



# Bidrar byvekstavgiftene til nullvekstmålet? Hvorfor (ikke)?

Resultater fra komparative studier (2018 – 2023) av virkningene av tiltakene som iverksettes i regi av Bymiljøpakken på Nord-Jæren, Miljøpakken i Trondheim og Miljøløftet i Bergen



Parkering



Bompenger



Vegbygging



Kollektiv



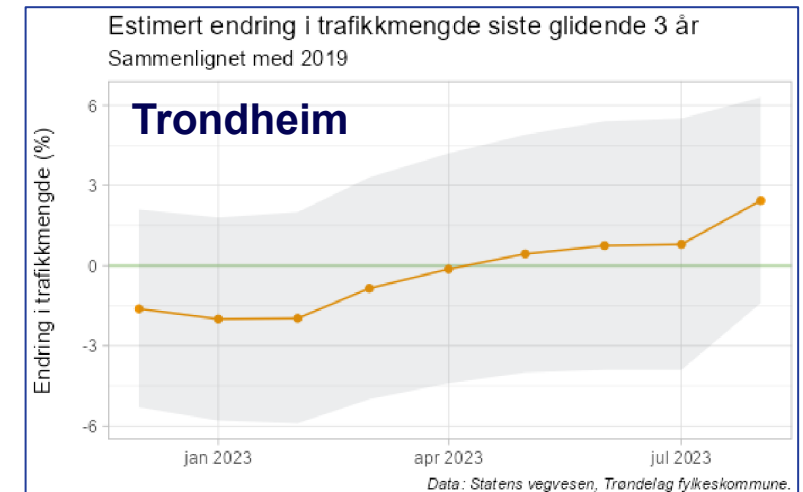
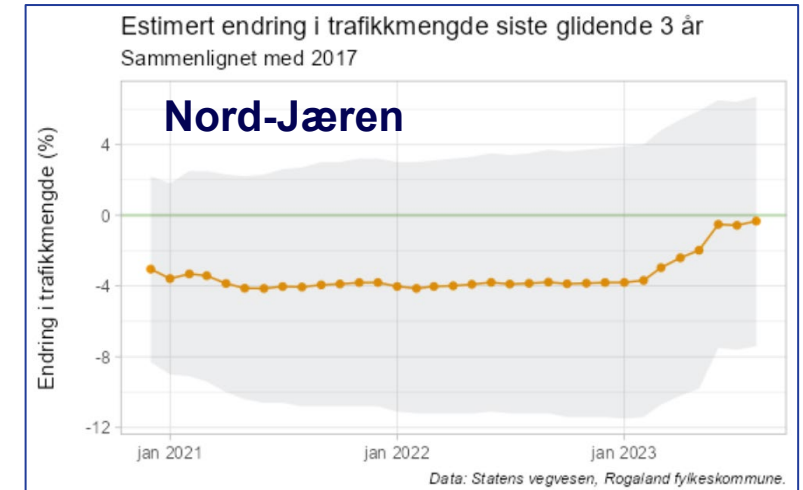
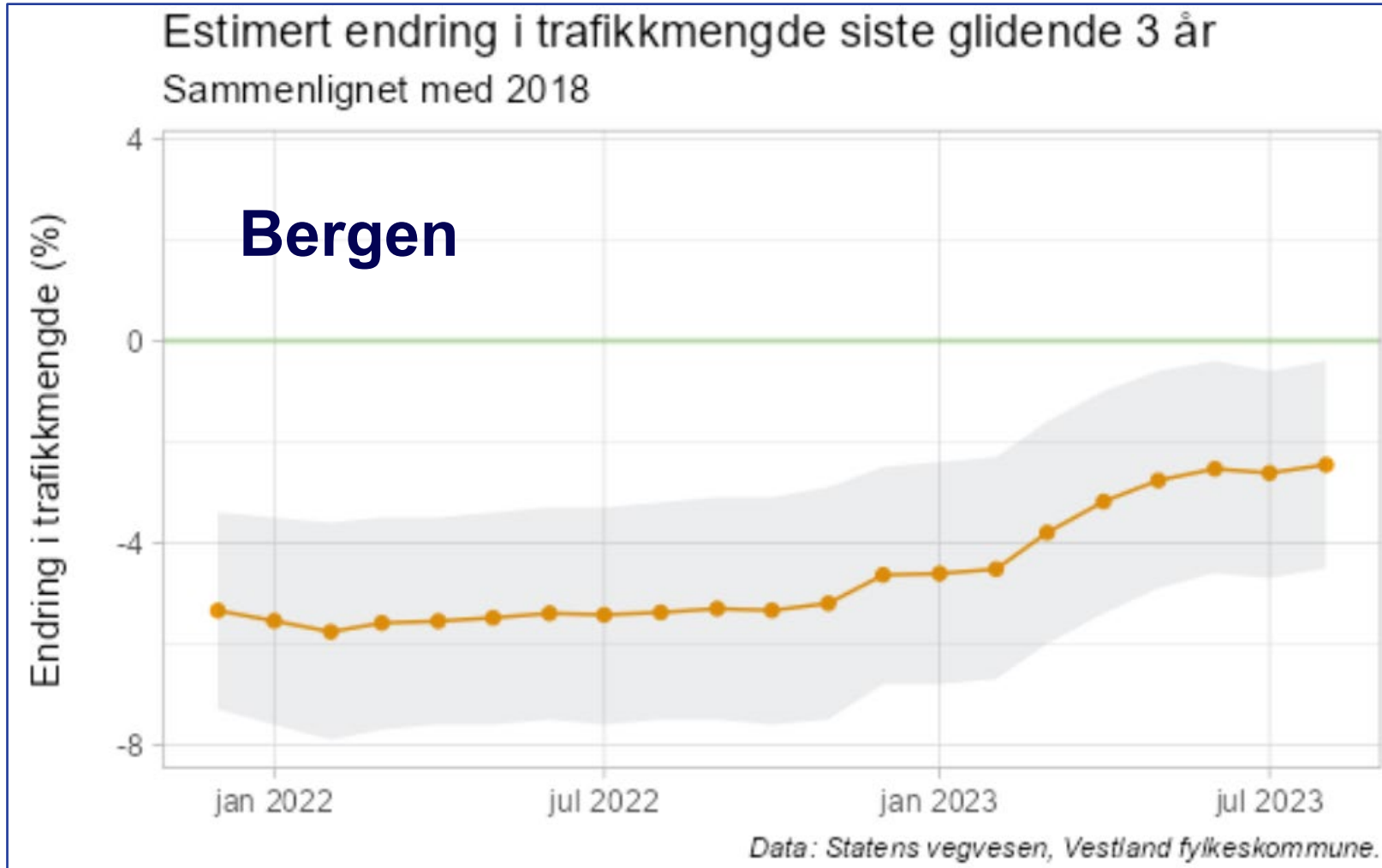
Sykkel og gange



Annet

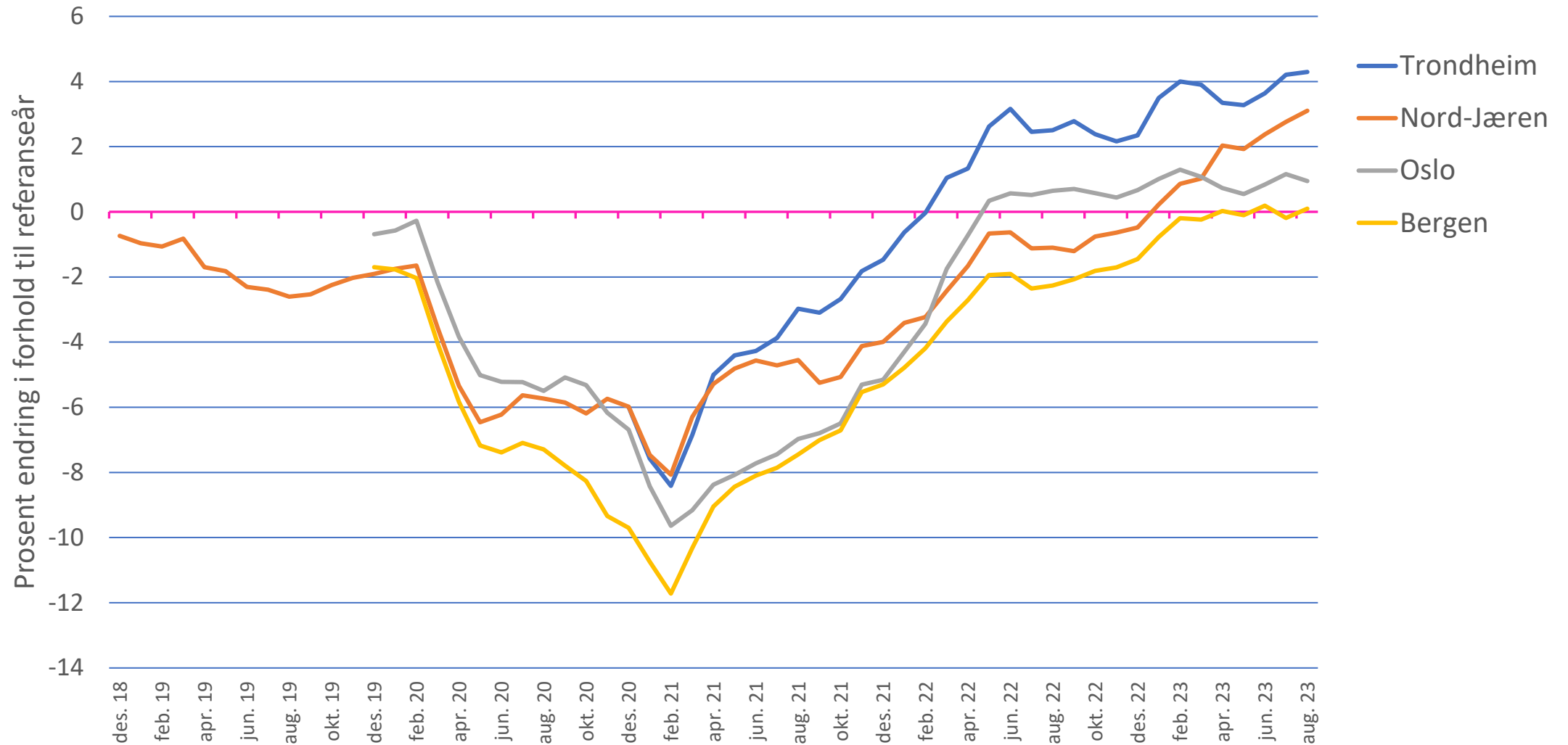


# Nullvekstmålet

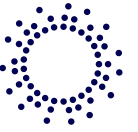




## Trafikkutvikling ett års glidende snitt



# Oversikt over presentasjon



## 1 Forskningsdesign

## 2 Komparativ kontekst (Bergen, Trondheim, Nord-Jæren)

- Medienes ulike omtale av bypakkene
- Sosioøkonomiske data
- Variasjon i Bypakkenes tiltak

## 3 Analyser av tiltakenes virkning på reiseatferd og tilgjengelighet

- Endring i reisevaner 2013 - 2023
- Bompenger
- Parkering
- Vegutbygging
- Sykkel
- Kollektiv

## 4 Konklusjoner: Har tiltakene virket mht. nullvekstmålet?

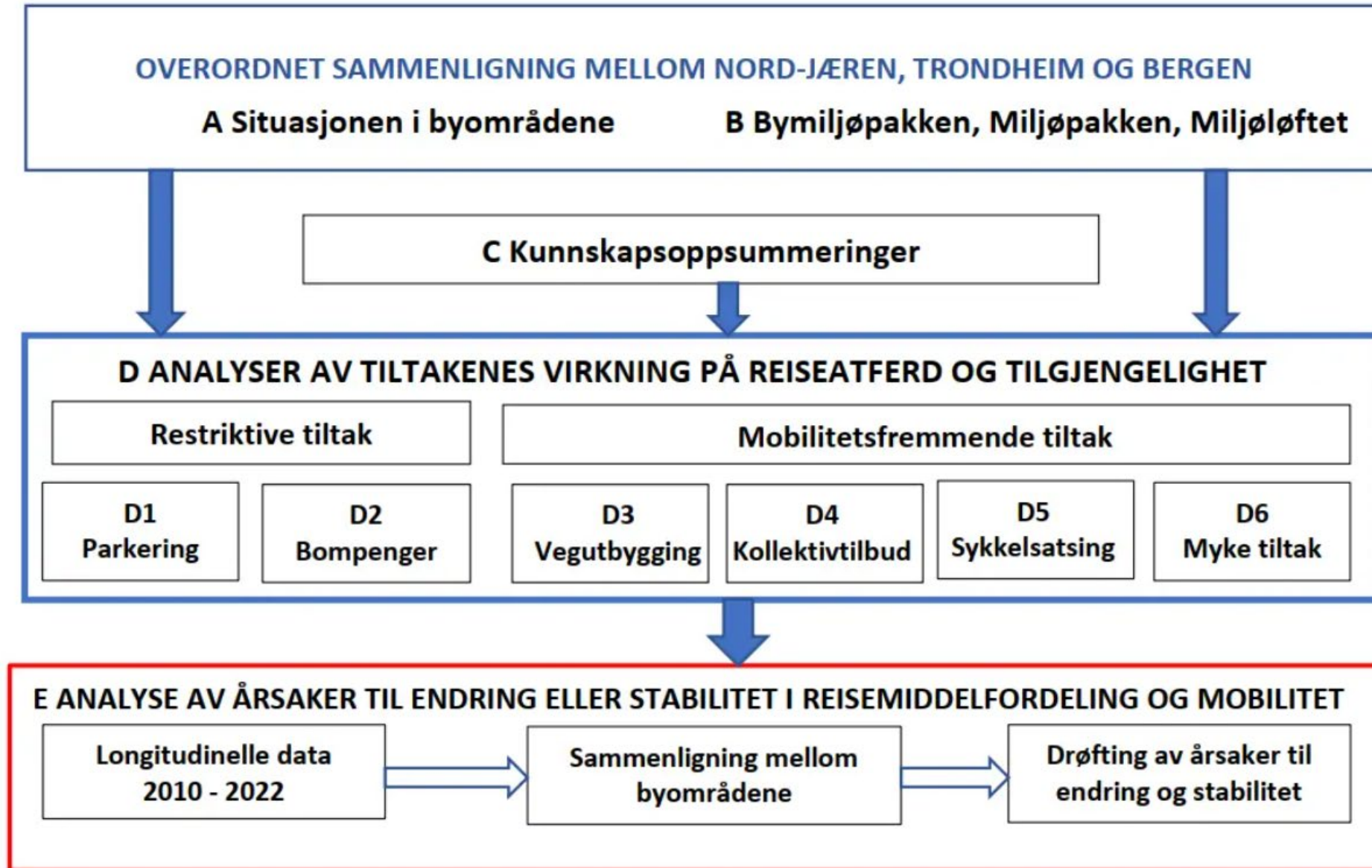
## 5 Innbyggernes holdninger til mer bærekraftig reiseatferd

