



Statens vegvesen – Bypakke – Hva innebærer dette?

- Byvekstavtaler (4-9 byområder)
- Belønningsavtaler (5 byområder)
- Tilskuddsordning til mindre byområder (5 byområder)
- Bypakker (øvrige byer)

Morten Rannem

Sjefingeniør

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Det grunnleggende med bypakker, byvekstavtaler, belønningsavtaler og statlige tilskudd er ønsket om å få til god byutvikling



Bilde 1: x
Bilde 2: x
Bilde 3: x

*Levende,
miljøvennlige
byer som er
tilgjengelig for
alle*

Bilde 1: x
Bilde 2: x
Bilde 3: x
Bilde 4: x

Bilde 1: x

[Ingen tittel]



Statens vegvesen



Statens vegvesen – Bypakke – Hva innebærer dette?

- **Byvekstavtaler (4-9 byområder)**

- Belønningsavtaler (5 byområder)

- Tilskuddsordning til mindre byområder (5 byområder)

- Bypakker

Morten Rannem

Sjefingeniør

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Nullvekstmålet

Bilde 1: x

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

[Ingen tittel]

Byvekstavtaler er statens viktigste grep for å nå nullvekstmålet

- Gjensidig forpliktende og langsiktige avtaler mellom kommuner, fylkeskommune og stat
- Aktuelt for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Nedre Glomma, Buskerudbyen, Grenland og Tromsø



Betingelser for å inngå byvekstavtale

- Tilslutning til nullvekstmålet
- Pakke av tiltak som gir måloppnåelse – og som har finansiering
- Arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet

Bilde 1: x

Status byvekstavtaler

Avtaler med **Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren for perioden 2019-2029**

- **Statlig finansiering av viktige kollektivprosjekt** (Bybanen i Bergen, Fornebubanen og ny t-banetunell gjennom sentrum i Oslo, Metrobuss i Trondheim og Superbuss på Nord-Jæren). Gjelder kun for de fire største byområdene
- **Statlige midler** til kollektiv-, gange- og sykkeltiltak og belønningsmidler
- **Lokale tiltak** som bygger opp under nullvekstmålet
- **Målrettet arealpolitikk** som bygger opp under investeringene i transportsystemet

Bilde 1: x

Bilde 2: x

Bilde 3: x

Bilde 4: x



Statens vegvesen



Statens vegvesen – Bypakke – Hva innebærer dette?

- Byvekstavtaler (4-9 byområder)
- **Belønningsavtaler (5 byområder)**
- Tilskuddsordning til mindre byområder (5 byområder)
- Bypakke

Morten Rannem

Sjefingeniør

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Belønningsavtaler for bedre framkommelighet, miljø og helse

- Statlig incentivordning som skal bidra til nullvekstmålet
 - Skal stimulere til bedre framkommelighet, miljø og helse i storbyområdene ved å dempe veksten i personbiltransport og øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil
- Primært fireårige avtaler. Gjeldende avtaler:
 - Tromsø 2020-23
 - Buskerudbyen 2022-25
 - Grenland 2021-24
 - Nedre Glomma 2020-23
 - Kristiansand 2020-23
- Ordningen vil innlemmes i eventuelle byvekstavtaler
- Forvaltes fra 2023 av Statens vegvesen

Bilde 1: x



Statens vegvesen



Statens vegvesen – Bypakke – Hva innebærer dette?

- Byvekstavtaler (4-9 byområder)
- Belønningsavtaler (5 byområder)
- **Tilskuddsordning til mindre byområder (5 byområder)**
- Bypakker

Morten Rannem

Sjefingeniør

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Tilskuddsordning til fem mindre byområder



- Omtalt i Nasjonal transportplan 2022-33
- De aktuelle byområdene er: Bodø, Ålesund, Haugalandet, Vestfoldbyene og Arendal/Grimstad.
- Ramme i NTP: 600 mill (skal tildeles tidlig i perioden)
- Ramme 2022: 30 mill kr (fordelt likt mellom Bodø og Ålesund)
- Ramme 2023: 30 mill kr (ikke fordelt enda)
- Hensikt: styrke satsningen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Legge til rette for en klima og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet. Ved inngått avtale forplikter man seg til å følge opp nullvekstmålet.
- Tilskuddet fra staten skal gå til mindre investeringer i gang og sykkelveier, og kollektivtiltak. IKKE drift av kollektivtransporten.
- Vil inngå som statlig bidrag i de bompengefinansierte bypakkene i de aktuelle byene.
- Forvaltes av Statens vegvesen



Statens vegvesen



Statens vegvesen – Bypakke – Hva innebærer dette?

