



Statens vegvesen

# Bedre trafikkflyt - på strategisk nivå

MoST Seminar

Skaun, 23. april 2025

Zsuzsanna Olofsson, Oskar Kleven og Børge Bang



Foto: Knut Opeide

# Effektiv trafikkflyt = helhetlig tilnærming

Verktøykasse (på strategisk nivå)

- Digitalisering og automatisering
- Intelligent transportsystem
- Dataanalyse og sanntidsinformasjon
- Samarbeid og koordinering
- Miljøvennlige tiltak

Byvekstavtaler

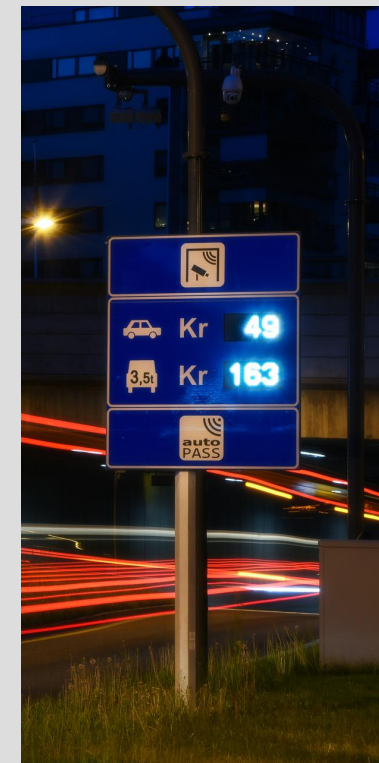


Byutredning 2025

Veipricing og bompenger



KVU for  
veibruksavgift og  
bompenger (2023)



Bompengeutredning  
(Trondheim, 2025)

# Byvekstavtaler = nøkkel til å nå nullvekstmålet

Kombinerer flere tiltak som reduserer bilbruk og fremmer alternative transportmidler

- Kollektivtransport
- Sykkel- og gangveier
- Restriktiv parkeringspolitikk
- Bompenger og transportprising
- Effektiv arealbruk



# Byutredning 2025

Oppdrag fra Samferdselsdepartementet (juni 2024)

- Regjeringen ønsker et faglig grunnlag til reforhandlinger av byvekstavtaler.
  
- Målet er å vise hvordan det enkelte byområde kan nå nullvekstmålet gjennom ulike virkemiddelpakker (Bompenger, parkeringsrestriksjoner og arealbruk sammen med kollektiv-, sykkel- og gåiltak)



# Byutredningene 2025 I Omforent og forenklet

## Omforent

- ▶ Felles enighet om og felles eierskap til kunnskapsgrunnlaget
- ▶ Faglig utredning. Byutredningen skal være et kunnskapsgrunnlag for reforhandlinger, ikke en anbefaling av tiltak
- ▶ God involvering og samarbeid underveis og gjennom hele prosessen,
- ▶ NTP 2025-2036: Forenklet finansiering - lokalt ansvar for måloppnåelse.

## Forenklet

- ▶ Bruk av eksisterende kunnskap og analyser
- ▶ Ta utgangspunkt i prosessen fra forrige gang og bruke kunnskapen.
- ▶ Forenkle organiseringen og involveringen der det er mulig
- ▶ Tverrsektorielt datasamarbeid – utnytte kollektiv- og jernbanedata



# Lokale milepæler

Arbeidet har milepæler som prosjektleder vil rapportert på til lokal styringsgruppe:

Uke 4-6 - 2025

## Milepæl 1



Sammensetning  
av arealbruks-  
alternativ

Uke 4-6 - 2025

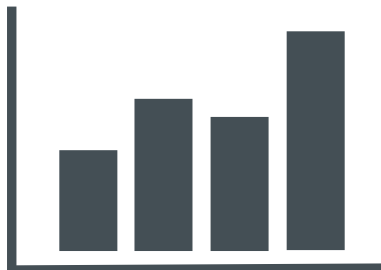
## Milepæl 2



Sammensetning av  
virkemiddelpakker

Uke 20-24 - 2025

## Milepæl 3



Gjennomgang av  
analyseresultat

Sept./okt. - 2025

## Milepæl 4



Utkast til  
rapport til lokalt  
styringsmøte

Etter milepæl 4

Lokal høring

Frist: Uke 51 - 2025

# Innhold

- ▶ Virkemiddelpakkene er ulike tiltak satt sammen for å nå nullvekstmålet
- ▶ Hva skal virkemiddelpakkene belyse?
  - ▶ Hvordan nå nullvekstmålet
  - ▶ Transportmessige konsekvenser
  - ▶ Samfunnsøkonomiske analyser

