

Har nullvekstmålet gått ut på dato?

Ved Ingunn Opheim Ellis
Mobilitet til Lunsj 19. august 2026

På oppdrag fra Bymiljøetaten i Oslo kommune,
finansiert av KS Program for storbyrettet
forskning

► Mål og indikatorer for byvekstavgiftene

Faglig underlag for ønsket utvikling og måloppnåelse for attraktive byer



Bakgrunn og formål

- Byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for å utvikle **attraktive byer** med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp
- **Nullvekstmålet** har vært sentralt for utviklingen av areal- og transportpolitikken i de største byområdene det siste tiåret

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



Foto: Oslo kommune

Bakgrunn og formål

- Byvekstavtalene er statens viktigste virkemiddel for å utvikle **attraktive byer** med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp
- **Nullvekstmålet** har vært sentralt for utviklingen av areal- og transportpolitikken i de største byområdene det siste tiåret

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

- Utviklet et felles **indikatorsett** for å følge opp hvorvidt byområdene når nullvekstmålet

Indikatortype	Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikator	M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy (hovedindikator)	Trafikkregisteringspunkter i byområdene (byindeks)	Statens vegvesen
	M2. Endring i trafikkarbeid (KjKm) med personbil i byområdet (støtteindikator)	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
Supplerende indikatorer	S1. Endring i transportmiddelfordeling	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
	S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)	SSB/ kollektivselskaper (fylkeskommunene)	Fylkeskommuner/ Jernbanedirektoratet
	S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter i byområdet)	Miljødirektoratet	Kommunene
Oppfølging av innsats-områder	O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt	Matrikkelen (GIS-analyser)	Kommunene
	O2. Besøks-/arbeidsplass-intensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt	Virksomhets- og foretaksregisteret fra SSB (GIS-analyser)	Kommunene
	O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkering, disponert av arbeidsgiver	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
	O4. I gjeldende parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
	O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter:	Tellingar	Kommunene
-Andel med begrenset tid (1-3 timer)			
-Andel som er avgiftsbelagte			
Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk			Alle avtaleparter (ved behov)

Bakgrunn og formål

- ▶ **Formål:** Utforske i hvilken grad dagens mål og indikatorer for byvekstavtaler bør videreutvikles eller suppleres for å oppnå *ønsket utvikling*, og i tråd med de tre bærekraftsdimensjonene
 - ▶ miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft
- ▶ **Kunnskapsgrunnlag** om mål og indikatorer i byvekstavtalene som kan inngå i grunnlaget for reforhandling av byvekstavtalene
- ▶ Kartlegge alle byområdene med byvekstavtaler
 - ▶ dokumentgjennomgang intervjuer, arbeidsverksteder, spørreundersøkelse



Foto: Oslo kommune

Problemstillinger

1. Er det behov for nye mål og indikatorer for å fange opp ønsket utvikling?
2. Er det behov for flere indikatorer for å dekke opp dagens nullvekstmål?
3. Er det behov for å justere på noen av dagens indikatorer?



Forslag til nye mål og indikatorer

- ▶ Stor variasjon mellom byområdene i om de ønsker at dagens mål og indikatorer skal videreutvikles og utvides eller ikke
 - ▶ Viktig å unngå «indikatorinflasjon
 - ▶ Fleksibel verktøykasse av indikatorer som byområdene kan *velge* å ta i bruk, basert på lokale behov og prioriteringer
- ▶ Flere av de foreslåtte indikatorene er
 - ▶ basert på indikatorer noen av byområdene allerede rapporterer på
 - ▶ premature, og må videreutvikles før de tas i bruk



Behov for nye mål for å nå ønsket utvikling?

- ▶ Nullvekstmålet har hatt bred, tverrpolitisk forankring, politisk bærekraftig over tid
- ▶ Variasjon mellom byområdene om man ønsker endring av selve målet, f.eks. inkludere næringstransport
- ▶ Ønske om å tydeliggjøre hensikten med byvekstavgiftene og nullvekstmålet:
 - ▶ Utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet
- ▶ For å oppnå ønsket om attraktive byområder for alle, må byvekstavgiftene bygge opp under bærekraftig utvikling
 - ▶ Bærekraft kan med fordel knyttes mer direkte til byvekstavgiftene



Tydeliggjøre formålet med avtalene



Formålet med byvekstavtalene er å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet, og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp.

For å oppnå ønsket om attraktive byområder for alle, må byvekstavtalene bygge opp under sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig utvikling.

