



## STORTINGET

# Innst. 34 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:160 S (2023–2024)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag 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 om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo

Til Stortinget

## Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- 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.
- Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Oslo kommune med forventning om å gjenåpne gater for biltrafikk for å skape en bedre trafikkflyt når Ring 1 stenges for ombygging.
- Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtrafikktilbudet rundt Oslo i perioden med redusert mobilitet når Ring 1 stenges for ombygging.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Sakens dokumenter er tilgjengelig på sakssiden på stortinget.no.

## Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Andrea Sjøvoll, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til 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 om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo. Videre viser komiteen til statsrådets svarbrev datert 4. oktober 2024, samt statsrådets brev datert 22. oktober 2024 med svar på komiteens oppfølgingsspørsmål. Brevene følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble gjennomført høring i saken 8. oktober 2024, hvor 13 instanser deltok.

Komiteen viser til at bakgrunnen for forslaget er stengingen av Ring 1 i forbindelse med utbyggingen av regjeringskvartalet og ombygging av Hammersborg- og Vaterlandstunnelen i Oslo. Årsdøgntrafikken gjennom Hammersborgtunnelen er på 17 500. For å redusere personbilkapasiteten inn mot Oslo ble kollektivfeltene på E6 og E18 stengt for elbiler 6. mai 2024. Statsråden peker i sitt svarbrev på at stengingen av kollektivfeltene for elbiler er viktig for å unngå økte køer, blant annet i Operatunnelen, som allerede i dag trafikkmessig ligger på kapasitetsgrensen. Flere må derfor reise kollektivt, sykle eller gå for å gi bedre plass til næringstrafikken og andre

som må kjøre bil. Statsråden viser også til dialogen som har vært mellom Oslo kommune og Statens vegvesen, samt at det har vært gjennomført informasjonsmøter med berørte fylker.

Komiteen merker seg at stengingen av kollektivfeltet har skapt store trafikale utfordringer. Utfordringene har vært størst på E18 gjennom Vestkorridoren, noe som resulterer i store forsinkelser og uforutsigbarhet i reisehverdagen for svært mange. Komiteen påpeker at det ikke er slik at alle har en reisehverdag der man enkelt kan bytte ut bilen med sykkel eller kollektivtransport. Kollektivsystemet rundt Oslo har heller ikke stor nok kapasitet til å ta unna en stor økning i antall reisende.

Komiteen viser til at det er gjort justeringer underveis. Etter å ha opplevd store kødannelser i helgene besluttet man å gjenåpne kollektivfeltet på E18 for elbiler i helgene (lørdag og søndag). Erfaringene med dette har vært gode, og trafikkflyten har bedret seg vesentlig. Komiteen merket seg i høringen at de berørte kommunene, Asker og Bærum, understreket at belastningen på lokalveinettet har økt voldsomt. Køen står tett på lokalveier som også er skolevei og arbeidsvei for innbyggerne i de respektive kommuner. Kødannelsen på E18 er størst mellom Asker sentrum og Sandvika, noe som forklares med at E18 er eneste ferdselsåre for intertrafikk mellom de to kommunesentrene.

Komiteen vil understreke at de iverksatte tiltakene viser sårbarheten i hovedveisystemet, spesielt i Vestkorridoren, hvor det ikke finnes alternative veier inn og ut av Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å åpne kollektivfeltet på E18 fra Asker til Sandvika for elbiler med passasjer. Samkjøringskravet skal ikke gjelde for elvarebiler og -lastebiler.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å vurdere å åpne kollektivfeltet på E18 fra Sandvika til Oslo for elbiler med minst to passasjerer i rushtiden. Samkjøringskravet skal ikke gjelde for elvarebiler og -lastebiler.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å åpne kollektivfeltet for ellastebiler og elvarebiler i og rundt Oslo uavhengig av antall personer i bilen, og gå i dialog med lokale myndigheter ellers i landet for å gi ellastebiler og elvarebiler generell adgang til kollektivfeltet der det er hensiktsmessig.»

