



# Mellomstore byområder

Fagseminar om Nasjonal transportplan 2022-2033

Gardermoen 31. mai 2018



# Oppdrag

## ***Strategi for hvordan transportetatene skal jobbe med mindre byområdene som ikke er aktuelle for byvekstavtaler***

### **Avgrenset til byområder som er aktuelle for bypakker**

- Lokale initiativ er med på å avgjøre hvilke byområder som omfattes
- Uavhengig av statlige veg-/baneprosjekter har staten en rolle i bompengeproposisjoner
- Tverretatlig utredning: Statens rolle i disse byene? Endringer i forhold til i dag?

Innspill til bystrategi skal leveres 15. oktober.

### **Arbeidsgruppe bestående av transportetatene og representanter fra KS:**

- Natasa Zivkovic og Kirsten Hegsvold fra Jernbanedirektoratet
- Bente Fuglseth, Silje Hjelle Strand og Malin Bismo Lerudsmoen fra Statens vegvesen
- Eli N Ruud-Olsen fra Innlandet (Hedmark og Oppland fylkeskommune)
- Niklas Cederby fra Vestfold fylkeskommune



# Tredelt byfokus

## 1. Byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler

- Vil fortsatt ha hovedprioritet
- Viktige spørsmål i tverretatlig utredning: areal, samordning av reisetilbudet, vurdering av andre ambisjoner

## 2. Byområdene som er aktuelle for bypakker

- Uavhengig av statlige veg-/baneprosjekter har Statens vegvesen en rolle i bompengeproposisjoner
- Tverretatlig utredning: Statens rolle i disse byene? Endringer i forhold til i dag?

## 3. Mindre byområder

- Utredning i Statens vegvesen: Mer enhetlig fremgangsmåte for bruk av programområdemidlene?



# Bompengeprosjekter i Norge

● Bompengeskilting på vegger

● Bypakker (bomringer i byer)

● Bompengeskilting på ferjer

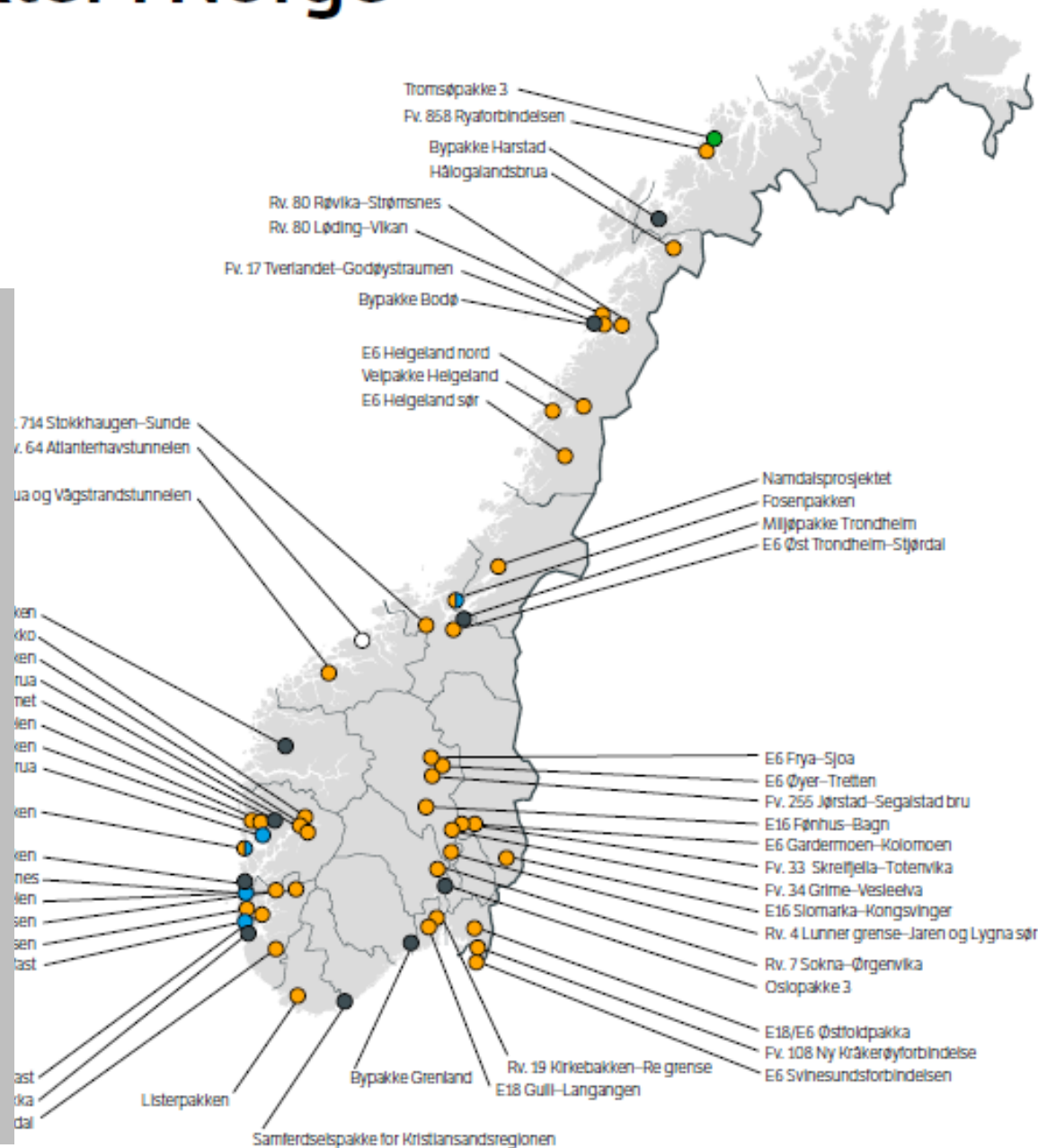
● Lokale bypakker (bomringer i byer):