## 6 Gjenstående tiltakspotensiale og kunnskapsbehov 2024 – 2030 ?





# FORSKNINGSDESIGN

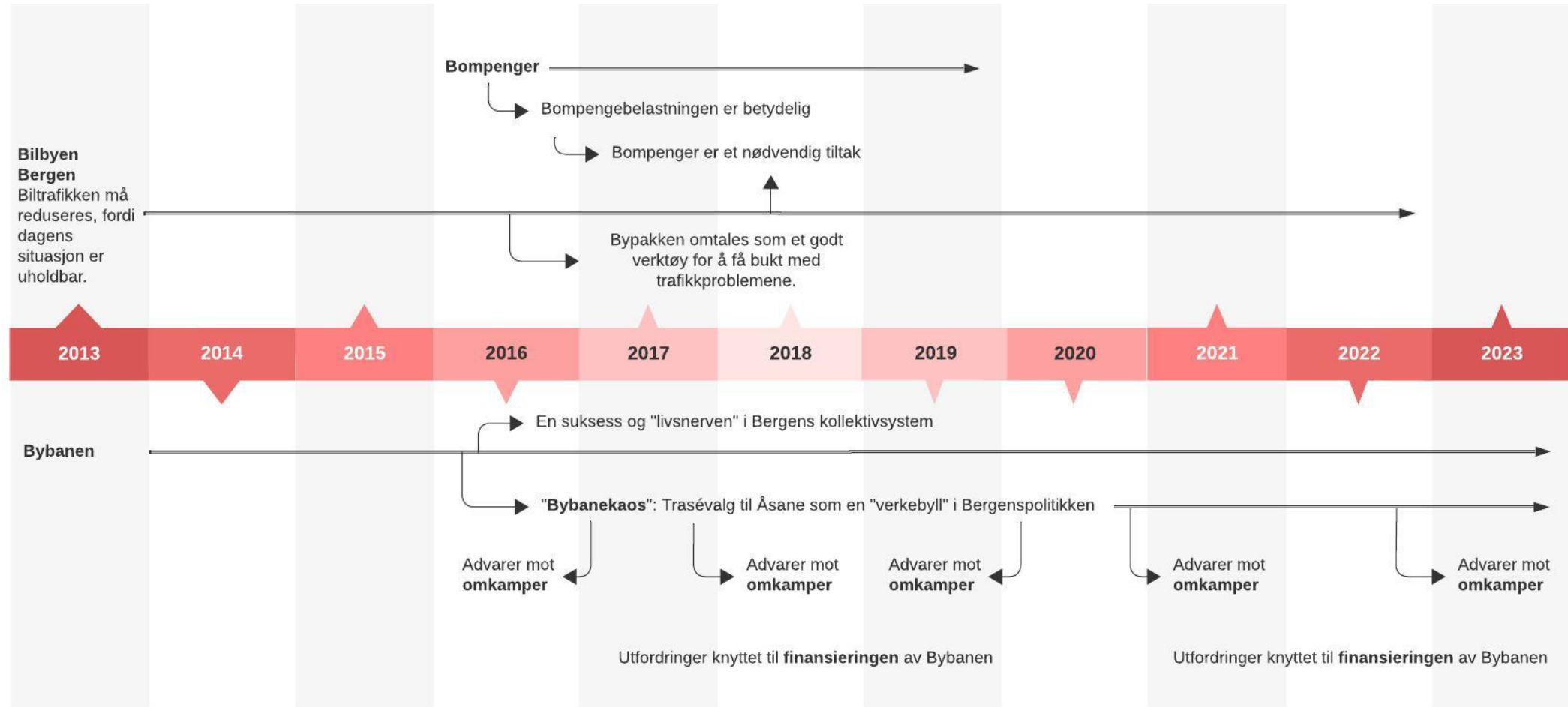






## Miljøloftet på leder- og kommentarplass

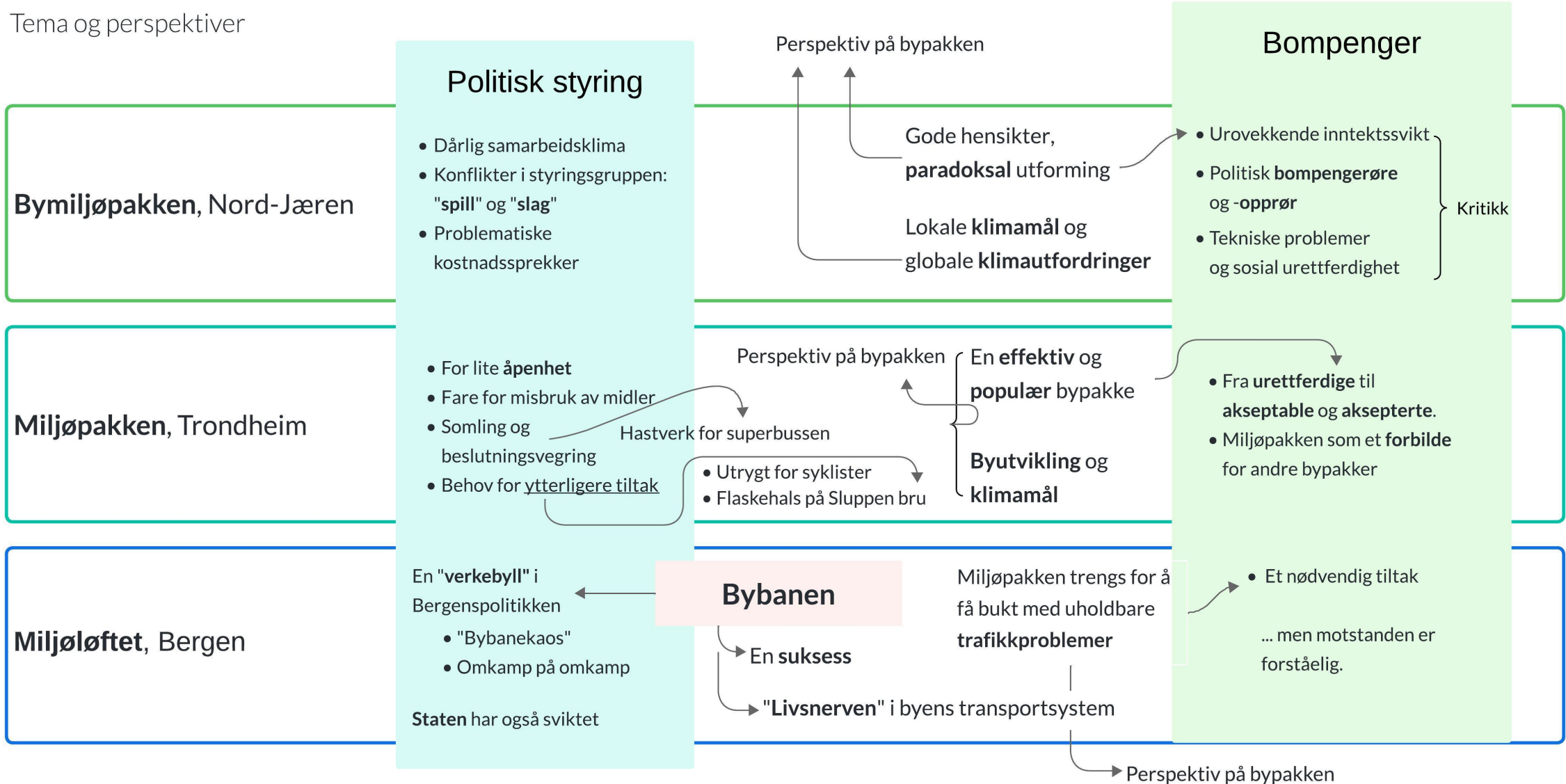
Bergens Tidende, 2013-2023





# Omtale av bypakken i leder- og kommentarartikler

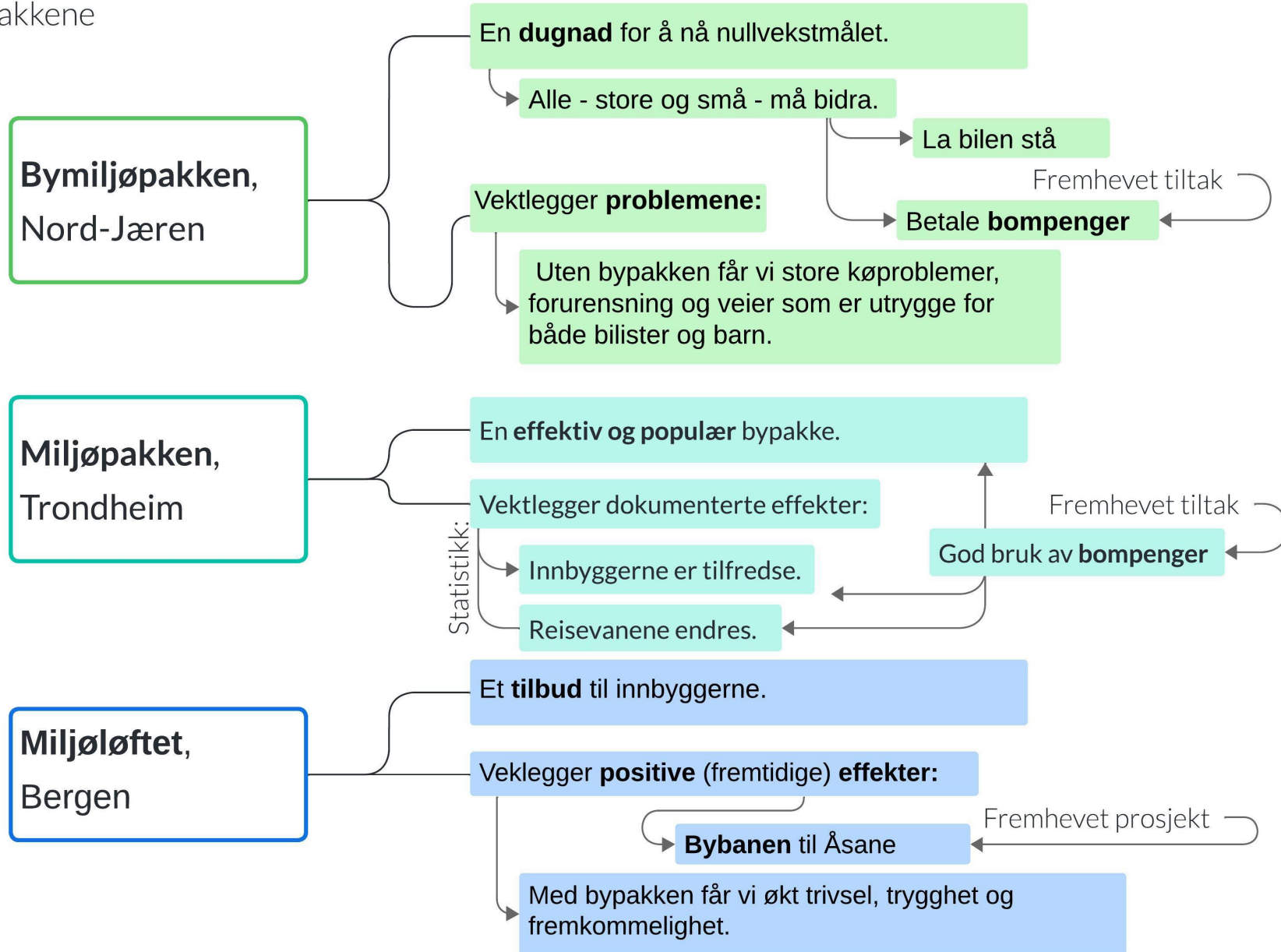
Tema og perspektiver





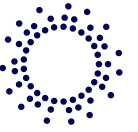
# Bypakkenes nettsider

Budskap om bypakkene

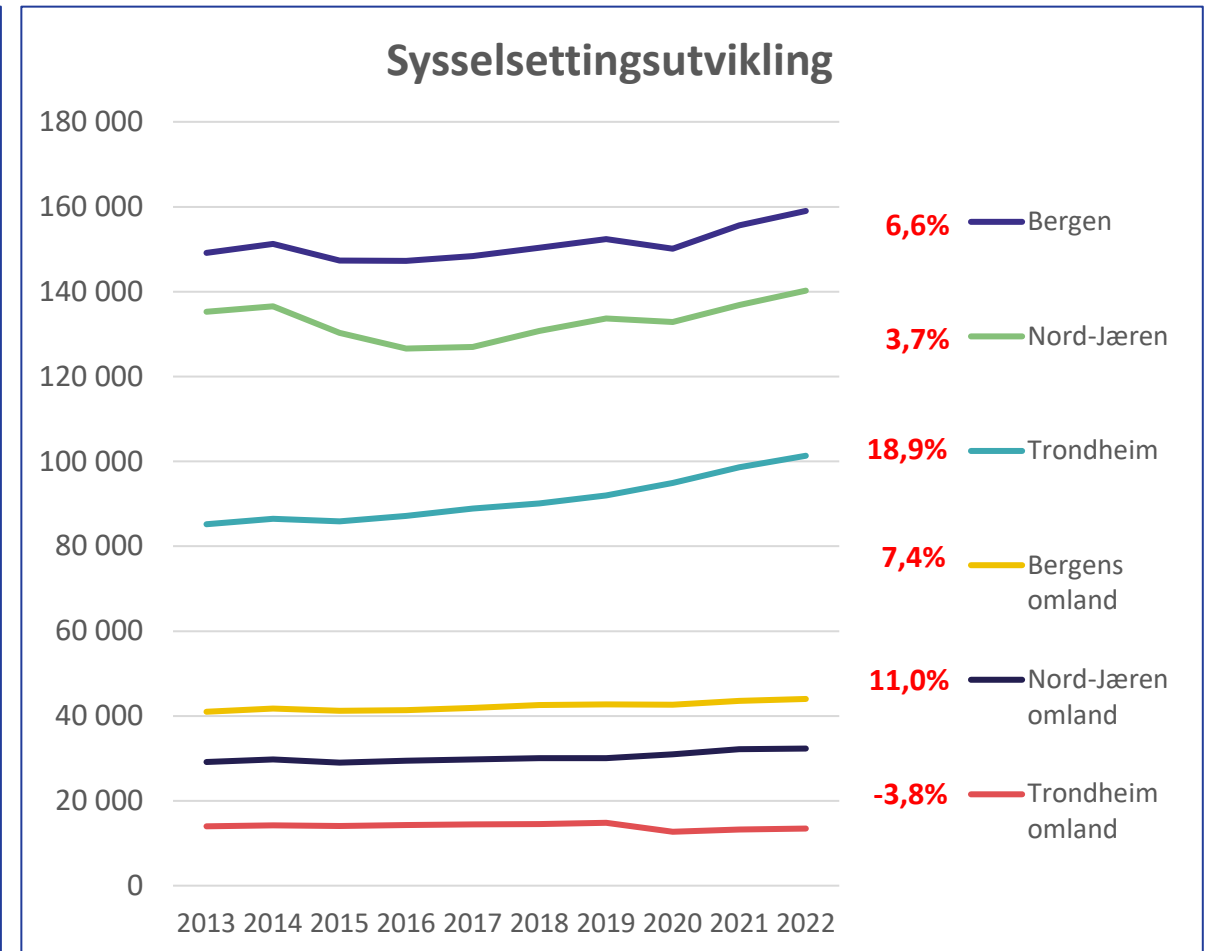
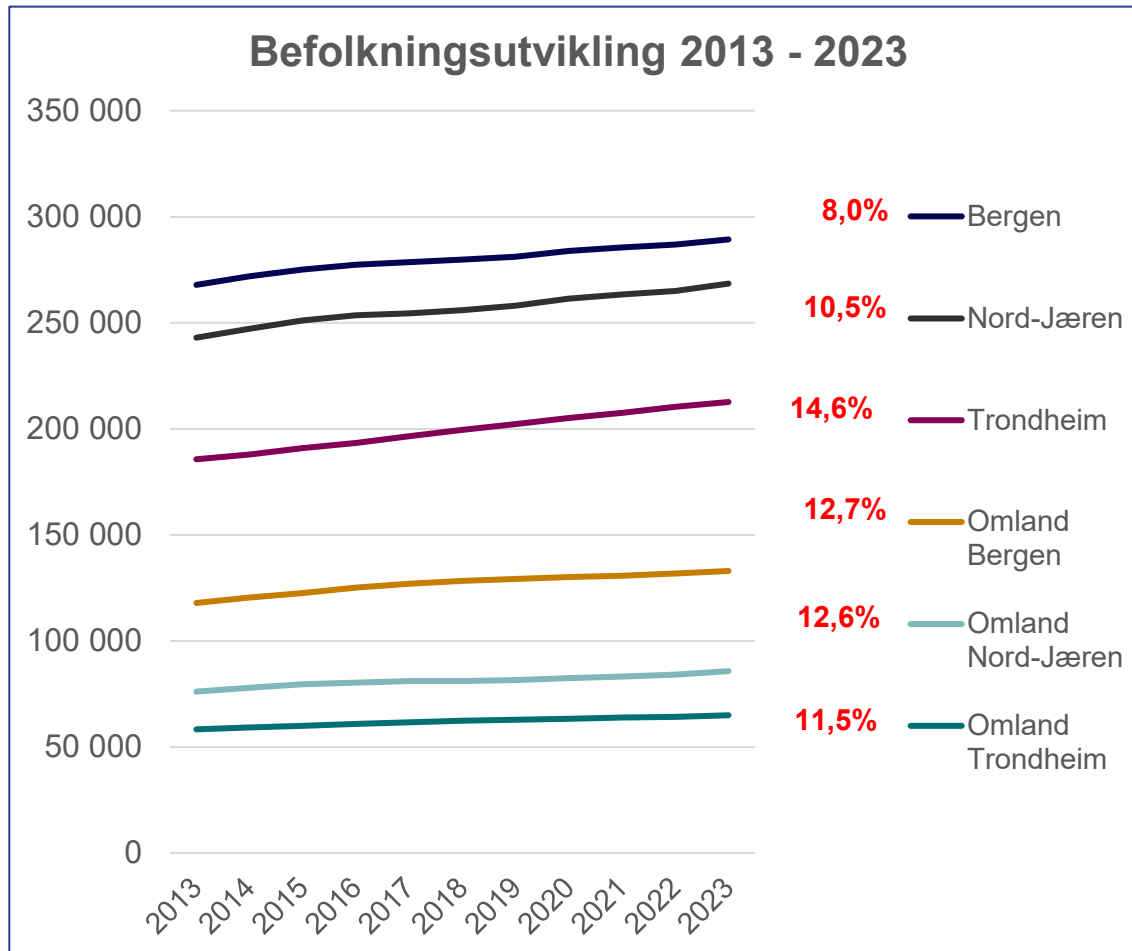




# Sosioøkonomiske data



# Befolknings- og sysselsettingsutvikling





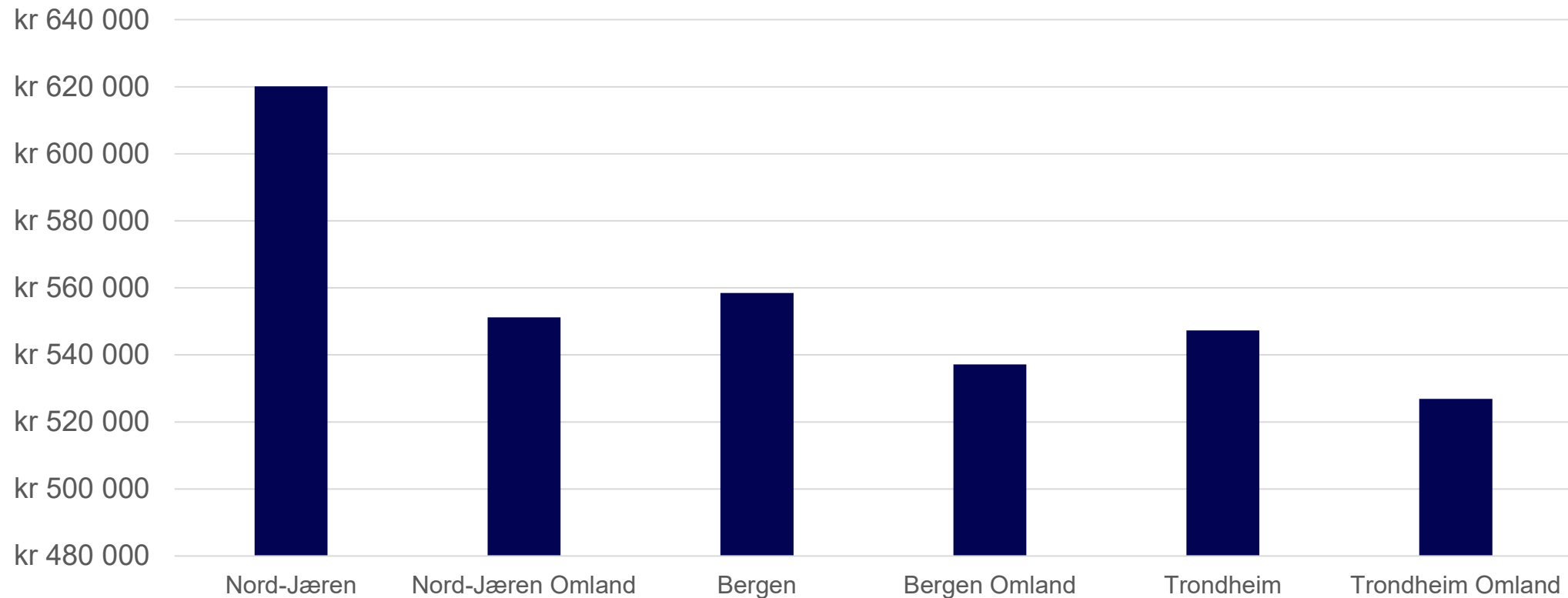
# Bilhold

	Vekst i antall personbiler 2016-22	Antall biler per 1 000 innbyggere 2022	Antall el-biler per 1000 innbyggere 2022	Andel el-biler
<b>Nord-Jæren</b>	8,9%	<b>492</b>	125	25,4 %
<b>Trondheim</b>	9,4%	430	115	26,7 %
<b>Bergen</b>	<b>6,9%</b>	421	<b>150</b>	<b>35,6 %</b>
<b>Nord-Jæren omland</b>	11,6%	542	94	17,3 %
<b>Trondheim omland</b>	11,1%	590	142	24,1 %
<b>Bergen omland</b>	10,6%	542	<b>163</b>	<b>30,1 %</b>



