



Bypolitikk i NTP og erfaringer med byvekstavtalen i Oslo-området

Marit Ulveseth,
Byrådsavdeling for miljø- og
samferdsel



Foto: Thomas Ekström

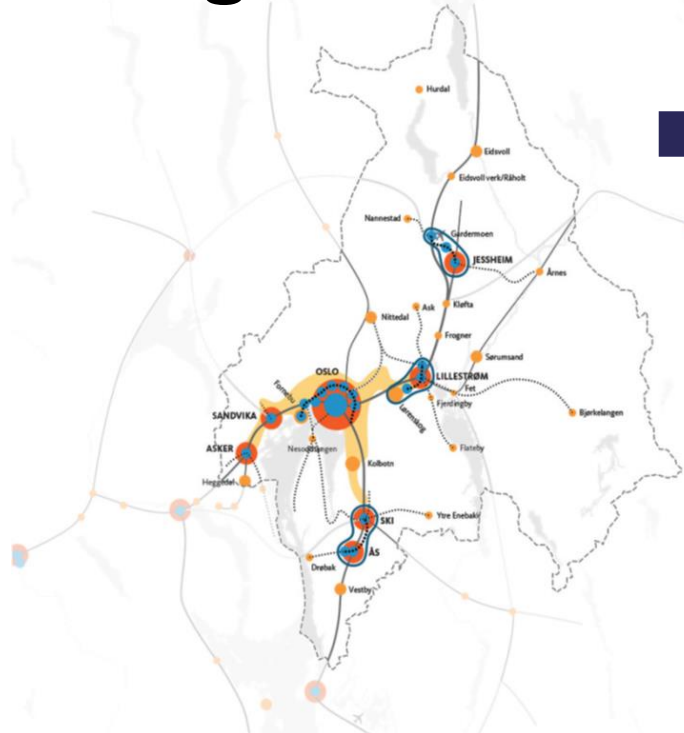
Byvekstavtalen for Oslo-området (2019 – 2029)

Oslopakke 3

- Miljø- og tidsdifferensierte bomtakster
- Finansiering
- Infrastruktur
- Kollektivtilbud



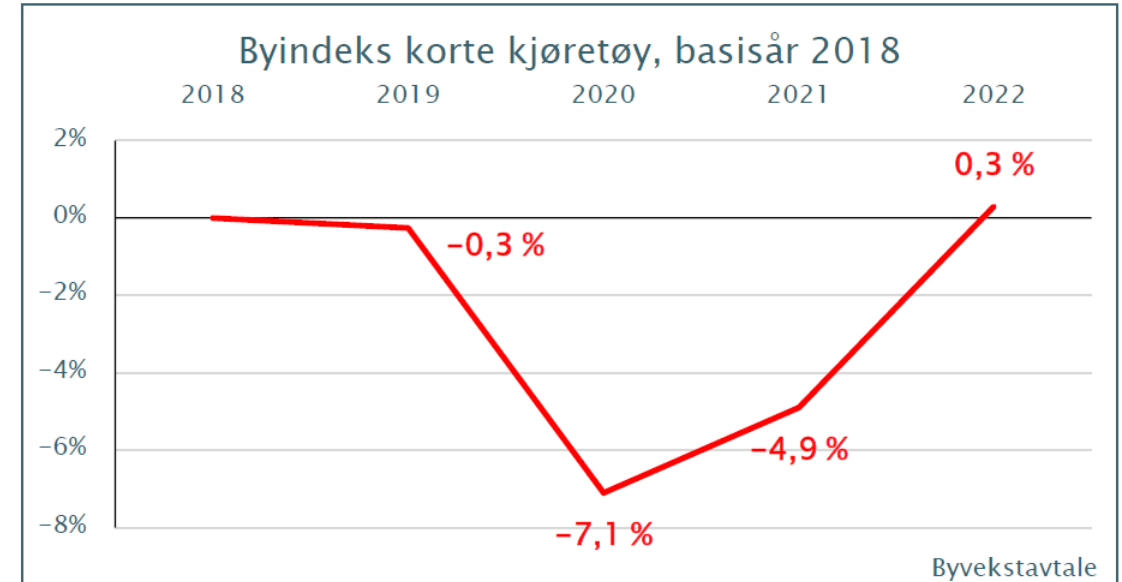
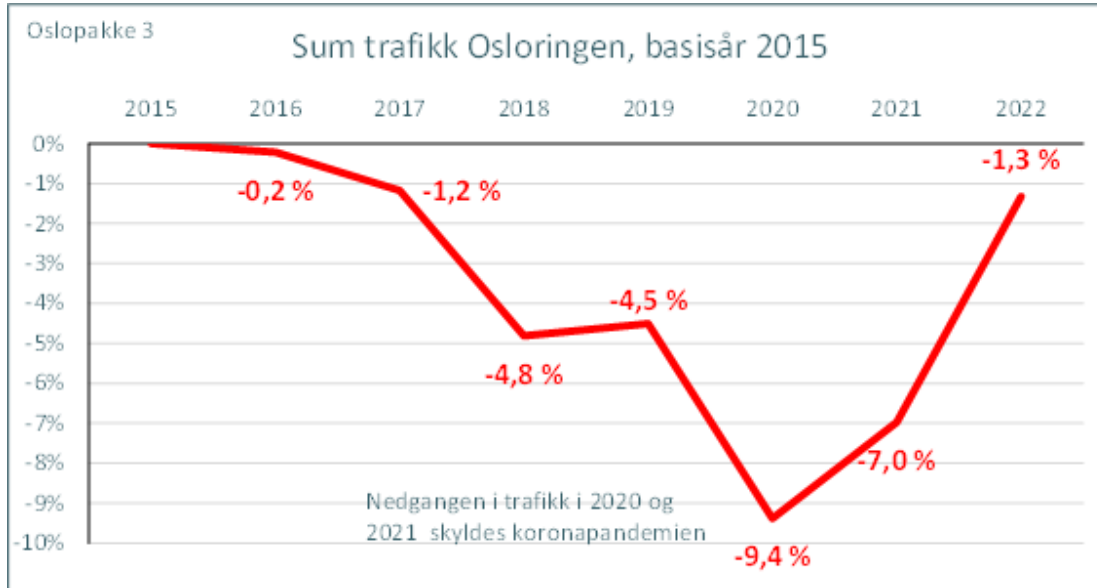
Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus



Byvekstavtale for Oslo og Akershus

- Store kollektivtiltak
- Belønningsmidler
- Reduserte kollektivtakster
- Kollektiv, gang og sykkeltiltak
- Jernbane

Nullvekstmålet – hvordan er utviklingen?



- Bygrense: 7 % økning fra 2021-2022
- Osloringen: 6,1 % økning fra 2021-2022 (figur)
- Indre Ring: 4,5 % økning fra 2021-2022
- Alle bomstasjoner: 5,6 % økning fra 2021-2022

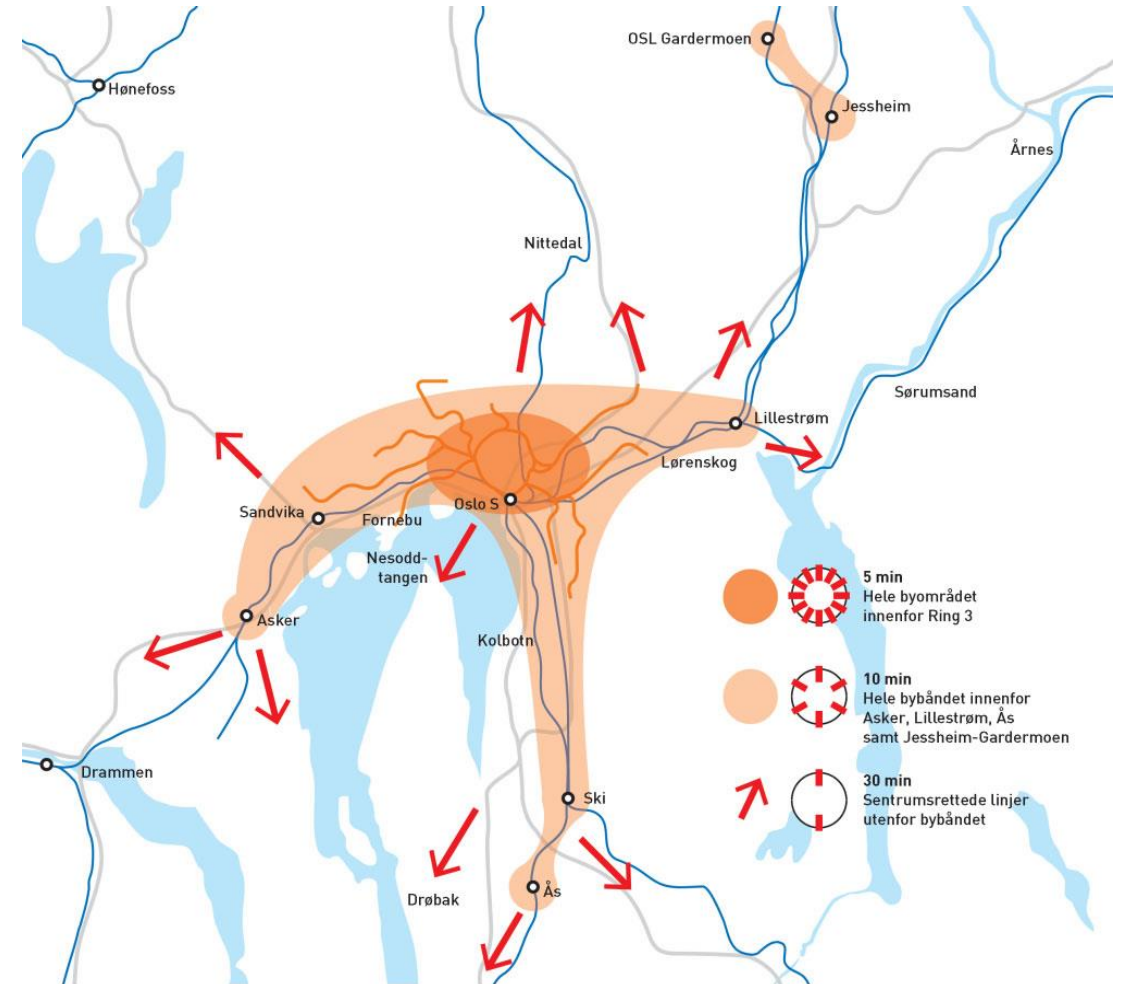
Restriktive tiltak har størst effekt på 0-vekstmålet

