

## Innspill til Transport- og kommunikasjonskomitéen fra Mjøsbyen og Innherredsbyen - behandling av Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033.

Mjøsbyen og Innherredsbyen har tidligere spilt inn til NTP-prosessen ønske om at det etableres en «belønningsordning» for mellomstore byområder i Norge. Det er derfor gledelig at regjeringen nå foreslår en ny tilskuddsordning også for mindre byområder, jfr NTP 2022-33 kapittel 8.2.7.

Imidlertid fremstår regjeringens foreslåtte tilskuddsordning som svakt begrunnet når det gjelder hensikt med ordningen og den har noen uheldige avgrensinger når det gjelder hvilke byområder som skal kunne få støtte, vilkårene for å få støtte og hva midler fra tilskuddsordningen kan brukes til. I regjeringens forslag kreves vedtak i Stortinget for å få tilskudd fra ordningen, samtidig er foreslåtte midler i ordningen svært begrenset.

### Norge trenger en belønningsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder, tuftet på erfaringer fra dagens belønningsordning for større byområder:

1. Hensikt; heller incentivordning for å nå statlige mål enn støtteordning for å iverksette bompenger.
2. Avgrensning; heller åpen og fleksibel ordning enn avgrenset og utdatert.
3. Bruk av midler; heller en ordning som stimulerer til innovasjon enn en som begrenser muligheter.
4. Organisering og forvaltning; heller en ubyråkratisk ordning, enn en som må ha vedtak i Stortinget.
5. Omfang; heller en ordning som kan videreutvikles og stimulere til bærekraftig vekst i hele landet, enn en engangs støtteordning til noen få.

#### 1. Hensikt; heller incentivordning for å nå statlige mål enn støtteordning for å iverksette bompenger

Det er positivt at staten utvikler ordninger som bidrar til å fremme kollektivtransport, sykling og gange også i mindre byområder. Som det fremgår av regjeringens begrunnelse for en ny støtteordning, så har også flere mindre byområder liknende utfordringer som de større byområdene, og det er flere regionbyer med innbyggertall som ligger tett opp mot de minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Dette tilsier at statlig innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i større grad bør fordeles på en bedre måte – og til flere byområder enn i dag.

Regjeringen foreslår en støtteordning til byområder som etablerer bompengefinansierte bypakker. Dette fremgår indirekte i teksten i NTP der det står at: «*For byer uten bypakker vil tildeling av midler fra tilskuddsordningen først kunne skje etter at Stortinget har behandlet forslag til bypakke*». I Samferdselsdepartementets pressemelding om ordningen fremgår det eksplisitt at vilkåret for å få støtte er at bompenger benyttes som virkemiddel for å nå nullvekstmålet: «*Tilskuddet vil inngå som statlig bidrag i bompengefinansierte bypakker og nullvekst ligger til grunn*».

Mjøsbyen og Innherredsbyen mener at ordningen heller bør være en incentivordning til byområder som vil arbeide for å nå nasjonale mål på transportområdet enn en støtteordning til byområder som vil innføre bompenger. Den første evalueringen av dagens belønningsordning for større byområder viser at når byområder får anledning til å søke statlige belønningsmidler, så øker byområdene også sin egen innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange (Norconsult og Urbanet Analyse, 2007). Det vil derfor kunne ha større effekt om flere byområder får anledning til å søke om tilskudd, enn om ordningen kun avgrenses til et fåtall byområder. Dessuten er det unaturlig at regjeringen skal stille krav om bompenger for å kunne få tilskudd fra ordningen. Dette er ikke et krav regjeringen i dag stiller til større byområder. Det bør være opp til byområdene selv å foreslå virkemidler for å nå nasjonale mål.

#### 2. Avgrensning; heller åpen og fleksibel ordning enn avgrenset og utdatert

Regjeringen foreslår at ordningen skal utformes som tilskudd til fem byområder, der enkelte av de åtte navngitte bykommuner har et innbyggertall som ligger tett opp mot de minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. I regjeringens forslag forutsettes det at disse fem byområdene arbeider med bompengefinansierte bypakker, dette er i regjeringens forslag et vilkår for å kunne få støtte fra ordningen.

**For det første** kan det raskt endre seg hvilke byområder som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Dette er blant annet avhengig av til enhver tid lokalpolitisk flertall for bompenger. Det er riktig at de foreslåtte åtte bykommunene har arbeidet med bompengefinansierte bypakker, men flere av disse har i nyere vedtak gått bort fra dette: F.eks. Larvik med vedtak 11.11.2020: *«Bypakke Larvik etableres uten bompengering, men med fokus på samordnet og smart bruk av tilgjengelige ressurser hos partene.»* Etter «bom-opprøret» i 2019 gikk også Arendal bort fra bompengefinansierte løsninger: 23.05.2019: *«Bystyret vedtar at det forutsettes at de foreslåtte tiltak i planen ikke skal bompengefinansieres».*

Dette viser hvor lite hensiktsmessig det er å navngi bykommuner i en statlig støtteordning og med et vilkår om bompengefinansiering. Hvilke byområder som oppfyller statlige krav i en slik tilskuddsordning, vil kunne endre seg relativt raskt, og den statlige ordningen vil like raskt kunne fremstå som utdatert. Det bør dessuten være opp til byområdene selv å foreslå hvordan nasjonale mål på transportområdet skal nås, med eller uten bompenger.

