



Statens vegvesen

 **VIANOVA**

Nytt regjeringskvartal

Midlertidig stengt Ring 1
Oppfølging av trafikale effekter

26. september 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-V02.docx	
Versjon/ dato:	2.0/ 2024-09-26	
Versjonsbeskrivelse:	Basert på datamateriale pr uke 38 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.



Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	1
2	Beskrivelse av tiltakene.....	2
3	Effekt for biltrafikk.....	3
3.1	Trafikkmønster – basert på tellepunkt.....	3
3.2	Trafikkavvikling.....	9
4	Effekt for kollektivtrafikk (Ruter).....	16
4.1	Trafikkmønster.....	16
4.2	Trafikkavvikling.....	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 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 hovedfunn basert på datamateriale pr. uke 38. Det er tidligere utarbeidet to tilsvarende rapporter, den siste datert 21.06.2024. Neste rapport er planlagt utgitt i andre halvdel av november.

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

- Trafikkvolum for biltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt (pr. uke 38).
- Trafikkvolum for sykkeltrafikk fra SVV's kontinuerlige tellepunkt (pr. uke 38).
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra SVV's reisetidsprosjekt (pr. uke 38) (Vegvesen.no/Trafikk).
- Framkommelighet for biltrafikken basert på data fra TomTom (pr. uke 37).
- Framkommelighet for kollektivtrafikken basert på Ruters SIS/TAS-data (kun enkelte eksempler).
- Trafikkvolum fra Fjellinjen (pr. august).
- Passasjertall for kollektivtrafikken basert på Ruters APC-data (pr. august).
- Passasjertall for Jernbane basert på data fra Jernbanedirektoratet (pr. august).

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. Foreliggende rapport får med seg effektene forholdsvis lenge etter at både forbud mot elbiler i kollektivfeltene samt selve stengingen av Ring 1 ble iverksatt. At trafikknivået i Operatunnelen i de siste 5 ukene har ligget tilnærmet konstant, 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 Taraldrud 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.

3 Effekt for biltrafikk

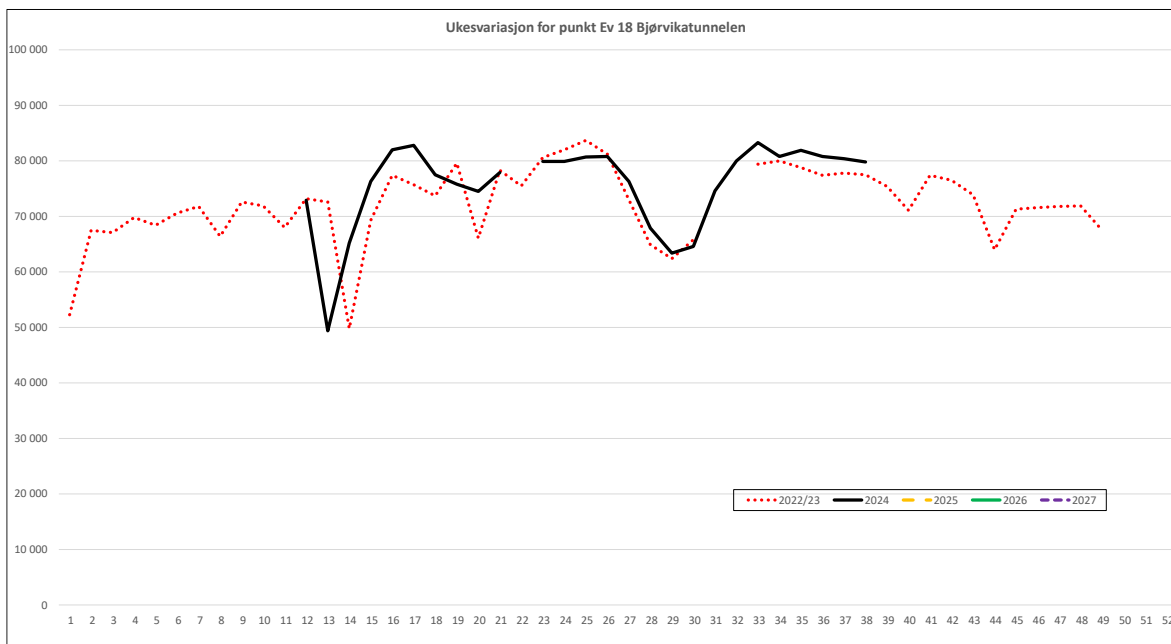
3.1 Trafikkmønster – basert på tellepunkt

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 3 måneder etter at Ring 1 ble stengt og nesten 5 måneder etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltene på Europa- og Riksveger. Uheldigvis hadde flere av tellepunktene i tabellen – deriblant ett i korridor Nordøst og ett i korridor Sør – tekniske problemer i uke 38 som gjør at denne uken ikke egner seg for å trekke konklusjoner rundt endring i korridorene. Disse problemene var ikke der i uke 37, derfor sammenligner tabell 1 ukescgjennomsnitt for uke 37 i år 2024 mot uke 37 i 2022. 2022 er benyttet som referansesituasjon idet disse ukene i 2023 var svært påvirket av lokk-rehabiliteringen på E18 ved Skøyen og Bygdøy. I korridor Vest er trafikknivået drøyt 4.000 kjt. pr. gjennomsnittlig ukedøgn lavere (3,8%) enn sammenlignbar uke i 2022. I korridor Nordøst er det knapt en nedgang 0,1% og i korridor Sør 1,5%. Dette harmonerer med den observerte endring i framkommelighet man har observere helt fra elbiler ikke fikk benytte kollektivfeltet fra begynnelsen av mai 2024; det er kun i korridor Vest framkommeligheten er blitt til dels mye dårligere. 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 vedleggsrapporten. 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 37 i 2024.

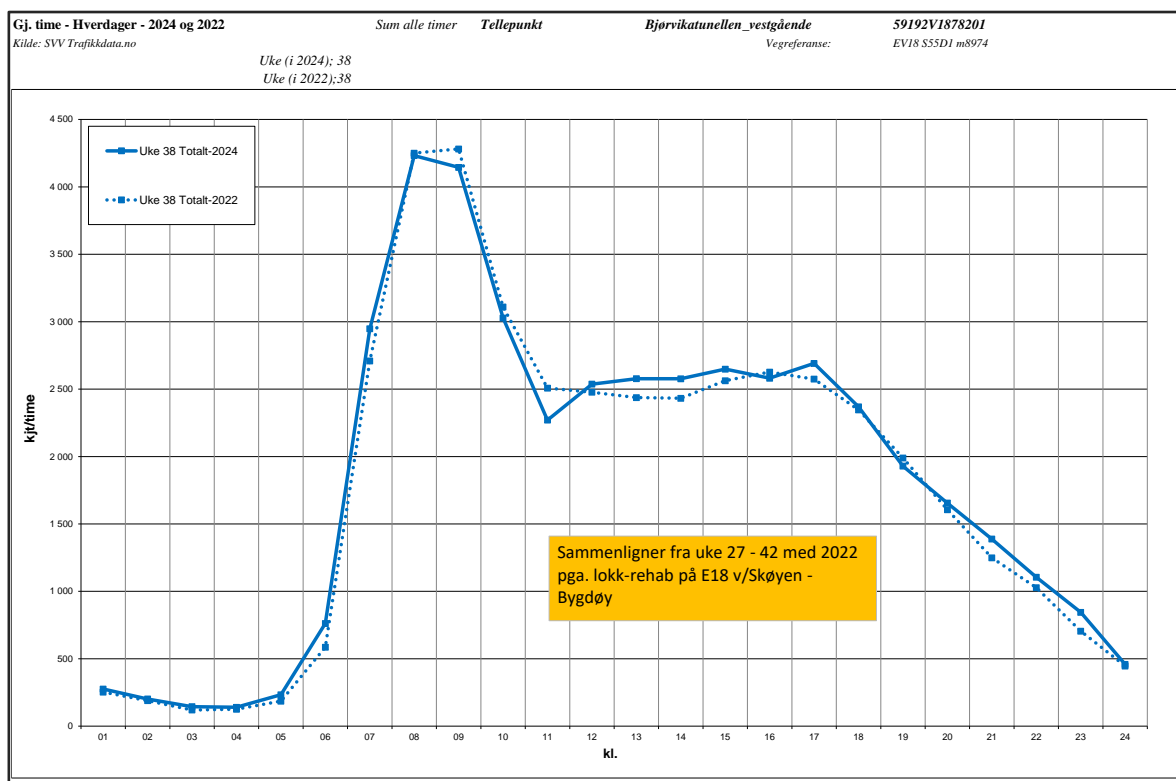
Utvalgte Tellepunkt	Kommune	Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk				Differanse		
		Uke 37 i 2024	Uke 37 i 2022/23	Uke 36 i 2024	Uke 35 i 2024	Uke 37 i 2022/23	Uke 36 i 2024	Uke 35 i 2024
BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest)	Bærum	84 800	87 800	84 900	84 600	-3 000	-100	200
OSLO GRENSE (Fv 160 Bærumsveien)	Bærum	14 700	11 900	14 600	15 600	2 800	100	-900
LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien)	Bærum	8 300	12 300	8 100	8 200	-4 000	200	100
Korridor Vest	Bærum	107 800	112 000	107 600	108 400	-4 200	200	-600
						-3,8 %		
Ev 6 Furuset	Oslo	99 300	99 000	98 600	100 900	300	700	-1 600
AMMERUD (Rv 4 Trondheimsveien)	Oslo	26 900	27 300	27 100	27 700	-400	-200	-800
Grorud Stasjon 1,2,3,4 (Rv 163 Østre Aker vei)	Oslo	0	26 300	26 200	25 800	#N/A	-26 200	-25 800
Korridor Nordøst	Oslo	126 200	126 300	125 700	128 600	-100	500	-2 400
						-0,1 %		
Ev 6 Sandstuveien	Oslo	80 600	81 300	80 300	79 300	-700	300	1 300
Mosseveien v/Furubrátveien (Ev 18)	Oslo	22 400	23 300	23 300	24 200	-900	-900	-1 800
Korridor Sør	Oslo	103 000	104 600	103 600	103 500	-1 600	-600	-500
						-1,5 %		
SMESTAD BRANNSTASJON (Ring 3)	Oslo	50 900	50 700	51 700	51 900	200	-800	-1 000
MARITIM-510B (Ev 18)	Oslo	83 600	87 500	83 900	84 700	-3 900	-300	-1 100
Oslo N/S	Oslo	134 500	138 200	135 600	136 600	-3 700	-1 100	-2 100
						-2,7 %		
Ev 18 FILIPSTAD	Oslo	75 000	75 600	75 700	76 200	-600	-700	-1 200
Ev 18 Bjørvikatunnelen	Oslo	80 400	77 800	80 800	81 900	2 600	-400	-1 500
Ev 6 EKEBERGTUNNELEN	Oslo	83 200	83 800	83 400	84 400	-600	-200	-1 200
Helsfyr 1,2,3,4 (Ev 6 Nordøst)	Oslo	58 400	58 500	57 600	59 900	-100	800	-1 500
Vøyen bru (Ring 2)	Oslo	15 500	15 200	15 900	16 100	300	-400	-600
Rv 162 Kong Håkon 5.s gt (Rv 162)	Oslo	0	0	0	0	#N/A	0	0
Østre Tangent (Rv 162)	Oslo	11 200	15 700	11 300	11 200	-4 500	-100	0

