

°CICERO

Byvekstavtaler – muligheter og utfordringer

05.12.19

Hege Westskog og Helene Amundsen

Om prosjektet

- Bymiljøavtaler som redskap for bærekraftig bo-, areal- og transportutvikling.
- 2016 - 2019



Om byvekstavgiftene

- Ni største byområdene
- Etablere gjensidig forpliktende samarbeid om måloppnåelse mellom stat, fylke og kommune om areal- og transportutvikling
- Nullevekstmålet
- 66,4 mrd er satt av for perioden 2018-2029
- Parter (adm styringsgruppe): by- og omlandskommuner, FK, FM, SVV, Jernbanedirektoratet.
- Politisk styringsgruppe: KMD, SD, politisk ledelse by og omlandskommuner + fylke



Case –områdene våre.

- Case: Oslo og Akershus, Nord-Jæren og Trondheim
- Oslo og Akershus
 - Avtaler fra 2017 (BYMA og BUA)
 - Reforhandlet 2019 (BVA) med flere kommuner inne
 - Regional plan som grunnlag
- Trondheim
 - BYMA fra 2016
 - BVA fra 2019 med omegnskommuner inne + sterkere fokus på arealdimensjonen.
- Nord-Jæren
 - BVA fra 2017 med fire kommuner. Arealdimensjonen inne.
 - Reforhandlinger uten enighet

