



# ***Strategier for en offensiv kollektivsatsing***

---

SAMFUNNSGEVINSTER OG  
TILSKUDDSBEHOV

# Nullvekstmålet i biltrafikken

## KORT OM PRESENTASJONEN

1. Samfunnsnytte av nullvekstmålet
2. Behovet for økt satsing på kollektivtransport
3. Gevinstene av en helhetlig satsing
4. Oppdatere tidligere analyser og rapporter

Hva vil det kreve av økte tilskudd til kollektivtransporten?

## BYGGER PÅ EN REKKE TIDLIGERE RAPPORTER

Urbanet Analyse



### Rapport

23/ 2011

**Kollektivtrafikk, veiutbygging eller kaos?**  
Scenarier for hvordan vi møter framtidens transportutfordringer



Urbanet Analyse

UA

### Rapport

Bård Norheim, Mari Betanzo, Jarund Nilsen, Hilde Soll

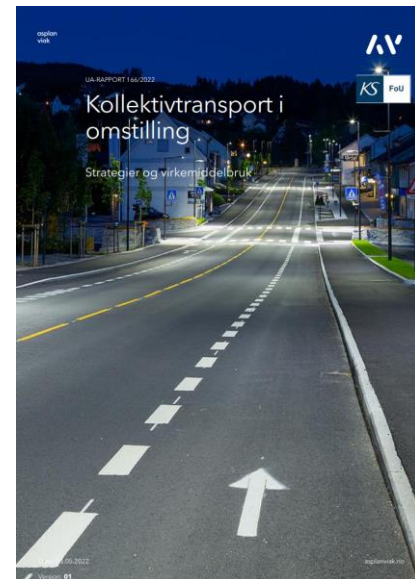
7/2016

**Framtidig behov for økt tilskudd til kollektivtransport**

Muligheter for mer målrettet statlig finansiering?

