

Byvekstsamarbeidet i Oslo-området

► Evaluering av stengingen av Ring 1

Statusrapport 2025

Oppdragsnr.: 52406721 Dokumentnr.: 02 Dato: 2026-02-05



Oppdragsgiver: Byvekstsamarbeidet i Oslo-området
Oppdragsgivers kontaktperson: Zita Asdal
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Ingunn Opheim Ellis
Fagansvarlig: Kristine Wika Haraldsen
Andre nøkkelpersoner: Frode Voldmo og Mathias Vestgård

Forord fra byvekstsamarbeidet for Oslo-området

Ring 1 i Oslo sentrum, mellom Oslo Spektrum og St. Olavs gate, vil være stengt fra 2024 til 2027 i forbindelse med bygging av nytt regjeringsskvarter. Byvekstsamarbeidet i Oslo-området ønsker å evaluere effekten av stengingen og innførte tiltak. Hensikten er å få kunnskap om hvordan stengingen påvirker måloppnåelse for nullvekstmålet, og hvilke konsekvenser den har for befolkningen og nytte- og næringstransporten.

Evalueringen vil gå over tre år mens Ring 1 er stengt. Det gjennomføres undersøkelser blant befolkningen og nytte- og næringstransport i høst-halvåret. Den første undersøkelsesperioden ble gjennomført høsten 2024.

Oppdraget gjennomføres av Norconsult på oppdrag fra byvekstsamarbeidet i Oslo-området.

Prosjektgruppen fra Norconsult har i hovedsak bestått av:

- Oppdragsleder: Frode Voldmo til høst 2025, Ingunn Opheim Ellis fra og med høst 2025
- Kristine Wika Haraldsen
- Mathias Vestgård

Oppdragsgivers prosjektgruppe har bestått av:

- Fungerende koordinator: Zita Asdal, sekretariatet for Oslopakke 3- og byvekstsamarbeidet
- Beate Nygård, Nordre Follo kommune
- Håvard Mageli, Lillestrøm kommune
- Liv Eva Wiedswang, Bærum kommune
- Marie Aarestrup Aasness, Statens vegvesen
- Terje Falch, Oslo kommune
- Helga Horge-Trømborg, Akershus fylkeskommune
- Frode Hauglin, sekretariatet (sekretær)

Sammendrag

Ring 1 i Oslo sentrum, mellom Oslo Spektrum og St. Olavs gate, vil være stengt fra 2024 til 2027 på grunn av byggingen av det nye regjeringskvartalet. Byvekstsamarbeidet i Oslo-området har i den forbindelse satt i gang en treårig evaluering for å få kunnskap om hvordan stengingen påvirker måloppnåelse for nullvekstmålet, og hvilke konsekvenser den har for befolkningen og nytte- og næringstransporten.

Evalueringen skal bidra til økt innsikt i hvordan befolkningen tilpasser reisene sine og holdnings- og atferdsendringer over tid, og på hvilken måte nytte- og næringstransporten innretter arbeidet. Den vil også gi et grunnlag for å si noe om hvilken virkning planlagte prosjekter og innførte tiltak har hatt underveis i perioden.

I denne rapporten oppsummeres resultater fra den andre undersøkelsesperioden, som fant sted høsten 2025. Det er gjennomført en holdnings- og reisevaneundersøkelse blant befolkningen i Oslo, Bærum, Asker, Nordre Follo og Lillestrøm. Tilsvarende undersøkelse ble gjennomført høsten 2024, og vil bli gjennomført høsten 2026. Høsten 2024 ble det også gjennomført undersøkelser blant aktører innen nytte- og næringstransport, som vil bli videreført høsten 2026.

Befolkningen tilpasser seg

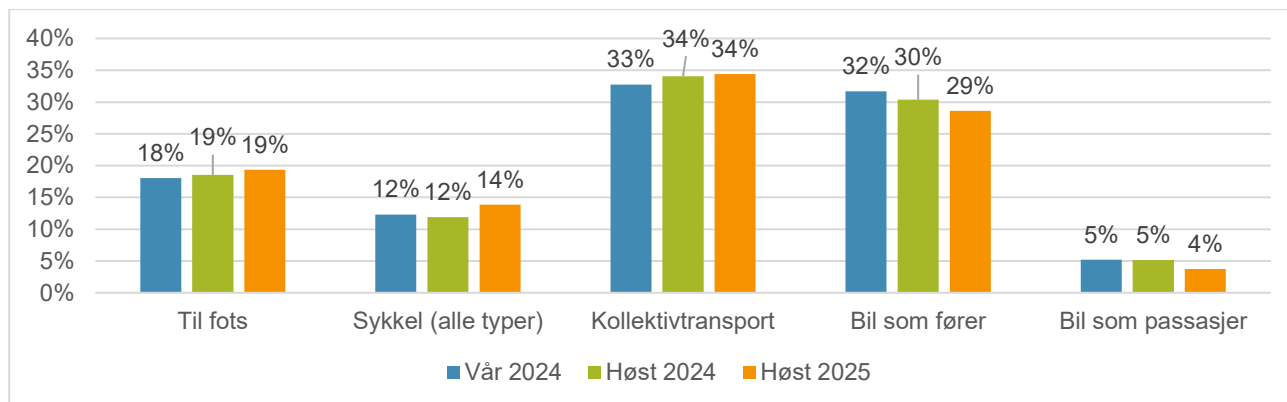
Andelen som er berørt av at Ring 1 er stengt eller av de tilhørende tiltakene er redusert fra i overkant av 60 prosent i 2024 til omtrent 50 prosent i 2025. Det betyr at stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak fortsatt påvirker befolkningens reiser ett og et halvt år etter gjennomføring, men at færre er påvirket enn for ett år siden.

Reisene er mest påvirket for bosatte i Asker og minst for bosatte i Lillestrøm. Omtrent 75 prosent av innbyggerne i Asker svarer at reisene er påvirket av ett eller flere tiltak. Dette er omtrent uendret fra høsten 2024. I de andre kommunene er andelen som opplever at deres reiser er berørt redusert. Det er Oslo som har størst reduksjon i andel som opplever at deres reiser er berørt av tiltakene.

Disse resultatene tyder på at befolkningen har tilpasset seg tiltakene over tid. Dette støttes opp av at berørte har endret på sine reiser, og at trafikkrapportene viser reduserte trafikale utfordringer i korridorene inn til Oslo. Det støttes også opp gjennom tendenser til økt aksept for tiltakene som avdekkes i holdningsundersøkelsen.

Redusert bilbruk på arbeidsreiser

Det er små endringer i reisemiddelfordelingen i byområdet i perioden fra før stengingen av Ring 1 våren 2024 til høsten 2025. Resultatene tyder likevel på en nedgang i bilbruk på arbeidsreiser. Det er særlig bilreiser i rushtid som i størst grad har vært berørt av tiltak og trafikale utfordringer etter stengingen av Ring 1. Videre ser det ut til at andelen sykkelreiser til arbeid har økt det siste året. Resultatene høsten 2025 viser altså en tendens til økning i sykkel og nedgang i bilbruk på arbeidsreiser for byområdet som helhet.



Figur S-1: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser. N 2024=6203, N 2025=2899.

Det er forskjeller i utviklingen av reisemiddelfordelingen mellom de ulike kommunene. Vi ser tendenser til redusert bilbruk i kommunene som i størst grad er påvirket av tiltakene, altså Oslo, Asker og Bærum. Videre ser vi tendenser til økt bilbruk i kommunene som i minst grad er påvirket av tiltakene i forbindelse med stengingen av Ring 1, altså Lillestrøm og Nordre Follo. Dette tyder på at tiltakene for å begrense bilbruk har hatt en effekt blant de som er truffet av tiltakene.

Skjev tiltaksbelastning mellom kommunene

De som er berørte av tiltakene opplever at dette er viktigere for dem enn det var i 2024. Det er altså færre som er berørte av tiltakene, men det er en betydelig tiltaksbelastning for de som er berørte.

Andel berørte og opplevelsen av hvor inngripende tiltakene er, viser at både Asker og Bærum har høy tiltaksbelastning sammenliknet med de andre kommunene. Den er høyest i Asker, noe som blant annet kan forklares med høy bilandel på arbeidsreiser og høy andel pendlere. Dette gjør at en stor andel av befolkningen er påvirket av elbilforbud i kollektivfelt på E18 og opplever økt reisetid på sine reiser.

Pendlerne er mest berørt av tiltakene

De som pendler inn til Oslo er påvirket av tiltakene i større grad enn befolkningen som helhet. Omtrent 65 prosent av pendlerne er påvirket av tiltakene, mot omtrent 50 prosent i befolkningen. Sammenliknet med hele befolkningens arbeidsreiser er det i denne gruppen en større andel som benytter bil og kollektivtransport til arbeid nesten hver dag. Det er også en høyere andel som opplever økt kø og endret reisetid grunnet tiltakene i denne gruppen. De som pendler inn til Oslo er samtidig mer fleksible i sin arbeidshverdag enn befolkningen som helhet. Over 70 prosent av dem som pendler inn til Oslo har fleksibelt oppmøtetidspunkt, og nesten 70 prosent av dem som pendler har mulighet for hjemmekontor.

Befolkningen er delt i holdninger til bilrestriktive tiltak

I underkant av 40 prosent av befolkningen i Oslo-området ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune, mens i overkant av 40 prosent ikke ønsker slike tiltak i sin kommune. Resultatene er omtrent like som høsten 2024. Andelen som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune er høyest blant befolkningen under 50 år i Oslo. Befolkningen i Nordre Follo er minst positive til tiltak for å redusere bilbruk, i nesten alle aldersgrupper. Kvinner er noe mer positive enn menn. Holdningen til tiltak for å redusere bilbruk henger sammen med transportmiddelbruk, slik at sannsynligheten for å være positiv til tiltak øker med antall sykkelreiser per uke, og reduseres med antall bilreiser per uke.

Økt aksept for at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt

Resultatene fra undersøkelsen tyder på økt aksept i befolkningen for tiltaket som går ut på å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager. Andelen som er helt eller ganske enig i at det er fornuftig å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager for å unngå overbelastning i veisystemet i Oslo mens Ring 1 er stengt, har økt fra 36 til 44 prosent. Andelen som er uenig er redusert fra 40 til 34 prosent for byområdet som helhet.

Befolkningen i Asker er mest negativ til tiltaket som innebærer at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt, etterfulgt av Bærum. Dette er i tråd med resultatene i undersøkelsen som viste at befolkningen i Asker i størst grad er rammet av tiltaket. Befolkningen i Asker har rapportert den høyeste bilandelen på både arbeids-/ studiereiser og fritidsreiser, blant de kommunene som er med i undersøkelsen. Det er en betydelig andel i Asker som benytter bil på E18 på sine arbeidsreiser, og ikke har alternative kjøreruter inn til Oslo.

De trafikale konsekvensene går seg til

Resultatene tyder på at utfordringene knyttet til stengingen av Ring 1 og at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt er redusert. Fra høsten 2024 til høsten 2025 er andelen som mener de trafikale konsekvensene er større enn forventet redusert, og andelen som er uenige i påstanden har økt. Dette henger trolig sammen med at det har vært lempet på elbilforbud i kollektivfeltene flere steder i løpet av 2025.

Positive effekter for nullvekstmålet

Resultatene fra undersøkelsene støttes opp av trafikkrapporter fra ViaNova og Statens vegvesen. Rapportene viser at biltrafikken over bygrensen i vest var noe redusert høsten 2025 fram til november sammenliknet med før stengingen av Ring 1. Det er i vest undersøkelsen viser at befolkningen i størst grad er berørt av de restriktive tiltakene gjennomført i forbindelse med stengingen av Ring1. For bygrensene i nord-øst og sør viser rapportene at biltrafikken er på nivå med eller litt høyere enn før stengingen av Ring 1. Det er her undersøkelsen viser at befolkningen i minst grad er berørte av tiltakene. Resultatene tyder på at bilrestriktive tiltak virker, samtidig som at sterkere tiltak må til for å få til større endringer i reisemiddelfordelingen.

Holdningsundersøkelsen viser tendenser til økt aksept i befolkningen for tiltakene som er gjennomført i forbindelse med stengingen av Ring 1 høsten 2025 sammenliknet med høsten 2024. Dette gjelder spesielt at elbiler ikke får kjøre i kollektivfelt. Dette tyder på at holdningsendringer kommer med tiden, og at befolkningen tilpasser seg tiltak som innføres. Samtidig er holdningene delt, og resultatene viser at deler av befolkningen, spesielt grupper med høy tiltaksbelastning, er negative til tiltakene som er gjennomført.

For en mer omfattende oppsummering av funn fra undersøkelsene, se kapittel 5.

Innhold

1	Innledning	7
1.1	Tiltak knyttet til stengingen av Ring 1	8
1.2	Trafikale virkninger av tiltakene	11
1.3	Undersøkelsesopplegg	12
1.3.1	Holdnings- og reisevaneundersøkelse blant befolkningen 2025	13
1.3.2	Feilmarginer	15
2	Ringvirkninger for befolkningen	17
2.1	Færre er påvirket av tiltakene enn i 2024	17
2.2	Befolkningen har endret sine reiser noe	19
2.2.1	Endringene er viktige for trafikantenes hverdag	20
2.2.2	Små endringer i opplevelse av trygghet	21
2.2.3	Reiser til handel og byliv i Oslo	21
3	Endringer i reiser og transportmiddelbruk	23
3.1	Redusert bilbruk på arbeidsreiser	23
3.2	Økt reisetid	24
3.3	Rammer for reisevaner	25
4	Holdninger til tiltak	28
4.1	Holdninger til bilrestriktive tiltak	28
4.2	Tiltak i forbindelse med stenging av Ring 1	31
4.3	Videreføring av tiltak når Ring 1 åpner igjen	35
5	Foreløpig evaluering av stenging av Ring 1	38
5.1	Positive effekter for nullvekstmålet	38
5.2	Færre er berørt av tiltakene	40
5.3	Fortsatt trafikale utfordringer	41
5.4	Konklusjon	42
6	Videre arbeid	43
7	Bibliografi	44

1 Innledning

I forbindelse med bygging av nytt regjeringkvartal, vil Ring 1 mellom Oslo Spektrum Pilestredet/ St. Olavsgate være stengt fra 1. juli 2024 til sommeren 2027. Stengingen har innvirkning på hele veinettet i Osloregionen.

Byvekstsamarbeidet i Oslo-området ønsker å evaluere effekten av stengingen og av tiltak som er gjennomført for å redusere ulempene ved at Ring 1 er stengt. Hensikten er å få kunnskap om hvordan stengingen påvirker nullvekstmålet, og hvilke konsekvenser den har for befolkningen og nytte- og næringstransporten.

Undersøkelsesopplegget strekker seg over tre år og skal gi kunnskap om konsekvensene av denne typen tiltak på lang sikt, men også underveis i prosjektperioden som grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak. I denne rapporten presenteres resultater fra undersøkelser som ble gjennomført høsten 2025. Dette er beskrevet i større detalj i avsnitt 1.3. Tilsvarende rapport ble utarbeidet for undersøkelser som ble gjennomført høsten 2024 (Norconsult, 2025)

Formålet med evalueringen er å gi kunnskap:

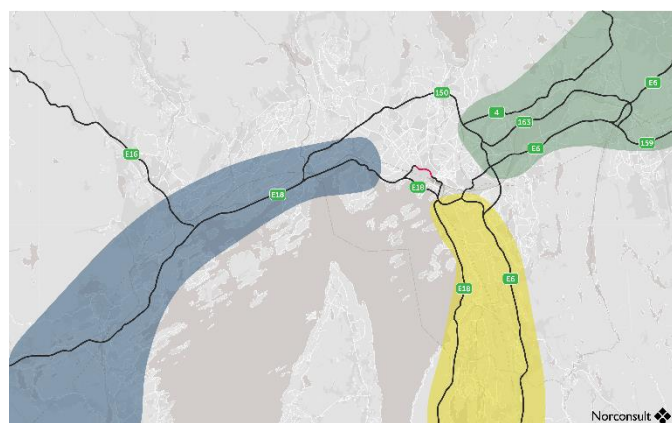
- ▶ om konsekvensene av at Ring 1 er stengt og tilhørende tiltak
- ▶ om holdnings- og atferdsendringer over tid
- ▶ som kan bidra til at byvekstsamarbeidet kan jobbe mer systematisk med alle virkemidler for å nå mål om nullvekst i biltrafikken

For å frembringe denne kunnskapen gjennomføres følgende undersøkelser i regi av denne evalueringen (se nærmere beskrivelse i avsnitt 1.3.1):

1. **Holdnings- og reisevaneundersøkelse** blant befolkningen i Oslo, Asker, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo. Formålet er å kartlegge hvordan ulike trafikantgrupper påvirkes i ulike deler av avtaleområdet og eventuelle endringer i reisevaner, transportmiddelvalg og holdninger til tiltak i løpet av perioden.
2. **Intervjuer og spørreundersøkelse om næringstransport.** Undersøkelsene kartlegger hvordan næringstransporten påvirkes av stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak. Her undersøkes blant annet endringer i reisetid og kjøremønster, samt påvirkning knyttet til vare- og tjenesteleveranser. Det ble gjennomført intervjuer og en spørreundersøkelse høsten 2024, og det planlegges nye intervjuer høsten 2026. Det er ikke gjennomført undersøkelser om næringstransport i 2025.



Kart over strekningen som er stengt. Kilde: Statens vegvesen.



Kart over transportkorridorene inn mot Oslo. Vestkorridoren i blått, Nordøst-korridoren i grønt og Sørkorridoren i gult. Strekningen som er stengt er markert i rødt.

Det gjennomføres flere andre undersøkelser og målinger parallelt som gir kunnskap om ulike aspekter ved stengingen av Ring 1, og som gir grunnlag for å vurdere avbøtende tiltak. Statens vegvesen registrerer og analyserer trafikkutviklingen kontinuerlig, med ViaNova som konsulent. Ruter og Jernbanedirektoratet følger passasjerutviklingen på berørte strekninger. Oslo kommune har egne trafikkregisteringer på lokale veier som påvirkes av stengingen.

Veiledning til rapporten

Innledningsvis beskriver vi i avsnitt 1.1 tiltak som er gjennomført i forbindelse med stengingen av Ring 1. Trafikale virkninger av stengingen og avbøtende tiltak, kartlagt av ViaNova, oppsummeres kort i avsnitt 1.2. Disse virkningene danner et bakteppe for analysene i resten av rapporten. Befolkningens reisevaner og holdninger til tiltak må ses i sammenheng med den faktiske trafikkutviklingen i kommunene. Videre beskrives opplegget for undersøkelsen som er gjort blant befolkningen høsten 2025 i avsnitt 1.3.

I kapittel 2 til 4 presenterer vi funn fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen blant befolkningen i kommunene Oslo, Lillestrøm, Nordre Follo, Bærum og Asker. Kapittel 2 handler om ringvirkninger for befolkningen av tiltak som er gjennomført. Dette handler om hvor mange som er påvirket, i hvilken grad og hvordan dette påvirker befolkningens reiser. I kapittel 3 dykker vi ned i endringer i reiser og transportmiddelbruk. Kapittel 4 handler om befolkningens holdninger til ulike tiltak og hvordan disse varierer blant ulike grupper av befolkningen.

Kapittel 5 er vår foreløpige evaluering av stengingen av Ring 1 og tiltakene som er gjennomført i den forbindelse i 2025. Her drøftes resultatene fra befolkningsundersøkelsene i 2024 og 2025 opp mot formålet med evalueringen for få fram et bilde av effekter for befolkningen.

1.1 Tiltak knyttet til stengingen av Ring 1

Innledningsvis gis en oversikt over tiltak som er gjennomført i forbindelse med stengingen av Ring 1. Ytterligere informasjon finnes hos Statens vegvesen som samler data og informasjon om stengingen av Ring 1¹, eller i Oslo kommunes oversikt over sykkel- og kollektivtiltak og trafikkreduserende tiltak for å redusere ulempene ved stenging av Ring 1².

Formålet med tiltakene er å sikre fremkommelighet i veinettet. Tiltakene utarbeidet av Statens vegvesen skal prioritere sikkerhet og ivareta beredskap i Operatunellen (ViaNova, 26.09.2024). Tiltakene inkluderer at adgang for elbiler fjernes i kollektivfeltene, utvidet informasjon på tavler/variable skilt kombinert med samvirkende ITS, utvidelse av kollektivfelt og optimalisering av bussprioritering i signalanlegg gir tilfartsregulering til Operatunellen. I tillegg er det gjennomført en rekke tiltak for å legge til rette for gange, sykkel og kollektivtransport i Oslo for å redusere ulempene ved stenging av Ring 1.

Figur 1-1 og Figur 1-2 er kart over tiltakene som er gjennomført på henholdsvis statlig og kommunalt veinett i og utenfor Oslo. På det statlige veinettet innebærer tiltakene, i tillegg til stengt Ring 1, at elbiler fra mai 2024 mistet tilgang til kollektivfeltet. Etter hvert ble det tillatt for elbiler å kjøre i kollektivfelt på helgedager. Det er i tillegg opprettet sammenhengende kollektivfelt i begge retninger på E18 mellom Operatunellen og Lysaker, med unntak ved av-/påkjøringer. Dette medfører at det stort sett er to felt for bil og ett felt for kollektiv i hver retning. På bygrensa i nord og sør er det inn mot Oslo åpnet for bruk av kollektivfelt for tungtrafikk.

