

Jernbanedirektoratet

Notat 9 Bilrestriksjoner

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N9-52501210 Revisjon: J1 Dato: 2026-03-11



Kilde: Norconsult / Ann Katrin Hansen

Notat 9 Bilrestriksjoner

Kollektivstudie for Østlandet

Oppdragsnr.: 52501210 Dokumentnr.: N9-52501210 Revisjon: J1

Oppdragsgiver: Jernbanedirektoratet
Oppdragsgivers kontaktperson: Ida Bøe
Rådgiver: Norconsult Norge AS
Oppdragsleder: Frode Voldmo
Fagansvarlig: Frode Voldmo
Andre nøkkelpersoner: Sebastian Nerem
Pablo Urzainqui

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
D1	2025-05-25	Utkast, versjon 1	FV	PABMER, SENER	FV
J1	2026-03-11	Notat, versjon 2	FV	FV	FV

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Forord

På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Jernbanedirektoratet gjennomført tre strategiske utredninger som skal inngå i kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan 2029–2040, en fjerntogstrategi, en godsstrategi og en kollektivstudie for Østlandet. Dette notatet er utarbeidet for Kollektivstudie for Østlandet.

Kollektivstudie for Østlandet gir et strategisk beslutningsgrunnlag for hvordan lokal- og regiontogtilbudet på Østlandet kan videreutvikles i et langsiktig perspektiv mot 2050. Formålet har vært å vurdere hvordan jernbanen, i samspill med det fylkeskommunale kollektivtilbudet, kan møte framtidens transportbehov i Norges største og mest befolkningstette region. Samspillet mellom tog og buss, sammen med arealutvikling, takstsystemer og bilrestriktive virkemidler, har vært sentrale tema i arbeidet.

Studien er gjennomført i samarbeid mellom Jernbanedirektoratet og Norconsult. Jernbanedirektoratet har fastsatt mål, rammer og strategiske premisser for arbeidet med kollektivstudien, mens Norconsult har gjennomført analyser av blant annet etterspørsel, kostnadsestimering og samfunnsøkonomiske konsekvenser av ulike tiltak og drivkrefter. Studien kombinerer faglige analyser med vurderinger av usikkerhet, robusthet og scenarioer for langsiktige utviklingstrekk.

Arbeidet har vært gjennomført i dialog med sentrale aktører i sektoren. Fylkeskommunene på Østlandet, Bane NOR, togselskapene, Statens vegvesen og representanter for byvekstsamarbeidet har deltatt i referansegruppen og bidratt med innspill underveis. Jernbanedirektoratet står ansvarlig for de samlede vurderingene, drøftingene og anbefalingene i hovedrapporten.

Det er utarbeidet en hovedrapport hvor de viktigste funnene i Kollektivstudien for Østlandet oppsummeres og drøftes. Den bygger på en rekke fagnotater som er utarbeidet i studien, som går i dybden og beskriver metodikken og resultatene mer detaljert. En komplett liste over dokumenter i kollektivstudien ligger som vedlegg i dette notatet.

Fagnotatet som du nå leser er utarbeidet av Norconsult, og dokumenterer vurdering av bilrestriksjoner i kollektivstudien.

Oslo, 11. mars 2026

Innhold

1	Innledning	4
2	Trafikantbetaling for kjørt distanse	5
3	Bompenger	6
4	Redusert tilgjengelighet og framkommelighet	7
5	Innspill fra aktører i kollektivstudien for Østlandet	9
6	Bilrestriksjoner som virkemiddel for måloppnåelse	11
	Referanser	12
	Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet	13

1 Innledning

Mål for kollektivstudie Østlandet

I kollektivstudien for Østlandet er det lagt opp til å analysere hvilken effekt ulike typer virkemidler vil ha på reiseetterspørselen. Mål for kollektivstudien på Østlandet er gjengitt i notat fra prosjektgruppen og er i henhold til notatet basert på blant annet målene i Nasjonal transportplan. Kollektivstudien skal bidra til en enklere reisehverdag, øke konkurranseevnen for næringslivet gjennom bedre mobilitet, bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål og bidra til økt samfunnssikkerhet og beredskap.

