

## Trafikkutredning for områderegulering Smestad



**Del 1: Dagens trafikale situasjon**

Oppdragsgiver: Oslo kommune - Plan- og bygningsetaten  
Oppdrag: 616664-01 – Smestad trafikkutredninger for områderegulering Smestad  
Dato: 21.03.2018  
Skrevet av: Karoline Nielsen Helleland, Hans Ola Fritzen og Erik Sivertsen  
Kvalitetskontroll: Bjørn Haakenaasen

---

## DEL 1 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

### INNHold

|     |                                             |    |
|-----|---------------------------------------------|----|
| 1   | Innledning .....                            | 3  |
| 2   | Kapasitet og avvikling.....                 | 4  |
| 3   | Kjøremønster .....                          | 10 |
| 3.1 | Gjennomfartstrafikk .....                   | 10 |
| 3.2 | Reisemiddelfordeling.....                   | 11 |
| 3.3 | Fartsgrenser.....                           | 14 |
| 3.4 | Trafikkulykker .....                        | 15 |
| 3.5 | Konflikter i dagens trafikk .....           | 15 |
| 4   | Gående, syklende og kollektivtransport..... | 17 |
| 4.1 | Gående .....                                | 17 |
| 4.2 | Syklende .....                              | 19 |
| 4.3 | Kollektivtransport.....                     | 21 |
| 4.4 | Turveier.....                               | 22 |
| 5   | Parkering.....                              | 23 |
| 5.1 | Parkering for bil .....                     | 23 |
| 5.2 | Parkering for sykkel.....                   | 23 |
| 6   | Oppsummering.....                           | 24 |

## 1 INNLEDNING

I forbindelse med at Plan- og bygningsetaten utarbeider områderegulering for Smestad skal det gjøres analyser av de trafikale forholdene på Smestad. Områdereguleringen har som mål å fortette byutviklingen rundt knutepunktet Smestad. Planområdet er ca. 225 000 m<sup>2</sup> stort og lokalisert rundt Smestadkrysset, som fremgår av figur 1. Del 1 i trafikkanalysen er en kartlegging og analyse av dagens situasjon. Funnene her skal brukes for å vurdere forslag til fremtidig vei- og gatenett. Trafikkanalysen skal også gi grunnlag for å komme med anbefalinger for fremtidig byutvikling.



*Figur 1 Avgrensing av planområdet for områderegulering Smestad (Kilde PBEs figur fra «Stedsanalyse Smestad» 2017).*

## 2 KAPASITET OG AVVIKLING

Knutepunktet Smestad består av et trafikkryst utformet i tre plan, hvor Sørkedalsveien, Viggo Hansteens vei og Ullernchausséen møtes i øverste plan. T-banetraseen går i hovedsak i dagen i det midtre plan og under Ullernchausséen i en kulvert. Det nederste planet i Smestadkrysset er Smestadtunnelen som er en del av Ring 3. Veiarealet dominerer området i dagens situasjon. Det er få krysningspunkt for gående i plan, og de store trafikkstrømmene og T-banen skaper fysiske barrierer som gir vanskelige gang- og sykkelforbindelser. Tidligere stedsanalyser utført av Plan- og bygningsetaten bekrefter at det er et høyt støy nivå, forurensing og lange køer i rushtimene. Våre observasjoner utført i timene med morgenrush og ettermiddagsrush bekrefter at det er lange køer i Smestadkrysset og de nærliggende kryssene. Utenom rushtidene observerte vi at trafikkrystene klarer å avvike biltrafikken.

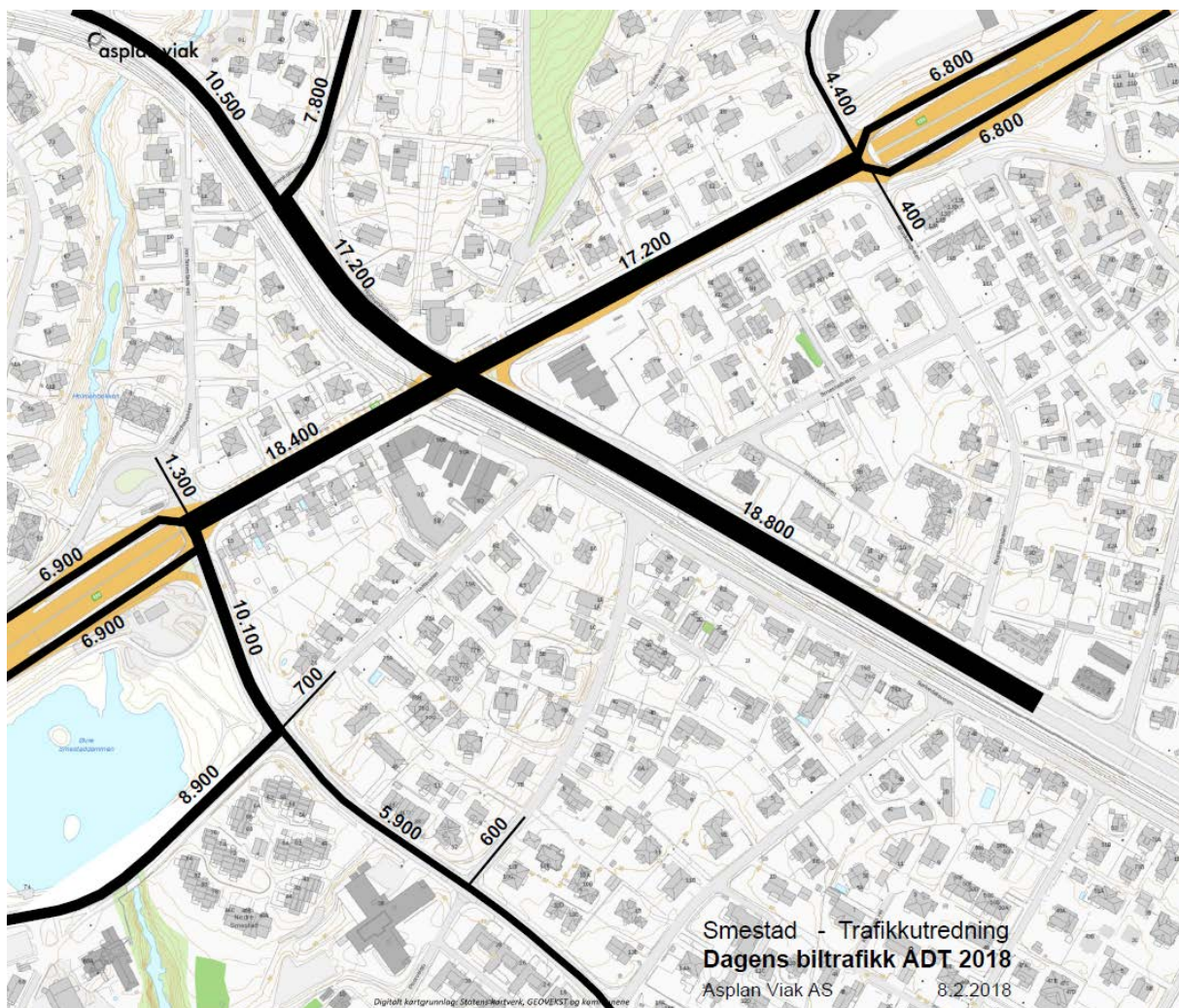


Figur 2 Kart over Smestad (kilde kart.finn.no).

For å få trafikk tall for alle viktige kryss i planområdet, ble det utført supplerende trafikk tellinger i to kryss onsdag 29. november 2017. Det ble da gjennomført tellinger av trafikken i morgen- og ettermiddagsrush i kryssene Sørkedalsveien/Holmenkollveien og Monolittveien/Hoffsveien. Ingen av disse to kryssene viste seg å ha egne avviklingsproblemer i rushtimene, men trafikkavviklingen i krysset med Holmenkollveien er sterkt påvirket av trafikkavviklingen i Smestadkrysset.

### Årsdøgntrafikk (ÅDT) for Smestad

Dagens biltrafikk ÅDT 2018 i Smestadkrysset ligger på ca. 37 000 biler ÅDT i snitt. Kartillustrasjonen nedenfor viser dagens biltrafikk for Smestadkrysset og nærliggende veier som er sentrale for planområdet mulige utvikling. Tidligere krysstellinger fra Statens vegvesen (våren 2017), radartellinger fra Sørkedalsveien (Borgen og Makrellbekken) fått fra Bymiljøetaten og trafikktegninger utført av Asplan Viak 29.november 2017 ligger til grunn for tallene som er oppgitt i figur 3. Årsdøgntrafikken er beregnet ut fra registrert timetrafikk (snitt morgen og ettermiddag) som 8 % av ÅDT i Sørkedalsveien syd og som 9 % av timetrafikken på de øvrige veiene i planområdet. I tillegg er trafikktegninger fra bomsnittet nærmere Majorstuen i Sørkedalsveien og Middelthuns gate brukt for å kalibrere tallene vi har fra rushtidstegninger på tre enkeltdager.