Virkemiddelpakke 1:  
Kollektiv/sykkel/gange

Virkemiddelpakke 2:  
Bilregulerende tiltak

Virkemiddelpakke 3:  
Kombinasjon av pakke  
1 og 2

Virkemiddelpakke 4:  
Fortetting i  
kombinasjon med  
virkemiddelpakke 3



Foto: Knut Opeide

# Eksempel på sammensetning av virkemiddelpakker.

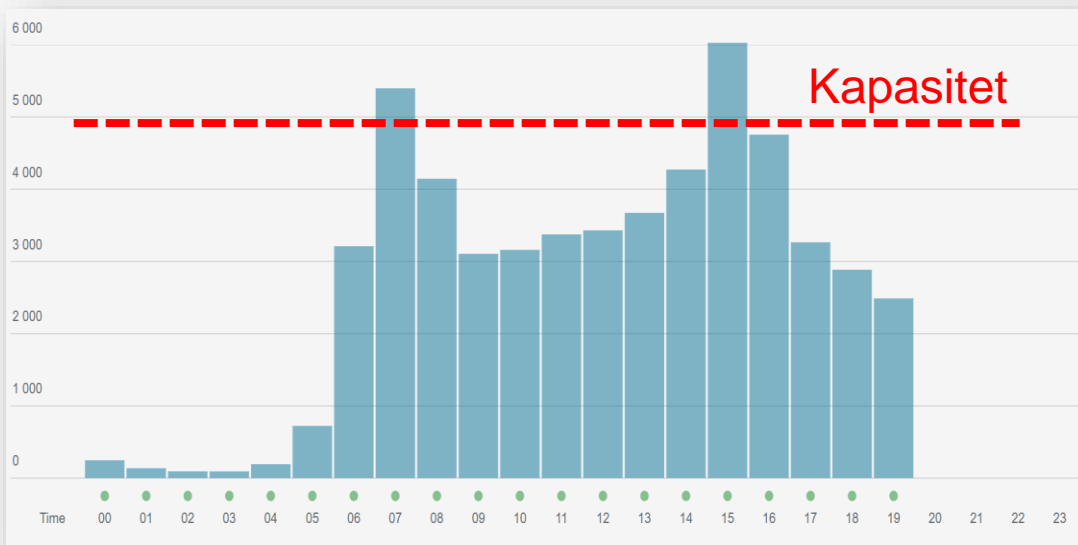
	PAKKE 1: HOVEDVEKT KOLLEKTIV OG GANG/SYKKEL	PAKKE 2: VEKT PÅ BILREGULERENDE TILTAK	PAKKE 3: KOMBINASJON AV 1 OG 2	PAKKE 4: FORTETTING I KOMBINASJON MED PAKKE 3
<b>AREAL</b>				
Areal ADV modell er benyttet	● I tråd med gjeldende planer (KPA) (kommuneplanens arealdel (KPA)/regional ATP).			● Sterk fortetting (KPA+).
<b>TRANSPORT-INFRASTRUKTUR</b>				
Referanse	● Samme prinsipp som NTP 2025-2036			
Rutenett kollektiv	● Rutenett tilpasset arealutvikling/KPA			● Rutenett tilpasset KPA+
Veg- og baneinfrastruktur	● NTP 2025-2036			
Sammenhengende sykkelvegnett	● Kodes inn (100%)	● Som i dag	● Middels (60-80%)	
Andre veg- og baneprosjekter				
<b>KOLLEKTIVTRANSPORT</b>				
Rushtidsprising		● Ja		
Kollektivtakst	● Lav	● Høy	● Middels	
Kollektivtilbud (frekvens)	● Svært godt	● Som i dag (framskrevet)	● Middels	

