

Forberedende arbeid Oslo S

Kunnskapsgrunnlag Temarappport trafikk

Kortversjon



Foto: Bjarne Asp



Statens vegvesen



Oslo

Forord

Statens vegvesen og Bymiljøetaten inngikk 17. januar 2025 en samarbeidsavtale om etablering av et kunnskapsgrunnlag og utforskning av mulighetsrommet for utvikling av byrommene, samt statlig og kommunalt veinett på nord-østsiden av Oslo S.

Arbeidet har resultert i tre rapporter omtalt som «Forberedende arbeid Oslo S, kunnskapsgrunlaget»:

- Behovskartlegging Sweco Norge AS, 18.12.2025
- Systemskisser Sweco Norge AS, 19.12.2025
- Temarapport Trafikk Sweco Norge AS, 22.05.2026

Dette dokumentet oppsummerer de viktigste funnene fra temarapport trafikk. Kortversjonen er utarbeidet i samarbeid mellom Statens vegvesen og Bymiljøetaten, og er basert på funn utredet av Sweco Norge AS.

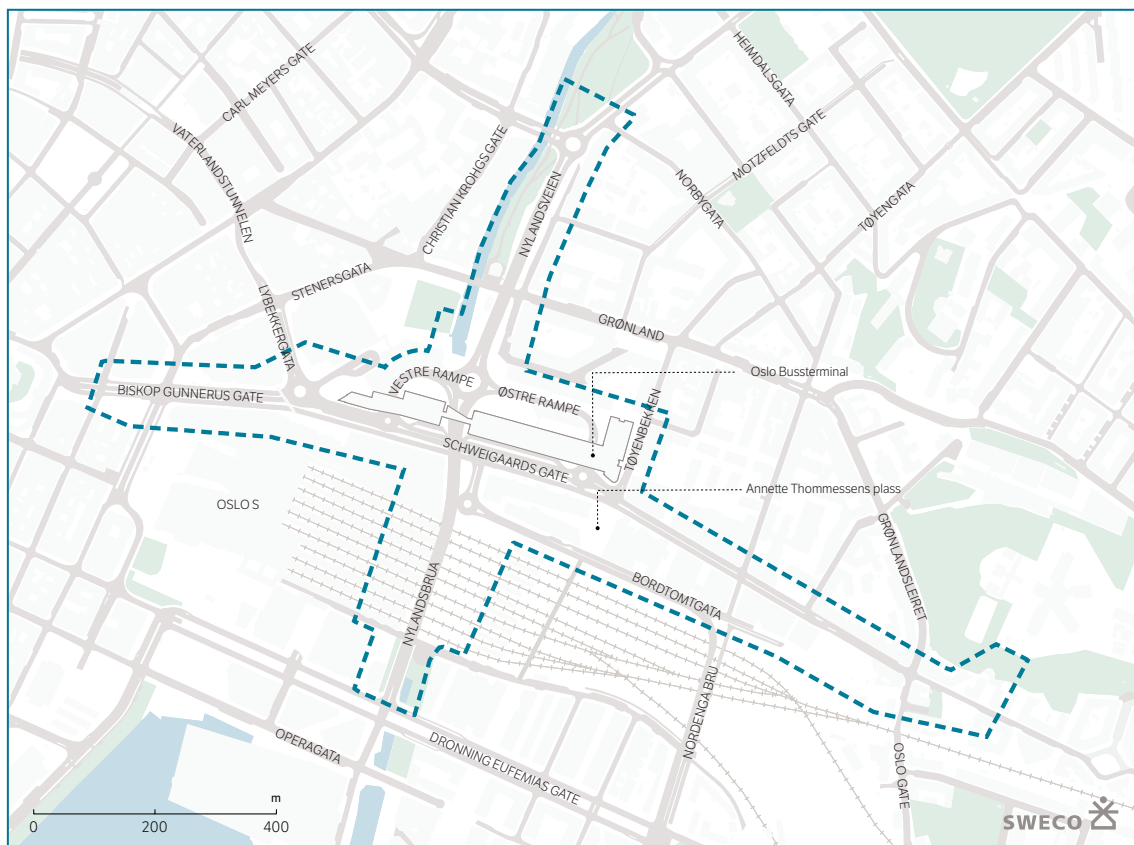
Bakgrunn

I forbindelse med kunnskapsgrunnlaget er det utarbeidet 8 ulike systemer, som danner et spenn i hvordan området kan utvikles.

I temarapport trafikk har en vurdert de trafikale virkningen av de ulike systemene innenfor Ring 2.

Hensikten er å belyse hvordan trafikk-avviklingen varierer mellom de ulike

systemene, og konsekvensene av at viktige veiforbindelser gjennom prosjektområdet brytes. Analysen gir en indikasjon på hvor mye trafikk som må finne andre kjøreruter, utenfor prosjektområdet, for å nå sitt målpunkt. Videre indikerer analysen hvor vi vil se økte forsinkelser og køoppbygging.

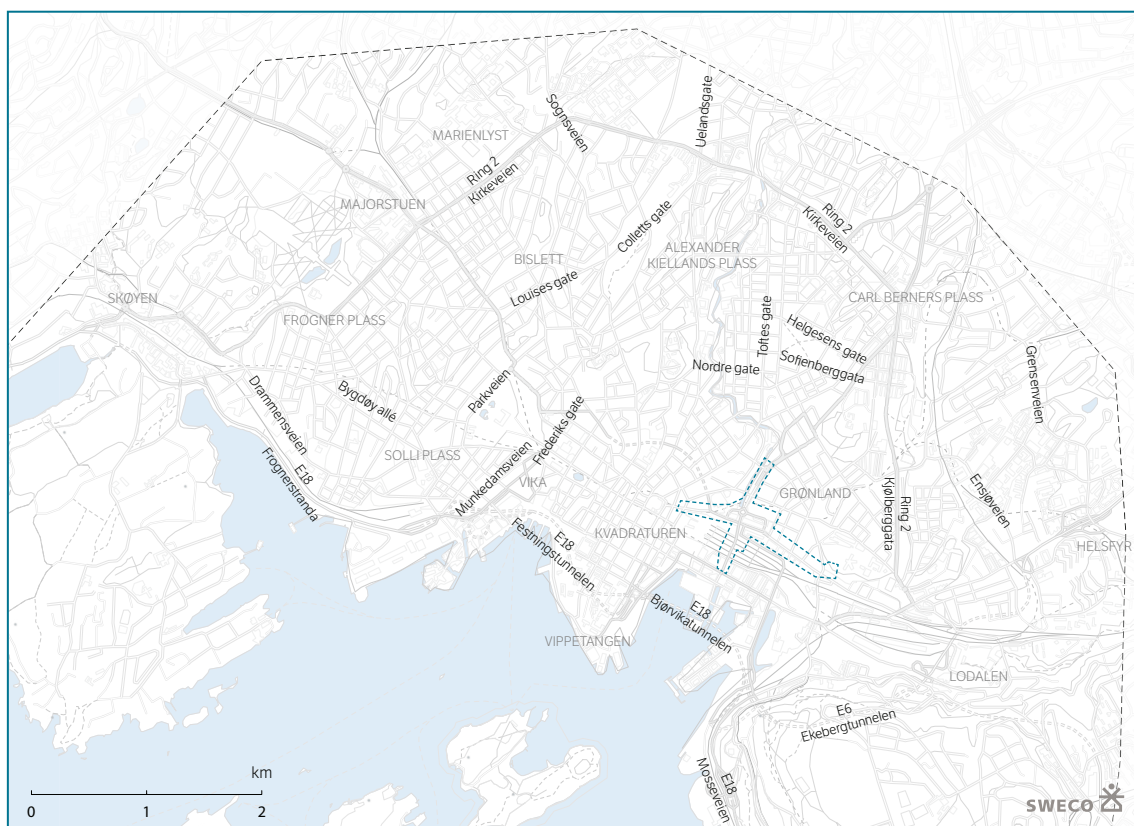


Figur 1 Prosjektavgrønsing for samarbeidsavtalen mellom Statens vegvesen og Bymiljøetaten i Oslo. (Kilde: Sweco).

Metode - Simulering av trafikk

Funnene som omtales i «Temarapport Trafikk» er utredet med Aimsun, som er et modellverktøy for å simulere biltrafikk. Aimsun analyserer hvordan veisystemer avviker trafikken. Når vi gjør endringer i veisystemet beregner Aimsun hvor

trafikken flytter seg, og hvilke andre veivalg som kan bli berørt. For å analysere virkningene av systemene i kunnskapsgrunnet er det lagt til grunn nullvekst i biltrafikken og at Ring 1 er åpen.

