



Statens vegvesen

 **VIANOVA**

Nytt regjeringskvartal

Midlertidig stengt Ring 1
Oppfølging av trafikale effekter

21. juni 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-V01.docx	
Versjon/ dato:	1.0/ 2024-06-21	
Versjonsbeskrivelse:	Basert på datamateriale pr uke 24 i 2024	
Utarbeidet av:	Fred Krohn	fred.krohn@vianova.no
Kontrollert av:	Farid Esam	
Oppdragsansvarlig:	Farid Esam	
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.



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
2	Beskrivelse av tiltakene.....	2
3	Effekt for biltrafikk.....	3
3.1	Trafikkmønster – basert på tellepunkt.....	3
3.2	Trafikkavvikling.....	4
4	Effekt for kollektivtrafikk (Ruter).....	6
4.1	Trafikkmønster.....	6
4.2	Trafikkavvikling.....	6
5	Samlet trafikk over bygrensen.....	7



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 trafikktutviklingen 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 24. Det legges opp til å revidere denne rapporten jevnlig. I begynnelsen legges det opp til rapportering hver måned.

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 2. 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 (kun pr uke 21).
- Framkommelighet for kollektivtrafikken basert på Ruters SIS/TAS-data.
- 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 innklemte 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 – basert på tellepunkt

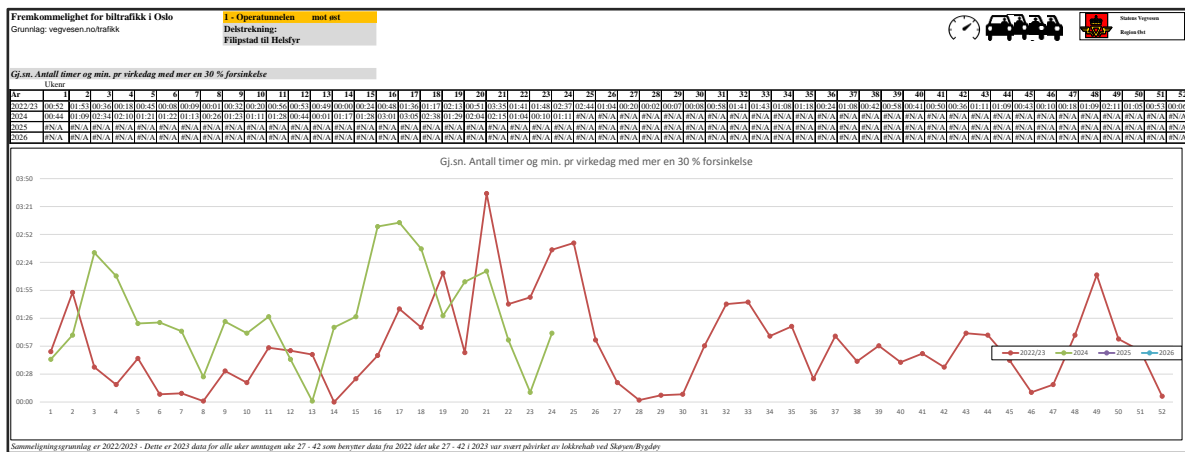
I tabell 1 er det vist trafikknivået på enkelte av de kontinuerlige trafikktellepunktene. De er gruppert i korridorer. Selv om de utvalgte punktene ikke representerer 100% tette snitt, gir det allikevel en god indikasjon på trafikknivået 4 uker etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltene på Europa- og Riksveger. Uke 24 i 2024 som er uten bevegelige helligdager, er i tabell 1 sammenlignet med uke 24 i år 2023. Trafikknivået har gått ned i alle korridorer og mest i korridor Vest. Her er trafikknivået snaut 4.000 kjørt pr. gjennomsnittlig ukedøgn lavere (3,3%) en sammenlignbar uke i 2023. I korridor Nordøst er nedgangen 2,2% og i korridor Sør 2,7%. 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. Data fra sykkeltrafikken har vi ikke kunnet trekke noen konklusjoner utifra fordi sykkeltrafikken blir svært påvirket av variasjon i været. I kapittel 5 er det vist en sammenstilling av trafikk over bygrensa for både bil og kollektivtrafikk.

