



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref
25/5424-

Dato
8. juni 2026

Mandat for reforhandlingene av byvekstavtalen for Oslo-området

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet har besluttet å legge følgende mandat til grunn for statens forhandlinger om en byvekstavtale med lokale parter i Oslo-området. De lokale partene som inviteres til forhandlinger er Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og kommunene Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo.

Avtaleområdet for Oslo-området er Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, slik at avgrensningen av Akershus fylke blir sammenfallende med virkeområdet for bypakken, Oslopakke 3. Se nærmere under pkt. 4.1. om bruk av statlige midler i kommuner i Akershus fylke som ikke er part i byvekstavtalen. Nullvekstmålet i Oslo-området følger den geografiske avgrensningen for avtaleområdet.

1. Overordnede rammer

Byvekstavtalen er en politisk avtale mellom partene, og er gjensidig forpliktende. Staten tar forbehold om Stortingets årlige bevilgninger i statsbudsjettet.

Avtalen skal ta utgangspunkt i føringene om byvekstavtaler slik de framgår av [Meld. St. 14 \(2023–2024\) Nasjonal transportplan 2025–2036](#). Avtaleperioden vil være til og med 2036. Det legges til grunn at ny reforhandlet avtale erstatter gjeldende avtale fra det tidspunkt den trer i kraft.

Nullvekstmålet videreføres uendret og skal legges til grunn for den nye avtalen. Målet bidrar til å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Dette vil dempe de negative konsekvensene av biltrafikk, samtidig som det legges til rette for en enklere reisehverdag med gode alternativer til bilen og en effektiv arealbruk som reduserer transportbehovet. Når en større del av persontransporten skjer med kollektivtransport, sykling og gange, vil det kunne gi bedre fremkommelighet i veinettet for nærings- og nyttetransport og for personer som av ulike

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bente Elgar
22 24 83 24

årsaker har behov for å bruke bil. For å nå nullvekstmålet er det behov for en differensiert og treffsikker virkemiddelbruk innenfor avtaleområdet basert på vurderinger av hvor utfordringene og måloppnåelsen er størst.

Byindeksen er hovedindikatoren for måloppnåelse. Selv om nullvekstmålet gjelder generelt for hele avtaleområdet, måles ikke personbiltrafikken i de geografiske ytterkantene hvor kollektivtransporten har lavere frekvens/dekning. I tråd med etablerte prinsipper måles personbiltrafikken i og nær de største tettstedene innenfor avtaleområdet. Dette fanger særlig opp de store trafikkstrømmene i sentrale områder og på viktige innfartsårer. Det er her biltrafikken har de største negative konsekvensene, og det er også her grunnlaget for å utvikle kollektivtilbudet og tilrettelegge for syklende og gående er størst. Trafikkutviklingen i kommuner i Akershus der det ventes stor befolkningsvekst og økt pendling mot Oslo, vil ha innvirkning på måloppnåelsen. I de ytre og spredtbygde delene av avtaleområdet der det ikke planlegges for befolkningsvekst, vil bilen fortsatt være et viktig transportmiddel. Dette utgjør en marginal del av den samlede trafikken, og vil ikke påvirke måloppnåelsen i særlig grad.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder og alle er ansvarlige for at nullvekstmålet nås gjennom tilstrekkelig virkemiddelbruk innenfor egne ansvarsområder.

Staten vil ha tett oppfølging av måloppnåelsen i den nye avtalen. Nullvekstmålet skal både nås innen utgangen av 2029 som er siste år i gjeldende byvekstavtale, og i løpet av den nye avtaleperioden som går frem til 2036. Partene skal til enhver tid kunne sannsynliggjøre at målet nås i løpet av avtaleperioden, og også vise hvordan tiltak innenfor eget ansvarsområde vil bidra til dette. Partenes ansvar for at nullvekstmålet skal kunne nås, skal fremgå tydelig av avtalen, inkl. krav til regelmessig oppfølging, rapportering og håndtering hvis utviklingen ikke er i tråd med nullvekstmålet.