# Bruttoinntekt per innbygger over 17 år

Gjennomsnittlig bruttoinntekt 2022

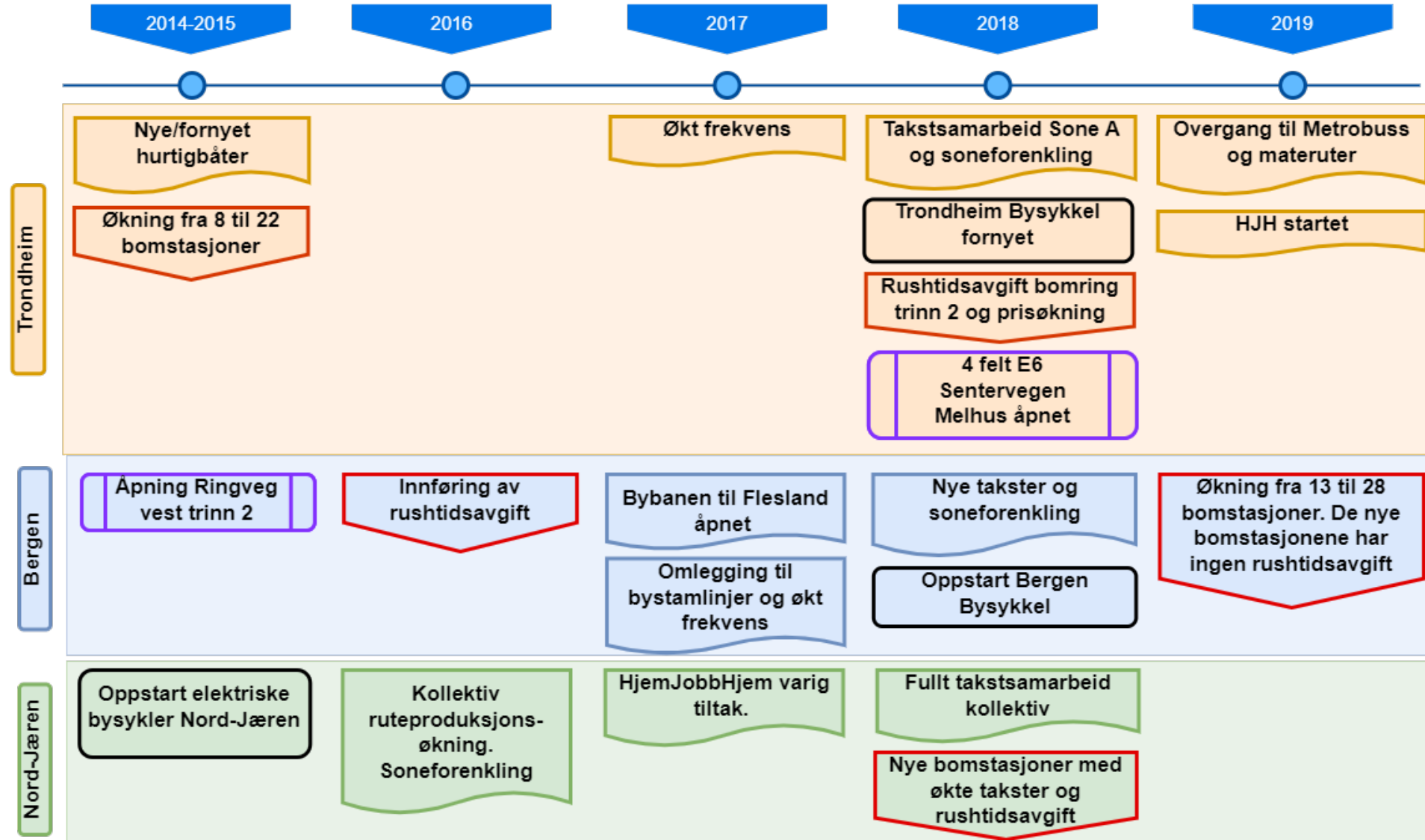




# Variasjon i bypakkenes tiltak

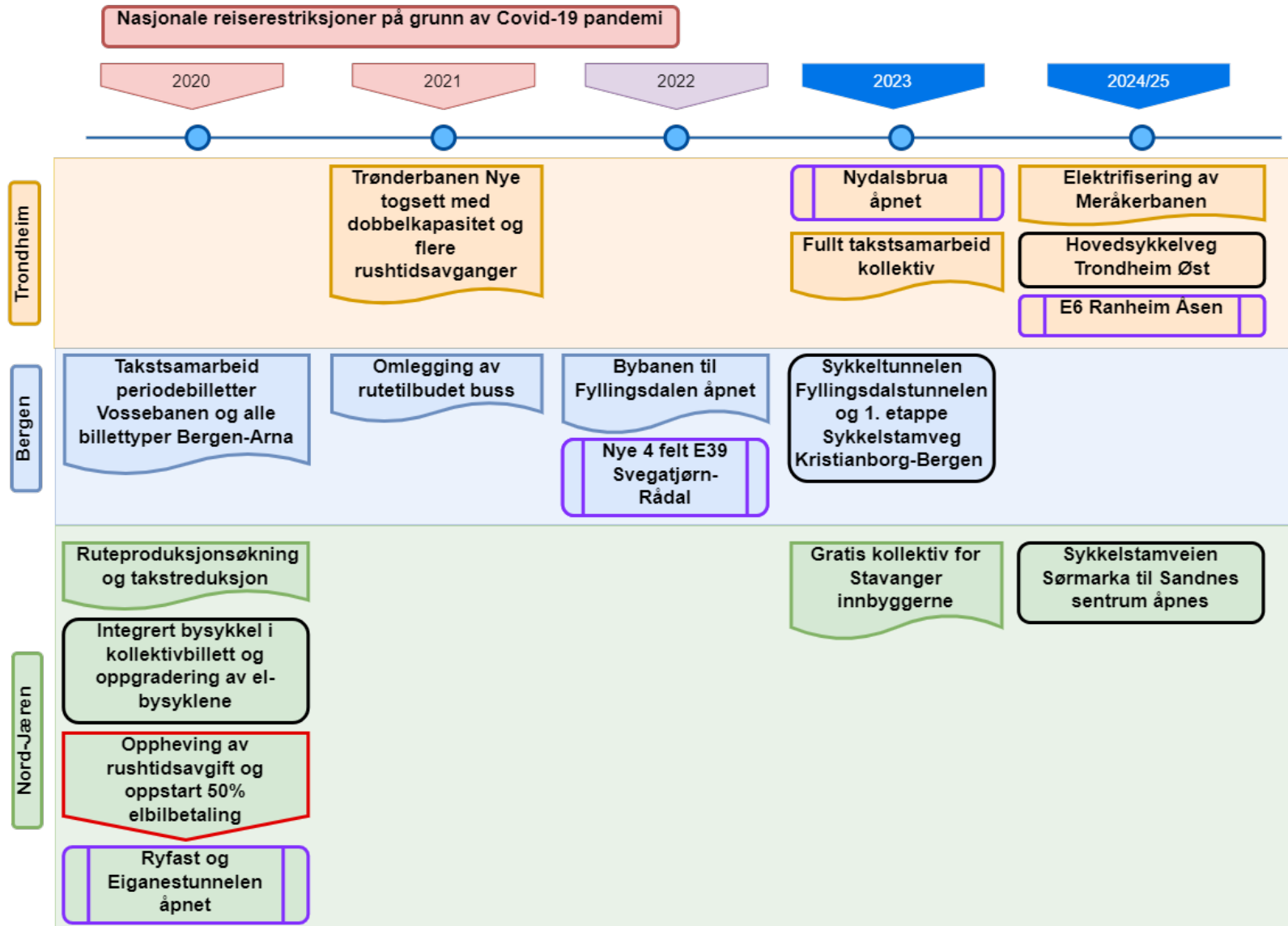


# Iverksetting av tiltak 2014 - 2019





# Iverksetting av tiltak 2020 – 2024/25







# Reisevaneundersøkelsene

# Hva er nasjonal reisevaneundersøkelse (NRVU)?

- Befolkningsrepresentativ undersøkelse
- Målgruppe: Hele befolkningen over 12 år
- Bakgrunnsspørsmål + Reisedagbok alle turer gjennomført dagen før
- Gjennomført i 2013/14 og kontinuerlig siden 2018
- Nasjonalt utvalg + Tilleggsutvalg:
  - Bergensregionen – 10 kommuner, 4200 – 6000 respondenter årlig
  - (Stavangerregionen – 10 kommuner, N: 3800 – 5400)
  - (Trondheimsregionen – 8 kommuner, N: 4500 – 6200)



<ADRESSE>  
<POSTSTED>, <POSTNR>  
Referansenummer: <ID>

02.01.2017

Til <Fornavn>, <Etternavn>

Samferdselsmyndighetene ønsker din deltakelse i en undersøkelse om dine transportvaner. Ditt navn er trukket tilfeldig fra Folkeregisteret. Undersøkelsens formål er å kartlegge de overordnede transportvanene blant unge og voksne i Norge. Uansett om du ferdes mye eller lite ute i trafikken til daglig er det viktig at du deltar, slik at undersøkelsens resultater blir korrekte.

Målsettingen er at transportsystemet og transporttilbudet planlegges best mulig for fremtiden til, til fordel for deg og alle andre.

Undersøkelsen gjennomføres av Epinion på vegne av Samferdselsmyndighetene. Epinion samler inn data og Transportøkonomisk institutt vil stå for kontroll og kvalitetssikring. Det er frivillig å svare. Navn og telefonnummer slettes når undersøkelsen er avsluttet. Vi tar vare på adresser til teknisk bruk. Kun Epinion og Transportøkonomisk institutt vil ha tilgang til disse. Du kan be Epinion om at ditt intervju blir slettet. Undersøkelsen er meldt til personvernombudet i Statens vegvesen. Samtlige data og opplysninger som samles inn behandles fortrolig. Du kan lese mer om undersøkelsen på [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no)

## 1. DU KAN BESVARE SPØRSMÅLENE PÅ INTERNETT FRA OG MED 17.01 TIL OG MED 18.01

- Du finner undersøkelsen på <http://survey.epinion.no/RVU>
- Login-ID: <ID>

Dette er din personlige innlogging til undersøkelsen. I spørreskjemaet ber vi deg beskrive reisene du har foretatt den 16.01. Vi spør blant annet om hvorfor du reiser, når på døgnet, hvor du reiser til og fra, samt hvilke transportmidler du benytter.

Internettspørreskjemaet er åpent i 2 dager etter 16.01 frem til kl. 23.59. **18.01 Siste mulighet** for å besvare spørsmålene via internett er altså kl. 23.59, den 18.01. Det vil lette arbeidet med undersøkelsen hvis så mange som mulig svarer via internett. Hvis du foretrekker å bli ringt opp, så send en SMS til 948 07 370, ring til 23 96 21 71, eller send det telefonnummeret vi skal ringe i en mail til: [transportvaner@epinion.no](mailto:transportvaner@epinion.no). Husk å opplyse referansenummeret som står øverst på arket. Alle som svarer på internett vil være med i trekningen av et av flere universalgavekort på NOK 1000,-. Gavekortet kan blant annet brukes til kinobilletter, konserter, sports- og klesbutikker, cafébesøk m.m.

## 2. HVIS DU IKKE SVARER VIA INTERNETT VIL EPINION RINGE TIL DEG DEN 24.01

Hvis det ikke lykkes å få kontakt denne dagen ringer Epinion igjen på et senere tidspunkt. Intervjuet vil alltid handle om reiser foretatt dagen før Epinion ringer deg.

Hvis du har spørsmål, send en mail til oss på [transportvaner@epinion.no](mailto:transportvaner@epinion.no) eller ring på 23 96 21 71

Takk for din hjelp!

Vennlig hilsen

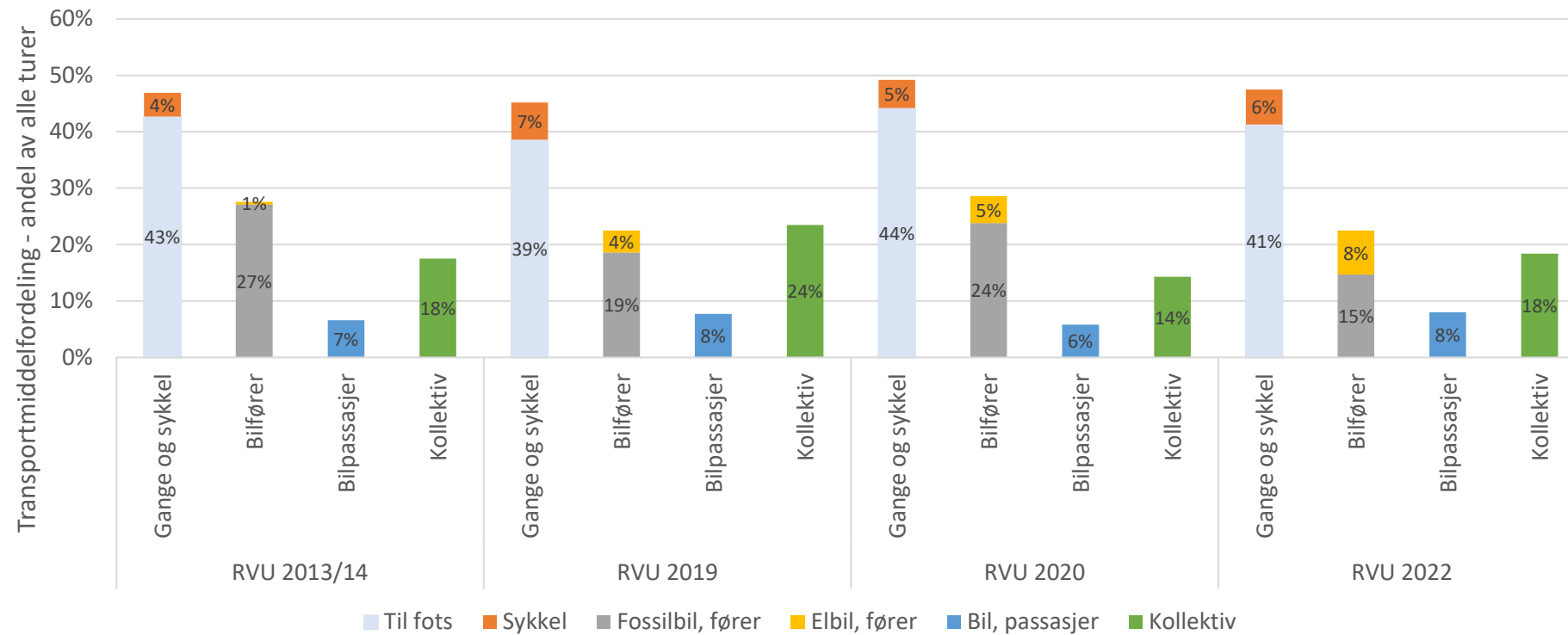
Ketil Solvik-Olsen  
Samferdselsminister



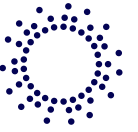


# Endring transportmiddelbruk 2013/14-2022

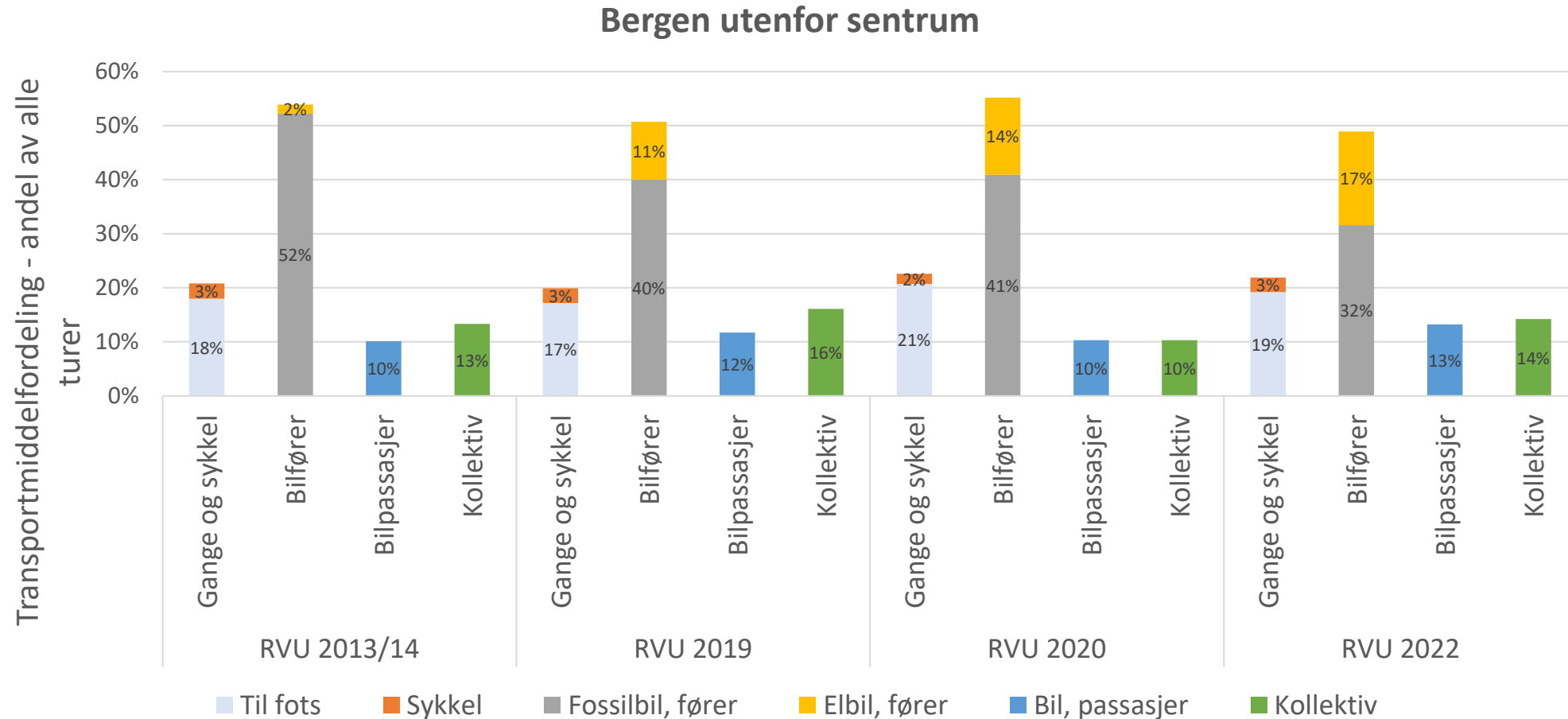
Bergen sentrum (Bergenhus og Årstad bydel)

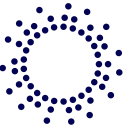


Kilde: NRVU 2013/14-2022



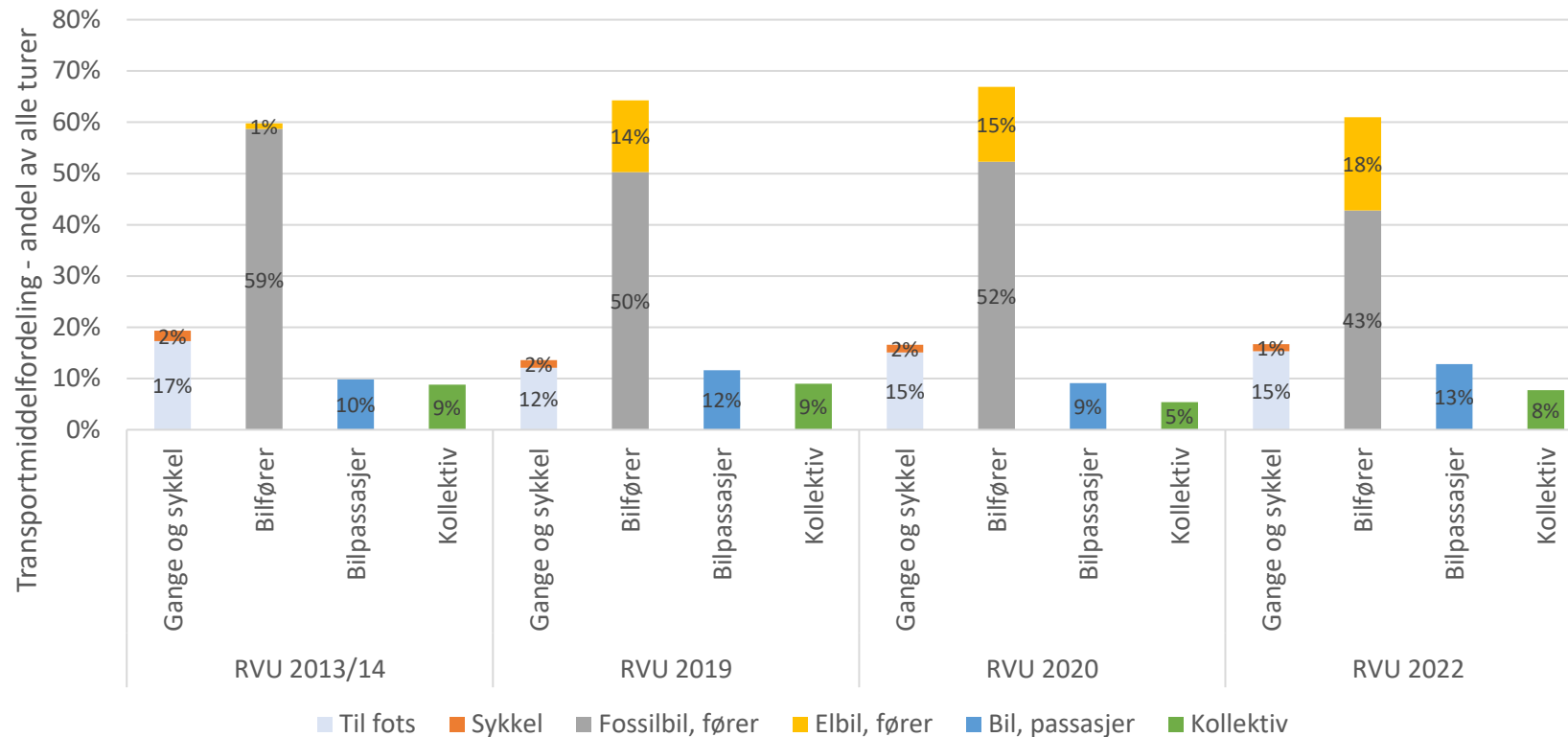
# Endring transportmiddelbruk 2013/14-2022





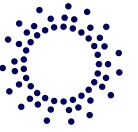
# Endring transportmiddelbruk 2013/14-2022

