



Statens vegvesen

Kollektivkonferansen 2025

Resultater av byutredningene

29. Oktober 2025

Grethe Vikane

grethe.vikane@vegvesen.no



Byutredningen og reforhandling av byvekstavgiftene

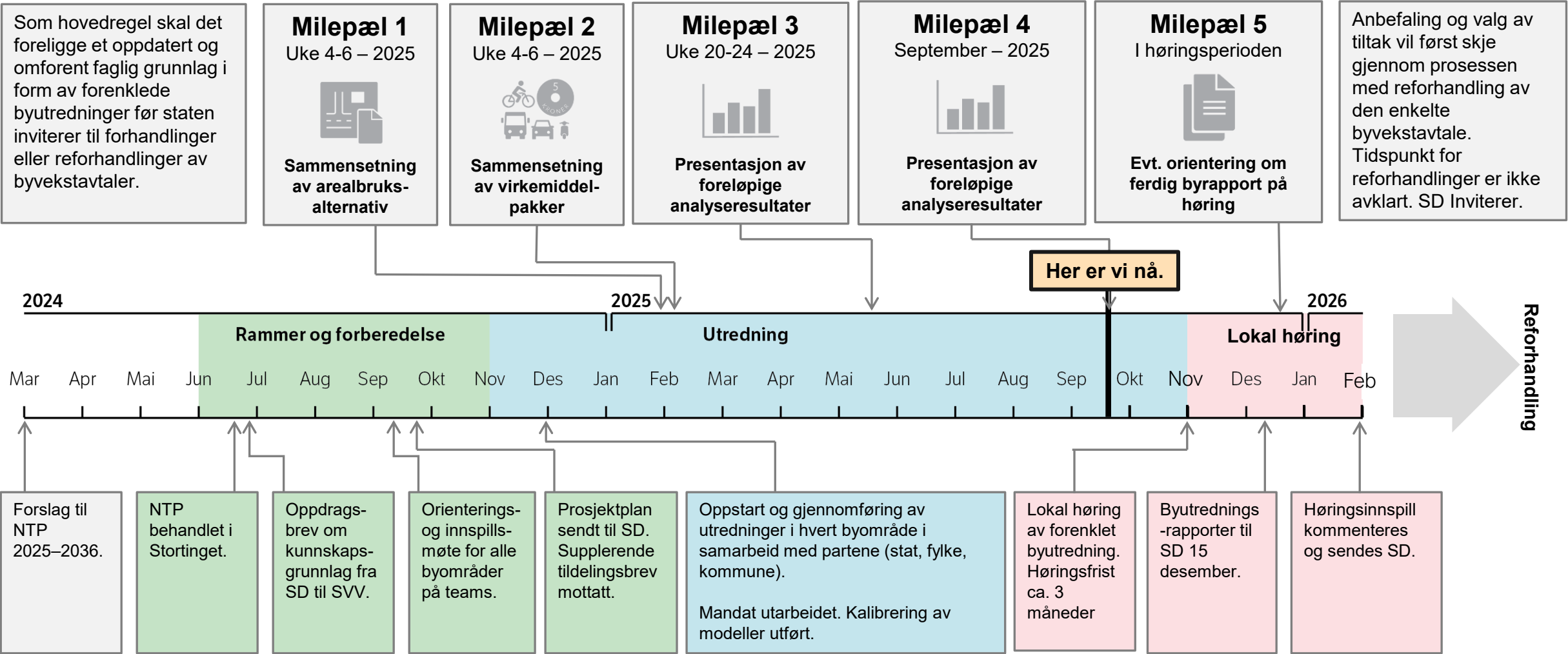
Byutredninger er en areal- og transportutredning som viser hvordan folk vil reise i et byområde i gitte prognoseår:

- Viser hvordan bedre kollektivtrafikk, sykkelfelt, bomtakster, parkeringsreguleringer, hvor vi bosetter oss og arbeider vil påvirke hvordan vi reiser
- Viser hva som skal til for å nå nullvekstmålet
- Er et **kunnskapsgrunnlag** om hvor mye de ulike virkemidlene bidrar til nullvekstmålet
- **Anbefalinger og valg** skjer i
reforhandling av byvekstavgiftene



