



Statens vegvesen

Til: Se adresseliste

HORDALAND FYLKESKOMMUNE	
Saknr. 201308902	Dok.nr. 1
8 7 NOV. 2013	
Arkivnr. 8-107	Saksh.
Eksp.	
U.off.	

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Alberte Marie Ruud -

Vår referanse:
2013/039158-008

Deres referanse:

Vår dato:
28.10.2013

Forslag til minimum indikatorsett som grunnlag for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler - til uttalelse

Bakgrunn

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 fikk Statens vegvesen i oppdrag å utvikle et minimumssett av relevante indikatorer som skal ligge til grunn for inngåelse av helhetlige bymiljøavtaler.

Herved sendes våre anbefalinger til uttalelse til adressater i vedlagte adresseliste. Forslagene er oppsummert i tabell 1. I det vedlagte notatet er indikatorene nærmere beskrevet og begrunnet.

Uttalelse til forslaget sendes:
Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Frist: Mandag 16. desember 2013.

Vi ønsker kommentarer på alle deler av forslaget, men spesielt ønsker vi synspunkter på:

- Skillet mellom målindikatorer og indikatorer knyttet til innsatsområder
- Indikatorenes relevans og datakvalitet
- Ansvarsfordeling for registrering/rapportering og utviklingsarbeidet for indikatorene
- Rapporteringsopplegg: rapporteringsfrekvens, rapporteringsform (database)

Prosess

Forslaget er utarbeidet av en arbeidsgruppe med fagpersoner fra ulike avdelinger i Vegdirektoratet og fra Jernbaneverket. Det er behandlet i etatsledermøtet i Statens vegvesen og i transportetatens styringsgruppe for arbeidet med Nasjonal transportplan. Etter planen oversendes anbefalingen til Samferdselsdepartementet ved årsskiftet 2013/2014.

Det er gjennomført et betydelig arbeid med å komme fram til et anbefalt indikatorsett, og en rekke fagpersoner i Statens vegvesen, Jernbaneverket, Miljødirektoratet og

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
0815 VADSO
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Miljøverndepartementet har vært involvert. I tillegg har vi invitert utredningsmiljøer (Transportøkonomisk institutt, Asplan Viak og Urbanet Analyse) til å komme med innspill til enkelte indikatorer.

Som en del av arbeidet er det gjennomført en møterunde med sju av byområdene som er med i Framtidens byer (Osloregionen, Bergensområdet, Trondheim, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nord-Jæren). På møtene har det deltatt fagpersoner fra Statens vegvesen sin region, kommunene og fylkeskommunene. Møter med de to øvrige Framtidens byer-byområdene (Tromsø og Nedre Glomma) vil bli gjennomført i november.

Grunnlag: Målet om at trafikkveksten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykling og gåing

Stortingsmelding 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2014 har fulgt opp Klimameldingens mål om at veksten i persontransporten skal tas av kollektivtransport, gåing og sykling i de store byområdene. Transportetatene og Avinor har blitt bedt av Samferdselsdepartementet om å foreslå en presisering og konkretisering av nullvekstmålet for personbiltrafikken. Transportetatenes anbefalinger oversendes Samferdselsdepartementet i disse dager, og innebærer følgende presiseringer:

- Målet gjelder persontransport. Personreiser i næringstransport (mobile tjenesteytere), lett næringstransport og godstransport holdes utenom målet om nullvekst.
- Det er et mål at bilparken skal bestå av en større andel elbiler eller andre lavutslippsbiler, men alle typer personbiler bør inngå i målet om nullvekst.
- Målet skal gjelde byområder som i stortingsmeldingen om NTP 2014-2023 er utpekt som aktuelle for bymiljøavtaler. Målet skal også gjelde flere områder ved en eventuell utvidelse av ordningen, og i tillegg legges til grunn i øvrige bypakker.
- Målet skal gjelde samlet for alle kommuner som omfattes av den enkelte avtale/bypakke.
- Trafikken på hele vegnettet skal inngå i avtalene/bypakkene. Gjennomgangstrafikk, dvs. trafikken som passerer uten start- og endepunkt i avtaleområdet, kan unntas. En betingelse er at andelen må kunne dokumenteres.
- Tidsperspektivet for måloppnåelse følger avtaleperioden for bymiljøavtalene. Graden av måloppnåelse følges opp som en del av porteføljestyringen. For avtaler som har et lengre tidsperspektiv revurderes målet etter ti år.

De nevnte presiseringene av nullvekstmålet ligger til grunn for forslaget om et minimum indikatorsett for oppfølging av bymiljøavtalene.

Prioritering av indikatorer

Prioriteringen av temaer og indikatorer er foreslått ut fra følgende kriterier (i prioritert rekkefølge):

1. De «svarer ut» målene med bymiljøavtalene, dvs. at:
 - Utviklingen (status) er relatert til et eller flere mål, eller
 - Virkemiddelbruken (tiltakene) gir indikasjoner på at byene er på vei mot måloppnåelse
2. Det eksisterer et rimelig godt datagrunnlag i dag, eller
3. Det er et arbeid på gang for å forbedre datagrunnlaget
4. Aktuelle indikatorer inngår i allerede etablert rapportering

Målet er at datagrunnlaget for de mest avgjørende indikatorene skal være på et tilfredsstillende nivå for alle avtaleparter, dvs. at de er basert på objektive måltall som ikke gir grunnlag for usikkerhet om utviklingen eller «forhandlinger» om måloppnåelse underveis i avtaleperioden.

Rollefordeling mellom indikatorene

I indikatorsettet er det skilt mellom 1) målindikatorer som gir informasjon om effektene/resultatene av bymiljøavtalene, 2) oppfølging av innsatsområdene i avtalene og 3) rapportering av øvrige NTP-mål som er relevante for byområdene. I tillegg anbefaler vi to referanseindikatorer – befolknings- og inntektsutviklingen- som begge er viktige referanserammer for å forklare trafikkutviklingen.

Målet om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, gåing og sykling er selve grunnlaget for bymiljøavtalene. Trafikkutviklingen er derfor den viktigste styringsindikatoren i det anbefalte indikatorsettet. Indikatoren for klimagassutslipp er viktig som målindikator fordi bymiljøavtalene er en del av klimaforliket.