For E18 Bjørvikatunnelen er utvikling i døgntrafikk over tid også 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 38 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.



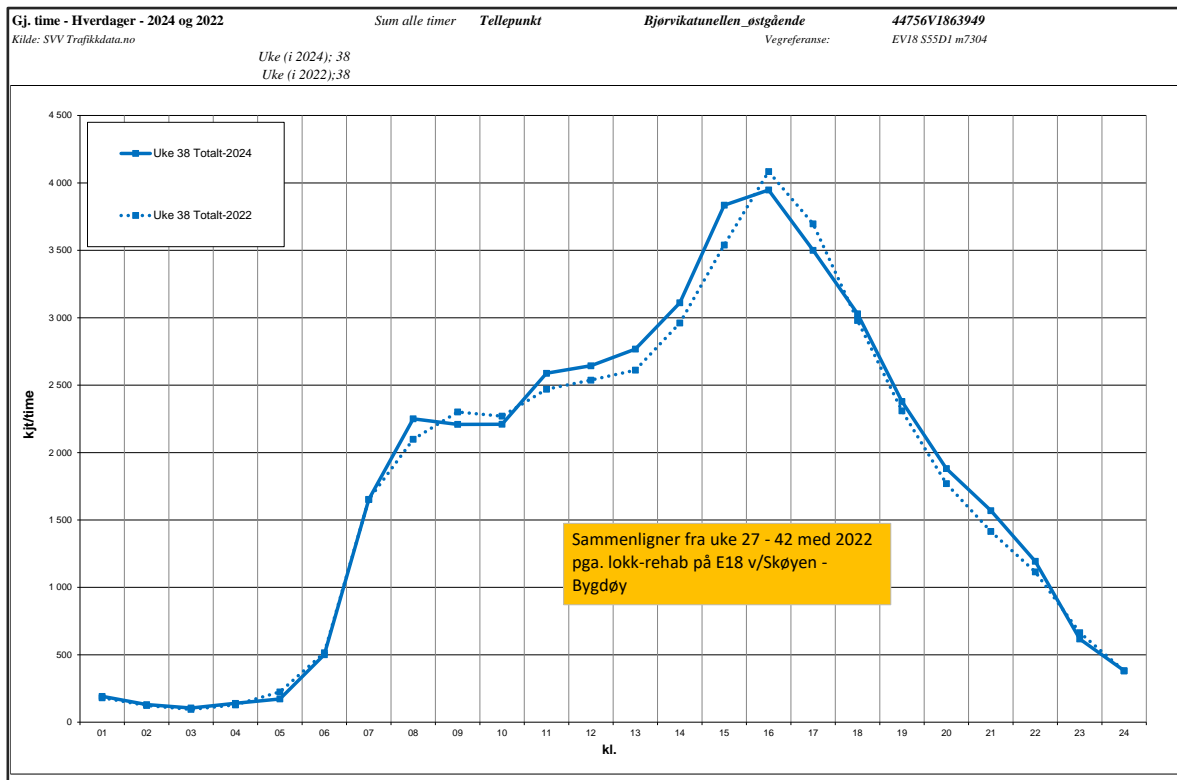
Figur 1 Gjennomsnittlig antall kjt/time pr uke i tellepunkt Bjørvikatunnelen.

For trafikkavviklingen er det imidlertid trafikkvolumet pr. time som er avgjørende. I figur 2 er det vist timestrafikk over døgnet på hverdager i uke 38 sammenlignet med samme uke i referanseåret 2022 i Bjørvikatunnelen vestgående løp. Nivået er svært likt.



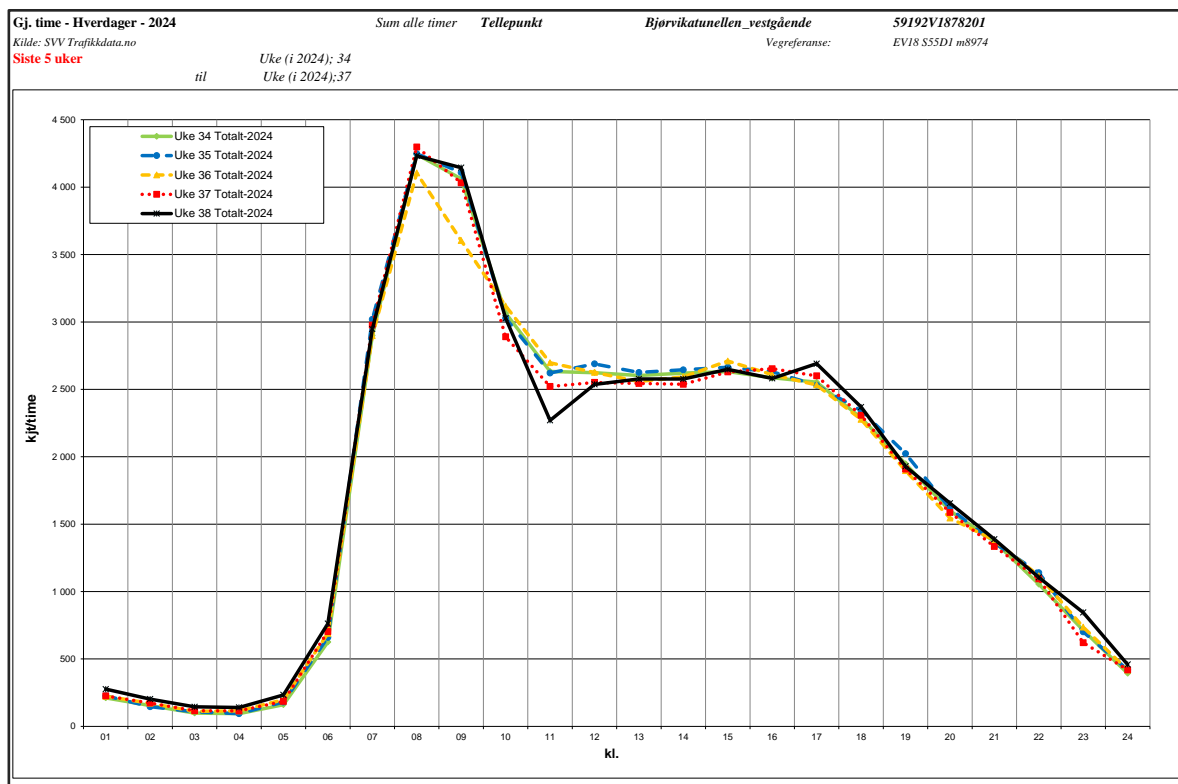
Figur 2 Gjennomsnittlig timestrafikk i uke 38 i 2024 og 2022 i Bjørvikatunnelen vestgående løp.

