



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2022-2033

Oppdrag 5 - Byområder

Alberte Ruud, Statens vegvesen

NTP-konferanse i regi av Osloregionen, Østlandssamarbeidet, NHO Viken Oslo og LO Viken Oslo 25. nov 2019



Nullvekstmålet

- Veksten i persontransporten de store byområdene skal tas med gange, sykkel og kollektivtransport
 - Et godt kjent begrep blant de ni største byområdene og flere mindre byer. Enkelt å kommunisere.
 - Et virkemiddel for å nå andre mål - som miljøvennlige, arealeffektive og tilgjengelige byer
- Videreutvikling av nullvekstmålet: Er nullvekstmålet mindre relevant med ny teknologi?
 - Nullutslippsteknologi reduserer klimagassutslipp
 - Større mulighet til å utnytte veikapasiteten effektivt (TTS)
 - Andre mobilitetsløsninger (for eksempel bildeling) blir mer vanlig



Videreutvikling av nullvekstmålet – 4 alternativer

	1) Nullvekstmål	2) Byvekstmål	3) Nullutslippsmål	4) Bymiljømål
	Anbefales av Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Avinor og Kystverket			Anbefales av Nye Veier
Kort beskrivelse	Nullvekstmålet videreføres, målemetodikken forenkles.	Nullvekstmålet erstattes med et byvekstmål: «Attraktive og tilgjengelige byområder, som har effektiv arealbruk og lav klima- og miljøpåvirkning». Nullvekst i personbiltrafikken inngår som en <u>hovedstrategi</u> for å nå byvekstmålet.	Nullvekstmålet erstattes med et nullutslippsmål.	Nullvekstmålet erstattes med mål som settes etter hvilke problemer som ønskes løst under nullvekst-strategien/ NTP.
Begrunnelse				
Oppfølging/ målinndikatorer				

Videreutvikling av nullvekstmålet – 4 alternativer

	1) Nullvekstmål	2) Byvekstmål	3) Nullutslippsmål	4) Bymiljømål
	Anbefales av Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Avinor og Kystverket			Anbefales av Nye Veier
Kort beskrivelse	Nullvekstmålet videreføres, målemetodikken forenkles.	Nullvekstmålet erstattes med et byvekstmål: «Attraktive og tilgjengelige byområder, som har effektiv arealbruk og lav klima- og miljøpåvirkning». Nullvekst i personbiltrafikken inngår som en <u>hovedstrategi</u> for å nå byvekstmålet.	Nullvekstmålet erstattes med et nullutslippsmål.	Nullvekstmålet erstattes med mål som settes etter hvilke problemer som ønskes løst under nullvekst-strategien/ NTP.
Begrunnelse	Relevant og kommuniserbart mål Fanger indirekte opp andre målsettinger. Sikrer kontinuitet. Uavhengig av teknologi er det ikke ønskelig med økt biltrafikk i byområdene.	Tydeliggjør «det egentlige» målet for byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken er en relevant strategi for å utvikle gode byområder	Nullutslippsteknologi gjør nullvekstmålet irrelevant. Viktigere å fokusere på som reduserer klimagassutslippene	Teknologiske endringer i transportsektoren (ITS. Bildeling, nullutslipp) nullvekstmålets relevans.
Oppfølging/ måleindikatorer				

Videreutvikling av nullvekstmålet – 4 alternativer

	1) Nullvekstmål	2) Byvekstmål	3) Nullutslippsmål	4) Bymiljømål
	Anbefales av Jernbanedirektoratet, Statens vegvesen, Avinor og Kystverket			Anbefales av Nye Veier
Kort beskrivelse	Nullvekstmålet videreføres, målemetodikken forenkles.	Nullvekstmålet erstattes med et byvekstmål: «Attraktive og tilgjengelige byområder, som har effektiv arealbruk og lav klima- og miljøpåvirkning». Nullvekst i personbiltrafikken inngår som en <u>hovedstrategi</u> for å nå byvekstmålet.	Nullvekstmålet erstattes med et nullutslippsmål.	Nullvekstmålet erstattes med mål som settes etter hvilke problemer som ønskes løst under nullvekst-strategien/ NTP.
Begrunnelse	Relevant og kommuniserbart mål Fanger indirekte opp andre målsettinger. Sikrer kontinuitet. Uavhengig av teknologi er det ikke ønskelig med økt biltrafikk i byområdene.	Tydeliggjør «det egentlige» målet for byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken er en relevant strategi for å utvikle gode byområder	Nullutslippsteknologi gjør nullvekstmålet irrelevant. Viktigere å fokusere på som reduserer klimagassutslippene	Teknologiske endringer i transportsektoren (ITS. Bildeling, nullutslipp) nullvekstmålets relevans.
Oppfølging/ måleindikatorer	Utvikling av antall personbiler (byindeks)		Endringer i bilparken	Indikatorer utvikles etter at er definert

