

# Forberedende arbeid Oslo S

## Kunnskapsgrunnlag – Temarapport Trafikk

### Teknisk vedleggsrapport

Dato: 22.5.2026

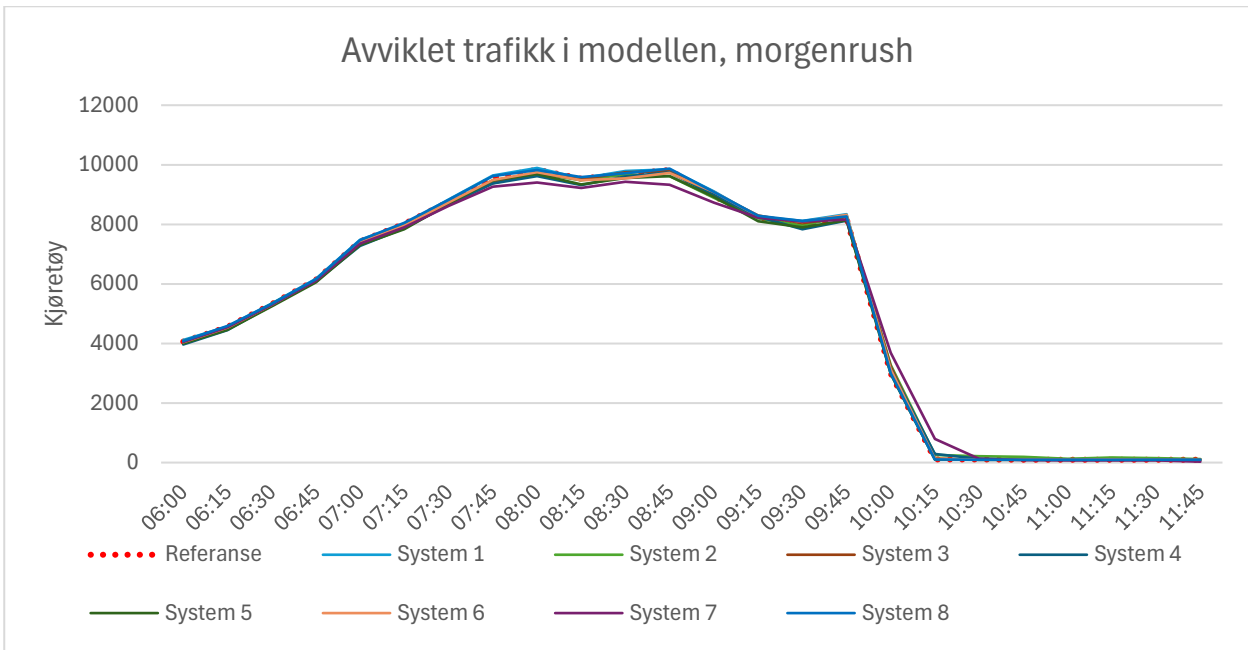
## Avvikling av biltrafikk og avviklingskvalitet

I trafikkmodellen vil en andel bilister velge å endre reiseruter som følge av kapasitetsreducerende tiltak som gjennomføres i prosjektområdet. Hvor stor effekt dette får ellers i veinettet vil avhenge av grad av trafikkavvisning, hvorvidt det er enkelte relasjoner som blir mer berørt enn andre, og hvor mange aktuelle alternative rutevalg som finnes. Det vil også avhenge av hvor stor andel av kjøretøyene som kjører faste ruter, f.eks. busser og renovasjonskjøretøy.