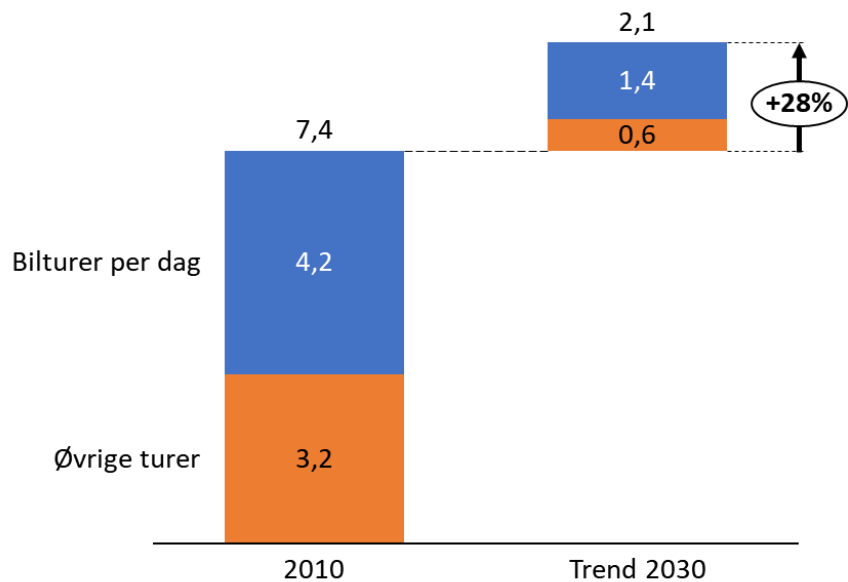


Foto: Felix media



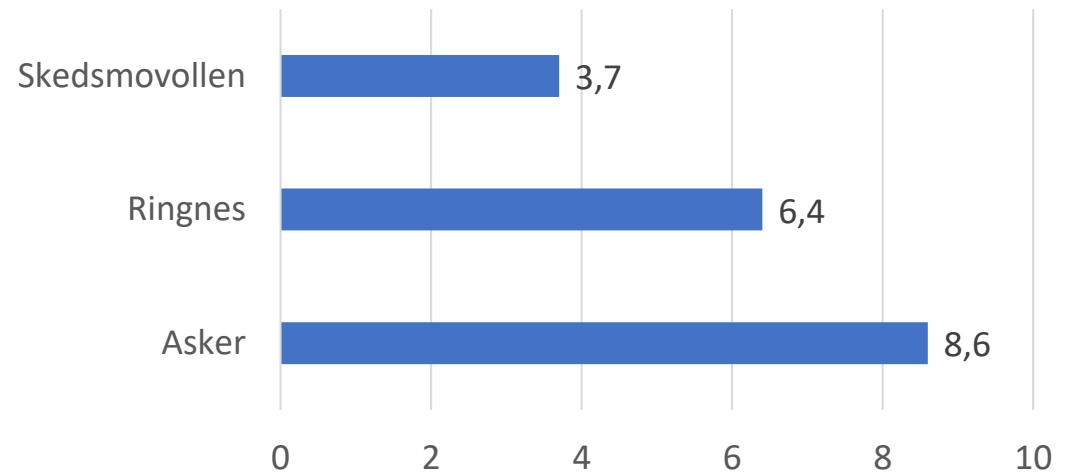
# Scenarier for transportveksten

FORVENTET ANTALL REISER PER DAG  
2010 OG 2030

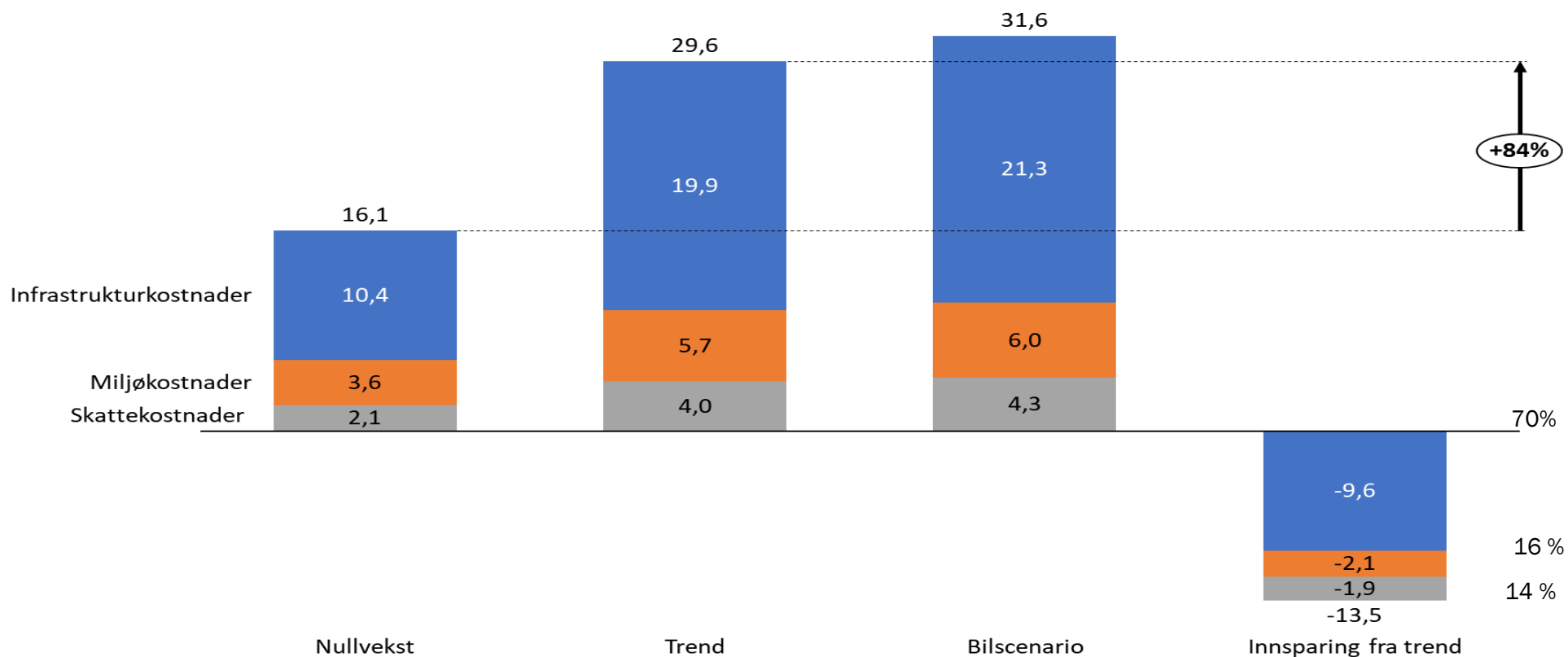


Hva skjer hvis det ikke bygges ut mer infrastruktur?

Økt reisetid med bil (døgn per år)



# Samfunnsøkonomiske gevinster av nullvekstmålet



# Bymiljø- og byvekstavtaler i Norge

[Byvekstavtaler og tilskudd til byområder - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no)

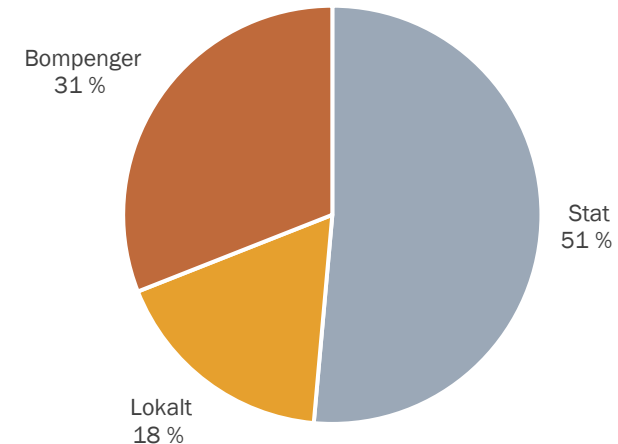
---

## AVTALE MELLOM KOMMUNE OG STAT

1. Forpliktelse om å jobbe for nullvekst i biltrafikken
  - Bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken,
  - restriksjoner på biltrafikken
  - arealplanlegging
2. Finansiering gjennom statlige/kommunale midler + bompenger
3. Måloppnåelse i form av biltrafikkutvikling, fremkommelighet og utvikling i miljøvennlige transportformer
4. Finansierer sentral infrastruktur
  - Fornebubanen og bybanen i Bergen
  - Metrobus og Bussway i Trondheim og Stavanger

## FINANSIERING AV BYVEKSTAVTALER

Finansiering 2019-29 (117 mrd kr)