- Bompenger (miljø- og tidsdifferensierte takster)
- Redusere bruksfordeler for nullutslippsbiler (privatbiler)
- Parkeringsrestriksjoner
- Redusert fart/trafikkregulering

Det er behov for positive virkemidler (kollektivtilbud, gange og sykkel) når vi ønsker å redusere personbiltrafikken

Arealutvikling

- Bedre samarbeid på tvers av ansvarsområder nasjonalt, regionalt og lokalt
- Sikre at statlige virksomheter har nødvendig fleksibilitet i sine rammer til at de kan delta aktivt i samarbeid
- Videre fortetting og utvikling rundt kollektivknutepunkter
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og nye nasjonale forventninger
- **Sosial bærekraft**



Klima

- Det er bra transportvirksomhetene har levert en **klimarapport** som viser eksempler på hvordan Norge kan kutte klimagassutslippene med 55% slik Stortinget har forutsatt. De har laget et svært viktig grunnlag.
- Rapporten viser at **det er svært vanskelig å nå dette målet** – det er behov for å ta i bruk nye virkemidler – dette er foreløpig ikke fulgt opp av transportvirksomhetene.
- **Større satsing på nullutslippskjøretøy – godstrafikk - ladeinfrastruktur**
- **Kan ikke prioritere prosjekter** som øker klimagassutslipp og i tillegg øker biltrafikken inn mot de store byene.
- **Regjeringen får en stor jobb med flytte penger mellom de ulike formålene/rammene.**

Byvekstavtalen - erfaringer

- Byvekstavtalen bidrar til å styrke kollektivtrafikken – kollektivtrafikken er bærebjelken i transportsystemet i hovedstadsområdet
- Statlig bidrag til Fornebubanen og belønningsmidler er viktig

Men:

- Viktig at staten følger opp avtalen og prioriterer sykkel og gange
- Viktig med samhandling på tvers av ansvarsområder og forvaltningsnivåer
- Viktig å sikre både forutsigbarhet og fleksibilitet i en omskiftelig verden – forslag om å forenkle finansieringsordningen er bra

