



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

19/172-5

08. mai 2019

Nasjonal transportplan 2022-2033: Oppdrag 5

Vi viser til brev av 28.03.2019 med oppdrag 3 der det ble varslet at Samferdselsdepartementet ville komme tilbake med et eget oppdrag for videre arbeid med byområdene som grunnlag for ny Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet gir med dette et felles oppdrag til Avinor AS, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Vegdirektoratet i tråd med dette. Samferdselsdepartementet legger vekt på at sentrale myndigheter som Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Sjøfartsdirektoratet, Norges vassdrags- og energidirektorat og Miljødirektoratet kan bidra med sin kompetanse inn i NTP-arbeidet, og ber om at disse og eventuelt andre aktører involveres på en hensiktsmessig måte.

Hensikten med oppdraget er å få virksomhetenes vurderinger av hvordan det overordnede målet for byvekstavgiftene bør innrettes og om gjeldende rammeverk for byvekstavgiftene er tilfredsstillende. Videre ønsker departementet en vurdering av målene om hhv. sykkelandel og tilnærmet nullutslipp i varedistribusjonen i byområdene, samt en vurdering av hvordan det kan legges til rette for god fremkommelighet og redusert miljøpåvirkning i mindre byområder.

Vi viser til arbeidet med den løpende nasjonale reisevaneundersøkelsen, der endelig datasett skal foreligge før sommeren. Resultatene fra undersøkelsen vil gi ny og verdifull informasjon om reisevanene i byområdene, og dermed bli et viktig grunnlag for vurderingene i dette oppdraget.

Videreutvikling av nullvekstmål for persontransport med bil i ny NTP

I NTP 2018-2029 er nullvekstmålet for persontransport med bil vurdert som viktig både av hensyn til god fremkommelighet og effektiv arealbruk, investeringsbehov i byområdene, og

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

for å redusere klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy. Det er behov for mer kunnskap knyttet til effektene av nullvekstmålet på disse områdene.

I tråd med Granavolden-plattformen vil regjeringen videreutvikle nullvekstmålet i forbindelse med neste NTP, i tråd med teknologiutviklingen med vekt på å redusere utslippene.

Det skjer nå en rask elektrifisering av kjøretøyparken, særlig for personbiler. Dette trekker i retning av at klimagassutslippene fra bytransporten kan bli redusert fremover.

Det ventes at teknologisk utvikling, nye forretningsmodeller, fremvekst av smarte byer og kommuner og nye mobilitetsløsninger vil få økende innvirkning i neste planperiode. Dette kan gi bedre utnyttelse av kapasiteten i transportsystemet i byene, og påvirke behovet for nye investeringer og omdisponering av areal til samferdselsformål i tett befolkede områder.

Samtidig kan nye løsninger gjøre biltransport mer tilgjengelig og attraktivt på bekostning av kollektivtransport, sykling og gange. Samlet sett er det usikkert hvordan utviklingen vil påvirke mobiliteten, arealbruken, lokal luftforurensning, støyplager og klimagassutslippene i byområdene. Samtidig vil arealplanleggingen i byområdene kunne påvirke behovet for å bruke personbil og mulighetene for å bruke kollektivtransport, sykle og gå.

Med utgangspunkt i gjeldende formulering av nullvekstmålet ber Samferdselsdepartementet om at virksomhetene vurderer hvordan nullvekstmålet kan videreutvikles i neste NTP, i tråd med teknologiutviklingen med vekt på å redusere utslippene. Teknologiutviklingen kan både omfatte drivstoffteknologi og nye teknologiske løsninger som kan påvirke kapasitetsutnyttelsen i transportsystemet.

