



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1102-5

4. oktober 2024

## **Representantforslag 160 S (2023-2024) om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo**

Jeg viser til brev av 21. mai 2024 fra Stortinget vedlagt representantforslag 160 S (2023-2024) fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Bård Hoksrud, Christian Tybring-Gjedde, Himanshu Gulati, Morten Wold, Erlend Wiborg og Tor André Johnsen. Dette brevet erstatter mitt tidligere brev av 29. mai 2024.

Representantene fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen instruere Statens vegvesen om å gjenåpne kollektivfeltene på E6 og E18 inn mot Oslo for elbiler på tilsvarende betingelser som før 6. mai.
2. Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Oslo kommune om å gjenåpne gater for biltrafikk for å skape bedre trafikkflyt når Ring 1 stenges for ombygging.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtilbudet rundt Oslo i perioden med redusert mobilitet når Ring 1 stenges for ombygging.

1.

Den 1. juli 2024 ble Ring 1 midlertidig stengt i tre år mellom Oslo Spektrum i øst og Pilestredet/St. Olavsgate i vest for å bygge om og oppgradere Hammersborg- og Vaterlandstunnelen. Hovedformålet med ombyggingen av Ring 1 er å ivareta sikkerheten i nytt regjeringsskvarteral. Prosjektet finansieres av Digitaliserings- og forvaltningsdepartementet og gjennomføres av Statens vegvesen i nært samarbeid med Statsbygg. Ved en normal tunnelrehabilitering ville Statens vegvesen opprettholdt halve kapasiteten i tunnelen ved å stenge ett løp av gangen under anleggsperioden. Konsekvensene av omfordeling av trafikk i en slik situasjon ville blitt omtrent halvparten av de vi får nå, når vi har helstengt Ring 1 for å

senke den 8 meter. Hammersborgtunnelen hadde før stengingen en årsdøgntrafikk på 17 400 kjøretøy.

Som følge av helstengingen av Ring 1 i byggeperioden, må privatbiltrafikken inn til Oslo sentrum reduseres. Dette er viktig for å unngå økte køer, blant annet i Operatunnelen som er hovedomkjøringsvei under stengingen. Operatunnelen var allerede før stengingen belastet på kapasitetsgrensen. Det er derfor viktig at flere reiser kollektivt, sykler eller går for å gi bedre plass til næringstrafikken og andre som må kjøre bil. Kø i Operatunnelen vil øke risikoen for ulykker med potensielt store konsekvenser for liv og helse – samt framkommelighet for nødetatene ved alvorlige hendelser i tunnelen. Dette må i størst mulig grad unngås.

I stengingsperioden for Ring 1 gjennomføres det avbøtende trafikale tiltak for å begrense privatbiltrafikken inn mot Oslo sentrum og for å bedre framkommelighet og kapasitet for busstrafikken. Tiltakene omfatter bl.a. tilfartsregulering til Operatunnelen, fjerning av adgang for elbiler i kollektivfeltene på riks- og europaveier i Oslo og Akershus samt utvidelse av kollektivfelt.

Elbilforbudet i kollektivfeltene ble innført 6. mai. Statens vegvesen har opplyst at tiltaket i hovedsak har virket etter hensikten med bedre framkommelighet og hastighet for busstrafikken, høyere kollektivandel og mindre biltrafikk til Oslo sentrum. Jeg viser til den vedlagte rapporten av 26. september 2024 om «Nytt regjeringskvartal – Midlertidig stengt Ring 1 – Oppfølging av trafikale effekter». Funnene viser at biltrafikken er redusert over bygrensen til Oslo, og bruk av kollektivtrafikk har økt. Kollektivandelen har samlet økt med 1,4 prosentpoeng.

Trafficavviklingen i Operatunnelen er noe dårligere enn før Ring 1 ble stengt, men er fortsatt akseptabel av hensyn til risiko for liv og helse ved alvorlige hendelser. Supplerende tiltak for å begrense trafikken inn i tunnelsystemet kan derfor forventes, men Statens vegvesen vil følge utviklingen nøye framover.

I helger er det mindre trafikk i Operatunnelen, og elbilene er derfor igjen gitt adgang til kollektivfeltet på E18 mellom Asker og Lysaker på lørdager og søndager. Dette har bedret trafikksituasjonen, og søndagstrafikken flyter omtrent som den gjorde tidligere. Statens vegvesen har også startet prosessen med å tillate elbil i kollektivfelt på lørdager og søndager på øvrig riksveinett i Oslo og Akershus, og saken vil bli sendt på ordinær høring før det fattes formelle skiltvedtak som grunnlag for gjennomføring.

