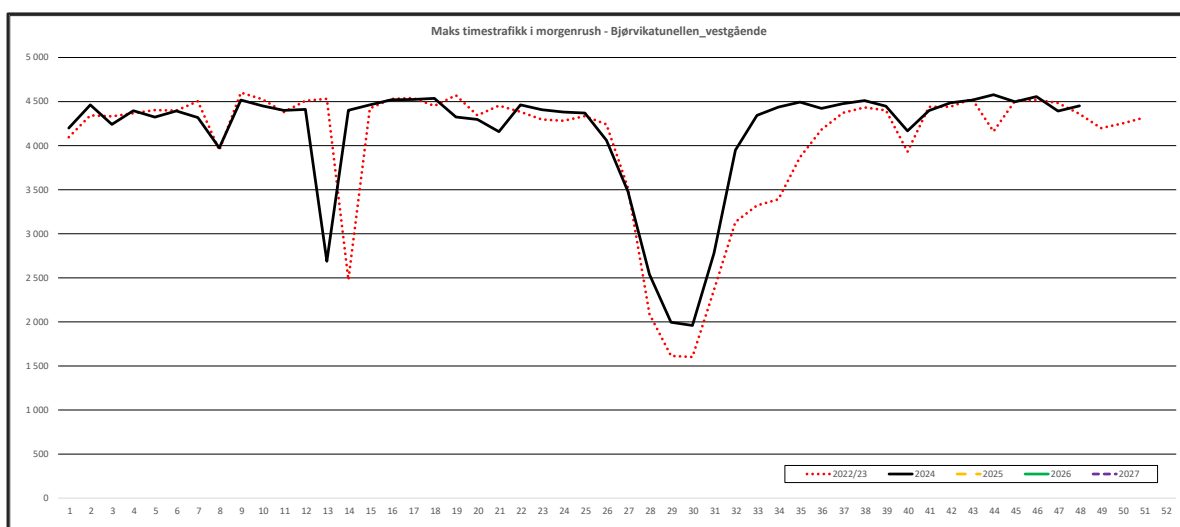
Uke 48								
Utvalgte tellepunkt i forhold til trafikk i referanseår 2022/23, uke 48								
NB! Sum korridorer er ikke tette snitt. OG kun punkt der telling i gjeldende uke og referanse har gyldig verdi summeres.								
Utvalgte Tellepunkt	Kommune	Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk				Differanse		
		Uke 48 i 2024	Uke 48 i 2022/23	Uke 47 i 2024	Uke 46 i 2024	Uke 48 i 2022/23	Uke 47 i 2024	Uke 46 i 2024
BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest)	Bærum	78 700	76 100	75 700	78 900	2 600	3 000	-200
OSLO GRENSE (Fv 160 Bærumsveien)	Bærum	14 400	13 700	13 700	14 300	700	700	100
LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien)	Bærum	7 600	8 700	7 500	7 500	-1 100	100	100
Korridor Vest	Bærum	100 700	98 500	96 900	100 700	2 200	3 800	0
						2,2 %		
Ev 6 Furuset	Oslo	95 300	91 200	93 100	96 600	4 100	2 200	-1 300
AMMERUD (Rv 4 Trondheimsveien)	Oslo	26 200	26 300	25 900	26 300	-100	300	-100
Grorud Stasjon 1,2,3,4 (Rv 163 Østre Aker vei)	Oslo	24 700	24 300	24 000	25 000	400	700	-300
Korridor Nordøst	Oslo	146 200	141 800	143 000	147 900	4 400	3 200	-1 700
						3,1 %		
Ev 6 Sandstuveien	Oslo	76 900	75 100	74 600	76 400	1 800	2 300	500
Mosseveien v/Furubråtveien (Ev 18)	Oslo	21 900	21 900	21 500	21 700	0	400	200
Korridor Sør	Oslo	98 800	97 000	96 100	98 100	1 800	2 700	700
						1,9 %		
SMESTAD BRANSTASJON (Ring 3)	Oslo	49 700	46 700	48 100	49 900	3 000	1 600	-200
MARITIM-510B (Ev 18)	Oslo	81 900	79 800	80 200	81 700	2 100	1 700	200
Oslo N/S	Oslo	131 600	126 500	128 300	131 600	5 100	3 300	0
						4,0 %		
Ev 18 FILIPSTAD	Oslo	72 200	66 500	70 800	72 900	5 700	1 400	-700
Ev 18 Bjørvikatunnelen	Oslo	79 200	71 900	77 300	78 500	7 300	1 900	700
Ev 6 EKEBERGTUNNELEN	Oslo	81 300	79 200	79 500	80 600	2 100	1 800	700
Helsfyr 1,2,3,4 (Ev 6 Nordøst)	Oslo	56 800	55 100	55 400	57 000	1 700	1 400	-200
Vøyen bru (Ring 2)	Oslo	15 900	15 600	15 600	15 300	300	300	600
Rv 162 Kong Håkon 5.s gt (Rv 162)	Oslo	20 500	24 800	20 000	20 000	-4 300	500	500
Østre Tangent (Rv 162)	Oslo	11 700	15 500	11 300	11 300	-3 800	400	400

For E18 Bjørvikatunnelen er utvikling i døgntrafikk over tid viktig og ikke kun sammenlignet med en enkeltuke. I figur 1 er det vist utvikling over alle uker for referansesituasjonen 2022/2023 og fram til uke 46 i 2024. Selv om nivået i 2024 er noe over nivået i referansesituasjonen, så er det viktig å observere at nivået i samtlige uker etter sommerferien er bortimot konstant med en synkende trend, bortsett fra uke 40 som har et noe lavere trafikknivå pga. høstferien. I referansesituasjonen (2023) var det i uke 44 om lag 13% mindre trafikk enn uka før. Dette skyldes det første snøfallet som nevnt på forrige side, som hadde mye nedbør i minst 2 av ukedagene. Det samme bildet ser vi i alle de kontinuerlige tellepunkter på alle hovedveier. Dette er en påminnelse om at å basere seg på ukese-gjennomsnitt kan i slike ekstreme tilfeller som her vist for trafikken i uke 44, ikke alltid gi mening.



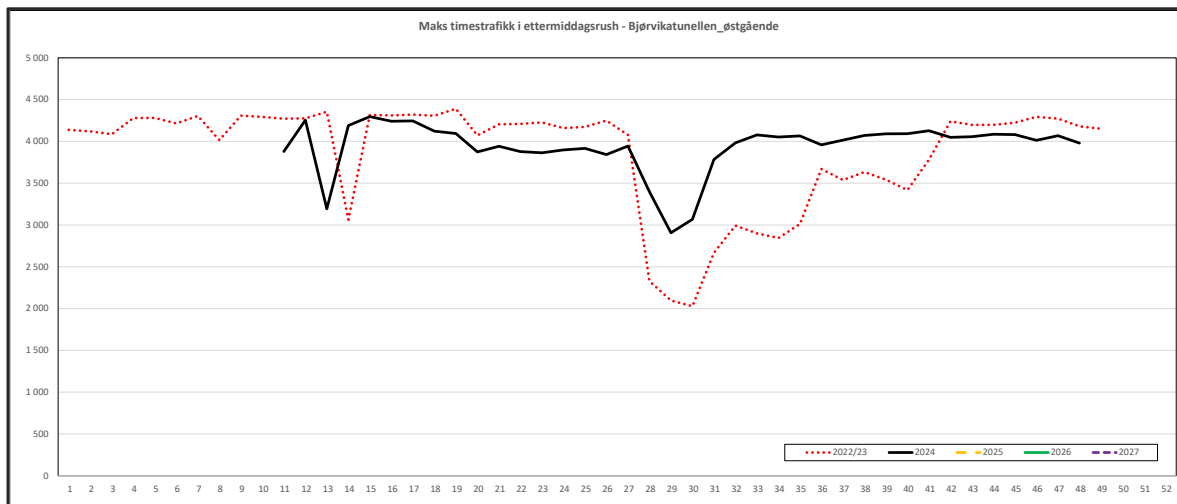
Figur 1 Gjennomsnittlig antall kjøretøyer/døgn pr uke i tellepunkt Bjørvikatunnelen.

For trafikkavviklingen er det imidlertid trafikkvolumet pr. time som er avgjørende. Det er mest trafikk i morgenrushet i vestgående retning og i ettermiddagsrushet i østgående retning. I figur 2 er det vist maks timestrafikk i morgenrushet pr uke på hverdager pr uke 48 i 2024 i Bjørvikatunnelen i vestgående retning. Det er ikke nødvendigvis den samme klokke-tid som har maks trafikk i rushet. Det er også vist tilsvarende for referansesituasjonen 2022/23. Nivået er svært likt – i de fleste uker ligger makstimen på rundt 4.500 kjøretøyer/time.



Figur 2: Maks timestrafikk i morgenrush pr uke i Bjørvikatunnelen vestgående løp.

Tilsvarende er det i figur 3 vist maks timestrafikk i ettermiddagsrush pr uke på hverdager i østgående løp. Siden sommerferien har det i 2024 makstimen vært svært stabil på rundt 4.000 kjøretøyer/time. I forrige oppsummeringsrapport viste vi også litt rundt spredningen av trafikken over rushtimene. I denne utgaven inngår ikke dette.



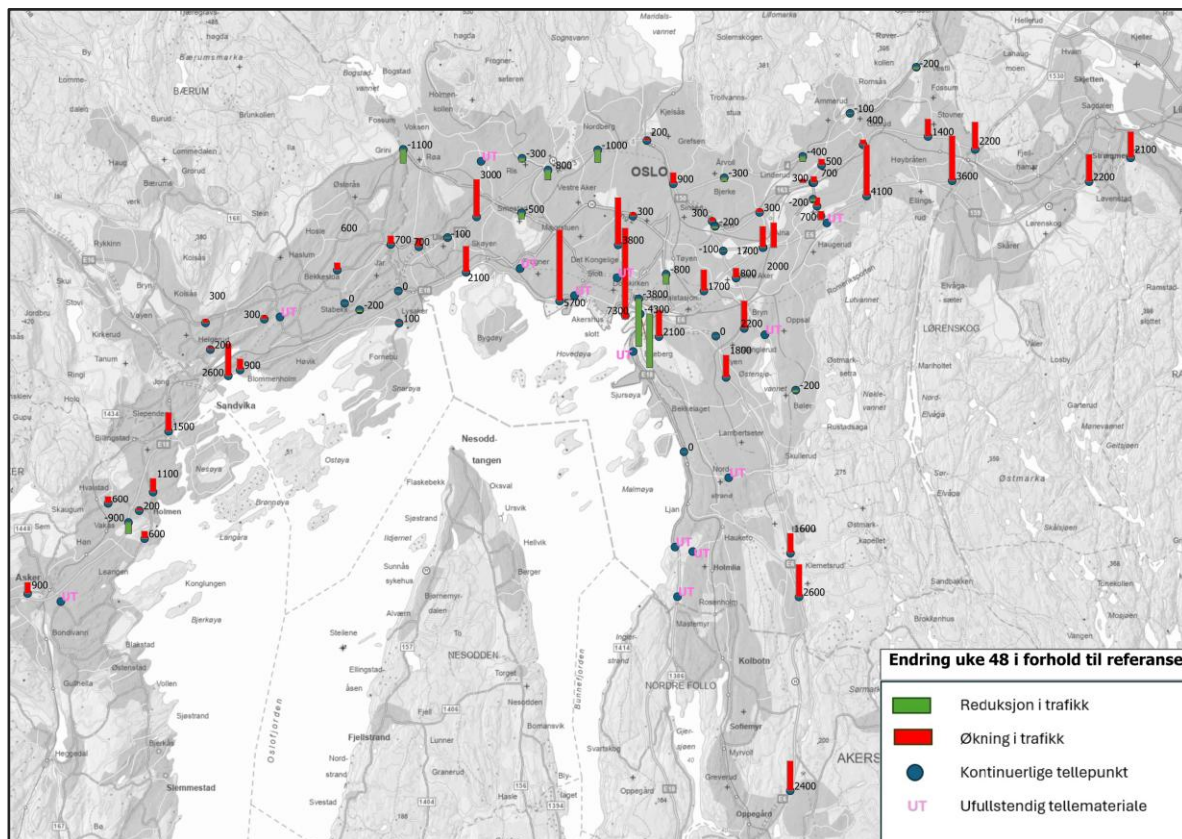
Figur 3 Maks timestrafikk i ettermiddagsrush pr uke i Bjørvikatunnelen østgående løp.

