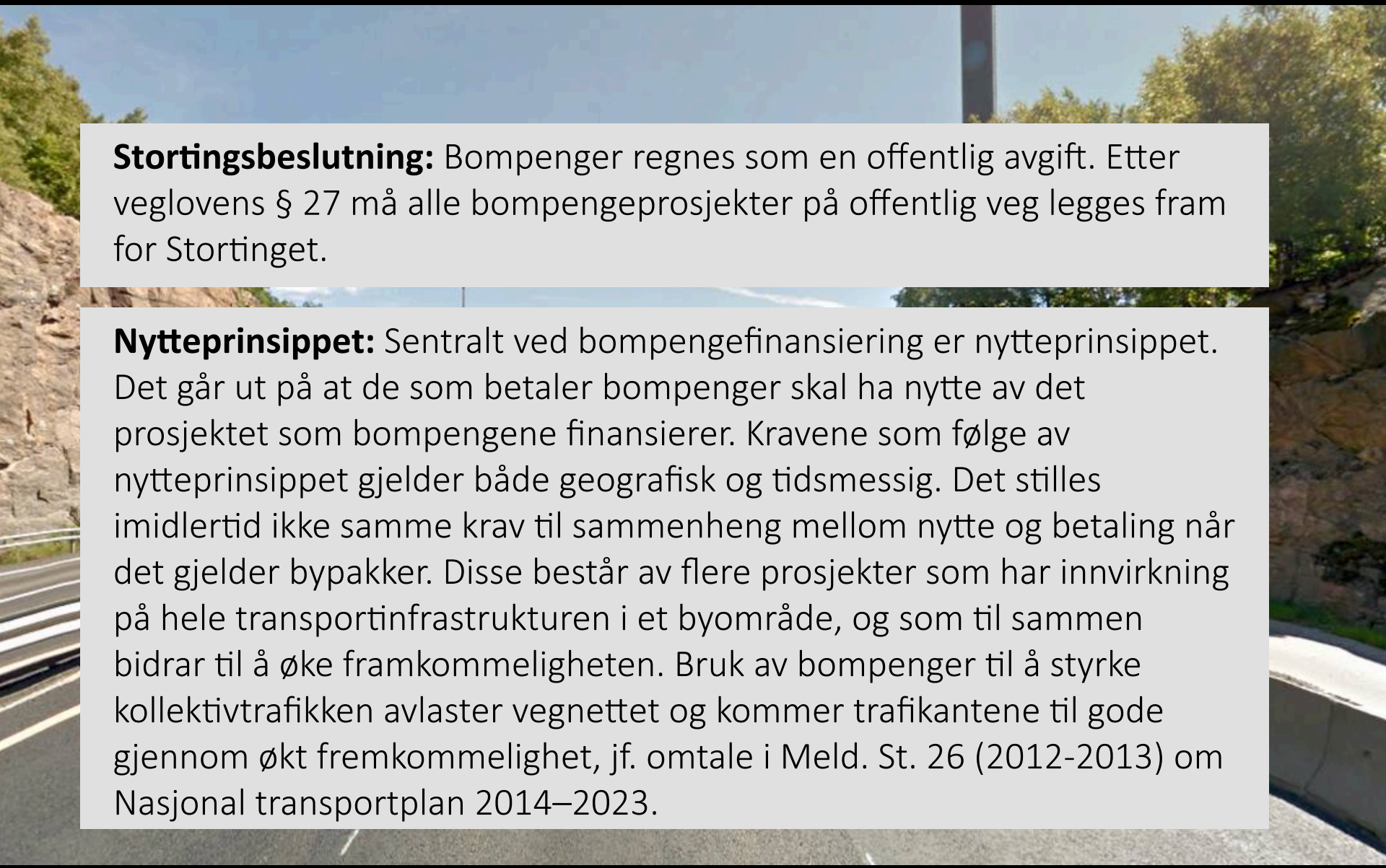
Introduksjon om bypakker

Jomar Lygre Langeland, prosjektleder ATS Mjøsbyen
Lillehammer, 14. nov 2017



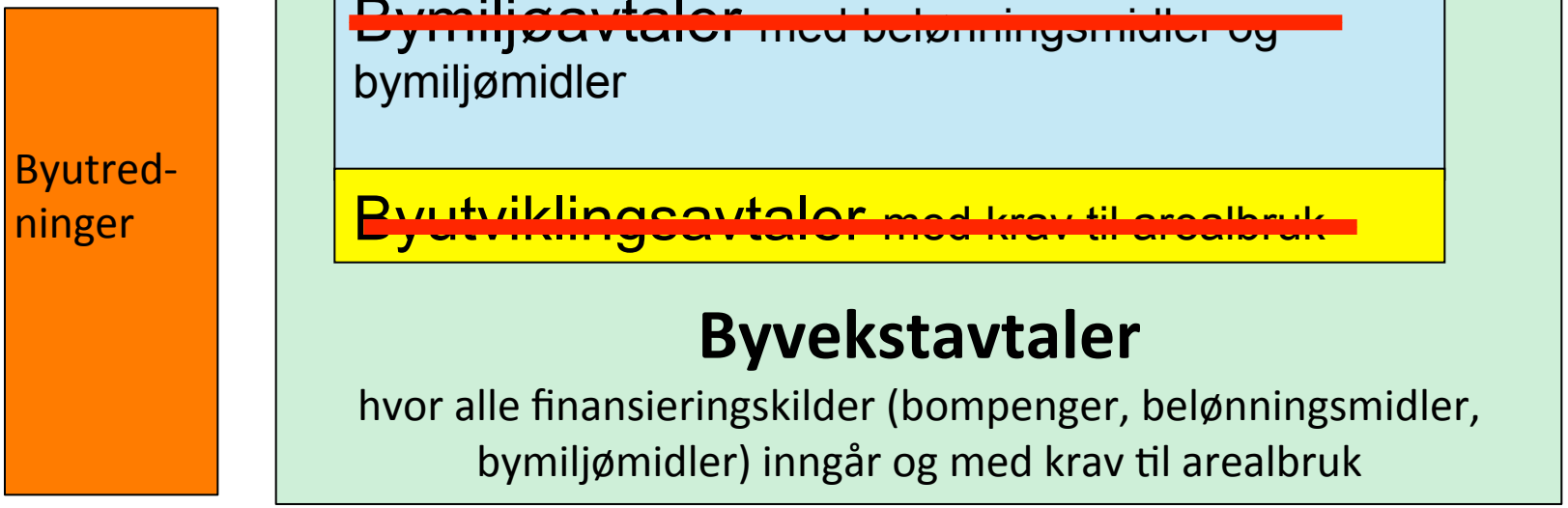
Strekningsvise bomprosjekt kontra bypakker



Stortingsbeslutning: Bompenger regnes som en offentlig avgift. Etter veglovens § 27 må alle bompengeprosjekter på offentlig veg legges fram for Stortinget.

Nytteprinsippet: Sentralt ved bompengefinansiering er nytteprinsippet. Det går ut på at de som betaler bompenger skal ha nytte av det prosjektet som bompengene finansierer. Kravene som følge av nytteprinsippet gjelder både geografisk og tidsmessig. Det stilles imidlertid ikke samme krav til sammenheng mellom nytte og betaling når det gjelder bypakker. Disse består av flere prosjekter som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i et byområde, og som til sammen bidrar til å øke framkommeligheten. Bruk av bompenger til å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnettet og kommer trafikantene til gode gjennom økt fremkommelighet, jf. omtale i Meld. St. 26 (2012-2013) om Nasjonal transportplan 2014–2023.