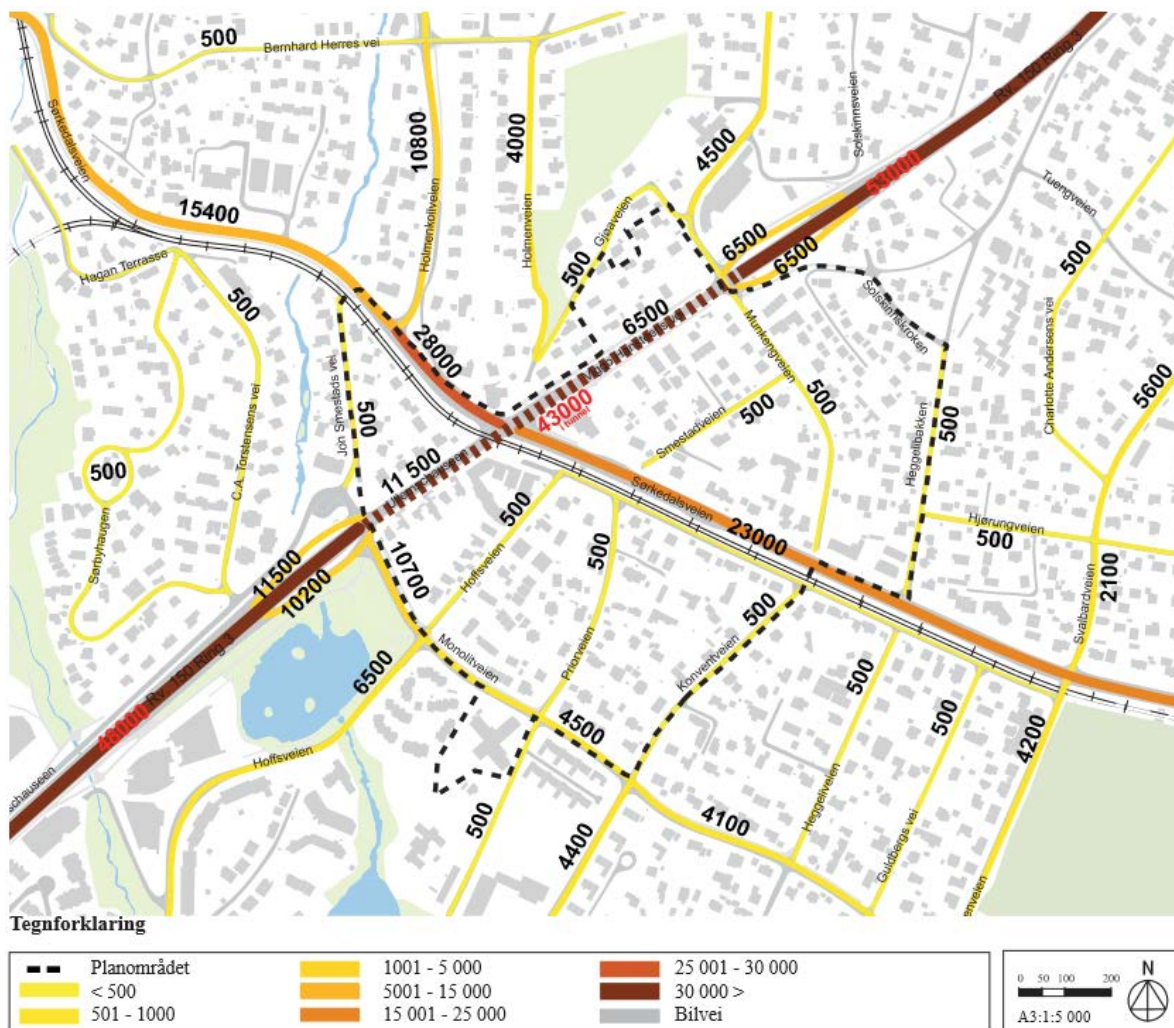


Figur 3 Dagens biltrafikk ÅDT 2018 i Smestadkrysset og nærliggende veier, tykkere strek angir høyere trafikkmengde.

Sammenligner man dagens ÅDT 2018 med tidligere ÅDT fra 1997-2011 som er vist i kartet på figur 4, kan man se noen store endringer i trafikkmengden. ÅDT fra 1997-2011 har tellinger på Ring 3 og Sørkedalsveien fra 2011, i Monolittveien fra 2007 og i bolig gatene fra 2005. Ut fra dette kan det se ut som trafikkmengden har gått ned i Sørkedalsveien, mens den har gått opp i Ullernchausseen/Viggo Hansteens vei. Det er dermed flere som kjører

langs og ut/inn på Ring 3, og færre som kjører inn/ut mot sentrum fra Smestadkrysset. Dette skyldes sannsynligvis redusert kapasitet på sentrale gater i Oslo, særlig på Ring 2.

Tallene kan ikke direkte sammenliknes, tallene fra figur 4 er fra ulike årstall og for de mindre veiene er de generert fra en større trafikkmodell. Oversikten i figur 4 som har tall fra ulike år inneholder noen logiske feil. Den gir ikke et øyeblikksbilde, men er en samling av trafikk tall fra ulike år som er fremkommet på ulik måte. For å få mer nøyaktige tall på ÅDT i dagens situasjon i veiene inn mot hovedkrysset bør det gjennomføres radartellinger i alle fire veiarmene. Det vil sannsynligvis være behov for supplering med videotelling i rushtid, ettersom en standard radartelling er avhengig av at det ikke er kø.



Figur 4 ÅDT 1997-2011 (Kilde: Stedsanalyse, PBE)

Kapasitetsprogrammet Sidra 7.0 er benyttet for å beregne trafikkavviklingen i kryssene i rush-timene. Kapasitetsutnyttelsen er vist med fargekoder ut i fra hvor gode resultatene er med tanke på trafikkavvikling.

Tabell 1 Fargesymbol for belastningsgrad.

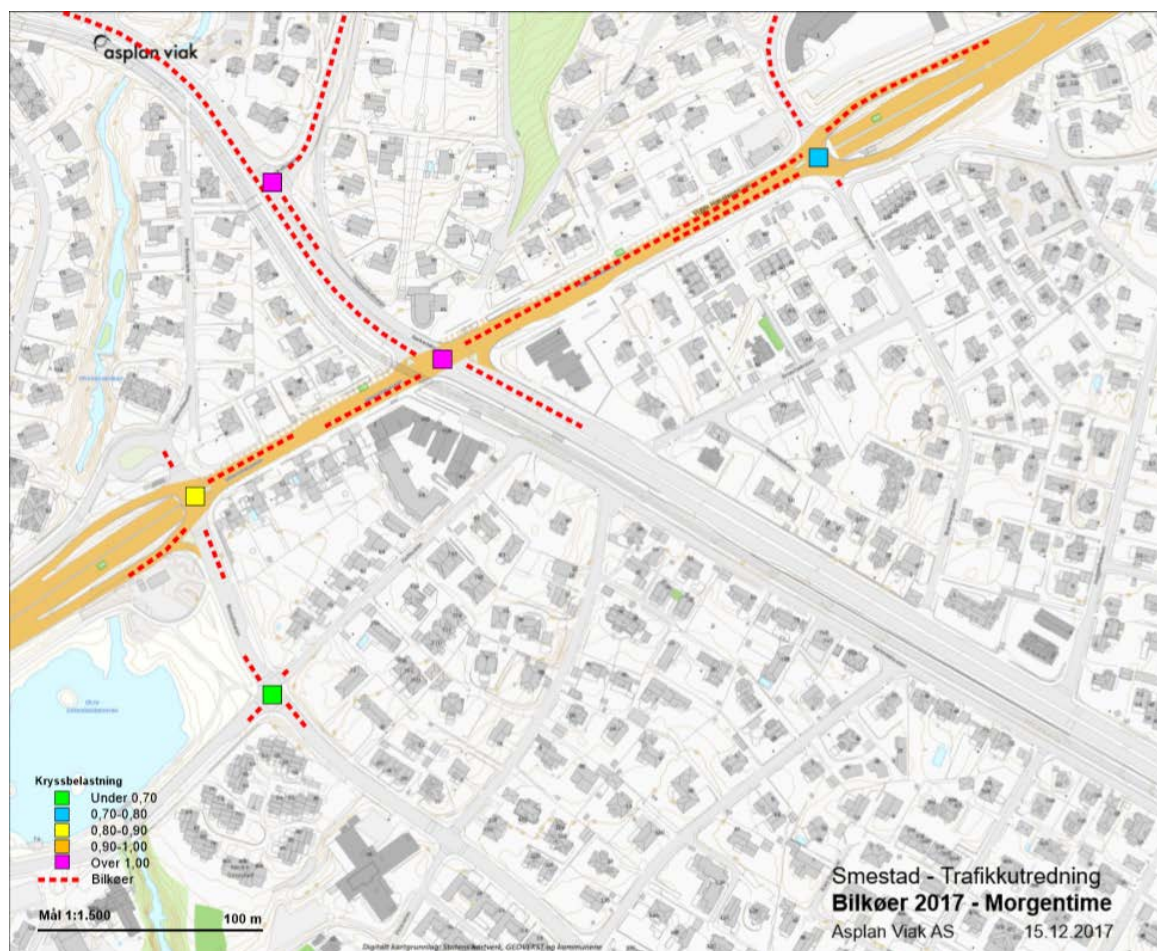
| Faktor          | Grønn          | Blå            | Lysegul        | Gul            | Rosa      |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------|
| Belastningsgrad | Under-<br>0,70 | 0,70 -<br>0,80 | 0,80 -<br>0,90 | 0,90 -<br>1,00 | Over 1,00 |