«Stortinget ber regjeringen snarest tilrettelegge for at Flytoget kan åpnes for pendlere i rushtiden inn og ut av Oslo.»

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til dialog med Akershus fylkeskommune og Ruter om et forbedret ekspressbusstilbud i Vestkorridoren og Akershus for øvrig.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har forståelse for at den midlertidige stengingen av Ring 1 i Oslo skaper utfordringer i folks reisehverdag i regionen. Disse medlemmer vil derfor berømme at departementet, i samråd med Statens vegvesen, bøter på situasjonen gjennom ulike tiltak. Disse medlemmer viser til at kollektivfeltet på strekningen E18 Asker–Lysaker er gjenåpnet for elbiler på lørdager og søndager fra 6. september 2024. Disse medlemmer merker seg for øvrig signalene om at tilsvarende åpning av kollektivfelt for elbiler på det øvrige riksveinettet i og rundt Oslo i helgene vil komme på plass etter hvert.

Kollektivfeltene på E6 på strekningene Hvam–Tangerud i nord og Taraldrud–Klemetsrud i sør ble sommeren 2024 gjort om til tungtrafikkfelt. Disse medlemmer merker seg at det i regi av Statens vegvesen pågår et arbeid med sikte på å få på plass slike tungtrafikkfelt på enkelte strekninger på E18 i vest fra Asker. Arbeidet gjøres blant annet i samråd med lokale myndigheter. I arbeidet er det viktig at det gjøres vurderinger knyttet til trafikkikkerhet og trafikkavvikling. Disse medlemmer vurderer at etablering av tungtrafikkfelt på strekninger som påvirkes av stengingen av Ring 1, er positivt. Disse medlemmer mener at slike felt gir nytte for næringstrafikken på kort sikt på grunn av økte køer ved den midlertidige stengingen av Ring 1. Disse medlemmer viser videre til at køkjøring påvirker utslipp fra tungtransport på fossilt drivstoff på grunn av redusert fart, og at bedre flyt for denne kjøretøygruppen i denne sammenhengen er et bra miljøtiltak på kort sikt under den midlertidige stengningen av Ring 1.

Disse medlemmer viser til forslag 1 i representantforslaget, og høringsvar fra blant annet Kollektivtrafikkforeningen. Disse medlemmer mener det er kritisk for å lykkes med trafikkavviklingen i hele anleggsperioden at kollektivtrafikken sikres god fremkommelighet. Stengingen av kollektivfeltene for elbiler har gitt bedre regularitet og kortere reisetid for passasjerene, og disse medlemmer mener derfor det er et blindspor å åpne kollektivfeltene på E6 og E18 for alle elbiler, og at det er viktigere å bruke restkapasiteten i kollektivfeltene på andre, mer målrettede, måter.

Disse medlemmer viser videre til forslag 2 i representantforslaget. Oslo kommune er reguleringsmyndighet og ansvarlig for gatebruksplan og andre regule-

ringer av de kommunale veiene i Oslo. Disse medlemmer mener man skal være svært varsom med å overprøve det kommunale selvstyret på regulerings-spørsmål, og kan ikke se at det for øyeblikket er grunnlag for pålegg eller statlig arealplan ovenfor de kommunale veiene i Oslo.

Disse medlemmer viser også til forslag 3 i representantforslaget. Det overordnede ansvaret for kollektivtrafikken i og rundt Oslo, med unntak av toget, ligger hos Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Disse medlemmer mener i utgangspunktet at det ikke er riktig at Stortinget eller staten skal gripe inn i fylkeskommunale oppgaver. Disse medlemmer oppfordrer allikevel staten, som part i Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3, til å være med og se på muligheter for særskilte kollektivløsninger for alle berørte strekninger i anleggsperioden.