Det vil bli tatt i bruk en forbedret byindeksmetode med mindre usikkerhet, og i den nye avtalen skal personbiltrafikken følges med ett års glidende indeks.

Det blir innført en forenklet tilskuddsstruktur som gir økt lokalt handlingsrom i prioriteringene. Økt handlingsrom innebærer også at de lokale partene får en større del av ansvaret for å nå nullvekstmålet. Avtalen skal inneholde en oversikt over virkemidler, prosjekter og tiltak som partene skal gjennomføre i avtaleperioden, og omtale av hvordan dette samlet skal bidra til å nå nullvekstmålet. Det skal legges vekt på nøkterne og funksjonelle løsninger.

Det er nylig gjennomført byutredning for byområdet, og denne vil danne det faglige grunnlaget for prioriteringer av tiltak og virkemidler i reforhandlingen. Bompenger, arealbruk og parkering er trukket frem som spesielt viktige virkemidler for å nå nullvekstmålet sammen med videre satsing på kollektiv, sykkel og gange. Det vil fremover være behov for å forsterke særlig de restriktive virkemidlene samt tiltak for kollektivtransport for å sikre måloppnåelse. Det er lokale myndigheter som rår over de restriktive virkemidlene som har størst effekt på nullvekstmålet. Dette innebærer et særlig stort ansvar for lokale myndigheter ift. å legge til rette for nødvendig styrke på disse. Staten må følge opp med sine virkemidler, som i stor grad er knyttet til bevilgninger til kollektiv, sykkel og gange.

Staten forventer at de lokale partene også bidrar med midler til utvikling av gang-, sykkel- og kollektivtiltak, og aktivt bruker handlingsrommet for virkemidlene de har ansvaret for, særlig bompenger, arealutvikling og parkeringsregulering, for å nå nullvekstmålet. Konkrete forpliktelser og tidsplan for oppfølging av de ulike tiltakene og virkemidlene skal beskrives i avtalen.

Partene har ansvar for god kostnadsstyring i sine prosjekter. Det skal legges vekt på å sikre mer realistisk budsjettering og å unngå mindreforbruk. Dette arbeidet må forsterkes. Det skal fremgå av avtalen hvilke mekanismer som skal bidra til å oppnå dette.

Det statlige bidraget i byvekstavtalen er en ekstra satsing til byene for å nå nullvekstmålet. Den generelle ansvarsdelingen mellom forvaltningsnivåene ligger fast. Lokale parter har derfor ansvar for å finansiere det ordinære lokale kollektivtilbudet og ordinære investeringer i eget veinett etter gjeldende ansvarsdeling. Statlige midler og/eller bompenger skal ikke komme til erstatning for de lokale partenes ansvar og bidrag over egne budsjetter. Partenes forpliktelser i byvekstavtalen skal ha samme konkretiserings- og detaljeringsnivå, slik at lokale myndigheters økonomiske forpliktelser framgår på samme måte som statens.

Bompengeneinnkreving er et viktig virkemiddel for å nå nullvekstmålet, både gjennom å virke restriktivt på og regulere biltrafikken, og gjennom finansiering av investeringer i kollektiv- og veitiltak samt drift av kollektivtransport der Stortinget har åpnet for dette. Partene har samlet sett et ansvar for å se alle relevante virkemidler og tiltak i sammenheng. Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen. Styringen av byvekstavtalen og bypakken skal samordnes.

2. Mål

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).

Byvekstavtalen skal videre bidra til attraktiv by- og stedsutvikling.

Det er en ambisjon at nullvekstmålet skal nås samtidig som antall drepte og hardt skadde trafikanter, særlig gående og syklende, reduseres, i tråd med nullvisjonen.