Kapasitetsutnyttelse/belastningsgraden er et mål for avviklingsstandard, som angir forholdet mellom opptredende trafikkvolum og teoretisk krysskapasitet. Dersom belastningsgraden er under 0,80 gir dette normalt stabil avvikling uten kø av betydning. Ved en belastningsgrad på 0,80-0,90 begynner krysset å nærme seg praktisk kapasitetsgrense, og det vil da dannes køer. En belastningsgrad over 1,0 betyr at trafikken er høyere enn teoretisk krysskapasitet, og tilfarten/krysset er dermed overbelastet. Dette vil gi en ustabil avvikling med tidvis store kødannelser.

Vår hypotese er at biltrafikk til og fra Circle K er trafikk som uansett vil bruke veiene i området og at trafikken dit gjøres som del av en annen tur. Vi antar at det er liten andel trafikk som kjører av Ring 3 for å bruke bensinstasjonen (det gjelder spesielt i rushtidene).

I morgentimene er biltrafikken størst fra Viggo Hansteens vei og fra Sørkedalsveien nord, og dette gir 260-280 meter kø i de to veiene.

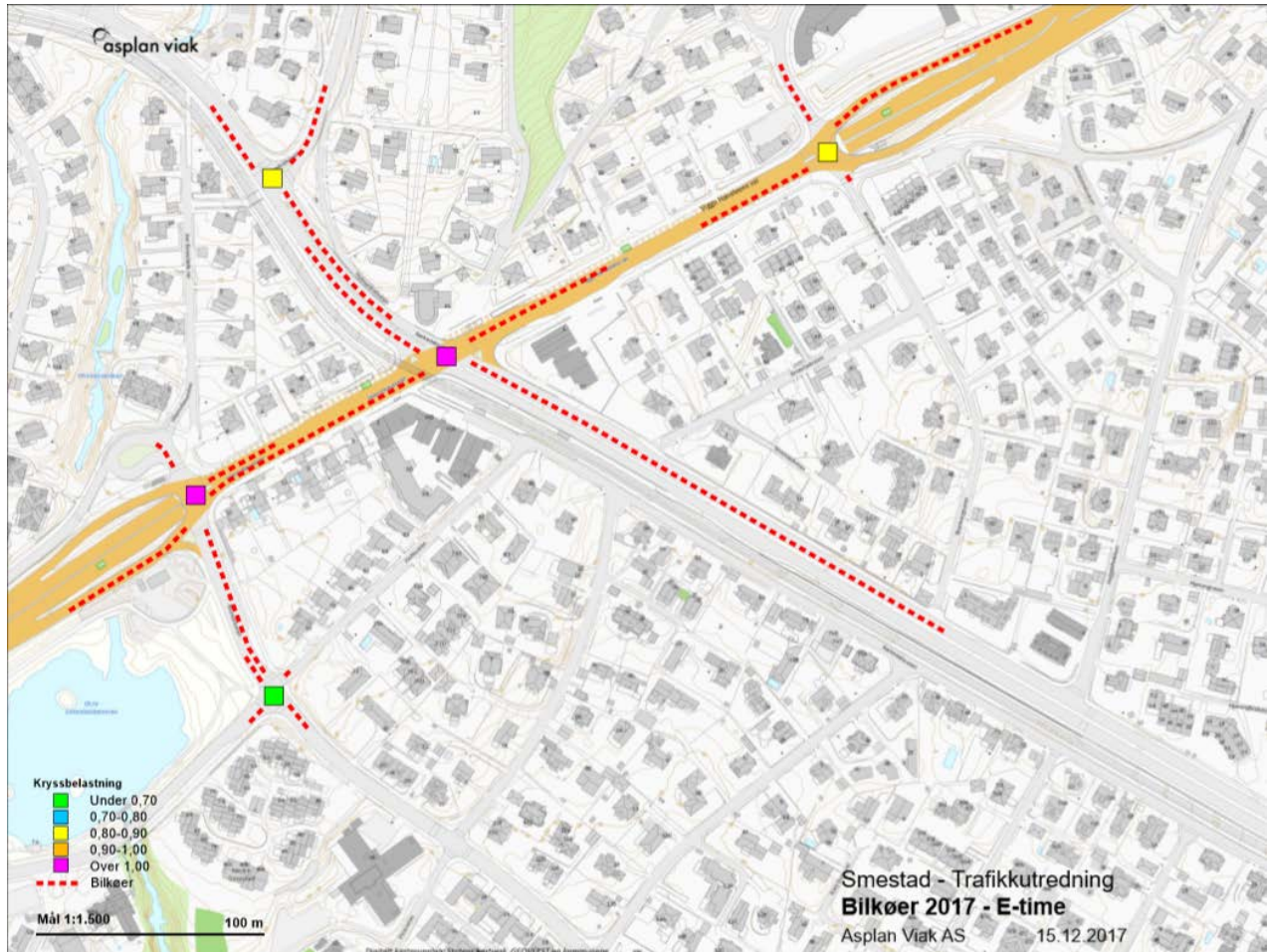
Figur 5 under illustrerer bilkøer med rødstiplede linjer - antall biler i kø tilsvarer antall brudd (hver strek tilsvarer en bil).



Figur 5 Bilkøer – Morgenrush 2017.

I ettermiddagstimene er biltrafikken størst fra Ullernchausseen og fra Sørkedalsveien sør.

Figur 6 under illustrerer bilkøer med rødstiplete linjer. Bilkøer fra Holmenkollveien og Sørkedalsveien nord har i ettermiddagsrushet forflyttet seg til Sørkedalsveien sør.