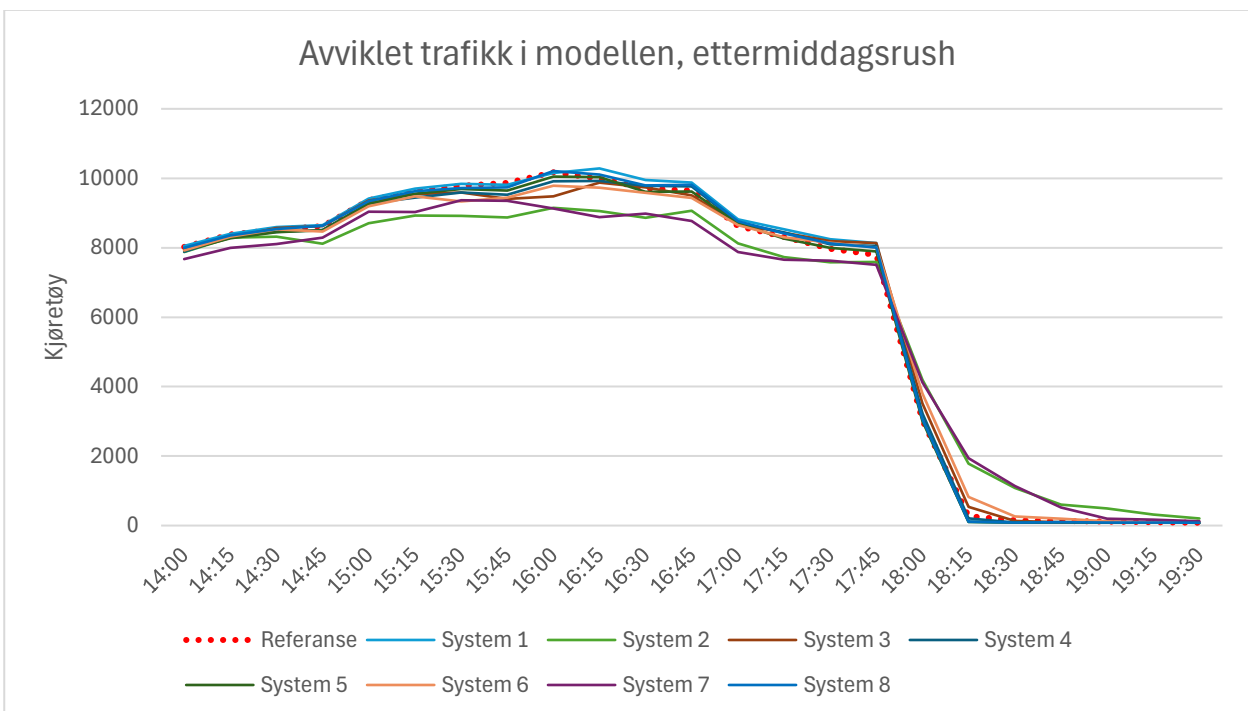
Trafikkmodellen legger i stor grad til grunn at det oppstår en likevekt mellom bruk av ulike reiseruter for å redusere den samlede reisetiden. I rushperioder er det imidlertid begrenset med kapasitetsreserver igjen i veinettet. Dette innebærer at effekten av mindre kapasitets-reducerende tiltak i prosjektområdet til en viss grad kan absorberes av modellen, mens stor trafikkavvisning i prosjektområdet vil gi store ringvirkninger.

Det er hentet ut informasjon om antall kjøretøy som kjører ut av modellen per 15. minutt for å vurdere den generelle avviklingskvaliteten i modellen for morgen- og ettermiddagsrush. Det bemerkes at modellen er forholdsvis liten og at eventuelt endrede reisetidsforhold må være tilstrekkelig til at dette forskyves over i neste tidsintervall.

Figur 1 og figur 2 viser avviklet trafikk i modellen i morgen- og ettermiddagsrushet. Den beste indikasjonen på forverret avviklingskvalitet er at færre kjøretøy blir avviklet i rushtid og flere kjøretøy blir avviklet senere på morgenen og ettermiddagen.



Figur 1: Avvikling av biltrafikk i modellen, morgenrushet.

