

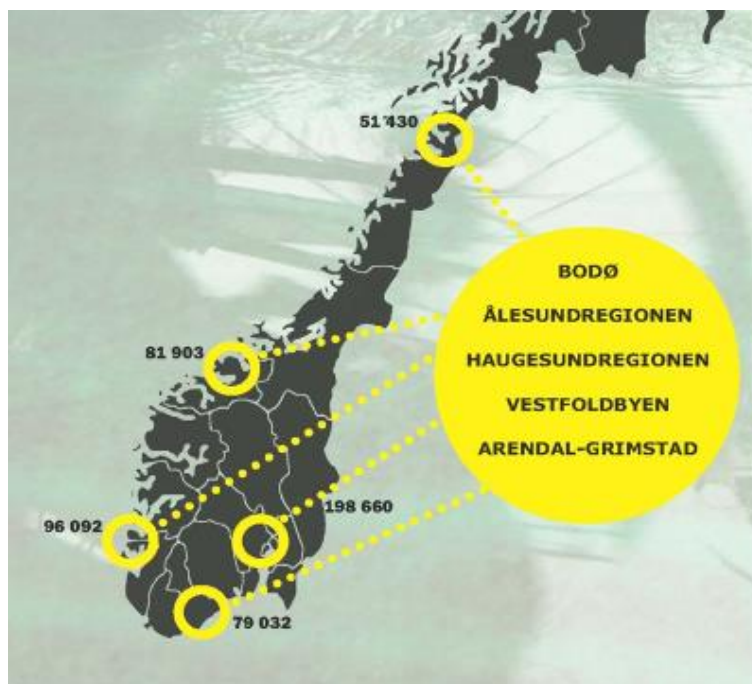
Nettverk for nye byvekstavtaler

Til: Prosjektleder Alberte Ruud – NTP by

INNSPILL FRA NYTT NETTVERK FOR MELLOMSTORE BYOMRÅDER

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2022-2033

De fem mellomstore byområdene Bodø, Ålesundregionen, Haugesundregionen, Vestfoldbyen og Arendal-Grimstad regionen har etablert et «Nettverk for nye byvekstavtaler». Dette er et politisk nettverk. Den administrative delen av dette nettverket er involvert i det faglige utredningsarbeidet for NTP 2022-2033. Vi setter pris på å ha blitt invitert inn for å få informasjon og gi innspill.



Bodø	51.430
Ålesund	81.903
Haugesund	98.092
Arendal/Grimstad	79.032
Vestfoldbyen	198.660

500.000 innb.

Figur 1: De mellomstore byområdene som er med i nettverket for nye byvekstavtaler

Etter å ha deltatt på flere samlinger, ønsker vi å komme med disse faglige innspillene til arbeidet. Vi mener det er behov for å drøfte og ta stilling til følgende tre utfordringer:

1) Våre mellomstore byområder - kriterier for byvekstavtaler

De ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler i gjeldende NTP, omtales i mange sammenhenger som «de ni største». Allerede i analysefasen til gjeldende NTP 2018-2029 skrev transportetatene at det er flere byområder som i dag har kjennetegn og en befolkningsstørrelse som ligger over, eller tett opptil, de ni byområdene som i dag er aktuelle for byvekstavtaler.