Tabell 1 Biltrafikk som gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i utvalgte tellepunkt pr uke 24 i 2024

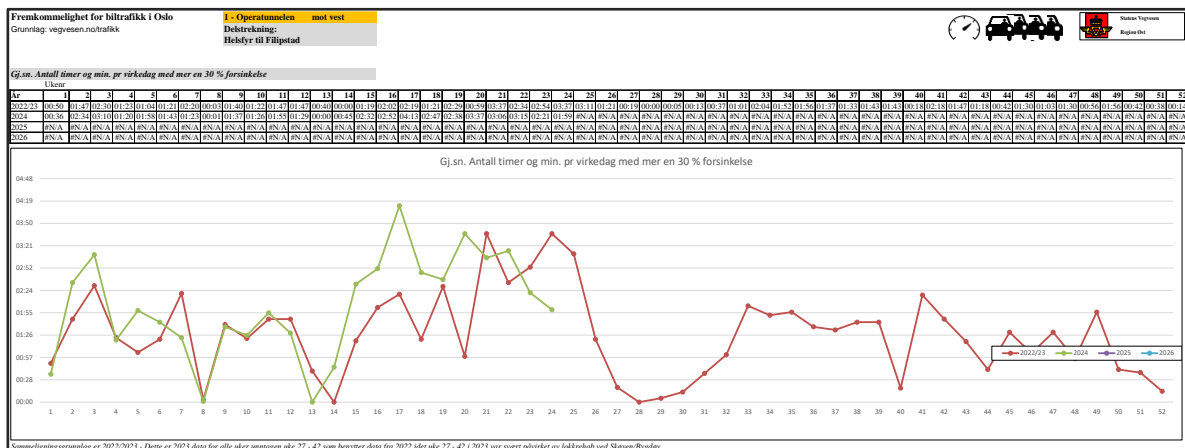
Utvalgte Tellepunkt	Kommune	Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk		Differanse
		Uke 24 i 2024	Uke 24 i 2022/23	Uke 24 i 2022/23
BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest)	Bærum	89 700	92 300	-2 600
BÆRUM_RINGSTADBEKK (Fv 160 Bærumsveien)	Bærum	12 400	11 000	1 400
LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien)	Bærum	10 500	13 100	-2 600
Korridor Vest	Bærum	112 600	116 400	-3 800
Ev 6 Furuset	Oslo	102 200	103 900	-1 700
AMMERUD (Rv 4 Trondheimsveien)	Oslo	28 100	29 200	-1 100
Grorud Stasjon 1,2,3,4 (Rv 163 Østre Aker vei)	Oslo	26 100	26 800	-700
Korridor Nordøst	Oslo	156 400	159 900	-3 500
Ev 6 Sandstuveien	Oslo	81 700	81 800	-100
Mosseveien v/Furubråtveien (Ev 18)	Oslo	24 800	27 600	-2 800
Korridor Sør	Oslo	106 500	109 400	-2 900
SMESTAD BRANNSTASJON (Ring 3)	Oslo	51 800	54 300	-2 500
MARITIM-510B (Ev 18)	Oslo	88 900	92 500	-3 600
Oslo N/S	Oslo	140 700	146 800	-6 100
Ev 18 FILIPSTAD	Oslo	75 600	78 800	-3 200
Ev 18 Bjørvikatunnelen	Oslo	79 900	82 000	-2 100
Ev 6 EKEBERGTUNNELEN	Oslo	87 000	89 500	-2 500

3.2 Trafikkavvikling

Tilfredsstillende avvikling i Operatunnelen er svært viktig og det vil vi alltid omtales i denne rapporten, selv om det først er når Ring 1 stenges man forventer en økning i trafikk og redusert fremkommelighet. I figur 1 er det vist antall timer der reisetiden øker med minst 30% på strekningen mellom Filipstad og Helsfyr 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. I figur 2 er tilsvarende vist for den motsatte retningen. Etter uke 19 er nivået stort sett noe lavere sammenlignet med tidligere år. I ukene 16 – 21 – da Ring 3 fikk redusert kapasitet - ser man en liten økning av forsinkelsens varighet, dette gjelder for begge retninger.



