

# Riksveiene i Oslo-området

Strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 918



**Tittel**

Riksveiene i Oslo-området

**Undertittel**

Strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende veinett

**Forfatter**

Ellen M. Foslie, arbeidsgruppe i Transport øst/DoV øst, Knut M. Galta (Asplan Viak AS)

**Avdeling**

Transport øst

**Seksjon**

Utredning øst

**Prosjektnummer**

D11995

**Rapportnummer**

918

**Prosjektleder**

Ellen M. Foslie

**Godkjent av**

Fred Anton Mykland

**Emneord**

Strategi og utvikling, forvaltning riksvei i byområder, mobilitet, bytransport

**Sammendrag**

Osloområdet har landets mest trafikkerte veinett, der riksveiene har ulike funksjoner som setter store krav til trafikkstyring, utvikling, drift og forvaltning av veinettet. Stor befolkningsvekst og økt transportbehov må løses med bærekraftig mobilitet og tilfredsstillende nullvekstmål for personbiltrafikk. Eksisterende riksveinett i bybåndet er på denne bakgrunn gjennomgått med forslag til anbefalt strategi for utvikling- og forvaltning på kort og lengre sikt.

Strategien skal danne grunnlag for tiltak for effektiv utnyttelse av veikapasiteten og samfunnsnyttig fremkommelighet.

**Title**

The national road network in the Oslo area

**Subtitle**

Strategy for the development and management of the existing road network

**Author**

Ellen M. Foslie, arbeidsgruppe i Transport øst/DoV øst, Knut M. Galta (Asplan Viak AS)

**Department**

Transport Eastern Norway

**Section**

Analysis Eastern Norway

**Project number**

D11995

**Report number**

918

**Project manager**

Ellen M. Foslie

**Approved by**

Fred Anton Mykland

**Key words**

Strategy and development, highway management in urban areas, mobility, urban transport

**Summary**

The national roads in the Oslo area are the most busy road network in Norway. This demands good traffic management, operation, and development. Large population growth and increased transport needs must be solved with sustainable mobility and satisfy zero growth targets for private car traffic. On this basis, the existing national road network in the city area has been reviewed with proposals for a recommended strategy for development and management in the short and long term. The strategy shall form the basis for measures for efficient utilization of road capacity and beneficial accessibility.

# Forord

Rapporten inneholder forslag til strategi for utvikling og forvaltning av eksisterende riksveinett i Oslo-området. Strategien er utarbeidet for å synliggjøre riksveienes rolle i byområdet og drøfte strategier som kan styrke nullvekstmålet og bidra til mer bærekraftig mobilitet.

Strategien omfatter i hovedsak området innenfor bybåndet i Oslo med nærliggende omegn som berøres av innfartskorridorene mot Oslo. Strategiforslaget skal være Statens vegvesens interne grunnlag til hvordan riksveinettet i Oslo bør utvikles og forvaltes. Konkrete tiltak vil måtte følges opp gjennom prioriteringer i prosesser tilknyttet NTP og Byvekstavtale/Oslopakke 3.

Rapporten med forslag til strategi er utarbeidet av en prosjektgruppe i Statens vegvesen med følgende deltagere: Ellen M. Foslie, Halvard Gavelstad, Arne Torp, Agnete Trier Hauge, Tor Eriksen og Thorstein Hymer.

Ellen M. Foslie har vært prosjektleder for arbeidet.

Fra Asplan Viak AS er det leid inn prosjektbistand med følgende deltagere: Knut Magne Galta (oppdragsleder), Kristen Fjeldstad (ass. oppdragsleder og fagansvarlig GIS) og Liv Siri Syvertsen rapport og KS.

Rapporten har vært på en intern høring i øvrige avdelinger og divisjoner i Statens vegvesen. Innspill er så langt det er mulig hensyntatt i denne reviderte utgaven.

Oslo, mai 2023

Fred Anton Mykland

Avdelingsdirektør

Ellen Marie Foslie

Prosjektleder

# Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn og hensikt	2
2. Overordnede mål og føringer	4
2.1. Nasjonal transportplan legges til grunn for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem	4
2.2. Bærekraftsmål skal legges til grunn	5
2.3. Samordnet areal- og transportplanlegging	6
2.4. Nullvekstmål, Byvekstavtale og Oslopakke 3	7
2.5. Oslo kommunes mål for byutviklingen	8
2.6. Krav og retningslinjer for utforming av riksveinettet	9
2.7. Samfunnssikkerhet og beredskap	10
2.8. Målkonflikter	11
3. Riksveinettet i Oslo – Status og utfordringer	12
3.1. Arealbruk, byutvikling og knutepunkter	17
3.2. Klima og miljø	19
3.3. Trafikksikkerhet	22
3.4. Veikapasitet og fremkommelighet	24
3.5. Kollektivtrafikk	31
3.6. Gods- og næringstrafikk	33
3.7. Sykkel	36
3.8. Gangtrafikk	38
3.9. Beredskap og omkjøring	39
3.10. Mobilitetstrender og teknologiutvikling	41
4. Strategi for utvikling av riksveinettet i Oslo	44
4.1. Hovedstrategi	44
4.2. Strekningsvise strategier for utvikling og forvaltning	49
4.3. Sørkorridoren	50
4.4. Nordøstkorridoren	52
4.5. Vestkorridoren	55

4.6. Ring 3	57
4.7. Ring 1	59
5. Strategi for vei- og planforvaltning	61
6. Oppsummering og oppfølging	66
6.1. Virkemidler for å følge opp strategien	66
6.2. Beslutninger og finansiering	67
7. Kilder	69

## Sammendrag

Hovedstadsområdet står overfor betydelige utfordringer knyttet til befolkningsvekst med økt transportbehov og politiske mål om mer bærekraftig transport. Oslo har landets mest trafikkerte veinett, noe som setter store krav til trafikkstyring, utvikling, drift og forvaltning av veiene.

Strammere økonomisk handlingsrom og særlig fokuset på reduserte klimagassutslipp og miljø medfører at Statens vegvesen vil vurdere utvikling av eksisterende veier fremfor nye veiprojekter på kort og mellomlang sikt. På denne bakgrunn er eksisterende riksveinett i hovedstadsområdet gjennomgått med forslag til anbefalt strategi for utvikling- og forvaltning av dette. Foreliggende forslag forutsetter at forslag til tiltak blir vurdert videre gjennom planleggings- og finansieringsprosesser der det er beslutningsrelevant.

De viktigste premissene som legges til grunn for utvikling og forvaltning av riksveinettet i Osloområdet er nullvekstmålet for personbiltransport. Dette bygger opp under mål om bærekraftig utvikling og nasjonale transportmål. Klimamål, universell utforming og nullvisjon om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er premisser for all planlegging. Statens vegvesens veinormaler, samt EU krav til enkelte strekninger gir føringer for utformingen av riksveinettet.

Som grunnlag for strategien er status og utfordringer for riksveinettet i Oslo gjennomgått. Dette er gjort for viktige tema, de ulike riksveikorridorene inn mot Oslo og for Ring 1 og Ring 3.

Sentrale temaer som behandles er arealbruk/byutvikling/knutepunkter, klima og miljø, trafikksikkerhet, veikapasitet/fremkommelighet, kollektivtrafikk, gods og næringstrafikk, sykkel, gange, beredskap og omkjøring, mobilitetstrender og utvikling.

Gjennomgangen i arbeidet med strategi for riksveinettet i Osloområdet har synliggjort utfordringene ved riksveienes rolle i byområdet med ulike funksjoner for nasjonal, regional og lokal trafikk. Utviklingsrom for veitransportsystemet i tett by er begrenset, og nye fysiske tiltak er svært kostbare. Høy befolkningsutvikling og tettere utbyggingsmønster medfører en gradvis vanskeligere fremkommelighet på eksisterende veinett.

På denne bakgrunn anbefales det at kapasiteten på eksisterende veinett derfor må prioriteres bedre ut fra samfunnsnytte og effekt for flest mulig. Kollektivtrafikk bør gis størst andel av tilgjengelig kapasitet innenfor byområdet. Fremkommelighet for næringstransport bør sikres.

Videre utbygging av et sammenhengende sykkelveinett og tiltak som bygger opp under bærekraftig transport og nye mobilitetsformer må ivaretas.

Det anbefales følgende strategiske hovedgrep for videreutvikling og forvaltning av eksisterende riksveinett i Osloområdet:

### Hovedstrategi:

- Riksveinettet i Osloområdet skal videreutvikles og forvaltes som et effektivt, nasjonalt og regionalt hovedveinett tilrettelagt for bærekraftig transport
- Nullvekstmålet for personbiltrafikk skal legges til grunn for utvikling og forvaltning av riksveinettet. Fremkommelighet for kollektivtrafikk, næringstransport, sykkel og gange skal prioriteres
- Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en premiss for tiltak på riksveinettet
- Klimagassutslipp og forurensning knyttet til støy og luft skal reduseres. Endret klima med økte nedbørsmengder og naturverdier skal hensyntas.
- Samfunnssikkerhet og beredskap skal ivaretas

De fem punktene over er konkretisert i kapittel 4, og de er lagt til grunn for utvikling av strategier og aktuelle tiltak for riksveinettet i hver korridor og på ringveiene.

## Strekningvisse strategier og aktuelle tiltak

- Prioritere tilrettelegging og fremkommelighet for kollektivtrafikk på alle riksveiene.
- Etablere sammenhengende sykkelvei med fortau i tilknytning til alle riksveiene i korridoren
- Vurdere fremkommelighetstiltak for næringstrafikk på innfartskorridorene
- Fase ut el-personbil fra kollektivtrafikkfelt
- Tilrettelegge for ladesystemer for tungbil i alle innfartskorridorer
- Bidra til å sikre arealbruk for ladeinfrastruktur og bylogistikk
- Sikre omkjøringsmulighet for alle riksveitraseer.
- Vurdere mulighet for toveiskjøring i alle tunnelene i Oslo
- Vurdere tiltak for å redusere miljøbelastningen i de mest eksponerte boligområdene.

Ytterligere tiltak for de enkelte riksveistrekning er konkretisert i kapittel 4.2

Følgende strategier anbefales lagt til grunn for Statens vegvesen rolle som veimyndighet, gjennom medvirkning i planforvaltningen (Divisjon Transport og samfunn) og gjennom forvaltningen som veieier (divisjon Drift og vedlikehold):

## Strategi for vei- og planforvaltning

- Statens vegvesen skal delta i samarbeid med fylker og Oslo kommune om areal- og transportutvikling som tilfredsstillende regionale og lokale behov på kort og lang sikt
- Vektlegge effektiv arealbruk og høy utnyttelse i kollektivknutepunkter
- Påse at fremkommelighet for nasjonale viktige funksjoner sikres
- Knutepunktene skal utvikles med tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange, samt rom for ny mikromobilitet
- Sikre byggegrenser og hensynssoner langs de store innfartsveiene som muliggjør tilstrekkelig handlingsrom for utvikling av veinettet og fremtidens mobilitetsbehov.
- Forebygge og redusere negative helsevirkninger av støy og luftkvalitet fra veitrafikk ved å bidra til hensiktsmessig arealbruk og sikre at retningslinjenes krav til miljøkvalitet tilfredstilles i nye byområder
- Bidra til en restriktiv parkeringspolitikk som reduserer økt personbiltrafikk
- Bidra til å sikre nødvendig arealer for ladeinfrastruktur og bylogistikk
- Ivareta eksisterende infrastruktur i tilknytning til vei, tunneler, bruer og sykkelanlegg gjennom planoppfølging, drift og vedlikehold, samt krav til eksterne utbyggere
- Sikre relevante gjennomføringsavtaler der private aktører skal gjøre tiltak i tilknytning til statlig veinett eller konstruksjoner



## Oppsummering og oppfølging

På bakgrunn av de analysene som er gjennomført er det utarbeidet forslag til konkrete strategier for en gradvis utvikling og forvaltning av eksisterende riksveinett. Strategiene og anbefalingene vil forutsette betydelige investeringsbehov.

Sentrale virkemidler som har betydning for transportvolum er knyttet til arealutviklingen, kollektivtilbudet, gode gang- og sykkelløsninger, fremkommelighet for bil, tilgang til parkering og ikke minst kostnader på bruk gjennom bompenger eller annen veiprising.

Foreliggende strategi forutsetter aktiv videre oppfølging i Statens vegvesen. Strategien må forankres og formidles i relevante fora internt og eksternt knyttet til planleggingen i Osloområdet. Det bør utarbeides oppfølgings- og handlingsplaner der strategiene etterfølges med konkrete tiltak. Det innebærer også at det må settes av ressurser eller økonomiske rammer for planlegging og gjennomføring av tiltak som bygger opp om strategien.

Flere veitiltak som har vært planlagt i lang tid for å løse regionale og lokale problemer er nå lagt på is eller skrinlagt. Viktige problempunkter og behov står dermed uløst. Det bør vurderes alternative tiltak for å tilfredstille disse behovene. Det er i dag lite ressurser til strategisk overordnet planlegging for utvikling av veisystemet i Osloområdet som bygger opp under nasjonale transportpolitiske mål. Det er behov for å kunne gjennomføre mulighetsstudier og andre tidligfaseutredninger. Dette krever kompetanse og ressurser som i liten grad er tilgjengelig på tvers av divisjonsgrensene. Det anbefales å vurdere et mer fleksibelt samarbeid med kunnskaps og erfaringsutveksling mellom divisjonene.

Siden oppfølging av nullvekstmålet er en viktig premiss for måloppnåelsen i byvekstavtalen er de fleste midlene, både statlige midler og bompenger, knyttet til finansiering av kollektivtiltak og gang- og sykkelveitiltak. Dersom det ikke skal gjennomføres nye større strekningsvise tiltak i Osloområdet vil det bli et større behov for å utbedre problempunkter og vedlikehold på eksisterende veinett. Det er et stort behov for å drøfte denne situasjonen i tilknytning til arbeidet med NTP videre.

## Anbefaling for videre oppfølging av riksveistrategien:

1. **Drøfting** -med interne og eksterne relevante samarbeidsparter
2. **Forankring** -hos divisjons- og sentral ledelse i SVV
3. **Formidling** - utarbeide en PPT og ta opp i relevante fora internt og eksternt
4. **Konkretisering** -videre arbeid med tematiske og strekningsvise utredninger av tiltak
5. **Oppfølging** - gjennom arbeid med NTP og handlingsprogram for byveksttalen
6. **Erfaringsutveksling** -samarbeid om bytransportiltak i SVV med fleksibel ressursbruk mellom divisjonene

# 1. Bakgrunn og hensikt

Hovedstadsområdet står overfor betydelige utfordringer knyttet til befolkningsvekst, økt transportbehov og utvikling mot mer bærekraftig transport. Oslo har landets mest trafikkerte veinett, noe som setter store krav til trafikkstyring, utvikling, drift og forvaltning av veiene. Med høy vekst og stor innpendling har det regionale transportsystemet en viktig rolle for mobiliteten. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte riksvei på vegne av staten og legger trafiksikkerhet, forutsigbar fremkommelighet og bærekraft til grunn for strategiske initiativ.

Målet om nullvekst i personbiltrafikk i byområder er grunnlag for prioriteringen av samferdselstiltak og byvekstavtalen for Osloområdet. I dag går alt vesentlig av bompenger til investering og drift av kollektivtrafikk. Omlegging av veisystemet har muliggjort en betydelig byutvikling i Oslo, blant annet i Bjørvika. De seneste år har det imidlertid vært politisk uenighet knyttet til planer for flere nye veiprojekter i Osloområdet som derfor ikke er videreført.

Strammere økonomisk handlingsrom og særlig fokus på reduserte klimagassutslipp og miljø medfører at Statens vegvesen må vurdere utvikling av eksisterende veier fremfor nye veiprojekter. Dette er i tråd med satsing på bærekraft og «mer for pengene» i en situasjon der det er betydelig strammere økonomi enn før.

Statens vegvesen har på denne bakgrunn, gjennom divisjon Transport og samfunn og i dialog med Drift og vedlikehold, igangsatt et prosjekt for å gjennomgå eksisterende riksveinett i hovedstadsområdet og vurdere forslag til strategi for utvikling- og forvaltning av dette. Behovet for å vurdere den samlede transportutvikling og effekt av ulike tiltak for å nå nullvekstmålet forutsettes fulgt opp i samarbeidet gjennom byvekstavtalen.

Foreliggende strategi har derfor som primært formål å vurdere de eksisterende riksveienes rolle og utviklingsbehov i byområdet som grunnlag for en strategisk utvikling og forvaltning av eksisterende veinett.

På grunnlag av overordnede målsettinger og føringer beskrives status og forslag til anbefalte utviklingsstrategier for sentrale satsningsområder, riksveinettssystemet og for de enkelte korridorer og ringveier, samt forholdet til øvrig veinett.

**Riksveistrategien skal:**

- Klargjøre eksisterende riksveinets rolle i transportsystemet i Osloområdet
- Tydeliggjøre et veinethierarki i Osloområdet med prioritering utfra overordnede samfunns mål
- Synliggjøre de viktige utfordringene for forvaltning av statlig veinett i Oslo på kort og lang sikt
- Gi strategiske retninger på utvalgte temaer og for utvikling på geografiske delstrekninger

## 2. Overordnede mål og føringer

Statens vegvesen skal innenfor sitt ansvarsområde utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. Statens vegvesen skal også bidra til at FNs bærekraftsmål følges opp innen sine ansvarsområder. Etaten har også et sektoransvar for trafiksikkerhet, klima- og miljøområdet og helhetlig bypolitikk. I det følgende skal de viktigste nasjonale, regionale og kommunale mål og føringer som ligger til grunn for areal- og transportutviklingen gjennomgås.

### 2.1. Nasjonal transportplan legges til grunn for et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem

Gjeldende NTP for perioden 2022-33 har et overordnet mål for transportpolitikken om å utvikle et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Det er definert fem likestilte mål for transportsektoren:



Figur 2-1 Mål fra Nasjonal transportplan 2022 - 2033.

Regjeringen har uttalt at dagens NTP ikke lenger er realistisk ut fra de økonomiske rammer og endrede utfordringer vi står overfor. Arbeidet med ny NTP er derfor fremskyndet og skal gjelde for 2025- 2036.

Revidert NTP for 2025 – 2036 skal tilpasses reduserte økonomiske rammer og nye økonomiske realiteter. Dette innebærer at det skal legges stor vekt på å utnytte eksisterende infrastruktur gjennom utbedring og vedlikehold. Dette skal blant annet gjøres med bruk av ny teknologi og digitalisering.

Det skal legges mer vekt på samfunnssikkerhet og beredskap i lys av internasjonale utfordringer samtidig som forpliktelser til reduksjon på klima og miljøområdet skal nås.

I lys av strammere økonomiske rammer vil økt utnyttelse av kapasiteten i dagens transportsystem prioriteres før store veiprosjekter. Målet om at veksten i persontransporten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange skal fortsatt være styrende for transportpolitikken.

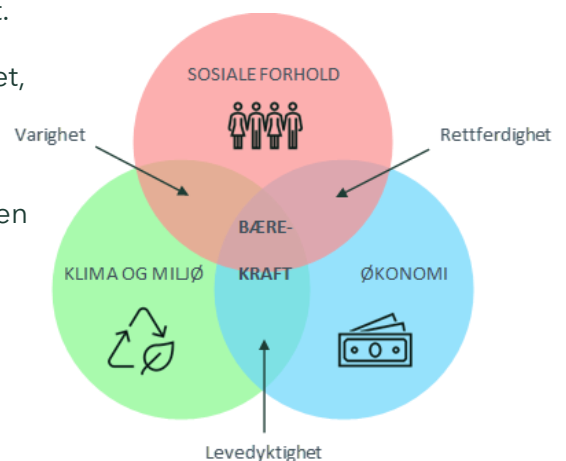
## 2.2. Bærekraftsmål skal legges til grunn

FNs bærekraftsmål utgjør den politiske overbygningen for regjeringens arbeid med bærekraft. Bærekraft skal legges til grunn for alt arbeid med videreutvikling av transportsystemet og innebærer at samfunnsoppgaver løses på en slik måte at vi samtidig respekterer miljømessige grenser og sikrer sosial rettferdighet.

For transport og byutvikling er særlig mål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn, mål 13 om å stoppe klimaendringene, samt mål 3 om god helse og livskvalitet spesielt relevant.

