



Hvordan planlegge fremtidens mobilitet?

Anders Tønnesen, CICERO

Presentasjon Sandefjord 26.02.2026

Kjernekomponent i klimavennlig areal- og transportpolitikk

- Politikk som evner å gjøre **prioriteringer** mellom **transportformene** og mellom **geografiske områder**
 - Som understøtter alternativer til privat bilbruk og at de bilturene som tas er så korte som mulig

Bypakker opererer innenfor rammen av en politisk virkelighet



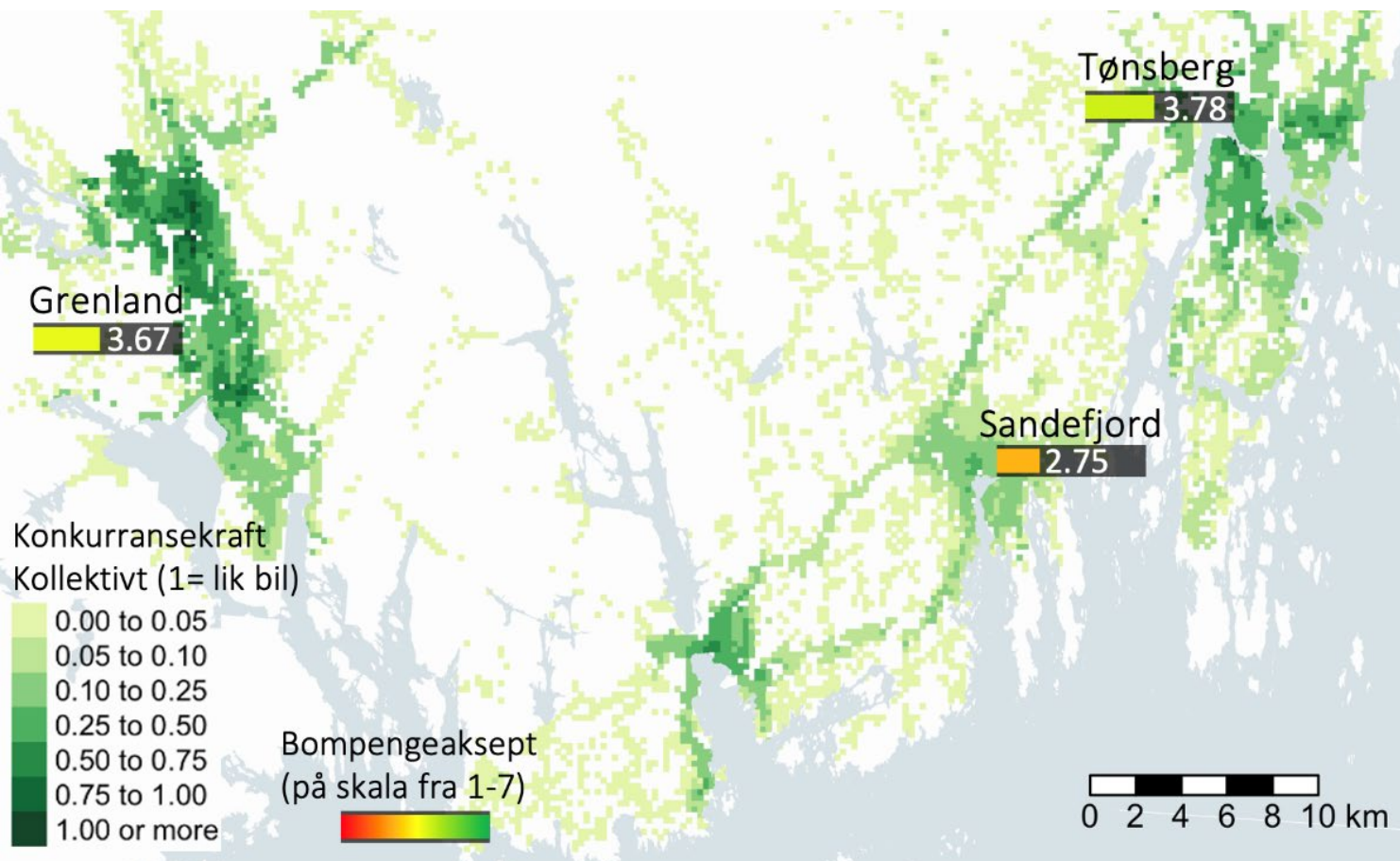
‘Vi må kunne blande det grå og det grønne. Jeg skulle gjerne sett mer av det grønne og mindre veibygging. Men da ville det ikke blitt noen bypakke’