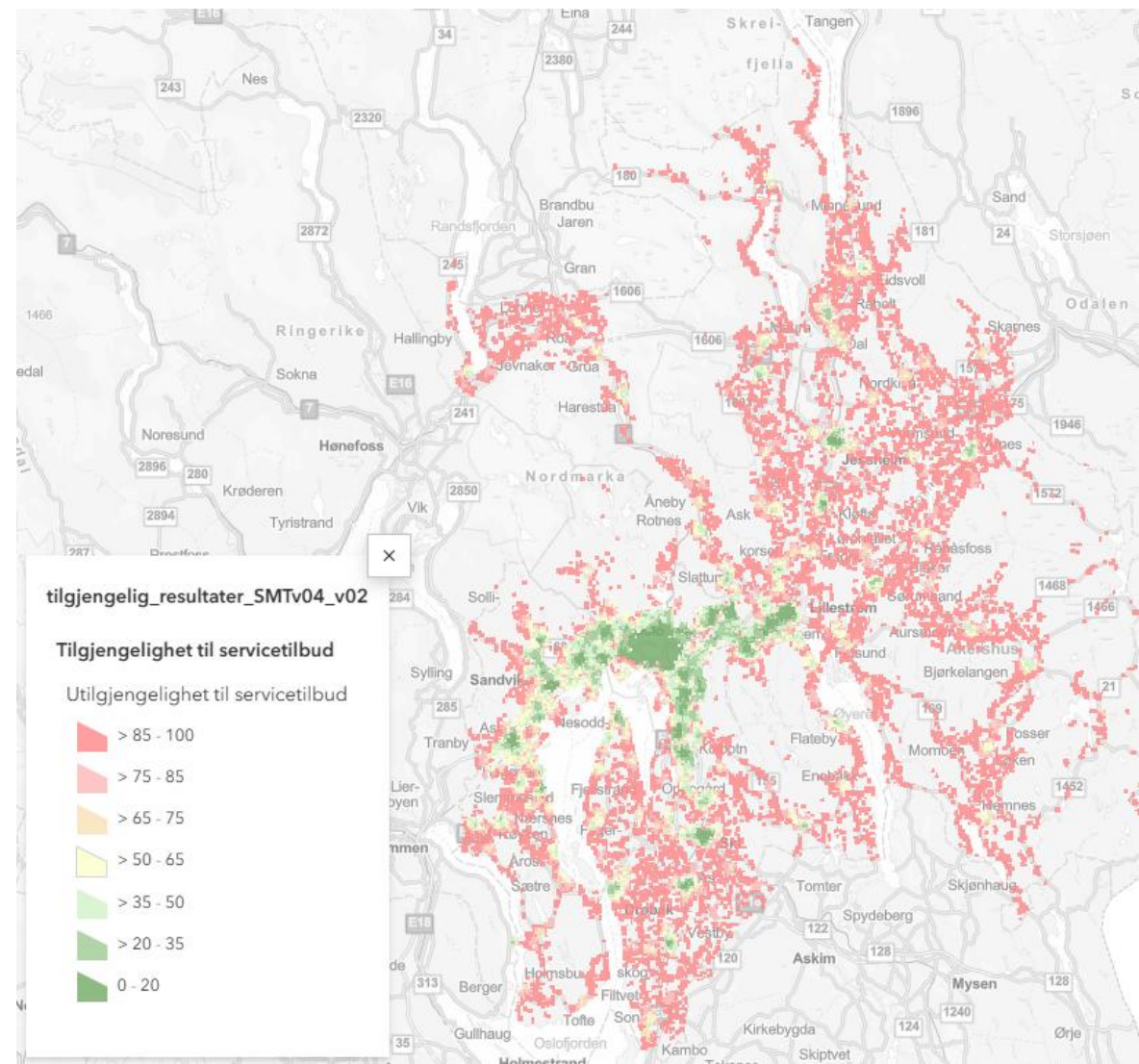
Effektiv arealbruk, virkemidler som reduserer bilbruk og tilrettelegging for klima- og miljøvennlig transport er avgjørende for å få en slik utvikling.

Det overordnede målet for byvekstavtalen er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet).»

Følges opp med indikatorer for å dekke opp ønsket utvikling

- ▶ Dvs. en utvikling mot attraktive byområder med god mobilitet som er sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig
- ▶ Befolkningens **tilgang til mobilitetstilbudet** (kollektivtransport, sykkel- og ganginfrastruktur)
- ▶ **Tilgjengelighet til ulike tjenester**; daglige gjøremål, arbeid, grønnstruktur
- ▶ Viktig å se endring opp mot **sosioøkonomiske** indikatorer av hensyn til sosial bærekraft

Tilgjengelighet med gange og sykkel (Ruter)



Forslag til indikatorer for å dekke opp flere deler av nullvekstmålet

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

Vi foreslår supplerende indikatorer for

- ▶ **Kø** og **framkommelighet** for kollektivtransporten
 - ▶ Gjennomsnittlig forsinkelse på hovedvegnettet eller på utvalgte strekninger i rush og lavtrafikk
 - ▶ Gjennomsnittlig forsinkelse på kollektivtilbudet i rush og lavtrafikk
- ▶ **Luftforurensning** og **støy**
 - ▶ Overskridelser av fastsatte grenseverdier for PM_{2,5}, PM₁₀ og NO₂
 - ▶ Antall innbyggere som er utsatt for trafikkstøy (behov for lokale støymålinger)
- ▶ **Sykling** og **gåing**
 - ▶ Data fra SVVs sykkelindeks, supplert med lokale tellinger
 - ▶ Behov for lokale tellinger for å kartlegge utvikling i gangomfang