Tilsvarende er det i figur 3 vist timestrafikken på hverdager i østgående løp. Heller ikke i denne retningen er det nevneverdige forskjeller i timestrafikken.



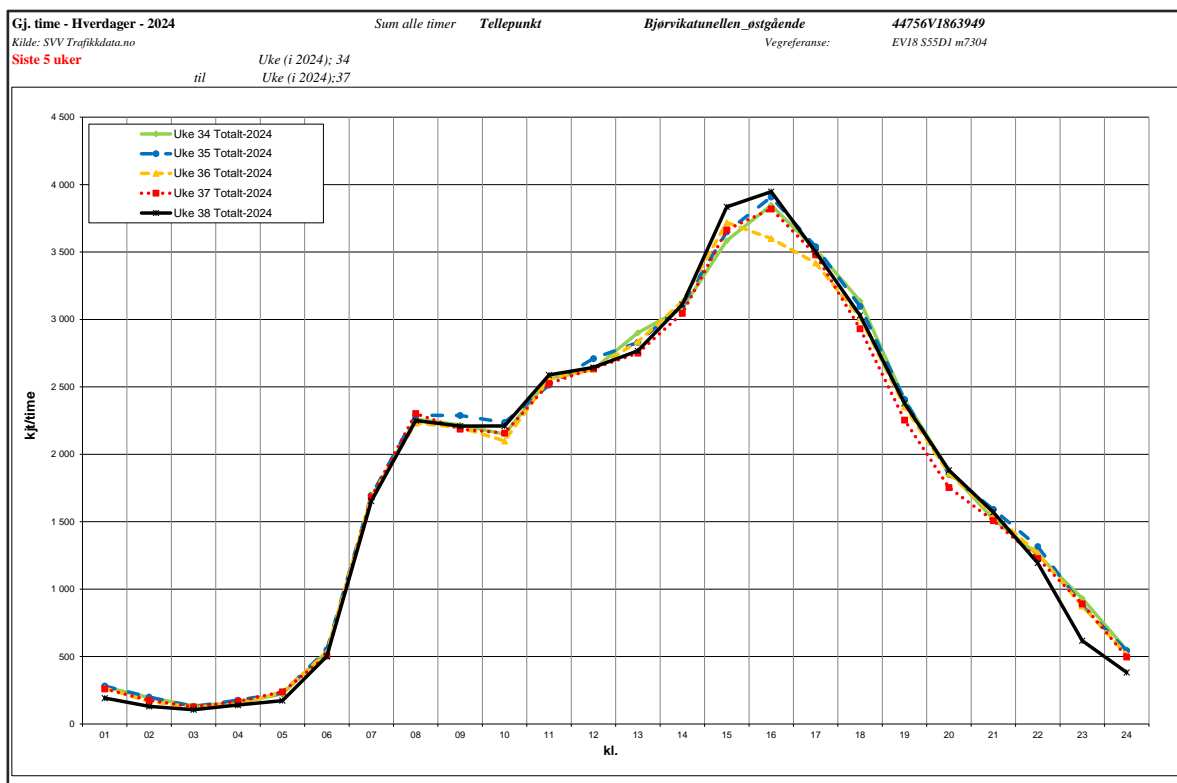
Figur 3 Gjennomsnittlig timestrafikk i uke 38 i 2024 og 2022 i Bjørvikatunnelen østgående løp.

I figur 4 er det vist timestrafikk for hverdager over døgnet i uke 34 – 38 i 2024 i Bjørvikatunnelen vestgående løp. Nivået er svært likt.



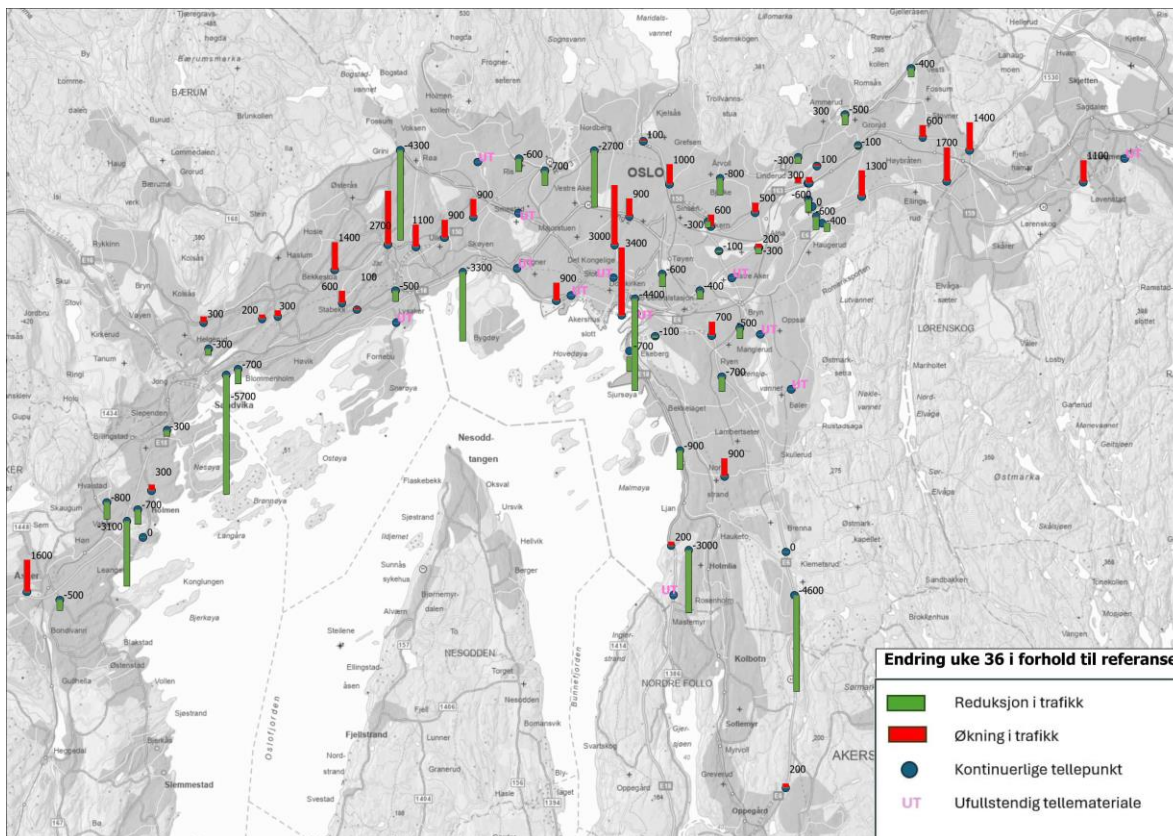
Figur 4 Gjennomsnittlig timestrafikk i uke 34 – 38 i 2024 i Bjørvikatunnelen vestgående løp.

Tilsvarende er vist i figur 5 for østgående løp. I denne retningen er det litt variasjon i gjennomsnittlig hverdagsstime i ettermiddagsrushet. Uke 38 har samlet det høyeste trafikkvolumet i hele ettermiddagsrushet. Maksimalt trafikkvolum i en enkelt rushtime har mindre variasjon..