Statens vegvesen har skiltet om kollektivfeltene på E6 inngående på strekningene Hvam – Tangerud i nord og Taraldrud – Klemetsrud i sør til tungtrafikkfelt, dvs. sambruksfelt for buss og lastebil over 7,5 tonn. Tilsvarende vil Statens vegvesen vurdere tungtrafikkfelt på E18 i vest fra Asker til Slepanden. Dette forslaget er under behandling, og er derfor ikke sendt på høring til berørte kommuner og politiet ennå. Tiltaket vil trolig også gi bedre avvikling i de ordinære bilfeltene, uten å gi vesentlige forsinkelser for busstrafikken samtidig som

næringstransporten blir prioritert. Tiltaket må imidlertid vurderes spesielt i forhold til trafiksikkerhet.

Statens vegvesen overvåker trafikken på riks- og europaveiene og systematiserer reisetider og trafikkmengder som grunnlag for å vurdere effektene av tiltakene som er iverksatt og om det er behov for supplerende tiltak. Dette koordineres med registreringer av persontrafikk fra Ruter og Jernbanedirektoratet. Statens vegvesen følger altså situasjonen nøye, og Samferdselsdepartementet får jevnlig oppdateringer og rapporter om den trafikale situasjonen.

Statens vegvesen har tett dialog med Ruter og Jernbanedirektoratet for å tilrettelegge et best mulig tilbud for den økte kollektivtrafikken på grunn av midlertidig stengt Ring 1.

Jeg har stor forståelse for den ulempen det er for de som opplever å stå lenger i kø enn de har gjort før. Av hensyn til liv og helse og framkommelighet for nødetatene, bl.a. i Operatunnelen, mener Statens vegvesen at det er nødvendig å redusere privatbiltrafikken til Oslo sentrum når Ring 1 helstenges for en periode på tre år. Framkommeligheten for næringstransporten vurderes prioritert ved å omgjøre kollektivfelt på utvalgte strekninger til tungtrafikkfelt der dette ikke er til hinder for busstrafikken.

2.

Riksveinettet i Oslo sentrum består av E18 og Ring 1 (rv. 162). Ring 1 og E18 Operatunnelen har en viktig funksjon for gjennomgangstrafikk og for trafikk til - og mellom - trafikksone i sentrum. Et helhetlig hovedveisystem i Oslo sentrum er viktig i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap da mange viktige samfunnsfunksjoner er lokalisert her.

Ring 1 er en effektiv trasé for kollektivtrafikk, nødetatene og næringstransport og er beredskapsvei ved planlagte og uforutsette stenginger av Operatunnelen. Riksveinettet er en viktig premisse for et bilfritt byliv i Oslo sentrum, og har muliggjort kollektivprioritering og byutvikling. Oslo kommune har gjennomført ulike trafikksaneringer og gatestenginger for å oppnå redusert biltrafikk i flere områder.

En midlertidig stengt Ring 1 vil øke belastningen i bolig gatene nord for Ring 1. Statens vegvesen og Oslo kommune har etablert *Samhandlingsforum Ring 1* der partene har tett dialog om ulike tiltak for å redusere belastningen på byen ved midlertidig stengt Ring 1. Når effekten av stengingen er nærmere klarlagt, kan det være aktuelt for Oslo kommune, som veimyndighet på kommunale veier, å vurdere tilpasning av kjøresystemet der enkelte gater kan vurderes gjenåpnet helt eller delvis. Det må imidlertid forsettes at trafiksikkerhet og miljø ivaretas.

Jeg legger til grunn at samarbeid og dialog mellom Statens vegvesen og Oslo kommune videreføres i Samhandlingsforum Ring 1. Tiltak for å bedre situasjonen for alle trafikantgrupper ved midlertidig stengt Ring 1 er noe som vurderes løpende.

3.

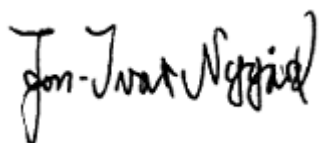
Statens vegvesen har en nær og god dialog med kollektivselskapet Ruter, Jernbanedirektoratet og Oslo kommune gjennom ulike samarbeidsfora. Selv om Oslo kommune er mest berørt, er det klart at tiltak som påvirker kapasiteten for trafikanter som reiser inn og ut av Oslo, også påvirker innbyggerne i omkringliggende fylker. Statens vegvesen har avholdt tre dialogmøter med Akershus, Buskerud, Østfold og Innlandet fylker, kommunene i Akershus og Statsforvalteren. Dette vil bli fulgt opp i nye informasjons- og særmøter som drøfter konsekvenser og tiltak for de mest berørte områdene.