Bærekraftig mobilitet innebærer blant annet å redusere biltrafikk ved at det legges til rette for at flere kan gå, sykle og benytte kollektivtransport. Dette forutsetter god planlegging for samhandling mellom ulike transportformer i byområdet.

Sosial bærekraft handler blant annet om helse og livskvalitet, tilgang til ressurser og goder, inkludering, medvirkning, tilhørighet og trygghet gjennom arbeid og gode nærmiljø. I byområdet er dette relevant for transportsektoren blant annet ut fra befolkningens mulighet for mobilitet og tilgang til transporttjenester.



Figur 2-2 Sammenhengen mellom de tre likeverdige bærekraftelementene.

EUs program for Europa «Green deal» (2019) er en strategi for felles satsing på bærekraft og plan for å løse utfordringer på klima og miljø. Det er også utviklet forslag til strategi for bærekraftig og smart mobilitet og mulige nye bestemmelser knyttet til vegprising, ladesystemer, miljøkrav til transportmidler m.m.

### Statens vegvesen strategi for utvalgte bærekraftsområder:



Figur 2-3 Statens vegvesens strategi for utvalgte bærekraftsområder.

Statens vegvesen har vedtatt en strategi for bærekraft som skal legges til grunn for etatens virksomhet. Det er formulert målsettinger som er relevante for arbeidet med riksveistrategien. I utviklingen av strategi for riksveiene i Osloområdet er særlig følgende mål aktuelle:

- Vi skal ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, og bygge nytt der vi må.
- Vi skal kutte klimagassutslipp fra transportsektoren.
- Vi skal ha et trygt, og tilgjengelig transportsystem som legger til rette for miljøvennlige fremkomstmidler.

## 2.3. Samordnet areal- og transportplanlegging

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Regional ATP 2015) angir felles mål for utviklingen av Oslo og Akershus som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, med arealeffektivt utbyggingsmønster, bevaring av overordnet grønnstruktur, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

Planen innebærer at fremtidig vekst i hovedsak løses ved å:

- Utvikle byer og tettsteder, framfor videre spredt utbygging
- Endre reisevanene, med økte andeler gåing, sykling og kollektivtransport

Dette er blant annet konkretisert i 5 transportstrategier:

1. Utvikle et helhetlig transportsystem for hele Oslo og Akershus som bygger opp om regional struktur
2. Utvikle transportløsninger i prioriterte vekstområder som bidrar til gange og sykling, enkle kollektivreiser og bykvalitet
3. Utnytte eksisterende og planlagt transportinfrastruktur
4. Møte veksten med kapasitetssterk kollektivtransport
5. Utvikle et godstransportsystem som gir mer gods på sjø og jernbanen og avlaster tettbygde områder for unødvendig tungtransport

Regional plan for Oslo og Akershus har et handlingsprogram med flere utviklingsoppgaver og tiltakspunkter som er fulgt opp bl.a. gjennom plansamarbeid for bybåndet Oslo fra Asker i vest til Lillestrøm i nordøst og til nordre Follo i syd. Det er utarbeidet flere veiledere knyttet til forvaltning og utvikling av areal- og transport med tilskudd fra staten i denne sammenheng.

Det er vedtatt en regional planstrategi for Viken 2020-2024, samt plangrunnlag for areal- og mobilitet, som skal legges til grunn for videre arbeid med separate regionale planer for de tre nye fylkene som skal etableres fra 2024.

## **2.4. Byvekstavtalen og Oslopakke 3**

Det overordnede målet for byvekstavtalen er nullvekstmålet. Dette ble videreutviklet i 2022 og er nå formulert slik:

*I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

### **Byvekstavtalen for Osloområdet**

Byvekstavtalen for Osloområdet ble underskrevet i november 2020 og bygger på tidligere bymiljøavtale som ble inngått i 2017. Byvekstavtalen er inngått mellom Oslo kommune, Viken fylkeskommune (tidligere Akershus), Bærum kommune, Lillestrøm kommune, Nordre Follo kommune, og staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunaldepartementet.

Det overordnede formålet med byvekstavtaler er å nå nullvekstmålet gjennom tiltak i transportsystemet og i kombinasjon med målrettet arealplanlegging. Avtalen innebærer at staten bidrar med finansiering av viktige kollektivprosjekter og at arealpolitikken bygger opp under konsentrerte knutepunkter.



Målet vil også bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre fremkommelighet for næringslivet. Det kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren som følge av lavere trafikkvekst.

### **Oslopakke 3**

Transportsystemet i Osloområdet har i mer enn 30 år blitt utviklet og finansiert gjennom samarbeidsløsninger mellom Oslo kommune, Akershus fylke og staten gjennom Oslopakke 1, 2 og 3. Dagens Oslopakke 3 ble inngått i 2006 og godkjent av Stortinget i 2008..

Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. Oslopakke 3 er en del av Byveksttalen og gjelder for perioden 2008-2036.

Oslopakke 3 er en videreføring av bomringsystemet for å opprettholde dette som et trafikkregulerende virkemiddel, gjennom å bidra til at veksten i persontransport tas med kollektiv sykkel og gange, gjennom finansiering av tiltak til dette. Målet om nullvekst, redusert støy, bedre luftkvalitet og redusert klimagassutslipp skal legges til grunn.

Oslopakke 3 omfatter en portefølje av investeringer og drift knyttet til veiltak, kollektivtrafikk, tiltak for sykkel og gange. Tilgjengelig finansiering fra staten, lokale parter og bompenger endres over tid. Prosjektporteføljen vurderes årlig i forbindelse med revidering av et felles handlingsprogram.

Det utarbeides felles handlingsprogram for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Oslo kommune, og Viken fylkeskommune sitter i styringsgruppen for Oslopakke 3 med Statsforvalter som observatør.

Organisering av byvekstsamarbeidet skal evalueres og vurderes for alle byområder med slik avtale.

## **2.5. Oslo kommunes mål for byutviklingen**

Oslo kommune har gjennom politiske vedtak bl.a. i byrådserklæringen for 2019-2023 lagt til grunn et høyt ambisjonsnivå for å redusere utslipp fra transport for å nå målet om at Oslo skal bli verdens første utslippsfrie storby i 2030.

Oslo kommunes mål er knyttet til å redusere biltrafikken i Oslo med 20% i løpet av bystyreperioden (2019-2023) og med en tredjedel innen 2030, sammenlignet med år 2015. Dette målet er mer ambisiøst enn det som gjelder for byveksttalen og Oslopakke 3. Det

vurderes en rekke virkemidler og tiltak som kan bidra til å nå dette målet. Revidert avtale for Oslopakke 3 med endringer i bompengesystemet og økt satsing på kollektivtrafikk, sykkel og gange er et vesentlig bidrag. Andre virkemidler er knyttet til blant annet parkeringspolitikk og arealbruk.

Kommunens målsettinger vises bl.a. i tiltak for mer bilfrie gater og lavutslippssoner. Tiltakene omfatter ikke statlig riksveinett, men forutsetter samordnet plangrep og koordinering av tiltak.

Det pågår en revidering av kommuneplanens arealdel, *Oslo mot 2040* Denne forventes vedtatt i slutten av 2024. Kommuneplanens arealdel er et viktig verktøy for en samordnet areal- og transportutvikling som er klima- og miljøvennlig, slik at behovet for bruk av personbil reduseres. Det strategiske grepet i kommuneplanen fra 2015 er videreført og styrket i samfunnsdelen fra 2018, og legges til grunn for revisjonen av arealdelen. Grepet innebærer utvikling innenfra og ut og en banebasert utvikling som legger til rette for klimavennlig utvikling i kollektivknutepunkter og i stasjonsnære områder (Planprogram for kommuneplanens arealdel, 2021).

Planstrategi for Oslo ble vedtatt i 2020. Det er i planstrategien vektlagt samarbeid med staten på mange områder og særlig med hensyn til investering i transportinfrastruktur og kollektivtransport, bla gjennom NTP og Oslopakke 3. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus fra 2015 legges til grunn for byutvikling og investeringer som bygger opp under at Oslo er et nasjonalt knutepunkt for transport og næringsutvikling.

## **2.6. Krav og retningslinjer for utforming av riksveinettet**

Det stilles krav og retningslinjer til standard og utforming av de ulike veiklassene, både gjennom EU-krav og Statens vegvesens egne veinormaler. De ulike kravene legger premisser for hvordan riksveiene kan utvikles og forvaltes.

### **EU-krav til enkelte Europaveier**

Flere europaveier omfattes av det Transeuropeiske transportnettets TEN-T med særlige krav til standard.

Spesielle krav til TEN-T veinettet: (skal oppfylles innen 2050)

- a) Veinettet skal bestå av veier med høy kvalitet (god standard).
- b) Veinettet skal bestå av: i. Motorveier (inkl. også motortrafikkveier) ii. Avkjørselsfrie veier iii. Andre veier av høy kvalitet.
- c) Trafikksikkerheten skal ivaretas iht. Vegsikkerhetsforskriften

- d) Tunnelsikkerheten skal ivaretas iht. Tunnelsikkerhetsforskriften
- e) Innkreving av bompenger for tunge kjøretøy (over 3,5 tonn) skal være iht. EU direktiv

Tilleggskrav: TEN-T kjerneveinettet, (skal oppfylles innen 2030)

- a) Veiene skal være motorveier eller avkjørselsfrie.
- b) Kan gis unntak fra kravene i pkt. a der dette kan begrunnes i nytte-kostnads betraktninger.
- c) Døgnhvileplasser for hver 100 km.
- d) Tilgang til alternative drivstoff med lav eller null-utslipp (f.eks. ladestasjoner).

## Statens vegvesens veinormaler

Veinormalene er et viktig styringsverktøy og et hjelpemiddel ved utforming og dimensjonering av offentlig vei- og trafikkanlegg.

Samlebegrepet «vegnormaler» innbefatter både veinormaler hjemlet i vegloven og normaler hjemlet i vegtrafikkloven/skiltforskriften. Veinormal beskriver standardkrav for utforming av offentlige veier og gater, fra nasjonale hovedveier til gågater.

Dimensjoneringsklasse for hovedveier og andre veier er betinget av fartsgrense og trafikkmengde (ÅDT).

Statens vegvesen skal på oppdrag fra Samferdselsdepartementet gjøre en vurdering av veiporteføljen i NTP, vurdere veinormalene, og vurdere hva som skal til for å følge opp klimamålene.

## 2.7. Samfunnssikkerhet og beredskap

Samfunnssikkerhet og beredskap, og veisystemets rolle i dette, har fått økt betydning de senere år. Samfunnssikkerheten påvirkes av utviklingen i Norge, men i stor grad også av globale utviklingstrekk. Digitale sårbarheter, IKT-kriminalitet, en endret sikkerhetspolitisk situasjon og et økt antall terroranslag internasjonalt, er eksempler på globale utfordringer som også påvirker Norge og norsk sikkerhet.

EU har satt internasjonal beredskap for transport på dagsorden i lys av erfaringene fra korona-epidemien og den pågående konflikten knyttet til krig i Ukraina. Den omfatter bla tiltak knyttet til:

- Mer robust transportregelverk (bla knyttet til TEN-T rutene)
- Fri bevegelse av varer og tjenester (the Green lane system)

- Transportforbindelser og passasjerrettigheter (der særlig mobilitetsplaner i by og kollektivtransport mellom byer er fremhevet) samt
- Cyberberedskap og beredskapstesting og trening.

Riksveinetten har en sentral funksjon for samfunnssikkerhet og Statens vegvesens oppgave er å legge til rette for, og å sikre, kontinuitet i veitransporten selv under ekstreme påkjenninger. Statens vegvesen har ansvar for å forvalte viktige samfunnsverdier og er en sentral samfunnsaktør i totalforsvaret og ved beredskap og større hendelser.

Veitrafikksentralen har ansvar for trafikkstyring og trafikkinformasjon på europa-, riks- og fylkesveiene. Dette omfatter også beredskap og spesialtransport inkludert nasjonal bruberedskap.

## 2.8. Målkonflikter

Mål, krav og retningslinjer skisserer rammer og forventninger for prioritering av tiltak på riksveinetten fremover. Det vil være målkonflikter for hvordan riksveiene skal utvikles.

Eksempler på dette kan være:

- Økte el-bilandeler, med tilgang til kollektivfelt, gir redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken og undergraver nullvekstmålet. Tunge elbiler medfører også mer asfaltstøv og mer dekkslitasje med mikroplast.
- Veinormalkravene kan gi et overdimensjonert og kostbart veinett som har ledig kapasitet store deler av døgnet, og som kan gi økt bilbruk.
- Byrådets mål om å redusere biltrafikken i Oslo er et mer ambisiøst mål enn i gjeldende NTP, og vil kreve kraftigere virkemidler enn dagens trafikantbetalingsystem.

Utviklingen mot et effektivt, bærekraftig og trygt transportsystem i 2050 handler om å prioritere tiltak som balanserer konflikter mellom ulike mål på en god måte.

Arealstrategier om fortetting i sentrumsområder og ved knutepunkt for å bygge opp under kollektivtransporten er nødvendig for å bidra til nullvekstmål for personbiltransport, men setter store krav til at miljøkvalitet sikres slik at andelen boliger utsatt for støy og luftforurensning ikke øker. Fortetting med lav personbilandel vil gi tettere nyttetraffikk. Det er derfor viktig å legge til rette for arealeffektiv og miljøvennlig varetransport.

Det er også en tendens til økning i omfang av varetransport og flere leveranser av detaljvarer basert på netthandel. Denne transportgruppen er unntatt nullvekstmålet, men bidrar til økt transportvolum og miljøkonsekvenser. Det vil bli behov for nye virkemidler for å styre denne utviklingen.

### 3. Riksveinettet i Oslo - Status og utfordringer

Kapittel 3 redegjør for status og en rekke utfordringer som er relevant for riksveinettet.

Riksveinettet i Oslo skal betjene nasjonale og regionale funksjoner med tilgjengelighet for terminaler for person- og godstransport. Veinettet har også en høy belastning av lokal trafikk.

#### Beskrivelse av eksisterende riksveisystem og vei hierarki

Veinettet er klassifisert, navngitt og utformet ut fra trafikal funksjon. Forenklet kan en si at vei hierarkiet er som følger:

- Europaveier (TEN-T)
- Riksveier/nasjonale hovedveier
- Regionale veier
- Lokale hovedveier/samleveier
- Lokale veier/gater

I Oslos veinett er alle nivåene representert. Europaveiene er viktige forbindelser mot utlandet, men har også nasjonale og regionale trafikale funksjoner.

Samtlige europaveier er en del av EUs transeuropeiske veinettet og skal tilpasses europeiske transportbestemmelser (beskrevet i kapittel 2.6). Følgende strekninger er en del av TEN-T kjerneveinettet og skal etterfølge kravene til dette:

- E18 Riksgrensen/Ørje - Vinterbro x E6
- E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo x E18 ved Sørenga

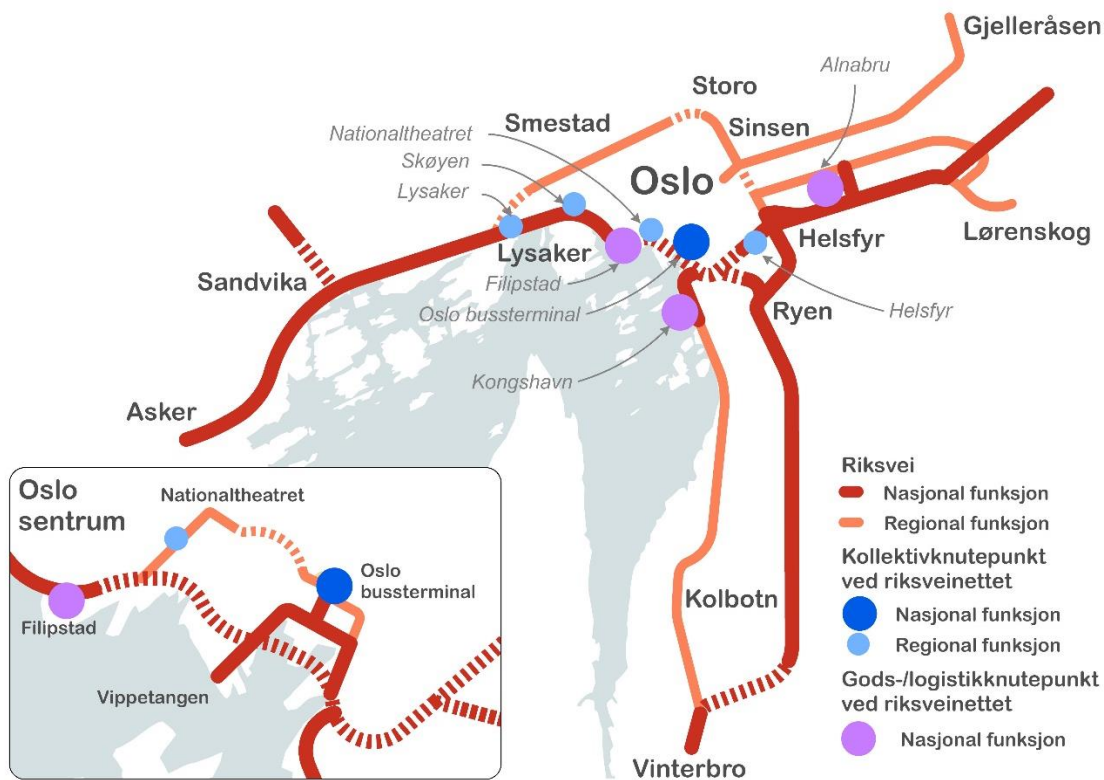


Figur 3-1 Skjematisk kart av riksveiene i Oslo. Stiplede linjer viser tunnelforbindelser (Asplan Viak AS).

Hele riksveisystemet i Oslo består av innfartskorridorer fra sør (og E6 og E18- Mosseveien), fra vest (E18) og fra nordøst (E6, rv. 163 (Østre Aker vei), rv. 4 (Trondheimsveien), og tverrforbindelsen rv. 191 til godsterminalen på Alnabru via Nedre Kalbakkvei.

Ringveisystemet Ring 1 (rv. 162), Ring 2 (forvaltes av Oslo kommune) og Ring 3 (rv. 150), kobler sammen de nevnte innfartsveiene og fordeler trafikk internt i Oslo.

Riksveinettet utgjør, sammen med det kommunale hovedveinettet, et veisystem som bygger opp under kombinasjoner av ulike transportformer. Det har også en internasjonal og nasjonal funksjon bl.a. ved å være tilknyttet de viktigste kollektiv- og logistikknutepunktene, som godsterminaler for jernbane og havner.

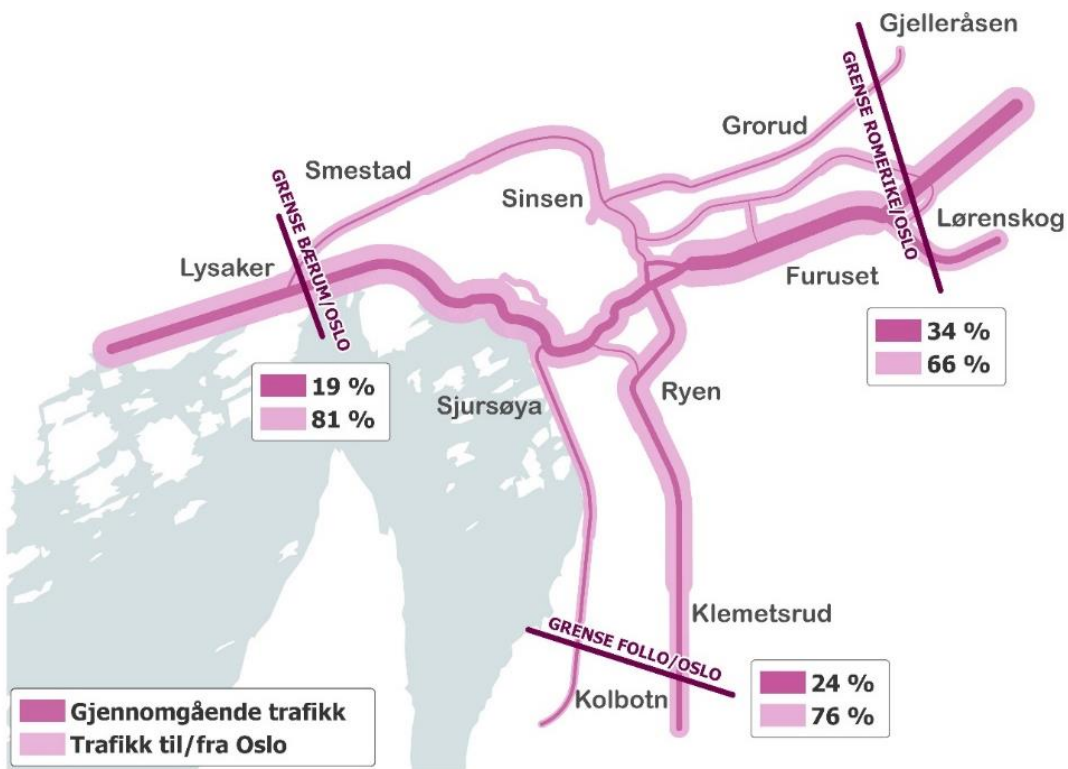


Figur 3-2 Riksveienes rolle/hierarki, her vist med tilknytning til kollektiv og logistikk-knutepunkt (Asplan Viak AS).

