



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/1948-

8. juni 2020

Oppfølging av bompengeavtalen fra 2019 - videreutviklet nullvekstmål

Jeg viser til bompengeavtalen fra 2019 der det ble lagt til grunn at regjeringen tar sikte på å fastsette et videreutviklet nullvekstmål med fokus på reduserte utslipp (lokale utslipp og klimagassutslipp), støy, fremkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt. I dette brevet redegjøres det for endringene som vil gjelde det videre arbeidet med byvekstavtaler i de ni største byområdene.

Justert målformulering

Fram til nå har målformuleringen for byområdene vært at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Dette målet ivaretar både hensyn til lokal luftforurensning og klimagassutslipp, støy, framkommelighet og arealbruk.

Den nye målformuleringen er tydeligere på hvilke hensyn som ligger til grunn, men viderefører samtidig målet om nullvekst i persontransport med bil. Det skal legges til grunn følgende mål: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Flere byområder har lokale målsettinger for utviklingen i personbiltrafikken som er mer ambisiøse enn nullvekstmålet. Staten er positiv til forsterkede mål, men i forhandlingene om avtalene legges det definerte nullvekstmålet til grunn.

Målemetodikk

I gjeldende indikatorsett for byvekstavtalene er det to likestilte målindikatorer: trafikkarbeid (antall kjøretøykilometer med personbil) og årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (ÅDT, dvs. gjennomsnittlig antall kjøretøy pr døgn i løpet av året). Trafikkarbeidet måles innenfor hele avtaleområdet gjennom reisevaneundersøkelser (RVU). Dette er et mål på omfanget av

trafikken og tar høyde for reisenes lengde, som igjen påvirker klimagassutslippene. ÅDT måles i tellepunkter som i all hovedsak ligger på sentrale innfartsårer og i selve byområdet.

Klimagassutslippene vil bli redusert som følge av innfasingen av nullutslippskjøretøy. Det er imidlertid lenge til hele kjøretøyparken er nullutslipp. I 2030 er det anslått at omtrent halvparten av kjøretøyparken kan være nullutslipp dersom vi oppnår målsettingene i Nasjonal transportplan 2018-2029 om innfasing av nullutslippskjøretøy.

Utfordringer knyttet til kø, støy, lokal luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk forsvinner ikke med nullutslippskjøretøy. Antallet kjøretøy på veiene er en avgjørende faktor. Trafikkveksten bør derfor begrenses der den er et reelt problem. Trafikktellinger fanger opp dette på en treffsikker måte, og dette vil være hovedindikatoren for oppfølgingen av det videreutviklede nullvekstmålet. Reisevaneundersøkelsene gir verdifull informasjon om transportutvikling og befolkningens reisevaner, og er et nyttig verktøy for å følge utvikling av trafikken særlig i ytre del av byområdene. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

For å sikre at klimamålene for transportsektoren nås er en rask innfasing av nullutslippskjøretøy viktig i hele byområdet. Partene bør utvikle indikatorer for å måle innfasing av nullutslippskjøretøy.

Soneinndeling

Det åpnes for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede. De lokale partene skal selv være med på å definere om det er hensiktsmessig med en soneinndeling for avtaleområdet. Hvis de ikke ønsker soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler. Det vil ikke være mulig å kombinere gammel og ny modell.

Soneinndelingen må vurderes i hvert enkelt byområde. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen. Her bør det være et større antall tellepunkter. Den midtre sonen utgjør i hovedtrekk området mellom indre sone og andre prioriterte vekstområder (f.eks. stasjonsbyer/knutepunkter) innenfor avtaleområdet slik de er definert i regionale/interkommunale planer, og ellers der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Dette er områder med høy transportetterspørsel. Her bør det plasseres tellepunkter på sentrale innfartsårer med store pendlerstrømmer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene.

Den ytre sonen vil omfatte mer spredtbygde strøk, der det ikke er samme grunnlag for å bygge ut et godt kollektivtilbud, og der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede. Biltrafikken vil være av et mindre omfang, noe som gir begrenset belastning på lokalmiljøet, og den utgjør en marginal del av den samlede trafikken i avtaleområdet. Her vil det ikke være naturlig å plassere tellepunkter, men trafikkutviklingen i avtaleområdet som helhet vil følges ved hjelp av reisevaneundersøkelser. På sikt kan det vurderes om det er behov for å følge trafikkutviklingen også i disse områdene gjennom tellepunkter.

Når man ikke måler trafikken i ytre deler av byområdet gjennom tellepunkter, blir det enda viktigere at det føres en effektiv arealbruk som bygger opp under kollektivknutepunktene og stimulerer til overgang fra bil til kollektivtransport inn til byene, som fremmer sykling og gange i hele byområdet, samt ivaretar gode og levende lokalsamfunn også i de ytre delene av byområdene. Det skal etableres et tilstrekkelig system for trafikkmåling, men det bør baseres på eksisterende infrastruktur der det er mulig.

Videre oppfølging

Oppsummert vil Samferdselsdepartementet legge følgende til grunn i det videre arbeidet med byvekstavtalene:

- Det innføres et nytt overordnet mål: "I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."
- Trafikkutviklingen måles i tellepunkter (ÅDT). Dette er hovedindikator for måloppnåelse. Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) er støtteindikator for å følge trafikkutviklingen innenfor hele avtaleområdet. Indikator for innfasing av nullutslippkjøretøy inngår der dette er utarbeidet.
- Innenfor avtaleområdet innføres det soner for oppfølging av målet. Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen med et større antall tellepunkter. I den midtre sonen mellom den mest sentrale delen av byområdet og definerte vekstområder plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene. Begge sonene utgjør områder der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan.
- Inndeling i soner og plassering av tellepunkter i det enkelte avtaleområde avklares gjennom forhandlinger om byvekstavtaler i tråd med føringene i punktene over. Regional plan vil være et viktig grunnlag.

Samferdselsdepartementet vil fastsette mandat for forhandlingene som omtalt i siste strekpunkt, i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet.

I supplerende tildelingsbrev nr. 10 til Statens vegvesen har Samferdselsdepartementet bedt om at Statens vegvesen følger dette opp i det videre arbeidet med byvekstavtaler i de ni største byområdene. Departementet vil ha en nærmere dialog med Statens vegvesen om videre prosess.

Med hilsen



Knut Arild Hareide

Kopi
Fylkesmannen i Agder
Fylkesmannen i Oslo og Viken
Fylkesmannen i Rogaland
Fylkesmannen i Troms og Finnmark
Fylkesmannen i Trøndelag
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Fylkesmannen i Vestland
Jernbanedirektoratet
Klima- og miljødepartementet
Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Statens vegvesen

Adresseliste
Agder fylkeskommune
Alver kommune
Askøy kommune
Bamble kommune
Bergen kommune
Bjørnafjorden kommune
Bærum kommune
Drammen kommune
Fredrikstad kommune
Kongsberg kommune
Kristiansand kommune
Lier kommune
Lillestrøm kommune
Malvik kommune
Melhus kommune
Nordre Follo kommune
Oslo kommune - Byrådsavdeling for miljø
og samferdsel
Porsgrunn kommune
Randaberg kommune
Rogaland fylkeskommune
Sandnes kommune
Sarpsborg kommune
Siljan kommune
Skien kommune
Sola kommune
Stavanger kommune
Stjørdal kommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Tromsø kommune
Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Vestfold og Telemark fylkeskommune
Vestland fylkeskommune
Viken fylkeskommune
Øvre Eiker kommune
Øygarden kommune