Det er vanlig praksis at veier stenges for en tidsperiode uten at det kreves kompensasjon mellom transportmyndighetene (forvaltningsnivåene) for merbelastning på transportsystemet for øvrig. Dette gjelder også når for eksempel stenging av fylkesveier påvirker trafikken på riksveier. Statens vegvesen har imidlertid bidratt med enkelte mindre fysiske tiltak i nærområdet til Ring 1 for å bedre trafiksikkerheten på kommunalt gatenett, og for å regulere busstrafikken i vest som ikke kan kjøre Ring 1 når den er stengt. Statens vegvesen har lagt til rette for bedre framkommelighet, og dermed økt kapasitet for busstrafikken ved å fjerne adgang for elbiler i kollektivfelt på riks- og europaveiene i Oslo og Akershus. Staten arbeider sammen med kollektivselskapene for å sikre at kapasiteten i kollektivsystemet utnyttes best mulig, med mål om å tilby et tilrettelagt kollektivtilbud som både er forutsigbart og godt i stengingsperioden for Ring 1.

Hovedansvaret for å sikre innbyggerne et godt kollektivtilbud, ligger hos lokale myndigheter. I tillegg bidrar staten med store midler gjennom byvekstavtalesamarbeidet med Oslo og Akershus. Dette er midler som i stor grad bidrar til å styrke kollektivtransporten i hovedstadsområdet, slik at flere pendlere og andre kan velge bort bilen – noe som er i tråd med nullvekstmålet.

Tilretteleggingen av kollektivtilbudet i stengeperioden for Ring 1 blir svært viktig for å oppnå ønsket trafikal effekt samlet sett. Det må eventuelt ses på ytterligere tiltak dersom dette viser seg å være nødvendig for å fange opp økt kollektivandel til Oslo sentrum.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Kopi  
Statens vegvesen



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/1102-

22. oktober 2024

**Dokument 8:160 S (2023-2024) om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo**

Jeg viser til Transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 14. oktober 2024, med spørsmål 1-10 fra komiteen i forbindelse med behandlingen av Dokument 8:160 S (2023-2024). Spørsmålene har vært forelagt Statens vegvesen (SVV). Vedlagt til orientering følger oppdatert trafikkrapport per uke 41, jf. også mitt brev av 4. oktober 2024 til Transport- og kommunikasjonskomiteen.

**Spørsmål 1) Hva er trafikktallene på E18 Vestkorridoren på de følgende delstrekningene:**

- **Asker – Sandvika**
- **Sandvika – Høvik**
- **Holmen – Sandvika**
- **Drammen – Sandvika**
- **Sandvika – Lysaker**

**Svar:**

Tabellen under viser trafikknivå mellom Drammen og Lysaker på tilgjengelige tellepunkter.

Trafikknivå mellom Drammen og Lysaker					ÅDT (Årsverdier fra Trafikkdata.no)					ÅDT 2024 (basert på data pr.17.10)
Mellom		Tellepunkt (navn)	Fylke	Kommune	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Drammen	Asker	Lierskogen	Buskerud	Lier	49 000	46 000	40 000	49 800	50 600	49 400
Asker	Holmen	Holmen	Akershus	Asker	67 000	63 500	65 800	69 000	67 400	65 300
Holmen	Slependen	IKEA	Akershus	Asker	77 800	77 000	75 900	79 000	77 400	75 300
Slependen	Sandvika	Gyssestad	Akershus	Bærum	83 200	81 200	82 600	84 500	83 400	80 500
Sandvika	Høvik	Blommenholm	Akershus	Bærum	78 500	78 100	81 800	83 200	79 700	78 500
Høvik	Lysaker	Høvik	Akershus	Bærum	90 100	85 000	86 900	89 600	87 800	N/A

Året 2022 brukes som sammenlikningsår pga. Sjølyst- og Bygdøylokkrehabiliteringen som pågikk høsten 2023. Årene 2020 og 2021 er påvirket av Covid-situasjonen. Merk at tallene for 2024 er prognose basert på data per 17.10.2024.