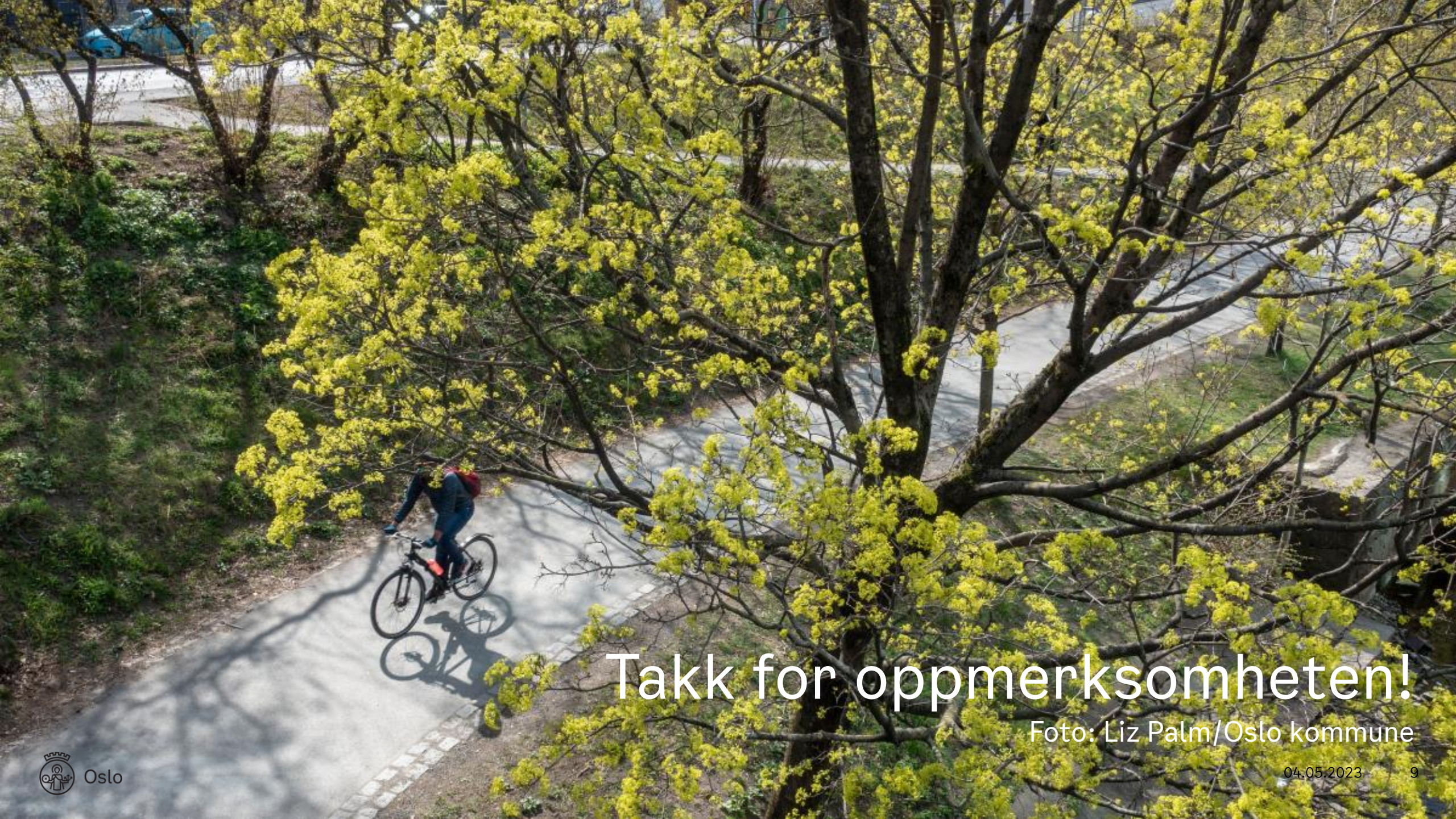
Byvekstavtalen må forlenges – rammene økes

- Plansamarbeidet (RP-ATP er en plan etter PBL – effektiv arealbruk)
- Oslopakke 3 (trafikkstyring, proveny)
- Statlig midler til infrastrukturtiltak
 - ny Majorstuen stasjon og ny sentrumstunnel T-banetunnel
- Økt overføring av midler til drift av kollektivtrafikk – gjerne i form av belønningsmidler
- **Staten må forplikte seg til den økonomiske avtalen**

Pålitelige togtilbud – persontransport i byområdene og nasjonal godstransport

Koordinering på tvers av departementer

- Økonomiske virkemidler – sikre drift og vedlikehold av infrastruktur og kollektivtilbud
- Plan- og bygningsloven – effektiv arealbruk må også følges opp på nasjonalt nivå
- Sosial bærekraft



Takk for oppmerksomheten!

Foto: Liz Palm/Oslo kommune



Oslo

04.05.2023

9