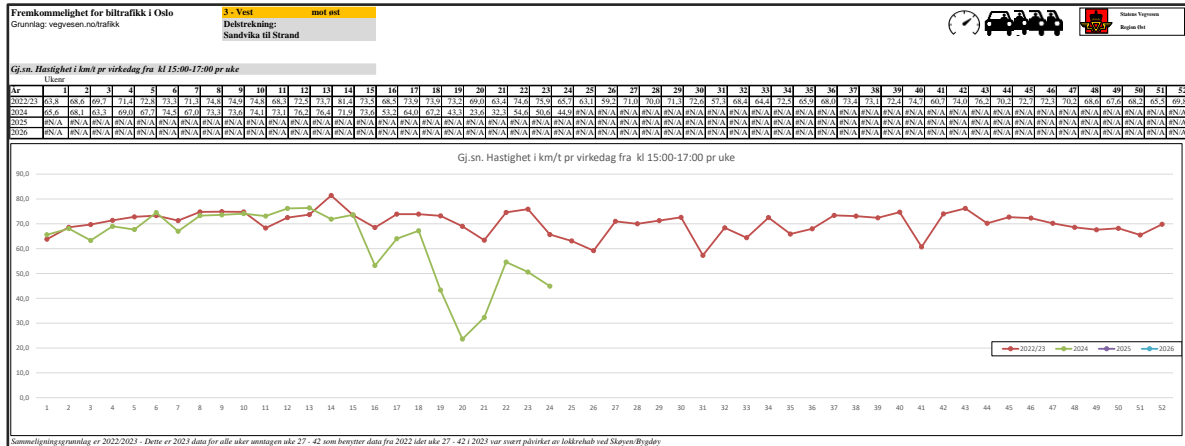
Figur 1 Antall timer med mer enn 30% økning i reisetid mellom Filipstad og Helsfyr



Figur 2 Antall timer med mer enn 30% økning i reisetid mellom Helsfyr og Filipstad

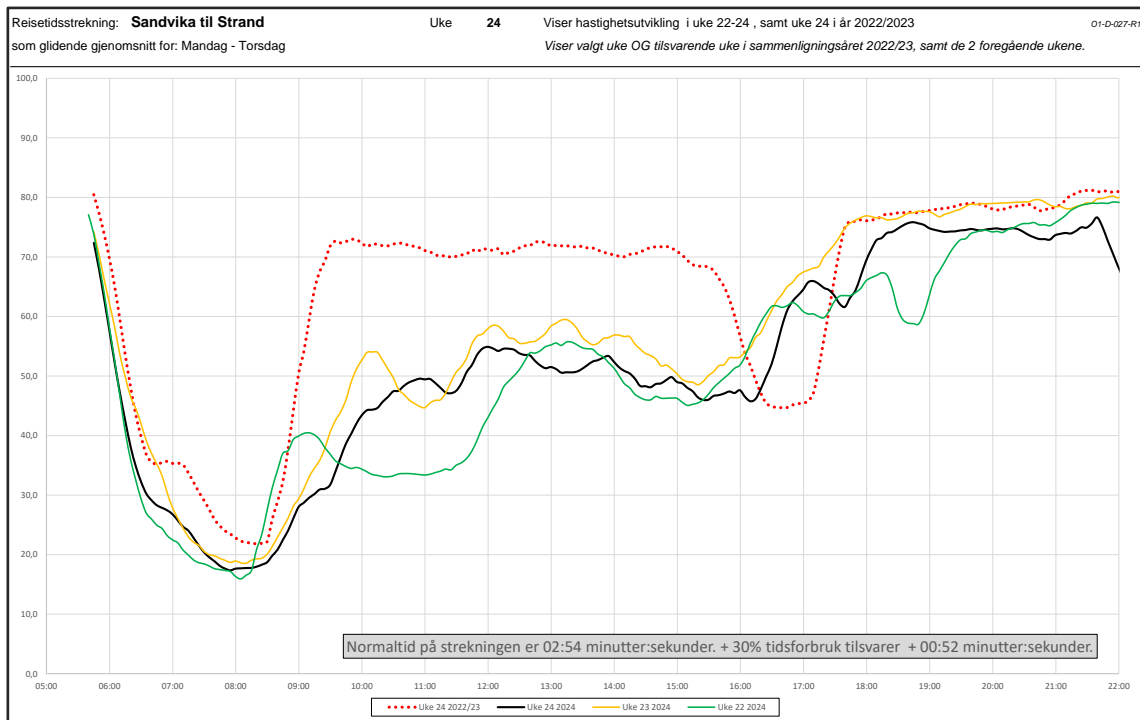
Det er nesten utelukkende i hele korridor Vest i retning mot øst det kan observeres en markant endring i framkommelighet etter at elbilenes adgang til kollektivfeltene ble fjernet. Dette gjelder hovedsakelig i ettermiddagsrushet, samt på søndag ettermiddag på typiske utfartshelger. Dette er illustrert for delstrekningen Sandvika til Strand i figur 3. I uke 19 gikk hastigheten i ettermiddagsrushet fra et normal-nivå på rundt 70 km/t til 45 km/t i uke 19 og til hittil laveste nivå på ca 25 km/t i uke 20. I figur 3 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 +/- 50 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 uke 24 i sammenligningsåret 2022/23 vist med stiplet rød strek. For 2024 er uke 24 vist med svart strek, uke 23 med oransje strek og uke 22 er vist med grønn strek. Alle ukene har forholdsvis lik avviklingskvalitet i morgenerushet. For formiddagsperioden og ettermiddagsrushet, derimot har ukene 22, 23 og 24 langt dårligere avvikling sammenlignet med uke 24 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 24 i 2024, samt uke 24 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Sandvika og Strand.

