



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

19/2584-20

8. juni 2020

## Supplerende tildelingsbrev nr. 10 - Oppfølging av bompengeavtalen fra 2019 - Videreutviklet nullvekstmål

Vi 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, framkommelighet og arealbruk innen utgangen av 2019. I tildelingsbrevet for 2020 framgår det at Statens vegvesen skal legge det videreutviklede målet til grunn for sitt arbeid når det er avklart. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt. I dette brevet redegjøres det for hvordan Statens vegvesen skal følge dette opp i 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.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Mari Braaten  
Larsen  
22 24 83 56

## **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 reisesenes 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 transportterspørsel. 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 ber Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen legger følgende til grunn i sitt videre arbeid 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 infartsårer 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. Vi vil ha en nærmere dialog med Statens vegvesen om videre prosess.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)  
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Kopi  
Jernbanedirektoratet  
Klima- og miljødepartementet  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Riksrevisjonen