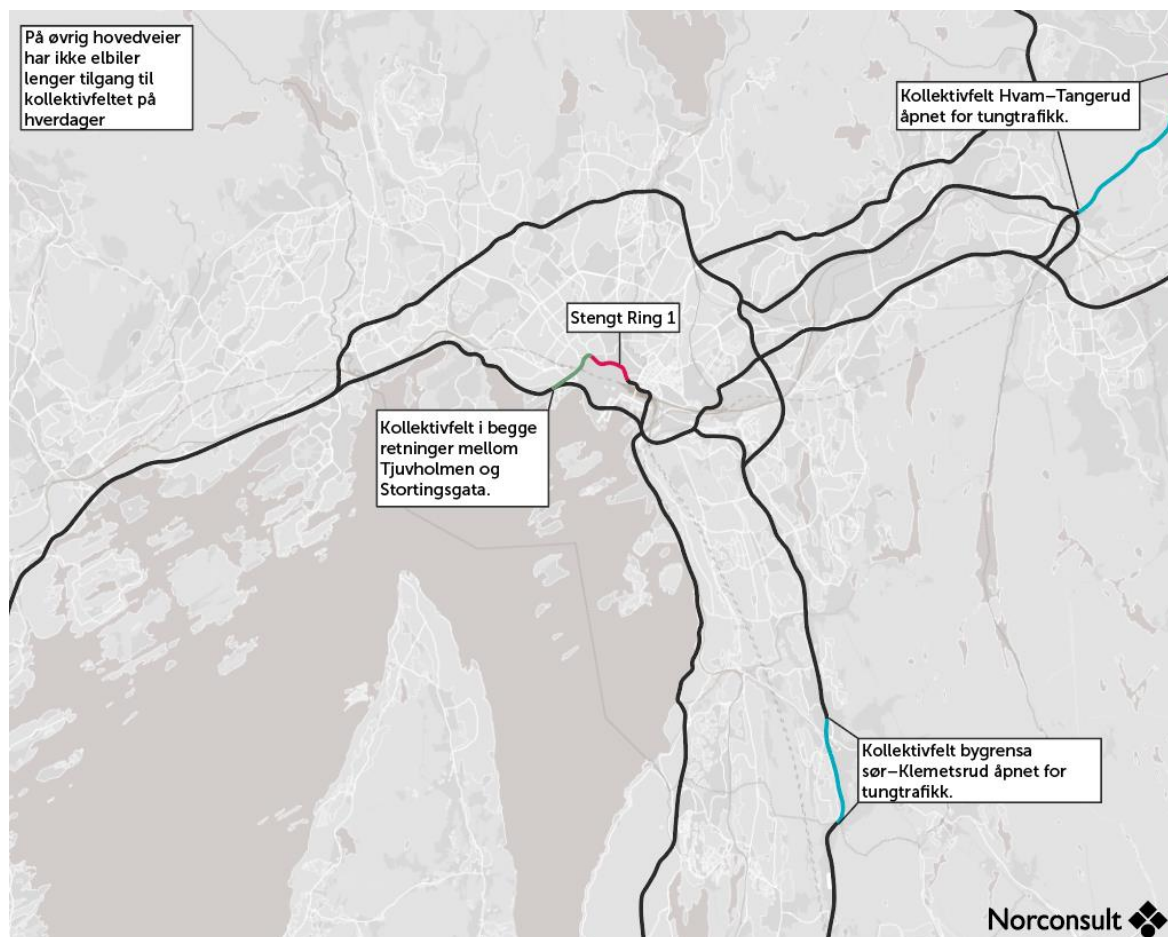
¹ [Nyhetsbrev og dokumenter | Statens vegvesen](#)

² [Midlertidig stenging av Ring 1 - Veiarbeid og vedlikehold - Oslo kommune](#)

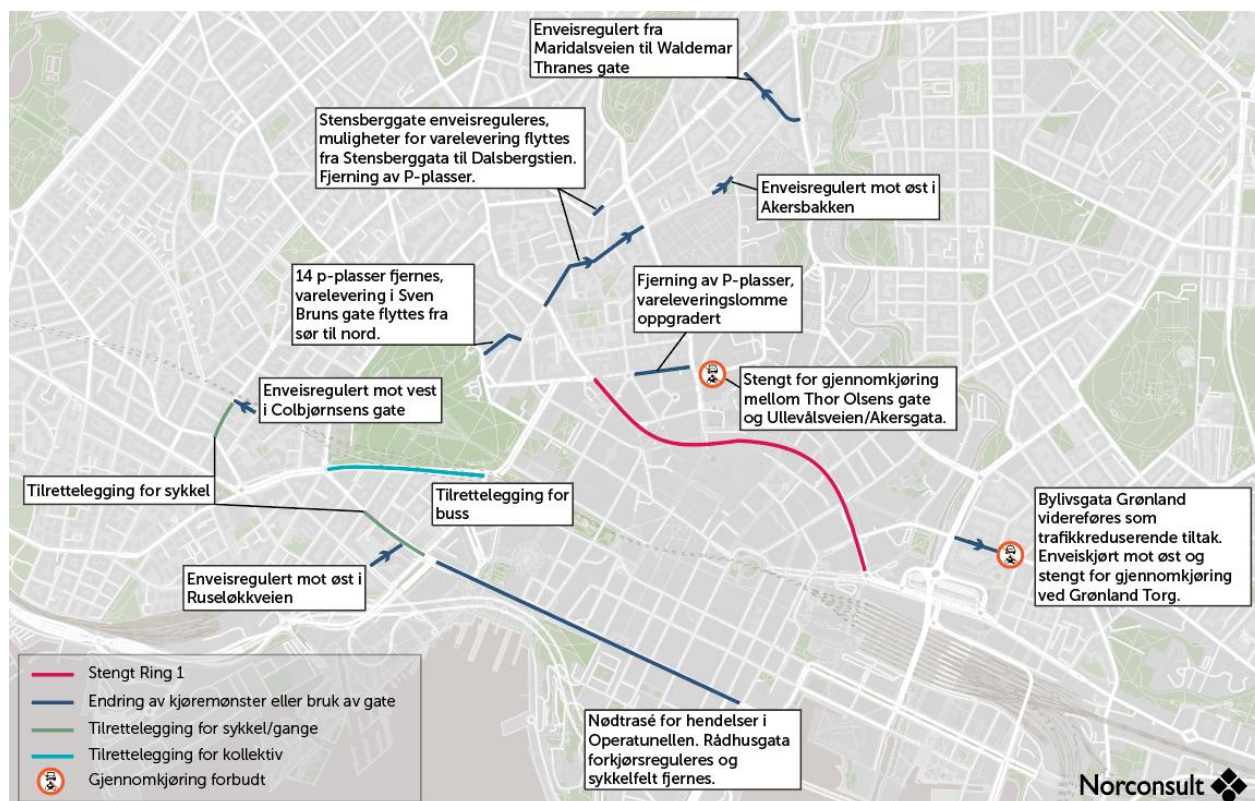
Bymiljøetaten i Oslo har gjennomført tiltak på gatenettet, i hovedsak for å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikken, samt for å redusere trafikale belastninger i boligområder. Ruter har endret trasé for enkelte ruter. Tiltakene inkluderer:

- Endringer i kjøremønster på lokalveier for å skjerme boligarter og -veier
- Nye kollektivfelt i Oslo sentrum
- Tiltak for gange- og sykkeltilrettelegging
- Trafikksikkerhetstiltak
- Endring i busstrasé for rute 37, 150, 160, 250, 250E, 255E

Noen steder er også vareleveringslommer flyttet og parkeringsplasser fjernet. I tillegg har Statens vegvesen søkt om og fått godkjent en nødtrasé i Rådhusgata og over Rådhusplassen for hendelser i Operatunellen.



Figur 1-1: Oversikt over tiltak i forbindelse med stengt Ring 1 på hovedveier i Oslo-området.



Figur 1-2: Oversikt over tiltak i forbindelse med stengt Ring 1 på gatenettet i Oslo sentrum. Kart er sammenstilt med informasjon fra Bymiljøetaten i Oslo (Bymiljøetaten i Oslo, 2024).

Tidslinje for tiltak i forbindelse med at Ring 1 er stengt:

- Våren 2024: Bymiljøetaten i Oslos tiltak på gatenettet
- 6. mai 2024: Fjerning av adgang for elbiler i kollektivfelt på Europa- og Riksveier i Oslo og innfartsårer til Oslo
- 20. mai 2024: Fjerning av adgang for elbiler i kollektivfelt på alle kommunale veier i Oslo
- **1. juli 2024: Ring 1 stenger.** Tungtrafikkfelt ble etablert på E6 i nordøst mellom Hvam og Tangerud, og i sør på E6 mellom Taraldrud og Klemetsrud
- 7. september 2024: Forbudet mot elbil i kollektivfeltet på E18 i korridor Vest ble opphevet på lørdager og søndager
- 11. januar 2025: Tillatt for elbiler å kjøre i kollektivfelt i helger på det øvrige riksveinettet i Oslo og Akershus.
- 27. juni 2025: Omdisponering av kollektivfelt til tungtrafikkfelt på E18 fra Asker til Holmen + nedsatt hastighet til 60 km/t i morgenrush
- 1. juli 2025: Tillatt for elbiler med 2 eller flere passasjerer i kollektivfelt fra Holmen til Sandvika

I tillegg til tiltakene som er gjennomført i forbindelse med stengingen av Ring 1, har det i samme periode skjedd andre større endringer i trafikksystemet som også kan ha påvirket trafikkavviklingen og folks reisevaner:

- 7. mars 2024 - 22. våren 2026 (planlagt): Griniveien mellom Bygrense og Røa redusert kapasitet på grunn av anleggsarbeider
- 15. april - 27. mai 2024: Ring 3 mellom Ullevål stadion og Nydalen stasjon, kun ett kjørefelt i begge retninger på grunn av utbedringer av Gjerdrums bru.
- 23. juni - 3. november 2025 Stenging av Majorstuen stasjon og T-baner i vest.
- 20. september Majorstuen stasjon åpner for reisende (T-baner på ringen)
- 23. juni – 17 oktober 2025 Anleggsarbeider E18 Vækerø, varierende betydning for trafikkavvikling

1.2 Trafikale virkninger av tiltakene

ViaNova følger de trafikale virkningene av stenging av Ring 1 på oppdrag fra Statens vegvesen³. Nyeste rapport fra ViaNova som dekker alle bygrensene, er fra juni 2025. Denne viser at biltrafikken i mai 2025 lå noe lavere enn samme tid to år tidligere, før stengingen av Ring 1. Det er hovedsakelig Vestkorridoren som har hatt nedgang i biltrafikk. Tidlig på høsten 2025 er antall bilreiser over bygrense vest redusert med omtrent 2 prosent sammenliknet med referansesituasjonen før stengningen av Ring 1 og innføring av tiltak, men fra november viser data fra Statens vegvesen at biltrafikken over alle bygrensene ligger høyere enn i 2023.

Fremkommelighet

Overordnet viser rapportene at fremkommeligheten for bil i hovedsak er redusert i Vestkorridoren i retning øst etter at elbilenes adgang til kollektivfeltene ble fjernet. Etter oppheving av elbilforbudet i kollektivfelt på lørdager og søndager, er trafikken i helgene i all hovedsak tilbake til en normalsituasjon.

I oktober var hastigheten for bil i morgenrush lavere enn før stenging av Ring 1 og tilhørende tiltak i store deler av Vestkorridoren i retning Oslo (Statens vegvesen, 2025). Rushtidsvarigheten var også 1-3 timer lengre enn i referanseåret. Ettermiddagsrush er mindre påvirket av tiltakene, og rapporten viser varierende hastighet og rushtidsvarighet i 2025 i forhold til referanseåret.

Ruter rapporterer om vedvarende forbedring i fremkommelighet i kollektivfeltene på E18 fra vest (ViaNova, 2025). I Nord-øst har det vært en negativ utvikling i fremkommeligheten de siste årene, men dette kan ifølge Ruter i begrenset grad knyttes til Ring 1. I sør har det vært ikke vært store endringer i fremkommeligheten eller passasjertall.

Transportmiddelfordeling

Statens vegvesens rapporter om utvikling i trafikk i Osloringen mot sentrum i bomsystemet viser at trafikken inn mot Oslo sentrum var høyere i november 2025 enn i november 2023 i nord-øst, sør og vest⁴.

Antall bilreiser over bygrense vest var redusert sammenliknet med referansesituasjon før stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak gjennom hele 2025 fram t.o.m oktober⁵. I november og desember viser tallene en økning på ca. 1 prosent sammenliknet med 2022/2023. Dette viser Statens vegvesens oversikt over trafikkutvikling i Vestkorridoren etter stengingen av Ring 1 og tiltak i vestkorridoren. Oversikten viser videre at antall reiser med tog er ca. seks prosent høyere enn i referansesituasjonen, mens kollektivreiser med Ruter er ca. tre prosent

³ [Trafikkanalyser og rapporter | Statens vegvesen](#)

⁴ [trafikkutvikling-inn-mot-oslo-rapportering_november-2025.pdf](#)

⁵ [trafikkutvikling-vestkorridoren-pr-2025-12.pdf](#)

lavere enn i referansesituasjonen. Kollektivreiser med Ruter over bygrensa i vest er høsten 2025 blant annet påvirket av perioder med stengte T-banelinjer.

For bygrensene i nord-øst og sør viser ViaNovas rapport fra juni 2025 at biltrafikken var på nivå med eller litt høyere i 2025 enn før stengingen av Ring 1, mens reiser med kollektivtransport har økt mer enn med bil over alle bygrensene. (Vianova, 2025).

Tilfredshet på kollektivtransporten⁶

Ruters MIS-undersøkelse måler tilfredshet med kollektivtilbudet. Utvikling i tilfredshet viser at Vestkorridoren har et tydelig fall i tilfredshet i 2024, som i stor grad vedvarer i 2025. Nordøst har også et fall i 2024, men viser tydeligere bedring i 2025. Utviklingen i vest er derfor ikke unik, men fallet fremstår mer vedvarende enn i andre områder. Tilfredsheten blant bosatte i Oslo viser et mindre fall i 2024, med gjeninnhenting i 2025. 2024 var et krevende år for kollektivtrafikken, der tilfredsheten blant annet sank som følge av store utfordringer med vinterdriften tidlig på året. Utviklingen i tilfredshet påvirkes av flere samtidige forhold og kan ikke tilskrives Ring 1 alene.

1.3 Undersøkelsesopplegg

Undersøkelsesopplegget for befolkning og nytte- og næringstransport er utformet med formål om å få kunnskap om konsekvensene av at Ring 1 er stengt og tilhørende tiltak. Kunnskapen skal bidra til at byvekstsamarbeidet i Oslo-området kan jobbe enda mer systematisk med alle virkemidler og på tvers for å nå mål om nullvekst i biltrafikken. Videre skal det dekke et kunnskapshull om holdnings- og atferdsendringer over tid knyttet til bilrestriktive tiltak.

Det gjennomføres undersøkelser i 2024, 2025 og 2026. Høsten 2024 ble det gjennomført en holdnings- og reisevaneundersøkelse i befolkningen, samt intervjuer og spørreundersøkelse blant aktører innen nytte- og næringstransport.

Befolkningsundersøkelsen kartlegger hvordan ulike trafikantgrupper påvirkes av at Ring 1 er stengt og tilhørende tiltak, samt eventuelle endringer i reisevaner og transportmiddelvalg i perioden, og hvordan dette varierer i ulike deler av byvekststavsområdet⁷. Videre kartlegges holdninger til ulike transporttiltak som gjør at byvekstsamarbeidet kan jobbe mer systematisk med alle virkemidler og på tvers for å nå målet om nullvekst i biltrafikken.

Holdnings- og reisevaneundersøkelse blant befolkningen er en egnet metode for å få et overblikk over befolkningens holdninger og adferd som vi ikke har statistikk for. Resultatene gir en indikasjon, men ikke en fasit, på hvordan befolkningen påvirkes. Resultatene er vektet på kjønn og alder innenfor hver kommune, og for bostedskommune (se avsnitt 1.3.1). Dermed er resultatene generaliserbart til befolkningen i området med en viss grad av usikkerhet. Som i alle undersøkelser er det en viss usikkerhet siden man spør et utvalg, og det kan være en interesseskjevhet blant respondentene som gjør at flere berørte enn uberørte svarer. Vi har sammenliknet bilbruk, førerkortandel og bilinnhav mot den nasjonale reisevaneundersøkelsen (2024), som en kontroll av mulig interesseskjevhet, og finner ikke betydelige avvik. Vi føler oss derfor trygge på å generalisere resultatene til befolkningsnivå med en viss grad av usikkerhet (se avsnitt 1.3.2).

⁶ Beskrivelse av utvikling i tilfredshet er levert av Ruter.

⁷ Byvekststavelen for Oslo-området er geografisk avgrenset til Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (per 2019). Omegnskommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo er egne parter i avtalen.

Intervjuer og spørreundersøkelse nytte- og næringstransport gir kunnskap om konsekvenser av at Ring 1 er stengt og tilhørende tiltak for aktører innen næringstransport. Undersøkelsene kartlegger endringer i reisetid og kjøremønster, og hvordan dette påvirker arbeidshverdagen til sjåførene, og vareleveransene. Dette gir et godt innblikk i hvordan utvalgte aktører innen nytte- og næringstransport påvirkes av tiltakene. I 2025 ble det besluttet å gjøre en enklere form for rapportering, og kun holdnings- og reisevaneundersøkelsen blant befolkningen ble gjennomført. Høsten 2026 er det igjen planlagt å gjennomføre undersøkelser blant både befolkning og nytte- og næringslivsaktører.

Resultatene fra befolkningsundersøkelsen som gjennomføres i 2025 settes i sammenheng med trafikkdata og andre eksisterende data som kan belyse effekter av at Ring 1 er stengt og tilhørende tiltak. I neste avsnitt (avsnitt 1.3.1) beskriver vi metoden for befolkningsundersøkelsen som er gjennomført i 2025 mer i detalj.

1.3.1 Holdnings- og reisevaneundersøkelse blant befolkningen 2025

Befolkningsundersøkelsen er gjennomført i et digitalt spørreskjema. Den inkluderer spørsmål om reisevaner, transporttilgang, holdninger til tiltak, samt i hvor stor grad respondentene er påvirket av at Ring 1 er stengt og andre tiltak som er gjennomført for å redusere ulempene ved at Ring 1 er stengt. I tillegg spør vi om sosioøkonomiske faktorer som utdanning og inntekt for å analysere forskjeller i svar fra ulike grupper. Resultatene fra undersøkelsen er dokumentert i kapittel 2, 3 og 4.

Undersøkelsen i 2025 ble sendt til et befolkningsrepresentativt utvalg på 35 000 personer i kommunene Oslo, Asker, Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm, i november 2025.

Deler av utvalget er personer som svarte på undersøkelsen i 2024 og sa ja til å bli kontaktet på nytt (panelutvalg). 62 prosent av utvalget i 2024 sa ja til å bli kontaktet på nytt. Dette utgjør 5 000 personer. Disse fikk invitasjon til undersøkelsen via epost. Det var forventet at om lag halvparten av disse ville svare på en ny undersøkelse. Det forventede antall respondenter var for lite til å kunne gjøre analyser av endringer på kommunenivå. Det ble derfor sendt ut invitasjon til undersøkelsen til 30 000 nye respondenter, som ble rekruttert via SMS. Forventet svarprosent i det nyrekrutterte utvalget var 8-9 prosent. Tabell 1-1 viser oversikt over antall respondenter per kommune.

Tabell 1-1: Oversikt over antall og andel per kommune i rekruttert utvalg og blant respondentene, i tillegg til svarprosent.

	Panelutvalg		Nytt utvalg		Utvalg totalt		Antall svar		Svarprosent
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel	
Oslo	2 222	44 %	4 322	14 %	6 544	19 %	1 416	40 %	22 %
Bærum	999	20 %	5 561	19 %	6 560	19 %	669	19 %	10 %
Nordre Follo	828	17 %	5 400	18 %	6 228	18 %	509	15 %	8 %
Lillestrøm	576	12 %	6 800	23 %	7 376	21 %	397	11 %	5 %
Asker	375	8 %	7 917	26 %	8 292	24 %	506	14 %	6 %
Totalt	4 999	100 %	30 000	100 %	35 000	100 %	3 497	100 %	10 %

Svarprosenten på undersøkelsen er totalt sett på 10 prosent, og varierer mellom 5 prosent i Lillestrøm og 22 prosent i Oslo. Det vil si at vi har svar fra nesten 3 500 personer, hvor 40 prosent er fra Oslo kommune.⁸ Nesten halvparten av panelutvalget svarte på undersøkelsen, mot kun 4 prosent blant de nye rekrutterte. Det vil si at svarprosenten blant panelutvalget var omtrent som forventet. Svarprosenten blant de nye rekrutterte var imidlertid vesentlig lavere enn forrige gang undersøkelsen ble gjennomført og vesentlig lavere enn antatt.

Vekting for å representere befolkningen

Vekting av data er viktig for å få korrekte resultater for hele befolkningen, selv om enkelte grupper i befolkningen er overrepresentert og andre grupper er underrepresentert i utvalget. Slik over- og underrepresentasjon kan føre til at undersøkelsen gir et skjevt bilde av det vi vil estimere, eksempelvis endring i reise middelfordelingen for befolkningen. For å unngå slike skjevheter, vektes grupper som er underrepresentert i utvalget opp. Respondenter i grupper som er overrepresentert i utvalget vektes på tilsvarende måte ned. Hensikten med vektingen er å sørge for at resultatene er representative for hele befolkningen basert på svarene fra respondentene.

Resultatene fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen er vektet for å representere befolkningen. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen er tradisjonelt vektet basert på geografi, alder, årstid og ukedag (Gregersen, 2017). Årstid og ukedag er ikke relevant for vår undersøkelse som er gjennomført til samme tid hvert år. Vi har vektet for kjønn og alder innad i kommunene for å hente ut resultater per kommune, og for kjønn, alder og kommune for å hente ut resultater for Oslo-område som helhet.

Utvalget har en overvekt av menn, som varierer fra 54 prosent av utvalget i Oslo til 59 prosent i Nordre Follo. Befolkningsstatistikk fra SSB viser at det er 50 prosent menn i alle kommunene, utenom Lillestrøm som har 52 prosent menn. Aldersgruppene 18-29 år, 30-39 år og 70-79 år er underrepresenterte i utvalget sammenliknet med befolkningen, mens aldersgruppene 40-49 år, 50-59 år og 60-69 år er overrepresenterte. Fordi det erfaringsmessig er forskjeller i reisevaner mellom kjønn og aldersgrupper, og fordi svarene på undersøkelsen viser forskjeller i resultater ut fra kjønn og alder, vekter vi for kjønn og alder per kommune.