Indikatorene for oppfølging av innsatsområder skal være et verktøy for å følge med på virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalene, og et grunnlag for å vurdere justeringer av virkemidlene i tiltaksporteføljen. I indikatorsettet for bymiljøavtaler er fremkommelighet for kollektivtransporten og universell utforming definert som innsatsområder, selv om de to områdene er fastsatt som hovedmål i NTP. Begrunnelsen er at økt fremkommelighet og universell utforming i bymiljøavtale-sammenheng er virkemidler for å nå hovedmålet; nullvekst i personbiltrafikken.

Selv om målet i klimaforliket er gitt størst vekt som grunnlag for bymiljøavtalene, må byene også ta hensyn til NTP-målene om trafiksikkerhet, lokal luftkvalitet og støy. Vi ønsker derfor en rapportering på disse målene, men de vil ikke inngå som en del av den konkrete oppfølgingen av bymiljøavtalene.

Om indikatorene knyttet til innsatsområdene

Et felles minimumssett av indikatorer knyttet til innsatsområder skal brukes som et verktøy å få et tydelig signal om status eller endring innenfor de mest sentrale virkemidlene. Hensikten med disse indikatorene er ikke å detaljstyre tiltakene som skal gjennomføres i avtaleperioden, men de skal være et verktøy for å følge med på virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalene. Indikatorene vil utgjøre et faglig grunnlag for å vurdere justeringer i virkemiddelbruken underveis dersom dette er nødvendig for å nå måloppnåelse.

De anbefalte indikatorene er utformet som et tall for en status, ikke som et tall for å vise endring. Fordelen med status-indikatorer er at det er enklere å bedømme om utviklingen fra et år til et annet er stor eller liten i forhold til totaltallet. For å kunne tolke status-indikatorene er man imidlertid avhengig av å ha et tall for statusen i referanseåret. I bymiljøavtalene vil det si året før avtalen iverksettes.

Vi har ikke vurdert felles mål for indikatorene knyttet til innsatsområder. Det vil være opp til avtalepartene hvorvidt slike mål er aktuelt som en del av forhandlingene om bymiljøavtaler.

Videre arbeid

Rapporteringsopplegg og oppfølgings-/finansieringsansvar

Partene som inngår avtale er forpliktet til å følge opp rapporteringen av indikatorsettet. Ansvarsfordeling (oppfølging og finansering) for hver indikator presiseres i avtaleteksten.

Det må arbeides videre med konkretisering av rapporteringssystem, rapporteringsopplegg og oppfølgingsansvar for indikatorene. Det må også utarbeides indikatorveiledere.

Rapportering bør skje i en felles database. Det forutsetter at dataene er tilgjengelige for alle parter ved behov.

Prioritering og finansiering av datautviklingsbehov

I anbefalingen om indikatorer er det angitt status for datagrunnlaget (1 = tilfredsstillende datagrunnlag i dag 2 = ok datagrunnlag i dag, men noe utviklingsarbeid må påregnes 3 = utviklingsarbeid pågår/må prioriteres 4 = utviklingsbehov / aktuell på sikt).

I sum gir punkt 2, 3 og 4 et stort ressursbehov.

Det videre utviklingsarbeidet må prioriteres ut fra hvilke indikatorer som er av størst betydning for oppfølging av bymiljøavtalene. I notatet beskriver vi utviklingsbehovet, men ser at det samlet sett er kostnads- og kapasitetskrevenende. Det må foretas en prioritering av utviklingsbehovet for indikatorene. Oppfølgingsansvar og finansiering av utviklingsarbeidet må klargjøres.

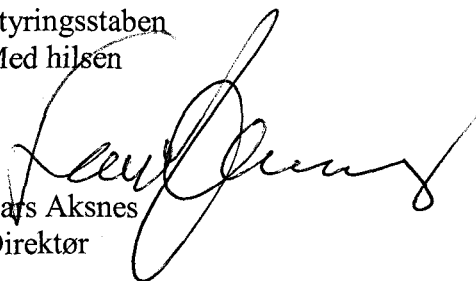
Rapporteringsfrekvens

Vi har foreløpig ikke tatt stilling til hvor hyppig de ulike indikatorene skal rapporteres. Rapporteringsfrekvens kan variere fra indikator til indikator; avhengig av hvor store endringer en kan forvente fra år til år. Vi vil gjerne ha tilbakemelding på hvor hyppig det er hensiktsmessig å rapportere de ulike indikatorene.

Styringsstaben

Med hilsen

Lars Aksnes
Direktør



Alberte Marie Ruud

Vedlegg

Tabell 1: Forslag til indikatorsett

Notat: Anbefaling om et felles minimum indikatorsett for bymiljøavtaler

Tabell 1: Oversikt over indikatorer som er foreslått og status for data

Status 1 = tilfredsstillende datagrunnlag i dag, 2 = ok datagrunnlag i dag, men noe utviklingsarbeid og/eller ekstra ressurser må påregnes, 3 = utviklingsarbeid pågår/må prioriteres og 4 = utviklingsbehov/ aktuell på sikt

INDIKATOR	STATUS
MÅLINDIKATORER	
Utvikling av persontransport	
Indikator 1: Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet **	2
Indikator 2: Endring i vegtrafikkindeksen for byområdet	2
Indikator 3: Endring i transportmiddel fordelingen**	2
Indikator 4: Endring i antall påstigninger i byområdet fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt	2
Klimagassutslipp	
Indikator: CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet	3
INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV INNSATSOMRÅDER	
Arealbruksutvikling	
Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet. * Personer per dekar, fordeling i et tredelt intervall: Høy tetthetsgrad (>xx personer/dekar), middels (<xx til >xx personer/dekar) lav (<xx og færre personer/dekar).	2
Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud Andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, definert som et visst antall avganger pr. time.	3
Bilrestriktive tiltak	
Indikator 1: Gjennomsnittspris for passering av bompengeringen (ev i/utenom rush for byområdene med rushtidsdifferensiering)	1
Indikator 2: Andel arbeidstagere med fast oppmøtested i bykommunen med gratis parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer**	2
Indikator 3: Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i SSB-sentrumssonen, hvorav 1. Antall parkeringsplasser med progressiv avgift over tid (dette må defineres) 2. Antall parkeringsplasser i forhold til antall arbeidsplasser (fra SSB-register)	4
Tilrettelegging for gående	
Indikator: Er det vedtatt en lokal gåstrategi i kommunen(e)? Ja/Nei (ev andel av kommunene i avtaleområdet som har gåstrategi)	1
Tilrettelegging for syklende	
Indikator: Antall km etablert hovednett for sykkeltrafikk	2
Framkommelighet for kollektivtransport	
Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport i rushtid på stamlinjenettet	2
Indikator 2: Antall kilometer kollektivfelt i byområdet	1
Kvalitet på kollektivtilbudet/universell utforming	
Indikator 1: Relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport	2
Indikator 2: Antall holdeplasser på stamlinjenettet som er universelt utformet /totalt antall holdeplasser på stamlinjenettet	3
Indikator 3: Antall viktige knutepunkt som er universelt utformet /totalt antall viktige knutepunkter på stamlinjenettet	3
Indikator 4: Utvikling i kapasitet i kollektivtrafikken	4

*Hvilke tettsteder som inngår presiseres i avtalen.