## Spørsmål 2) Hvor stor del av trafikken mellom Asker og Sandvika er lokaltrafikk (kjøring mellom Asker og Bærum)?

### Svar:

Det er vanskelig å si sikkert hvor stor andel av trafikken som er lokaltrafikk. For å gi et bilde av trafikkkstrømmene har SVV tatt utgangspunkt i to ulike datakilder. Den ene er SVVs kontinuerlige trafikktellinger. I tillegg er tellepunktet på E18 ved Ikea i Asker, samt tellepunktet på parallellveien fv. 1424 Fekjan benyttet. Til sammen mener SVV at dette gir et godt bilde av trafikken mellom Asker og Sandvika. For å finne ut hvor trafikken i disse tellepunktene fordeler seg har SVV benyttet TomTom-data, som er data fra en nederlandsk produsent av mobile GPS-navigatører og leverandør av geodata. TomTom-data gjør det mulig å si noe om hvordan trafikk i et punkt fordeler seg ut i veinettet, såkalt selected-link metodikk. Datagrunnlaget er begrenset og omfatter kun noen få uker i 2024, noe som betyr at tallene i tabellen er usikre. Tabellen under viser hvordan trafikken fordeler seg mandag-torsdag i uke 36-39 i 2024.

*Fordeling av trafikken i retning Oslo ved E18 Ikea. Gjennomsnitt mandag – torsdag september 2024.*

Gjennomsnittlig trafikk på hverdager (basert på mandag-torsdag i uke 36-39, 2024)		
Snitt mot Oslo	Trafikk (kjt/døgn)	Trafikkandel
E18 ved IKEA i Asker	40 900	100%

<b>E18 ved Sandvika</b>	26 200	64%
<b>E18 ved Skøyen</b>	8 200	20%
<b>E18 Operatunnelen</b>	5 300	13%

Merk at kjt/døgn ikke er sammenliknbart med ÅDT i tabellen i spørsmål 1 siden det er kjøretøy per døgn inn mot Oslo, basert basert på mandag-torsdag i uke 36-39 i 2024 og ikke alle dager i året i begge kjøreretninger.

SVV opplyser at 45 prosent av trafikken på E18 i retning Oslo ved Ikea i Asker har startpunkt vest for Asker kommune. 64 prosent av trafikken passerer Sandvika, 20 prosent passerer Skøyen og 13 prosent kjører gjennom Operatunnelen.

Det er viktig å påpeke at E18 Operatunnelen er hovedomkjøringen ved midlertidig stengt Ring 1, og at Operatunnelen før stengingen av Ring 1 hadde en trafikkbelastning på kapasitetsgrensen. SVV opplyser at Operatunnelen i dag har en trafikkbelastning helt opp mot kapasitetsgrensen, og at det er ustabil trafikkavvikling. Dette vises både på trafikkallene og at hastigheten i tunnelen har gått ned. Elbilforbudet i kollektivfeltet er etter SVVs vurdering avgjørende for å holde trafikken i Operatunnelen på et akseptabelt nivå. Selv et mindre antall ekstra kjøretøy i tunnelen i rush kan lett føre til sammenbrudd og køer. Jeg ønsker ikke økt risiko for slike situasjoner i Operatunnelen.

I perioden Ring 1 er stengt, er det derfor helt nødvendig å begrense trafikken inn mot Oslo sentrum - både for å kunne ta imot den økte trafikken pga. stengingen, og for å sikre liv og helse og framkommelighet for nødetatene ved alvorlige hendelser. Økt trafikk inn mot Oslo som følge av stengt Ring 1, er noe jeg mener at Oslo kommune også har uttrykt bekymring for.

SVV har gjort en vurdering av trafikken på fv. 1424 Fekjan. Det ble der registrert 7 880 kjøretøy per døgn mandag-torsdag, uke 36-39 i 2024. Dette er primært lokaltrafikk i Asker og Bærum, og bare 4 prosent av denne trafikken finnes igjen på E18 ved Ramstadsletta.

**Spørsmål 3) I dag er det svært stor kapasitet i kollektivfeltet på E18. Hvor mange busser kjører strekningen Asker-Oslo langs E18 mellom kl. 06:00 og 09:30 på hverdager?**

**Svar:**

SVV opplyser at antall busser i kollektivfeltet på E18 fra vest mot Oslo sentrum varierer. Etaten har derfor valgt å se på antall busser på to forskjellige strekninger som ligger i hver sin ende av skalaen. Trafikkdataene er enklest tilgjengelig for hele timer og for å kunne sammenlikne antall busser med trafikkmengde, har SVV valgt å vise antall busser mellom kl. 06:00 og 10:00. Det er gjennomgående benyttet hele timer – dvs. mellom kl. 06:00 og kl. 10:00, da de fleste datakildene opererer med time som minste enhet.