Riksveiene har flere funksjoner i vei hierarkiet. Først og fremst skal riksveiene sikre sammenhengende transportfunksjon mellom landsdeler og med viktige nasjonale funksjoner. Ring 3 har eksempelvis en regional funksjon vest for Ulvensplitten, mens den i øst også har en nasjonal rolle som en del av E6. Ring 3 har også en lokalveifunksjon som fordeler-åre for målpunkter langs hele veilenken.

Hovedtyngden av trafikken på riksveiene har start og/eller målpunkt i Oslo, jf. Figur 3-3. (Beregningene er gjort med RTM23+ som er en regional transportmodell for Oslo og Akershus og området rundt.) Gjennomgående trafikk, dvs. trafikk med både start og målpunkt utenfor Oslo, utgjør opptil en tredjedel av den totale trafikken på riksveinettet. Europaveiene har størst andel gjennomgangstrafikk, noe som understreker deres overordnede nasjonale rolle. Samtidig tydeliggjøres det at det er størst andel lokal og regional trafikk også på europaveiene.

Ring 3, rv. 4, rv. 163 og E18/Mosseveien betjener i hovedsak lokal og regional trafikk med start og målpunkt i Oslo.



Figur 3-3 Skjematisk kart som viser gjennomgående trafikk og trafikk til- og fra Oslo på riksveinettet (Kilde: SVV: Tellinger og RTM23+ beregninger fra 2019). (Kart: Asplan Viak AS).

## Utfordringer

Veisystemet i Osloområdet har den høyeste trafikkbeklastningen i landet, og sårbarheten ved større og mindre hendelser kan gi store trafikale og samfunnsmessige konsekvenser. Siden riksveisystemet har denne regionale og nasjonale rollen, og slik gjerne betjener lengre reiser og større trafikkmengder, har veiene høyere fartsgrenser og er i større grad utformet som motorveier enn det lokale gate- og veinettet i Oslo. Samtidig går riksveiene gjennom tettbebygde byer med de samme utfordringer som lokalveinettet knyttet til bl.a. støy og (by)miljø.

Oslo har en høy tetthet av tunneler og veioverbygg/lokk. Dette har frigjort overflaten til byutvikling, men gir et betydelig mer krevende og kostbart vegnett å forvalte. Driftskostnadene er anslagsvis 10 ganger så høyt pr. løpemeter som vei i dagen og vedlikehold og rehabiliteringskostnadene er også svært høye. Stor trafikkmengde i tunneler er en betydelig sikkerhetsmessig utfordring og forutsetter også et vegnett som kan ta omkjøring ved stengt tunnel både ved planlagte tiltak eller ved ulykker og andre uforutsette hendelser.



Tunnelene krever regelmessig vedlikehold og renhold for å ivareta funksjonskrav til teknisk utstyr og for å redusere miljøbelastningen i og utenfor tunnelene. Dette forutsetter rensing av vaskevann. Rensing av luft har vist seg vanskelig og ventilasjon baseres derfor i hovedsak på langsgående utlufting eller gjennom lufttårn for å redusere munningskonsentrasjonen.

## Omkjøringsmuligheter rundt Oslo - Ring 4

Oslo har med sin geografiske beliggenhet, med omkransning av fjorden og marka, begrensede muligheter for omkjøring utenfor byen. Det er ved flere anledninger vurdert mulighetene for å oppruste en ytre ringvei «Ring 4» som alternative ruter øst/vest, og nord/syd for byen. Trafikkanalyser viser imidlertid at ulike omkjøringer har marginal effekt på trafikkarbeidet gjennom Oslo. Konseptvalgutredning vegforbindelser øst for Oslo (*Statens vegvesen desember 2019*), er et eksempel på en analyse der dette fremgår.

Det meste av biltrafikken innenfor Oslos grenser stammer fra korte turer med opphav og destinasjon nær Oslo sentrum, samtidig som det meste av langdistansetrafikken som passerer Ring 3 også har destinasjon i og nær Oslo sentrum. Den største andelen gjennomgangstrafikk i Oslo er mellom E18 Drammen og E6 Lillestrøm, jf. fig. 3.3, der en omkjøring via en «Ring 4» ikke er noe reelt alternativ.

De gjennomførte analysene indikerer derfor at en omkjøringsruter, «Ring 4», har begrenset potensial for å avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk gi tilstrekkelig nytte for det sentrale østlandsområdet.

Omkjøring via E134 Oslofjordtunnelen spiller en viss rolle for avlastning av gjennomkjøring av varetransport, mens utbyggingen av E16 har en viss effekt nord for Oslo. I hovedsak er dette strekninger som bidrar til å forbedre regionale transportbehov, men som ikke løser Oslos trafikale utfordringer. Konsekvensen av sporadiske begrensninger og stengninger av E134 Oslofjordtunnelen medfører imidlertid at varetransport knyttet til denne strekningen må kjøre om veisystemet i Oslo i perioder.



Figur 3-4 Veinett og mulige omkjøringsruter (Ring 4) rundt Oslo

### 3.1. Arealbruk, byutvikling og knutepunkter

Det er en rekke pågående byutviklingsprosjekter i Oslo i tilknytning til- og med konsekvenser for riksveinettet. En mer effektiv arealbruk i tilknytning til knutepunkter vil gi bedre tilgang til kollektive transportløsninger og redusert transportomfang med personbil. Dette er i tråd med anerkjent kunnskap og i tråd med overordnede nasjonale mål. Denne arealbruken medfører at flere planforslag og byutviklingsprosjekter berører hovedveinettets rolle og funksjon. Konsekvenser av ny arealbruk må derfor samordnes med god planlegging av transportfunksjoner og tilgjengelig kapasitet på riksveinettet.

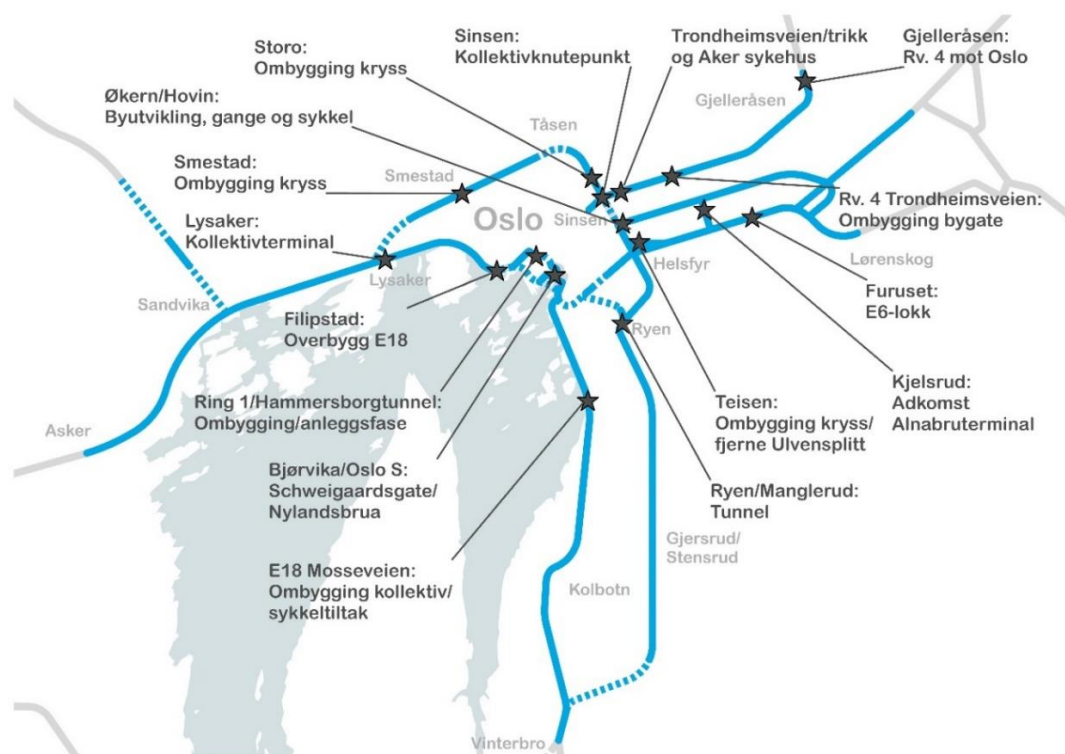


Figur 3-5 Pågående byutviklingsprosjekter i Oslo (kart Asplan Viak AS).

#### Utfordringer

Flere forslag og planer for nye riksveiprosjekter er stoppet fordi det er politisk uenighet om effekten av veiløsningene. Innvendingene er blant annet at planene kan føre til kapasitetsøkning og dermed økt biltrafikk, noe som er i strid med nullvekstmålet. De lokale miljøproblemene planene var ment å løse, f.eks. på Manglerud (E6 Oslo øst), står dermed uløst.

Arealutviklingen i byområder kan komme i konflikt med mulighetene for å utvikle et fremtidsrettet samferdselssystem. Det økende behovet for areal til kollektiv- og næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk er vanskelig å sikre langs hovedveiene i Osloområdet. Planleggingen av eksempelvis nye boliger langs riksveier gir også store miljømessige utfordringer knyttet til bl.a. veitrafikkstøy og luftforurensing.



Figur 3-6 Utdrag av pågående prosesser for byutvikling eller tiltak knyttet til riksveinettet (Asplan Viak AS).

## Virkemidler

Effektiv arealbruk og høy utnyttelse i kollektivknutepunkter er avgjørende for å tilrettelegge for utvikling mot bærekraftig mobilitet.

Muligheten for kollektivtransport, sykling og gange kombinert med en restriktiv parkeringspolitikk er avgjørende for å sikre tilgjengelighet for alle og unngå økt trafikkbelastning på hovedveinettet.

Det er viktig å følge opp miljøretningslinjenes krav til miljøkvalitet og påse at arealutvikling langs veinettet etterfølger kravene.

Byggegrensene langs de større veiene i Oslo ivaretar ikke tilstrekkelig behov for tiltak knyttet til utvikling av veien. Det bør vurderes om det kan etableres hensynssoner med krav til arealtiltak for å sikre nødvendig handlingsrom og miljøkvalitet.

## 3.2. Klima og miljø

### 3.2.1. Klimagassutslipp

Mer enn halvparten av Norges klimagassutslipp stammer fra veitrafikk og i Osloområdet er denne andelen av CO<sub>2</sub> utslipp over 60%. Norge har forpliktet seg til internasjonale mål om betydelig utslippsreduksjon. Statens vegvesen legger til grunn at utslipp fra etatens virksomheter skal reduseres med 50% innen 2030. Dette forutsetter en betydelig innsats på mange områder, særlig med overgang til elektrifisering av kjøretøyparken, effektivisering og klimakrav og utslippsrapportering.. Overgang til bærekraftige transportformer i byområder vil likevel være det viktigste tiltaket som også er avgjørende for å oppnå nullvekstmålet for personbiler og redusert trafikkvolum i byen.

#### Virkemidler - elektrifisering

Utslipp fra veitrafikken har økt fra 1990, hovedsakelig på grunn av økt godstransport. Utslipp fra personbiler har gått noe ned blant annet grunnet overgang til elbiler og økt innblanding av biodrivstoff.

De siste 15 år har det vært ulike insentiver for å stimulere til overgang til elbil og nå er tilnærmet 40% av passeringene i bomringen el-biler. Endring av kjøretøyparken forutsetter tilrettelegging av infrastruktur for hurtiglading av elektriske kjøretøy samt mulighet for alternative drivstoff for tungtransporten.

I tråd med overordnede mål prioriterer Statens vegvesen fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport foran personbiltransport. Antallet private el-biler i kollektivfelt medfører økende grad av fremkommelighetsutfordringer for kollektivtrafikken. Framskrivningsprognoser viser nå en større økning i biltrafikken i byene frem mot 2030, sammenlignet med tidligere prognoser. Dette skyldes at det i 2030 vil være en høy andel el-biler og at reisekostnaden med elbil er lavere enn reisekostnaden for fossilbiler. Dette viser at insentivordningene for elbil har bidratt til ønsket teknologiskift, men at videre tilrettelegging kan undergrave hovedmålet om nullvekst for personbiler. Det er derfor nødvendig å vurdere tiltakene for fremkommelighetsfordeler på nytt og prioritere disse for kollektiv- og næringstrafikk.

Overgang til et lavutslippssamfunn forutsetter endring av kjøretøyparken mot nullutslipp. Tilrettelegging for ladestasjoner langs riksveinettet er viktig for å bidra til overgang til utslippsfri kjøretøypark. Statens vegvesen vil primært bidra til tilrettelegging der dette i mindre grad kan ivaretas av kommersielle interesser, særlig for tungtrafikken.

### **3.2.2. Luftkvalitet**

Luftkvaliteten varierer mye lokalt og stammer fra flere kilder. Veitrafikken er en stor kilde til forurensning fra nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) og svevestøv (PM<sub>10</sub>). Endringen i bilparken har medført reduksjon av NO<sub>2</sub> mens det i dag er større utfordring med svevestøv (PM<sub>10</sub> og PM<sub>2.5</sub>).

Luftkvaliteten overvåkes i Osloområdet gjennom flere målestasjoner, både veinære og bakgrunns-stasjoner. Kommunen er forurensningsmyndighet og har tilsyn med nivåene. De har myndighet til å pålegge tiltak dersom nivåene overskrider fastsatte grenseverdier. Det er beregnet at ca. 750 personer er eksponert over grenseverdi årsmiddel (20µg/m<sup>3</sup>) for PM<sub>10</sub> (svevestøv). Det er ca. 1400 mennesker som er eksponert over årsmiddel (40µg/m<sup>3</sup>) for NO<sub>2</sub>.

Tiltak for å begrense luftforurensningen fra veitrafikk, særlig knyttet til svevestøv er i hovedsak lavere hastighet (miljøfartsgrense), piggedekkrestriksjoner, og jevnlig støvdempning og veirenhold.

Det er vanskelig å skjerme veinære boligområder for luftforurensning og det er derfor viktig å vektlegge luftkvalitet ved vurdering av nye boligområder nær høytrafikkerte veier. «Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen», (T-1520/2012) skal legges til grunn for planleggingen. Både retningslinjene om støy- og luftforurensning kan gjøres juridisk bindende gjennom reguleringsbestemmelsene.

Det er et mål å redusere eksponeringen for luftforurensning og støy i byområdene gjennom tiltak i regi av byveksttalen. Dette er i særlig grad knyttet til nullvekstmålet.

### **3.2.3. Støy**

Støy fra veitrafikk er særlig knyttet til trafikkomfang, hastighet, veibanen og bebyggelsesavstand til vei. Bebyggelse langs innfartsveier i Oslo med høy trafikk medfører et stort støyproblem for mange. Ved støykartleggingen for Oslo i 2016 var i overkant av 400 000 mennesker bosatt i gul støysone med beregnet utendørs støy på 55 dB, som er en anbefalt grense i boligområder. Omtrent 134 000 personer var i samme kartlegging bosatt i rød støysone (>65dB).



Figur 3-7 Støysoner knyttet til riksvei beregnet 2019 (Kilde: Statens Vegvesen).

Det er krav i forurensningsforskriften om maksimalt innendørs støynivå på 42dB. Med utgangspunkt i dette gjennomføres det jevnlig kartlegging som grunnlag for støytiltak på enkeltboliger. Forurensningsulempene i nye planer skal vurderes på grunnlag av Klima- og miljødepartementets «Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442/2021.

### 3.2.4. Vannhåndtering - overvann

Klimaendringer fører blant annet til hyppigere og kraftigere nedbør som styrtregn. Dette har bidratt til økt fokus håndtering av overvann og flom. I Oslo kommune legges tretrinnsmodellen for overvannshåndtering til grunn i arealplanleggingen. Den innebærer blågrønne løsninger, rensing og lokal fordrøyning som erstatning for tidligere praksis med vannavrenning til ledningsnett. Mindre regn skal fanges opp, renses og infiltreres, mens større regnmengder skal forsinkes og fordrøyes. For håndtering av ekstremregn skal man sikre trygge flomveier.

### Utfordringer knyttet til miljøforurensning fra veitrafikk

Den viktigste utfordringen knyttet til å redusere miljøbelastningen fra veitrafikk er å legge til rette for at mobiliteten kan tilfredsstilles med bærekraftig transport. Videreutvikling av et kollektiv- gang- og sykkeltilbud som bygger opp under nullvekstmålet for personbiltransport er derfor det viktigste tiltaket. Overgang til utslippsfri kjøretøypark, også for godsdistribusjon, og anleggsarbeid vil bidra til reduserte utslipp.

Effektiv arealutnyttelse i knutepunkter kan medføre at hensynet til fortetting veier tyngre enn hensynet til miljøbelastning for nye boligområder. Ny utbygging nær høytrafikkerte veier vil kunne skape fremtidig behov for kostbare avbøtende tiltak eller nye veiløsninger som tunneler og lokk. Dette er en svært kostbare løsninger for å oppnå miljøeffekt og belastningen flyttes i praksis fra et område til et annet.

Ved bygging av nye veianlegg eller oppgradering av eldre veier vil nye mål medføre endret praksis for håndtering av overvann fra vei. Dette vil kreve at det settes av areal til overvannshåndtering, noe som kan være vanskelig med tanke på arealknapphet.

### **Virkemiddel**

For å unngå fremtidige kostbare avbøtende tiltak bør Statens vegvesen gjennom sin planforvaltning påse at sårbar bebyggelse ikke etableres nær hovedvei. Det må gjøres en grundig vurdering av nye planområders egnethet for boligutbygging, da tiltak for å redusere luftforurensning på reguleringsplannivå er begrenset og støytiltak primært er rettet mot innendørs støynivå.

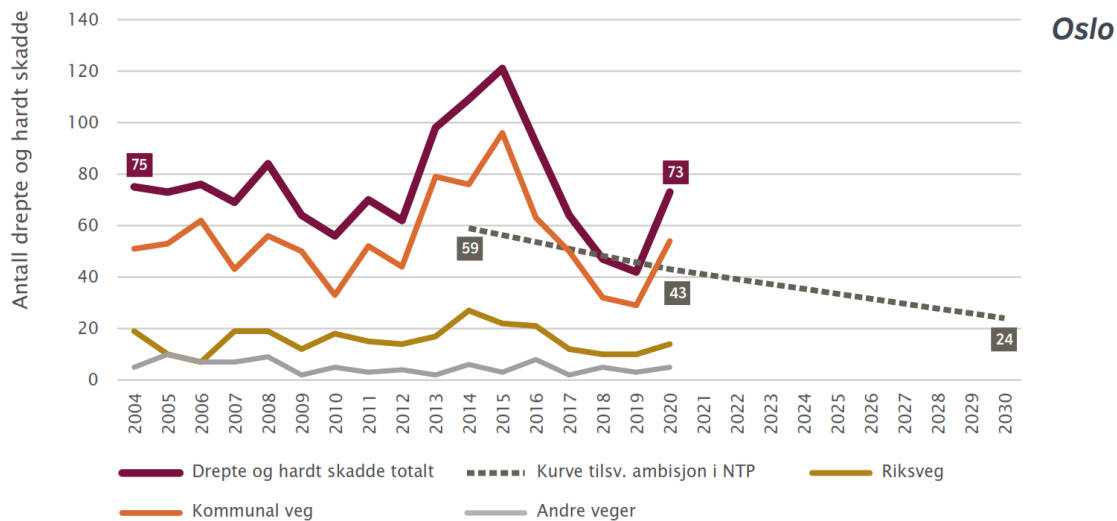
Det bør vurderes områdetiltak der det er samspillseffekter mellom støy og luft og boligområder ligger i gul/rød sone for begge. Redusert hastighet er et tiltak som allerede brukes som miljøfartsgrense i vinterperioder der luftforurensningen kan være høy. Det kan vurderes om det er grunnlag for å utvide dette til hele året på enkelte strekninger.

