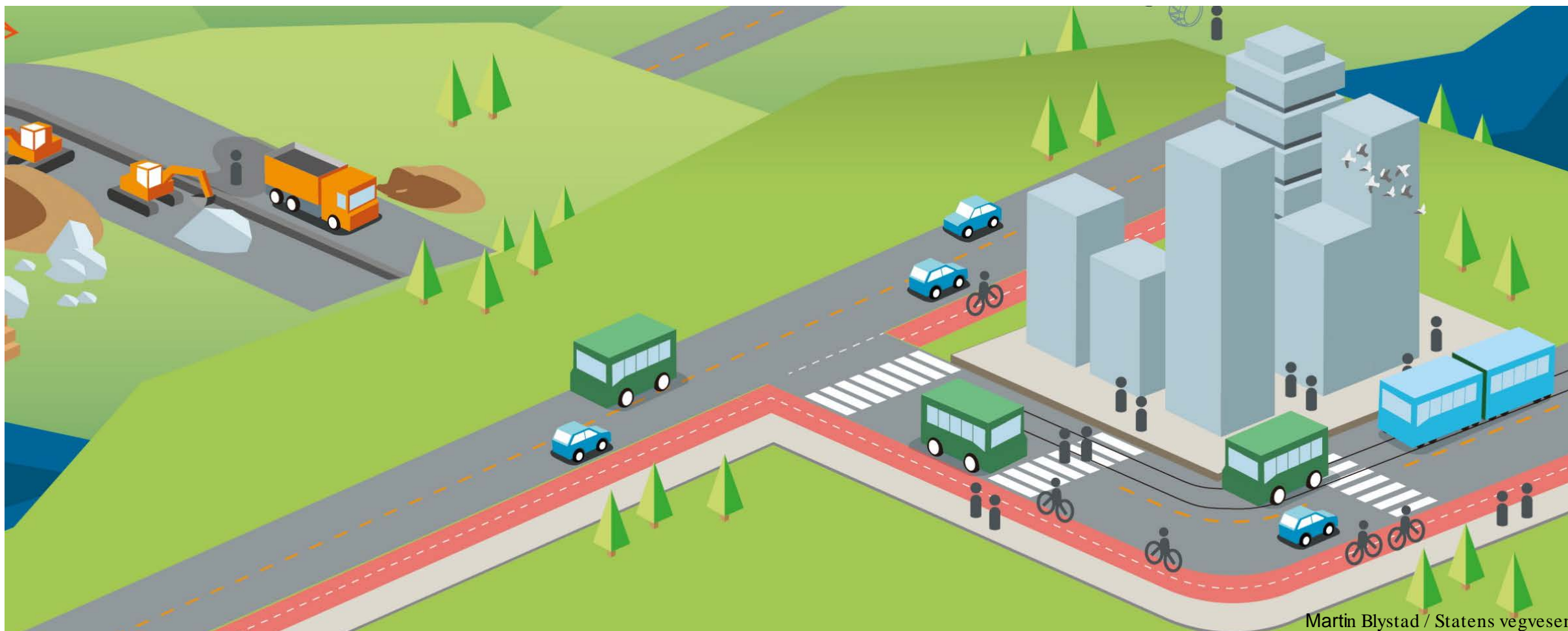




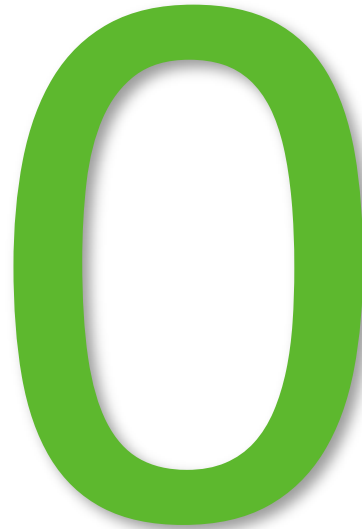
Tor-Erik Jule Lian, Sjefingeniør Statens vegvesen (05.03.2024)

Nullvekstmålet, fortetting og utvikling av transportsystemet



Nullvekstmålet

0



Byvekstavtaler og **belønningsavtaler** er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning og dårligere framkommelighet, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.

