

# NTP-konferanse 25.11.2019

## Oppdrag 5: byområdene

Kommentar ved  
kommuneplanlegger Terje Pettersen  
Moss kommune

Foto: Vibeke Arnesen





Ifølge liste

Deres ref	Vår ref	Dato
	19/172-5	08. mai 2019

#### Nasjonal transportplan 2022-2033: Oppdrag 5

Vi viser til brev av 28.03.2019 med oppdrag 3 der det ble varslet at Samferdselsdepartementet ville komme tilbake med et eget oppdrag for videre arbeid med byområdene som grunnlag for ny Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet gir med dette et felles oppdrag til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet i tråd med dette. Samferdselsdepartementet legger vekt på at sentrale myndigheter som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Sjøfartsdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Miljødirektoratet kan bidra med sin kompetanse inn i NTP-arbeidet, og ber om at disse og eventuelt andre aktører involveres på en hensiktsmessig måte.

Hensikten med oppdraget er å få virksomhetenes vurderinger av hvordan det overordnede målet for byvekstavtalene bør innrettes og om gjeldende rammeverk for byvekstavtalene er tilfredsstillende. Videre ønsker departementet en vurdering av målene om hhv. sykkelandel og tilnærmet nullutslipp i varedistribusjonen i byområdene, samt en vurdering av hvordan det kan legges til rette for god fremkommelighet og redusert miljøpåvirkning i mindre byområder.

Vi viser til arbeidet med den løpende nasjonale reisevaneundersøkelsen, der endelig datasett skal foreligge før sommeren. Resultatene fra undersøkelsen vil gi ny og verdifull informasjon om reisevanene i byområdene, og dermed bli et viktig grunnlag for vurderingene i dette oppdraget.

#### Videreutvikling av nullvekstmål for persontransport med bil i ny NTP

I NTP 2018-2029 er nullvekstmålet for persontransport med bil vurdert som viktig både av hensyn til god fremkommelighet og effektiv arealbruk, investeringsbehov i byområdene, og

Postadresse	Kontoradresse	Telefon*	Avdeling	Saksbehandler
Postboks 8010 Dep 0030 Oslo postmottak@sd.dep.no	Akersg. 59 www.sd.dep.no	22 24 90 90 Org.nr. 972 417 904	Veg-, by- og trafikkikkerhetsavdelingen	Mari Braaten Larsen 22 24 83 56

## Mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er ordningen med byvekstavtaler avgrenset til de ni største byområdene. I mindre byområder er ordinære bypakker med bompengefinansiering pekt på som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette forutsetter lokalt initiativ og vedtak.

Departementet vurderer det som lite hensiktsmessig å utvide ordningen med byvekstavtaler eller etablere/utvide andre tilskuddsordninger, som for eksempel belønningsordningen, til mindre byområder. Ordningen med byvekstavtaler krever store administrative og økonomiske ressurser, og de mindre byområdene vil ofte ha mer begrensede fremkommelighets- og miljøutfordringer enn de større byene. Vi ber imidlertid virksomhetene vurdere om og eventuelt hvordan det kan legges til rette for god mobilitet, fremkommelighet og samtidig redusert påvirkning på klima og lokalt miljø i mindre byområder, hvor det ikke er aktuelt å etablere byvekstavtaler. Det bør vurderes om lokale tiltak kan gi kostnadseffektiv måloppnåelse.



Nasjonal transportplan 2022-2033  
Oppdrag 5: byområdene

1. oktober 2019

Nasjonal transportplan 2022-2033



# MELLOMSTORE BYOMRÅDER

Utredningsrapport 15. oktober 2018



# Utfordringer

## *Vår vurdering:*

*Selv om omfanget er mindre, finner vi mange av de samme utfordringene med areal og transport også i de mellomstore og de mindre byene. Bilandelen er høy, og det er forventet en befolkningsvekst som vil kunne forsterke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet/ mobilitet og attraktivitet framover.*

## *Kommentar:*

- Dekkende beskrivelse – kjenner oss godt igjen
- Utgangspunktet er kanskje enda vanskeligere
- Enkelte mellomstore byområder er like store som de minste av de ni med byvekstavtale
- Enkle beregninger viser at man i de mellomstore byområdene kan forvente en transportvekst på mellom 6 500 og 45 000 reiser per dag fram mot 2040.