** Data fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)

Rapportering av øvrige NTP-mål

Som en del av bymiljøavtalene anbefales at det også rapporteres på status for andre NTP-mål som er relevante for byområdene. Dette gjelder følgende mål:

Trafikksikkerhet

Indikator 1: Antall drepte i byområdet fordelt på trafikantgrupper

Indikator 2: Antall hardt skadde i byområdet fordelt på trafikantgrupper

Ansvar: SVV

Lokal luftkvalitet

Indikator 1: Årsmiddelkonsentrasjon for NO₂ (verste målestasjon)

Indikator 2: Årsmiddelkonsentrasjon av PM₁₀ (verste målestasjon)

Ansvar: Kommunene/SVV

Støy

Indikator: Antall personer utsatt for innendørs støynivå over nasjonalt mål på 38 dB»

Ansvar: kommunene/SVV

Referanseindikatorer

Vi foreslår at det i tillegg rapporteres på to referanseindikatorer som bidrar til å forklare trafikkutviklingen:

- Indikator 1: Endring i realdisponibel inntekt per innbygger
- Indikator 2: Befolkningsutvikling

Det er et godt datagrunnlag for disse indikatorene i dag.

Adresseliste - uttalelse til forslag om minimum indikatorsett for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Rogaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Telemark fylkeskommune
Troms fylkeskommune
Vest-Agder fylkeskommune
Vestfold fylkeskommune
Østfold fylkeskommune
Oslo kommune
Bamble kommune
Porsgrunn kommune
Skien kommune
Siljan kommune
Fredrikstad kommune
Sarpsborg kommune
Kristiansand kommune
Sandnes kommune
Sola kommune
Randaberg kommune
Stavanger kommune
Drammen kommune
Kongsberg kommune
Lier kommune
Nedre Eiker kommune
Øvre Eiker kommune
Bergen kommune
Tromsø kommune
Trondheim kommune

Statens vegvesens regioner
(nord, midt, vest, sør og øst)
KS Kommunesektorens organisasjon
Helsedirektoratet
Miljødirektoratet

Kopi til:
Samferdselsdepartementet
Miljøverndepartementet
Jernbaneverket

OPPFØLGING AV HELHETLIGE BYMILJØAVTALER

**ANBEFALING OM ET FELLES MINIMUM INDIKATORSETT FOR
BYMILJØAVTALER. TIL UTTALELSE**

1. november 2013

Innhold

Innledning.....	5
Bakgrunn	5
Videre arbeid.....	5
Indikatorenes rolle	6
Indikatorsettet i bymiljøavtalene	6
Anbefalte målindikatorer	7
1. Utvikling av persontransport.....	7
Indikator 1: Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet (trafikkarbeidet).....	7
Indikator 2: Endring i vegtrafikkindeksen for byområdet	7
Indikator 3: Endring i transportmiddelfordelingen	7
Indikator 4: Endring i antall påstigninger i byområdet fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt.....	7
2. Klimagassutslipp.....	9
Indikator: CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) (inkl CO2, N2O CH4) i byområdet.....	9
Indikatorer for oppfølging av innsatsområder	10
3. Arealbruksutvikling.....	10
Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet.....	11
Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud	11
4. Bilrestriktive tiltak	12
Indikator 1: Gjennomsnittspris for passering av bompengeringen (ev i/utenom rush for byområdene med rushtidsdifferensiering)	12
Indikator 2: Andel arbeidstagere med fast oppmøtested i bykommunen med gratis parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer.....	12
Indikator 3: Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i SSB-sentrumssonen, hvorav - Antall parkeringsplasser med progressiv avgift over tid (dette må defineres) - Antall parkeringsplasser i forhold til antall arbeidsplasser (fra SSB-register)	12
5. Tilrettelegging for gående og syklende	14
Indikator gange: Er det vedtatt en lokal gåstrategi i kommunen. JA / NEI	14
Indikator sykkel: Antall km etablert hovednett for sykkeltrafikk.....	14
6. Framkommelighet for kollektivtransport.....	15
Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport i rushtid	15
Indikator 2: Antall kilometer kollektivfelt i byområdet.....	15
7. Kvalitet på kollektivtilbudet/universell utforming	16
Indikator 1: Relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport.....	16

Indikator 2: Antall holdeplasser på stamlinjenettet som er universelt utformet samt totalt antall holdeplasser på stamlinjenettet.....	16
Indikator 3: Antall viktige knutepunkt som er universelt utformet samt totalt antall knutepunkter på stamlinjenettet	16
Rapportering av øvrige NTP-mål	17
8. Trafikksikkerhet	18
Indikator 1: Antall drepte i byområdet fordelt på trafikantgrupper	18
Indikator 2: Antall hardt skadde i byområdet fordelt på trafikantgrupper.....	18
9. Lokal luftkvalitet	18
Indikator 1: Årsmiddelkonsentrasjon for NO2 (verste målestasjon)	18
Indikator 2: Årsmiddelkonsentrasjon av PM10 (verste målestasjon)	18
10. Støy.....	19
Indikator: Antall personer utsatt for innendørs støynivå over nasjonalt mål på 38 dB».....	19

Innledning

Bakgrunn

Bymiljøavtalene er et instrument for å sikre oppnåelse av målet i NTP om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. For å følge opp bymiljøavtalene er det derfor nødvendig med måltall som skal rapporteres av partene som inngår avtale. Statens vegvesen har fått i oppdrag å utvikle et minimumssett av relevante indikatorer for dette. Det er nedsatt en arbeidsgruppe med fagpersoner fra ulike avdelinger i Vegdirektoratet og med en representant fra Jernbaneverket. I dette vedlegget gjennomgås anbefalingene, med en kort beskrivelse og begrunnelse.