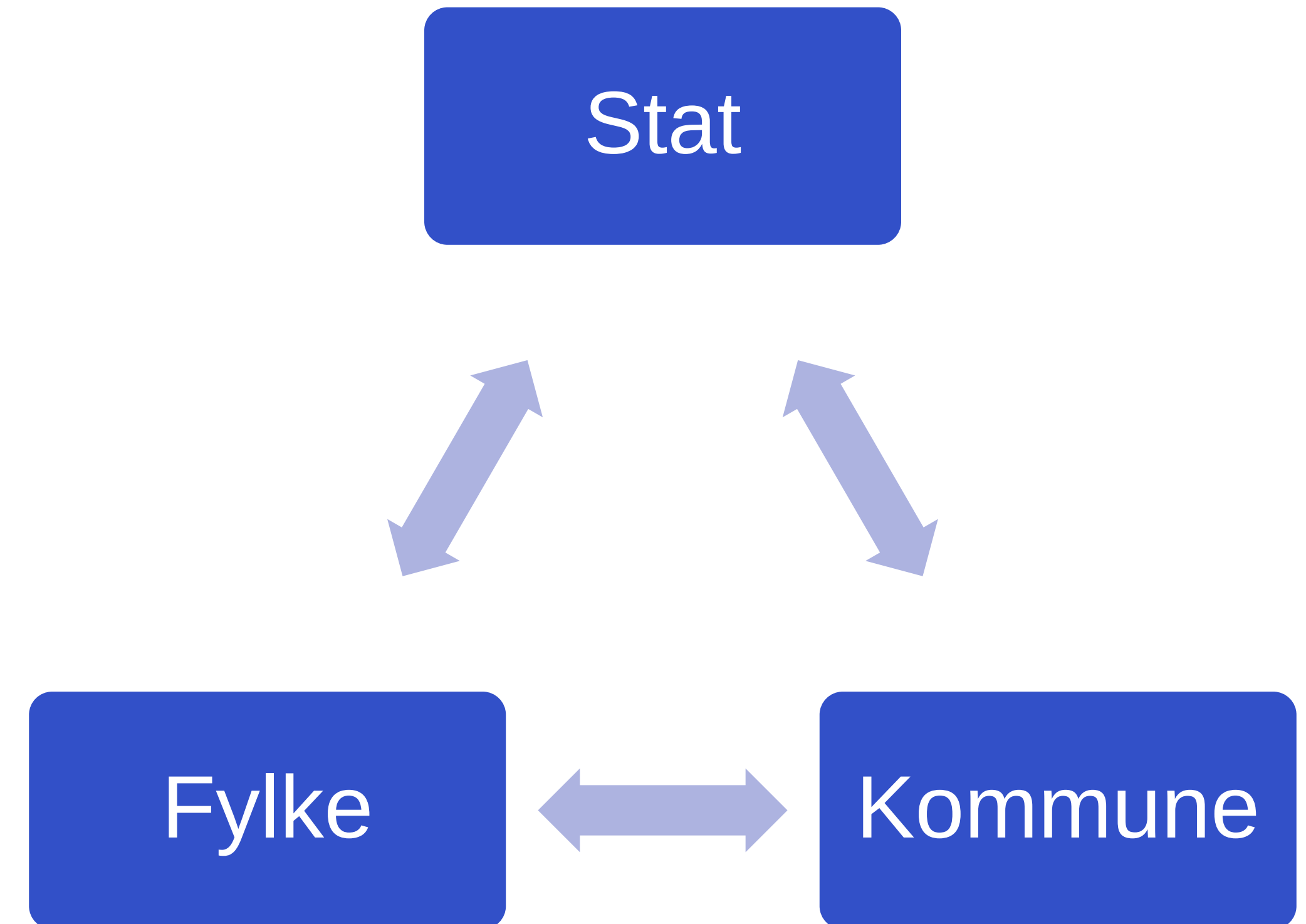


Inngang til analyse



Fleksibel samforvaltning/styring - prinsipper

- **Naturressursforvaltning**
- **Viktige prinsipper**
 - Felles forpliktelser/samforvaltning
 - Autonomi – lokal kontekst
 - Læring og tilpasning



Byvekstavtalene som fleksibel samforvaltning

- Likeverdige parter – forpliktelse for nullvekstmålet
- Forhandlinger
 - Lokal kontekst
 - Dynamisk fleksibilitet.



Samforvaltning: Areal og transport

- Byregiontankegang
- Stort framskritt at både areal og transportsida nå representert!
 - Generelt: Styrke regional plan.
 - Regional plan oppfattes som mer forpliktende kommuner og stat.



Illustration: Arkitektkontoret Nordic/ingeniørselskapet Cow

Det er fantastisk positivt at areal og transport ses i sammenheng. Informant case-by