Administrativt ansatt Rogaland fylkeskommune

Andre kontekstuelle forhold i mellomstore sammenlignet med store byområder

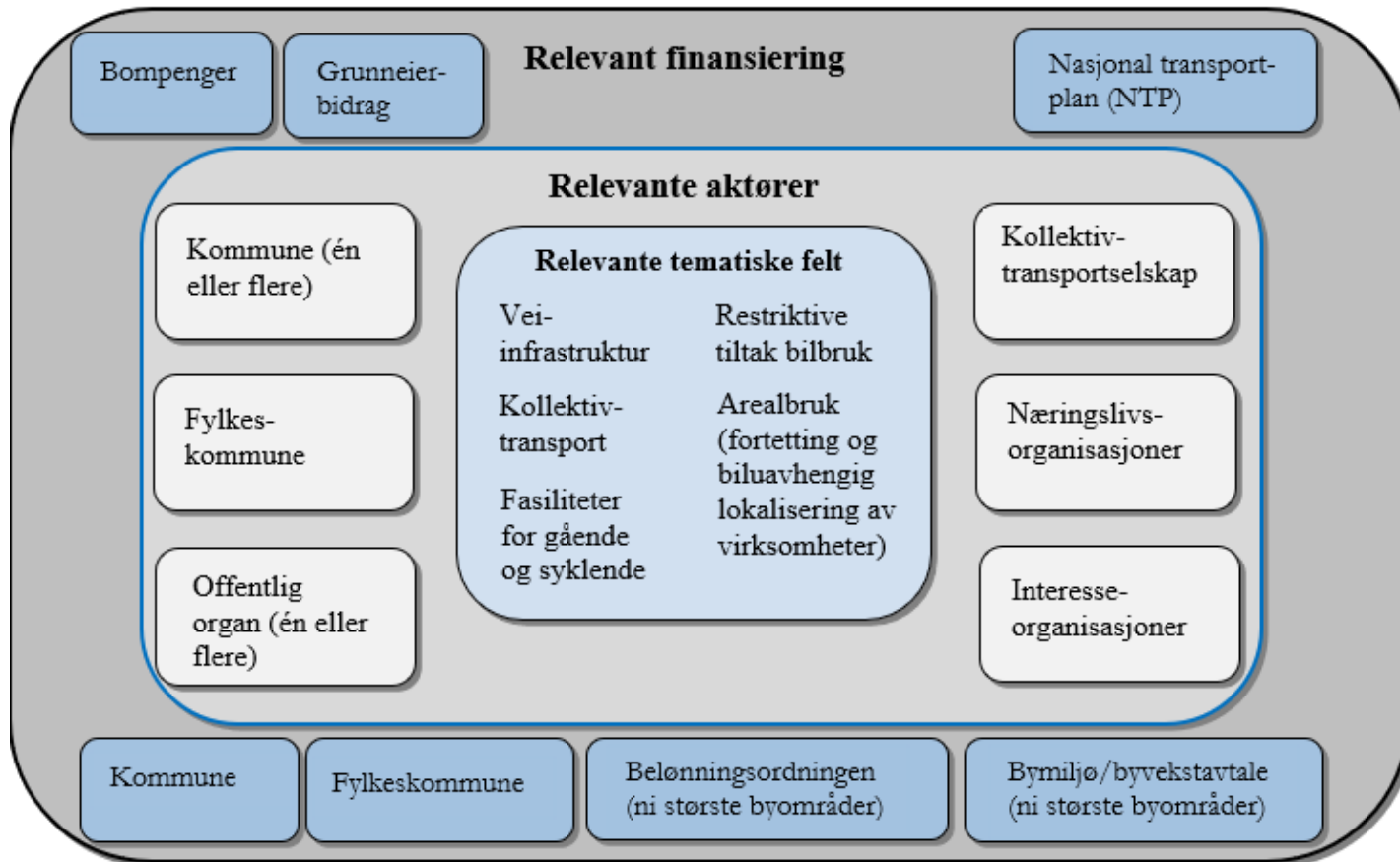
- Mindre kø og kortere rushtidstopper
- Mer spredt bebyggelse
- Mindre kollektivtransporttilbud
- Større tilgjengelig for bil i sentrale deler av byområdet
- Mindre tilgang på statlige midler for endring av transportsystemet

