

Avtaler mellom stat - fylkeskommune og kommune (byvekstavtaler og bypakker)



Regjeringen har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. *Nullvekstmålet* ble først vedtatt som en del av Stortingets klimaforlik i 2012, og er fulgt opp i påfølgende Nasjonale transportplaner (NTP). Byvekstavtalene er statens viktigste verktøy for å nå dette målet.

Status over inngåtte avtaler finnes på [regjeringens nettsider for Belønningsordningen, bymiljøavtaler og byvekstavtaler](#)

1. Problem og formål

Det er et mål at veksten i persontransport med personbil i de ni største byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gåing. Nullvekstmålet er en forutsetning for å inngå byvekstavtaler. Målet omfatter personbiltransport i avtaleområdet, med unntak av:

- Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikk som verken starter eller stopper i det geografiske området for avtalen
- Trafikkarbeid knyttet til offentlig og privat tjenestetransport (mobil tjenesteyting)
- Trafikkarbeid knyttet til næringstransport.

Referanseåret for nullvekstmålet er avhengig av tidspunktet for inngåelse av avtale.

Forventet vekst i biltrafikken og befolkningsvekst i byområdene gjør måloppnåelse utfordrende. Ansvar for de transportpolitiske virkemidlene i byene er delt mellom staten, fylkeskommunen og kommunene. Det er avgjørende at virkemidlene sees i sammenheng og at det etableres ordninger for samarbeid mellom nasjonale, regionale og lokale myndigheter samt private aktører. En rekke slike ordninger (Forsøksordningen for kollektivtrafikk, Framtidens byer, By-/bompengepakker, Belønningsordningen) er utviklet og brukt i Norge.

Evalueringer av de ulike ordningene har vist at de bare i begrenset grad har bidratt til måloppnåelse på areal- og transportområdet. Dette forklares både med for svake forpliktelser mellom aktørene, for svak kopling mellom transport- og arealplanlegging og for lite ressurser til oppgavene (Norheim m. fl. 2012a og 2012b, Kjørstad m. fl. 2012, Norheim 2013, Ruud og Wallberg 2013, Haugsbø 2014, Sager m. fl. 2017, NTP 2018 - 2027).

Hensikten med byvekstavtalene er å møte behovet for langsiktighet, gjensidige forpliktelser og en sterkere kobling mellom areal og transport for å nå nullvekstmålet. Byvekstavtalene er politiske avtaler, og ikke juridisk bindende. Gjennom avtalene forplikter partene seg til tiltak og virkemidler som bygger opp under nullvekstmålet. Rammeverket og betingelsene i avtalene er omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029.

2. Byvekstavtaler i de ni største byområdene

Forpliktelser mellom stat og lokale myndigheter

Byvekstavtalene er langsiktige avtaler som innebærer gjensidige forpliktelser mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. Tønnesen og Christiansen (2017) gir en oversiktlig beskrivelse av utviklingen fra bompengepakker til byvekstavtaler

Forløperen til byvekstavtalene er *bymiljøavtalene*, som ble introdusert i Nasjonal transportplan (2014-2023) som et hovedgrep for å samordne areal- og transportpolitikken i de ni største byområdene, og som et virkemiddel for å oppnå nullvekstmålet. De første bymiljøavtalene ble inngått med Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune (2016-2023) og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (2017-2023).

Byutviklingsavtalene ble introdusert i 2015 som et grep for å konkretisere arealforpliktelsene

i bymiljøavtalene gjennom et forpliktende samarbeid mellom statlige og lokale myndigheter. For å integrere areal- og transportpolitikken ytterligere i de største byområdene er det to avtalene samordnet til byvekstavtaler. De første byvekstavtalene ble inngått i Bergen og Nord-Jæren høsten 2017.

Belønningsordningen er en insentivordning som ble opprettet for å bidra til å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av persontransport med bil. Belønningsordningen som separat ordning vil gradvis bli faset ut og midlene videreføres i byvekstavtalene.