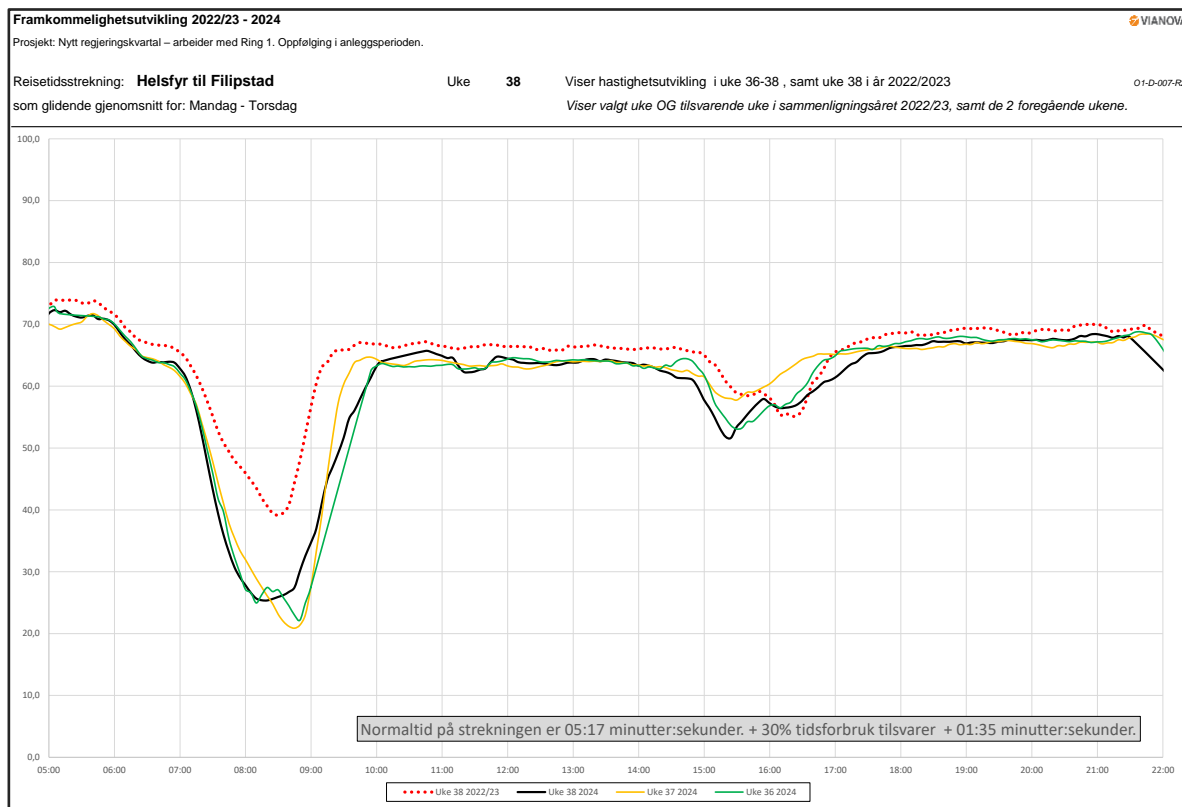


Figur 5 Gjennomsnittlig timestrafikk i uke 34 – 38 i 2024 i Bjørvikatunnelen østgående løp.

I figur 6 er det vist endring i gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i uke 36 2024 og 36 i 2022 for alle de kontinuerlige tellepunktene som inngår i den ukentlige oppfølgingen av trafikknivå. Pga. de tekniske problemene som er omtalt tidligere er uke 36 benyttet i framstillingen. Det viktigste budskapet i denne figuren er den relativt store reduksjonen man ser på E18 i korridor Vest bare i mindre grad har ført til økning på fylkesveiene i korridoren.

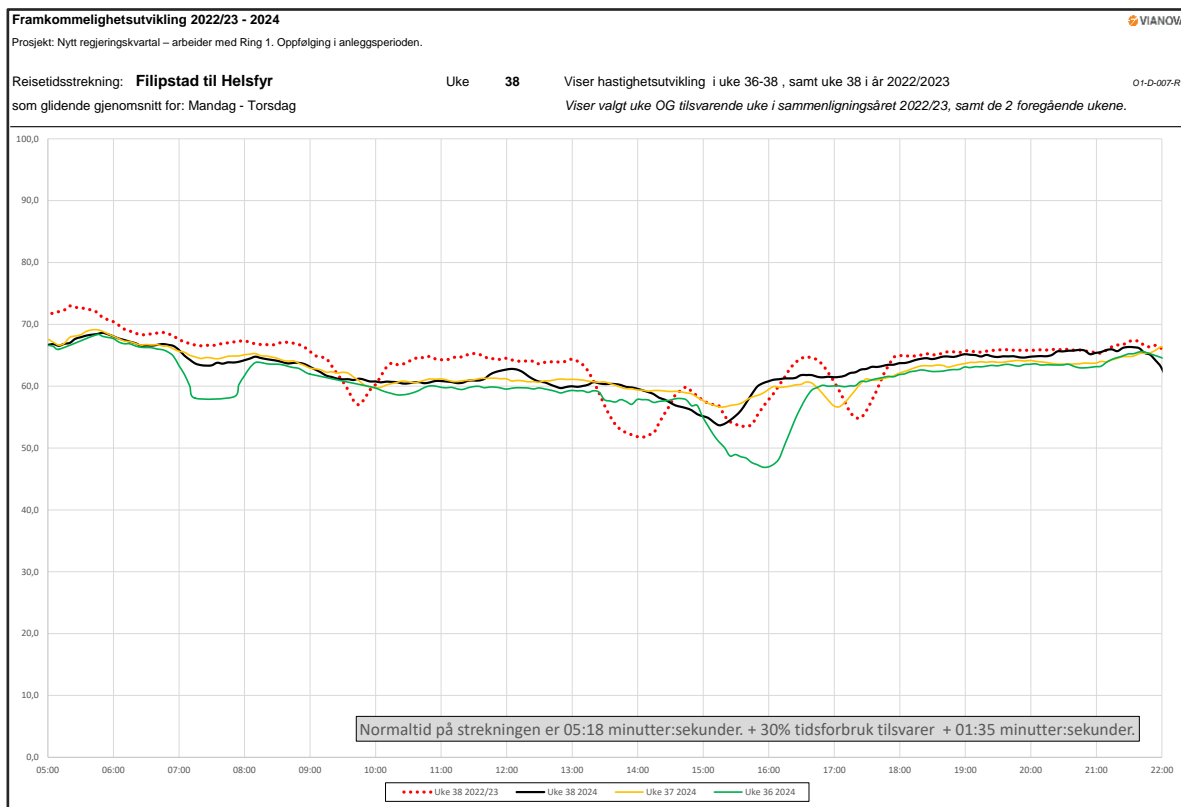


Figur 6 Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk i uke 36 i 2024 sammenlignet med uke 36 i 2022.



Figur 9 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 38 i 2024, samt uke 38 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Helsfyr og Filipstad.

I figur 9 er det vist avviklingen mellom Helsfyr og Filipstad over døgnet for de siste 3 uker, samt for uke 38 i 2022. I 2024 er avviklingen svært lik i alle 3 ukene med noe redusert hastighet i morgenrushet, spesielt mellom kl. 07:30 og kl. 09:00. I motsatt retning er det knapt noen redusert hastighet som vist i figur 10.

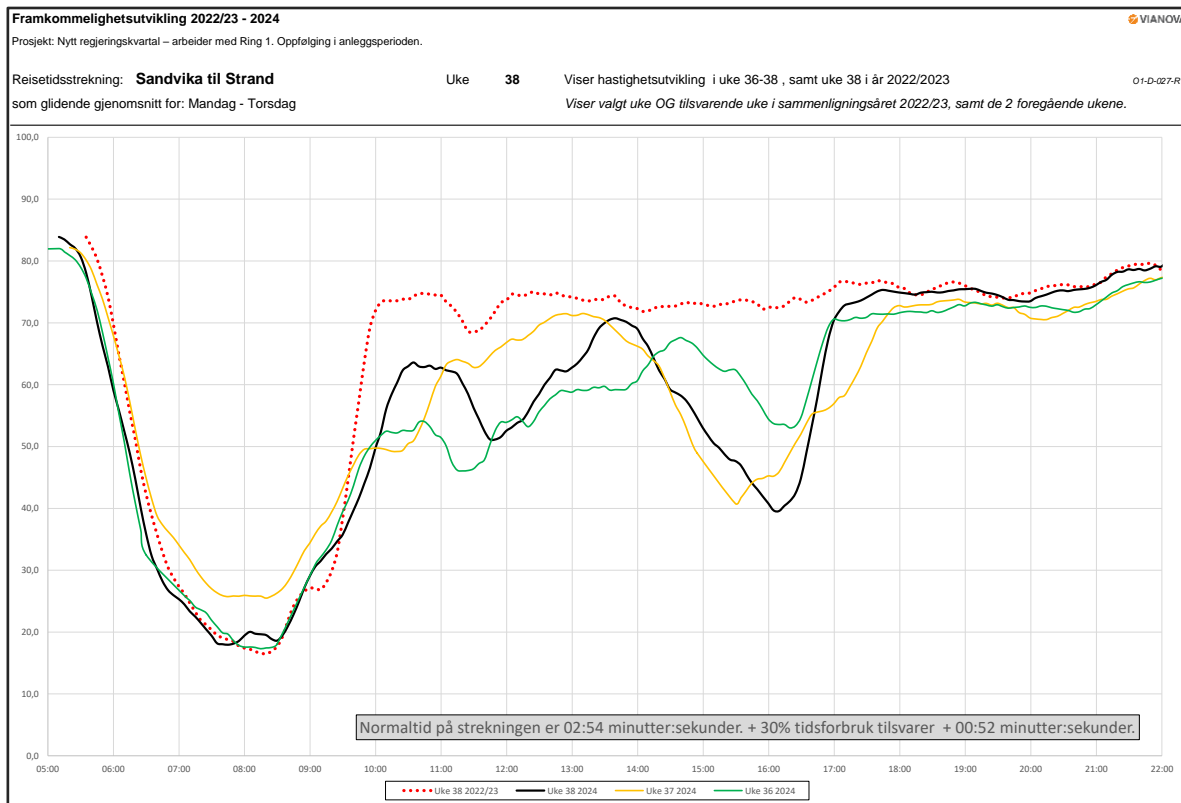


Figur 10 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 38 i 2024, samt uke 38 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Filipstad og Helsefyr.