Tiltak og virkemidler som analyseres i kollektivstudie Østlandet

Jernbanedirektoratet har kategorisert ulike virkemidler som skal analyseres i kollektivstudien, det vil si tiltak i jernbaneinfrastruktur med forbedret togtilbud, utvikling av knutepunkter med bussmating og arealutvikling, takst-, sone- og billettsamarbeid, og tiltak knyttet til bilrestriksjoner. I dette notatet drøfter vi mulige tiltak i kategorien «bilrestriksjoner».

Bilrestriksjoner kan føre til en vridning i konkurranseforholdet mellom bil og kollektivtransport slik at det kan gi redusert bilbruk og på denne måten bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Gitt at bilrestriksjoner gir et vesentlig skift i transportmiddelfordelingen, vil det være nødvendig å sørge for at kollektivtrafikken blir i stand til å ta unna overførte bilreiser og vekst i reiseetterspørsel etter kollektivreiser.

Bilrestriksjoner bidrar ikke direkte til måloppnåelse når det gjelder enklere reisehverdag for de som rammes av tiltakene, men redusert bilbruk vil kunne føre til mindre kø og dermed spart reisetid for de av trafikantene som velger å benytte bil eller buss på reisen. Således kan bilrestriksjoner indirekte bidra til en enklere reisehverdag, selv om tiltakene påfører bilister kostnader eller andre oppofrelser.

Forenklet analyse av middels og høy virkemiddelbruk

De bilrestriktive tiltakene vi redegjør for i dette notatet varierer fra lokale tiltak på «mikronivå» til overordnet virkemiddelbruk og tiltak på «makronivå». Så å si alle de aktuelle tiltakene vil kunne slå ulikt ut og gi varierende grad av måloppnåelse, avhengig av hvilke geografiske delmarkeder for persontransport som blir berørt. Det er også sannsynlig at ulike typer bilrestriksjoner vil virke sammen i visse delmarkeder, men den samlede effekten av ulike virkemidler vil ikke nødvendigvis tilsvare summen av de isolerte effektene hver for seg.

For å kunne analysere effekten av bilrestriktive virkemidler er det nødvendig å forenkle beregningsforutsetningene når vi etablerer tiltakspakker for analysene. Basert på oversikten i dette notatet vil vi etablere en middels og en høy tiltakspakke for bilrestriksjoner på en forenklet måte. Flere typer enkelttiltak håndteres samlet i form av «stiliserte» virkemidler som på en enkel måte lar seg kode i transportmodellene.

Modellene benyttes til å beregne etterspørselseffekter for persontransporten, med hensyn til reisehyppighet i befolkningen, endringer i valg av reisemål, endringer i valg av transportmiddel og endringer i valg av reiserute eller kollektiv driftsart. På denne måten blir det mulig å analysere hvilken effekt bilrestriksjoner har på veksten i antall kollektivreiser, og i hvilken grad restriksjonene påvirker nytten av de samlede tiltakspakkene.

Det kan antas at eventuelle bilrestriktive tiltak vil være en rammebetingelse som fører til at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av kollektivtiltak blir høyere enn den ellers ville blitt uten bilrestriksjoner. På denne måten inkluderes bilrestriksjoner som mulige tiltak i kollektivstudien. Nyttekostnadsanalyse av selve bilrestriksjonen, som isolert tiltak, ligger imidlertid utenfor mandatet for kollektivstudien.