4 Effekt for kollektivtrafikk (Ruter)

Ruter rapporterer følgende (basert på datamateriale pr uke 22 i 2024):

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.

I tillegg; se passasjertall over bygrensesnittene i kap 5.

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 bybusslinjene 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 etter-tilstand å forholde oss til. Så langt ser vi stor variasjon mellom enkeltstrekninger og ingen tydelige trender.

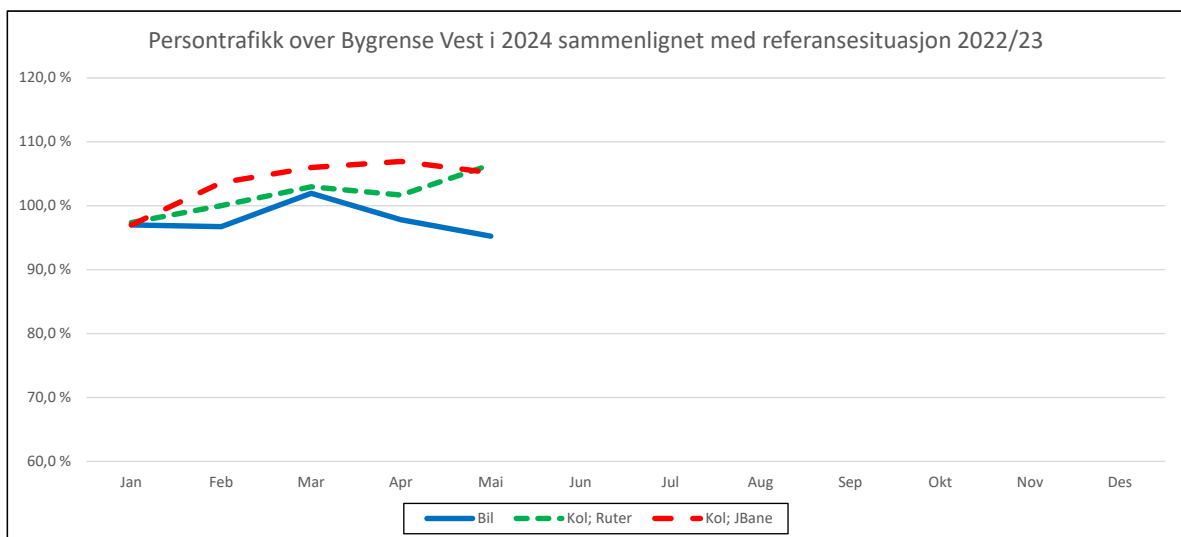
5 Samlet trafikk over bygrensen

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.

For biltrafikk har vi benyttet passeringstall for bil fra Fjellinjen. Dette representerer dette snitt, i motsetning til enkelttellepunkt 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 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 jernbanetrafikk fra Jernbanedirektoratet. Vi antar en retningsfordeling på 50/50. 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.

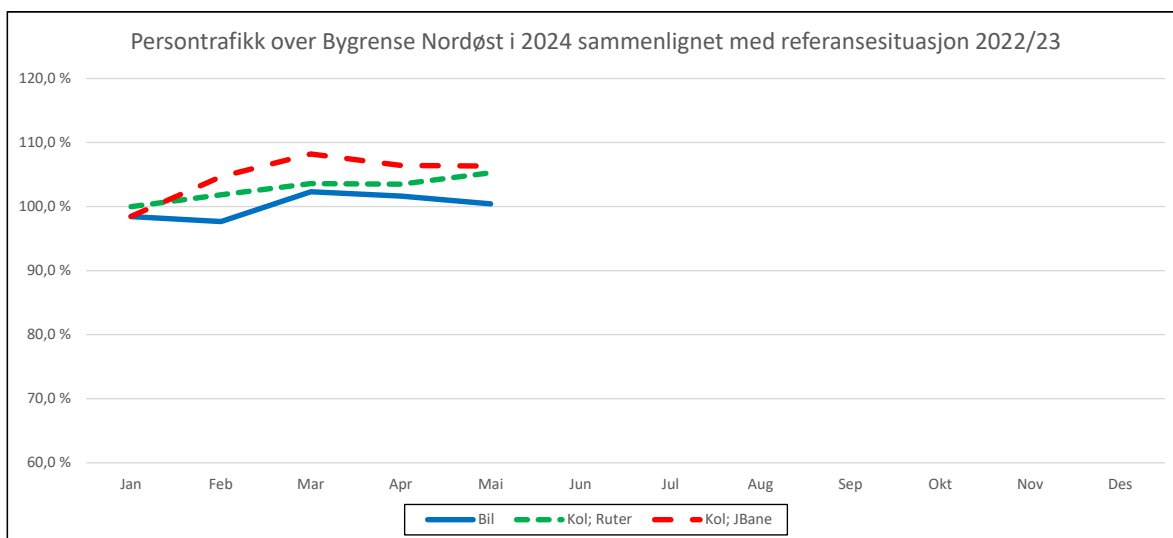
Vi har ikke gjort noe forsøk på å inkludere gang og sykkeltrafikk i denne sammenstillingen.