Når det gjelder kommune, har vi bevisst valgt å inkludere flere respondenter fra omegnskommunene enn fra Oslo. Dette er gjort for å sikre tilstrekkelig med svar i hver enkelt kommune. Når vi presenterer resultater for Oslo-området som helhet, er derfor svar fra Oslo kommune vektet opp, mens svar fra de øvrige kommunene vektes ned.

Skjevhet i interesse

Det kan være systematiske, men uobserverbare, forskjeller mellom respondenter som svarer på undersøkelsen og personer som har mottatt undersøkelsen, men unnlatt å svare. Dette kan ikke korrigeres ved vekting, og denne mulige skjevheten må det derfor tas høyde for i tolkningen av resultatene. Dette gjelder alle spørreundersøkelser, også vår. Eksempelvis kan det tenkes at personer som svarer i større grad er berørt av at Ring 1 er stengt, enn personer som ikke svarer.

Totalt sett oppgir 49 prosent at deres reiser ikke er berørt av noen av tiltakene som er innført i forbindelse med at Ring 1 er stengt, noe som er høyere enn i 2024. Dette anser vi som et rimelig resultat gitt tiltakenes omfang og endringer i tiltak fra høsten 2024 til høsten 2025. Vi har også studert fordeling av respondenter på geografi,

⁸ Besvarelser som kun inneholder svar på innledende spørsmål, er ekskludert. Det samme er respondenter som bor i en annen kommune enn de utvalgte kommunene i Oslo-området. Totalt har 3 627 personer påbegynt undersøkelsen. Det er 3 497 personer som har svart på store deler av undersøkelsen og/eller som bor i en av de aktuelle kommunene, og som dermed inngår i utvalget som analyseres. 3 256 personer har gjennomført hele undersøkelsen. De fleste som har gjennomført store deler, men ikke hele undersøkelsen, har avsluttet undersøkelsen under siste bolk i spørreskjemaet som omhandler bakgrunnsinformasjon.

transportmiddelbruk, andel yrkesaktive og andre variabler opp mot resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og finner ikke betydelige avvik. Vi anser derfor at en skjevhet i interesse blant respondentene i liten grad har betydning for tolkning av resultatene.

Sammenlikning med 2024

I denne rapporten sammenlignes resultater fra befolkningsundersøkelsen høsten 2025 med tilsvarende resultater fra høsten 2024. I statusrapporten for høsten 2024 ble resultatene kun vist kommunevis, og ikke totalt for Oslo-området. For å kunne sammenligne utviklingen på byområde-nivå, har vi laget en ny vekt på datasettet for 2024, hvor data vektet etter både kjønn, alder og bostedskommune.

I undersøkelsen høsten 2024 ble respondentene spurt om sine reiser våren 2024 og høsten 2024. Når vi sammenlikner resultater og beskriver endringer fra våren 2024 (før stenging) til 2025, er dette basert på svarene fra undersøkelsen høsten 2024 (etter stenging).

I 2024 ble spørreundersøkelsen sendt til et befolkningsrepresentativt utvalg på 80 300 personer i de utvalgte kommunene (Norconsult, 2025). De fleste ble rekruttert per SMS, men om lag 20 prosent ble rekruttert via brev i posten. Undersøkelsen ble gjennomført i perioden 30. oktober og 15. november, med et lite ekstrautvalg 6. - 12. desember. Tabell 1-3 viser antall svar per kommune og totalt sett høsten 2024.

Tabell 1–2: Oversikt over antall og andel per kommune i rekruttert utvalg og blant respondentene, samt svarprosent.

	Utvalg		Respondenter		Svarprosent
	Antall	Andel	Antall	Andel	
Oslo	28 104	35 %	3 565	44 %	13 %
Nordre Follo	16 060	20 %	1 619	20 %	10 %
Lillestrøm	16 060	20 %	1 298	16 %	8 %
Bærum	14 454	18 %	1 008	12 %	7 %
Asker	5 622	7 %	599	7 %	11 %
Totalt	80 300	100 %	8 089	100 %	10 %

1.3.2 Feilmarginer

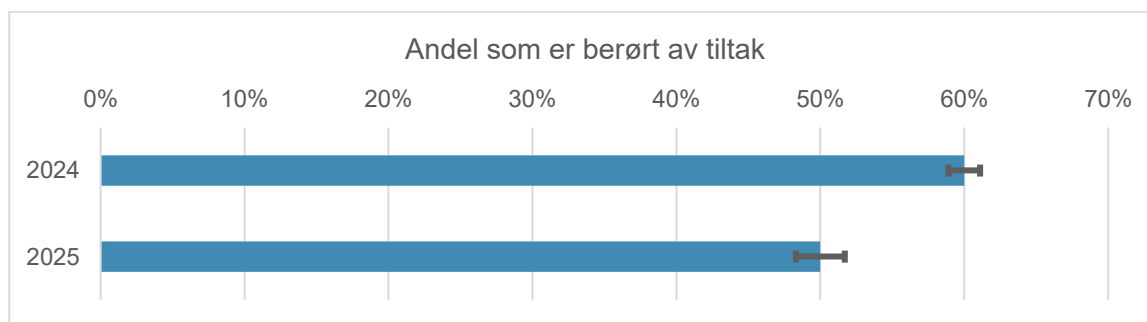
Enhver utvalgsundersøkelse er heftet med en viss grad av statistisk usikkerhet. Dette skyldes at man kun har observert et lite utvalg, og ikke hele populasjonen. Denne usikkerheten kan illustreres ved å beregne feilmarginer. Feilmarginen er et statistisk mål som indikerer innenfor hvilket område den reelle verdien av en estimert verdi forventes å ligge, med en gitt grad av sannsynlighet (vanligvis 95 prosent).

Feilmarginens størrelse påvirkes av størrelsen på utvalget og av fordelingen til den aktuelle variabelen som studeres. Feilmarginen reduseres jo større utvalget er. Videre er feilmarginen større når utvalgsresultatet er 50 prosent, og avtar symmetrisk etter hvert som prosentandelen nærmer seg 0 og 100. Tabell 1-3 viser feilmarginer etter antall observasjoner og utvalgsresultat.

Tabell 1-3: Feilmarginer ved rent tilfeldig utvalg, etter antall observasjoner og resultat.

Antall observasjoner	Prosentresultat (95 % sannsynlighetsnivå)		
	10/90	25/75	50/50
100	5,9 %	8,5 %	9,8 %
200	4,2 %	6,0 %	6,9 %
400	2,9 %	4,2 %	4,9 %
500	2,6 %	3,8 %	4,4 %
1000	1,9 %	2,7 %	3,1 %
2000	1,3 %	1,9 %	2,2 %
3000	1,1 %	1,5 %	1,8 %
3500	1,0 %	1,4 %	1,7 %
5000	0,8 %	1,2 %	1,4 %
8000	0,7 %	0,9 %	1,1 %

Når vi presenterer tall på byområdenivå, vil feilmarginene være relativt små fordi vi har et stort utvalg. Hvis for eksempel 50 prosent svarer at de ikke er berørt av noen av tiltakene som er innført i forbindelse med at Ring 1 er stengt høsten 2025, er feilmarginen på 1,7 prosentpoeng. Det vil si at det reelle tallet i befolkningen med 95 prosent sannsynlighet ligger i intervallet 48,3-51,7 prosent. For svar høsten 2024 er feilmarginene mindre (1,1 prosentpoeng), siden antall svar er høyere. Når vi studerer endringer over tid, er det viktig å hensyn til at begge verdiene har feilmarginer. Figuren under viser et eksempel hvor andelen som er berørt av tiltak endres med 10 prosentpoeng fra 2024 til 2025, inkludert feilmarginer. Det er ikke overlapp mellom de to intervallene hvor den reelle verdien i hhv. 2024 og 2025 ligger. Vi kan dermed konkludere med at endringen er statistisk signifikant, dvs. at det er en reell endring og ikke et utslag av tilfeldigheter ved utvalget.



Figur 1-3: Illustrasjon på feilmarginer, med et tenkt eksempel på endring i andel som er berørt av et tiltak. N 2024 = 8000, N 2025 = 3500.

Når vi bryter ned resultater på ulike kommuner, blir feilmarginene større. Resultater på kommunenivå vil ha feilmarginer i størrelsesorden 1,5–4,9 prosentpoeng, avhengig av hvilken kommune vi ser på og prosentfordelingen til den egenskapen vi studerer. Ser vi på et resultat hvor 50 prosent svarer at de ikke er berørt av noen av tiltakene som er innført i forbindelse med at Ring 1 er stengt i kommunen med færrest svar høsten 2025 (dvs. Lillestrøm), er feilmarginen på 4,9 prosentpoeng. Det vil si at det reelle tallet i befolkningen med 95 prosent sannsynlighet ligger i intervallet 45,9 - 54,1 prosent. Tall på kommunenivå må derfor tolkes med forsiktighet.

2 Ringvirkninger for befolkningen

I dette og de to påfølgende kapitlene presenterer vi resultatene fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen. Resultatene gir et bilde av reisevaner og holdninger blant den voksne befolkningen i Oslo, Bærum, Nordre Follo, Lillestrøm og Asker, altså i Oslo-området. Undersøkelsen er gjennomført blant et befolkningsrepresentativt utvalg mellom 18 og 80 år, og resultatene er vektet for å representere befolkningen med hensyn til kjønn, alder og bosted. Antall svar for Oslo-området som helhet er så høyt at vi vurderer at vi kan generalisere resultatene til befolkningsnivå, men gjør oppmerksom på at det er usikkerhet knyttet til slik generalisering, som med alle spørreundersøkelser (ref. avsnitt 1.3.2). Det kan eksempelvis være skjevhet i utvalget som skyldes at de som i størst grad er berørt av tiltakene svarer i større grad enn andre. I rapporten vises også en del kommunevise resultater. Det er relativt få svar i enkelte kommuner. Dette gjør at feilmarginene er store, og resultatene må tolkes med forsiktighet.

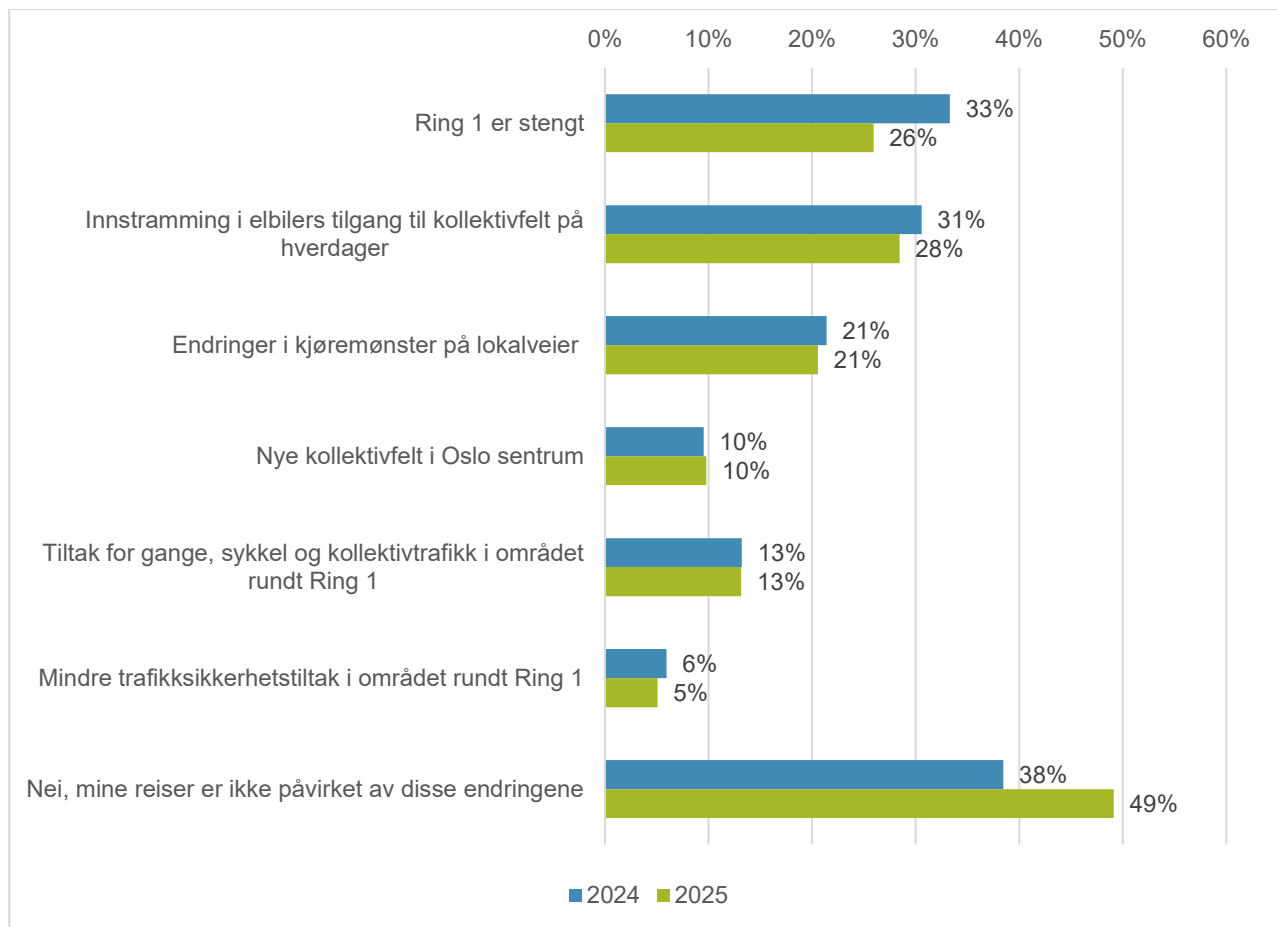
Innledningsvis inneholder holdnings- og reisevaneundersøkelsen flere spørsmål om påvirkning for befolkningen. Hensikten med spørsmålene er å avdekke i hvor stor grad befolkningen er påvirket av at Ring 1 er stengt og tiltakene som er gjennomført for å redusere ulempene ved at Ring 1 er stengt. For noen vil stengingen og tiltakene kun bety at de velger en annen vei, mens for andre kan konsekvensene være større ved at de må endre reisetidspunkt grunnet økt reisetid eller liknende. Med utgangspunkt i disse spørsmålene, forsøker vi i dette kapitlet å gi et overblikk over de ringvirkninger som befolkningen opplever som følge av at Ring 1 er stengt og at tilhørende tiltak er gjennomført. I neste kapittel, kapittel 3, ser vi på hvordan endringene har påvirket befolkningens reiser, mens vi i kapittel 4 ser på holdninger til tiltakene som er gjennomført, samt til liknende typer av tiltak.

2.1 Færre er påvirket av tiltakene enn i 2024

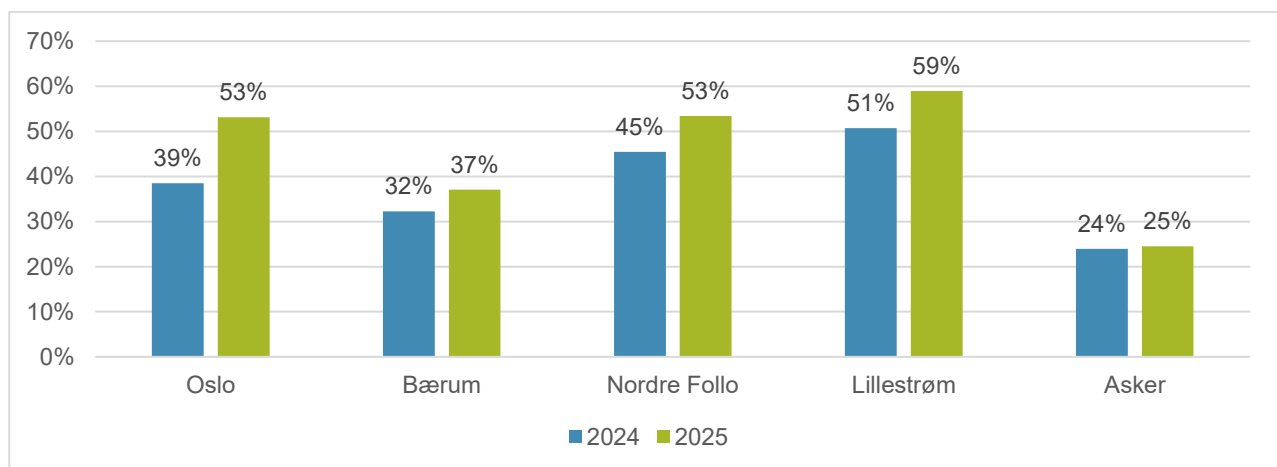
Figur 2-1 viser andel som opplever at reisene de vanligvis gjennomfører i løpet av en uke er påvirket av endringene i transportsystemet. Andelen som er berørt av at Ring 1 er stengt eller de tilhørende tiltakene, er redusert fra i overkant av 60 prosent i 2024 til omtrent 50 prosent i 2025. Det betyr at stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak fortsatt påvirker befolkningens reiser ett og et halvt år etter gjennomføring, men at færre er påvirket nå enn for ett år siden.

Det er først og fremst er andelen som opplever at sine reiser er direkte påvirket av at Ring 1 er stengt og av innstramming i elbilers tilgang til kollektivfelt på hverdager, som er lavere enn i 2024. Høsten 2025 er det om lag 26 prosent som er direkte påvirket av at Ring 1 er stengt og om lag 28 prosent som er direkte berørt av innstramming i elbilers tilgang til kollektivfelt. Andelen som opplever at reisene er påvirket av øvrige tiltak, som for eksempel tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk i området rundt Ring 1, er få, og på samme nivå som i 2024.

Figur 2-2 viser andelen som opplever at deres reiser ikke er påvirket av tiltakene per kommune. Reisene er mest påvirket for bosatte i Asker og minst for bosatte i Lillestrøm. Kun 25 prosent av innbyggerne i Asker svarer at reisene ikke er påvirket av ett eller flere tiltak. Dette er omtrent uendret fra høsten 2024. I de andre kommunene er andelen som opplever at deres reiser ikke er berørt økt. Det er Oslo som har størst økning i andel som opplever at deres reiser ikke er berørt av tiltakene. I Bærum er i underkant av 40 prosent ikke påvirket. I de andre kommunene er over halvparten av befolkningen ikke påvirket av tiltakene på sine reiser høsten 2025.



Figur 2-1: Andel som opplever at reisene de vanligvis gjennomfører i løpet av en uke er påvirket av endringene i transportsystemet. N 2024=8050, N 2025=3497.



Figur 2-2: Andel som opplever at deres reiser ikke er påvirket av tiltakene, per kommune. N 2024=8050, N 2025=3497.

2.2 Befolkningen har endret sine reiser noe

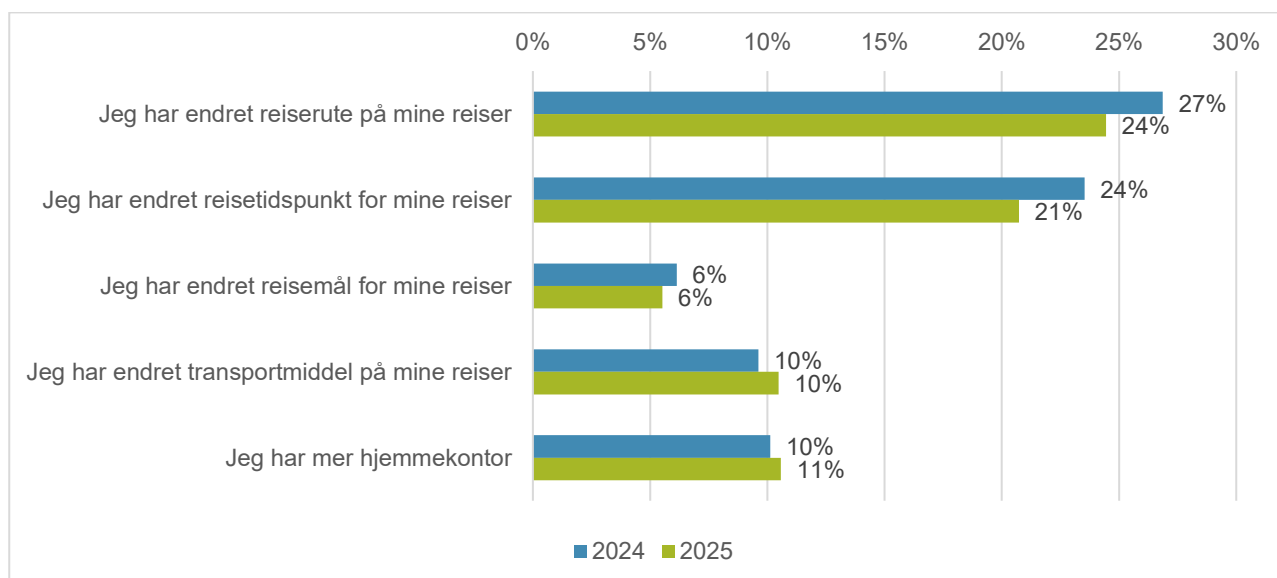
Figur 2-3 viser hvordan reisene er påvirket av tiltakene som er innført. I det store er resultatene ganske like som for ett år siden. Andelen som har endret på reisene sine, er imidlertid litt lavere enn for ett år siden. Det betyr at stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak fortsatt påvirker hvordan befolkningen gjennomfører sine reiser ett og et halvt år etter gjennomføring.

Andelen som har endret reiserute grunnet tiltakene er redusert fra omtrent 27 prosent i 2024 til omtrent 24 prosent i 2025 i byområdet sett under ett. Andelen av befolkningen som har endret reiserute er høyest i Asker og Bærum, og lavest i Lillestrøm og Nordre Follo. Dette er som forventet ettersom det har vært større trafikale utfordringer i Asker og Bærum enn i de øvrige kommunene.