## Omegnskommuner til Bergen



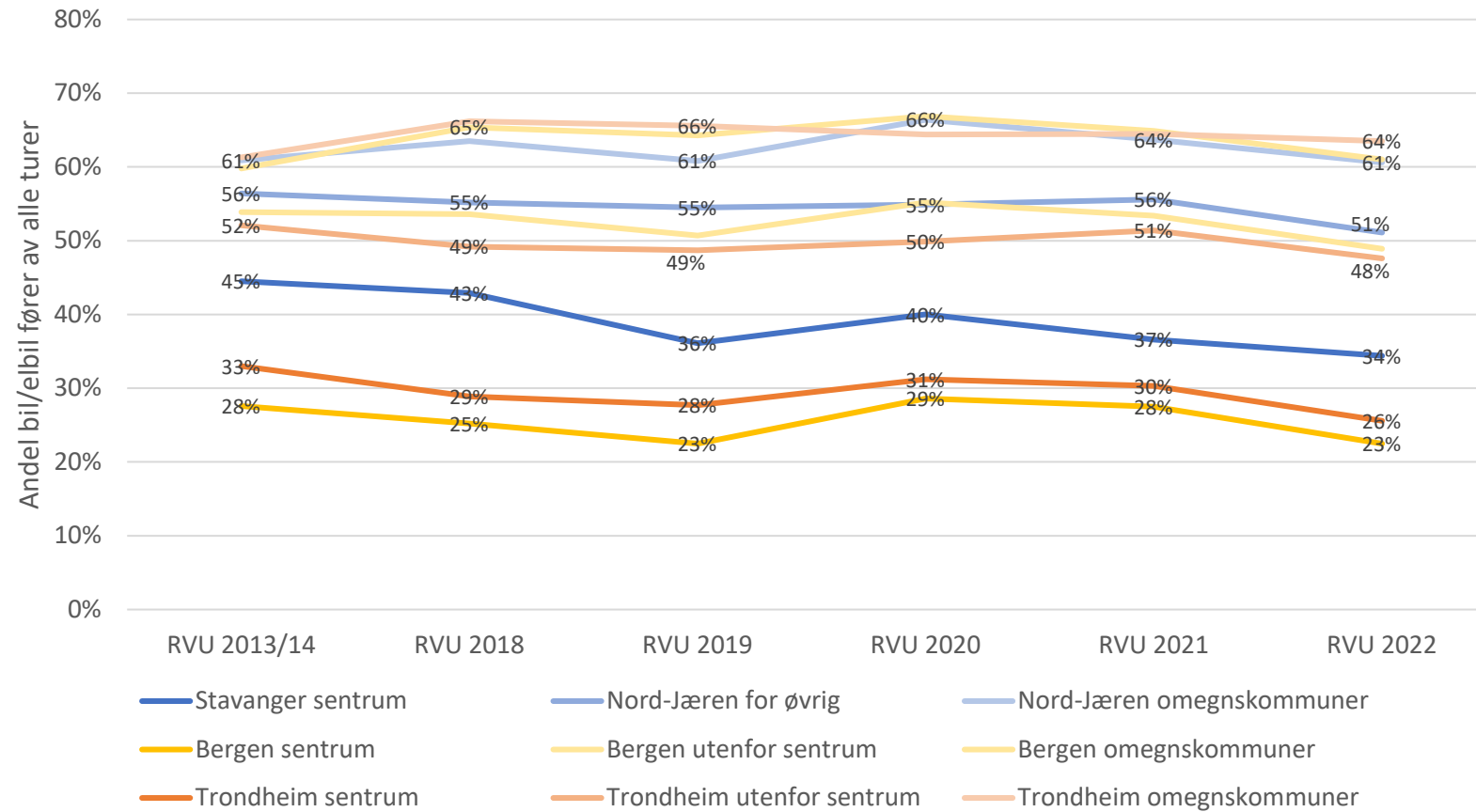
Kilde: NRVU 2013/14-2022

Omegnskommuner: Bjørnafjorden (Os og Fusa før 2020), Samnanger, Øygarden (Sund, Fjell og Øygarden før 2020), Askøy, Osterøy, Vaksdal, Voss (Granvin sammenslått med Voss fra 2020), Alver (Lindås, Radøy og Meland før 2020) og Austrheim.



# Endring bilførerandel 2013/14-2022

## Utvikling bilførerandel



Kilde: NRVU 2013/14-2022



# Tiltaksevaluering



# Bompenger

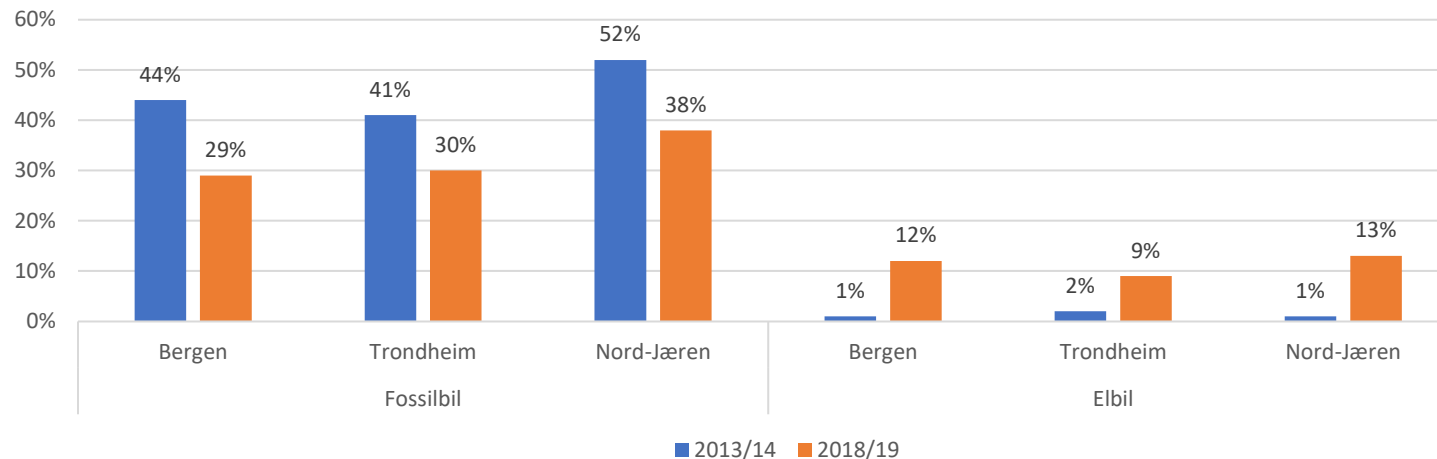
1. Bompengesystemene utviklet i byområdene etter 2010
2. Andelen bompengebelastede bilturer økte fra om lag 30 % – 50 % i Bergen og på Nord-Jæren – og økt pris i Trondheim
3. **Bompengene har hatt oppsiktsvekkende liten effekt på andel bilturer – kun substitusjon i sentrum**
4. El-bil-subsidiepolitikken har **underminert** bompengepolitikken



EINAR LEKNES  
Forskningsleder Norwegian Research Centre AS (Norge)

STIAN BROSVIK BAYER  
Seniorforsker, Norge

### Endringer reisemiddelfordeling



Flere bommer har ført til samme trafikk, men flere elbiler





# Effekter av ny bomring i Bergen på fossilbilandel

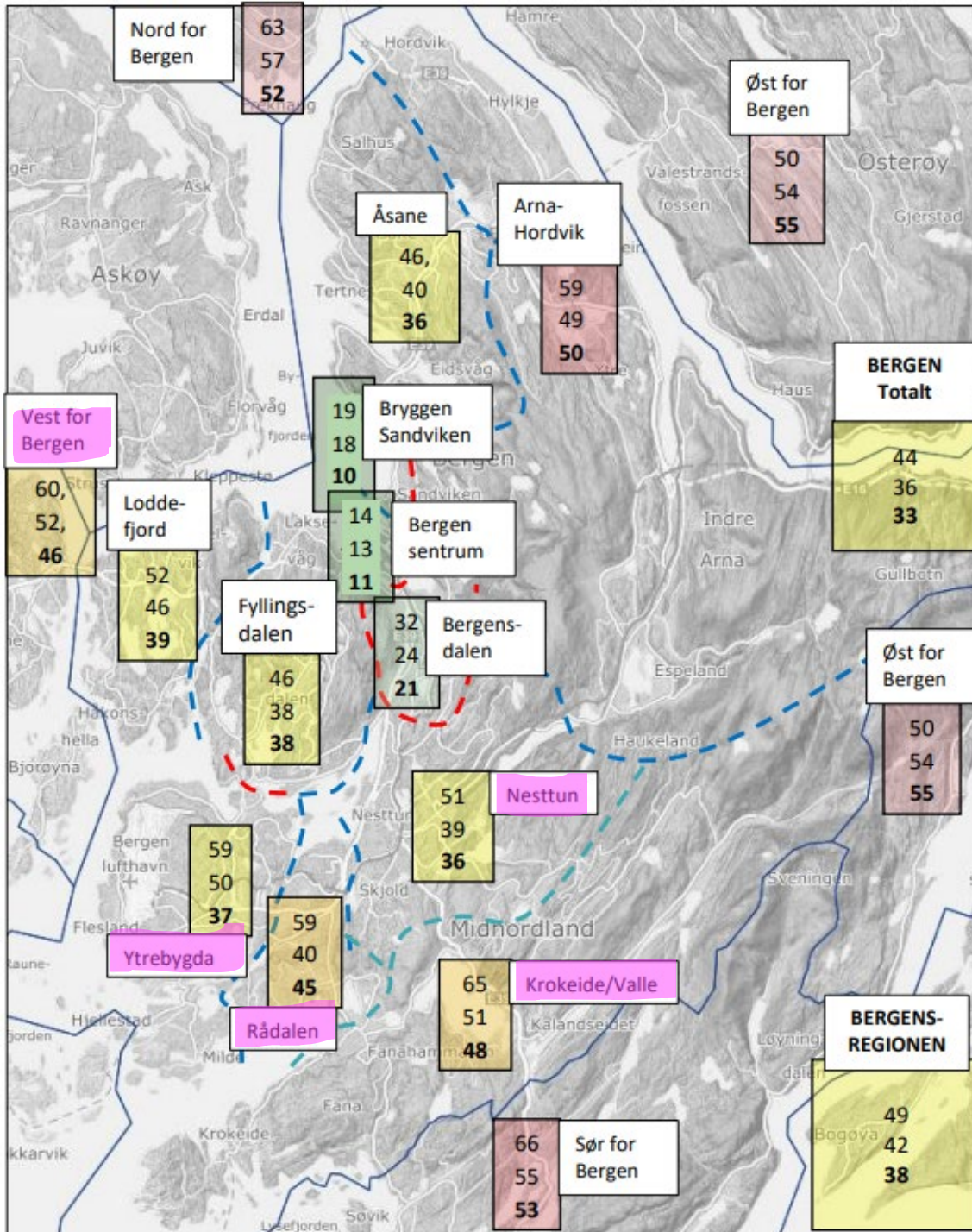
## 6.1.4. Oppsummering av utviklingen i transportmiddelfordelingen i Bergensområdet

I Figur 6-6 viser boksene utvikling i andelen turer med fossilbil på sonenivå:

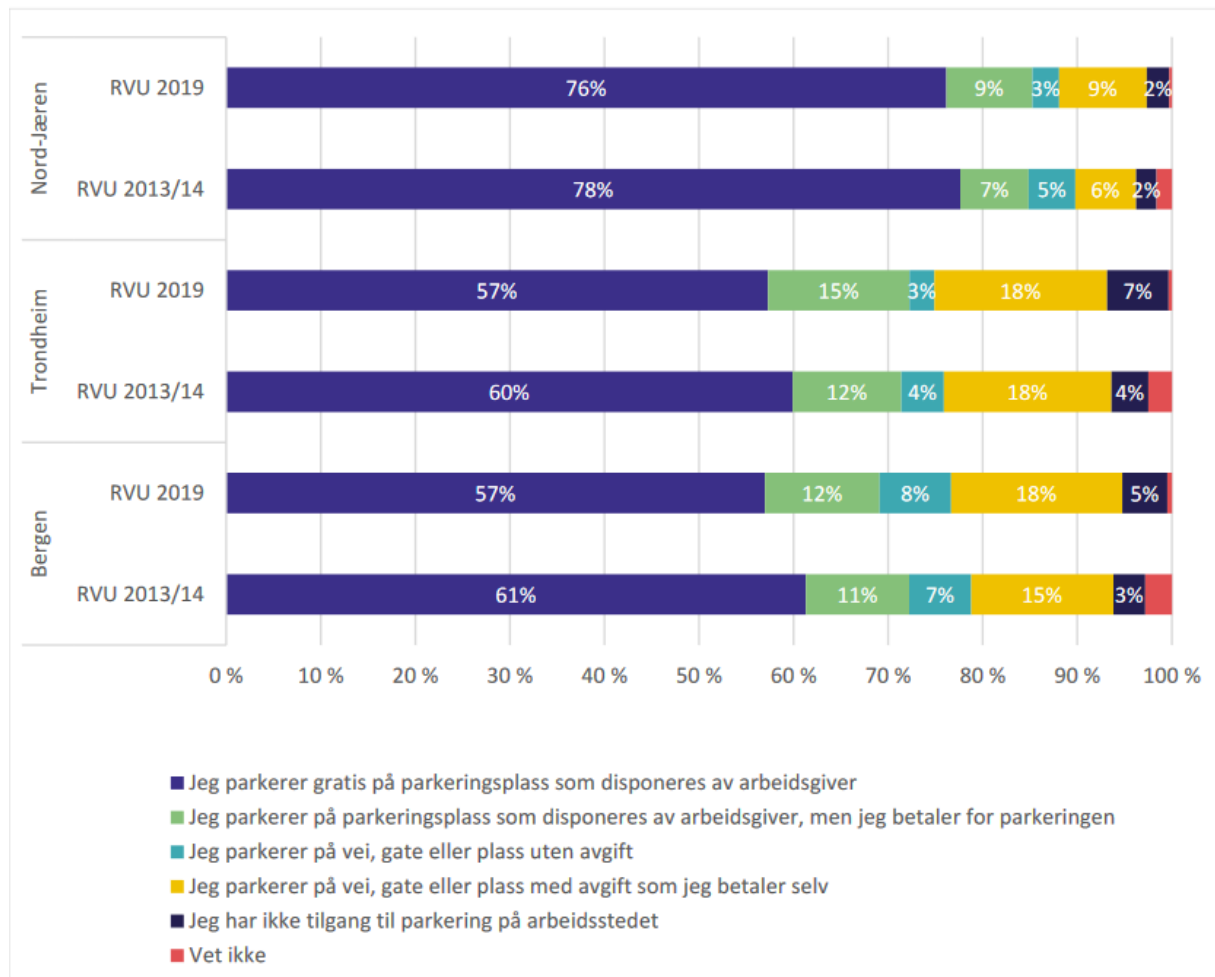
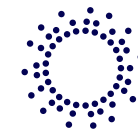
- øverste tall i hver boks er prosentandelen før introduksjon av rushtidsavgift
- midterste tall er andel fossilbilturer etter innføring av rushtidsavgift 1. februar 2016
- underste tall i fet skrift er andelen etter 6. april 2019 da ytre bomring ble innført

Boksene er fargekodet etter bilførerandelen etter 6. april 2019:

- over 50 prosent bilførerandel er **rød**
- 40-49 prosent bilførerandel er **oransje**
- 30-39 prosent bilførerandel er **gul**
- 20 til 29 prosent bilførerandel er **lysegrønn**
- under 20 prosent bilførerandel er **mørkegrønn**



# Parkering



## Bergen:

- 27% parkerer gratis i Bergen sentrum (RVU19)
- 57% parkerer gratis ved Bryggen/Sandviken og i kommunen i snitt
- Bergen er den byen som er kommet lengst i å bruke parkeringspolitikk som en del av arealpolitikken.

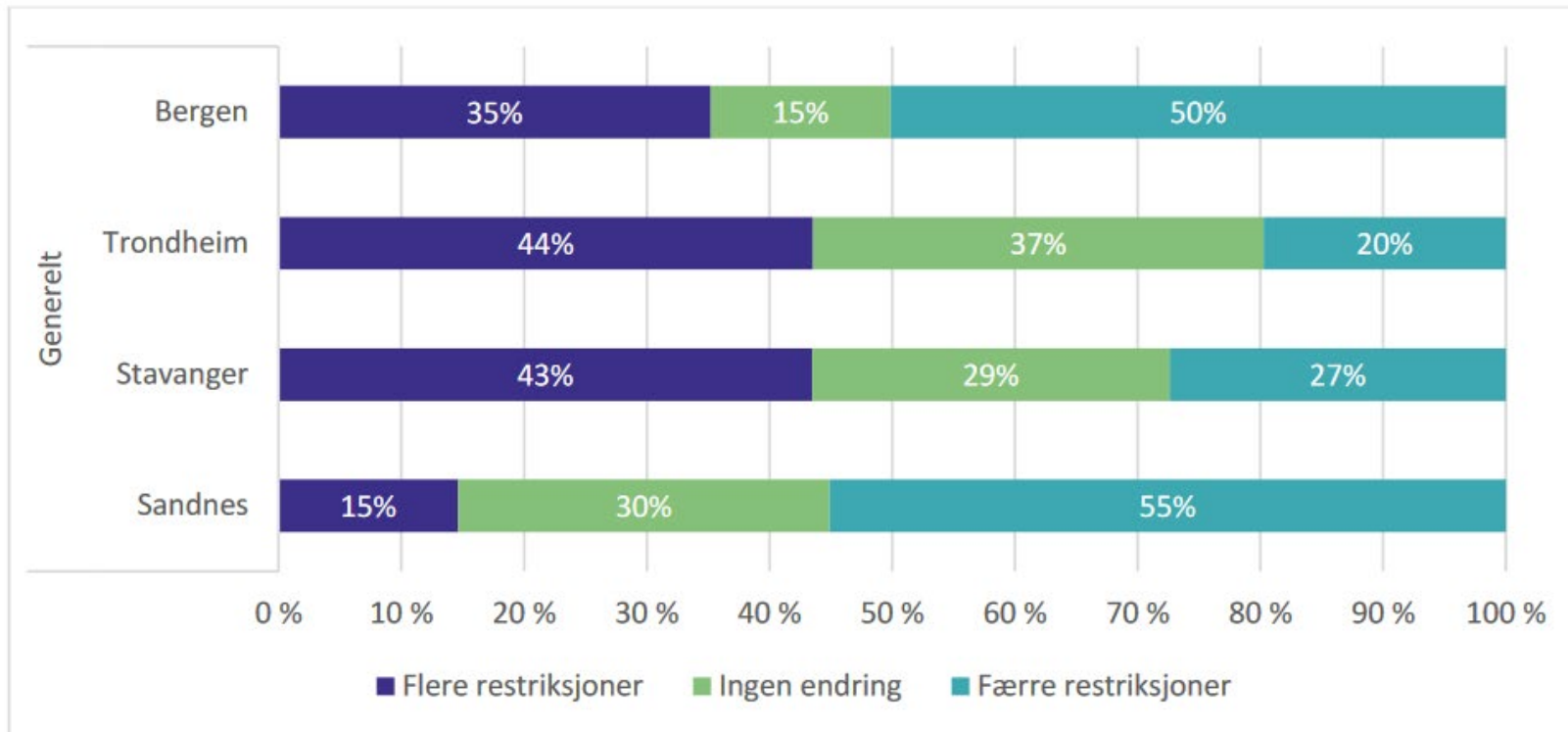
Figur 9 Utvikling i tilgang på parkering ved arbeidsplass