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 11. 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 11 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 som vist i figur 12. 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.

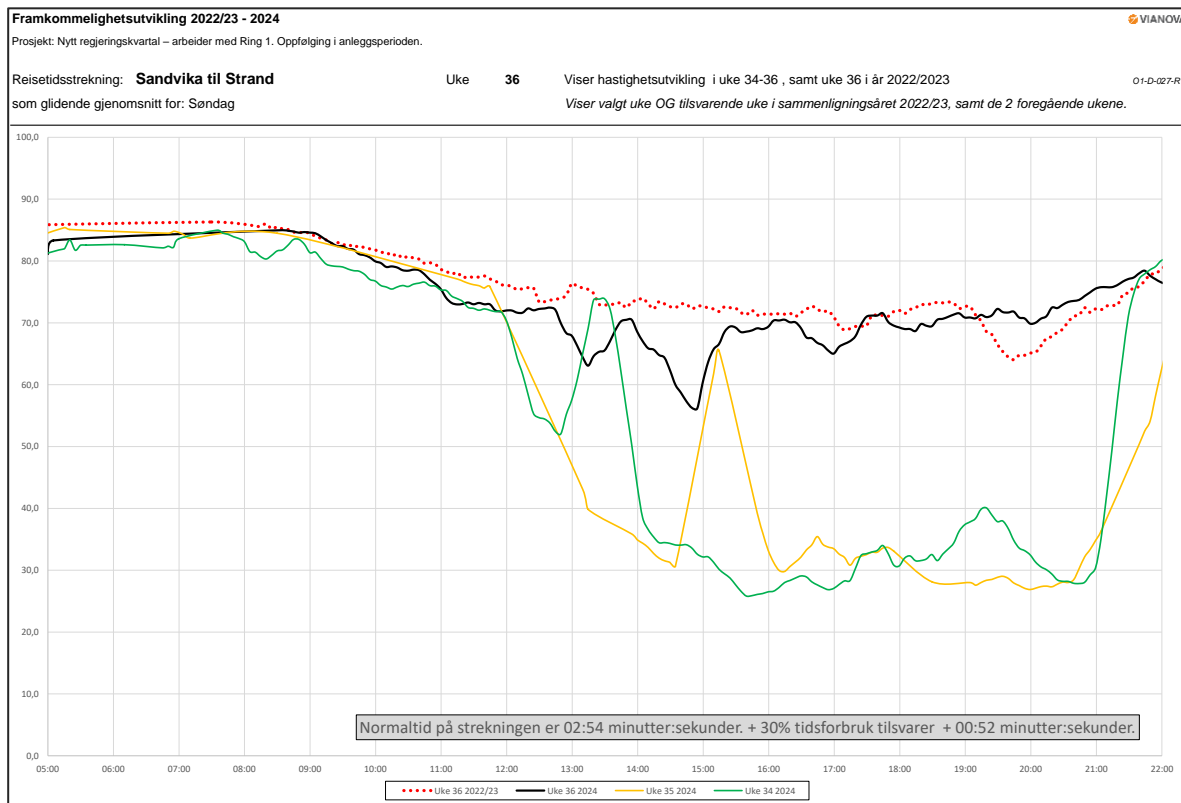
I morgenrushet derimot har avviklingen på parallellveien Sandviksveien blitt merkbart redusert etter at elbilene mistet adgangen til kollektivfeltet som det framgår av figur 13. På E18 er normalsituasjonen en svært dårlig avvikling med rundt 30 km/timen mellom kl. 07:00 og kl. 09:00. Hastigheten er ikke blitt ytterligere forverret etter elbilforbudet fra uke 19 i 2024.

En alternativ måte å vise endring i framkommelighet i korridor Vest er vist i figur 16. Her er hastigheten gjennom døgnet i uke 38 i sammenligningsåret 2022/23 vist med stiplet rød strek. For 2024 er uke 38 vist med svart strek, uke 37 med gul strek og uke 36 er vist med grønn strek. Alle ukene har forholdsvis lik avviklingskvalitet i morgenrushet – på samme måte som en tilsvarende sammenligning pr uke 24 i 2024. For formiddagsperioden og ettermiddagsrushet, derimot har ukene 36, 37 og 38 langt dårligere avvikling sammenlignet med uke 38 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 16 Gjennomsnittshastighet for dagene mandag – torsdag mellom kl. 05 og 22, for uke 38 i 2024, samt uke 38 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Sandvika og Strand.

Elbilforbudet i kollektivfeltet i Vest har som tidligere omtalt, har 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. Effekten av dette er vist i figur 17 for strekningen Sandvika til Strand som viser gjennomsnittshastighet for søndag mellom kl. 05 og 22, for uke 36 i 2024, samt uke 36 i referanseåret 2022/23, samt de 2 foregående ukene mellom Sandvika og Strand. I ukene 35 (med gul strek) og uke 34 (med grønn strek) var hastigheten mellom ca kl 14:00 til kl 21:00 rundt 30 km/t. I uke 36 etter oppheving av elbilforbudet, er man i all hovedsak tilbake til en normalsituasjon med et hastighetsnivå i tilsvarende tidsrom på rundt 70 km/t .



Figur 17 Gjennomsnittshastighet for søndag mellom kl. 05 og 22, for uke 36 i 2024, samt uke 36 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 37 i 2024):

Ruter arbeider for tiden med en helhetlig analyse av kollektivtrafikken for perioden etter skolestart der trafikksituasjonen i ulike deler av Oslo og Akershus blir belyst. For å sikre at funnene er robuste og ikke bli preget av tilfeldige trafikkvariasjoner er det viktig at analysen bygger på observasjoner fra en lengre periode. Denne analysen skal ferdigstilles til uke 42. Under følger noen foreløpige kommentarer på kollektivtrafikken fra Ruter pr uke 37:

4.1 Trafikkmønster

Overordnet sett har antall passasjerer ligget på et stabilt nivå etter skolestart, men vi registrerer også at det er litt variasjoner på områdenivå. Etter skolestart har vi også observert at passasjerveksten har vært noe høyere i rush enn utenom rush, noe som gir utslag i flere fulle avganger på enkelte linjer, som for eksempel linje 110 og linje 300 i nordøstkorridoren og linje 250, linje 250E og linje 270 i Vestkorridoren.

I tillegg; se passasjertall over bygrensesnittene i kap 5.

4.2 Trafikkavvikling

Det jobbes med en mer helhetlig analyse av kollektivtrafikken for perioden etter skolestart, hvor det både sees videre på tidligere funn, men hvor det også jobbes på områdenivå. I Oslo ytre by områder finner vi at enkeltstrekninger som tidligere har vært problematiske blusser opp igjen med økning i spesielt de verste forsinkelsene noe som fører til mindre forutsigbarhet. I Oslo ser vi i stort at forsinkelsene både i morgen- og ettermiddagsrush er relativt lik som i 2023. I nordøstlige deler av Oslo har vi en økning i forsinkelser sammenlignet med 2023. Linje 23, som benytter Ring 3, er en linje som har økte forsinkelser, spesielt i ettermiddagsrush. Vi finner enkeltstrekninger hvor mer kø har skapt økte utfordringer for bussen. Eksempler på dette er Hauketo, området rundt Alexander Kiellands plass og Bryn.

Vi ser også at flere strekninger med kollektivfelt har bedre fremkommelighet etter elbiltiltaket 6.mai. Det er vedvarende lavere kjøretider, og spesielt en betydelig forbedring i variasjonen også etter stengingen av Ring 1 etter sommerferien. Blant annet i Vest-korridoren fra Lysaker og Sør-korridoren fra Nordstrand bad inn til sentrum i morgenrushet.