2 Trafikantbetaling for kjørt distanse

Veipricing, eller trafikantbetaling for kjørt distanse, har vært utredet i flere sammenhenger. Byutredningen for Oslo-området analyserer blant annet effekten av kilometerbaserte bompenger [1]. Denne type virkemiddel blir også ofte kalt køprising, da det bidrar til å redusere antall biler på veinettet slik at framkommeligheten øker for gjenværende bilister. I forbindelse med KVU Oslo-Navet [2] ble det gjennomført analyser som viste at brukerbetaling som trafikkregulerende virkemiddel, vil dempe trafikkveksten i stor grad. Reisemønsteret endres ved at reisemål i områder med svakt kollektivtilbud (Akershus) erstattes av reisemål i områder med godt kollektivtilbud (Oslo). Overførte trafikanter fra bil til kollektivtransport innebærer at nytten ved kollektivtiltak blir større fordi flere passasjerer får glede av forbedringene, samtidig som det er en samfunnsøkonomisk gevinst i reduserte køer og mindre trengsel på veinettet.

De analyserte effektene av veipricing har senere blitt bekreftet i flere rapporter, blant annet i forbindelse med utredning av trafikantbetaling som virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra trafikk i Oslo [3]. I analyser relatert til Byvekstavtalen i Oslo-området [4] ble veipricing utredet som ett av flere mulige virkemidler for å nå nullvekstmålet for biltrafikk. Kostnadene for å kjøre bil ble i analysene økt med et beløp per kilometer kjørt, i tillegg til en startavgift per biltur i hele avtaleområdet. Satsene var forutsatt å variere internt i avtaleområdet, med høyere satser i sentrale områder. Analysene forutsatte også høyere satser i rushtid enn utenom rushtid. I analysene erstattet de kilometerbaserte takstene dagens bomringer i og rundt Oslo, men bomstasjoner knyttet til finansiering av enkeltprosjekter ble beholdt. Veipricing er et virkemiddel som isolert sett bidrar til betydelig redusert vekst i biltrafikken, forutsatt at kollektivtransporten har kapasitet til å håndtere overført reiseetterspørsel fra bil til kollektiv. Byvekstanalysen framhever, i likhet med KVU Oslo-Navet, at eventuell veipricing kan være et effektivt virkemiddel som reduserer biltrafikken, men som ved eventuell implementering bør kombineres med kompenserende tiltak som styrker kapasitet og attraktivitet i kollektivtransportsystemet.

At veipricing er et effektivt virkemiddel for å redusere biltrafikken, henger sammen med at veipricing, i større grad enn bompenger, vil kunne ramme bilistene i forhold til den reelle bilbruken (uavhengig av kjørerute og reisemål). En TØI-rapport [5] viser at mange i befolkningen er negative til både dagens bompenger og allmenn veipricing, og forventer ikke at veipricing vil ha positive effekter. Men det er også en stor gruppe som ikke har en klar mening om veipricing eller bompenger. I TØI-rapporten fremheves dette som et interessant funn, gitt at omtrent halvparten av bilførerne ikke betaler bompenger i dag, mens alle vil måtte betale noe ved allmenn veipricing. Ikke alle bilførere er klar over hva de betaler i bompenger, noe som kan ha betydning både for reiseatferd og offentlig oppslutning. Bilister i Trondheim som har testet veipricing, synes veipricing er mer rettferdig enn bompenger [6].

Tiltakskatalogen for transport og miljø [7] beskriver veipricing som et kraftfullt og samfunnsøkonomisk effektivt virkemiddel for å regulere trafikkmengden og sammensetningen av trafikken. Veipricing vil være inntektsgenererende og trafikkregulerende, og kan implementeres som (mange) bomringer eller posisjonsbaserte-/distansebaserte- eller områdebaserte avgifter. Tids-, område- og miljødifferensiering kan kombineres i samme prissystem. Også tiltakskatalogen peker på at veipricing ikke bør ses som et isolert tiltak, men som en del av en samlet transportpolitisk strategi, og at det bidrar til å påvirke lønnsomheten av en rekke tiltak/prosjekter når det gjelder infrastruktur. Videre står det i tiltakskatalogen at lokal veipricing er best egnet der hvor man regelmessig har en kombinasjon av relativt store kø- og miljøproblemer, og at nasjonal satellittbasert veipricing i større grad kan skille mellom ulike typer områder utfra størrelsen på de eksterne kostnadene fra bilkjøring. Det pekes på at dette eventuelt vil kunne erstatte dagens bompengesystem og veibruksavgiften på drivstoff.