Dersom vi kun ser på befolkningen som opplever at sine reiser er påvirket av tiltakene, er andelen som har endret reiserute høyest i Oslo. Det betyr at de som er påvirket i Oslo først og fremst endrer reisene ved at reiseruten endres. Dette henger trolig sammen med de fysiske tiltakene som er gjennomført i Oslo sentrum.

Andelen som har endret reisetidspunkt for sine reiser er redusert fra omtrent 24 prosent i 2024 til omtrent 21 prosent i 2025 i byområdet. Dette tyder på at det er færre som har endret tidspunkt for sine reiser som følge av tiltakene enn for ett år siden. Andelen som har endret reisetidspunkt er klart høyest i Asker, med omtrent 48 prosent. Det er også der det har vært størst trafikale utfordringer i timene med rushtrafikk etter innstramming i elbilers tilgang til kollektivfelt.

Andelen av befolkningen som har endret reisemål, transportmiddelbruk eller bruk av hjemmekontor, er omtrent uendret fra høsten 2024. Omtrent seks prosent har endret reisemål og omtrent ti prosent har mer hjemmekontor grunnet tiltakene. Når det gjelder endring i transportmiddelbruk, tyder resultatene på at endringene i transportmiddelbruk som vi så høsten 2024 har vedvart og står seg ett år senere. Vi studerer transportmiddelbruk nærmere i kapittel 3.



Figur 2-3: Andel av respondentene som oppgir at deres reiser er påvirket på ulikt vis. Spørsmål: «Hvordan er dine reiser påvirket? Flere svar er mulig.» N 2024=4486, N 2025=1778.

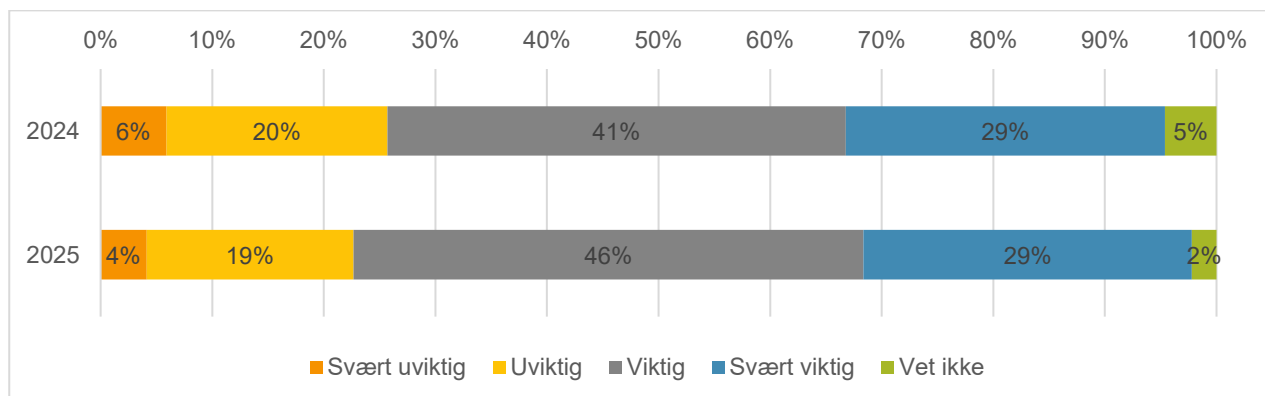
2.2.1 Endringene er viktige for trafikantenes hverdag

Respondentene som har oppgitt at reisene de vanligvis gjennomfører i løpet av en uke er påvirket (figur 2.2), har fått oppfølgingsspørsmål om hvor viktig denne påvirkningen er for dem og i hvor stor grad de opplever at dette påvirker livet deres. Dette er to ganske like spørsmål som skal fange opp betydningen for folk av at reiser endres. Litt færre er påvirket av tiltakene i 2025 sammenliknet med 2024, og derfor er det 50 prosent som har svart på oppfølgingsspørsmålene i 2025 mot 56 prosent i 2024.

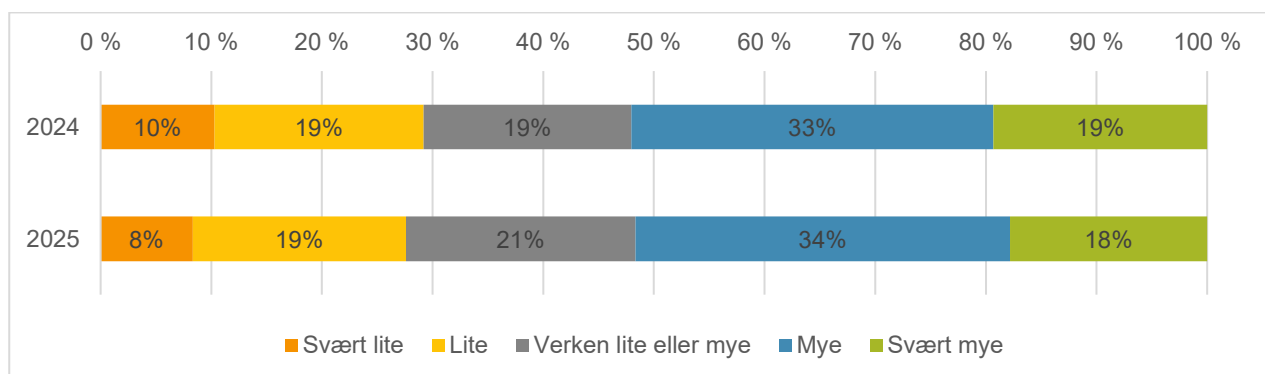
Figur 2-4 viser i hvilken grad respondentene som er påvirket opplever at dette er viktig for dem. Figur 2-5 viser hvilken grad respondentene opplever at tiltakene påvirker deres liv. De berørte opplever at det påvirker livet i omtrent like stor grad som i 2024.

Resultatene tyder imidlertid på at de berørte opplever at dette er viktigere for dem enn det var i 2024. 75 prosent oppgir at dette er viktig eller svært viktig for dem i 2025, mot 70 prosent i 2024.

Igjen er det Asker som skiller seg ut ved at de berørte trafikantene opplever at dette er viktigere for dem, sammenliknet med de berørte trafikantene i de andre kommunene. Hele 88 prosent av de berørte i Asker opplever at dette er viktig eller svært viktig. Det betyr at det ikke bare er en større del av befolkningen i Asker som påvirkes, men de som påvirkes i Asker opplever også at de er mer påvirket enn i de andre kommunene. Resultatene er relativt like på tvers av kommunene Bærum, Nordre Follo og Lillestrøm, mens befolkningen i Oslo i noe mindre grad synes påvirkningen er av stor viktighet.



Figur 2-4: Hvor viktig respondentene som er påvirket av tiltakene opplever at dette er. Spørsmål: Hvor viktig er dette for deg? N 2024=4486, N 2025=1778.

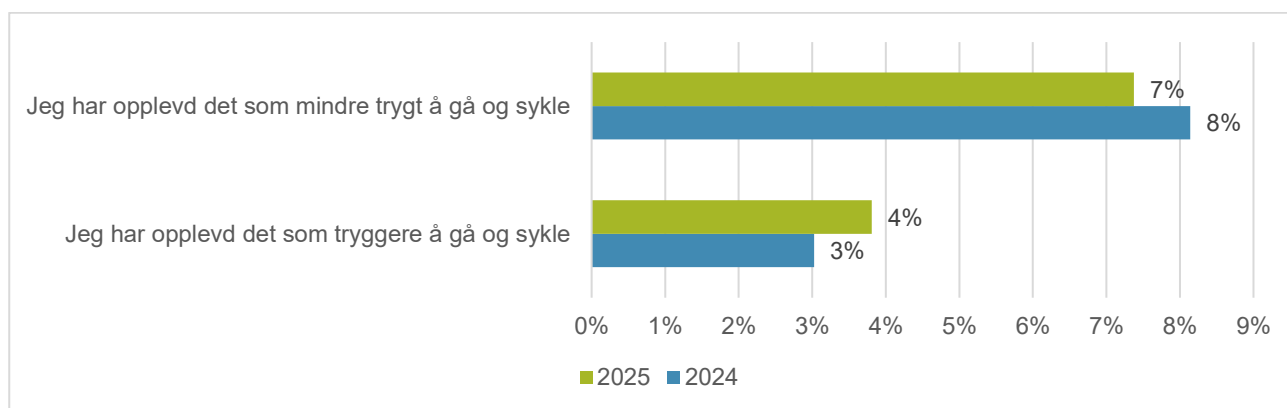


Figur 2-5: I hvilken grad respondentene opplever at tiltakene påvirker deres liv. Spørsmål: I hvilken grad opplever du at dette påvirker ditt liv? N 2024=4486, N 2025=1778.

2.2.2 Små endringer i opplevelse av trygghet

Resultatene fra undersøkelsen høsten 2024 viste at flertallet av befolkningen, omtrent 70 prosent, ikke hadde opplevd noen endring i trafikk i sitt nærområde siden før Ring 1 ble stengt og tilhørende tiltak gjennomført. Det samme gjaldt, og gjelder fortsatt, for trygghet når de går og sykler, se figur 2-6. De fleste har ikke opplevd at det er mer eller mindre trygt å gå og sykle sammenliknet med før tiltakene. Dette betyr at den største gruppen av befolkningen ikke har opplevd noen endring i trafikk og trygghet.

Gruppen som opplever at det har blitt mindre trygt å sykle og gå er betydelig større enn gruppen som opplever at det har blitt mer trygt. Det samlede resultatet tyder derfor på noe redusert trygghet sammenliknet med før gjennomføring av tiltakene. Resultatene tyder imidlertid på at det er litt færre som opplever at det er mindre trygt, og litt flere som opplever at det er tryggere, sammenliknet med 2024. Tendensene går dermed i en retning mot økt trygghet og redusert utrygghet for gående og syklende.



Figur 2-6: Andel av respondentene som oppgir at de har opplevd det som tryggere eller mindre trygt å sykle og gå. N 2024=4486, N 2025=1778.

Det er Oslo som har høyest andel som har opplevd endringer i trygghet når de går og sykler. Det gjelder både andelen som opplever det tryggere og andelen som opplever det mindre trygt å gå og sykle. Dette kan henge sammen med at det er i Oslo at det er gjennomført flest endringer for gående og syklende i gatenettet. Dette er knyttet til endringer i kjøremønster på lokalveier, nye kollektivfelt i Oslo sentrum, tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk i området rundt Ring 1 og mindre trafiksikkerhetstiltak i området rundt Ring 1. Lillestrøm har lavest andel som har opplevd endringer i trygghet når de går og sykler. Det er små forskjeller mellom de øvrige kommunene.

2.2.3 Reiser til handel og byliv i Oslo

Resultatene fra undersøkelsen høsten 2024 tydet på en svak nedgang i antall reiser til handel og annen bruk av Oslo sentrum sammenliknet med før Ring 1 stengte. Flertallet hadde imidlertid ikke endret sin bruk av Oslo sentrum, og oppga at deres handleiser og trivsel sentralt i Oslo var uendret.

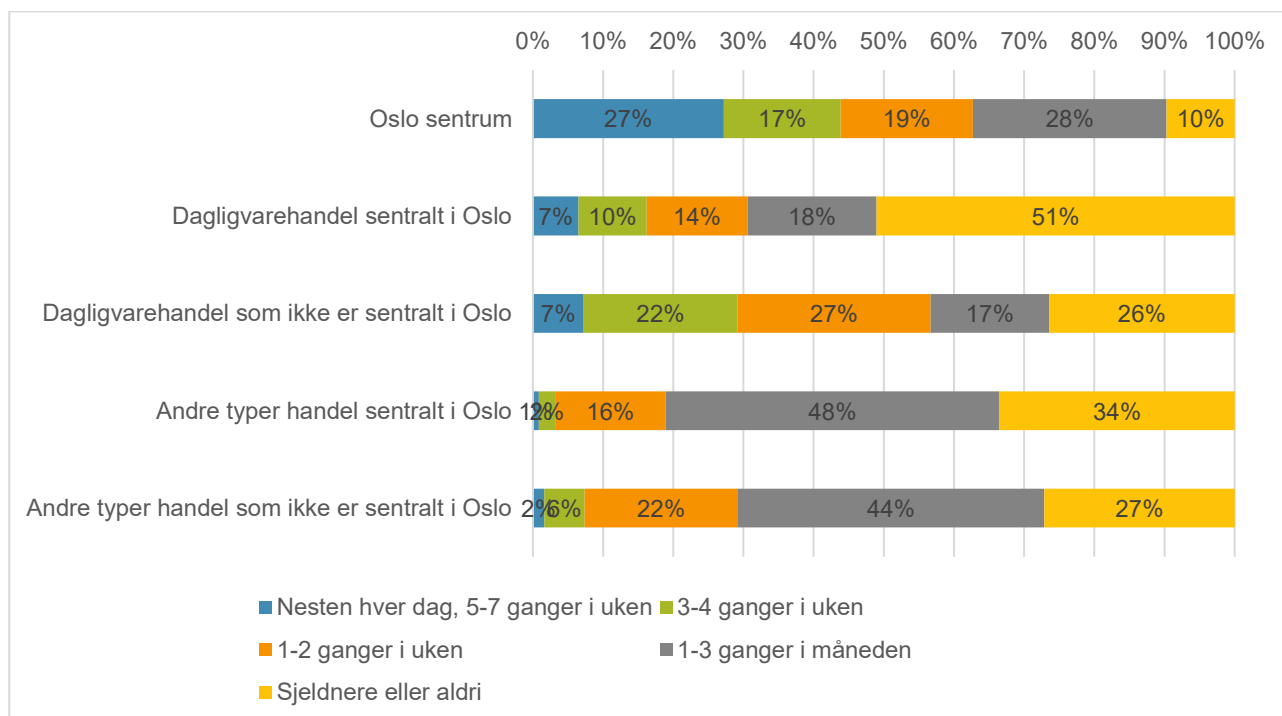
For å undersøke videre utvikling i antall reiser til sentrum og alternative destinasjoner for handel, har vi spurt om hvor ofte respondentene reiser på slike reiser høsten 2025. Resultatene vises i figur 2-7. Resultatene vil sammenliknes mot svarene i neste års undersøkelse, og sammenliknes mot det vi har av data på reiser til sentrum og handel før stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak.

Over 60 prosent av befolkningen i byområdet reiser til Oslo sentrum minst én gang per uke. Videre tyder resultatene på at så mye som 30 prosent av befolkningen i byområdet reiser til dagligvarehandel sentralt i Oslo

minst én gang per uke. Befolkningen reiser oftere til dagligvarehandel og andre typer handel som ikke er sentralt i Oslo. Og over halvparten reiser sjelden eller aldri til dagligvarehandel sentralt i Oslo.

Det er ikke uventet flest som gjennomfører reiser til Oslo sentrum minst én gang per uke i Oslo kommune. Andelen er i overkant av 70 prosent, mens andelen ligger mellom 46 og 49 prosent i de andre kommunene. Med unntak av Oslo kommune er andelen som reiser inn til Oslo sentrum nesten hver dag høyest i Nordre Follo og lavest i Asker.

Omtrent 45 prosent av befolkningen i Oslo reiser til dagligvarehandel sentralt i Oslo minst én gang per uke. Det er rundt fem prosent i de andre kommunene som gjør det samme. Over 70 prosent av befolkningen i Bærum reiser til dagligvarehandel andre steder minst én gang per uke, mot 54-58 prosent i de andre kommunene. Det kan tyde på at befolkningen i Bærum gjennomfører flere handlereiser enn befolkningen i de andre kommunene.



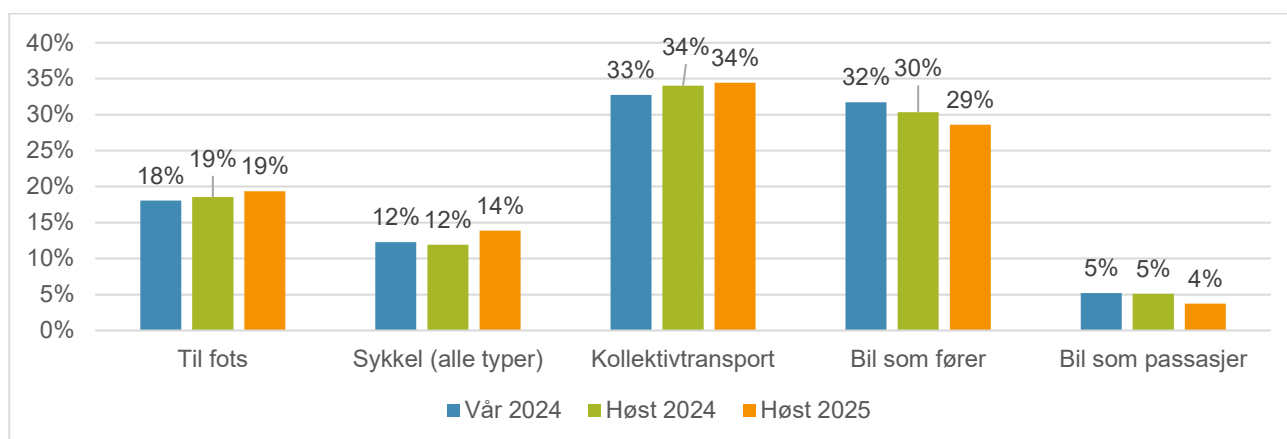
Figur 2-7: Andel respondenter med ulik reisefrekvens til sentrum og handel. Spørsmål: Hvor ofte reiser du til følgende nå for tiden? N=3377.

3 Endringer i reiser og transportmiddelbruk

Så langt har vi sett at en del av befolkningen har endret reiserute, reisetidspunkt, reisemål, reiseomfang og transportmiddel på sine ukentlige reiser etter at Ring 1 stengte og tilhørende tiltak ble gjennomført. I dette kapittelet ser vi nærmere på endringene i reisevaner, med fokus på endringer i transportmiddelbruk og reisetid.

3.1 Redusert bilbruk på arbeidsreiser

Det er små endringer i reisemiddelfordeling på arbeidsreiser fra høsten 2024 til høsten 2025. Resultatene tyder likevel på at nedgangen i bilbruk på arbeidsreiser som vi så fra våren 2024 til høsten 2024 i statusrapporten for 2024 er videre styrket høsten 2025. Videre ser det ut til at andelen sykkelreiser til arbeid har økt det siste året. Resultatene høsten 2025 viser altså en tendens til økning i sykkel og nedgang i bilbruk for byområdet som helhet, se figur 3-1.



Figur 3-1: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser. N 2024=6203, N 2025=2899.

Det er forskjeller i utviklingen i reisemiddelfordeling mellom kommunene. Bilandelen på arbeidsreiser er redusert fra omtrent 25 til 21 prosent i Oslo, fra omtrent 43 til 39 prosent i Bærum og fra omtrent 55 til 51 prosent i Asker fra våren 2024 til høsten 2025. I Nordre Follo og Lillestrøm ser bilandelen ut til å ha økt på arbeidsreiser i perioden. I disse kommunene oppgir mellom 50 og 60 prosent at de ikke er påvirket av tiltakene, og det har vært betydelig mindre trafikale utfordringer enn i vestkorridoren (Norconsult, 2025). Vi ser altså tendenser til redusert bilbruk i kommunene som i størst grad er påvirket av tiltakene, og tendenser til økt bilbruk i kommunene som i minst grad er påvirket av tiltakene i forbindelse med stengingen av Ring 1.

I Oslo ser det ut til at andelen arbeidsreiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport øker i perioden på bekostning av reiser med bil. I Asker øker andelen arbeidsreiser til fots og med kollektivtransport, og i Bærum øker andelen til fots og med sykkel. Nordre Follo ser ut til å ha en nedgang i andelen arbeidsreiser til fots, men en økning i bruken av kollektivtransport. En nedgang i andelen arbeidsreiser til fots ser vi også i Lillestrøm.

Antall arbeidsreiser per person er omtrent uendret i perioden fra våren 2024 til i dag. Det er som forventet, og tyder på at det ikke er skjedd store endringer i bruk av hjemmekontor. At det ikke er skjedd store endringer i bruk av hjemmekontor det siste året støttes av resultatene i figur 2-3 på side 19. Figuren viser at andelen som oppgir at de bruker mer hjemmekontor grunnet tiltakene er omtrent uendret fra høsten 2024 til høsten 2025.

Vi er mest interessert i arbeidsreiser, som også inkluderer studiereiser, fordi disse stort sett må gjennomføres i rushtimene hvor store deler av befolkningen er ute og reiser samtidig. Det er i disse periodene det har vært størst

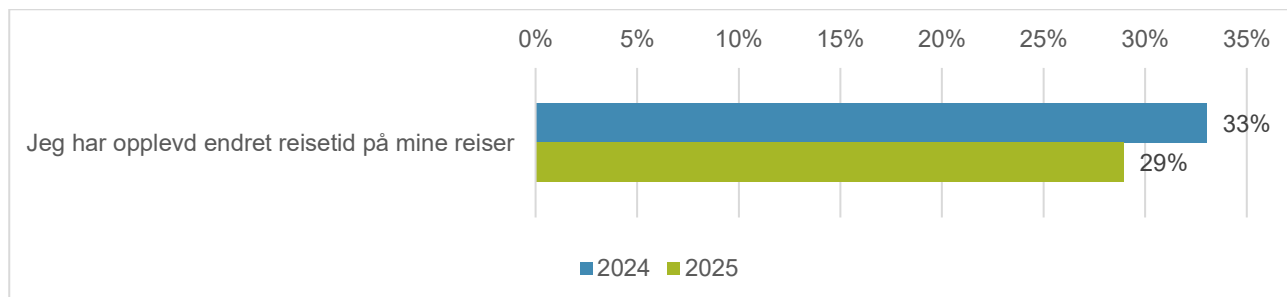
trafikkale utfordringer knyttet til tiltakene, og spesielt tiltaket som handler om at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfeltene på hverdager (ViaNova, 3.12.2024). Vi undersøker imidlertid også endringer i andre typer av reiser. Reiser som ikke er arbeidsreiser inkluderer et bredt spekter av formål som handlereiser, besøksreiser og fritidsreiser. Omfanget av andre reiser er mer sesongavhengig enn arbeidsreiser. Dette gjør det utfordrende å sammenlikne antall reiser på høsten og om våren. Vi ser betydelige forskjeller fra våren 2024 før stengingen av Ring 1 til høsten 2024 og 2025, men årstid forklarer trolig mye av dette. Reisemiddelfordelingen på reiser som ikke er arbeidsreiser er nær uendret høsten 2025 sammenliknet med høsten 2024.

