



Statens vegvesen

 **VIANOVA**

# Nytt regjeringskvartal

Midlertidig stengt Ring 1  
Oppfølging av trafikale effekter

**5. juni 2024**





---

## Rapport

---

### Midlertidig stengt Ring 1 – Oppfølging av trafikale effekter

---

<b>Prosjekteier:</b>	Statens vegvesen	
<b>Prosjekteiers referanse:</b>	Halvard Gavelstad Statens vegvesen Transport og Samfunn Innspurten 11 C 0663 Oslo	<a href="mailto:halvard.gavelstad@vegvesen.no">halvard.gavelstad@vegvesen.no</a>
<b>Prosjektnr./navn</b>	2030275/Nytt regjeringskvartal Ring 1 - oppfølging	
<b>Dokumenttype:</b>	Oppdragsrapport	
<b>Dokumentnavn</b>	Ring1-Oppfølging-V00	
<b>Versjon/ dato:</b>	0.0/ 2024-06-05	
<b>Versjonsbeskrivelse:</b>	Basert på datamateriale pr uke 22 i 2024	
<b>Utarbeidet av:</b>	Fred Krohn	<a href="mailto:fred.krohn@vianova.no">fred.krohn@vianova.no</a>
<b>Kontrollert av:</b>	Farid Esam	
<b>Oppdragsansvarlig:</b>	Farid Esam	
<b>Arbeidsgruppe:</b>	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	
<b>Notatets formål:</b>	Gi en kort oppsummering av trafikale effekter av tiltak	

---

### Historikk

---

<b>Versjon 0.0:</b>	Dato: 05.06.2024	1 versjon basert på data pr uke 22 i 2024.
---------------------	------------------	--

---



---

## Innholdsfortegnelse

---

1	Innledning.....	1
2	Beskrivelse av tiltakene.....	2
3	Effekt for biltrafikk.....	3
3.1	Trafikkmønster.....	3
3.2	Trafikkavvikling.....	4
4	Effekt for kollektivtrafikk (Ruter).....	6
4.1	Trafikkmønster.....	6
4.2	Trafikkavvikling.....	6





---

## 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 trafikkutviklingen 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 kun noen hovedfunn basert på datamateriale pr uke 22. Det legges opp til å revidere denne rapporten jevnlig. I begynnelsen legges det opp til rapportering hver måned. Det vil også bli laget en versjon som vil foreligge i slutten av uke 24 som vil få med seg data om biltrafikk pr mai måned fra Fjellinjen.

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 1. utgave av rapporten baserer seg på data fra følgende kilder:

- Trafikkvolum for biltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt.
- Trafikkvolum for sykkeltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt.
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra SVV's reisetidsprosjekt (Vegvesen.no/Trafikk).
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra TomTom.
- Framkommelighet for kollektivtrafikken basert på Ruters SIS/TAS-data.

I neste utgave (planlagt tilgjengelig i slutten av uke 24) vil i tillegg følgende data benyttes:

- Trafikkvolum fra Fjellinjen.
- Passasjertall for kollektivtrafikken basert på Ruters APC-data.
- Passasjertall for Jernbane basert på data fra Jernbanedirektoratet.



Først og fremst må vi understreke at det fortsatt er tidlig å gjøre klare konklusjoner basert på tilgjengelige data. Mai er i tillegg en spesiell måned med mange røde- og inneklemte dager. I tillegg har det vært flere trafikale utfordringer, deriblant ulykker og større 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 som uten tvil påvirker statistikken. Det vil derfor ta lengre tid før vi kan si noe konkret om de langvarige effektene av tiltaket.

---

## 2 Beskrivelse av tiltakene

---

Fjerning av adgangen for elbiler i kollektivfelt på Europa og Riksveger i Oslo og alle innfartsårer til Oslo i Akershus som er iverksatt. 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.

### 3 Effekt for biltrafikk

#### 3.1 Trafikkmønster

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 4 uker etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltene på Europa- og Riksveger. Uke 22 i 2024 som er uten bevegelige helligdager, er i tabell 1 sammenlignet med uke 23 i år 2023 (uke 22 i 2023 inneholdt 2. pinsedag og egner seg ikke til å sammenligne med). Trafikknivået har gått ned i alle korridorer og mest i korridor Vest. Her er trafikknivået snaut 11.000 kjørt pr. gjennomsnittlig ukedøgn lavere (9%) en sammenlignbar uke i 2023. I korridor Nordøst er nedgangen om lag 1% og i korridor Sør 3%. Dette harmonerer med den observerte endring i framkommelighet; det er kun i korridor Vest framkommeligheten er blitt til dels mye dårligere. Tabellen viser også at trafikknivået på Ring 3 umiddelbart kom tilbake til normalt nivå etter avslutning av anleggsarbeidene som førte til redusert kapasitet ved Tåsen. Når data fra Fjellinjen pr. mai foreligger vil vi få observasjoner med mindre usikkerhet. Data fra sykkeltrafikken har vi ikke kunnet trekke noen konklusjoner utifra fordi sykkeltrafikken blir svært påvirket av variasjon i været.

