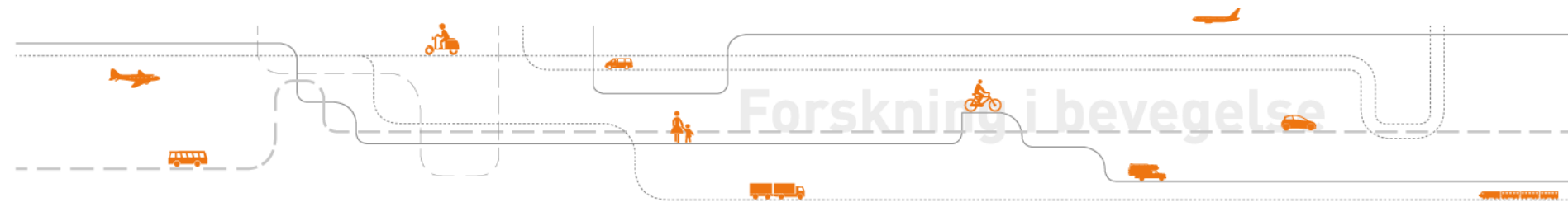


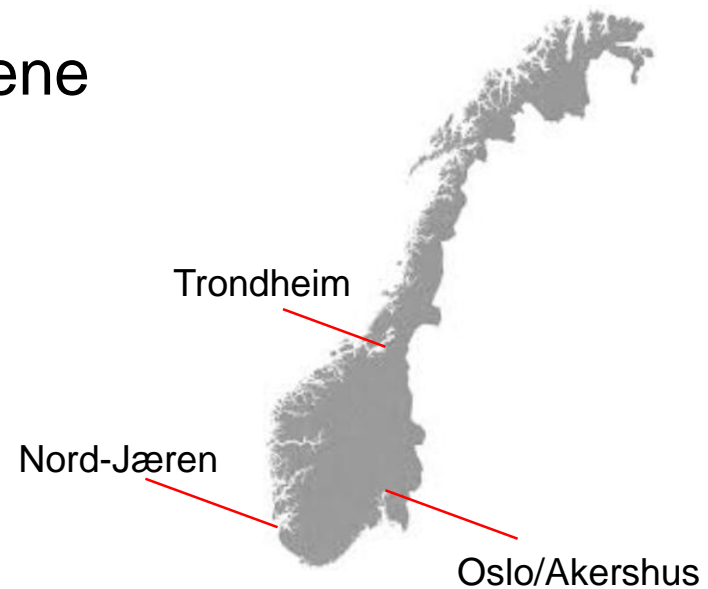
Bymiljø- og byvekstavgiftene - organisering, forhandling og nullvekstålet

