



Statens vegvesen



Soneinndeling

Styringsgruppemøte Miljøløftet 28. mai 2021

Malin Bismo Lerudsmoen, Statens vegvesen

Videreutvikling av nullvekstmålet - Brev fra SD 8. juni 2020

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.



Konsekvenser:

- Tydeliggjøring av hvilke hensyn som ligger til grunn (klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy)
- Justering av målemetodikk
 - Trafikktellinger (byindeks) skal være hovedindikator
 - Trafikkarbeid (med data fra reisevaneundersøkelsene) skal inngå som støtteindikator
- Endring av tellepunkter dersom lokale parter ønsker det
- **Endret soneinndeling dersom lokale parter ønsker det**

Soneinndeling

Det åpnes for at avtaleområdet kan deles opp i inntil tre ulike soner dersom lokale parter ønsker det.

- Sone 1 «Indre sone»: Den mest sentrale delen av byområdet med et større antall tellepunkter.
- Sone 2 «Midtre sone»: Mellom den mest sentrale delen av byområdet og definerte vekstområder plasseres det tellepunkter på sentrale innfartsårer samt i eller i nær tilknytning til vekstområdene.
- Sone 3: «Ytre sone» Den ytre sonen omfatter mer spredtbygde strøk, **der det kan godtgjøres at hensynene bak nullvekstmålet ikke er tilstede gjennom regional plan**. Her vil det ikke være naturlig å plassere tellepunkter.

Hensikt:

- Legge til rette for at trafikken i hovedsak måles der hensynene bak nullvekstmålet er til stede – ***i sentrale byområdet, viktige innfartsårer og definerte vekstområder. (sone 1 og 2)***

Trafikkutviklingen i avtaleområdet som helhet vil følges ved hjelp av reisevaneundersøkelser. (vurdere behovet for tellepunkter på sikt)

Dagens praksis for oppfølging av nullvekstmålet

- Målet skal nås i løpet av avtaleperioden
- Årlig rapportering - skal brukes for å kunne justere virkemiddelbruken underveis dersom utviklingen går i feil retning
- Indikatorer for oppfølging av trafikkutviklingen:
 - **Byindeks (hovedindikator)**
 - Transportarbeid (støtteindikator)
- Andre indikatorer for oppfølging av byvekstavtaler:
 - Kollektivtransportreiser
 - Transportmiddelfordeling
 - Klimagassutslipp
 - Arealbruk
 - Parkering
- I tillegg kommer avtalespesifikke indikatorer



Geografisk avgrensning av nullvekstmålet

- **Avtaleområdet** skal følge kommunegrensene.
- **Nullvekstmålet** gjelder innenfor de geografiske grensene til det opprinnelig avtaleområdet, altså Bergen, Askøy, Lindås, Os og Fjell.
 - Nye arealer som ble en del av avtaleområdet fra 2020 grunnet kommunesammenslåinger (dvs. arealene som tidligere utgjorde kommunene Øygarden, Sund, Radøy, Meland og Fusa) omfattes ikke av nullvekstmålet. (jf. brev fra SD 31.10.18)



