



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets President

Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1776-

19. september 2024

Svar på spørsmål nr 2767 til skriftlig besvarelse fra stortingsrepresentant Hans Andreas Limi til samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Spørsmål:

«Trafikktall presentert i Budstikka 9.september viser at den samlede døgntrafikken frem og tilbake over kommunegrensen mellom Bærum og Oslo har økt med nesten 5000 kjøretøy i august 2024 sammenliknet med august 2023. Kan statsråden redegjøre for endringene i den samlede biltrafikken fra Asker og Bærum inn mot Oslo etter at kollektivfeltene på E18 ble stengt for elbiler, og kan statsråden videre redegjøre for hvordan det påvirker trafiksikkerheten på lokalveisystemet at Statens vegvesen har redusert personbilkapasiteten på E18?»

Svar:

Statens vegvesen opplyser at det er metodisk forskjell i beregningene fra Budstikka og fra Statens vegvesen. En viktig forskjell er hvilket sammenlikningsgrunnlag som er benyttet. Budstikka bruker tall fra august 2023 i sitt sammenlikningsgrunnlag. I august 2023 var trafikksituasjonen i korridoren fra vest inn mot Oslo sterkt påvirket av rehabiliteringen av Bygdøylokket på E18 ved Skøyen og Bygdøy, og trafikken kan karakteriseres som en avvikssituasjon. Statens vegvesen bruker generelt sett året 2023 som sammenlikningsgrunnlag i sine analyser av den trafikale situasjonen, men for ukene 27 til 42 (juli til oktober) benyttes tall for 2022 som sammenlikningsgrunnlag på grunn av rehabiliteringen av Bygdøylokket. Statens vegvesen mener det er mer metodisk riktig å sammenlikne trafikken med data fra 2022 i denne perioden enn å sammenlikne med data fra avvikssituasjonen i 2023.

Statens vegvesen opplyser videre at de har gjort en rekonstruering av tallene som Budstikka presenterte i sin artikkel, og mener at det må være gjort en regnefeil. I regnestykket, som slår fast en økning på rundt 5 000 kjøretøy fra august 2023 til august 2024, er det brukt tall fra tellepunktene Lysakerlokket, Granfosstunnelen, Lysakerelva (Griniveien) og Oslo grense (Bærumsveien). I summen ser det ut til at trafikken i Granfosstunnelen mot Oslo er utelatt. Dersom all trafikk på tellepunktene som er angitt over blir summert, mener Statens vegvesen at dette vil vise en nedgang fra 2023 til 2024 på rundt 1 700 biler i døgnet. Sammenliknet med 2022 i de samme punktene, er det i så fall en nedgang på rundt 8 200 kjøretøy per døgn. Dette er et annet resultat av hva Budstikka har presentert.

Statens vegvesen har benyttet tre tellepunkt i korridor vest for løpende å ha et overordnet bilde som beskriver trafikksituasjonen; Blommenholm (E18 Vest), Oslo Grense (fv. 160 Bærumsveien) og Lysakerelva (fv. 168 Griniveien). Reduksjonen på 12 800 kjøretøy per døgn i uke 34, som jeg presenterte i et møte med lokale myndigheter 29. august - og som det vises til i spørsmålets begrunnelse - gjelder trafikk i begge retninger. Tallene var i denne presentasjonen for den siste uken man da hadde trafikk tall for. De viste et øyeblikksbilde for uke 34 for de tre tellepunktene.

Statens vegvesen opplyser at disse tellepunktene er valgt fordi de til sammen gir et godt bilde av trafikksituasjonen i korridor vest. Historisk sett er dette også tellepunkt som har gitt kontinuerlige trafikk tall, uten å ha bortfall i registreringen.

| Utvalgte Tellepunkt | Kommune | Gjennomsnittlig ukedøgntrafikk | | Differanse |
|----------------------------------|--------------|--------------------------------|----------------|----------------------------------|
| | | Uke 34 i 2024 | Uke 34 i 2022 | Uke 34 i 2022 |
| BLOMMENHOLM (Ev 18 Vest) | Bærum | 82 500 | 95 000 | -12 500 |
| OSLO GRENSE (Fv 160 Bærumsveien) | Bærum | 16 000 | 12 000 | 4 000 |
| LYSAKERELVA (Fv 168 Griniveien) | Bærum | 8 400 | 12 700 | -4 300 |
| Korridor Vest | Bærum | 106 900 | 119 700 | -12 800 -10,7 % |

