



Mobilitet 2025, 4. mars

Har vi lykkes med byvekstavgtalene?

Askill Harkjerr Halse – ash@toi.no





Kostnadseffektivitet og måloppnåelse

– en evaluering av byvekstavtaleordningen

Kirsten Hegsvold, Petter Christiansen, Askill Harkjerr Halse

1973/2023

- Stort potensiale for mer målrettede prioriteringer og virkemiddelbruk
- Partene bør forplikte seg i større grad. Staten kan bruke reforhandling eller andre insentiver
- Trenger mer kunnskap om effekter av tiltak og virkemiddelpakker for å nå nullvekstmålet

Meld. St. 21

(2011–2012)

Melding til Stortinget

Norsk klimapolitikk

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



Styrker ved nullvekstmålet

- Enkelt å kommunisere
- Fanger opp flere hensyn i ett mål
- Setter en ramme for planleggingen
- Fleksibilitet innenfor rammen
 - Kan bruke ulike virkemidler
 - La folk velge det som passer for dem
 - Kan ha ulik utvikling i ulike deler av avtaleområdet

Meld. St. 21

(2011–2012)

Melding til Stortinget

Norsk klimapolitikk

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



Svakheter ved nullvekstmålet

- Samspillet mellom trafikk og arealbruk kommer ikke klart fram
- Andre viktige begrunnelser mangler
 - Mer effektivt transportsystem
 - Vern av natur
 - Energi- og ressursbruk
 - Bomiljø og byliv
- Ingen målsettinger knyttet til næringstrafikk

Lite fokus på kostnadseffektivitet, kun måloppnåelse

Kostnadseffektivitet og måloppnåelse

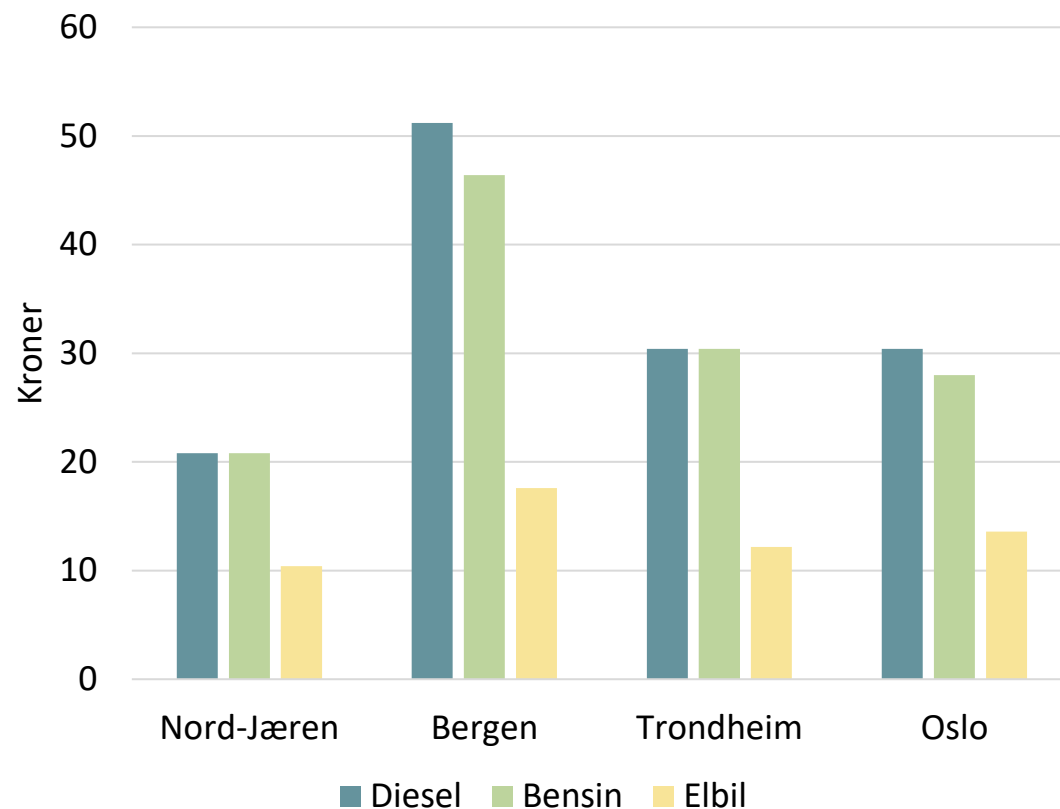
- Måloppnåelse: Bruke sterke nok virkemidler til at nullvekstmålet blir nådd
- Kostnadseffektivitet: Velge de virkemidlene som gir størst effekt i forhold til kostnaden
 - Må bruke restriktive virkemidler, ikke bare «gulrot»
 - Prioritere tilbudsforbedringer (kollektiv, sykling og gange) der markedspotensialet er størst
 - Sterkere restriktive virkemidler mot den trafikken som koster samfunnet mest
- Kostnadseffektivitet bidrar også til måloppnåelse