Byutredninger som grunnlag for forhandlinger om byvekstavtale

I 2017 ga Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide byutredninger for byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Byutredningene skulle få fram kunnskap om virkemidler og kostnader for å oppfylle nullvekstmålet for personbiltrafikken og legge til rette for forhandling/reforhandling av byvekstavtaler. Byutredningene skulle også gi grunnlag for arbeidet med neste NTP (2022 - 2033). I utredningene er det synliggjort ulike måter å nå nullvekstmålet på, men det konkluderes ikke med én anbefaling. Hvilke virkemidler og tiltak som skal gjennomføres bestemmes i avtaleforhandlingene fra 2018 og framover.

Det er gjennomført utredninger i åtte byområder: Bergen, Trondheim, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. For Oslo var utredningsbehovet dekket gjennom KVU (Konseptvalgutredning) for Oslo-navet. Arbeidet har skjedd i samarbeid med Jernbanedirektoratet, fylkeskommuner og kommuner. Også Fylkesmannen har fulgt arbeidet.

Byutredningene kan lastes ned [her](#) eller via link på Regjeringens [nettsted](#).

Indikatorer for oppfølging av måloppnåelse

Regjeringen legger vekt på transparens i byvekstavtalene gjennom et felles minimum indikatorsett for oppfølging og dokumentasjon av måloppnåelse, se boks 8.1 fra NTP (2018 - 2029). Nullvekstmålet følges opp med to indikatorer som viser utviklingen av personbiltransporten. Indikatorsettet omfatter også supplerende indikatorer innenfor transportmiddelfordeling, reiser med kollektivtransport og klimagassutslipp. I tillegg rapporteres det på innsatsområdene areal og parkering.

Boks 8.1 Indikatorer for trafikkutvikling, arealbruk og parkering

Måлиндikator

Utvikling av persontransport, målt ved:

- Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen
- Endring i årsgjennomsnittet for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet
- Supplerende indikatorer:
 - Endring i transportmiddelfordelingen. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen
 - Endring i antall kollektivreiser (påstignende/reiser). Kilde: Statistisk sentralbyrå/kollektivselskapene (fylkeskommunene)
 - Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra veg (tonn CO₂-ekvivalenter) i byområdet. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Indikatorer for oppfølging av innsatsområder

Areal

- Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter,

sammenliknet med totalgjennomsnittet i referanseåret for avtalen

- Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets store sentra/større kollektivknutepunkt, sammenliknet med totalgjennomsnittet i referanseåret for avtalen

Parkering

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter:
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har maksid på opptil to timer
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising

Samarbeid er nødvendig. Kilde: Pixabay

Byvekstavtalene omtales i [Nasjonal transportplan \(2018-2029\)](#). Se spesielt på følgende avsnitt i kapittel 8 *God byvekst og mobilitet*:

- 2 Nullvekstmålet for persontransport med bil i byområdene
- 4 Bymiljøavtaler og byvekstavtaler - et viktig grep for helhetlig og effektiv virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåer
- 6 Økonomiske rammer og prioriteringer for perioden 2018 - 2029
- 7 Arbeidet med bymiljøavtaler og byvekstavtaler i de fire største byområdene.

3. Bypakker i mindre byområder

Begrepet bypakke omfatter den aktiviteten og transportpolitikken som inngår i en bompengoordning/bomring rundt et byområde. Finansieringen sikres gjennom et bompengeanlegg og midler fra statlige og/eller lokale myndigheter. I byområdene med byvekstavtale inngår bompengepakken som en del av denne avtalen.

Målsettingene med bypakkene er finansiering av infrastruktur generelt, og miljø-, fremkommelighets- og trafikksikkerhetstiltak. Det er også åpnet for at bompenger kan brukes til drift av kollektivtransport. Odelstingsproposisjon nr.15 (2007-2008) Om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23 danner grunnlaget for den nye bestemmelsen av vegloven § 27 om bruk av bompenger til drift av kollektivtransport, og beskriver vilkår og kriterier for dette.

I flere byområder som ikke er aktuelle for byvekstavtaler, ventes det en befolkningsvekst som kan gi transport- og miljøutfordringer. En samordnet og helhetlig satsing på effektiv og miljøvennlig bytransport og arealbruk vil derfor være gunstig også i disse byområdene. I

noen av byområdene kan lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst tilsi at det er ønskelig å planlegge bypakkene ut fra et nullvekstmål for persontransport med bil.

I Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det presisert at arbeidet med bypakker i mindre byområder skal skje innenfor etablerte prosesser for bompengesaker og i tråd med fastsatte prinsipper. Se avsnitt 8.5 «Bypakker i mindre byområder» og boks 8.2 i [Nasjonal transportplan \(2018-2029\)](#), gjengitt nedenfor.

Boks 8.2 Prinsipper for bypakker i mindre byområder:

1. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. Det må i slike tilfeller dokumenteres at gjennomgangstrafikken har nytte av tiltakene som bompengene bidrar til å finansiere.
2. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene. Plasseringen skal legge til rette for en effektiv innkreving og at de bilistene som betaler bompenger, drar nytte av tiltakene. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene.
3. Sammensetningen og omfanget av bypakkene skal fortsatt vurderes ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (f.eks. fra KVU/KS1) og måloppnåelse. Klima- og miljømål skal vektlegges, men må også veies opp mot andre relevante mål. Bypakkenes omfang må ikke blåses opp som følge av mulighet for bompengefinansiering.
4. For at bompengeinnkreving skal kunne vurderes i mindre byområder må bypakkene inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten i vegnettet.

Bompengefinansierte bypakker skal vurderes enkeltvis. I vurderingen skal det legges vekt på nytteprinsippet ved fastsetting av bompengeopplegg. Nytteprinsippet skal forstås i vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektiv kan finansieres dersom de gir nytte for betaler.

4.Hvor er tiltakene egnet - hvilke avtaler hvor?

Byvekstavtaler i større byområder

Per mars 2019 er det inngått bymiljø-/byvekstavtale i Oslo/Akershus, Trondheim, Nord-Jæren og Bergen. Det pågår reforhandlinger i alle byområdene i etterkant av at NTP 2018-2029 ble lagt frem. Det er åpnet for å starte forhandlinger med de fem neste byområdene i inneværende NTP-periode (2018 - 2029).

Bypakker i mindre byområder

Ordningen med byvekstavtaler gjelder de ni største byområdene, og nullvekstmålet for persontransport med personbil er i praksis knyttet opp mot disse avtakene.

I mindre byområder vil ordinære bypakker med bompengeinnkreving kunne være et velegnet verktøy for å finansiere transporttiltak og tiltak for bedre miljø og klima. Dette forutsetter

lokalt initiativ og tilslutning. Det er etablert bypakker i mindre byområder som bl.a. Bodø og Harstad, og flere bypakker er under planlegging.

5. Effekter av forpliktende avtaler

Det er for tidlig å vurdere effekter av byvekstavtalene og forpliktende avtaler mellom de ulike aktører i byutviklingen. FoU-resultater fra evalueringer av tidligere avtaletyper på området har vært benyttet ved utforming av opplegget for byvekstavtaler og gir indikasjoner på forutsetninger for å få effekter.

Analyser av de økonomiske konsekvensene av å etablere forpliktende avtaler om økt satsing på kollektivtransport, gange og sykling i de største byområdene i Norge viser at den sterke befolkningsveksten i de største byene krever økte investeringer i transportsystemet. Håndteres veksten av kollektivtransport, sykkel og gange, blir investeringsbehovet halvparten av det som trengs hvis store deler av veksten håndteres av personbiltrafikk (Norheim m fl 2012b).

Helhetlige tiltakspakker kan redusere finansieringsbehovet med opptil 30 prosent. Hvis en klarer å endre viktige rammebetingelser (økt fortetting, redusert parkeringsdekning, økte kostnader for å kjøre bil og økt fremkommelighet for kollektivtransporten) med 10 prosent i de ni byområdene vil det årlige driftstilskuddet til kollektivtransporten i 2030 kunne reduseres med ca. 1,8 mrd. kroner (fra 6,3 mrd. kroner i 2010 til 4,5 mrd. kroner i 2030 (ibid)).