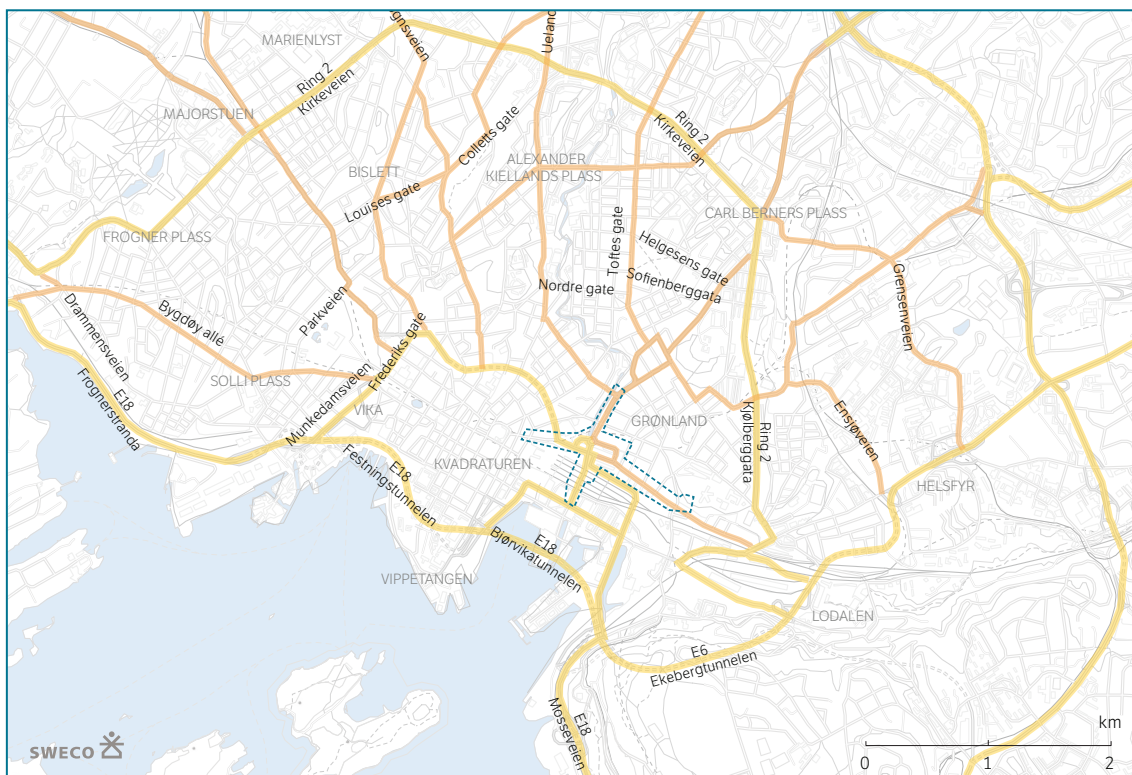


Figur 2 Sentrale steds- og gatenavn innenfor modellområdet som det refereres til senere i rapporten. (Kilde: Sweco).

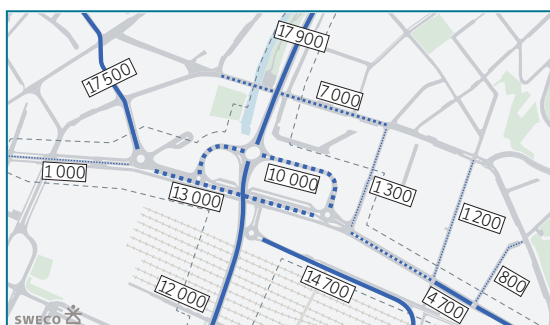
Oslo S - et sentralt koplingspunkt

Hovedveisystemet for kjørende i Oslo er sammensatt av veier og gater som går på langs og tvers av byen, og som kobler riksveinettet med de ulike bydelene. Trafikantene skal i størst mulig grad benytte hovedveinettet slik at byliv og boligområder skjermes for gjennomkjøring. Oslo S-området er i dag et sentralt koblingspunkt i dette nettverket. Trafikk fra

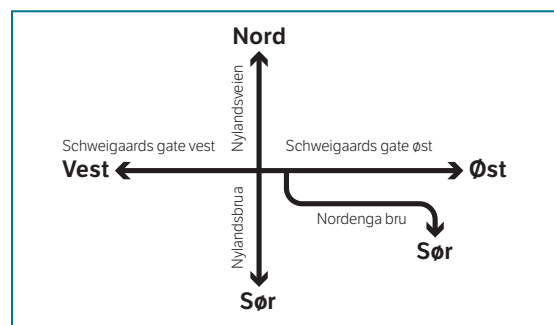
Hausmannsgate/Maridalsveien, Toftes gate og Jens Bjelkes gate/Hagegata ledes til Nylandsveien. I Oslo S-området kobles Nylandsveien med Ring 1 og E18. Oslo S-området er derfor av stor betydning for hovedveisystemet i sentrale deler av Oslo. Totalt passerer ca. 35.000 kjøretøy gjennom prosjektområdet per døgn.



Figur 3 Hovedveisystemet rundt prosjektområdet (Kilde: Sweco).



Figur 4 Trafikkmengde i årsdøgntrafikk (Sweco/vegkart.no).



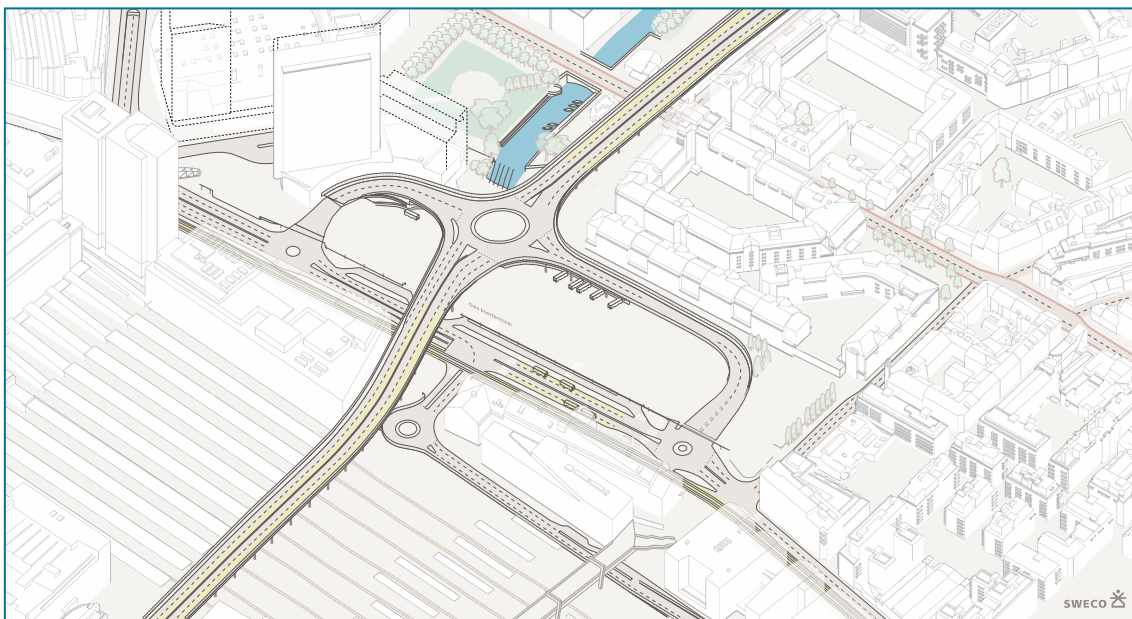
Figur 5 Grafisk fremstilling av hovedveiene i prosjektområdet.

Oslo S er Norges største kollektivknutepunkt, og kobler sammen tog, T-bane, trikk og Oslo bussterminal. Bussterminalen benyttes av nasjonale og regionale busslinjer, som med dagens veisystem har en effektiv kobling mot øvrig veinett. I tillegg passerer flere viktige lokale bussruter gjennom området.

I dag er Oslo S-området lite tilrettelagt for gående og syklende. Smale fortau, biltrafikk, lite sammenhengende sykkel-

infrastruktur og fysiske barrierer gjør det vanskelig å bevege seg til fots eller med sykkel. Dette omtales nærmere i «Behovskartlegging».

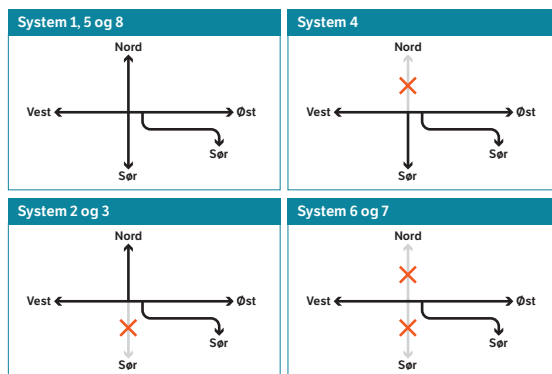
Dagens veisystem er et toplanskryss som skiller de store trafikkstrømmene. Dette gir god fremkommelighet. I dagens system er bussene prioritert med egne kollektivfelt og skjermet fra øvrig biltrafikk via østre rampe til/fra bussterminalen.



Figur 6 Illustrasjonen viser dagens veisystem (Kilde: Sweco).

Prinsipløsninger som er vurdert

I kunnskapsgrunnlaget har man utarbeidet åtte ulike systemer som viser et spenn for hvordan vegsystemet i området kan utvikles. Systemene kan inndeles i fire ulike prinsipper, illustrert i figuren nedenfor.



Figur 7 Overordnet illustrasjon av veisystemene.