Figur 6 Bilkøer, ettermiddagstimer 2017

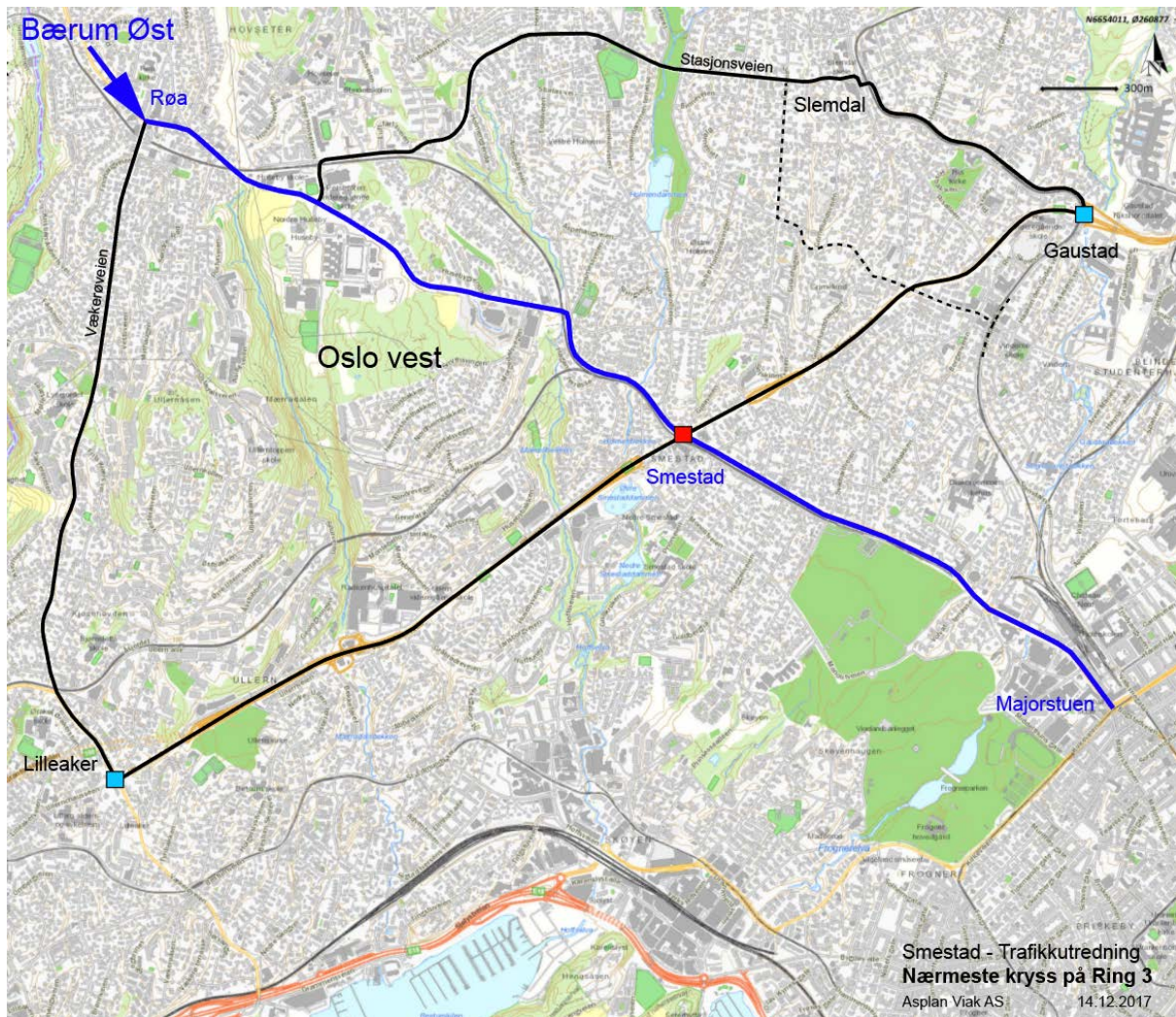
### **3 KJØREMØNSTER**

#### **3.1 Gjennomfartstrafikk**

Den største gjennomfartstrafikken går gjennom Ring 3 i Smedstادتunnelen (Rv150), som hadde en ÅDT 43 000 biler i 2011. Smestadkrysset tar imot trafikk fra Ring 3 i begge retninger fra øst og vest og fra Sørkedalsveien inn/ut mot Majorstuen/sentrum og bydel Vestre Aker og Ullern.

Nord for planområdet er Holmenkollveien med ÅDT på ca. 8 000 biler en sentral vei til større boligområder i nord. Sør for planområdet er Monolittveien med ÅDT på 6 000 biler en sentral vei til boligområdene langs Hoffsveien, Priorveien og Konventveien. Hoffsveien ned til Skøyen er også en viktig for trafikk mellom Skøyen og Ring 3.

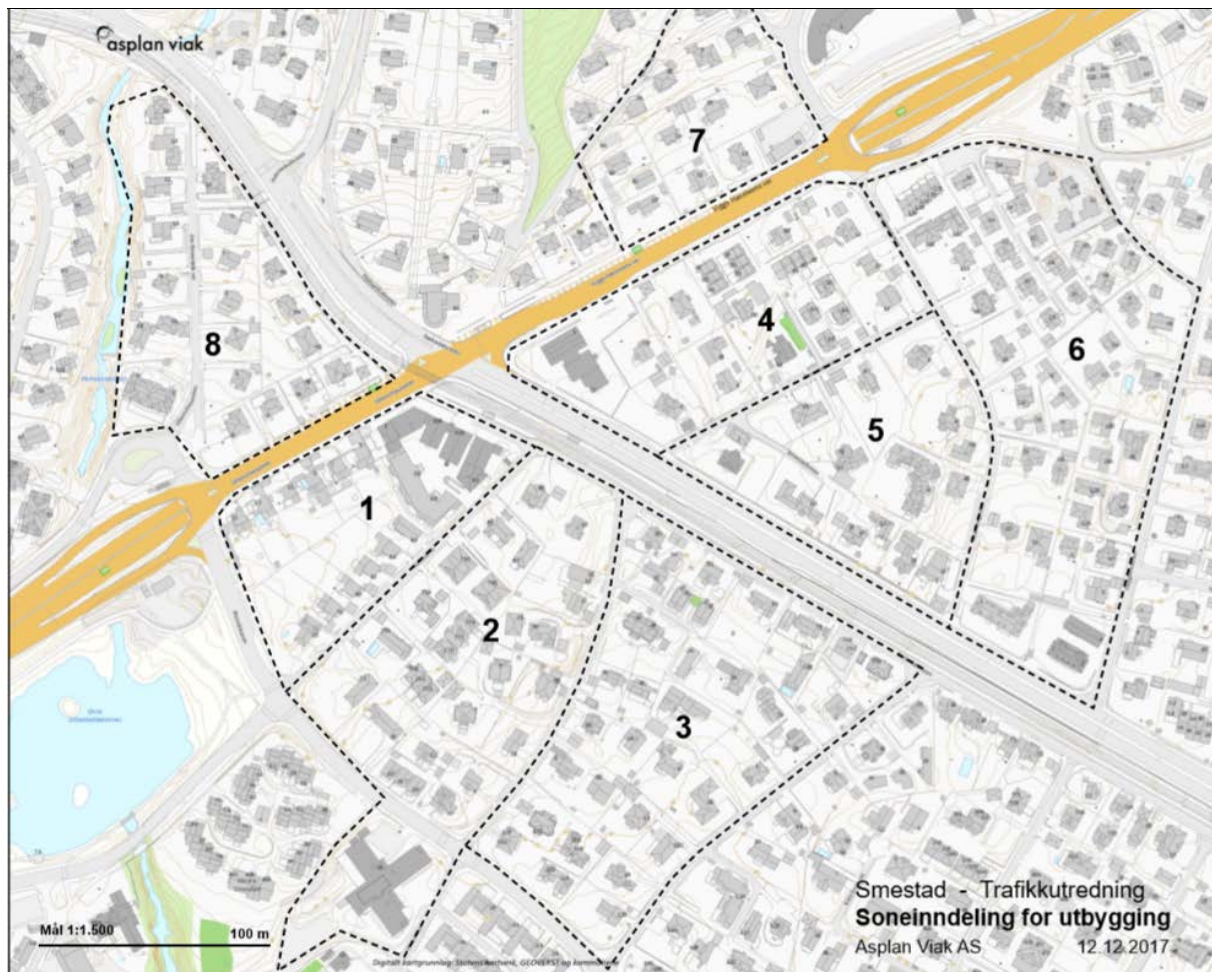
Sørkedalsveien er eneste veiforbindelse for trafikk mellom Oslo vest og Bærum øst og Ring 3 og Indre by, mellom Vækerøveien på Lilleaker og Slemdalsveien på Gaustad. Både Stasjonsveien og Vækerøveien er lokalveger med til dels 40 km/t fartsgrenser – figur 7 nedenfor som illustrer dette forholdet.



Figur 7 Veier mellom Oslo vest og Bærum Øst og til og fra Ring 3 og Indre by. Smestadkrysset er et sentralt kryss for fordeling av trafikk mellom Ring 3 og områdene som ligger nordvest for krysset og mot Majorstuen.

### 3.2 Reisemiddelfordeling

Det er innhentet informasjon om næringstyper og antall ansatte fra Virksomhetsregisteret. Vi har delt inn informasjonen i *Bosatte* og *Arbeidsplasser* innenfor åtte soner innenfor planområdet, se figur under for inndeling av sonene.



Figur 8 Smestad sonekart fra 1-8.

Dagens trafikk til og fra planområdet er beregnet med utgangspunkt i dagens bosatte, arbeidsplasser og handel i området. Tabellen under viser antall bosatte og arbeidsplasser i de forskjellige sonene.