3.2 Økt reisetid

Reisetid avhenger av fremkommelighet på veiene for bilister og kollektivtrafikanter som reiser med buss. Høsten 2024 opplevde omtrent en av tre endret reisetid som følge av tiltakene. Høsten 2025 ser andelen ut til å være redusert til om lag 29 prosent for byområdet som helhet, jf. figur 3-2.

Det er først og fremst i Oslo at andelen som har opplevd endret reisetid er redusert fra høsten 2024 til 2025. Asker og Bærum skiller seg ut med høyest andel som opplever endret reisetid. Over halvparten i Asker og omtrent 40 prosent i Bærum har opplevd endret reisetid. Andelen er lavest i Lillestrøm og Oslo, men også her er det så mange som en av fire som oppgir endret reisetid på sine reiser.

Resultatene tyder på at reisetiden i byområdet er økt sammenliknet med før stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak. Kun 1-2 prosent av de som opplever endret reisetid grunnet tiltakene opplever at reisene går raskere. Resten opplever at reisene tar lengre tid. Andelen som opplever endret reisetid er marginalt høyere på arbeidsreiser enn på andre typer reiser.



Figur 3-2: Andel av respondentene som opplever at deres reiser er påvirket av tiltakene ved at reisetid er endret.
N 2024=4486, N 2025=1778.

At andelen som opplever økt reisetid til arbeid er høyest i Asker henger sammen med at en høy andel kjører bil til arbeid i kombinasjon med redusert fremkommelighet i Vestkorridoren. I Asker kjører 55 prosent av yrkesaktive og studenter bil på arbeids- og studiereiser minst tre ganger per uke, mens andelen i Bærum er 46 prosent. I Bærum reiser en høyere andel av befolkningen med kollektivtransport på arbeids- og studiereiser, noe som trolig henger sammen med et bedre kollektivtilbud, blant annet knyttet til tilgang til T-bane. Andelen som benytter bil på arbeids- og studiereiser er høyere i Lillestrøm og Nordre Follo enn i Bærum, men andelen som opplever økt reisetid er høyere i Bærum på grunn av redusert fremkommelighet i Vestkorridoren.

Opplevelsen av økt reisetid støttes opp av at om lag 38 prosent opplever økt kø på sine reiser, mens kun én prosent opplever mindre kø sammenliknet med før stengingen av Ring 1 og de andre tiltakene. Andelen er på samme nivå som andelen som høsten 2024 opplevde endret fremkommelighet på veiene.

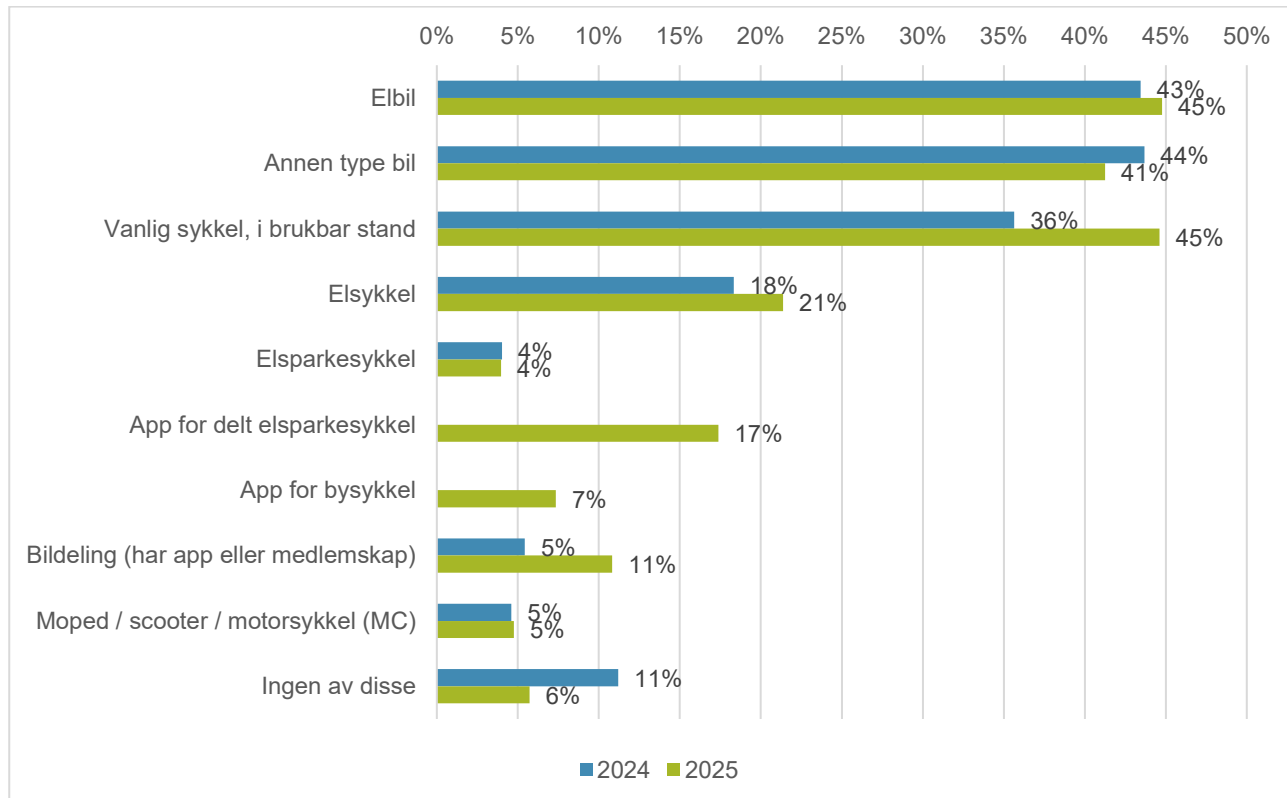
3.3 Rammer for reisevaner

Endringer i reisevaner etter at Ring 1 ble stengt og tilhørende tiltak ble gjennomført henger sammen med befolkningens mulighet til å endre på reisene sine, og hvor stor andel av befolkningen som benytter ulike transportmidler i utgangspunktet. Endring i transportmiddelbruk avhenger eksempelvis av befolkningens tilgang til transportressurser. Og endring i reisetidspunkt og reiseomfang avhenger eksempelvis av hvor stor andel av befolkningen som har fleksibelt oppmøtetidspunkt på arbeid og mulighet til hjemmekontor. Slike rammer for reisevaner kan bidra til å forklare endringene i reisevaner og forskjeller mellom kommunene.

Transporttilgang

Muligheten til å endre transportmiddelbruk avhenger av tilgang til transportressurser. Figur 3-3 viser hvor stor andel av befolkningen som eier eller disponerer ulike transportmidler. Transporttilgangen er i stor grad som i 2024, men resultatene viser at det er en vesentlig høyere andel med tilgang til sykkel i 2025 enn i 2024. Denne endringen har vi ingen god forklaring på. Spørsmål om tilgang til app for delt elsparkesykkel og bysykkel er nye av året, og det er derfor ikke resultater fra 2024.

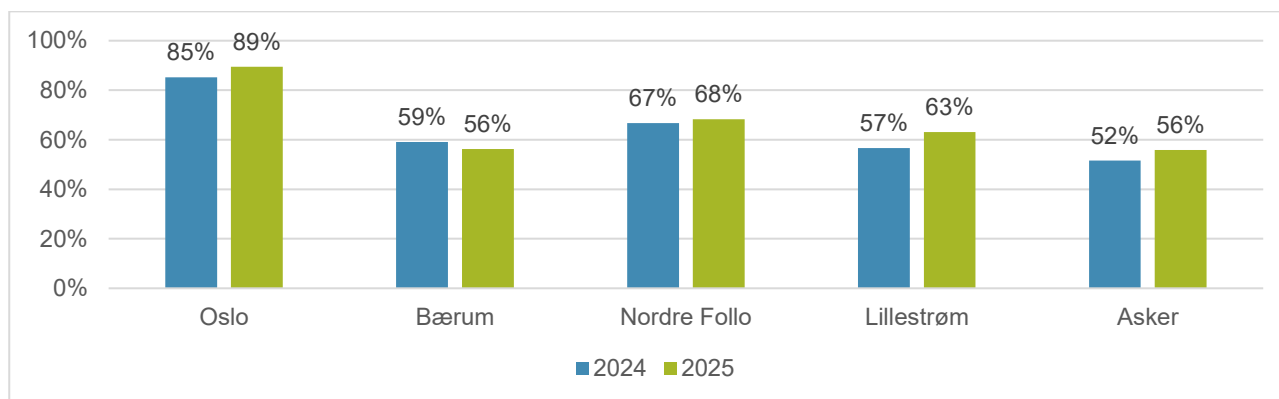
Det er Oslo som skiller seg ut blant kommunene med lavere andel som disponerer bil, mens flere har app for delt elsparkesykkel, bysykkel og bildeling. Det er også en mye større andel av Oslos befolkning som ikke eier eller disponerer noen av transportmidlene. De andre kommunene kommer relativt likt ut når det gjelder tilgang til transportressurser. I tillegg til transportmidlene i figuren, er også tilgang til kollektivtransport ulikt fordelt mellom kommunene. Generelt sett er det bedre tilgang til kollektivtransport i Oslo enn i omegnskommunene, men dette varierer også stort innad i de enkelte kommunene.



Figur 3-3: Andel av befolkningen som eier eller disponerer ulike transportmidler. N 2024=8045, N 2025=3497.

Andel som pendler inn til Oslo

Andelen av befolkningen som har behov for å reise inn til Oslo vil påvirke hvor berørt befolkningen blir av tiltakene knyttet til stengingen av Ring 1. I tillegg til spørsmålene om hvor ofte man reiser til Oslo sentrum, vist i avsnitt 2.2.3, har vi også sett på andelen av den yrkesaktive befolkningen som har sitt primære arbeids- eller studiested i Oslo, og som derfor er avhengige av å reise inn til Oslo, se figur 3-4. Nær 90 prosent av de yrkesaktive i med bosted i Oslo har også arbeidssted i Oslo. Over halvparten av den yrkesaktive befolkningen i de øvrige kommunene har arbeids- eller studiested i Oslo. Høyest er andelen som pendler inn til Oslo i Nordre Follo.



Figur 3-4: Andel av den yrkesaktive befolkningen som har sitt primære arbeids- eller studiested i Oslo.
N 2024=5686, N 2025=2761.

De som pendler inn til Oslo er påvirket av tiltakene i større grad enn befolkningen som helhet. Omtrent 65 prosent av de som pendler inn til Oslo, oppgir at de er påvirket av tiltakene, mot omtrent 50 prosent i befolkningen som helhet. Sammenliknet med hele befolkningens arbeidsreiser er det i denne gruppen også en større andel som benytter bil og kollektivtransport til arbeid nesten hver dag. Det er også en høyere andel som opplever økt kø og endret reisetid grunnet tiltakene i denne gruppen. 56 prosent opplever mer kø mot 38 prosent i befolkningen som helhet, mens 45 prosent opplever økt reisetid mot i underkant av 30 prosent i befolkningen som helhet.

Fleksibilitet i arbeidsreiser

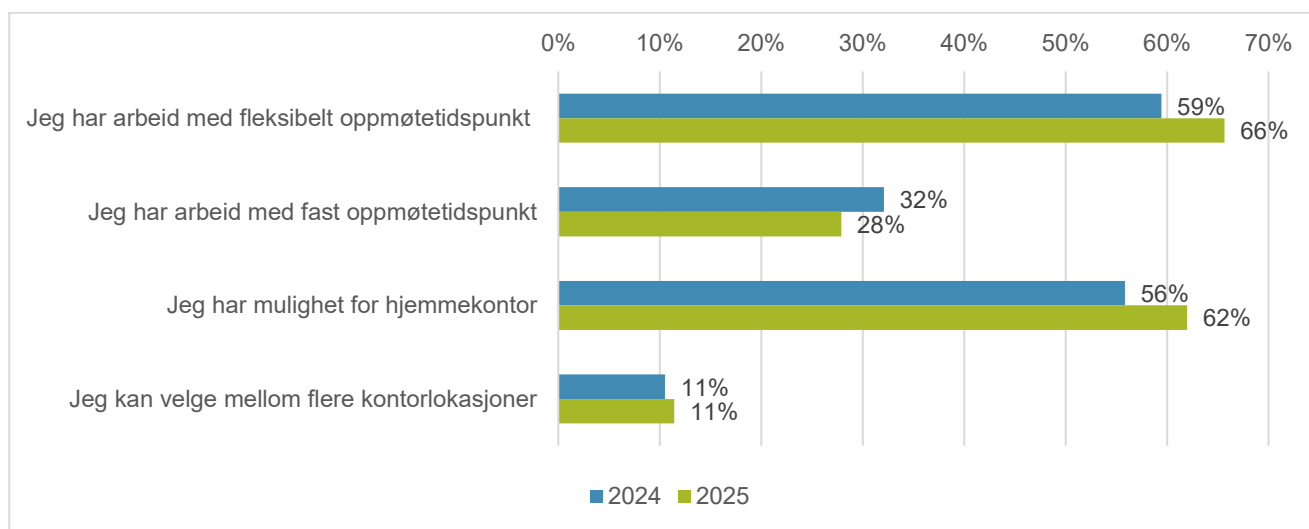
Hvor fleksibel befolkningens arbeidssituasjon og arbeidsreiser er, kan påvirke de trafikale effektene av tiltak og dermed hvordan effektene oppleves av befolkningen. Eksempelvis kan personer med fleksibelt oppmøtetidspunkt, også kalt fleksitid, kjøre litt tidligere eller senere til jobb for å unngå de verste rushperiodene. Personer med fast oppmøtetid kan i mindre grad tilpasse arbeidsreisen når trafikksituasjon eller transportsystem endres. De kan ikke endre tid eller sted for sitt arbeid, men kan kanskje endre transportmiddel dersom de har alternativer.

Andelen som har arbeid med fleksibelt oppmøtetidspunkt ligger rundt 66 prosent, mens andelen med fast oppmøtetidspunkt ligger rundt 30 prosent se figur 3-5. Andelen med mulighet for hjemmekontor ligger på rundt 60 prosent for byområdet som helhet. Fleksibilitet i arbeidsreiser er relativt likt fordelt i kommunene, men med litt høyere fleksibilitet blant de som er bosatt i Oslo. Oslo har en høyere andel arbeidstakere med fleksibelt oppmøtetidspunkt og kontorsted, og med mulighet for hjemmekontor enn de øvrige kommunene.

De som bor utenfor Oslo og pendler inn til Oslo er mer fleksible enn befolkningen som helhet. Over 70 prosent av dem som pendler inn til Oslo har fleksibelt oppmøtetidspunkt, og nesten 70 prosent av dem som pendler har mulighet for hjemmekontor. Også blant pendlerne er fleksibiliteten relativt jevnt fordelt over kommunene, men er høyest i Bærum og lavest i Lillestrøm.

En liten andel av de yrkesaktive kan velge mellom ulike kontorlokasjoner, og har dermed en fleksibilitet i hvor de skal reise til jobb. Andelen ligger mellom sju og 13 prosent i kommunene, og er høyest i Oslo.

Figur 3-5 viser resultatene fra undersøkelsen høsten 2025 sammenliknet med 2024. Resultatene kan tyde på at vi har et litt mer fleksibelt utvalg i 2025 sammenliknet med i 2024. Dette støttes av at utvalget i 2025 har litt lengre utdanning enn utvalget i 2024. Andelen med fem eller flere år på høyskole eller universitet har økt fra 42 prosent i 2024 til 48 prosent i 2025.



Figur 3-5: Andel med ulike rammebetingelser for sine arbeidsreiser. N=5686.

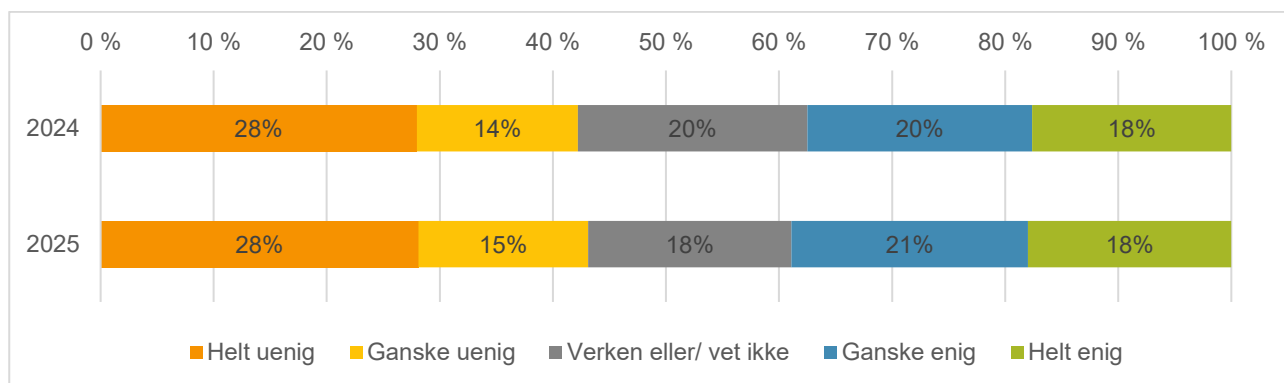
4 Holdninger til tiltak

Formålet med oppdraget er blant annet å gi kunnskap om befolkningens holdninger til både gjennomførte tiltak og mulige tiltak for å nå byvekstavtaleområdets mål om nullvekst i biltrafikken. I dette kapitlet gjennomgår vi resultatene fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen, hvor vi har bedt respondentene ta stilling til en rekke ulike tiltak. Undersøkelsene fra høsten 2024 til høsten 2026 vil gi kunnskap om holdningsendringer over tid.

4.1 Holdninger til bilrestriktive tiltak

Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Jeg ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i min kommune*. Resultatene viser at en klar sammenheng mellom bilbruk og holdning til bilrestriktive tiltak. De som ikke benytter bil på sine daglige reiser, er mer positive til denne typen av tiltak enn de som benytter bil. Resultatene viser også at befolkningen er delt i synet på bilrestriktive tiltak i sin kommune.

Figur 4-1 viser fordelingen på påstanden om at man ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i egen kommune. Nær 40 prosent av befolkningen ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune, mens i overkant av 40 prosent ikke ønsker slike tiltak i sin kommune. Andelen som er helt uenig i påstanden om flere tiltak, er større enn andelen som er helt enig, og utgjør også den største gruppen i fordelingen. Resultatene er omtrent like som høsten 2024.

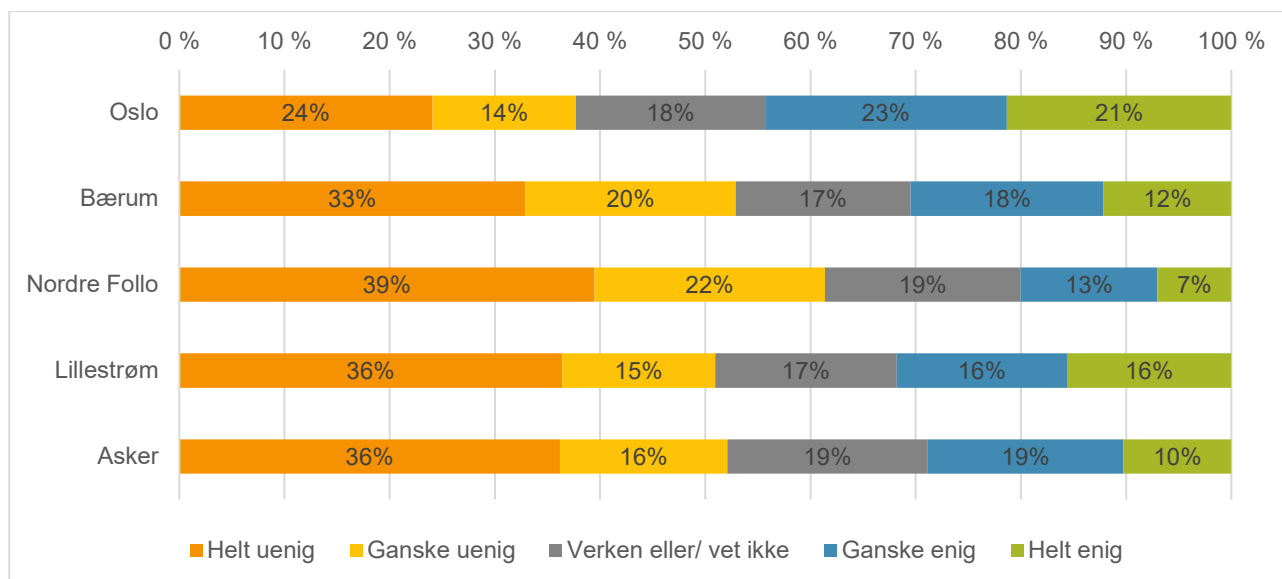


Figur 4-1: Påstand: *Jeg ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i min kommune*. N=3322.

Mest positive til restriktive tiltak i Oslo

I Oslo er en større andel av befolkningen enig i påstanden enn i de andre kommunene, og gruppen som er enig er større enn gruppen som er uenig, se figur 4-2. I de andre kommunene er gruppen som er enig i påstanden mindre enn gruppen som er uenig. Utenfor Oslo er det altså flere som ikke ønsker slike tiltak enn som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune. Nordre Follo er kommunen hvor størst andel er uenig i at de ønsker slike tiltak. Disse forskjellene kan blant annet skyldes at tilgangen til bil er ulik i de ulike kommunene.

Små forskjeller i resultater per kommuner kan også skyldes utvalgsstørrelse i årets undersøkelse, og vil studeres nærmere høsten 2026.