Bruk av bompenger

- Alle byområdene har betydelig rabatt for elbiler
- Nord-Jæren og Oslo har lite eller ingen rushtidsprising
- Nord-Jæren og Bergen har kun énveis innkreving og felles timesregel for alle bomsnitt → billig å kjøre langt

Utfordring: Bomstasjonene dekker ikke all trafikken i byområdene. Argument for veiprising?



Figur: Høyeste pris for én passering med personbil med Autopass-avtale i bomringene i de fire byområdene, per type kjøretøy.

Parkeringspolitikk

Tabell 4.4: Kostnad per år for boligsoneparkering i de fire største byene.

	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo
Pris (2013)	4800	1488	3120	300
Pris (2023)	8364	2160	6360 ³	5700 ⁴
Prosent endring	74	45	103	1800

Tabell 4.5: Priser og avgiftsperioder for gateparkering i de fire største byene

	Trondheim	Stavanger	Bergen	Oslo
Avgiftstid hverdager 2013	8-20	08-18/20	08-17	09-18
Avgiftstid hverdager 2023	08-20	08-18/20	08-23	09-20
Pris én time på offentlig gategrunn 2013	25	13	30	-
Pris én time på offentlig gategrunn 2023	49	19-34	30-45 ⁵	54-84



Evaluering av gratis kollektivtransport