5 Samlet trafikk over bygrensen

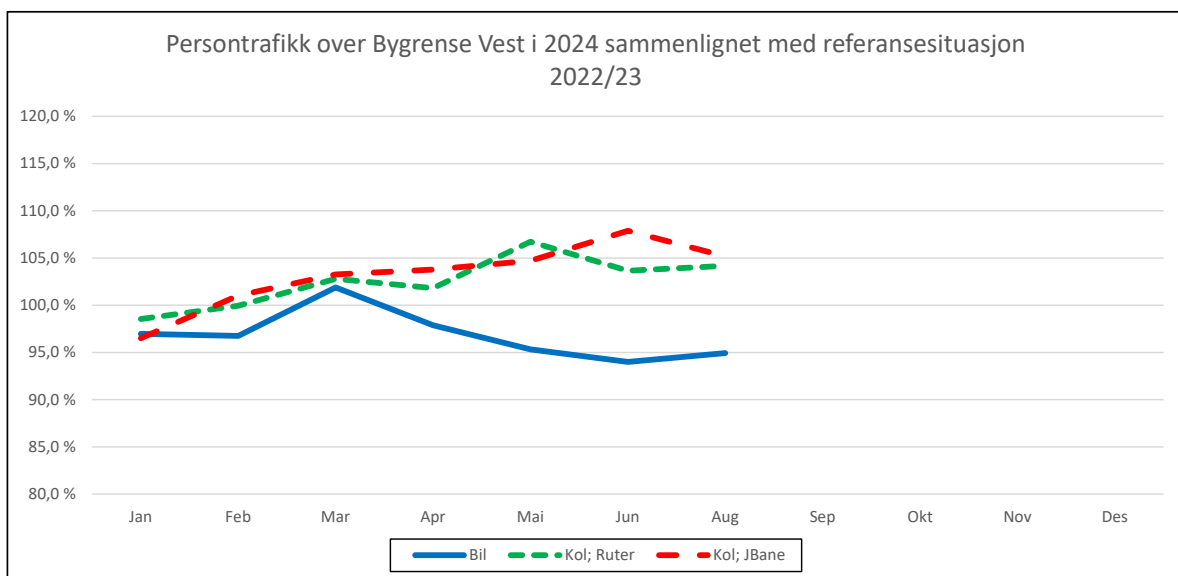
For å få en indikasjon på om trafikantene har endret adferd har vi sammenstilt motorisert trafikk over bygrensa for hver av de 3 korridorane. Vi velger å se på gjennomsnittlig virkesdøgn – dvs. at vi benytter gjennomsnittet for dagene mandag til fredag, eksklusive offentlige fridager. Dette gjør at vi 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 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 jernbanetraffikk fra Jernbanedirektoratet. Passasjertallene for jernbane er i tillegg skilt på retning. I forrige oppsummeringsrapport var passasjertallene for jernbane kun basert på sum begge retninger. Tallene for jernbane fra før juni 2024 er derfor ikke identiske med tallene i forrige oppsummeringsrapport. 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. Foreløpig inneholder passasjertallene for Jernbane ikke passasjertall fra Flytoget. 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.

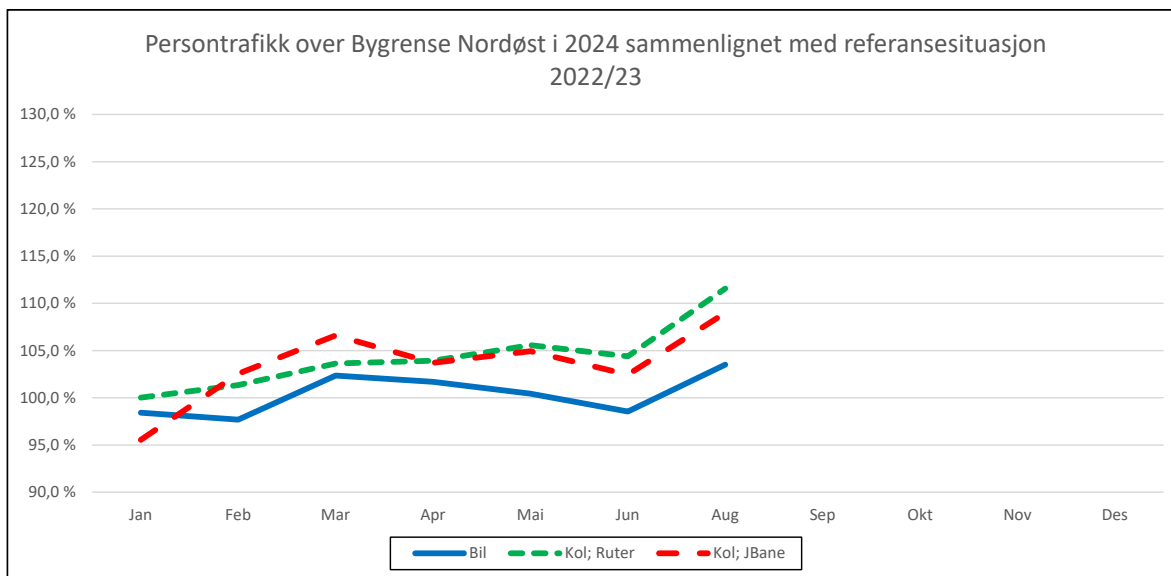
Vi har ikke gjort noe forsøk på å inkludere gang og sykkeltrafikk i denne sammenstillingen. Siden juli om lag i sin helhet er en feriemåned vil den bestå av reiser med en helt annen fordeling på reisehensikter enn de andre månedene. Derfor har vi i alle figurene i dette kapitlet, utelatt tall for juli.



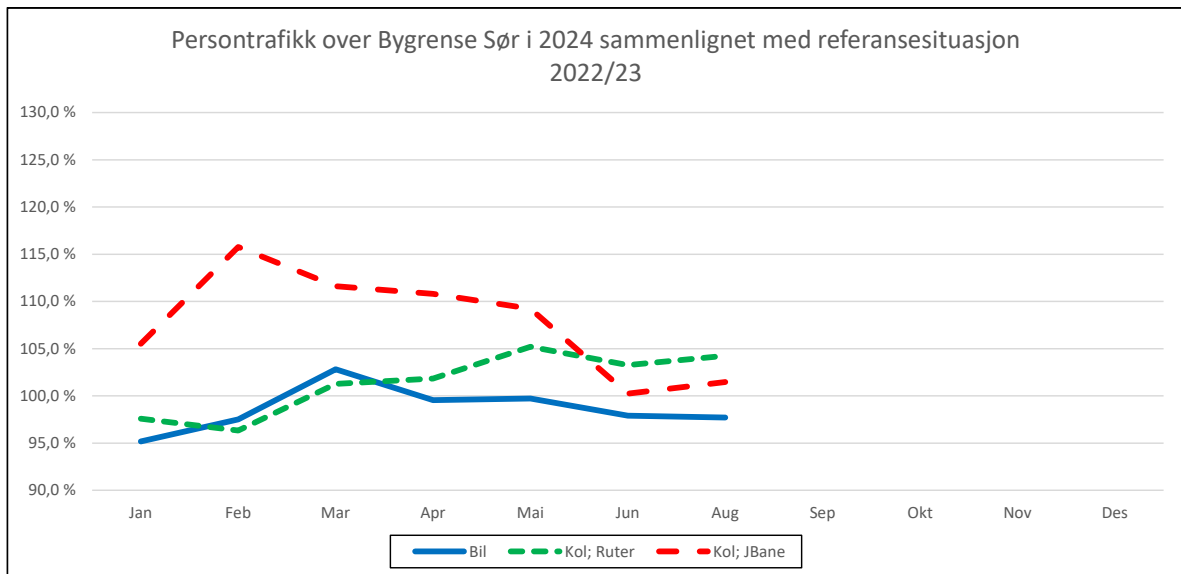
Figur 18 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Vest sammenlignet med referanse (2022/2023).

I figur 18 er det vist forholdet mellom persontrafikken i referansesituasjonen 2022/23 og trafikk hittil i år pr august måned for Bygrensa i Vest. Spesielt siden mai viser persontrafikken med bil en klar reduksjon sammenlignet med tilsvarende periode i 2022/2023. 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. I august er det en betydelig økning av persontrafikk sammenlignet med referansesituasjonen både for bil og kollektiv. I sør er biltrafikknivået i mai 2024 svært likt referanse-situasjonen mens det i juni og august er en nedgang i biltrafikk. Kollektivtrafikken både med Ruter og Jernbane ligger fra mars på et høyere nivå enn i 2022/23. 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.

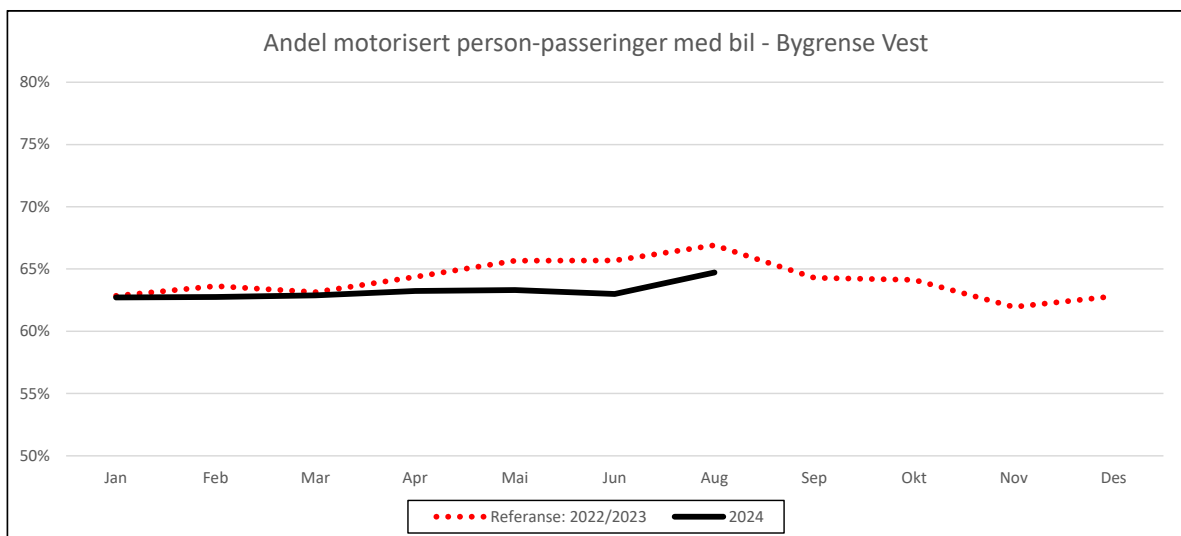


Figur 19 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Nordøst sammenlignet med referanse (2022/2023).