Ved nybygging og ombygging av eksisterende veianlegg søkes tretrinnsmodellen for vannhåndtering lagt til grunn:

- Overvann brukes som ressurs, fordrøyes og ledes via infiltrasjonsløsning før det føres ut i vassdrag.
- Overvannet håndteres på egen grunn i åpne løsninger der blågrønne løsninger prioriteres.
- Løsninger for overvann koordineres med ny og eksisterende infrastruktur over og under bakken, samt grønstruktur og løsninger på naboeiendommer.
- Sikre flomveier for å redusere skader ved flomhendelser.

### **3.3. Trafikksikkerhet**

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd på riksveinettet i Oslo er relativt lav, og har sammenheng med at det meste av trafikkarbeidet foregår på møtefrie veier og med planskilte gang- og sykkelkryssinger (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 -2025). Tallene på antall drepte og hardt skadde på riksveinettet er relativt stabile (2004-2021) og utgjør i gjennomsnitt ca. 25 prosent av det totale antallet.



Figur 3-8 Drepte og hardt skadde totalt og andel på kommunal vei og riksveinettet i Oslo (Kilde: Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022 -2025).

Det har over tid vært en noe dårligere utvikling i ulykker i byområdene knyttet til det kommunale veinettet og spesielt for myke trafikanter. Økende bruk av elektriske sparkesykler og annen mikromobilitet bidrar til å forverre dette ytterligere.

## Utfordring

Nullvekstmålet som legges til grunn for byvekstavgiftene innebærer en forventning om økte gang- og sykkelandeler. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per km er langt høyere for gående og syklende enn for førere og passasjerer i bil. Det er likevel i NTP (2022-2033) lagt til grunn en ambisjon om at «målet om økt gang- og sykkeltrafikk skal nås uten at dette fører til flere drepte og hardt skadde fotgjengere og syklister». Dette er også konkretisert gjennom byvekstavgiften for Oslo.

En utfordring langs riksveiene i Oslo er at det flere steder er fortausløsninger uten fysisk skille mot veibanen. Dette gjelder til blant annet langs rv. 163 Østre Aker vei, rv. 4 Trondheimsveien og langs deler av Ring 3. Med høy trafikkmengde og fartsgrense vil en utforkjøring på disse strekningene kunne gi alvorlige trafikkulykker. Det er behov for å vurdere aktuelle tiltak på disse strekningene, oppgradering av gang- og sykkelvei, rekkverksløsninger eller hastighetsreduksjon. Bystruktur gir begrenset arealmulighet og forutsetter langsiktige samordnede utbedringstiltak.



## Virkemiddel

Målet om økt gang- og sykkeltrafikk forutsetter økt innsats på trafiksikkerhet spesielt rettet mot gående og syklende. Utbygging av et høystandard sykkelveisystem med fortau vil kunne bidra til å redusere antall drepte og hardt skadde i byområder. Et godt drifts- og vedlikeholds-regime av gang- og sykkelinfrastrukturen må også inngå i dette.

### 3.4. Veikapasitet og fremkommelighet

Riksveinettet er utformet for å ta store trafikkmengder og avlaste det lokale veinettet.



Figur 3-9 Skjematisk kart som viser trafikkmengder (ÅDT) i 2019 på riksveinettet i Osloområdet (tall i 1000).  
Kilde: Trafikkdata.no.

Tellingene/beregningene viser følgende årsdøgntrafikk i de ulike korridorene og på ringveiene:

- Vestkorridoren - E18 vest med senketunnel i Bjørnvika - mellom 75 000 og 85 000
- Sørkorridoren (E6 og E18 Mosseveien) mellom 50 000 og 70 000 på E6 og 15 000 og 25 000 på E18 Mosseveien
- Nordøstkorridoren (E6, rv. 163 og rv. 4) hhv. 100 000, 25 000 og 35 000
- Ring 1 - Mellom 15 000 og 36 000 (12 000 Nylandsbrua og 24000 på Nordenga bru)

- Ring 3 - Mellom 30 000 og 70 000 (trafikkmengdene øker gradvis fra vest mot øst)

Til sammenligning er det mellom 10 000 - 20 000 ÅDT på Ring 2, som er en viktig og tungt trafikkert kommunal hovedvei.

Som tidligere nevnt har mesteparten av trafikken på riksveiene start- og/eller målpunkt i Oslo, noe som viser riksveienes betydning for å avlaste lokalveinettet i Oslo.

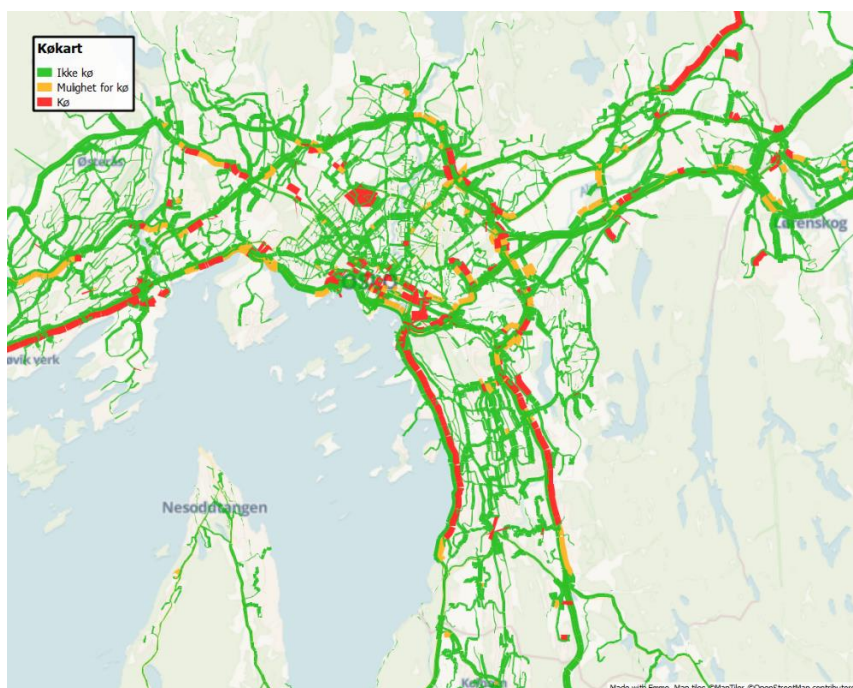
På tross av befolkningsøkningen i Osloområdet er biltrafikk som krysser bomringen i Oslo redusert siden 2007. Tilsvarende har antallet kollektivreiser økt vesentlig, med unntak av et kraftig fall under pandemien i 2020.



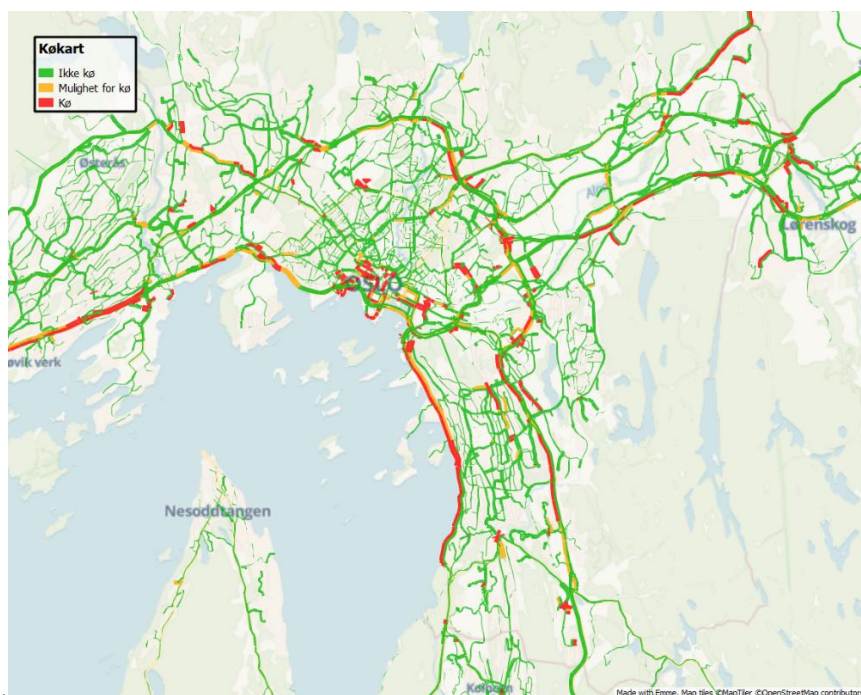
Figur 3-10 Vekst i befolkning og kollektivtrafikk, samt reduksjon i biltrafikk i Oslo og Akershus i perioden 2007-2021 (Kilde: Handlingsprogram 2023-2026 Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 (16. mai 2022).

Fremkommelighet brukes om trafikkflyten på veinettet. Mye kø og venting indikerer dårlig fremkommelighet. Fremkommeligheten måles først og fremst i morgenrush (0700 - 0900) og ettermiddagsrushet (1500 -1700) når trafikkbelastningen på veinettet er høyest. Utenom rushperiodene er det god kapasitet og ytterst sjelden køproblemer.

I de påfølgende kartene vises typisk situasjon for fremkommeligheten på riksveiene i Oslo i morgen- og ettermiddagsrush på hverdager. Kartene viser hvor i veinettet det er størst forsinkelser. Det må understrekes at kartene er generert fra modellberegninger (RTM+) og derfor innehar usikkerhet.



Figur 3-11 Køkart morgenrush inn mot sentrum 2020, timestrafikk, data hentet fra RTM23+



Figur 3-12 Køkart for ettermiddagsrush ut av sentrum 2020, timestrafikk, data hentet fra RTM23+.

Kø-kartene viser at det er dårligere fremkommelighet på riksveinettet enn på det kommunale veinettet. Det viser også at køer oppstår i kryss, eller på av- og påkjøringsramper, der riksveinettet møter lokalveinettet.

Trafikkbelastningen indikerer at det er god kapasitetsmessig balanse i veisystemet. Dette innebærer at køene i hovedsak er på riksveiene og innfartsveiene mens det er mindre kø på lokalveinettet i Oslo. Det slippes med andre ord ikke inn mer biltrafikk til byen enn hva veinettet kan avvikle.

## Utfordringer

Begrenset kapasitet på innfartskorridorene mot Oslo bidrar til et balansert system der lokalveiene i Oslo ikke overbelastes. Eksisterende kapasitet må likevel prioriteres utfra hva som gir best nytte for samfunnet. Nullvekstmålet er basert på at biltrafikk overføres til kollektiv, gange og sykkel. Dette medfører at veikapasitet må gi høy prioritet til kollektivtrafikken som gir høyest nytte med hensyn til personkapasitet pr. kjøretøy.

Oslo kommunes uttrykte ønske om å bygge om enkelte riksveier til bygater, eksempelvis rv. 4 (Trondheimsveien) og rv. 163 (Østre Aker vei), vil redusere veikapasiteten og fremkommeligheten. Det kan overføre trafikken til andre riksveier eller kommunale gater og slik skape en ubalanse i veisystemet. Kø på E6 Oslo sør, som medfører omkjøring via det kommunale veinettet på Lambertseter, er et eksempel på dette. En slik trafikklekkasje kan gi lokalmiljøutfordringer med økt luft- og støyforurensing, redusert trafiksikkerhet og et dårligere tilbud for gående og syklende på lokalveinettet.

På samme måte kan nedbygging av et felt på en av riksveiene gi en ubalanse i systemet som gir tilbake-blokkeringer, fremkommelighetsproblemer eller overføring av trafikk til lokalveinettet.

Økt transportbehov i befolkningen og en økning i varetransporten, som følge av befolkningsvekst og tilhørende byutvikling, kan gi et økt press på kapasiteten på riksveinettet.

Den kraftige økningen i el-bilandelen gir høy belastning på kollektivfelt og dårligere fremkommelighet for kollektivtrafikken. Tilgang til kollektivfelt for elbil ble initiert som et incitament for raskere endring av kjøretøyparken. Dagens høye elbil-andel undergraver målet om nullvekst i trafikken.

Nye framskrivningsprognosene viser en større økning i biltrafikken i byene frem mot 2030, sammenlignet med tidligere prognoser. Dette skyldes at det i 2030 vil være en høy andel elbiler og at reisekostnaden med elbil er lavere enn reisekostnaden for fossilbiler. Uten nye tiltak vil dette styrke privatbilens posisjon i konkurranse mot kollektiv, sykkel og gange. Det er derfor behov for sterkere virkemidler for å justere de økonomiske insentivene og justere den fysiske tilretteleggingen for fremkommelighet og parkering.

Fremkommelighet for kollektiv- og nyttetransport bør prioriteres over personbiltrafikk. Det er midlertid en utfordring å finne tiltak som differensierer mellom trafikantgruppene, særlig gjelder det mellom privatbil og varetransport. Det er behov for å vurdere tiltak som stimulerer til mer bytilpasset og bærekraftig distribusjon av varetransporten.

Redusert fremkommelighet på riksveiene kan være utfordrende for utrykningskjøretøy, og i situasjoner med omkjøring og beredskapsbehov.

Det vil være viktig å legge opp til mer kostnadseffektiv utvikling av transporttilbudet, mer effektivisering av dagens infrastruktur og redusert investering i store nye utbygginger.

Følgende hovedprinsipp tilstrebes for trafikkmessig balanse:

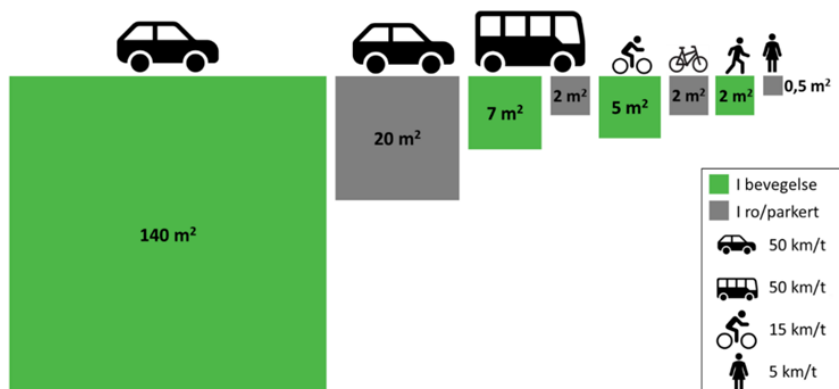
- Det aksepteres noe kø i rush inn mot byen. Det skal være lettere å kjøre ut av byen. Tiltak vurderes innenfra og ut.
- Det skal være lettere å kjøre av riksveinettet enn på. Dette for å hindre tilbakeblokkering med store uønskede trafikale konsekvenser, deriblant økt ulykkesrisiko
- Evakuering og beredskap skal sikres
- Fremkommelighet for kollektiv- og næringstrafikk skal kunne prioriteres
- Bruk av samvirkende ITS bør vurderes for mer optimal trafikkstyring i byområdet

## **Virkemidler**

Begrenset kapasitet for personbiltrafikk kan bidra til at biltrafikk overføres til kollektiv, gange og sykkel og er slik i tråd med nullvekstmålet, jf. kap. 2.4.

Nullvekstmålet forutsetter økte kollektivandeler noe som, sammen med økt varetransport på vei, vil gi økt etterspørsel etter veikapasitet. Det vil kreve flere kollektivfelt eller bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk og varetransport.

I Osloområdet tilsier arealknapphet en effektiv arealbruk og at minst mulig areal bør brukes til transportformål. Ved planlegging av riksveinettet skal derfor personkapasitet brukes fremfor kjøretøykapasitet. Ved å prioritere arealeffektive transportformer over arealkrevende transportformer kan veienes personkapasitet bedres og øke mobiliteten uten at det brukes mer areal til transportformål.

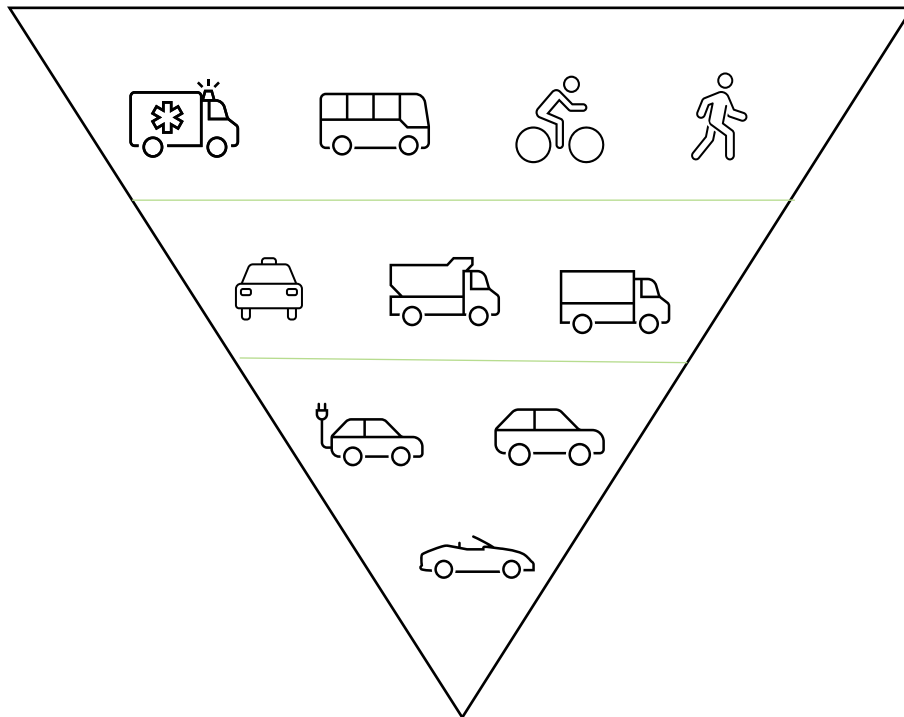


Figur 3-13 Arealbehov for ulike transportmidler per person, forutsetter 1 personer per personbil og 25 personer per buss (Kilde: Statens vegvesens veileder for gateutforming V125 (des.2022)).

Nedsatt hastighet er et virkemiddel som mange ønsker vurdert. Hastigheten er viktig for samfunnsnyttens dersom det er fri fremkommelighet. Innenfor byområdet er det høy trafikkbelastning, trafiksikkerhet og miljøhensyn som legges til grunn for vurdering av nedsatt hastighet. Periodevis nedsatt hastighet, miljøfartsgrense, om vinteren reduserer svevestøv i piggdekkseasonen. Skiltet hastighet bør være i samsvar med veiens utforming for å sikre overholdelse av fartsgrensen. Lavere hastighet for personbiltrafikk vil kunne gi konkurransefordel for kollektivtrafikk og vil kunne vurderes.

## Anbefalt prioritering på riksveinettet i Osloområdet:

1. Kollektivtrafikk gis fremkommelighet og kapasitet. Utrykning og beredskap skal alltid sikres fremkommelighet.  
Sykkelvei med fortau tilrettelegges langs hele nettet. Mikromobilitet integreres i dette.
2. Næringstrafikk gis prioritet der det er mulig og ikke er til hinder for kollektivtrafikken, for eksempel ved bruk av tungtrafikkfelt.  
Der det er lokale behov kan adgang til kollektivfelt også vurderes for utslippsfri varetransport.
3. Personbiler inkludert gradvis økende andel elbiler benytter eksisterende tilgjengelig veikapasitet. Disse bør fases ut fra adgang til kollektivfelt.



Figur 3-14 Omvendt pyramide for prioritering av trafikantgrupper på riksveinettet i Osloområdet.

### 3.5. Kollektivtrafikk

God fremkommelighet for kollektivtrafikken er en viktig faktor for at Osloområdet skal utvikles og fungere for et tett bolig- og arbeidsmarked. Det meste av riksveinettet i Osloområdet er kollektivtraseer for buss og derfor en viktig del av det samlede kollektivtilbudet.