Kilde: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 og 2019



# Parkering

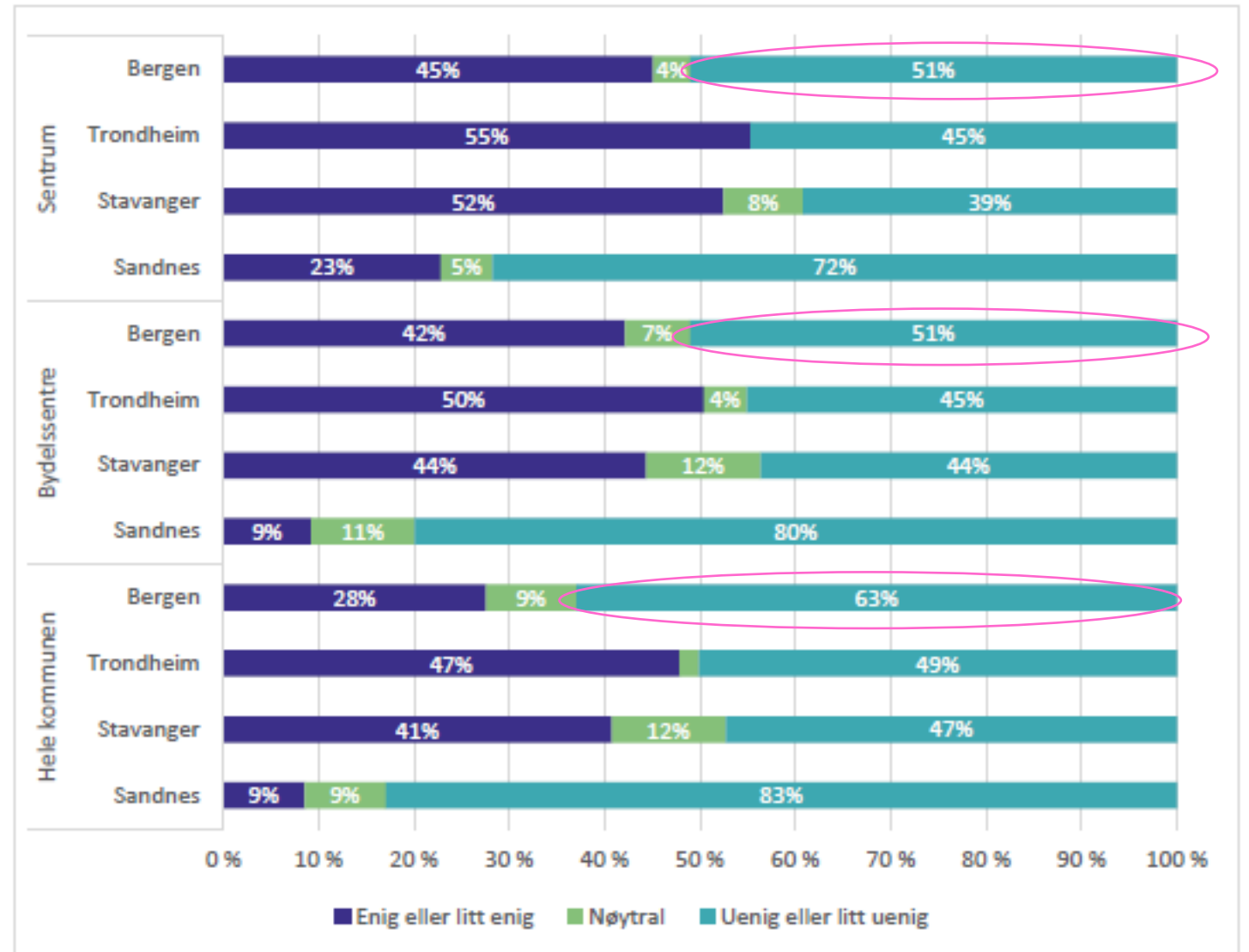
1. Halvparten av politikerne ønsker generelt færre restriksjoner
2. Politisk **motstand i Bergen mot** innføring av restriksjoner ved arbeidsplasser og kjøpesentra
3. Parkeringspolitikken omfatter Bergen sentrum – og 22% av arbeidsplassene – derfor per dd begrenset som virkemiddel for nullvekstmålet



# Parkering

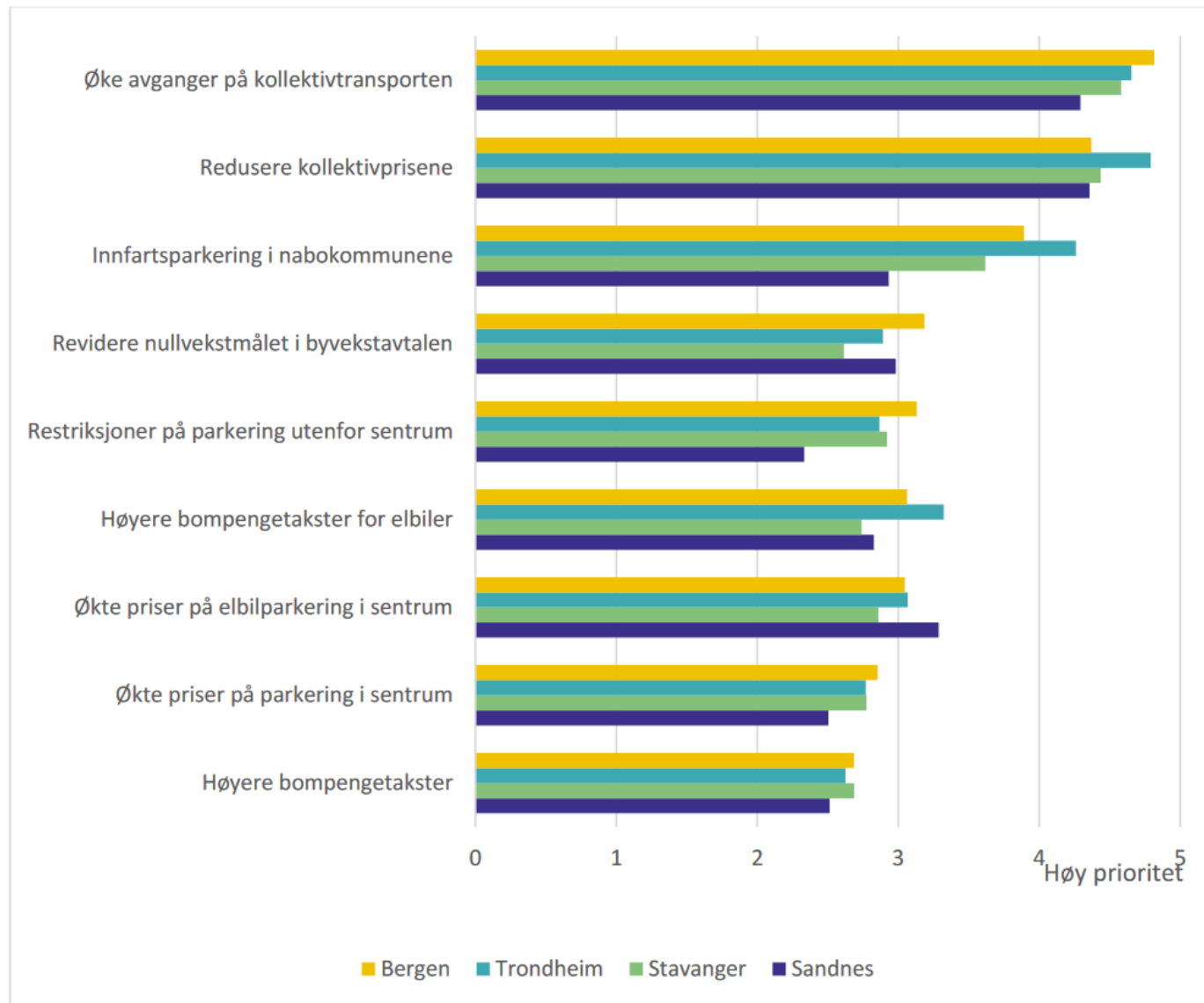
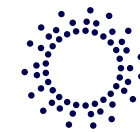


Kommunepolitikernes syn på om det bør innføres parkeringsavgifter ved arbeidsplasser og kjøpesentre



Figur 20 Kommunen bør innføre parkeringsavgift ved arbeidsplasser og på kjøpesentre

# Parkeringsundersøkelsen



Kommunestyrerepresentantenes prioritering av tiltak for å nå nullvekstmålet:

- Positive virkemidler prioritert høyest
- Økte satser på bompenger / parkering prioritert lavest

Figur 22 De viktigste tiltakene for å nå nullvekstmålet



# Vegbygging

1. Utvidelser til firefelts motorveger rundt og gjennom storbyene og undersjøiske veger til forstadskommunene forbedrer framkommeligheten
2. Men bidrar og til økt biltrafikk
3. Økt biltrafikk fører ikke alltid til økt klimagassutslipp i bruk\* (ved f.eks ferje/køavløsning)
4. De er imidlertid kontraproduktive visavis nullvekstmålet
5. Men høye bompenger kombinert med gode kollektivtilbud reduserer bilkjøring fra forstadskommuner betydelig

Prosjekt (strekning)	ÅDT før	ÅDT etter	økning
Ny firefelts E6 Heimdal – Melhus (Trondheim)	23 000	26 300	14 %
Eiganestunnellen (Stavanger) målt ved E39 Finnestad	15 500	18 000	16 %
Ryfylkes fastlandsforbindelse uten bompenger (Stavanger)	3 800	6 700	78 %
Ryfylkes fastlandsforbindelse med bompenger (Stavanger)	3 800	5 500	48 %

(50 000 ÅDT = 1 bil passerer annenhvert sekund hele døgnet).

## Mer veg, mer bilkjøring

KRONIKK: Store vegprosjekter svekker muligheten for nullvekst i biltrafikken.



Eiganestunnellen i Stavanger sett fra nord, ved Tasta. Etter åpningen økte biltrafikken på E39 her med 16 prosent – mens byvekstavtalen med fylkeskommunen og staten forutsetter nedgang i biltrafikken. Foto: Jarle Aasland, Stavanger Aftenblad

### Debattinnlegg

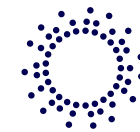


Av Einar Leknes

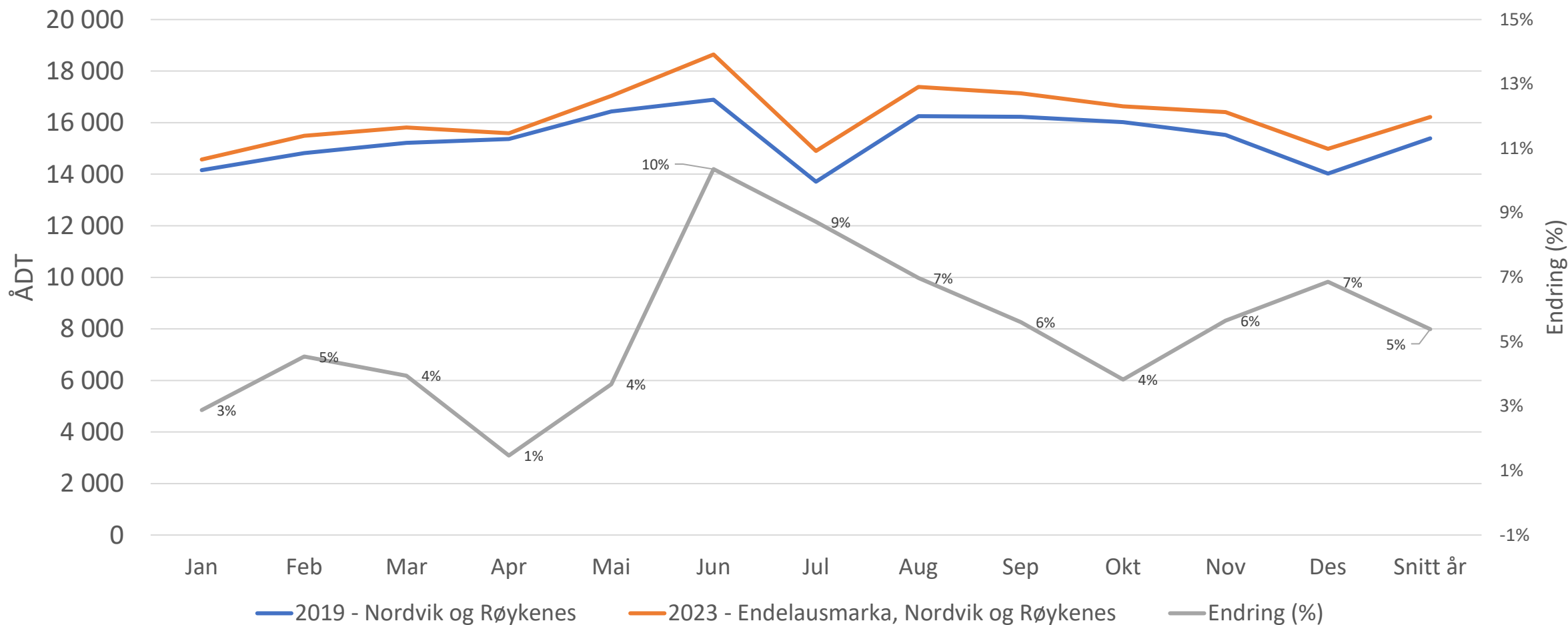
Forskningsleder, NORCE, Norwegian Research Center (tidl. IRIS)

# Vegbygging: E39 Svegatjørn-Rådal.

## Ca. 5% økning 2019 - 2023



### Trafikkutvikling mellom Os og Bergen





# Sykkel

## Potensial for 3-dobling av antall sykkeltureturer (på Nord Jæren, i Trondheim)

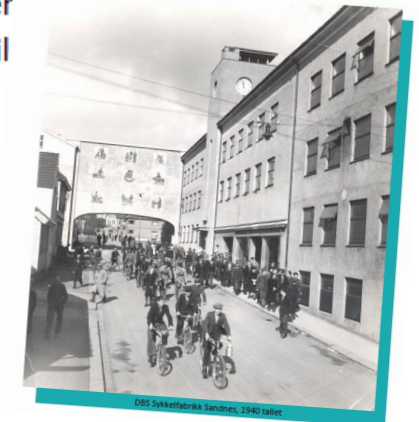
- Tilrettelegging etter nederlandske veinormer har et stort potensiale.
- Elsykkel kan øke sykkelandelen ytterligere ~50%
- Realisering av potensial avhengig av sykkeltilrettelegging og bilrestriksjoner
- For Bergens vedkommende er potensialet antageligvis mer enn en tredobling

Tabell 3. Sykkelpotensial (målt som andel av alle reiser tatt med sykkel) med to modellscenarier

Byområde	Sykkelandel 2019	Mål (år)	Potensial Go Dutch scenario	Potensial Elsykkelsscenario	Endring i personbil km kjørt* Elsykkelsscenario
Trondheim	10 %	15 % (2025)	21 %	32 %	-24%
Nord-Jæren	8 %	14 % (2032)	26 %	35 %	-26%
Bergen	4 %	10 % (2030)	Ikke beregnet	Ikke beregnet	

\* I modellen er det antatt at nesten alle nye syklistere er tidligere bilister, mer avhengig av transportpolitikk for parkering, bompenger, kollektivtilbud, til

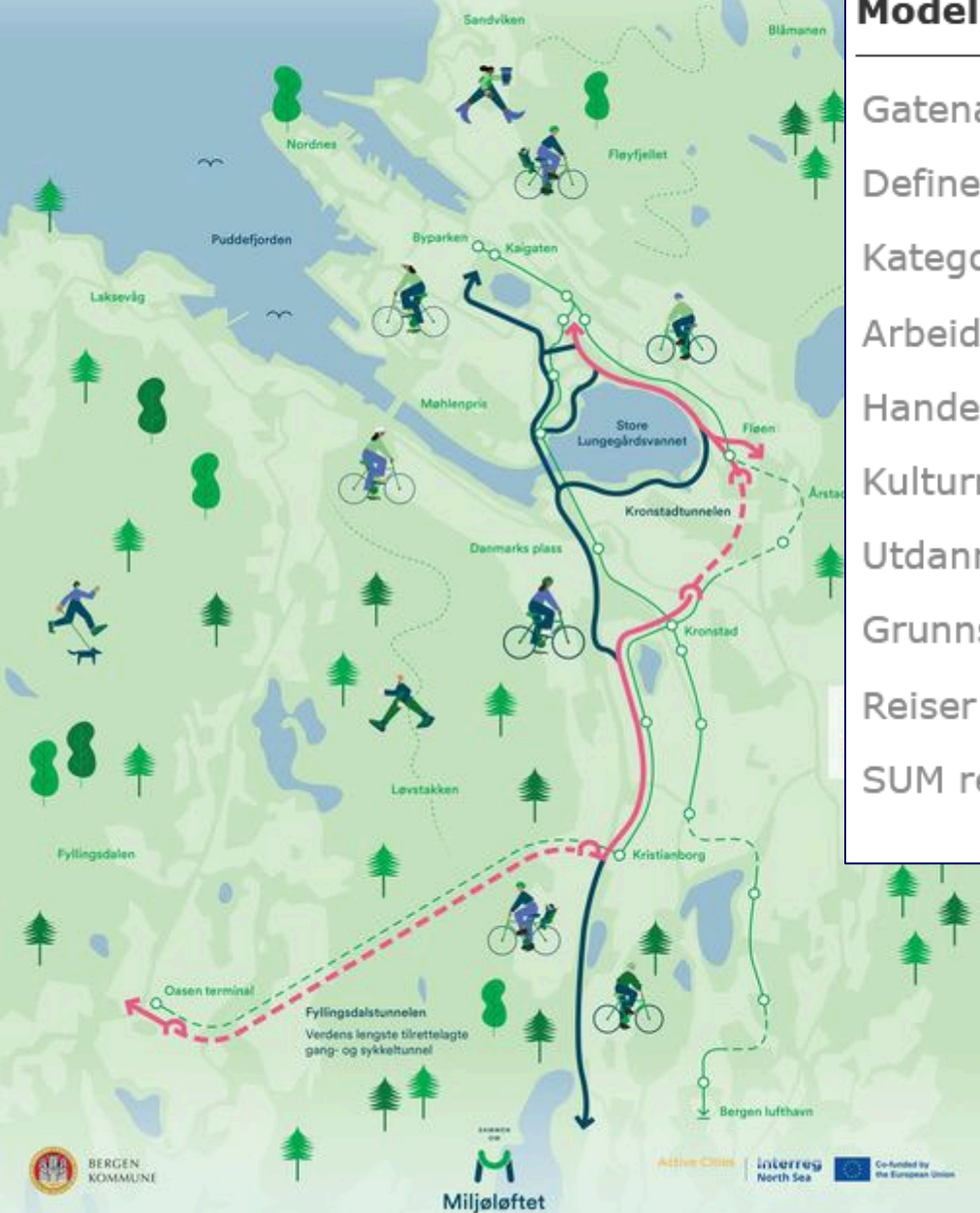
**Sykkelpotensial og bysykler**  
 En beregning av potensialet for økt hverdags sykling og evaluering av bysykkellordningene på Nord-Jæren, i Trondheim og i Bergen  
 Forfattere:  
 Ray Pritchard og Robin Lovelace  
 Rapport 14-2022, Norce Helse og samfunn





