



Om OFV

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en av landets viktigste interesseorganisasjoner innen veitransport. Rådet jobber politisk opp mot Storting, regjering, fylkespolitikere og myndigheter for å sikre Norge en god og bærekraftig veipolitikk, og for å ivareta våre medlemmers interesser.

OFV ble stiftet i 1948, og har ca. 60 medlemmer, blant disse 22 landsomfattende organisasjoner, som er opptatt av samferdselspolitikk. Blant medlemmene er det både trafikkorganisasjoner, bilimportører, kollektivselskaper, energiselskaper, forsikringsselskaper og entreprenørselskaper.

OFV har lest byutredningen og har følgende innspill:

1. Nye personbiler er elektriske – men 7 av 10 biler går på fossilt drivstoff. Byutredningen viser at Oslo-området står foran store oppgaver for å nå nullutslippsmålet i det som er en integrert bo- og arbeidsmarkedsregion. Dagens utbyggingsmønster særlig i Akershus er i mindre grad urbanisert, og dette øker transportarbeidet med bil i lang tid fremover. Selv om salget av nye personbiler viser at disse hovedsakelig er elektriske, vil det ta tid før størsteparten av kjøretøybestanden er skiftet fra fossil drivlinje til nullutslipp. Norge har i dag en av Europas eldste bilparker med gjennomsnittlig nesten 11 års levetid for personbiler. Dette må tas med i det videre arbeidet med transportplanlegging i regionen.

2. Fremkommelighet og kostnadene knyttet til kø

Køene i Osloregionen gir svært store samfunnsøkonomiske tap. OFV er opptatt av et effektivt veinett med god fremkommelighet, og hvor veiens kapasitet benyttes best mulig gjennom døgnet.

OFV har utarbeidet en ny indeks for framkommelighet. ([VA-Rapport-2024-15-Framkommelighetsindeks-for-Osloområdet.pdf](#))

I motsetning til tradisjonelle indekser for fremkommelighet, som kun viser gjennomsnittlige reisetider, har OFVs nye framkommelighetsindeks en mer direkte kobling mot de samfunnsøkonomiske kostnadene som følge av redusert fremkommelighet. Fremkommelighetsindikatoren vil kunne bli et viktig verktøy for alle byområder i landet som sliter med kø- og kapasitetsutfordringer.

Dagens styringssystem med nullvekstmål i kombinasjon med nåværende bomstruktur er ikke tilstrekkelig. Nullvekstmålet er en upresis indikator i forhold til

flere av de overordnede målene og samfunnsøkonomisk effektivitet. I utgangspunktet må all trafikk vurderes som nyttig. Begrensninger på trafikken i områder og på veistrekninger hvor de eksterne kostnadene er lave gir derfor et samfunnsøkonomisk tap. Nullvekstmålet bør avgrenses til områder hvor eksterne kostnader knyttet til miljø og sikkerhet er høye.

For de seks største veiene i Osloområdet viser fremkommelighetsindikatoren 5 milliarder i økte kostnader med kø. Anslaget er moderat fordi målingen er tatt opp en onsdag i april. Målt over hele døgnet er det ikke så store forskjeller mellom de ulike strekningene, og veikapasiteten er god på de ulike strekingene – døgnet sett under ett. Men ikke i rushtiden, da er kapasiteten sprengt en rekke steder.

Det finnes store forbedringsmuligheter gjennom smartere trafikkstyring, målrettet prising og fysisk regulering. Bedre fremkommelighet kan oppnås uten å økte totale bompenger. Det kan vurderes differensierte bompenger i et tidsintervall på morgener og ettermiddagen. Dette tiltaket bør vurderes i sammenheng med andre tiltak som å endre fordeling og innkrevingspunkter, samt fysisk styring av tilgang for å oppnå riktig prioritering og ønsket trafikkregulering. Stenging av el-bilfeltet på E18 fra Asker viser betydelig økt reisetid for trafikanter samtidig som at veisystemets kapasitet ikke fullt ut benyttes.

3. Data og analyse av varestrømmer og behov for sammenhenger.

I fremtidig transportplanlegging i byområdet stilles det krav til bedre og mer presise trafikk tall. OFV vil påpeke at de regionale bomselskapene har mye data som bør benyttes langt mer systematisk i denne sammenhengen.

Dette gjelder særlig i utvikling av gode varestrømsanalyser som grunnlag for planlegging av byområder. I tillegg vil det kunne gi gode indikasjoner på både flaskehalser og hvilke veistrekninger som er kritiske transportkorridorer.

Byveksttalen og Oslopakke 3 inneholder få mål knyttet til næringstransport. Samtidig vokser varetransporten i takt med e-handel der “last mile” er blitt mer tidssensitiv. I tillegg ser vi at tyngre kjøretøy elektrifiseres senere enn personbiler (OFV’s rapport [VA-Rapport-2024-15-Framkommelighetsindeks-for-Osloområdet.pdf](#)) viser at tunge kjøretøy står for ca. 10 % av forsinkelseskostnadene, men de påvirkes mer per minutt (tidsverdien er 3–5 ganger høyere) og de ofte er mer fleksible i reisetid, men mindre fleksible i rutevalg.

Videre vil OFV peke på at byområdeutredningen i liten grad tar inn over seg behovet for et sammenhengende godt veinett. En reise starter ofte på en kommunal- eller fylkesvei, og disse har store vedlikeholdsetterleper. For fylkesveiene er dette beregnet av KS til omlag 100 milliarder kroner, og dette viser behovet for økt fokus på vedlikehold i tiden framover. Dette perspektivet må i sterkere grad tas inn i videre planlegging av byområder fordi det fremover ikke er åpenbart at finansieringen av kollektivtrafikk i stor grad vil komme fra bompenger.

OFV peker på at utredningen i mindre grad berører samfunnssikkerhet og beredskap. Dette gjelder både planlagte og uforutsette hendelser - beredskap mot klima, miljø og særlig ekstremvær, og militære trusler. Vi vil anta at ekstremvær og

ytre militære trusler stiller krav til hvordan byområdene transportplanlegges. Det vil styrke det videre arbeidet om dette tas med i vurderingene. Sårbarheten knyttet til økt elektrifisering og smart infrastruktur har betydning for en rekke viktige funksjoner i byområdene. Utredningen nevner denne sårbarheten uten å forslå alternativer kommunene kan benytte i sitt videre arbeid.