Tabell 2 Bosatte og arbeidsplasser fordelt på sone 1-8 for planområdet.

| Sone | Bosatte | Arbeidsplasser |
|------|---------|----------------|
| 1    | 93      | 111            |
| 2    | 212     | 331*           |
| 3    | 176     | 12             |
| 4    | 83      | 30             |
| 5    | 56      | 8              |
| 6    | 205     | 80             |
| 7    | 49      | 3              |
| 8    | 115     | 0              |

\*Det er registrert 306 ansatte på Smestadhjemmet. Vi antar at det reelle tallet er noe lavere, da det er sannsynlig at en del har støttefunksjon/hjemmehjelpstjeneste som har sin registrerte arbeidsplass der, men som ikke nødvendigvis har Smestadhjemmet som fast oppmøtested.

Reisemiddelfordelingen i planområdet er beregnet til å være som følger, for bosatte, for arbeidsplasser og for handel og service:

Tabell 3 Reisemiddelfordeling i Oslo vest

| Reisemiddelfordeling  | G/S  | Koll | Bil  |
|-----------------------|------|------|------|
| Boliger               | 34 % | 20 % | 46 % |
| Kontor, arbeidsreiser | 22 % | 39 % | 39 % |
| Handel                | 36 % | 12 % | 52 % |
| Service               | 36 % | 12 % | 52 % |

Tabell 4 Beregnet trafikk til-fra planområdet i 2017

| Områder         | Personer   |            | Personturer  |              |              |              | Biler døgn   |              | Bil M-time |            | Bil E-time |            |
|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|
| Arealbruk       | Bosatt     | Ansatt     | G/S          | Koll         | Bil          | Totalt       | Hverdag      | ÅDT          | Til        | Fra        | Til        | Fra        |
| Boliger         | 876        | 0          | 965          | 568          | 1 306        | 2 838        | 1 004        | 643          | 15         | 136        | 90         | 60         |
| Kontor          | 0          | 149        | 100          | 178          | 178          | 456          | 162          | 117          | 22         | 2          | 2          | 22         |
| Handel          | 0          | 42         | 582          | 194          | 969          | 1 745        | 745          | 477          | 29         | 0          | 44         | 73         |
| Service         | 113        | 275        | 722          | 241          | 1 043        | 2 007        | 696          | 446          | 0          | 0          | 47         | 47         |
| <b>Sum 2017</b> | <b>989</b> | <b>466</b> | <b>2 370</b> | <b>1 180</b> | <b>3 496</b> | <b>7 046</b> | <b>2 607</b> | <b>1 684</b> | <b>66</b>  | <b>138</b> | <b>183</b> | <b>202</b> |

Tabell 5 Det er tatt utgangspunkt i reisematrise for hverdagsreiser i Osloområdet og bilførerandel for hverdagsområdet fra RVU 2013/2014.

| Reiser som starter i Oslo vest | Oslo Sentrum | Oslo Indre | Oslo Vest | Oslo Nord-øst | Oslo Sør | Asker Bærum | Nedre Romerike | Øvre Romerike | Follo | Nedre Buskerud | Ringerike Hadeland | Nordre Østfold | Sum   |
|--------------------------------|--------------|------------|-----------|---------------|----------|-------------|----------------|---------------|-------|----------------|--------------------|----------------|-------|
| Alle reiser fra matrise        | 9 %          | 10 %       | 47 %      | 6 %           | 4 %      | 6 %         | 2 %            | 1 %           | 2 %   | 1 %            | 1 %                | 1 %            | 95 %  |
| Andel biltreiser-Bilfører      | 1 %          | 2 %        | 17 %      | 4 %           | 2 %      | 3 %         | 2 %            | 1 %           | 1 %   | 1 %            | 2 %                | 2 %            | 40 %  |
| Alle reiser kalibrert          | 9 %          | 11 %       | 49 %      | 6 %           | 4 %      | 6 %         | 2 %            | 1 %           | 2 %   | 3 %            | 3 %                | 3 %            | 100 % |
| Biltrafikkfordeling            | 3 %          | 6 %        | 44 %      | 9 %           | 4 %      | 9 %         | 4 %            | 2 %           | 2 %   | 3 %            | 6 %                | 6 %            | 100 % |

Summen av alle matriser er kalibrert til å ende på 100 %. Internreiser Oslo vest 47 % starter og ender i Oslo vest, men ikke innenfor planområdet.

### 3.3 Fartsgrenser

Fartsgrensene innenfor planområdet varierer fra 30 km/t i bolig gatene til 60 km/t i Sørkedalsveien sør. Smestadkrysset har fartsgrensen 50 km/t, og i Smestadtunnelen er fartsgrensen 80 km/t.



Figur 9 Fartsgrenser i planområdet. Kilde: Vegkart.no.

### 3.4 Trafikkulykker

I en tiårsperiode 2007-2017 er det registrert ca. 60 trafikkulykker med personskader innenfor planområdet.

Det er registrert fem fotgjengerulykker i løpet av de ti siste årene. En fotgjenger omkom ved Viggo Hansteensvei ved bensinstasjonen i 2004 og fire fotgjengere ble lettere skadd etter påkjørsel av bil i området rundt Smestad krysset.

I området ved Smestadkrysset, figur 10 er det registrert fem sykkelulykker, fire av dem hvor syklisten ble lettere skadd og en hvor syklisten ble alvorlig skadd av kryssende kjøretøy ved Holmenkollkrysset i 2008. Tre mc-ulykker er registrert, i Holmenkollkrysset var det en mc-sjåfør som ble alvorlig skadd i 2009 og en som ble lettere skadd i 2012 ved en påkjøring bakfra. Den tredje skjedde ved avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning ved bensinstasjonen i 2014. Antall bilulykker er 25 stk.

Utover tiårsperioden har det hendt tre trafikkulykker hvor personer har omkommet i Smestadkrysset og Sørkedalsveien. I 1997 var det en som kjørte utfor Sørkedalsveien ved Holmenbekken hvor sjåføren ble drept, i 2004 var det en MC ulykke hvor sjåføren ble drept og i 2012 var det en fotgjenger som krysset Viggo Hansteens vei som ble påkjørt og drept.



Figur 10 Kart over trafikkulykker fra 2007-2017. Fotgjengerulykke(lyseblå), sykkelulykke(mørkeblå), Mc-ulykke (lysegrønn), bilulykke(grønn) (Kilde: Vegkart.no).

### 3.5 Konflikter i dagens trafikk

Busslommen ved Ullernchausseen vil skape avviklingsproblemer i rushtid. Når bussen stopper for av/påstigning sperrer den også for trafikk som kun har ett kjørefelt ut fra

Smestadkrysset. Bussholdeplassen ved Ullernchausseen betjenes med tre forskjellige busslinjer (23, 24 og 28), som alle har en tidsintervall på 10 min i hverdagen, det er også en viktig overgang mellom T-bane og buss ved denne holdeplassen.



Figur 11 Busslommen i Ullernchausseen. Står det mer enn en buss her, kommer ikke trafikk forbi pga. et kjørefelt i retning Ullernchausseen (kilde: streetview).