# Fyllingsdalen – Bergen sentrum

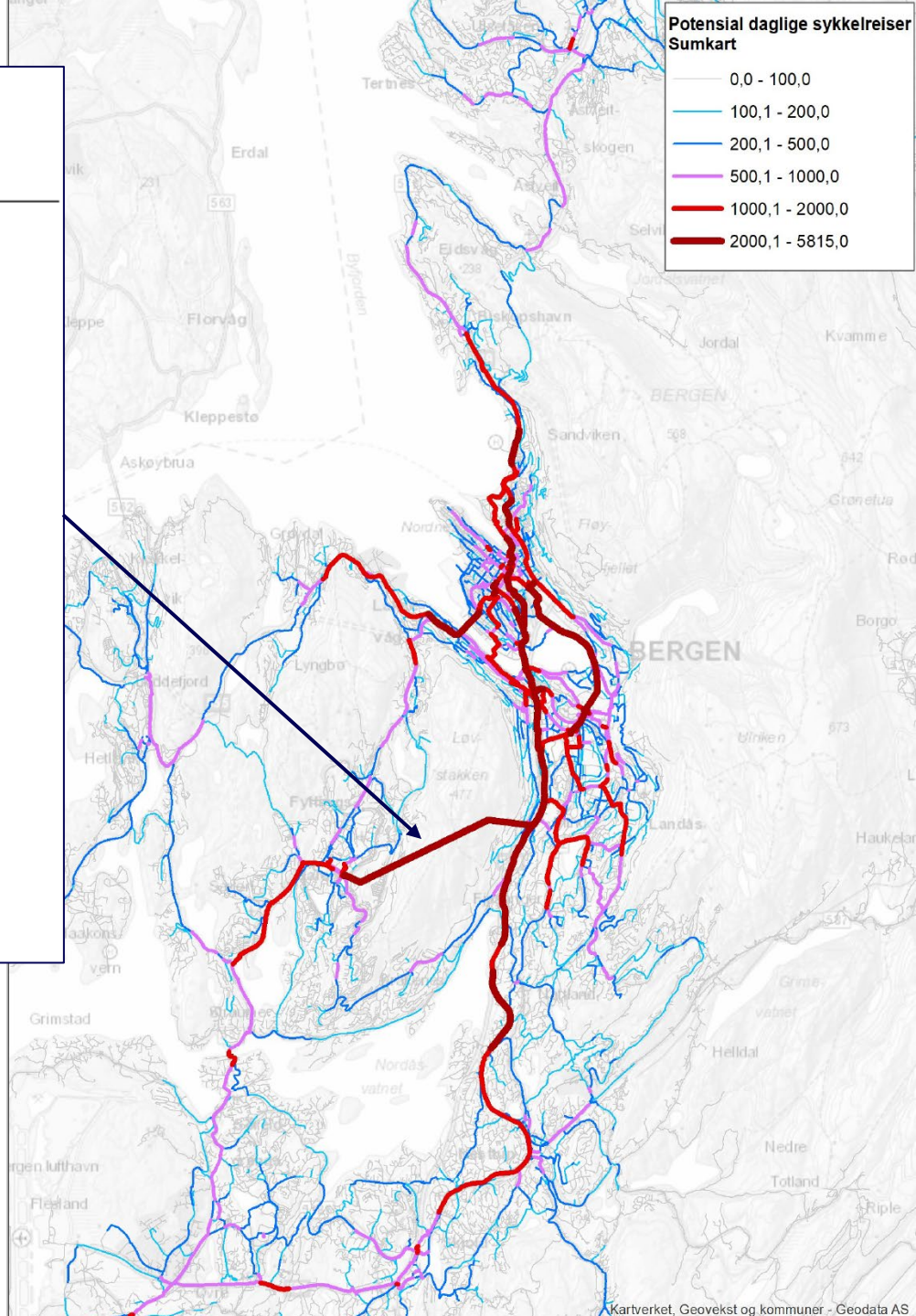
## DEN NYE GANG- OG SYKKELVEIEN



### Modellresultat oktober 2019

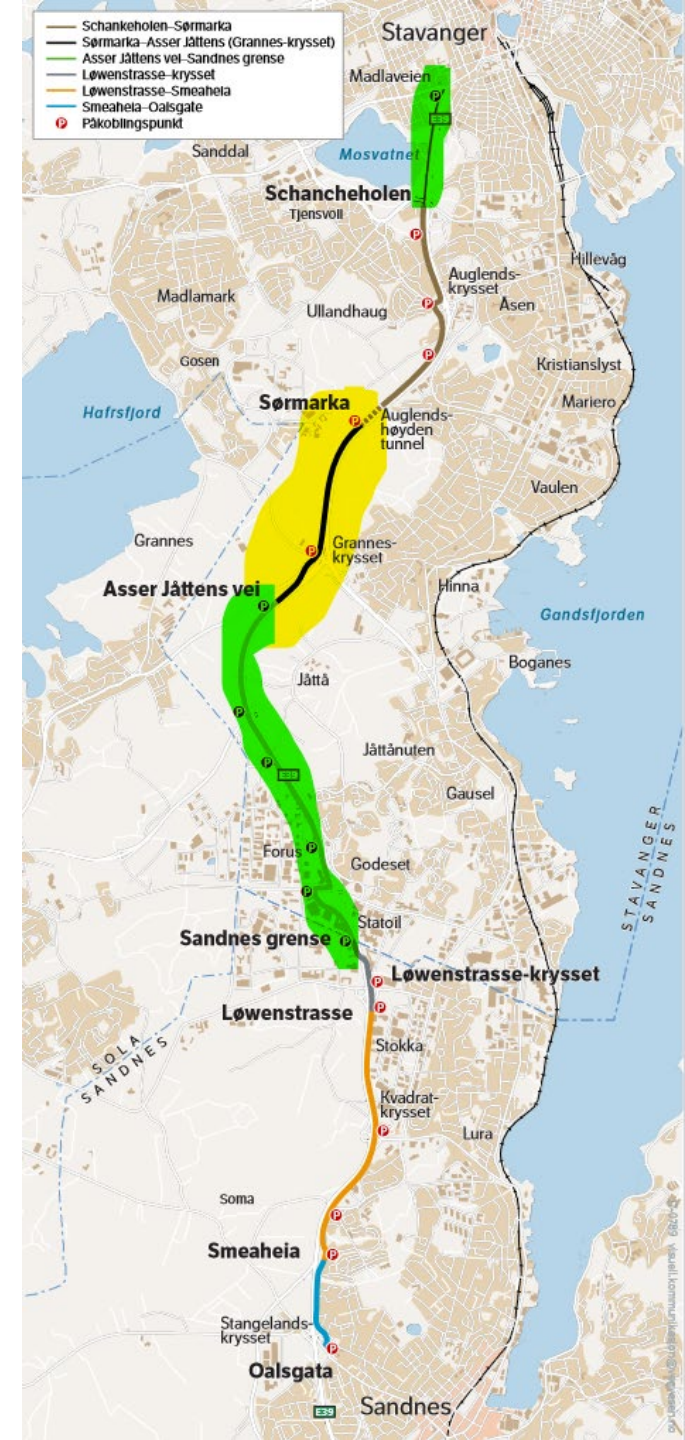
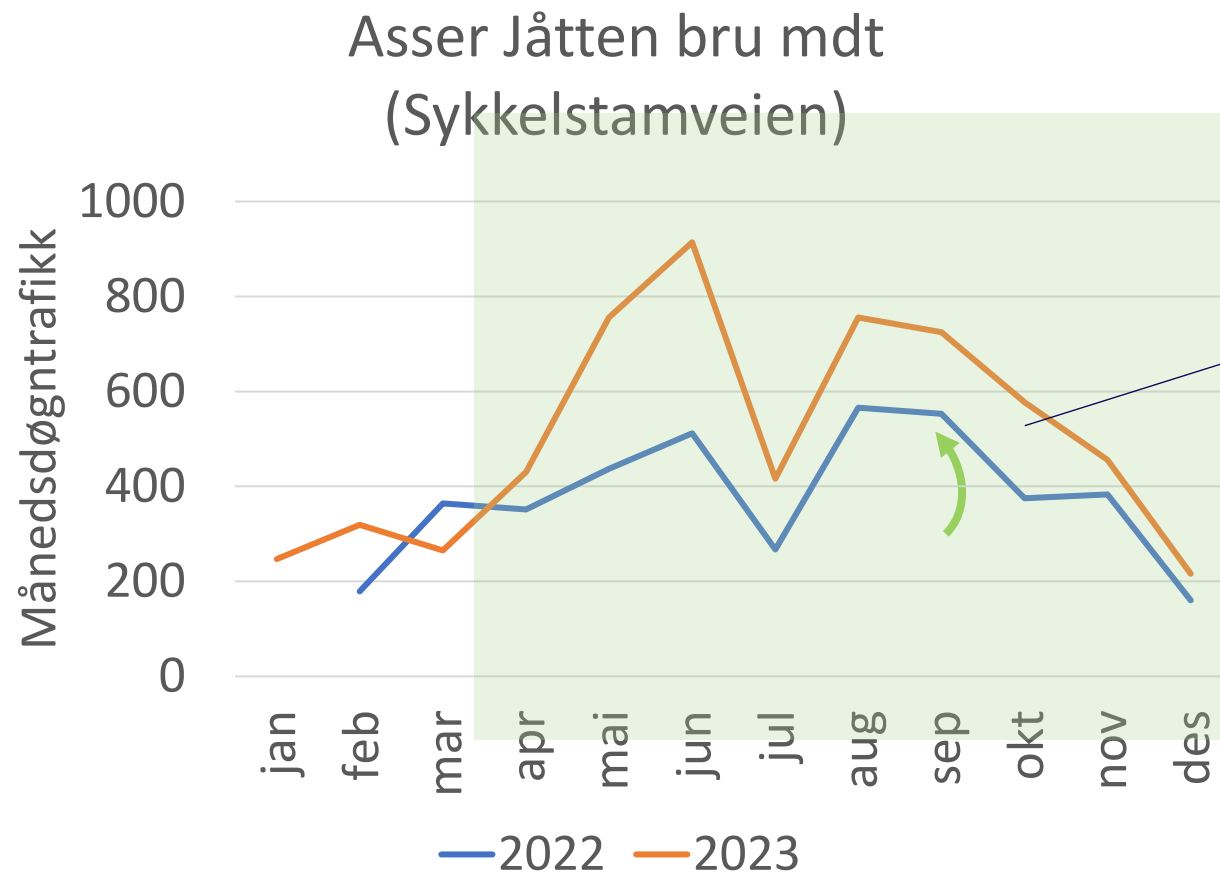
Gatenavn	
Definert hastighet (km/t)	20
Kategori sum sykkelreiser	>2000
Arbeidsreiser	2,361.3
Handel-/servicereiser	5.8
Kulturreiser	51.4
Utdanning-/VGS-reiser	61.7
Grunnskolereiser	2.9
Reiser til kollektivterminal	0.3
SUM reiser	2,483.3

Faktisk gjennomsnitt  
Fyllingsdaltunnelen  
antall syklistere i juni  
2023 på 713  
(+ 163 fotgjengere)



# Sykkel

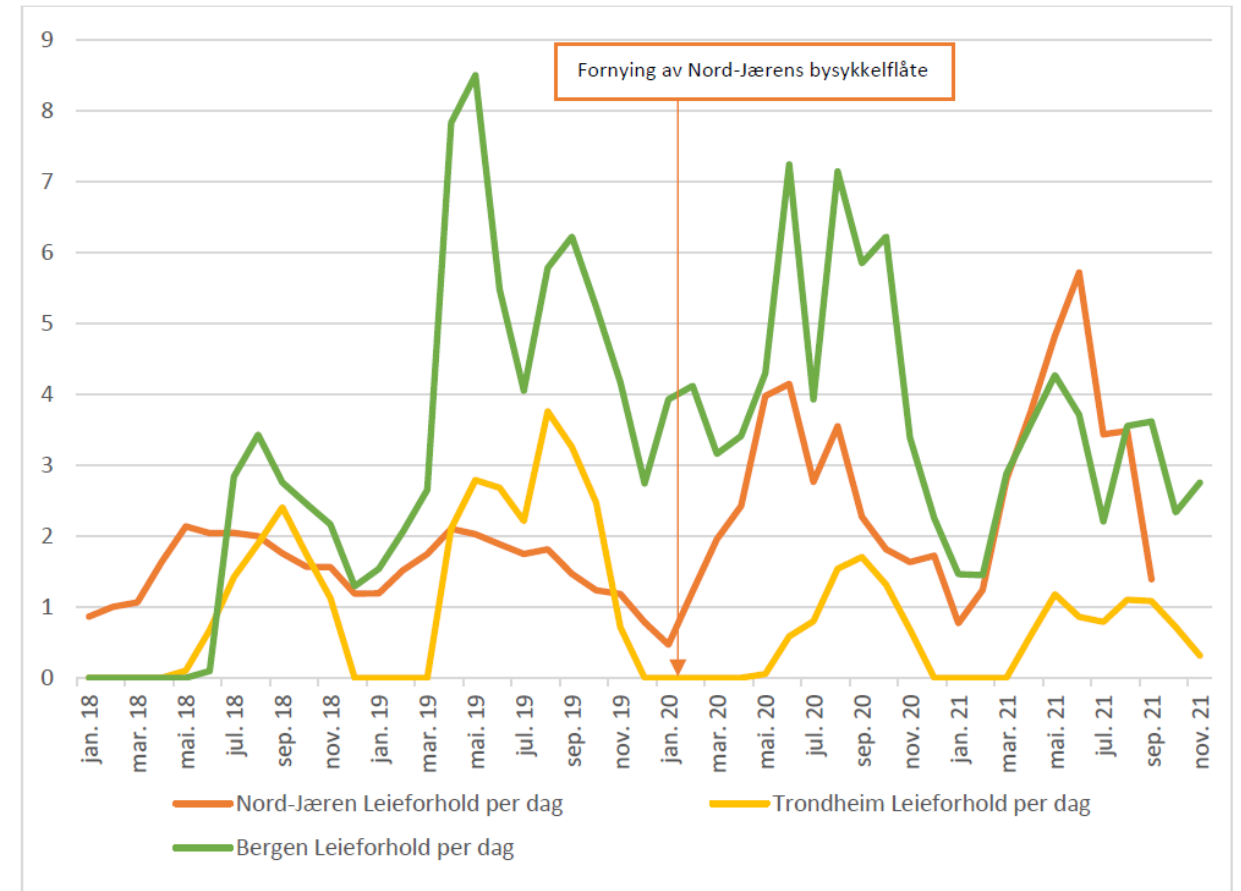
Sykkelstamvegen Nord-Jæren etter ny delstrekning åpnet april 2023



# Bergen bysykkel



- Bysyklene brukes mest på korte strekninger der kollektiv dekingen er dårlig. F.eks Festplassen-Nykirken
- Elsparkesykler tar markedsandeler
- 31% av bysykkelturene er kombinert med kollektivreiser
- Effekten på nullvekstmålet er liten. 3% av leieforhold erstatter bil.



Figur 57. Antall leieforhold per bysykkel per dag. Data for Nord-Jæren gjelder fram til midten av september 2021.



# Kollektiv (utvikling 2010-2022)

Generelt har antallet påstigninger økt,  
(buss)ruteproduksjonsøkning i parentes:

- 94% i Bergen (53%)
- 79% i Trondheim (87%)
- 60% på Nord-Jæren (11%)

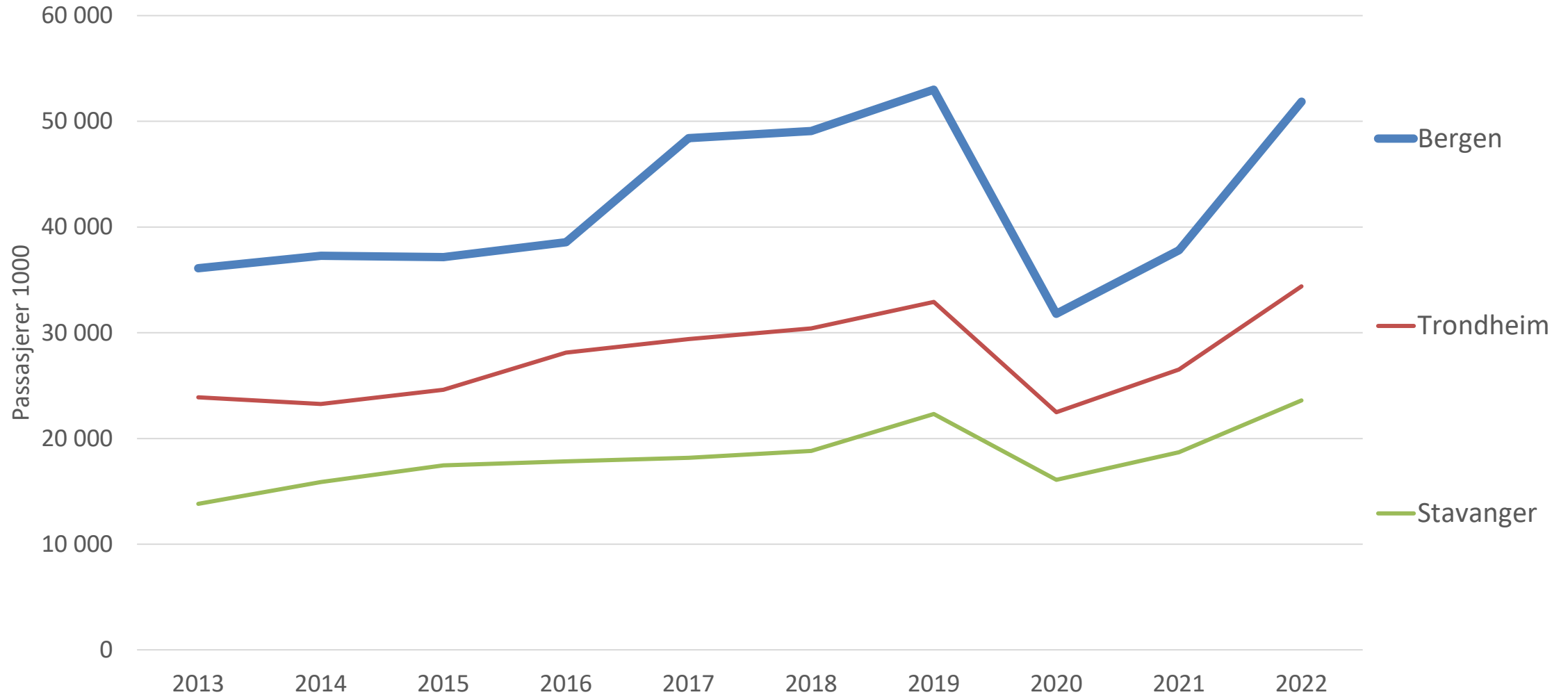
RVU 2013 – 2019 – 2022 kollektivandel økning og nedgang:

- 15 -> 18 -> 15% i Bergen
- 11 -> 13% -> 11% i Trondheim
- 7 -> 9% -> 8% på Nord-Jæren

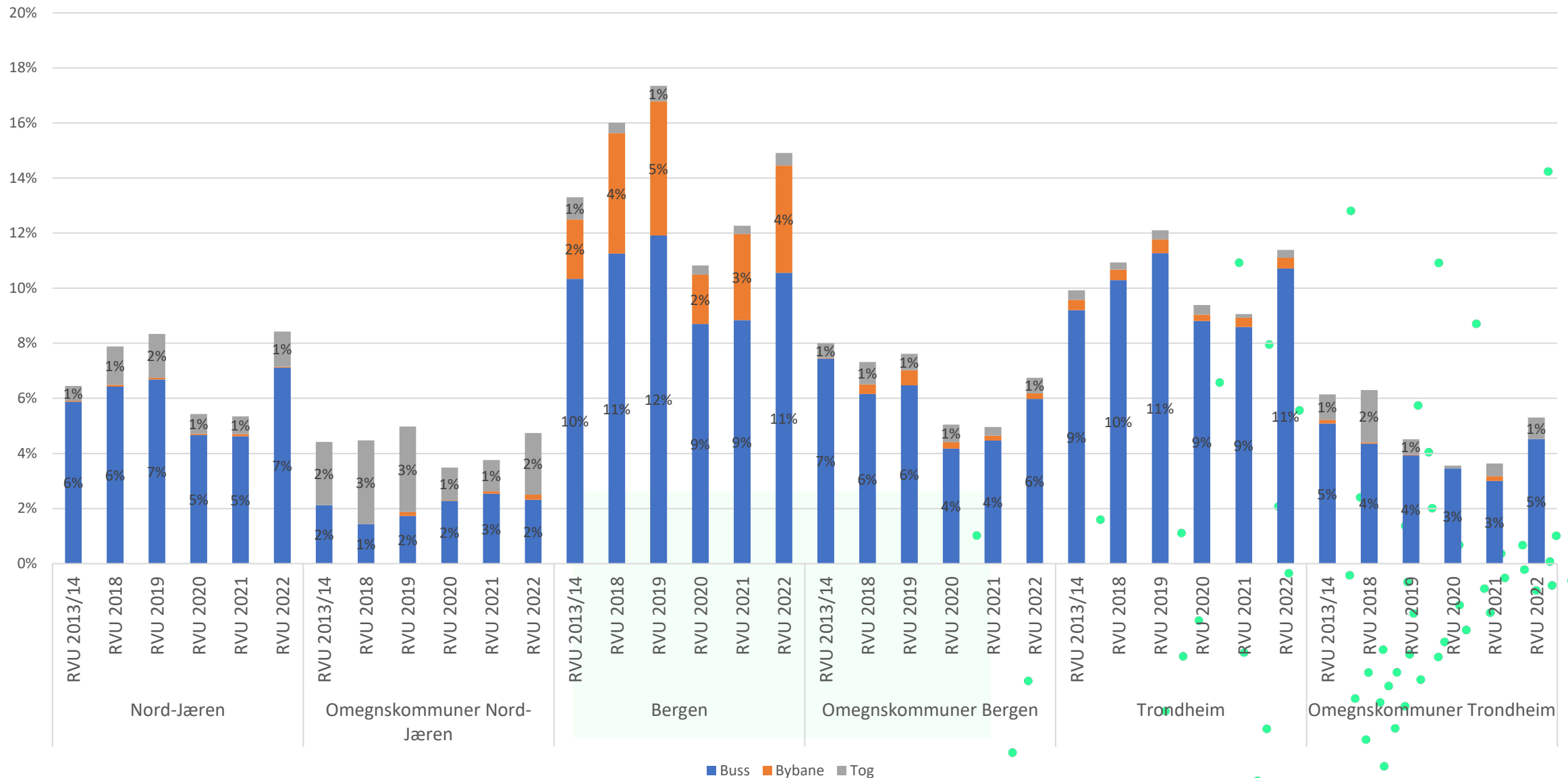




# Utvikling Busspassasjerer



# RVU- Utvikling i kollektivreiseander



# Har tiltakene virket mht. nullvekstmålet?



- Begrenset virkning
- Overgang fra bil til el-bil



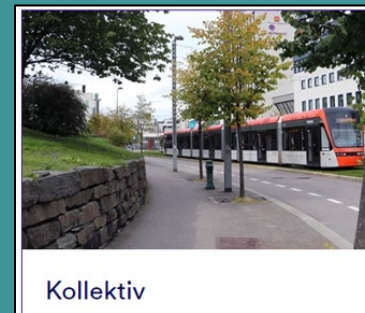
- Viktig for sentrum
- Begrenset nedslagsfelt
- Politisk kontroversielt



- Øker privatbilkjøring



- Stort potensiale for økt (el)sykling
- Krever tiltak



- Store økninger i påstigninger, lavere økning i kollektivandel
- Oppsving i kollektivandel = nedgang i bilandel (ca.)