## VEDLEGG 3: BEFOLKNINGS- OG TRAFIKKVEKST

Tabellen under viser forventet befolknings- og trafikkvekst i kommuner som inngår i tettsteder med en befolkning på over 20.000. Det er tatt utgangspunkt i hovedalternativet (MMMM) i SSBs framskrivinger for folkemengde i kommuner i 2040. Der tettstedet strekker seg inn i flere kommuner, er disse kommunene tatt med for få et mest mulig lik avgrensning som de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler (i grått). Hvilke kommuner som inngår kommer frem i parentes. En slik fremgangsmåte har en svakhet ved at flere kommuner kan inngå i flere tettsteder, noe som gir dobbelttelling.

Tettsted/byområde	Folkemengde 2018	Befolkningsvekst 2040 (MMMM)	Forventet folkemengde i 2040 (MMMM)	Endring prosent byområde	Forventet trafikkvekst 2040 <sup>5</sup>
Oslo (Oslo, Oppegård, Ski, Bærum, Asker, Sørumsdal, Rælingen, Lørenskog, Skedsmo, Nittedal, Lier, Røyken)	1 118 586	229 014	1 347 600	20 %	755 746
Drammen (Drammen, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier, Røyken, Sande)	170 714	39 786	210 500	23 %	131 294
Stavanger/Sandnes (Sandnes, Stavanger, Sola, Randaberg)	246 705	32 095	278 800	13 %	105 914
Bergen	279 792	30 808	310 600	11 %	101 666
Trondheim	193 501	26 999	220 500	14 %	89 097
Fredrikstad/Sarpsborg (Fredrikstad, Sarpsborg)	136 520	23 780	160 300	17 %	78 474
Kristiansand	91 440	18 360	109 800	20 %	60 588
Moss (Moss, Rygge, Vestby)	66 157	14 243	80 400	22 %	47 002
Hamar (Hamar, Ringsaker, Stange)	85 727	12 473	98 200	15 %	41 161
Tønsberg (Tønsberg, Færder)	72 094	11 606	83 700	16 %	38 300
Arendal (Arendal, Grimstad)	67 662	11 138	78 800	16 %	36 755
Sandefjord	62 615	10 785	73 400	17 %	35 591
Askøy	29 071	9 429	38 500	32 %	31 116
Porsgrunn/Skien (Porsgrunn, Skien, Bamble)	104 784	8 916	113 700	9 %	29 423
Bodø	51 558	8 742	60 300	17 %	28 849
Ålesund (Ålesund, Sula)	56 641	8 159	64 800	14 %	26 925
Haugesund (Haugesund, Karmøy)	79 410	8 090	87 500	10 %	26 697
Tromsø	75 638	6 462	82 100	9 %	21 325
Halden	31 037	5 363	36 400	17 %	17 698
Gjøvik	30 642	5 358	36 000	17 %	17 681
Lillehammer	27 938	4 762	32 700	17 %	15 715
Molde	26 900	4 300	31 200	16 %	14 190
Kongsberg	27 410	3 890	31 300	14 %	12 837
Horten	27 317	3 483	30 800	13 %	11 494
Larvik	46 801	2 199	49 000	5 %	7 257
Harstad	24 820	1 980	26 800	8 %	6 534

<sup>5</sup> Beregningsmetode: Befolkningsvekst i kommunene som inngår i tettstedet x 3,3, som er basert på at hver person (over 12 år) foretar 3,3 reiser per dag.



