



# BYVEKSTAVTALENES BAKGRUNN OG BETYDNING fra et nasjonalt perspektiv

Vegdirektør Ingrid Dahl Hovland

Politisk seminar Miljøløftet 10.01.23





## **Felles satsing på gode byområder**

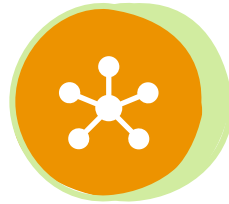
Bred enighet om at Byvekstavtaler er rett grep for å nå nullvekstmålet og Norges klima- og miljømål

## Hva kan staten gjøre?

Byvekst gir utfordringer, men også muligheter til å planlegge for byområder som det er godt å bo i, med velfungerende kollektive transportløsninger og bymessig fortetting.



Finanspolitikk og lovgivning som fremmer bærekraftig mobilitet



Kunnskap og samarbeid om data



Stimulere til aktiv transport og mindre bilkjøring



Areal- og infrastrukturutvikling



Samarbeidsfora mellom aktører som kan påvirke måloppnåelse

## Nullvekstmålet

Sikre at veksten i persontransporten i byområdene tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Redusere klimagass-utslipp

Redusere luftforurensning

Bedre framkommelighet

Redusere støy

Fremme mobilitet og levelige byer



Oppnås gjennom...

## Byvekstavtaler

Samarbeidsavtaler mellom lokale, regionale og nasjonale myndigheter for å nå nullvekstmålet

Effektiv arealbruk og investeringer i transportsystemet

Finansiere tiltak og virkemidler for å nå nullvekstmålet (gåing, sykling og kollektivtransport)

Om nødvendig, innføre restriktive tiltak (spesielt for bilbruk)



## Nasjonalt mål, lokal fleksibilitet

Selv om byvekstavgiftene har et felles mål, kan lokale variasjoner tilsi ulik fordeling av satsingsområder, virkemidler og finansiering

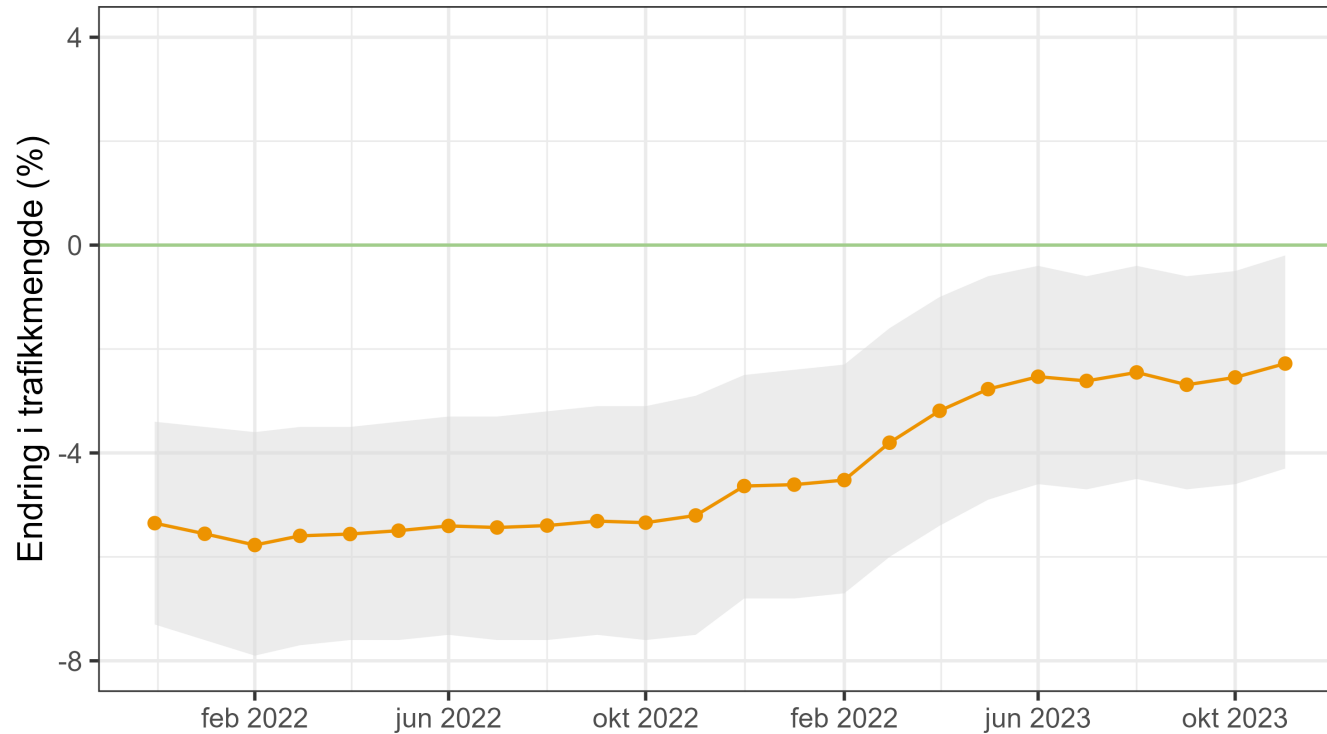
Illustrerende eksempler på variasjoner i måleporteføljen