Anders Tønnesen

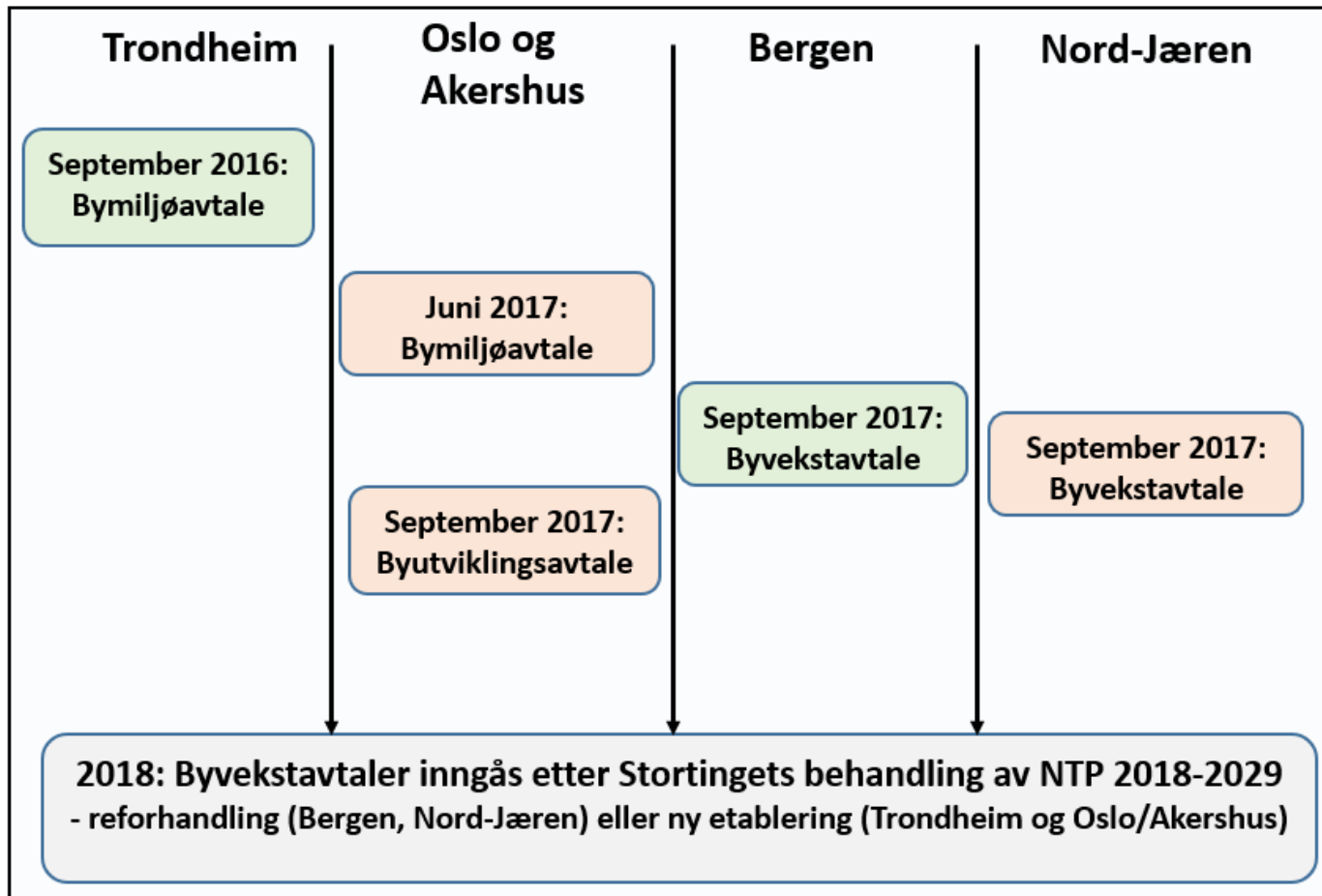
Transportøkonomisk institutt



- Fireårig prosjekt, finansiert av Norges forskningsråd
- Samarbeid mellom CICERO (prosjektledelse), NIBR/OsloMet og TØI
- Fokus på bymiljø-/byvekstavtalene i Trondheim, Oslo/Akershus og Nord-Jæren



Bymiljøavtaler + byutviklingsavtaler = byvekstavtaler



Reforhandling og førstegangs avtaler

- Reforhandling:
 - Oslo/Akershus, Trondheimsregionen, Bergensregionen og Nord-Jæren
- Førstegangs avtaler:
 - Grenland, Nedre Glomma, Buskerudbyen, Kristiansandsregionen, Tromsøregionen
- Sentrale endringer:
 - Omegnskommunene til kjernebyen tas i større grad inn i avtalene
 - Med større vektlegging av arealdimensjonen får Kommunal- og moderniseringsdepartementet en viktigere rolle

Overordnet om bymiljø- og byvekstavtalene

- Avtaleverket er tenkt å etablere gjensidig forpliktende samarbeid mellom stat, fylke og kommune om areal- og transportutvikling
- Bymiljø-/byvekstavtalene framsettes som et av statens viktigste virkemidler for å nå *nullvekstmålet*
- 66,4 mrd er satt av for perioden 2018-2029 gjennom byvekstavtaler, bymiljøavtaler og belønningsordningen
- Stortingets mål om nullvekst i persontransport utgjør den overordnede rammen for byvekstavtalene

En konsentrasjon rundt de ni største byområdene

- Framtidens byer, belønningsordningen, bymiljøavtalene, byutviklingsavtalene, byvekstavtalene avgrenser seg alle til landets ni største byområder
- Bymiljø-/byvekstavtalene gir landets fire største byområder har anledning til å søke om investeringsstøtte til *'fylkeskommunal kollektivinfrastruktur av stor nasjonal interesse'*:
 - Fornebubanen i Oslo og Akershus, bybane i Bergen, superbussløsning i Trondheim og bussvei i Stavanger

Likeverdighet og gjensidig forpliktelse

- NTP 2014-2023 framhever bymiljøavtalene som en ny arbeidsform, der staten, fylkeskommunene og kommunene skal oppfattes som likeverdige parter
 - *Sammen skal de definere og gjensidig forplikte seg til å følge opp felles mål fastsatt i avtalene*