**For det andre** er det ikke størrelsen på bykommunen som er avgjørende for byområdets størrelse. Det er størrelsen på det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet og den region det er naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging som bør være kriterium, dersom ordningen skal avgrenses. Norge er et variert land og med ulike typer bystrukturer. Noen landsdeler har mono-sentriske strukturer med en regionby, mens andre har poly-sentriske strukturer med flere regionbyer. En statlig støtteordning bør omfavne begge typer byområder. Mjøsbyen med fire regionbyer (Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum), samt fire øvrige byer og tettsteder (Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange) har funnet det naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging med sine nabokommuner Løten, Øyer og Østre Toten. Dette poly-sentriske byområdet har over 200.000 innbyggere og er langt større enn de fleste nevnte byområder i regjeringens forslag. Innherredsbyen består av regionbyene Steinkjer, Levanger og Verdal. Disse har funnet det naturlig å samarbeide med sine nabokommuner Frosta, Inderøy og Snåsa om samordnet areal- og transportplanlegging, akkurat slik statlige planretningslinjer oppfordrer til.<sup>1</sup> Dette poly-sentriske byområdet består av over 70.000 innbyggere og er også betydelig større enn enkelte andre regionbyer som regjeringen har omtalt i en ny støtteordning. Det er også andre regionbyer i Norge som er utelatt i regjeringens forslag til avgrensning, men som er betydelig større enn enkelte av de fem byområdene som regjeringen foreslår; f eks Mosseregionen.

**For det tredje** er det ikke kun innbyggertall som er avgjørende for om mindre byområder har liknende transportutfordringer som større byområder: Også omfang av fritidsreisende / fritidsinnbyggere, næringstransport og bompengebelastning i regionen for øvrig, er også faktorer som er med på å påvirke transportutfordringene i byområdet.

Det er på mange måter et paradoks at staten gir tilskudd til større byområder som i stor grad har vedtatt kostbare, bompengefinansierte bypakker med stort innslag av vegprosjekter – tiltak som ikke bidrar til å nå nullvekstmålet på lengre sikt når bompengene opphører, mens mindre byområder som ikke har mulighet til å etablere bompengefinansierte bypakker, fordi bompengepotensialet i regionen er tatt ut til strekningsvise riksvegprosjekter, ikke skal være kvalifisert til statlige tilskudd. Det er kanskje nettopp i de sistnevnte byområdene at staten burde ha etablert en tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange. Disse byområdene har i liten grad har mulighet til å etablere bompengefinansierte bypakker og mangler derfor virkemidler selv til å fremme disse transportformene.

Dersom en ny tilskuddsordning likevel skal avgrenses til regionbyer av en viss størrelse, bør det være størrelsen på det funksjonelle byområdet som samarbeider om areal- og transportplanlegging som er kriterium, heller enn størrelsen på den enkelte bykommune. F eks kan byområder over 40.000 innbyggere være et sted å begynne. Dette vil inkludere flere byområder enn det regjeringen foreslår.

---

<sup>1</sup> «Kommuner, fylkeskommuner og statlige myndigheter må samarbeide om planleggingen for å sikre samordning av utbyggingsmønster og transportsystem.»

### 3. Bruk av midler; heller en ordning som stimulerer til innovasjon enn en som begrenser muligheter

I regjeringens forslag til støtteordning heter det; «*Midlene vil ikke kunne brukes til drift av kollektivtransport*». Det er forståelig at regjeringen ikke ønsker at en statlig tilskuddsordning skal medføre at staten overtar ansvar som i dag er fylkeskommunalt. Slik var det i begynnelsen også med dagens belønningsordning for større byområder. Dette har imidlertid endret seg vesentlig over tid da det nettopp er innenfor drift av kollektivtransport at effektive tiltak kan iverksettes for å nå nasjonalt mål om nullvekst i personbiltrafikken. Nå bruker de ni største byområdene i stor grad statlige belønningsmidler til drift av kollektivtransport, selv om dette i utgangspunktet er et fylkeskommunalt ansvar.

I en ny statlig tilskuddsordning for mindre byområder bør det være mulig å benytte tilskuddsmidler til innovative pilotprosjekter også for å fremme et bedre kollektivtilbud, f eks til å teste ut nye bussruter, kollektivkonsepter, hurtigbåter, bestillingstransport, autonome busser og båter m.m.

### 4. Organisering og forvaltning; heller en ubyråkratisk ordning, enn en som må ha vedtak i Stortinget

En ny belønningsordning for mindre byområder kan forvaltes av Samferdselsdepartementet, som dagens belønningsordning for større byområder. Det må gjerne stilles krav til organisering av samarbeidet. Det vil være naturlig at involverte kommuner, fylkeskommuner og statlige transportetater er representert i styringsgruppe som skal forvalte bruk av tilskuddsmidlene.