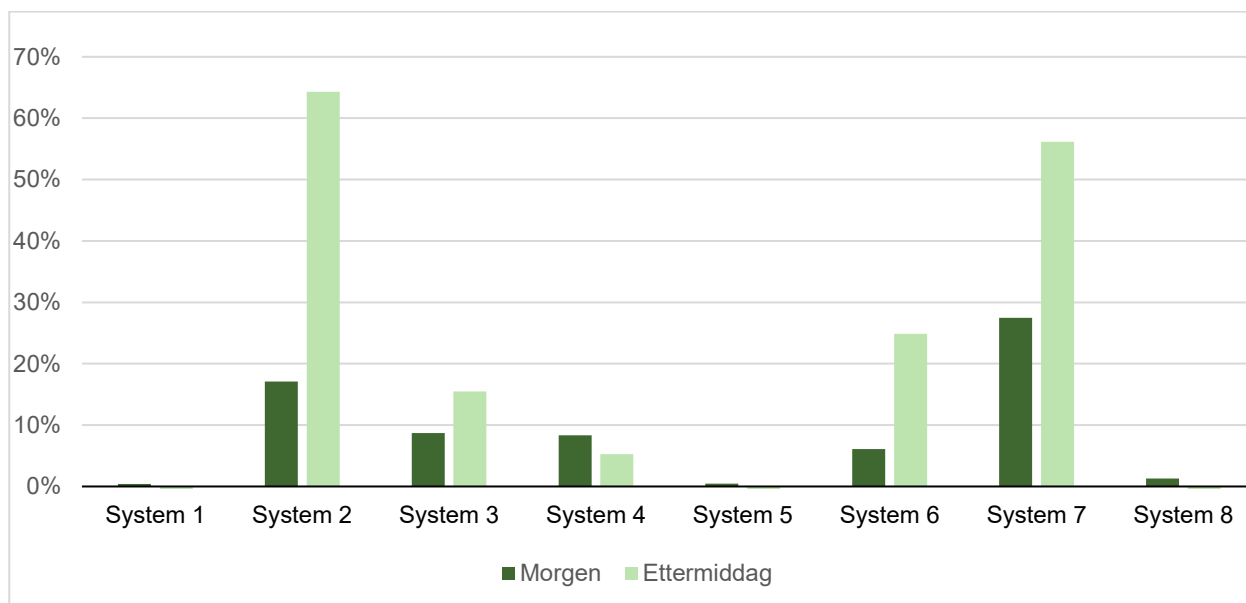


Figur 2: Avvikling av biltrafikk i modellen, ettermiddagsrush.

## Overordnet vurdering av avviklingskvalitet for systemene

Grafen under viser endring i den samlede reisetiden i veinettet for hele modellområdet i morgen- og ettermiddagsrush mot referansen. System 2 og 7 utpeker seg med stor økning i reisetid.

System 1, 5 og 8 har tilnærmet ingen endring i samlet reisetid. Grunnet noe annerledes håndtering av signalanlegg i referanse (tidsstyrt) og systemene (kjøretøystyrt), har noen av disse alternativene fått redusert reisetid. Grafen er imidlertid avgrenset til ikke å vise negative verdier som tilsvarer redusert samlet reisetid i modellen. Dette som følge av at alle systemene forutsetter kapasitetsreduksjon og er ikke ventet å gi redusert reisetid.



Figur 3: Endring i reisetid for biltrafikken i veinettet i hele modellområdet for de ulike systemer om morgen- og ettermiddag sammenlignet mot referansesituasjonen.

### System 1

Tiltak i prosjektområdet gir ingen avvising av trafikk i morgen- eller ettermiddagsrush. Avviklet trafikk i modellen per tid er tilnærmet lik referansesituasjonen. Det oppstår begrenset med nye flaskehals/ problempunkter i veinettet.

### System 2

Tiltak i prosjektområdet gir stor avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i veinettet i morgenrush, mens det blir større forsinkelser i ettermiddagsrushet.

### System 3

Tiltak i prosjektområdet gir moderat til stor avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i veinettet i begge rush. Det oppstår likevel tidvis økte forsinkelser i modellen.

### System 4

Tiltak i prosjektområdet gir moderat avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i veinettet i begge rush. Det oppstår likevel tidvis økte forsinkelser i modellen.

### System 5

Tiltak i prosjektområdet gir ingen avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i veinettet i begge rush.

### System 6

Tiltak i prosjektområdet gir moderat til stor avvising av trafikk i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i modellen i begge rush. Det oppstår likevel tidvis økte forsinkelser i modellen.

### System 7

Tiltak i prosjektområdet gir store avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i veinettet i morgenrush, mens det blir større forsinkelser i ettermiddagsrushet.

### System 8

Tiltak i prosjektområdet gir ingen avvising av trafikk både i morgen- og ettermiddagsrush. Dette gir begrenset utslag på den samlede avviklingen i modellen i begge rush.