Kollektivtransporttilbud og bompengemotstand



- Sammenstilling av data fra kartanalysen og spørreundersøkelsen i SUSTAIN-prosjektet viser størst motstand mot bompenger og dårligst konkurransekraft for kollektivtransport i Sandefjord

Hva er en bypakke?



En bypakke er et flernivåsamarbeid for finansiering og gjennomføring av transportrelaterte prosjekt i et byområde

Sentrale statlige incentivordninger innen transportsektoren

- Byvekstavtaler
 - Tilgjengelig for ni byområder, hvorav syv har signert
- Belønningsordningen
 - Tilgjengelig for de to byvekstområdene som ikke har signert avtale

Blant 'the originals' har nå syv av ni byvekstavtaler



Tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet



Meld. St. 20

(2020–2021)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2022–2033



Meld. St. 14

(2023–2024)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2025–2036



NTP 2022-2033

- Opp til 600 millioner over en fireårsperiode
- Tilgjengelig for Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik)

NTP 2025-2036

- Ordningen videreføres med 50 millioner årlig i planperioden
- Samme byområder, hvorav Bodø og Ålesund har blitt tildelt midler
- Krav om blant annet at byområdene må forplikte seg til å følge opp nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget

Nullvekstmålet og byutredningene



- For byområder med byvekstavtaler utarbeides det byutredninger
- Disse skal blant annet peke på hvordan nullvekst i personbiltransporten kan oppnås
- Et svært viktig prinsipp er at byområder kan oppnå nullvekst med forskjellige virkemiddelpakker