3. Organisering av forhandlingene

Det etableres et forhandlingsutvalg som ledes av Statens vegvesen. Statsforvalteren og Jernbanedirektoratet deltar også fra statens side. Statsforvalteren vil ha et særlig ansvar for areal (inkludert lokalisering av statlige virksomheter) i tillegg til klima- og miljøhensyn. Jernbanedirektoratet et særlig ansvar i å ivareta jernbane. Lokal deltakelse avgjøres av de lokale partene som er invitert til forhandlingene. Forhandlingsutvalget skal følge opp føringene i dette mandatet.

Politisk styringsgruppe videreføres som i gjeldende avtale. Gruppen møtes i innledende og avsluttende møter i forhandlingene, og ut over dette ved særlig behov. Det er forhandlingsleder fra Statens vegvesen som avgjør om det er behov for avklarende møter underveis i forhandlingene.

4. Finansiering

Tiltak i byvekstavtalen skal finansieres med statlige midler, fylkeskommunale og kommunale midler, bompenger og eventuelt midler fra private aktører.

Ny avtale skal erstatte den eksisterende byvekstavtalen. Avtalen skal inneholde en beskrivelse av hvordan overgang fra gjeldende byvekstavtale til ny avtale skal håndteres.

4.1. Statlige midler

Nivået som er lagt til grunn for en byvekstavtale fram til 2036, dvs. for en periode på ti år, er inntil 2 160 mill. 2026-kr i gjennomsnitt per år. Midlene prisjusteres årlig. Dette beløpet inkluderer statlige midler til Fornebubanen, jf. omtale under 5.1.2. Det skal i avtalen framgå hvordan disse midlene skal disponeres. Det er også lagt til grunn statlig bidrag til Majorstuen stasjon innenfor rammen, jf. anmodningsvedtak nr. 835 (2023-2024).

Som omtalt i kapittel 1 innføres det i reforhandlet avtale en forenklet finansieringsstruktur med kun to tilskuddsordninger: «Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt» og «Tilskudd til byvekstavlaler». Det vil bli utarbeidet nye retningslinjer for disse tilskuddsordningene som vil tre i kraft på samme tidspunkt som den reforhandlede avtalen. Det skal framgå av avtalen hvordan de statlige midlene skal fordeles mellom de to tilskuddsordningene. Statlige midler skal indeksjusteres på samme måte som i inneværende avtale.

I dag er avtaleområdet for byvekstavtalen Oslo kommune og Akershus fylke slik dette geografisk området var avgrenset per 31.12.2019. Dette samsvarer med virkeområdet for dagens bypakke, Oslopakke 3. Det legges fortsatt til grunn at avtaleområdet skal være sammenfallende med virkeområdet for Oslopakke 3, siden Oslopakke 3 er en del av byvekstavtalen og har et nullvekstmål. Byutredningen viser at det vil bli stor trafikkvekst i flere kommuner i Akershus enn de som er avtaleparter, og dette vil påvirke måloppnåelsen i avtaleområdet. I reforhandlingene skal partene derfor vurdere hvor det er størst behov for å gjøre tiltak, og hvordan midlene bør brukes innenfor avtaleområdet for å gi best mulig måloppnåelse. Statlige midler kan brukes i flere kommuner i Akershus enn de som er part i byvekstavtalen, men under forutsetning av at disse kommunene gjennom politisk behandling stadfester at de vil gjennomføre tiltak for å nå nullvekstmålet og følge avtalen på lik linje med kommunene som er part i avtalen.

Størrelsen på de statlige tilskuddene vil kunne variere fra år til år. I henhold til statens økonomireglement skal tilskuddet som hovedregel brukes det året midlene tildeles. De årlige budsjettinnmeldingene skal vise at det er realistisk å gjennomføre de budsjetterte tiltakene i budsjettåret. Som omtalt i kapittel 1 skal det fremgå i avtalen hvilke mekanismer som legges til grunn for å sikre realistisk budsjettering og å unngå mindreforbruk.

Prioritering av statlige midler til store prosjekter på riksvei og jernbane i avtaleområdet blir besluttet gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene, og statlige midler til slike prosjekter er ikke en del av byvekstavtalen.