Det trenger ikke være gitt at alle aktuelle byområder skal få tilskuddsmidler, det kan være avhengig av kvaliteten på søknadene. De beste søknadene som har en troverdig plan for å nå definerte nasjonale mål på transportområdet kan få støtte. Dersom byområder foreslår bompengefinansiering som virkemiddel for å finansiere bypakker, er det som i dag, Stortinget som behandler forslaget til bypakke.

### 5. Omfang; heller en ordning som kan videreutvikles og stimulere til bærekraftig vekst i hele landet, enn en engangs støtteordning til noen få

Regjeringen foreslår å sette av kr 600 mill over fire år tidlig i planperioden. Dette fremstår som svært lite i forhold til den støtte større byområder får gjennom belønningsavtaler og byvekstavtaler. Vi foreslår at ordningen starter opp med kr 1,6 mrd over fire år tidlig i planperioden og at ordningen evalueres i forkant av neste NTP om fire år. På sikt bør ordningen øke i omfang slik at byområder i hele Norge kan ta del i statlige tilskudd for å fremme kollektivtransport, sykling og gange. Det bør flere mennesker tilknyttet regionbyer i Norge, enn i de ni største byområdene som i dag er aktuelle for byvekstavtaler. Størrelsen på statlige tilskudd bør gjenspeile dette og fordeles bedre enn i dag.

#### **Fakta:**

Mjøsbyen består av de 10 kommunene Hamar, Lillehammer, Gjøvik, Ringsaker, Elverum, Stange, Løten, Øyer, Østre Toten og Vestre Toten, samt Innlandet fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Innlandet. I Mjøsbyen, bor det over 200.000 innbyggere. På grunn av mange fritidsboliger kan det oppholde seg 100.000 deltidsinnbyggere i tillegg til de fast bosatte.

Innherredsbyen består av de 6 kommunene Steinkjer, Verdal, Levanger, Frosta, Inderøy og Snåsa, samt Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Statsforvalteren i Trøndelag. I Innherredsbyen, bor det over 70.000 innbyggere.

I de to fler-kjernede byområdene er utfordringene store når det gjelder å fremme kollektivtransport, sykling og gange. Bompengebelastningen er allerede stor på grunn av strekningsvise riksvegprosjekter (E6, Rv3/Rv25 og Rv4). I de to byområdene er det utviklet felles areal- og transportstrategier med handlingsprogram for fremme kollektivtransport, sykling og gange. En statlig støtteordning vil kunne bidra til en mer helhetlig statlig transportpolitikk i disse byområdene.

### Oppsummering og innspill til komitémerknad, jfr NTP 2022-33 kapittel 8.2.7:

- Tilskuddsordningen bør utformes som en incentivordning for å nå nasjonale mål på transportområdet. Ordningen bør være åpen for søknad fra flere byområder i Norge enn det regjeringen foreslår, f.eks. byområder med et samlet innbyggertall over 40.000. Det må være opp til det enkelte byområde å selv foreslå virkemidler for å nå nasjonale mål, med eller uten bompenger.
- Midlene fra ordningen bør også kunne benyttes til innovasjon og pilotprosjekter – inkludert drift av et bedre kollektivtilbud, f.eks. til å teste ut markedsgrunnlag for nye bussruter, kollektivkonsepter, hurtigbåter, bestillingstransport, autonome busser og båter m.m.
- En ny tilskuddsordning for mindre byområder kan forvaltes av Samferdselsdepartementet, tilsvarende dagens belønningsordning for større byområder. De beste søknadene som har en troverdig tiltaksplan for å nå definerte nasjonale mål på transportområdet kan få støtte.
- Samferdselsdepartementet kan stille krav til organisering av samarbeidet i de byområdene som er aktuelle for tilskuddsmidler. Det vil være naturlig at involverte kommuner, fylkeskommuner og statlige transportetater er representert i styringsgruppe som skal forvalte bruk av tilskuddsmidlene. Dersom byområder foreslår bompengefinansiering som virkemiddel for å finansiere bypakker, er det som i dag, Stortinget som behandler forslaget til bypakke og som tar stilling til formalisert styringsmodell.
- På sikt bør ordningen øke i omfang. I søknad om tilskudd bør det stilles krav til at byområdene redegjør for egen innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange.

10. mai 2021,

**Even Aleksander Hagen**  
Fylkesordfører i Innlandet  
Leder av styringsgruppen i Mjøsbyen

**Tomas Iver Hallem**  
Fylkesvaraordfører i Trøndelag  
Leder av styringsgruppen i Innherredsbyen

### Kilder

Tilråding fra Samferdselsdepartementet 19. mars 2021, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Solberg): *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033*

Samferdselsdepartementet pressemelding 19.03.2021: *Nasjonal transportplan 2022–2033: Enklere og grønnere hverdagsreiser i flere byområder*

Larvik kommune 11.11.2020, kommunestyrets behandling: *Bypakke Larvik – organisering og innretning.*

Arendal kommune 23.05.2019: *Bystyrets sluttbehandling av ATP- Regional areal- og transportplan for Arendalsregionen.*

Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2. *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*

Norconsult og Urbanet Analyse, 2007: *Evaluering av belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk.*