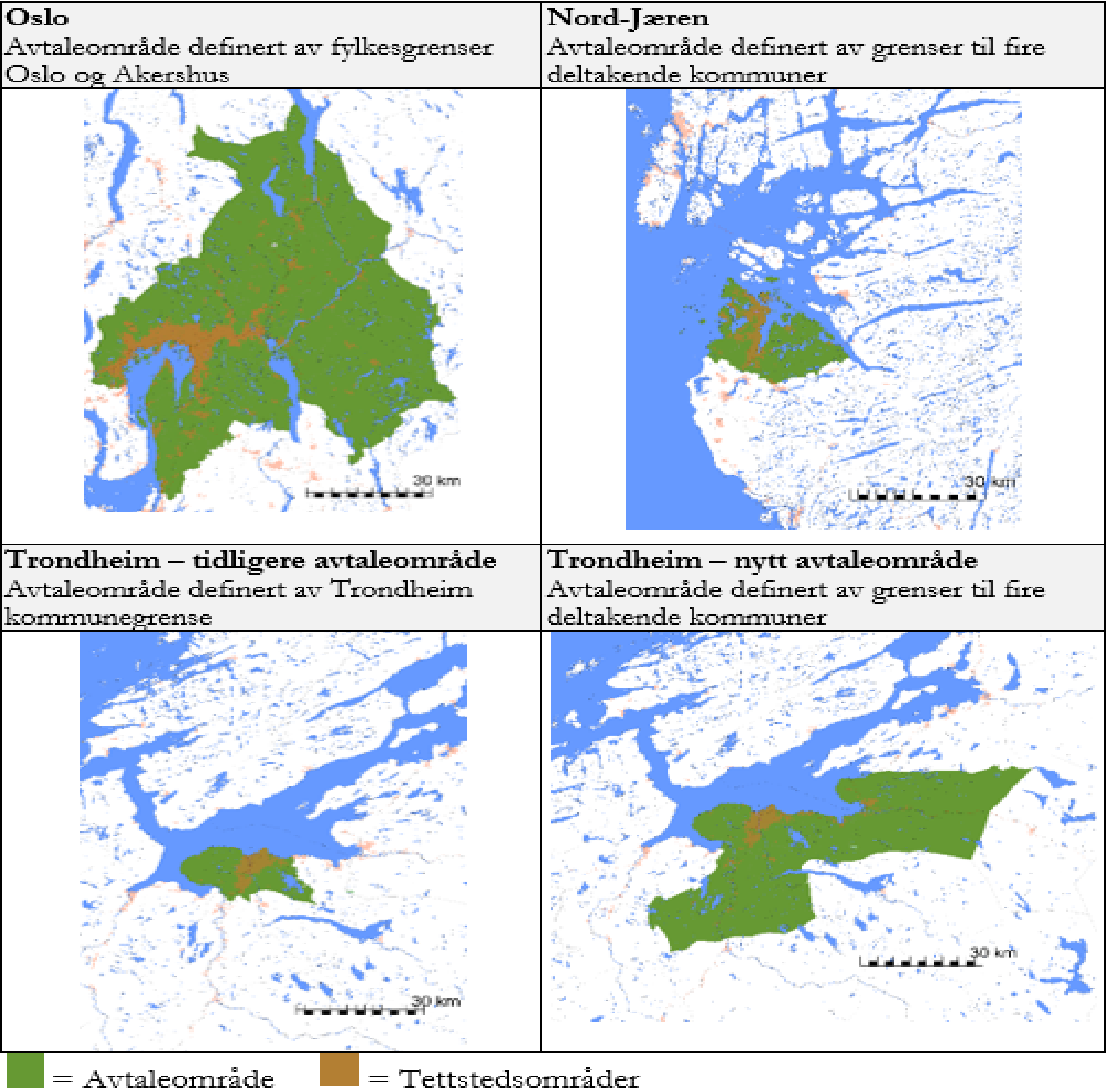
Byvekstavtalen skal legge til rette for samarbeid om en effektiv og forutsigbar oppfølging av mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram i RP-ATP (Byvekstavtalen for Oslo og Akershus 26.6.2019)

Samforvaltning – areal og transport

- Partenes forpliktelse til å følge opp prinsippene i regional plan ift innsigelsesmyndighet kan styrkes.
- Avtaleordningen bidrar til å sikre at de regionale planene i større grad klarer å ta opp i seg og tilpasses nasjonale mål.

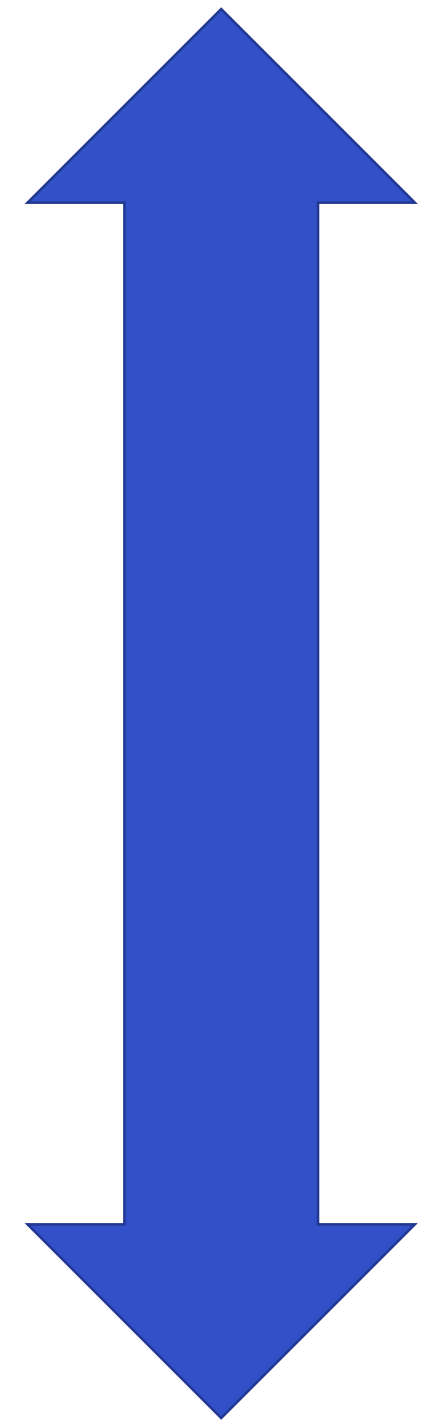
*Fylkeskommunens forpliktelser:
«legge IKAP, SPR-BATP og føringene i byvekstavtalen til grunn for areal- og transportplaner og ved behandling av arealplaner som påvirker avtalekommunene». (BVA Trondheim)*