○ Man

Mellomstore byområder som har bypakker (bomringer i byer):  
 Bypakke Harstad  
 Bypakke Bodø  
 Førdepakken  
 Haugalandpakken

## I prosess:

Tønsberg (planfasen)  
 Ålesund (prinsippvedtak)  
 Molde (midler i HP)  
 Kristiansund (midler i HP)  
 Hammerfest (prinsippvedtak)  
 Narvik (prinsippvedtak)  
 Sør-Varanger (prinsippvedtak)  
 Mjøsbyen (nevnt i HP)  
 Hønefoss (nevnt i HP)  
 Farsund (nevnt i HP)  
 Moss  
 Arendal



# Gruppens bidrag til bystrategi

Deloppgaver	Metode
<b>Hva kjennetegner mellomstore byområder?</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reisevaner, lokale mål og planer</li><li>• Forventet befolkningsutvikling og trafikkvekst</li><li>• Hvilke trender vil påvirke de mellomstore byområdene</li><li>• Utfordringsbilde: Transport, klima og miljø, arealutvikling, folkehelse</li></ul>	Eksisterende litteratur Samling med kommuner og fylkeskommuner 1. mars
<b>Muligheter i de mellomstore byene</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Potensialet for overgang fra bil til henholdsvis gange, sykkel og/eller kollektivtransport</li><li>• Aktuelle virkemidler</li><li>• Relevansen av nullvekstmål i mellomstore byområder</li></ul>	RVU-analyser ++ (konsulentoppdrag)
<b>Strategi for transportetatenes arbeid i byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mål og ambisjoner</li><li>• Prinsipper for bypakker i mellomstore byområder</li><li>• Virkemidler/Areal og transportutvikling</li><li>• Samarbeid mellom aktører</li><li>• Eventuell utvidelse av byvekstavtaleordningen?</li></ul>	Intervju med aktuelle personer som har erfaring med bypakkearbeid Workshop ++

# Noen relevante kjennetegn og utfordringer/muligheter

- Bilavhengige strukturer -> **høy bilandel**, også på korte turer
- **Spredt arealstruktur** -> utfordrende å utvikle et kollektivtransporttilbud som har høy nok kvalitet til å konkurrere med biltrafikken
- Ikke like tydelige problemer med kø og lokal luftforurensing -> mer utfordrende å gjennomføre trafikkreduserende tiltak?
- Korte avstander i byområdet og **mer plass** -> større muligheter for å utvikle helhetlige gang- og sykkelanlegg?
- Færre innbyggere -> **mindre ressurser** og muligheter til opprustning av sentrum -> sårbart for **konkurransen fra kjøpesentre og nabobyer**
- Felles bo og arbeidsmarked mellom **flere likeverdige byer med korte avstander** -> konkurranse mellom byområdene, potensiale for kollektivtransport mellom byområdene
- **Press på etablering langs riksveg** påvirker sentrumsområdenes utvikling
- I by-/bompengepakker: Vegprosjektet utgjør stor del av pakken



# Framtidsbilde

- Befolkningsvekst og bilbasert struktur -> økende kapasitetsutfordringer, luftkvalitet, folkehelse
- Mulighet til å motvirke dette ved å bygge opp under gode virkemidler som gir levende, miljøvennlig byer som er tilgjengelige for alle

	2016	2040	Prosent vekst
De ni aktuelle for byvekstavtaler	2 772 212	3 505 612	26 %
Mellomstore byområder*	678 674	828 800	22 %
Landet for øvrig	1 763 099	1 997 033	13 %
Sum	5 213 985	6 331 445	21 %
Andel bosatt i de ni største	53 %	55 %	
Andel bosatt i de mellomstore	13 %	13 %	

Kilde: SSB (Befolkningsframskriving med alternativ MMMM)

\*Ålesund, Tønsberg, Moss, Haugesund, Sandefjord, Arendal, Bodø, Hamar, Halden, Larvik, Askøy, Harstad, Molde, Lillehammer, Horten, Gjøvik (byområder med tettsted over 20.000)