Figur 3-15 Frekvens for busstrafikk i rushtiden på riksveinettet i Oslo-området (Asplan Viak AS).

Riksveinettet treffer de tyngste eller viktigste kollektivknutepunktene i Oslo der god fremkommelighet og tilgjengelighet er særlig viktig for tilbudet.

I tillegg er det nødvendig at holdeplasser og annen infrastruktur har god standard og i størst mulig grad er universelt utformet, slik at det bidrar til å gjøre kollektivtilbudet attraktivt og tilgjengelig for alle. Det er fortsatt langt igjen til alle holdeplasser langs riksveiene i Oslo-området er universelt utformet.





Figur 3-16 Riksveinettets kobling mot kollektivknutepunkter i Oslo-området (Asplan Viak AS).

## Utfordringer

En del strekninger hvor det kjører kollektivtrafikk er i dag preget av redusert fremkommelighet, særlig i rushtid (jf. Figur 3-11 og 3-12). Dette er uheldig når vi vet at høy frekvens, punktlighet og rask reisetid er av stor betydning for hvor attraktivt kollektivtilbudet oppleves.

Fremkommelighetsproblemer skyldes ulike faktorer, og hvilke tiltak som er hensiktsmessige vil også variere. For eksempel påvirkes fremkommeligheten i indre by av et komplekst trafikkbilde med mange ulike former for mobilitet som deler gatearealet, mens den på riksveiene i stor grad påvirkes av konflikter med biltrafikk.

Mange strekninger har kollektivfelt, men også her er det forsinkelser. Grunnen til dette er blant annet at kollektivfeltene opphører ved ramper, og med avkjøring og holdeplasser på trafikkerte knutepunkt. Det er en økende utfordring at kollektivfeltene fylles opp med el-biler. På enkelte strekninger, spesielt nær Oslo sentrum, forsinkes også et stort antall busser hverandre. Det er derfor ønskelig å legge opp til økt grad av terminering ved

knutepunkt utenfor sentrum med overgang til bane. Dette er særlig aktuelt på Lysaker og Helsfyr.

Tilgjengelighet til dagens bussterminal ved Oslo S i Schweigaardsgate (Ring1) er krevende og underdimensjonert. Busstrafikken vil bli berørt av store byutviklingstiltak i dette området.

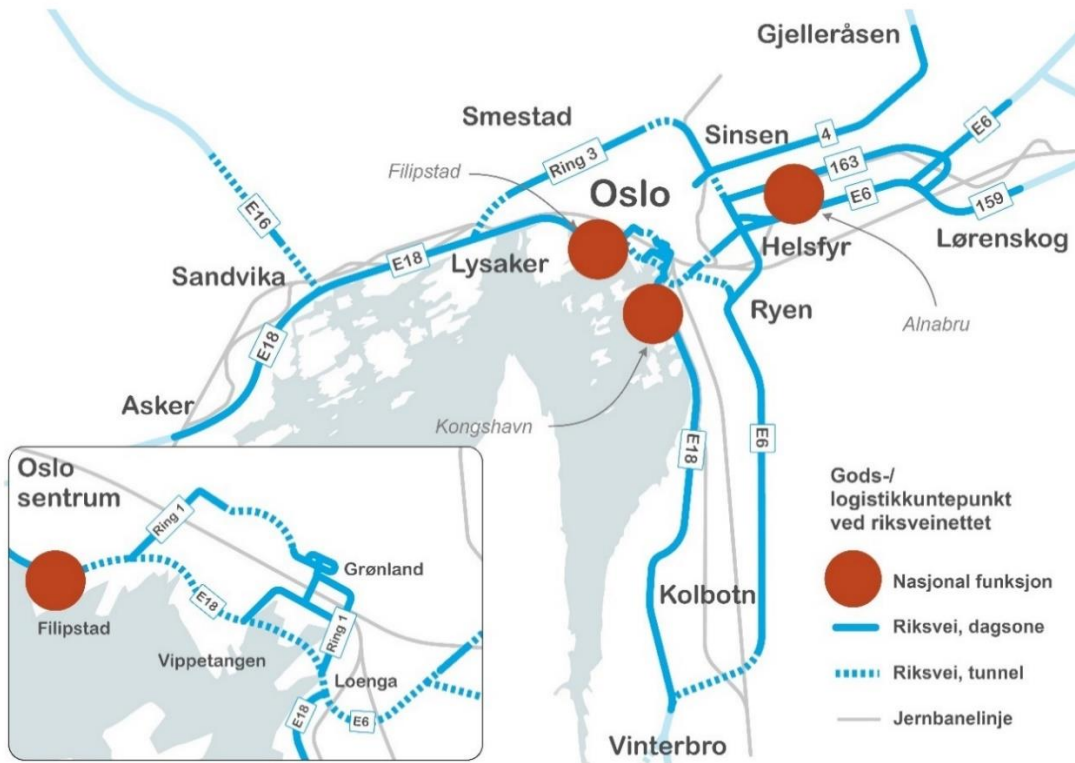
### **3.6. Gods- og næringstrafikk**

Riksveinettet sikrer tilknytning til nasjonale knutepunkter for gods- og persontransport. Veitransport er i dag mer konkurransedyktig enn sjø og bane på grunn av kortere framføringstid og transport-lengder. Riksveinettet har en betydelig rolle i-, og tar en stor andel av den totale gods- og næringstrafikken på vei inn til og ut fra Oslo.

Gods- og næringstransport på veinettet har økt de siste år og prognosene for varestrømmer indikerer en vekst på 26 prosent fram til 2030 og over 60 prosent vekst til 2050. Selv om det er et politisk mål om å øke andelen av gods på sjø og bane er det forventet at hovedandelen av økningen vil skje på veinettet. Næringstransport (gods- og varetransport samt transport knyttet til offentlig og privat tjenesteyting) og gjennomgangstrafikk omfattes ikke av målet om nullvekst.

Det er i de senere år etablert mange større transport- og logistiktjenester langs hovedveisystemet nær Oslo. Det er gjennom KVU for terminalstruktur for Oslofjord-området anbefalt å utvikle terminalområdene på Alnabru og Sydhavna i tillegg til Drammen for å kunne overføre gods fra vei til bane og bidra til å begrense trafikkarbeidet knyttet til varedistribusjon i Oslo-området. Tellingene av tungtrafikken viser for eksempel at kommunale veier som Ring 2 har ÅDT på 1500 ÅDT og Bygdøy allé og Ullevålsveien har 1000 ÅDT. på.

Det er begrenset faglig grunnlag for nyttetransport og alternative virkemidler for å utviklingen for denne transporten. Trafikktall og beregninger av utviklingen er mangelfull. Det er behov for desentraliserte terminaler for å avlaste store arealkrevende terminaler og tungtrafikk til byområdene. Det er derfor behov for å utvikle et planleggingsgrunnlag for ulike segmenter av godstransporten og for mobil tjenesteyting i Oslo-området.



Figur 3-17 Riksveinettets kobling mot gods- og logistikk-knutepunkter i Oslo (Asplan Viak AS).



Figur 3-18 ÅDT for tungtrafikk på riksveinettet, omregnet fra prosent tungandel (kilde: Trafikkdata.no.). (Kart: Asplan Viak AS).

## Utfordringer

Utfordringer for godstransport i Osloområdet er hovedsakelig knyttet til rushtidsforsinkelser og tilgjengelighet til terminalområder.

Økningen i godstrafikk, økte kostnader og krav til reduserte utslipp, og forsyningsutfordringer blant annet som følge av internasjonal uro, vil påvirke utviklingen av godstrafikken.

Bylogistikk omfatter distribusjon av varer, utstyr og avfall som er knyttet til sentrum og byområdene. Det er trangt om plassen i tradisjonelle bysentra, og det er derfor viktig å ha en effektiv logistikk slik at det ikke kommer flere og større godsbiler enn det som er nødvendig for å forsyne byen. Det må derfor tilrettelegges for bylogistikk-terminaler for omlasting til lettere og mer bærekraftig distribusjon innenfor byområdet.

Økt netthandel vil føre til endring både i person og varetransport. Det er økt behov for logistikkarealer som hentepunkt og depot. Dette bør gjøres tilgjengelig i knutepunkter eller steder der det kan kombineres med andre formål for å redusere transportbehovet.

## Virkemidler

For gods- og næringstransport i hovedstadsområdet er det viktig å sikre fremkommeligheten og tilgjengelighet til terminalområdene. Dette krever mer målrettede tiltak enn ensidig økning av veikapasiteten.

Det er igangsatt en vurdering av endring av regelverk for kollektivfelt for å tilpasse dette til annet behov. Bruk av kollektivfelt til nyttekjøretøy vil forutsette at elbiler utgår fra kollektivfeltet. Det må vurderes nærmere hvordan eksisterende veikapasitet kan utnyttes med f.eks. tungtrafikkfelt, for å sørge for fremkommelighet for næring og gods uten at det legges til rette for økt personbiltransport. Tungtrafikkfelt som er åpne for alle kjøretøy over angitt vekt, vil dermed kunne brukes som en kombinasjon for kollektiv- og tungtrafikk på strekninger der dette ikke er til hinder for fremkommelighet for kollektivtrafikken. Det vurderes om elektrisk varetransport også kan få tilgang til ordinære kollektivfelt. Uniformert utrykningskjøretøy vil også kunne nytte slike felt. Dersom taxi skal tillates forutsetter dette eget underskilt.



Figur 3.-19 Skilt for tungtrafikkfelt

For å få til en bærekraftig gods- og tjenestetransport i et bymiljø er det nødvendig å vurdere hele transportkjeden for varer frem til forbruker. Vareforsyning er på samme måte som renovasjon viktige deler av samfunnets transporttjenester som krever arealmessig tilrettelegging. Omlastingspunkter for mer lokal varedistribusjon er en forutsetning for miljøvennlig godshåndtering i by.

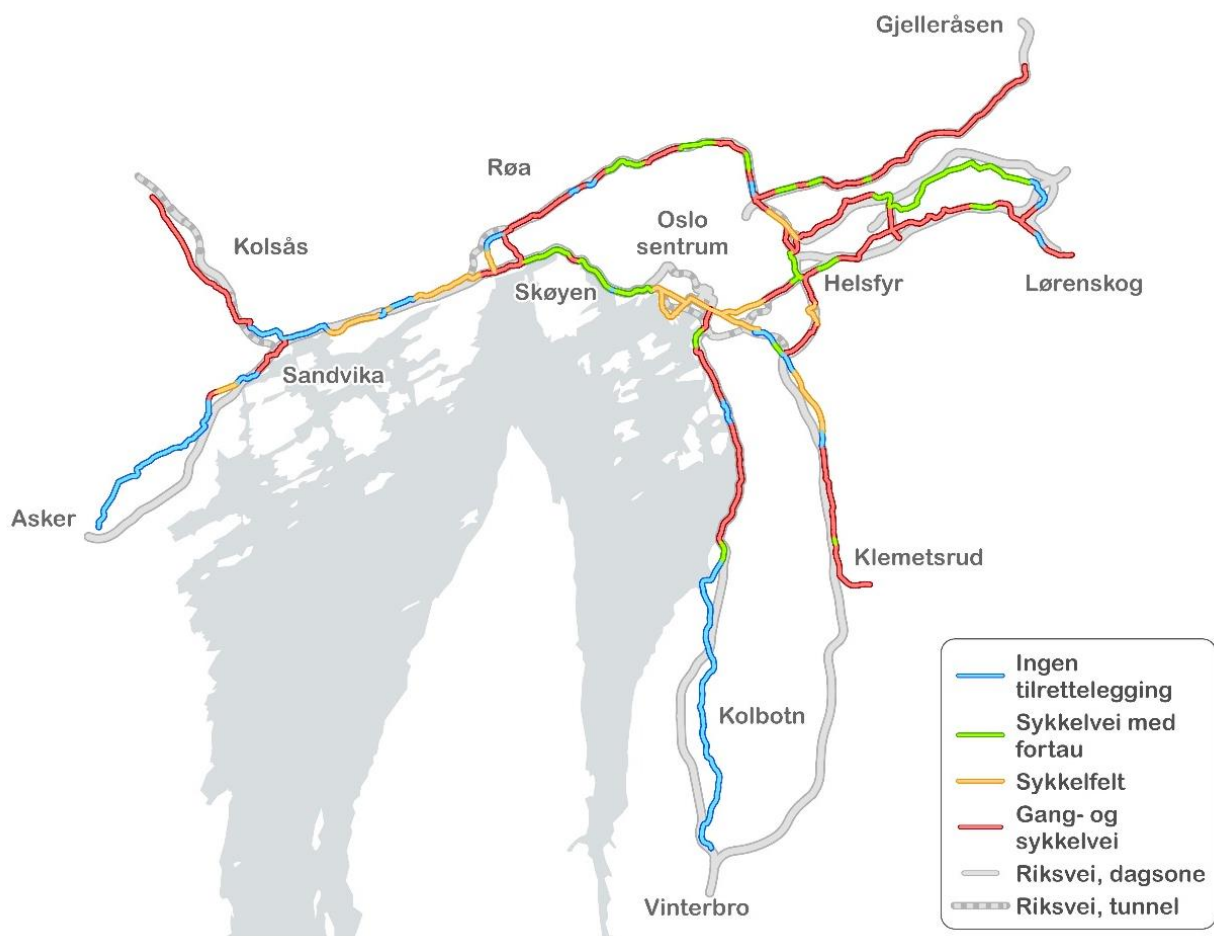
### 3.7. Sykkel

Økte sykkelandeler er en del av nullvekstmålet. Det krever en konkurransedyktig infrastruktur for sykkel med god fremkommelighet eller tilstrekkelige veibreder. Det krever også gode og direkte forbindelser mellom målpunkt, færrest mulig systemskifter og god trafiksikkerhet eller opplevd trygghet for de syklende. Utgangspunktet for sykkelveinettet langs riksveinettet er at det skal opparbeides som sykkelvei med fortau.

Plan for sykkelveinettet i Oslo (2018) er utgangspunktet for videre utvikling av sykkelrutene langs riksveinettet.



Figur 3-19 Utsnitt av plan for sykkelveinettet i Oslo (Statens vegvesen og Oslo kommune, 2018).



Figur 3-20 Status for dagens sykkeltilrettelegging langs riksveinettet (Kart: Asplan Viak AS).

## Utfordringer

Det er viktig å sikre et sammenhengende hovedsykkelveinett uavhengig av veieier. Dette er en forutsetning for å nå mål om høy andel sykkeltrafikk. Det er derfor viktig å sikre samordning av ansvar, finansiering og driftsrutiner.

Det er mange strekninger som i dag er tilrettelagt som gang- og sykkelveier, men som skal opparbeides til sykkelvei med fortau. Det er ikke et fastlagt system for prioritering av hvilke ruter som skal oppgraderes. Dette er særlig utfordrende i områder der det skjer transformasjon og utbygging som «tvinger frem» bygging av sykkeltiltak.

Planer for sykkeltilrettelegging er gjerne en del av større prosjekter. Når slike prosjekter utsettes eller legges på is er det utfordrende å fortsette planleggingen av sykkeltiltakene og sikre finansieringen av disse.

Statens vegvesens sykkelruter går delvis på kommunal vei. Her kan forskjeller mellom Oslo kommunes veinormal, som gjerne har høyere og mer detaljerte krav, og Statens vegvesens sykkelhåndbok være utfordrende ved planlegging og bygging av sykkelinfrastruktur. Det er viktig at det legges til rette for effektive og tilstrekkelig dimensjonerte traseer med rom for økt sykkeltrafikk. Gjeldene normaler ikke er til hinder for løsninger som dekker det faktiske behovet. De gjenstående lenkene i sykkelssystemet som krever bygging eller oppgradering er de mest komplekse og vanskeligst gjennomførbare. Det innebærer tunge tidkrevende planprosesser og høye utbyggingskostnader.

Utfordringer i arbeidet med sykkelveinettet er å få sammenhengende enhetlige løsninger. Arealknapphet i byområder er den største utfordringen, særlig knyttet til større kryss, ved av og påkjøringsramper og kulverter. Kulvert og brukonstruksjoner er svært areal- og kostnadskrevende tiltak.

## **Virkemiddel**

Gjennom planmedvirkningen må Statens vegvesen påse at det settes av nok areal til at oppgradering av sykkelvei er gjennomførbar og at det sikres finansiering til utbygging.

Det bør vurderes en revisjon av plan for sykkelveinettet i Oslo slik at aktuelle ruter kan bli effektive og attraktive med god framkommelighet. Det kan være aktuelt på noen strekninger å søke alternative ruter som er mindre utfordrende og kostbare å realisere.

## **3.8. Gangtrafikk**

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi (2012) som har som mål at «det skal være attraktivt å gå for alle» og at «flere skal gå mer». I reisevaneundersøkelsen i 2018/19 utgjorde daglige reiser til fots i Oslo 31 prosent av alle reiser. Selv om andelen i Oslo er høy, var det en nedgang fra 2013/14 da reiser til fots utgjorde 32 prosent (*Urbanet Analyse 2020*).

## **Utfordringer**

Riksveinettets viktigste funksjon i Osloområdet er å tilrettelegge for nasjonal og regional transport blant annet gjennom god avvikling for kollektivtrafikk og gods- og næringstrafikk. Riksveinettet er dermed utformet for avvikling av store trafikkmengder med høyere hastigheter, planskilte kryss og rampeløsninger. Dette gir et trafiksikkert veisystem, men kan samtidig innebære løsninger som ikke er optimalt for gående, blant annet ved bruer og kulverter som gir lengre gangavstander og høydeforskjeller. Store

trafikkmengder med høy fart gir støybelastning på gangområdene dersom ikke disse skjermes eller legges i en viss avstand.

Samtidig bidrar riksveienes trafikkfordelingsfunksjon til redusert trafikk på lokalveinettet. Det er en forutsetning for god tilrettelegging og prioritering av gående i kommunale gater. Fremkommelighet på Ring 1 er en forutsetning for Oslo kommunes prioritering av gående, syklende og kollektivtrafikk i sentrum.

## Virkemidler

Den nasjonale gåstrategien forutsetter innsats på seks områder: 1. ansvar og samarbeid, 2. utforming av fysiske omgivelser, 3. drift og vedlikehold, 4. samspill i trafikken, 5 aktiv gåkultur 6. kunnskap og formidling.

For å nå disse målene er det viktig å ferdigstille plan for sykkelveinettet i Oslo, som også innebærer tilrettelegging for gående.

## 3.9. Beredskap og omkjøring

Beredskapsveinettet er viktig for å opprettholde fremkommelighet og tilgjengelighet ved veistenginger forårsaket av uforutsette hendelser, f.eks. trafikkulykker, motorstopp, eller planlagt veivedlikehold. Ved slike stenginger er det viktig å unngå store forsinkelser i trafikken og da særlig for prioriterte trafikantgrupper som utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk. Avvikssituasjoner i togtrafikken med «buss for tog» situasjoner må også sikres tilgjengelighet ved viktige knutepunkter og sikres akseptabel fremkommelighet.

Omkjøringsrutene for riksveinettet i Oslo kan prinsipielt deles i et regionalt og lokalt nivå. Det er relativt avanserte systemer for omkjøring knyttet til de mange tunnelene riksveinettet. I Osloområdet er de regionale omkjøringsrutene i prinsippet at en riksvei er omkjøring for en annen. For korridorene i Oslo innebærer dette følgende:

<i>Område:</i>	<i>Primærrute:</i>	<i>Omkjøring via riksveirute:</i>
Sørkorridoren	E6 (Vinterbro- Ryen) E18	E18 Mosseveien E6
Vestkorridoren	E18	Ingen (alt.fv.160 Bærumsveien)
Nord-østkorridoren	E6 Rv163 (Østre Aker vei) og rv4 (Trondheimsveien)	Rv163 (Østre Aker vei) E6
Sentrum	E18 med Operatunnelen (Ryen til Lysaker)	Rv 150/ Ring 3



Rv150/ Ring 3	E18
E18 Festningstunnelen (del av Operatunnelen)	Ring 1
Ring 1	E18 Operatunnelen

Vestkorridoren (vest for Lysaker) skiller seg ut fra de øvrige korridorene ved at det ikke finnes noen annen overordnet gjennomgående riksvei som alternativ til E18.