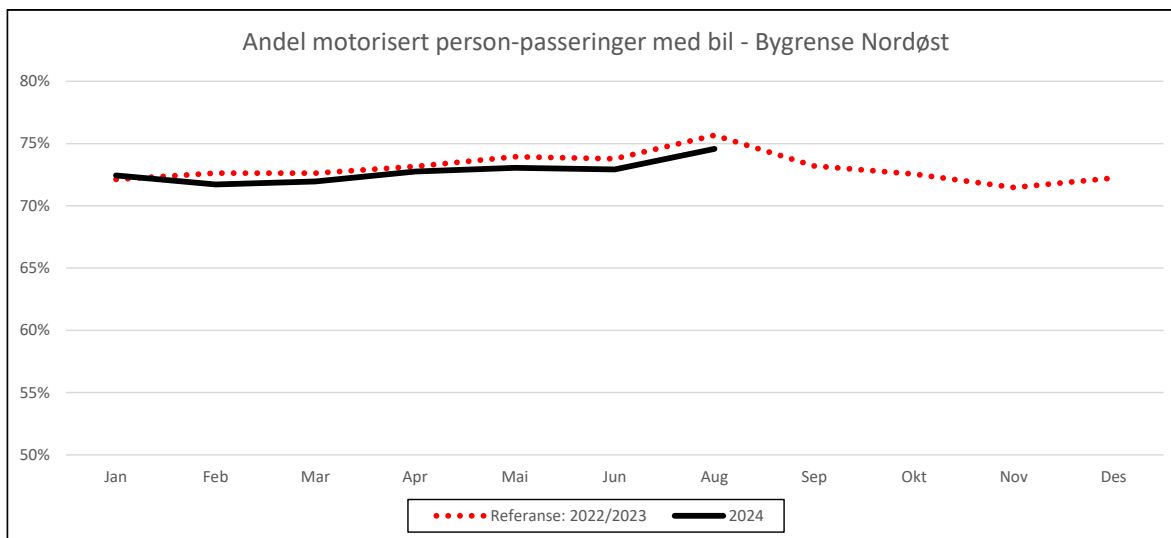
Figur 20 Persontrafikk mot sentrum over Bygrensa i Sør sammenlignet med referanse (2022/2023).

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.



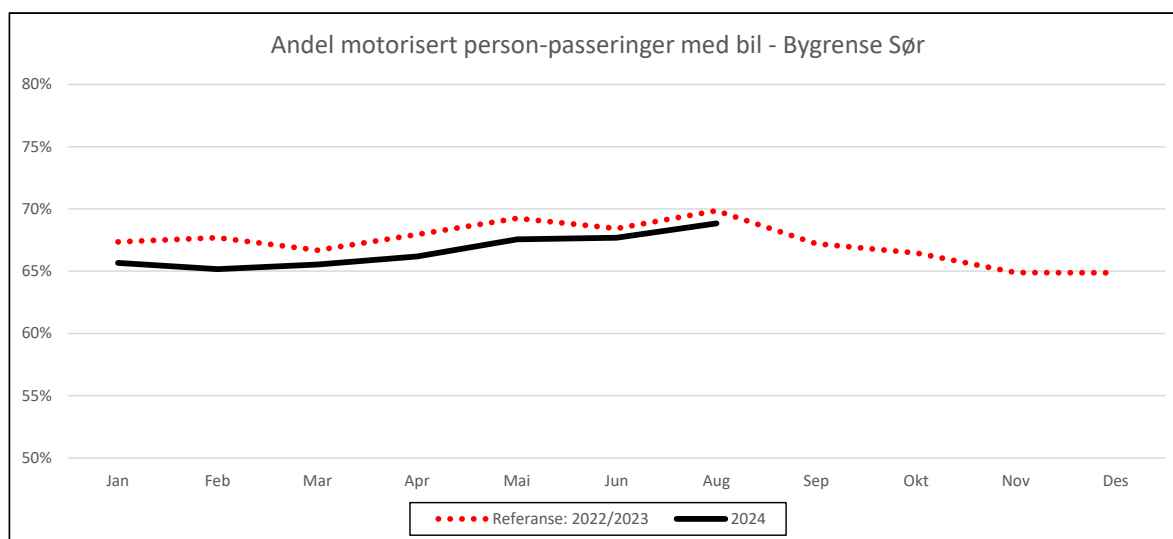
Figur 21 Andel motoriserte person-passinger mot sentrum over Bygrensa i Vest i 2024 og referanse (2022/2023).

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. 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 2 - tabell 4. I disse tabellene er også passeringstallene for juli vist.

Tabell 2 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i vest i gjennomsnittets virkedøgn.

Bygrense Vest		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	76 400	82 400	82 200	86 900	90 300	93 500	68 400	88 500	89 000	87 800	82 000	83 700
	Kol; Ruter	22 900	23 100	23 700	24 100	23 400	24 700	14 900	21 500	23 800	22 900	24 200	23 800
	Kol; JBane	22 300	24 000	24 300	24 000	23 800	24 100	12 100	22 200	25 700	26 300	26 200	25 800
	SUM	121 600	129 500	130 200	135 000	137 500	142 300	95 400	132 200	138 500	137 000	132 400	133 300
Andel motorisert	Bil	62,8 %	63,6 %	63,1 %	64,4 %	65,7 %	65,7 %	71,7 %	66,9 %	64,3 %	64,1 %	61,9 %	62,8 %
	Kol; Ruter	18,8 %	17,8 %	18,2 %	17,9 %	17,0 %	17,4 %	15,6 %	16,3 %	17,2 %	16,7 %	18,3 %	17,9 %
	Kol; JBane	18,3 %	18,5 %	18,7 %	17,8 %	17,3 %	16,9 %	12,7 %	16,8 %	18,6 %	19,2 %	19,8 %	19,4 %
2024	Bil	74 100	79 700	83 800	85 000	86 000	87 900	66 600	84 000	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	22 600	23 100	24 400	24 500	24 900	25 600	14 300	22 400	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	21 500	24 200	25 100	24 900	24 900	26 000	13 000	23 400	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	118 200	127 000	133 300	134 400	135 800	139 500	93 900	129 800	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	62,7 %	62,8 %	62,9 %	63,2 %	63,3 %	63,0 %	70,9 %	64,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	19,1 %	18,2 %	18,3 %	18,2 %	18,3 %	18,4 %	15,2 %	17,3 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	18,2 %	19,1 %	18,8 %	18,5 %	18,3 %	18,6 %	13,8 %	18,0 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):													
Bygrense Vest		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	97,0 %	96,7 %	101,9 %	97,8 %	95,2 %	94,0 %	97,4 %	94,9 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	98,7 %	100,0 %	103,0 %	101,7 %	106,4 %	103,6 %	96,0 %	104,2 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	96,4 %	100,8 %	103,3 %	103,8 %	104,6 %	107,9 %	107,4 %	105,4 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	97,2 %	98,1 %	102,4 %	99,6 %	98,8 %	98,0 %	98,4 %	98,2 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	99,8 %	98,6 %	99,6 %	98,3 %	96,4 %	95,9 %	98,9 %	96,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	101,5 %	102,0 %	100,6 %	102,1 %	107,7 %	105,7 %	97,5 %	106,1 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	99,2 %	102,8 %	100,9 %	104,2 %	105,9 %	110,0 %	109,2 %	107,4 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

Av tabell 2 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i vest er redusert med 5,1% sammenlignet med referansesituasjon i august. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 4,2% og persontrafikken med jernbane har økt med 5,2%.

Tabell 3 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i nordøst i gjennomsnittets virkedøgn.