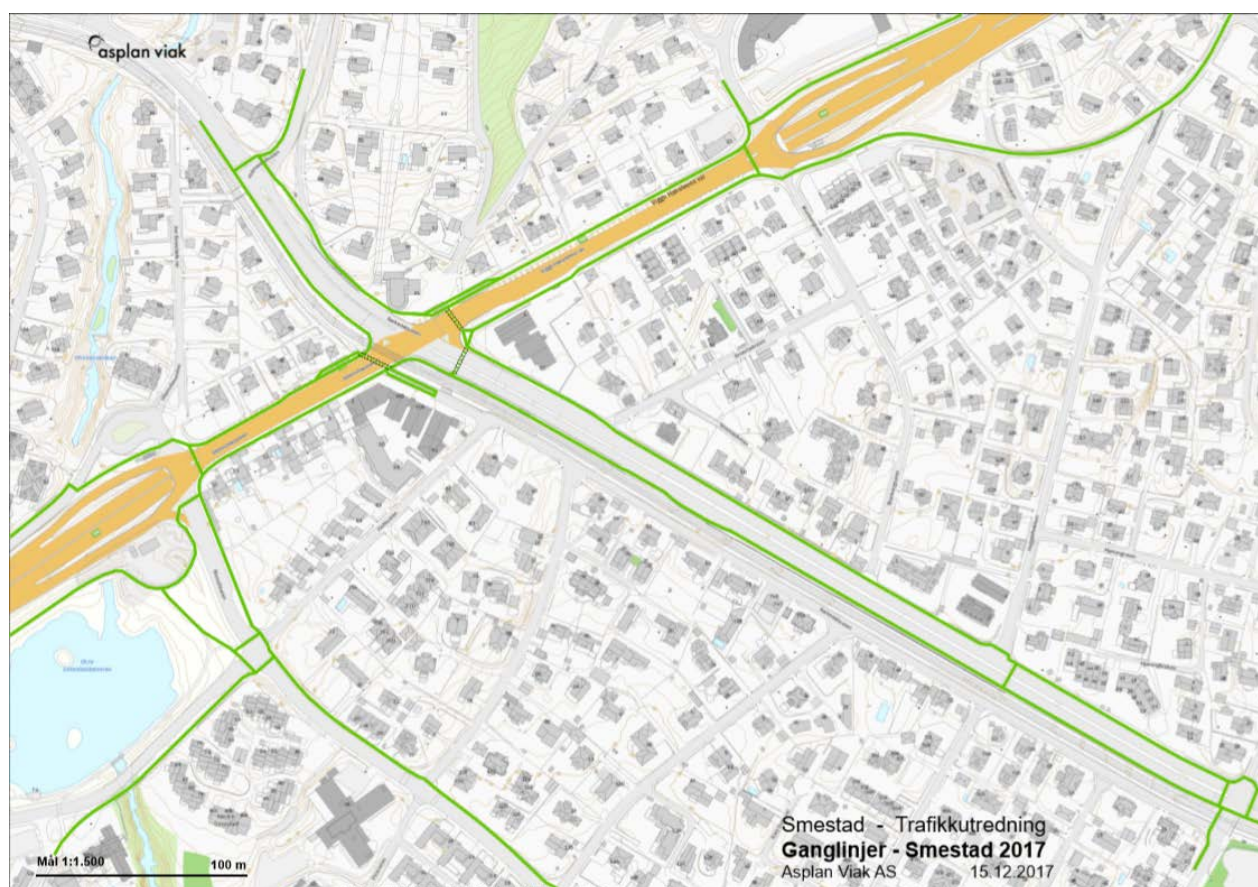
*Figur 12 Flyfoto som viser busslomme og hvor feltinndelingen i Ullernchausseen endres fra 2 kjørefelt i hver retning til 3 felt østover og 1 vestover.*

## 4 GÅENDE, SYKLENDE OG KOLLEKTIVTRANSPORT

### 4.1 Gående

Innenfor planområdet er det ikke godt tilrettelagt for gående, da det er biltrafikken som er dominerende i området. Monolittveien har to-sidig fortau og Hoffsveien og Sørkedalsveien har en-sidig fortau som leder til Smestad T-banestasjon. Veier som mangler fortau er Priorveien, Konventveien, Munkengveien, Smestadveien og Solskinnskroken.

Gangkulverten under Smestadkrysset kan virke forvirrende for personer som ikke er kjent i området. Det kan også oppstå farlige situasjoner og ulykker mellom fotgjengere og syklister på den delte gang- og sykkelveien ved T-banestasjonen. Dette gjelder særlig for barn og unge som bruker denne ruten til-fra skolen. Langs Ullernchausseen, Viggo Hansteens vei og Sørkedalsveien er det gang- og sykkelvei. Det er ikke mulig for fotgjengere og syklister å krysse veiene i Smestadkrysset, dette må gjøres i kulverten under krysset. Sørkedalsveien nord kan kun krysses nord for krysset med Holmenkollveien.

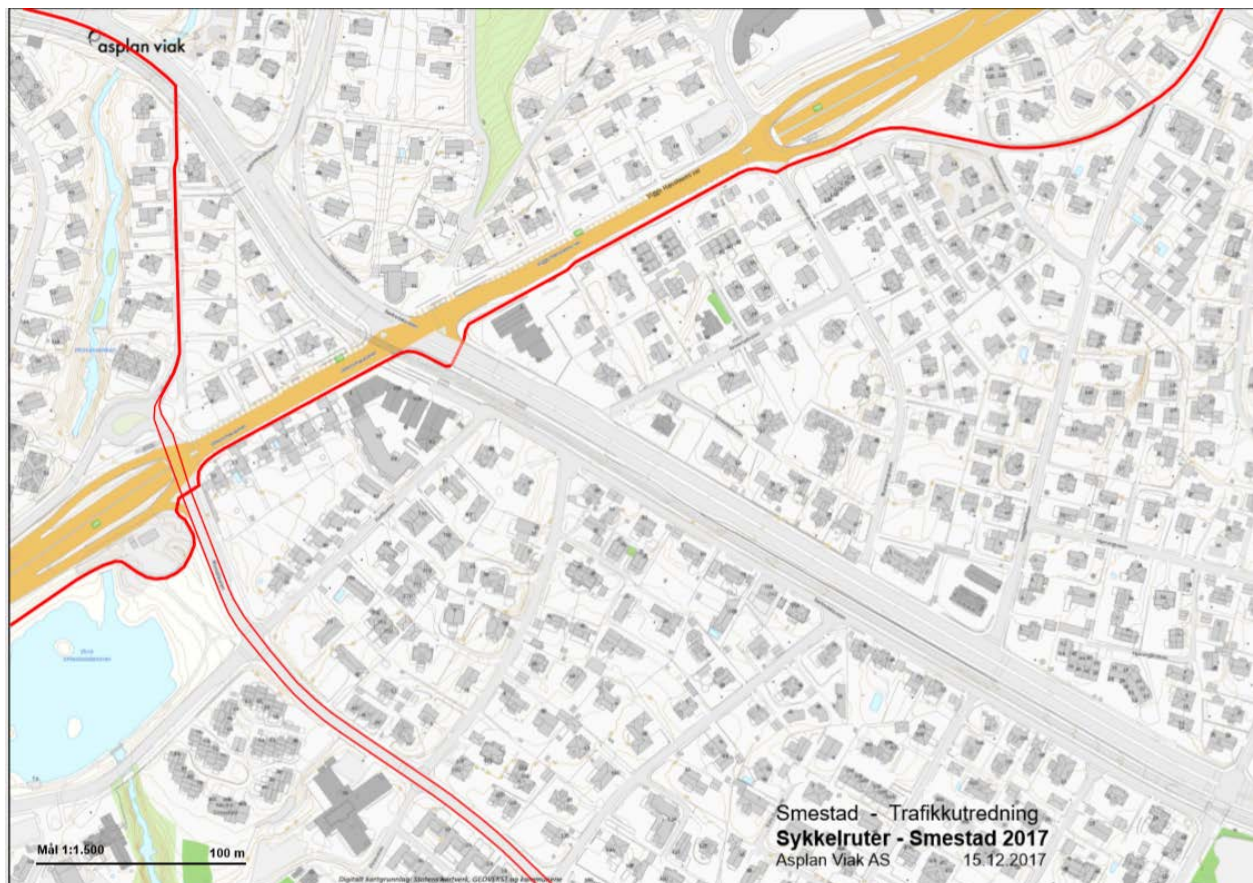


Figur 13 Dagens ganglinjer ved de viktigste bilveiene.

## 4.2 Syklende

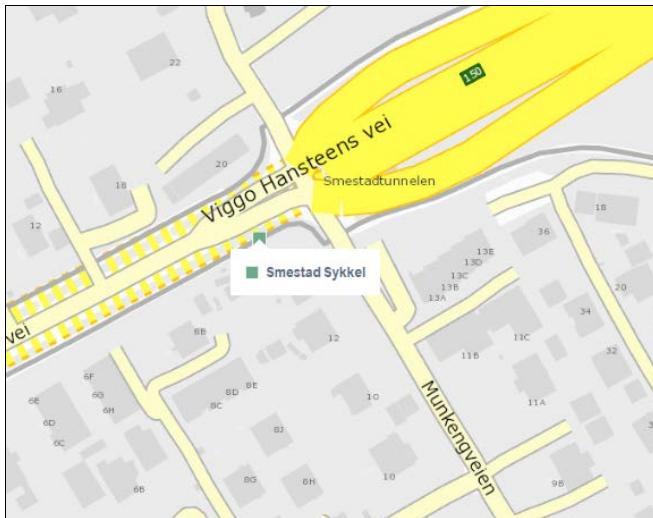
Dagens løsning langs Ring 3 for syklende (rute Ring3) har ikke ønsket standard mellom Monolittveien og Munkengveien. Ønsket standard er sykkelvei med fortau. I dag er tilbudet på fortau mellom Monolittveien og Smestadkrysset, i kryssområdet må syklende og gående dele på rampen ned til T-banestasjonen og gangkulverten under Sørkedalsveien. Forbi Circle K- stasjonen og bort til Munkengveien er løsningen gang- og sykkelvei. Sørkedalsveien nord har sykkelvei med fortau. Langs Sørkedalsveien sør derimot må sykklistene enten sykle på fortauet eller i blandet trafikk i veibanen. Langs Monolittveien er det sykkelfelt i veibanen.