# Mål – bærekraftige og attraktive byer

## *Vår vurdering:*

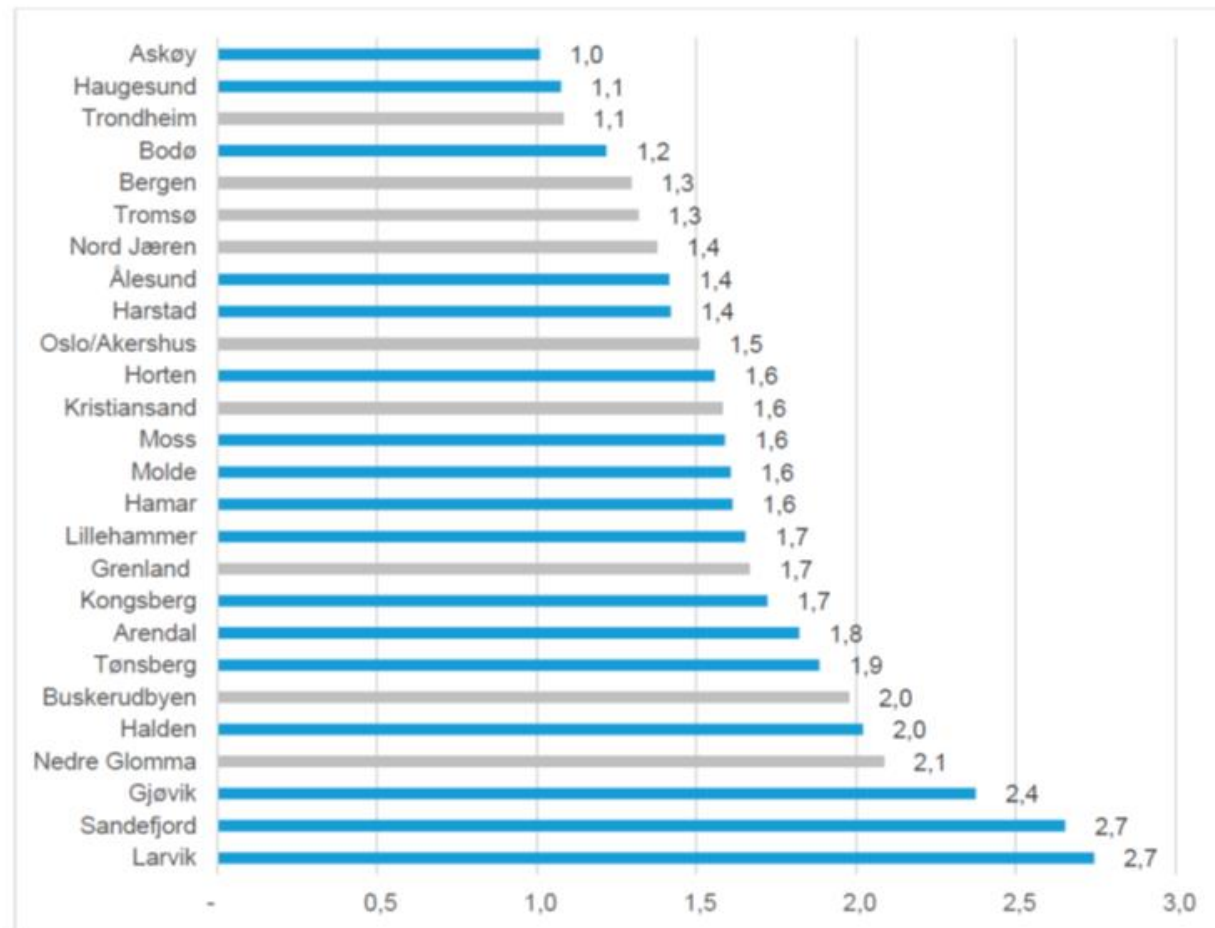
*Mellomstore byområder trenger en tydelig bypolitikk og mål som gir retning for areal- og transportplanleggingen. Mens de store byområdene har dette gjennom nullvekstmålet, er det ikke noe tilsvarende for de mellomstore byområdene. Et overordnet mål bør være bærekraftige og attraktive byer. Dette vil kunne bidra til å redusere negative miljøeffekter av personbiltransporten, bedre folkehelsen, gi økt byliv, redusere investeringsbehovet for veiinfrastruktur og øke tilgjengeligheten for alle transportformer.*

## *Kommentar:*

- Godt og robust mål for mellomstore byer
- Dekker og ser flere forhold i sammenheng
- Mange mellomstore byer har nullvekstmål – skal disse skrotes?
- Klimagassutslipp pr. person fra transport i mindre byer er i snitt på høyde med de byene som er aktuelle for byvekstavgift

### 3.2.5 Klimagassutslipp

Selv om det er store variasjoner mellom byene, er det en tendens at bilandeler, kjørelengde per person og klimagassutslipp per person øker ved synkende bystørrelse (Ciens, 2012). Figur 3 viser at utfordringer med utslipp fra vegtrafikk (tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) pr. innbygger i snitt er på samme nivå i de mellomstore byene som de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler.



Figur 3: Klimagassutslipp (tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) fra vegtrafikk pr innbygger 2016 (Tonn CO<sub>2</sub>-ekv) for utvalgte kommuner (Kilde: Statistisk sentralbyrå og Miljøstatus.no)

Når det gjelder totale utslipp har enkelte av de mellomstore byområdene opplevd en økning fra 2009 til 2016. De fleste av byvekstavtaleområdene har ligget stabilt eller hatt nedgang. Se vedlegg 2 for oversikt over klimagassutslipp fra vegtrafikken og utvikling 2009 til 2016.