I tabell 2 er det vist hvor mye trafikk som avvikles i rushene i uke 48 i 2024 og i referanse-situasjonen 2022/2023 for de samme punktene som er vist i tabell 1. Av tabellen framgår det at trafikkøkningen i de 3 korridorane kommer utenfor rushet. I uke 48 blir det i korridor vest avviklet drøyt 4.000 færre kjøretøyer i 2024 i rushet enn i 2023. I korridor nordøst og i korridor sør snaut 2.000 kjøretøyer.

Tabell 2 Trafikk avviklet i rush i utvalgte tellepunkt i uke 48 i 2024 og referanse 2023/2022.

Uke 48				
Trafikk avviklet i rush i utvalgte tellepunkt i forhold til trafikk avviklet i rush i referanseår 2022/23, uke 48				
NB! Sum korridorer er ikke tette snitt. OG kun punkt der telling i gjeldene uke og referanse har gyldig verdi summeres.				
Gjennomsnittlig ukedagstrafikk avviklet i rush (7-10) og (15-18)				
Utvalgte Tellepunkt	Kommune	# i rush i 2023	# i rush i 2024	Differanse
BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest)	Bærum	32 220	28 415	-3 805
OSLO GRENSE (Fv 160 Bærumveien)	Bærum	5 547	6 143	596
LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien)	Bærum	4 376	3 444	-932
Korridor Vest	Bærum	42 143	38 002	-4 141
Ev 6 Furuset	Oslo	37 627	36 096	-1 530
AMMERUD (Rv 4 Trondheimsveien)	Oslo	10 365	10 405	40
Grorud Stasjon 1,2,3,4 (Rv 163 Østre Aker vei)	Oslo	12 116	11 874	-242
Korridor Nordøst	Oslo	60 108	58 375	-1 732
Ev 6 Sandstuveien	Oslo	29 702	28 487	-1 215
Mosseveien v/Furubråtveien (Ev 18)	Oslo	9 701	9 270	-431
Korridor Sør	Oslo	39 403	37 757	-1 646
SMESTAD BRANNSTASJON (Ring 3)	Oslo	21 579	20 919	-660
MARITIM-510B (Ev 18)	Oslo	37 170	33 502	-3 667
Oslo N/S	Oslo	58 749	54 422	-4 327
Ev 18 FILIPSTAD	Oslo	31 134	27 995	-3 139
Ev 18 Bjørvikatunnelen	Oslo	32 919	30 043	-2 876
Ev 6 EKEBERGTUNNELN	Oslo	34 159	32 122	-2 037
Helsfyr 1,2,3,4 (Ev 6 Nordøst)	Oslo	23 436	21 859	-1 577
Vøyen bru (Ring 2)	Oslo	5 766	6 085	320
Rv 162 Kong Håkon 5.s gt (Rv 162)	Oslo	#N/A	9 605	#N/A
Østre Tangent (Rv 162)	Oslo	5 891	6 214	323

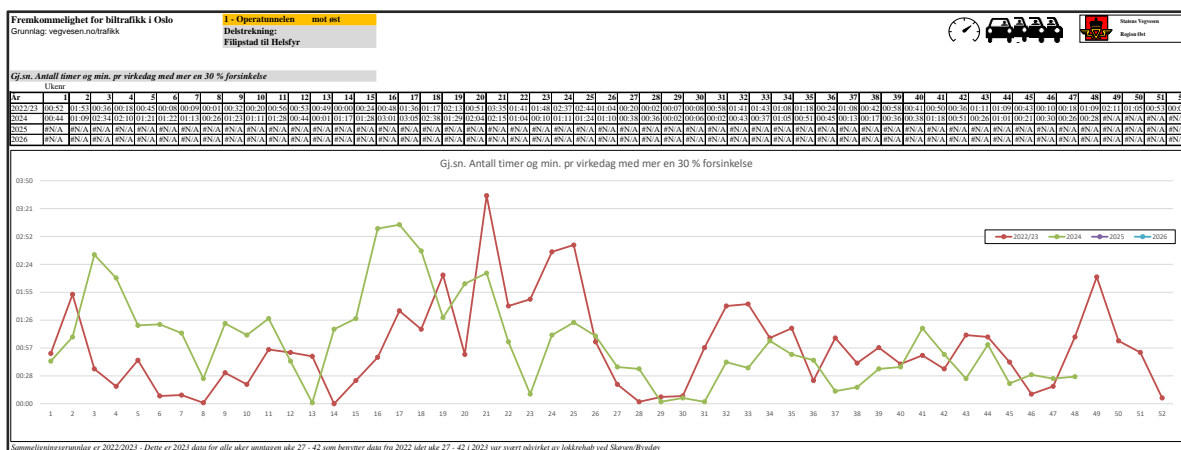
I figur 4 er det vist endring i gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i uke 48 i 2024 og 48 i 2023 for alle de kontinuerlige tellepunktene som inngår i den ukentlige oppfølgingen av trafikknivå. Figuren viser at det jevnt over er noe mer biltrafikk i uke 48 i 2024 enn i 2023. Figuren illustrerer også at det i ganske mange av de kontinuerlige tellepunktene er et ufullstendig tellemateriale – enten i 2023 eller i 2024. Dette er markert med **UT** (Ufullstendig Tellemateriale).



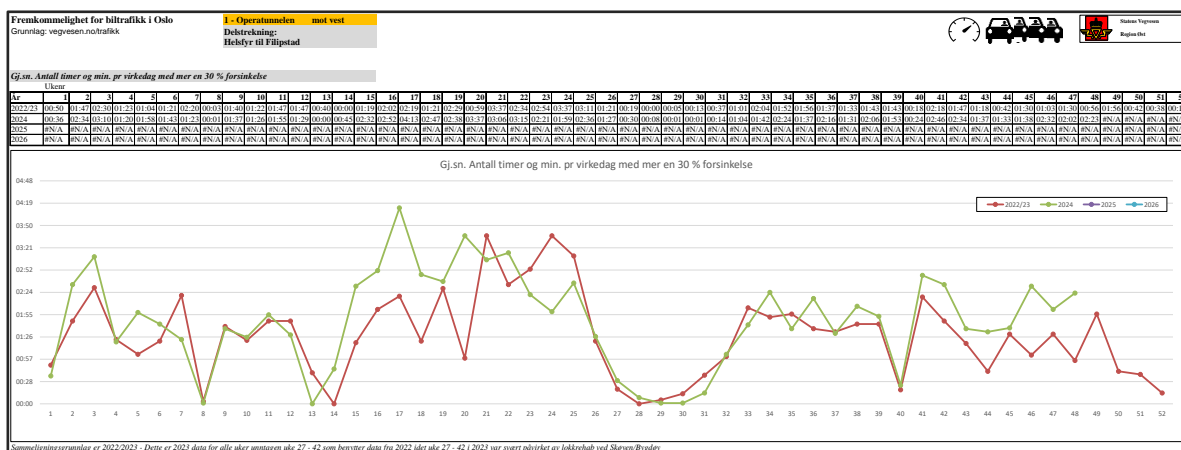
Figur 4 Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i uke 48 i 2024 sammenlignet med uke 48 i 2023.

3.2 Trafikkavvikling

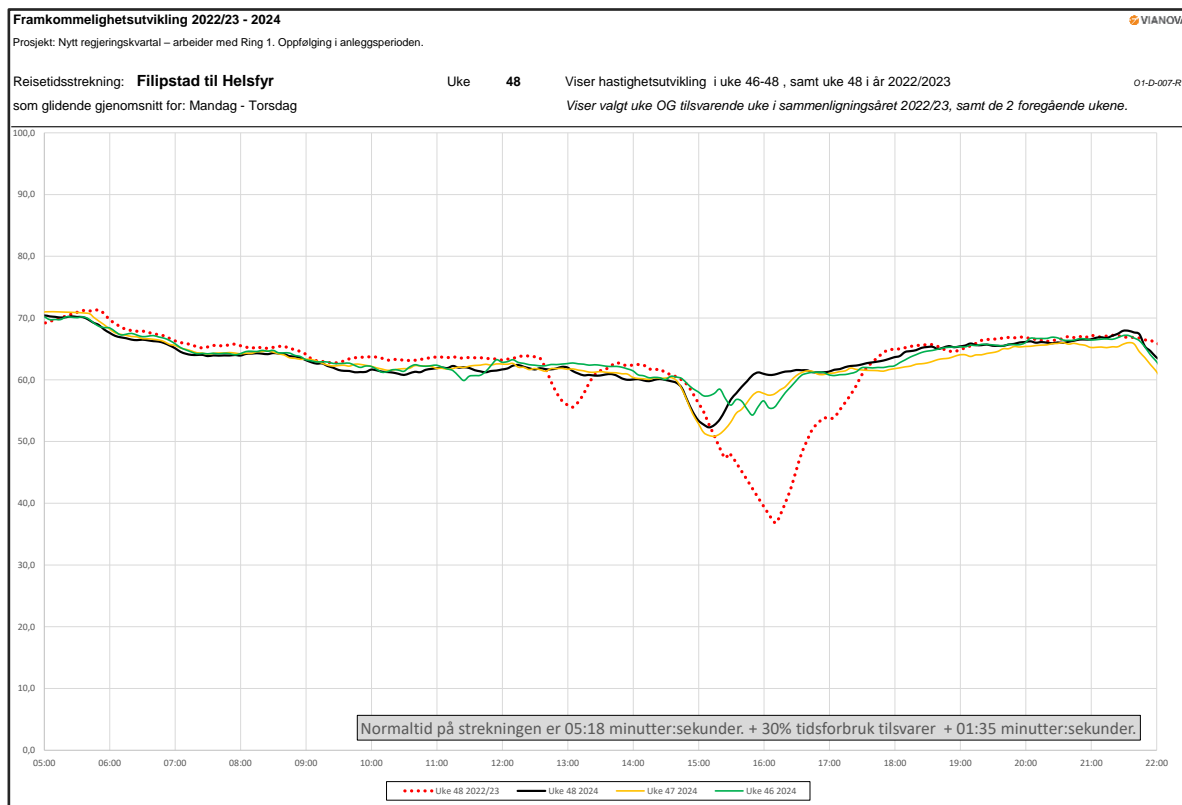
Tilfredsstillende avvikling i Operatunnelen er svært viktig, derfor vil dette alltid være det første som beskrives i kapittel 3.2 Trafikkavvikling, i denne og videre utgaver av denne oppsummeringsrapporten. I figur 5 er det vist antall timer der reisetiden øker med minst 30% på strekningen mellom Filipstad og Helsefyr pr. uke gjennom hele året. Sammenligningsgrunnlaget er år 2023, bortsett fra uke 27 til 42 da sammenligningsgrunnlaget er fra 2022 idet disse ukene i 2023 var svært påvirket av lokk-rehabiliteringen på E18 ved Skøyen og Bygdøy. Sammenligningsgrunnlaget er vist med rødt. En økning av reisetiden med 30% på denne strekningen tilsvarer 1 minutt og 35 sekunder. Etter uke 19 er nivået stort sett noe lavere sammenlignet med tidligere år, dog er det en markant økning i uke 41. Dette skyldes sannsynligvis en eller flere enkelthendelser. I figur 6 er tilsvarende vist for den motsatte retningen. I ukene 16 – 21 – da Ring 3 fikk redusert kapasitet - ser man en liten økning av forsinkelsens varighet, dette gjelder for begge retninger. I ukene etter at Ring 1 stengte er forsinkelsens varighet stort sett vært noe lavere enn i referansesituasjonen i år 2022 i østgående retning, mens det i vestgående retning varierer noe mer. I vestgående retning har det etter høstferien i alle uker, vært noe høyere varighet på forsinkelsen, dog ikke dramatisk mye mer.