	PAKKE 1: HOVEDVEKT KOLLEKTIV OG GANG/SYKKEL	PAKKE 2: VEKT PÅ BILREGULERENDE TILTAK	PAKKE 3: KOMBINASJON AV 1 OG 2	PAKKE 4: FORTETTING I KOMBINASJON MED PAKKE 3
<b>PARKERING</b>				
Omfang av avgiftsbelagt parkeringstilbud	Se ADV modell			
Avgift(kostnad)	● Som i dag	● 50% økte parkerings- avgifter	● Middels	
Tilgjengelighet (måles indirekte i form av prising)	● Som i dag	● Dårlig (høy pris)	● Middels	
<b>VEGBETALING</b>				
Rushtidsprising	● Nei	● Ja	● Middels	
Kilometerbasert prising	● Nei	● Middels	● Ja	
Bompenger (to-veis innkreving)	● Som i dag, og vurdere takstnivå fra bompeng- utredning	● Nei	● Middels	
Resultat fra transportmodell (KjKm)	XX	XX	XX	XX
Avvik fra målsetting	XX	XX	XX	XX



# Hvordan oppnå bedre trafikkflyt

- Flytte trafikken til andre tider av døgnet
- Redusere trafikken
- Øke kapasiteten

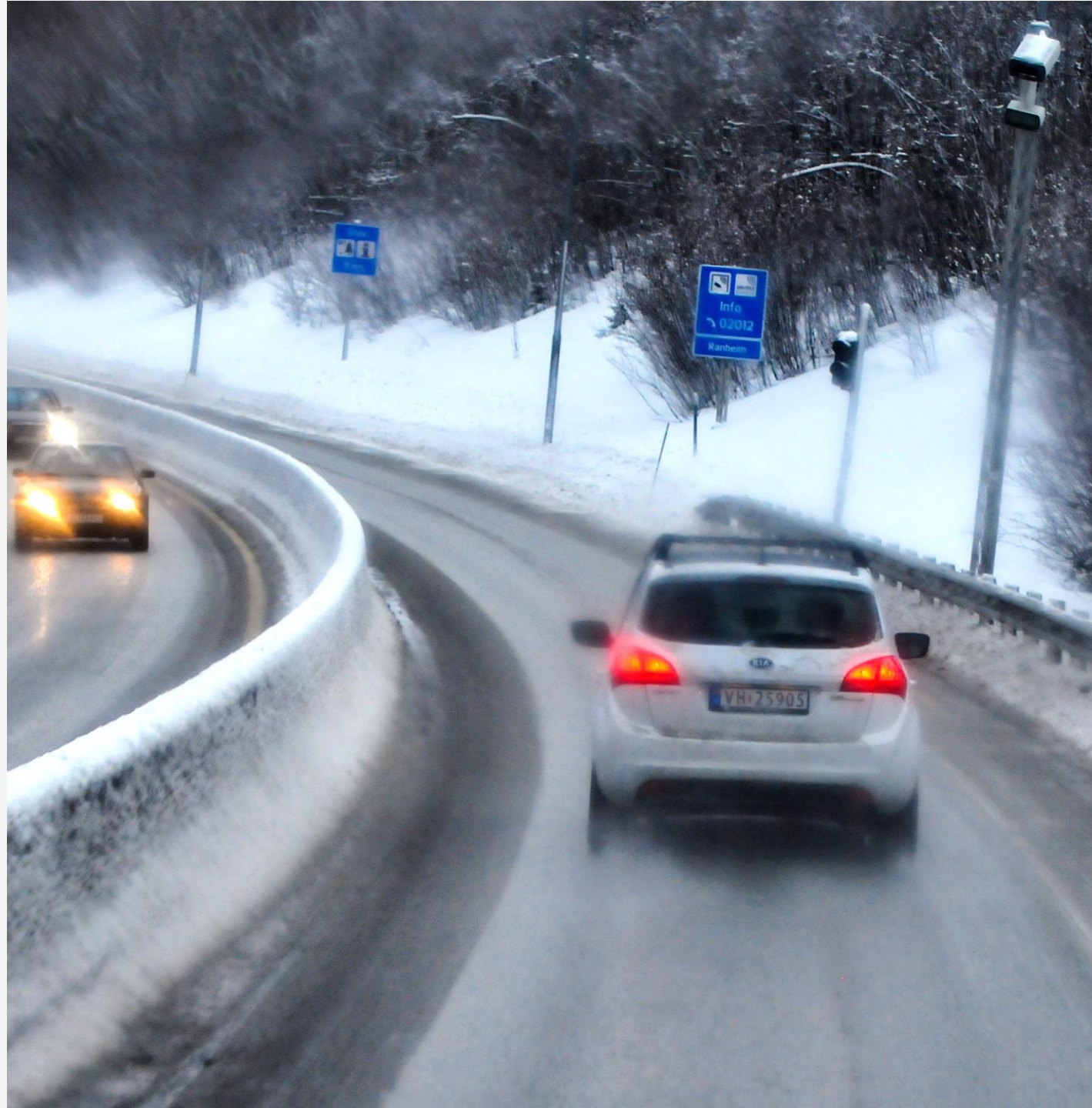


# Veipricing = kraftfullt verktøy

Kan implementeres som:

- Dynamisk veipricing
- Miljøbasert pricing
- Finansiering av infrastruktur
- Reduksjon av trafikkbelastning
- Teknologisk integrasjon

[Veipricing er fremtiden, men det må gjøres riktig](#)  
[Veipricing - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)  
[Nyheter om veipricing | Statens vegvesen](#)



# Konseptutredningen (KVU) for veibruksavgift og bompenger (2023)

Oppdrag fra Finans- og Samferdselsdepartementet (høsten 2021)

- Regjeringen ønsker å erstatte dagens system med et mer bærekraftig og nøyaktig avgiftssystem.