4.2 Fylkeskommunale og kommunale midler

Avtalen skal inneholde en oversikt over fylkeskommunale og kommunale midler til prosjekter og tiltak innenfor byvekstavtalen. Fylkeskommunen har ansvar for kollektivtilbudet og at dette

er tilstrekkelig finansiert. Staten forventer at midlene forvaltet gjennom byvekstavgiftene ikke blir til erstatning for ordinær investering på kommunalt eller fylkeskommunalt vegnett, som omtalt i kapittel 1. Alternative finansieringskilder, som grunneierbidrag og andre private bidrag, skal vurderes i det videre arbeidet. Det vises også til punkt 5.1.1 om finansiering av drift av den fylkeskommunale kollektivtrafikken.

4.3 Bompenger

Oslopakke 3 skal være en del av byvekstavgiften. I byvekstavgiften skal bompengetillegget fra bypakken fremgå, samt hvilke tiltak som blir finansiert med bompenger. Lokale myndigheter har vedtatt en ny, revidert Oslopakke 3 2027-2045, og det tas sikte på å legge frem en ny proposisjon for Stortinget. En ny, revidert Oslopakke 3 vil være en del av en ny, forhandlet byvekstavgift.

5. Virkemidler for å nå nullvekstmålet

Som omtalt i kapittel 1 skal Avtalen inneholde en oversikt over virkemidler, prosjekter og tiltak og omtale av hvordan dette samlet skal bidra til å nå nullvekstmålet. Det skal vurderes hvordan løsningene som velges også kan bidra til økt trafikksikkerhet. Byutredningene skal være det faglige grunnlaget. Sammensetning av tiltak er opp til partene. Det må sikres en god balanse mellom drift og investeringer, og mellom tiltak på de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder som samlet sett gjør at nullvekstmålet nås.

5.1. Kollektivtransport

Kollektivtransport er et sentralt virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Utviklingen av et samordnet kollektivtilbud skal omtales i byvekstavgiften, herunder tiltak for å gjøre kollektivtransporten mest mulig sømløs på tvers av statlig og fylkeskommunalt ansvarsområde. Takstsamarbeid bør beskrives i avtalen.

Avtalen bør også synliggjøre togtilbudets rolle i byområdet på en egnet måte, samt vise hvordan stasjons- og knutepunktutvikling bidrar til et bedre tilbud. Velfungerende knutepunkter er avgjørende for en sømløs kollektivreise.

Planlagte effektiviseringstiltak i det fylkeskommunale kollektivtilbudet skal omtales, det skal vises hvordan man kan skape et bedre og mer økonomisk bærekraftig kollektivtilbud som svarer på fremtidens mobilitetsbehov blant annet gjennom en differensiert og formålsrettet prisstruktur. Statlige tilskuddsmidler kan også benyttes til å redusere billettpriser dersom partene er enige om dette. Avtalen skal tydeliggjøre hvilke forpliktelser partene har når det gjelder å utvikle kollektivtilbudet.

5.1.1. Nærmere om bruk av statlige midler til drift av kollektivtransport

Statlige tilskuddsmidler skal komme i tillegg til, og ikke til erstatning for fylkeskommunens ansvar for det ordinære kollektivtilbudet. Formålet er å bidra til den ekstra satsingen som er nødvendig for å nå nullvekstmålet. Det vises til omtale i kapittel 1. På bakgrunn av dette skal det i forhandlingen gjøres en vurdering av kollektivsatsingen, der utviklingen i statlig tilskudd vurderes i sammenheng med utviklingen i fylkeskommunal innsats, ruteproduksjon, bruk av tilbudet og kostnadseffektivitet. Fylkeskommunen har ansvar for å utvikle det ordinære kollektivtilbudet når byen vokser. Det er derfor ikke aktuelt å avtale et fastsatt

kronebeløp som nullpunkt for fylkeskommunens bidrag til drift av kollektivtrafikken. Statens vegvesen vil utarbeide et grunnlag som brukes i vurderingene i reforhandlingen.