Figur 5 Antall timer med mer enn 30% økning i reisetid mellom Filipstad og Helsefyr, østgående på E18

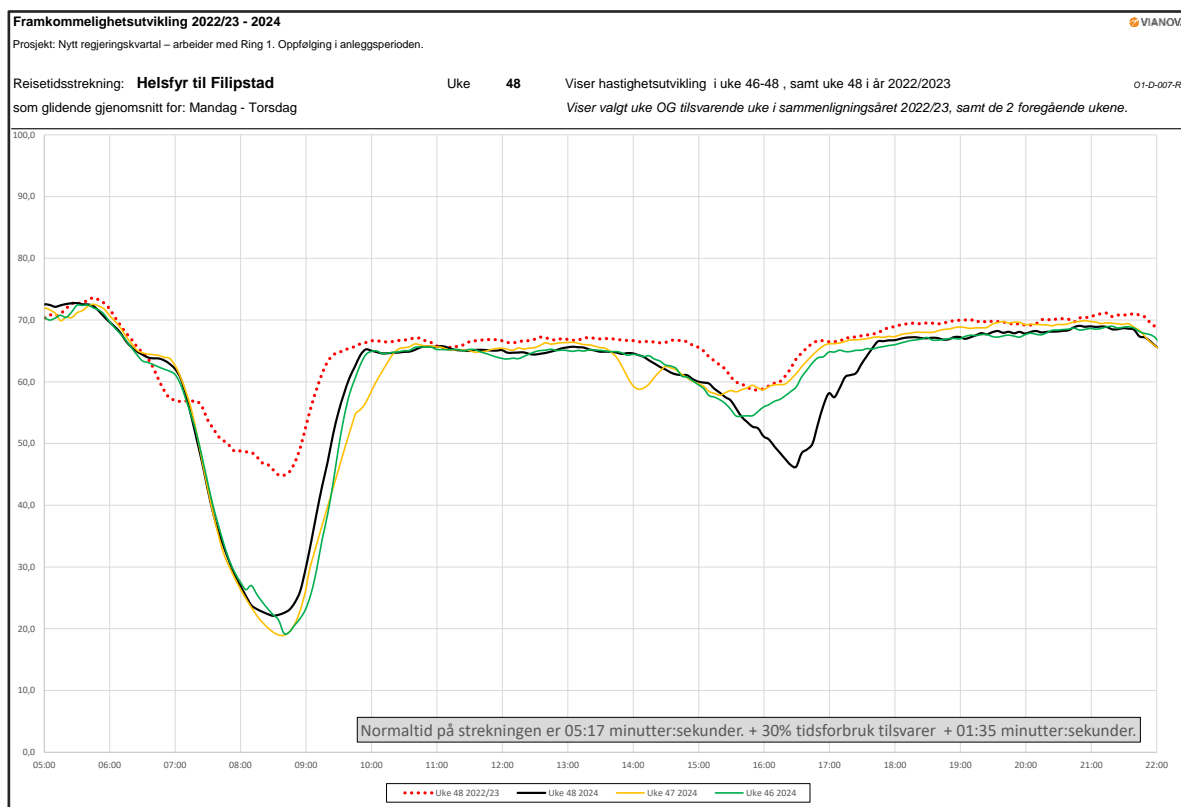


Figur 6 Antall timer med mer enn 30% økning i reisetid mellom Helsefyr og Filipstad, vestgående på E18.



Figur 7 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 46, 47 og 48 i 2024, samt uke 48 i referanseåret 2022/23, mellom Filipstad og Helsefyr.

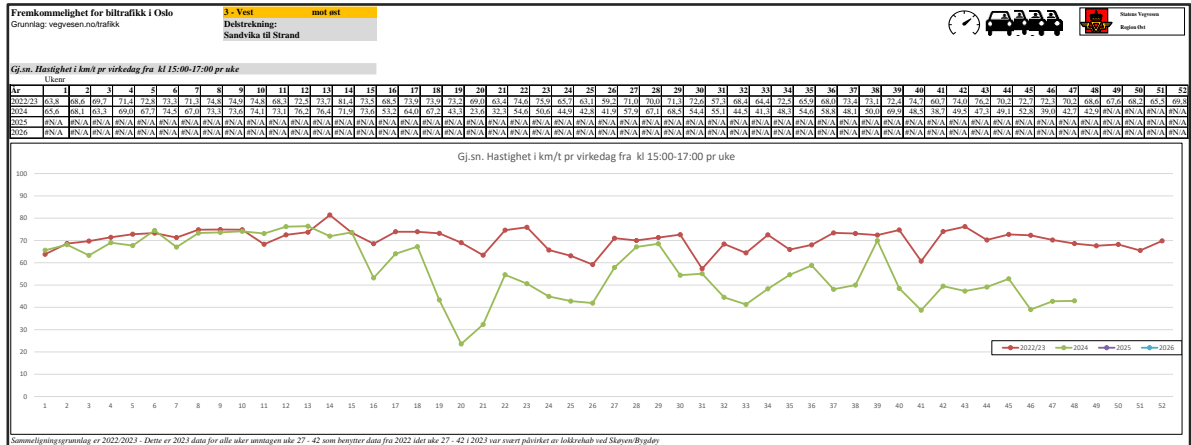
I figur 7 er det vist avviklingen mellom Filipstad og Filipstad over døgnet for de siste 3 uker (uke 46-48), samt for uke 48 i 2023. Framkommeligheten er god i begge rush. I referansesituasjonen i uke 48 i 2023 var det noe redusert hastighet i ettermiddagsrushet – dette skyldes sannsynligvis en unormal hendelse. I motsatt retning, som vist i figur 8 er avviklingen svært lik i ukene 46-48 i 2024 med redusert hastighet i morgenrushet, spesielt mellom kl. 07:30 og kl. 09:00. Hastigheten i referansesituasjonen er noe bedre enn i tilsvarende uke i 2024.



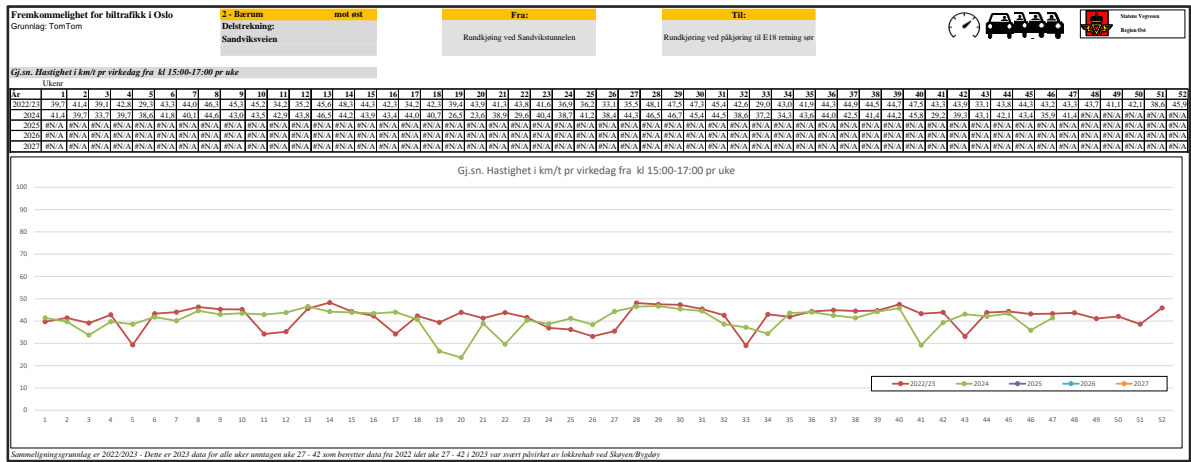
Figur 8 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 46, 47 og 48 i 2024, samt uke 48 i referanseåret 2022/23, mellom Helsfyr og Filipstad.

Det er nesten utelukkende i hele korridor vest i retning mot øst det kan observeres en markant endring i framkommelighet etter at elbilenes adgang til kollektivfeltene ble fjernet. Dette gjelder hovedsakelig i ettermiddagsrushet. Dette er illustrert for delstrekningen Sandvika til Strand i figur 9. I uke 19 gikk hastigheten i ettermiddagsrushet fra et normal-nivå på rundt 70 km/t til 45 km/t og til hittil laveste nivå på ca. 25 km/t i uke 20. I figur 9 er alle hverdager med i utregning av gjennomsnitt – også bevegelige fridager. Siden både uke 19, 20 og 21 har slike dager er den reelle hastigheten enda lavere. Etter uke 20 stiger gjennomsnittshastigheten i ettermiddagsrushet til rundt 50 km/t. Etter sommerferien er tendensen at avviklingen er i ferd med å stabilisere seg på en hastighet rundt 50 km/t. Dette kan tyde på en viss tilpasning. På parallellveien Sandviksveien fra rundkjøring ved Sandvikstunnelen til rundkjøring ved påkjøring til E18 er hastigheten i ettermiddagsrushet svært likt normalsituasjonen, med unntak av uke 41 som vist i figur 10. Det er heller ikke observert lavere hastighet i ettermiddagsrushet på Bærumsveien mot øst sammenlignet med referansesituasjonen. Den reduserte avviklingen øst for Sandvika gjelder kun for E18 i ettermiddagsrushet.