Infrastrukturbygging og bompengenivå



Bussvei Stavanger – Kilde: Pål Christensen Rogalands Avis



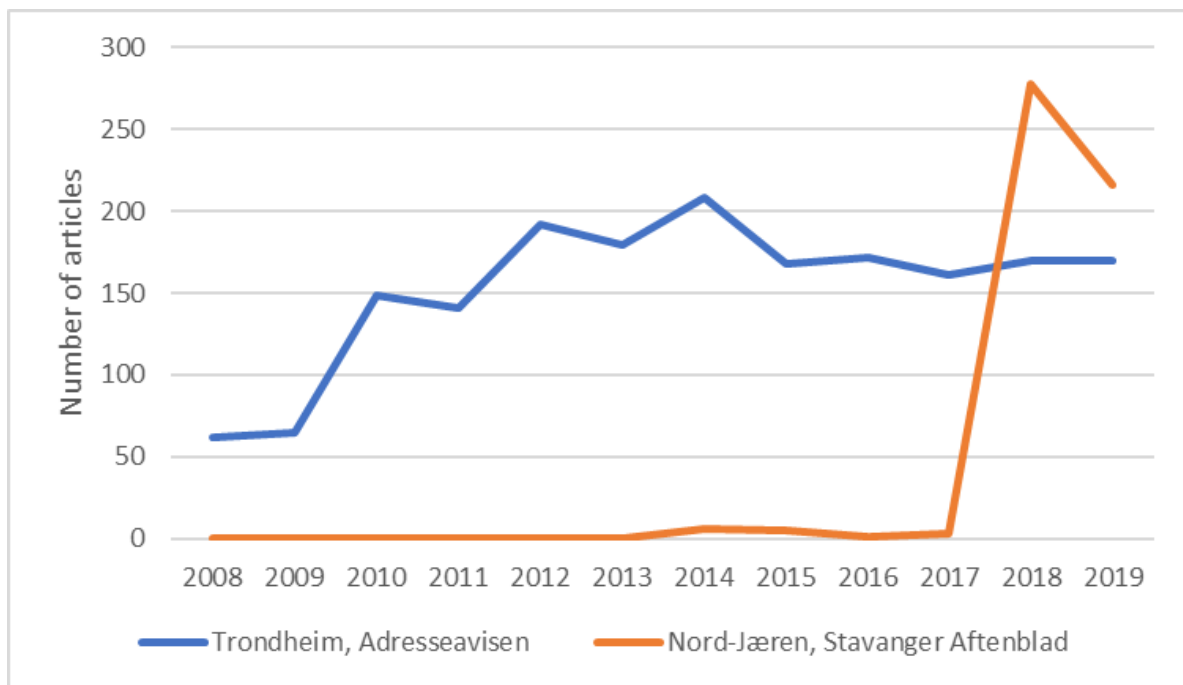
Metrobuss Trondheim – Kilde: Plan

‘Lite politisk støy rundt avtalen følger av at man har lagt til grunn den bompengefinansieringen man allerede har i dag. Det var et mål å ikke gå inn med store, fordyrende prosjekter som ville økt bompengebelastningen’

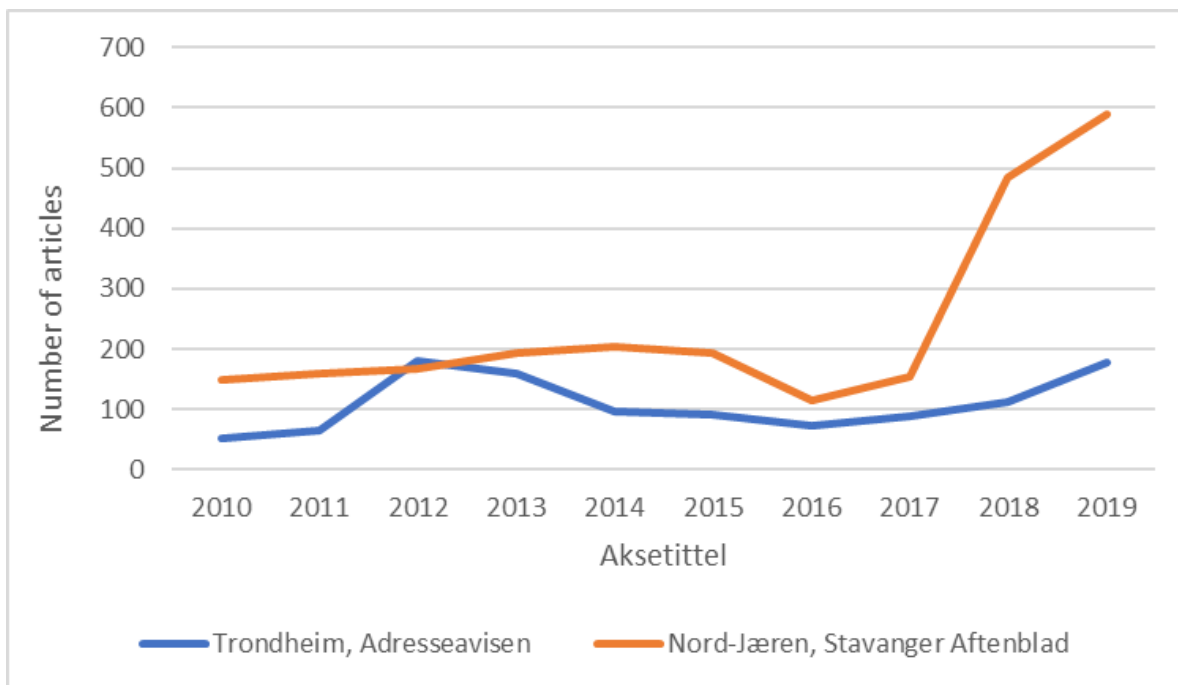
Informant involvert i forhandlingen om byvekstavtale for Trondheimsregionen

Bypakker - for alle eller spesielt interesserte?