Det er ikke mulig å gi et helt korrekt bilde av status for hvert byområde på alle relevante faktorer som samtidig er oversiktlig og sammenlignbart. Hver indikator gir en liten del av virkelighetsbeskrivelsen, og det er mange komplekse sammenhenger som ikke fanges opp av indikatorene. Men indikatorsettet gir likevel en *antydning* om hvorvidt byområdene er på riktig vei når det gjelder å følge opp betingelsene i bymiljøavtalene. Et felles minimumssett av indikatorer skal brukes som et verktøy å få et tydelig signal om status eller endring innenfor de mest sentrale målene og innsatsområdene som er relevante for å nå målene i NTP. Indikatorer varsler og viser hvilke utviklingstrekk det er viktig å stimulere og hvilke det bør settes inn virkemidler mot.

Prioriteringen av temaer og indikatorer er foreslått ut fra følgende kriterier (i prioritert rekkefølge):

1. De «svarer ut» målene med bymiljøavtalene, dvs. at:
 - Utviklingen (status) er relatert til et eller flere mål, eller
 - Virkemiddelbruken (tiltakene) gir indikasjoner på at byene er på vei mot måloppnåelse
2. Det eksisterer et rimelig godt datagrunnlag i dag, eller
3. Det er et arbeid på gang for å forbedre datagrunnlaget
4. Aktuelle indikatorer inngår i allerede etablert rapportering

Det er gjort et betydelig arbeid med å komme fram til et anbefalt indikatorsett, og en rekke fagpersoner i Statens vegvesen, MilDir og MD har vært involvert. I tillegg har vi invitert utredningsmiljøer (Transportøkonomisk institutt, Asplan Viak og Urbanet Analyse) til å komme med innspill til enkelte indikatorer.

Videre arbeid

Det må arbeides videre med konkretisering av et rapporteringssystem, rapporteringsopplegg og oppfølgingsansvar for indikatorene. Det må også utarbeides indikatorveiledere.

Gjennom arbeidet med indikatorene har vi erkjent at det er et stort utviklingsbehov for å få et bedre datagrunnlag og mer treffsikre indikatorer. I notatet beskriver vi utviklingsbehovet, men ser at det samlet sett er svært kostnads- og kapasitetskrevenende. Vi foreslår derfor at det arbeides videre med å få en klar prioritering av utviklingsbehovet og en ansvarsfordeling mellom forvaltningsnivåene når det gjelder oppfølging av utviklingsarbeidet. Ansvar for dette arbeidet må avklares så snart som mulig.

Indikatorenes rolle

I indikatorsettet er det skilt mellom målindikatorer, som gir informasjon om effektene/ resultatene av bymiljøavtalene, oppfølging av innsatsområdene i avtalene og rapportering av øvrige NTP-mål som er relevante for byområdene. I tillegg foreslår vi to referanseindikatorer.

Målet om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel er selve grunnlaget for bymiljøavtalene. Trafikkutviklingen og transportmiddelfordelingen er derfor de viktigste styringsindikatorene i det anbefalte indikatorsettet. Indikatoren for klimagassutslipp er viktig som målindikator fordi bymiljøavtalene er en del av klimaforliket.

Indikatorene for oppfølging av innsatsområder skal være et verktøy for å følge med på virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalene, og et grunnlag for å vurdere justeringer av virkemidlene i tiltaksporteføljen.

I indikatorsettet for bymiljøavtaler er fremkommelighet for kollektivtransporten og universell utforming definert som innsatsområder, selv om de to områdene er fastsatt som hovedmål i NTP. Begrunnelsen er at økt fremkommelighet og universell utforming i bymiljøavtale-sammenheng er virkemidler for å nå hovedmålet; nullvekst i personbiltrafikken.

NTP-mål knyttet til trafiksikkerhet, lokal luftkvalitet og støy er relevante for byområdene selv om de ikke er direkte knyttet til bymiljøavtalene. Selv om målet i klimaforliket er gitt størst vekt som grunnlag for bymiljøavtalene, må byene også ta hensyn til disse målene. Vi ønsker derfor en rapportering på disse målene, men de vil ikke inngå som en del av den konkrete oppfølgingen av bymiljøavtalene. I tillegg anbefaler vi to referanseindikatorer – befolknings- og inntektsutviklingen – som begge er viktige referanserammer for å forklare trafikkutviklingen.

Indikatorsettet i bymiljøavtalene

Indikatorsettet for oppfølging av bymiljøavtalene har ikke til hensikt å detaljstyre tiltakene som skal gjennomføres i avtaleperioden, men skal være et verktøy for å følge med på virkemiddelbruken som ligger til grunn for avtalene. I bymiljøavtalene er derfor de anbefalte indikatorene utformet som et tall for status, ikke som et tall for å vise endring. Unntaket er trafikkutviklingen, som er den viktigste styringsindikatoren; for denne er det mest relevant å følge med på endringer.

Fordelen med status-indikatorer er at det er enklere å bedømme om utviklingen fra et år til et annet er stor eller liten i forhold til totaltallet. For å kunne tolke status-indikatorene er man imidlertid avhengig av å ha et tall for statusen i referanseåret. I bymiljøavtalene vil det si året før avtalen iverksettes.

Anbefalte målindikatorer

1. Utvikling av persontransport

Målet om at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel er selve grunnlaget for bymiljøavtalene. Vi anbefaler følgende fire indikatorer for å følge utviklingen av persontransporten:

Indikator 1: Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet (trafikkarbeidet).

Presisering: bilførerturer*reiselengde for turer som enten starter og/eller ender i det definerte byområdet.

Indikator 2: Endring i vegtrafikkindeksen for byområdet

Presisering: Endring i antall biler i de utvalgte registreringspunktene som ligger til grunn for vegtrafikkindeksen i hvert byområde.

Indikator 3: Endring i transportmiddelfordelingen

Presisering: endring av andel daglige reiser som foretas med hhv. bil, sykkel, til fots, med kollektivtransport, som bilpassasjer.

