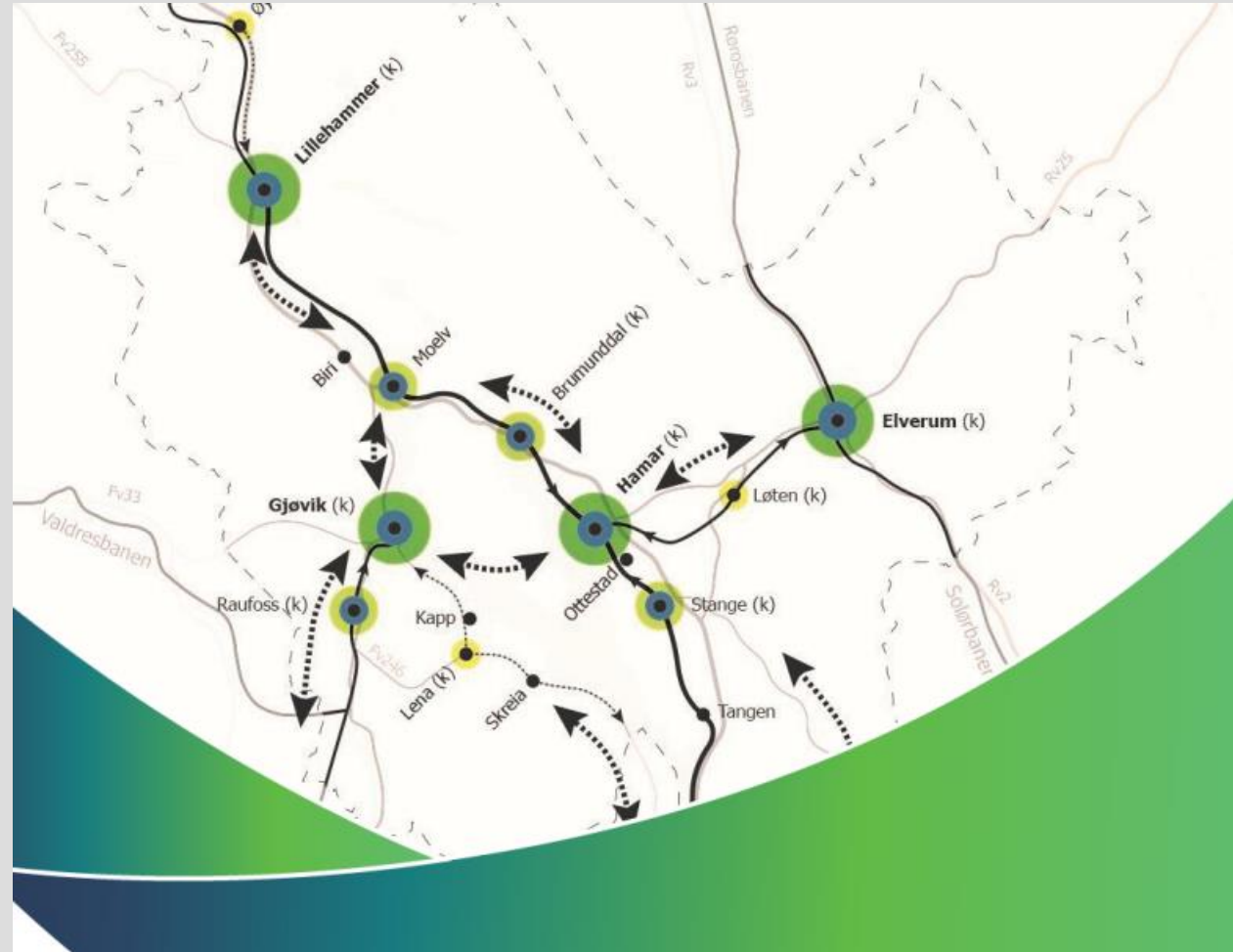


# Nullvekstmål i Mjøsbyen

– hva vil det bety?



# Innhold

- 1 Bakgrunn
- 2 Om nullvekstmålet
- 3 Kjennetegn ved reisevanene i Mjøsbyen
- 4 Hva vil nullvekstmålet bety for Mjøsbyen?
- 5 Oppsummering og veien videre

# Bakgrunn

Mjøsbyen har et sterkt ønske om tettere og mer forpliktende finansiering- og samarbeidsformer mellom stat, fylkeskommune og kommune. En aktuell tilnærming er påvirkningsarbeid for å bli en del av den nye tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet.

For å søke om midler fra denne tilskuddsordningen er det en forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil, og gjennomfører tiltak innenfor egne ansvarsområder som bidrar til måloppnåelsen.

Norconsult fått i oppdrag å beskrive hva nullvekstmålet er, og hva målet vil kunne bety for Mjøsbyregionen. Hensikten er å klargjøre premissene for nullvekstmålet, som grunnlag for en videre lokalpolitisk drøfting av om det er aktuelt for Mjøsbyregionen å slutte seg til dette målet.

# Styringsgruppen for Mjøsbyen har tidligere oversendt innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-33

*«Mjøsbyen støtter tidligere innspill fra nettverket for de 5 regionbyene om at følgende premisser er viktige for en belønningsordning for mellomstore byområder:*

- *Avtaler på tvers av forvaltningsnivå*
- *Nullvekstmålet*
- *Tilskudd til grønn transport (kollektivdrift, sykkel, gange)*
- *Lokal vilje til helhetlig virkemiddelbruk*
- *Enkelt styringssystem*
- *Faglige utredninger*
- *Smart og bærekraftig*
- *Mest mulig lokal styring*
- *Utbetaling basert på måloppnåelse*
- *Enklest mulig indikatorsett*

*I tillegg bør følgende premisser inngå:*

- *Krav om regionalt samarbeid om areal- og transportstrategier og tiltak i byområdet der kommunene i det funksjonelle bo- og arbeidsmarkedet, fylkeskommune, statlige transportetater og statsforvalter deltar.*
- *En belønningsordning bør også gi insentiv til å ta i bruk ny teknologi.»*

# Om nullvekstmålet

# Hva er nullvekstmålet?

## Historikk

**Nullvekstmålet** ble første gang lansert i Klimaforliket i 2012 og i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 - videreført i NTP 2018-2029.

**Opprinnelig mål:** «Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange».

Regjeringen fastsatte **videreutviklet nullvekstmål** i 2020, som er gjeldende mål i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Det videreutviklede nullvekstmålet tydeliggjør at målet har til hensikt å løse flere utfordringer.

## Gjeldende nullvekstmål

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



Nullvekstmålet betyr at vi ikke skal kjøre mer personbil enn i dag selv om befolkningen øker. Gjennomgangstrafikk og næringstrafikk kan vokse.

# Gevinster av nullvekstmålet

Måloppnåelse har flere positive konsekvenser for folkehelse og økonomi:

- Mindre behov for å bygge ut ny infrastruktur
- Mindre behov for areal til parkering
- Køene reduseres
- Trafikkulykkene reduseres
- Mindre støy
- Mindre svevestøv

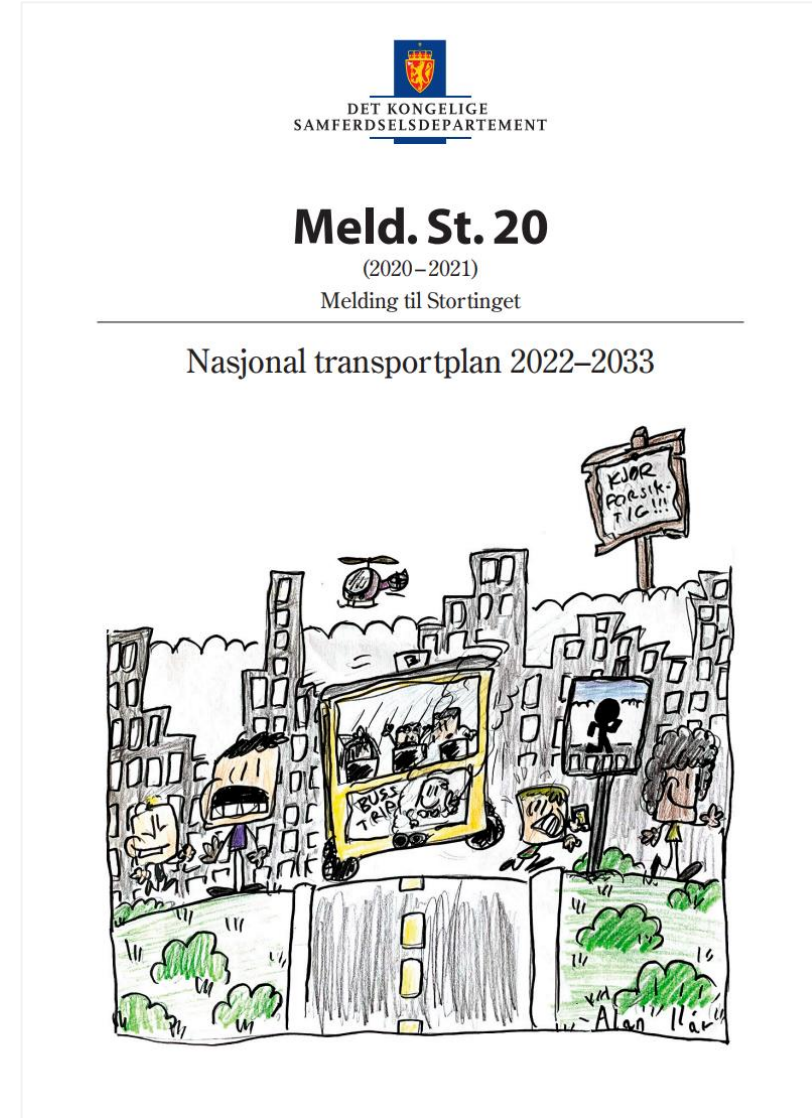
Elbiler bidrar også med behov for infrastruktur og parkering, køer, ulykker, støy og svevestøv og er derfor omfattet av nullvekstmålet.



# Hvilke byområder omfattes av nullvekstmålet?

Fra nasjonale myndigheter er forpliktelse til nullvekstmålet en betingelse for å

- inngå byvekstavtale
- tildeles belønningsmidler
- søke om midler fra den nye tilskuddsordningen





## Hvilken trafikk omfattes av nullvekstmålet?



## Hvordan måles nullvekstmålet?

**Trafikktellinger** (byindeksen) skal være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet.

Det er åpnet for at trafikken i hovedsak kan måles der hensynene bak nullvekstmålet er til stede – dvs. den **mest sentrale delen av byområdet** og på **innfartsårer** i tilknytning til definerte vekstområder.

Målingene vurderes på bakgrunn av et treårig glidende snitt (de siste 36 måneders indekstall).

Trafikkarbeid som beregnes ved hjelp av **reisevaneundersøkelsen**, skal inngå som støtteindikator. Det skal være netto nullvekst i perioden.

**I dag gjelder dette byvekstavtalene.** Metode for måling av nullvekstmålet i den nye tilskuddsordningen er ikke avklart.

# Kjennetegn ved reisevanene i Mjøsbyen som påvirker potensial for måloppnåelse

# Transportressurser



**Biltilgang:** 90 prosent av befolkningen har tilgang til minst en bil, og 92 prosent av den voksne befolkningen har førerkort for bil.



**Tilgang til parkeringsplass:** 86 prosent av de yrkesaktive har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver.



**Avstand til holdeplass:** 6 av 10 bor innenfor 500 meter fra en aktuell kollektivholdeplass.



**Kollektivtilbud:** 10 prosent oppgir at de har et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen på dagtid, og 22 prosent har et tilbud som går minst to ganger i timen.



**Sykkel:** Om lag 30 prosent av befolkningen bor maksimalt 10 minutter fra sentrum med sykkel, eventuelt 20 minutter til fots.



# Kjennetegn ved reisene



**Mange korte reiser:** Nesten 40 prosent av reisene er under 3 kilometer lange.



**Bilreiser er dominerende:** 7 av 10 reiser i Mjøsbyen er bilreiser - bilreiser utgjør 81 prosent av transportarbeidet.



**De som bor sentralt bruker mindre bil:** Bosatte tettstedene Hamar, Lillehammer og Elverum reiser mindre med bil og går og sykler mer enn de som er bosatt i resten av kommunen.



**Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene.** 28 prosent av reisene er handle-/servicereiser, 23 prosent er arbeidsreiser.



**8 av 10 av arbeidsreisene gjennomføres med bil.**



# Hva vil nullvekstmålet bety for Mjøsbyen?

# Nullvekstmålet for Mjøsbyen

## Avgrensning

### Personbiltrafikk i hele avtaleområdet

Gjelder personbiltrafikk inn og ut av Gausdal, Øyer, Lillehammer, Ringsaker, Hamar, Løten, Elverum, Stange, Gjøvik, Vestre Toten og Østre Toten.

### Unntak

Gjennomgangstrafikk: trafikk som verken starter eller stopper i kommunene i avtaleområdet

Nærings- og nyttetransport: gods-, vare -og tjenestetransport (med små og store kjøretøy)

## Målemetoder

### Byindeks

Det må etableres en indeks basert på trafikkregisteringspunkter. Indeksen skal gi et representativt bilde av trafikken på veinettet i avtaleområdet.

Eksisterende trafikkregisteringspunkter kan brukes som utgangspunkt. Behov for supplering og plassering må vurderes nærmere.

Indeksen fanger opp alle små kjøretøy. For å skille ut tjenestetransport er det tidligere gjort en antagelse om at denne transporten utgjør en viss andel av personbiltrafikken (som kan øke).

### Trafikkarbeid (RVU)

Dersom det blir et krav om å følge opp måloppnåelse med RVU i tillegg til byindeks, må det kjøpes tilleggsutvalg for Mjøsbyregionen i den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

# Hva skal til for å nå nullvekstmålet i Mjøsbyen?

For å få et bilde av hvilke endringer som må til for å nå nullvekstmålet i 2037, ved utløpet av neste NTP-periode har vi gjort et svært forenklet regnestykke basert på tidligere beregninger (Urbanet Analyse rapport 104/2018). Vi har forutsatt at transportmiddelfordelingen er den samme i 2022 som den var i 2013/14. Regnestykket kan eventuelt oppdateres med RVU-data fra 2018/2019.

**Vårt forenklete regnestykke viser at bilandelen må ned fra 73 prosent til 69 prosent i 2037 (bilførere og bilpassasjer) for å nå nullvekstmålet.**

I rapporten fra 2018 konkluderte Urbanet Analyse med at bilandelen måtte ned fra 73 prosent til 66 prosent i 2030 for å nå nullvekstmålet. Det kan dermed se ut til at det skal mindre til for å nå nullvekstmålet enn tidligere forutsatt. Dette skyldes at SSBs befolkningsframskrivning viste en betydelig lavere vekst i perioden 2014-2030 (12 prosent) enn framskrivningen for perioden 2022-2037 (6 prosent). Befolkningstallet har med andre ord mye å si for hvor krevende måloppnåelse vil være. Dersom befolkningsveksten øker mer enn prognosene, i tråd med Mjøsbystrategiens mål om bo- og arbeidsmarkedsforstørring, vil det bety behov for en forsterket innsats for å nå nullvekstmålet.

# Hva betyr nullvekstmålet for Mjøsbyen?

Nullvekstmålet betyr at ca. 38 000 flere reiser per dag i Mjøsbyregionen i 2037 skal fordeles på gange, sykkel og kollektiv – ca. 23 000 av disse ville vært bilreiser dersom utviklingen fortsetter som i dag.

Fordelingen mellom gange, sykkel og kollektiv er avhengig av hvilke typer reiser som har størst potensial for overgang fra bil.

*Transportmiddelfordeling og beregnet antall turer per dag for befolkningen i Mjøsbyen (13 år+) i 2022 og i 2037 gitt en trendutvikling og oppnåelse av nullvekstmålet. Basert på RVU-data 2013/2014 / Urbanet Analyse rapport 104/2018.\**

	2022		2037 med trend		2037 med nullvekst	
	Antall turer	Andel	Antall turer	Andel	Antall turer	Andel
Til fots	111 534	18 %	118 378	18 %	134 961	21 %
Sykkel	24 785	4 %	26 306	4 %	29 991	5 %
Kollektivtransport	24 785	4 %	26 306	4 %	29 991	5 %
Bilfører	384 171	62 %	407 745	62 %	384 171	58 %
Bilpassasjer	68 159	11 %	72 342	11 %	72 342	11 %
Annet	6 196	1 %	6 577	1 %	6 196	1 %
Sum	619 631	100 %	657 654	100 %	657 654	100 %

\*Følgende forutsetninger er lagt til grunn:

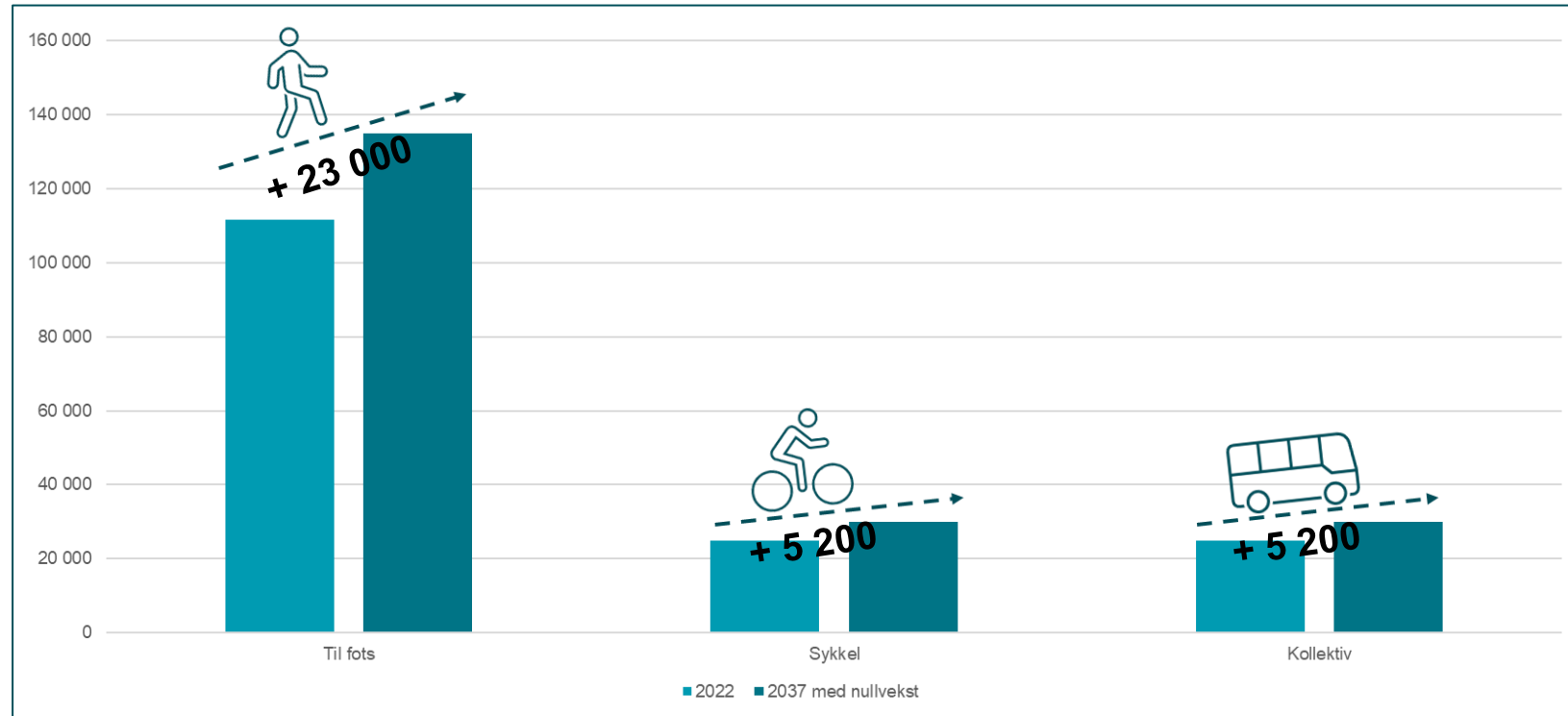
- SSBs befolkningsframskriving for 2022 og 2037 for kommunene i Mjøsbyen (inkl. Gausdal, som ikke var med i UA-rapporten)
- Befolkningen 13 år og eldre (samme avgrensning som RVU)
- Transportmiddelfordeling 2022 = 2013/2014
- Samme antall reiser i snitt som per person (3,3) som i 2013/2014
- Veksten i reiser med gange, sykkel og kollektivtransport er fordelt lik den forholdsmessige andelen de tre transportmidlene har i dag (70%/15%/15%)



# Eksempel på betydning av nullvekstmålet: økning i antall kollektiv-, gang- og sykkelreiser

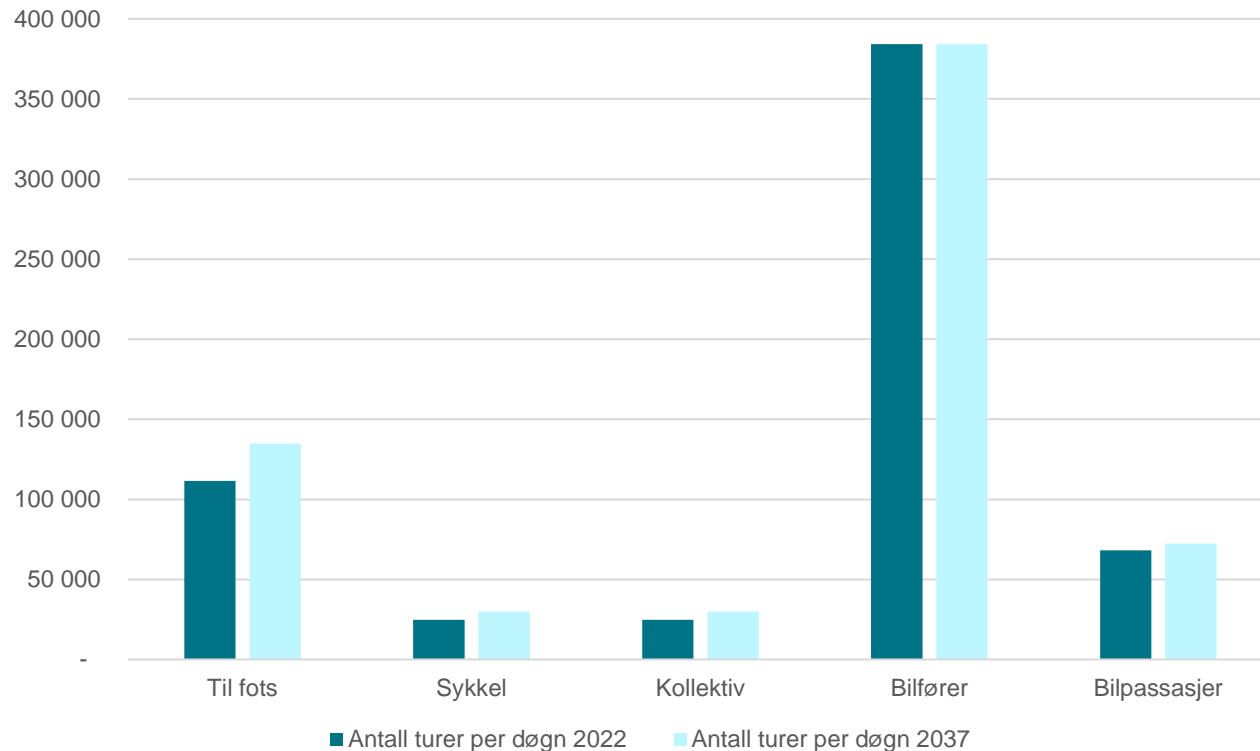
I Mjøsbyen kan nullvekstmålet *for eksempel* bety:

23 000 flere gangreiser,  
5 200 flere sykkelreiser og  
5 200 flere kollektivreiser  
per dag i 2037 enn i 2022.



Antall turer per dag for befolkningen i Mjøsbyen (13 år+) i 2022 og i 2037 gitt oppnåelse av nullvekstmålet og en mulig fordeling mellom gange, sykkel og kollektivtransport. Grov beregning basert på RVU-data 2013/2014

# De aller fleste reisene i Mjøsbyen vil være bilreiser selv om nullvekstmålet nås



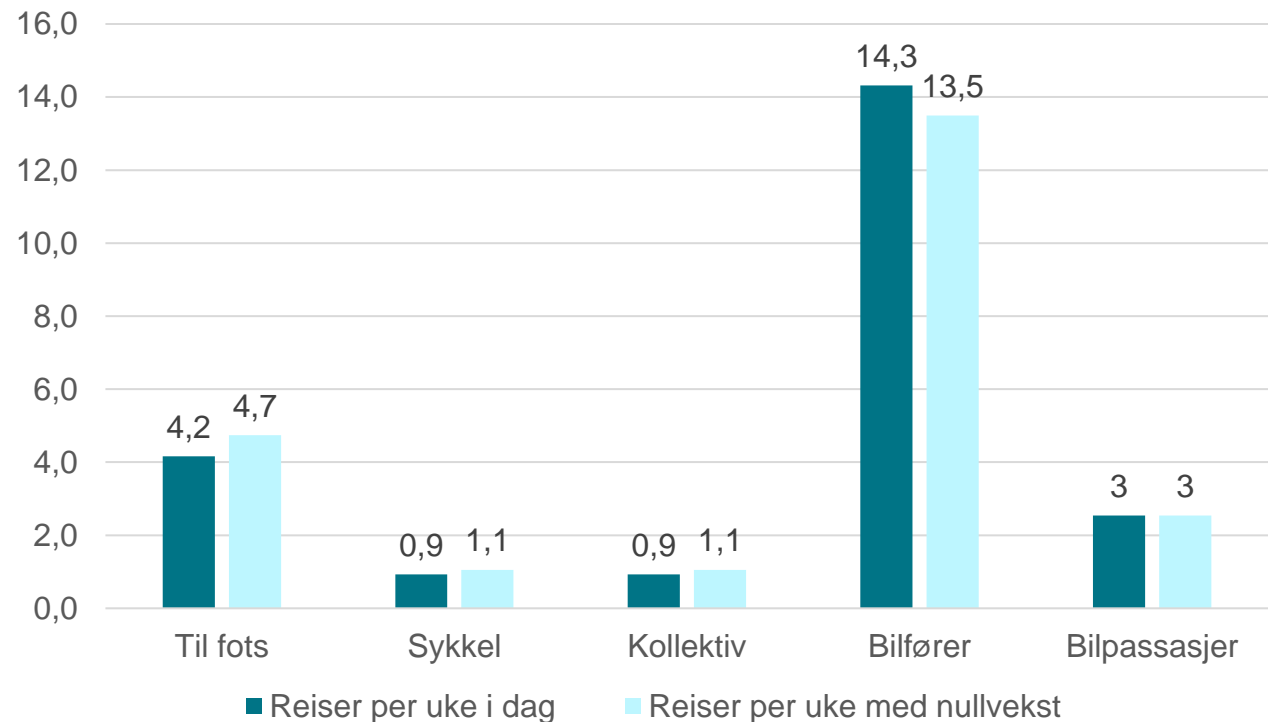
Beregnet antall turer per døgn for befolkningen i Mjøsbyen i 2022 og i 2037 gitt oppnåelse av nullvekstmålet. Basert på RVU-data 2013/2014 / Urbanet Analyse rapport 104/2018.\*

Bil er den dominerende transportformen i Mjøsbyen i dag, og vil fremdeles være det selv om nullvekstmålet nås.

Bilen er for mange et helt nødvendig transportmiddel på mange typer reiser. Nullvekstmålet handler om å reise kollektivt, sykle og gå når du *kan*, men kjøre bil når du *må*.

# Det skal ikke så mye endring til

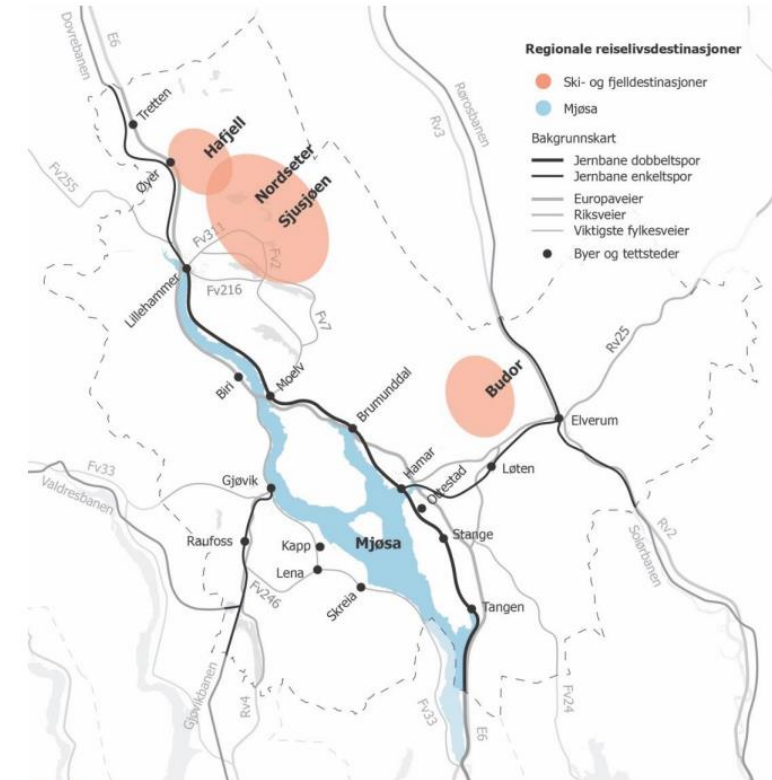
Hvis alle dropper en bilreise i uka kommer vi langt!



*Reiser per uke per innbygger, fordelt på transportmiddel. Med dagens reisevaner og i en situasjon der nullvekstmålet nås. Eksempel-regnestykke, basert på data fra RVU 2013/2014.*

# Fritidsreiser i Mjøsbyen

- Innlandet har store reiselivs- og hyttestedestinasjoner.
- Totalt er det ca. 21 000 hytter / fritidsboliger i Mjøsbyen\*
- Reiselivet er fortsatt i sterk utvikling og de senere årene har antallet fritidsboliger økt betydelig
- Videre vekst i reiselivet gir muligheter for næringsutvikling, men skaper også utfordringer for transport, arealbruk og handel:
  - Økt aktivitet bidrar til større utfordringer for naturverdier, biologisk mangfold og friluftsliv.
  - Målkonflikt mellom ønsket om å utvikle egne handelstilbud og ønsket om vekst i handelstilbudet langs hovedvegnettet
  - Genererer store transportstrømmer med bil, og skaper kapasitetsutfordringer i vegnettet både langs hovedvegnettet og gjennom byene.
- Anbefalte strategier i ATP-strategi for Mjøsbyen:
  - Prioritere utbygging av hytteområder som lar seg betjene kollektivt
  - Unngå økt arealspredning
  - Tilrettelegge for arealbruk som i minst mulig grad gir økt transportbehov og øker grunnlaget for gange og sykkel internt i hytte- og reiselivsområdene.
  - Utvikle reiselivsområdene gjennom god fortetting etter landsbymodellen.
  - Legge til rette for dagligvarehandel og nærservice for å redusere bilavhengigheten blant hyttebeboerne



Kartillustrasjon: Civitas

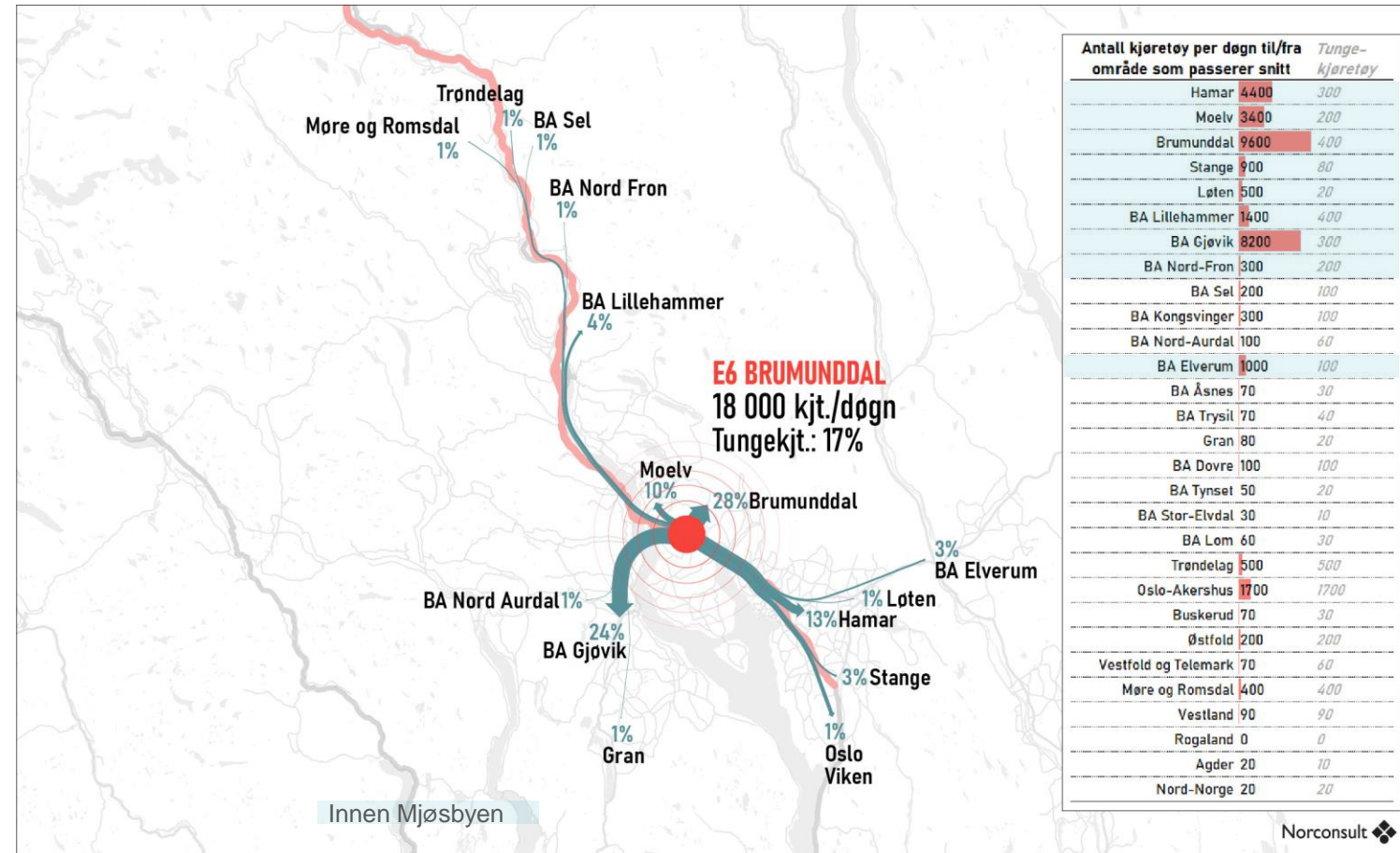
# Reisestrømmer

Norconsult har analysert mobildata i et prosjekt for Nye Veier.