# Holdningsundersøkelsen





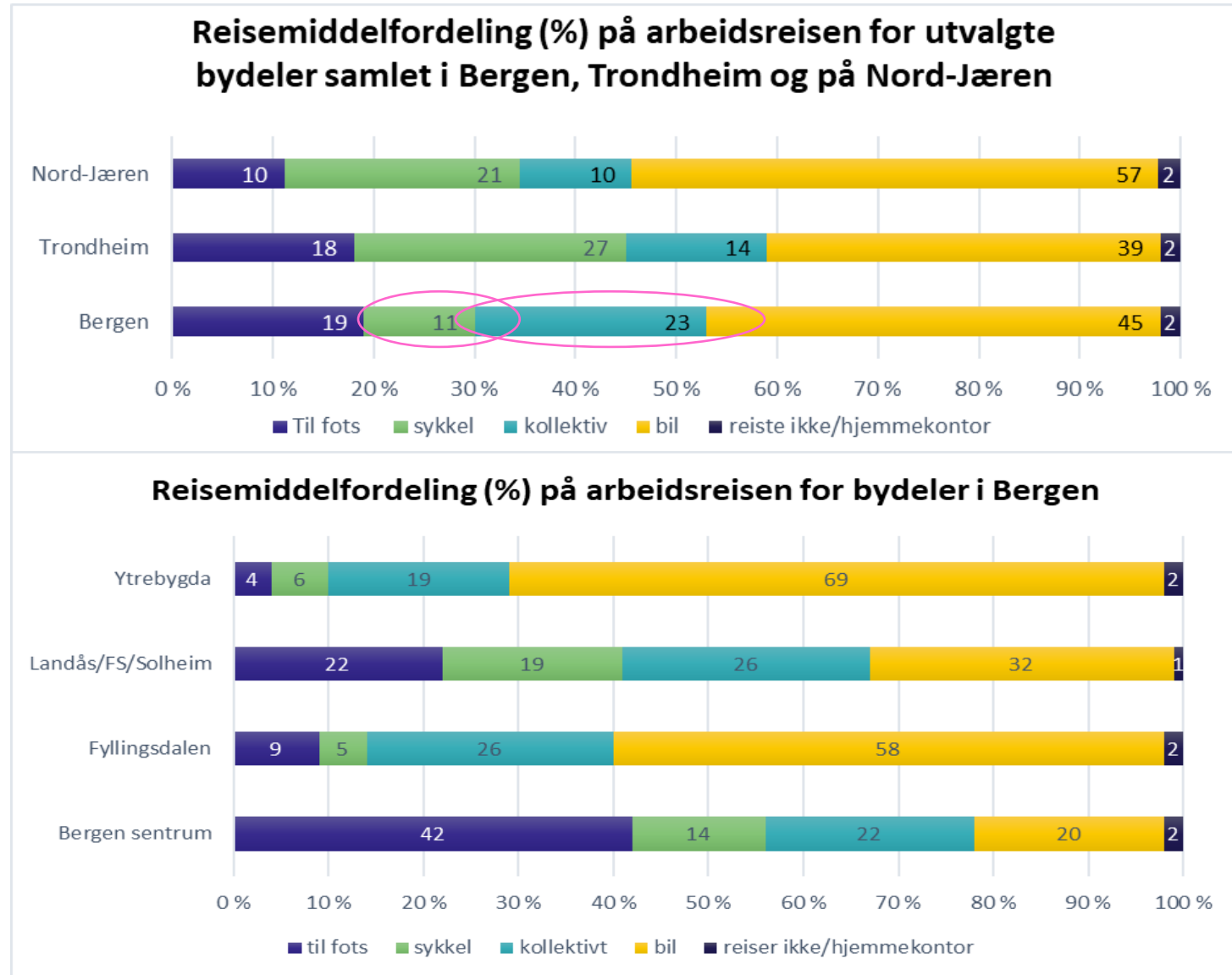
# Holdnings- og reisevaneundersøkelsen

- Høsten 2022: telefonintervju
- Ca. 1500 respondenter per by, fordelt på fire bydeler hver
- Spørsmål om arbeidsreiser i 2018 og 2022



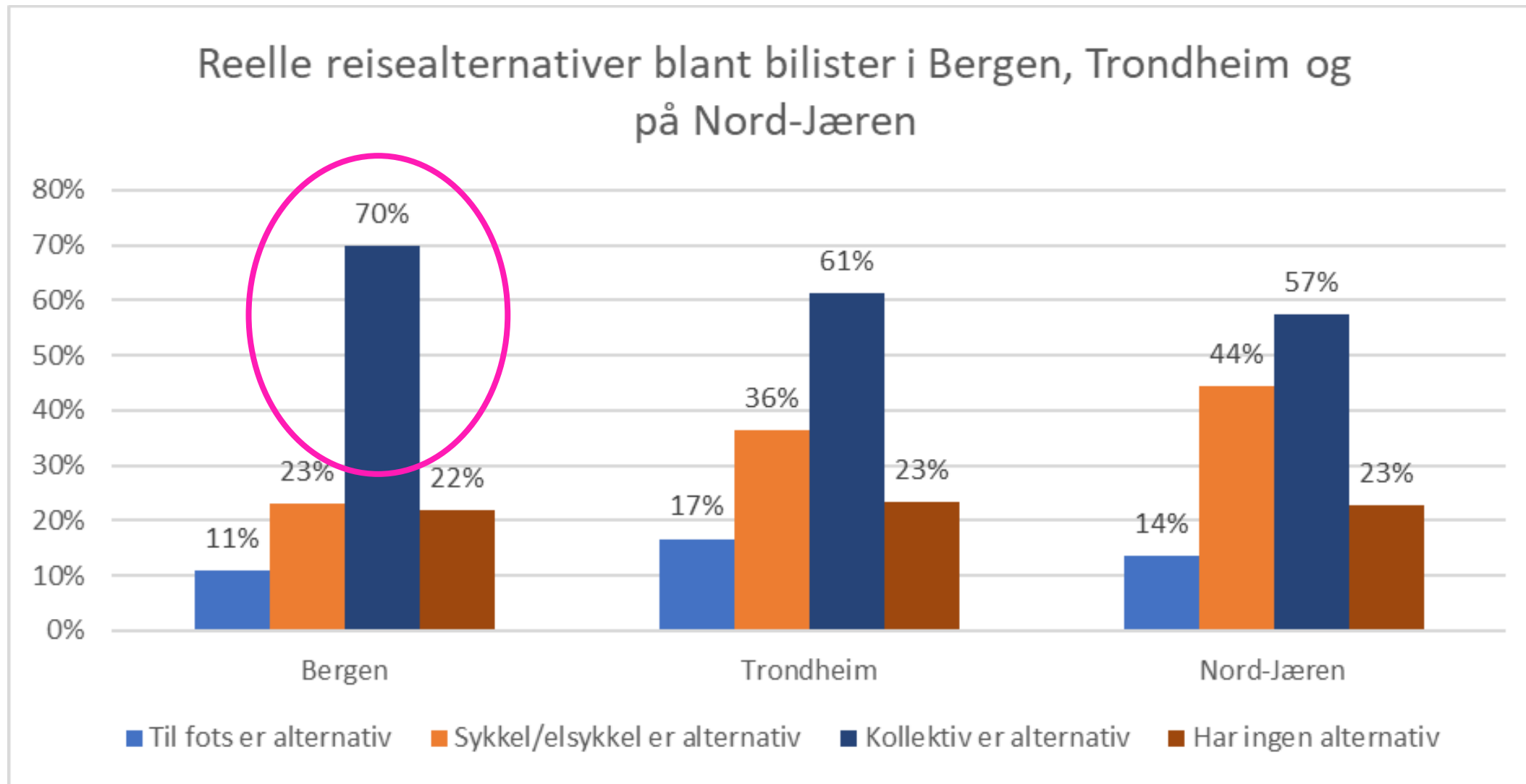
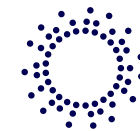


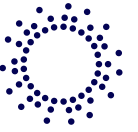
# Reisemiddelfordeling i 2022\* for arbeidsreiser



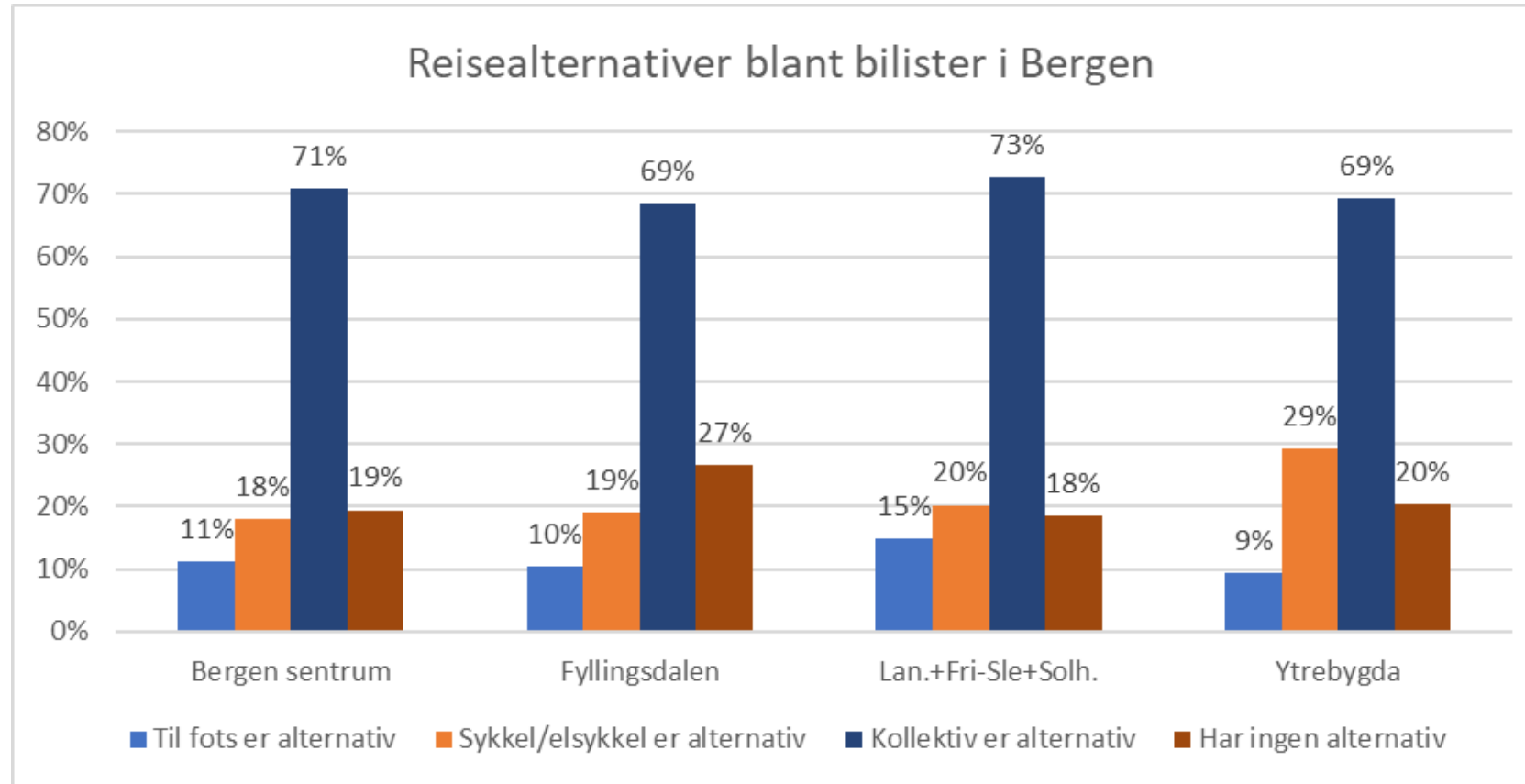
\*NORCE sin befolkningsundersøkelse

# 3/4 av bilistene har reelle reisealternativer





# Reisealternativer til bilistene i bydelene i Bergen



Tabell 13 Andel som oppgir vanlig bil/elbil som vanligste reisemiddel til arbeid i bydeler i Bergen

	Sentrum	Land. + <u>Frid./ Slet.+Solh.</u>	Fyllingsdalen	Ytrebygda	<b>Totalt</b>
<b>Andel bilister</b>	20 %	32 %	58 %	69 %	<b>45 %</b>



# Holdninger til endring av personbilbruk

## Beskrivelse av nåværende bilbruk

Tabell 8 Utsagn i Forandringstrappen med tilhørende motivasjonsstadier

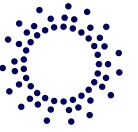
Utsagn	Respondentens stadium mht. redusert bilbruk
a. Jeg verken eier eller har tilgang til bil så en redusert bilbruk er ikke aktuelt for meg b. Jeg har tilgang til bil, men jeg bruker andre reisemiddel så ofte jeg kan. Jeg kommer til å opprettholde eller redusere min allerede lave bilbruk de nærmeste månedene.	<b>Permanent bærekraftig holdning</b>
c. Jeg bruker bil til de fleste av mine reiser, men jeg har som mål å redusere min bilbruk. Jeg har allerede prøvd å erstatte visse reiser eller jeg har en plan for hvordan jeg skal gjøre det.	<b>Forberedelsesstadiet</b>
d. Jeg bruker bil til de fleste av mine reiser, men jeg vurderer å redusere min bilbruk. Jeg er derimot usikker på hvordan og når det kan skje.	<b>Bevisst</b>
e. Jeg bruker bil til de fleste av mine reiser, men jeg vil gjerne redusere min bilbruk. Akkurat nå er det imidlertid ikke mulig for meg. f. Jeg bruker bil til de fleste av mine reiser, jeg er fornøyd med dette og ser ingen grunn til å redusere min bilbruk.	<b>Ubevisst</b>

## For hele utvalget

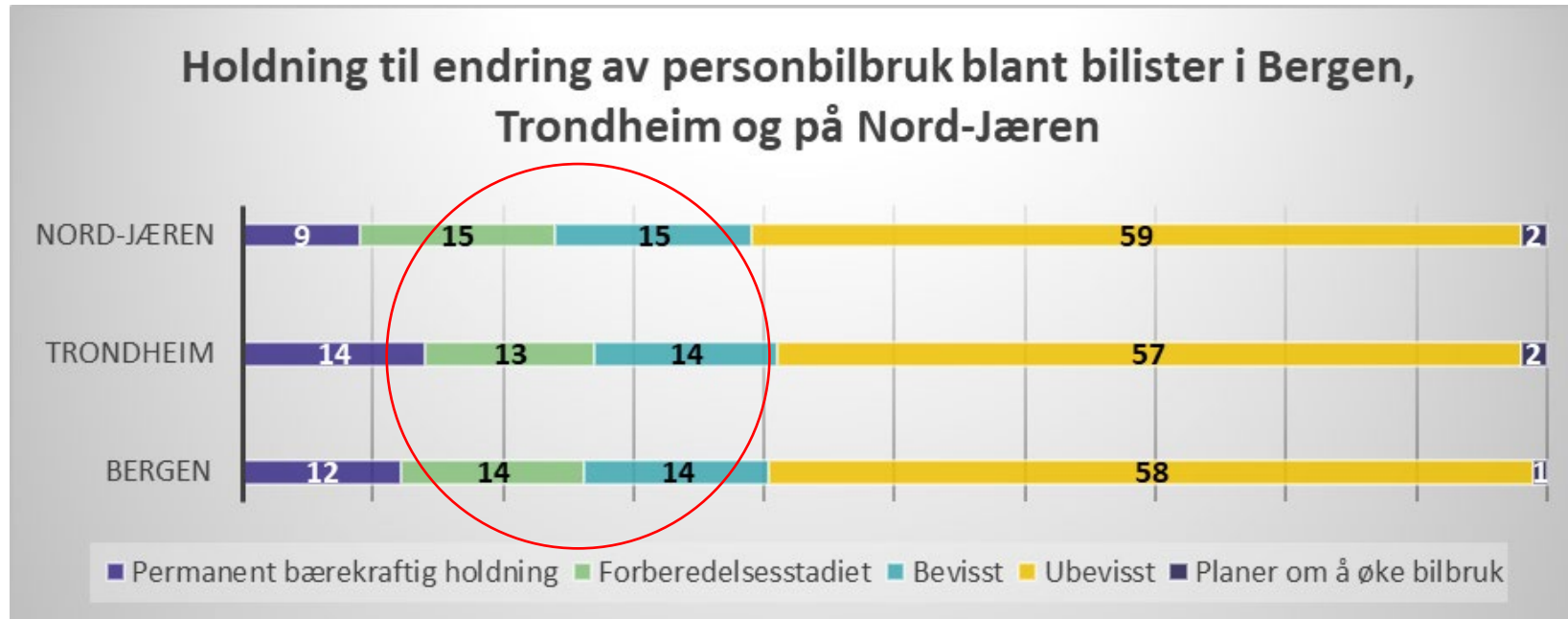
- Andelen med «permanent bærekraftig holdning» til redusert bilbruk er størst i Trondheim
- Andelen «Ubevisst» er høyest på Nord-Jæren, hvor vi også finner den høyeste andelen bilister.

## For bilistene

- Like holdninger blant de som vanligvis benytter bil til arbeid
- 27–30% av de som benytter bil, vil gjerne endre reisemåte.

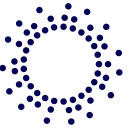


# Holdninger til endring av personbilbruk blant bilførere

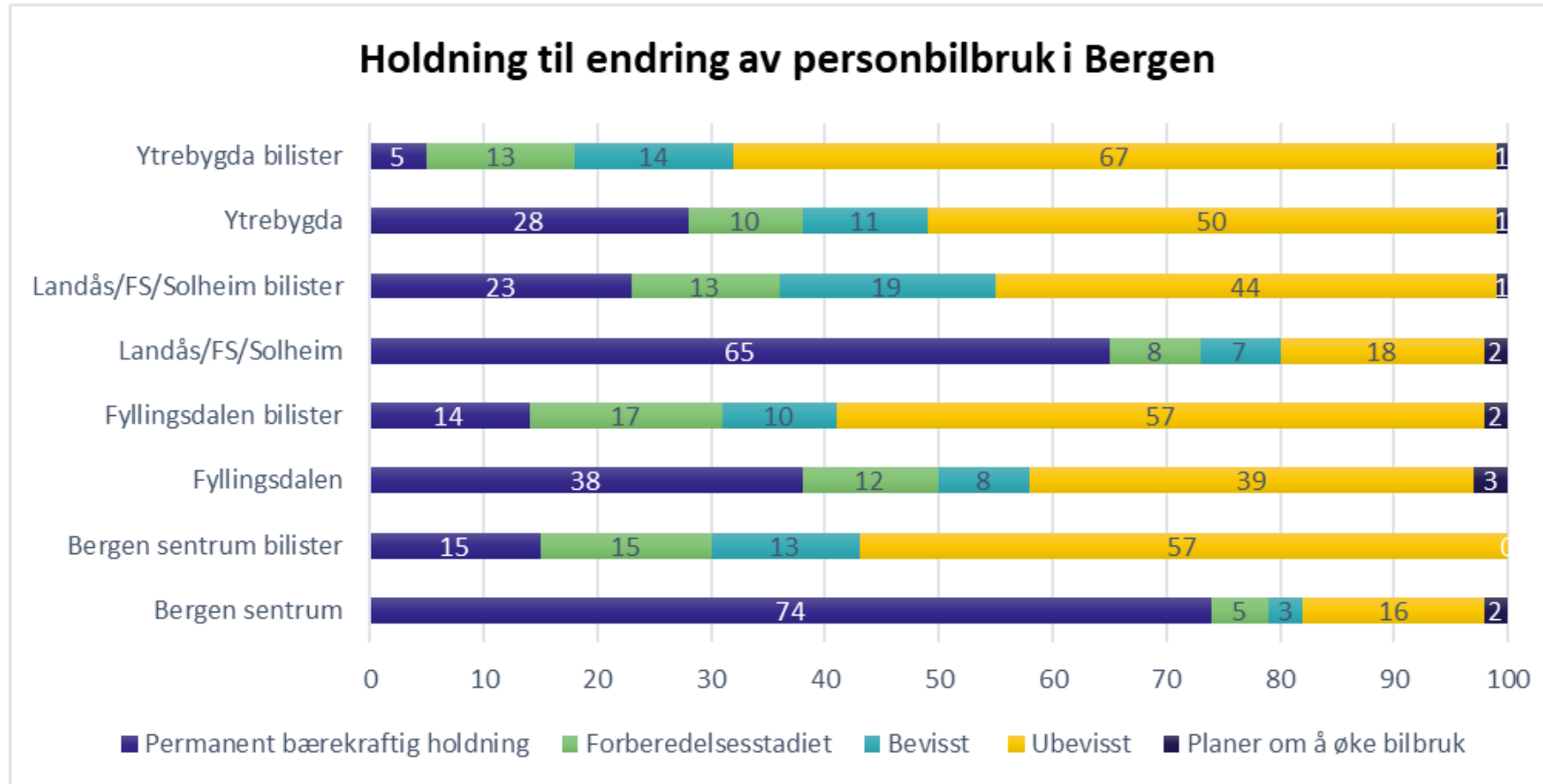


## Blant bilførere

- Like holdninger blant de som vanligvis benytter bil til arbeid
- 27–30% av de som benytter bil har som mål, eller vurderer, å redusere bilbruken på arbeidsreisen.