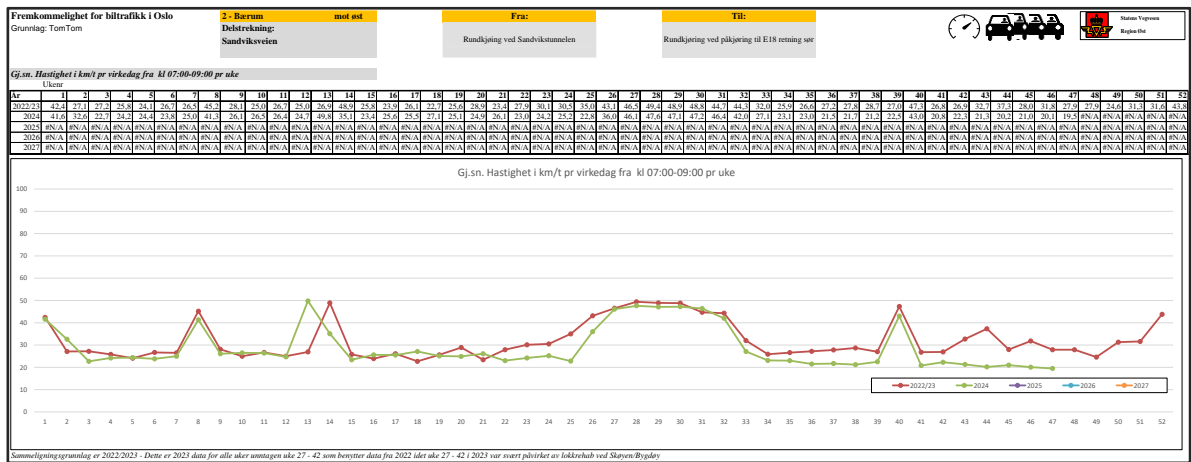
I morgenerushet derimot har avviklingen på parallellveien Sandviksveien blitt merkbart redusert etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltet som det framgår av figur 11. På E18 er normalsituasjonen en svært dårlig avvikling med rundt 30 km/timen mellom kl. 07:00 og kl. 09:00 både før og etter elbilforbudet fra uke 19 i 2024.



Figur 9 Gjennomsnittshastighet i ettermiddagsrushet for strekningen Sandvika til Strand pr uke 48 2024.

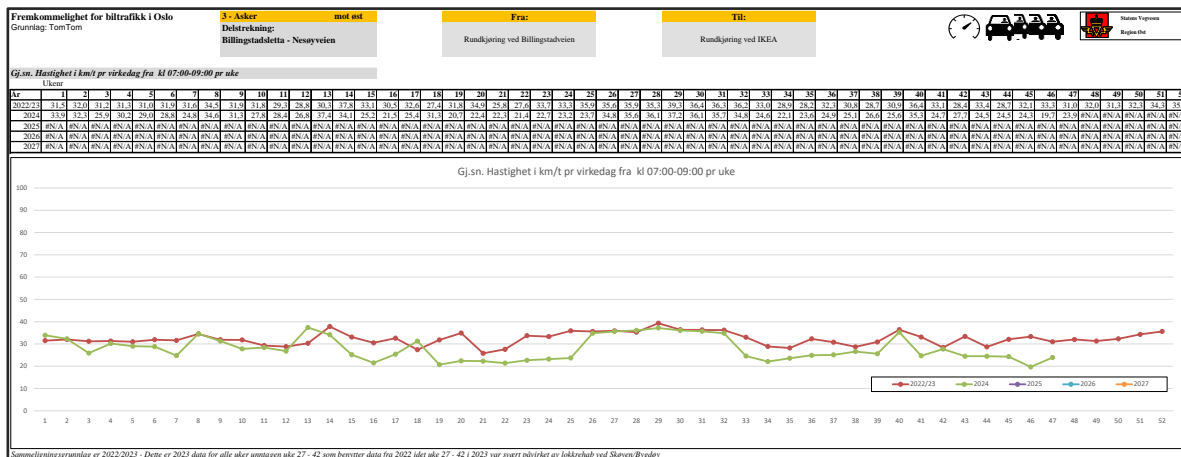


Figur 10 Gjennomsnittshastighet i ettermiddagsrushet for strekningen Sandviksveien fra rundkjøring ved Sandvikstunnelen til rundkjøring ved påkjøring til E18 pr uke 47 2024.

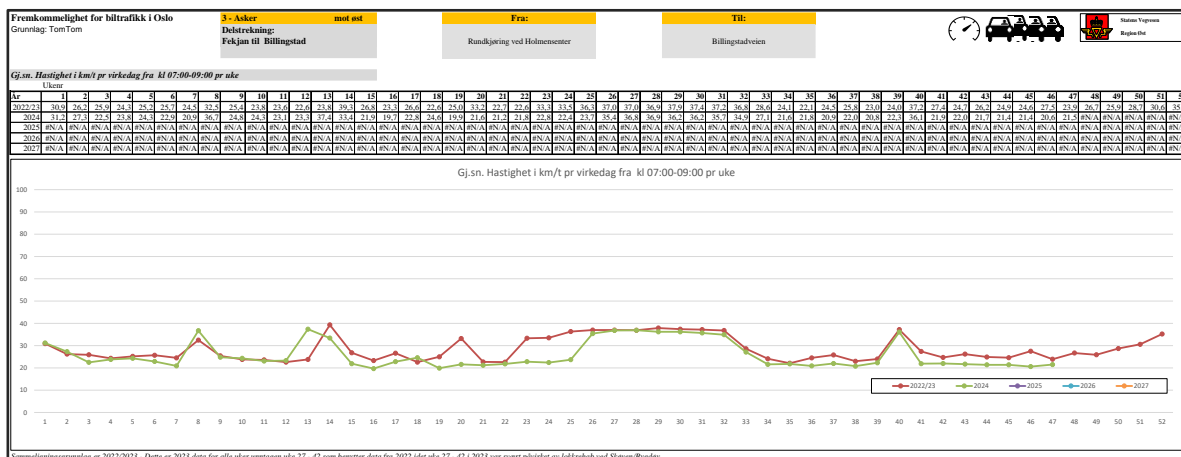


Figur 11 Gjennomsnittshastighet i morgenrushet for strekningen Sandviksveien fra rundkjøring ved Sandvikstunnelen til rundkjøring ved påkjøring til E18 pr uke 47 2024.

Også på parallellvegssystemet vest for Sandvika fra Holmen til Slependen er framkommeligheten blitt dårligere enn normalt i morgenrushet som illustrert på figur 12 (Billingstadsletta - Nesøyveien fra rundkjøring ved Billingstadveien til rundkjøring ved IKEA) og figur 13 (Fekjan - Billingstad fra rundkjøring ved Holmensenteret til Billingstadveien).

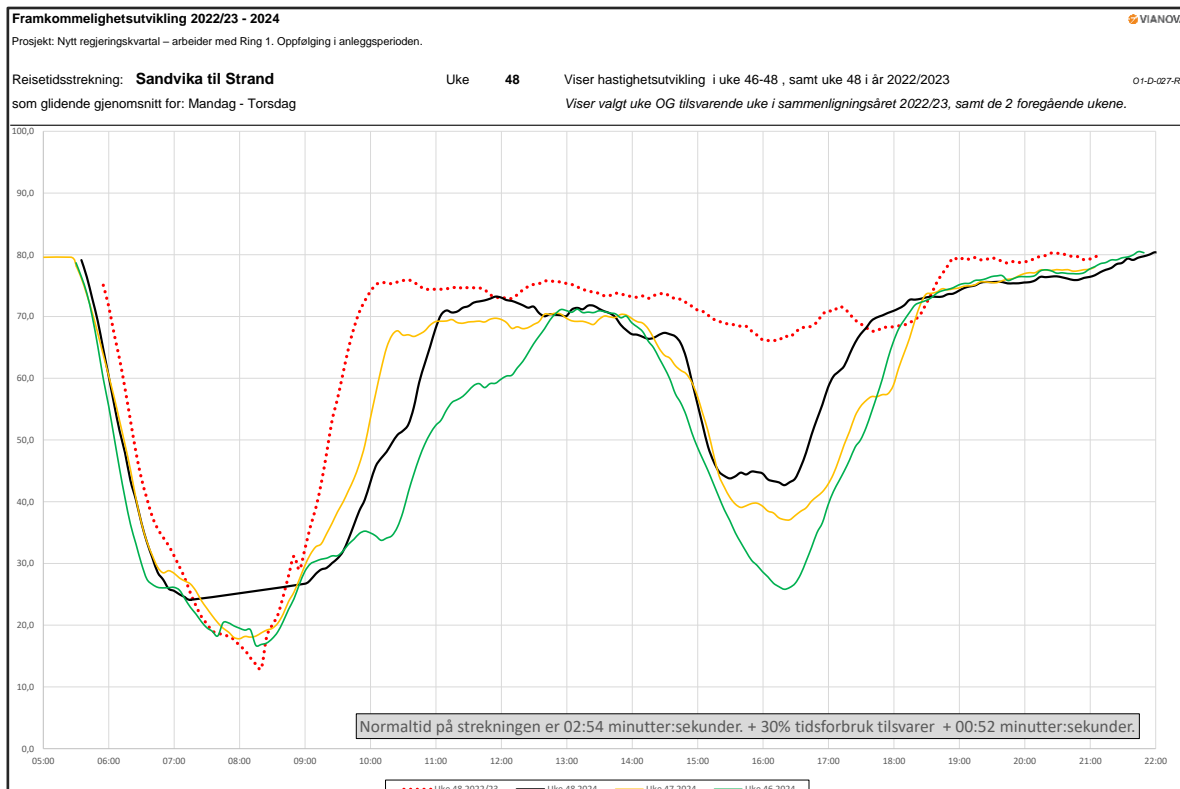


Figur 12 Gjennomsnittshastighet i morgenrushet for strekningen Billingstadsletta - Nesøyveien fra rundkjøring ved Billingstadveien til rundkjøring ved IKEA pr uke 47 2024.



Figur 13 Gjennomsnittshastighet i morgenrushet for strekningen Fekjan - Billingstad fra rundkjøring ved Holmensenteret til Billingstadveien pr uke 47 2024.

En alternativ måte å vise endring i framkommelighet i korridor vest er vist i figur 14. Her er hastigheten gjennom døgnet i uke 48 i sammenligningsåret 2022/23 vist med stiplet rød strek. For 2024 er uke 48 vist med svart strek, uke 47 med gul strek og uke 46 er vist med grønn strek. Alle ukene – bortsett fra uke 40 som er høstferie - har forholdsvis lik avviklingskvalitet i morgenrushet – på samme måte som en tilsvarende sammenligning gjort tidligere. For formiddagsperioden og ettermiddagsrushet, derimot har uke 46/47/48 dårligere avvikling sammenlignet med uke 48 i 2022/23. Det var forventet at det var i denne korridoren elbilforbudet ville ha størst effekt idet det er en svært lang strekning med sammenhengende kollektivfelt mot sentrum, kombinert med at det er i korridor vest man har observert den høyeste andel elbiler – over 50% i makstimen.



Figur 14 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 46, 47 og 48 i 2024, samt uke 48 i referanseåret 2022/23, mellom Sandvika og Strand.

Elbilforbudet i kollektivfeltet i vest har som tidligere omtalt, ført til en svært dårlig trafikkavvikling i korridoren på søndager bortsett fra i selve fellesferien. Dette er grunnen til at Statens vegvesen har reversert dette tiltaket i korridor vest på lørdager og søndager med virkning fra 7. september – det vil si fra uke 36. Etter uke 36 har avviklingen på søndager i korridor vest vært god.