Fremdriftsplan | Byutredningene 2025

Lokale milepæler som prosjektleder legger frem for lokal styringsgruppe

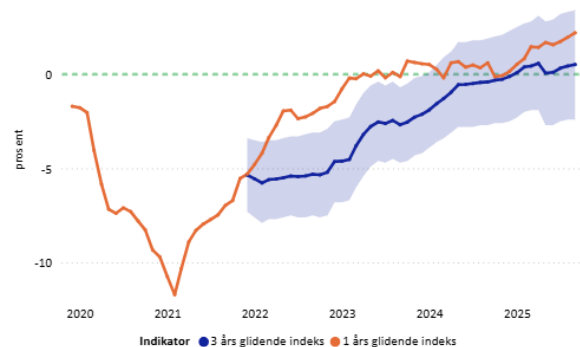


Byutredningene



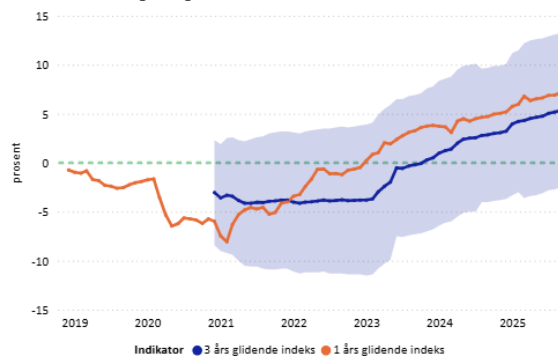
Nullvekstmålet akkurat nå

Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt



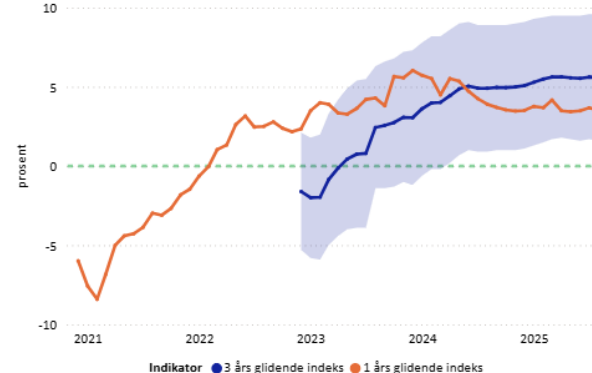
Bergens-området

Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt



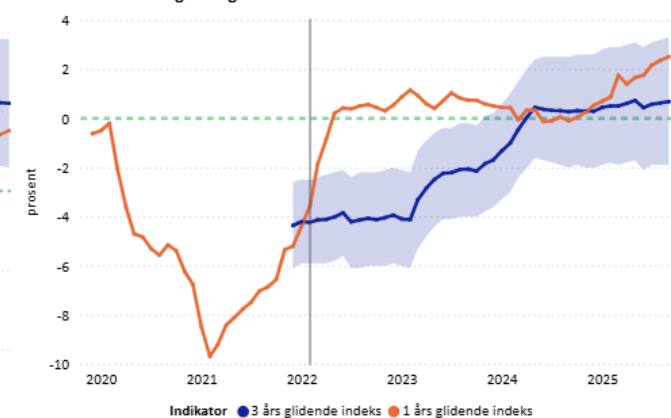
Nord-Jæren

Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt



Trondheims-området

Estimert endring i trafikkmengde for 3 års glidende snitt med tilhørende 95 % konfidensintervall og 1 års glidende snitt



Oslo-området

[Se utviklingen i indikatorene | Statens vegvesen](#)



**God mobilitet og
framkommelighet**

Godt bymiljø

Nullvekst betyr at privatbiltrafikken ikke skal øke

Privatbiltrafikken i storbyområdene vil øke uten nye tiltak:
8–18% innen 2036 og 17–29% innen 2050



Forventet vekst i privatbiltrafikken i Oslo og Akershus: 11% i 2036 og 18% i 2050