- Alle koblinger opprettholdes
- Nylandsveien stenges for biltrafikk (kommunal del)
- Nylandsbrua stenges for biltrafikk (statlig del)
- Nylandsbrua og Nylandsveien stenges for biltrafikk

Innenfor hvert hovedprinsipp er det innbyrdes forskjeller i systemenes evne til trafikkavvikling. Eksempelvis har system 2 og 3 store forskjeller i trafikkavviklingen. Dette skyldes blant annet kryssutforming, gangfelt og signalregulering.

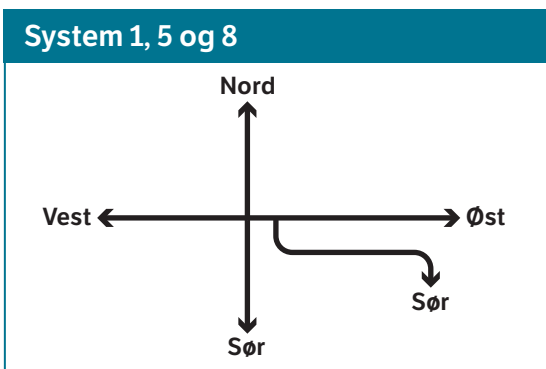
Hovedprinsipp	System	Kort beskrivelse
Overordnet forbindelse opprettholdes	1	Antall felt på Nylandsbrua og Nylandsveien endres
	5	Antall felt på Nylandsbrua og Nylandsveien endres, vestre rampe saneres
	8	Antall felt på Nylandsbrua og Nylandsveien endres, nytt kryss Grønland/Brugata
Nylandsveien (kommunal del) stenges for biltrafikk	4	Nylandsbrua rampes ned til Schweigaards gate, Nylandsveien forbeholdes kollektivtrafikk
		Nordenga bru føres ned til kryss Tøyenbekken
Nylandsbrua (statlig del) stenges for biltrafikk	2	Nylandsbrua rampes ned til Schweigaards gate og forbeholdes kollektivtrafikk
	3	Nylandsbrua rampes ned til Schweigaards gate og forbeholdes kollektivtrafikk. Nordenga bru flyttes til kryss Tøyenbekken
Nylandsbrua og Nylandsveien stenges for biltrafikk	6	Nylandsbrua og Nylandsveien fjernes
	7	Nylandsbrua fjernes (kun G/S), kun busstrase i Nylandsveien

Figur 8 Overordnet kategorisering av system 1-8, etter hvilke forbindelser som endres for biltrafikk. (Kilde: Sweco).

System 1, 5 og 8 - Overordnede veiforbindelser «opprettholdes»

I system 1, 5 og 8 er alle overordnede veiforbindelser i området opprettholdt for biltrafikk. Ved å opprettholde dagens koblinger og skille trafikkstrømmene i to plan,

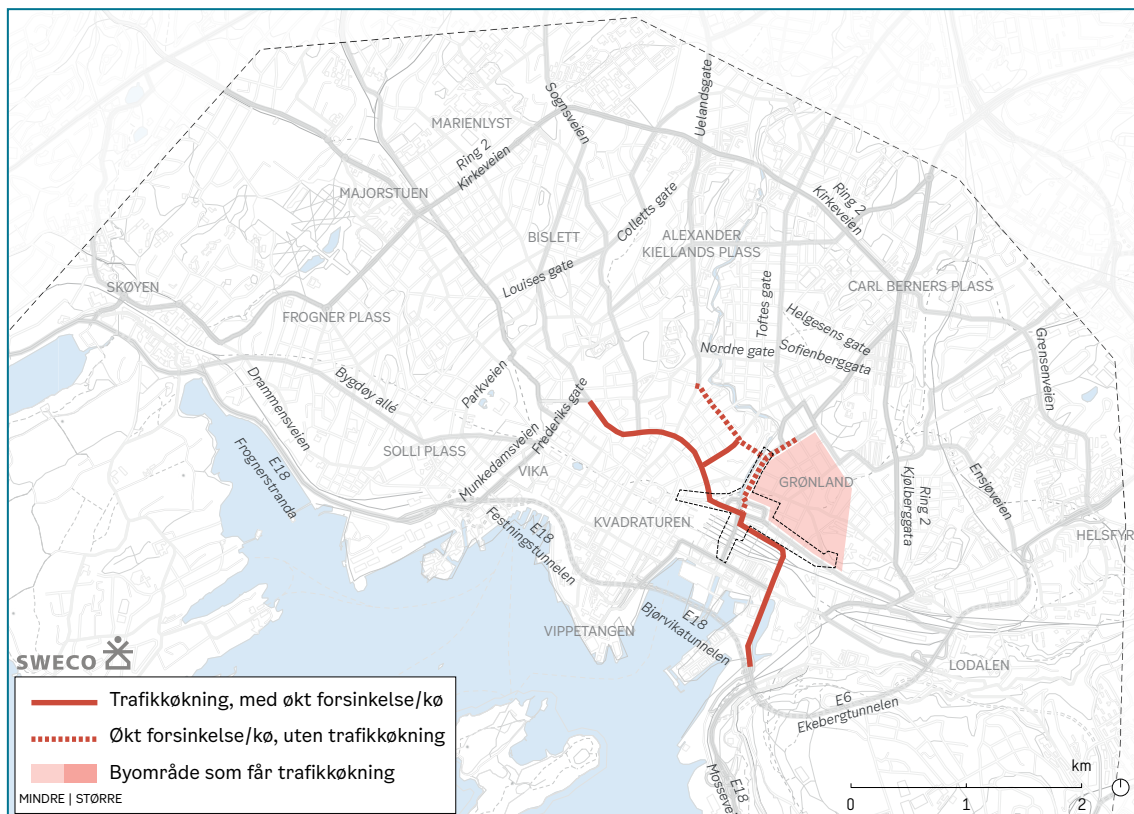
kan det forventes små lokale virkninger og mindre fleksibilitet. Det kan bli en overføring av biltrafikk fra Hausmanns gate til Ring 1, og noe trafikkøkning i lokalgatene på Grønland.



Figur 9 Overordnet illustrasjon av system 1, 5 og 8.

I system 5, hvor vestre rampe er revet, vil fremkommeligheten for buss reduseres når også øvrig biltrafikk må benytte østre rampe.

I system 8, hvor Nylandsveien rampes ned til gata Grønland, vil det nye krysset bli et konfliktpunkt hvor sykkelprioritert gate møter hovedvei for biltrafikk.



Figur 10 Generaliserte trafikale konsekvenser som følge av tiltak i system 1, 5 og 8 (Kilde: Sweco).

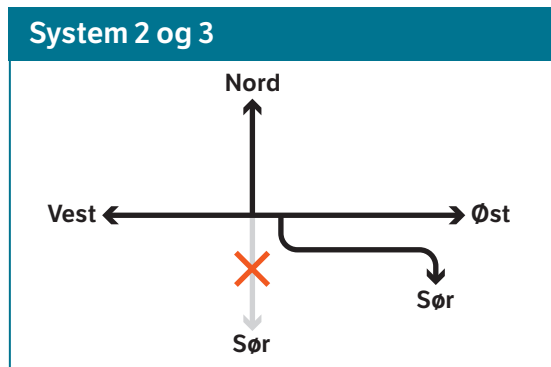
System 2 og 3 - Nylandsveien (statlig del) stenges for biltrafikk

I system 2 og 3 har en stengt statlig del av Nylandsbrua for biltrafikk. Nylandsbrua har en ÅDT på 12 000 kjøretøy per døgn.

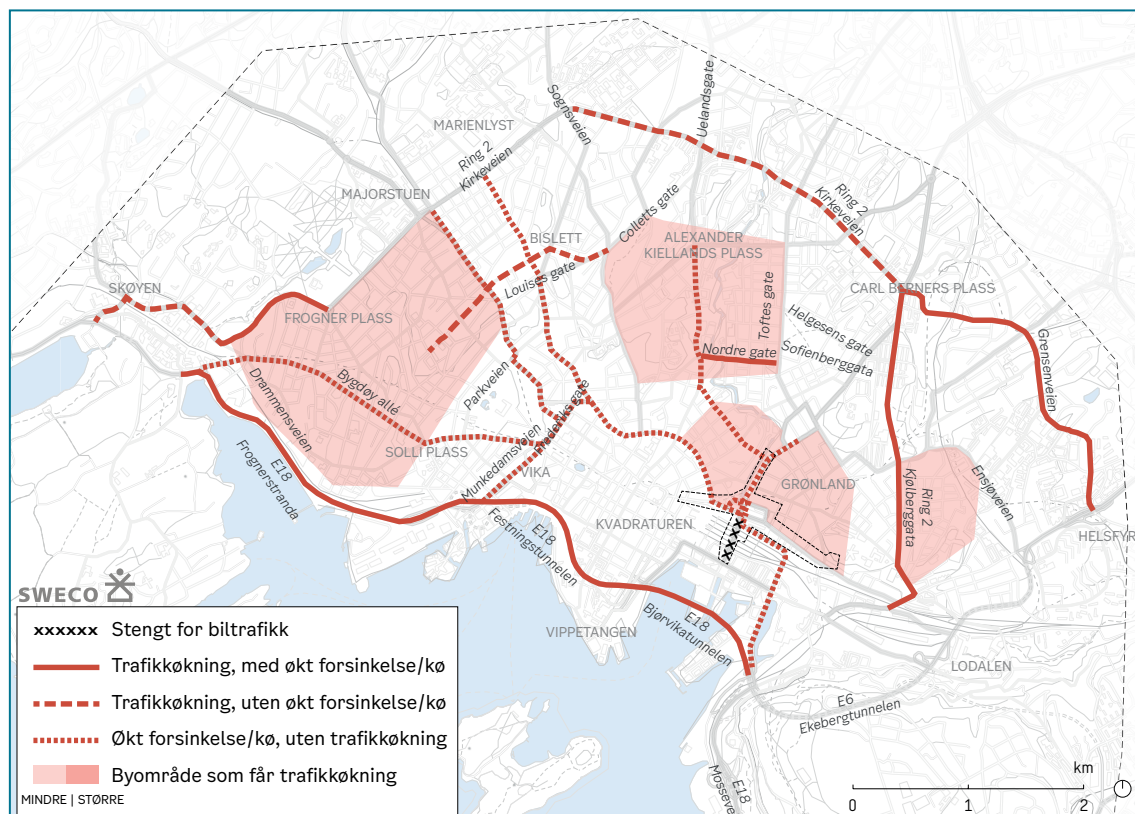
Nylandsbrua utgjør i dag en viktig kobling mellom E6/E18 og sentrale deler av Oslo.