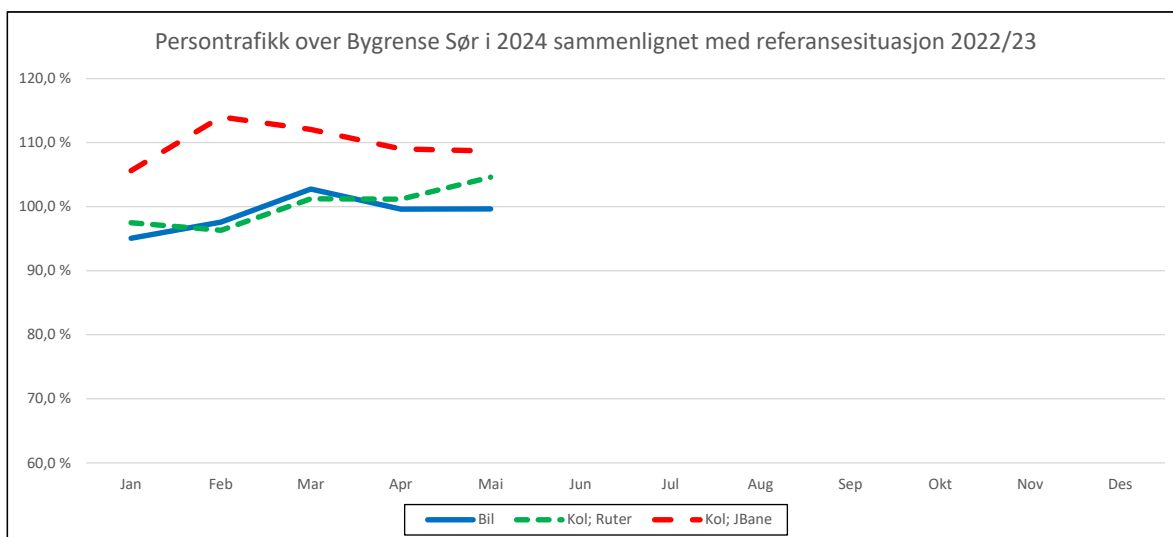
Figur 5 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Vest sammenlignet med referanse (2022/2023).

I figur 5 er det vist forholdet mellom persontrafikken i referansesituasjonen 2022/23 og trafikk hittil i år pr mai måned for Bygrensa i Vest. Spesielt for mai viser persontrafikken med bil en klar reduksjon sammenlignet med tilsvarende periode i 2022/2023. Kollektivtrafikken viser en tilsvarende økning. For utviklingen fra april til mai er det Ruter som har hatt den klart største økningen. 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 6 og figur 7 vist utviklingen over henholdsvis bygrensen i Nordøst og Sør. Også i korridor Nordøst viser persontrafikken med bil en reduksjon med en tilsvarende økning spesielt for persontrafikk med Ruter. I sør er biltrafikknivået i mai 2024 svært likt referansesituasjonen, mens kollektivtrafikken både med Ruter og Jernbane ligger på et høyere nivå enn i 2022/23. Det spesielle for bygrensen i Sør er at nivået for Jernbane i alle månedene i 2024 ligger rundt 10% over nivået i 2023. Dette skyldes sannsynligvis først og fremst problemene med Follobanen i starten av 2023.



Figur 6 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Nordøst sammenlignet med referanse (2022/2023).



Figur 7 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Sør sammenlignet med referanse (2022/2023).