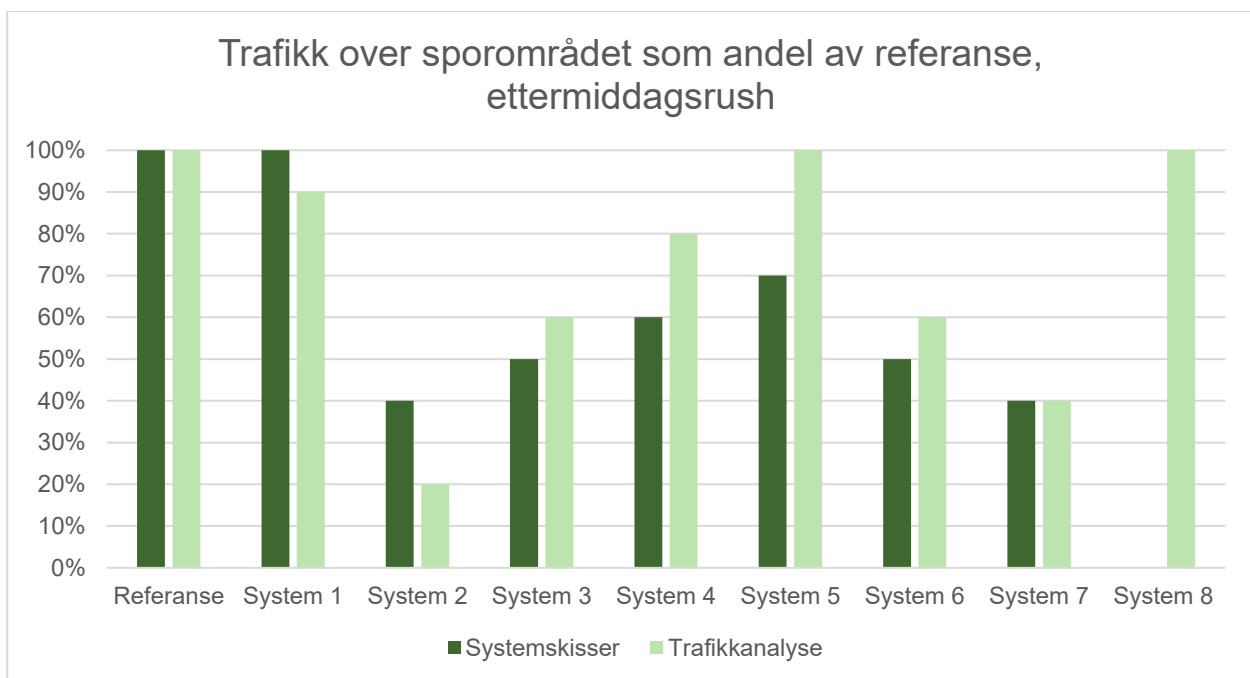
## Sammenligning mot «Systemskisser»

Som del av kunnskapsgrunnlaget til «Systemskisser» ble det gjennomført en forenklet vurdering av trafikkavvising rundt Oslo S for de ulike systemene. Dette ble gjort ved å benytte en liten modell med et fast trafikkgrunnlag for en referansesituasjon høsten 2023 med Ring 1 åpen.

I den lille modellen var det ikke mulig å endre rutevalg, noe som innebærer at det oppstår avviklingsproblemer når kapasiteten i veinettet reduseres betraktelig. For hvert av systemene, med unntak av system 8 som kom i senere fase, ble det sett på hvor mye trafikken i området måtte reduseres for at modellen skulle kjøre gjennom. Trafikkreduksjonen ble lagt flatt på alle relasjoner i modellen. Dette innebærer at trafikken ble redusert frem til man grovt sett balanserte trafikketerspørselen med flaskehalsen i systemet. Flaskehalsen i prosjektområdet er i all hovedsak avgrenset til systemet mellom Schweigaards gate, Nordenga bru og Nylandsbrua.

Ettermiddagsrushet er generelt noe større enn morgenrushet, og ble dimensjonerende for andelene som ble oppgitt i «Systemskisser».

Det er derfor valgt å vise andelen fra «Systemskisser» sammen med trafikkmengdene som registreres i prosjektområdet kl. 16-17 i Tett by-modellen over sporområdet. Dette er vist i figur 4, hvor man et avvik på 0-30 prosentpoeng mellom «Systemskisser» og resultatet fra Tett by-modell.



Figur 4: Trafikk over sporområdet som andel av referanse i «Systemskisser» og i trafikkanalysen med Tett by-modellen.