Antall nyhetsartikler som inkluderer ordet:
'bypakker'



'bompenger'



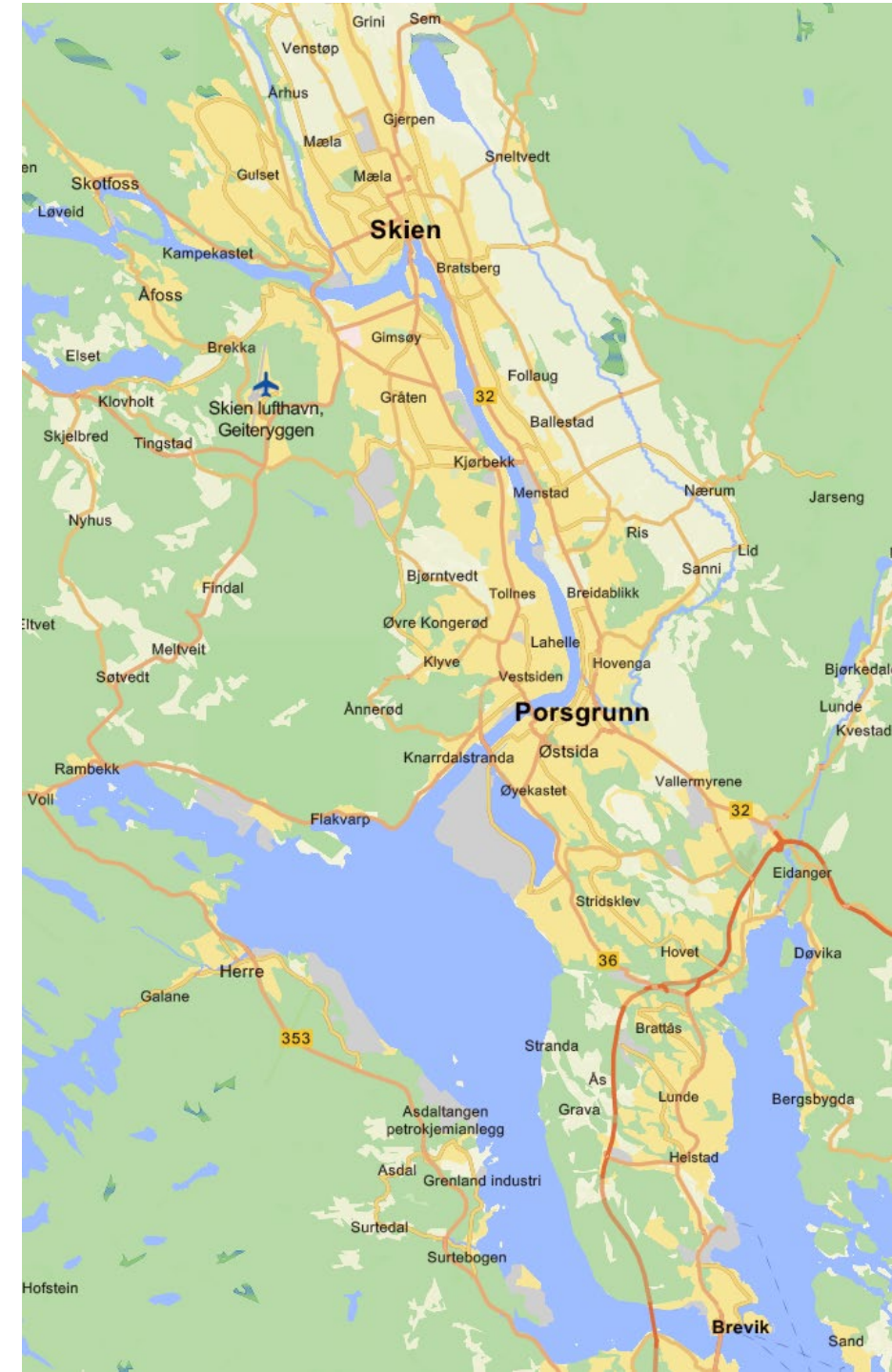


Punkt 1 for kommunikasjon
og prosjektgjennomføring:

Bypakka er tenkt å tjene hele
transportsystemet

Punkt 2 for kommunikasjon og prosjektgjennomføring:

Bypakka er tenkt å tjene
hele byregionen





Punkt 3 for kommunikasjon og prosjektgjennomføring:

- Bypakka er både kortsiktig og langsiktig
- Enkeltprosjekt inngår som del av en større helhet

Punkt 4 for kommunikasjon og prosjektgjennomføring:

Framheve nytten og de
konkrete prosjektene

‘Vi bestemte oss også for at vi skulle feire hver eneste seier, hvert eneste prosjekt som bypakka hadde finansiert - uansett hvor lite det var. Og vi skulle gjøre det alle sammen. Det var ikke sånn at ordføreren i Skien skulle feire alene hvis det kom ny gang- og sykkelvei i Skien’

Politiker Skien

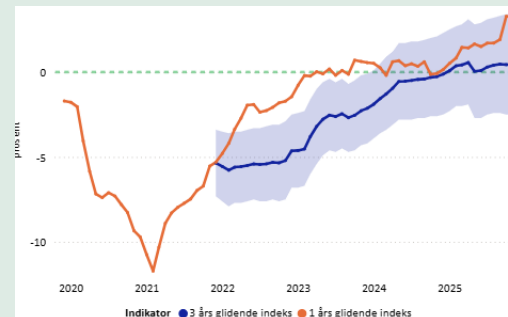


Måloppnåelse nullvekst

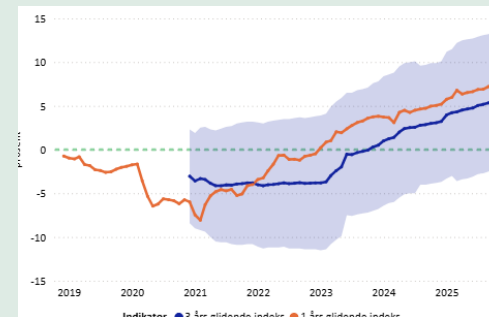
‘Byutredningene viser at nullvekstmålet kan nås i alle byområder i 2036 og 2050 gjennom kombinasjoner av restriktive og positive tiltak, men det er behov for målrettet og koordinert innsats og vesentlig statlig finansiering de kommende årene for å oppnå nullvekstmålet som er under press’