Noen av arealforpliktelsene i byutviklingsavtale for Oslo og Akershus

- 'Denne byutviklingsavtalen skal konkretisere hvordan partene vil samhandle for å følge opp føringene i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus'
- Forpliktelse staten:
 - *at statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging legges til grunn for lokalisering av statlige virksomheter*
- Forpliktelse Akershus FK og Oslo kommune:
 - *å arbeide for et arealeffektivt utbyggingsmønster*

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Statsråd Jan Tore Sanner
Postboks 8112 Dep, 0032 Oslo

postmottak@kmd.dep.no

Statens medvirkning til å realisere mål i bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler

Vi viser til møte mellom politisk ledelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet og KS storbynettverk 10. februar. Et sentralt tema i møtet var arbeidet med å realisere målene om bærekraftig byutvikling, slik disse kommer til uttrykk i bymiljøavtaler og arbeidet med byutredninger og byutviklingsavtaler. I dette arbeidet er statens ansvar og roller av stor betydning, og dette ble uttrykt fra storbyenes side i møtet. I dette brevet konkretiserer byene i KS storbynettverk våre forventninger til Staten i det videre arbeidet med bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler, eller samlede byvekstavtaler. Politisk ledelse i Bergen, Bærum, Kristiansand, Oslo, Stavanger, Tromsø og Trondheim står sammen om innholdet.

Giensidig forpliktende avtaler

Avtalene omhandler investeringer til infrastruktur for å nå nullvekstmålet (Bymiljøavtale) og retningslinjer for arealbruk (Byutviklingsavtale). Det er videre intensjonen å samle disse avtalene i en avtale (Byvekstavtale), og forhandlinger om slike samlede avtaler er nå igangsatt for Bergen og Stavanger-regionen. Avtaleverket skal være basert på et faglig grunnlag, en strategisk areal- og transportutredning (Byutredning). Gjennom dette avtaleverket kan det etableres gjensidig forpliktende avtaler mellom storbyene og staten om hvilke tiltak som skal gjennomføres innen arealbruk og transport, for å nå klimamålene.

Imidlertid ser storbyene utfordringer. Kommunenes vilje til utvikling i retning av klimavennlig byer må følges opp av statlig koordinering og statlige investeringer.

Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP) skal bidra til at man gjennom samordnet planlegging skal kunne nå klimaforlikets mål om at transportveksten i storbyene skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange. NIBR-rapport 2016:10 konkluderer imidlertid med at statlige styringsdokumenter, statlige utredningsprosesser, statlig eiendomsforvaltning og statlige lokaliseringvalg ikke alltid følger statlige planretningslinjer eller vedtatte regionale planer. Storbyene mener at statlige aktører må forplikte seg til de samme statlige og regionale styringssignalene som storbyene og deres omegnskommuner må følge.

Staten rår over en rekke virkemidler som har betydning for trafikkutvikling, arealbruk og klimagassutslipp. Staten må medvirke innen flere områder om vi skal lykkes med å nå felles mål. Storbyene vil framheve statens medvirkning innen følgende tema:

1. Lokalisering av statlig virksomhet - arealbruk

Lokalisering av statlig virksomhet i storbyene er ikke optimal for å nå mål om å minimere transport. Statens rolle som eiendomsforvalter og leietaker har stor betydning for å oppnå god arealutnyttelse og trafikkutvikling i storbyene. Dette gjelder virksomheter som universitet, sykehus og andre statlige etater/kontorer. Det er viktig at bygninger som staten disponerer ligger nær gode kollektive transporttilbud og er lett tilgjengelig for fotgjengere og syklistene – både arbeidstakere og besøkende. Gode eksempler på rett lokalisering er utbyggingen av St. Olavs hospital og beslutningen om å samlokalisere NTNU sentralt i Trondheim. En mer omdiskutert lokalisering er Stavanger

KS storbynettverk samlers seg om felles uttalelse

Nullvekstmålet

- Veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (klimaforliket)
- Byvekstavgiftene er lansert som et av statens viktigste verktøy for å nå nullvekstmålet
- Målet skal oppnås for hele byområdet, ikke bare kjernebyen

Operasjonaliseringen av nullvekstmålet i avtalene

- Målet stadfester ikke transport-reduksjon, kun nullvekst
- I hvilken grad er det et ambisiøst mål for byområder med høy bilbruk og/eller lav befolkningsvekst?
- Godstransport inkluderes ikke
- Målet fokuserer på kjørelengde, uavhengig av om det bilbruken er knyttet til fossilt drivstoff eller ikke