Tabellen under viser antall busser på to forskjellige strekninger på E18 mot Oslo sentrum. På strekningen mellom Holmen og Slependen er det ca. 17 busser i makstimen og på strekningen mellom Lysaker og Vækerø er det ca. 91 busser i makstimen.

*Antall busser på E18 mot Oslo sentrum på forskjellige delstrekninger.*

<b>Delstrekning</b>	<b>Antall busser mellom kl. 06:00 og 10:00</b>	<b>Antall i makstimen 07:00-08:00</b>
<b>Holmen - Slependen</b>	36	17
<b>Lysaker - Vækerø</b>	271	91

**Spørsmål 4) Har Statens vegvesen vurdert elektronisk skilting på E18, slik at man kan regulere trafikken i kollektivfeltet avhengig av trafikk?**

**Svar:**

SVV opplyser at det ikke er hensiktsmessig å vurdere elektronisk skilting av denne typen tiltak. Dette begrunnes ut fra forutsigbarhet og enkelhet for trafikantene. SVV opplyser videre at det vil være en omfattende prosess eventuelt å skulle utvikle en slik løsning.

**Spørsmål 5) Flere høringsinstanser tar til orde for å tillate el-varebiler og el-lastebiler i kollektivfeltet på E18. Hvordan ser SVV og departementet på det?**

**Svar:**

Som tidligere nevnt var trafikken i Operatunnelen allerede før stengingen av Ring 1 belastet på kapasitetsgrensen. Etter at Ring 1 ble midlertidig stengt er trafikken tett opp mot kapasitetsgrensen, men foreløpig på et akseptabelt nivå av hensyn til risiko for liv og helse ved alvorlige hendelser. Basert på et detaljert datagrunnlag er maks timekapasitet i Operatunnelen i vestgående retning ca. 4 500 kjøretøy per time. Både i 2022 og i 2024, etter at Ring 1 ble stengt 1. juli, var gjennomsnittlig makstrafikk i en morgenrushtime ca. 4 250 kjøretøy per time. Trafikken er derfor helt opp under kapasitetsgrensen, og selv en liten trafikkøkning kan føre til sammenbrudd og store køer i tunnelsystemet. Av hensyn til samfunnsikkerhet og beredskap i Oslo sentrum, mener SVV at en økning av trafikk i Operatunnelen under midlertidig stenging av Ring 1 ikke kan aksepteres.

SVV følger trafikkutvikling på E18 tett, og vil løpende vurdere om supplerende tiltak for å styre trafikken under Ring 1-stengingen er nødvendig. Trafikknivået inn til Oslo har foreløpig etter Ring 1 stengingen vært stabil og innenfor akseptable nivåer, og SVV vurderer at ytterligere tiltak foreløpig ikke er nødvendig.

El-lastebiler vil ha tilgang til etablerte tungtrafikkfelt. SVV utreder tungtrafikkfelt på E18 mellom Asker og Slependen. Det foreligger et utkast til konsekvensvurdering som må vurderes ytterligere i forhold til både trafikksikkerhet og skilting. Vurderingene skal etter planen være ferdigstilt i løpet av 2024.



For at tungtrafikkfeltene skal ha nytte for næringstrafikken på kort sikt ved økte køer pga. midlertidig stengt Ring 1, mener SVV det er nødvendig å slippe alle tunge kjøretøy inn på egnede strekninger, og ikke begrense dette til tunge el-kjøretøy.

Jeg viser for øvrig til at tilgang til kollektivfelt generelt for el-varebiler og el-lastebiler er blant alternativene som er vurdert i en rapport fra SVV om fremtidig bruk av kollektivfeltene. Vi vurderer nå hvordan denne rapporten skal følges opp.

Jeg vektlegger den faglige vurderingen SVV her gjør, og slutter meg til etatens anbefalinger.