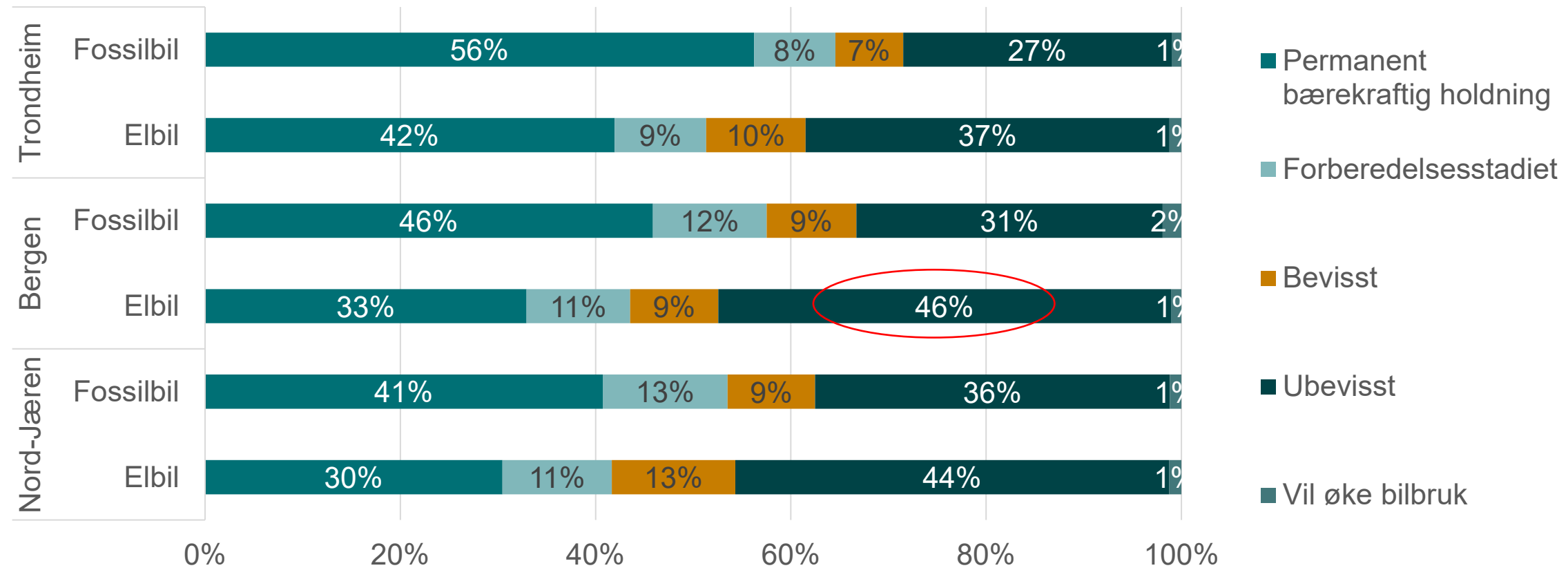
# Holdninger til endring av personbilbruk i bydeler i Bergen



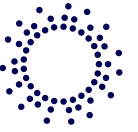


# Holdninger til endring av personbilbruk blant de som disponerer elbil og fossilbil

Holdning til endring av personbilbruk blant de som disponerer el-bil og fossil-bil







# El-bileierskap

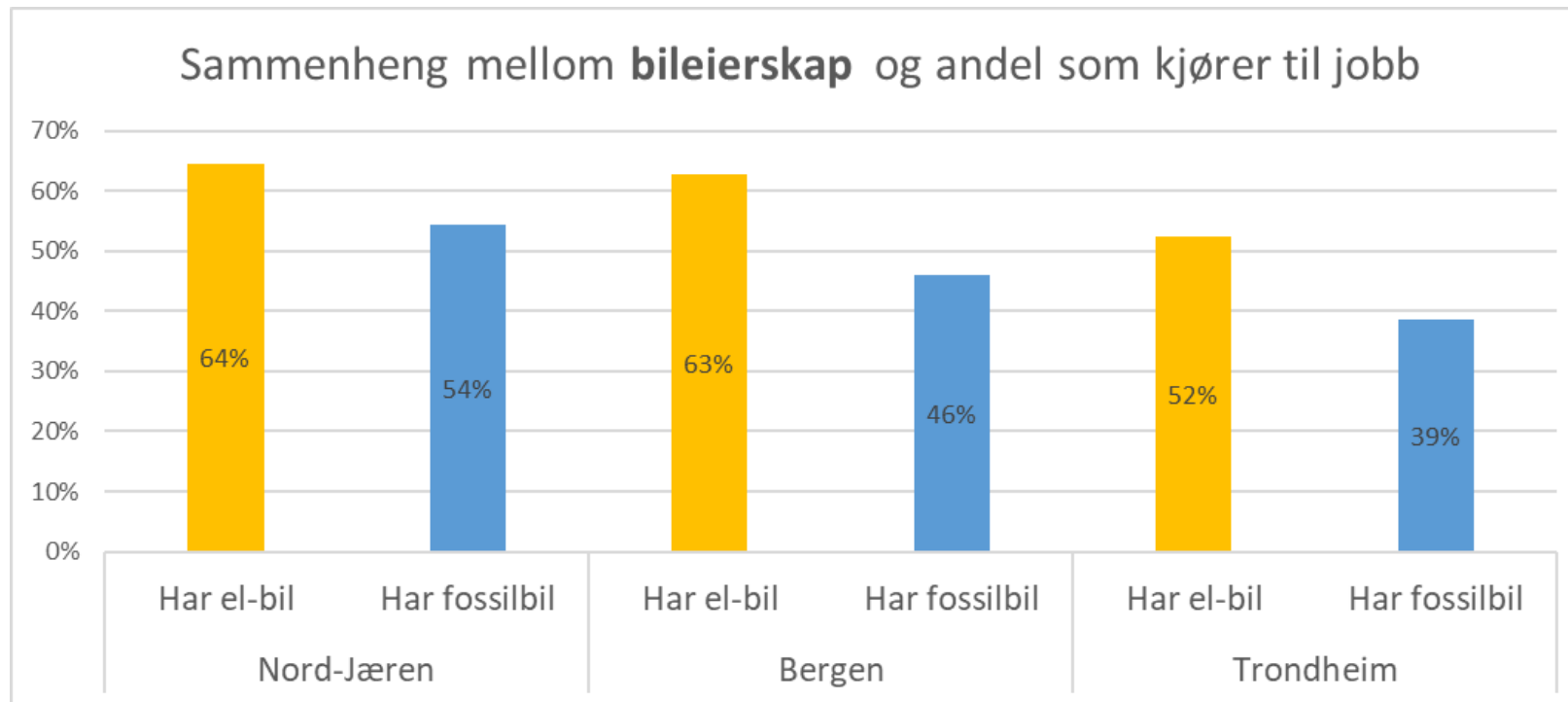
	Har ikke bil	Har fossilbil	Har el-bil	Har fossil- og el-bil
Nord-Jæren	8%	56%	25%	11%
Bergen	21%	41%	28%	9%
Trondheim	15%	53%	23%	9%

## EL-BIL-EIERNE:

El-bileiere benytter bil i større grad (10-17% poeng) enn fossilbileiere til arbeidsreiser.

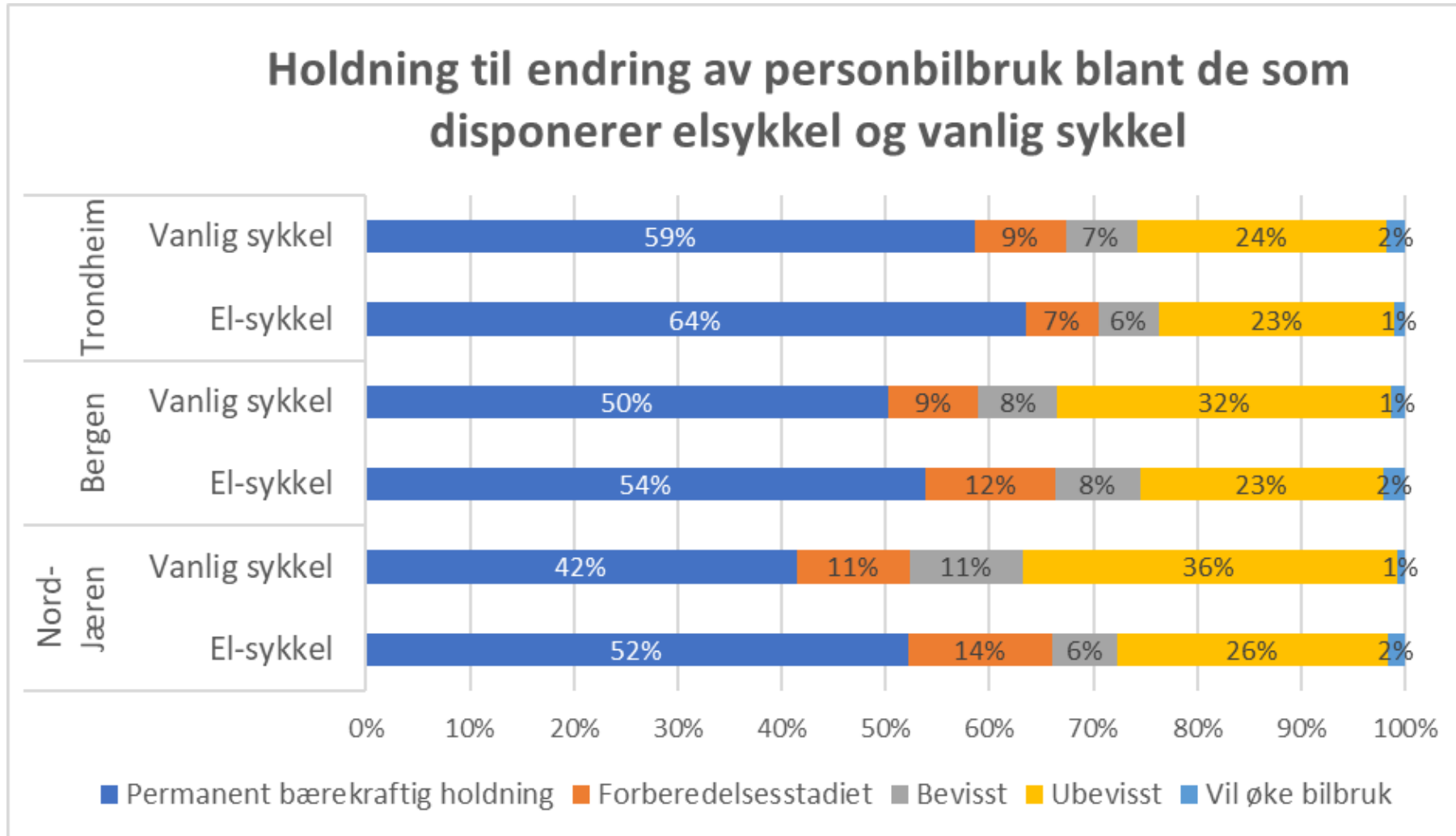
## Holdninger:

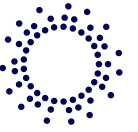
**El-bileiere er mindre opptatt av å redusere bilbruk enn fossilbileiere**





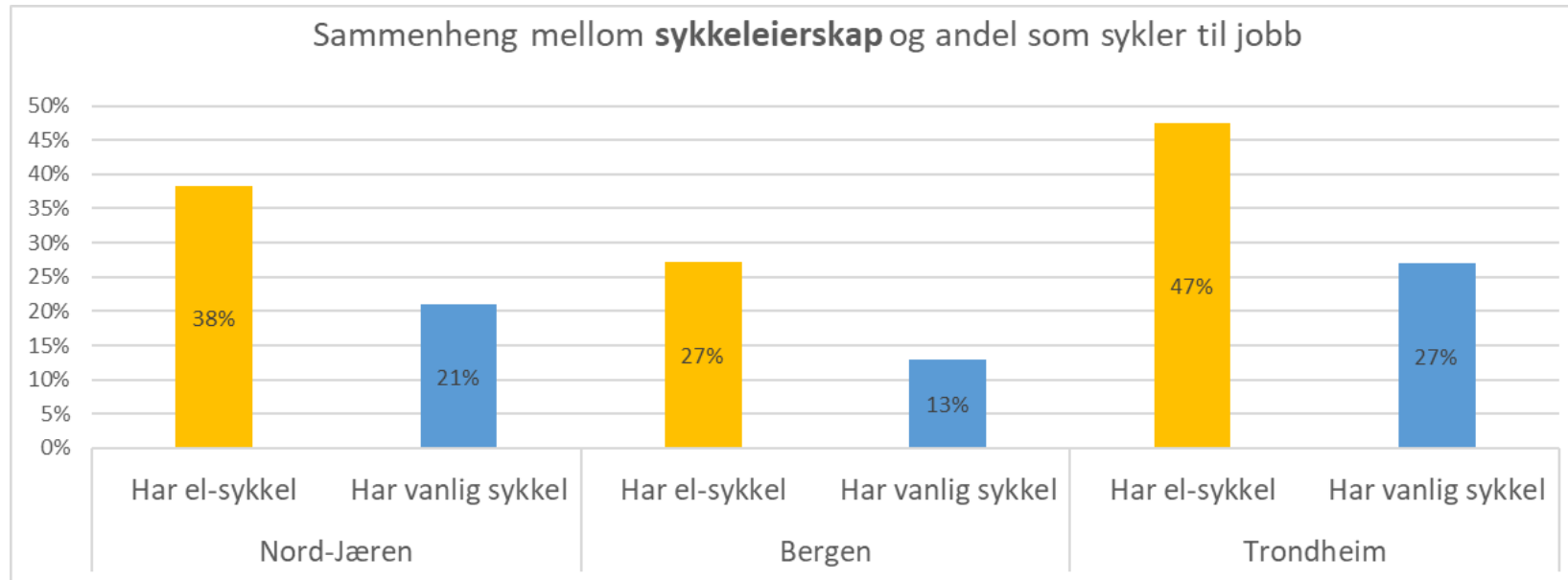
# Holdninger til endring av personbilbruk blant de som disponerer elsykkel og vanlig sykkel





# El-sykkeleierskap

	Har ikke sykkel	Har vanlig sykkel	Har elsykkel	Har vanlig og elsykkel
<b>Nord-Jæren</b>	25%	51%	14%	10%
<b>Bergen</b>	<b>42%</b>	46%	<b>8%</b>	<b>5%</b>
<b>Trondheim</b>	23%	<b>58%</b>	11%	8%



## EL-SYKKEL-EIERSKAP:

Øker andel syklende:


- 17 %-poeng på Nord-Jæren
- 14 %-poeng i Bergen
- 20 %-poeng i Trondheim

reduserer andel bilister:

- 9 %-poeng på Nord-Jæren
- 5 %-poeng i Bergen
- 6 %-poeng i Trondheim

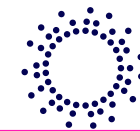
**Holdninger:**

**El-syklister er mer opptatt av å redusere bilbruk enn vanlige syklister**



# Tiltakspotensiale og kunnskapsbehov

# Potensialet for (større) tiltak 2024-2029



- Størst potensial
- Stort potensial
- Moderat potensial

Gjenstående potensial innenfor eksisterende virkemiddelbruk

	Nord-Jæren	Bergen	Trondheim
Parkering	Strengere parkeringsregime utenom Stavanger o. elbil	Økte Elbilsatser Bydeler. Offentlige virksomheter	Økte Elbilsatser Bydeler. Offentlige virksomheter
Bompenger	Innføre rushtidsavgift	Økte elbil satser og høyere månedstak	Økte elbil-satser
Kollektiv	Bussveien ferdigstillelse, HJH m/ parkeringsrestr.	Bybane Åsane	Trønderbanen, HJH?
Sykkel	Sykkelstamveiens siste etappe.	Sykkelstamveg Bergen (bare 1 etappe bygd)	Sykkelekspressvei
Samlet	Ferdigstilling av prosjekter og strengere regulering	Fortsatt utbygging hovedsykkelnett og noe på regulering og kollektiv	Sykkelsatsing. Mindre å hente på regulering og kollektiv.

# Noen kunnskapsbehov framover



## Sumvirkninger av tiltak

Analyse av konkurranseflatene (framkommelighet/pris) mellom reisemidler på utvalgte strekninger. Hvordan kan restriktive (parkering/bompenger) og positive virkemidler (kollektiv, sykkel, mikromobilitet) påvirke konkurranseforholdet?

## «Myke» Sykkeltiltak

Sykkelstamveger øker sykkelpotensialet. Hvordan kan økonomisk støtte til el-sykkelkjøp, billig el-sykkel-leasing, km-støtte til de som sykler til jobb og bysykkel koblet til kollektivbillett øke nytten av sykkel-infrastrukturinvesteringene?

## Hjemmekontor

Pandemien endret bruk av hjemmekontor fundamentalt. Hvilken betydning har bompengenivået og kollektivtilbudet for bruk av hjemmekontor? Fører økt bruk av hjemmekontor til flere fritidsreiser?

## Mobilitet og helse

Arbeidsplasser er viktige arenaer for å påvirke reiseatferd. Hvordan kan endring av reiseatferd inkluderes som et helsefremmende tiltak hos virksomheter som satser på sunne og friske medarbeidere og rapporterer på FNs bærekraftsmål?

# Forskererteam



Raymond Pritchard  
Ingeniør (PhD) (Stavanger)



Einar Leknes  
Planlegger/Dr.ing.  
(Stavanger)



Stian B. Bayer  
Økonom (Bergen)

## BÆREKRAFTIG MOBILITET

Byenes transport politikk. Effekter av bomringer, parkeringsrestriksjoner og infrastrukturinvesteringer på reisevanene



Julie Runde Krogstad  
Statsviter (Kristiansand)



Ida Vikøren Andersen  
Medieviter (PhD) (Bergen)



Helga Birgit Bjørnara  
Folkehelse (PhD) (Kristiansand)



Daniela Müller-Eie  
Planlegger (PhD) (Stavanger)

Alle rapporter finner man på: [bymobilitet.norceprosjekt.no](http://bymobilitet.norceprosjekt.no)

**Takk for oss!**



Einar Leknes (prosjektleder)  
[eile@norce-research.no](mailto:eile@norce-research.no)

Stian Brosvik Bayer  
[stba@norce-research.no](mailto:stba@norce-research.no)