Indikator 4: Endring i antall påstigninger i byområdet fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt

Beskrivelse av indikatorene

Indikator 1 og 3: Reisevaneundersøkelser er datakilden for indikator 1 og 3. Det gjennomføres i dag en nasjonal reisevaneundersøkelse hvert fjerde år. Datainnsamling for den 7. reisevaneundersøkelsen pågår nå og vil sluttføres høsten 2014. Utvalget på nasjonalt nivå er på 10 000 respondenter, i tillegg er det et betydelig antall tilleggsutvalg i de største byområdene. Totalt utvalg på RVU2013 er i underkant av 60 000 respondenter.

Indikator 2: Reisevanedata er basert på selvoppgitte opplysninger, og for å få et fullstendig bilde av trafikkutviklingen er det nødvendig å supplere reisevanedata med objektive registreringer av trafikken.

Vegtrafikkindeksen består av nivå 1 registreringspunkter. Nivå 1-punktene er kontinuerlige, det vil si at de registrerer all trafikk alle døgn. Antall punkt som skal inngå i en vegtrafikkindeks er avhengig av geografisk avgrensning av avtaleområdet. Det er en fleksibilitet for hvilke punkter vi ønsker skal være med i indeksen for et gitt geografisk område. Dette betyr at det kan velges ut konkrete punkter som skal være med i det enkelte område for en bymiljøavtale.

I tillegg til data fra registreringspunkt vil registreringer i passeringer i bomringene inngå. For enkelte bomringer/bomstasjoner er det ikke etablert en avtale for at Statens vegvesen skal få tilgang til trafikkregistreringer. Datatilgang forutsetter at det etableres slike avtaler.

Indikator 4: Endring i antall påstigninger i byområdet fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt

Tall for antall påstigninger i byområdet kan i dag hentes fra kollektivtrafikkstatistikken til SSB. Det foreligger i dag ikke tall fordelt på transportform (buss, t-bane, trikk, tog), og byområdene i statistikken samsvarer ikke med aktuelle avgrensninger av kommuner som inngår i bymiljøavtalene. Det pågår derfor et utviklingsarbeid i regi av Samferdselsdepartementet, beskrevet i avsnittet under.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Reisevaneundersøkelser

Undersøkelser hvert fjerde år vil ikke være tilstrekkelig for å kunne følge opp bymiljøavtalene. Samferdselsdepartementet har bedt om en vurdering av behovet for hyppigere reisevaneundersøkelser. Vi har startet opp arbeidet med å se på mulighetene for hyppigere RVUer, og vil spesielt vurdere andre intervjuemetoder og mer målrettede intervjuer for å redusere kostnadene. Som en start har den tverretatlige RVU-gruppa invitert fagmiljøer i Skandinavia til å drøfte ulike forhold rundt fremtidige reisevaneundersøkelser. Vurderingene vil være basert på hovedpunktene

- Ulike metoder for datainnsamling og rekrutteringsopplegg – vurdering av kostnader, representativitet og datakvalitet
- Hvilke utvalgsstørrelser som er tilstrekkelig for å følge opp måloppnåelse i bymiljøavtalen

Resultatet av vurderingene vil være en del av beslutningsgrunnlaget for å vurdere de fremtidige reisevaneundersøkelsene.

Status: Vi har satt status 2 for de to indikatorene som har RVU som datakilde. RVU 2014 har et utvalg som er stort nok til at det kan brukes som datagrunnlag. Men vi har ikke avklart opplegg for og finansiering av eventuelle fremsitidige RVUer som gjennomføres hyppigere og med tilstrekkelig store utvalg.

Vegtrafikkindeks

Vi tar sikte på å få et tilstrekkelig registreringsgrunnlag i 2014, slik at vegtrafikkindeksene er operative fra 2015 med 2014 som referanseår.

En kartlegging av registreringspunktene i samarbeid med regionene viser at det er behov for å oppgradere en del nivå 1-punkter og etablere en del nye for å få mer pålitelige trafikk tall. Hvert byområde jobber med å etablere tilstrekkelig med punkter. Pr. dags dato er det for enkelte byområder ikke tilstrekkelig antall registreringspunkter for å kunne beregne en fullgod vegtrafikkindeks. Prioritering av etablering av registreringspunkter må gjennomføres av den enkelte region.

Status: Vi har satt status 2 fordi det gjenstår noe arbeid i enkelte regioner med avklaring av hvilke trafikkregistreringspunkter som skal inkluderes i vegtrafikkindeksen.

Kollektivtransportstatistikk

SSB publiserer tre forskjellige tall for passasjerer transportert med kollektive transportmidler; i kollektivstatistikken, i Innenlandske transportytelser og KOSTRA. Kostra viser kun tilskuddsberettiget,

rutegående kollektivtransport, mens kollektivstatistikken viser rutegående kollektivtransport inkl. skoleruter og ekspressbuss(langrutebuss).

Høsten 2013 gjennomfører Samferdselsdepartementet en kartlegging og systematisering av tilgjengelige data, samt en identifisering av svakheter og mangler ved det innhentede datamaterialet. Det er et stort behov for bedre, sammenlignbar statistikk i forbindelse med helhetlige bymiljøavtaler. I dag mangler antall påstigende i de ni største byområdene fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt. Områdene bør samsvare med de områdene som inngår i bymiljøavtaler/belønningsordningen.

Status: Vi har satt status 2 på denne indeksen grunnet SDs pågående arbeid beskrevet i avsnittet over.

2. Klimagassutslipp

Bymiljøavtalene er kommet i stand som resultat av Klimaforliket og klimameldingen. Siden klima er grunnlaget for målet i bymiljøavtalene er det essensielt å ha klimaindikatorer som følger utviklingen. Vi anbefaler følgende indikatorer:

Indikator: CO₂-utslipp fra vei (tonn CO₂ ekvivalenter) (inkl CO₂, N₂O CH₄) i byområdet

Beskrivelse av indikatoren

Indikatoren vil vise samlet utslipp av klimagasser fra vegtransport i området. Dette er den viktigste utslippskilden i om lag 60 prosent av kommunene i landet, men det er en del utfordringer med å fordele utslippene på kommune siden utslippene ikke kan relateres til fast geografisk område. Det forutsetter derfor tett kobling mellom inngangsdata fra trafikkregistreringspunkter og utslippsdata (sammensetning av kjøretøyparken/representativt reelt utslipp pr kjøretøy innen området etc). På bakgrunn av etterspørselen til lokalt fordelt klimastatistikk er det igangsatt en prosess for å reetablere denne statistikken (som ble stoppet i 2009) i den nasjonale statistikkbanken til SSB. Denne vil kun omfatte fylkesfordelt statistikk.