5.1.2 Nærmere om bruk av statlige midler til Fornebubanen og T-banetunnelen gjennom sentrum i Oslo

Fornebubanen omfatter bygging av en ny sammenhengende tunnel for T-banen mellom dagens Majorstuen stasjon og Fornebu, en strekning på om lag 8 km, samt bygging av seks nye T-banestasjoner. Prosjektet vil bidra til en effektiv kommunikasjonsløsning mellom Fornebu og Majorstuen, og vil bidra til å redusere belastningen på veinettet i området og inn og ut fra Oslo i vestkorridoren. Beregnet reisetid mellom Majorstuen stasjon og Fornebu stasjon vil bli om lag 12 minutter.

Statens tilskudd til Fornebubanen over statsbudsjettets kap. 1332, post 63 er tidligere fastsatt til 11 392 mill. 2025-kr (11 831 mill. 2026-kr). Basert på tildelinger gitt t.o.m. 2026 gjenstår det å bevilge 3 060 mill. 2026-kr i statlig tilskudd til prosjektet, forutsatt at forslag til nedtrekk i revidert nasjonalbudsjett for 2026 blir vedtatt i Stortinget.

I tillegg kommer 6 338 mill. 2026-kr fra tilskuddsordningen «Bedre kollektivtransport og reduserte bompenger» over statsbudsjettets kap. 1332, post 66. Dette regnes som en del av det statlige tilskuddet til de store kollektivprosjektene. Da dette beløpet ble fastsatt ble både Fornebubanen og T-banetunnel gjennom sentrum brukt som beregningsgrunnlag. Basert på tildelinger gitt t.o.m. 2026 gjenstår det 2 111 mill. 2026-kr.

Samlet gjenstår det dermed inntil 5 171 mill. 2026-kr i statlige midler fra de to tilskuddsordningene som kan benyttes til Fornebubanen. Det skal i reforhandlet avtale fastsettes hvor mye av rammen fra tilskuddsordningen «Bedre kollektivtransport og reduserte bompenger» som skal settes av som statlige midler til Fornebubanen og bevilges over post 63, og ev. hvor mye som skal inngå i nytt «Tilskudd til byvekstavtaler» over post 66, se nærmere omtale i Nasjonal transportplan 2025-2036 s. 229. Tilskuddsordningen «Bedre kollektivtransport og reduserte bompenger» vil utgå når ny avtale trer i kraft, og alle statlige midler som settes av til Fornebubanen vil fra dette tidspunktet bli bevilget over statsbudsjettets kap. 1332, post 63 og utbetalt etter fremdrift.

I gjeldende avtale er ny T-banetunnel gjennom sentrum av Oslo nevnt som prosjekt. Staten setter krav om vedtatt reguleringsplan og ekstern kvalitetssikring (KS2 eller tilsvarende) før statlig bidrag til et stort kollektivprosjekt kan fastsettes. Ettersom dette prosjektet ikke er prioritert i de lokale vedtakene om Oslopakke 3 2027-2045 vil ikke dette prosjektet være aktuelt å gjennomføre i avtaleperioden. Det settes derfor ikke av midler til dette prosjektet i den nye avtaleperioden som går frem til 2036. Det kan være aktuelt å komme tilbake til statlig bidrag til dette prosjektet i senere reforhandlinger.

5.2. Sykkel

Sykkel er et viktig bidrag til å nå nullvekstmålet, særlig på korte og mellomlange reiser. Tilrettelegging for økt sykling gir gevinst for helse, miljø og bymiljø. Regjeringen har et langsiktig mål om 20 prosent sykkelandel i byområdene. Økt sykling forutsetter en arealutvikling som legger til rette for korte avstander, sammenhengende sykkelnett og god tilgjengelighet til viktige målpunkter, særlig i by- og knutepunktnære områder. Tilrettelegging

for syklende har betydning for trafikksikkerheten for myke trafikanter. Avtalen skal tydeliggjøre hvilke grep partene skal gjøre for å øke sykkelandelen i avtaleperioden basert på kunnskap om hva slags sykkeltiltak som vil ha størst effekt.