I vurderingen kan følgende elementer være relevante (listen er ikke uttømmende):

- Hva er utslippene fra veitransport i de ni største byområdene i dag og hva er forventet utvikling fremover, med og uten nullvekst for persontransport med bil?
- Hva er forventet trafikkutvikling i de ni største byområdene fremover, med og uten nullvekst for persontransport med bil? Hvordan vil dette påvirke fremkommeligheten i byområdene?
- Hvordan vil arealpolitikken påvirke trafikkutviklingen i byområdene?
- I NTP 2018-2029 er gjennomgangstrafikk og nærings- og nyttetransport unntatt fra nullvekstmålet, mens all persontransport med bil uavhengig av drivstoffteknologi er inkludert. Tilsier teknologiutviklingen og hensynet til utslippsreduksjoner (klimagasser og lokale utslipp som svevestøv og NO_x) at målet bør omformuleres? Hvilke konsekvenser vil det kunne ha for andre viktige mål i transportpolitikken som fremkommelighet?
- Nullvekstmålet følges i dag opp gjennom avtaler i de ni største byområdene. Transport- og miljøutfordringene i disse byområdene varierer. Er det ut fra ventet befolkningsvekst eller andre hensyn grunnlag for å differensiere målformuleringen mellom ulike grupper av byområder? Evt. i hvilken retning?

- Vi har så langt begrensede erfaringer med indikatorsettet som brukes i oppfølgingen av byvekstavtalene. Vi ber likevel om at virksomhetene på et overordnet nivå vurderer om gjeldende indikatorer er et godt verktøy for å følge opp måloppnåelsen fremover, og ev. foreslå endringer. Dette må ses i lys av ev. forslag til justeringer av målet, jf. kulepunktene over.

Gjennomgang av rammeverket for byvekstavtalene

Oppfølgingen av nullvekstmålet i de ni største byområdene skjer i hovedsak gjennom byveksttaler. Samferdselsdepartementet ber om at virksomhetene vurderer og eventuelt foreslår endringer i rammeverket og retningslinjene for byvekstavtalene på bakgrunn av:

- erfaringer som er gjort i arbeidet med byveksttaler som integrerer areal og transport, så langt og andre relevante forhold som har endret seg siden ordningen ble innført.
- Det må vurderes om det er åpenbare svakheter i det rammeverket som er etablert, samt hva som er spesielt viktige bevaringspunkter. Videre må det vurderes om dagens styringssystem er hensiktsmessig også i de fem mindre byområdene som er omfattet av ordningen.
- utviklingstrekk innen teknologi og nye forretningsmodeller, og endringer dette kan medføre for transportpolitikken i byområdene.
- økte krav til kostnadsstyring og -kontroll i transportsektoren.
- at nullvekstmålet følges opp innenfor avtaleområdet for hver enkelt byveksttale, som det nå er aktuelt å utvide i flere byområder. Er gjeldende geografiske avgrensninger hensiktsmessig ut fra utfordringsbildet virksomhetene ser i byområdene?

Oppfølging av 50/50-prosjektene

Regjeringen legger til grunn at staten skal bidra med 50 pst. finansiering av store kollektivtransportprosjekter i de største byene. I det videre arbeidet med NTP og byvekstavtalene må de fem 50/50-prosjektene følges opp tett både mht. fremdrift og kostnadsutvikling.

Effektiv ressursbruk i byvekstavtalene

Det er viktig at midlene i byvekstavtalene benyttes kostnadseffektivt, jf. oppdrag 1 *Mer infrastruktur for pengene*. Ordningen bør gi berørte aktører incentiver til å prioritere mellom prosjekter innenfor et begrenset økonomisk handlingsrom. Samferdselsdepartementet ber derfor virksomhetene vurdere hvordan finansieringen av transport i byområdene bedre kan legge rette for incentiver til prioritering av tiltak etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kan også gjelde drift av kollektivtransport.

Med bl.a. vekt på erfaringer fra tidligere inngåtte avtaler med byområdene, ber vi videre virksomhetene vurdere hvordan byvekstavtalene kan innrettes for at belønningsmidlene i større grad skal gi incentiver til måloppnåelse.

Ev. endringsforslag må ta utgangspunkt i dagens ansvarsdeling, og det må godtgjøres at det som foreslås er kostnadseffektivt og gir høy samfunnsnytte. Teknologisk utvikling og hvordan det vil kunne påvirke investeringsbehovet, driftsutgifter og valg av løsninger i byområdene må inngå i vurderingene.