I evalueringer av tiltakspakkene og belønningsmidlene peker Norheim m. fl. (2012a), Kjørstad m. fl. (2012), og Ruud og Wallberg (2013) på behov for følgende endringer:

- *Økte rammer:* Den økonomiske rammen vurderes som for lav til å gi et tilstrekkelig insentiv for endret virkemiddelbruk i de største byene, men er vurdert som et effektivt virkemiddel for de mellomstore byene.
- *Lengre avtaleperiode:* Mye av effektene av satsinger kommer etter at avtalen er avsluttet. Lengre avtaler, for eksempel 10 år, som gir byområdene langsiktige og forutsigbare rammer på transportområdet vil være mer hensiktsmessig.
- *Hensyn til eksisterende rammebetingelser:* En utfordring med dagens ordning er at fokus ligger på endring og ikke på tiltak som allerede er gjennomført.
- *Stereke sammenheng mellom Belønningsordningen og Bypakkene,* der utbetalingene avhenger av måloppnåelse er ønskelig.

På bakgrunn av blant annet disse evalueringene av belønningsordningen varslet Samferdselsdepartementet i Nasjonal Transportplan (2013-2024) at:

" Retningslinjene for ordningen [vil] bli revidert for avtaler gjeldende f.o.m. 2014.

Revisjonen av retningslinjene vil ta utgangspunkt i at avtaleperioden kan utvides til maksimalt 8-10 år, avhengig av konkrete forhold knyttet til det enkelte byområdet, men at avtalen reforhandles hvert fjerde år. Videre skal styring av belønningsavtalene legge vekt på mål og resultat, og avtalen bør inneholde delmål som det kan styres etter" (Nasjonal Transportplan 2013-2024).

Her ligger altså flere elementer som nå inngår i de nye byvekstavtalene som kommer i 2018

6. Vurdering av styringsmodeller

Evalueringene av bypakkene og belønningsmidlenes effekter med hensyn til å nå målsettingene i Klimaforliket (Norheim m fl 2012a, Ruud og Wallberg 2013) viste:

- Store forskjeller mellom nasjonale og lokale målsettinger for reduksjon i bilbruk
- Stor forskjell mellom forventede effekter av bypakkene og nasjonale målsettinger i Klimameldingen
- Større behov for investeringer enn det som kan finansieres innenfor ordinære budsjetter.

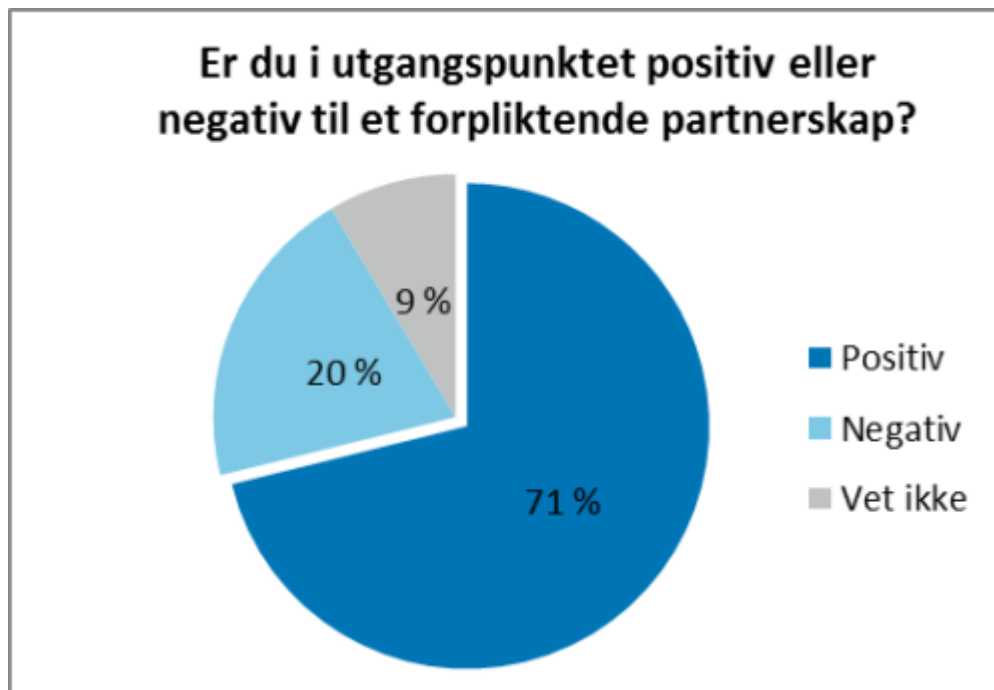
Hovedkonklusjonen var derfor at det er behov for et mer forpliktende partnerskap mellom staten og lokale myndigheter. Nye avtaler bør fokusere på resultatene som oppnås, heller enn tiltakene som gjennomføres (Kjørstad m fl 2012). Byene bør selv bestemme hvilke tiltak som skal gjennomføres, men hvor mye de får i støtte må avhenge av hvordan de klarer å bedre konkurranseforholdet for kollektivtransporten i forhold til bil, se Norheim m. fl. (2012a), og Ruud og Wallberg (2013).