Prinsippet med overordnede omkjøringsruter har størst nytte for gjennomkjørende trafikk. For Ring 1 og Ring 3 som i større grad enn øvrig veinett har en fordeler-funksjon (og relativt lite gjennomgangstrafikk) vil dette prinsippet være mindre effektivt og behovet for lokale løsninger større

Ved en hendelse etterstrebes å avvikle mest mulig trafikk på de regionale omkjøringsrutene mens trafikk som ikke fanges opp av disse må avvikles lokalt. Omkjøringsruter i dagen for tunnelene ligger også i all hovedsak på kommunalt veinett.

Prinsippet for lokal omkjøring er å lede trafikken forbi hendelsesstedet ved at man tar av fra hovedveien i siste mulighet (kryss) før hendelsen og kjører inn på hovedveien første mulighet (kryss) etter hendelsen. Som regel innebærer det bruk av kommunalt veinett.

## Utfordring

Veinettet i Oslo kjennetegnes generelt av høy trafikkbelastning. Dette gjelder spesielt i rushtiden, men store deler av veinettet har betydelig belastning også utenom rush-timene på dagtid. Typisk for et slikt belastet veinett er at uforutsette hendelser medfører store trafikale konsekvenser. Dette skyldes en kombinasjon av at mange trafikanter berøres direkte av hendelsen samtidig som omkjøringsalternativene allerede har høy trafikkbelastning. Relativt kort tids stenging av et kjørefelt kan raskt gi store forsinkelser og kødannelse i veinettet.

Veinettet i Oslo består av mange tunneler, med tilhørende teknisk utstyr. Vedlikehold av tunnelene medfører at det relativt hyppig er behov for å stenge tunnelløp. Denne type vedlikehold gjennomføres i all hovedsak nattetid, når trafikkbelastningen er betydelig mindre, og mer håndterbar, enn ved uforutsette hendelser dagtid. I de tunnelene det er tilrettelagt for dette, håndteres avvikstrafikk ved planlagt vedlikehold nattetid ved toveistrafikk i motgående tunnelløp.

En stor del av de aktuelle omkjøringsrutene som er aktuelle å benytte ved hendelser på riksveinettet i Oslo går på kommunal vei. Da Statens vegvesen ikke har full råderett over

viktige omkjøringsruter vil det fort dukke opp situasjoner der Oslo kommunes ønsker knyttet opp mot kommunalt veinett kommer i konflikt med behovet for omkjøringsruter for riksveinettet.

Omkjøringsmuligheter for modulvogntog er en annen utfordring for veinettet i Oslo. Dette gjelder spesielt modulvogntog (type 3) som er de lengste vogntogene med særlige krav til sporingskurver. De fleste riksveiene er godkjent for modulvogntog, unntaket i Oslo er E18 Mosseveien og Ring 1. Flere aktuelle omkjøringsruter på kommunalt veinett er imidlertid ikke godkjent for denne type kjøretøy.

### **Virkemidler**

Det er nødvendig å ha gode planer og rutiner for omkjøring og trafikkberedskap for å sørge for at hendelser (uforutsette og planlagte) håndteres sikkert, effektivt og med minst mulig negative konsekvenser for berørte parter. Gode omkjøringsløsninger skal kunne iverksettes raskt og medføre så få negative konsekvenser som mulig for omkjørende trafikk, samtidig som belastningen på lokalmiljøer langs omkjøringstraseer ikke bør være for store.

Ved omkjøringer der det er nødvendig å bruke kommunalt veinett er det viktig med god kommunikasjon og kontakt mellom Oslo kommune og Statens vegvesen.

Utstyr for effektivisering av alle ledd knyttet til hendelseshåndtering har stort nyttepotensiale. Eksempler på dette kan være AID-systemer (aktiv hendelsesdeteksjon)/kameraovervåking for rask oppdagelse av hendelser, bommer og variable skilt for stenging og etablering av omkjøring samt kjørefeltsignaler og variable fartsgrenser for effektiv og trygg avvikling av trafikk forbi en hendelse. Det bør derfor vurderes å etablere tilsvarende type systemer på høytrafikkerte motorveistrekninger i dagen, som er i bruk i tunnelene.

## **3.10. Mobilitetstrender og teknologiutvikling**

Bevegelsesfrihet og mulighet for høy mobilitet for befolkning og næringsliv er et gode og er verdiskapende for samfunnet. Fremtidsrettede løsninger kan i større grad bidra til at mobiliteten ivaretas med mer bærekraftige løsninger.

Erfaringene knyttet til pandemien viste at transportmønsteret endret seg betydelig på kort tid med utvikling av et mer fleksibelt arbeidsliv. Transporten i Oslo-området har nå tatt seg opp, med endrede utfordringer for endrede kollektivreiser. Utviklingen av digitale verktøy kan gi varige endringer i arbeidsmønsteret blant annet med lavere press på rushtiden.

Endret handelsmønster, økende netthandel og hjemlevering, samt omstillinger for næringslivet vil få konsekvenser for transportvolumet både for lange varetransporter og lokal distribusjon i byområdet.

Økt bruk av mikromobilitet preger lokale transportmønster i byområdet. For Statens vegvesen vil det særlig være viktig å tilrettelegge for at dette kan brukes på en trafiksikker måte og at gang og sykkelanlegg dimensjoneres også for denne gruppen transportmidler. Det er også viktig å tilrettelegge for oppstilling, utleie og parkering for mikromobilitet ved sentrale knutepunkt for kollektivtrafikk. Det vises til SVVs: Rapport 868 *Veikart for regulering av mikromobilitet*.

Samhandling av ulike transportformer gir muligheter for å utvikle helhetlige reisekjeder som premiss for kollektivtransporten i byområdene. Delingsmobilitet vil kunne være en viktig del av et slikt helhetlig tilbud.

Aktiv bruk av ny teknologi, intelligente systemer, og økt samhandling vil kunne gi bedre utnyttelse av kapasitet og redusere utbyggings og tiltaksbehov. Dynamisk styring av trafikkregulering, hastighet, tilgjengelighet m.m. er i økende grad en del av trafikkkløsnings i byområder. Man kan for eksempel tenke seg en løsning der et felt benyttes som rent bussfelt i rushtidene, mens det ellers i døgnet reguleres som tungtrafikkfelt der næringstransporten gis tilgang og sikres god og forutsigbar fremkommelighet. En stadig økende digitalisering og datatilgang, også fra kjøretøy, gir muligheter for å i større grad utnytte tilgjengelig veikapasitet mer optimalt enn hva som er tilfelle i dag.

Gode samvirkende ITS-løsninger vil bli stadig mere aktuelle i årene fremover. Dette gjelder både som en integrert del i den «daglige» trafikkstyringen, og som målrettede tiltak knyttet til omfattende trafikkomlegginger som eksempelvis i forbindelse med den kommende ombyggingen av Ring 1.

Digitalisering og ny teknologi gir potensiale for å automatisere håndheving og kontrollere løsninger som prioriterer kjøretøygrupper slik at valgte løsninger i størst mulig grad fungerer etter hensikten. Dynamisk prising av billettpriser er brukt i mange år på lange reiser, men kan også bli aktuelt for kollektivtrafikk eller mikromobilitet i byområder. Likeledes kan dynamisk prising av parkeringsareal også brukes for å prioritere arealbruken mest mulig effektivt.

Arbeidet med autonome transporttjenester er godt i gang og det har allerede vært gjennomført flere prøveprosjekter i Osloområdet. Det vil være viktig å følge med på

denne utviklingen slik at det kan gjøres nødvendige tilrettelegginger i veinett og regelverk for å muliggjøre autonom transport når kjøretøyteknologien er moden for det.

I Statens vegvesens datastrategi heter det: «Vi ser på data som en essensiell mulig-gjører og vil skape en kultur for effektive og gode datadrevne beslutninger, som skaper verdi til gode for samfunnet.»

I en fremtid med stadig økende datatilgang, både i volum og nye typer data, vil en viktig suksessfaktor for gode samferdselsløsninger være å best mulig utnytte disse dataene, både som elementer i fremtidsrettede systemer og som grunnlag for gode beslutninger. Gode rutiner for datainnsamling, databehandling og ikke minst deling av data mellom sentrale samferdselsaktører, vil trolig bli viktigere og viktigere i takt med teknologiutvikling og digitalisering.

Delingsmobilitet omfatter en bred utvikling av tilgang på transportmidler der kapasitet og resursene kan utnyttes mer effektivt. Delingsmobilitet kan omfatte mer fleksibel bruk av veikapasitet, men også bruk av delingsbil uten å eie bil selv. Dette kan dekke behovet for tilgang til personbil i enkelte situasjoner, for eksempel til fritidsreiser. Ulike former for lokalt bytransporttilbud for eksempel automatisk minibussløsning eller robottaxi vil i fremtiden kunne tilby løsninger som reduserer behovet for å eie egen bil.

## Mobilitetsvisjoner for Oslo

I regi av Oslo arkitekturtriennale ble det høsten 2022 gjennomført en utredning av mulige mobilitetsvisjoner for Oslo i et samarbeid mellom ulike konsulent- og arkitektmiljøer, i dialog med kommunen og Statens vegvesen. Utgangspunktet er å skape en faglig og medvirkende prosess om gatebruk og mobilitet der gaten er integrert som en mer aktiv og levende del av et nabolag. Det ble utviklet forslagene om en mer bilfri by der personbiltrafikk inndeling i soner i sentrale byområdet der all ut- og innkjøring i sonen må gå via hovedveinettet. Dette synliggjorde et system der ringveiene fikk en viktig rolle for transportfordeling i ulike deler av byen. Slike visjoner for trafikktiltak i Oslo synliggjør et ønske om at Ring 3 blir en viktig trase for mobilitet og bytrafikk. Kapasiteten på denne veien bør derfor ikke reduseres.

## 4. Strategi for utvikling av riksveinettet i Oslo

I det følgende oppgis strategiske hovedgrep for hvordan Statens vegvesen skal møte utfordringene som ble beskrevet i kapitel 3.

### 4.1. Hovedstrategi

#### Hovedstrategi

1. Riksveinettet i Osloområdet skal videreutvikles og forvaltes som et effektivt, nasjonalt og regionalt hovedveinett, tilrettelagt for bærekraftig transport.
2. Nullvekstmål for personbiltrafikk skal legges til grunn for utvikling og forvaltning av riksveinettet. Fremkommelighet for kollektivtrafikk, næringstransport, sykkel og gange skal prioriteres
3. Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en premis for tiltak på riksveinettet
4. Klimagassutslipp og forurensning knyttet til støy og luft skal reduseres. Endret klima med økte nedbørsmengder og naturverdier skal hensyntas
5. Samfunnssikkerhet og beredskap skal være tilfredsstillende ivaretatt

Dette innebærer følgende prioritering:

1

Riksveinettet i Osloområdet skal videreutvikles og forvaltes som et effektivt, nasjonalt og regionalt hovedveinett tilrettelagt for bærekraftig transport

**Eksisterende veinett** skal optimaliseres med hensyn til:

- Bærekraft og miljø
- Fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper
- Trafikksikkerhet
- Effektiv trafikkstyring og beredskap

**Kapasiteten** på riksveinettet skal prioriteres utfra best personkapasitet og samfunnsnytte.

Dette betyr at eksisterende kapasitet på riksveinettet beholdes og balanse skal sikres slik at:

- Nullvekstmålet kan tilfredsstilles og bidrar til lokale miljømål og tiltak som bilfritt byliv i sentrum
- Kollektivtrafikk skal sikres kapasitet og fremkommelighet særlig ved knutepunkt
- Utrykning og beredskap skal sikres fremkommelighet
- Næringstrafikk skal gis prioritet der det er mulig og ikke hindrer kollektivtrafikk. Tilgjengelighet til terminalområder skal prioriteres
- Personbiler inkludert gradvis økende andel elbiler benytter eksisterende tilgjengelig veikapasitet

**Gang- og sykkelveinettet** skal utvikles og tilrettelegges i tilknytning til alle riksveiruter

## 2

Nullvekstmålet for personbiltrafikk skal legges til grunn for utvikling og forvaltning av riksveinettet. Fremkommelighet for kollektivtrafikk, næringstransport, sykkel og gange skal prioriteres.

- Fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk skal prioriteres i alle korridorer og på ringveiene. Holdeplasser og annen infrastruktur skal ha god standard og i størst mulig grad være universelt utformet.
- El-biler bør likestilles med ordinære personbiler og tilgang til kollektivfelt bør opphøre
- Der det er store framkommelighetsproblemer for varetransport kan tungtrafikkfelt vurderes dersom det ikke skaper vesentlige hindringer for kollektivtrafikken

- Det skal etableres sammenhengende sykkelvei med fortau langs riksveinettet eller på parallelt veinett med utgangspunkt i plan for sykkelveinettet i Oslo

### 3

Nullvisjonen om ingen drepte eller hardt skadde i veitrafikken er en premiss for tiltak på riksveinettet

- Flere veiere og ulike driftskontrakter forutsetter samarbeid og tett dialog mellom ulike aktører for å forebygge trafikkskade
- Drift og vedlikehold for myke trafikanter skal ha høyt fokus
- Det skal være et fysisk skille, rabatt/autovern, mellom myke trafikanter og motorisert trafikk der hastigheten er høy

# 4

Klimagassutslipp og forurensning knyttet til støy og luft skal reduseres. Endret klima med økte nedbørsmengder og naturverdier skal hensyntas.

- Overgang til fossilfri transport skal stimuleres, gjennom tilrettelegging for ladeinfrastruktur i tilknytning til riksveisystemet, og tilgang på alternativ drivstoff på døgnhvileplasser for tyngre kjøretøy
- Reduserte utslipp skal vektlegges i alle utbyggings-, drift- og vedlikeholds kontrakter
- I samarbeid med aktører og kommune skal det tilrettelegges for distribusjon/bylogistikk med lite arealbeslag og lave utslipp
- Redusert hastighet og eventuelt forsterkede miljøtiltak skal vurderes der det er mange eksponerte langs eksisterende vei
- Negative helsevirkninger av støy og luftkvalitet fra veitrafikk skal forebygges og reduseres ved å bidra til hensiktsmessig arealbruk og sikre at retningslinjenes krav til miljøkvalitet tilfredsstilles i nye byområder
- Ved utbedringstiltak på vei skal det tas høyde for økte nedbørsmengder, med god overvannshåndtering og økt bruk av åpne vannløp.



# 5

## Samfunnssikkerhet og beredskap skal være tilfredsstillende ivaretatt

- Riksveinettet skal sikre fremkommelighet for beredskap og utrykning
- Riksveiene skal så langt det er mulig brukes ved planlagte avvik i veinettet
- Tiltak som muliggjør toveistrafikk i alle tunneler i Oslo-området skal vurderes gjennomført
- Det skal sikres samordning mellom Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune og aktuelle kommuner om bruk av aktuelle veier i avvikssituasjoner

## 4.2. Strekningsvise strategier for utvikling og forvaltning

Felles strategier og anbefalte tiltak for alle korridorer og ringveier:

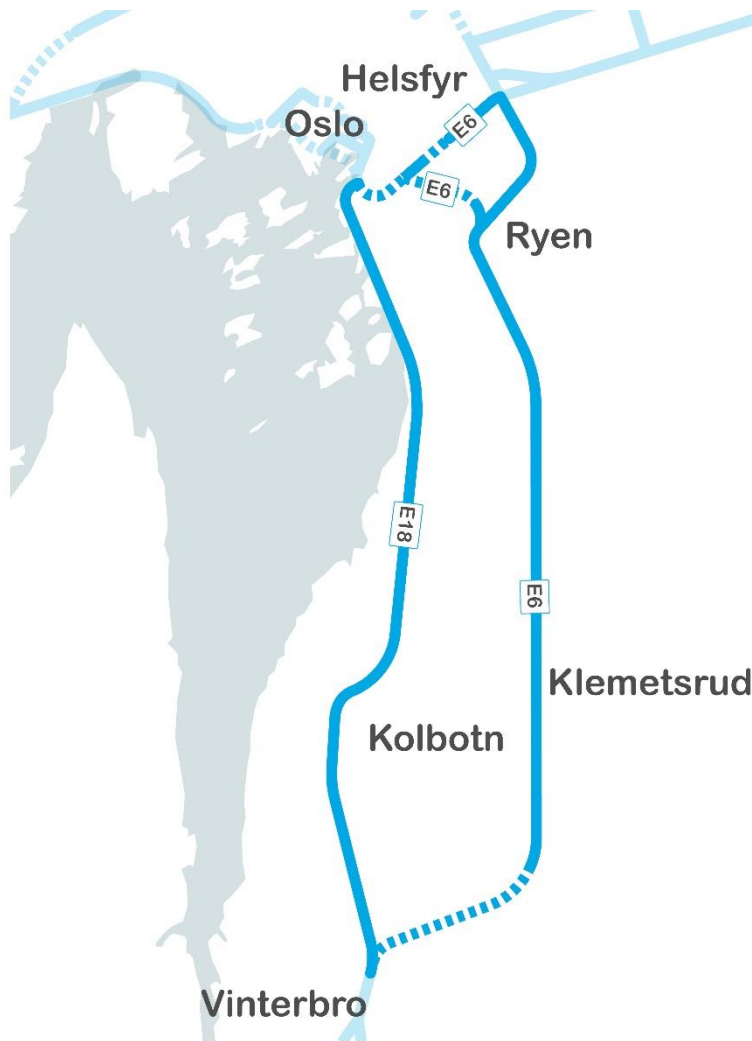
### Strategi for utvikling av veinettet

- Prioritere tilrettelegging og fremkommelighet for kollektivtrafikk på alle riksveiene.
- Etablere sammenhengende sykkelvei med fortau i tilknytning til alle riksveiene i korridoren
- Vurdere fremkommelighetstiltak for næringstrafikk på innfartskorridorene
- Fase ut el-personbil fra kollektivtrafikkfelt
- Tilrettelegge for ladesystemer for tungbil i alle innfartskorridorer
- Bidra til å sikre arealbruk for ladeinfrastruktur og bylogistikk
- Sikre omkjøringsmulighet for alle riksveitraseer.
- Vurdere mulighet for toveiskjøring i alle tunnelene i Oslo
- Vurdere tiltak for å redusere miljøbelastningen i de mest eksponerte boligområdene.

Riksveiene i Oslo er svært forskjellige, både i utforming og funksjon, og har derfor ulike behov for utvikling og forvaltning. I tillegg til felles strategier for alle strekninger anbefales følgende tiltak for de enkelte riksveikorridorene:

### 4.3. Sørkorridoren

Sørkorridoren består av E18 (Mosseveien) og E6 mellom bygrensen og henholdsvis Bjørvika og Ryen.



Figur 4-1 Riksveinettet i sørkorridoren (Kart: Asplan Viak AS)

#### Status og utfordringer

Sørkorridoren med E6 og E18 er hovedinnfartsveiene til Oslo fra sør. Sterk trafikkvekst på E6 de siste 15 årene har medført økt belastning på lokalmiljøet og redusert fremkommelighet med kø for både kollektiv- og næringstransport. Nasjonale mål for luftforurensning og støy overskrides i boligområdene langs dagens traseer.

E6 er sammen med E18 (Mosseveien) hovedåre for å fordele godstrafikk mot havneterminalen på Sydhavna, Alnabruterminalen, Ring 3, E18 vestover og Oslo sentrum.

Dagens utforming av E6 tilfredsstill ikke Statens vegvesens krav til standard sett i forhold til trafikkmengde og veiens funksjon som nasjonal transportåre. E18 og E6 er viktige traseer for omkjøring/beredskap og utrykning.

Det er ikke sammenhengende kollektivfelt inn mot Oslo grunnet plassmangel. E18 (Mosseveien) er i dag den viktigste kollektivtraseen i sørkorridoren. Det er få kollektivruter på E6, men de rutene som går der har dårlig fremkommelighet.

Systemet for gående og syklende er lite sammenhengende med mange systemskifter.