- Målet er å prise de eksterne kostnadene ved bilbruk, som veislitasje, lokale utslipp, kø og ulykker, mer treffsikkert. I dag betaler mange bilister ikke nok for disse samfunnskostnadene.

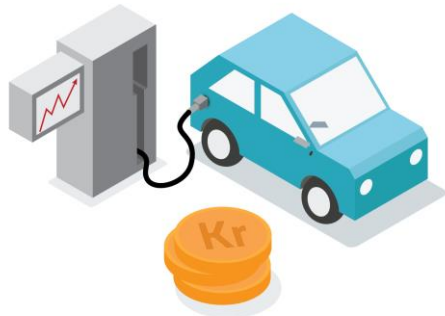
[Status KVU Veibruksavgift og bompenger | Statens vegvesen](#)

[KVU Veibruksavgift og bompenger](#)



## Kjøretøy med forbrenningsmotor

### Veibruksavgift



- Kjøretøy med forbrenningsmotor **betaler veibruksavgift** når de fyller bensin eller diesel.

## Nullutslippskjøretøy



- Nullutslippskjøretøy **betaler ikke veibruksavgift** til staten.

### Bompenger



- Kjøretøy med forbrenningsmotor betaler normal takst i bomringer og bomprosjekter.
- Rushtidsavgift som i dag.



- Nullutslippskjøretøy betaler lavere takst i bomringer og bomprosjekter.

## Formål

### Veibruksavgift

- Skaffe staten inntekter
- Stille brukeren av veien overfor de eksterne kostnadene som kjøringen medfører.

### Bompenger

- Finansiering av infrastrukturtiltak uavhengig av prosjektets art.
- I byområder kan bompengetakstene innrettes som trafikkregulerende tiltak for å løse lokale utfordringer

## Hovedproblemet

### Bilistene dekker i stadig mindre grad samfunnskostnadene forbundet med bruk av vei

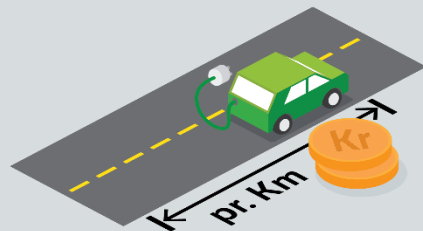
- Veibruksavgiften er lite treffsikker
- Bompengordningen som virkemiddel for finansiering og regulering fungerer ikke optimalt, spesielt i byområdene.