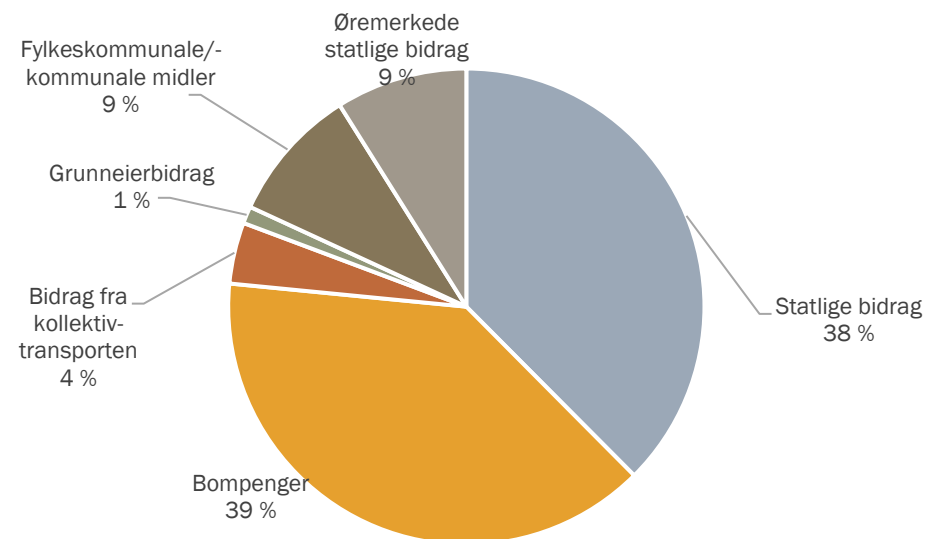


# Byvekstavtale Oslo (58,5 mrd 2019-29)

## FINANSIERING

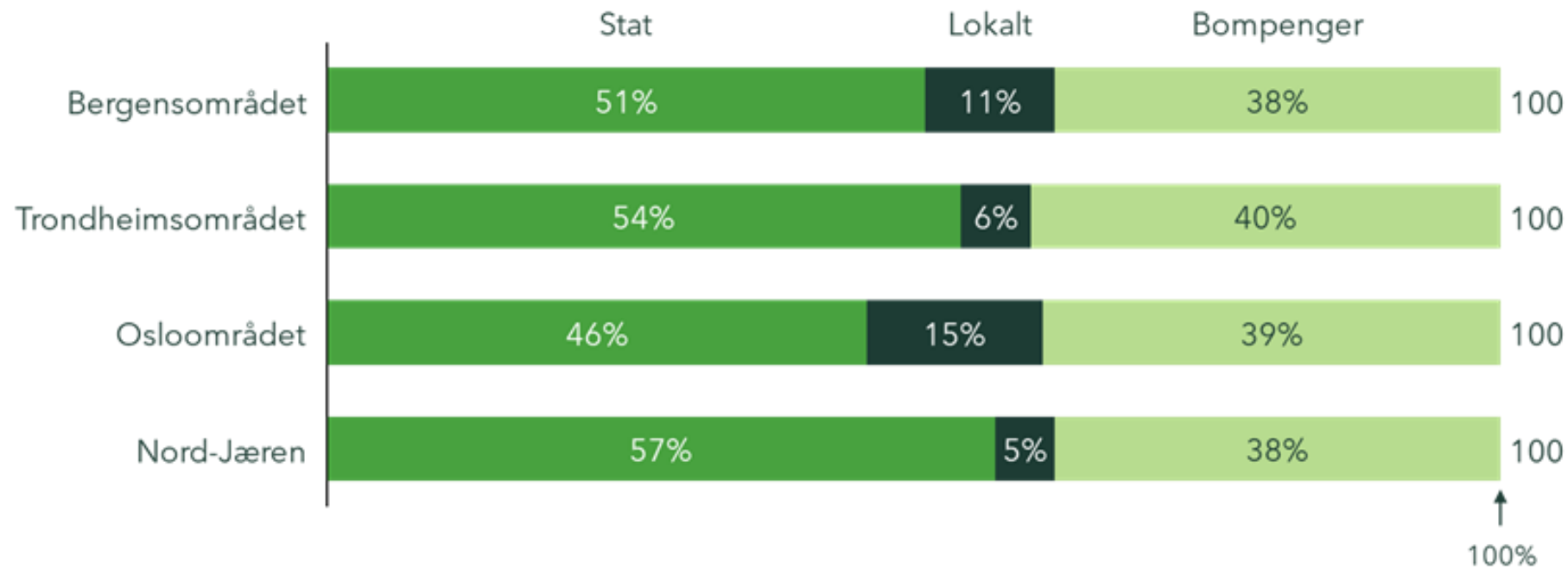
Finansieringskilder	Beløp (mill. 2021-kr)
Statlige bidrag	21 946
Bompenger Oslopakke 3 (nettobeløp)	22 800
Bidrag fra kollektivtransporten - Ruter	1 512
Grunneierbidrag - Fornebubanen	680
Fylkeskommunale/kommunale midler (Viken/Oslo)	5 370
Vognselskapet - bidrag til nytt signalsystem (CBTC) for T-banen	923
Statlig bidrag reduserte bompenger	2 610
Statlig bidrag bedret kollektivtilbud	2 610
Statlig bidrag til reduserte kollektivsatser	464,4

## FORDELING



# Byvekstavtaler Finansiering

---

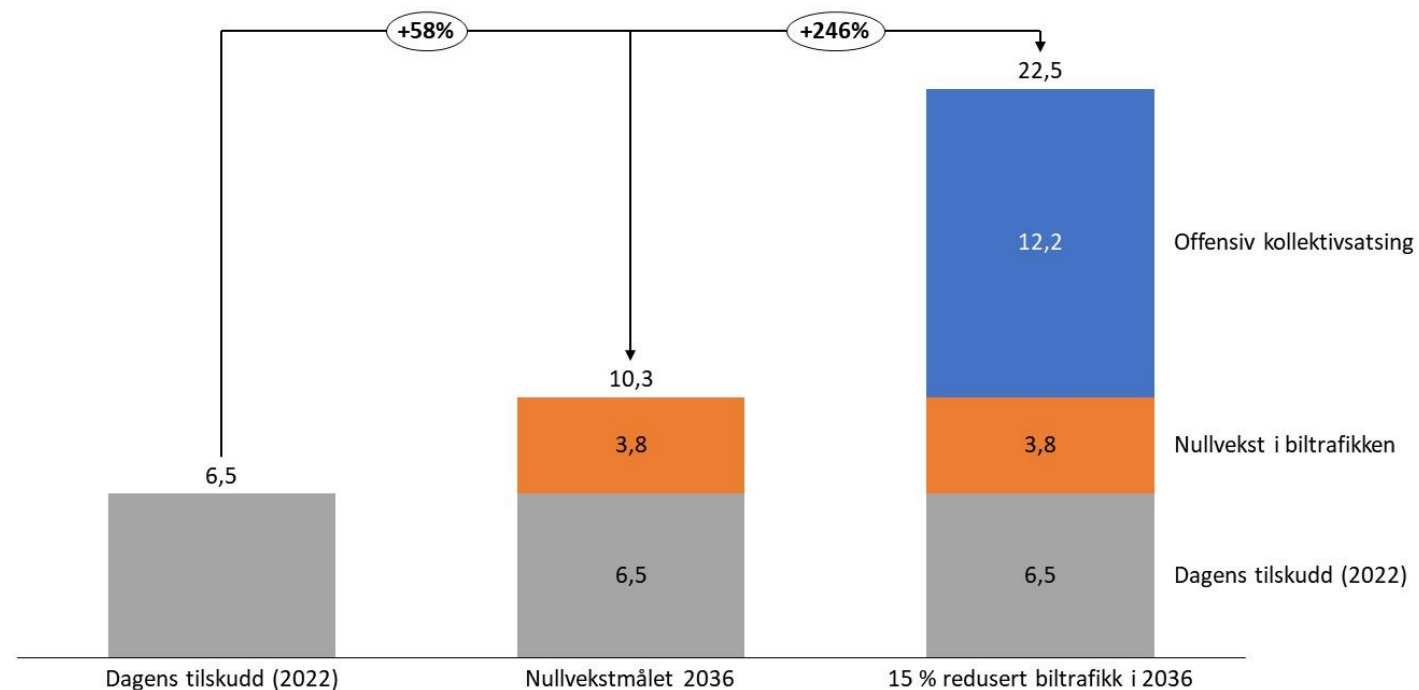


# Økt tilskuddsbehov ved nullvekst eller 15 prosent redusert biltrafikk

## OPPDATERT ANALYSE:

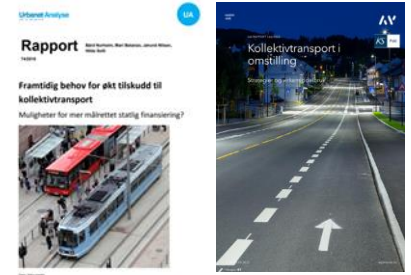
- Nullvekstmålet 2036
  - Restriksjoner på biltrafikk
  - Økt kollektivsatsing
- 15 % redusert biltrafikk
  - Ingen ytterligere restriksjoner på biltrafikken
  - Offensiv kollektivsatsing for å ta resten av nedgangen