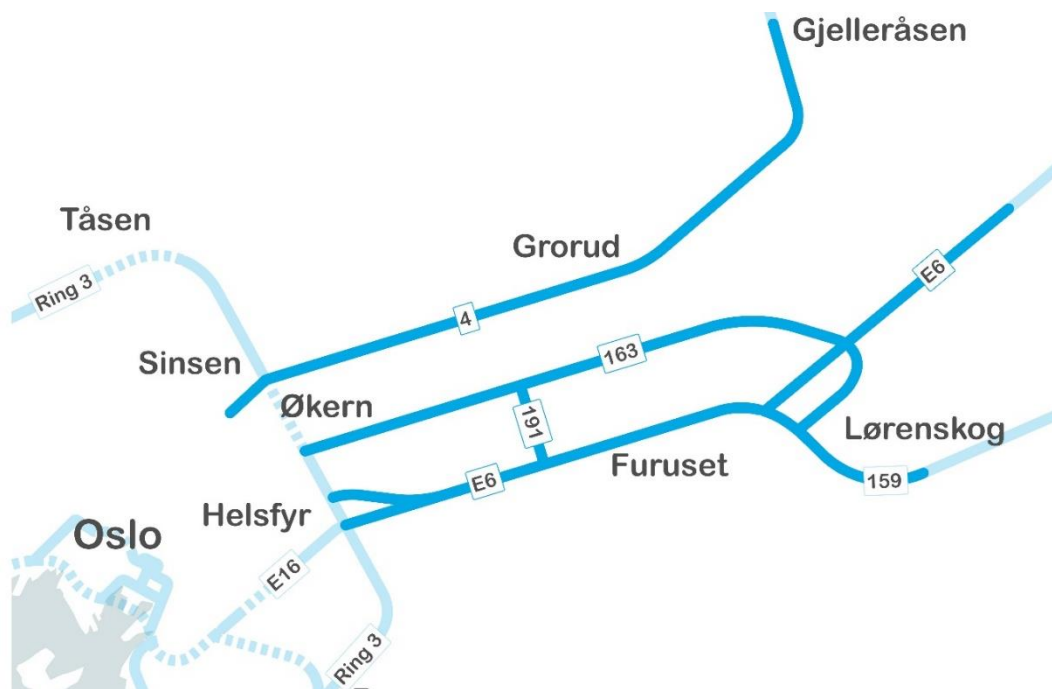
### Sørkorridoren

- E6 opprettholdes og videreutvikles som nasjonal hovedvei fra syd
- Planlegging og utbygging på kort og mellomlang sikt skal styrke E18 og E6 i sørkorridoren for næringstrafikk. Krav/forpliktelser knyttet til TEN-T-regelverket må oppfylles. Dette omfatter blant annet ladestruktur og døgnhvile for tungbiler
- Det skal tilrettelegges for kollektivtrafikk både på E18 (Mosseveien) og på E6. Eget kollektivfelt, evt kombinert med tungtrafikkfelt langs E6 mellom Klemetsrud og Ryen skal vurderes på kort-/mellomlang sikt
- Det skal planlegges for sammenhengende sykkelvei med fortau langs E18 (Mosseveien) og i E6 korridoren
- Både E6 og E18 opprettholdes som respektive omkjøringsveier. Bruk av kommunale tverrforbindelser må forankres i Oslo kommune. Alternative løsninger for modulvogntog i avvikssituasjoner gjennomgås
- Tiltak for redusert miljøbelastning for tilliggende bebyggelse ved Manglerud skal vurderes

Plan for E6 Oslo øst skulle løse mange av disse utfordringene, men har ikke fått politisk støtte i Oslo kommune og det er ikke prioritert midler til videre planlegging. E18 og E6 er viktige traseer for omkjøring/beredskap og utrykning.

## 4.4. Nordøstkorridoren

Nordøstkorridoren består av E6, rv. 163 (Østre Aker vei), rv. 4 (Trondheimsveien) og rv. 191 (Nedre Kalbakkvei).



Figur 4-2 Riksveinettet i nordøstkorridoren (Kart: Asplan Viak AS).

### Status og utfordringer

E6 inngår i kjerneveinettet (TEN-T) og er den viktigste nasjonale og regionale transportåren i nordøstkorridoren. Den er viktig for gods og næringstrafikk bl.a. gjennom tilknytningen til godsterminalen på Alnabru, via rv. 191.

Sykkelveisystemet langs E6 er usammenhengende og har behov for oppgradering. Plan for E6 Oslo øst skulle løse mange av disse utfordringene, men har ikke fått politisk støtte i Oslo kommune og det er ikke prioritert midler til videre planlegging.

E6 er en viktig omkjørings-/beredskapsvei for rv. 163 og rv. 4.

Kommunen har lagt til grunn et ønske om et lokk over E6 ved Furuset for å muliggjøre større arealutvikling langs E6. Dette er imidlertid teknisk utfordrende og mangler finansiering og anses dermed lite realistisk. Nylig vedtatt boligregulering på Furuset, er likevel planlagt bygget som en skjerm mot E6 og forventes å gi utfordringer ift. støybelastning.

Rv. 191 mot Alnabru er i dag overbelastet og har store fremkommelighetsproblemer i krysset ved Strømsveien. Nærings- og byutvikling på Kjelsrud vil øke belastningen på denne veien, avkjørselen til Alnabruterminalen, samt rundkjøringen ved Strømsveien. Det er ikke tilfredsstillende frihøyde for store kjøretøy under jernbanen ved Østre Aker vei.

Rv. 4 Trondheimsveien på strekningen Sinsen til Gjelleråsen er del av det overordnede riksveisystemet for regional- og lokal samferdsel og en innfartsåre til Oslo fra Hadelandsregionen i nord. Det er i mange år arbeidet med å finne løsninger for en ombygging av strekningen gjennom Groruddalen i Oslo, der flere bomiljøer er utsatt for miljøbelastning.

I 2018 ble det ferdigstilt en overordnet «Systemanalyse for riksveinettet i Groruddalen». Bakgrunnen for arbeidet var behovet for bedret trafikksikkerhet, bedre bomiljøer langs Trondheimsveien, samt behovet for et skiltet tungtransportnett i tråd med Oslo kommunes ønske.

Systemanalysen ga en tilrådning på hvordan riksveiene i Groruddalen kan utformes i et langsiktig perspektiv. Det ble anbefalt å arbeide videre med planlegging av en riksveidiagonal mellom rv. 4 Trondheimsveien og rv. 163 Østre Aker vei (Fossumdiagonalen) som bl.a. annet ville gi en bedre adkomst for varetransport til Alnabruterminalen og frigjøre Trondheimsveien til en mer bytilpasset gateutforming.

Det er i dag ikke støtte fra Oslo kommune til videre planlegging av denne løsningen og det er ikke prioritert midler til planlegging eller tiltak gjennom NTP, eller i byveksttalen for dette.

Etter en anmodning fra Stortinget er det igangsatt en vurdering av mulige tiltak på kort og lang sikt for å redusere belastningen fra trafikken på bomiljøet langs Trondheimsveien på strekningen Sinsen - Grorud.

Rv. 163 Østre Aker vei er en hovedvei til næringsområdene i bunnen av Groruddalen. Den har en funksjon som lokal hovedvei fra Økern til E6 ved Tangerud og er sentral som omkjøringsvei for E6 ved evt. stengninger eller hendelser.

Øvre del av Østre Aker vei er viktig for godstrafikk mot Nedre Kalbakkvei (rv. 191) og Alnabru. Det er fra kommunens side et ønske for en mer bymessig utforming av rv. 163 mellom Økern og Nedre Kalbakkvei (rv. 191) alternativt til Brobekkveien. Dette for å muliggjøre en tilpasning til utvikling av Hovinbyen som et sentralt byutviklingsområde i Oslo.

## Nordøstkorridoren

### E6:

- E6 skal videreutvikles som den viktigste nasjonale og regionale hovedtransportåren i nordøstkorridoren
- Miljøbelastningen i boligområder bør søkes redusert med støyskjerm eller hensiktsmessig randbebyggelse. Overbygg/lokk anbefales ikke pga høye kostnader og lav effekt
- Tungtrafikkfelt bør vurderes langs E6 (Hvam -Tangerud)

### Rv. 4 Trondheimsveien:

- Miljøbelastning søkes redusert gjennom trafikkbegrensende virkemidler.
- Gods- og næringstrafikk bør overføres til E6 så langt det er mulig. Fylkesvei 22 mellom Gjelleråsen og Hvam vurderes omklassifisert til riksvei. Eventuelle tiltak for bedre tilrettelegging for tungtrafikk vurderes.
- Trondheimsveien styrkes som en viktig kollektivtrasé og hastighet vurderes redusert
- Vurdere en gradvis ombygging til mer bytilpasset funksjon under forutsetning av at lokal trafikk reduseres

### Rv. 163 Østre Aker vei:

- Opprettholdes som omkjøringsvei for E6
- Vurdere en mer bytilpasset funksjon mellom Økern og Brobekk

### Rv. 191 (mellom E6 og Alnabru):

- Styrkes som en viktig næringsforbindelse med bedret fremkommelighet og kryss
- Det skal vurderes tilrettelegging for ladesystemer for tungebil i området

## 4.5. Vestkorridoren

Vestkorridoren omfatter den vestlige transportruten mellom Asker og Oslo ved Filipstad. E18 er en europavei og den eneste nasjonale hovedvei vestover.



Figur 4-3 Vestkorridoren (Kart: Asplan Viak AS)

### Status og utfordringer

Det er høy trafikkbelastning på strekningen med en høy andel tungtransport. E18 vest også er en tung og viktig kollektivtrasé. Etter langvarige politiske prosesser er det vedtatt utbyggingen av E18 i Vestkorridoren (etappe 1 Lysaker - Ramstad) for å bedre trafiksikkerhet, fremkommelighet for næringstrafikken, redusert personbiltrafikk, reduserte miljøplager og tilrettelegging for ny byutvikling der E18 legges i tunnel. Utbyggingen av Lysaker kollektivterminal inngår i prosjektet. Formålet er å tilrettelegge for at flere busser kan terminere ved Lysaker stasjon og tilrettelegge for overgang til toget eller bane på strekningen inn til Oslo.

Strekningen innenfor Lysaker har også høy trafikkbelastning. Det har gjennom flere år blitt gjennomført flere mulighetsstudier og planutredninger på strekningen uten at disse er videreført til konkrete planforslag. Dagens situasjon er preget av løsninger som ble tilpasset en opprinnelig strategi om nye lange tunneler bla ved Skøyen. Det er planlagt tiltak for opprustning av Bygdøylokket og for å sikre forsvarlig frihøyde under dette.



Det arbeides med sammenhengende høystandard sykkelvei med fortau på strekningen langs E18 innenfor Lysaker. Det er imidlertid ikke ferdigstilt og flere utfordringer ved arealknappe områder.

Nye utbyggings- og fortetningsområder i tilknytning til utviklingen av Fornebubanen bl.a. ved Vækerø forutsetter tilpasning til E18 traseen med parallell sykkelvei. Her må tilstrekkelige byggegrenser sikres.

Det er i flere år arbeidet med områderegulering på Skøyen med fortetting rundt jernbaneknutepunktet og ny utbygging på Sjølyst. Det har vært strid om tilfredsstillende løsning for lokaltrafikken og tilkobling til E18. Det er også en forutsetning at den høytrafikkerte sykkelveien opprettholdes og sikres uhindret trase gjennom området syd for E18.

Det foreligger planer om en omfattende byutvikling på Filipstad når stykkgodsterminalen flyttes til Sydhavna. Det er i områdereguleringsplanen lagt til grunn at det skal bygges et lokk over dagens E18 trase mellom Operatunnelen og Hjortneskrysset med en forlengelse av dagens Ring 1 oppå lokket og nye ramper. Det er en forutsetning at dette kan finansieres av grunneierbidrag, Oslo kommune og midler fra Oslopakke 3.

### **Vestkorridoren**

- Prosjekt E18 Vestkorridoren legger rammene for utviklingen av veinettet vest for Lysaker
- Fra Lysaker til sentrum skal det gjennomføres utbedringstiltak langs E18 med sikte på økt trafiksikkerhet, og tiltak for å legge til rette for økt bruk av sykkel, gange og kollektivtransport
- Sammenhengende høystandard sykkelvei med fortau skal sikres og utvikles på hele strekningen.
- Koblinger mellom E18 og sentrale kollektivknutepunkt som Lysaker og Skøyen skal ivaretas
- Videreføring av bylogistikk-terminal på Filipstad vurderes i forbindelse med utbyggingen av dette området

## 4.6. Ring 3

Rv. 150 Ring 3 går mellom Lysaker og Ryen.



Figur 4-4 Ring 3 (Kart: Asplan Viak AS).

### Status og utfordringer

Ulike strekninger på Ring 3 har forskjellige roller: Fra Lysaker til Ulven har Ring 3 en fordeler-funksjon for både nasjonal, regional og lokal trafikk. Mellom Ulven og Ryen er Ring 3 i tillegg en del av E6 og må ses i direkte sammenheng med nordøst og sørkorridoren.

Ring 3 er en alternativ veirute til E18 gjennom Oslo, og er en viktig nordre riksveiforbindelse øst-vest gjennom byen. Det er viktig trafikkfordeling til mål-punkter langs hele veilenken. Stengte tverrveier og trafikkreduserende tiltak på lokalveier, gjør at Ring 3 også har en lokalveifunksjon. Ring 3 fordeler også trafikk mellom bydelene nord og øst for ringen. Via radialene, eksempelvis Sørkedalsveien og Sognsveien, fordeler Ring 3 trafikk til indre by.

Ring 3 er omkjøringstrase for E18 Operatunnelen, og skal avlaste Ring 1, Ring 2 og det øvrige veinettet i indre by for gjennomgangstrafikk. Det er ingen gode alternative omkjøringsveier.

Ring 3 er en viktig kollektivåre for bussruter av regional karakter. Sykkelryte Ring 3 er del av hovedsykkelveinettet i Oslo.

Øst for Ulven er Ring 3 en del av hovedåren for godstransport både lokalt og regionalt. Vest for Ulven er hovedrollen bylogistikk.

Det er kommunale ønsker om å bygge ned Ring 3 til en gate med bymessig utforming. Dette vanskeliggjøres av de mange funksjonene Ring 3 har. For sykkeltrafikken er det utfordrende å få til gode og sammenhengende løsninger ved ramper, kryss og lokk (eks. på Økern og Smestad). Kollektivknutepunkt og koblinger mot radiale sykkelruter er en annen utfordring (eks. Storo).

Ring 3 er omkjøringstrasé for E18 Operatunnelen. På Alnabru og Lysaker kan det varsles om hendelser og omkjøring for trafikken til Kristiansand og Trondheim via Ring 3 ved ikke-planlagte hendelser. Ring 3 har ingen optimale omkjøringsveier.

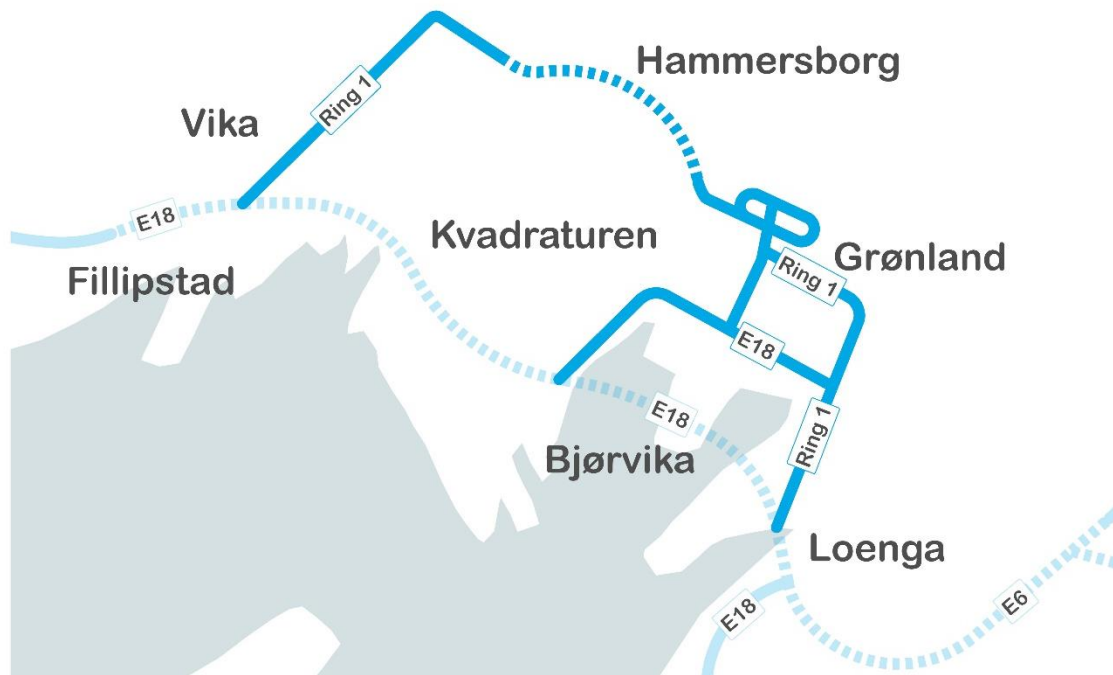
Som for sørkorridoren er Ring 3 avhengig av lokalveier ved omkjøring som følge av hendelser. Samtidig er det mangel på aktuelle omkjøringsveier/tverrforbindelser.

Ring 3 har en viktig rolle for avlastning for det kommunale veinettet. Utbygging av store sykehus som Radiumhospitalet, Rikshospitalet på Gaustad og Aker, vil øke belastningen og utfordre fremkommelighetene i fremtiden.

### **Ring 3 (rv 150)**

- Ring 3 sin funksjon som fordeler-åre for regional og lokal trafikk, med eksisterende kapasitet, må opprettholdes.
- Ring 3 skal styrkes som kollektivtrasé med fremkommelighetstiltak særlig i kryssområdene.
- Det skal tilrettelegges for sammenhengende sykkelvei med fortau langs Ring 3. Dette omfatter også sykkelrutene som følger kommunal vei (over tunnelløp). Der det er mulig tilrettelegges også for gående og syklende på motstående side av Ring 3.
- Ring 3 skal opprettholdes som en viktig omkjørings- og beredskapsvei bla for E18 Operatunnelen.
- Forbedret omkjøringsmulighet for deler av Ring 3 må utredes. Mulighet for toveiskjøring i tunnelene bør vurderes.

## 4.7. Ring 1



Figur 4-5 Ring 1 (Kart: Asplan Viak AS).

Riksveinettet i Oslo sentrum består av E18 og Ring1 (rv. 162). Ring1 fungerer i dag som fordeler-åre for biler til sentrum og indre by, og som omkjøringstrase for Operatunnelen.

### Status og utfordringer

Ring 1 er en viktig trasé for kollektivtrafikk, nødetatene og næringstransport, og er beredskapsvei ved planlagte og uforutsette stengninger av Operatunnelen. Ring1 og E18 Operatunnelen har en viktig funksjon for gjennomgangstrafikk og for trafikk til og mellom trafikksone i sentrum. Ring 1 er viktig i forhold til samfunnsikkerhet og beredskap for de mange viktige samfunnsfunksjonene som er lokalisert i Oslo sentrum. Bruken av Ring 1 er en viktig premisse for å utvikle et bilfritt byliv i sentrum.

I forbindelse med ombygging av Hammersborgtunnelen ved utbygging av nytt regjeringskvartal må Ring 1 stenges i tre år i anleggsperioden. Trafikken må i denne perioden legges om, noe som vil påvirke trafikken i sentrum betydelig, og flere kommunale gater vil få økt belastning.

Planer for byutvikling på Filipstad inneholder mulighet for forlengelse av E18 Operatunnelen med nytt lokk på Filipstad til Hjortnes. Det er inngått en prinsippavtale mellom Oslo kommune og Statens vegvesen, samt mellom kommunen og grunneierne om eventuell gjennomføring av prosjektet dersom finansiering kan sikres. Ring 1 vil gjennom et slikt prosjekt forlenges med nye ramper og løsnings på lokket.