Figur 4-2: Påstand: Jeg ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i min kommune Fordelt på kommune. N=3322.

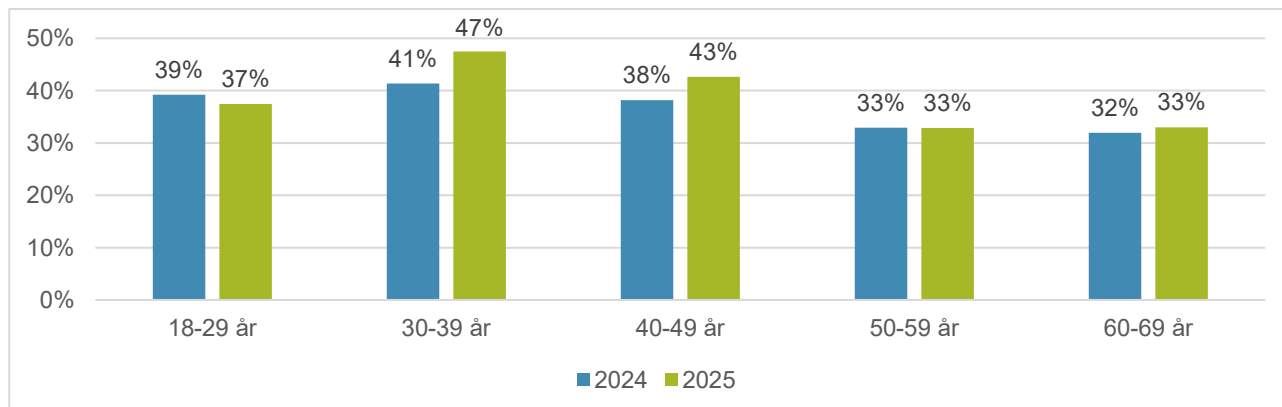
Aldersgruppen 30-39 er mest positive til tiltak for å redusere bilbruk

Andelen som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune er høyest i aldersgruppen 30 til 39 år, se figur 4-3. Omtrent 47 prosent av befolkningen i byområdet i denne aldersgruppen, er enige i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune. Blant de som er 50 år og eldre er det bare 33 prosent som er enige.

Forskjellene mellom 2024 og 2025 er relativt små i de fleste aldersgruppene, men det er tendenser til at flere i aldersgruppene mellom 30 og 49 år ønsker flere restriktive tiltak der de bor. Små forskjeller i resterende aldersgrupper skyldes trolig tilfeldige forskjeller mellom utvalgene.

Andelen som sier seg ganske eller helt enig i påstanden er høyest i Oslo i alle aldersgrupper. Det er størst forskjell mellom kommunene i aldersgruppen 18-29 år. Her tyder resultatene på at andelen som er enig er omtrent dobbelt så høy i Oslo som i Asker.

Andelen som er helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune, er lavest i Nordre Follo i nesten alle aldersgrupper. 20 til 25 prosent av befolkningen er helt eller delvis enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune i alle aldersgrupper.



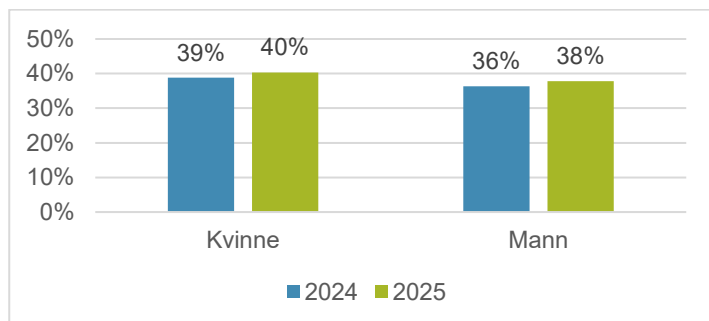
Figur 4-3: Andelen som svarer helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune fordelt på aldersgrupper. N 2024=6850, N 2025= 3304.

Kvinner er mer positive enn menn i flere kommuner

Figur 4-4 viser andelen kvinner og menn som er helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune. En litt større andel kvinner enn menn ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune, men for byområde som helhet er forskjellene mellom kjønnene små.

Det er forskjeller i holdninger til bilrestriktive tiltak mellom kvinner og menn i flere av kommunene. Størst forskjell mellom kjønnene er det i Asker og Lillestrøm hvor kvinner ser ut til å være betydelig mer positiv til tiltak enn menn. I Oslo er andelen tilnærmet lik mellom kvinner og menn.

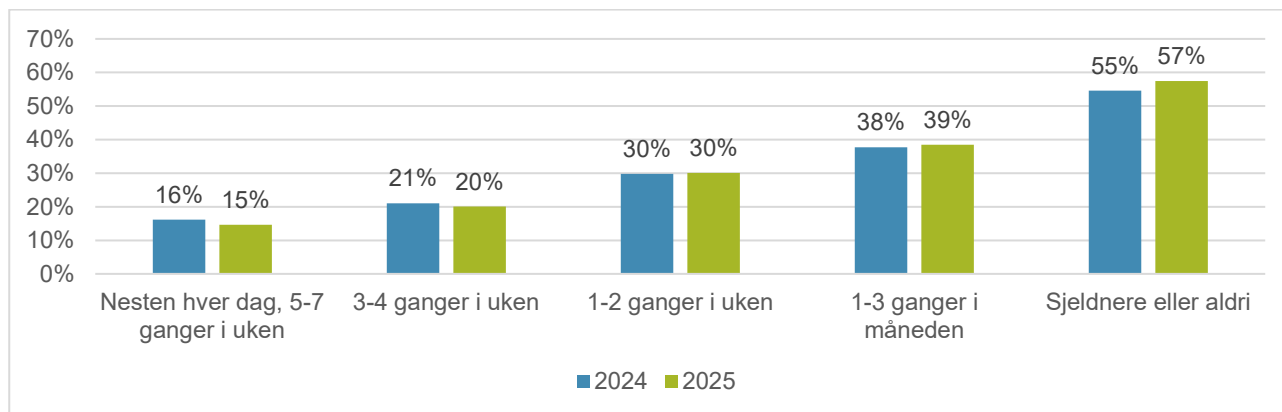
Det er også en kjønnsdimensjon i graden av enighet mellom kvinner og menn, som ikke kommer fram i figuren under. Andelen som er helt uenig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune er omtrent ti prosentpoeng høyere blant menn enn kvinner i alle kommunene.



Figur 4-4: Andelen som svarer helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune fordelt på kjønn. N=6863.

Klar sammenheng mellom holdning og transportmiddelbruk

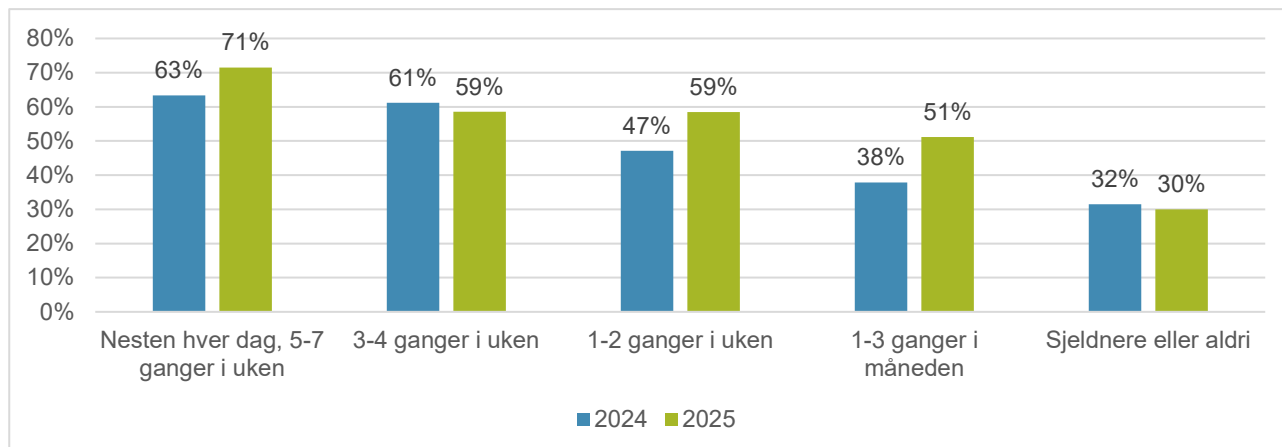
Andelen som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune er høy blant de som kjører bil sjelden og de som sykler ofte. I byområdet svarer nær 60 prosent av de som sjelden eller aldri kjører bil at de ønsker flere slike tiltak, og det samme gjelder omtrent 70 prosent av de som sykler nesten hver dag, se figur 4-5 og 4-6.



Figur 4-5: Andelen som svarer helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune ut fra hvor ofte de benytter bil på sine arbeids- eller studiereiser. N 2024=5751, N 2025=2798.

Andelen som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk er betydelig lavere blant de som ofte reiser med bil som fører på sine arbeids- og studiereiser, sammenliknet med de som kjører bil sjelden eller aldri. Andelen som ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk er betydelig høyere blant de som ofte reiser med sykkel på sine arbeids- og studiereiser, sammenliknet med de som sykler sjelden eller aldri.

Noen variasjoner mellom årene kan skyldes utvalgene, men overordnet gir resultatene et godt bilde av sammenhengen mellom holdningen til bilrestriktive tiltak og egen transportmiddelbruk.



Figur 4-6: Andelen som svarer helt eller ganske enig i at de ønsker flere tiltak for å redusere bilbruk i sin kommune ut fra hvor ofte de benytter sykkel på sine arbeids- eller studiereiser. N=3690.

4.2 Tiltak i forbindelse med stenging av Ring 1

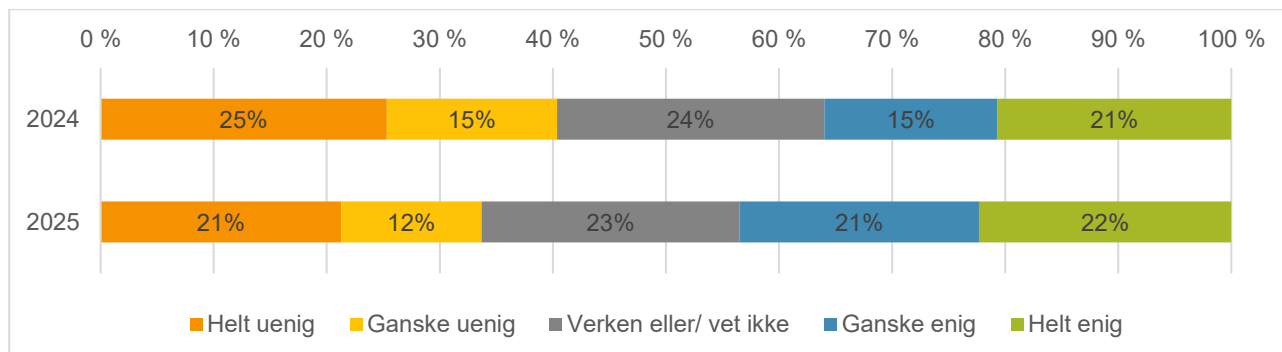
Respondentene er bedt om å ta stilling til en rekke påstander knyttet til tiltak som er gjennomført eller kan gjennomføres i forbindelse med den midlertidige stengingen av Ring 1.

Økt aksept for at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt

Resultatene fra undersøkelsen tyder på økt aksept i befolkningen for tiltaket som går ut på å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager. Andelen som er helt eller ganske enig i at det er fornuftig å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager for å unngå overbelastning i veisystemet i Oslo mens Ring 1 er stengt, har økt fra 36 til 44 prosent. Andelen som er uenig er redusert fra 40 til 34 prosent for byområdet som helhet.

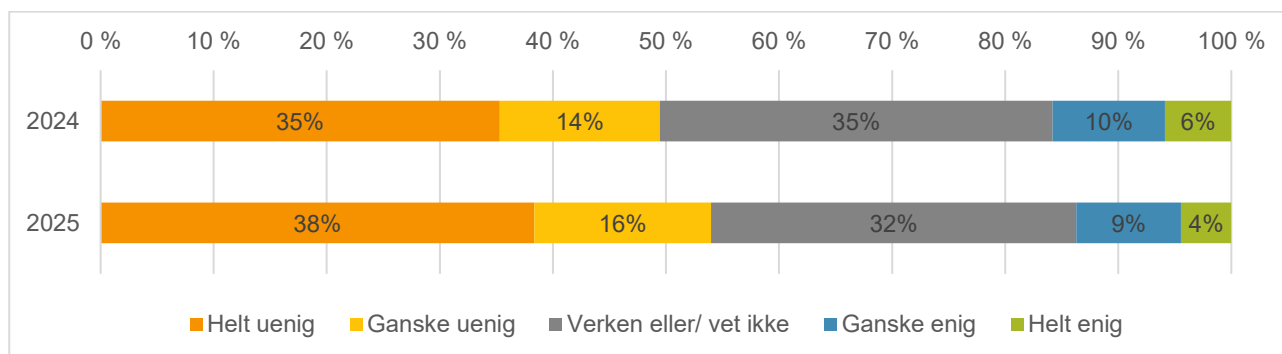
Befolkningen i Asker er mest negativ til tiltaket som innebærer at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt, etterfulgt av Bærum. Dette er i tråd med resultatene i undersøkelsen som viste at befolkningen i Asker i størst grad er rammet av tiltaket. Befolkningen i Asker har rapportert den høyeste bilandelen på både arbeids-/ studiereiser og fritidsreiser, blant de kommunene som er med i undersøkelsen. Det er en betydelig andel i Asker som benytter bil på E18 på sine arbeidsreiser, og som ikke har alternative kjøreruter inn til Oslo.

Befolkningen i Oslo er mest positiv til tiltaket. Her er nær halvparten ganske enig eller helt enig i at det er fornuftig å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager for å unngå overbelastning i veisystemet i Oslo mens Ring 1 er stengt.



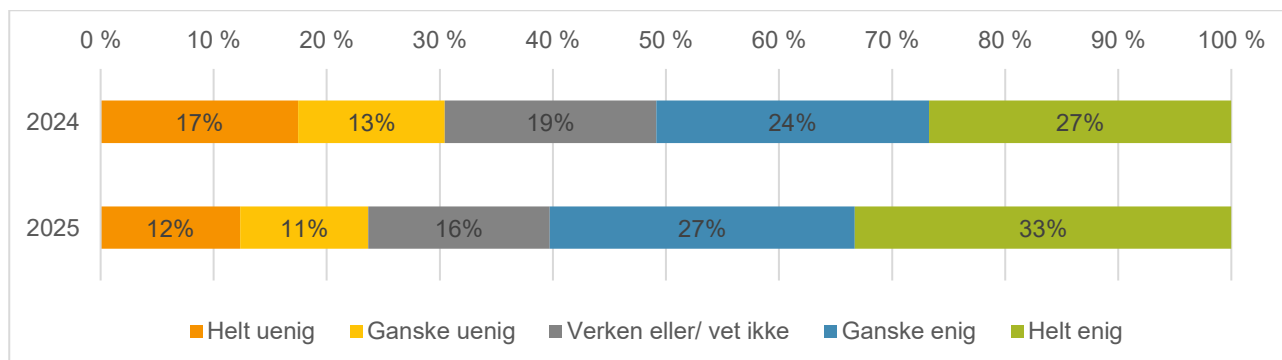
Figur 4-7: Påstand: Det er fornuftig å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager for å unngå overbelastning i veisystemet i Oslo mens Ring 1 er stengt. N 2024=6948, N 2025=3358.

Respondentene er videre bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Jeg er villig til å betale for å få kjøre elbil i kollektivfelt.* Befolkningen er i liten grad villig til å betale for å få kjøre elbil i kollektivfeltet. Over halvparten er helt eller ganske uenig i at de er villige til det, se figur 4-8. Det er små endringer fra 2024 til 2025, men tegn til at flere er uenige og færre er enige. Dette kan henge sammen med en tilvenning til tiltakene og at de trafikale utfordringene har vært mindre det siste året enn i 2024.



Figur 4-8: Påstand: Jeg er villig til å betale for å få kjøre elbil i kollektivfelt. N 2024=6947, N 2025=3339.

Respondentene er også bedt om å ta stilling til følgende påstand om bruk av kollektivfelt: *Elbiler bør ikke få kjøre i kollektivfelt på hverdager fordi det er viktig at bussene holder rutetid.* Figur 4-9 viser at 60 prosent er enige i denne påstanden i 2025. Det er en stor økning fra 51 prosent i 2024. Andelen som er helt eller ganske uenig er redusert fra omtrent 30 til 23 prosent. Resultatene støtter opp om at aksepten for tiltakene øker.

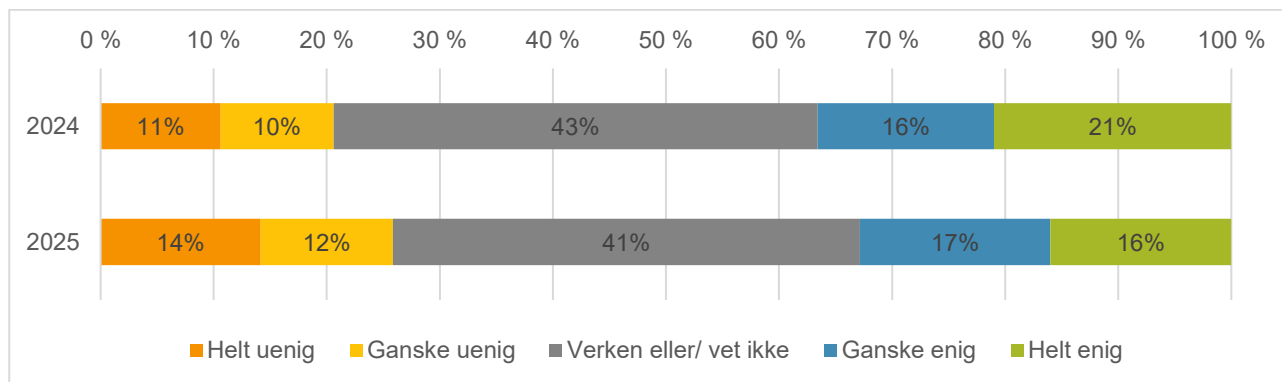


Figur 4-9: Elbiler bør ikke få kjøre i kollektivfelt på hverdager fordi det er viktig at bussene holder rutetid. N 2024=6947, N 2025=3339.

De trafikale konsekvensene går seg til

Respondentene er videre bedt om å ta stilling til følgende påstand: *De trafikale konsekvensene av at Ring 1 er stengt og elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt er større enn jeg var forberedt på.* Resultatene tyder på at utfordringene knyttet til stengingen av Ring 1 og at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt er redusert. Dette må ses i lys av oppmykninger i forbudet mot elbiler i kollektivfelt, se kapittel 1.1, og mindre trafikale utfordringer enn høsten 2024, se kapittel 1.2. Fra høsten 2024 til høsten 2025 er andelen som mener de trafikale konsekvensene er større enn forventet redusert fra 37 til 33 prosent, og andelen som er uenige i påstanden har økt fra 21 til 26 prosent. Det er størst endring andelen som er helt enig eller helt uenig.

Nesten 70 prosent av befolkningen i Asker, og halvparten av befolkningen i Bærum, er helt eller delvis enig i dette. Dette er i tråd med at befolkningen i disse kommunene i større grad enn de andre kommunene blant annet oppgir økt reisetid på sine reiser og økt trafikk i sitt nærområde. Andelen som verken er enig eller uenig er høy i alle kommunene, og aller høyest i Lillestrøm. Dette kan tolkes som at mange enten ikke hadde noen klar forventning om de trafikale konsekvensene, eller ikke opplever trafikale konsekvenser.

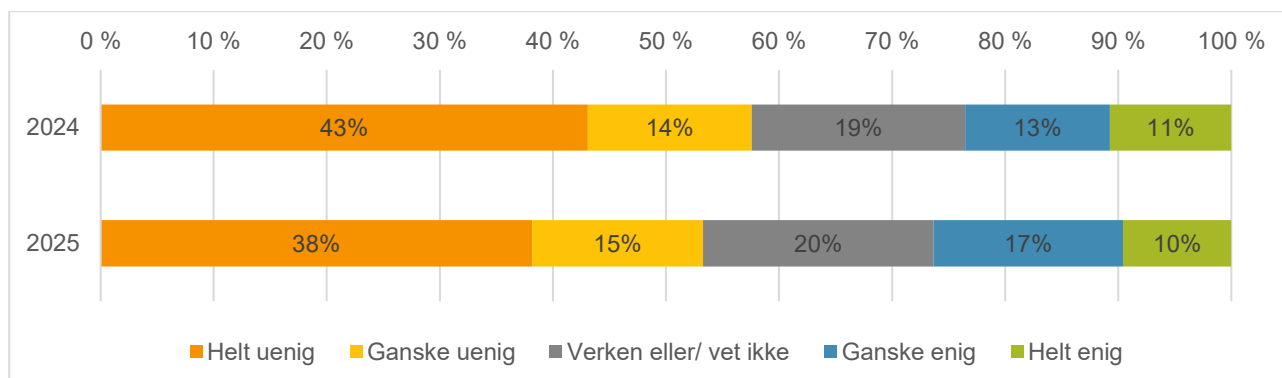


Figur 4-10: Påstand: *De trafikale konsekvensene av at Ring 1 er stengt og elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt er større enn jeg var forberedt på.* N 2024=6947, N 2025=3340.