**Spørsmål 6) Flere høringsinstanser mener man bør kunne åpne kollektivfeltene for el-biler med én eller flere passasjerer. Hvilke beregninger er gjort på hvordan dette vil øke trafikken i kollektivfeltet?**

**Svar:**

På E18 fra vest mot Oslo sentrum var det tillatt for elbiler med én passasjer å benytte kollektivfeltet mellom kl. 06-09, før forbudet mot elbiler i kollektivfeltet ble innført 6. mai 2024. SVV opplyser at tiltaket var svært vanskelig å håndheve for politiet.

SVV opplyser at elbilandelen i morgenrushtimene på bygrense vest for en utvalgt måned i 2023, var som følger:

*Elbilandeler på E18 ved bygrense vest (2023)*

Timene	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00
Elbilandel (%)	30	32	50	52

Antall kjøretøy og elbiler i morgenrushtimene på E18 ved Gyssestad i Asker og ved Høvik bru i Bærum i 2023 er vist i tabellene under.

*Antall elbiler på E18 ved Gyssestad, i retning Oslo sentrum (2023)*

Timene	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00
Antall kjøretøy - tellepunkt Gyssestad	3 339	3 045	2 355	3 146
Antall elbiler basert på elbilandeler på E18 ved bygrense vest	1 002	975	1 178	1 636
Antall elbiler i kollektivfeltet	216	539	462	695

Antall elbiler på E18 ved Høvik bru, i retning Oslo sentrum (2023)

Timene	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00
Antall kjøretøy - tellepunkt Høvik bru	3 331	3 634	3 580	3 190
Antall elbiler basert på elbilandeler på E18 ved bygrense vest	1 000	1 160	1 790	1 670
Antall elbiler i kollektivfeltet	171	475	560	791

Antall elbiler i kollektivfeltet ved Høvik i Bærum var ca. 560 i morgenrushet mellom kl. 08-09.

Samkjøring i kollektivfeltene vil øke privatbiltrafikken inn mot sentrum. Selv om kravet til passasjerer økes fra en til to eller flere vil det bli en betydelig trafikk i kollektivfeltet, og trolig et økt antall som kjører ulovlig siden tiltaket er vanskelig å håndheve for politiet. Det er som tidligere nevnt svært viktig å ikke øke risikoen for økt trafikk inn mot Operatunnelen. SVV frarår et slikt tiltak, og jeg støtter dette. Operatunnelen har en trafikkbelastning helt opp mot kapasitetsgrensen, og det er redusert hastighet og ustabil avvikling av trafikken i rushtidene. Elbilforbudet er avgjørende for å holde trafikken i Operatunnelen på et akseptabelt nivå under midlertidig stengt Ring 1. Selv et mindre antall ekstra kjøretøy i tunnelen i rush kan føre til sammenbrudd og køer.

Tabellen under viser at ca. 30 prosent av trafikken på E18 ved Ramstadsletta i Bærum skal inn i Operatunnelen, og SVV frarår derfor sterkt å gjøre endringer i elbilforbudet på hverdager.

Fordeling av trafikken i retning Oslo ved E18 Ramstadsletta. Gjennomsnitt mandag – torsdag september 2024

Gjennomsnittlig trafikk på hverdager (basert på mandag-torsdag i uke 36-39, 2024)		
Snitt mot Oslo	Trafikk (kjt/døgn)	Trafikkandel
E18 ved Ramstadsletta	45 400	100%
E18 Lysaker vest	38 600	85%
E18 Skøyen	17 700	39%
E18 Operatunnelen	14 100	31%

**Spørsmål 7) Mange høringsinstanser peker på at det ikke er kommet ekstra midler til kollektivtrafikk i forbindelse med stengingen av ring 1. Hva er vurderingen av dette spørsmålet i SD?**

**Svar:**

SVV har lagt til rette for bedre framkommelighet og dermed økt kapasitet for busstrafikken ved å fjerne adgang for elbiler i kollektivfelt på riks- og europaveiene i Oslo og Akershus. Jeg

vet at etaten arbeider sammen med kollektivselskapene for å sikre at kapasiteten i kollektivsystemet utnyttes best mulig, med mål om å tilby et tilrettelagt kollektivtilbud som både er forutsigbart og godt i stengingsperioden for Ring 1.

Hovedansvaret for å sikre innbyggerne et godt kollektivtilbud, ligger hos lokale myndigheter. Jeg viser imidlertid til at staten i tillegg bidrar med store midler gjennom byvekstavtalsamarbeidet med Oslo og Akershus. Dette er midler som i stor grad bidrar til å styrke kollektivtransporten i hovedstadsområdet, slik at flere pendlere og andre kan velge bort bilen – noe som er i tråd med nullvekstmålet.

