



# Areal som en del av bymiljøavtalenes rammeverk – hvordan følge utviklingen?

Alberte Ruud  
Vegdirektoratet



Statens vegvesen

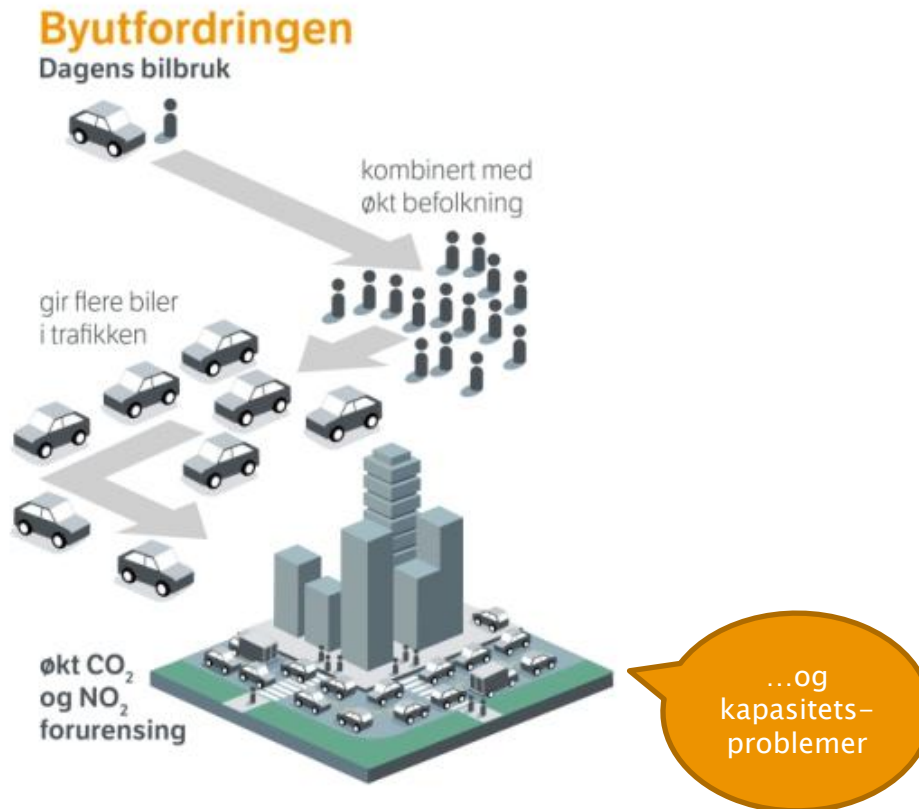
Utgangspunkt for bymiljøavtalene:

Mål i NTP 2014–2023 og Klimaforliket

«Regjeringen har som mål at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.»



# Hva er problemet...



...som bymiljøavtaler kan være et verktøy for å løse?

## Bymiljøavtaler

Stat + kommune  
& fylkeskommune



## Helhetlige bymiljøavtaler

# Mer penger til byene i NTP-perioden

- Ufordelt pott på 26,1 mrd. kr:
  - Bypott: 16,9 mrd. kr (3,1 mrd. kr 2014–2017)
  - Belønningsmidler: 9,2 mrd. kr
- Sykkelsatsing i og utenfor byområdene: 8,2 mrd. kr
- I tillegg: midler til store infrastrukturprosjekter på veg og jernbane



## Helhetlige bymiljøavtaler

# Krav til rammer, avklaringer og vedtak

- KVV/KS1 med ev supplerende analyser
- Finansiering og brukerbetaling
- Styringsystem
- Mål, innsatsområder
- Et felles minimum indikatorsett





## Status

# Avklaringer har tatt tid

- Prosessen er preget av at 1) BMA er et nytt grep og 2) regjeringsskifte høsten 2013
  - NTP 2014–2023:
    - Rammeverket for bymiljøavtalene er beskrevet
- Brev 2. juni 2014:
  - Presiseringer av mål og rammeverk
- Brev 4. juli 2014:
  - Supplerende retningslinjer for statlig delfinansiering av viktige kollektivtrafikkprosjekt i de største byene



## Status

Per i dag er følgende avklart (1):

**Det blir bymiljøavtaler!**

**Mål**

- Nullvekstmålet skal ligge til grunn for avtalen

**Oppfølging/styring**

- Vegdirektoratets anbefaling om indikatorer
- Styringssystem og porteføljestyring etter modell fra Oslopakke 3

**Videre prosess**

- Det er de fire største byområdene som først vil inviteres til forhandlinger om bymiljøavtaler.
- Oslo/Akershus og Trondheim er først til forhandlingsbordet.