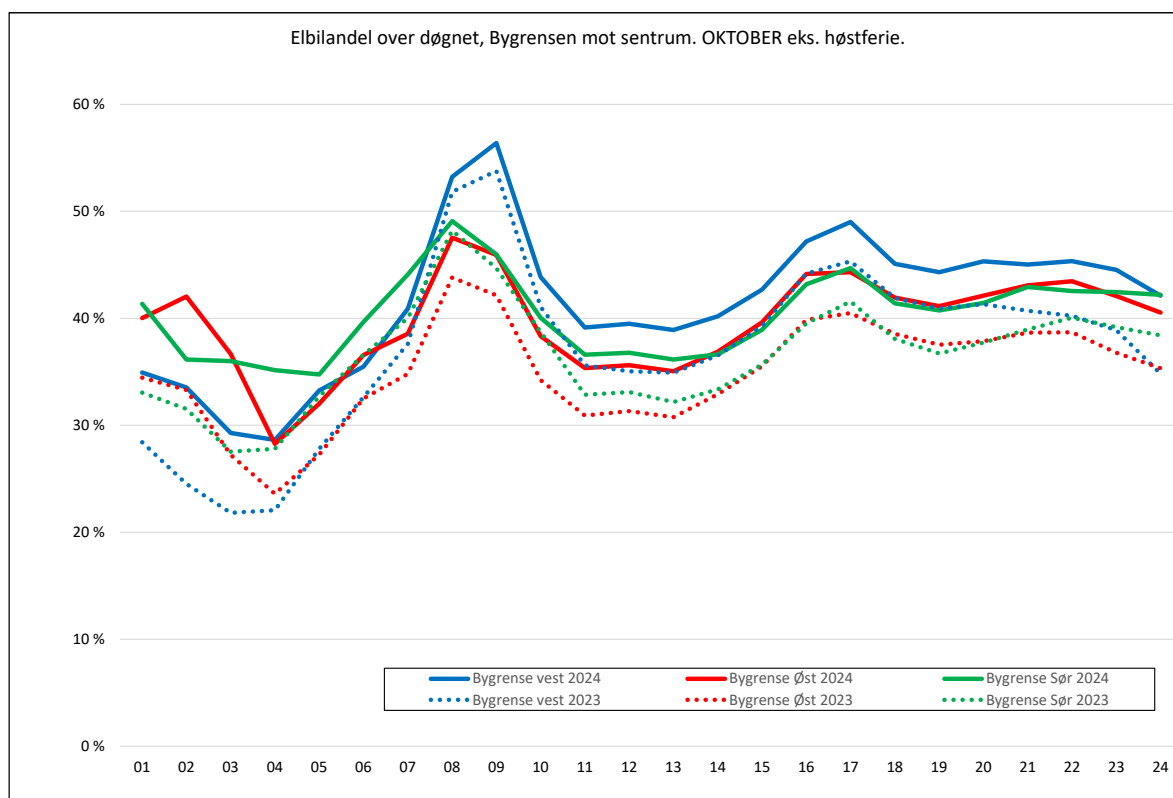
I korridor nordøst er hastigheten i ettermiddagsrushet ut av Oslo markant endret i retning ut av Oslo etter sommerferien. På delstrekningen fra Helsfyr til Karihaugen er hastigheten i 2024 noe lavere enn i referansesituasjonen, mens det på neste delstrekning fra Karihaugen til Skedsmovollen er høyere hastighet i 2024. Dette har ikke å gjøre med stengingen av ring 1, men med den stengte påkjøringsrampen ved Karihaugen. Detaljer finnes i vedleggsrapporten.

3.3 Elbilandel

I figur 17 er det vist andel elbiler i oktober i 2024 (heltrukne linjer) og 2023 (stiplede linjer) i de 3 bygrensesnitt over alle timer i døgnet. For sum hele døgnet er elbilandelen 42,6% i 2024, en økning på 3,8%-poeng i forhold til i 2023.

Som i 2023 er det bygrense vest som har den høyeste elbilandelen. For sum hele døgnet er elbilandelen 44,7% i 2024, en økning på 3,3% i forhold til i 2023. Den høyeste elbilandelen er det i morgenerushet hvor det i makstimen er en elbilandel på 56,5%. Over bygrensen i nordøst for hele døgnet er elbilandelen 41,0% i 2024, en økning på 4,1% i forhold til i 2023. Over bygrensen i sør for hele døgnet er elbilandelen 41,6% i 2024, en økning på 3,1% i forhold til i 2023. Det kan tyde på at fjerning av adgang til elbiler fra kollektivfeltet har ikke før til reduksjon i bruk elbiler i disse korridorene.

Endringen er størst mellom kl 22 og 05.



Figur 17 Andel elbiler over døgnet pr korridor i oktober 2023 og 2024.



4 Effekt for kollektivtrafikk (Ruter)

Ruter arbeider kontinuerlig med analyse av kollektivtrafikken etter stengingen av Ring 1 for å kunne avdekke spesielle problemområder med tanke på å kunne iverksette forbedringstiltak. Arbeidet gir også verdifullt bidrag til evaluering av tiltakene i forbindelse med stenging av Ring 1.

Ruter av gjort en omfattende analyse av tilstanden 5 uker etter skolestart. Hovedpunktene fordelt på områdene vest, nordøst, sør og Oslo indre by, er gjengitt i kapittel 4.2.

4.1 Trafikkmønster

Se passasjertall over bygrensesnittene i kap. 5.

4.2 Betydningen av Ring1-stenging i ulike deler av Ruters område

Ruter har gjort en situasjonsbeskrivelse for busstrafikken i forbindelse med stengingen av Ring 1 basert på data etter de 5 første ukene etter skolestart i 2024. Under gjengis oppsummering av betydningen av Ring-1 stengingen i ulike deler av Ruters område.

Vest

- Vi ser vekst i passasjertall etter elbil-forbudet i kollektivfeltene
 - Det er ekspresslinjer til/fra Oslo og mating til togstasjoner som står for veksten.
- Passasjerveksten på ekspresslinjene presser kapasiteten i makstimen.
- Det er en vedvarende forbedring i fremkommelighet i kollektivfeltene på E18 fra vest.
- Dårligere fremkommelighet på lokalveinettet i Asker, f.eks ved Holmenkrysset/Fekjan.
- På lokaleveinettet i Bærum er fremkommeligheten uendret fra tidligere.

Nordøst

- Det har vært en negativ utvikling i fremkommeligheten de siste årene, og det er mye forsinkelser, men kan i begrenset grad knyttes til Ring 1.
- Det er ingen signifikante endringer i fremkommeligheten på E6 i Oslo. Vi ser ikke effekt av elbil-forbudet som på E18 i sør og vest.
- Linje 23 sliter med dårlig fremkommelighet og store forsinkelser i Oslo nordøst.
 - Området Ulven-Bryn preges av store forsinkelser og kan være påvirket av Ring 1 og elbiltiltaket.
- Vi finner ingen endring i passasjertall og kapasitetsutnyttelse knyttet til ring 1.

Sør

- Ingen store endringer i fremkommeligheten eller passasjertall.
- Men på Mosseveien i Oslo er det nå mer forutsigbare kjøretider i morgenrush inn mot sentrum som følge av elbil-forbudet i kollektivfeltene.
 - I snitt sparer hver avgang i morgenrushet ett minutt på strekningen Nordstrand bad – Bjørvika
 - For ettermiddagsrushet ser vi ikke de samme forbedringene.
- På Ljabrudiaagonalen inn mot Hauketo ser vi større forsinkelser nå enn før.

Oslo indre by

- Vi ser en bedring i fremkommeligheten, spesielt for regionbussene.
 - Busser vestfra snur ved Nationalteateret i stedet for å kjøre til bussterminalen, men også regionbusser fra nordøst og sør har nå bedre fremkommelighet i indre by.
- Utfordringer i fremkommelighet ved blant annet Nationalteateret og Alexander Kiellands plass.
- Generelt lite endring i passasjertall. Morgenrushet har blitt mer konsentrert med flere fulle avganger. Blant annet linje 54 har fått flere fulle avganger. Det skyldes trolig at linje 37 har endret rutetrasé.

5 Samlet trafikk over bygrensen

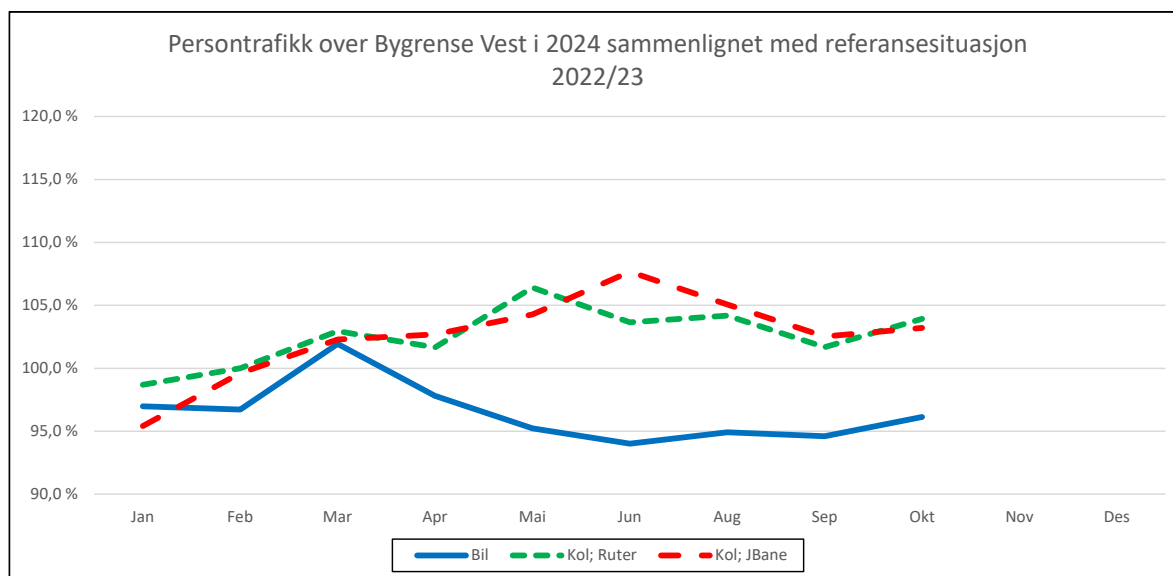
For å få en indikasjon på om trafikantene har endret adferd har vi sammenstilt motorisert trafikk over bygrensa for hver av de 3 korridorene. Vi velger å se på gjennomsnittlig virkesdøgn – dvs. at vi benytter gjennomsnittet for dagene mandag til fredag, eksklusive offentlige fridager. Dette gjør at vi kan sammenligne lengre tidsserier; dvs. for flere år uten å tenke på når f.eks. påsken inntreffer. Juli er et unntak; her er det benyttet gjennomsnitt mandag – fredag selv om de fleste av disse er i felleferien. Referansesituasjonen det sammenlignes med er 2023 bortsett fra juli – oktober der 2022 er benyttet pga. lokk-rehabiliteringen på E18 ved Skøyen og Bygdøy i 2023. Dette gjelder ikke jernbane de vi ikke har tilgang på data fra 2022.

For biltrafikk har vi benyttet passeringstall for bil fra Fjellinjen. Dette representerer dette snitt, i motsetning til enkelt-tellepunkt som vist i tabell 1. Fordi vi ønsker å sammenligne med passasjertall fra kollektivtrafikken må vi gjøre en antakelse rundt antall personer pr bil. Basert på RVU (ReiseVaneUndersøkelse) anslåes dette til å være 1,2 personer pr. kjøretøy. Vi anser usikkerheten i trafikknivå fra Fjellinjen som svært liten.