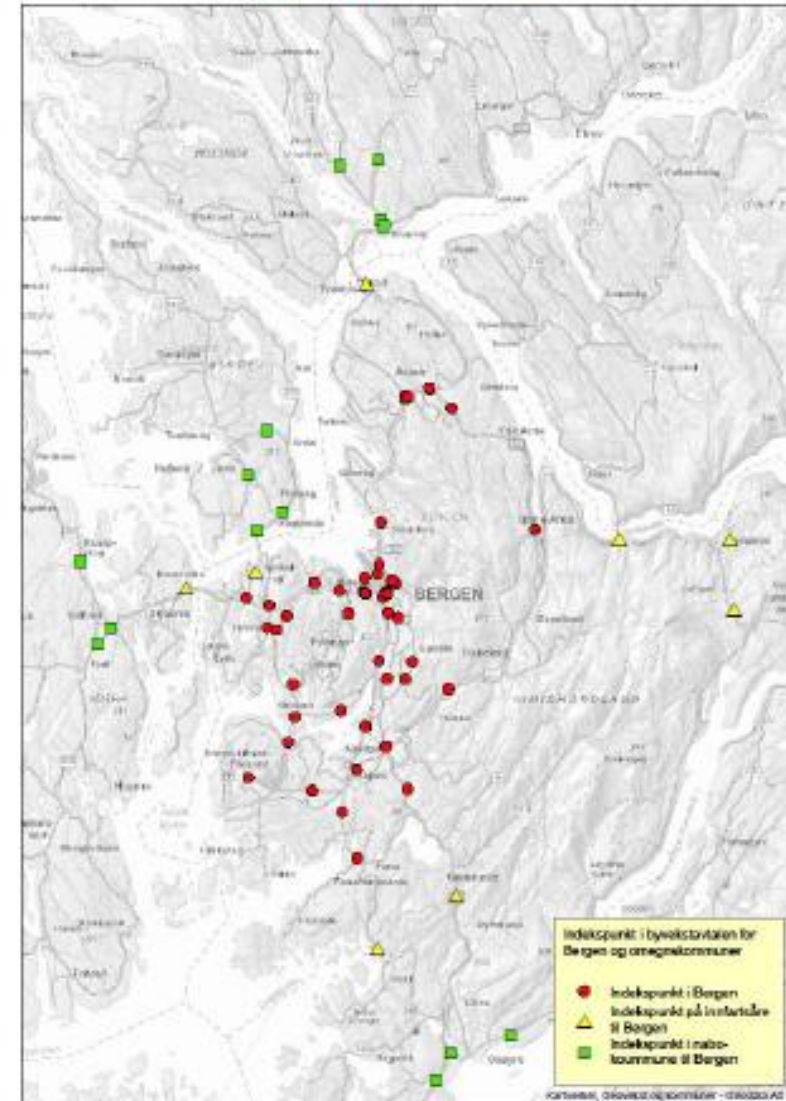
Trafikkutvikling gjennom tellepunkter (Byindeks)



Statens vegvesen

- Summen av bilkjøring i byområdet skal ikke øke
 - Det er samlet trafikk i tellepunktene som måles, ikke hvert punkt.
- Tellepunkter for trafikken skal unngås plassert der de åpenbart i stor grad fanger opp lokaltrafikk i områder som kobler lokale sentrum/tettsted sammen med områder med spredt bebyggelse.

VEDLEGG 4: Kart over trafikkregistreringspunkt som skal nyttast i avtaleområdet.



Trafikkregistreringspunkt skal nyttast som supplement til reisevaneundersøkingar (RVU'ar) og gje eit heilskapleg bilete av trafikkutviklinga for heile avtaleområdet. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeiding av trafikkundersøking og rapportering av resultat.

Soneinndeling – hva innebærer det i praksis?

- Endringen har (potensielt) konsekvenser kun måling av trafikkutvikling via tellepunkter (byindeks)
 - Tellepunkt kun i **sone 1 og 2** (der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede)
 - I **sone 3** (der det kan godtgjøres at nullvekstmålet ikke er til stede) vil det ikke være noen tellepunktBehovet vurderes på sikt.
- En slik soneinndeling kan ivareta at fordelingen av investeringsmidlene i byvekstavtalene i hovedsak tilfaller de delene av avtaleområdet der hensynene bak nullvekstmålet er tilstede.
- Trafikkutviklingen i avtaleområdet som helhet vil fremdeles følges ved hjelp av trafikkarbeid (kjkkm.) beregnet med reisevaneundersøkelser.
- Arealkravene vil fortsatt gjelde. Byvekstavtalene gir ikke strengere føringer enn gjeldende statlig politikk. Viktigheten av effektiv arealbruk presiseres i brevet 8. juni:

Når man ikke måler trafikken i ytterligere deler av avtaleområde 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.

Videre prosess

- Prosess videre dersom man ønsker å gå inn for soneinndeling:
 - Definerer av soner
 - Det skal etableres et tilstrekkelig system for trafikkmåling, men det bør baseres på eksisterende infrastruktur der det er mulig
 - Inndeling i soner og plassering av tellepunkter i det enkelte avtaleområde avklares gjennom forhandlinger. Regional plan vil være et viktig grunnlag.
- Hvis det ikke er ønskelig med soneinndeling
 - Avtalene følges opp på samme måte som i gjeldende/framforhandlede avtaler
 - Det vil ikke være mulig å kombinere gammel og ny modell

Forslag til vedtak

- Det etableres en arbeidsgruppe som skal vurdere soneinndeling fram mot reforhandling. Saken skal legges fram for styringsgruppen på nytt.