Utvikling i statlige ordninger overfor større byområder fra 1985-2017



Framtidige ordninger for byområder

Bypakker med bompenger

Byutred-
ninger

Byvekstavtaler

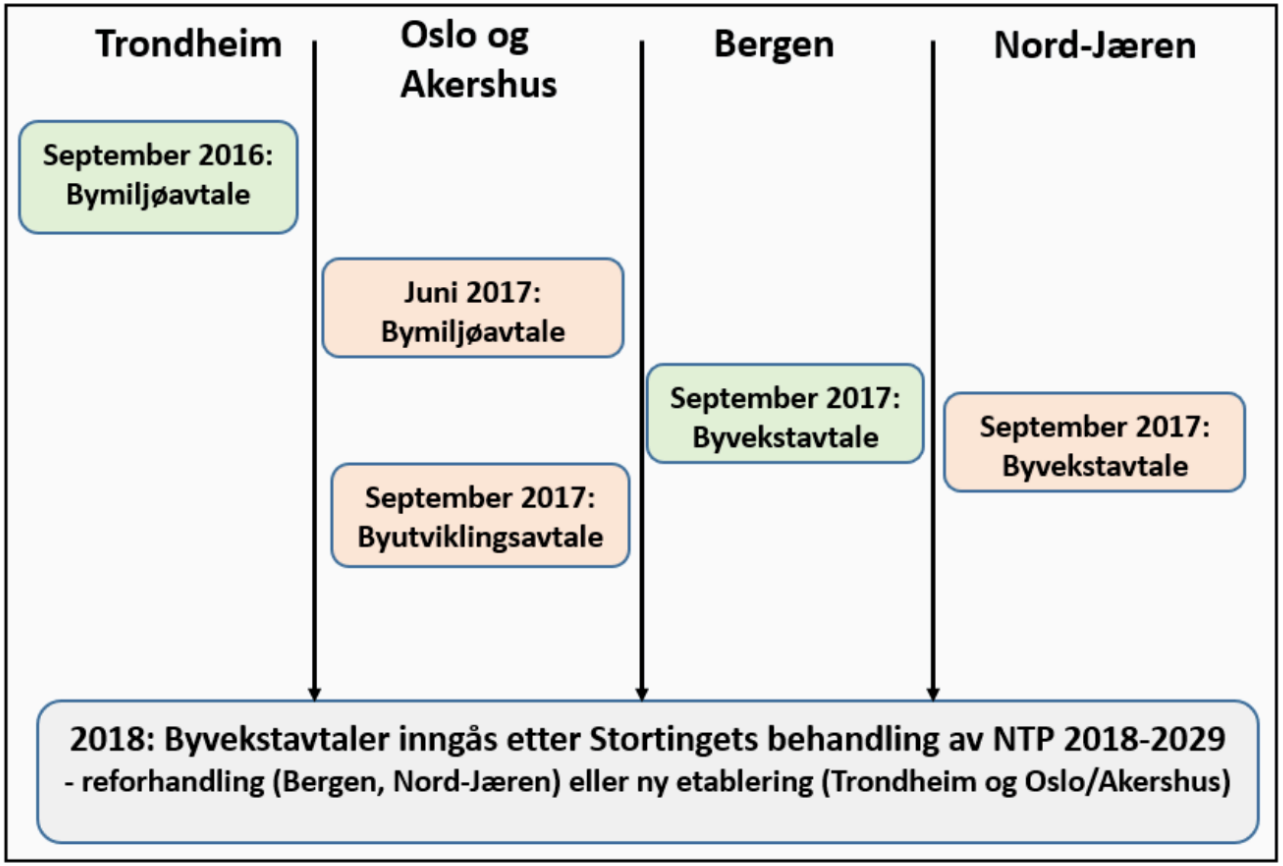
hvor alle finansieringskilder (bompenger, belønningsmidler, bymiljømidler) inngår og med krav til arealbruk

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

Anders Tønnesen,TØI

Bymiljøavtaler + byutviklingsavtaler = byvekstavtaler



Anders Tønnesen,TØI

Jomar Lygre Langeland, november 2017
By- og regionplanlegger Civitas / Dosent NMBU

© AS Civitas 2017