3 Bompenger

Bompengesystemet i Oslo-området

Bompengesystemet i Oslo pakke 3 består av 83 bomstasjoner fordelt på tre bomringer. Indre bomring har bomstasjoner på utsiden Ring 2 i Oslo med «armer» mot Grefsen og Trosterud, med betaling i begge kjøreretninger (totalt 38 bomstasjoner). Osloringen er den opprinnelige bomringen i Oslo, justert for en del bomstasjonsplasseringer, med betaling i begge kjøreretninger (totalt 22 bomstasjoner). Bygrensen har bomstasjoner i nærheten av kommunegrensen mellom Oslo og Follo, Romerike og Bærum, med betaling kun for trafikk inn mot Oslo (totalt 23 bomstasjoner). Bompengesystemet har miljødifferensierte og tidsdifferensierte takster med rushtidstillegg, rabatter og timesregel for AutoPASS-avtale. Hensikten med bompengesystemet i Oslo er å redusere biltrafikken, øke fremkommeligheten for alle trafikantgrupper, redusere klimagassutslipp, forbedre bymiljøet og finansiere vei- og kollektivutbyggingen. Plasseringen av bomstasjonene har bakgrunn i at de tre bomringene skal være tette, det vil si at det ikke skal finnes gater/veier som krysser bomringen uten bomstasjon.

I likhet med veipricing, vil bompenger være inntektsgenererende og trafikkregulerende, men det er lettere å unngå passering av bomstasjoner enn å unngå å måtte betale per utkjørt distanse. Trafikantene kan i større grad tilpasse sin reiseatferd gjennom endret valg av reisemål for å unngå å måtte betale bompenger. Nullvekstmål for biltrafikken bestemmes med hensyn til samlet trafikkarbeid (kjøretøykilometer) i avtaleområdet for byvekstavtalen. Tidligere analyser av trafikantbetaling som virkemiddel for å redusere trafikken [3] viser at tradisjonelle bompenger ikke er like effektivt som veipricing (kilometerbaserte bompenger), som virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Dette henger sammen med at sterk økning i bompengetakster (med dagens bomstasjoner) fører til vesentlig endret valg av reisemål for befolkningen i Oslo og Akershus. Dette kan blant annet forklares av langsiktige endringer i bo- og arbeidsmarkedet, hvor det skjer en tilpassing av arbeidsreiser og andre reisemål som følge av økte bompengetakster i tette bomringer i Oslo. I kombinasjon med andre virkemidler, og ved moderate takstendringer, vil likevel bompenger i Oslo fungere etter hensikten.

Bompenger på Østlandet

Bompengeneinnkreving i Norge er en ordning der bilister betaler bompenger når man kjører gjennom bomstasjoner på offentlige veier. På Østlandet er det bompengeneinnkreving på noen fylkes- og riksveier, samt bypakker og belønningsavtaler, som Nedre Glomma og Grenland. Etter at ordningen blir vedtatt i Stortinget blir pengene som kreves inn brukt til å bygge veier og til å utvikle kollektivinfrastrukturen i et byområde. I tillegg til at bompengene benyttes til finansiering av infrastruktur, har avgiftene en effekt på reisehyppighet, reisemål og transportmiddelvalg. Økte bompengetakster eller nye bomstasjoner vil ha en viss trafikkreduserende effekt. Dersom det ikke er tette bomsnitt, vil bompengene kunne ha en effekt på valg kjørerute, ved at noen bilister velger omkjøring for å unngå å betale bompenger.

Andre mulige bomringer i byområder

I areal- og transportanalysene relatert til Byvekstavtalen i Oslo-området [4] ble det blant annet analysert effekten av eventuelle bomringer rundt regionbyer i Akershus. Isolert sett vil denne type bomringer ha en begrenset effekt på biltrafikken totalt i avtaleområdet, men ha stor effekt i form av redusert trengsel på veinettet i og rundt regionbyene. Bomringer kan derfor være et mulig virkemiddel for å sikre framkommelighet for matebusser til definerte strategiske kollektivknutepunkter for jernbanen.