Ved å stenge Nylandsbrua for biltrafikk, vil det bli økt belastning på Nordenga bru. Dette gir kjøppbygging tilbake til E18/E6 Opera-tunnelen ved Ekeberg/Grønli og Havnelageret.

Når veikapasiteten i prosjektområdet reduseres vesentlig, vil bilistene velge andre kjøreruter. Dette fører til økt biltrafikk og forsinkelser i store deler av hovedveinettet i sentrale deler av Oslo. Trafikkreduksjon på deler av hovedveinettet skyldes kjøppbygging og redusert fremkommelighet. Når det oppstår forsinkelser på hovedveiene, velger bilistene kjøreveier gjennom byområder og boligater. Dette påvirker fremkommelighet for utrykning og kollektivtrafikk.



Figur 13 Overordnet illustrasjon av system 2 og 3.



Figur 14 Generaliserte trafikale konsekvenser som følge av tiltak i system 2 og 3 (Kilde: Sweco).

System 6 og 7 - Nylandsveien stenges

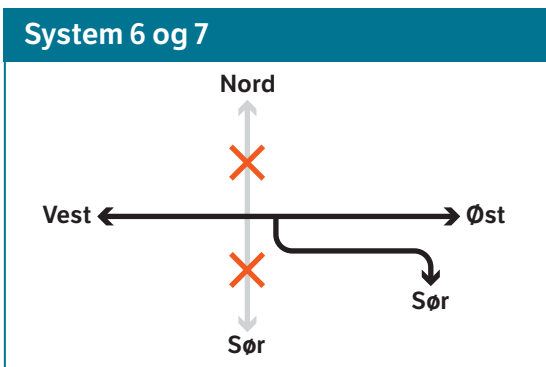
I system 6 og 7 er både den statlige og kommunale delen av Nylandsveien stengt for biltrafikk. Nylandsbrua har en ÅDT på 12 000 og Nylandsveien har ÅDT på 17 900 kjøretøy per døgn.

Nylandsbrua utgjør i dag en viktig kobling mellom E6/E18 og sentrale deler av Oslo. Ved å stenge Nylandsbrua for biltrafikk, vil det bli økt belastning på Nordenga bru. Dette gir kjøppbygging tilbake til E18/E6 Operatunnelen ved Ekeberg/Grønli og Havelageret.

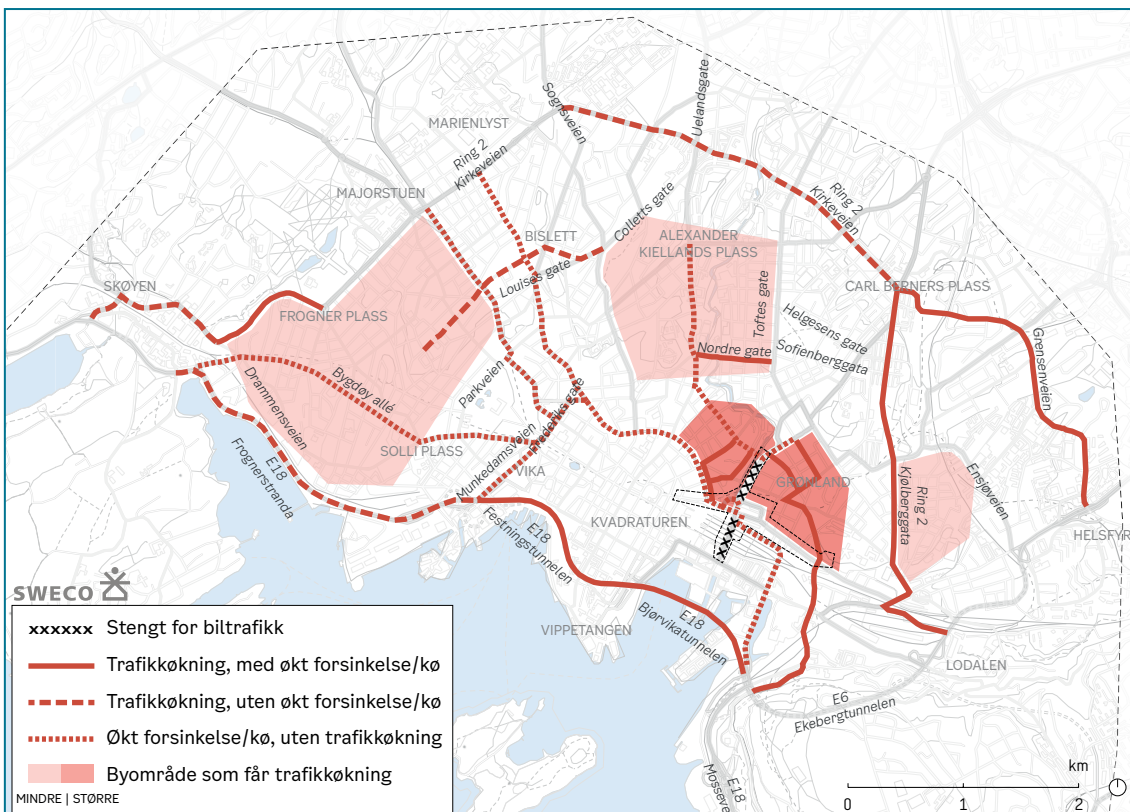
Nylandsveien, nord for sporområdet, kobler sentrale hovedgater mellom nord og sør i indre by med riks- og europaveinettet i Oslo S-området. Når Nylandsveien stenges for biltrafikk, vil den i stor grad overføres til parallelle lokalgater på øst- og vestsiden for Nylandsveien som vil kunne være ødeleggende for dagens kvaliteter som byliv og boområder.

Ved å fjerne biltrafikken på både Nylandsbrua og Nylandsveien vil man få overføring av biltrafikk til annet hovedveinett (slik som system 2 og 3) og overføring av trafikken fra Nylandsveien til parallelle lokalgater (slik som system 4).

Når veikapasiteten i prosjektområdet reduseres vesentlig, vil bilistene velge andre kjøreruter. Dette fører til økt biltrafikk og forsinkelser i store deler av hovedveinettet i sentrale deler av Oslo. Trafikkreduksjon på deler av hovedveinettet skyldes kjøppbygging og redusert fremkommelighet. Når det oppstår forsinkelser på hovedveiene, velger bilistene kjøreveier gjennom byområder og boligkater. Dette påvirker fremkommelighet for utrykning og kollektivtrafikk.



Figur 15 Overordnet illustrasjon av system 6 og 7.