For kollektivtrafikken har vi mottatt total trafikk over bygrensa. Dette gjelder både passasjertallene for buss og T-bane fra Ruter, samt sum jernbanetraffikk fra Jernbanedirektoratet og Flytoget. Passasjertallene fra Ruter gjelder kun sum begge retninger. For denne trafikken antar vi en retningsfordeling på 50/50. Vi fanger ikke opp all kollektivtrafikk over bygrensesnittet. Vi har heller ikke data for busser som ikke driftes av Ruter.

Det er langt mer krevende å observere passasjerer i kollektivtrafikken sammenlignet med å observere biltrafikk. Vi antar derfor at det er til dels betydelig større usikkerhet i passasjertall fra kollektivtrafikken enn i biltrafikkvolum i bomringen.

Vi har ikke gjort noe forsøk på å inkludere gang og sykkeltrafikk i denne sammenstillingen. Siden juli om lag i sin helhet er en feriemåned vil den bestå av reiser med en helt annen fordeling på reisehensikter enn de andre månedene. Derfor har vi i alle figurene i dette kapittelet, utelatt tall for juli.

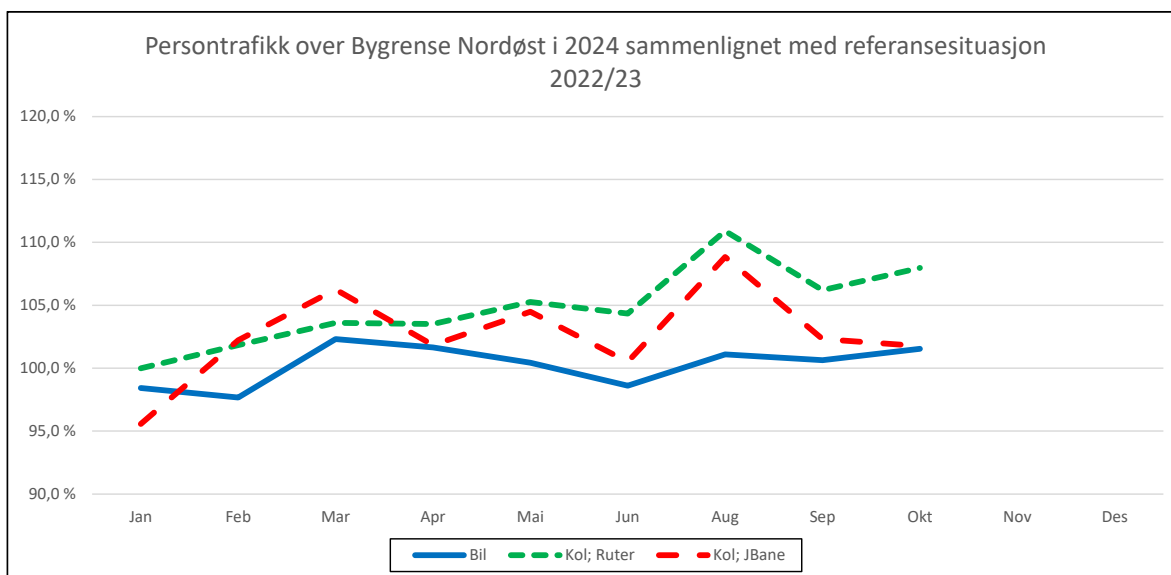


Figur 18 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i vest sammenlignet med referanse (2022/2023).

I figur 18 er det vist forholdet mellom persontrafikken i referansesituasjonen 2022/23 og trafikk hittil i år pr oktober måned for Bygrensa i vest. Spesielt siden mai viser persontrafikken med bil en klar

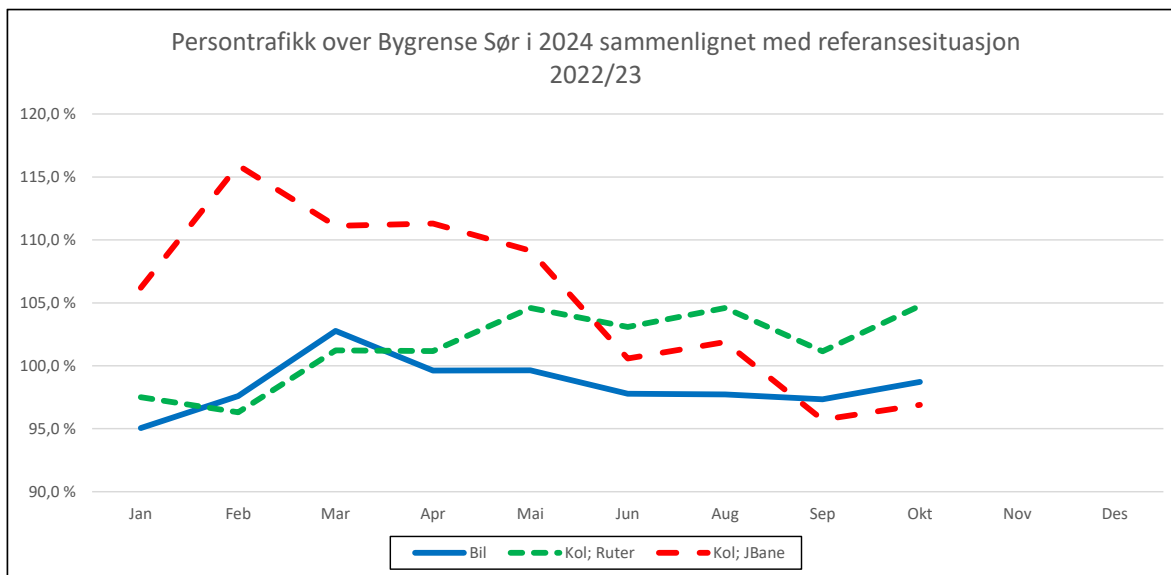
reduksjon sammenlignet med tilsvarende periode i 2022/2023, dog med en liten oppgang igjen i oktober. Kollektivtrafikken viser en tilsvarende økning. Dette indikerer en overføring av trafikk fra bil til kollektiv etter at forbudet mot elbil i kollektivfeltet ble iverksatt i starten av mai.

Tilsvarende er det i figur 19 og figur 20 vist utviklingen over henholdsvis bygrensen i nordøst og sør. I korridor nordøst viser persontrafikken med bil en reduksjon i mai og juni med en tilsvarende økning spesielt for kollektivtrafikken. For bil er passeringene over bygrensa i nordøst svært spesiell i tidsrommet fra august og til oktober. Den stengte pårampen mot øst ved Karihaugen har ført til at noen trafikanter som skal mot nordøst, aksepterer å kjøre litt mot vest (selv om de passerer en bomstasjon) for å komme inn på E6. Disse trafikantene representerer ikke et økt nivå for biltrafikken, men er kun resultatet av en midlertidig omkjøring. Ved hjelp av selected-link analyse basert på TomTom data har vi kunnet tallfeste at omfanget av denne omkjøringen utgjør 2,3% av total biltrafikk over hele nordøst snittet. Derfor reduserer vi passeringstallene for bil i juli – oktober med 2,3%. I august og til dels oktober (Ruter) er det en betydelig økning av persontrafikk med kollektiv sammenlignet med referansesituasjonen, mens i september er det ikke like stor økning.



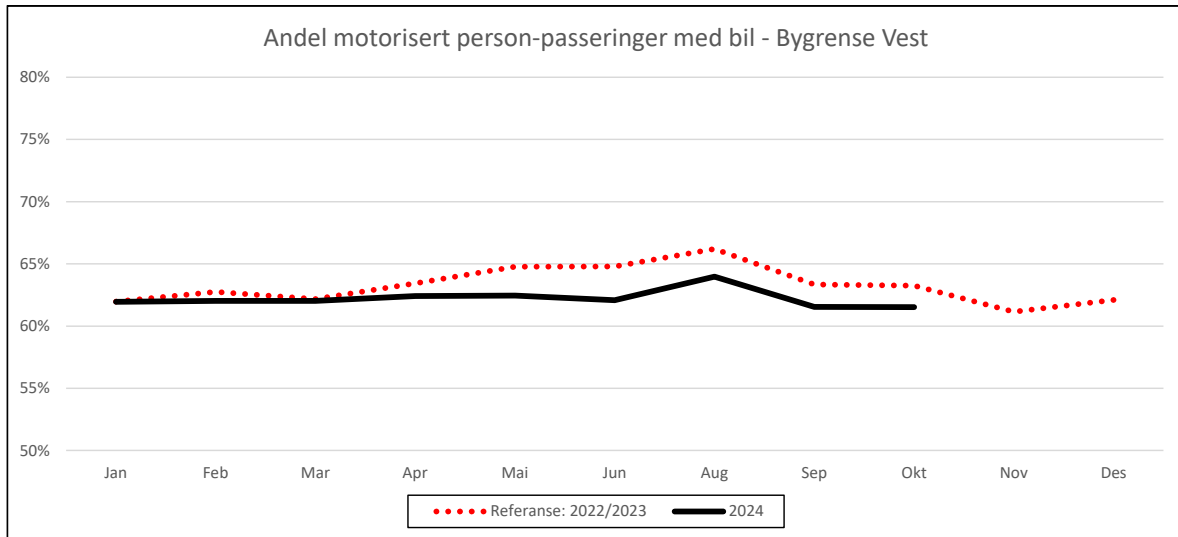
Figur 19 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i nordøst sammenlignet med referanse (2022/2023).

I sør er biltrafikknivået i mai 2024 svært likt referanse-situasjonen mens det i juni, august og september er en nedgang i biltrafikk. På samme måte som i de andre korridorene viser oktober en liten økning av personbiltrafikken med bil. Kollektivtrafikken både med Ruter og Jernbane ligger fra mars på et høyere nivå enn i 2022/23 med unntak av september og oktober som viser noe lavere tall for jernbane. Det spesielle for bygrensen i sør er at nivået for Jernbane i alle de 5 første månedene i 2024 ligger rundt 10% over nivået i 2023. Dette skyldes sannsynligvis først og fremst problemene med Follobanen i starten av 2023. Det har også vært utfordringer i 2024 på Follobanen som sannsynligvis er med på å forklare den store variasjon når man sammenligner 2023 og 2024.