Forslag til justeringer av dagens indikatorsett

- ▶ **Målindikatorer** for endring i persontransport med bil
 - ▶ Foreslås beholdes av mangel på bedre datakilder
 - ▶ Forutsetter forbedring av datakvalitet
- ▶ **Arealindikatorer**
 - ▶ Andel boliger og arbeidsplasser som lokaliseres innenfor avgrensede og definerte områder, f.eks. med god tilgjengelighet til kollektivtransport, sykkel og gange eller eksisterende senterstruktur
- ▶ **Parkeringsindikatorer**
 - ▶ Dagens parkeringsindikatorer gir i liten grad et dekkende bilde av parkeringsutviklingen
 - ▶ Vi har ingen konkrete forslag til hvordan dette kan løses, men en videreutvikling bør utredes nærmere

Indikatorstype	Indikator	Datakilde	Ansvarlig
Målindikator	M1. Endring i ÅDT for lette kjøretøy (hovedindikator)	Trafikkregisteringspunkter i byområdene (byindeks)	Statens vegvesen
	M2. Endring i trafikkarbeid (KjKm) med personbil i byområdet (støtteindikator)	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
Supplerende indikatorer	S1. Endring i transportmiddelfordeling	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
	S2. Endring i antall kollektivreiser (påstigende/reiser)	SSB/ kollektivselskaper (fylkeskommunene)	Fylkeskommuner/ Jernbanedirektoratet
	S3. Utvikling av klimagassutslipp, målt i CO ₂ -utslipp fra vei (tonn CO ₂ ekvivalenter i byområdet)	Miljødirektoratet	Kommunene
Oppfølging av innsats-områder	O1. Boligens avstand til avtaleområdets større sentra/ store kollektivknutepunkt	Matrikkelen (GIS-analyser)	Kommunene
	O2. Besøks-/arbeidsplass-intensive arbeidsplassers avstand til avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkt	Virksomhets- og foretaksregisteret fra SSB (GIS-analyser)	Kommunene
	O3. Andel arbeidstakere med fast oppmøtested som har gratis parkering, disponert av arbeidsgiver	Kontinuerlig RVU, lokalt utvalg	Statens vegvesen
	O4. I gjeldende parkeringsnorm: antall parkeringsplasser som tillates ved nye besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i ulike områder	Gjeldende parkeringsnorm	Kommunene
	O5. Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i avtaleområdets større sentra/store kollektivknutepunkter:	Telling	Kommunene
	-Andel med begrenset tid (1-3 timer)		
	-Andel som er avgiftsbelagte		
	Kvalitative beskrivelser av spesielle betingelser eller endringer som har betydning for kommunenes arealbruk og parkeringspolitikk		Alle avtaleparter (ved behov)

Innspill som ikke går direkte på utformingen av mål og indikatorer

- ▶ Viktig at indikatorene føles **nyttige og relevante**
 - ▶ Knyttet opp mot faktisk virkemiddelbruk
 - ▶ Bidra til valg av prosjekter som bidrar
 - ▶ Resultatene finnes igjen i rapporteringer fra måloppnåelse
- ▶ Ønske om et større handlingsrom til å definere prosjekter ut fra **lokale forhold**
 - ▶ Ofte prioriteres de store prosjektene, ønske om å bruke midler også til mindre prosjekter
 - ▶ Midler til investeringskostnader versus drift/vedlikehold
- ▶ Byområdene er **ikke alltid sammenlignbare** med hverandre
 - ▶ Det viktigste med indikatorene er imidlertid ikke å sammenligne byområdene med hverandre, men at byområdene kan sammenlignes med seg selv over tid
- ▶ Ønske om **nettverk og kunnskapsutveksling** mellom byområdene

Vi foreslår

- ▶ Å tydeliggjøre formålet med byvekstavtalene; å utvikle attraktive byer med god mobilitet og fremkommelighet.
- ▶ Å supplere dagens indikatorsett for å måle om byområdene er på vei mot ønsket utvikling: tilgang til mobilitetstilbud og tilgjengelighet til ulike tjenester
- ▶ Å supplere dagens indikatorsett for å dekke opp flere deler av nullvekstmålet: kø, luftforurensning og støy, samt utviklingen i sykkel- og gangomfang
- ▶ Å beholde dagens hovedindikatorer, under forutsetning av at det jobbes med å bedre datakvaliteten
- ▶ Å justere og videreutvikle dagens indikatorer for areal og parkering

Takk for oppmerksomheten

- Epost: ingunn.opheim.ellis@norconsult.com
- Lenke til rapport: [maal-og-indikatorer-i-byvekstavtalene.pdf](#)

► Mål og indikatorer for byvekstavtalene

Faglig underlag for ønsket utvikling og måloppnåelse for attraktive byer



PROGRAM FOR STORBYRETTET FORSKNING



Norconsult 



Every day we improve everyday life