



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1520-

21. april 2026

## **Dokument 8:232 S (2025-2026) om å avslutte byvekstavtaler og avvikle nullvekstmålet - svar**

Jeg viser til brev av 9. april 2026 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:232 S (2025-2026) om å avslutte byvekstavtaler og avvikle nullvekstmålet. Representantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Bjørnar Laabak og Tom Staahle fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen avslutte gjeldende byvekstavtaler og bypakker og stoppe forberedelsene til en reforhandling av byvekstavtalene for en ny avtaleperiode.
2. Stortinget ber regjeringen avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.
3. Stortinget ber regjeringen i kommende Nasjonal transportplan foreslå et nytt programområde for bytransport med statlige investeringsmidler for en mest mulig effektiv trafikkavvikling og der alle transportformer likestilles.

### **Samferdselsdepartementets vurdering av forslagene:**

1. Stortinget ber regjeringen avslutte gjeldende byvekstavtaler og bypakker og stoppe forberedelsene til en reforhandling av byvekstavtalene for en ny avtaleperiode.

I bypolitikken er både staten, fylkeskommunene og kommunene viktige aktører med ulike ansvarsområder. Med et tett samarbeid om virkemiddelbruk og finansiering kan vi utvikle byene i den retningen vi ønsker.

Forløperen til byvekstavtalene, bymiljøavtalene, ble første gang presentert i Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* som ble lagt frem for Stortinget i 2013.

Formålet var å oppnå en mer samordnet virkemiddelbruk for å få mer effektiv måloppnåelse og styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange for å nå nullvekstmålet. Det ble pekt på at økt bruk av miljøvennlig transport ville gi bedre bymiljø, klima, framkommelighet og folkehelse.

Siden 2013 har ordningen blitt videreutviklet og målformuleringen har blitt justert, men hovedlinjene har ligget fast, også da Fremskrittspartiet satt i regjering. Byvekstavtalene har hatt bred oppslutning i Stortinget, og byområdene har lagt til grunn nullvekstmålet i sitt arbeid og ønsket å inngå avtaler på dette grunnlaget. I dag er dette en veletablert samarbeidsform mellom staten, fylkeskommunene og kommunene i de største byområdene.

Byvekstavtalene er statens hovedvirkemiddel for å utvikle attraktive byer med god mobilitet og framkommelighet, bedre arealbruk og med mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Målet for avtalene er å stanse veksten i persontransport med bil (nullvekstmålet). Ved å samordne areal- og transportpolitikken bidrar alle forvaltningsnivåene til å nå felles mål og øke nytten av de tiltakene og investeringene som gjøres i byområdene. Fortetting rundt knutepunkter og gode reisealternativer til privatbilen legger til rette for levende byer, enklere reisehverdag og bedre framkommelighet for næringslivet, og miljø- og helseutfordringer reduseres.

Byvekstavtalene er langsiktige intensjonsavtaler som er gjensidig forpliktende mellom staten, fylkeskommuner og kommuner. De bompengefinansierte bypakkene er en del av avtalene, og er viktige både for å finansiere prosjekter og tiltak, og for å stanse veksten i personbiltrafikken i tråd med nullvekstmålet. Bompengepakkene bygger på lokalt initiativ og vedtak, og gir inntekter som har bidratt til å utvikle transportsystemet i byområdene siden den første bompengeringen ble etablert i Bergen for 40 år siden.

Ni byområder er omfattet av ordningen med byvekstavtaler og det er i dag inngått avtaler for sju av disse: Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området, Nord-Jæren, Tromsø, Nedre Glomma og Kristiansandsregionen. På sikt vil det også være aktuelt å invitere Buskerudbyen og Grenland til forhandlinger. Grenland har i dag belønningsavtale der staten bidrar med tilskudd for å nå nullvekstmålet, og Buskerudbyen har søkt om en ny belønningsavtale fra og med 2026 som er til vurdering i departementet. Staten har også avtaler om tilskudd med flere mindre byområder der nullvekstmålet ligger til grunn.

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet forbereder nå reforhandling av byvekstavtalene for de største byområdene der dagens avtaler gjelder til 2029. Det er lagt opp til å starte forhandlinger med Oslo-området, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i juni i år. For Bergensområdet vil reforhandlingene komme noe senere på grunn av nødvendige lokale avklaringer om Bybanen til Åsane. Vi har nylig gjennomført innspillmøter om reforhandlinger med hvert av byområdene. Tilbakemeldingen fra de lokale partene har gjennomgående vært at de ønsker å videreføre og styrke samarbeidet om byvekstavtalen og at de ønsker å gå inn i reforhandlinger med staten om en avtale som skal gjelde til 2036. Nye avtaler og forlenget avtaleperiode vil gi mer langsiktighet i planlegging og

virkemiddelbruk og forutsigbarhet for finansiering av viktige tiltak og prosjekter. I flere byområder har fylkeskommunene lagt vekt på at det vil bli behov for å ta ned kollektivtilbudet til dels betydelig hvis nye avtaler ikke kommer på plass raskt.

Personbiltrafikken vokser i flere av byområdene og trenden de siste årene har vært stigende. Beregninger som er gjort i byutredningene fra 2025 for de fire største byområdene, viser at personbiltrafikken kan komme til å øke betydelig frem mot 2036 og 2050. Det kommer til å bli krevende å nå nullvekstmålet fremover. Gjennom samarbeidet i byvekstavtalene på tvers av forvaltningsnivåer er vi imidlertid godt rustet for å få til en utvikling i tråd med nullvekstmålet, men dette arbeidet må prioriteres høyt. Det kommer til å kreve en forsterket virkemiddelbruk med både positive og restriktive tiltak. Byutredningene viser at en satsing på kollektivtransport, sykling og gange bare hjelper et stykke på vei mot nullvekst. For å nå målet må det suppleres med bilregulerende tiltak, men det kan utformes og løses på ulike måter og må tilpasses mulighetene og forutsetningene i det enkelte byområdet.