Mål om sykkelandel

Regjeringen har flere mål for transportpolitikken i byområdene. Et av dem er målet om at sykkelandelen i byområdene skal være 20 pst., noe som gitt dagens sykkelandel er svært ambisiøst. Vi ber om virksomhetenes faglige vurderinger av hvilke utfordringer en høyere sykkelandel vil kunne bidra til å løse, og om dagens mål er hensiktsmessig i så måte. Vi ber særlig om vurderinger knyttet til hvordan investeringer i sykkelinfrastruktur bidrar til å nå mål om framkommelighet, nullvekst i persontransport med bil og 50 pst. reduksjon i klimagassutslippene fra transportsektoren. Hvordan vil målet om sykkelandel påvirke mulighetene for å nå andre viktige transportpolitiske mål i byområdene?

Mål om tilnærmet nullutslipp fra varedistribusjon

Regjeringen har som mål at varedistribusjonen i de største bysentra skal skje med tilnærmet nullutslipp innen 2030. Vi viser i den forbindelse til brev av 17. september 2018 med bestilling av forslag til indikatorer for dette målet.

Vi ber om virksomhetenes faglige vurderinger av:

- status i dag mht. virkemidler, utslipp fra varedistribusjon i bysentra og antall kjøretøy som brukes til varedistribusjon i bysentra.
- en vurdering av hvor langt vi kommer i retning av å nå målet med dagens politikk og forventet teknologiutvikling.
- forslag til endringer i eksisterende eller nye lokale virkemidler og tiltak og en vurdering av hvor langt vi da kommer i retning av å nå målet.
- hvilke konsekvenser måloppnåelse vil ha for klimagassutslipp, framkommelighet og arealbruk.
- usikkerhet om teknologisk utvikling, og hvordan dette kan håndteres.

Definisjoner og avgrensninger som blir lagt til grunn for å besvare oppdraget må framgå.

Mindre byområder

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er ordningen med byvekstavtaler avgrenset til de ni største byområdene. I mindre byområder er ordinære bypakker med bompengefinansiering pekt på som et aktuelt virkemiddel for å finansiere transporttiltak. Dette forutsetter lokalt initiativ og vedtak.

Departementet vurderer det som lite hensiktsmessig å utvide ordningen med byvekstavtaler eller etablere/utvide andre tilskuddsordninger, som for eksempel belønningsordningen, til mindre byområder. Ordningen med byvekstavtaler krever store administrative og økonomiske ressurser, og de mindre byområdene vil ofte ha mer begrensede framkommelighets- og miljøutfordringer enn de større byene. Vi ber imidlertid virksomhetene

vurdere om og eventuelt hvordan det kan legges til rette for god mobilitet, fremkommelighet og samtidig redusert påvirkning på klima og lokalt miljø i mindre byområder, hvor det ikke er aktuelt å etablere byvekstavtaler. Det bør vurderes om lokale tiltak kan gi kostnadseffektiv måloppnåelse.

Videre prosess

Vi ber om et felles svar fra virksomhetene med frist **1. oktober 2019**. Vi ber om rask tilbakemelding hvis virksomhetene ser behov for å diskutere fristen som er satt.

Statens vegvesen har ansvar for å koordinere tilbakemeldingen. Der virksomhetene har ulike faglige vurderinger, ber vi om at dette kommer frem i svaret.

På bakgrunn av svaret fra virksomhetene vil departementet vurdere behovet for eventuelle supplerende oppdrag. Vi vil også komme tilbake med en ny bestilling om forslag til prioriteringer for arbeidet med byvekstavtalene i ny NTP.

Med hilsen

Tore Raasok (e.f.)
ekspedisjonssjef

Jan Fredrik Lund
prosjektleder

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Norges vassdrags- og energidirektorat
Sjøfartsdirektoratet

Adresseliste
Avinor AS
Jernbanedirektoratet
Kystverket hovedkontoret
Nye Veier AS
Vegdirektoratet