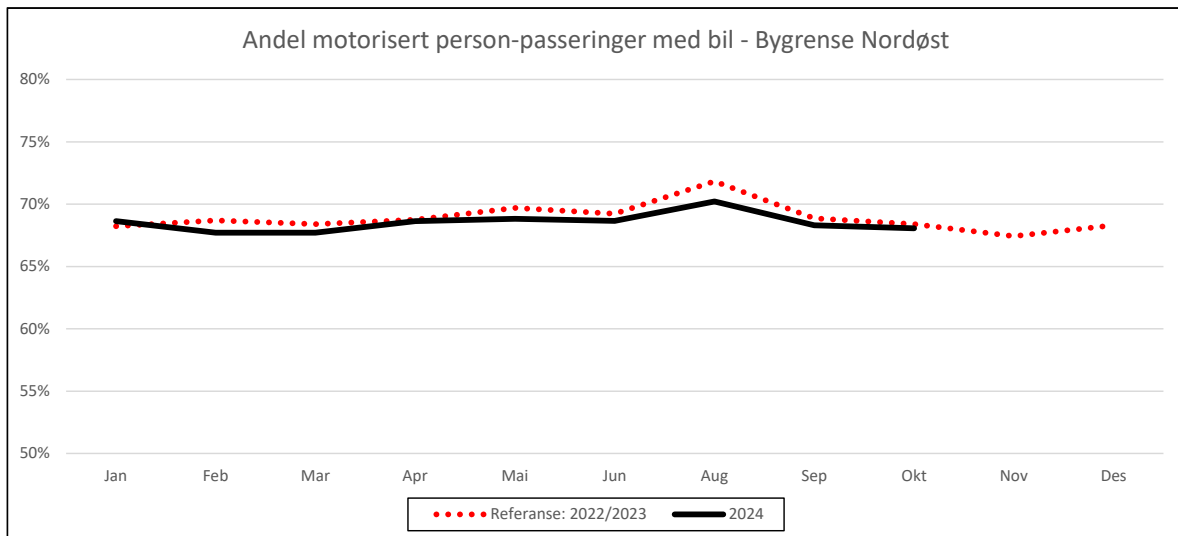
Figur 20 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i sør sammenlignet med referanse (2022/2023).

I figur 21 er det vist hvilken andel av den motoriserte persontransporten mot sentrum over bygrensa i vest som gjøres med bil. Andelen i 2024 er lavere enn i referansesituasjonen 2022/2023. I vest er forskjellen entydig størst etter mai, dvs. da elbilforbudet i kollektivfelt ble innført. Dette indikerer at noen reisende har klart å skifte fra bil til kollektivtransport.



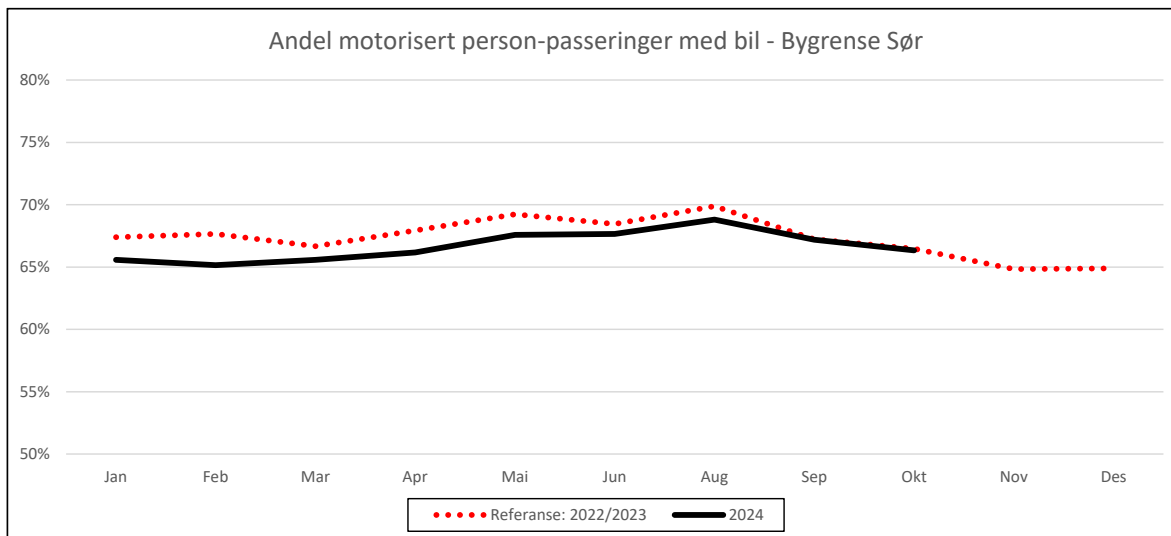
Figur 21 Andel motoriserte person-passeringer mot sentrum over Bygrensa i vest i 2024 og referanse (2022/2023).

I figur 22 er det vist hvilken andel av den motoriserte persontransporten mot sentrum over bygrensa i nordøst som gjøres med bil. Andelen i 2024 er lavere enn i referansesituasjonen 2022/2023 bortsett fra i januar. I nordøst er ikke forskjellen entydig størst etter mai, dvs. da elbilforbudet i kollektivfelt ble innført. Dette indikerer at noen reisende har klart å skifte fra bil til kollektivtransport, men av andre årsaker enn elbilforbud i kollektivfelt.



Figur 22 Andel motoriserte person-passeringer mot sentrum over Bygrensa i nordøst i 2024 og referanse (2022/2023).

I figur 23 er det vist hvilken andel av den motoriserte persontransporten mot sentrum over bygrensa i sør som gjøres med bil. Andelen i 2024 er lavere enn i referansesituasjonen 2022/2023 bortsett fra i september og oktober da andelen er den samme i 2024 som i 2023. I sør er ikke forskjellen entydig størst etter mai, dvs. da elbilforbudet i kollektivfelt ble innført. Dette indikerer at noen reisende har klart å skifte fra bil til kollektivtransport, men av andre årsaker enn elbilforbud i kollektivfelt.



Figur 23 Andel motoriserte person-passeringer mot sentrum over Bygrensa i sør i 2024 og referanse (2022/2023).

Figur 18 - figur 23 er basert på passeringstall oppsummert i tabell 3 - tabell 5. I disse tabellene er også passeringstallene for juli vist.

Tabell 3 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i vest i gjennomsnitts virkdøgn.

		JBane er inkl. Flytoget											
Bygrense Vest		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	
Referanse: 2022/2023	Bil	76 400	82 400	82 200	86 900	90 300	93 500	88 500	89 000	87 800	82 000	83 700	
	Kol; Ruter	22 900	23 100	23 700	24 100	23 400	24 700	21 500	23 800	22 900	24 200	23 800	
	Kol; JBane	24 000	25 800	26 300	26 000	25 700	26 100	23 700	27 700	28 100	27 900	27 300	
	SUM	123 300	131 300	132 200	137 000	139 400	144 300	133 700	140 500	138 800	134 100	134 800	
Andel motorisert	Bil	62,0 %	62,8 %	62,2 %	63,4 %	64,8 %	64,8 %	66,2 %	63,3 %	63,3 %	61,1 %	62,1 %	
	Kol; Ruter	18,6 %	17,6 %	17,9 %	17,6 %	16,8 %	17,1 %	16,1 %	16,9 %	16,5 %	18,0 %	17,7 %	
	Kol; JBane	19,5 %	19,6 %	19,9 %	19,0 %	18,4 %	18,1 %	17,7 %	19,7 %	20,2 %	20,8 %	20,3 %	
	SUM	62,0 %	62,8 %	62,2 %	63,4 %	64,8 %	64,8 %	66,2 %	63,3 %	63,3 %	61,1 %	62,1 %	
2024 ¹⁾	Bil	74 100	79 700	83 800	85 000	86 000	87 900	84 000	84 200	84 400	#N/A	#N/A	
	Kol; Ruter	22 600	23 100	24 400	24 500	24 900	25 600	22 400	24 200	23 800	#N/A	#N/A	
	Kol; JBane	22 900	25 700	26 900	26 700	26 800	28 100	24 900	28 400	29 000	#N/A	#N/A	
	SUM	119 600	128 500	135 100	136 200	137 700	141 600	131 300	136 800	137 200	#N/A	#N/A	
Andel motorisert	Bil	62,0 %	62,0 %	62,4 %	62,4 %	62,5 %	62,1 %	64,0 %	61,5 %	61,5 %	#N/A	#N/A	
	Kol; Ruter	18,9 %	18,0 %	18,1 %	18,0 %	18,1 %	18,1 %	17,1 %	17,7 %	17,3 %	#N/A	#N/A	
	Kol; JBane	19,1 %	20,0 %	19,9 %	19,6 %	19,5 %	19,8 %	19,0 %	20,8 %	21,1 %	#N/A	#N/A	
	SUM	62,0 %	62,0 %	62,4 %	62,4 %	62,5 %	62,1 %	64,0 %	61,5 %	61,5 %	#N/A	#N/A	
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):													
Bygrense Vest		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des	
2024 ¹⁾	Bil	97,0 %	96,7 %	101,9 %	97,8 %	95,2 %	94,0 %	94,9 %	94,6 %	96,1 %	#N/A	#N/A	
	Kol; Ruter	98,7 %	100,0 %	103,0 %	101,7 %	106,4 %	103,6 %	104,2 %	101,7 %	103,9 %	#N/A	#N/A	
	Kol; JBane	95,4 %	99,6 %	102,3 %	102,7 %	104,3 %	107,7 %	105,1 %	102,5 %	103,2 %	#N/A	#N/A	
	SUM	97,0 %	97,9 %	102,2 %	99,4 %	98,8 %	98,1 %	98,2 %	97,4 %	98,8 %	#N/A	#N/A	
Andel motorisert	Bil	100,0 %	98,8 %	99,8 %	98,4 %	96,4 %	95,8 %	96,7 %	97,2 %	97,2 %	#N/A	#N/A	
	Kol; Ruter	101,7 %	102,2 %	100,7 %	102,3 %	107,7 %	105,6 %	106,1 %	104,4 %	105,1 %	#N/A	#N/A	
	Kol; JBane	98,4 %	101,8 %	100,1 %	103,3 %	105,6 %	109,7 %	107,0 %	105,3 %	104,4 %	#N/A	#N/A	
	SUM	100,0 %	98,8 %	99,8 %	98,4 %	96,4 %	95,8 %	96,7 %	97,2 %	97,2 %	#N/A	#N/A	
¹⁾ Ruters definisjon av gj.sn Normalvirkedøgn (NVDT) er høstferie inkludert i grunnlag, mens for bil og jernbane er høstferie ekskludert.													

Av tabell 3 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i vest er redusert fra 63,3% i referansesituasjonen til 61,5% i oktober 2024. Dette tilsvarer en reduksjon på 3,9% sammenlignet med referansesituasjon. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 3,9% og persontrafikken med jernbane har økt med 3,2%.

Tabell 4 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i nordøst i gjennomsnitts virkdøgn.