# Innspill fra byområdene

fra Samling om transport og miljøutfordringer i mellomstore byer 1. mars

- Ønsker **byvekstavgift**. Ikke nødvendigvis en kopi av byvekstavgiftene slik de er i dag.
- Ønsker **forpliktelser** som gir retning
- Forpliktelser som inneholder konsekvenser av å si ja til feil bypolitikk (eks. tilrettelegge for næringsarealer utenfor sentrum)
- **Nullvekstmålet** – ser det som viktig for å oppnå attraktive byer.
- **Støtte til** å ta upopulære beslutninger
- **Gulrot**
- Virkemidler som retter seg mot transformasjon og ikke kun investeringer i transportinfrastruktur
- Støtte til å gjennomføre **arealplaner**.
- Se planer i sammenheng (eks. KVVU og kommunedelplan)





	Byvekstavtale	By-/bompengepakker
Styringsmodell	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Krav om styringsgruppe der staten er leder</li> <li>• Portefølgestyring</li> </ul>	<p>Tydligere statlig styring og krav om portefølgestyring</p> <p>Styringsgruppa skal som hovedregel portefølgjestyres og basere seg på mål- og resultatstyring (ikke krav)</p>
Statlig finansiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Belønningsmidler</li> <li>• Midler til kollektiv, gang- og sykkeltiltak langs riksveg</li> <li>• Midler til stasjons- og knutepunktutvikling</li> <li>• Finansiering av fylkeskommunale kollektivprosjekter (50/50) i de fire største.</li> </ul>	<p>Større statlig finansiering</p> <p>Større statlig finansiering av kollektive tiltak langs riksveg.</p>
Virkemidler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investerings tiltak på veg</li> <li>• Arealplanlegging og parkering</li> <li>• Knutepunktutvikling</li> <li>• Drift av kollektivtransport</li> </ul>	<p>Sterkere krav innen areal og restriktive tiltak</p> <p>Større krav til arealplanlegging og restriktive tiltak innen arealplanlegging og parkering.</p>
Mål	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullvekstmålet</li> <li>• Bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til private bil og en mer effektiv arealbruk og mer attraktive bysentre.</li> </ul>	<p>Nullvekstmålet er et absolutt krav</p> <p>Nullvekstmålet er et absolutt krav som betyr framkommelighetsmålingen på vegnettet.</p>
Måloppfølging	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avtalte indikatorer byindeks, RVU, areal ++</li> </ul>	<p>Omfattende måloppfølging</p>
Grunnlag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KVU, KS1, Byutredning eller tilsvarende</li> </ul>	<p>Byutredninger eller tilsvarende som synliggjør virkemiddelpakker for å oppnå nullvekst</p>

# Noen refleksjoner i gruppa så langt

- Det kan være hensiktsmessig å sette noen felles mål og ambisjoner som gir retning for arbeidet i mellomstore byområder
- Prinsipper for bypakker i mindre byområder: Hvilket handlingsrom er det i dag? Hva mangler?
  - Forpliktende samarbeidsavtaler om virkemidler og tiltak mellom stat, fylkeskommune og kommune i de mellomstore byområdene
  - Byutredningene er nyttig for å synliggjøre hvilke virkemiddel som nytter i de enkelte byområdene.
  - Virkemidler som retter seg mot transformasjon og ikke kun investeringer i transportinfrastruktur
  - Areal er essensielt
  - Nullvekstmålet gir tydelig retning



# Innspill fra fylkeskommunenes representanter

- Klima- og miljøutfordringer også i mellomstore byer => må bidra til å nå nasjonale og regionale mål
- Historisk sett spredt boligbygging – i alle fall i Innlandet => fører i stor grad til bruk av privatbil, vanskelig å oppnå effektiv og rasjonell kollektivtrafikk til alle
- Bypakke i mellomstore byer => forventninger om statlige midler ut over riksvegmidler => en tilpasset byvekstavtale for mellomstore byer
- En bypakke må ha fokus på arealutvikling som kan bygge opp under klimamålene => må inneholde «gulrøtter» og gi støtte til å ta upopulære beslutninger
- Kan være kontroversielt med bompenger, men vedtas for å få løst store trafikkutfordringer



# Spørsmål

- Hva i byvekstavtalene er nyttig også for mellomstore byer? Erfaringer/Eksempel vi bør ta med oss i våre vurderinger?
- Er det noe som ikke er aktuelt for mellomstore byområder?
- Hvordan få til gode samarbeid mellom stat, fylke og kommune i mellomstore byer?
- Hva finnes av lokale virkemidler, og hvor eventuelt stopper det?
- Hvilken rolle skal staten ha i mellomstore byområder?



**[ntp.sekretariat@vegvesen.no](mailto:ntp.sekretariat@vegvesen.no)**

**[www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no)**