## ØKT TILSKUDDSBEHOV





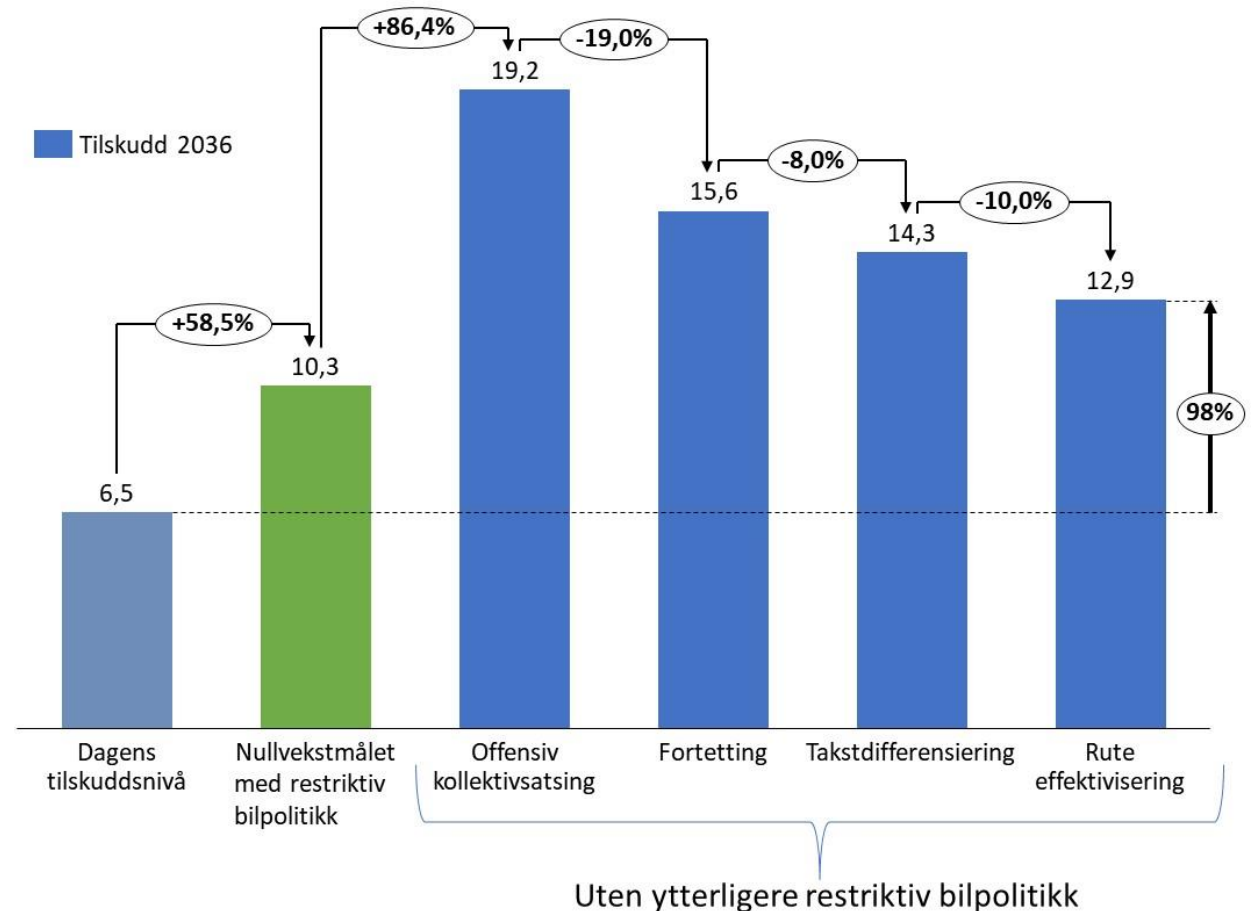
# Tilskuddsbehov i 9 største byområdene i Norge (2036)



## Tilskuddsbehovet avhenger av rammebetingelser

VALGET STÅR MELLOM:

- Restriktiv bilpolitikk
- eller
- Offensiv kollektivsatsing + endrede rammebetingelser





# Hvordan finansiere det økte tilskuddsbehovet?

---

UTREDNING FÖR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET 2016

# Uten økt kollektivtransport når vi ikke nullvekstmålet

---

1. Nollväxtmålet krever ca 60 prosent flere kollektivpassasjerer neste 10 årene
  - Økt kollektivtransport er nødvendig for å lykkes med nullvekstmålet og krever økte subvensjoner
  - Fylkeskommunen har ikke råd til å ta hele kostnaden
  - Mange aktører kan bidra til å redusere kostnadene
2. Potensialet for mer målrettet finansiering av kollektivtransporten?
  - Passasjeravhengig finansiering? (tilskudd per ny passasjer)
  - Tiltaksavhengige støtteordninger? (tilskudd avhengig av endrede rammebetingelser)

# Potensialet med en resultatavhengig finansiering

---

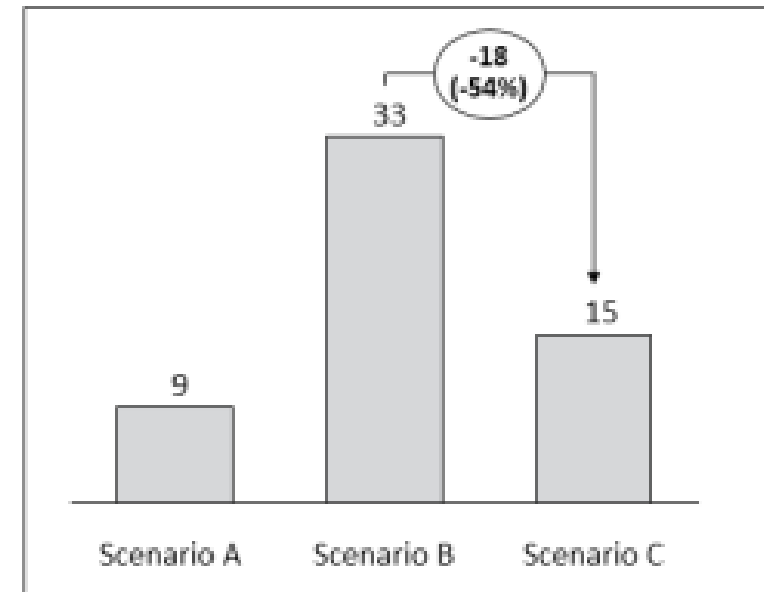
- Det gjør byene bedre rustet for å kunne finansiere en økt kollektivsatsing
- Utbetalingene gis bare hvis byene lykkes i å få flere passasjerer
- Den lokale egenfinansieringen øker hvis det satses på kollektivtiltak med lavt belegg på bussene
- Konsekvensene av endrede rammebetingelser for kollektivtransporten, ved fortetting fremkommelighetstiltak og restriktiv bilpolitikk, vil gi direkte utslag i de statlige overføringene
- Det øker mulighetene for å utvikle lokale avtaler i byene, mellom lokale aktører