# Oppfølging av nullvekstmålet

Nullvekstmålet skal nås i avtaleperioden

Estimert endring i trafikkmengde siste glidende 3 år  
Sammenlignet med 2018



## Støtteindikatorer:

- Trafikkarbeid (kjøretøykilometer)
- Kollektivtransportreiser
- Transportmiddelfordeling (RVU)
- Klimagassutslipp
- Areal og parkering

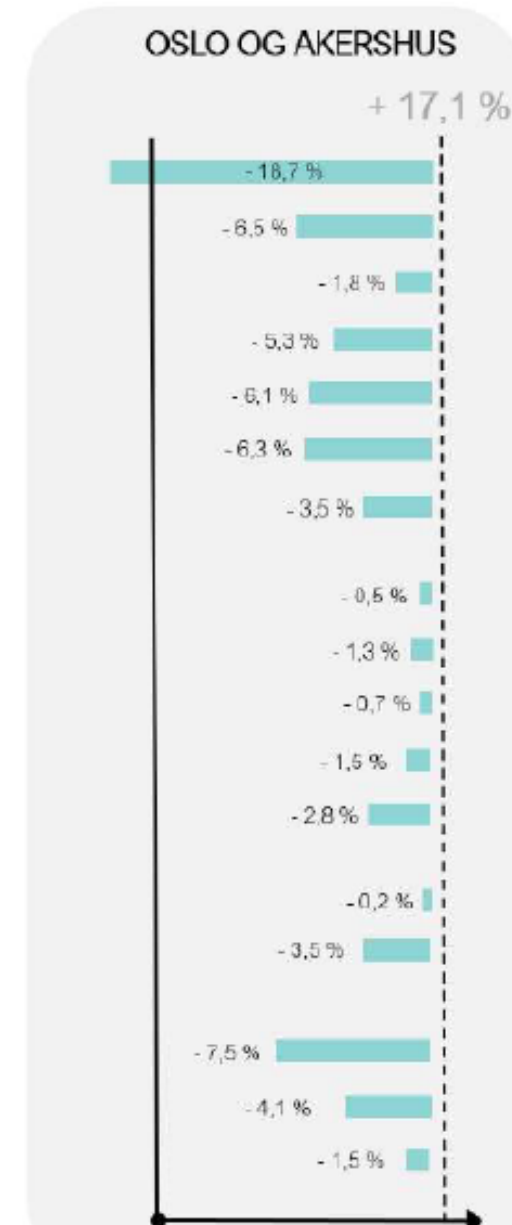
**Sammenlignet med referanseåret er trafikkmengden de siste tre årene i gjennomsnitt blitt -2,3 % mindre**

# Eksempel fra Oslo

- Uten nye tiltak vil veksten øke (17 %)
- Restriktive tiltak for bil (veiprising, takst bomring, redusert hastighet for biltrafikk og parkeringsrestriksjon er) gir mest effekt.