Bompengefinansiert bypakker, nullvekstmålet og mange byer/tettsteder

15

Byvekstavtaler

Bergens-området

Nord-Jæren

Oslo-området

Trondheim-området

Tromsø

Byer med belønningsmidler

Byer med tilskudd til mindre byområder

20



Her ligger de 20 største tettstedene i Norge.
Kilde: [Statistikkbanken tabell 05277](#)
SSB.NO

100



Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen

Stor bredde i knutepunkter



Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



Byvekstavtaler og belønningsavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å **hindre at veksten i persontransport skjer med bil** og bidrar til økt forurensning og dårligere framkommelighet, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.



Byvekstavtaler og belønningsavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning og **dårligere framkommelighet**, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.



Byvekstavtaler og belønningsavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning og **dårligere framkommelighet**, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.



Byvekstavtaler og belønningsavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til økt forurensning og dårligere framkommelighet, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken .



Byvekstavtaler og belønningsavtaler er ordninger som har nullvekst for persontransport med bil som overordnet mål. For å hindre at veksten i persontransport skjer med bil og bidrar til **økt forurensning** og dårligere framkommelighet, skal ordningene fremme gange, sykling og bruk av kollektivtrafikken.

Målformulering - effektiv arealbruk

Fram til 2020 har målformuleringen for byområdene vært at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Den nye målformuleringen fra 2020 ble tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn.

Det legges til grunn følgende mål:

«I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom **effektiv arealbruk** og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.»

Byvekstavgiftene bidrar gjennom:

- Felles finansiering
- Portefølje av samferdselsprosjekter
- Restriktive virkemidler
- Målrettet arealpolitikk
- Forpliktende samarbeid



Det er en klar sammenheng mellom effektiv arealbruk, særlig fortetting rundt kollektivknutepunkt, og antall personer som velger kollektivtransport, sykkel og gange fremfor bil. Når befolkningstettheten øker, går bilbruken ned.

Kilde: Bystørrelse og reisevaner, TØI-rapport 1986/2020

Hvordan tilrettelegger Statens vegvesen for det i innspill til NTP 2025-2036?

Tabell 3 Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor de tre rammenivåene

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer:

De fire store byområdene

- Videreføring av byvekstavtaler til 2036
- Tilskudd til mindre investeringer i kollektiv, sykkel og gange (programområdemidler)
- Store kollektivprosjekt (50/50-prosjektene)
- Øke statens andel på 50/50-prosjektene til 70 pst.
- Bybanen til Åsane, inklusive Fløyfjelltunnelen nord
- Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo

De fem mellomstore byområdene

- Eventuell byvekstavtale med Tromsø
- Nye byvekstavtaler med Kristiansand, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland

De fem mindre byområdene

- Tilskudd til Bodø, Ålesund, Haugalandet, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer			
	Ramme 1 (67,6 mrd. kr)	Ramme 2 (75,1 mrd. kr)	Ramme 3 (82,6 mrd. kr)
De fire store byområdene			
Avtaleperiode	Videreføring av byvekstavtaler til 2036	Videreføring av byvekstavtaler til 2036	Videreføring av byvekstavtaler til 2036
Tilskudd til mindre investeringer i kollektiv, sykkel og gange (programområdemidler)	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på lavere nivå enn dagens avtaler.	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på lavere nivå enn dagens avtaler.	Gjenstående midler i inngåtte avtaler må forskyves utover 2029. Nye midler etter 2029 på tilsvarende nivå som dagens avtaler.
Store kollektivprosjekt (50/50-prosjektene)	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter.	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter, unntatt Bybanen.	Gjennomføres som planlagt, men framdriften i prosjektene tilsier at noe av statens bidrag kommer etter 2029. Ingen utvidelser på gjeldende prosjekter eller nye prosjekter, unntatt Bybanen.
Øke statens andel på 50/50-prosjektene til 70 pst.	Ikke prioritert.	Ikke prioritert.	Prioritert med midler i perioden 2030-36.
Bybanen til Åsane, inklusive Fløyfjelltunnelen nord	Ikke prioritert.	Prioriteres, med oppstart E39 Fløyfjelltunnelen nord 2029 og Bybanen til Åsane 2032. Fullføring	Prioriteres, med oppstart E39 Fløyfjelltunnelen nord 2027 og Bybanen til Åsane 2030. Fullføring av bybanen etter 2036.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor

31. mars 2023

Hvordan bidrar det til god arealutvikling og fortetting rundt knutepunkter?