4 Redusert tilgjengelighet og framkommelighet

Norconsult har tidligere på oppdrag for Miljødirektoratet utarbeidet en oversikt over ulike bilrestriktive virkemidler [8]. Rapporten omfatter en litteraturgjennomgang, og det henvises til flere kilder som i varierende grad forteller noe om forventet effekt på biltrafikken av de ulike virkemidlene. Vi baserer oss på den nevnte Norconsult-rapporten når vi her redegjør for eventuelle bilrestriktive virkemidler, det vil si mulige tiltak i kategorien virkemidler som reduserer henholdsvis tilgjengeligheten (Tabell 4-1) og framkommeligheten (Tabell 4-2). Tabellene viser fysiske tiltak, dvs. ikke pristiltak.

Virkemidler som reduserer tilgjengelighet

Tabell 4-1 Virkemidler som reduserer tilgjengelighet for bilreiser [8].

Type tiltak	Navn	Geografisk egnethet	Effekt på bilbruk	Gjennomførbarhet	
				Tidshorisont	Myndighet
Parkeringsrestriksjoner på destinasjon	Fjerning av parkeringsplasser	Byområder	Høy	Kort (1-2 år)	Kommuner, private aktører
Parkeringsrestriksjoner på destinasjon	Flytting parkering lengre unna målpunkt	Byområder	Lav	Kort – middels (1-5 år)	Kommuner, private aktører
Parkeringsrestriksjoner ved bosted	Strengere parkeringsnormer for nybygg	Byområder	Middels	Kort (1-2 år)	Kommuner
Parkeringsrestriksjoner ved bosted	Avstand mellom bolig og parkeringsfasiliteter	Byområder	Høy	Kort – middels (1-5 år)	Kommuner
Forbudssoner	Trafikkbegrensende soner	Bysentrum	Middels	Kort - middels (1-5 år)	Statens vegvesen, kommuner
Forbudssoner	Lavutslippssoner	Bysentrum	Lav	Kort - middels (1-5 år)	Statens vegvesen, kommuner
Forbudssoner	Nullutslippssoner	Bysentrum	Middels	Middels - lang (2 år +)	Statens vegvesen, kommuner
Forbudssoner	Gjennomkjøring forbudt	Bysentrum, bolig-områder og nære skoler	Middels	Kort - middels (1-5 år)	Statens vegvesen, kommuner
Forbudssoner	Bilfrie områder	Bysentrum	Middels	Kort – middels (1-5 år)	Statens vegvesen, kommuner

Når det gjelder parkeringsrestriksjoner på destinasjon, er det nylig gjennomført analyser for Oslo kommune Klimaetaten som anslår effekter av eventuell økning i parkeringskostnader for fossilt drevne kjøretøy på offentlig regulerte parkeringsplasser i Oslo [9]. Beregningene inkluderer effekter på utskifting i bilparken og effekter på reiseadferd, basert på transportmodellen RTM23+ og elastisitetsberegninger.

Ulike typer forbudssoner, som nevnt i tabellen over, kan i prinsippet «skaleres» ved at det innføres en form for prising i stedet for kategorisk forbud.

Virkemidler som reduserer framkommelighet

Tabell 4-2 Virkemidler som reduserer framkommelighet for bilreiser [8].

Type tiltak	Navn	Geografisk egnethet	Effekt på bilbruk	Gjennomførbarhet	
				Tidshorisont	Myndighet
Fartsreduserende tiltak	Redusert skiltet hastighet	Overalt	Lav	Kort (1-2 år)	Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, Politi
Kapasitetsreduserende virkemidler	Omfordeling av veiareal	Byområder	Høy	Kort - middels (1-5 år)	Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, Politi
Kapasitetsreduserende virkemidler	Sambruksfelt	Byområder	Middels	Kort (1-2 år)	Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, Politi
Kapasitetsreduserende virkemidler	Signalprioritering / tilfartskontroll	Byområder	Middels	Kort – middels (1-5 år)	Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner, Politi