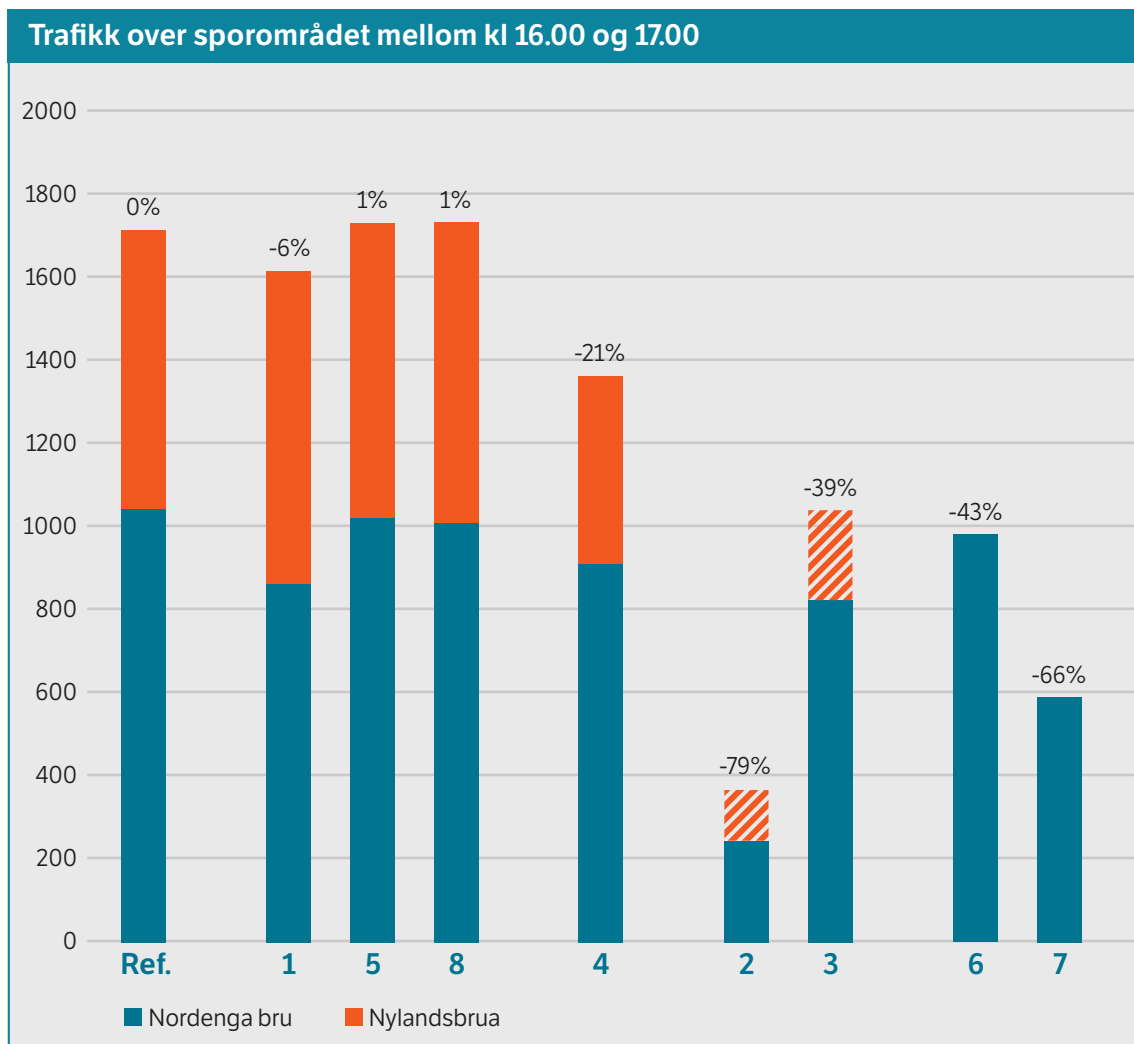


Figur 16 Generaliserte trafikale konsekvenser som følge av tiltak i system 6 og 7 (Kilde: Sweco).

Overføring av biltrafikk fra Oslo S til annet hovedveinett i Oslo

Analysen viser at en kapasitetsreduksjon vil gi store konsekvenser for fremkommeligheten i området. Når det oppstår kø og forsinkelser over sporområdet (Nylandsbrua og Nordenga bru) vil kjørende til og fra sentrale deler av Oslo velge andre kjøreruter.

Trafikkstrømmen som beveger seg over sporområdet i de ulike systemene, kan derfor betraktes som en indikator på hvor store ringvirkninger systemene vil gi utenfor Oslo S-området. Mindre biltrafikk som passerer sporområdet, gir større konsekvenser for det øvrige hovedveinettet.

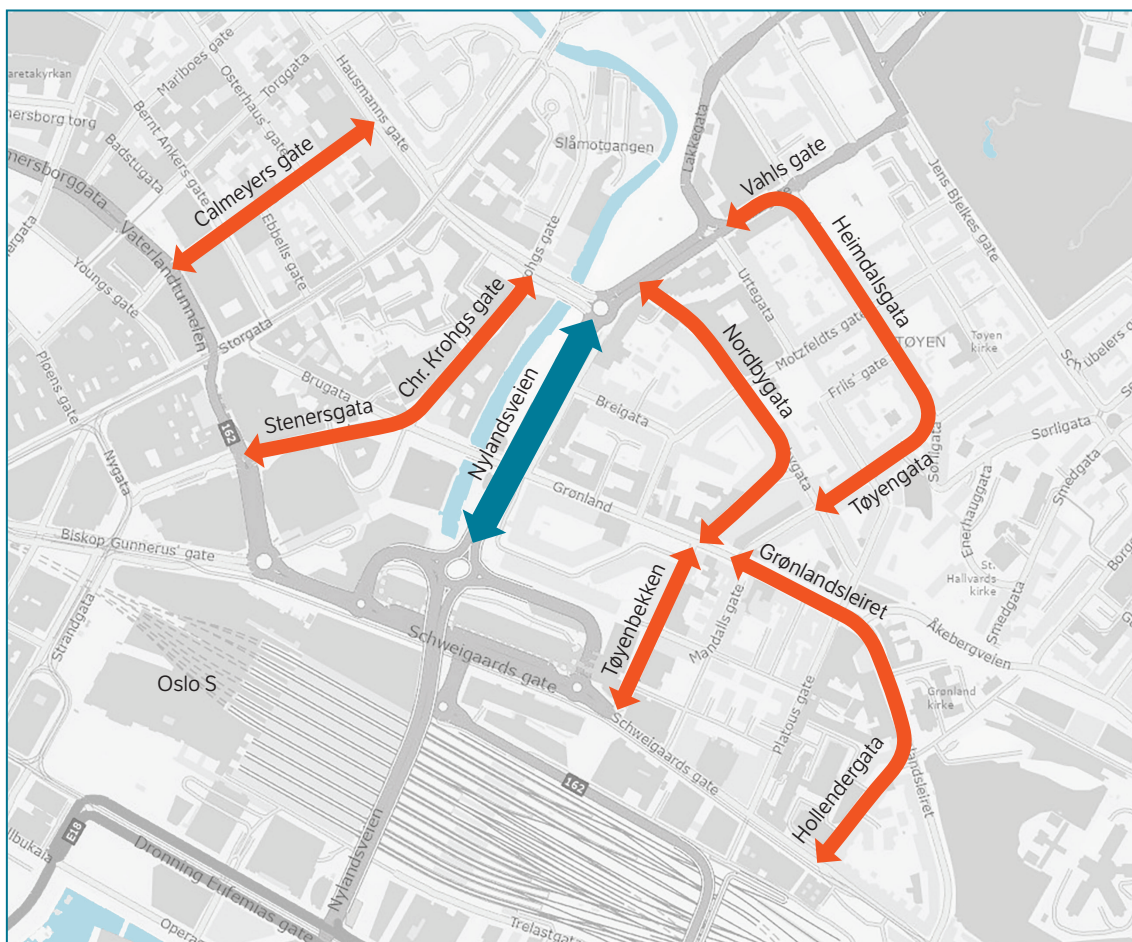


Figur 17 Trafikk over sporområdet kl. 16-17 for de ulike systemene. (Kilde: Sweco).

Overføring av biltrafikk fra hovedveinett til lokalgater

Nylandsveien nord for sporområdet skjærer lokalgater for biltrafikk. I byområdet øst og vest for Nylandsveien går det flere parallelle veivalg for kjørende. Dersom biltrafikken fjernes fra Nylandsveien, eller ved redusert fremkommelighet, vil lokalgater som Stenersgata, Norbygata, Åkebergveien og Tøyengata få økt trafikkbelastning.

Det kan ventes økt biltrafikk og forsinkelser i store deler av hovedveinettet i sentrale deler av Oslo. Dette medfører overføring av trafikk til boligarter. Kapasitetsreducerende tiltak i Oslo S-området, vil derfor også kunne påvirke trafikkbelastningen i lokalgater som ikke er i direkte nærhet til Oslo S.

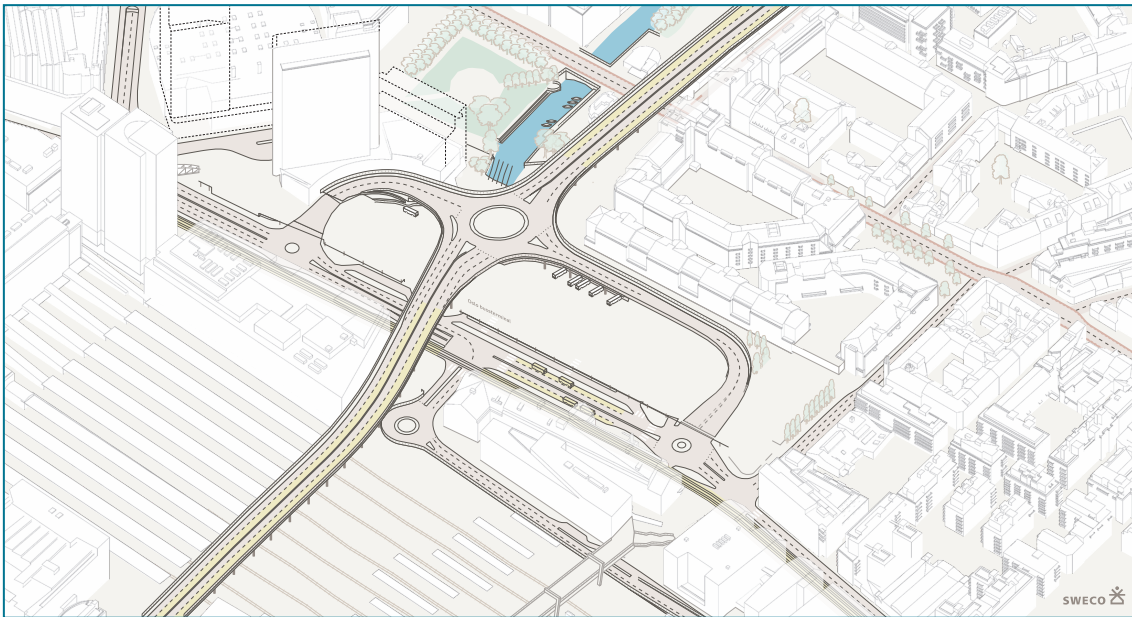


Figur 18 Ved avvisning av trafikk fra Nylandsveien (Blå) forventes det trafikkøkning i lokalgater (røde).