Å la personbiltrafikken vokse i tråd med etterspørselen, slik som forslagsstillerne ønsker, vil føre til byområder med mer kø, støv og støy og kreve store investeringer i veiinfrastruktur i tett befolkede områder der det allerede er knapphet på areal. Regjeringen legger ikke opp til å avslutte gjeldende byvekstavtaler eller stoppe forberedelsene til å reforhandle byvekstavtalene med de største byområdene. Vi ønsker i stedet å fortsette satsingen på byvekstavtalene for å gjøre det enklere å reise smart, trygt og miljøvennlig i byer som vokser raskt.

## 2. Stortinget ber regjeringen avvike nullvekstmålet i veitrafikken.

Nullvekstmålet for persontransport med bil er statens viktigste virkemiddel for å møte utfordringene som transportveksten i byområdene vil gi framover. Målet, som følges opp gjennom byvekstavtalene og andre avtaler staten har inngått med byområdene, har vært retningsgivende for areal- og transportpolitikken i over et tiår. Nullvekstmålet er, med noen justeringer, lagt til grunn i de fire siste nasjonale transportplanene og det er godt forankret i det lokale arbeidet i byområdene. I 2021 ble det trukket fram av OECD som ett av ti eksempler fra ulike land på gode virkemidler for å få ned utslipp. Jeg opplever at målet har bred oppslutning. Nullvekstmålet dekker flere viktige hensyn, og er formulert slik:

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

Hensikten med nullvekstmålet er å redusere ulempene som økt biltrafikk vil gi i byområdene, og som er reflektert i målformuleringen. Selv om klimagassutslippene fra personbilparken går ned, må vi fortsatt håndtere kø, lokal luftforurensning og støy som ikke forsvinner med overgang til elbil. Det kan vi oppnå ved å gjøre det enkelt og attraktivt å gå, sykle og bruke kollektivtransport. Hvis flere går, sykler eller reiser kollektivt i stedet for å kjøre bil, gir det bedre luftkvalitet og mindre støy. Det kan også bli mindre kø for dem som ikke har et alternativ til å kjøre bil. Målet kan på denne måten bidra til mer attraktive byer med økt

mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. Mer aktiv transport gir også folkehelsegevinster.

Gjennom en arealpolitikk som gjør at folk kan bo nært arbeid, skole, handels- og tjenestetilbud og kollektivknutepunkter kan vi bidra til å begrense transportbehovet og til at flere kan sykle, gå eller reise kollektivt. Lavere trafikkvekst kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren. Veiinfrastruktur tar store arealer i byene, der dette allerede er en knapp ressurs.

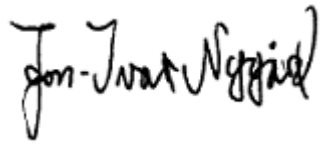
Forslagsstillerne legger vekt på at nullvekstmålet fører til nye bomringer, økte bompenger, færre parkeringsplasser og høyere parkeringsavgifter. De omtaler ikke den omfattende satsingen på å utvikle og styrke kollektivtilbudet og bygge trygge og effektive løsninger for syklister og gående. Dette har over tid vært høyt prioritert i statsbudsjettet, og i 2026 har vi satt av over 6,8 mrd. kr til byområdene. I tillegg kommer det et betydelig bompengbidrag som er med på å finansiere investeringer, og i noen byer også drift av lokal kollektivtransport. Gjennom byvekstavgiftene har vi blant annet oppnådd et betydelig investeringsløft i kollektivnettet med Fornebubanen i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Dette er prosjekter som vil forenkle reisehverdagen for veldig mange.

Fra regjeringen sin side er det ikke aktuelt å avvikle nullvekstmålet. Det ligger fast og det vil være et premiss også inn i forhandlinger om nye byvekstavgifter. Samtidig er det viktig å være tydelig på hva vi vil oppnå med nullvekstmålet. Vi ønsker ikke å begrense friheten til folk, slik det noen ganger blir fremstilt, men å gi dem gode alternativer til bilen slik at flere kan velge den bort i hverdagen. Bilen vil fortsatt være en viktig del av hverdagslogistikken for mange særlig i ytre deler av byområdene, men i tett befolkede områder og på strekninger inn og ut av byene med mange pendlerreiser vil det være mulig å tilby et kollektivtilbud som kan være raskere og enklere enn bilen. God tilrettelegging for sykling, gange og mikromobilitet er et viktig supplement, bl.a. for å erstatte bilen på korte reiser.

3. Stortinget ber regjeringen i kommende Nasjonal transportplan foreslå et nytt programområde for bytransport med statlige investeringsmidler for en mest mulig effektiv trafikkavvikling og der alle transportformer likestilles.

Regjeringen har startet arbeidet med en ny stortingsmelding om Nasjonal transportplan som skal gjelde for tolvårsperioden fra 2029 til 2040, og skal ha et langsiktig perspektiv mot 2060. I transportplanen, som det tas sikte på at legges frem våren 2028, vil regjeringen legge frem en helhetlig transportpolitikk i tråd med målene for sektoren.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive style with a large initial 'J' and 'N'.

Jon-Ivar Nygård

Kopi

Statens vegvesen