5.3. Gange

Gange er et viktig og lavterskel virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Tilrettelegging for økt gange er en investering med stor samfunnsverdi, med samtidige gevinster for helse, miljø og bymiljø. Gange er særlig relevant for korte hverdagsreiser og i by- og knutepunktnære områder, og forutsetter en arealutvikling som legger til rette for korte avstander og god tilgjengelighet til viktige målpunkter. Gange utgjør også en viktig del av kollektivreisen. Tiltak for gange er en viktig del av en helhetlig virkemiddelpakke som samlet skal bidra til måloppnåelse i byvekstavtalen og for attraktiv by- og stedsutvikling. Avtalen skal tydeliggjøre hvilke grep partene skal gjøre for å øke gangandelen i avtaleperioden.

5.4. Arealutvikling

En samordnet areal- og transportplanlegging er et premiss for at nullvekstmålet kan nås. Arealutviklingen skal bygge opp under satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byvekstavtalen. Derfor skal hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser komme gjennom fortetting og transformasjon i områder som reduserer transportbehovet, samt i eller i nærheten av større kollektivknutepunkter i tråd med Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, retningslinje 4.1.

Gjennom å tilrettelegge for felles forpliktende samarbeid innenfor samordnet areal og transportutvikling og knutepunktsutvikling skal byvekstavtalen gi grunnlag for forutsigbare og effektive planprosesser som ivaretar både nasjonale, regionale og lokale mål.

Partene skal legge forpliktelsene i avtalen til grunn for lokalisering av sine virksomheter. For staten gjelder føringene for lokalisering av statlige arbeidsplasser.¹ Partene skal i forhandlingene prioritere minst ett område hvor den nye ordningen i plan- og bygningsloven kapittel 12 A for grunneierfinansiering av infrastruktur skal anvendes, for å bidra til effektiv gjennomføring og realisering av boligbygging i knutepunkter og fortettingsområder. Kommunene og fylkeskommune har som planmyndigheter ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken. Det skal komme frem av avtalen på hvilken måte partene skal legge til rette for en effektiv arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet og attraktiv by- og tettstedsutvikling med kvalitet, jf. statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Forpliktelsene skal beskrives med en konkret plan for oppfølging, slik at det gis føringer inn i senere revisjoner av kommuneplanens arealdel.

Reforhandlingen og videre oppfølging av avtalen må sees i sammenheng med gjeldende og revidert regional plan for areal- og mobilitet for å sikre en regionalt samordnet areal- og transportutvikling. Det forutsettes at en ny regional plan bygger opp under målene i reforhandlet byvekstavtale.

Det vil bli innført en forbedret arealindikator som erstatter dagens indikator, og som vil være obligatorisk å bruke. I de nye byvekstavtalene måles andel nye boliger og arbeidsplasser

¹ [Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet - Lovdata](#), retningslinje 7.8

som kommer innenfor et definert område. Avgrensingen av disse områdene fastsettes i samarbeid med lokale parter.

5.5. Parkering

Det skal legges til rette for en parkeringspolitikk som støtter opp under nullvekstmålet, blant annet gjennom restriktiv parkeringspolitikk i sentrale områder og ved kollektivknutepunkter. Kommunene har ansvar for utvikling og gjennomføring av parkeringspolitikken. Interkommunal plan/regional plan bør sikre at parkeringspolitikken blir samordnet på tvers av kommunegrenser. Det skal komme frem av avtalen på hvilken måte partene skal legge til rette for en hensiktsmessig parkeringspolitikk som bygger opp under nullvekstmålet og attraktiv by- og tettstedsutvikling, jf. statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Forpliktelsene skal avtales med en konkret plan for oppfølging, slik at det gir føringer inn i senere revisjoner av kommuneplanenes arealdel eller kommunens parkeringsveileder. Partene skal sammen vurdere behovet for og nytten av innfartsparkering for å legge til rette for overgang fra privatbil til kollektivtransport. Det bør legges opp til å sikre arealeffektive løsninger når det bygges innfartsparkering ved kollektivinfrastruktur og i kollektivknutepunkter.