# Prosjektets anbefaling

## Konsept 4 – Stegvis realisering mot veipricing

### Steg 1

Veibruksavgift for lette norskregistrerte nullutslippskjøretøy



- Tilsvarende konsept 1
- Basis rapportering etableres
- Drivstoff avgift fortsetter på pumpa

### Steg 2

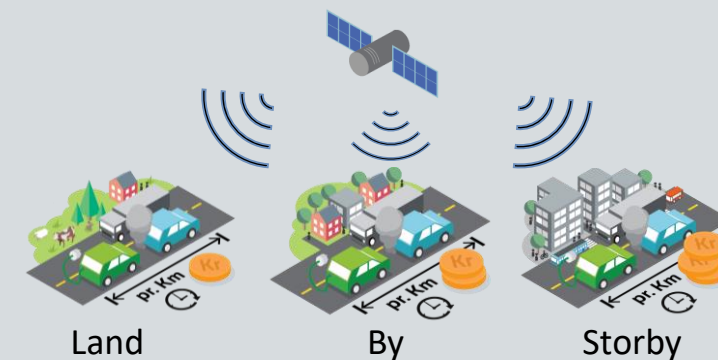
Sonebasert veibruksavgift for tunge kjøretøy



- Tilsvarende konsept 2 for tunge kjøretøy

### Steg 3 (opsjon)

Posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger for alle kjøretøy



Land

By

Storby

# Bompenger eller veipricing

- Dagens bompengerordninger kan utvides til for å regulere trafikken bedre.
- Som et alternativ kan det innføres veipricing. En KVV utført av Statens vegvesen og Skatteetaten på vegne av Samferdselsdep. og Finansdep. har vurdert ulike løsninger.

Om det innføres veipricing kan man med et moderat oppsett påvirke trafikken vesentlig.

Et veipricingskonsept kan brukes mer aktivt og være avhengig av egenskaper ved kjøretøyet, og hvor og når du kjører. Dette vil være et politisk spørsmål.

[Bilister som har testet, syns veipricing er mer rettferdig enn bompenger - SINTEF](#)

## Konsept 3

Sone 1 (land)



Sone 2 (by)



Sone 3 (storby)

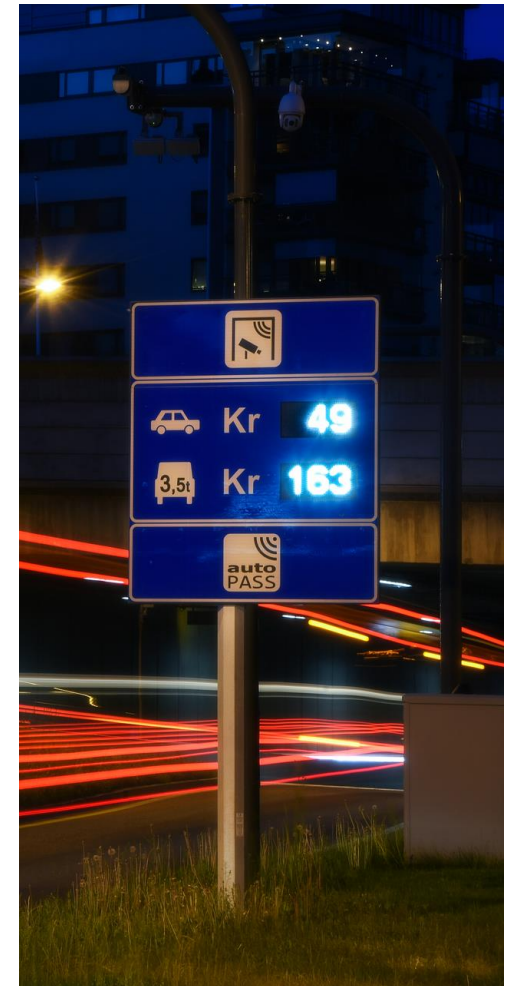


- Felles ordning for Veibruksavgift og bompenger (Veipricing) med ulike satser primært for å gjenspeile de eksterne kostnader og finansiering av samferdselsprosjekter
- Pris for bruk av vei kan variere med hvor du kjører, når du kjører og egenskaper ved kjøretøyet.