Byregiontankegang



Samforvaltning - maktstrukturer

Stat/Samferdsel



Kommune/region

Repr i
forhandlinger



Befolkning
/kommune-
styret

Transport



Areal

Maktrelasjoner

«Dette er ikke reelle forhandlinger. Vi blir møtt med det samme som sist [første forhandlingsrunde]... De sier at alt er avgjort i NTP, og at de har ikke noe å gi»

Styrken i motstanden mot bompenger har kommet som en overraskelse på alle.
Informant case-by

«Det har vært uklare strukturer rundt disse forhandlingene og rundt oppfølgingen ... det har vært problematisk at det er valgt en løsning her i Trøndelag som har vært forholdsvis lukket».

Autonomi

- Lokal kontekst hvorfor viktig
- Kontekst avgjørende for gjennomføring:
 - Ulik grad av byspredning
 - Ulik kontekst når det gjelder legitimitet av restriktive instrumenter
 - Stedsidentitet/kultur



Tilpasning til lokal kontekst



Virkemiddelpakker

- Ulike pakker å velge mellom for hver by
- Restriktive virkemidler/bompenger



Indikatorer

- Høringer
- Mulighet for egne indikatorer
- Ellers gitt indikatorsett:
 - Utvikling av persontransport
 - Areal
 - Parkering

Virkemiddelpakker



Virkemiddelpakker:

- Man klarer ikke dette uten
å benytte restriktive virkemidler.

Informant case-by

Indikatorer

Boks 8.1 Indikatorer for trafikkutvikling, arealbruk og parkering

Måлиндikator

Utvikling av persontransport, målt ved:

- Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen
- Endring i årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (vegtrafikkindeksen) for byområdet
- Supplerende indikatorer:
 - Endring i transportmiddelfordelingen. Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen
 - Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser). Kilde: Statistisk sentralbyrå/kollektivselskapene (fylkeskommunene)
 - Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO₂-utslipp fra veg (tonn CO₂-ekvivalenter) i byområdet. Kilde: Statistisk sentralbyrå

Indikatorer for oppfølging av innsatsområder

Areal

- Nye boligers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter,

sammenliknet med totalgjennomsnittet i referanseåret for avtalen

- Nye besøks-/arbeidsplassintensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets store sentra/større kollektivknutepunkt, sammenliknet med totalgjennomsnittet i referanseåret for avtalen

Parkering

- Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver) basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen
- I gjeldende parkeringsnorm: Antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder
- Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter:
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har makstid på opptil to timer
 - Andel av de offentlig tilgjengelige parkeringsplassene som har progressiv prising

Indikatorer - synspunkter

- *Det er viktig at prinsippet om lokalt selvstyre legges til grunn for avtalene, og at indikatorer knyttet til innsatsområdene ikke svekker det enkelte byområde sitt handlingsrom med hensyn til selv å velge tiltak og virkemidler for å nå målene i bymiljøavtalene.*
(Bergen kommune høringsuttalelse)