NIBRs studier av forhandlinger og planpraksis i de større byområdene peker også på forutsetninger for at byvekstavtalene skal fungere (Hansen og Myrvold 2017). Viktige forutsetninger knyttet til avtalens innhold er:

- At avtalens formelle status som politisk avtale likevel oppfattes som bindende, for å gi systematisk retning av enkeltbeslutninger.
- At den regionale plan som ligger til grunn for avtalen faktisk gir retning mot et bærekraftig areal- og transportmønster.
- At det utvikles gode indikatorer for lokalisering av vekst, og at både stat og kommune/fylkeskommune måles.

Partenes håndtering av forhandlingssituasjonen og evne til effektiv forankring av beslutninger, dvs. uten for mange forankringssløyfer, er også vesentlig. Den parlamentariske byrådsmodellen ser ut til å gi kommunene den nødvendige styrke i forhold til staten.

Hvordan det lokale nivået ser på det at staten legger begrensninger på det lokale handlingsrommet har betydning for resultatene. Forpliktende avtaler vil kunne redusere den lokale motstanden mot restriktive tiltak. En spørreundersøkelse blant lokalpolitikere i 2012 (Norheim m. fl. 2012b) viste at om lag 70 prosent av politikerne i de største byområdene var positive til et forpliktende partnerskap med staten, mens om lag 20 prosent var negative, se figur 1.



Figur 1: Kommunepolitikernes holdning til partnerskap med staten. Svarfordeling på spørsmålet «Er du i utgangspunktet positiv eller negativ til et forpliktende partnerskap mellom stat, fylkeskommune og kommune?». N=863. Kilde: Haugsbø 2014.

De fleste av de lokale politikerne mente at det i første rekke er de positive virkemidlene som bør prioriteres (Norheim m. fl. 2012b). Økt statlig finansiering vil likevel kunne øke interessen også for restriktive tiltak. Med en økning i statlig finansiering på f.eks. 10 prosent vil lokale myndigheter kunne akseptere ca. 7 prosent økte bomavgifter eller 6 prosent redusert parkeringsdekning i sentrum.

På grunnlag av de tidligere erfaringer gjelder nå følgende modell for organisering i forhandlings- og oppfølgingsfasen for byvekstavtalene:

- Forhandlingene organiseres med en politisk styringsgruppe (ledes av Samferdselsdepartementet) og en administrativ forhandlingsgruppe (ledes av Vegdirektøren med deltakelse fra jernbanedirektøren, fylkesmannen og administrativ ledelse i fylkeskommune og berørte kommuner).
- Ved behov deltar kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkesordførere og berørte byråder eller ordførere.
- Etter at denne modellen er etablert, vil den politiske styringsgruppen være ansvarlig for den overordnede oppfølgingen av byvekstavtalen.
- Den løpende oppfølgingen skjer i en administrativ koordineringsgruppe, som tilsvarer den administrative forhandlingsgruppen.

7. Finansiering av Byvekstavtaler 2018 - 1929

Det er satt av 66,4 mrd til statlig støtte av byvekstavtaler for å nå nullvekstmålet i NTP 2018-2029. Et viktig bidrag i de fire største byområdene at staten finansierer 50 prosent av prosjektkostnadene til større kollektivtrafikkprosjekt. Det er lagt opp til at byvekstavtalene kan reforhandles etter hver fremleggelse og behandling av Nasjonal transportplan.