Byutredningene 2025 Samlerapport, Statens Vegvesen

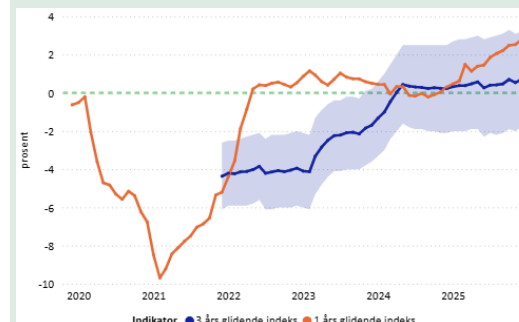
Bergens-området



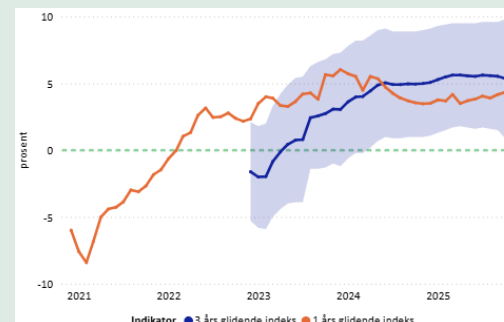
Nord-Jæren



Oslo-området



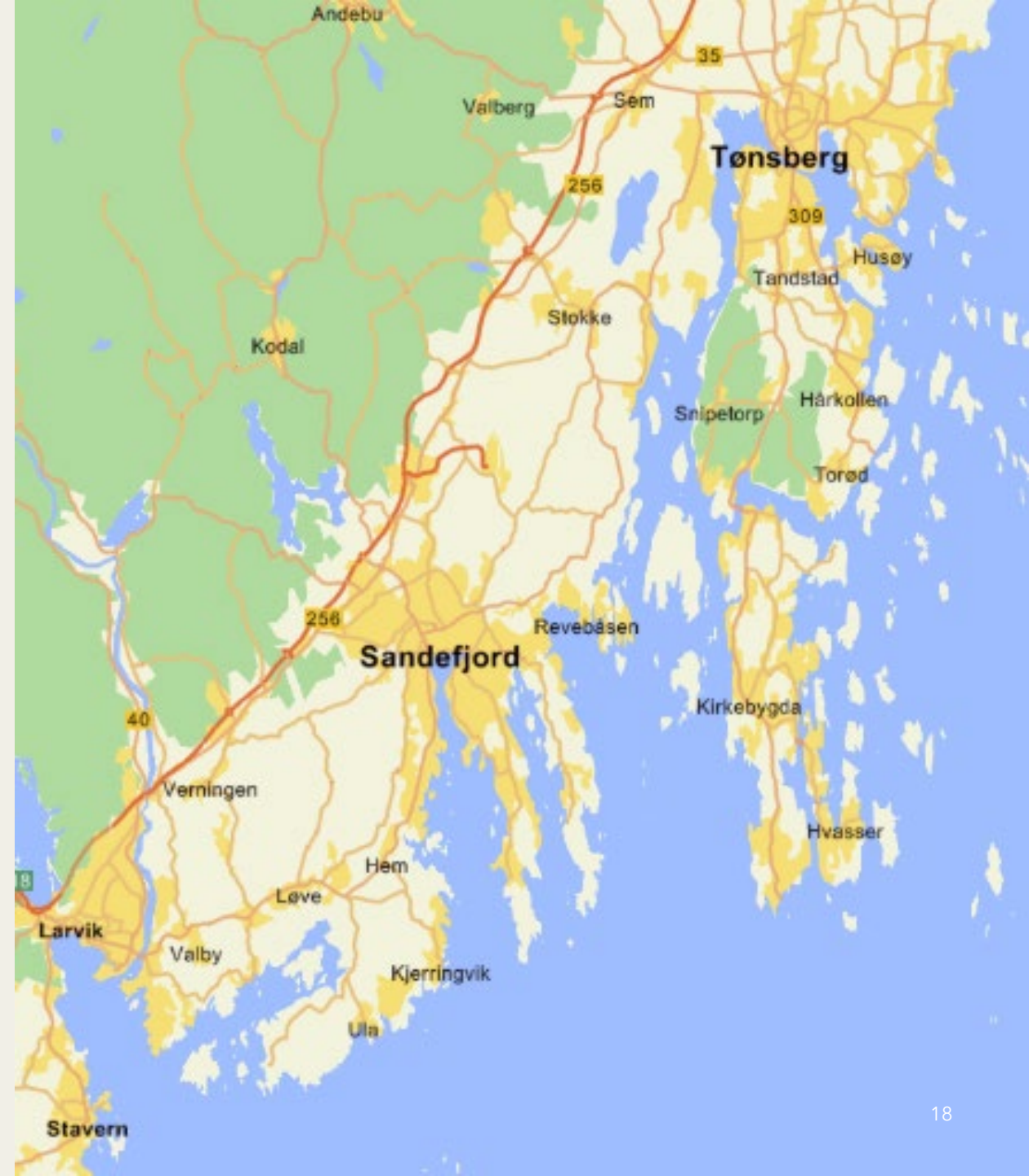
Trondheims-området



Kilde: Trafikkmengde (Byindeksen), Statens Vegvesen

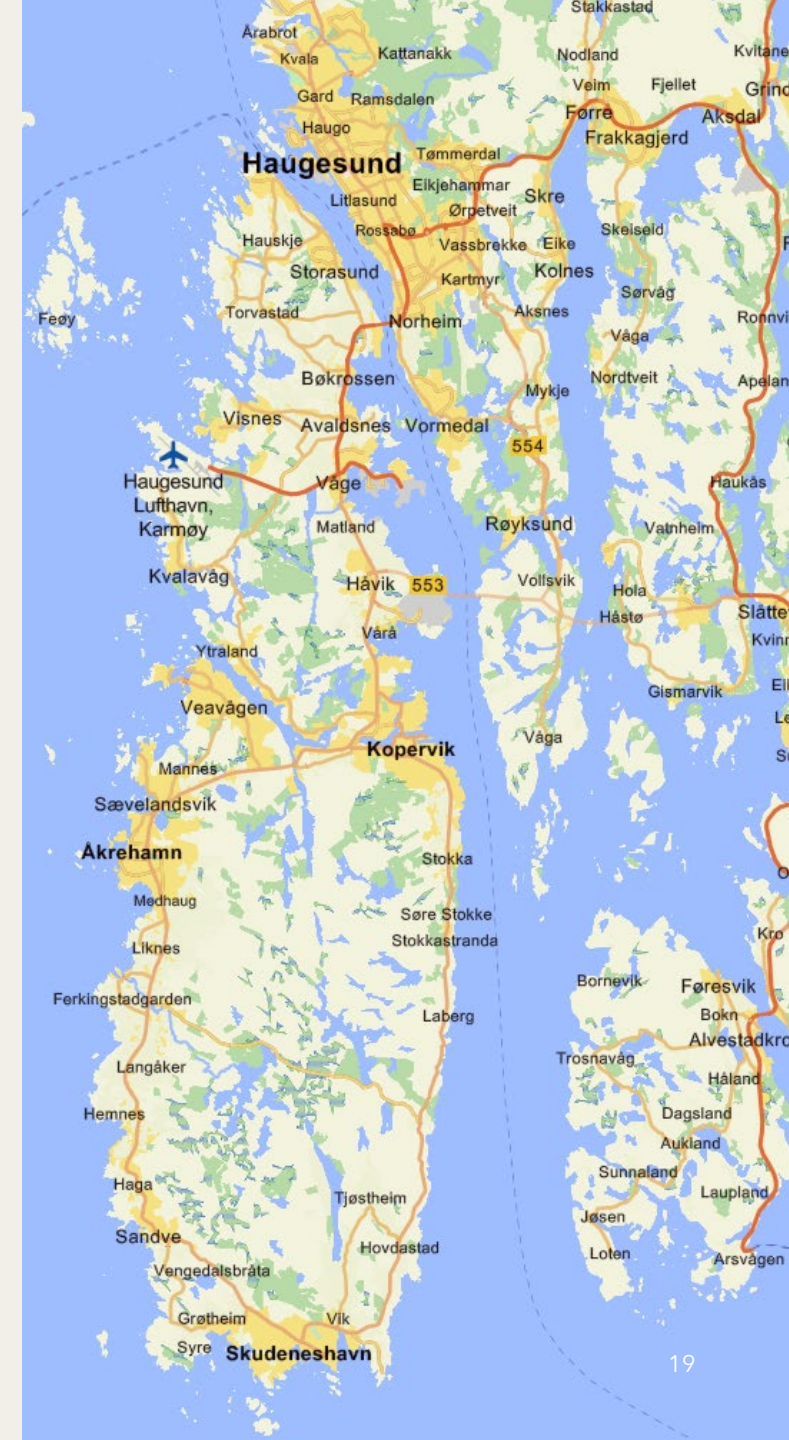
Den geografiske avgrensningen for regionale samarbeid

- Bypakker må finne en balanse mellom det geografiske området det skal omfatte og kompromissene som må til for å få relevante aktører med
- Funksjonelle bo- og arbeidsmarkedsregioner, der mesteparten av daglige reiser foregår, er et naturlig utgangspunkt for bypakkene
- Strekkes bypakke-området for mye ut, kan kompromissene som må til for å få aktører med svært forskjellige interesser om forutsetninger for omstilling til klimavennlig transport bli omfattende



Trusselen om utmelding

- I prosesser rundt etablering og videreføring av bypakker oppstår ofte diskusjoner om hvem som skal delta
- Vanligvis handler dette om kommuner som ønsker å tre inn i eller ut av samarbeidet
 - I Haugesund ble kun fastlandsdelen av Karmøy inkludert i bypakken
- Bypakkene bør utformes slik at trusselen om utmelding ikke er altoverskyggende i samarbeidsprosessen og tiltaksporteføljen



Avsluttende innspill

- Bypakke Sandefjord mangler virkemidler og finansiering for klimavennlig transport, men er samtidig et første steg som åpner for sterkere virkemidler i framtiden
- Mer enn å jobbe for vertikal integrasjon med én stor bypakke for 'Vestfoldbyen', vil en mulighet for Sandefjord være sterkere horisontalt samarbeid – med fylke og stat
- I prosessen med å utvikle bypakken videre bør Sandefjord vurdere såkalt *kronologisk politikkpakking*



°CICERO

Takk for oppmerksomheten!

anders.tonnesen@cicero.oslo.no

Anders Tønnesen

anders.tonnesen@cicero.oslo.no

www.cicero.oslo.no

[@CICERO_klima](#)