



# Statens vegvesen

## Notat

**Til:** Styringsgruppen for Bymiljøpakken  
**Fra:** Statens vegvesen  
**Kopi til:**

**Saksbehandler:** Sari Wallberg og Alberte Ruud  
**Tlf saksbeh.**  
**Vår dato:** 28. oktober 2020

## 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 gjelder også omvendt: effektiv arealbruk er en forutsetning for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Dette ivaretas med det videreutviklede nullvekstmålet.

### Målemetodikk

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.

### Soneinndeling

Det er åpnet for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner, se vedlagte brev. Det er lagt opp til at soneinndelingen skal vurderes i hvert enkelt byområde.

Fra 2020 ble avtaleområdet på Nord-Jæren utvidet som følge av kommunesammenslåinger. Kommunene Finnøy, Rennesøy og Forsand, som fra 2020 ble slått sammen med hhv. Stavanger og Sandnes kommuner, kan ikke naturlig kalles byområder. Arealene som før 1.1.2020 utgjorde disse kommunene omfattes derfor ikke av nullvekstmålet (jf. brev fra SD datert 31. oktober 2018). Etter Statens vegvesens vurdering er dermed hensynet til de ytre sonene allerede ivaretatt. Det er derfor ikke hensiktsmessig med en soneinndeling på Nord-Jæren.

Vi understreker at den endrede målformuleringen skal gjelde, uavhengig av innføring av soneinndeling.

### Indikator for nullutslippskjøretøy

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 Nord-Jæren: *"I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange."*
- Det videreutviklede nullvekstmålet medfører ikke behov for reforhandling av den inngåtte byvekstavtalen.
- Byindeksen skal være hovedindikator for måloppnåelse.
- Trafikkarbeid målt ved reisevaneundersøkelser (RVU) skal inngå som støtteindikator for å følge reisemiddelfordelig og turenes lengdeinnenfor hele avtaleområdet.
- Hensynet til soneinndeling anses å være ivaretatt ved at nullvekstmålet kun måles på grunnlag av kommunegrensene før 1.1.2020
- I rapporteringen av byvekstavtalen skal følgende indikator for innfasing av nullutslippskjøretøy inngå: *Andel lette kjøretøy gjennom bomstasjonene som er nullutslippskjøretøy.*