### **Ring 1 og E18 i sentrum**

- Kollektivtrafikken langs Ring 1 skal sikres god framkommelighet med egne kollektivfelt så langt det er mulig.
- Riksveiene i sentrum med tilkobling til bygatene skal muliggjøre tiltak som bilfritt byliv og eventuelle lavutslippssoner i prioriterte områder
- Ring 1s rolle som omkjøringsrute ved planlagte og uforutsette hendelser i Operatunnelen må opprettholdes. Fremkommelighet for nødetatene er særlig viktig. Beredskapshensyn knyttet til nasjonale samfunnsfunksjoner i sentrum skal vektlegges
- Området rundt Oslo S med Nordenga bru og Nylandsbrua skal utvikles for å sikre framkommelighet for kollektivtrafikk, næringstransport, sykkel og gange. Egne felt må sikres for kollektivtrafikk til bussterminalen. Det skal tilrettelegges for sykkelanlegg over Nylandsbrua med tilkobling til sykkelveinett på Grønland og i Bjørvika.
- Riksveiene som er tilkoblet havneområdet i Kongshavn og Vippetangen skal sikres

## 5. Strategi for vei- og planforvaltning

### Status og utfordring

Statens vegvesen hovedoppgave er å sikre samfunnets behov for fremkommelighet for personer og gods, bidra til regional utvikling, redusere trafikkulykker og redusere klimagassutslipp og negative miljøkonsekvenser fra transporten. Vi har et sektoransvar for å utvikle transportsystemet og bidra til helhetlig byutvikling og tilrettelegging for kollektivtransport. Statens vegvesen har som veimyndighet et ansvar som regulator for hele veitransportsystemet med utvikling av regelverket, lover og forskrifter.

### Ansvar som veieier

Som statlig veieier for har Statens vegvesen ansvar for å planlegge, bygge, drifte, vedlikeholde og forvalte riks- og europaveier i landet. Denne oppgaven er definert i veglova. Etaten er, gjennom divisjon drift og vedlikehold, ansvarlig for veien og for tilhørende konstruksjoner, bruer og tunneler, trafikale innretninger og statlige eiendommer knyttet til riksveier.. Med hjemmel i veglova kan det gjennomføres grunnerverv med erstatning for eiendommer som blir berørt av inngrep i forbindelse med utbyggingstiltak på veinettet. Konstruksjoner i tilknytning til riksveier og øvrige veiltak skal følge vegvesenets normaler og godkjennes av Vegdirektoratet.

### Ansvar som planforvalter

Statens vegvesen skal gjennom medvirkning i arealplanlegging etter plan- og bygningsloven påse at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, veinormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt. Statens vegvesen har gjennom divisjon transport og samfunn forvaltningsoppgaver som omfatter blant annet uttalelser til eksterne planer, vurdere søknader om avkjørsler eller dispensasjon fra byggegrenser, vurdere og gjennomføre trafiksikkerhetstiltak og behandle saker knyttet til arbeidsvarsling. Etaten har i tillegg et sektoransvar for all veitransport på tvers av ulike transportmyndigheter.

Ved tilstøtende planarbeid skal Statens vegvesen vurdere virkningene planløsningene vil ha for veitransport og veinett. Det må påses at eventuelle konsekvenser for utvikling, drift og vedlikehold av veinettet og dets influensområde er tilfredsstillende utredet. Gjennom medvirkning i planprosessene skal også planenes bidrag til å oppfylle statlige mål knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming, trafiksikkerhet og fremkommelighet vurderes.

Det skal settes krav til at dette utredes og framkommer tydelig av planbeskrivelse, risiko- og sårbarhetsanalyse og eventuell konsekvensutredning. Dette omfatter bla trafiksikkerhet, adkomstløsninger, forventet trafikkmengde og kapasitet på veinettet, trafikkmønster og reisemiddelfordeling, parkeringsdekning, fremkommelighet for ulike trafikantgrupper og hensyn i anleggsperioden.

Dersom andre enn Statens vegvesen skal utbedre/bygge ut riksveistrekninger, kryss, avkjørsler eller andre tiltak knyttet til riksvei må det inngås en gjennomføringsavtale mellom Statens vegvesen og utbygger. Gjennomføringsavtaler mellom utbygger og Statens vegvesen kan også være aktuelt dersom plantiltakene får konsekvenser for statlige konstruksjoner/tunneler i byggeperioden og/eller for framtidig drift og vedlikehold av disse.

### **Byggegrenser og hensynssoner**

Byggegrenser kan fastsettes med utgangspunkt i veglova dersom ikke annet er bestemt gjennom kommuneplanen arealdel eller reguleringsplan etter plan og bygningsloven. Byggegrenser langs veier og gang- og sykkelvei skal ta vare på krav vegsystemet, til trafikken og miljøhensyn for tilstøtende eiendommer. Det skal derfor ikke plasseres byggverk, murer, støyskjermer, eller fysiske tiltak innenfor byggegrensen uten at det foreligger særskilt tillatelse fra vegmyndighetene eller fra planmyndighetene. Se *Retningslinjer for behandling av byggegrensesaker langs riksvei (jan -23)*

I byområder er det meste av arealbruken fastlagt gjennom kommuneplan og detaljert i reguleringsplaner. Byggegrensene kan dermed avvike fra veglovens bestemmelser. Dette begrenser utviklingspotensialet for veisystemet i Osloområdet med mange eldre reguleringsplaner og høy trafikkbelastning. Det er bør dermed påses at viktige hensyn ivaretas utenfor byggegrensene gjennom øvrige bestemmelser.

Veglova § 29 fastsetter en generell byggegrense langs riksvei. Byggegrensen mot riksvei er 50 meter, byggegrense mot gang- og sykkelvei er 15 meter. Avstand skal måles fra senterlinje nærmeste kjørebane eller senterlinje gang- og sykkelanlegg. Det er den generelle byggegrense mot vei, slik den gjaldt da planen ble vedtatt, som gjelder. For enkelte nasjonale riksveistrekninger kan departementet fastsette utvidede byggegrenser inntil 100 meter.

Reguleringsplaner og kommuneplaner kan ha byggegrenser som avviker fra veglovas bestemmelser, men det forutsetter at vegmyndighetene interesser er hensyntatt. Der byggegrenser ikke framgår av reguleringsplan forutsettes at veglovas bestemmelser er lagt grunn.

Der veien går i tunnel er det ikke tilsvarende byggegrenser, men det skal fastsettes rådhetsregulering i soner, rundt tunnellop som fastsettes i reguleringsplaner/kommuneplaner, ofte vist som hensynssoner med tilhørende bestemmelser med restriksjoner.

Tunnelene i Oslo, med unntak av Lørentunnelen og Økerntunnelen er regulert uten hensynssone. Dette er imidlertid tatt inn i kommuneplanen for Oslo med restriksjoner knyttet til trasé for veitunnel, langs alle tunnelene. Disse er vist som en sone på 50 m fra senterlinje tunnel til hver side av tunnelen. Bestemmelse knyttet til hensynsonen sier noe om hvilke tiltak som ikke tillates innenfor sonen uten spesiell tillatelse fra Statens vegvesen.

Sterkt arealpress i Osloområdet tilsier økt press på etablerte eldre byggegrenser. Dette innebærer en målkonflikt på grunn av økt trafikkbelastning på hovedveinettet, særlig av tungtrafikk, og behov for å tilrettelegge for nye tiltak langs veien som kollektivtrafikkfelt og gang- og sykkeltiltak. Veisystemet har mange steder ikke tilfredsstillende standard i forhold til trafikkbelastningen og det er behov for utbedringstiltak på flere punkter. Byutviklingen kan også medføre utbygging av boligbebyggelse langs veinettet i områder med høy belastning av støy og luftforurensning. Dette gjelder særlig veistrekning E6 gjennom Groruddalen som har tungt trafikkbelastning med eksponering av mange boligområder. Eksisterende byggegrense i gjeldende reguleringsplaner langs E6 i Oslo er betydelig smalere enn føringene for dette veiformålet og vil ikke i tilstrekkelig grad ivareta utviklingsbehov for veitiltak eller tilfredsstillende miljøkvalitet for tilstøtende bebyggelse.

Tilsvarende er det heller ikke fastsatt byggegrenser i gamle reguleringsplaner langs store deler av E18 vest og syd for Oslo. Veglovas byggegrenser på det tidspunkt planen ble vedtatt skal dermed legges til grunn og følges opp etter plan- og bygningsloven.

Langs Ring 3 (rv150) er byggegrenser fastsatt i ulike reguleringsplaner i perioden fra 1960-1990 tallet. Der veien er bygget om med lokk og tunneler er byggegrenser i noen grad beholdt, men er nå knyttet til kommunal vei og opprettholdelse av statlig sykkelveirute.

## Utfordringer

Gjennom dispensasjonssøknader eller nye plantiltak blir Statens vegvesen blir stadig utfordret på å redusere avstanden som er gitt i regulerte byggegrenser eller bestemmelser etter veglovas § 29. Dette gjelder særlig knyttet til byutviklings/knutepunktsområder. I nye utbyggingsprosjekt er det ønske å legge bebyggelse lagt langs veien/gata, ved at byggegrense er lik som formålsgrense. Dette framkommer blant



annet i forslag til planer for byggate på Skøyen og Økern. Dette medfører større utfordringer når det skal gjennomføres veiltak på riksvei.

Byggegrenser skal også ivareta hensynet til miljøbelastning. Fortetting ved knutepunkt kan komme i målkonflikt med å sikre tilstrekkelig hensyn til miljøkvalitet som støy- og luftforurensning fra veitrafikk. I plansaker som berører riksvei, særlig høytrafikkerte 4-felts vei som E6 og E18 skal det tilstrebes å fastlegge byggegrense på minimum 50 meter.

Det er viktige arealbehov i tilknytning til utvikling av et fremtidsrettet transportsystem. Dette kan blant annet omfatte tilstrekkelig omstigningsareal ved knutepunkt for ulike mobilitetsløsninger eller areal for ladeinfrastruktur eller omlastning til miljøvennlig distribusjon av varer for by-logistikk. Dette er arealbehov som det kan være vanskelig å ivareta i et byområde der arealknapphet og kostnader for fellesarealer er høy. Slike behov bør derfor inkluderes planer for byutviklingen der finansieringsløsninger og eventuelt grunneierbidrag må vurderes som en alternativ og avklares i en tidlig fase.

## **Virkemidler**

Gjennom sin rolle som veimyndighet og gjennom innspill til planleggingen skal Statens vegvesen jobbe for at statlige og regionale føringer med betydning for vei- og trafikkutviklingen blir tilstrekkelig fulgt opp. Dette innebærer at samarbeid med regionale- og kommunale planmyndigheter om overordnede planer for arealutviklingen og transportkonsekvenser må prioriteres høyt.

Ny utbygging tett inntil hovedveisystemet i korridorene bør unngås. Arealbruken må tilpasses eksisterende system og miljøbelastningen fra veitrafikk må hensyntas.

Statens vegvesen har som statlig myndighetsorgan adgang til å nedlegge innsigelse i høringsfasen dersom et forslag til kommuneplan eller reguleringsplan vurderes å være i konflikt med nasjonale eller regionale mål eller i konflikt med statlige interesser som kan bli berørt.

Kommunen har som planmyndighet også ansvar for viktige virkemidler med betydning for trafikkvolum. Parkeringsnormer for eksisterende og ny bebyggelse er særlig viktig i den sammenheng.

## Strategi for vei- og arealforvaltning

- Delta i samarbeid med fylker og Oslo kommune og om areal- og transportplanlegging som tilfredsstillende regionale og lokale behov på kort og lang sikt
- Vektlegge effektiv arealbruk og høy utnyttelse i kollektivknutepunkter
- Knutepunktene skal utvikles med tilrettelegging for kollektiv, sykkel og gange, samt rom for ny mikromobilitet
- Sikre byggegrenser og hensynssoner langs de store innfartsveiene som muliggjør tilstrekkelig handlingsrom for utvikling av veinettet og fremtidens mobilitetsbehov.
- Påse at tilgjengelighet og fremkommelighet for nasjonale viktige funksjoner sikres
- Forebygge og redusere negative helsevirkninger av støy og luftkvalitet fra veitrafikk ved å bidra til hensiktsmessig arealbruk og sikre at retningslinjenes krav til miljøkvalitet tilfredsstilles i nye byområder
- Bidra til en restriktiv parkeringspolitikk som reduserer økt personbiltrafikk
- Bidra til å sikre nødvendig arealer for ladeinfrastruktur og bylogistikk
- Ivareta eksisterende infrastruktur i tilknytning til vei, tunneler, bruer og sykkelanlegg gjennom planoppfølging, drift og vedlikehold, samt krav til eksterne utbyggere
- Sikre relevante gjennomføringsavtaler der private aktører skal gjøre tiltak i tilknytning til statlig veinett eller konstruksjoner

## 6. Oppsummering og oppfølging

Gjennomgangen i arbeidet med strategi for riksveinettet i Osloområdet har synliggjort utfordringene ved riksveienes rolle i byområdet med ulike funksjoner for nasjonal, regional og lokal trafikk. På bakgrunn av de analysene som er gjennomført er det utarbeidet forslag til konkrete strategier for en gradvis utvikling og forvaltning av eksisterende riksveinett. Nye veitiltak har møtt politisk motstand i Osloområdet fordi det er frykt for at dette vil øke trafikkomfanget og undergrave målet om nullvekst for personbiltrafikken og reduserte klimagassutslipp. Det er likevel behov for å ta vare på og utvikle det veinettet vi har og tilpasse dette til nasjonale og lokale behov. Strategier og anbefalinger som er utarbeidet i foreliggende rapport vil også forutsette betydelige investeringsbehov.

### 6.1. Virkemidler for å følge opp strategien

Sentrale virkemidler som har betydning for transportvolum er knyttet til arealutviklingen, kollektivtilbudet, gode gang- og sykkelløsninger, fremkommelighet for bil, tilgang til parkering, og ikke minst kostnader på bruk gjennom bompenger eller annen veiprising.

Som en del av nullvekstmålet er det en forutsetning med en samordnet utbygging av arealbruk og kollektivsystem, en restriktiv parkeringspolitikk og økonomiske virkemidler for å øke kollektivandelen. Ulike former for bruksavgift og avgift for å kjøre innenfor byområdet er likevel det viktigste virkemiddelet for å regulere persontransporten. Dette er et sentralt virkemiddel som besluttes politisk etter utredning gjennom Oslopakke 3.

Foreliggende strategi forutsetter aktiv videre oppfølging i Statens vegvesen. Strategien må forankres og formidles i relevante fora internt og eksternt knyttet til planleggingen i Osloområdet. Det bør utarbeides oppfølgings- og handlingsplaner der strategiene etterfølges med konkrete tiltak. Det innebærer også at det må settes av ressurser eller økonomiske rammer for planlegging og gjennomføring av tiltak som bygger opp om strategien.

Flere veitiltak som har vært planlagt i lang tid for å løse regionale og lokale problemer er nå lagt på is eller skrinlagt. Viktige problempunkter og behov står dermed uløst. Det bør vurderes alternative tiltak for å tilfredsstille disse behovene innenfor rammen av målsettingene for bytransporten. Det er i dag lite ressurser til strategisk overordnet planlegging for utvikling av veisystemet i Osloområdet som bygger opp under nasjonale transportpolitiske mål. Det er behov for å kunne gjennomføre mulighetsstudier og andre

tidligfaseutredninger. Dette krever kompetanse og ressurser som i liten grad er tilgjengelig på tvers av divisjonsgrensene. Det anbefales å vurdere et mer fleksibelt samarbeid med kunnskaps- og erfaringsutveksling mellom divisjonene.

## **6.2. Beslutninger og finansiering**

Det viktigste grunnlaget for prioritering og finansiering av samferdselstiltak i Osloområdet er gjennom byvekstavtalen. Oslopakke 3 er en del av Byvekstavtalen og det lages felles handlingsprogram for Byvekstavtalen og Oslopakke 3. Finansieringen skjer gjennom statelige bevilgninger, lokale midler og bompenger. Prioriteringene i Byvekstavtalen og Oslopakke 3 baseres på en forhandling og konsensus om fordeling og bruk av midler til tiltak innenfor avtaleområdet.

Det er dermed to ulike organiseringer av samarbeidet knyttet til areal- og transportutviklingen i Osloområdet og prioritering av tiltak som har delvis overlappende ansvar. Dette kan gjøre det krevende å avklare finansiering og grunnlaget for konsensus om nødvendige prioriteringer.

Viktige strekningsvise tiltak knyttet til samferdsel prioriteres gjennom prosjekter som er forankret i Nasjonal transportplan. Utviklingen av byvekstavtalene for de største byområdene innebærer imidlertid at i hovedsak all annen statlig finansiering av tiltak i byområdene skal kanaliseres gjennom byvekstavtalene. Det er dermed lite frie statlige midler til rådighet for planlegging og utbygging av tiltak knyttet til oppgradering av veinettet i byområdet.

Siden oppfølging av nullvekstmålet er en viktig premisse for måloppnåelsen i byvekstavtalen er de fleste midlene, både statlige midler og bompenger, knyttet til finansiering av kollektivtiltak og gang- og sykkelveitiltak. Dersom det ikke skal gjennomføres nye større strekningsvise veitiltak i Osloområdet vil det bli et større behov for å utbedre problempunkter og vedlikehold på eksisterende veinett. Det er et stort behov for å drøfte denne situasjonen i tilknytning til arbeidet med NTP videre.

### **Kunnskapsgrunnlag for måloppnåelse i byvekstavtalen**

En analyse med tilstrekkelig kunnskap om byområdet og effekten av tiltak er nødvendig for å vurdere tiltak og virkemiddelbruken videre. Nullvekstmålet og øvrige indikatorer er viktige elementer i en slik vurdering. Det er ikke tidligere gjennomført egen byutredning for Osloområdet, men KVU for Oslo-Navet (2015) ble lagt til grunn for disse vurderingene.

Denne hadde imidlertid kun fokus på banebaserte kollektivtrafikk løsninger. Som grunnlag for en ny forhandling om avtale for Osloområdet er det derfor igangsatt et ny utredning /kunnskapsgrunnlag for å vurdere relevante tiltak og effekt av disse. Denne skal være ferdigstilt innen utgangen av 2023.

Foreliggende riksveistrategi vil inngå som anbefaling til dette kunnskapsgrunnlaget.

### **Anbefaling for videre oppfølging av riksveistrategien:**

1. Drøfting (med interne og eksterne samarbeidsparter)
2. Formidling (utarbeide en PPT og ta opp i relevante fora internt og eksternt)
3. Konkretisering (Videre arbeid med tematiske og strekningsvise utredninger av tiltak)
4. Innspill og oppfølging (arbeid med NTP og handlingsprogram for byvekstavtalen)
5. Etablering av samarbeidsforum for bytransporttiltak i SVV (kunnskaps- og erfaringsutveksling med mer fleksibel ressursbruk mellom divisjonene).

## Kilder

- Notat «Riksvegene i Oslo og Akershus» Supplement til riksvegutredningen 2019 i tilknytning til NTP (2022-33) (Mime 17/224490)
- Nasjonal transportplan 2022-2033 (godkjent i statsråd 19. mars 2021).
- Utredningsoppdrag knyttet til NTP 2025-2036. (Utfordringer i transportkorridorer og byområder)
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (desember 2015)
- Reg plan Tiltak H1 Felles areal og transportstruktur Bybånds-samarbeidet,
- Kommuneplan for Oslo 2018, Samfunnsdel *Vår by, vår framtid*
- Arealplan. Oslo mot 2030, (vedtatt av Oslo bystyre 23.09.2015).
- Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 -Handlingsprogram 2023-2026
- Systemanalyse for riksveiene i Groruddalen, Statens vegvesen, 2018 (Mime 25/226272)
- Delrapport kollektivstrategi Rv4, SVV -2017
- Tidligere utredninger knyttet til Veg og gatenettstrategi Oslo og Akershus (Statens vegvesen, 2010).
- Reisevaner og utviklingstrekk i de fire største byområdene Basert på RVU-data for 2013/14, 2018 og 2019 (Urbanet Analyse 2020).
- Godstransport og terminalstruktur i Oslo og Viken, Viken fylkeskommune 2022, Norconsult
- Konseptvalgutredning vegforbindelser øst for Oslo (Statens vegvesen, desember 2019).
- Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022 -2025 (Statens vegvesen m.fl., 2021).
- Statens vegvesens veileder for gateutforming V125 (des.2022).
- Plan for sykkelveinettet i Oslo, Statens vegvesen og Oslo kommune (vedtatt mai 2018).
- Nasjonal gåstrategi: Strategi for å fremme gåing som transportform og hverdagsaktivitet (Statens vegvesen, 2012).
- Statens vegvesen rapport 897, Logistikkarealer i By (februar 2023)
- Statens vegvesen rapport 868 Veikart for regulering av mikromobilitet (okt 2022)
- SVV: Retningslinjer for behandling av byggegrensesaker langs riksvei (jan -23)
- Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet. Rapport fra Ekspertutvalget (2019)





Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

ISSN: 1893-1162

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**