Utvalgte gater	Ref.	1	5	8	2	3	4	6	7
Vahls gate, sørgående	620	10%	-10%	-5%	-35%	-15%	-30%	-30%	-35%
Vahls gate, nordgående	380	10%	0%	10%	-5%	10%	15%	5%	-25%
Schweig. gt. øst, vestgående	120	5%	-5%	-5%	-10%	-35%	-25%	-20%	25%
Schweig. gt. øst, østgående	310	20%	15%	15%	20%	15%	0%	30%	-5%
Hausmannsgt., vestgående	190	15%	5%	-20%	-60%	-60%	-50%	-70%	-75%
Hausmannsgt., østgående	320	30%	-30%	-25%	-55%	-40%	-40%	-55%	-65%
Oslogate, nordgående	90	0%	0%	0%	5%	0%	-5%	-5%	0%
Oslogate, sørgående	80	25%	15%	20%	25%	35%	30%	25%	10%
Christian Krohgs gate*	200	10%	15%	5%	-30%	-10%	-10%	-30%	-50%
Stenersengata, vestgående	140	-15%	10%	-20%	-55%	-25%	20%	5%	-35%
Stenersengata, østgående	80	40%	30%	10%	10%	0%	115%	95%	15%
Åkebergveien, østgående	110	-5%	20%	5%	20%	-35%	-35%	5%	-30%
Åkebergveien, vestgående	80	-20%	-20%	-5%	100%	30%	40%	25%	85%
Tøyengata, sørgående	240	15%	5%	20%	35%	25%	20%	45%	10%
Tøyengata, nordgående	10	10%	-5%	10%	-45%	15%	40%	-20%	-30%
Norbygata, nordvestgående	90	0%	10%	45%	80%	125%	140%	130%	60%

Figur 19 Referanse er kjøretøy/time ettermiddag. *Christian Krohgs gate nord for Hausmannsgate.

Krevende kryssløsninger for sentrale koblinger



Figur 20 Illustrasjonen viser dagens veisystem (Kilde: Sweco).

I System 1, 5 og 8 gir ikke veisystemet tydelige flaskehalsproblemer for biltrafikken fordi dagens toplanskryss opprettholdes. For de øvrige systemene møtes trafikken i ett plan.

Eksempelvis vil følgende være dimensjonerende for kapasiteten:

- System 2: Kryssene i Schweigaards gate som kobler trafikken fra Nordenga bru, Nylandsbrua og Nylandsveien, er to tette kryss som må reguleres som ett komplisert signalanlegg. Dette reduserer effektiviteten i krysset, og medfører lav trafikkavvikling.
- System 3 og 4: Tette rundkjøringer i Schweigaards gate gir stor risiko for blokkering i rundkjøring.

- System 7: I krysset Schweigaards gate og Nordenga bru er alle svingebevegelser lov (i motsetning til system 6), og dette medfører lite effektiv avvikling.

Systemenes evne til å avvikle biltrafikk er begrenset i kryssene som kobler veinettet sammen. Valg av kryssløsning vil både kunne øke og redusere avviklingskapasiteten, men for flere av systemene vil det uansett være utfordrende at flere høyt trafikkerte veier skal kobles innenfor korte avstander. Når trafikken håndteres i et plan, i stedet for to plan, gir dette en betydelig lavere kapasitet.

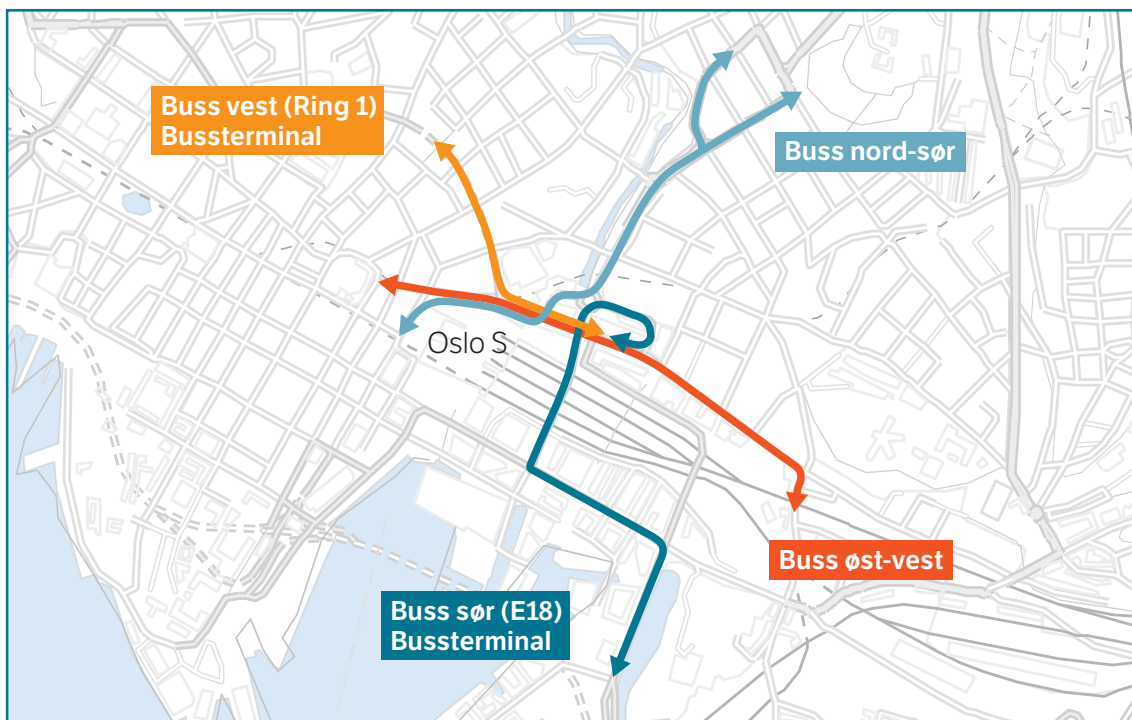
Endring av fremkommelighet for buss i prosjektområdet

I dag benyttes veisystemet i Oslo S-området for fjern-, regional- og lokalbuss. Grafene på neste side viser hvordan fremkommeligheten for buss påvirkes lokalt. Det er særlig system 2 og system 7 som får betydelig økt reisetid.

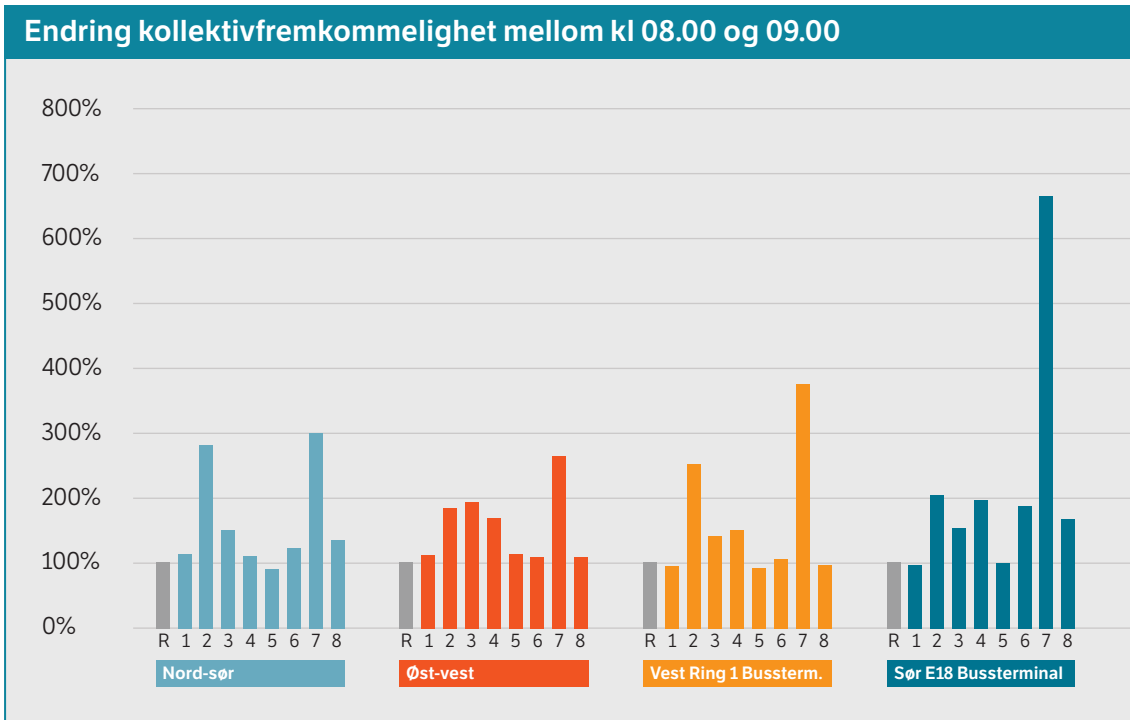
I morgenerushet i system 7 vil busstrafikken fra sør (E18), omtrent fra Sørenga, og inn til bussterminalen bruke nærmere 7 ganger så lang tid som i dag. Dersom bussen i dag bruker 3 minutter på denne distansen, risikerer man at reisetiden kan øke med opptil 20 minutter.