Disse medlemmer viser videre til forslagene om å åpne Flytogets kapasitet for pendlere. Disse medlemmer viser til regjeringens pågående arbeid med å vurdere hvilke tiltak som kan gi økt togkapasitet i rushtiden. Disse medlemmer merker seg at det herunder vurderes å åpne Flytoget for pendlere i rushtiden og/eller erstatte enkelte Flytog-avganger med forlengelse av eksisterende Vy-avganger.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2026, rapportere til Stortinget på effekten av tiltak knyttet til bedre fremkommelighet og kollektivtrafikk rundt Oslo i perioden Ring 1 er stengt for ombygging, og her gjøre en vurdering av behov for ytterligere tiltak.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til forslagene som fremmes i Dokument 8:160 (2023–2024), representantforslag om å gjenåpne veisystemet i og rundt Oslo. Disse medlemmer deler intensjonen i representantforslaget, men mener at det må være en balanse mellom fremkommelighet på E18 og trafikkavvikling i Oslo sentrum. Basert på de erfaringene man så langt har gjort, er disse medlemmer tilfreds med at kollektivfeltet er gjenåpnet for elbiler i helgene på strekningen fra Asker til Oslo.

Disse medlemmer viser til de store konsekvensene utestengingen av elbiler fra kollektivfeltet på E18 har hatt for næringstrafikk og personbiler i form av trafikkaos og dårlig fremkommelighet på hverdagene. Disse medlemmer viser også til at dette har medført voldsom trafikkvekst på sideveiene i Asker og Bærum. Dette har skapt trafikkfarlige situasjoner på skoleveien til mange barn, og dårlig fremkommelighet for kollektivtrafikken i Asker og Bærum. Samtidig opplever

bilister at kollektivfeltet nærmest er ubrukt, det er kun et fåtall busser og drosjer som benytter 1/3 av veibanen.

Disse medlemmer merker seg samtidig også argumentasjonen fra Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum og Asker, om at mye av trafikken mellom Asker og Sandvika er lokaltrafikk som ikke skal videre til Oslo.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar på spørsmål fra komiteen datert 22. oktober 2024, der det tydelig fremkommer at det meste av trafikken som har startpunkt vest for Asker kommune, ikke kjører hele veien til Oslo, eller gjennom Operatunnelen. Statens vegvesen har analysert trafikk tall og kommet frem til at 45 pst. av trafikken på E18 i retning Oslo ved Ikea i Asker har startpunkt vest for Asker. 65 pst. av trafikken passerer Sandvika, 20 pst. passerer Skøyen, og 13 pst. kjører gjennom Operatunnelen. Disse medlemmer mener dette viser at det er rom for å åpne kollektivfeltet for elbiler ytterligere.

Disse medlemmer vil sterkt advare mot å åpne kollektivfeltet på E18 for tungbiler. E18 er en gammel motorvei med mange av- og påkjørsler. En slik åpning vil kunne skape trafikkfarlige situasjoner fordi det er svært mange personbiler som kjører inn og ut på motorveien. Trafikk tallene fra Statens vegvesen viser at flere tusen biler skal av og på mellom Asker og Skøyen. Vogn tog i stor fart kan dermed gi trafikkfarlige situasjoner. Disse medlemmer mener det ikke er noen grunn til å åpne kollektivfeltet for fossile kjøretøy ut over buss og taxi.

Disse medlemmer ønsker å bedre framkommeligheten også for næringstransporten, og påpeker at enhver bil som flyttes over til kollektivfeltet, vil ha effekt på trafikkflyten i de ordinære feltene. Disse medlemmer viser til at det er en utilsiktet effekt av dagens bruk av samkjøringskrav at det også blir gjeldende for elvarebiler og -lastebiler. Det betyr at nullutslippsnytte-transport i praksis blir kastet ut av kollektivfeltet. Disse medlemmer mener dette ikke har vært intensjonen med å innføre samkjøringskrav.