## Status

Per i dag er følgende avklart (2):

### Finansiering

- Det er aktuelt å gi statlig finansieringstilskudd på 50 prosent til
  - Fornebubanen
  - Bybanen til Åsane i Bergen
  - Superbussløsning i Trondheim
  - Bussvei 2020 i Stavanger
- BMA-midler kan også gå til gang-/sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg
- Belønningsmidler vil fases inn i avtalen
- Et system for bompengefinansiering skal være etablert



## Bymiljøavtaler vs bypakker

- Bymiljøavtalene skiller seg fra de tradisjonelle bypakkene på følgende måter:
  - Knyttet til klimaforliket
  - Nullvekstmål for personbiltrafikk forutsettes
  - Restriktive tiltak skal være avklart
  - Regionale eller interkommunale arealplaner skal legges til grunn



## Hva er hensikten med indikatorer?

- Ordet indikator kommer fra verbet indikere som betyr "å anvise, angi".
- Man bruker indikatorer for å anvise eller angi forhold som er for kompliserte eller for kostbare å måle direkte. En indikator skal kvantifisere forhold: den skal altså angis i målbare størrelser
- Gir en liten del av virkelighetsbeskrivelsen, og det er mange komplekse sammenhenger som ikke fanges opp av indikatorene.
- Men indikatorer gir likevel en *antydning* om hvorvidt en er på riktig vei i forhold til et mål og er et verktøy å vise status eller endring

*Indikatorer varsler og viser hvilke utviklingstrekk det er viktig å stimulere og hvilke det bør settes inn virkemidler mot.*



## Hva er hensikten med indikatorer i bymiljøavtalene?

- *Målindikatorer*: oppfølging av målet om nullvekst i personbiltrafikken og redusert klimagassutslipp
- Indikatorer knyttet til *innsatsområder*: verktøy for å følge med på virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalene, og et grunnlag for å vurdere justeringer av virkemidlene i tiltaksporteføljen



# Anbefalingen fra Statens vegvesen

## Minimum felles indikatorsett

- Målindikatorer knyttet til to områder
  - Trafikkutvikling (persontransport)
  - Klimagassutslipp
- Indikatorer knyttet til to innsatsområder
  - Arealbruksutvikling
  - Bilrestriktive tiltak
  - Disse utvikles videre i samarbeid med KS og de fire største kommunene

## Øvrige innsatsområder

- Indikatorer i eksisterende bypakker/utvikles i forbindelse med inngåelse av bymiljøavtaler



## Målet om nullvekst i biltrafikken er viktigste suksesskriterere

Vegdirektoratets anbefalinger til SD:

- Persontransport, også elbiler
- Gjelder:
  - Byområder som er aktuelle for bymiljøavtaler, men også andre byer som er aktuelle for bypakker
  - Alle kommuner som omfattes av den enkelte avtale/bypakke
  - (Et representativt bilde av) trafikken på hele vegnettet
- Gjennomgangstrafikk kan unntas. En betingelse er at andelen må kunne dokumenteres

# Det starter med arealplanleggingen

- Høy tetthet og effektiv arealbruk gir miljøvennlige transportformer bedre trafikkgrunnlag for investeringer og drift.
- Nødvendig med en langsiktig arealplanlegging der hensynet til gående, syklende og kollektivtransport trekkes inn på et tidlig tidspunkt.