Hovedsykkelveien fra Oslo Vest er lagt til Sørkedalsveien nord – Monolittveien -Sentrum. Sørkedalsveien sør har ingen egen tilrettelegging i dag, men er markert som trase med egen sykkelvei i det fremtidige sykkelveinettet.



Figur 14 Dagens sykkelruter på Smestad.

Det er etablert et tellepunkt for sykkeltrafikk i gang- og sykkelveien i Viggo Hansteens vei (rute Ring 3) vest for Munkengveien (se figur ).



Figur 15 Plassering av tellepunkt for syklister.

Sykkeltellinger viser at det mellom 15.11.2017 og 30.11.2017 i gjennomsnitt passerte 250 syklende i snitt hver virkedag. Tallet gjelder sum for begge retninger. I helgene er tallet kun 10 % av hverdagstrafikken. Sommertrafikken vil sannsynligvis gi et annet bilde med høyere prosentandel i helgene (tilsvarende sykkelteller langs rute Ring 3 på Tåsen viser at hverdags- og helgetrafikken ikke varierer så mye).



Figur 16 Registreringspunkt Smestad, tellesløyfer ligger i asfalten (Foto: Statens vegvesen).

### 4.3 Kollektivtransport

Holdeplasser innenfor planområdet er Smestad T-Banestasjon og bussholdeplassene Smestad (Ringveien) og Smestad (Sørkedalsveien). Beliggenheten for bussholdeplassene ved Ringveien (som også er en viktig overgang til T-banestasjonen) er plassert på hver side av Ullernchausseen. Det kjøres seks ulike kollektivlinjer gjennom planområdet, se figur 17 for nøyaktig plassering.

*Linje 2 Ellingsrudåsen – Østerås*

*Linje 3 Kolsås – Mortensrud*

*Busslinje 23 Simensbråten – Lysaker*

*Busslinje 24 Brynseng T – Fornebu*

*Busslinje 28 Helsefyr T - Fornebu*

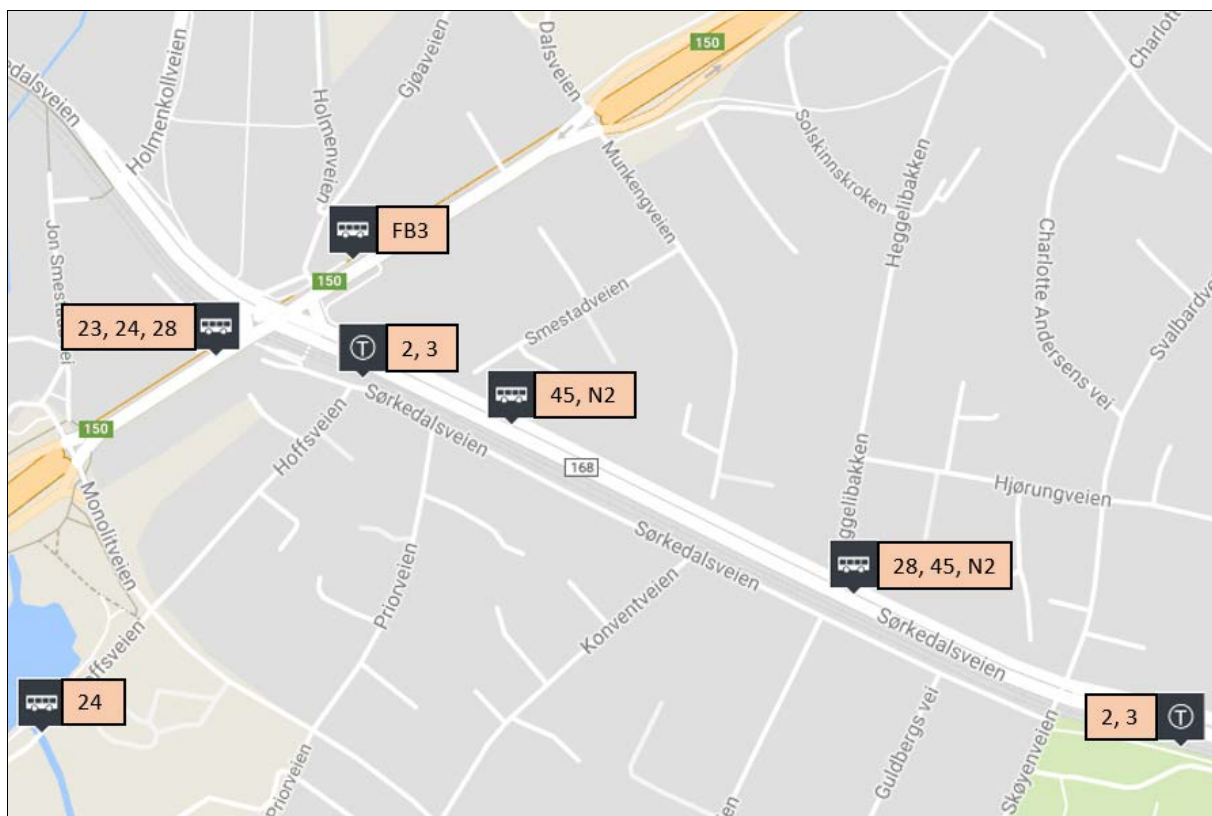
*Busslinje 45 Majorstuen – Voksen skog*

*Busslinje N2 (nattbuss som kjøre når ikke t-banen kjører)*

*Busslinje FB3 (flybuss)*

To T-banelinjer betyr veldig god kollektivdekning for personreiser til og fra sentrum. Det skjer ca. 50 000 av- og påstigninger fra buss og T-bane på Smestad per uke (tall oppgitt fra Ruter, januar 2018).

Borgen T-banestasjon som er ett stopp nærmere sentrum ligger ca. 800 meter fra Smestad T-banestasjon. Makrellbekken T-banestasjon som er ett stopp lengre ut på linje 2, ligger også ca. 800 meter fra Smestad T-banestasjon.