# Scenarier for fremtidig tilskuddsbehov (kr per ny reise) Case Oslo 2016

TRE ALTERNATIVE SCENARIER FOR Å NÅ  
NULLVEKSTMÅLET

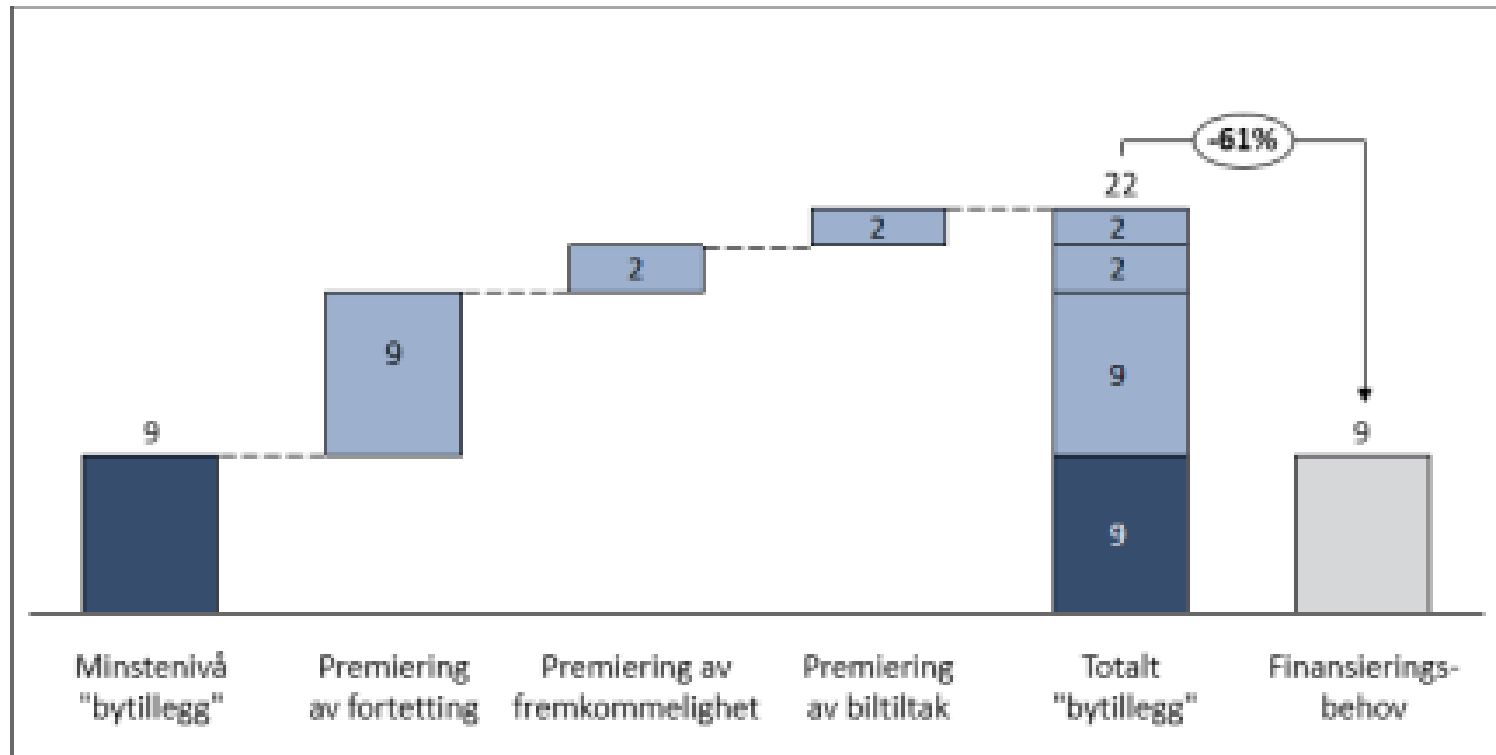
1. Scenario A: Restriktiv bilpolitikk
2. Scenario B: Offensiv kollektivsatsing
3. Scenario C: Offensiv kollektivsatsning  
pluss fortetting

