

NETTVERK FOR BÆREKRAFTIGE REGIONBYER



Nasjonal transportplan 2022 – 2033. Høringsnotat fra Nettverk for bærekraftige regionbyer

Nettverk for bærekraftige regionbyer består av Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyene (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Disse regionbyene har til sammen over 500 000 innbyggere. Nettverket har hatt som mål at gjennom Nasjonal transportplan 2022-2033 skal disse regionbyene få mulighet til å inngå partnerskap med staten for bærekraftig utvikling av byene.

Ny tilskuddsordning for regionbyene – oppfølging av Stortingets vedtak

Vi er glade for at forslaget til NTP 2022-2033 legger til grunn en ny tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i disse byene. Dette er i tråd med Stortingets vedtak i Mld. St. 18 (2016-2017) Berekraftige byar og sterke distrikt, vedtak 709: *Stortinget ber regjeringen utrede en utvidelse av ordningen med byvekstavtaler til å omfatte flere byområder og fortløpende vurdere nye programmer og virkemidler for distriktene.*

Skal vi nå Norges klimaforpliktelser, og samtidig skape attraktive bo- og arbeidsmarkeder i hele landet, må veksten i personbiltrafikken stanses og regionbyene utvikles med tanke på livskvalitet, bærekraft og næringsutvikling. Det er bra at regionbyene anerkjennes som en del av løsningen i forslaget til NTP.

Den nye tilskuddsordningen skal legge til rette for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet, og er tenkt som en del av målområdet «En enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet» i forslaget til NTP. Ordningen skal styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange, og midlene skal gå til mindre investeringer i gang- og sykkelveier og kollektivtiltak som kollektivfelt, holdeplasser og knutepunkter langs riks-, fylkes- og kommunal vei. Det er videre spesifisert at midlene ikke kan brukes til drift av kollektivtransport.

Det er 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.

Det er tatt høyde for totalt 600 mill. kr over fire år tidlig i planperioden. Tilskuddet vil inngå som statlig bidrag i bypakken i de aktuelle byene, og følges opp gjennom den formaliserte styringsmodellen som etableres som en del av bypakken.

Ny tilskuddsordning – et viktig grep for bærekraftige byer og distrikter

Norge har gjennom Paris-avtalen forpliktet seg til å minst halvere klimautslippene innen 2030. For å lykkes med klimamålene er **bærekraftig vekst i hele landet** helt nødvendig. Regionbyene er motorer for sine regioner, med kompetanse og næringsliv som distriktene er helt avhengige av. Den nye ordningen bidrar til å rigge regionbyene for bærekraftig vekst, og vil ha stor betydning for grønn omstilling i hele landet. Skal folk fortsette å bosette seg i hele landet, må regionbyene oppleves som enkle å forflytte seg inn og ut av, slik at man skaper attraktive arbeidsmarkeder med høy kompetanse og stor grad av mobilitet. Regionbyene må styrkes som attraktive sentrum, med urbane

kvaliteter og grønn mobilitet, for å unngå kompetanselekkasje. Vekst krever god mobilitet – riktig mobilitet gir grønn vekst.

Regionbyene sitt bidrag til klimakutt er helt nødvendig om Norge skal lykkes med denne forpliktelsen. Transportsektoren må ta en stor andel av kuttene, spesielt gjelder dette personbiltrafikken. Klimakur 2030 viser at tiltak innen transport i byområder er blant de klimaløsningsene som har lavest tiltakskostnad. De fem regionbyene kan gjennom den nye ordningen starte arbeidet med å stanse veksten i biltrafikken, og dermed bidra til at Norge kutter utslipp fra transportsektoren.

Nullvekstmålet gir attraktive regionbyer i hele landet. Befolkningsveksten i disse regionbyene vil gi økt mobilitetsbehov, og transportetatene har beregnet at antall daglige reiser i 2040 vil øke med ca. 193 000 ift. til dagens nivå. Forslaget til NTP legger til grunn nullvekstmålet også for regionbyene. Dette er viktig, fordi det bidrar til attraktive byregioner med lavere utslipp, mindre støy og luftforurensning og bedre byliv for mer enn 500 000 mennesker.

Tilskuddsordningen må styrkes for å sikre måloppnåelse

At det innføres en ny tilskuddsordning representerer en viktig og strategisk politikkomlegging. For det første anerkjennes det at regionbyene har en viktig rolle for grønn omstilling i hele landet, og for at Norge oppfyller sine klima- og miljømål. Videre anerkjennes det at trafikkvekst, kø og luftforurensning i regionbyene er en utfordring for regional attraktivitet, samt at regionbyenes utfordringer kan sammenlignes med de fem minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler.