Behov for flere virkemidler enn utbygging og drift av kapasitetssterke kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange for å nå nullvekstmålet i byområdene.

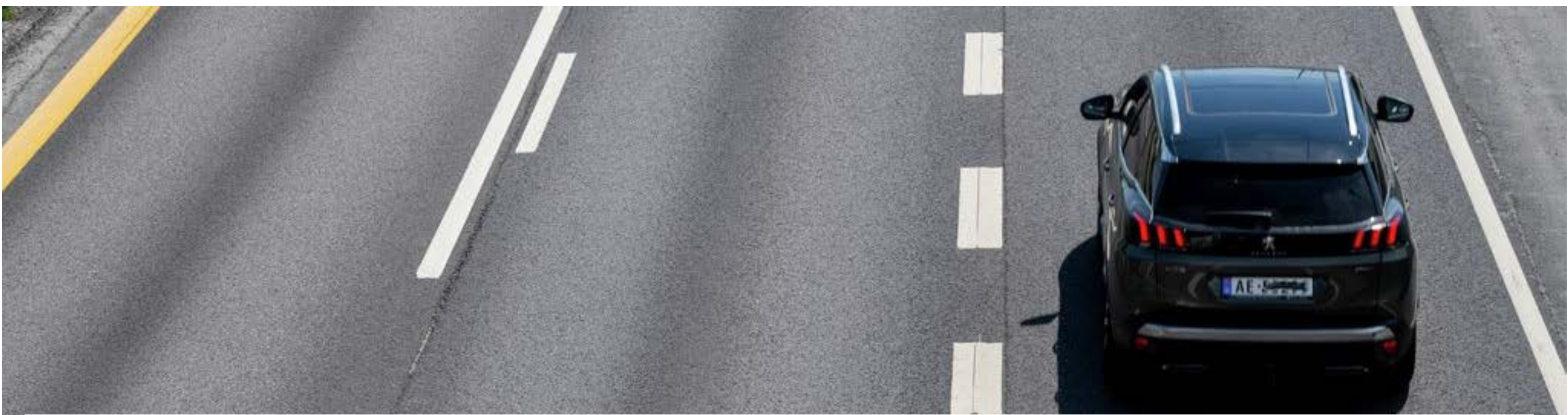
- Økte restriksjoner på bilbruk
- Økte restriksjoner på parkering
- Innretning på tilskuddsordninger

Hvordan bidrar det til god arealutvikling og fortetting rundt knutepunkter?



- **Enda sterkere satsning på fortetting og konsentrert arealutvikling**
 - Fortetting rundt knutepunkt har høy effekt på måloppnåelse, men det tar tid før resultatene vises.
 - Fremheves enda sterkere i fremtidige reguleringsplaner i byområdene.
 - Sentralt tema i reforhandlinger/forhandlinger om nye byvekstavtaler.
 - Ta i bruk Arealdataverktøyet (ADV) for å sikre et bedre faglig grunnlag for å vurdere effekt på nullvekstmålet
- **Statlig arealbruk som påvirker nullvekstmålet**
 - Veiareal i byene bør i større grad vurderes omfordelt til kollektiv, sykkel og gange.
 - Statlig arealutvikling bør også i større grad hensynta påvirkning på byområdenes nullvekstmål.

Hvordan bidrar det til god arealutvikling og fortetting rundt knutepunkter?



- Flere store statlige prosjekter som i dag ikke er del av byvekstavtalene, påvirker likevel måloppnåelsen, og bør derfor i større grad vurderes opp mot/i lys av det
- Vurdere endret prising i kollektivtransporten med tanke på å flytte noe transport til utenfor rushtid og dermed oppnå større samlet kapasitet i kollektivtrafikken.
- Fortsette arbeidet med å koble sammen eksisterende tilbud til helhetlige reisekjeder.
- I kombinasjon med gode, universelt uformede knutepunkter og lett tilgjengelig reiseinformasjon blir kollektivtransporten mer attraktiv og tilgjengelig for flere.



Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen



Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen