

# Bidrar byvekstavtalene til nullvekstmålet? Hvorfor (ikke)?

## Forskerteam



Einar Leknes  
Planlegger/Dr.ing.  
(Stavanger)



Julie Runde Krogstad  
Statsviter (Kristiansand)



Stian B. Bayer\*  
Økonom (Bergen)

**BÆREKRATIG MOBILITET**  
Byenes transport politikk. Effekter av bomringers, parkeringsrestriksjoner og infrastrukturinvesteringer til offentlig transport og sykkelveger på reisevanene



Raymond Pritchard  
Ingeniør (PhD) (Stavanger)



Helga Birgit Bjørnara  
Statsviter (PhD) (Kristiansand)



Daniela Müller-Eie  
Planner (PhD) (Stavanger)

Resultater fra komparative studier (2018 – 2023) av virkningene av tiltakene som iverksettes i regi av

Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen

<https://bymobilitet.norceprosjekt.no/hjem>

# Parkering

## Splittet parkeringspolitikk

**KRONIKK:** Lokal parkeringspolitikk er et svakt virkemiddel for å nå nullvekstmålet.



**Einar Leknes**  
Forskningsleder, NORCE,  
Norwegian Research  
Center (tidl. IRIS)



**Julie Runde  
Krogstad**  
Seniorforsker, NORCE

hus, og boligsone-parkering for beboere i områder nær bysentra er blitt strengere. Bergen, Trondheim og Stavanger sentrum er det parkeringshus med god kapasitet og høye takster, mens Sandnes fortsatt har flate- og gateparkering med lave takster.

Kun én firedel av omsetningen av detaljvarer og tjenester i alle byområdene er lokalisert i sentrum som har parkeringsrestriksjoner. Dersom parkering skal benyttes som virkemiddel for å nå nullvekstmålet, bør det tas betalt for parkering på arbeidsplasser og detaljhandelsområder og kjøpesentre utenom sentrum.

Diagrammet i illustrasjonen viser hva politikerne mener om restriksjoner på parkering generelt (pris, antall plasser, i sentrum, på arbeidsplasser og i bydelsentre og kjøpesentre). Det kan tas med i betraktning at Bergen har den strengeste parkeringspolitikken og Sandnes den mest liberale. Drøyt 40 prosent besvarte undersøkelsen, og det er korrigert for skjevheter i svarfordeling og partirepresentasjon.

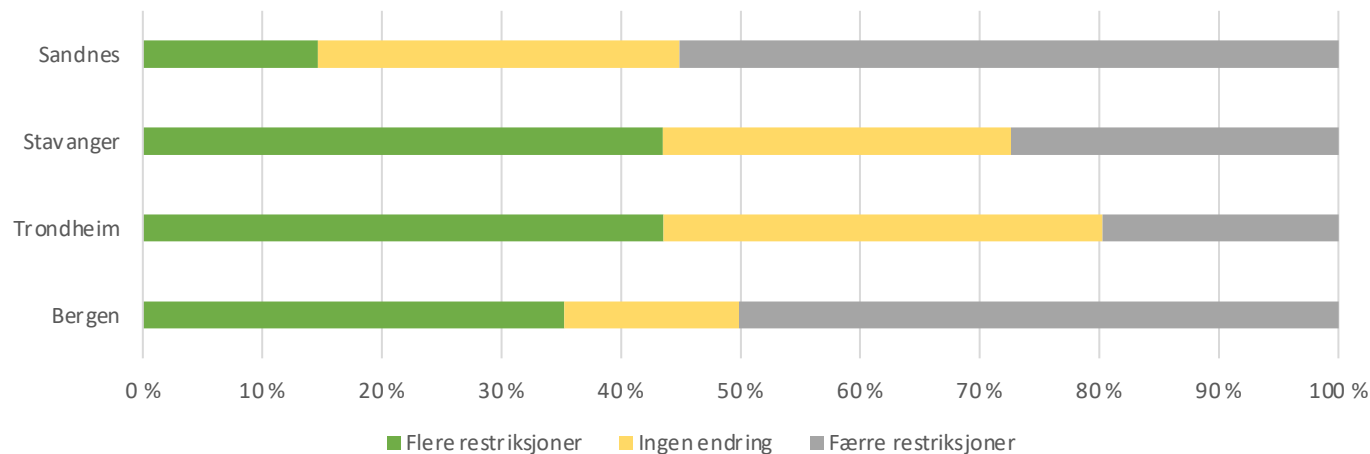
Undersøkelsen avdekker at politikernes dilemma handler om konsekvenser av en restriktiv parkeringspolitikk. Dette dreier seg om at handelen i bysentra kan svekkes

før stortingsvalg om kommunalt i parkering som en c Foreløpig har den stilling til dette.

Det er usikkert littisk støtte til d viser at politiker Bergen, Trondh slikt pålegg i sent i Sandnes ikke va nedslagsfeltet ble kommunen, var f fortsatt delt på n Bergen og Sand



### Politikernes ønsker for parkeringspolitikken



1. Parkeringspolitikken omfatter kun sentrum – og liten andel arbeidsplasser (12%) - derfor begrenset som virkemiddel for nullvekstmålet
2. Lokalpolitisk **uenighet** om innføring av restriksjoner ved arbeidsplasser og kjøpesentra (Stavanger: 45% mot, Sandnes 80% mot)

# Bompenger

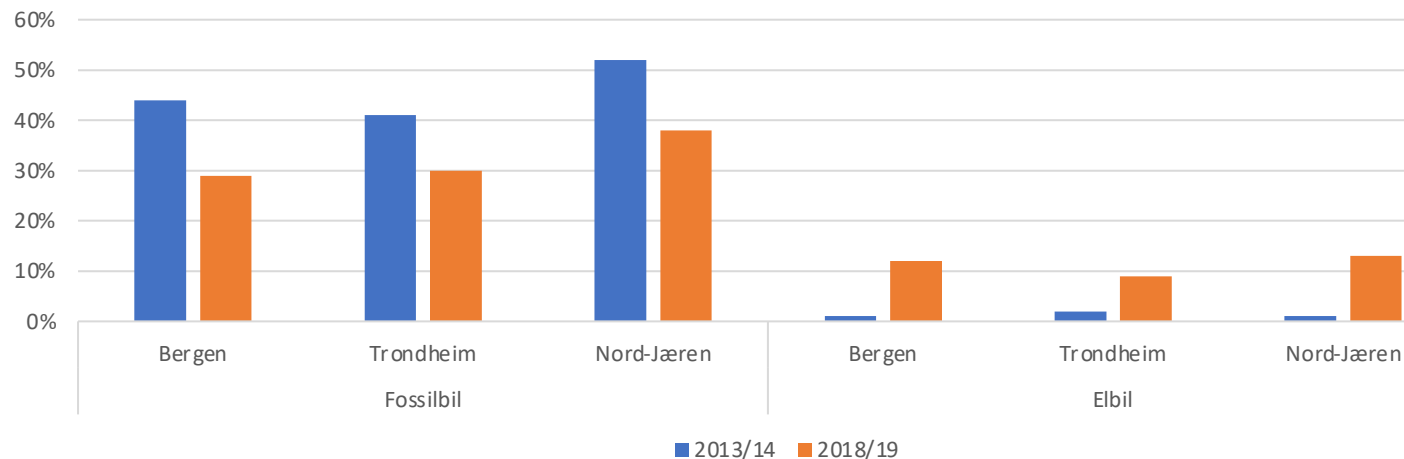
1. Bompengesystemene utviklet i byområdene etter 2010
2. Andelen bompengebelastede bilturer økte fra 30 % – 50 % i Bergen og på Nord-Jæren – og økt pris i Trondheim
3. Bompengene har hatt oppsiktsvekkende liten effekt på andel bilturer – kun substitusjon i sentrum
4. El-bil-subsidiepolitikken har **underminert** bompengepolitikken



EINAR LEKNES  
Forskningsleder Norwegian Research Centre AS (Norce)

STIAN BROSVIK BAYER  
Seniorforsker, Norge

Endringer reisemiddelfordeling



Flere bommer har ført til samme trafikk, men flere elbiler

# Vegbygging

1. Utvidelser til firefelts motorveger rundt og gjennom storbyene og undersjøiske veger til forstadskommunene forbedrer framkommeligheten,
2. Men bidrar og til økt biltrafikk
3. De fører ikke nødvendigvis til økt klimagassutslipp (ferge/kø)
4. De er imidlertid kontraproduktive visavis nullvekstmålet
5. Men høye bompenger kombinert med gode kollektivtilbud reduserer bilkjøring fra forstadskommuner betydelig

Prosjekt (strekning)	ÅDT før	ÅDT etter	økning
Ny firefelts E6 Heimdal – Melhus (Trondheim)	23 000	26 300	14 %
Eiganestunnellen (Stavanger) målt ved E39 Finnestad	15 500	18 000	16 %
Ryfylkes fastlandsforbindelse uten bompenger (Stavanger)	3 800	6 700	78 %
Ryfylkes fastlandsforbindelse med bompenger (Stavanger)	3 800	5 500	48 %

(50 000 ÅDT = 1 bil passerer annenhvert sekund hele døgnet).



## Mer veg, mer bilkjøring

KRONIKK: Store vegprosjekter svekker muligheten for nullvekst i biltrafikken.



Eiganestunnelen i Stavanger sett fra nord, ved Tasta. Etter åpningen økte biltrafikken på E39 her med 16 prosent – mens byvekstavtalen med fylkeskommunen og staten forutsetter nedgang i biltrafikken. Foto: Jarle Aasland, Stavanger Aftenblad

### Debattinnlegg



Av Einar Leknes  
Forskningsleder, NORCE, Norwegian Research Center (tidl. IRIS)

# Potensial for 4-dobling av sykkeltureturer på Nord-Jæren

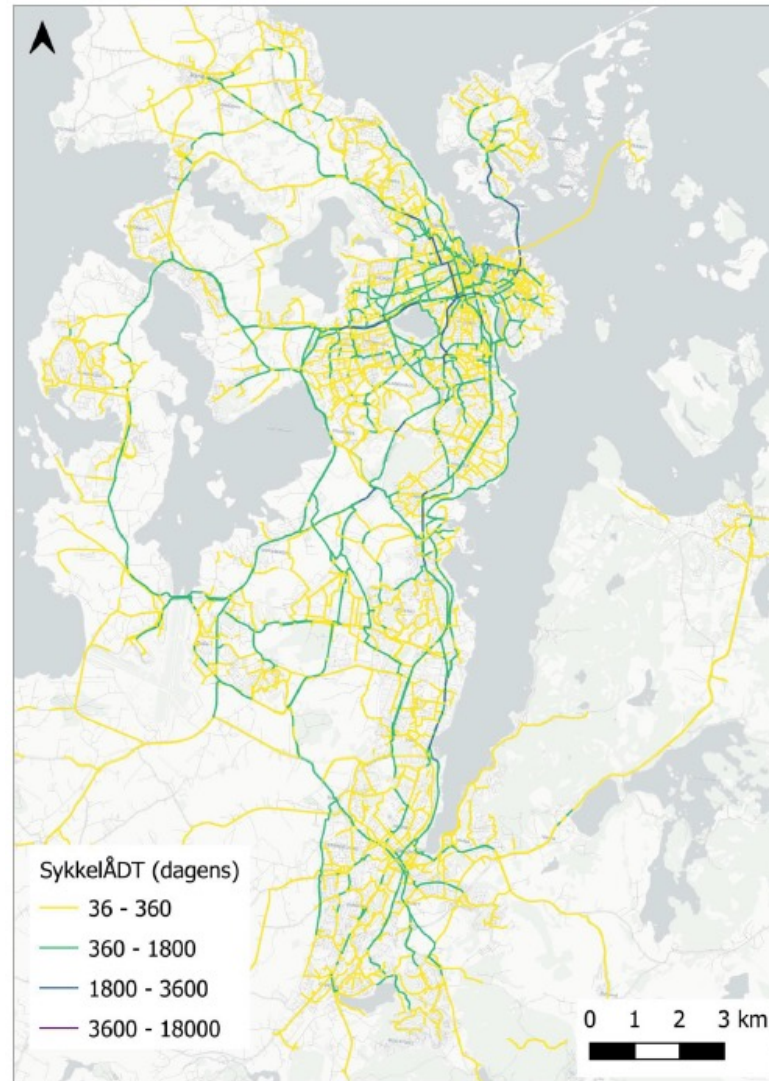
Sykkeleक्सpressveger gir økt sykling, og høy nettonytte/kr pga helseeffekter

Realisering av potensial avhengig av sykkeltilrettelegging og bilrestriksjoner

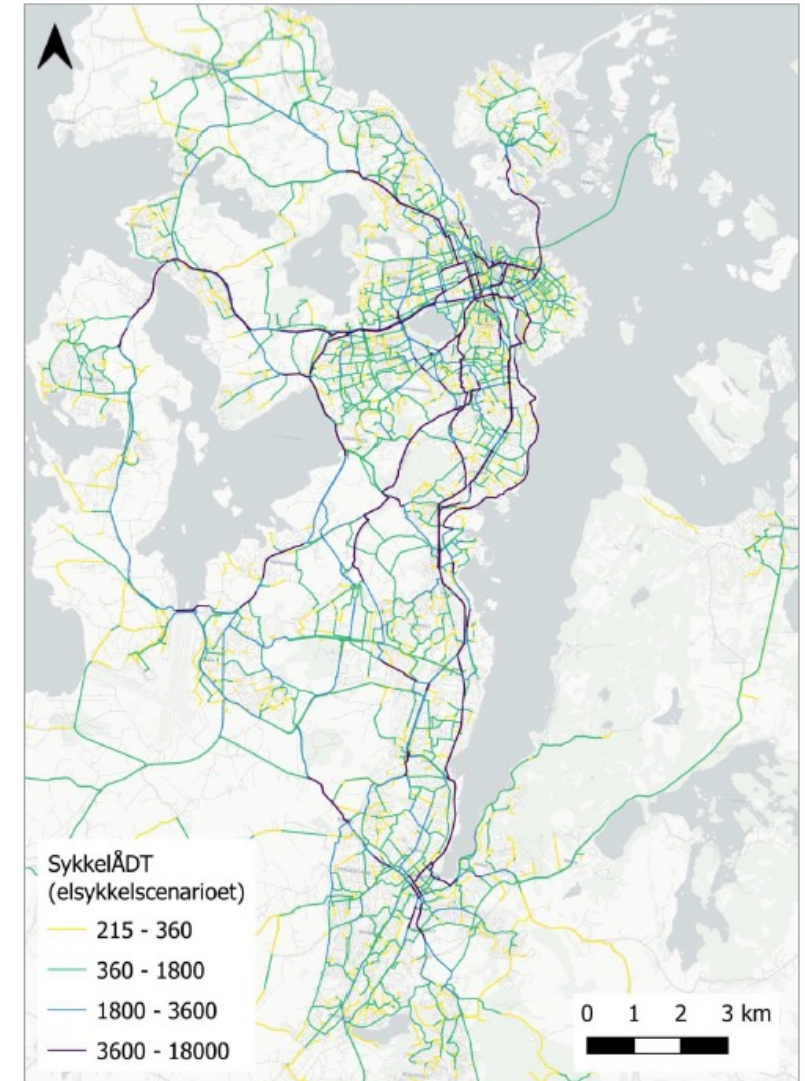
## Sykkelpotensial og bysykler

En beregning av potensialet for økt hverdags sykling og evaluering av bysykkeldordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen

Forfattere:  
Ray Pritchard og Robin Lovelace  
Rapport 14-2022, Norce Helse og samfunn



Figur 5. SykkelÅDT estimatet (via raskeste rute) per i dag på Nord-Jæren (basert på RVU 2013/14, 2018, 2019). Et interaktivt kart finnes digitalt på <https://bymobilitet.norceprosjekt.no/resultater>.



Figur 6. Elsykkelpotensial for Nord-Jæren vektet opp til sykkelÅDT. Et interaktivt kart finnes digitalt på <https://bymobilitet.norceprosjekt.no/resultater>.

# Virker tiltakene mht. nullvekstmål?



## PARKERING

- Viktig for sentrum
- Begrenset nedslagsfelt
- Politisk kontroversielt

## VEIBYGGING

- Øker privatbilkjøring

## BOMPENGER

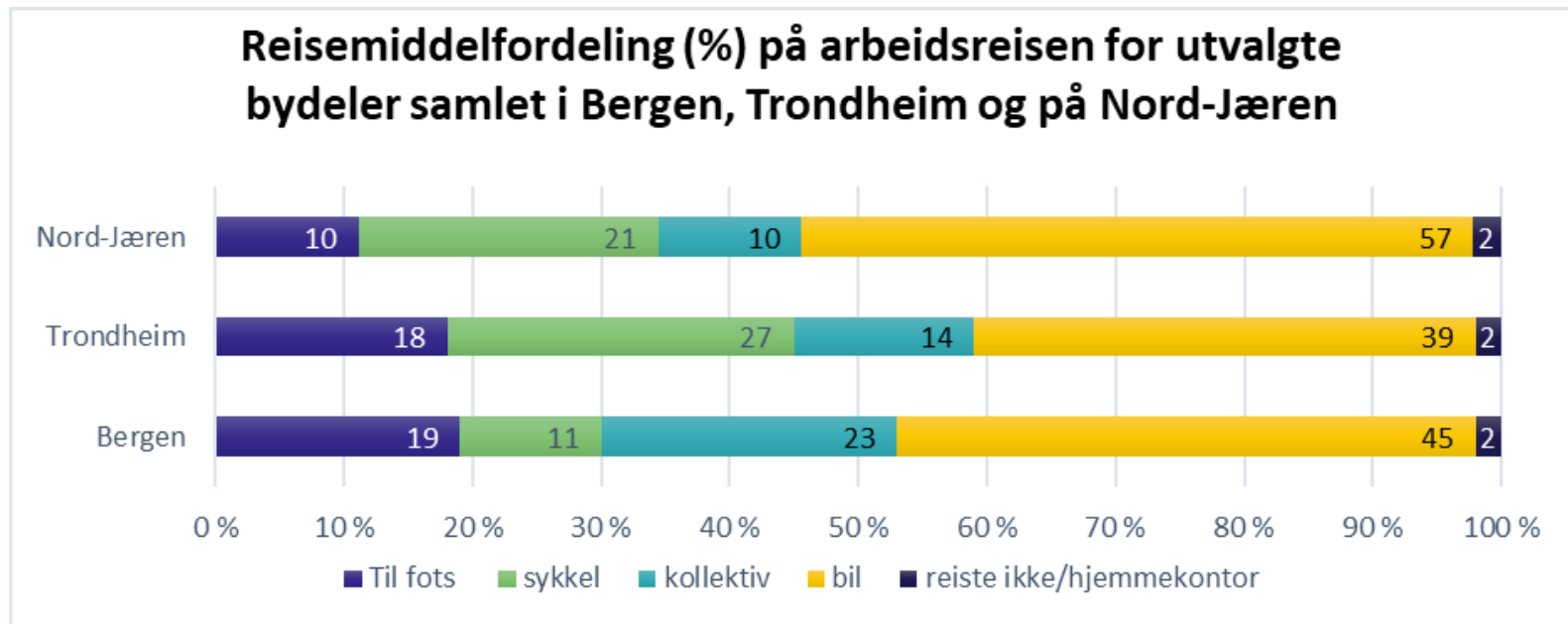
- Begrenset virkning
- Overgang fra bil til el-bil

## SYKKEL OG GANGE

- Stort potensiale for økt sykling
- Krever tiltak

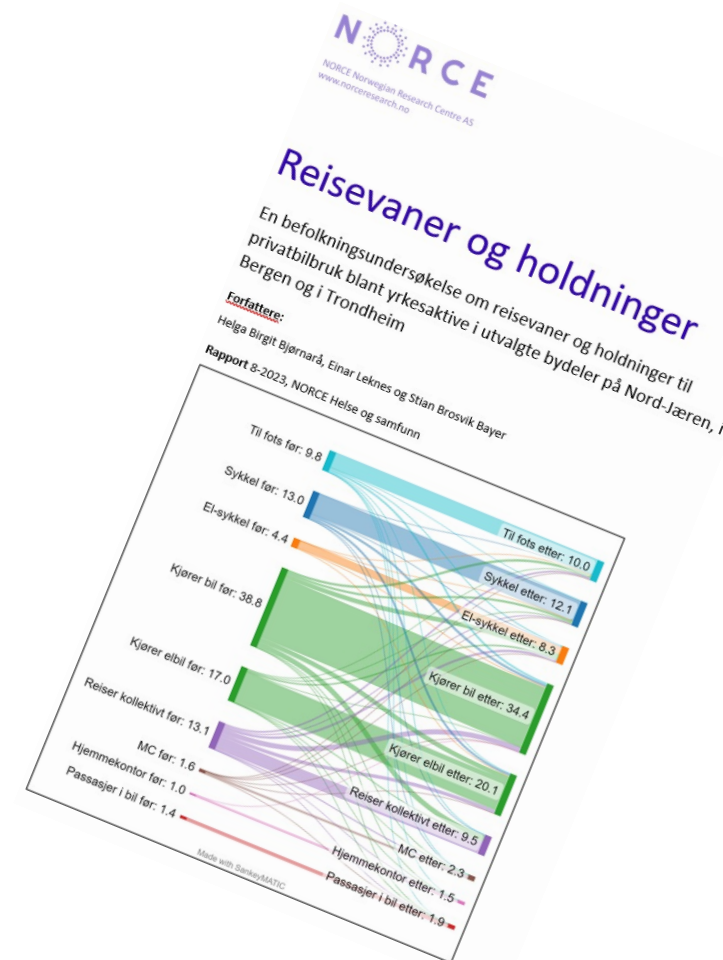
**Finnes det noen lyspunkter?**

# Dagens reisevaner for arbeidsreiser



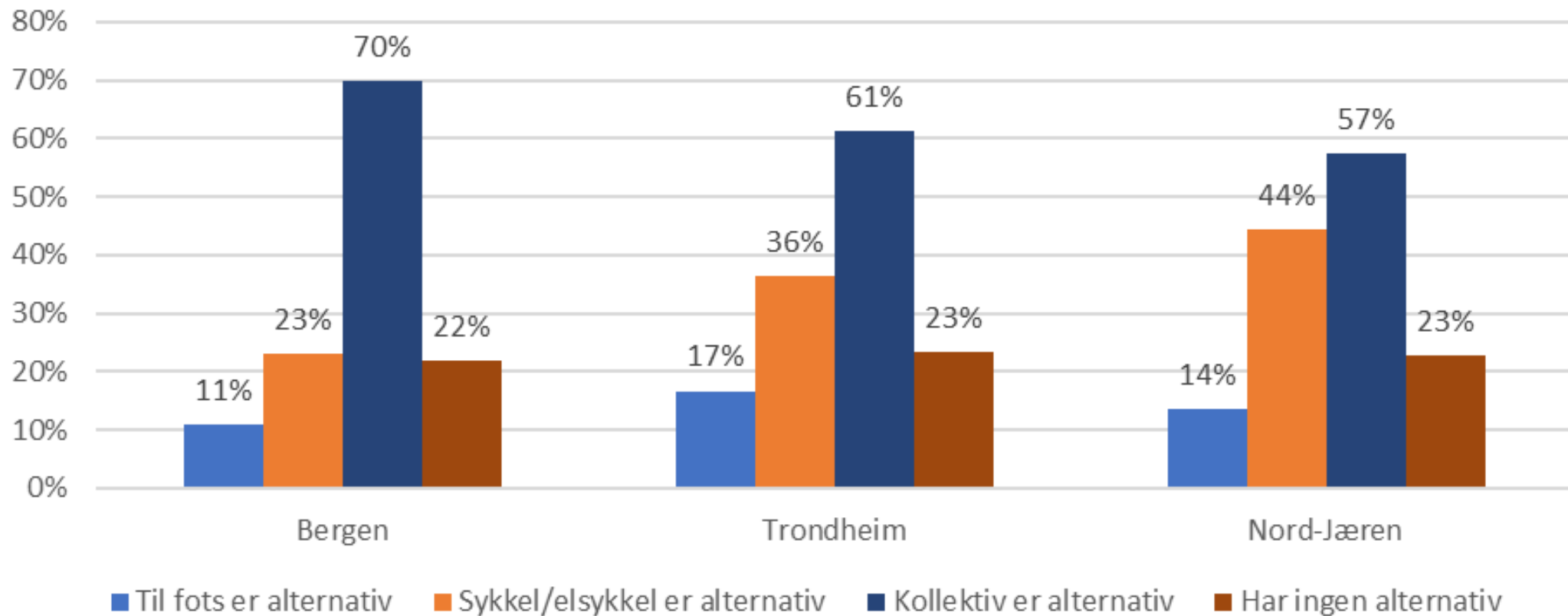
Hvorfor er det en større andel som kjører bil til jobb på Nord-Jæren enn i Bergen og Trondheim?

- Er det mangel på alternative reisemåter på Nord-Jæren?
- eller
- Mindre bærekraftige holdninger til reduksjon av privatbilbruk?



# ¾ av bilistene har reelle reisealternativer

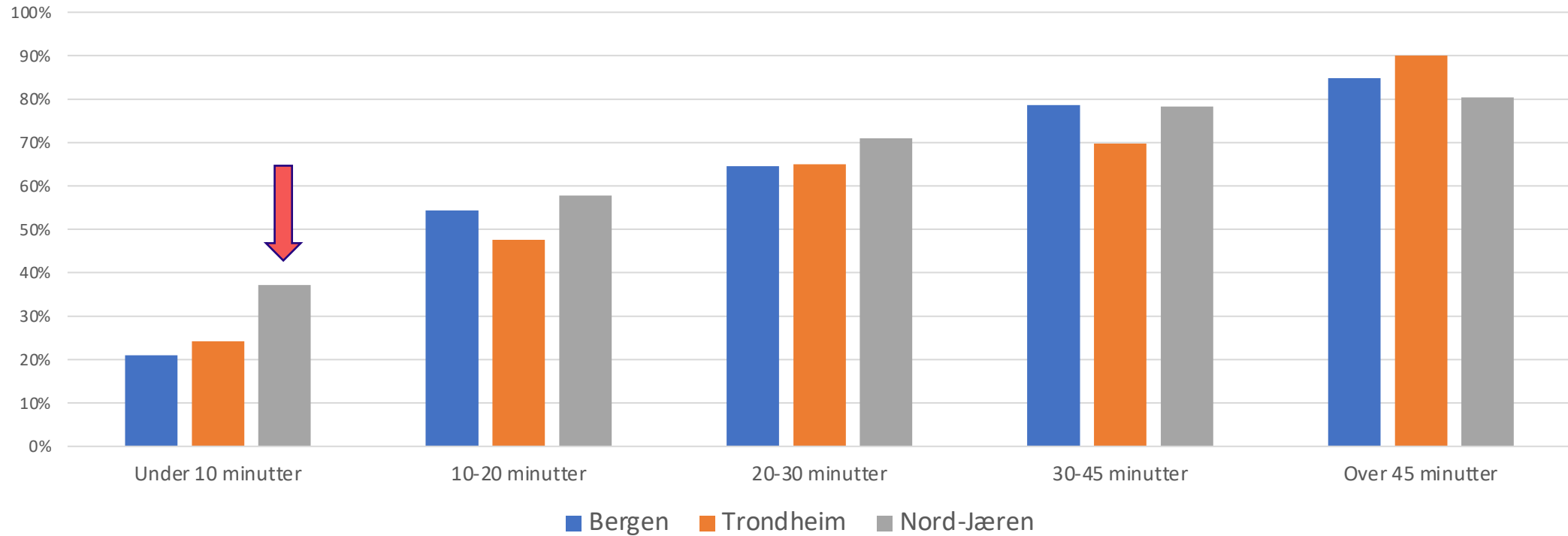
Reelle reisealternativer blant bilister i Bergen, Trondheim og på Nord-Jæren





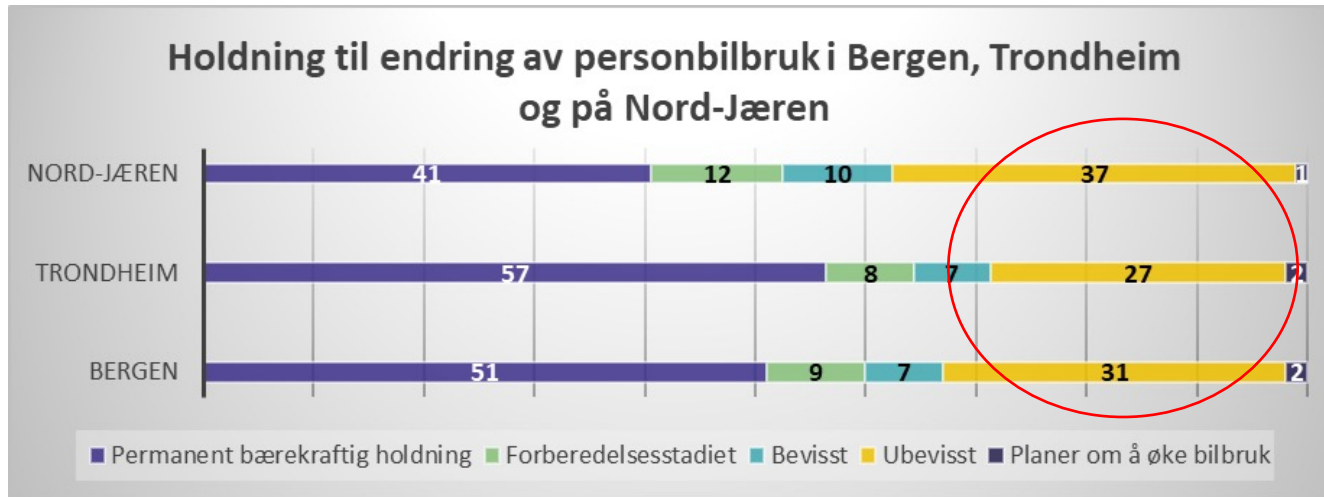
# Forklaring på høyere bilandel:

Andel bilførere som velger bil framfor kollektiv ved ulike mertidsintervaller



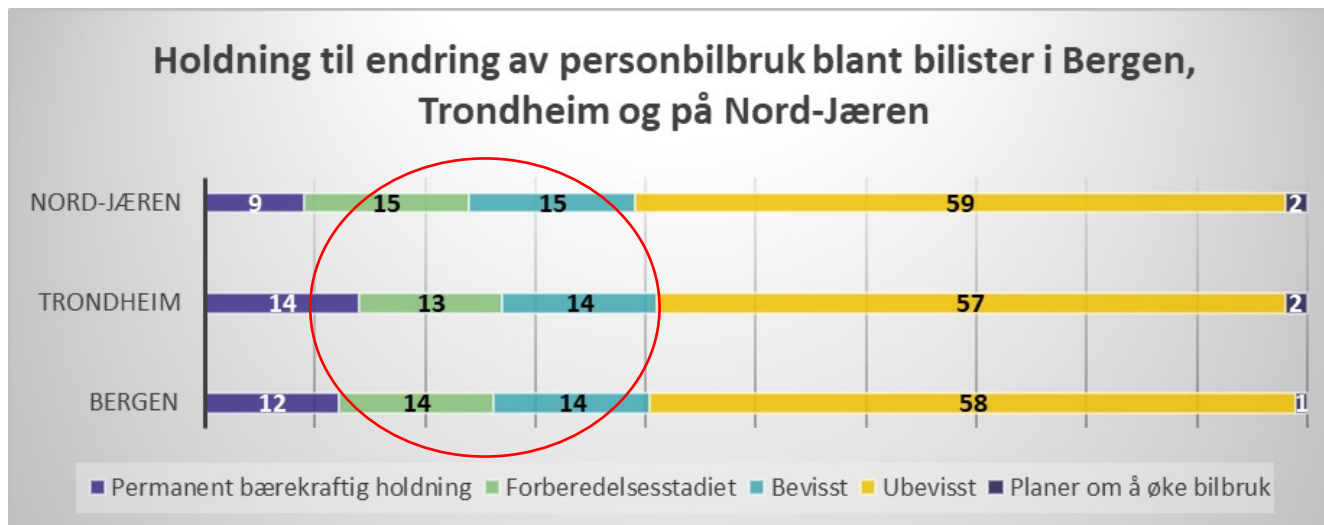
- På Nord-Jæren velger flere bil framfor kollektiv enn i Trondheim og Bergen ved like tidsforskjeller bil/kollektiv
- Mulig årsak: På Nord-Jæren er det ikke rushtidsavgift, inntektene er høyere og bilholdet er høyere

# Holdninger til endring av personbilbruk



## For hele utvalget

- Andelen med «permanent bærekraftig holdning» til redusert bilbruk er størst i Trondheim
- Andelen «Ubevisst» er høyest på Nord-Jæren, hvor vi også finner den høyeste andelen bilister.



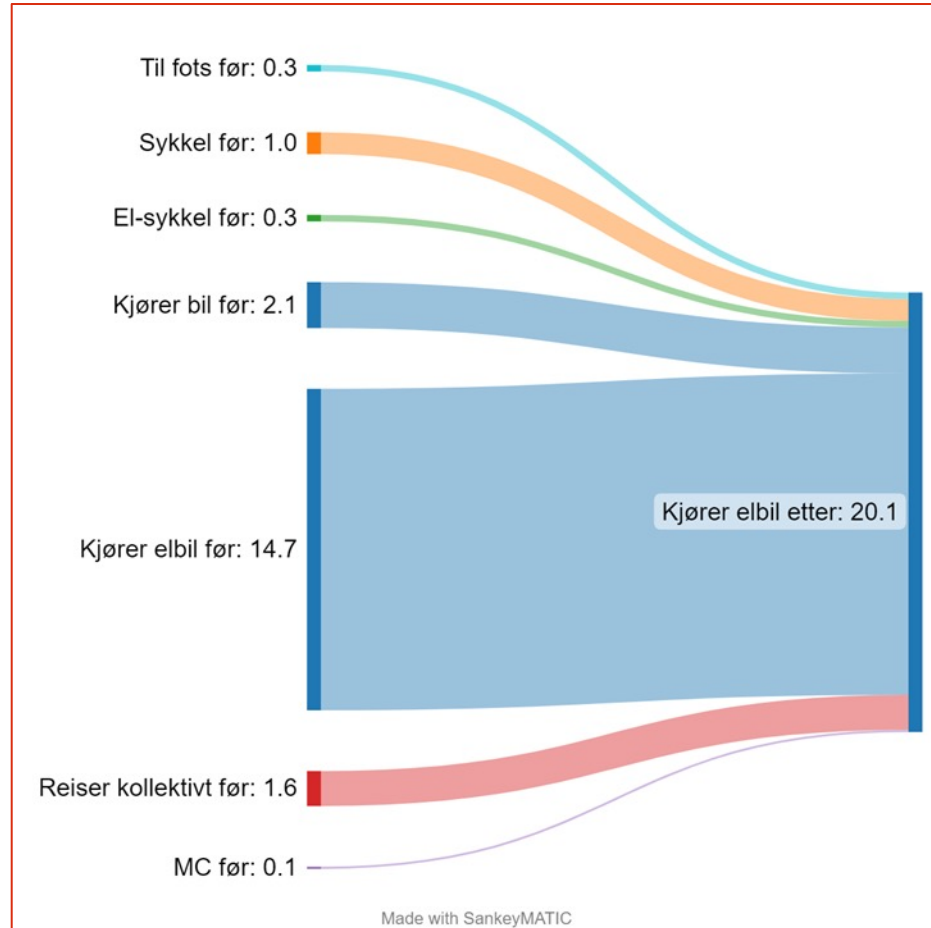
## For bilistene

- Like holdninger blant de som vanligvis benytter bil til arbeid
- 27–30% av de som benytter bil vil gjerne endre reisemåte.

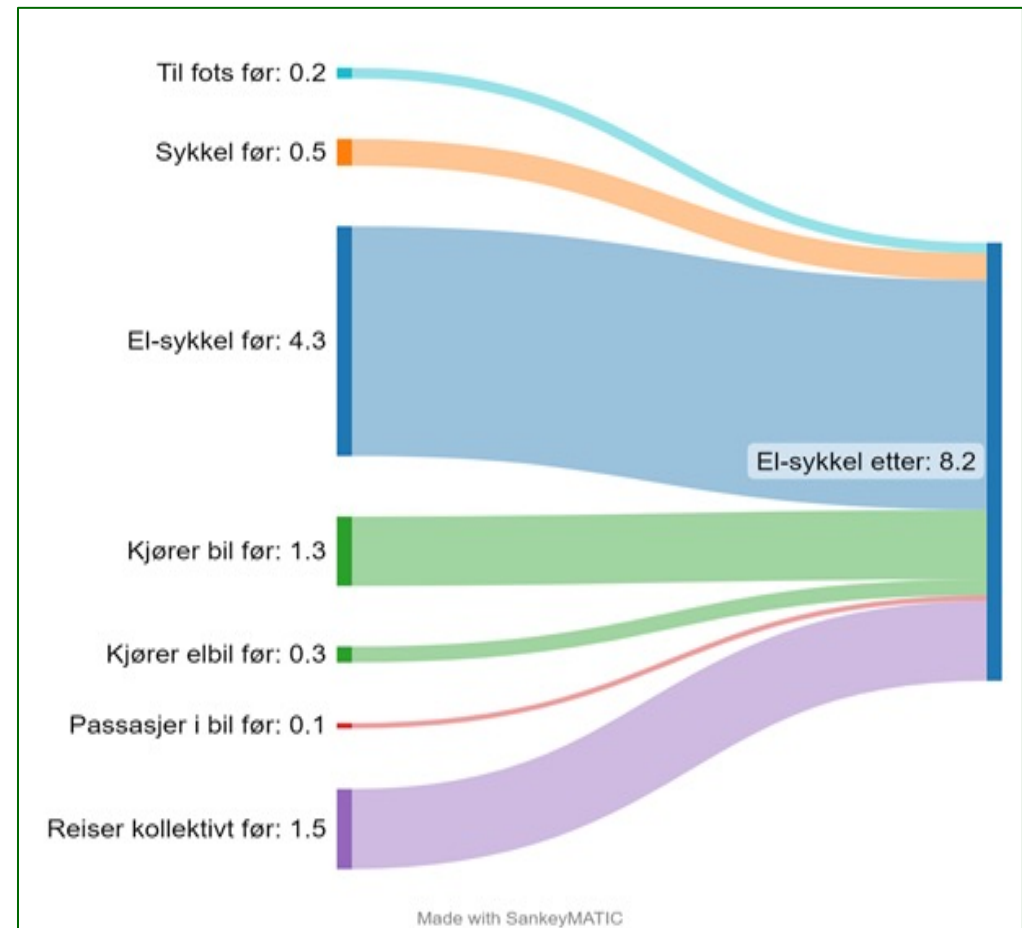
# Endringer fra 2018- 2022 på Nord-Jæren



## EL-BIL TIL JOBB



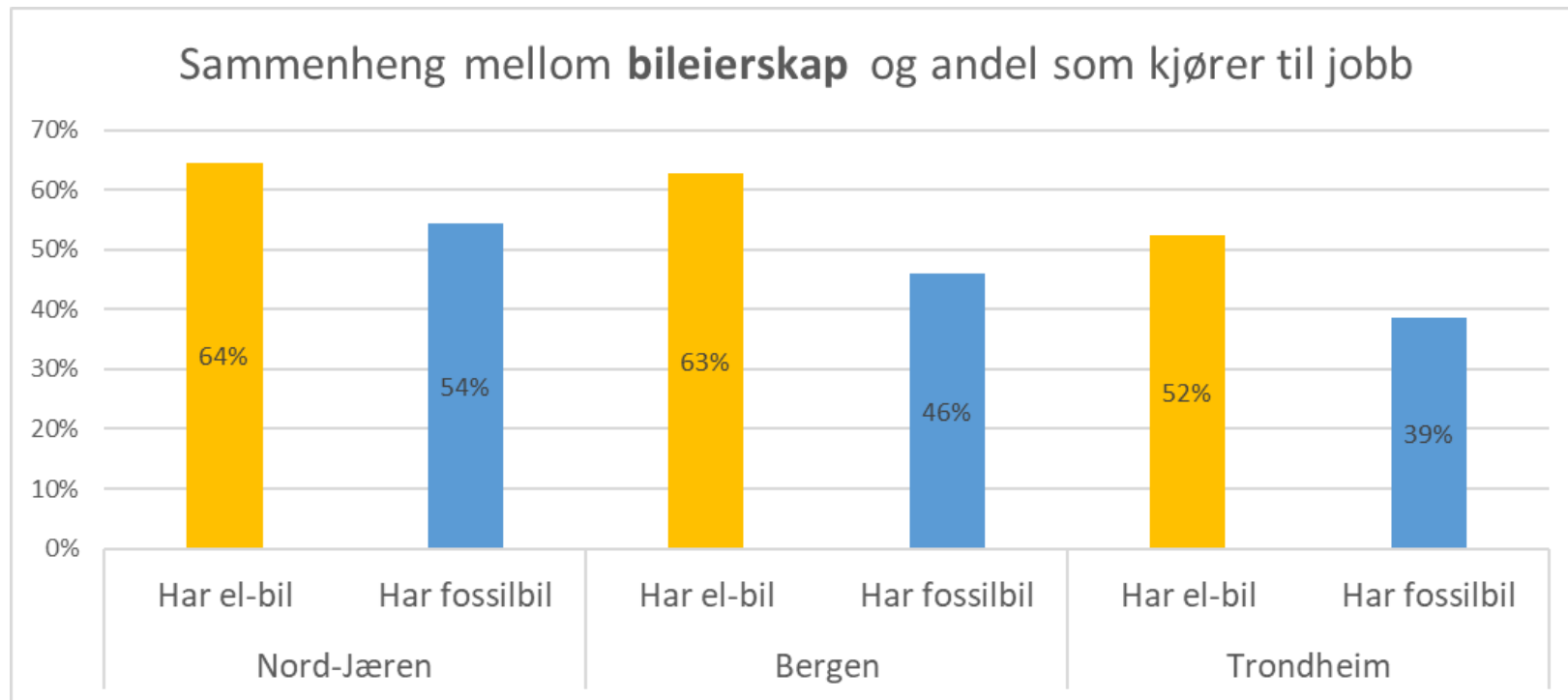
## EL-SYKKEL TIL JOBB



# Ny forklaring: El-bileierskap



	Har ikke bil	Har fossilbil	Har el-bil	Har fossil- og el-bil
Nord-Jæren	8%	56%	25%	11%
Bergen	21%	41%	28%	9%
Trondheim	15%	53%	23%	9%



## EL-BIL-EIERNE:

El-bileiere benytter bil i større grad (10-17%-poeng) enn fossilbileiere til arbeidsreiser.

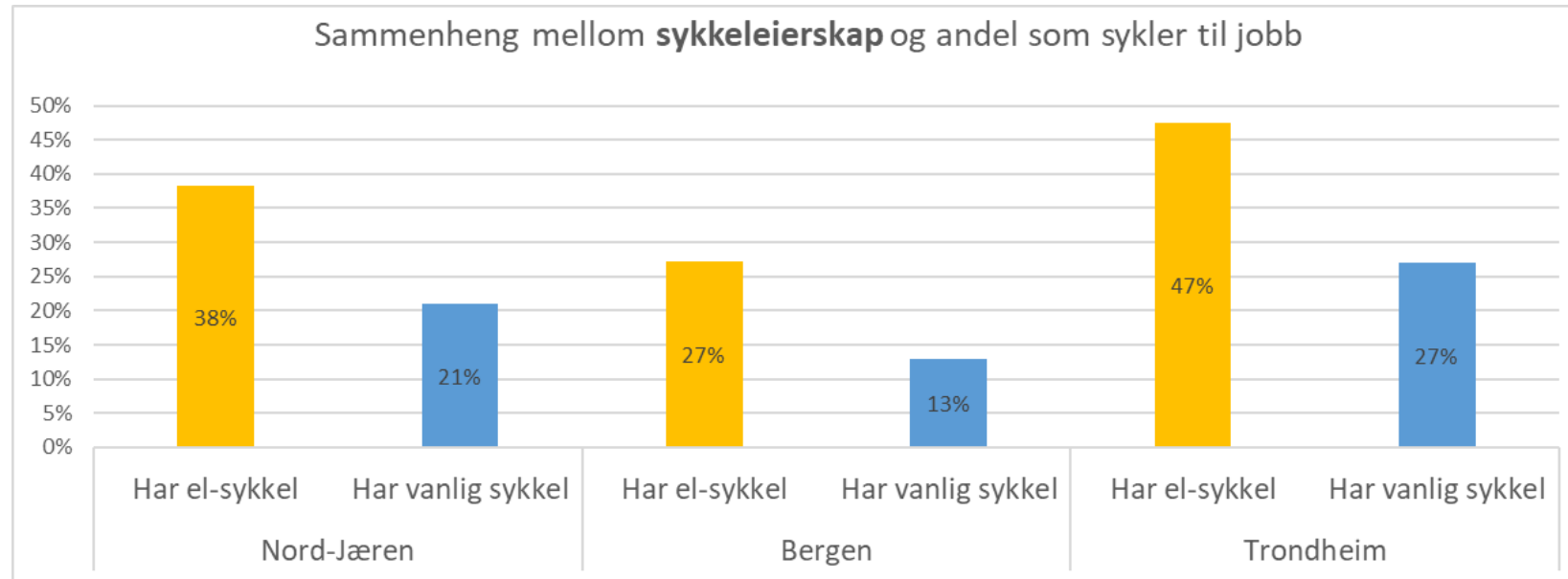
## Holdninger:

El-bileiere er mindre opptatt av å redusere bilbruk enn fossilbileiere

# Ny forklaring: El-sykkeleierskap



	Har ikke sykkel	Har vanlig sykkel	Har elsykkel	Har vanlig og elsykkel
<b>Nord-Jæren</b>	25%	51%	14%	10%
<b>Bergen</b>	<b>42%</b>	46%	<b>8%</b>	<b>5%</b>
<b>Trondheim</b>	23%	58%	11%	8%



## EL-SYKKEL-EIERSKAP:

Øker andel syklende:

- 17 %-poeng på Nord-Jæren
- 14 %-poeng i Bergen
- 20 %-poeng i Trondheim

reduserer andel bilister:

- 9 %-poeng på Nord-Jæren
- 5 %-poeng i Bergen
- 6 %-poeng i Trondheim

## Holdninger:

**El-syklister er mer opptatt av å redusere bilbruk enn vanlige syklister**

# Konklusjoner



## **FORKLARING PÅ HØYERE BILANDEL PÅ NORD-JÆREN ENN I TRONDHEIM OG BERGEN:**

1. Holdninger
2. Den lokale politikken med «svake privatbil-restriksjoner»
3. Bil-eierskap, god privatøkonomi

## **MULIGHETER FOR Å NÆRME SEG NULLVEKSTMÅLET:**

**Utgangspunkt: 30% av bilistene på Nord-Jæren ønsker å redusere bilbruken**

1. **Tilrettelegg for El-syklister:**
  - **Momsfritak ved kjøp av El-sykkel**
  - **Støtte til el-sykkelkjøp / el-sykkel-leie**
  - **Kr 2,5 (0,25 €) pr km ved sykling til jobb (som i Belgia)**
2. **Innfør like restriktive virkemidler (parkering og bompenger) for El-biler som for fossilbiler**
3. **Innfør rushtidsavgift slik som Trondheim, Bergen og Oslo**