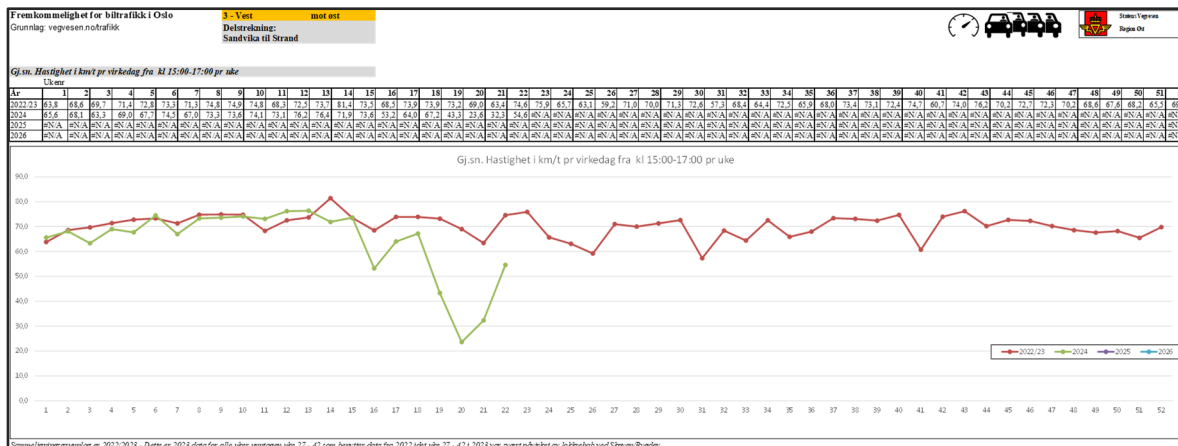
Tabell 1 Biltrafikk som gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i utvalgte tellepunkt

Utvalgte Tellepunkt	Kommune	Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk		Differanse
		Uke 22 i 2024	Uke 23 i 2022/23	Uke 23 i 2022/23
BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest)	Bærum	89 000	89 900	-900
OSLO GRENSE (Fv 160 Bærumsveien)	Bærum	6 600	12 800	-6 200
LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien)	Bærum	9 700	13 400	-3 700
<b>Korridor Vest</b>	<b>Bærum</b>	<b>105 300</b>	<b>116 100</b>	<b>-10 800</b>
Ev 6 Furuset	Oslo	103 000	103 400	-400
AMMERUD (Rv 4 Trondheimsveien)	Oslo	27 900	28 500	-600
Grorud Stasjon 1,2,3,4 (Rv 163 Østre Aker vei)	Oslo	26 000	26 800	-800
<b>Korridor Nordøst</b>	<b>Oslo</b>	<b>156 900</b>	<b>158 700</b>	<b>-1 800</b>
Ev 6 Sandstuveien	Oslo	81 600	82 000	-400
Mosseveien v/Furubråtveien (Ev 18)	Oslo	24 700	27 500	-2 800
<b>Korridor Sør</b>	<b>Oslo</b>	<b>106 300</b>	<b>109 500</b>	<b>-3 200</b>
SMESTAD BRANNSTASJON (Ring 3)	Oslo	51 000	53 400	-2 400
MARITIM-510B (Ev 18)	Oslo	88 400	90 200	-1 800
<b>Oslo N/S</b>	<b>Oslo</b>	<b>139 400</b>	<b>143 600</b>	<b>-4 200</b>
Ev 18 FILIPSTAD	Oslo	76 700	76 600	100
Ev 18 Bjørvikatunnelen	Oslo	Ikke godkjent telling	80 600	#N/A
Ev 6 EKEBERGTUNNELEN	Oslo	88 600	88 000	600