Seks ganger så stor vekst i trafikkarbeidet i Akershus som i Oslo



**Konsentrert
arealutvikling**

**Tilrettelegging for
klima- og
miljøvennlig
transport**

**Virkemidler som
reduserer bilbruk**



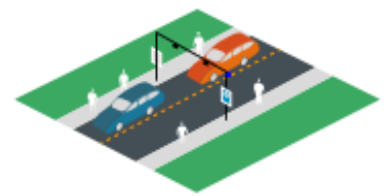
Ulike veier til nullvekstmålet



Virkemiddelpakke 1
Kollektiv-, gang- og sykkeltiltak



Virkemiddelpakke 2
Bilregulerende tiltak

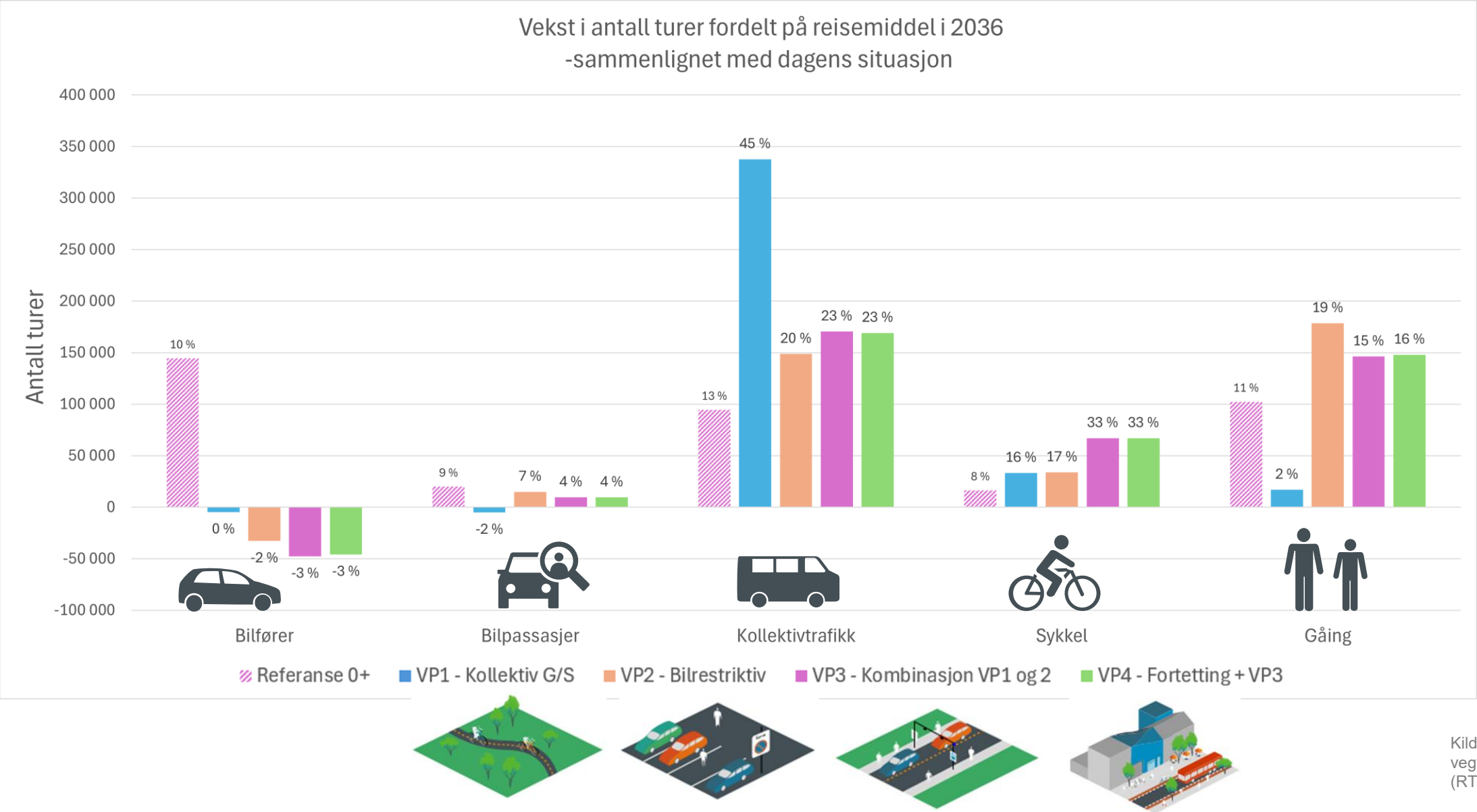


Virkemiddelpakke 3
Kombinasjon av VP1 og VP2.