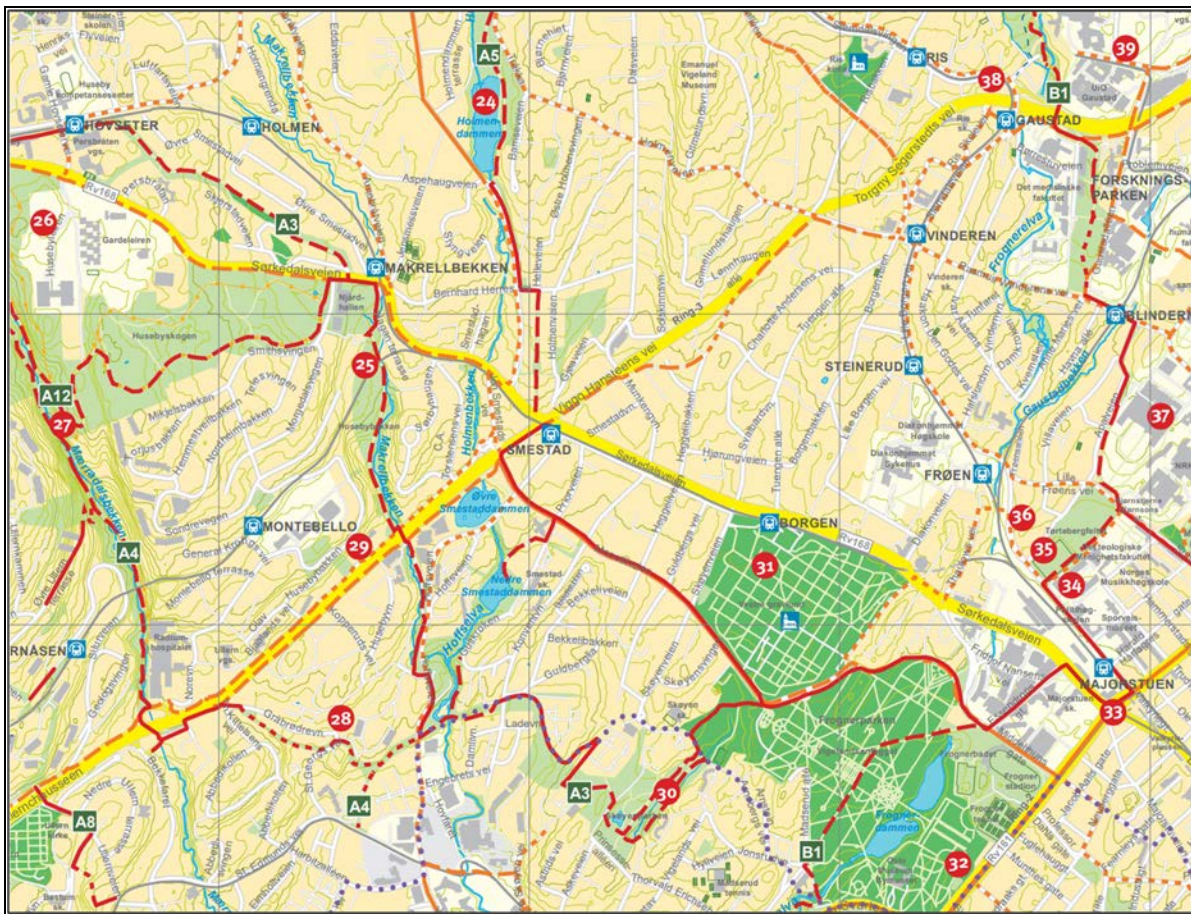


Figur 17 Holdeplasser i Smestadområdet.

#### 4.4 Turveier

Kartet i figur 18 viser turveier som har tilknytning til Smestad. Turvei A5 går fra Midtstuen (markagrensen) via Holmendammen og ned Smestadaksen til Bakkekroen.

All infrastrukturen ved Smestad gjør det vanskelig å ha separate turveier, dagens løsning er at gåene og syklende deler vei langs og under/over hovedveinettet ved Smestadkrysset. Det er mange turveiforbindelser i nærområdet som må tas med i betraktningen ved fremtidig utvikling i området.



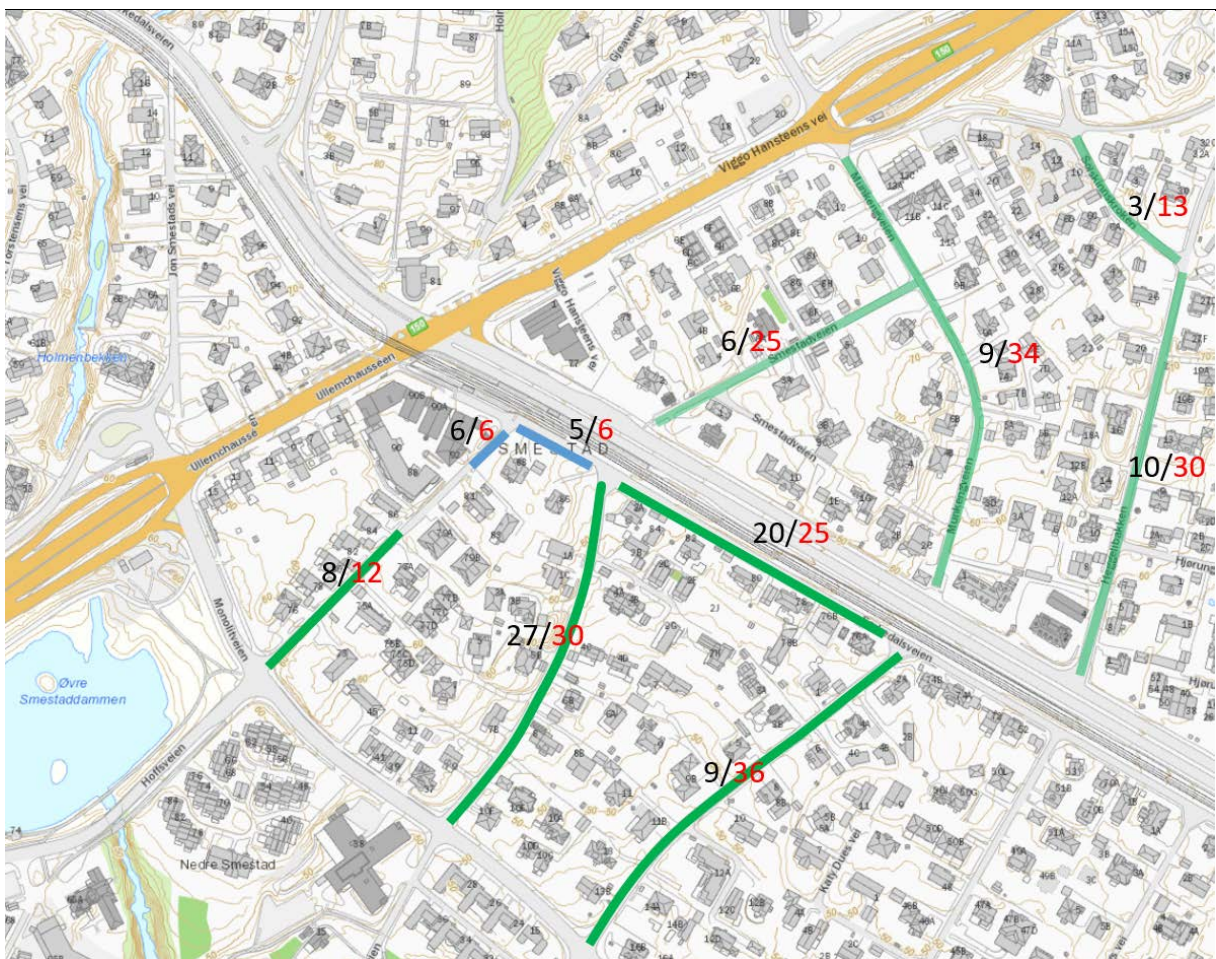
Figur 18 Turveier i Smestedområdet. Stiplet linje betyr tursti, heltrukken betyr turvei på asfalt (Kilde: Oslo kommune).

## 5 PARKERING

### 5.1 Parkering for bil

30. november kl. 13.00-15.00 ble det registrert antall bilparkering som er offentlig tilgjengelige i gater, og parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelige mot betaling.

Det ble registrert parkering i alle gater innenfor planområdet. Sørkedalsveien og Priorveien nærmest Smestad T-banestasjon hadde flest parkerte biler. I Sørkedalsveien var det 20 biler parkert av 25 mulige plasser, og i Priorveien var det 27 biler parkert av 30 mulige plasser. I de øvrige veiene i planområdet var det lite parkering i forhold til potensialet se figur 19.



Figur 19 Tall i svart er antall biler observert parkert på offentlige gater i planområdet den 30.11.2017 kl.14.30. Tall med rød farge er potensialet for antall p-plasser. Grønn farge er gratis offentlig parkering, blå er avgiftsbelagt.

I gater med lavt parkeringsbelegg på dagtid betyr at det er liten grad av fremmedparkering. I dette lavt utnyttede boligområdet er det god parkeringsdekning på privat grunn.

### 5.2 Parkering for sykkel

Det er 18 sykkelparkeringsplasser på fortauet ved Smestad T-banestasjon vis a vis Hoffsveien 92. Ellers parkeres det sykler langs sperregjerdet mot T-banen.

## 6 OPPSUMMERING

Knutepunktet Smestad er et viktig kryss for trafikk som skal til og fra Ring 3 og Oslo vest og Bærum øst. Oppdaterte trafikk tall etter nye trafikk tellinger viser at Smestadkrysset har en ÅDT på ca. 37 000 biler november 2017. Kapasiteten i Smestadkrysset har en belastningsgrad over 1,0 som betyr at trafikken er høyere enn teoretisk krysskapasitet, og krysset er dermed overbelastet. Dette gir en ustabil avvikling med tidvis store kødannelser.

Tilbudet for gående og syklende er ikke optimalt. Den store trafikk mengden som er i området, har gjort det vanskelig å planlegge og bygge gode gang- og sykkelveier. Sykkeltilbudet og planlegging av hovedsykkelveien gjennom Smestadkrysset bør prioriteres høyt ved fremtidig planlegging av planområdet. Dette er også i samsvar med Oslos nullvekstmål, som sier at fremtidig trafikkvekst skal tas med kollektiv, gange og sykkel.

**Kilder:** Trafikk tall fra Statens vegvesen Region øst (biltrafikk og sykkeltrafikk)

Trafikk tall fra Bymiljøetaten (fra faste tellesnitt og bomstasjoner)

Trafikk tall fra Ruter (av- og påstigende passasjerer Smestad. Buss og T-bane)