Det vil bli mulig å gjøre avtaler (2014) om uttak av kommunefordelt statistikk / analyser (ikke samme kravet til validitet) for kommunenivå. Det gir også rom for å slå flere kommuner som inngår i byavtaler sammen. Kommunefordelte analyser gir større rom for å inkludere lokale datakilder som supplerende bidrag (eierregistre av kjøretøy, lokalt drivstoffsalg, andel nullutslippsbiler mv). Indikatoren krever at man har oversikt over antall kjørte kilometer for kjøretøy i forskjellige kjøretøyklasser, og at man vet hvor mye hver type kjøretøy slipper ut.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

SSBs beregninger gjøres etter prinsippet "top-down", dvs. at man fordeler det beregnede totalutslippet i landet (basert på drivstofforbruket i hele landet) til fylkene på grunnlag fordelingsnøkler som uttrykker hvor utslippene skjer. Utslippene avstemmes slik at summen av utslippene i alle fylkene blir likt med det nasjonale utslippstallet for de aktuelle komponentene og kildene. De fylkesfordelte utslippstallene vil inngå som en del av den nasjonale utslippsstatistikken. Den fylkesfordelte statistikken vil omfatte om lag 95 % av klimagassutslippene i fylkene.

Vegdirektoratets trafikktegninger på riks- og fylkesveier er grunnlaget for fordelingen siden de angir tall for faktisk kjøring. Basert på trafikktegninger fra utvalgte riks- og fylkesveilenker, beregner Vegdirektoratet årsgjennsnittet (ÅDT) for alle riks- og fylkesveier i kommunen. På grunnlag av dette

og kjent veilengde i kommunen, beregner SSB trafikkarbeidet (vognkm) på riks- og fylkesveier i kommunen.

Utslippstallene på kommunenivå er mer usikre. Utslippsstatistikken for alle kommunene i et fylke kan ikke aggregeres og bli lik utslippet i fylkene. Årsaken til dette er at man ikke kan beregne alle utslippskilder på kommunenivå. Detaljer knyttet til utslipp fra vei på kommunenivå er ikke klare. Utslipp fra vei vil mest sannsynlig bli publisert for de største kommunene, men tallene for de minste kommunene er antageligvis for usikre til å bli publisert. Kommunene som er aktuelle for bymiljøavtaler er store kommuner, og vil derfor være en del av publiseringen. Når det gjelder bymiljøavtalene kan man slå sammen de aktuelle kommunene som hører sammen i et byområde for å få det rette klimagassutslippet.

Det er behov for å forbedre trafikkregistreringspunktene, særlig for kommunal veg. Trafikken på kommuneveier modellberegnes på grunnlag av stedfestet bosetting og næring langs kommuneveier og lengden på veiene. Der det finnes trafikktegninger brukes dette til å korrigere modellberegningene. Beregningene gir ikke grunnlag for å skille mellom lokal- og gjennomgangstrafikk på kommunenivå. Trafikkregistreringspunktene er imidlertid kjente, og det er derfor mulig å utvikle en metode for å beregne maksimal andel av trafikk som er gjennomgangstrafikk for en del veilenker.

Arbeidet som er satt i gang med lokal statistikk vil videreutvikles av Miljødirektoratet og Vegdirektoratet gjennom samarbeid med SSB. Forbedring av inngangsdata, kvalitet på tellinger særlig på kommunalt nett er en forutsetning.

Det vil også bli behov for bedre kunnskap om reelle utslipp fra kjøretøyene og kjøretøysammensetningen på ulike deler av veinettet.. Dette kan gjøres gjennom informasjon som er tilgjengelig i autopass-systemet dersom dette blir godkjent å bruke dette. Potensialet for innføring av ny teknologi i kjøretøyparken med lavt utslipp må også vurderes

Status: Vi har satt status 2 for denne indikatoren fordi det er behov for noe utviklingsarbeid. Finansering av uttak fordelt på byområder er ikke avklart.

Indikatorer for oppfølging av innsatsområder

3. Arealbruksutvikling

Arealbruksutviklingen er et av de viktigste innsatsområdene å følge opp i bymiljøavtalene. I beskrivelsen av byenes utfordringer i stortingsmeldingen legges det stor vekt på at arealbruk og transportomfang henger nøye sammen. Arealbruk er i stor grad førende for muligheten til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. Utbyggingsmønsteret er i sterk grad med på å påvirke folks reiser. Arealplanene styrer lokaliseringen av boliger, arbeidsplasser, handels- og servicesentre, offentlig infrastruktur som bane og veger, grønnstruktur, osv.

Vi anbefaler følgende indikatorer:

Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet.

Presisering: Personer per dekar, fordeling i et tredelt intervall: Høy tetthetsgrad (>xx personer/dekar), middels (<xx til >xx personer/dekar) lav (<xx og færre personer/dekar). Utvalget av tettsteder presiseres i avtaleteksten.

Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud

Presisering: Andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, definert som et visst antall avganger pr. time.

Beskrivelse av indikatorene

Indikator 1: Informasjonen som ligger til grunn for denne indikatoren kan hentes ved hjelp av GIS-analyser. Ved å sammenlikne utviklingen over tid, vil man kunne få god informasjon om endringer i befolkningstettheten, og om hvor stor del av veksten som skjer der den kommer over en viss kritisk masse for at kollektiv, sykkel og gange blir valgt som transportformer.

Det er ikke hensiktsmessig å følge utviklingen i hvert enkelt tettsted i hvert byområde. Det relevante for oppfølging av bymiljøavaleene er å få gjennomsnittstall for utviklingen i byområdenes mest sentrale tettsteder. Det betinger at man inkluderer de mest sentrale tettstedene, for eksempel utvalgt på grunnlag av klassifiseringer foretatt i en regional transport- og arealplan. Hvilke tettsteder som omfattes av indikatoren presiseres i avtaleteksten.

Indikator 2: GIS kan også brukes til å kartlegge hvor stor andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, som kan være definert som et visst antall avganger pr. time. F.eks. kan en kartlegge hvor stor del av nye boliger som ligger mindre enn 500 m fra et kollektivknutepunkt/holdeplass med et minstetall på antall avganger i timen i en retning.

