



Statens vegvesen

Notat

Vedlegg nr. 2

Til: Styringsgruppen for Miljøløftet
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler: Sari Wallberg og Alberte Ruud
Tlf saksbeh.:
Vår dato: 25. august 2020

Sak 48/20 Videreutviklet nullvekstmål

I bompengeavtalen fra 2019 ble det 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. En justert målformulering og nye føringer for målemetodikk er nå fastsatt.

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.*

I brevet fra departementet fremholdes det at utfordringer knyttet til kø, støy, lokal luftforurensning og arealkonflikter som følge av biltrafikk ikke forsvinner med nullutslippskjøretøy selv om klimagassutslippene vil bli redusert som følge av innfasingen av utslippsfrie kjøretøy. Etter Statens vegvesens vurdering er et nullvekstmål for personbiltrafikken en forutsetning for mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og regionsentre, uavhengig av innfasing av nullutslippskjøretøy. Dette ivaretas med det videreutviklede nullvekstmålet.

Målemetodikk, soneinndeling og indikator for nullutslippskjøretøy

I gjeldende indikatorsett for byvekstavtalene er det to likestilte målindikatorer: trafikkarbeid (antall kjøretøykilometer med personbil beregnet ved bruk av reisevaneundersøkelsen) og årsdøgntrafikk for lette kjøretøy (vist gjennom byindeksen).

Det er nå fastsatt at trafikkteLLinger (byindeksen) skal 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 i hele avtaleområdet. Trafikkarbeid skal derfor inngå som støtteindikator.

I tillegg åpnes det for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner slik at måloppnåelsen følges opp der hensynene bak nullvekstmålet er til stede, se vedlagte brev.

Den mest sentrale delen av byområdet utgjør den indre sonen med et større antall tellepunkter, i den midtre sonen plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene. Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan.

Det er lagt opp til at soneinndelingen skal vurderes i hvert enkelt byområde. Etter Statens vegvesens vurdering kan en slik soneinndeling i noen av byområdene ivareta at fordelingen av investeringsmidlene i byvekstavtalene i hovedsak tilfaller de delene av avtaleområdet der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede. De lokale partene skal selv være med på å definere om det er hensiktsmessig med en soneinndeling for avtaleområdet. Vi anbefaler at AKG foretar en nærmere vurdering av behovet for soneinndeling, med sikte på å legge fram en sak i neste styringsgruppemøte. Hvis lokale parter ikke ønsker en slik soneinndeling, skal avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler. Vi understreker at den endrede målformuleringen skal gjelde alle byområder, uavhengig av innføring av soneinndeling.

For å sikre at klimamålene for transportsektoren nås er en rask innfasing av nullutslippskjøretøy viktig i hele byområdet, og departementet ber om at det rapporteres på innfasing av slike kjøretøy. Statens vegvesen anbefaler at dette følges opp ved at andel nullutslippskjøretøy gjennom bomringen inngår som en del av byvekstavtalerapporteringen.

Forslag til konklusjon

Styringsgruppen slutter seg til følgende:

- Følgende mål legges til grunn i byvekstavtalen for Bergensområdet: *"I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."*
- Byindeksen skal være hovedindikator for måloppnåelse.
- Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) skal inngå som støtteindikator for å følge reisemiddelfordelig og turenens lengdeinnenfor hele avtaleområdet.
- I rapporteringen av byvekstavtalen skal følgende indikator for innfasing av nullutslippskjøretøy inngå: *Andel lette kjøretøy gjennom bomstasjonene som er nullutslippskjøretøy.*
- AKG bes foreta en nærmere vurdering av behovet for soneinndeling, med sikte på å legge fram en sak i neste møte i Styringsgruppen.