Når det gjelder omfordeling av veiareal, handler dette i stor grad om prioritering av kollektivtrafikk i kollektivfelt. Det er nylig gjennomført en evaluering av effekter av stenging av Ring 1 i Oslo [10], hvor det er gjennomført undersøkelser i befolkningen og blant transportvirksomheter i Oslo og Akershus. Stenging av Ring 1 er i seg selv et sterkt kapasitetsreduserende virkemiddel, samtidig som det er innført forbud mot elbiler i kollektivfelt på utvalgte strekninger. Tiltakene førte til redusert biltrafikk samt bedre kollektivframkommelighet der tiltakene er innført. Samtidig oppsto det framkommelighetsutfordringer for næringstransporten. Nødetatene peker på økt sårbarhet ved større hendelser på hovedveinettet, og framkommelighetsutfordringer forplanter seg raskere i øvrig veinett når en hendelse oppstår.

5 Innspill fra aktører i kollektivstudien for Østlandet

I fase 1 har det kommet skriftlige innspill til kollektivstudien for Østlandet, fra Ruter [11], Statens vegvesen [12], Oslo kommune og Akershus fylkeskommune [13], samt fra fylkeskommunene Østfold, Vestfold, Innlandet og Buskerud [14]. Disse innspillene omfatter forslag til mulige bilrestriksjoner (se Tabell 5-1).

Tabell 5-1 Skriftlige høringskommentarer fra eksterne aktører, med forslag til mulige bilrestriksjoner.

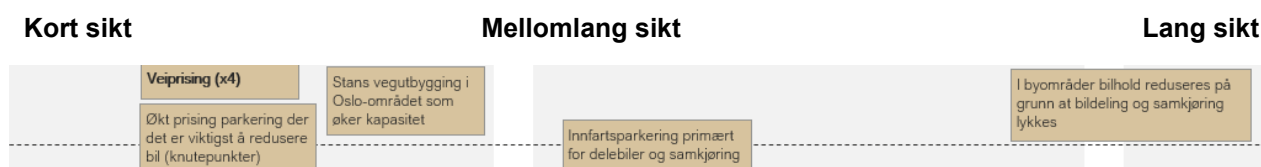
Ekstern aktør	
Ruter	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritere arealer til buss i knutepunkter • Redusere innfartsparkeringskapasitet der behovet er begrenset, eller flytte parkering til andre stasjoner
Statens vegvesen	<ul style="list-style-type: none"> • Bompenger eller annen trafikantbetaling • Restriktiv parkeringspolitikk • Veinett som kan ta omkjøring ved stengt tunnel ved planlagte tiltak, ulykker og andre uforutsette hendelser
Oslo og Akershus	<ul style="list-style-type: none"> • Bompenger med miljødifferensierte takster
Østfold, Vestfold, Innlandet og Buskerud	<ul style="list-style-type: none"> • Restriktive virkemidler som reduserer bilhold og bilbruk • Økt parkeringskostnad • Redusere fordeler for elbiler, men gunstigere å kjøpe elbil • Bussprioritering i byområder • Hastighetsregulerende tiltak • Bompenger • Parkeringsrestriksjoner og økte parkeringskostnader • Økt veibruksavgift for elbiler • Økte drivstoff- og elpriser

Det ble i april 2025 gjennomført arbeidsverksted med eksterne aktører som er involvert i Jernbanedirektoratets arbeid med Kollektivstudie for Østlandet. Blant annet ble det foreslått aktuelle tiltak knyttet til bilrestriksjoner, som innspill til det videre arbeidet med kollektivstudien.

De foreslåtte tiltakene i arbeidsverkstedet ble sortert langs en mulig tidsakse, det vil si på kort, mellomlang og lang sikt (Figur 5-1). Etter en gjennomgang med prioritering, ble innspillene avgrenset til et mindre antall mulige tiltak (Figur 5-2).