Figur 1: Statens vegvesens tellepunkter fra vest (ukedøgntrafikk vil si alle ukedager)

Statens vegvesen påpeker imidlertid at disse punktene til sammen ikke fanger opp all trafikk over bygrensen. For å få et mer komplett bilde av den trafikale situasjonen er det nødvendig å se på mange ulike datasett over en viss tid. Statens vegvesen har nå i september mottatt virkedøgntrafikken for august fra bomstasjonene i vest, som representerer et tett snitt (det vil si all trafikk inn mot Oslo). Tabellen under viser virkedøgntrafikk, det vil si vanlige arbeidshverdager, da det er på disse dagene det er viktigst å redusere trafikkbelastningen inn mot Operatunnelen.

| Ar \ Måned | Jan | Feb | Mar | Apr | Mai | Jun | Jul | Aug | Sep | Okt | Nov | Des |
|----------------------------|-----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 2022 | 60 000 | 65 800 | 71 800 | 74 500 | 76 500 | 77 800 | 57 000 | 73 700 | 74 200 | 73 200 | 71 600 | 72 000 |
| 2023 | 63 700 | 68 600 | 68 500 | 72 400 | 75 200 | 77 900 | 55 900 | 68 600 | 70 600 | 70 100 | 68 300 | 69 700 |
| Sammenligningsår 2022/2023 | 63 700 | 68 600 | 68 500 | 72 400 | 75 200 | 77 900 | 57 000 | 73 700 | 74 200 | 73 200 | 68 300 | 69 700 |
| 2024 | 61 800 | 66 400 | 69 800 | 70 800 | 71 700 | 73 300 | 55 500 | 70 000 | | | | |
| Differanse | i kjt/gjns virkesdøgn | -1 900 | -2 200 | 1 300 | -1 600 | -3 500 | -4 600 | -1 500 | -3 700 | | | |
| | i % | -3,0 % | -3,2 % | 1,9 % | -2,2 % | -4,7 % | -5,9 % | -2,6 % | -5,0 % | | | |

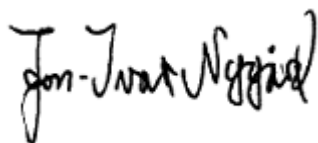
Figur 2: Virkedøgntrafikk (vanlige arbeidshverdager), trafikk fra korridor vest inn mot Oslo

Tallene viser at trafikknivået var lavere i tre av de fire første månedene i 2024, sammenliknet med tilsvarende måneder i 2023. Gjennomsnittlig var det 1,6 prosent mindre biltrafikk i de fire første månedene. I starten av mai ble elbilforbudet innført. Ser man bort fra juli, som har et lavere trafikknivå og er dominert av ferietrafikk, er gjennomsnittlig trafikkreduksjon 5,2 prosent etter innføringen av elbilforbudet.

Trafikksikkerheten på en vei påvirkes av flere forhold. Både trafikkmengde, infrastruktur og trafikkmiljø, samt sammensetningen av ulike trafikantgrupper, vil påvirke hvor god trafikksikkerheten er på en vegstrekning. Det er en fordel at mest mulig trafikk går på hovedveinettet. Dette veinettet er dimensjonert og utformet for å avvikle store trafikkmengder på en sikker måte, og det er ofte separat tilrettelegging for myke trafikanter. Dersom trafikkmengden øker, vil antall trafikkulykker normalt øke. Det skjer heldigvis relativt få alvorlige trafikkulykker i Norge, og det foreligger foreløpig ikke data som kan si noe om ulykkesutviklingen i Asker og Bærum etter at elbilene ikke lenger har lov til å bruke kollektivfeltene. I Bærum er det rushtidsbommer på flere gjennomgående kommunale gater som bidrar til å holde trafikken nede i bolig-gater uten fortau.

Samferdselsdepartementet får løpende statusrapporter fra Statens vegvesen og følger trafikksituasjonen nøye.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi
Statens vegvesen