Disse medlemmer understreker at tilgang til kollektivfeltet er en viktig bruksfordel for nullutslippsbiler. Elbilandelen for personbiler i nybilsalget er nå over 90 pst. For elektriske varebiler går imidlertid utviklingen tregere. Knappt en av tre nye varebiler er elektriske, vi er langt unna å nå målene for salg av elvarebiler. Andelen ellastebiler er enda lavere, og næringslivet etterlyser sterkere virkemidler. Disse medlemmer er enig i at det trengs sterkere virkemidler for elvarebiler og -lastebiler, og at disse kjøretøyene derfor bør ha en generell adgang til kollektivfeltet, uavhengig av samkjøringskrav.

Disse medlemmer viser til at myndighetene oppfordrer flere til å ta i bruk kollektivtransport i og rundt Oslo. Samtidig ser vi at fylkene rundt Oslo ser seg

nødt til å kutte i sine kollektivtilbud og øke billettprisene, og at togtilbudet sliter med fulle tog på grunn av halve togsett, innstillinger og forsinkelser. Disse medlemmer viser til at Flytoget har ønsket å bidra til å forbedre kapasiteten i togtilbudet, og at selskapet har foreslått en rekke tiltak. Ved å sette ned prisene på Flytoget vil man kunne flytte reisende som skal til flyplassen, fra Vy sine tog og dermed frigjøre plass til pendlere. Flytoget har også foreslått å åpne sine dører for pendlere i rushtiden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fjellinjen har gitt ut trafikk tall for september som viser at den politisk bestemte reduserte kapasiteten på hovedveinettet har hatt lite å si for den totale trafikken over bygrensen til Oslo. I september var det slik at trafikken økte i fire av syv innfartsårer mot sentrum sammenlignet med fjoråret. Totalt sett er trafikkvolumet nå på nivå med siste år, og de politiske innstramningene i veikapasiteten har ikke påvirket antallet passeringer. Disse medlemmer mener imidlertid det er grunn til å tro at mye trafikk har flyttet seg fra hovedvei til deler av lokalveinettet som ikke er dimensjonert for stor trafikkmengde. Disse medlemmer mener dette har negative konsekvenser for både lokalmiljø og trafikksikkerhet. På denne bakgrunn mener disse medlemmer at kapasiteten på hovedveiene inn mot Oslo må gjenåpnes samtidig som flere gater i Oslo på ny må åpnes for biltrafikk for å bedre både trafikkflyt og sikkerhet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«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 2024.»

«Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Oslo kommune med forventning om å gjenåpne gater for biltrafikk for å skape en bedre trafikkflyt når Ring 1 stenges for ombygging.»

«Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtrafikktilbudet rundt Oslo i perioden med redusert mobilitet når Ring 1 stenges for ombygging.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at kollektivfeltet er avgjørende for at mange tusen kollektivreisende skal ha en god reisehverdag, og for at buss og drosje skal komme raskt frem. Elbilens inntreden i kollektivfeltet var ment å være midlertidig, og var fornuftig da antall elbiler var lavt, som et insentiv for å få flere til å velge utslippsfritt. Det var aldri planen at disse fordelene skulle være permanente. Dette medlem støtter derfor ikke forslagene

fra Fremskrittspartiet om å gjenåpne kollektivfeltene på E6 og E18 og gjenåpne gater for biltrafikk i Oslo.

Dette medlem vil likevel tilkjenne at stengingen av kollektivfeltet inn mot Oslo har ført til mer kø, økt trafikk på lokalveier og dårligere fremkommelighet på lokale tilfartsveier i Akershus. Når dette skjer samtidig med at det er store utfordringer og forsinkelser på togmateriell og vedlikeholdsetterslep på jernbanen som har ført til stort press på togkapasiteten i Oslo-området, blir utfordringen, særlig for pendlere, prekær. Man risikerer at mange mister motet og slutter å reise kollektivt. Det er det motsatte av hva dette medlem ønsker. Det er kollektivtransport som er den mest effektive måten å sørge for at mange mennesker får god mobilitet og muligheten til å reise effektivt til og fra jobb eller andre nødvendige gjøremål.