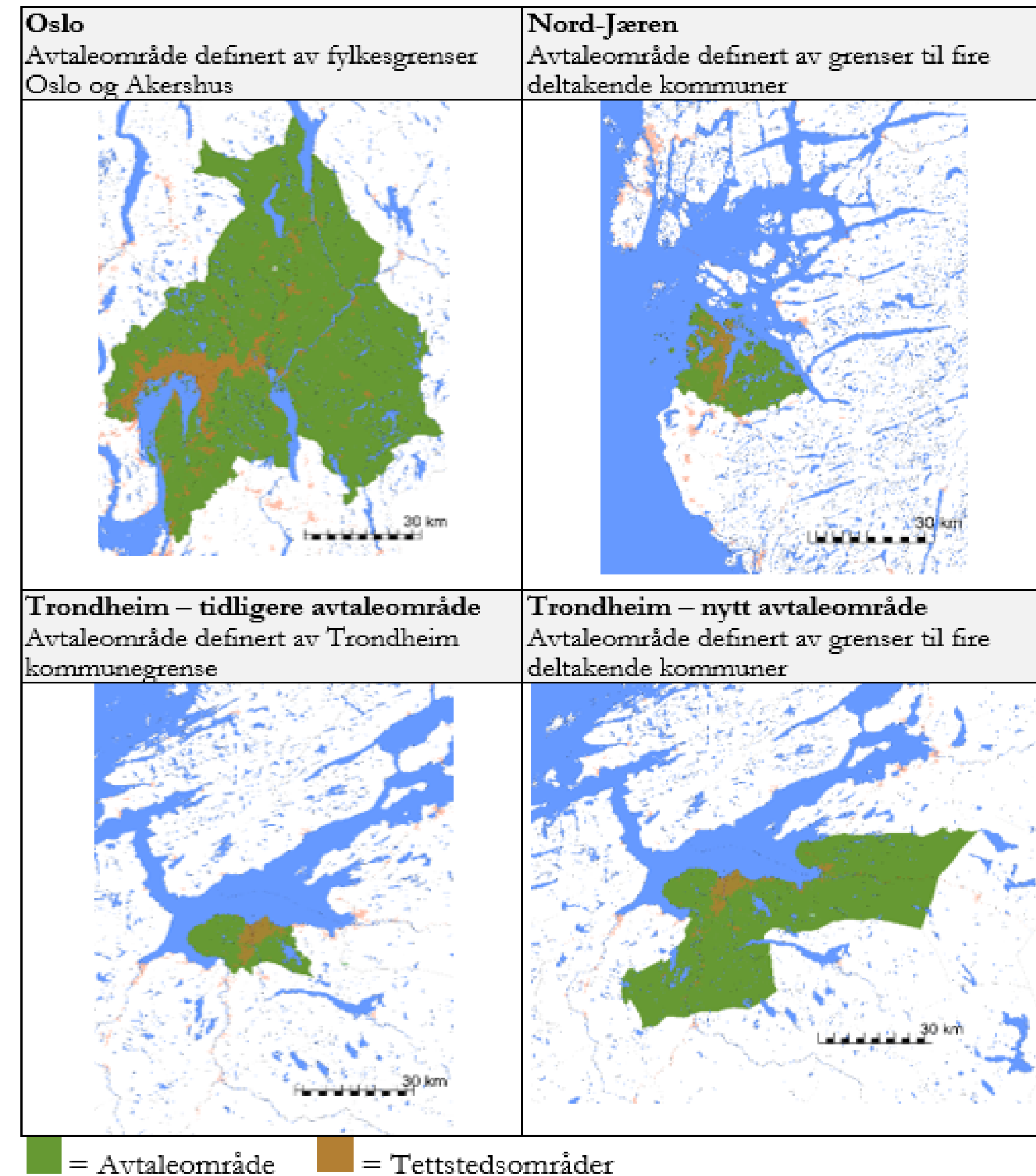
For meg i utgangspunktet så lukter det litt stramt, at det ikke er så mye fleksibilitet. Du må benytte deg av ting du kan gjøre ved siden av [her: etablere egne indikatorer]. Jeg bare tenker på i Oslo, hvordan skal du definere senter der?