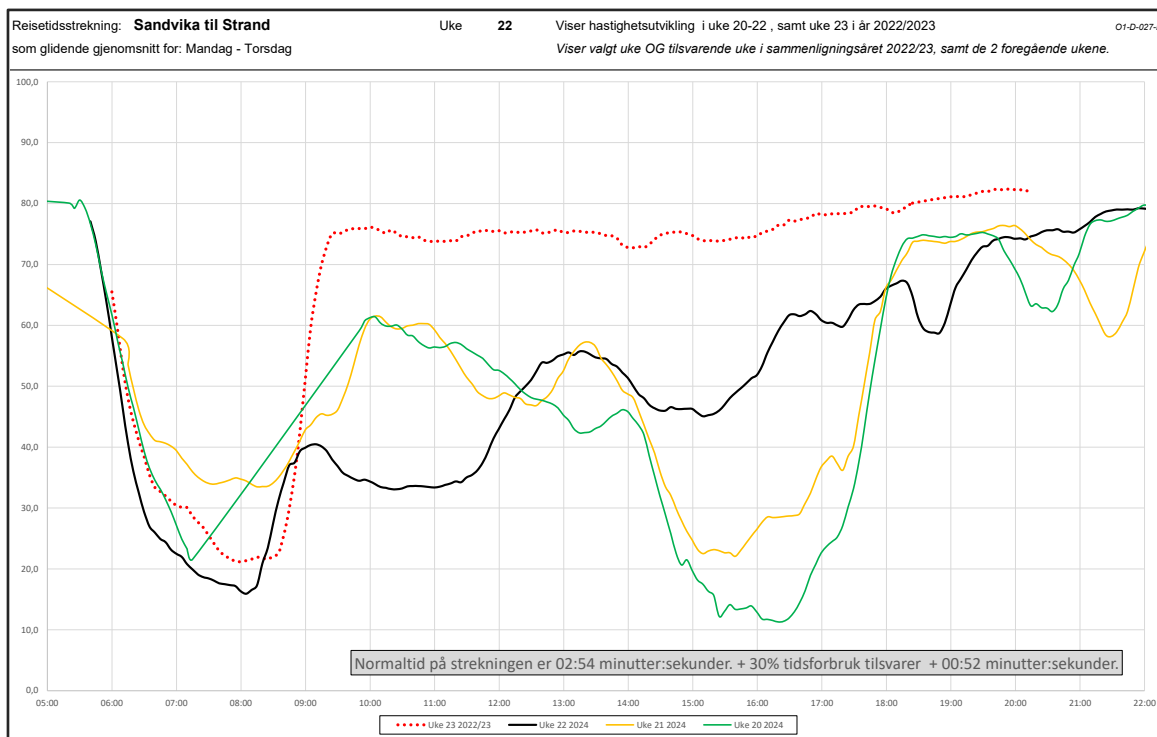
## Statens vegvesen

Siden både uke 19, 20 og 21 har slike dager er den reelle hastigheten enda lavere. Uke 22 har imidlertid ikke slike dager og i denne uken er hastigheten i ettermiddagsrushet steget til 55 km/t. Dette kan tyde på en viss tilpasning. Den samme utvikling kan vi også observere på Sandviksveien mellom Sandvika og Blommenholm, men ikke på Bærumsveien.



Figur 3 Gjennomsnittshastighet i ettermiddagsrushet for strekningen Sandvika til Strand

En alternativ måte å vise endring i framkommelighet i korridor Vest er vist i figur 4. Her er hastigheten gjennom døgnet i sammenligningsåret uke 23 i 2022/23 vist med stiplet rød strek. For 2024 er uke 22 vist med svart strek, uke 21 med oransje strek og uke 20 er vist med grønn strek. Alle ukene har forholdsvis lik avviklingskvalitet i morgenerushet. For formiddagsperioden og ettermiddagsrushet, derimot har ukene 20, 21 og 22 langt dårligere avvikling sammenlignet med uke 23 i 2022/23. Det var forventet at det var i denne korridoren elbilforbudet ville ha størst effekt idet det er en svært lang sammenhengende kollektivfelt mot sentrum, kombinert med at det er i korridor Vest man har observert den høyeste andel elbiler – over 50% i makstimen.



Figur 4 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 22 i 2024, samt uke 23 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Sandvika og Strand.



---

## 4 Effekt for kollektivtrafikk (Ruter)

---

Ruter rapporterer følgende:

### 4.1 Trafikkmønster

Når det kommer til passasjertallene våre, ser vi alt i alt ingen tegn til betydelig vekst i antall reisende så langt. Vi har sett økt press på enkeltavganger på noen av ekspresslinjene våre, men det er sett over timene fortsatt tilstrekkelig med kapasitet.

### 4.2 Trafikkavvikling

Vi ser så langt en vedvarende bedring i kjøretider for bussene våre på flere strekninger med kollektivfelt når vi sammenligner med ukene etter påske.

Eksempelvis:

- Tjernsmyr til Lysaker ser vi i snitt 2 minutter kortere kjøretider per tur i morgenrushet
- Kongshavn til Bekkelagsveien ser vi i snitt 1-2 minutter kortere kjøretider per tur i ettermiddagsrushet

I tillegg til at vi ser at det er betydelig mindre variasjon på flere av disse strekningene som gir bedre forutsigbarhet for de reisende.

Samtidig har vi også observert en utfordring med en økning i kjøretider på andre strekninger, deriblant tilfartsveier før kollektivfeltet. Denne økningen var spesielt stor de første ukene etter tiltaket, men enkelte steder ser vi antydning til forbedring de siste ukene, og overvåker dette nøye for å se om denne trenden fortsetter.

Disse øvrige analysene gjelder i stor grad for regionbussene våre, mens tall for bybuslinjene våre er langt vanskeligere å analysere. Her har innsnevringen av Ring 3 hatt en desto større innvirkning på samtlige linjer. I tillegg til at innfasingen av elbil-tiltaket her skjer mer gradvis, og vi har dermed ikke en like tydelig før- og ettertilstand å forholde oss til. Så langt ser vi stor variasjon mellom enkeltstrekninger og ingen tydelige trender.