Dette medlem ønsker derfor å se på om det er andre tiltak som kan være aktuelle for å bøte på den kritiske situasjonen. For det første mener dette medlem at når regjeringen likevel skal slå sammen Vy og Flytoget fra 1. januar 2025, med begrunnelsen at det skal gi reisende et bedre kollektivtilbud enn de har i dag, så må det være mulig å allerede nå sørge for at Flytoget kan bli tilgjengelig for pendlere inn til Oslo. Situasjonen for togpendlere inn til Oslo er prekær og krever tiltak lenge før 2028, når Flytogets nåværende konsesjon går ut.

Flytoget kjører gjennom Oslo med ledig kapasitet på mange av sine avganger, mens de andre togene er stappfulle og bilene står i kø. Dette medlem mener derfor det er nødvendig å benytte ledig kapasitet på Flytoget for å avhjelpe situasjonen for pendlere. Jernbanedirektoratet har på sin side vist til at dette kan gi utfordringer med ESA. Dette medlem vil argumentere for at situasjonen som følge av stengingen av Ring 1, utfordringer og forsinkelser på togmateriell og vedlikeholdsetterslep er så prekær at det vil være rimelig å benytte seg av eventuelle unntaksbestemmelser for å kunne utnytte den ledige kapasiteten som finnes på Flytoget, og gi pendlere rundt Oslo et bedre tilbud allerede nå.

Videre mener dette medlem at det må gjøres mer for å øke bruksfordelene til elektriske varebiler og lastebiler. Dette medlem mener derfor at også elektriske varebiler skal ha generell adgang til kollektivfeltet. Dette fordi både elvarebiler og ellastebiler trenger positive markedsvirkemidler for å sikre at det skal lønne seg å velge utslippsfritt.

Til slutt vil dette medlem peke på muligheten til å stille strengere krav til samkjøring for å kunne benytte seg av kollektivfeltet. Samkjøring er noe alle er for, men samfunnet har få virkemidler som reelt stimulerer til å realisere samkjøring. Samkjøring krever noe ekstra av bilistene, og tilgang til kollektivfeltet kan derfor være et effektivt grep. Mer samkjøring med elbil vil kunne bidra til samfunnets mål om nullutslipp og til målet om null-

vekst i byområder. Heller enn å lage motsetninger mellom disse målene kan man lage virkemidler som ivaretar flere behov.

De t t e m e d l e m vil vise til at stengingen av Ring 1 skal vare i tre år, og at det derfor kan være behov for å evaluere tiltakene som foreslås innført i løpet av perioden, for å sikre at tiltakene er mest mulig effektive.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2026, rapportere til Stortinget på effekten av tiltak knyttet til bedre fremkommelighet og kollektivtrafikk rundt Oslo i perioden Ring 1 er stengt for ombygging, og her gjøre en vurdering av behov for ytterligere tiltak.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 2

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 2024.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen ta et initiativ overfor Oslo kommune med forventning om å gjenåpne gater for biltrafikk for å skape en bedre trafikkflyt når Ring 1 stenges for ombygging.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for å styrke kollektivtrafikktilbudet rundt Oslo i perioden med redusert mobilitet når Ring 1 stenges for ombygging.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak:

#### I

Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å åpne kollektivfeltet på E18 fra Asker til Sandvika for elbiler med passasjer. Samkjøringskravet skal ikke gjelde for elvarebiler og -lastebiler.

#### II

Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å vurdere å åpne kollektivfeltet på E18 fra Sandvika til Oslo for elbiler med minst to passasjerer i rushtiden. Samkjøringskravet skal ikke gjelde for elvarebiler og -lastebiler.

#### III

Stortinget ber regjeringen ta initiativ overfor Statens vegvesen om å åpne kollektivfeltet for ellastebiler og elvarebiler i og rundt Oslo uavhengig av antall personer i bilen, og gå i dialog med lokale myndigheter ellers i landet for å gi ellastebiler og elvarebiler generell adgang til kollektivfeltet der det er hensiktsmessig.