Gjennom byvekstavtaler bidrar staten med følgende midler:

- Belønningsmidler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak langs riksveg
- Statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen)
- Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen der det er aktuelt.

Se tabell 8.3 fra [NTP \(2018 - 2029\)](#):

Tabell 8.3 Rammefordeling statlige midler til de ni største byområdene. Mill. 2017-kr.

	Bruksområder	Ramme NTP 2018–2029
Kap. 1320 post 30 Bymiljøavtaler og byvekstavtaler	Kollektiv-, sykkel- og gangetiltak langs riksveg, inkl. sykkелеkspressveger	24 024
Kap. 1330 post 63 Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekter	Statlig delfinansiering av lokale kollektivløsninger	24 144
Kap. 1330 post 64 Belønningsmidler til bymiljøavtaler og byvekstavtaler ¹	Lokale tiltak og drift av kollektivtransport	11 952
Kap. 1352 post 73 Kjøp av infrastruktur-tjenester – investeringer	Stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen	996
<i>Sum bymiljøavtaler og byvekstavtaler</i>		<i>61 116</i>
Kap. 1330 post 61 Belønningsordningen for bedre kollektivtransport mv. ¹	Lokale tiltak og drift av kollektivtransport	5 244
<i>Samlet ramme til de ni største byområdene</i>		<i>66 360</i>

¹ Belønningsordningen som separat ordning skal på sikt fases ut, men midlene blir videreført i bymiljøavtalene og byvekstavtalene. Fordelingen av midler mellom kap. 1330 postene 61 og 64 avhenger av når avtalene blir inngått. Samlet ramme til belønningsmidler er derfor sløssmessig fordelt mellom de to postene.

Avtalepartene må forplikte seg til en tiltaksportefølje og arealutvikling som sannsynliggjør måloppnåelse. Det er et krav at prosjektporteføljen som ligger til grunn for byvekstavtalene har et tilstrekkelig finansieringsgrunnlag. Dette består i praksis av statlige og lokale midler i kombinasjon med bompenger.

8. utfordringer ved nye samarbeidsavtaler

Tidligere avtaler mellom stat og kommuner har ikke alltid fungert etter sin hensikt. På bakgrunn av evalueringer og tidligere erfaringer er Byvekstavtalene lansert som statens verktøy for å følge opp målsetninger innenfor klima og miljø i transportsektoren. Byvekstavtalene er gjensidig forpliktende avtaler mellom statlig og lokalt nivå der det stilles tydeligere krav om resultater og det skal i større grad fokuseres på hva som oppnås og ikke på hvilke detaljtiltak som brukes i prosessen (NTP 2018 - 2029).

Tønnesen (m. fl. 2018) skriver at det vil være utfordringer knyttet til å følge opp det nye regimet til byvekstavtalene. Både når det gjelder å konkretisere mål og delmål, og utvikle etterprøvbare indikatorer for flere faktorer enn kun persontransport (lokal forurensning, støy, arealforbruk, attraktiv nærmiljøer mv). Ikke minst gjelder dette arealutviklingen, der indikatorene viser at det legges stor vekt på fortetting i sentrumsområder og ved viktige knutepunkter. Det er ikke etablert indikatorer for bymiljøkvaliteter (Tønnesen m. fl. 2018).

I følge Hansen og Myrvold (2017) har kommunene lengre tradisjoner for å se sektorpolitikk i sammenheng enn staten. Det kan bli interessant å se om byvekstavtalene vil føre til at staten i større grad ser ulike sektorpolitiske mål i sammenheng. (Ibid)

En annen utfordring ligger i at selve nullvekstmålet er knyttet opp mot utvikling i personbiltransporten. For å nå globale klimamål er det også behov for tiltak når det gjelder næringstransporter og gjennomgangstrafikk.