Etter at Ring 1 ble stengt har den samlede kollektivandelen over bygrensen økt med ca 1 pst. SVV har tett dialog med Ruter og Jernbanedirektoratet for å tilrettelegge et best mulig tilbud for å fange opp den økte kollektivtrafikken. Det er kollektivselskapene selv som vurderer forsterkninger der det trengs.

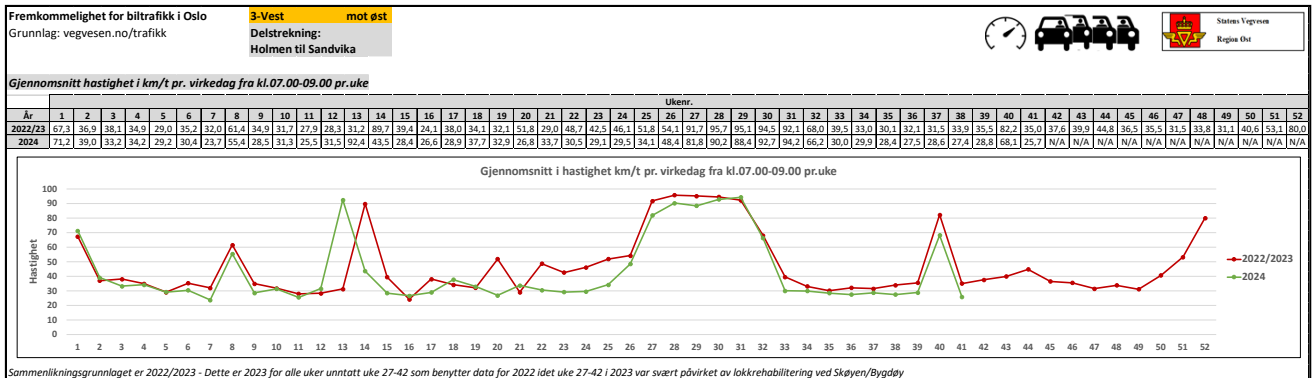
SVV har opplyst at Ruter følger passasjertallene nøye, og vurderer tiltak løpende. Ruter omdisponerer og tilpasser tilbudet basert på kapasiteten. Blant annet har Ruter økt tilbudet fra Drøbak i sør og fra Slemmestad i vest. Så langt har Ruter sett en liten økning i antallet passasjerer, og noen avganger er fullere enn andre – men totalt sett skal det i henhold til Ruter fortsatt være god kapasitet.

Tilretteleggingen av kollektivtilbudet i stengeperioden for Ring 1 blir svært viktig for å oppnå ønsket trafikal effekt samlet sett. SVV opplyser at det eventuelt må ses på ytterligere tiltak dersom dette viser seg å være nødvendig for å fange opp økt kollektivandel til Oslo sentrum.

**Spørsmål 8) Erfaringen er at køen er mest stillestående mellom Asker og Blommenholm om morgenen, mens kollektivfeltet er nærmest tomt. Vil statsråden vurdere å åpne kollektivfeltet mellom Asker og Sandvika?**

**Svar:**

Det er riktig at det er dårlig trafikkavvikling i morgenrushet mellom Asker og Sandvika. Dette vises i grafen under i form av gjennomsnittlig hastighet i morgenrushet på hverdager mellom Holmen og Sandvika. Samtidig framgår det at hastighetsnivået var lavt også i sammenlikningsåret 2022. Forskjellen i gjennomsnittshastighet var større umiddelbart etter forbudet mot elbiler i kollektivfelt i uke 19 og fram mot ferien, enn etter ferien da også Ring 1 ble stengt. Trafikken ser nå ut til å ha tilpasset og stabilisert seg. SVV følger som nevnt trafikkutviklingen nøye.



Gjennomsnittshastighet i morgenrushet på hverdager på strekningen Holmen til Sandvika. Rød linje viser tall for 2022/2023 og grønn linje viser tall for 2024. x-aksen viser uke og y-aksen viser hastighet.

I helgene er det åpnet opp for at elbiler kan benytte kollektivfeltet i korridor vest med virkning fra 7. september. I tillegg vurderer SVV som nevnt tungtrafikkfelt på E18 i vest fra Asker til Slependen. Dette forslaget er under behandling, og er foreløpig ikke sendt på høring til berørte kommuner og politiet. Tiltaket vil trolig også gi bedre avvikling i de ordinære bilfeltene, uten å gi vesentlige forsinkelser for busstrafikken samtidig som næringstransporten blir prioritert. Tiltaket må imidlertid vurderes spesielt i forhold til trafikksikkerhet.