## Om arealplaner i bymiljøavtalene (brev fra SD 2. juni)

- Krav i rammeverket i NTP 2014–2023 om at regionale eller interkommunale arealplaner skal være i tråd med målene i bymiljøavtalen.
- Lokale myndigheter må gjøre en vurdering av på hvilken måte de bidrar til å nå målet i Klimaforliket, og besvare hvilke konkrete føringer og tiltak planen gir for å sikre konsentrert arealbruk
- Hvis eksisterende plan ikke vurderes som tilstrekkelig, må lokale myndigheter redegjøre for eventuelle ytterligere føringer og tiltak
- I de byområdene der planene ikke er i tråd med målene, vil det være tilstrekkelig å vise til et politisk vedtak om revisjon av regional eller interkommunal areal- og transportplan med konkrete intensjoner som er i tråd med målene i bymiljøavtalene, og med en frist for når dette arbeidet skal være ferdig
- Det forutsettes at føringer fra regionale eller interkommunale planer følges opp i den kommunale arealplanleggingen. Dette vil sannsynligvis kreve politiske vedtak i de fleste kommunene





# Indikator for arealbruksutvikling

- Hensikt: følge med på om den faktiske arealutviklingen bygger opp under nullvekstmålet
- Politiske signaler: resultatorientert, ikke virkemiddelorientert – stor vekt på kommunenes selvstyre
- Indikatorens rolle blir å følge med på utviklingen, som grunnlag for å justere virkemiddelbruken – men ikke som grunnlag for å styre
- Men
  - Det utelukker ikke at det settes klare mål og betingelser i avtalene om arealbruksutvikling – for eksempel knyttet til de konkrete prosjektene som finansieres
  - Det er uansett viktig med indikatorer for å ha kunnskap om utviklingen og ha grunnlag for å justere virkemiddelbruken



## Status – utviklingsarbeid indikator for areal og parkering

- Arbeidsgruppe nedsatt – har hatt to møter
  - Oslo kommune Ellen Christine Koren
  - Akershus fylkeskommune Theis Theisen
  - Stavanger kommune Christin Berg
  - Trondheim kommune Jon Hoem
  - Bergen kommune Kirsti Arnesen
  - KS Anne Johanne Enger
  - Miljødirektoratet Borghild Rime Bay
  - Jernbaneverket Arild Vold
  - Statens vegvesen Alberte Ruud (leder), Oskar Kleven, Knut Sørgaard
- Frist: nyåret 2014/2015
- Arbeid med forhandlingsmandat for Osloregionen pågår parallelt

# Indikator for arealbruksutvikling

Opprinnelig forslag:

***Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet.***

Presisering: Personer per dekar, fordeling i et tredelt intervall. Utvalget av tettsteder presiseres i avtaleteksten.

***Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud***

Presisering: Andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, definert som et visst antall avganger pr. time.





# Vi er på gang – TØI har presentert en mulig innfallsvinkel basert på plansamarbeidet i O/A

Inspirert av byplanleggingen har vi satt opp fem

## indikatorer for bymessighet

- Tetthet i boligområder  
(bosatte per daa i 100x100 m ruter)
- Arbeidsplass tetthet  
(arbeidsplasser innenfor 0,5 og 1 km)
- Servicetetthet  
(butikker innenfor 0,5 og 1 km)
- Lokalisering  
(avstand til sentrum)
- Sentralitet  
(areal av sentrumssoner – SSB)



# FN er med oss!


## THE NEW CLIMATE ECONOMY

The Global Commission on the Economy and Climate

TRANSLATE

Get the Newsletter

Home	About	Approach	News	Events	Contact Us
------	-------	----------	------	--------	------------



**The launch of Better Growth, Better Climate: The New Climate Economy Report**  
Read our report - Better Growth, Better Climate: The New Climate Economy Report at [www.newclimateeconomy.report](http://www.newclimateeconomy.report)

**Better Growth, Better Climate: The New Climate Economy Report**

Our report - Better Growth, Better Climate: The New Climate Economy Report - has launched. It finds that countries at all levels of income can achieve economic growth and climate action together. But the next 15 years are critical.

[Learn More](#)

**The Global Commission on the Economy and Climate**

One of the most critical and urgent challenges facing countries today is achieving economic prosperity and development while also combating climate change.

**The Global Commission on the Economy and Climate**, and its flagship project **The New Climate Economy**, have been set up to help governments, businesses and society make better-informed decisions on these crucial issues.

The Global Commission is chaired by former President of Mexico Felipe Calderón and comprises

UPCOMING EVENTS

September 23, 2014 9:00am  
**Climate Summit 2014**

**United Nations**  
Catalyzing Climate Action

[More Events](#)

Anbefaling: mer sammenvevde og kompakte byer og investering i storskala offentlige transportsystem er