Det innføres enkelte justeringer i parkeringsindikatoren som gjør den enklere å rapportere på, og indikatoren suppleres med en kvalitativ beskrivelse av hvilke parkeringsvirkemidler som er tatt i bruk i byområdet.

5.6. Bompenger

Bompenger er i byutredningen vurdert som det kraftigste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet. Det finnes et stort potensial i byområdene for å utnytte det eksisterende handlingsrommet i dagens bompengesystem til en mer treffsikker prising av biltrafikken, som i større grad bidrar til å nå nullvekstmålet og til bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet. Dette gjelder bl.a. etablering og plassering av bomstasjoner/bomsnitt/bomringer, muligheten til å tidsdifferensiere takstene ut fra tid på døgnet, miljødifferensiere takstene ut fra kjøretøyets utslippsegenskaper og takstfastsettelse for lette el-biler.

I Oslopakke 3 ligger den reelle gjennomsnittstaksten på om lag 70 pst. av nivået fastsatt av Stortinget, og elbiltaksten utgjør rundt 55 pst. av normal takst, selv om regelverket åpner for inntil 70 pst. I rush er taksten ca 20 pst. høyere enn utenom rushperiodene. Det er rom for å gjøre bompengene mer treffsikre, eksempelvis gjennom økte takster og større prisdifferensiering mellom rush og utenom rush, samt mer finmasket og utvidet bomsystem i byområdet. Dette vil kunne gi en bedre håndtering av kapasitetsutfordringer og køproblemer i rushtimene. Byutredningen for Oslo-området viser at både høyere takstnivå og sterkere differensiering innenfor dagens bomsystem vil gi bedre måloppnåelse. I tillegg vil et bompengepoeplegg som i større grad treffer trafikkveksten kunne forsterke effekten ytterligere.

Det forventes at lokale myndigheter bruker handlingsrommet i bompengoordningen aktivt som et virkemiddel for å nå nullvekstmålet. Dette innebærer at bompengoordningen i byområdene utformes slik at det bidrar til å redusere biltrafikken, og at kapasitet i transportsystemet utnyttes bedre gjennom mer treffsikker prising. Det skal i avtalen fremgå

hvordan bompengeneinnretningen støtter opp under måloppnåelse, og hvordan den ses i sammenheng med øvrige tiltak i byvekstavtalen, samt hvilke konkrete tiltak lokale myndigheter forplikter seg til å utrede og følge opp gjennom videre prosesser. Det skal være en konkret plan for oppfølging.

5.7. Andre virkemidler

Ved riktig innretning, er det flere virkemidler og tiltak som kan bidra til nullvekstmålet. Byutredningene peker blant annet på utvikling av nye teknologiske løsninger, sømløs mobilitet, holdningsskapende arbeid, innfartsparkering og samkjøring. Forpliktelser innenfor andre virkemidler som partene enes om kan inngå som en del av avtalen.

6. Styring, oppfølging og rapportering

Oppfølging og porteføljestyling av avtalen ledes av Statens vegvesen. Staten skal også representeres av Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren. Samferdselsdepartementet, i samråd med Kommunal- og distriktsdepartementet, inviterer normalt til årlig møte i Politisk styringsgruppe, på samme måte som i inneværende avtale, og ellers ved behov. I oppfølgingen av avtalen skal partene utarbeide og bli enige om fireårige handlingsprogram som rulleres årlig og årlige budsjetter. I rulleringen av handlingsprogrammet skal det gjøres vurderinger av måloppnåelsen så langt i avtaleperioden, og hvordan aktuelle tiltak og virkemidler skal bidra til å nå nullvekstmålet frem i tid. Prioritering av tiltakene i byvekstavtalen skal porteføljestyres, hvor det er en forutsetning at nullvekstmålet skal nås.

Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger til grunn for byvekstavtalen. Byindeksen er hovedindikatoren for oppfølging av nullvekstmålet. Beregningsmetoden for byindeks er forbedret med lavere usikkerhetsspenn, og vil framover følges opp med ettårig glidende indeks. Referanseåret skal være det samme som i eksisterende avtale. Det vil være tettere oppfølging av måloppnåelsen underveis i avtaleperioden som omtalt i kapittel 1.

For å følge den samlede utviklingen skal det i tillegg rapporteres på felles sett med indikatorer for byvekstavtaler. Indikatorsettet utvides med en indikator for trafiksikkerhet. Det tas også inn en forbedret arealindikator som erstatter dagens indikator, i tillegg til mindre justeringer i parkeringsindikatoren som omtalt i kapittel 5.4 og 5.5.

I byvekstavtalen skal det gå frem at partene i avtalen har ansvar for rapportering på sine ansvarsområder når det gjelder bruk av midler og indikatorer. Basert på rapporteringen fra de øvrige partene, har Statens vegvesen et overordnet ansvar for å sammenstille og rapportere på måloppnåelse til Samferdselsdepartementet. Statens vegvesen skal rapportere på samlet bruk av midler både underveis gjennom året og i de årlige statsbudsjettene. Statens vegvesen har ansvaret for å sørge for at rapporteringen tilfredsstiller de krav som departementet har fastlagt, herunder oppdatere indikatorveileder for byvekstavtalene og annet rapporteringsopplegg ved behov og gitt føringer fra departementene. Enkle og gode rutiner som bidrar til grunnlag for en enhetlig oversikt på tvers av ulike byområder, skal sikres.

I reforhandlet avtale skal det fremgå hva som er partenes ansvar for måloppnåelse, herunder krav til regelmessig oppfølging, rapportering og håndtering av utvikling som ikke er i tråd med nullvekstmålet. Hvis nullvekstmålet ikke nås, skal det gjøres endringer i virkemiddelbruken.

Det skal lages en tiltaksplan for hvordan dette følges opp med fordeling av ansvar og frister. Hvis planen innebærer endringer av handlingsprogrammet, skal dette innarbeides ved rullering.

7. Sanksjoner og endringer i avtalen

I avtalen skal det komme frem at partene kan holde tilbake midler og/eller si opp avtalen dersom øvrige parter ikke bidrar innenfor sine ansvarsområder og ikke følger sine forpliktelser hvis måloppnåelsen ikke går riktig vei. Manglende rapportering og større mindreforbruk kan også gi grunnlag for å holde tilbake midler og/eller si opp avtalen. Partenes forpliktelser skal fremgå av avtalen. Før sanksjoner innføres eller avtalen kan sies opp skal partene i fellesskap drøfte og enes om mulige løsninger med konkrete frister for gjennomføring som gir god fremdrift for bedret måloppnåelse. Den regelmessige oppfølgingen av måloppnåelsen i avtalene skal bidra til å avdekke når slik drøfting må finne sted.

Dersom nullvekstmålet ikke nås innen utgangen av 2029, som er siste år i gjeldende byvekstavtale, kan staten vurdere sanksjoner.

Det skal gå frem av avtalen at byvekstavtalen kan reforhandles ved behov, for eksempel etter framleggelse av ny Nasjonal transportplan eller ved større revisjoner av den bompengefinansierte bypakken. Det kan bli behov for å revidere/endre bypakken hvis andre deler av byvekstavtalen ikke sannsynliggjør oppnåelse av nullvekstmålet.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Bente Elgar
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Jernbanedirektoratet
Kommunal- og distriktsdepartementet
Statsforvalteren i Østfold Buskerud Oslo og Akershus