TILSKUDDSBEHOV PER NY  
KOLLEKTIVREISE



# Resultatavhengig finansiering

## Case Oslo (Tilskudd per ny passasjer)



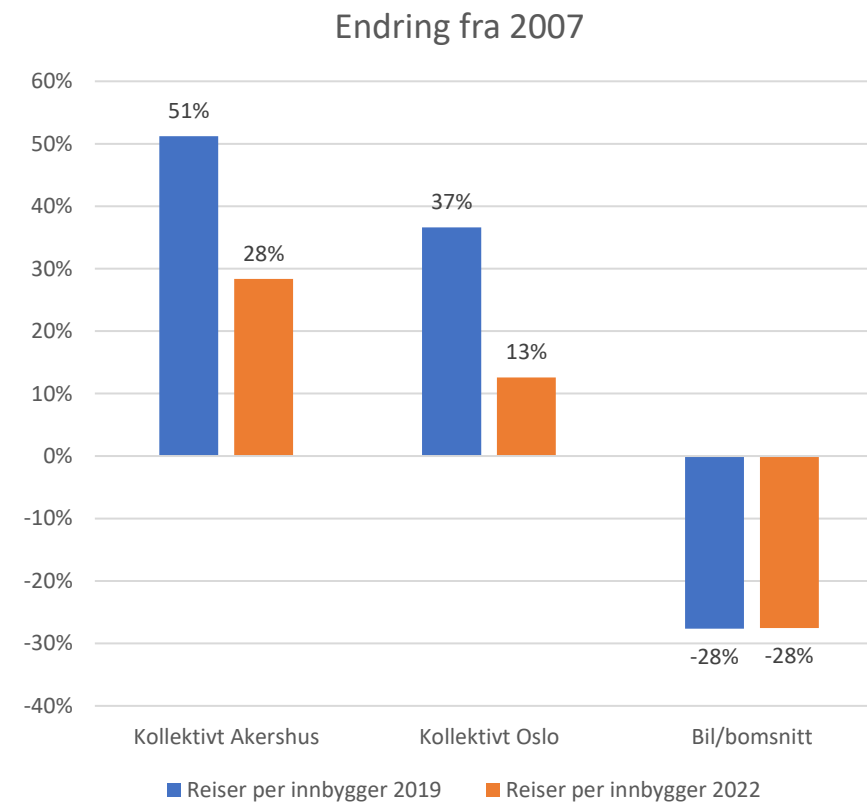
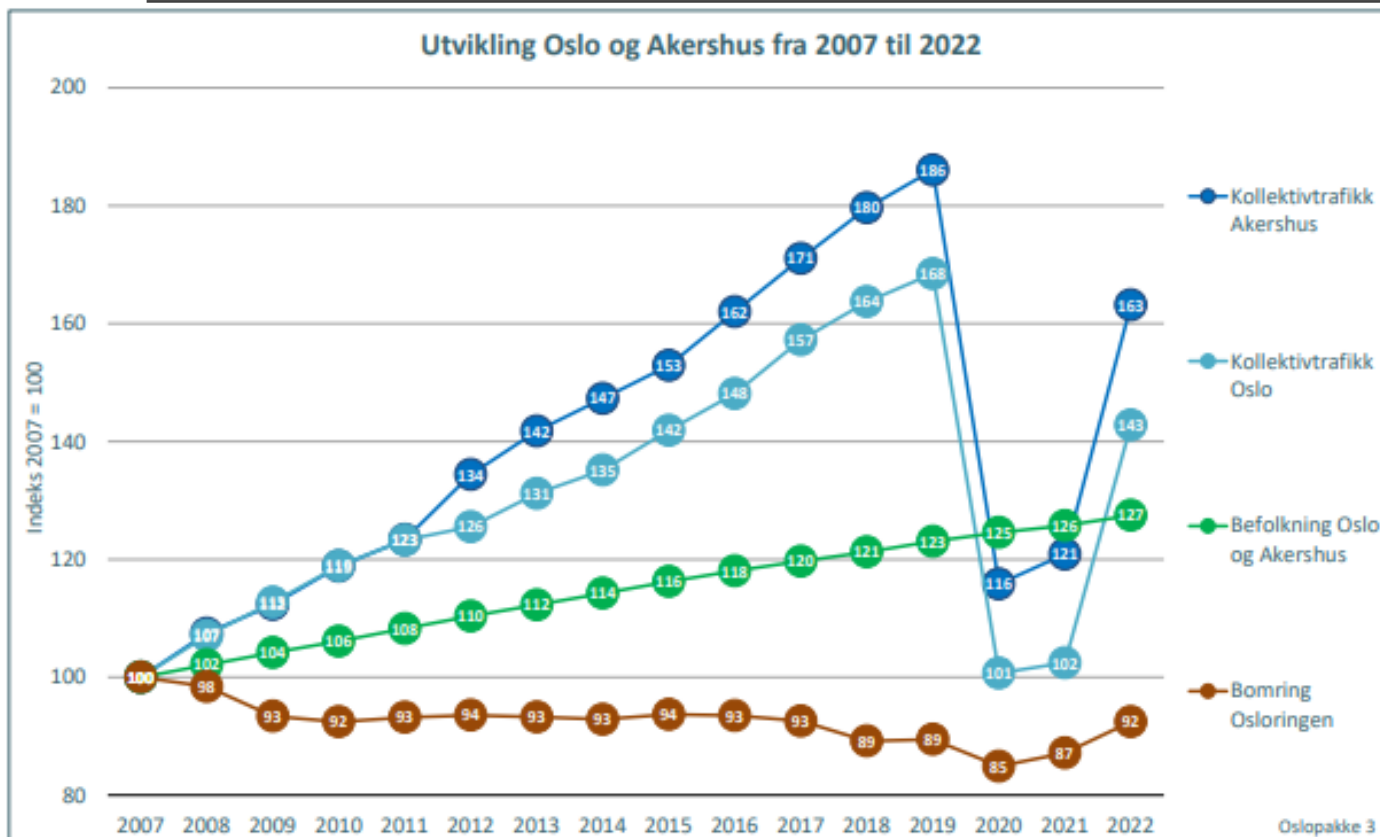
# Hvordan har det gått med nullvekstmålet?

---

NOEN UTVIKLINGSTREKK

# Utvikling i bil og kollektivreiser

Kilde: Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3 Måloppnåelse 2022





# Bilandelen har gått ned i alle byområdene (2013/13-22)

Bilandel	2013/14	2018	2022(1)	Endring prosentpoeng 2022-2013/14
Oslo/Akershus	42	38	36	-6
Trondheimsområdet	49	46	46	-3
Bergensområdet	51	49	47	-4
Nord-Jæren	55	53	52	-3
Kristiansandsregionen	56	54	54	-2
Buskerudbyen	60	56	55	-5
Nedre Glomma	62	57	60	-2
Grenland	63	60	60	-3
Tromsø	49	41	44	-5