Tilsvarende vil man i ettermiddagsrushet risikere at System 2 kan medføre en kritisk økning i reisetid for bussen mellom Vahls gate og Jernbanetorget. Hvis reisetiden er 4 minutter på strekningen i dag, vil den risikere å øke med opptil 30 minutter.

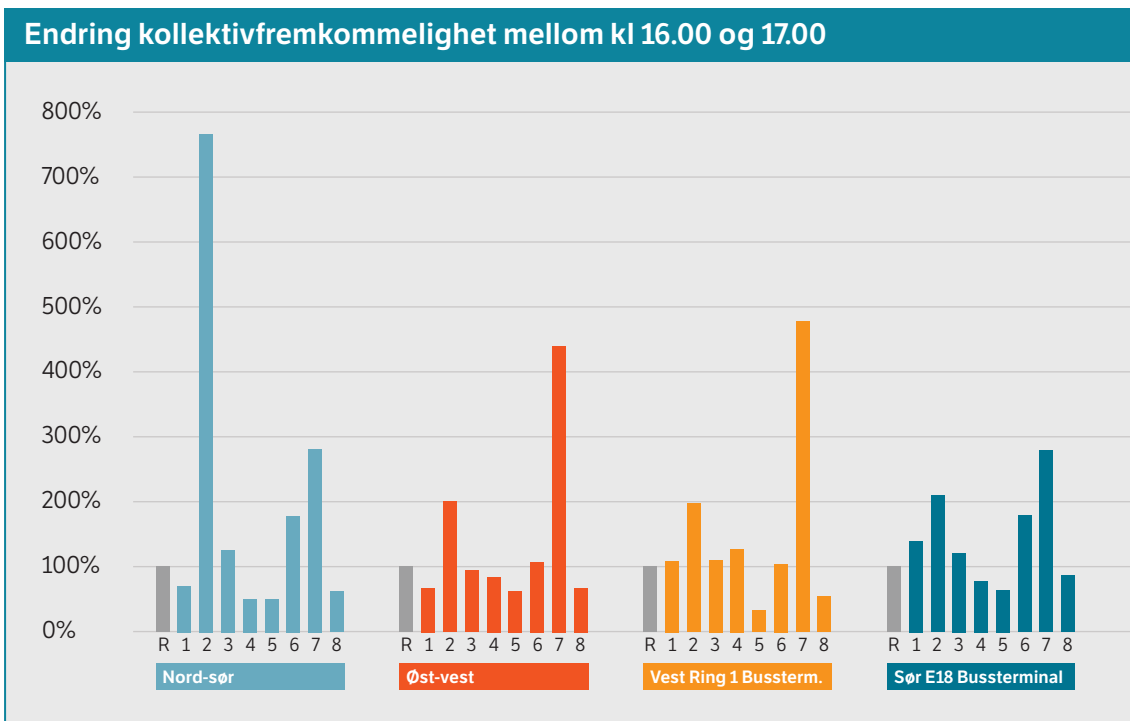
Dette gir en tydelig indikasjon på at fremkommelighet blir uegnet for aktuelle bussforbindelser. Dette betyr at endringer i veisystemet må sees i sammenheng med ambisjoner for fremtidig kollektivtilbud, og Oslo S sin funksjon som kollektivknotepunkt.



Figur 21 Busslinjer for datauttak.



Figur 22 Endring reisetid i % (sek/km), R er referanse.



Figur 23 Endring reisetid i % (sek/km), R er referanse.

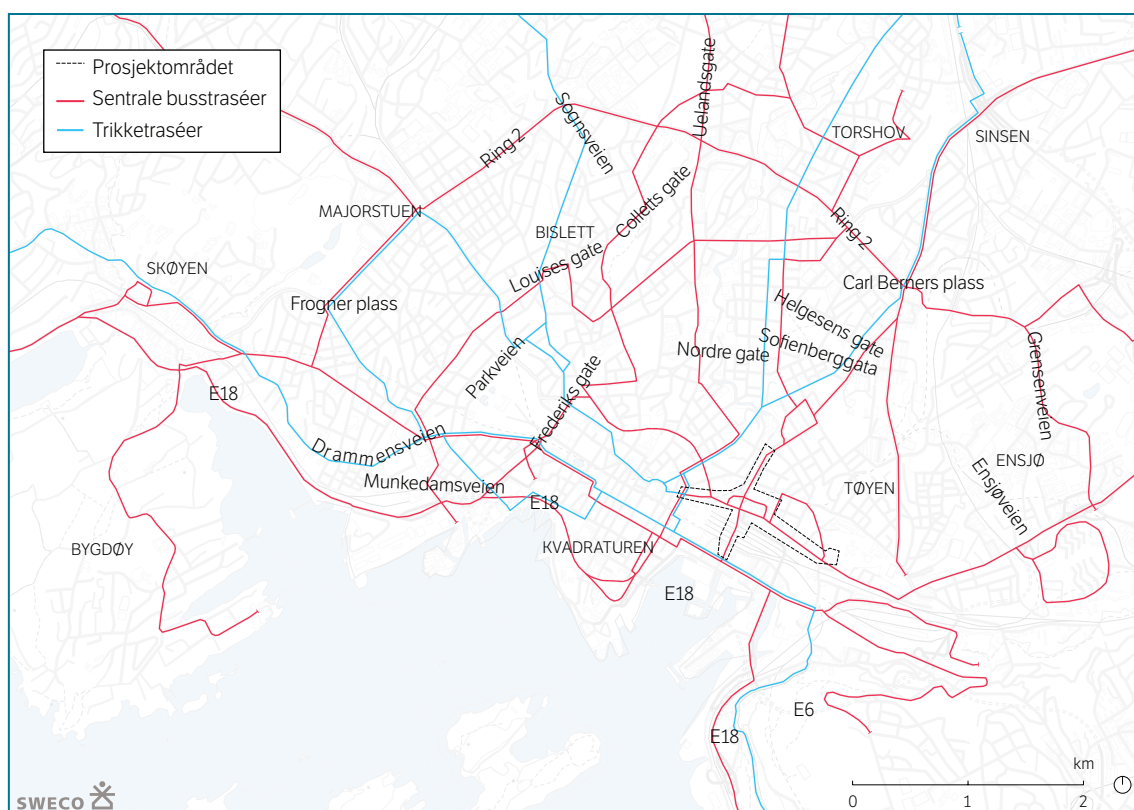
Kollektivtrafikk utenfor Oslo S området

Reisetid med buss og trikk i Oslo er prisgitt fremkommeligheten i veinettet. Veinettet er i stor grad tilrettelagt med kollektivfelt og annen kollektivprioritering. Økt biltrafikk vil likevel påvirke buss- og trikketraseer og gi økt reisetid og redusert forutsigbarhet utenfor prosjektområdet.

Ved tiltak i Oslo S-området, som overfører biltrafikk til øvrig hovedveinett, vil dette i stor grad sammenfalle med nettverket for sentrale buss- og trikketraseer. Dette vil

kunne ha negativ påvirkning på kvaliteten på kollektivtilbudet i Oslo, både med forverret fremkommelighet i rushtiden, og at rushtidsperiodene vil få økt varighet.

System 2, 3, 6 og 7 vil ha betydelig overføring av biltrafikk til hovedveinettet, og derfor medføre negativ påvirkning på kollektivtrafikkens fremkommelighet sentralt i Oslo. Særlig bussfremkommeligheten rundt kollektivknutepunktet Nationaltheatret kan bli betydelig svekket.



Figur 24 Sentrale buss- og trikketraseer i Oslo sentrum (Kilde: Sweco).

Fremkommelighet ved utrykning for nødetatene

Foretrekker hovedveger

Hovedgater og hovedveier er foretrukne ved utrykning for nødetatene. I Oslo S-området utgjør veisystemet et viktig knutepunkt for kobling av statlige og kommunale hovedveier, og har derfor en tydelig rolle for å ivareta effektiv utrykning. Dagens toplanskryss gir god fremkommelighet for nødetatene i dag, og sikrer effektiv utrykning for brannvesen og politi som er lokalisert på hver side av prosjektområdet.