Figur 5-1 Aktuelle tiltak knyttet til bilrestriksjoner, innspill fra arbeidsverkstedet.



Figur 5-2 Prioriterte tiltak knyttet til bilrestriksjoner, innspill fra arbeidsverkstedet.

6 Bilrestriksjoner som virkemiddel for måloppnåelse

Det er i forkant av Kollektivstudien for Østlandet, etablert mål for togtilbudet på Østlandet [15]. De etablerte målene som skal gi enklere reisehverdag og økt konkurranseevne er:

1. Behov for komfort og servicetjenester om bord øker med reisetiden.
2. Tog, T-bane, trikk og busser med høy kapasitet settes inn der det er store reisestrømmer mens transportmidler med lavere kapasitet dekker de mindre reisestrømmene og mater inn til hovedlinjene ved lokale og regionale knutepunkt (Ruters strategi iht. Strategi for mobilitetstilbudet).
3. Overkommelig pris og likeverdig tilgang til kollektivtransport for alle (FNs bærekraftsmål 9.1).
4. Smidig omstigning i utvalgte knutepunkt.
5. Bedre informasjons-, takst- og billettsystemer som favner alle kollektive transportmidler.
6. Forbedret driftsstabilitet på kollektive transportmidler.
7. Bedre frekvens der det er fremtidig behov.
8. Bedre reisetid på regionale reiser.
9. Bedre innfartsparkering der bussmating ikke er lønnsomt.

Punktene 1–4 og 6–9, kan alle knyttes til mål om økt trafikantnytte (konsumentoverskudd for trafikantene) og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samtidig skal togtilbudet bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, gjennom redusert arealforbruk til transport inkludert økt hensyn til natur, redusert energibruk, redusert støybelastning og redusert utslipp av mikroplast. Togtilbudet skal dessuten bidra til økt samfunnsikkerhet og beredskap.

Det er nærliggende å anta at bilrestriksjoner som påvirker generalisert reisekostnad (summen av ulike reisetidskomponenter, kjørekostnader og priser), bidrar til å redusere biltrafikken og øke antall kollektivreiser. Dette vil i sin tur bety høyere trafikantnytte for aktuelle investeringer i jernbaneinfrastruktur og andre tiltak som styrker kollektivtransportens konkurransekraft, fordi det blir flere passasjerer som får glede av kollektivtiltakene. I tillegg vil kollektivtiltakene i seg selv kunne føre til ytterligere økning i antall passasjerer. Redusert biltrafikk vil gi redusert klimagassutslipp så lenge fossilt drevne kjøretøy fortsatt utgjør en vesentlig del av bilparken, og bidra til redusert støybelastning samt redusert lokal luftforurensing og utslipp av mikroplast fra dekkslitasje.

Effekten av bilrestriksjoner kan analyseres ved hjelp av transportmodellene RTM23+, RTM og NTM. Utfordringen i disse analysene er å definere hvilke bilrestriktive tiltak som er aktuelle å legge til grunn for modellberegninger. Noen bilrestriktive tiltak er egnet for å nå mål på lokalt nivå, mens andre er egnet for å bidra til måloppnåelse på regionalt eller nasjonalt nivå. Tidligere utredninger indikerer at det er mulig å nå mål om redusert biltrafikk ved ulik innretning på bilrestriktive tiltak. I kollektivstudien for Østlandet er det ikke nødvendig å konkretisere en detaljert anbefaling for hvordan et system av bilrestriktive tiltak bør utformes. Det vil være tilstrekkelig med noen overordnede antagelser som brukes til å etablere skjematisk beregningsforutsetninger for transportmodellene.