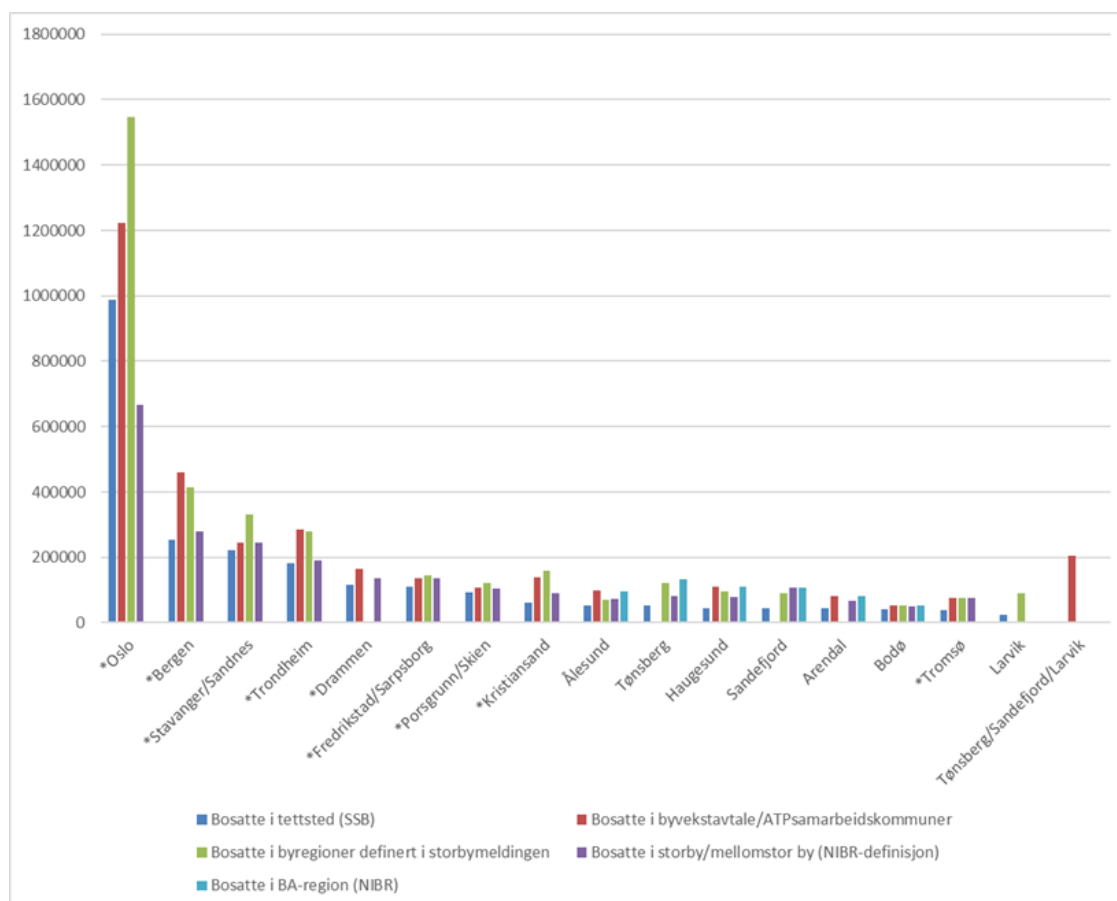


Nettverk for nye byvekstavtaler

Befolkningstallet innenfor det som defineres som bysentrum i en byregion, er sjelden et godt bilde på befolkningsstørrelsen i hele byområdet/byregionen. I NTP-arbeidet savner vi en drøfting og presisering av hva som skal defineres som et byområde eller byregion. For å kunne vurdere behov, utfordringer, befolknings- og trafikkvekst, er det avgjørende at byområdene sammenlignes på et felles grunnlag.

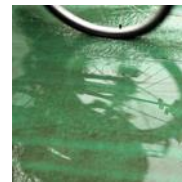
Byområdene strekker seg som regel over flere kommuner i et felles bo- og arbeidsmarked. Våre byområder er sammenvevd med mye pendling mellom kommunene. Men hovedtransportstrømmene går som regel inn i det største bysenteret i byregionen.

I figur 2 under har vi sammenlignet noen ulike måter å avgrense byer/byområder på. Figuren viser tydelig at størrelsen på byområdene varierer etter hvilken definisjon man velger og i hvilken grad man vektlegger pendling og bo- og arbeidsmarked. Figuren viser at Oslo er et storbyområde som skiller seg ut. Forskjellene vises også mellom de øvrige byområdene, men de er ikke så store.



Figur 2: Antall bosatte i et byområde avhenger av hvilken byområde-definisjon som legges til grunn. Alle tallene er hentet fra SSB.. NIBR sin definisjon finnes i NIBRrapport 2013:1 Inndelinger i senterstruktur, sentralitet og BA-regioner.

* byområder i dagens byvekstavtaleordning.



Nettverk for nye byveksttaler

2) Våre mellomstore byområder - viktige for å nå nasjonale mål

I NTP-arbeidet har spørsmålet om byveksttale er et verktøy som er egnet for de mellomstore byområdene, vært drøftet ved flere anledninger.

Vår faglige vurdering er at utviklingen i de mellomstore byene i hovedsak har gått i retning av mer byspredning og mer bilavhengighet. Dette til tross for mål om bærekraftig arealpolitikk, redusert transportbehov, mer kollektiv, sykkel og gange, bedre folkehelse med mer. Bypakker har så langt ikke bidratt til å løse de utfordringene som de mellomstore byene står overfor.

NTP bør peke på politikkområder der nasjonal og regional samordning kan gi merverdi. Våre fem byområder representerer vekstkraftige regioner som fungerer som drivkraft både i den nasjonale og den regionale verdiskapingen.

Vi er viktige for å nå nasjonale mål og internasjonale forpliktelser og for Norges konkurransevne. De mellomstore byregionene trenger derfor nasjonal drahjelp og bistand til å ta nødvendige veivalg. Det er veivalg som er nødvendig for at Norge skal overholde sine forpliktelser som følge av Parisavtalen fra 12. des. 2015 og overgangen til lavutslippssamfunnet mot 2050.

Det må utformes mål som er tydelige, målbare og realistiske å nå. De må angi retning for samordnet innsats og prioriteringer av virkemidler gjennom byveksttaler. Byveksttaler er per i dag den eneste statlige finansieringskilden for å løse transportutfordringene i byområdene. Disse avtalene må være gjensidig forpliktende og bidra til at byområdene får en bærekraftig utvikling og vekst.

3) Våre mellomstore byområder må gis mulighet for byveksttaler

I forarbeidene til gjeldende NTP foreslo transportetatene at byområder over 40 000 innbyggere burde få tilgang til bymiljøavtaler eller lignende. Det er ikke vår oppgave å ta stilling hvor grensen går for antall innbyggere. Vi mener som under pkt. 1, at det er viktig å være tydelig på hvordan et byområde skal defineres, og hvordan befolkningstallet skal måles. Vi har diskutert mulige kriterier, men har ikke fasiten.

Utfordringene i de mellomstore byregionene bør være en sentral del av NTP 2022-2033. For å kunne løse disse utfordringene, er det viktig at ordningen med byveksttaler utvides for de mellomstore byområdene. Nullvekst i personbiltrafikken må være et gjennomgående perspektiv selv om det er regionale forskjeller og behov.

Vennlig hilsen

Arild R. Syvertsen

På vegne av Nettverk for nye byveksttaler – administrativ del

Arendal, 18.10.18