Nylandsbrua fjernes

Ved fjerning av kjøremuligheten over Nylandsbrua (System 6 og 7), vil utrykning på tvers av sporområdet være avhengig av fremkommeligheten på Nordenga bru. Nordenga bru vil ha for lite kapasitet i rush-tiden, og vil ha betydelig køoppbygging. Det vurderes at Nordenga bru eventuelt har behov for ett ekstra kjørefelt forbeholdt utrykning.

Nylandsbrua som kollektivtrase

Dersom Nylandsbrua tilrettelegges som kollektivtrase (System 2 og 3) vil utrykningskjøretøy kunne kjøre sammen med buss-trafikken. Dette vil ivareta god fremkommelighet ved utrykning, men kan bli hindret som følge av køoppbygging fra kryss i Schweigaards gate.

Nylandsveien fjernes

Ved fjerning av Nylandsveien nord for sporområdet (System 6) vil utrykningskjøretøy miste en betydelig kobling i hovedveinettet. De parallelle alternativene er i hovedsak lokale gater preget av smalt tverrsnitt, lave hastigheter og en stor andel av myke trafikanter, noe som ikke gir et godt grunnlag for effektiv utrykning.

Nylandsveien som kollektivtrase

Dersom Nylandsveien tilrettelegges som kollektivtrase (System 4) vil utrykningskjøretøy kunne kjøre sammen med busstrafikken. Dette vil ivareta god fremkommelighet ved utrykning, men kan bli hindret som følge av køoppbygging fra kryss i Schweigaards gate.

Sårbar fremkommelighet

Det vurderes at fremkommeligheten ved utrykning blir mer sårbar for system 2, 3, 4, 6 og 7 som har redusert fremkommelighet i viktige kryss.

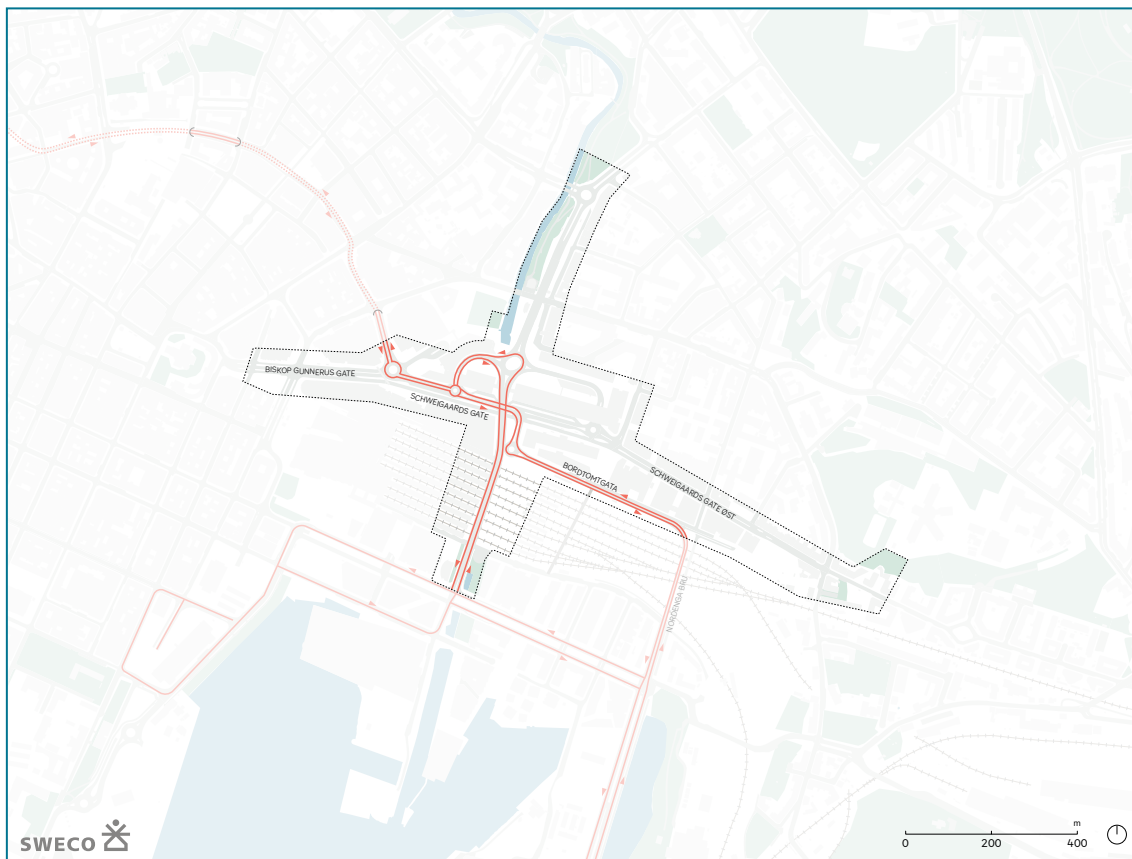
Systemene vil i ulik grad avvise biltrafikk over sporområdet. Generelt vil økte trafikkmengder og økte forsinkelser i veinettet svekke fremkommeligheten ved utrykning i områdene det gjelder utenfor prosjektområdet.

Generelt vil mer trafikk medføre at utrykningskjøretøy må tilpasse kjøringen mer til andre på veien, noe som gir redusert fremkommelighet.

Omkjøring ved stengte tunneler

Nylandsbrua, Nordenga bru og Schweigaards gate vest for Nordenga bru benyttes som omkjøringsvei ved stenging av Festnings- og Bjørvikatunnelen. Bjørvikatunnelen har en ÅDT på 68 000 (2023).

En kapasitetsreduksjon over sporområdet som påvirker omkjøring til tunnelsystemet må risikovurderes i senere arbeid.



Figur 25 Omkjøringsruter for Bjørvikatunnelen og Festningstunnelen som går gjennom prosjektområdet (Kilde: Sweco).

Hva har vi ikke svar på?

Temarapport for trafikk gir innblikk i den trafikale risikoen ved endring av veisystemet i Oslo S, men det er også flere spørsmål som ikke er besvart i analysen:

- Hva er potensiale for endring av reisevaner?
- Hvordan påvirkes robustheten til vegsystemet?
- Hva om Ring 1 er stengt for biltrafikk?
- Hvilke trafikale konsekvenser kan ventes utenfor Ring 2?
- Hva er bussterminalens rolle i et fremtidig veisystem?
- Hvordan vil flere myke trafikanter i området påvirke trafikkavvikling?



Foto: Knut Opeide

Oppsummering

Temarapport trafikk er en del av et kunnskapsgrunnlag som sammen med «Behovskartlegging» og «Systemskisser» utforsker mulighetsrommet for utvikling av byrommene, samt statlig og kommunalt veinett på nord-østsidan av Oslo S, og må sees i sammenheng med disse dokumentene.

Under følger Bymiljøetaten og Statens vegvesens vurdering av de viktigste funnene for trafikk i kunnskapsgrunnlaget.

Temarapporten for trafikk viser at veisystemet i Oslo S-området i dag utgjør en betydelig rolle i hovedveisystemet, og bidrar med å skjerme lokalmiljøer for biltrafikk. Systemene hvor man opprettholder dagens toplanskryss viser lokale, og mindre inngripende, trafikale konsekvenser. Øvrige systemer viser en større reduksjon av veikapasiteten, og innebærer betydelig risiko for negative konsekvenser for nødetater, kollektivtrafikk, byliv og bomiljø i indre by.

En større ombygging av veisystemet rundt Oslo S vil uten avbøtende tiltak kunne gi:

- Økt trafikk i Operatunnelen. Operatunnelen er på kapasitetsgrensen og en økning av trafikk vil gi økt risiko og større konsekvens ved hendelse
- Omfordeling av trafikk til kommunalt hovedveinett og boligområder
- Redusert fremkommelighet for kollektivtransport og forringet funksjon for Oslo S som kollektivknutepunkt
- Svekket robusthet i veisystemet og redusert fremkommelighet for nødetater i indre by

Konsekvensene for de mest inngripende systemene fremstår krevende og belastende trafikalt sett, og en realisering av systemene vil kunne medføre behov for kraftfulle virkemidler for å redusere bilbruk.

Det påpekes samtidig at rammebetingelsene for en transformasjon av området kan endres over tid, og at en fortsatt satsing på kollektivtransport, endringer i reisemåter og trafikkreduserende tiltak vil kunne endre forutsetningene for utviklingen av området. Særlig vil planlagte kollektivtiltak og knutepunktutvikling i og rundt Oslo kunne redusere både antall busser som kjører gjennom området, og antall busser som har behov for termineringsplass og holdeplass.

En reduksjon av buss i området vil sammen med trafikkreduserende tiltak kunne gi et økt handlingsrom for endringer av veisystemet, og åpne mulighetsrommet for en større transformasjon. Det er samtidig viktig at en fremtidig transformasjon ivaretar de kritiske funksjonene veisystemet utgjør i dag. Det statlige og kommunale veinettet utgjør et samlet system, som må fungere til beste for byen og regionen som helhet.