Sterk motstand mot økte bompenger for å redusere kødannelsene

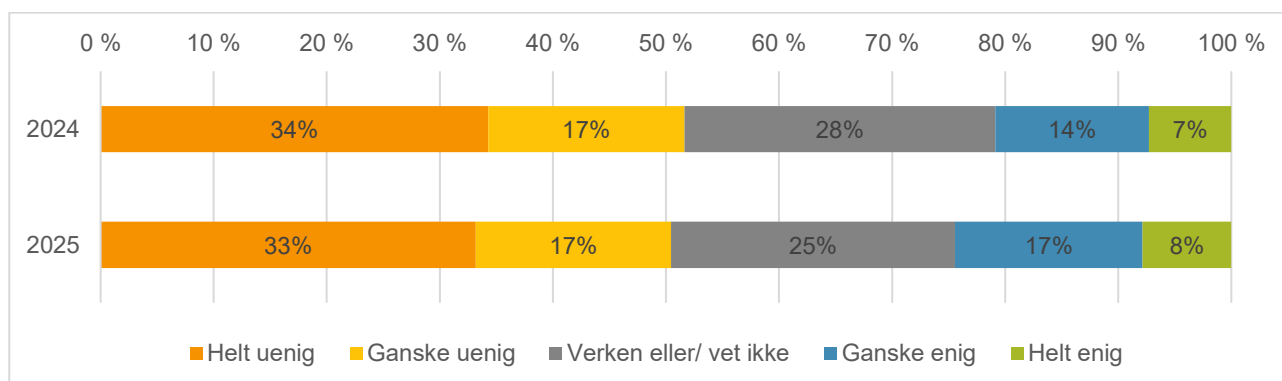
Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Bompengene bør øke i rushtimene for å redusere kødannelser mens Ring 1 er stengt.* Resultatene fra undersøkelsen tyder på at befolkningen er blitt mindre negative til dette fra høsten 2024 til høsten 2025. Det er ikke store endringer, men det er en økning i andelen som er helt eller ganske enig i påstanden, og en reduksjon i andelen som er helt eller ganske uenige. Men fremdeles er over halvparten av befolkningen uenige i at bompengene bør øke i rushtimene for å redusere kødannelser mens Ring 1 er stengt.

Mellom 47 og 63 prosent av befolkningen i kommunene er uenige i at bompengene bør øke i rushtiden for å redusere kødannelser mens Ring 1 er stengt. Her er det relativt små forskjeller i holdninger mellom kommunene til tross for at andelen berørte av kødannelser som følge av tiltakene er betydelig høyere i vest sammenliknet med sør og nordøst. I Oslo er det flere som er enige i at bompengene bør øke for å unngå kødannelser enn i de andre kommunene. Nær halvparten av befolkningen er likevel negative til påstanden.



Figur 4-11: Påstand: Bompengene bør øke i rushtimene for å redusere kødannelser mens Ring 1 er stengt.
N 2024=6945, N 2025=3340.

Respondentene er bedt om å ta stilling til en nesten likelydende påstand, men som er uavhengig av stengingen av Ring 1: *Jeg er villig til å betale økte bompenger dersom det reduserer køene.* Figur 4-12 viser at resultatene er nesten helt like. Omtrent halvparten av befolkningen er uenige i at de vil betale økte bompengene dersom det reduserer kødannelser. Resultatene fra tyder på at befolkningen er blitt litt mindre negative til økte bompenger for å redusere kø fra høsten 2024 til høsten 2025.

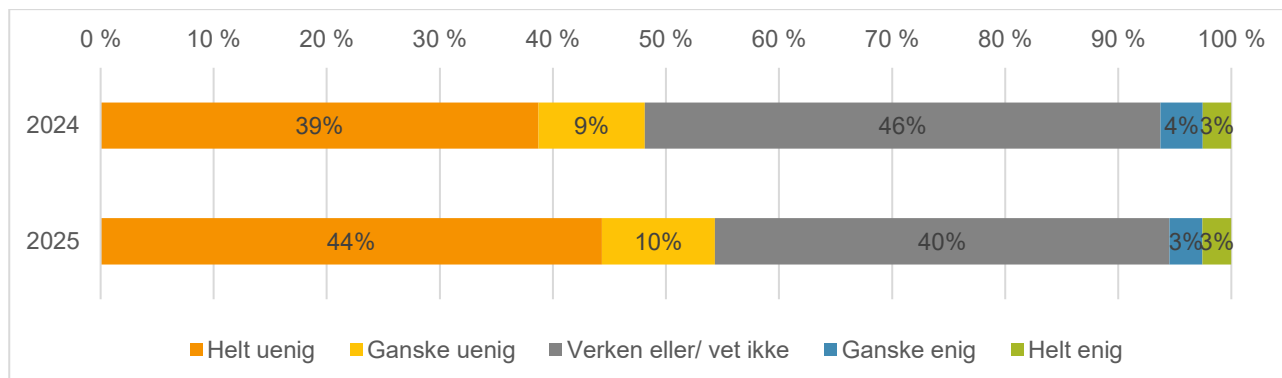


Figur 4-12: Påstand: Jeg er villig til å betale økte bompenger dersom det reduserer køene.
N 2024=6945, N 2025=3340.

Samkjøring oppleves som lite aktuelt alternativ

Respondentene er også bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Stengingen av Ring 1 og tiltakene har gjort samkjøring mer aktuelt for meg.*

For de fleste har ikke stengingen av Ring 1 og gjennomføring av tilhørende tiltak gjort samkjøring mer aktuelt, se figur 4-13. Omtrent syv prosent var helt eller ganske enig i at samkjøring har blitt mer aktuelt høsten 2024, mot omtrent seks prosent i 2025. Det er relativt små forskjeller mellom kommunene i holdninger til påstanden. Hovedbildet er at det er en liten andel som sier det er mer aktuelt med samkjøring etter stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak.



Figur 4-13: Påstand: Stengingen av Ring 1 og tiltakene har gjort samkjøring mer aktuelt for meg.
 N 2024=6947, N 2025=3339.

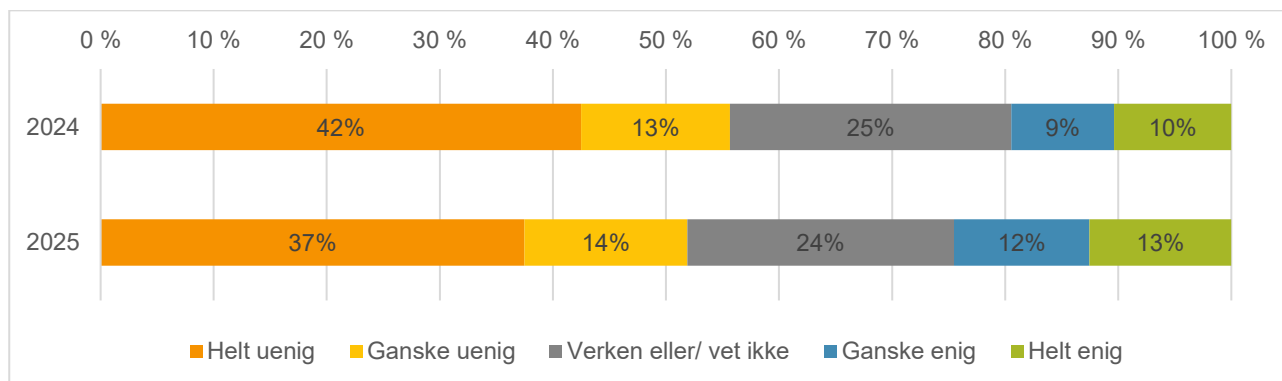
4.3 Videreføring av tiltak når Ring 1 åpner igjen

Respondentene er bedt om å ta stilling til en rekke påstander knyttet til videreføring av tiltak i etterkant av den midlertidige stengingen av Ring 1.

Et flertall mener Ring 1 ikke bør forbli stengt

Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Ring 1 bør forbli stengt for privatbiler etter at arbeidet med Regjeringskvartalet er ferdig.* Figur 4-11 viser at andelen som er enig har økt mens andelen som er uenig er redusert fra høsten 2024 til høsten 2025. Dette tyder på en gradvis tilvenning til tiltaket, noe som vil undersøkes videre gjennom neste undersøkelse høsten 2026. Det er fremdeles et flertall i befolkningen som er mener at Ring 1 bør åpne igjen etter at arbeidet med Regjeringskvartalet er ferdig.

Andelen som mener Ring 1 bør forbli stengt er høyest i Oslo og lavest i Asker.



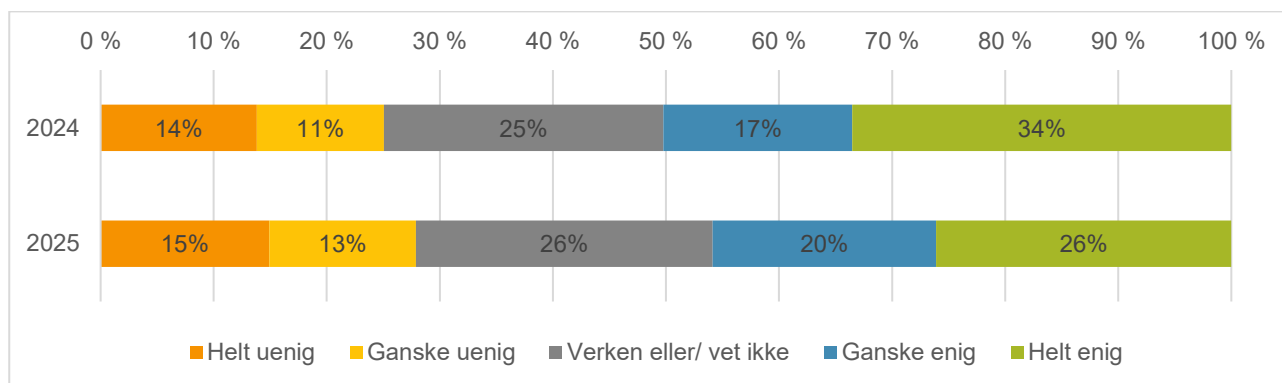
Figur 4-14: Påstand: Ring 1 bør forbli stengt for privatbiler etter at arbeidet med Regjeringskvartalet er ferdig. N 2024=6947, N 2025=3359.

Færre mener kollektivfeltet bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner

Respondentene er videre bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Kollektivfeltet bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner igjen.* Resultatene tyder på gradvis tilvenning til og økt aksept for virkemiddelbruk. Andelen som er enige i at kollektivfeltene bør åpnes for elbiler er redusert, og andelen som er uenige har økt. Forskjellene er imidlertid ikke store, og må undersøkes nærmere i neste års undersøkelse.

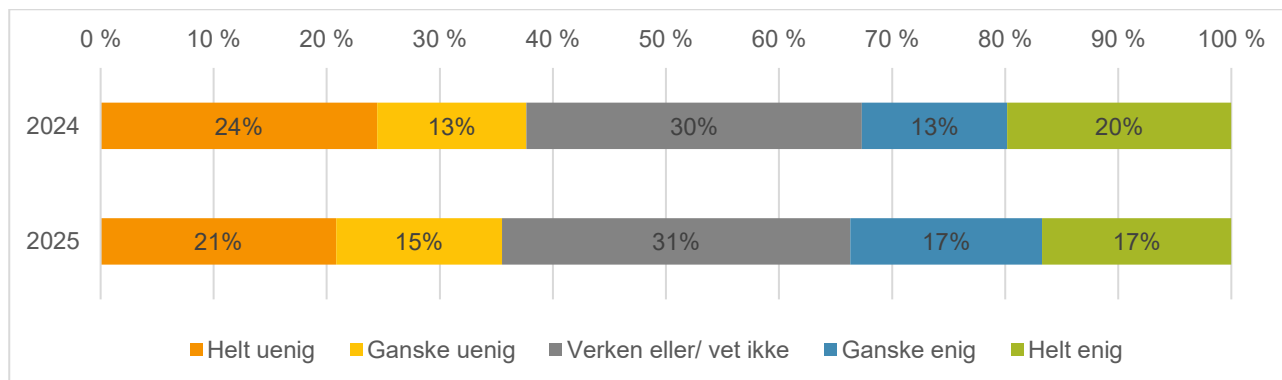
Andelen som er enig i at kollektivfeltene bør åpnes igjen, er større enn andelen som er uenig. I Asker er over 70 prosent helt eller ganske enige i at kollektivfeltene bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner igjen. I Bærum er andelen omtrent 60 prosent.

Det er likevel en betydelig andel i alle kommunene som ønsker å holde kollektivfeltene stengt for elbiler også etter at Ring 1 eventuelt åpner igjen. Andelen er naturlig nok størst i Oslo, Lillestrøm og Nordre Follo, hvor en liten andel av befolkningen er berørt av at kollektivfeltene er stengt for elbiler, sammenliknet med Asker og Bærum. Men det er også deler av befolkningen i Asker og Bærum som ønsker å holde kollektivfeltene stengt for elbiler.



Figur 4-15: Påstand: Kollektivfeltet bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner igjen. N 2024=6953, N 2025=3359.

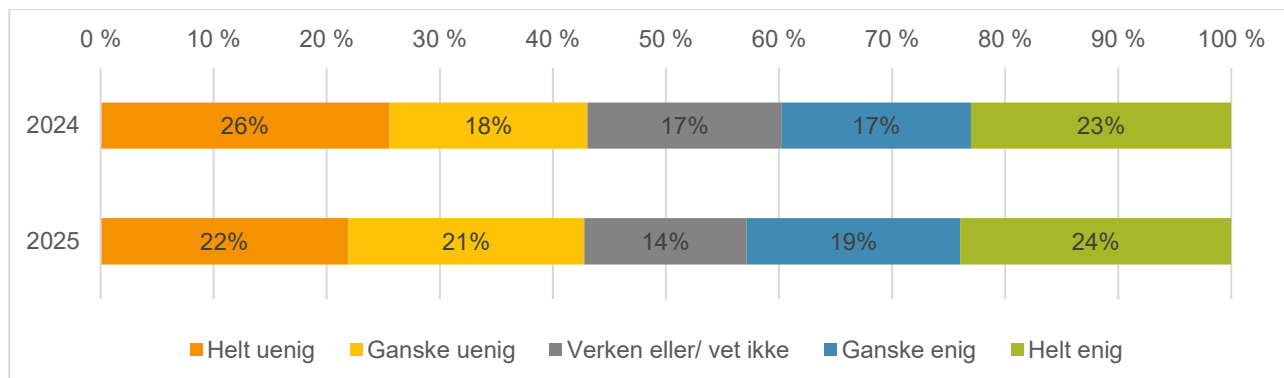
Respondentene er også bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Elbiler bør kun ha tilgang til kollektivfelt i helgene når Ring 1 åpner*. Befolkningen er delt i synet på hvorvidt elbiler kun bør ha tilgang til kollektivfelt i helgene når Ring 1 åpner, se figur 4-13. Her er det små forskjeller mellom kommunene og andelen som er enig er nesten akkurat like stor som andelen som er uenig. Det er svært små endringer fra høsten 2024 til høsten 2025.



Figur 4-16: Påstand: Elbiler bør kun ha tilgang til kollektivfelt i helgene når Ring 1 åpner. N 2024=6948, N 2025=3358.

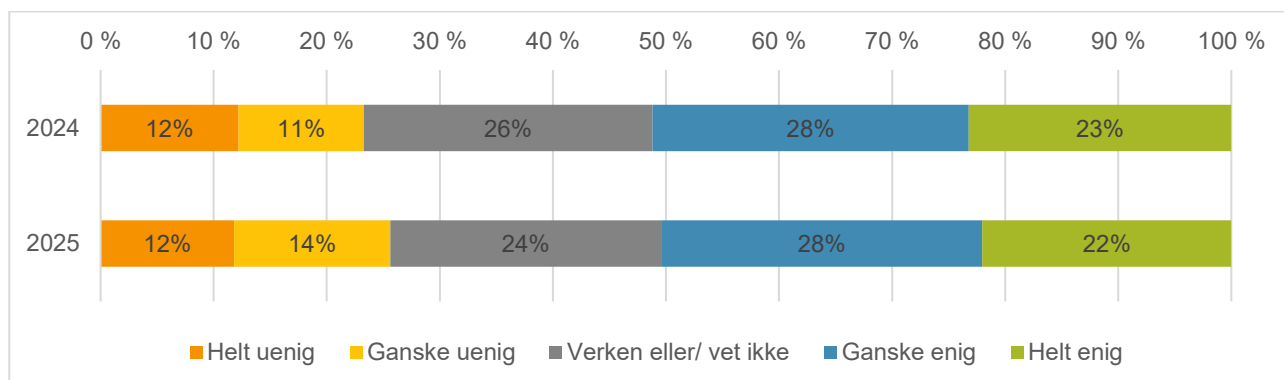
Andre tiltak for å redusere bilbruk

Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Elbiler bør betale samme takst i bomringen som andre biler*. Det er ingen store endringer i holdningen til dette, men resultatene tyder på at flere er enige i dette høsten 2025 enn høsten 2024.



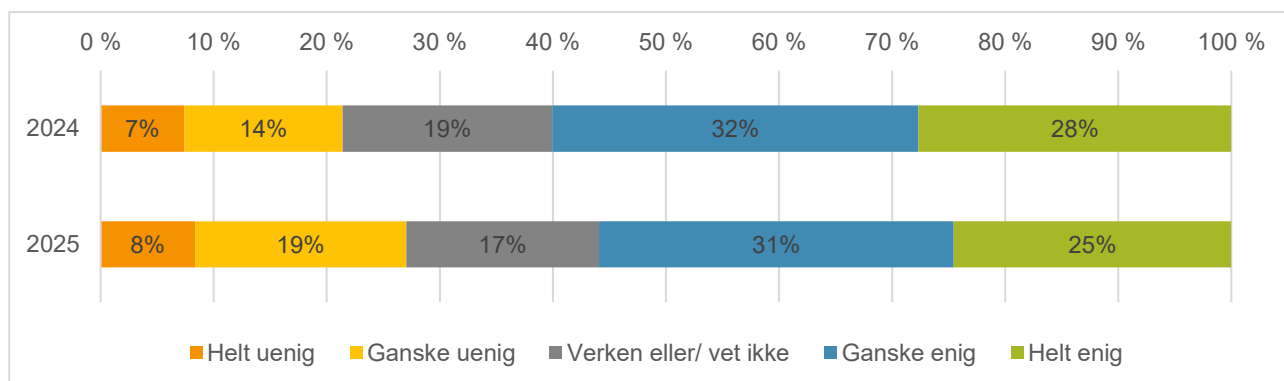
Figur 4-17: Påstand: Elbiler bør betale samme takst i bomringen som andre biler. N 2024=6948, N 2025=3358.

Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Arbeidsgivere bør tilrettelegge for hjemmekontor for å redusere transportbehovet.* Over halvparten av befolkningen er helt eller ganske enige i dette. Det er så å si ingen endringer i holdningen til dette fra høsten 2024 til høsten 2025.



Figur 4-18: Påstand: Arbeidsgivere bør tilrettelegge for hjemmekontor for å redusere transportbehovet. N 2024=6948, N 2025=3358.

Respondentene er bedt om å ta stilling til følgende påstand: *Det er vanskelig å kjøre bil i Oslo.* Nær 60 prosent av befolkningen i byområdet er helt eller ganske enige i dette. Det er små endringer i holdningen til dette fra høsten 2024 til høsten 2025 som tyder på at befolkningen i mindre grad synes det er vanskelig å kjøre i Oslo høsten 2025. Andelen som er uenig har økt og andelen som er enig er redusert.



Figur 4-19: Påstand: Det er vanskelig å kjøre bil i Oslo. N 2024=6948, N 2025=3358.

5 Foreløpig evaluering av stenging av Ring 1

I dette kapitlet trekker vi frem hovedresultatene fra undersøkelsen blant befolkningen, og drøfter dette i lys av formålet med oppdraget. Formålet med evalueringen er å få kunnskap om atferds- og holdningsendringer over tid, som kan bidra til at byvekstsamarbeidet kan jobbe mer systematisk med ulike virkemidler for å nå mål om nullvekst i biltrafikken. Videre skal evalueringen bidra med kunnskap om konsekvensene av at Ring 1 er stengt og av tiltakene som er gjennomført for å redusere ulempene.

Resultatene som er presentert i denne statusrapporten for 2025 er basert på en undersøkelse blant et utvalg av befolkningen, gjennomført høsten 2025, og en tilsvarende undersøkelse gjennomført høsten 2024. For mer utdypende informasjon om metode viser vi til kapittel 1 og for flere resultater fra undersøkelsene viser vi til kapittel 2 til 4.

5.1 Positive effekter for nullvekstmålet

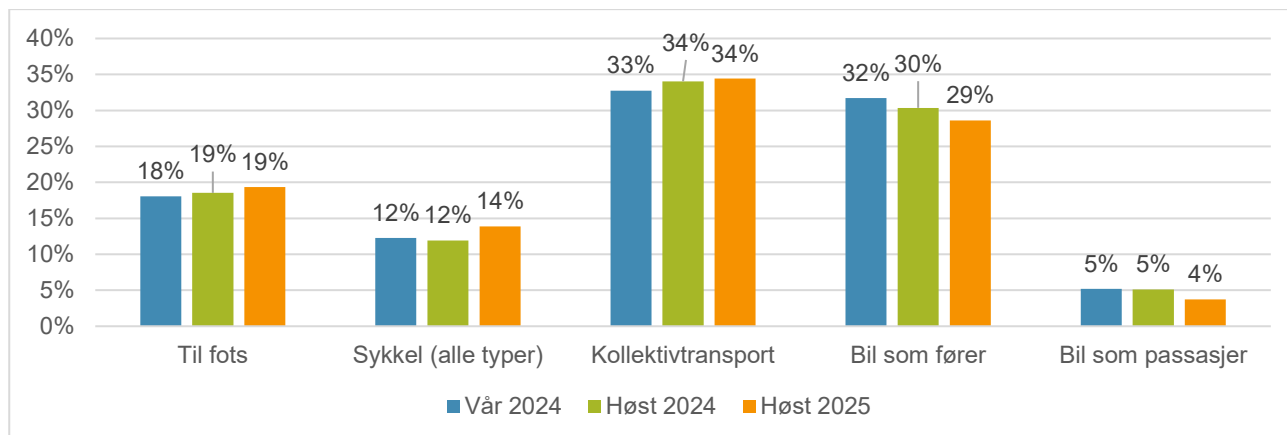
Resultatene så langt viser at stengningen av Ring 1 og tiltak som er gjennomført for å redusere ulempene har hatt små, men positive effekter for nullvekstmålet. Resultatene fra befolkningsundersøkelsen tyder på at bilandelen på arbeidsreiser har gått litt ned i perioden, og at innbyggerne har blitt mer positivt innstilt til bilrestriktive tiltak.