9. Bruk av Tiltakskatalogen for transport og miljø

Tiltakskatalogen ttk.test.dittweb.no inneholder mange tiltaksbeskrivelser som kan være aktuelle for å bedre klima og miljø. Noen eksempler på tiltak som kan være nyttige i arbeidet med byvekstavtaler er:

- Data om retningen på ulike tiltaks effekter der det ikke finnes eksakte tall på atferds- eller miljøeffekter
- Hvert enkelt tiltak gir kunnskap om supplerende tiltak som fortrinnsvis bør gjennomføres samtidig. Katalogen har også et tiltak som fokuserer på [Kombinasjoner av tiltak](#)
- Argumenter som kan begrunne iverksettelse av en tiltakstype
- Kunnskap om forutsetninger for effekt, relatert til så vel sosiodemografiske som bystrukturelle faktorer
- Kunnskap om utfordringer og barrierer ved gjennomføring.

Tabell 1 gir en oversikt over aktuelle tiltaksbeskrivelser på tema som var omfattet av byutredningene. For flere tema er det utarbeidet oversikter over relevante effekter, se link i gult. For hvert tiltak angir oversiktsskjemaet typer studier kunnskapen bygger på samt forutsetninger og faktorer som påvirker effektene. Tiltakene i katalogen er utarbeidet i perioden 2011 - 2018.

Tabell 1: Virkemidler/innsatsområder i byutredningene samt tiltak i katalogen som kan ha relevante fakta og vurderinger av effekter. Stikkordene i tredje kolonne er navn på tiltak som kan brukes til søk i ttk.test.dittweb.no.

Virkemiddel/ Tiltaksområder	Virkemidler (basis) i byutredningene angitt/beskrevet i retningslinjene	Tiltak i tiltakskatalogen som kan supplere fakta, analyser og vurderinger i byutredningene
Langsiktige basistiltak		
Arealbruk	Kommuneplan/regional ATP	Lokalisering arbeidsplasser og bolig Trafikkreduserende fortetting Fortetting med kvalitet
	Befolkningsvekst fra SSB	
	Ytterligere fortetting	
	Arbeidsplasslokalisering	
Veg- og baneinfrastruktur	Vegnett	Kapasitet i vegnettet
	Jernbanenett	Lokalisering godsterminaler
	Kollektivnett buss	Rett kollektivtilbud på rett sted
Transportmidler som skal ta veksten		

<u>Kollektivtransport</u>	Rutenett, framkommelighet Reduserte avstander, kortere reisetid, lavere skjult ventetid Effektivisering Stoppmønster og frekvens kollektivtransport Differensierte takster	Framkommelighet, Utvikling av rutetilbudet, Knutepunktutvikling Taksttiltak - endring av takster, Gratis kollektivtransport, Effektiv prising av kollektivtransport Tilskudd tilgjengelighet kollektivtransport
		Sykkelveg og sykkelvegnett, Ekspressvei for sykler, Sykkelgate, Innfartsparkering sykkel, , Sykkelparkering, Drift og vedlikehold sykkelanlegg, Sykkelveginspeksjon, Samarbeid i sykkelbyer, Trafikkregler, ITS for sykkel, Bysykkelordninger, Beskyttede sykkelfelt, Verksted for sykkelplanlegging.,
<u>Sykling</u>	Sammenhengende sykkelvegnett Ekspressvei sykkelruter Økt drift og vedlikehold Sykkelparkering Dusjfasiliteter o.l.	
<u>Gåing</u>	Sammenhengende gangnett Prioritering fotgjengere Vedlikehold og vinterdrift Framkommelighet gående ved anleggsarbeid	Lokal gåstrategi, fysiske anlegg for gående, Gangfelt og andre kryssingssteder, Drift og vedlikehold av gangarealer, Trafikkregler for gående, Universell utforming, Snarveier, Benker og hvileplasser, Belysning for gående, Gåing til og fra holdeplasser
Regulering persontransport med bil		
Økonomiske virkemidler	Miljødifferensierte bomsatser Lavutslippssoner	Miljødifferensierte bompenger, Lavutslippssone, Drivstoffavgifter, Engangsavgift personbiler Elektrifisering av bilparken, Utskifting av kjøretøyparken
<u>Parkering</u>	Parkeringsavgifter Kort- og langtidstakster Parkeringskapasitet vha pris Boligsoneparkering Tilgjengelighet RTMs P&Rmodell	Parkeringsregulering, Maximumsnormer, Parkeringsavgift, Behovsbasert arbeidsparkering, Boligsoner/beboer- parkering, Parkering atskilt fra boligen, Innfartsparkering for biler Sambruk av parkeringsplasser, Frikjøp av arealer til parkering,