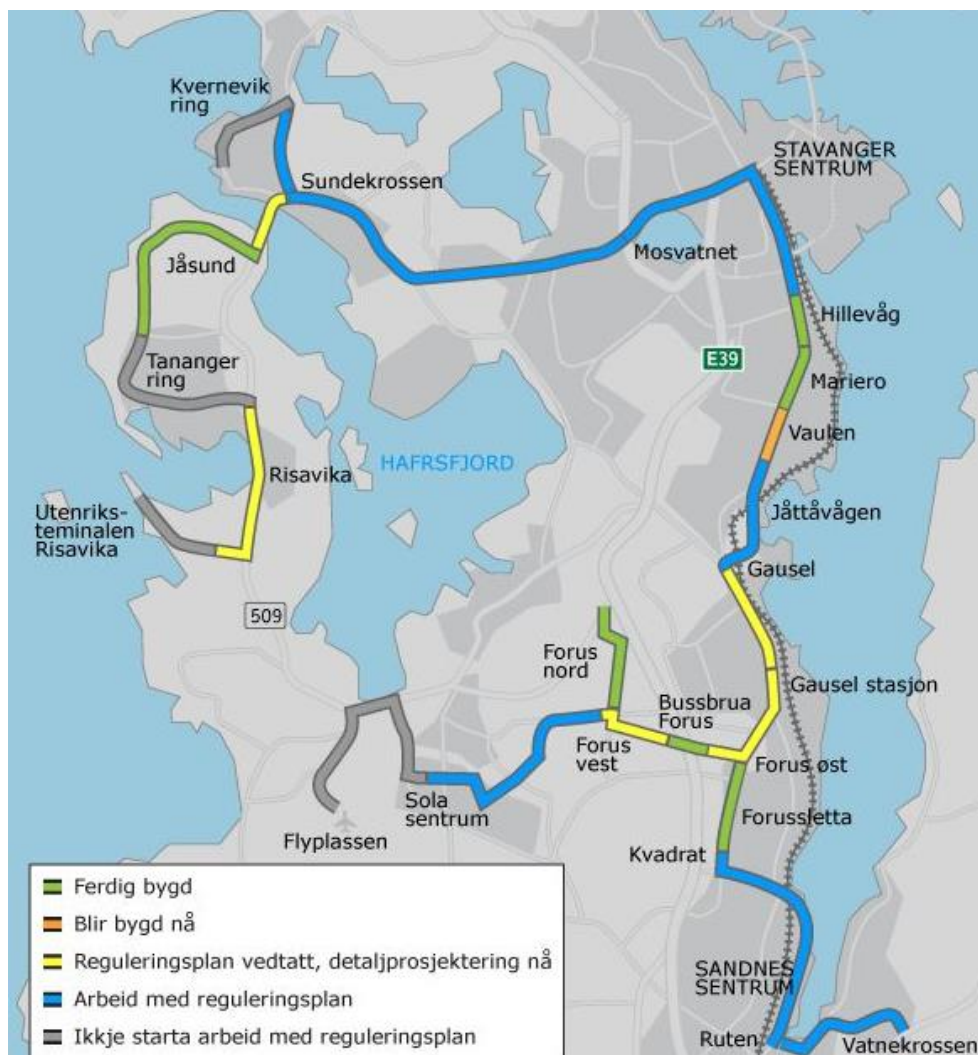
Operasjonaliseringen av nullvekstmålet i avtalene

- Gjeldende NTP
 - *‘Nullvekst i persontransport med bil i byområdene er dels et mål for å redusere klimagassutslippene’ (s. 146).*
 - *‘Null- og lavutslippsbiler bruker like mye vegkapasitet og parkeringsareal som diesel- og bensinbiler, og bidrar til kø, ulykker, støy og svevestøv’ (s.147)*
- Nullvekstmålet tjener antagelig ikke som et insentiv for elektrifisering av bilparken eller for utforming av bedre godstransport i by, men slik målet er utformet sikrer det en bredere relevans og varighet