Fortsatt litt lavere bilandel enn før Ring 1 stengte

Byvekstområdet har mål om nullvekst i biltrafikken. Antall bilreiser i Vestkorridoren var noe lavere tidlig på høsten 2025 enn på samme tid høsten 2023 (Statens vegvesen, 2025). ViaNovas rapport fra de øvrige bygensene viser at i mai 2025 var biltrafikken over bygrensene mot sentrum i sum lavere enn referansesituasjonen før stengingen av Ring 1 (Vianova, 2025). Antall reiser med kollektivtransport var høyere enn i referansesituasjonen. Statens vegvesens rapporter om utvikling i trafikk i Osloringen mot sentrum i bomsystemet viser imidlertid at trafikken inn mot Oslo sentrum var høyere i november 2025 enn i november 2023 i nord-øst, sør og vest⁹.

Resultatene fra befolkningsundersøkelsen viser tegn til lavere bilandel på arbeidsreiser. Flertallet av befolkningen har ikke endret transportmiddelbruk eller reiseomfang etter at Ring 1 ble stengt. Hovedbildet for dem som har endret reisevaner, er en nedgang i bilreiser, og en økning i reiser til fots, med sykkel og med kollektivtransport. Den største endringen i reisevaner skjedde kort tid etter at Ring 1 stengte, altså høsten 2024. Resultatene tyder imidlertid på at nedgangen i bilbruk som vi så fra våren 2024 til høsten 2024 er videre styrket høsten 2025.

⁹ [trafikkutvikling-inn-mot-oslo-rapportering_november-2025.pdf](#)



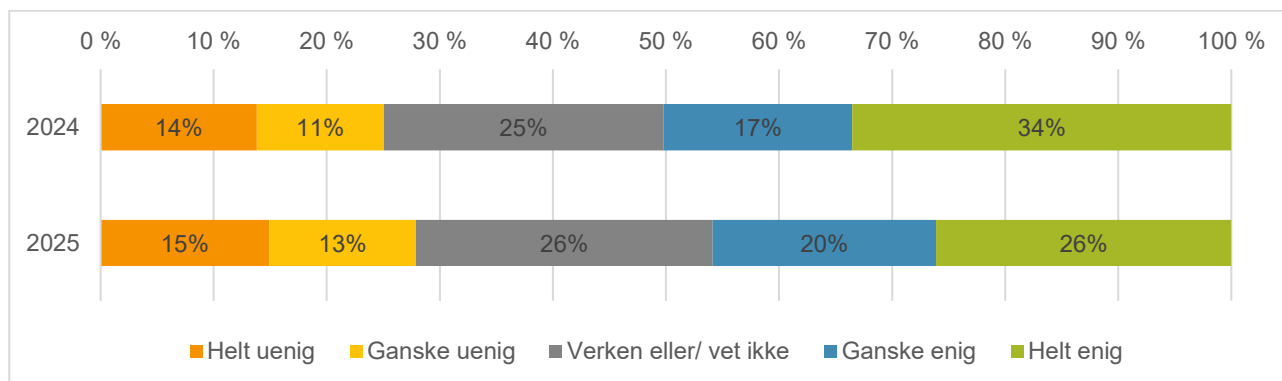
Figur 5-1: Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser i april 2024 før Ring 1 stengte og tiltak ble gjennomført samt høst 2024 og høst 2025. Data fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen. N 2024=6203, N 2025=2899.

Nedgangen i bilandel gjelder først og fremst bosatte i Asker og Bærum. I Lillestrøm og Nordre Follo viser befolkningsundersøkelsen en liten økning i bilførerandelen fra 2024 til 2025. Dette er i tråd med de øvrige resultatene i undersøkelsen, som viser at befolkningen i Asker også i størst grad er påvirket av tiltakene. De rapporterer også den høyeste bilandelen blant de kommunene som er med i undersøkelsen, og det er en betydelig andel som benytter bil på E18 på sine arbeidsreiser, og som ikke har alternative kjøreruter inn til Oslo. Nesten to av tre i Asker oppgir at deres reiser er påvirket av innstrammingen i elbilers tilgang til kollektivfelt på hverdager. Vi ser altså tendenser til redusert bilbruk i kommunene som i størst grad er påvirket av tiltakene, og tendenser til økt bilbruk i kommunene som i minst grad er påvirket av tiltakene i forbindelse med stengingen av Ring 1.

Flere er positive til bilrestriktive tiltak

Befolkningsundersøkelsen viser også en endring i befolkningens holdning til ulike bilrestriktive tiltak, hvor en større andel av befolkningen er positive til slike tiltak høsten 2025 enn høsten 2024. Dette til tross for at et flertall av befolkningen fortsatt synes det er vanskelig å kjøre bil i Oslo.

Befolkningsundersøkelsen viser at det særlig er en større aksept for at elbiler ikke kan kjøre i kollektivfelt. En større andel av befolkningen mener det er fornuftig å stenge kollektivfeltet for elbiler på hverdager for å unngå overbelastning i veisystemet i Oslo mens Ring 1 er stengt, og det er også flere som mener at kollektivfeltet ikke bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner, se figur 5-2. Høsten 2025 er det også flere enn tidligere som mener at bompengene bør øke for å redusere kø, selv om flertallet fortsatt er uenige i dette.



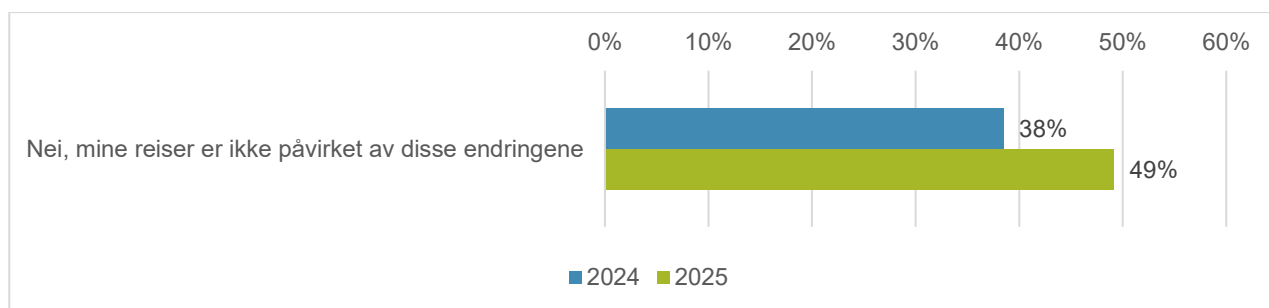
Figur 5-2: Påstand: Kollektivfeltet bør åpnes for elbiler når Ring 1 åpner igjen. N 2024=6953, N 2025=3359.

Også når det gjelder holdninger, er det befolkningen i Asker som skiller seg ut ved å være mest negative til de ulike tiltakene, etterfulgt av Bærum. Befolkningen i Oslo er mest positive.

Vi finner en klar sammenheng mellom holdning og transportmiddelbruk, hvor andelen som er positive til bilrestriktive tiltak er høyere blant de som sjelden kjører bil enn blant de som kjører bil ofte.

5.2 Færre er berørt av tiltakene

En stor andel av befolkningen opplever fortsatt at deres reiser er berørt av at Ring 1 er stengt eller de tilhørende tiltakene. Andelen som er berørt, er imidlertid lavere enn for ett år siden, og har gått ned fra i overkant av 60 prosent i 2024 til omtrent 50 prosent i 2025.



Figur 5-3: Andel som opplever at reisene de vanligvis gjennomfører i løpet av en uke ikke er påvirket av endringene i transportsystemet. N 2024=8050, N 2025=3497.

Det er flest som er berørt av selve stengningen av Ring 1 og av innstramming i elbilers tilgang til kollektivfelt. Men det er også her nedgangen i andel som er berørt er størst. Få er berørt av ulike tiltak i området rundt Ring 1.

Flest berørt i Asker kommune

Andelen som er berørt av tiltakene varierer fra kommune til kommune. Reisene er mest påvirket for bosatte i Asker. Her svarer tre av fire at deres ukentlige reiser er berørt av tiltakene, og andelen er uendret siden høsten 2024. Befolkningen i Lillestrøm er i mindre grad påvirket av tiltakene enn de øvrige kommunene, hvor om lag 40 prosent svarer at de er berørt av tiltakene.

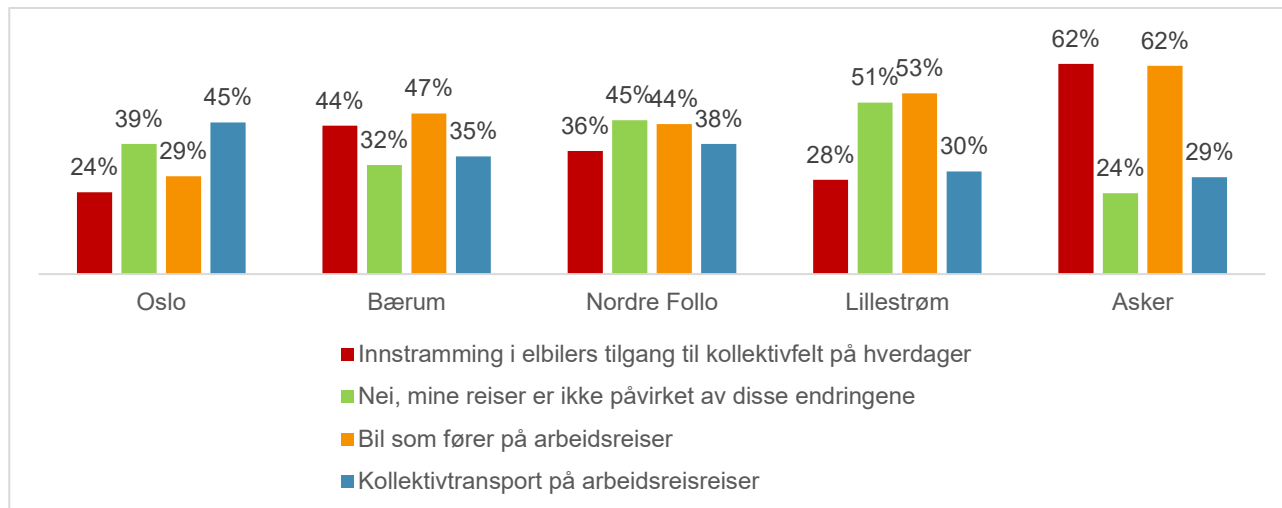
Transportmiddelbruk er viktig for å forklare forskjellene i hvor berørt befolkningen er

Over halvparten av den yrkesaktive befolkningen i Asker og Bærum arbeider i Oslo og benytter Vestkorridoren for reiser med bil og buss inn til Oslo. En viktig årsak til at befolkningen i Asker opplever å være mer påvirket av tiltakene enn befolkningen i Bærum er at flere i Asker kjører bil til arbeid. I Bærum benytter en høyere andel av befolkningen kollektivtransport til arbeid, og de som reiser med buss i Vestkorridoren opplever redusert reisetid som følge av at elbilene ikke kan kjøre i kollektivfelt. Befolkningen i deler av Bærum har tilgang på t-bane og har kortere avstand til Oslo enn Asker og dermed større mulighet til å velge sykkel eller andre transportmidler enn bil.

Andelen som kjører bil til jobb i Oslo er relativt høy blant bosatte i Lillestrøm og Nordre Follo, men det er likevel mange flere som opplever at deres reiser ikke er påvirket av tiltakene sammenliknet med i Asker og Bærum, se figur 5-4. Dette henger sammen med at det har vært størst fremkommelighetsproblemer i Vestkorridoren, mens korridorene i nordøst og sør har bedre kapasitet. Det er i tillegg en lavere andel av befolkningen som disponerer elbil i disse kommunene enn i Asker og Bærum, og som dermed er kastet ut av kollektivfelt.

Andel av befolkningen som er påvirket av innstramming i elbilers tilgang til kollektivfelt gir et bilde på hvor berørt befolkningen er av tiltakene generelt. I figur 5-4 er informasjon om andel berørte av dette tiltaket og andel som

ikke er berørte av tiltakene sammenstilt med transportmiddelbruk på arbeidsreiser. Oslo skiller seg ut med lav andel som er påvirket av innstramming for elbiler. Befolkningen i Oslo er mest berørt av tiltakene for gange, sykkel og kollektivtransport som er gjennomført i Oslo.



Figur 5-4: Andel som oppgir at deres reiser er påvirket av innstramming av elbilers tilgang til kollektivfelt (rød) og andel som opplever at deres reiser ikke er påvirket av tiltakene knyttet til stenging av Ring 1 (grønn), sett opp mot andel som reiser med henholdsvis bil (orange) og kollektivtransport (blått) på arbeidsreiser minst tre dager per uke..

5.3 Fortsatt trafikale utfordringer

Selv om bilbruken er redusert etter at Ring 1 stengte og avbøtende tiltak ble innført, tyder resultatene fra befolkningsundersøkelsen på at det fortsatt er trafikale utfordringer høsten 2025. Om lag 30 prosent opplever økt reisetid på sine reiser, og en del opplever det som mindre trygt for gående og syklende. Utfordringene er imidlertid noe lavere nå i 2025 enn de var høsten 2024.

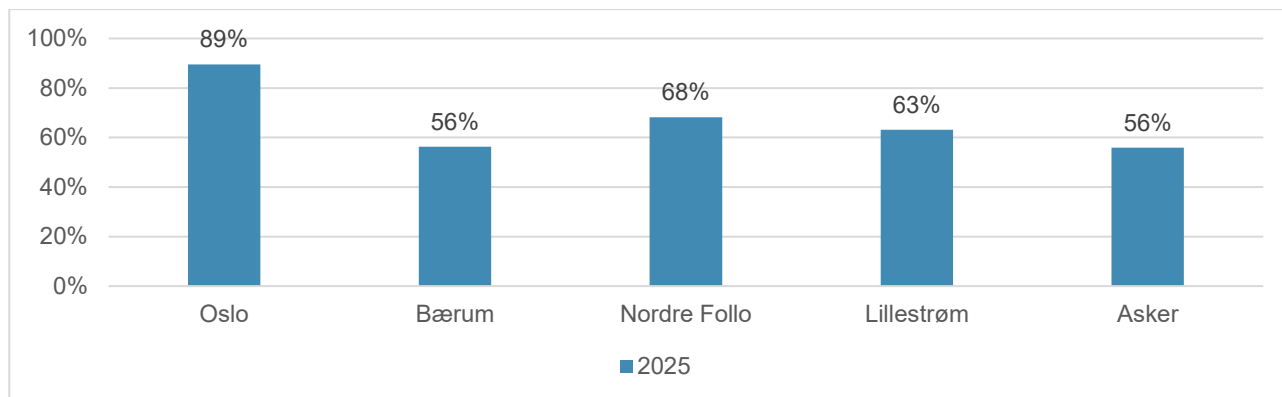
Redusert fremkommelighet og økt reisetid

Overordnet viser rapportene med trafikktegnninger fra ViaNova at fremkommeligheten for bil i hovedsak er redusert i Vestkorridoren i retning øst etter at elbilenes adgang til kollektivfeltene ble fjernet. Hastigheten for bil i morgenrush er lavere enn før stenging av Ring 1 og tilhørende tiltak i store deler av Vestkorridoren i retning Oslo, og rushtidsvarigheten er lengre (Statens vegvesen, 2025). Ruter rapporterer imidlertid om vedvarende forbedringer i fremkommelighet i kollektivfeltene på E18 fra vest (Vianova, 2025).

Befolkningen rapporterer også om økt reisetid på bilreiser, men i litt mindre omfang enn for ett år siden. Høsten 2024 opplevde 33 prosent endret reisetid som følge av tiltakene, mot 29 prosent høsten 2025.

Fremkommelighetsutfordringene er fremdeles størst i Vestkorridoren. Over halvparten av befolkningen i Asker og omtrent 40 prosent i Bærum har opplevd at reisene tar lenger tid enn før tiltakene ble innført, mot om lag 25 prosent i de øvrige kommunene.

Selv om flertallet av befolkningens reiser fungerer som før tiltakene, er det altså grupper som opplever økt reisetid og trafikk. Dette henger blant annet sammen med hvor man reiser. Figur 5-5 viser at over halvparten av den yrkesaktive befolkningen i Oslos omegnskommuner, ifølge befolkningsundersøkelsen, har sitt primære arbeids- eller studiested i Oslo, og dermed må pendle inn til Oslo. Disse er i større grad påvirket av redusert fremkommelighet, enn andre grupper.



Figur 5-5: Andel av den yrkesaktive befolkningen som har sitt primære arbeids- eller studiested i Oslo. Data fra holdnings- og reisevaneundersøkelsen. N 2025=2761.

Redusert trygghet for gående og syklende

Resultatene fra befolkningsundersøkelsen tyder på at de fleste ikke opplever noen endring i trygghet når de går og sykler. Det er likevel i underkant av 10 prosent som oppgir at det har blitt mindre trygt å sykle og gå etter at Ring 1 stengte og med gjennomføring av tilhørende tiltak. Andelen er imidlertid litt lavere i 2025 enn i 2024.

5.4 Konklusjon

Alt i alt tyder resultatene fra undersøkelsen på at stengingen av Ring 1 så langt har hatt positive effekter på nullvekstmålet: Befolkningen oppgir lavere bilbruk på reiser i Oslo-området enn før Ring 1 stengte. Selv om tiltaket har fått mye negativ oppmerksomhet, tyder resultatene fra befolkningsundersøkelsen på at en stor del av befolkningen har tilpasset seg tiltakene over tid. Færre oppgir at de er berørt av stengningen av Ring 1 og de gjennomførte tiltakene enn for ett år siden, og det ser ut til å være en økt aksept for tiltakene i befolkningen.

6 Videre arbeid

I denne foreløpige evalueringen av stengingen av Ring 1 og tilhørende tiltak, har vi undersøkt effekter blant befolkningen litt over ett år etter endringene i transportsystemet. Resultatene sammenlignes med tilsvarende resultater fra høsten 2024, hvor Ring 1 hadde vært stengt noen måneder. Undersøkelsesopplegget strekker seg over tre år, slik at vi kan studere endringer i atferd og holdninger over tid. Høsten 2026 vil vi gjennomføre nye undersøkelser, både blant befolkning og næringstransport, med mulighet for å utvide fokus ved å inkludere andre tema i evalueringen. Videre er det foreslått tilleggsanalyser og dypdykk i resultatene som ikke er en del av denne evalueringen, men som kan bidra til økt kunnskap:

- Endringer i byliv i Oslo sentrum og andre lokale sentra på et mer detaljert nivå enn vi gjør gjennom befolkningsundersøkelsen i 2024 og 2025.
- Endringer i fremkommelighet for sykkel og gange, spesielt i Oslo sentrum og andre lokale sentra på et mer detaljert nivå enn vi gjør gjennom befolkningsundersøkelsen i 2024 og 2025.
- Arbeidsgiverperspektivet med hensyn til effekter av økt hjemmekontor og forsinkelser på arbeidsreiser (bl.a. hvordan effektene varierer avhengig av beliggenhet, og om det er steder som skiller seg ut med tanke på antall medarbeidere som slutter).

Det er også mulig å undersøke nærmere resultatene fra de holdnings- og reisevaneundersøkelsene som gjennomføres i oppdraget for å øke kunnskapen om effekter av tiltakene. Eksempelvis er det mulig å dykke ned i:

- Fordelingsvirkninger i befolkningen og resultater for ulike sosioøkonomiske grupper basert på inntekt, alder, kjønn og liknende.
- Resultatene fra Oslo for å se på forskjeller mellom bydeler eller andre grupper (dette er i mindre grad mulig i de andre kommunene grunnet antallet respondenter).
- Resultatene fra de ulike holdningsspørsmålene (slik vi gjør med den generelle holdningen til bilrestriktive tiltak, hvor vi ser på aldersgrupper, kjønn og transportmiddelbruk i tillegg til kommune).

Ikke minst er det relevant å følge opp de planlagte undersøkelsene med tilsvarende undersøkelser når Ring 1 åpner igjen. Bare ved å undersøke reisevaner og holdninger når man er tilbake igjen i en normal situasjon får man kartlagt de reelle langtidseffekten av tiltaket.

7 Bibliografi

- Bymiljøetaten i Oslo. (2024, 10 1). *Oslo kommune*. Hentet fra Midlertidig stenging av Ring 1: <https://www.oslo.kommune.no/slik-bygger-vi-oslo/midlertidig-stenging-av-ring-1/sykkeltilrettelegging-lokkeveien-og-dronning-mauds-gate/>
- Gregersen, F. A. (2017). *Vekter i De nasjonale reisevaneundersøkelsene: Et historisk overblikk*. Oslo: TØI rapport 1548/2017.
- Norconsult. (2025). *Effekter for nærings- og nyttetransport av stengingen av Ring 1*. Norconsult.
- Norconsult. (2025). *Evaluering av stengingen av Ring 1. Statusrapport 2024*. . Oslo.
- Norconsult. (2025). *Evaluering av stengning av Ring 1. Statusrapport 2024*. Oslo : Norconsult.
- Statens vegvesen. (2025). *Trafikkutvikling i Vestkorridoren*. Oslo.
- ViaNova. (18.10.2024). *Nytt regjeringskvartal. Midlertidig stengt Ring 1. Oppfølging av trafikale effekter. 18. oktober 2024*. Oslo: Statens vegvesen og ViaNova.
- Vianova. (2025). *Nytt regjeringskvartal. 26.juni 2025*. .
- ViaNova. (26.09.2024). *Nytt regjeringskvartal. Midlertidig stengt Ring 1. Oppfølging av trafikale effekter. 26. september 2024*. Oslo: Statens vegvesen og ViaNova.
- ViaNova. (3.12.2024). *Nytt regjeringskvartal. Midlertidig stengt Ring 1. Oppfølging av trafikale effekter*. Oslo: Statens vegvesen.