## Referanse 2040

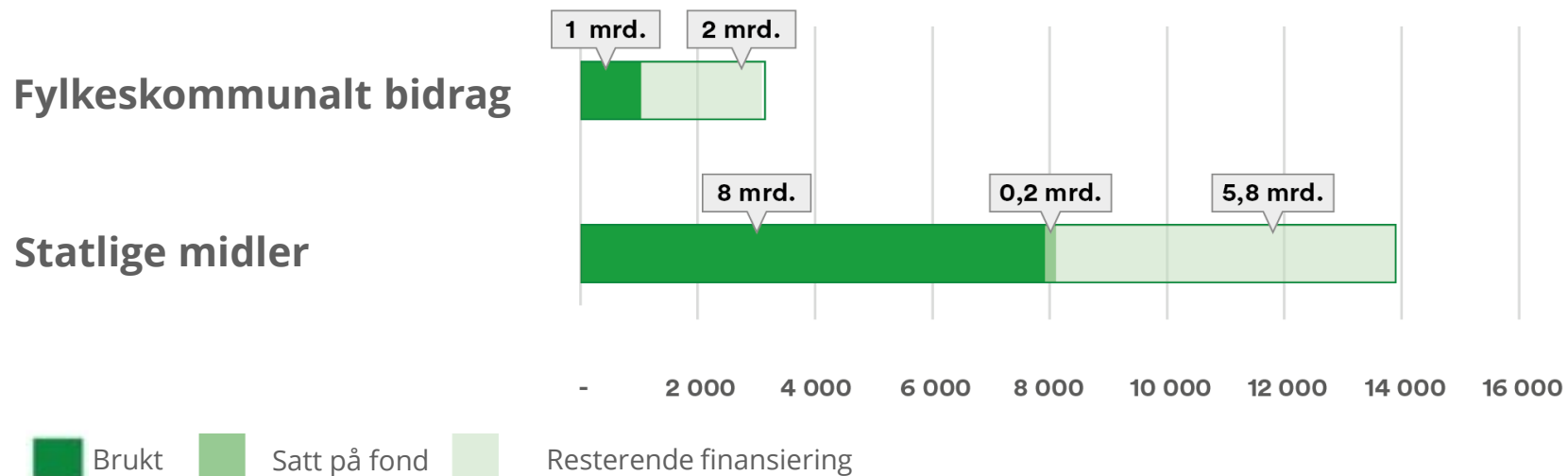
Veiprising	-10,7 %
Dobbel takst i dagens bomring Oslo	-6,5 %
Bomring rundt regionbyer i Akershus, Variant a) Ekskl. riksveinettet	-1,8 %
Bomring rundt regionbyer i Akershus, Variant b) Inkl. riksveinettet	-5,3 %
Redusert hastighet for biltrafikk	-6,1 %
Parkeringsrestriksjoner på destinasjon	-6,3 %
Redusert parkeringstilgang ved bosted	-3,5 %
Redusert framføringstid for buss	-0,6 %
Frekvensforbedring for buss, variant a) Hele dagen	-1,3 %
Frekvensforbedring for buss, variant b) Utenfor rushtid	-0,7 %
En billettpris i hele Oslo og Akershus	-1,5 %
Forenklet sonesystem og redusert billettpris i Oslo og Akershus	-2,8 %
Bedre tilrettelegging for sykkel (økt hastighet og mer sykkelvei)	-0,2 %
Økt bruk av mikromobilitet (økt ganghastighet)	-3,5 %
Redusert privatbil bilhold, variant a) Utstrakt reduksjon	-7,5 %
Redusert privatbil bilhold, variant b) Middels reduksjon	-4,1 %
Sterkere fortetting av vekst i Akershus	-1,5 %