# Bompengeutredningen 2025 (Trondheim)

- ▶ Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har fattet vedtak som gir grunnlag for å starte arbeidet med bompengeutredning i Statens vegvesen. Utredningen vil omfatte blant annet:
  - ▶ bomstasjonenes plassering, behovet for nye bomstasjoner, innkrevingsperiode, betalingsinnretning, gjennomsnittstakst, endringenes betydning for trafikken.
  - ▶ Ferdig høsten 2025
- ▶ Målet med arbeidet er å kunne innføre et mer treffsikkert bompengeopplegg\* i Miljøpakken

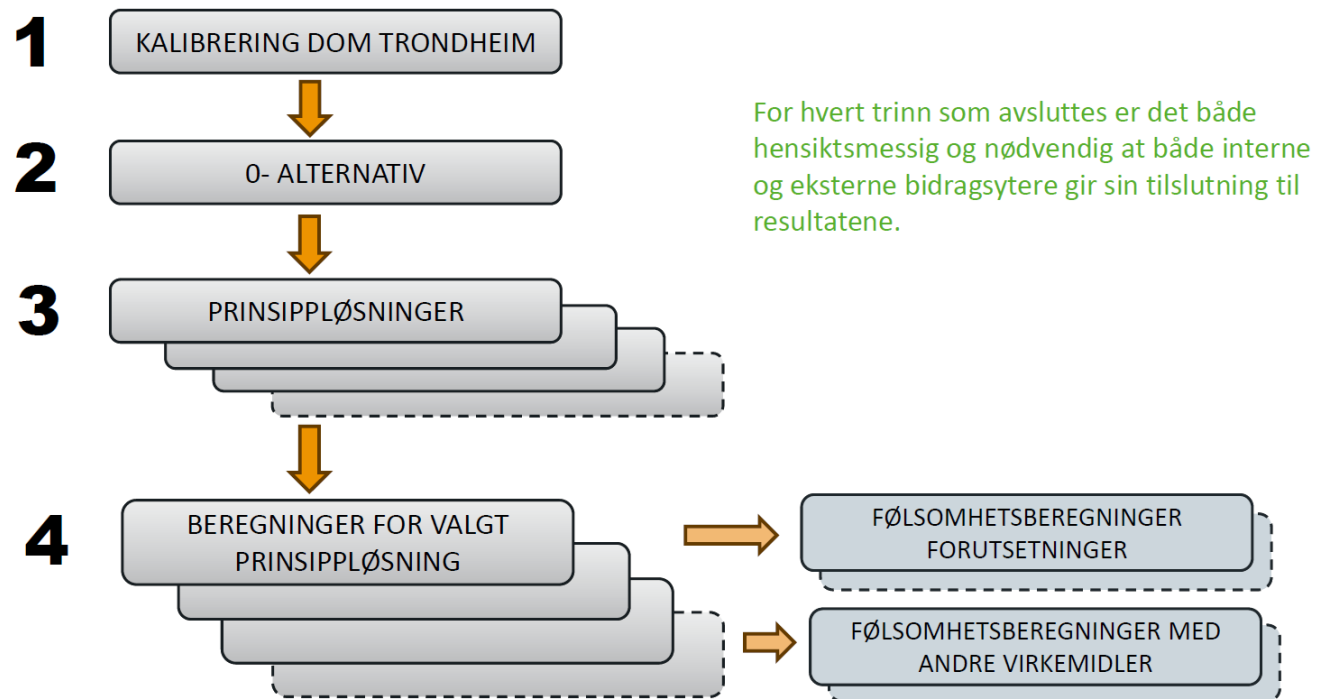
Bominnkreving i Miljøpakken er blitt forankret i flere proposisjoner :  
Miljøpakken trinn 3, Prop 36 S(2017-2018) og I prop. 113S (2022-2023)



# Fremdrift

- Metode (fire trinn)

- Proessen koordineres mot Byutredning 2025
- Svv sin **ambisjon** er å ferdigstille og oversende faglig grunnlag i 2026 for lokalpolitisk behandling







**Statens vegvesen**