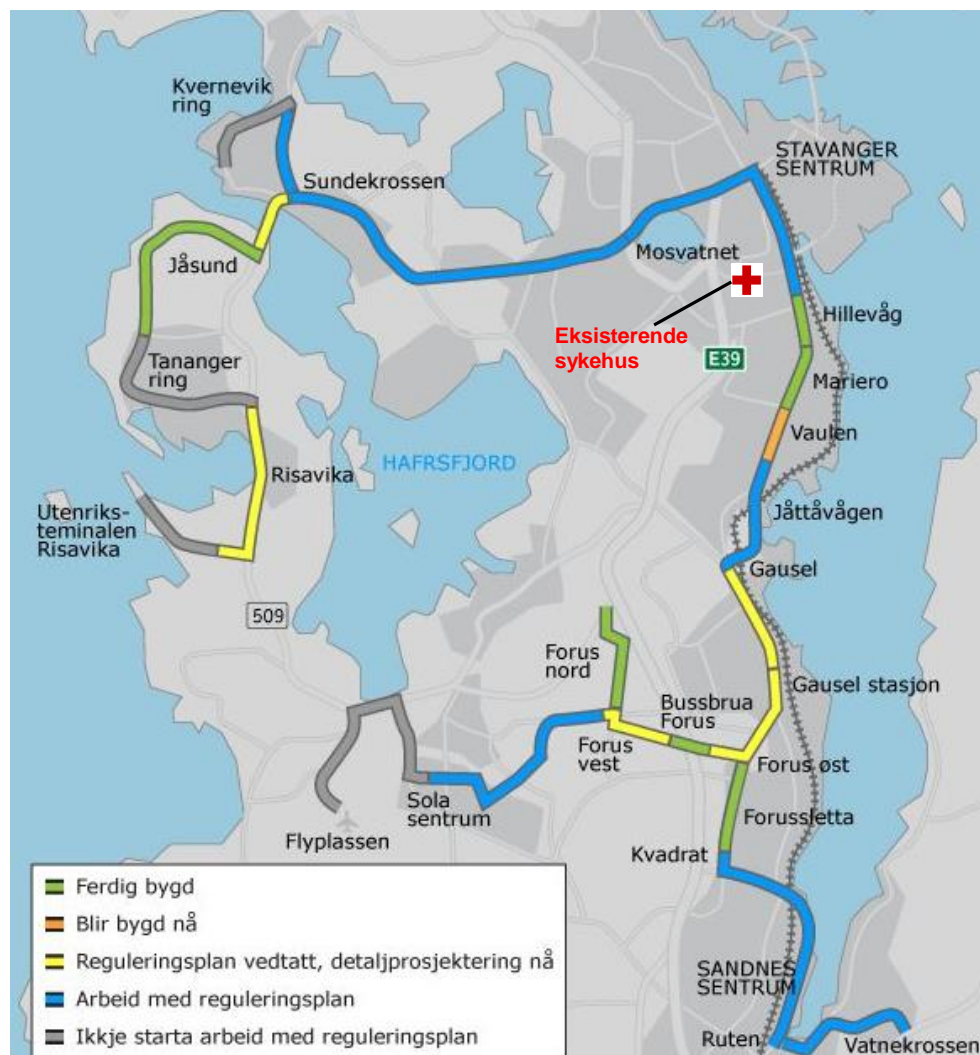
Avgrensning av avtalenes rekkevidde

- Utvikling av areal- og transportsystem er omfattende politikkfelt
- Byvekstavtalene dekker noen dimensjoner av areal- og transportsystemutvikling, noen dekkes i mindre grad
- Blant annet som resultat av organisatoriske forhold eller hvor langt et prosjekt har kommet når byvekstavtalen ble inngått
- Eksempler på store prosjekt som ikke er sentrale i inngåtte bymiljø-/byvekstavgifter
 - Lokalisering av nytt sykehus på Nord-Jæren