		JBane er inkl. Flytoget										
Bygrense Nordøst		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	95 800	103 100	103 700	108 700	113 400	115 700	109 400	111 200	110 800	105 000	105 000
	Kol; Ruter	10 700	10 900	11 100	11 400	11 400	11 500	10 100	11 300	11 300	11 600	10 900
	Kol; JBane	33 900	36 100	36 800	38 000	37 900	39 900	32 800	39 000	39 900	39 100	37 800
	SUM	140 400	150 100	151 600	158 100	162 700	167 100	152 300	161 500	162 000	155 700	153 700
Andel motorisert	Bil	68,2 %	68,7 %	68,4 %	68,8 %	69,7 %	69,2 %	71,8 %	68,9 %	68,4 %	67,4 %	68,3 %
	Kol; Ruter	7,6 %	7,3 %	7,3 %	7,2 %	7,0 %	6,9 %	6,6 %	7,0 %	7,0 %	7,5 %	7,1 %
	Kol; JBane	24,1 %	24,1 %	24,3 %	24,0 %	23,3 %	23,9 %	21,5 %	24,1 %	24,6 %	25,1 %	24,6 %
2024	Bil	94 300	100 700	106 100	110 500	113 900	114 100	110 600	111 900	112 500	#N/A	#N/A
	¹⁾ Kol; Ruter	10 700	11 100	11 500	11 800	12 000	12 000	11 200	12 000	12 200	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	32 400	36 900	39 100	38 700	39 600	40 100	35 700	39 900	40 600	#N/A	#N/A
	SUM	137 400	148 700	156 700	161 000	165 500	166 200	157 500	163 800	165 300	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	68,6 %	67,7 %	67,7 %	68,6 %	68,8 %	68,7 %	70,2 %	68,3 %	68,1 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	7,8 %	7,5 %	7,3 %	7,3 %	7,3 %	7,2 %	7,1 %	7,3 %	7,4 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	23,6 %	24,8 %	25,0 %	24,0 %	23,9 %	24,1 %	22,7 %	24,4 %	24,6 %	#N/A	#N/A
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):												
Bygrense Nordøst		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	98,4 %	97,7 %	102,3 %	101,7 %	100,4 %	98,6 %	101,1 %	100,6 %	101,5 %	#N/A	#N/A
	¹⁾ Kol; Ruter	100,0 %	101,8 %	103,6 %	103,5 %	105,3 %	104,3 %	110,9 %	106,2 %	108,0 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	95,6 %	102,2 %	106,3 %	101,8 %	104,5 %	100,5 %	108,8 %	102,3 %	101,8 %	#N/A	#N/A
	SUM	97,9 %	99,1 %	103,4 %	101,8 %	101,7 %	99,5 %	103,4 %	101,4 %	102,0 %	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	100,6 %	98,6 %	99,0 %	99,8 %	98,7 %	99,2 %	97,8 %	99,2 %	99,5 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	102,2 %	102,8 %	100,2 %	101,6 %	103,5 %	104,9 %	107,2 %	104,7 %	105,8 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	97,7 %	103,2 %	102,8 %	100,0 %	102,7 %	101,0 %	105,2 %	100,9 %	99,7 %	#N/A	#N/A
¹⁾ I Ruters definisjon av gj.sn Normalvirkedøgn (NVDT) er høstferie inkludert i grunnlag, mens for bil og jernbane er høstferie ekskludert.												

Av tabell 4 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i nordøst har økt med 1,5% sammenlignet med referansesituasjon i oktober. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 8,0% og persontrafikken med jernbane har økt med 1,8%. Andel med bil i oktober har gått ned fra 68,4% i 2023 til 68,1 i 2024.

Tabell 5 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i sør i gjennomsnittets virkedøgn.

		JBane er inkl. Flytoget										
Bygrense Sør		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	46 500	49 800	50 600	53 600	56 500	58 600	57 100	56 200	54 900	50 900	51 000
	Kol; Ruter	8 000	8 100	8 200	8 500	8 700	9 700	8 700	8 700	8 400	8 200	8 100
	Kol; JBane	14 500	15 700	17 100	16 800	16 400	17 300	15 900	18 700	19 300	19 400	19 500
	SUM	69 000	73 600	75 900	78 900	81 600	85 600	81 700	83 600	82 600	78 500	78 600
Andel motorisert	Bil	67,4 %	67,7 %	66,7 %	67,9 %	69,2 %	68,5 %	69,9 %	67,2 %	66,5 %	64,8 %	64,9 %
	Kol; Ruter	11,6 %	11,0 %	10,8 %	10,8 %	10,7 %	11,3 %	10,6 %	10,4 %	10,2 %	10,4 %	10,3 %
	Kol; JBane	21,0 %	21,3 %	22,5 %	21,3 %	20,1 %	20,2 %	19,5 %	22,4 %	23,4 %	24,7 %	24,8 %
	2024	Bil	44 200	48 600	52 000	53 400	56 300	57 300	55 800	54 700	54 200	#N/A
Andel motorisert	¹⁾ Kol; Ruter	7 800	7 800	8 300	8 600	9 100	10 000	9 100	8 800	8 800	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	15 400	18 200	19 000	18 700	17 900	17 400	16 200	17 900	18 700	#N/A	#N/A
	SUM	67 400	74 600	79 300	80 700	83 300	84 700	81 100	81 400	81 700	#N/A	#N/A
	Bil	65,6 %	65,1 %	65,6 %	66,2 %	67,6 %	67,7 %	68,8 %	67,2 %	66,3 %	#N/A	#N/A
Kol; Ruter	11,6 %	10,5 %	10,5 %	10,7 %	10,9 %	11,8 %	11,2 %	10,8 %	10,8 %	#N/A	#N/A	
Kol; JBane	22,8 %	24,4 %	24,0 %	23,2 %	21,5 %	20,5 %	20,0 %	22,0 %	22,9 %	#N/A	#N/A	
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):												
Bygrense Sør		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	95,1 %	97,6 %	102,8 %	99,6 %	99,6 %	97,8 %	97,7 %	97,3 %	98,7 %	#N/A	#N/A
	¹⁾ Kol; Ruter	97,5 %	96,3 %	101,2 %	101,2 %	104,6 %	103,1 %	104,6 %	101,1 %	104,8 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	106,2 %	115,9 %	111,1 %	111,3 %	109,1 %	100,6 %	101,9 %	95,7 %	96,9 %	#N/A	#N/A
	SUM	97,7 %	101,4 %	104,5 %	102,3 %	102,1 %	98,9 %	99,3 %	97,4 %	98,9 %	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	97,3 %	96,3 %	98,4 %	97,4 %	97,6 %	98,8 %	98,4 %	100,0 %	99,8 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	99,8 %	95,0 %	96,9 %	98,9 %	102,5 %	104,2 %	105,4 %	103,9 %	105,9 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	108,7 %	114,4 %	106,3 %	108,8 %	106,9 %	101,6 %	102,6 %	98,3 %	98,0 %	#N/A	#N/A
	¹⁾ I Ruters definisjon av gj.sn Normalvirkedøgn (NVDT) er høstferie inkludert i grunnlag, mens for bil og jernbane er høstferie ekskludert.											

Av tabell 5 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i sør er redusert med 1,3% sammenlignet med referansesituasjon i oktober. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 4,8% og persontrafikken med jernbane er redusert med 3,1%.

Tabell 6 Antall person-passeringer over sum bygrense mot sentrum i gjennomsnittets virkedøgn.

Sum Bygrense mot sentrum		JBane er inkl. Flytoget										
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	218 700	235 300	236 500	249 200	260 200	267 800	255 000	256 400	253 500	237 900	239 700
	Kol; Ruter	41 600	42 100	43 000	44 000	43 500	45 900	40 300	43 800	42 600	44 000	42 800
	Kol; JBane	72 400	77 600	80 200	80 800	80 000	83 300	72 400	85 400	87 300	86 400	84 600
	SUM	332 700	355 000	359 700	374 000	383 700	397 000	367 700	385 600	383 400	368 300	367 100
Andel motorisert	Bil	65,7 %	66,3 %	65,7 %	66,6 %	67,8 %	67,5 %	69,4 %	66,5 %	66,1 %	64,6 %	65,3 %
	Kol; Ruter	12,5 %	11,9 %	12,0 %	11,8 %	11,3 %	11,6 %	11,0 %	11,4 %	11,1 %	11,9 %	11,7 %
	Kol; JBane	21,8 %	21,9 %	22,3 %	21,6 %	20,8 %	21,0 %	19,7 %	22,1 %	22,8 %	23,5 %	23,0 %
	SUM	65,7 %	66,3 %	65,7 %	66,6 %	67,8 %	67,5 %	69,4 %	66,5 %	66,1 %	64,6 %	65,3 %
2024 ¹⁾	Bil	212 600	229 000	241 900	248 900	256 200	259 300	250 400	250 800	251 100	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	41 100	42 000	44 200	44 900	46 000	47 600	42 700	45 000	44 800	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	70 700	80 800	85 000	84 100	84 300	85 600	76 800	86 200	88 300	#N/A	#N/A
	SUM	324 400	351 800	371 100	377 900	386 500	392 500	369 900	382 000	384 200	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	65,5 %	65,1 %	65,2 %	65,9 %	66,3 %	66,1 %	67,7 %	65,7 %	65,4 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	12,7 %	11,9 %	11,9 %	11,9 %	11,9 %	12,1 %	11,5 %	11,8 %	11,7 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	21,8 %	23,0 %	22,9 %	22,3 %	21,8 %	21,8 %	20,8 %	22,6 %	23,0 %	#N/A	#N/A
	SUM	65,5 %	65,1 %	65,2 %	65,9 %	66,3 %	66,1 %	67,7 %	65,7 %	65,4 %	#N/A	#N/A

SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):

Sum Bygrense mot sentrum		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024 ¹⁾	Bil	97,2 %	97,3 %	102,3 %	99,9 %	98,5 %	96,8 %	98,2 %	97,8 %	99,1 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	98,8 %	99,8 %	102,8 %	102,0 %	105,7 %	103,7 %	106,0 %	102,7 %	105,2 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	97,7 %	104,1 %	106,0 %	104,1 %	105,4 %	102,8 %	106,1 %	100,9 %	101,1 %	#N/A	#N/A
	SUM	97,5 %	99,1 %	103,2 %	101,0 %	100,7 %	98,9 %	100,6 %	99,1 %	100,2 %	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	99,7 %	98,2 %	99,1 %	98,8 %	97,7 %	97,9 %	97,6 %	98,7 %	98,8 %	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	101,3 %	100,7 %	99,6 %	101,0 %	105,0 %	104,9 %	105,3 %	103,7 %	104,9 %	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	100,2 %	105,1 %	102,7 %	103,0 %	104,6 %	103,9 %	105,4 %	101,9 %	100,9 %	#N/A	#N/A
	SUM	100,2 %	105,1 %	102,7 %	103,0 %	104,6 %	103,9 %	105,4 %	101,9 %	100,9 %	#N/A	#N/A

¹⁾ I Ruters definisjon av gj.sn Normalvirkedøgn (NVDT) er høstferie inkludert i grunnlag, mens for bil og jernbane er høstferie ekskludert.

Av tabell 6 framgår det at persontrafikken med bil i sum over bygrensa redusert med 0,9% sammenlignet med referansesituasjon i oktober. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 5,2% og persontrafikken med jernbane har økt med 1,1%. I tabell 7 er det vist kollektivandelen i referansesituasjonen og i 2024. Siden mai har kollektivandelen i gjennomsnitt økt med 1,2%-poeng. For månedene mai til august har endringen vært forholdsvis konstant på rundt 1,5%, mens i september og oktober er endringen noe mindre; 0,8%.

Tabell 7 Kollektivandel for motorisert persontransport over sum bygrense mot sentrum i gjennomsnittets virkedøgn

Kollektivandeler													
Sum Bygrense mot sentrum		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Kollektivandel Ref		34,3 %	33,7 %	34,3 %	33,4 %	32,2 %	32,5 %		30,6 %	33,5 %	33,9 %	35,4 %	34,7 %
Kollektivandel 2024		34,5 %	34,9 %	34,8 %	34,1 %	33,7 %	33,9 %		32,3 %	34,3 %	34,6 %	#N/A	#N/A
Endring - i %-poeng		0,2 %	1,2 %	0,6 %	0,8 %	1,5 %	1,4 %		1,7 %	0,8 %	0,8 %	#N/A	#N/A
Endring - i %		0,6 %	3,5 %	1,6 %	2,3 %	4,7 %	4,3 %		5,4 %	2,5 %	2,3 %	#N/A	#N/A
Gj.sn endring - i %-poeng siden mai							1,2 %						
Gj.sn endring - i % samlet siden mai							3,8 %						