- Byvekstavtaler (4-9 byområder)
- Belønningsavtaler (5 byområder)
- Tilskuddsordning til mindre byområder (5 byområder)

- **Bypakker**

[Ingen tittel]

Morten Rannem

Sjefingeniør

Statens vegvesen Vegdirektoratet

Bypakker i mindre byområder

- Hvis det er lokalt ønske om det, kan det legges fram bompengefinansierte bypakker så fremt føringene i styrende dokumenter er ivaretatt
- Å forberede bompengesaker er en omfattende prosess med mange aktører
- Nullvekstmålet kan legges til grunn hvis det er lokalt ønske om det.
- Prioritering av statlige prosjekt gjøres i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan. Tildelinger skjer gjennom statsbudsjettet.

Bilde 1: x

Litt historikk: Fra veipakker i by til helhetlige bypakker

- Bergen var først ut med bomring for å finansiere en veipakke i 1986.
 - To årsaker: Omfattende køproblemer i byen og finansielt behov.
- Utvikling av bypakkene i løpet av 90-tallet:
 - Inntektene kan gå til kollektiv (bane),- gang og sykkeltiltak (utvidet nytteprinsipp)
 - Det kan søkes om å bruke deler av inntektene til drift av kollektivtransport (kun Oslo og Trondheim i dag)
 - Porteføljestyring

Bilde 1: x

Bilde 2: x

Forskjell mellom bompenger i konkrete vegprosjekter og i helhetlige bypakker

Bompenger for å finansiere ett vegprosjekt

(strekningsvis prosjekt):

- Etterskuddsinnkreving
- Bomstasjonene legges ned når vegprosjektet er ferdig finansiert

Bompenger til å finansiere helhetlige pakker av tiltak:

- Parallellinnkreving:
Innkreving av bompenger kan pågå samtidig med at prosjektene bygges
- Portefølje av flere prosjekter innenfor en gitt tidsperiode
- Bomstasjonene legges ned i tråd med rammebetingelsene for bypakka fastsatt i stortingsproposisjonen – f eks etter 15 år

I bypakker brukes bompengene til både finansiering og trafikkregulering

Bilde 1: x

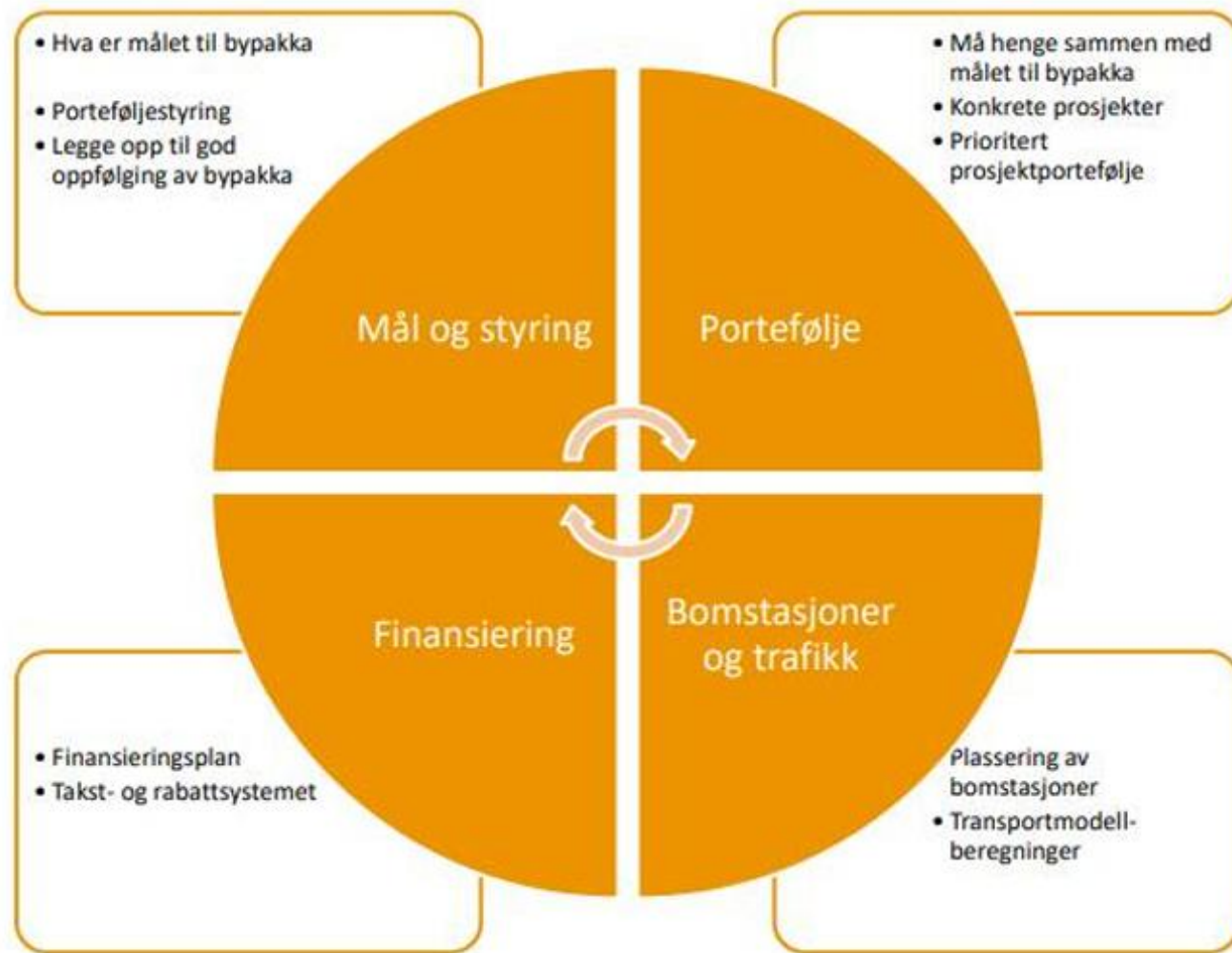
Nye retningslinjer for porteføljestyrte bypakker 20. mai 2019