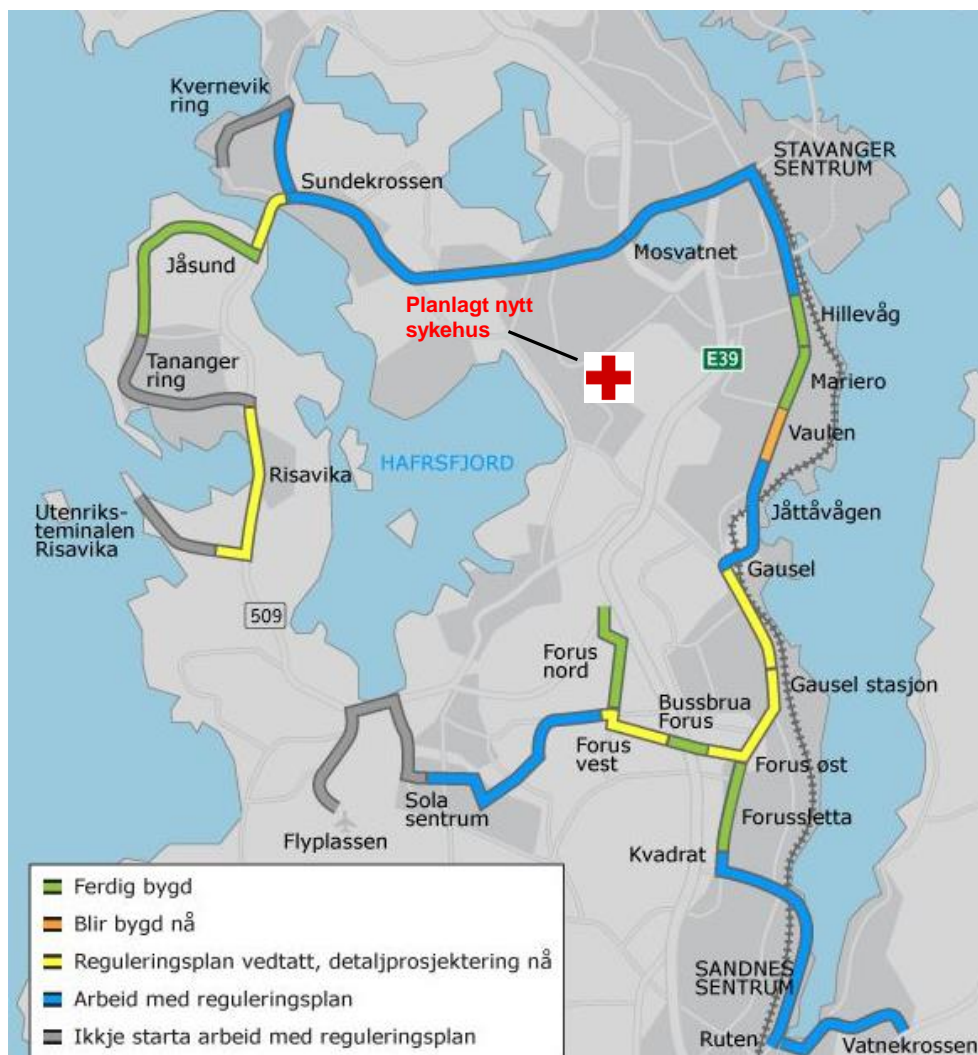
Lokalisering av nytt sykehus på Nord-Jæren



Lokalisering av nytt sykehus på Nord-Jæren






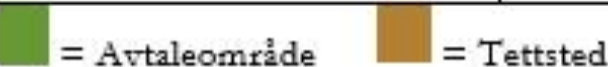
Lokalisering av nytt sykehus på Nord-Jæren



Kommunal deltakelse i byvekstavtalene

- Byvekstavtalene bygger på tidligere bypakker
- Disse har forskjellig struktur og i en første fase har det vært påent for betydelige forskjeller i bymiljø-byvekstavtalene
- De tre avtalene vi har fokusert på har alle representasjon av kommunenivå, fylkesnivå og statlig nivå.
 - Likevel illustrerer de tydelige forskjeller i styringsstruktur
 - Ved reforhandling vil byvekstavtalene for de fire største byområdene bli likere

Avtalenes geografiske avgrensning

| Oslo/Akershus Avtaleområde definert av Oslo/Akershus fylkesgrenser | Trondheim Avtaleområde definert av kommunegrense Trondheim | Nord-Jæren Avtaleområde definer av grensene til fire deltakende kommuner |
|---|---|--|
|  |  |  |
|  | | |

Avsluttende bemerkninger

- Den sterke intergreringen av nullvekstmålet i byvekstavtalene kan tjene klimahensyn, selv om målet kun til dels adresserer dette
- Avtalestrukturen går gjennom store endringer og det trengs å høstes erfaringer angående hva som er formålstjenelig deltakelse og geografisk avtaleområde
- Hvis beslutninger som i stor grad påvirker transportmøstre faller på utsiden av avtaleverket reduseres dens relevans
- Hvis byvekstavtalene fører til en større forpliktelse blant lokale, regionale og statlige myndigheter om å handle i henhold til regionale planer og nasjonale retningslinjer så vil byvekstavtalene få stor betydning i utviklingen av landets største byområder

Takk for oppmerksomheten!

ato@toi.no