Virkemiddelpakke 4
Fortetting av bosatte og ansatte i kombinasjon med VP3

Kraftig vekst i kollektiv-, gang- og sykkelreiser





Strindheim 3

Kollektiv, gange og sykkel er nøkkelen til å møte veksten og opprettholde mobiliteten for alle

Bidrag til nullvekstmålet

Demper veksten med:



Kollektivtiltak

2036: **1-4** prosentpoeng*

2050: **1-4** prosentpoeng*

Reduserte takster, økt frekvens og noen fysiske kollektivtiltak



Sykkeltiltak

2036: **0-2** prosentpoeng

2050: **0-1** prosentpoeng

Oppgradert/helhetlig sykkelnett



Arealutvikling

2036: **1-3** prosentpoeng

2050: **1-3** prosentpoeng

Ytterlige konsentrert arealutvikling

* Bergensområdet har høyere effekt av kollektivtiltak
(2-13 prosentpoeng i 2036 og 2-15 prosentpoeng i 2050)



Foto: Bård Asle Nordbø / Statens vegvesen

Bidrag til nullvekstmålet:

Demper veksten med:



Mer treffsikre bompenger

2036: **1-16** prosentpoeng

2050: **1-17** prosentpoeng

Ulik effekt fordi byområdene har ulik innretning og takstnivå i dag.



Parkering

2036: **3-12** prosentpoeng

2050: **6-14** prosentpoeng

Det å øke satsene og utvide til flere områder har effekt.



Tiltak som ikke er beregnet, men som styrker nullvekstmålet

- Byutredningene omhandler også tiltak som ikke lett kan beregnes med transportmodeller, men som kan bidra til å nå nullvekstmålet og andre mål.
 - Tiltak for gående
 - Utvikling av knutepunkter
 - "Bilfritt byliv"
 - Nullutslippssoner
 - Ny teknologi
- Byutredningene inkluderer i tillegg vurderinger av **næringstransport**, **helseeffekter**, **klimagassutslipp** og andre relevante temaer.



De viktigste resultatene og funn hittil



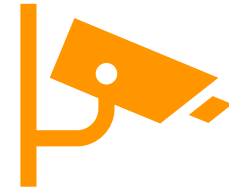
Privatbiltrafikken beregnes å øke med 8 – 18 % innen 2036 og 17 – 29 % innen 2050.

Utfordrende å nå nullvekst. stor vekst utenfor storbykommunen i Oslo- og Trondheimsområdet



Bompenger og parkeringsreguleringer har størst effekt på nullvekstmålet

Ikke lovhjemmel til parkeringsavgift på private arealer



Bomsystemer med tettere bomsnitt gir bedre «balanse» og samfunnsøkonomi

Få snitt med høyere takster kan slå uheldig ut



Satses det på bærekraftig transport og fortetting, trengs det færre bilregulerende tiltak

Men tiltak rettet direkte mot biltrafikken er samtidig nødvendig



Et godt kollektivtilbud er avgjørende for å opprettholde mobiliteten og oppnå nullvekstmålet

Må være et bærekraftig tilbud



Næringstransporten vokser relativt mer enn privatbilbruken

Bylogistikk og godstransport bør bli grønnere og smartere

Byutredningen

Skal vise hvordan ulike tiltak bidrar til nullvekstmålet. Anbefaling og valg av tiltak skjer i reforhandling byvekstavtalene

Utvikling og prognoser

Forventet vekst i befolkningen vil gjøre det utfordrende å nå nullvekstmålet i 2036 og 2050.

Virkemiddelbruk

Kombinasjon av kollektivtiltak, bompenger, parkering, arealbruk, m.m. løser utfordringen. Alle virkemiddelpakker når nullvekst.



Statens vegvesen