SVV frarår å åpne kollektivfeltet for elbiler på hverdager da dette vil gi betydelig trafikkøkning videre inn mot sentrum, noe som ikke er ønskelig, jf. kapasitetsutfordringene i Operatunnelen. Det er helheten i elbil-forbudet som er avgjørende for reduksjon av trafikk inn mot Operatunnelen. Dette inkluderer også den ytre delen av E18, slik at kapasitetsreduksjon mellom Asker-Sandvika er viktig del av dette. Jeg viser også her til svaret på spørsmål 6.

### Spørsmål 9) Hvor mange biler i retning Oslo kjører på E18 ved Sandvika fra E16 hver dag, og hvor mange biler kjører i rushtiden mellom kl. 06:00 og 09:30?

#### Svar:

For å tallfeste dette har SVV benyttet samme metodikk som beskrevet tidligere, jf. også svaret på spørsmål 2. Det er benyttet en kombinasjon av data fra SVVs kontinuerlige tellepunkt i Bjørnegårdtunnelen, samt data om trafikkstrømmer fra TomTom-data. Perioden som er benyttet, er mandag til torsdag i uke 35-39. Det er tatt ut trafikkstrømmer for hele dagen, men også spesifikt for perioden kl. 06:00-10:00. Det er benyttet hele timer da datakildene opererer med time som minste enhet. Av tabellen under framgår det at 51 prosent av døgnetrafikken på E16 Bjørnegårdtunnelen mot E18 benytter påkjøringen til E18 ved Sandvika. Det er også noen få (1 prosent) som velger påkjøringen ved Blommenholm via Sandviksveien. Av de 15 700 kjt/døgn i Bjørnegårdtunnelens sørgående løp finner man igjen 20 prosent på E18 ved Frognerstranda. Fordelingen er forholdsvis lik når man ser på data for tidsrommet kl. 06:00-10:00. Av de 1 178 kjt/makstime i Bjørnegård-tunnelens sørgående løp, benytter 49 prosent påkjøringen til E18 ved Sandvika. 3 prosent - 35 kjt/makstime - benytter påkjøringen til E18 ved Blommenholm via Sandviksveien. For

summen av trafikk i de 4 timene mellom kl. 06:00 og 10:00 benytter 116 kjt påkjøringen ved Blommenholm.

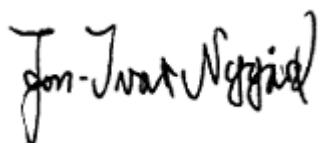
Gjennomsnittlig trafikk på hverdager (basert på mandag-torsdag i uke 36-39, 2024)					
Snitt mot Oslo	Trafikk (kjt/døgn)	Trafikkandel	Trafikk (kjt/time)	Trafikkandel	Sum Kjøretøy kl. 06.00-10.00
			gj.sn. Makstime kl.06.00-10.00		
E16 Bjøregårtunnelen mot E18	15 700	100 %	1 178	100 %	3 877
E18 ved Sandvika	8 000	51 %	577	49 %	1 900
E18 ved Frognerstranda	3 100	20 %	236	20 %	775
<b>Snitt mot Asker</b>					
E16 Bjøregårtunnelen mot E18	15 700	100 %	1 178	100 %	3 877
E18 ved Gyssestad	5 800	37 %	389	49 %	1 279
E18 ved Asker	2 800	18 %	212	18 %	698

**Spørsmål 10) Ønsker statsråden å involvere Asker, Bærum og Akershus fylkeskommune i samtaler om løsninger, på lik måte som SVV har involvert Oslo?**

**Svar:**

SVV har, etter samråd med departementet, opprettet en arbeidsgruppe der Akershus fylkeskommune, kommunene Asker, Bærum, Lørenskog, Lillestrøm, Nordre Follo, Vestby og Ås og Ruter deltar. SVV koordinerer arbeidet og det vurderes avbøtende tiltak i berørte kommuner ved midlertidig stengt Ring 1 og elbilforbud. SVV har videre avholdt flere dialogmøter med Akershus, Buskerud, Østfold og Innlandet fylkeskommuner, kommunene i Akershus, Statsforvalteren, Oslo kommune, Ruter og Jernbanedirektoratet.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård

Vedlegg

Kopi

Statens vegvesen