#### IV

Stortinget ber regjeringen snarest tilrettelegge for at Flytoget kan åpnes for pendlere i rushtiden inn og ut av Oslo.

#### V

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til dialog med Akershus fylkeskommune og Ruter om et forbedret ekspressbusstilbud i Vestkorridoren og Akershus for øvrig.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. november 2024

**Sigbjørn Gjelsvik**

leder

**Trond Helleland**

ordfører



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 regjeringsskivartal. 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.

Trafikkavviklingen 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 jevnlige 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.

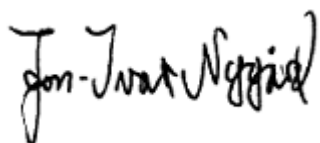
Statens vegvesen har en nær og god dialog med kollektivselskapet Ruter, Jernbanedirektoratet og Oslo kommune gjennom ulike samarbeidsfora. Selv om Oslo kommune er mest berørt, er det klart at tiltak som påvirker kapasiteten for trafikanter som reiser inn og ut av Oslo, også påvirker innbyggerne i omkringliggende 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.

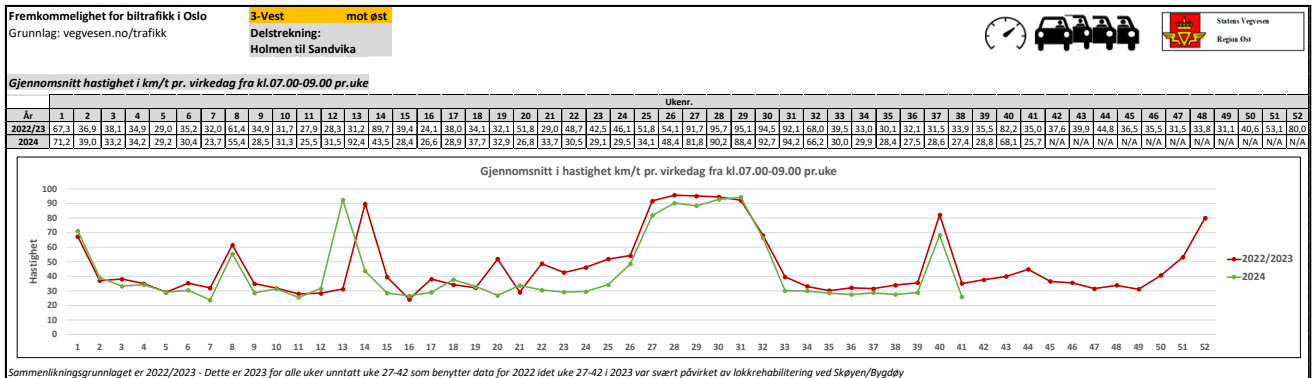
Tilretteleggingen av kollektivtilbudet i stengeperioden for Ring 1 blir svært viktig for å oppnå ønsket trafikal effekt samlet sett. SVV opplyser at det eventuelt må ses på ytterligere tiltak dersom dette viser seg å være nødvendig for å fange opp økt kollektivandel til Oslo sentrum.

**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 døgntrafikken 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.

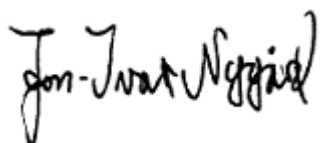
Gjennomsnittlig trafikk på hverdager (basert på mandag-torsdag i uke 36-39, 2024)					
Snitt mot Oslo	Trafikk (kjt/døgn)	Trafikkandel	Trafikk (kjt/time)	Trafikkandel	Sum Kjøretøy kl. 06.00-10.00
			gj.sn. Makstime kl.06.00-10.00		
E16 Bjøregårtunnelen mot E18	15 700	100 %	1 178	100 %	3 877
E18 ved Sandvika	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