Rammeverket for byvekstavtalene og effektiv ressursbruk

- Gjennomgang av erfaringer med rammeverket for byvekstavtalene så langt, oppfølging av 50/50-prosjektene og de andre statlige bidragene samt ressursbruken i avtalene.
- Bevaringspunkter og svakheter, blant annet sett i lys av erfaringene så langt og utviklingstrekk innen ny teknologi.



Styringsystem

- Forhandlingsmandater, lite hensiktsmessig at de er unntatt offentlighet
- Lang tid for avklaringer
- Styring av bypakkene vs. byvekstavtalene



Forenkling av styringssystemet

- Avtalene i de fem byområdene som ikke har byvekstavtale i dag blir mindre omfattende (ikke 50/50-prosjekter)
- I forhandlinger og oppfølging av avtalene er det tilstrekkelig med en styringsgruppe som ledes av Statens vegvesen, med representanter fra Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen og lokale parter.
- De framforhandlede avtalene bør likevel vedtas på politisk nivå.



Helhetlig evaluering av prosjektporteføljen

- Prosjektporteføljen i bompengeproposisjonen skal balansere mot inntektene i pakken.
- Behov for god (bedre) kostnadsstyring:
 - Gå systematisk gjennom prioriteringer av prosjektene med jevne mellomrom – for eksempel hvert 4. år
 - To viktigste kriterier:
 1. I hvor stor grad bidrar prosjektene til måloppnåelse?
 2. Samfunnsøkonomiske nytte av prosjektene(Nye Veier vil at kriterium 2 skal være overordnet)

Fastsettelse av det statlige bidraget til store kollektivprosjekter

- God kostnadsstyring
- Mva-kompensasjon (Trondheim og Nord-Jæren)
- Hva defineres som fordyrende løsninger
- Prosessen for fastsettelse av det statlige bidraget
- Framtidige prosjekter

Anbefaler evaluering om det er andre modeller for fastsettelse av det statlige bidraget, f eks et fast beløp som ikke er basert på en bestemt andel.



Mer fleksibel bruk av post 30-midler

- Åpning for bruk av post 30-midlene (gang-, sykkel – og kollektivtiltak langs riksvei) til kommunale og fylkeskommunale prosjekter kan gi en bedre prioritering av prosjekter
- Bompengeforliket åpner for en slik fleksibilitet
- Det må etableres gode systemer for fordeling og oppfølging av disse midlene



Passasjeravhengige tilskudd bør vurderes

- Tilskudd per ny passasjer etter noen gitte kriterier, for eksempel overgang fra personbil.
- Bidra til å nå nullvekstmålet på en mer kostnadseffektiv måte.
- Gir insentiver til å prioritere driftsartene som gir lavest driftskostnader per passasjer på ulike strekninger
- Utfordringer: Forutsigbarhet, kompleksitet og måleparametre



Konkurransen om byvekstavtalene?

- Tydelig skille mellom de fire største byområdene og de fem øvrige når det gjelder befolkningsstørrelse, kapasitetsproblemer i transportsystemet og miljøutfordringer.
- Det er flere mellomstore byområder som har likhetstrekk med de fem øvrige
- Dagens modell kan for eksempel justeres slik at det åpnes for at flere byområder kan konkurrere om å bli aktuelle for byvekstavtaler.
- Må baseres på gitte kriterier – som kapasitetsbehov i transportsystemet, lokal luftforurensning og klimagassutslipp.

Mål som sykkelandel på 20 prosent

- Vanskelig å nå
- Bør avgrenses til å omfatte deler av byområdet eller på særskilte reiseformål
- Økt sykling skal ikke bidra til flere drepte og hardt skadde