Bygrense Nordøst		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	95 800	103 100	103 700	108 700	113 400	115 700	91 800	109 400	111 200	110 800	105 000	105 000
	Kol; Ruter	10 700	10 900	11 100	11 400	11 400	11 500	7 400	10 100	11 300	11 300	11 600	10 900
	Kol; JBane	26 300	27 900	28 000	28 500	28 600	29 700	18 700	25 100	29 400	30 600	30 300	29 500
	SUM	132 800	141 900	142 800	148 600	153 400	156 900	117 900	144 600	151 900	152 700	146 900	145 400
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	72,1 %	72,7 %	72,6 %	73,1 %	73,9 %	73,7 %	77,9 %	75,7 %	73,2 %	72,6 %	71,5 %
	<i>Kol; Ruter</i>	8,1 %	7,7 %	7,8 %	7,7 %	7,4 %	7,3 %	6,3 %	7,0 %	7,4 %	7,4 %	7,9 %	7,5 %
	<i>Kol; JBane</i>	19,8 %	19,7 %	19,6 %	19,2 %	18,6 %	18,9 %	15,9 %	17,4 %	19,4 %	20,0 %	20,6 %	20,3 %
2024	Bil	94 300	100 700	106 100	110 500	113 900	114 100	96 900	113 200	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	10 700	11 100	11 500	11 800	12 000	12 000	9 100	11 200	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	25 100	28 700	29 800	29 500	30 000	30 400	20 000	27 300	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	130 100	140 500	147 400	151 800	155 900	156 500	126 000	151 700	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	72,5 %	71,7 %	72,0 %	72,8 %	73,1 %	72,9 %	76,9 %	74,6 %	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; Ruter</i>	8,2 %	7,9 %	7,8 %	7,8 %	7,7 %	7,7 %	7,2 %	7,4 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; JBane</i>	19,3 %	20,4 %	20,2 %	19,4 %	19,2 %	19,4 %	15,9 %	18,0 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):													
Bygrense Nordøst		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	98,4 %	97,7 %	102,3 %	101,7 %	100,4 %	98,6 %	105,6 %	103,5 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	100,0 %	101,8 %	103,6 %	103,5 %	105,3 %	104,3 %	123,0 %	110,9 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	95,4 %	102,9 %	106,4 %	103,5 %	104,9 %	102,4 %	107,0 %	108,8 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	98,0 %	99,0 %	103,2 %	102,2 %	101,6 %	99,7 %	106,9 %	104,9 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	100,5 %	98,6 %	99,1 %	99,5 %	98,8 %	98,9 %	98,8 %	98,6 %	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; Ruter</i>	102,1 %	102,8 %	100,4 %	101,3 %	103,6 %	104,6 %	115,1 %	105,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; JBane</i>	97,4 %	103,9 %	103,1 %	101,3 %	103,2 %	102,6 %	100,1 %	103,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

Av tabell 3 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i nordøst har økt med 3,5% sammenlignet med referansesituasjon i august. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 10,9% og persontrafikken med jernbane har økt med 8,8%.

Tabell 4 Antall person-passeringer over bygrensen mot sentrum i sør i gjennomsnittets virkedøgn.

Bygrense Sør		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	46 500	49 800	50 600	53 600	56 500	58 600	51 400	57 100	56 200	54 900	50 900	51 000
	Kol; Ruter	8 000	8 100	8 200	8 500	8 700	9 700	7 300	8 700	8 700	8 400	8 200	8 100
	Kol; JBane	14 500	15 700	17 100	16 800	16 400	17 300	9 700	15 900	18 700	19 300	19 400	19 500
	SUM	69 000	73 600	75 900	78 900	81 600	85 600	68 400	81 700	83 600	82 600	78 500	78 600
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	67,4 %	67,7 %	66,7 %	67,9 %	69,2 %	68,5 %	75,1 %	69,9 %	67,2 %	66,5 %	64,8 %
	<i>Kol; Ruter</i>	11,6 %	11,0 %	10,8 %	10,8 %	10,7 %	11,3 %	10,7 %	10,6 %	10,4 %	10,2 %	10,4 %	10,3 %
	<i>Kol; JBane</i>	21,0 %	21,3 %	22,5 %	21,3 %	20,1 %	20,2 %	14,2 %	19,5 %	22,4 %	23,4 %	24,7 %	24,8 %
2024	Bil	44 200	48 600	52 000	53 400	56 300	57 300	50 000	55 800	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	7 800	7 800	8 300	8 600	9 100	10 000	7 400	9 100	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	15 400	18 200	19 000	18 700	17 900	17 400	10 300	16 200	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	67 400	74 600	79 300	80 700	83 300	84 700	67 700	81 100	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	65,6 %	65,1 %	65,6 %	66,2 %	67,6 %	67,7 %	73,9 %	68,8 %	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; Ruter</i>	11,6 %	10,5 %	10,5 %	10,7 %	10,9 %	11,8 %	10,9 %	11,2 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; JBane</i>	22,8 %	24,4 %	24,0 %	23,2 %	21,5 %	20,5 %	15,2 %	20,0 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):													
Bygrense Sør		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	95,1 %	97,6 %	102,8 %	99,6 %	99,6 %	97,8 %	97,3 %	97,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	97,5 %	96,3 %	101,2 %	101,2 %	104,6 %	103,1 %	101,4 %	104,6 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	106,2 %	115,9 %	111,1 %	111,3 %	109,1 %	100,6 %	106,2 %	101,9 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	97,7 %	101,4 %	104,5 %	102,3 %	102,1 %	98,9 %	99,0 %	99,3 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Andel motorisert</i>	<i>Bil</i>	97,3 %	96,3 %	98,4 %	97,4 %	97,6 %	98,8 %	98,3 %	98,4 %	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; Ruter</i>	99,8 %	95,0 %	96,9 %	98,9 %	102,5 %	104,2 %	102,4 %	105,4 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	<i>Kol; JBane</i>	108,7 %	114,4 %	106,3 %	108,8 %	106,9 %	101,6 %	107,3 %	102,6 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

Av tabell 4 framgår det at persontrafikken med bil over bygrensa i sør er redusert med 2,3% sammenlignet med referansesituasjon i august. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 4,6% og persontrafikken med jernbane har økt med 1,9%.

Tabell 5 Antall person-passeringer over sum bygrense mot sentrum i gjennomsnittets virkedøgn.

Sum Bygrense mot sentrum		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
Referanse: 2022/2023	Bil	218 700	235 300	236 500	249 200	260 200	267 800	211 600	255 000	256 400	253 500	237 900	239 700
	Kol; Ruter	41 600	42 100	43 000	44 000	43 500	45 900	29 600	40 300	43 800	42 600	44 000	42 800
	Kol; JBane	63 100	67 600	69 400	69 300	68 800	71 100	40 500	63 200	73 800	76 200	75 900	74 800
	SUM	323 400	345 000	348 900	362 500	372 500	384 800	281 700	358 500	374 000	372 300	357 800	357 300
Andel motorisert	Bil	67,6 %	68,2 %	67,8 %	68,7 %	69,9 %	69,6 %	75,1 %	71,1 %	68,6 %	68,1 %	66,5 %	67,1 %
	Kol; Ruter	12,9 %	12,2 %	12,3 %	12,1 %	11,7 %	11,9 %	10,5 %	11,2 %	11,7 %	11,4 %	12,3 %	12,0 %
	Kol; JBane	19,5 %	19,6 %	19,9 %	19,1 %	18,5 %	18,5 %	14,4 %	17,6 %	19,7 %	20,5 %	21,2 %	20,9 %
2024	Bil	212 600	229 000	241 900	248 900	256 200	259 300	213 500	253 000	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	41 100	42 000	44 200	44 900	46 000	47 600	30 800	42 700	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	62 000	71 100	73 900	73 100	72 800	73 800	43 300	66 900	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	315 700	342 100	360 000	366 900	375 000	380 700	287 600	362 600	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	67,3 %	66,9 %	67,2 %	67,8 %	68,3 %	68,1 %	74,2 %	69,8 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	13,0 %	12,3 %	12,3 %	12,2 %	12,3 %	12,5 %	10,7 %	11,8 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	19,6 %	20,8 %	20,5 %	19,9 %	19,4 %	19,4 %	15,1 %	18,5 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
SAMMENLIGNET MED REFERANSE (2022/2023):													
Sum Bygrense mot sentrum		Jan	Feb	Mar	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Des
2024	Bil	97,2 %	97,3 %	102,3 %	99,9 %	98,5 %	96,8 %	100,9 %	99,2 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	98,8 %	99,8 %	102,8 %	102,0 %	105,7 %	103,7 %	104,1 %	106,0 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	98,3 %	105,2 %	106,5 %	105,5 %	105,8 %	103,8 %	106,9 %	105,9 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	SUM	97,6 %	99,2 %	103,2 %	101,2 %	100,7 %	98,9 %	102,1 %	101,1 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
Andel motorisert	Bil	99,6 %	98,1 %	99,1 %	98,7 %	97,8 %	97,9 %	98,8 %	98,1 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; Ruter	101,2 %	100,6 %	99,6 %	100,8 %	105,0 %	104,8 %	101,9 %	104,8 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
	Kol; JBane	100,7 %	106,1 %	103,2 %	104,2 %	105,1 %	104,9 %	104,7 %	104,7 %	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A

Av tabell 5 framgår det at persontrafikken med bil i sum over bygrensa redusert med 1,9% sammenlignet med referansesituasjon i august. I samme periode har persontrafikken med Ruters busser samt TBane økt med 4,8% og persontrafikken med jernbane har økt med 4,7%.