# Hva mener politikerne om nullvekstmålet?

---

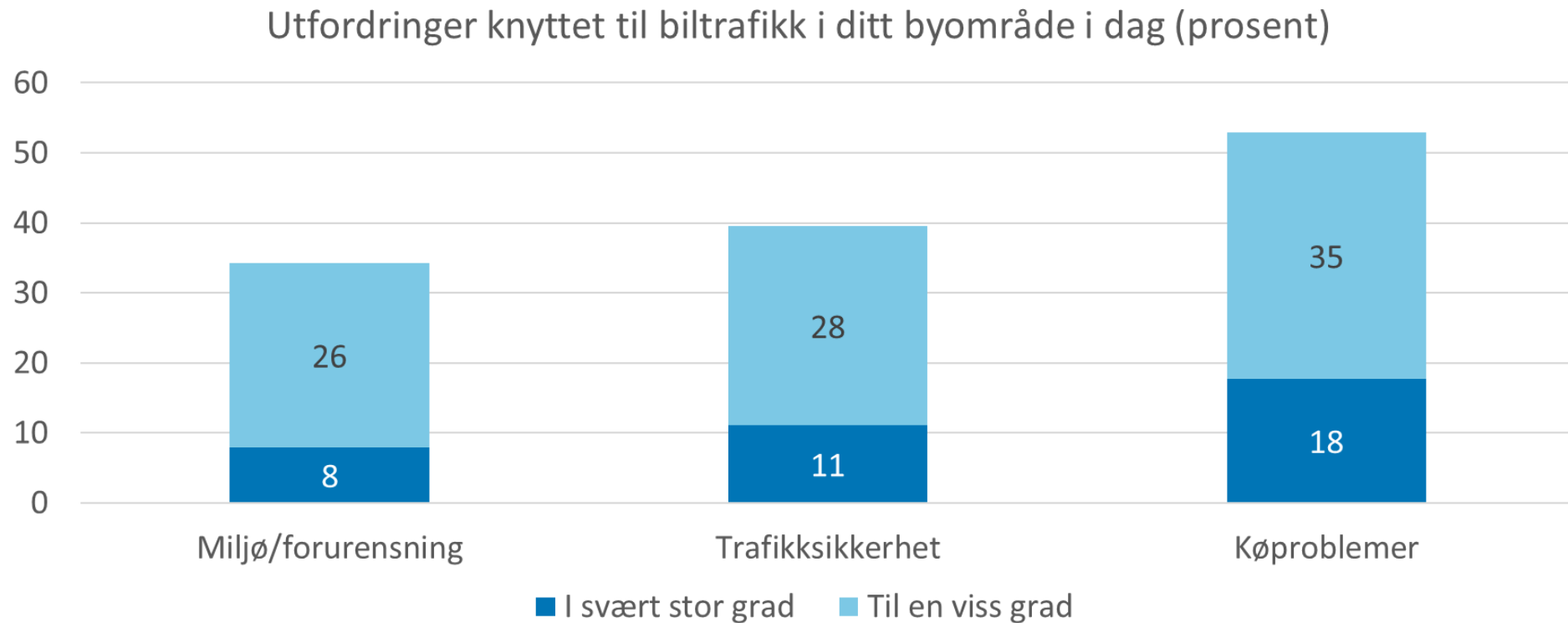
UNDERSØKELSE I 2019 BLANT LOKALE POLITIKERE