- Midlene i bypakkene/byvekstavtalene skal porteføljestyres
 - Prosjektene må fremgå i prioritert rekkefølge
 - Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt må håndteres innenfor prosjektporteføljen
- Balanse mellom inntekter og utgifter, som betyr at det skal være samsvar mellom forventede inntekter i hele innkrevingsperioden og prosjektkostnadene i porteføljen.
- I nye stortingsproposisjoner: Krav om lokal egenandel på 20 pst. av investeringer i fylkeskommunale eller kommunale prosjekter
 - Bompenger regnes ikke som lokal egenandel
 - Tilbakeføring av mva.-komp regnes ikke som lokal egenandel
 - Private bidrag (for eksempel grunneierbidrag) regnes som lokal egenandel
 - Kravet om lokal egenandel i bypakker på 20 pst egenandel skal som hovedregel gjelde investeringer i fylkeskommunale og kommunale prosjekter som ikke er lagt fram for Stortinget som en del av bypakker tidligere.
 - 50/50 prosjektene skal holdes utenfor beregningen av 20 pst egenandel.



Prinsipper for bompengepakker i mindre byområder

1. Det utvidede nytteprinsippet skal ligge til grunn dersom gjennomgangstrafikk skal betale bompenger.
2. Bomstasjoner skal i hovedsak plasseres innenfor det geografiske området der de bompengefinansierte tiltakene gir nytte for bilistene
3. Forslaget til bompengepakke må inneholde en vurdering av hvordan bilistene som betaler bompenger, får nytte av tiltakene
 - samfunnsøkonomisk lønnsomhet (for eksempel fra KVV/KS1)
 - 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 bypakken inneholde tiltak som øker framkommeligheten og/eller trafikksikkerheten i vegnettet.



Mål

- Hva er målet til bypakka, og hva ønsker en å oppnå?
 - *F.eks. Målet er nullvekst i persontransport, og god fremkommelighet for alle trafikantergrupper.*
- Målet er viktig for videre utredning av bypakka

Bilde 1: x

Portefølje


- **Prosjektportefølje,**
 - Konkrete prosjekter
 - Prioritert liste
 - Noen prosjekter med vedtatt reguleringsplan for rask oppstart
- **Porteføljestyling gjøres av styringsgruppa**
 - Må sikre rasjonell framdrift og optimal utnyttelse av tilgjengelige midler.
 - Kan være vanskelig å prioritere kun ut fra måloppnåelse

Bilde 1: x

Bomstasjoner og trafikk

- Plassering av bomstasjoner
 - Avklare prinsipper (f.eks. nytteprinsippet, enveis vs. toveis innkreving av bompenger)
 - Tett samarbeid
 - God forankring
- Transportmodellberegninger
 - Effekten av bomstasjoner og prosjekter
- Trafikktall er en viktig forutsetning for finansieringsberegningene
- Nullvekstmålberegninger