Indikatoren forteller hvilken retning arealbruksutviklingen går i forhold til målet om å lokalisere boliger innenfor eksisterende tettsteder og med god kollektivtilgang. Ved å kombinere lokalisering innenfor tettsted og avstand fra kollektivknutepunkt utgår lokalisering i områder som med dårlig kollektivtilbud som i realiteten ikke er noe tettsted, men som kan omfattes av tettstedsdefinisjonen i dag. Over tid vil denne indikatoren vise en økende andel dersom det skjer utbygging av kollektivnett/økt frekvens samt at det vesentligste av boligbyggingen skjer innenfor 500 m fra holdeplass/kollektivknutepunkt.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

For å kunne ta i bruk de to foreslåtte indikatorene forutsettes det av det kan bli etablert en GIS-modell for de aktuelle byene. Det vesentligste av data synes å være tilgjengelig for dette. Mht. den betydelige bedring i utsagnskraft om utviklingen disse indikatorene kan gi oss, foreslår vi at det blir brukt ressurser for å etablere modeller med nødvendige data for alle de aktuelle byområdene.

Mht. indikator 2 kan en velge om avstanden skal måles i luftlinje eller langs veger og G/S-veger. Det siste forutsetter etablering av en ATP-modell.

Status: For indikator 1 har vi satt status 2 fordi det krever noe uttak av data og tilrettelegging for å få fram disse tallene for hvert byområde. Indikator 2 krever at det kodes et kollektivtilbud i GIS. Noen byområder har dette på plass i dag, men ikke alle. Status for indikator 2 er derfor satt til 3.

4. Bilrestriktive tiltak

Tilgjengelighet til bil i byområdene er en av de viktigste driverne for bilbruk, og således en av de viktigste barrierene mot å nå målet om nullvekst i biltrafikken. Oppfølging av byområdenes virkemidler på dette området bør derfor prioriteres høyt. I beskrivelsen av rammeverk og forutsetninger for bymiljøavtalene i stortingsmeldingen om NTP (boks 9.1) står det at restriktive tiltak mot bilbruk må være avklart ved inngåelse av avtale.

Restriksjoner mot bilbruk kan enten dreie seg om å bruke prismekanismer eller å begrense biltilgjengeligheten ved å redusere antall parkeringsplasser eller stenge gater for biltrafikk i sentrum. Forhold som kommunene ikke har mulighet til å påvirke, som bilhold og bensinavgifter, er ikke aktuelle som indikatorer. Vi foreslår at byområdene rapporterer på to innsatsområder: parkering og kostnader for passering av bomring.

Indikator 1: Gjennomsnittspris for passering av bompengeringen (ev i/utenom rush for byområdene med rushtidsdifferensiering)

Indikator 2: Andel arbeidstagere med fast oppmøtested i bykommunen med gratis parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer

Indikator 3: Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i SSB-sentrumssonen, hvorav

- Antall parkeringsplasser med progressiv avgift over tid (dette må defineres)

- Antall parkeringsplasser i forhold til antall arbeidsplasser (fra SSB-register)

Beskrivelse av indikatorene

Indikator 1: Bompenger i byområdene har primært til hensikt å skaffe inntekter til veg- og kollektivprosjekter, men denne formen for trafikantbetaling har også en trafikkbegrensende effekt. Vi foreslår at avgiftsnivå på bompengepasseringer brukes som indikasjon på nivået på trafikantbetaling i byområdene:

Datagrunnlaget for indikator 1 vil enkelt kunne innhentes ved å få tall fra bomselskapene for inntekter og antall passeringer i bomringen. Dette forutsetter at inntekst- og passeringstall for bomringene er tilgjengelig.

Indikator 2 og 3: Parkering er et av de mest kraftfulle transportpolitiske virkemidlene som kommunene har til rådighet for å påvirke veksten i personbiltrafikken. Det vil derfor være viktig å innføre indikatorer som kan si noe om effekten av gjennomførte parkeringstiltak. Vi anbefaler to indikatorer, hvorav den ene kan være operativ på kort sikt og den andre har utviklingsbehov.

Siden private parkeringsplasser utgjør en stor andel av parkingsplassene i en by, er det ønskelig med en indikator som fanger opp denne kategorien plasser. Registrering av data om private plasser er en utfordrende oppgave. For en slik indikator vil det derfor være mest hensiktsmessig å basere seg på RVU-data om arbeidsreisen for arbeidstakere med fast oppmøtested i den aktuelle bykommunen og informasjon om avgift på parkeringsplasser som arbeidsgiver disponerer.

Forskning har vist at en kombinasjon av parkeringsavgifter og reduksjon eller begrensning i parkeringstilbudet sannsynligvis er den mest effektive parkeringsregulering for å påvirke bilbruk og mer langsiktige beslutninger om arealbruk (jf. TRLs litteraturstudie Palmer og Ferris fra 2010). Indikatorene om parkering bør derfor kunne måle endringer i parkeringstilbudet og avgiftsregulering.

Det er rimelig med en indikator knyttet til de offentlige tilgjengelige parkeringsplassene, siden det vil være lettest for kommunene å påvirke reguleringen av disse plassene. En indikator knyttet til avgift bør ikke bare gjelde om det er avgift eller ei, men også si noe om avgiftsnivå. Avgiftsstrukturen er ofte ganske kompleks og kan føre til et omfattende registreringsopplegg for eksempel for å beregne gjennomsnittlig takstnivå. Ved å knytte indikatoren til bruken av progressive avgifter vil registreringen kunne gjøres i tre grupper (plasser uten avgift/progressiv avgift/annen avgiftsregulering). Hva som skal forstås med progressiv avgift betinger en nærmere beskrivelse. Data om antall arbeidsplasser hentes fra bedrifts- og foretaksregisteret (BoF) og GAB-registeret. Disse to registrene gir også avgrensningen av sentrumssonen.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Data for indikator 1 kan hentes fra bompengeselskapene, gitt at de er tilgjengelige. Data for indikator 2 hentes fra den nasjonale RVU.