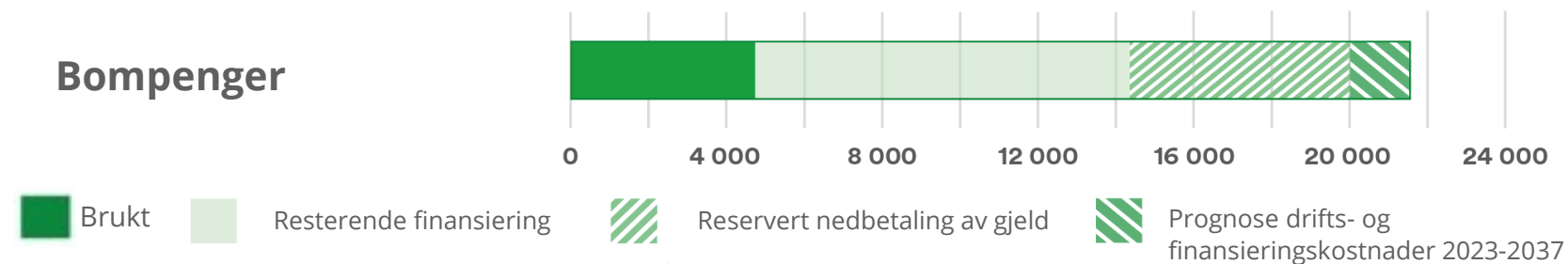
Oversikt over virkemidler og tiltak som er analysert og i hvilken grad de bidrar til oppnåelse av nullvekstmålet i avtaleområdet på trafikkarbeidet. Differanse i vekstraten 2020-2040 er oppgitt i prosentpoeng, kilde Norconsult

# Staten bidrar med betydelige midler gjennom Byvekstavtalen i Bergen

## Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029



## Bypakke Bergen (Prop 11 S) 2018-2037







# Ny supermotorvei åpnet mellom Bergen og nabokommunen i 2022.

## Den enorme effekten på kollektivbruken overrasker



Etter 14 mnd. med motorvei har daglige kollektivpassasjerer økt fra 1200 til 2000\*



1600 av disse tar buss på den nye Europaveien

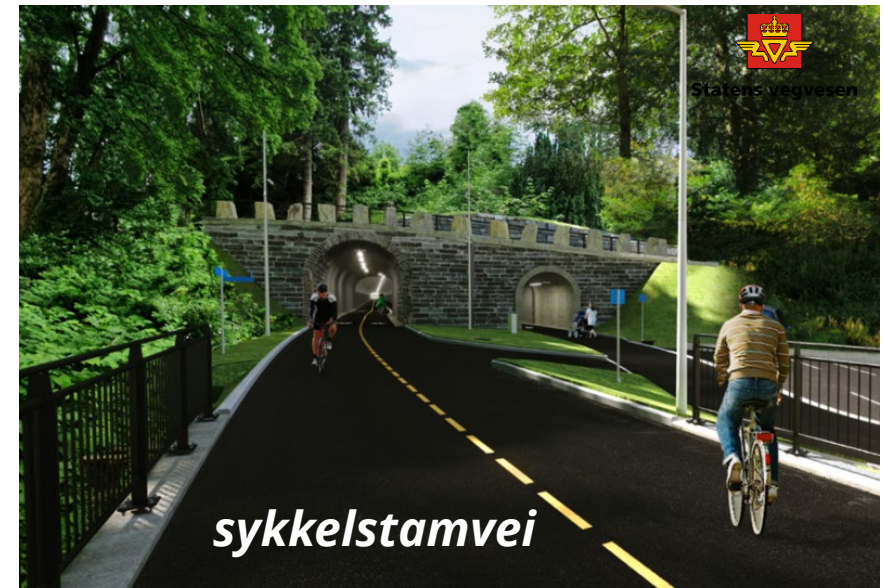


Biltrafikken økt med ca. 7%. Overkant av 16.000 biler kjører mellom kommunene daglig\*