Bilde 1: x



Finansiering

- Prosjektporteføljen som legges frem må finansieres
- Finansieringsplan
 - Statlige midler (NTP)
 - Fylkeskommunal/kommunal egenandel på 20 %
 - Merverdiavgiftskompensasjon
 - Bompenger
 - (Belønningsmidler)
- Takst- og rabattsystemet
 - Miljødifferensierte takster
 - Takstgruppe 1: Nullutslipp, ladbar hybrid, andre (bensin, gass, etanol, etc.), diesel
 - Takstgruppe 2: Nullutslipp, ladbar hybrid, Euro VI, pre- Euro VI
 - Tidsdifferensierte takster
 - Timesregel
 - Passeringstak

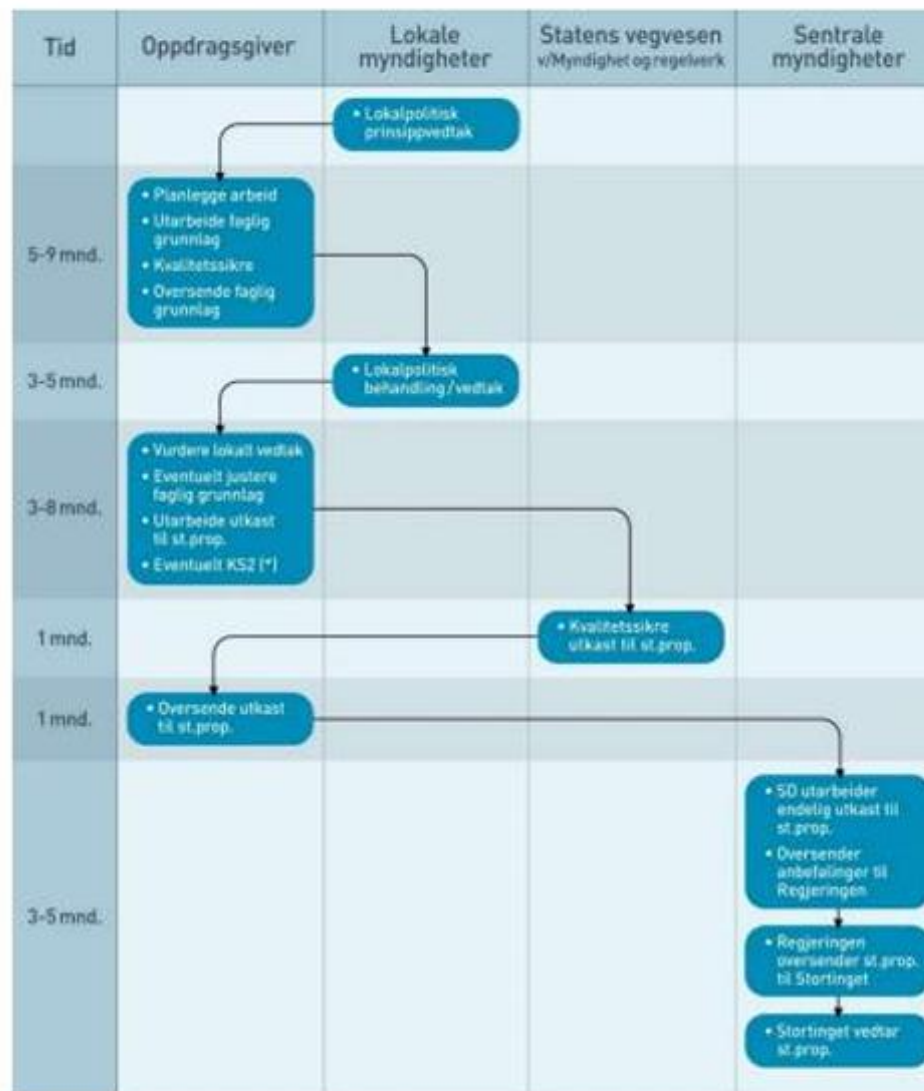
Bilde 1: x

Styring

- Legge opp pakka slik at det er enkelt å følge den opp
- Porteføljestyling etter måloppnåelse og økonomi
- Det er ikke mulig å øke takster og forlenge innkrevningstiden som følge av kostnadsøkning eller reduserte inntekter i bypakker, dette håndteres i porteføljestylingen.

Bilde 1: x

Ny bompengeproposisjon til Stortinget - prosessen



(*) Samferdselsdepartementet er ansvarlig for gjennomføring av KS2.

Bilde 1: x

Takk for oppmerksomheten!