Resultatene for E6 Innlandet viser at gjennomgangstrafikken utgjør en relativt liten andel av trafikken - reisene internt i og inn/ut av Mjøsbyen dominerer.

Kartet viser reisestrømmer utenom helgene.

Reisestrøm	Andel av trafikken
Internt i Mjøsbyen	79,3 %
Inn og ut	14,4 %
Gjennom	6,6 %



Reisestrømmer E6 Innlandet, målt med mobildata. YDT. Kilde: Mobilitetsanalyse ved bruk av mobildata. Årsrapport 2019-2020 E6 Innlandet. Norconsult 2021.

# Hva skal til for å nå nullvekstmålet i Mjøsbyen?



## **Tiltakspakker som kombinerer positive og restriktive tiltak**

Både økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, bilregulerende tiltak og arealpolitikk bør inngå i tiltakspakken.



## **Sykling og gåing bør spille en sentral rolle**

En stor andel av bilreisene er korte lokale reiser, samtidig som rekkeviddeanalysen viser at en stor andel av befolkningen bor innenfor 10 minutters rekkevidde til sentrum med sykkel.



## **Tilrettelegging for bærekraftige mobilitetsløsninger i hytte- og reiselivsområdene**

Viktig å tilrettelegge for arealbruk som i minst mulig grad gir økt transportbehov og som gir økt grunnlag for gange og sykkel.

## Byutredninger i åtte byområder – hovedkonklusjoner (1)

# Nullvekstmålet nås med kombinasjoner av tiltak

Det er fullt mulig å oppnå nullvekstmålet for persontransport med bil.

Nødvendig å kombinere kollektiv-/gang- og sykkeltiltak med restriktive tiltak for biltrafikk.

Eksempler på dette er parkeringstiltak og trafikantbetaling.

Ulike kombinasjoner av virkemidler som i samspill bidrar til måloppnåelse – hvilke kombinasjoner av virkemidler som er best varierer fra byområde til byområde



## Byutredninger i åtte byområder – hovedkonklusjoner (2)

# Arealbruk har stor betydning

Fortetting gjør det enklere å nå nullvekstmålet, spredning gjør det vanskeligere.

Kompakt byutvikling gir flere gående og syklende – på bekostning av bilbruk, men også på bekostning av kollektivtransport.



Spredt?



Eller tett?



# Oppsummering og veien videre

For å søke om midler fra tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet er det en forutsetning at de lokale partene forplikter seg til å følge opp nullvekstmålet for persontransport med bil.

Nullvekstmålet betyr at vi ikke skal kjøre mer personbil enn i dag selv om befolkningen øker. Gjennomgangstrafikk og næringstrafikk kan vokse.

En enkel beregning viser at bilandelen i Mjøsbyen må ned fra dagens 73 prosent til 69 prosent i 2037 for å nå nullvekstmålet.

Bil er den dominerende transportformen i Mjøsbyen i dag, og vil fremdeles være det selv om nullvekstmålet nås: Hvis alle dropper en bilreise i uka kommer vi langt.

Måloppnåelse krever samtidig vilje til satsing på helhetlig virkemiddelbruk, dvs. en kombinasjon av gang-, sykkel- og kollektivtiltak, regulering av biltrafikken og arealpolitikk.

For å komme videre i arbeidet med mulige finansieringsløsninger/samarbeid med statlige myndigheter på areal- og transportområdet må kommunene i Mjøsbyensamarbeidet avgjøre om det er aktuelt å slutte seg til nullvekstmålet. Kommunene må også forplikte seg til å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder som bidrar til måloppnåelse.

I dette notatet har vi gjort en enkel vurdering av måloppnåelse, men vi har ikke sett nærmere på hvilke konkrete tiltak som må til for å nå målet i Mjøsbyen. En slik utredning bør gjennomføres dersom det er aktuelt å slutte seg til nullvekstmålet.

Dersom det ikke er aktuelt for partnerne å gi sin tilslutning til nullvekstmålet er vårt råd at Mjøsbyen søker andre finansieringsløsninger enn den nye tilskuddsordningen.

## Kontakt



Alberte Ruud  
Seniorrådgiver mobilitet og samfunn  
Norconsult



Tor Atle Odberg  
Seniorrådgiver byutvikling  
Norconsult  
[tor.atle.odberg@norconsult.com](mailto:tor.atle.odberg@norconsult.com)