UA-RAPPORT 150/2021 MISSUM- BÆREKRAFTIG FINANSIERING AV BYVEKSTAVTALER

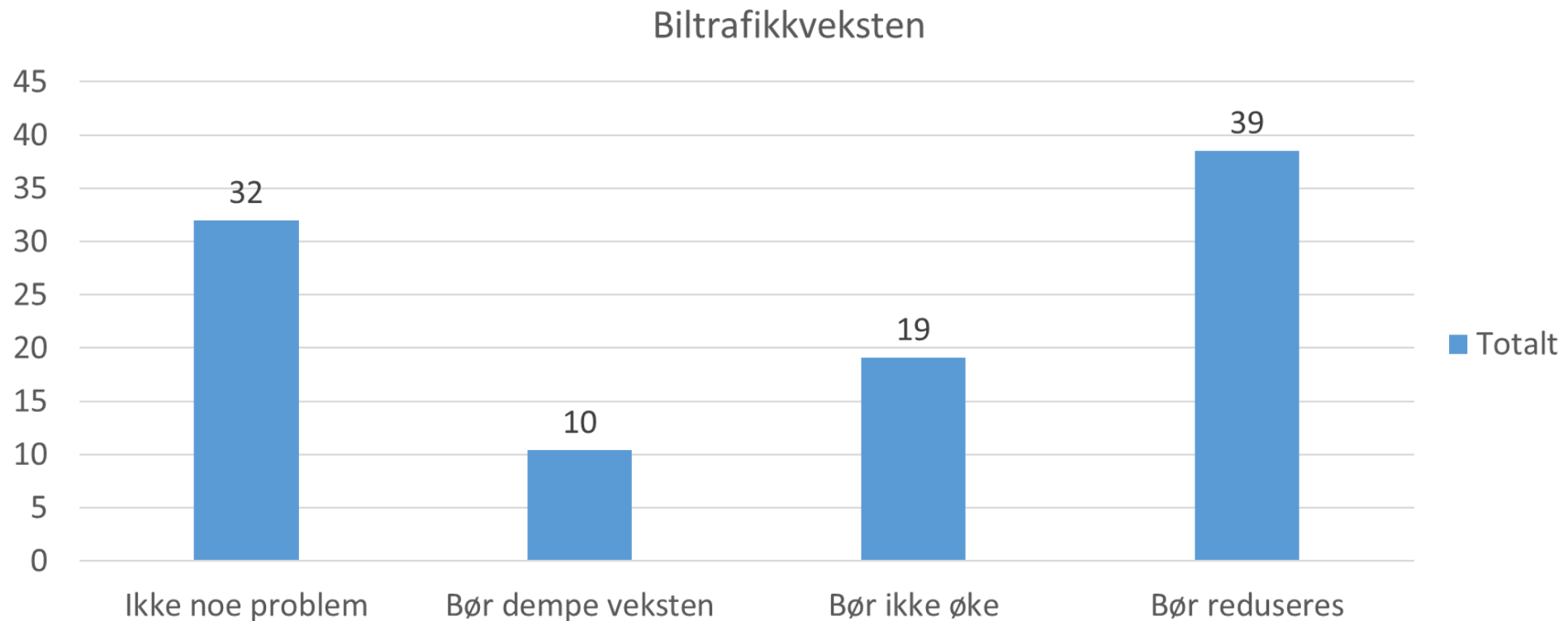
# Utfordringer med biltrafikken

## Lokale politikere i de 9 største byområdene i Norge

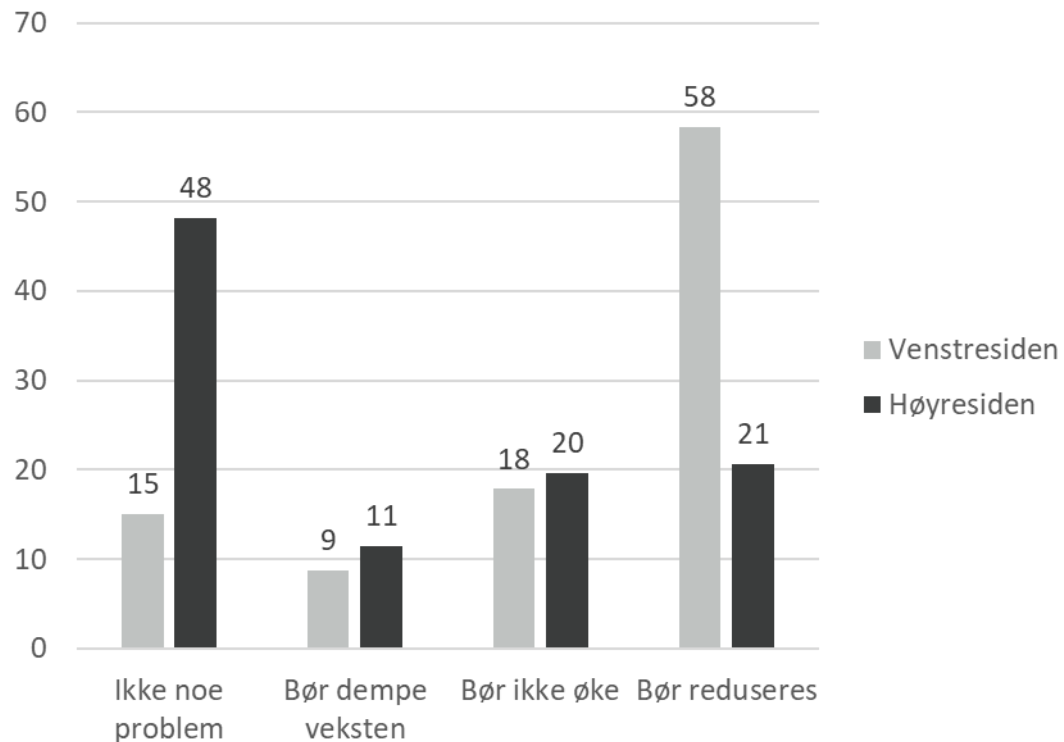
---



# I hvilken grad er biltrafikken et problem, og bør den reduseres?



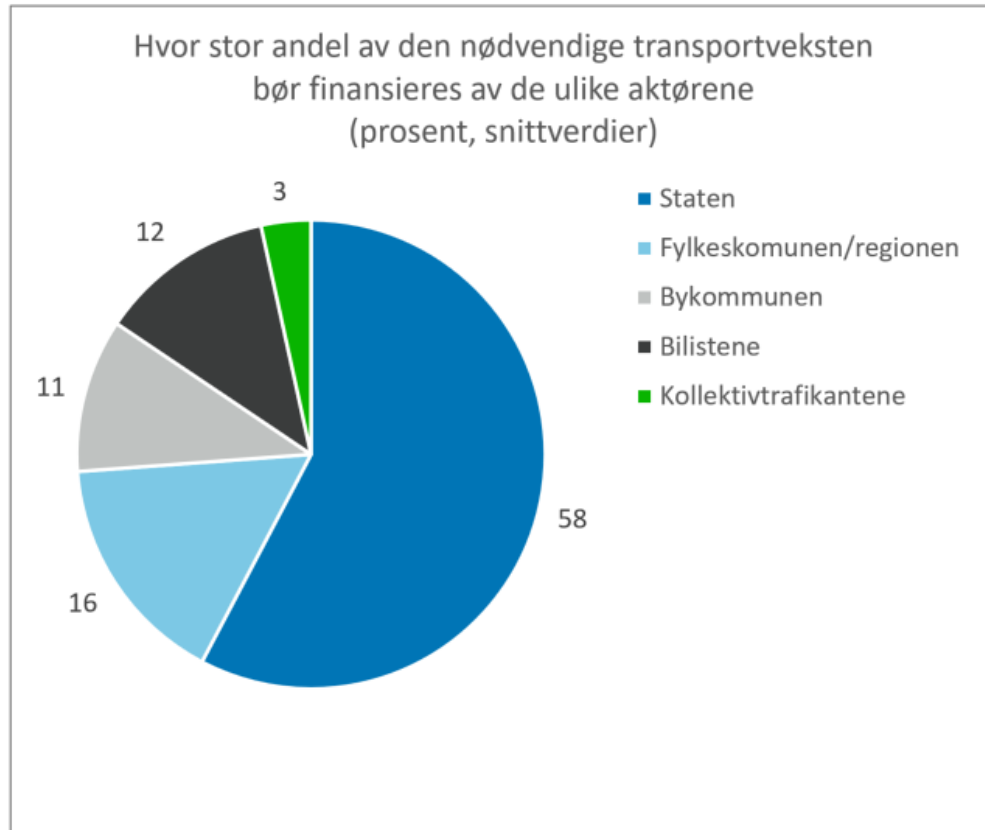
# Synet på biltrafikkveksten – fordelt på politisk ståsted



Enigheten om nullvekstmålet er ustabil:

- Stor andel som ikke ser på biltrafikkvekst i byene som noe problem
- Stor andel som mener at nullvekstmålet er for lite ambisiøst
- Nullvekstmålet er et «kompromiss» i midten

# Hvem bør finansiere og hva bør pengene gå til?



# Strategier for en offensiv satsing

---

1. Nullvekstmålet sparer samfunnet 13,5 mrd kr årlig
  - 70 prosent av gevinsten skyldes at bilbasert vekst tar mer plass
  - Men krever en offensiv kollektivsatsing for å lykkes
  - Alternativet til nullvekstmålet er sterk kostnadsøkning til veginvesteringer eller økte køer på vegene
2. En restriktiv bilpolitikk i kombinasjon med økt kollektivsatsing krever 3,8 mrd i økte tilskudd for å ta imot passasjerveksten
  - Uten en mer restriktiv bilpolitikk vil det kreve nesten 14 mrd kr i økte tilskudd
  - Rammebetingelsene for kollektivtransporten kan redusere det økte tilskudsbehovet
3. Totalt effektiviseringspotensiale
  - Mer effektiv arealplanlegging (-19%)
  - Takstdifferensiering (-8%)
  - Rute effektivisering (-10%)
4. Målrettet finansiering
  - Bytillegget/utvidet belønningsordning (per passasjer)
  - De som lykkes best får mest
  - Stimulerer andre aktører til å endre rammebetingelsene
  - Inkludere nye mobilitetsformer

# Takk for oppmerksomheten!

---

[bno@stratmod.no](mailto:bno@stratmod.no)

[www.stratmod.no](http://www.stratmod.no)

## Referenser:

[Byvekstavtaler og tilskudd til byområder - regjeringen.no](http://Byvekstavtaler og tilskudd til byområder - regjeringen.no)

<https://kollektivtrafikk.no/app/uploads/2024/05/Endelig-rapport-Strategier-for-offensiv-kollektivsatsing.pdf>