Informant case-by

Fleksibilitet over tid

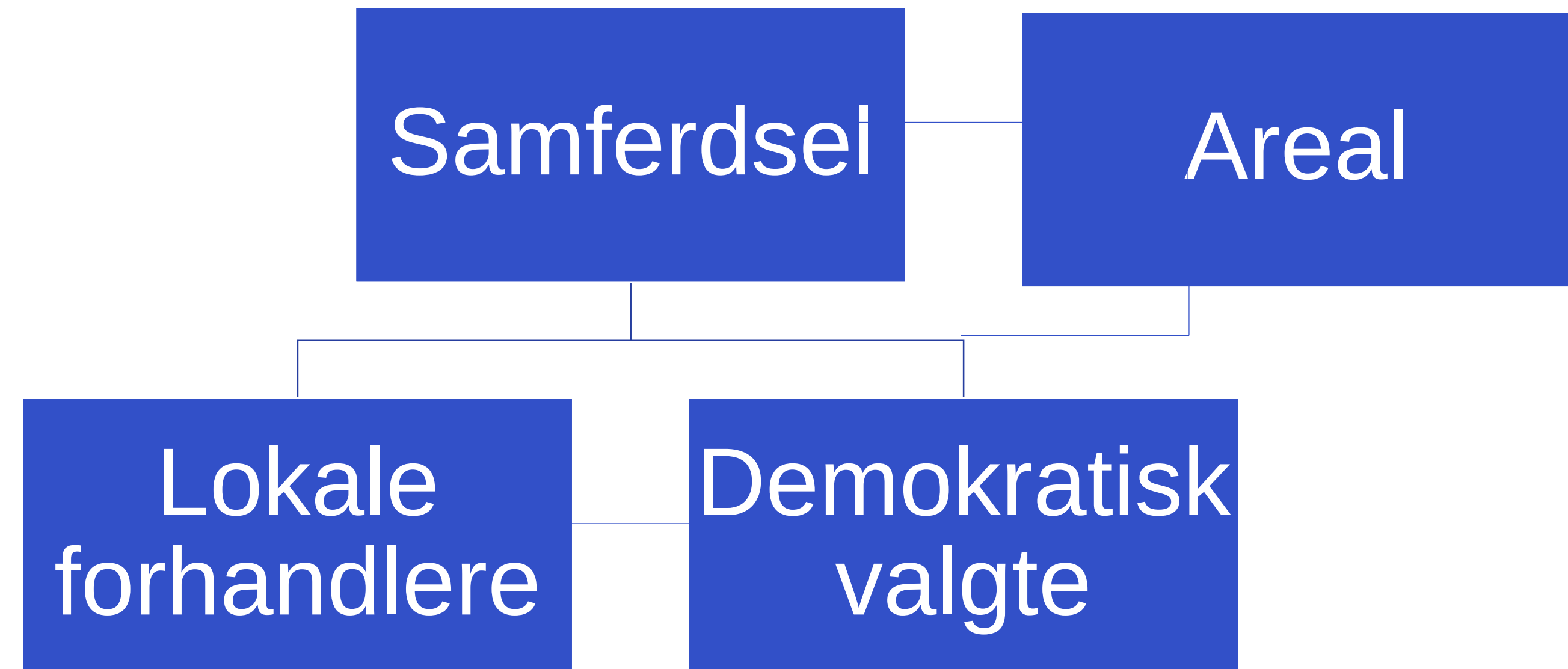
- Reforhandlinger
- Endring i geografisk avgrensning
- Endring i organisering

.... det er pendlerområdet, det er mobilitetsområdet til Trondheim. Så for oss er det viktig at de må være med i løsningene. (informant Trøndelag)



Utfordringer ved fleksibel samforvaltning

- Makt
- Uklare ansvarslinjer – tap av demokratisk ansvarlighet
- Sosiale og kulturelle konteksten mangler mening/verdier



Anbefalinger

- Avtalenes legitimitet må styrkes ved å involvere kommunestyrene i sterkere grad. Avsett nok tid og tilpass til lokal kontekst.
- Forskjellene i motstand mot bompengeordninger må forstås ut fra at byområder er ulike. Avklar hvordan dette kan hensyntas i videre avtaleprosesser.
- Sikre god lokal forankring av avtaleprosesser og avtalene, hensyn tatt til behovet for framdrift i forhandlingene.
- Avklar hvor fort man ønsker å gjennomføre transporttiltak og størrelsen på disse opp mot hvilket bompengenivå som er ønskelig.
- Det må utarbeides en klar kommunikasjonsstrategi.