# Aktuelle virkemidler

## *Vår vurdering:*

*Samordnet areal- og transportplanlegging er av stor betydning i de mellomstore byene da de har et begrenset markedsgrunnlag for nye transportløsninger og bysentra som er sårbare for konkurranse fra eksterne nærings- og handelsområder og nabobyer.*

*Videre bør tiltak som fremmer gåing og sykkel prioriteres da disse transportformene har gode forutsetninger i disse byene.*

*Samarbeid på tvers av forvaltningsnivåer om helhetlig virkemiddelbruk for areal- og transportutvikling vil være mest effektivt, da de enkelte virkemidlene gir størst virkning om de inngår i en felles, langsiktig tiltakspakke.*

## *Kommentarer:*

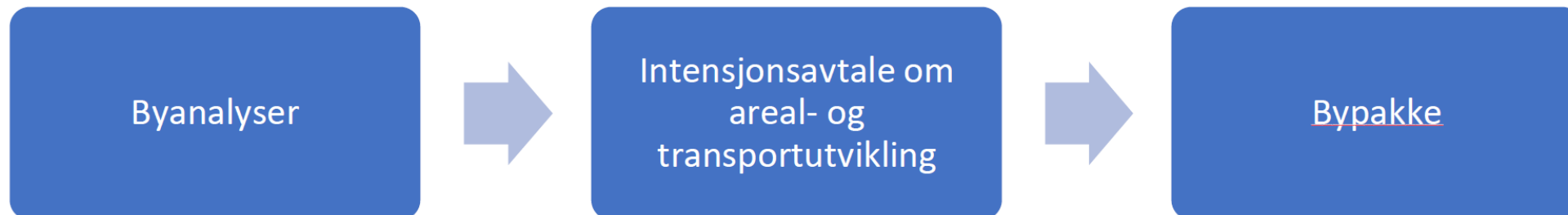
- Skisserte virkemidler/strategier er gjenkjennelig – mye av dette gjøres i dag
- Samarbeid og helhetlig virkemiddelbruk er viktig, men da må det finnes tilgjengelige ressurser
- Gåing og sykkel bra, men allikevel behov for et godt kollektivtilbud
- Felles, langsiktige tiltakspakker må være forpliktende og følges opp i handlingsplaner og budsjetter



# Bypakker med større fokus på areal og byutvikling

## *Vår vurdering:*

*Mål for bypakkene bør utvides til å også inkludere attraktive og bærekraftige byer. Dette er i tråd med det mange bypakker allerede har, og vil tydeliggjøre bypakkenes betydning for byutvikling og bymiljø. Videre er behov for en mer systematisk og metodisk gjennomgang av virkemidler tilsvarende det som ble gjort i byutredningene, og det bør utvikles en felles metode for dette tilpasset de mellomstore byområdene. Intensjonsavtaler om areal- og transportutvikling på tvers av forvaltningsnivåer er et godt verktøy for å sikre samordning av tiltak, og slike avtaler bør legges til grunn for bypakkerne der det finnes. For å få større kunnskap om transportutvikling og måloppnåelse i bypakkene bør det gjøres tilleggsutvalg i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for alle byområder med bypakker.*



## *Kommentarer:*

- Blanding av positive og restriktive virkemidler er nødvendig!
- Felles kunnskapsgrunnlag og RVU-forslag er bra
- Intensjonsavtaler er flott, men da må aktørene sette av ressurser til gjennomføring!
- Bypakker kan være eneste mulighet for å skaffe tilstrekkelige midler til tiltak
- Bredere mål for bypakkene er helt nødvendig
- Krever lokalpolitisk mot og handlekraft å gå for bypakker i disse tider
  
- Forslag om å la mellomstore byområder med ambisjoner konkurrere om byvekstavtaler er bra!

# Avslutning:

- Stort sprik mellom utfordringer, mål og tilgjengelige virkemidler i de mellomstore byområdene
- Viktig å ikke senke ambisjonene, men heller øke tilgangen på virkemidler
- Vi trenger en større verktøykasse - og vi må bruke den!
- Kan de nye fylkeskommunene ta/få et særlig ansvar for oppfølgingen av de mellomstore byområdene?



Takk for oppmerksomheten!



Foto: Anne Manglerud