Fredrik Alexander Gregersen, Knut Johannes Liland Hartveit,
Petter Christiansen

2002/2023

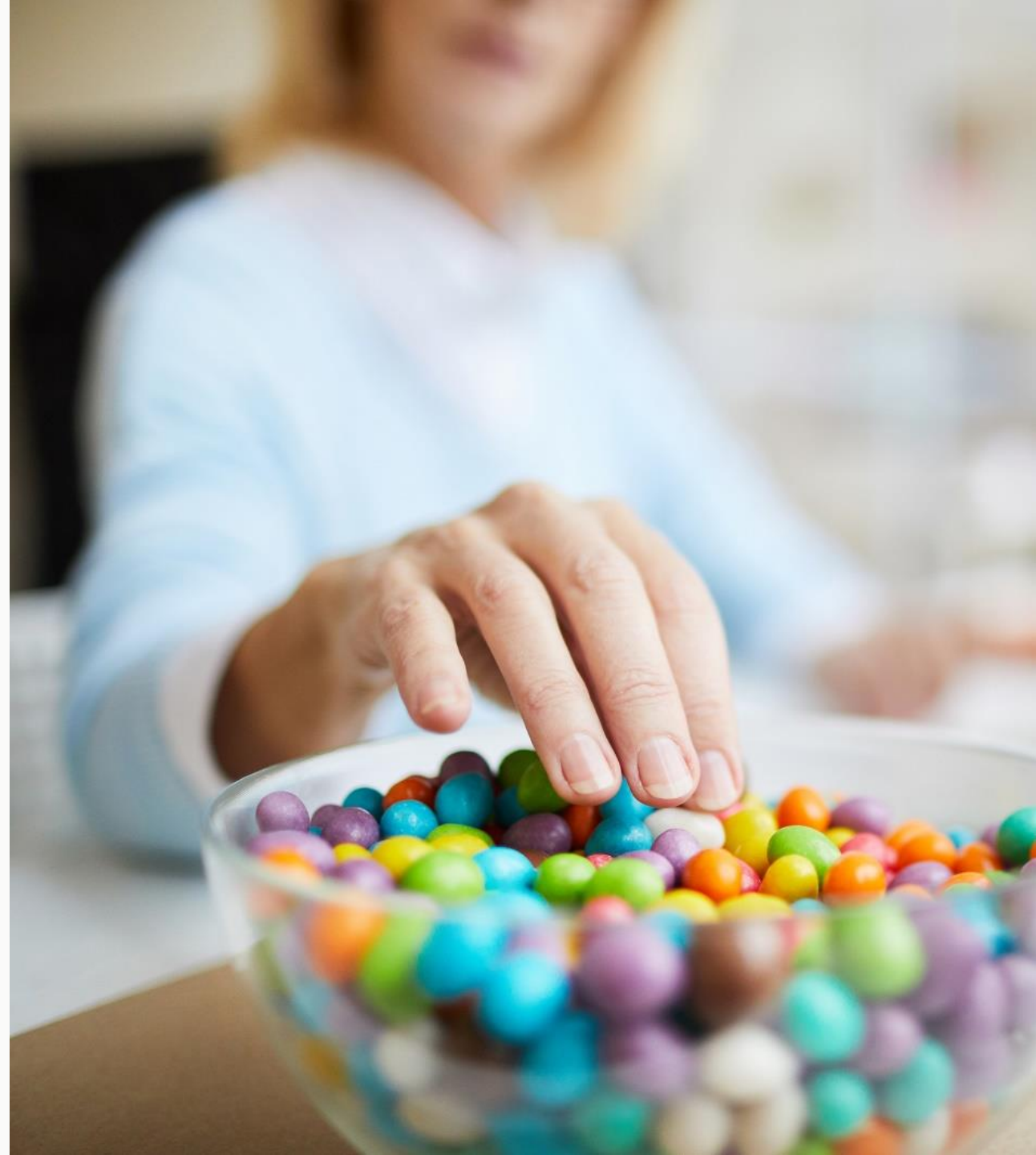
Kollektivtakster

- Billige månedskort har vært høyt prioritert, mens enkeltbillettene er forholdsvis dyre
- Ingen rushtidsprising (bortsett fra helgerabatter, lengre varighet av enkeltbillett o.l.)
- Liten grad av avstandsprising
- Bidrar lite til måloppnåelse
- Subsidiierer rushtidsreiser som skaper trengsel og/eller kostnader knyttet til økt kapasitet

Prioritering og porteføljestyring

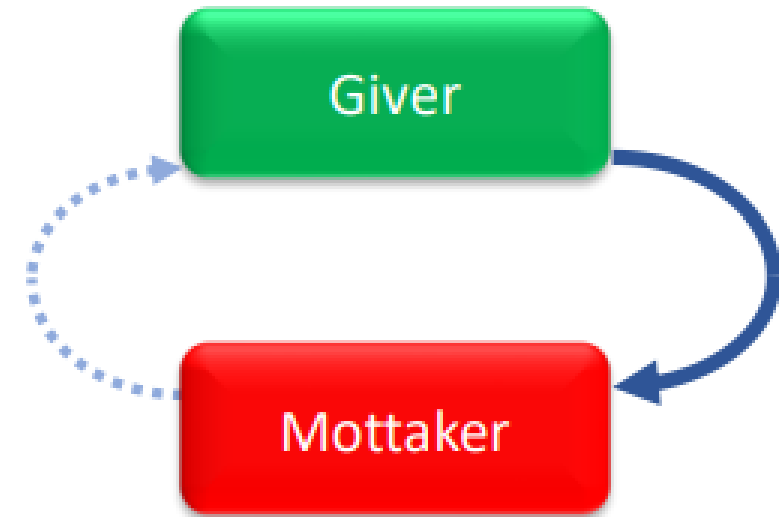
- Lite reell porteføljestyring
- Prosjektporteføljen preget av tidligere føringer
- Strategisk igangsetting av prosjekter
- Velger prosjekter som i liten grad bidrar til måloppnåelse
- Andre lokale hensyn og mål trumfer måloppnåelse og kostnadseffektivitet

«Savner gode diskusjoner om dette er det beste prosjektet»



Anbefalinger: Insentiver

- Forplikte kommunene til lokale virkemidler, særlig innenfor areal
- Kan være både reforhandlinger og forhandlinger innenfor dagens avtale
- Bruke statlige tilskudd som gulrot
- Viktig med tydelige forhandlere



תסתה