\* tall fra Skyss og Statens vegvesen

# Mange større og mindre tiltak som er viktige for å få flere til å oftere velge å gå, sykle og reise kollektivt fremover å kjøre bil





# Resultater i byområdene viser at det allerede påvirker den fysiske utformingen av regionen og måten vi lever og reiser på



# Gjeldende byvekstavtaler og potensielle nye avtaler

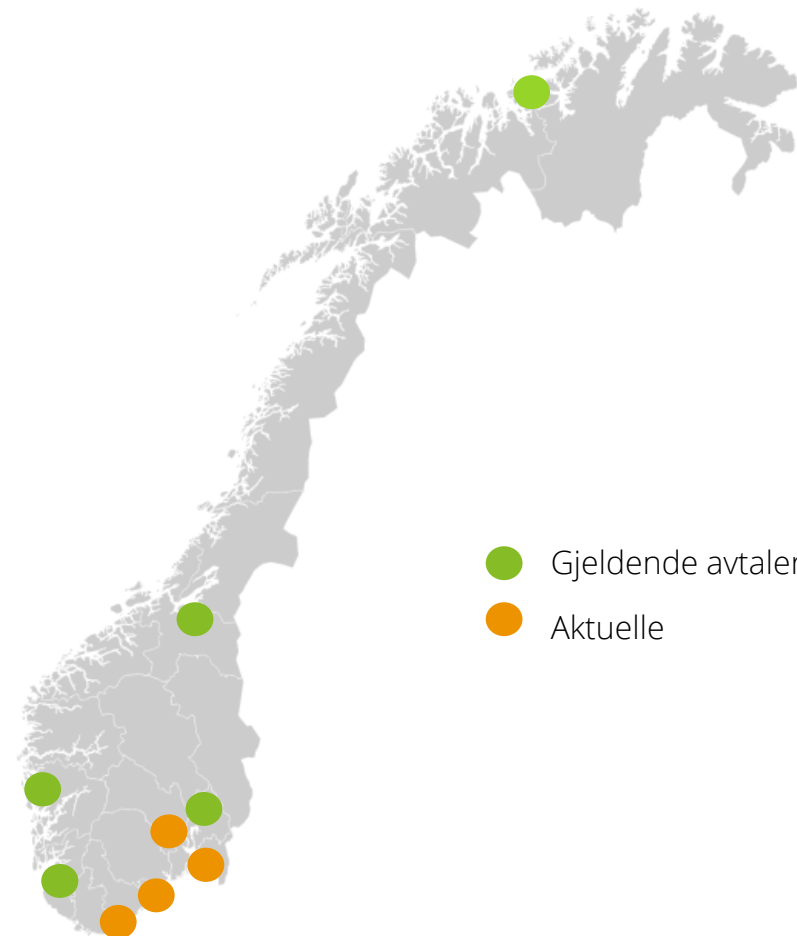
Det er inngått fem byvekstavtaler, men flere områder er aktuelle

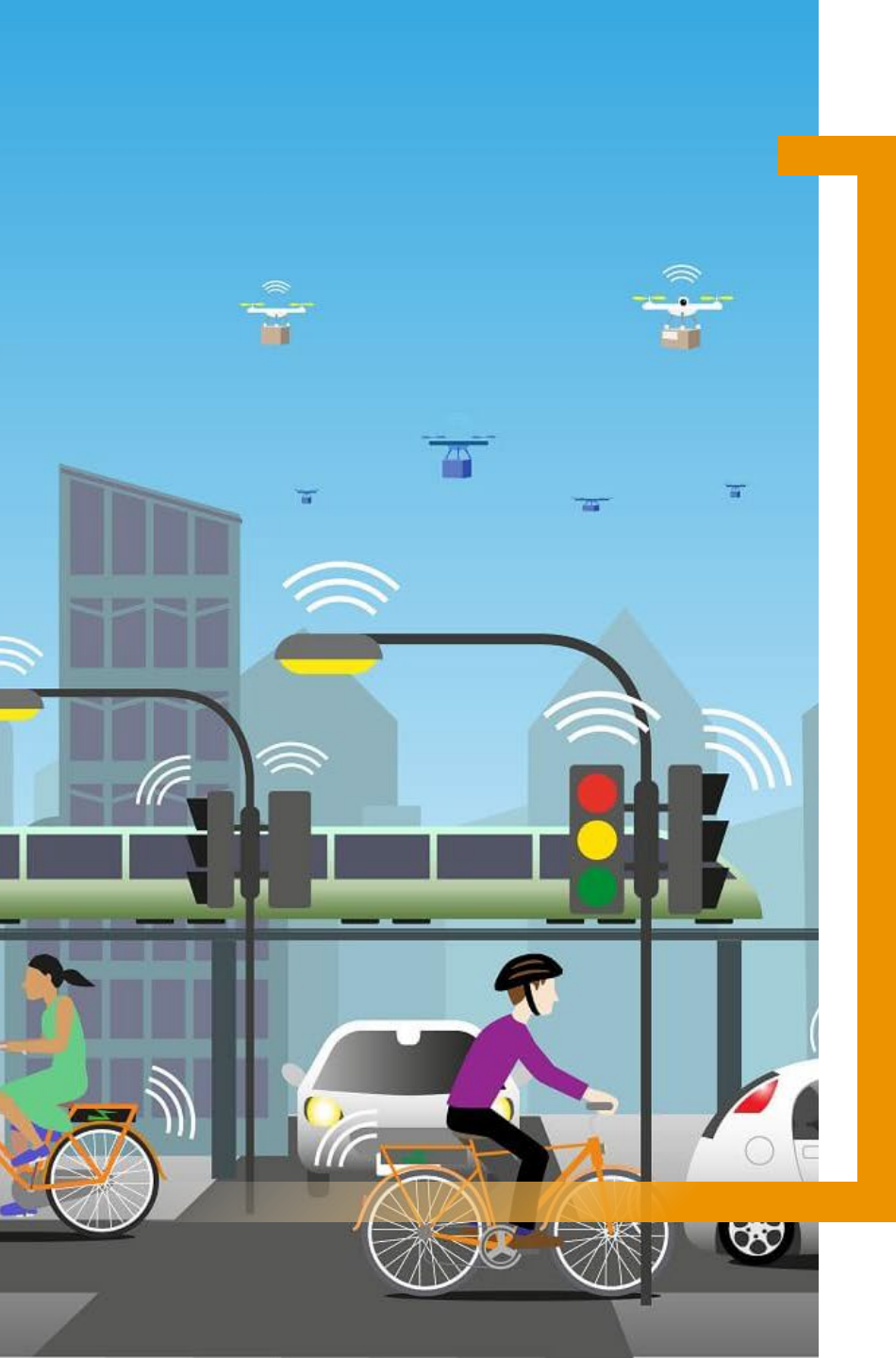
## Gjeldende avtaler

Oslo-området  
Bergens-området  
Nord-Jæren  
Trondheims-området  
Tromsø

## Områder som er aktuelle

Kristiansand  
Buskerudbyen  
Nedre Glomma  
Grenland





# Veien videre

- Vil bli utfordrende å nå nullvekstmålet
- Byvekstavtalene gir et godt utgangspunkt til å løse utfordringene
- Økt fokus på måloppnåelse og effekt i oppfølgingen av avtalene
- Behov for å stramme inn på virkemidlene (areal, restriktive tiltak)
- Trafikksikkerhet rettet mot gående og syklende må ha økt prioritering
- Samarbeid er forutsetning for å lykkes





**Statens vegvesen**