Innføring av en ny ordning er et viktig skritt, men for at den nye ordningen virkelig skal være det kraftfulle verktøyet den har potensiale til å være, må ordningen styrkes på noen punkter.

Ordningen må være langsiktig

Langsiktige avtaler og gjensidig forpliktelse har vært viktig for nettverket fra dag en. Vi ser derfor med bekymring på at noen av formuleringene i NTP-forslaget kan tolkes som om dette er kun ment som en fireårig ordning. Klima- og miljøvennlig byutvikling tar tid, og ordningen må være langsiktig for å oppnå miljø- og klimaomstilling og bærekraftig utvikling i regionbyene. Ikke minst har den nye ordningen en sterk kobling til bypakken. Dette mener vi er et godt grep, men bypakken har som kjent et mye lengre tidsperspektiv enn fire år. Det er derfor viktig at ordningen er permanent og gjelder for hele planperioden.

Det er satt av 600 mill. kr over fire år tidlig i perioden. Vi observerer likevel at det er en betydelig differanse sammenlignet med de 10 mrd. kr som er satt av i planperioden til de fem minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Dersom de 600 mill. kr er tenkt fordelt likt på hver av de fem regionbyene, vil dette utgjøre 120 mill. kr totalt pr. regionby. Fordelt over fire år gir dette 30 mill. kr pr. år til å styrke satsningen på kollektivtransport, sykling og gange. Nettverkets vurdering er at det er behov for minimum 60 mill. kr årlig, til hver av regionbyene, dersom det skal bidra til å nå nullvekstmålet og få til en klima- og miljøvennlig byutvikling. Til sammenligning vil et lignende regnestykke for de fem minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler (10 mrd. kr delt på fem byområder over 10 år), utgjøre 2 mrd. totalt og 200 mill. kr pr. år til hvert av byområdene. Vi ønsker ikke å bidra til reduserte rammer for disse fem, men vil likevel minne om at det i forslaget til NTP påpekes at byene som omfattes av den nye ordningen er «relativt store regionbyer med innbyggertall som ligger tett opp mot de minste byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler» (s. 115).

Forpliktende arealplanlegging for alle forvaltningsnivå

Nettverket har fra starten understreket viktigheten av forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivå. Dette stemmer godt med krav i den nye tilskuddsordningen om en formalisert styringsmodell der alle partene, kommune, stat og fylke, er representert. Dette er avgjørende for å følge opp bruk av midlene, og for å sikre helhetlig virkemiddelbruk og måloppnåelse.

Nullvekstmålet legges til grunn i den nye ordningen, og er et tydelig styringsverktøy som gir en klar retning for bærekraftig vekst i regionbyene. En forutsetning for å få dette til er en samordnet arealpolitikk, og samarbeid mellom alle tre forvaltningsnivåer. I beskrivelsen av ordningen er det lagt inn at en lokalt må forplikte seg til nullvekstmålet, og gjennomføre tiltak for å nå dette målet. Vi mener at nullvekstmålet må ligge til grunn for alle parter i bypakken. Eksempelvis må riktig lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter være en forpliktelse for alle, uavhengig av forvaltningsnivå.

Flere virkemidler må på sikt vurderes inn i ordningen

Klima- og miljøvennlig byutvikling krever et knippe av virkemidler, og hva som er den rette miksen av tiltak for å nå nullvekstmålet kan variere fra byområde til byområde. Tilskuddsordningen må derfor innrettes slik at de enkelte byområdene kan nå sine mål for bærekraftig byutvikling. Vi merker oss at den nye tilskuddsordningen avgrenses til fysiske tiltak, og at den ikke kan benyttes til drift av kollektivtransport. Erfaringer fra andre byområder viser at en kombinasjon av tiltak, eksempelvis restriktive tiltak kombinert med rimeligere bussbilletter, gir god effekt. Vi ber derfor om at det tas inn en formulering som åpner opp for at flere virkemidler etter hvert kan fases inn i tilskuddsordningen for regionbyene.

Nettverket for bærekraftige regionbyer ber om at Stortinget i sin behandling av NTP 2022-2033:

- Legger til grunn at tilskuddsordningen for regionbyene skal være et langsiktig redskap for klima- og miljøvennlig byutvikling i regionbyene gjennom hele planperioden og ikke avgrenses til et fireårig tiltak.
- Øker rammen for tilskuddsordningen.
- Innlemmer gjensidig forpliktende arealplanlegging for alle tre forvaltningsnivå som et element i den nye tilskuddsordningen.
- Sikrer at det i løpet av planperioden vurderes om midler til drift av kollektiv, inkludert reduserte billettpriser, og eventuelt andre virkemidler, bør innarbeides i ordningen for å bidra til at nullvekstmålet nås.