Holdningsskapende arbeid og mobilitetspåvirkning

Kampanjer for økt sykling, gange, kollektivtransport
Mobilitetsplaner
Bildeling
Videomøter
Fleksible arbeidstid

Kampanjer for å begrense bilkjøring,
Kampanjer for gåing og sykling blant barn,
Belønning miljøvennlig kjøring,
Fleksible arbeidstidsordninger,
Samkjøring med bil, Delt eie og bruk av bil,
Gående skolebuss, Mental reiseplanlegging, Offentlig aksept for restriktive tiltak, Personlig transportplanlegging og kampanjer

10. Referanser

Amundsen, A. 2017

[Selvkjørende kjøretøy](#). Tiltaksbeskrivelse i tiltak.no.

Energi- og miljøkomiteen på Stortinget 2012

St. Meld. Nr. 21 (2011-2012). Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen til (Klimaforliket).

Hansen, G. S. og Myrvold, T.M. 2017

Storbyutvikling gjennom forhandling: Byen som forhandler med statlige aktører. Plan nr 5/2017.

Haugsbø, M. S. 2014

Statlig - kommunale avtaler. Tiltaksbeskrivelse i tiltak.no

Kjørstad, K. N., Norheim, B. og Nilsen, J. 2012

[Bypakker: Hva skal til for å nå klimaforliket?](#) Oslo, Urbanet analyse. UA-rapport 36/2012.

Klima og miljøverndepartementet 2012

[St. Meld. Nr. 21 \(2011-2012\)](#). Norsk klimapolitikk.

Norheim, B., Nilsen, J. og Ruud, A. 2012a

[Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk](#). Forslag til ny innretning. Oslo, Urbanet analyse. UA-rapport 34/2012.

Norheim, B., Frizen, K. og Ellis, I. O. 2012b

[Forpliktende avtaler om utbygging av miljøvennlige transportformer i de største byområdene](#). Oslo, Urbanet analyse. UA-rapport 35a/2012.

Norheim, B. 2013

[Bymiljøavtaler i NTP. Et godt virkemiddel for bedre kollektivtrafikk og miljø?](#) Oslo, Urbanet analyse. UA-notat 52/2013.

Ruud, A. og Wallberg, S. 2013

De fireårige belønningsavtalene. Evaluering av byområdenes resultater 2012. Oslo, Vegdirektoratet.

Sager, T., Bull-Berg, H. Og Grindvoll, I.L.T: 2017

Transportpakker. Litteraturgjennomgang og kartlegging av transportpakker som store offentlige investeringsprosjekter. Concept arbeidsrapport. Trondheim; Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.

Samferdselsdepartementet 2009

[St.meld.nr. 17 \(2008-2009\)](#). Om Oslopakke 3, trinn 2.

Samferdselsdepartementet 2012

St.meld.nr. 26 (2012-2013). Nasjonal Transportplan (2014-2023).

Samferdselsdepartementet 2013a

[Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Retningslinjer.](#)

Samferdselsdepartementet 2016

[St.meld.nr. 33 \(2016-2027\)](#). Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Statens Vegvesen 2017

[«Retningslinjer for byutredninger. Versjon 4.»](#)

Trafikanalys 2018

Fordon i framtiden - elektrifisering, automatisering och digitalisering. Trafikanalys, PM 2018:3.

Tønnesen, A. og Christiansen, P. 2017

Fra bompengepakker til bymiljø- og byvekstavtaler. Samferdsel 14.11.2017.

Tønnesen, A., Krogstad, J.R., Christiansen, P. og Westskog, H. 2018

Byvekstavtalen -balansekunst for nullvekst. Samferdsel 25.5.2018.