I den innledende fasen av etterspørselsberegningene vil det være nødvendig å etablere forutsetninger som ivaretar intensjonen om «middels» og «høyt» nivå av bilrestriktive tiltak, jf. tiltaksalternativene som skal utredes i kollektivstudien. Det kan for eksempel være kombinasjoner av tiltak som veipricing, parkeringsrestriksjoner og eventuelle bomringer i regionbyer med strategiske kollektivknutepunkter. Tiltakene i transportmodellen utformes på en måte som skal bidra til måloppnåelse i utredningen. For Tiltaksalternativ 1 Riks (forutsatt Rikstunnelen) vil måloppnåelse av nullvekst for biltrafikken i Oslo-området ligge til grunn. For Tiltaksalternativ 2, med høyere ambisjonsnivå (høy innsats) og flere jernbanetiltak, forutsettes ytterligere bilrestriksjoner. Detaljerte analyseforutsetninger implementeres i etterspørselsberegningene.

Referanser

- [1] Statens vegvesen, "Byutredning Oslo-området," 2025.
- [2] Norconsult, "Trafikk- og transportanalyser – KVVU Oslo-Navet," 2015.
- [3] Norconsult, "Trafikantbetaling som virkemiddel – Redusert klimagassutslipp og trafikk i Oslo," 2020.
- [4] Norconsult, "Areal- og transportanalyser relatert til Byvekstavtalen i Oslo-området," 2023.
- [5] TØI, "Attitudes towards road pricing and road tolls: Survey design and data description," 2025.
- [6] Sintef, "Bilister som har testet, syns veipricing er mer rettferdig enn bompenger," 2025.
- [7] TØI, "Tiltakskatalog for transport og miljø," 2023.
- [8] Norconsult, "Effektvurdering av bilrestriktive virkemidler," 2024.
- [9] Norconsult, "Effekter av økt parkeringskostnad på trafikkarbeid i Oslo – Transportmodellberegninger med RTM23+ og elastisitetsberegninger på storsonenivå," 2025.
- [10] Norconsult, "Evaluering av stenging av Ring 1 – Statusrapport 2024," 2025.
- [11] Ruter, *Ruters innspill til kollektivstudien for Østlandet – fase 1: utfordringsbilde*, 2025.
- [12] Statens vegvesen, *Kollektivstudien for Østlandet – Utfordringsbilde fra Statens vegvesen*, 2025.
- [13] Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, *Utfordringsbilde for samferdsel/kollektivtransport i Oslo og Akershus*.
- [14] Østfold, Vestfold, Innlandet og Buskerud fylkeskommuner, *Mal for fagnotat - utfordringsbilde*, 2025.
- [15] Jernbanedirektoratet, "Notat 3 – Mål for togtilbudet på Østlandet," 2024.

Vedlegg – Oversikt fagnotater utarbeidet i Kollektivstudie for Østlandet

Fagnotat nr.	Dokumentnavn	Utarbeidet av
Fase 1 Problem, behov, mål		
Notat 1	Utfordringsbilde	Jernbanedirektoratet
Notat 2	Behovsanalyse	Jernbanedirektoratet
Notat 3	Mål for togtilbudet på Østlandet	Jernbanedirektoratet
Notat 5	Jernbanen som samfunnsutvikler på Østlandet	Norconsult
Fase 2 Relevante tiltak		
Notat 7	Takst-, sone- og billettsamarbeid	Norconsult
Notat 9	Bilrestriksjoner	Norconsult
Notat 10	Knutepunkt og arealutvikling	Norconsult
Notat 11	Mobilitetstiltak og bussmating i knutepunkt	Norconsult
Notat 12	Tiltak togtilbud	Jernbanedirektoratet
Notat 13	Tiltak infrastruktur	Norconsult
Fase 3 Virkninger		
Notat 15	Dokumentasjon av kostnadsestimat	Norconsult
Notat 16	Etterspørselsberegninger	Norconsult
Notat 17	Måloppnåelsesanalyse	Norconsult
Notat 18A	Virkninger og kostnader Tiltaksalternativ 2	Norconsult
Notat 18B	Samfunnsøkonomisk analyse av Rikstunnelen	Norconsult
Notat 19	Stresstesting ved bruk av scenarioer	Norconsult
Notat 22	Scenarioer og skisse til veikart	Norconsult
Fase 4 Anbefaling		
Hovedrapport	Kollektivstudie for Østlandet	Jernbanedirektoratet