Når det gjelder indikator 3 foreligger det i dag ikke sammenlignbare data av tilstrekkelig kvalitet som kan brukes som grunnlag. Behovet for registrering av parkeringsdata er todelt og bør ses i sammenheng:

1. En minimums datagrunnlag må på plass for å kunne benytte indikatoren som er foreslått.
2. Det er i tillegg behov for et mer omfattende datagrunnlag som favner flere og mer detaljerte aspekter ved parkeringsreguleringen

Punkt 1 gjelder statlig gitte krav knyttet til de helhetlige bymiljøavtalene, mens punkt 2 gjelder hensynet til lokale databehov der ambisjonen bør være utarbeiding av et anbefalt registreringsopplegg for lokale myndigheter. Det bør tas sikte på å kunne koble data mot SSB-sentrumssone, noe som betinger stedfesting av parkeringsdata fordi en sentrumssone har en dynamisk avgrensning.

Status: For indikator 1 har vi satt 1 fordi dette er tall som kan hentes ut i dag, forutsatt at de er tilgjengelige fra bomselskapene. For indikator 2, som vil ha RVU som datakilde, har vi satt status 2. RVU 2014 har et utvalg som er stort nok til at det kan brukes som datagrunnlag. Men vi har ikke avklart opplegg for og finansiering av eventuelle fremsitidige RVUer som gjennomføres hyppigere og med tilstrekkelig store utvalg. For indikator 3 har vi satt 4 som status fordi det gjenstår mye utviklingsarbeid beskrevet i avsnittet over.

5. Tilrettelegging for gående og syklende

Satsing på gående og syklende er en sentral del av bymiljøavtalene, og det er viktig å ha indikatorer som følger opp denne satsingen. I NTP er det et eget etappemål om bedre framkommelighet for gående og syklende. Videre er det presisert at staten vil legge stor vekt på at kommuner og fylkeskommuner forplikter seg til å etablere sammenhengende gang- og sykkelvegnett i byområdene. I vårt arbeid har vi valgt ikke å anbefale en felles indikator for gående og syklende (for eksempel sammenhengende gang- og sykkelvegnett) fordi de to måtene å reise på er ulike og krever forskjellig tilrettelegging. Vi anbefaler én indikator for gående og én for syklende:

Indikator gange: Er det vedtatt en lokal gåstrategi i kommunen. JA / NEI

Presisering: For bymiljøavtaler som inkluderer flere kommuner kan det være aktuelt å registrere andel av kommunene i avtaleområdet som har en gåstrategi.

Indikator sykkel: Antall km etablert hovednett for sykkeltrafikk.

Beskrivelse av indikatorene

Indikator for gange: I gåstrategien er det et mål at minst 50 byer utarbeider en lokal gåstrategi. Mange byer har vist interesse for å utarbeide en slik strategi og flere byer har allerede planer og strategier rettet mot gående som samlet kan forstås som en lokal gåstrategi.

Mange byer, for eksempel i Europa, har utarbeidet lokale gåstrategier. Disse inneholder forskjellige satsinger, men felles for dem er at det er inngått forpliktende avtaler eller planer for tilrettelegging for gående. At det er inngått forpliktende avtaler for tilrettelegging for gående kan dermed også under denne indikatoren defineres som en lokal gåstrategi. Den må imidlertid være eksplisitt definert og vedtatt av kommunen.

En lokal gåstrategi eller en forpliktende avtale om tilrettelegging for gående bør inneholde følgende:

- Har en overordnet vedtatt plan som bygger opp om fortetting i knutepunkter og rundt viktige holdeplasser for kollektivtransporten (følges opp av areal-indikatoren)
- Et planmessig definert sammenhengende gangnett der hovednettet skal være universelt utformet.
- En oversikt over tilstand/kvalitet på hovednettet (for eksempel antall km, antall km som er universelt utformet).
- En forpliktende avtale om drift og vedlikehold av hovednettet for gående for å gjøre det universelt utformet gjennom hele året.
- En klar strategi for hvordan det skal arbeides med å få til en aktiv gåkultur innen planområdet

For å hjelpe kommuner til å lage lokale gåstrategier arbeides det med å lage en veileder og en beskrivelse i Tiltakskatalogen.

Indikator for sykkel: Hovednettet for sykkel defineres uavhengig av vegeier. Det skal være logisk og effektivt for sykling og skal ikke være betinget av hvem som eier og drifter deler av nettet. Staten tar ansvar for sin del av nettet og kommunen tar ansvar for sin del. Hovednett for sykkel bør være grovmasket og forbinde boligkonsentrasjoner, skoler, arbeidsplasser, knutepunkt og andre viktige målområder. Statens vegvesen rapporterer på innsatsnivået mht statens ansvar for utbygging av sin del av et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder. Disse dataene hentes fra det enkelte prosjekt ved måling på kart eller tilsvarende.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Operasjonaliseringen av indikatoren for gående (gåstrategi) setter ikke krav til innholdet. Det er imidlertid bra at kommunen selv definerer hva som skal med i en deres gåstrategi eller i en slik forpliktende avtale. Anbefalingene i veilederen og i Tiltakskatalogen kan imidlertid nettopp være veiledende for hva som bør med.

Det er behov for bedre datagrunnlag knyttet til gående på sikt. Fysisk tilrettelegging for gående er en forutsetning for at det skal være attraktivt å gå. Det er også et av innsatsområdene i den nasjonale gåstrategien. Fysisk tilrettelegging innebærer planlegging for korte avstander, et finmasket sammenhengende nett for gående og attraktive omgivelser rundt dette nettverket. Å følge opp dette med en indikator er vanskelig. Det viktigste er at indikatoren fanger opp innsatsen når det gjelder tilrettelagt infrastruktur for gående.

Indikator for sykkel (hovedveinett): Det innrapporteres i dag på det statlige og det fylkeskommunale nettet og kommunene har stort sett god oversikt over sitt eget nett. Det kan imidlertid kreve noe innsats fra kommunen å innhente dataene på sitt nett på samme måte som for det statlige og det fylkeskommunale nettet.

Status: Indikator for gående (gåstrategi) gis status 1 fordi det ikke er behov for ressurser eller utviklingsarbeid. Indikator for syklende (hovedveinett) gis status 2 fordi kommunene må legge noe innsats i å innrapportere for status på det kommunale vegnettet.

6. Framkommelighet for kollektivtransport

Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport i rushtid

Indikator 2: Antall kilometer kollektivfelt i byområdet

Beskrivelse av indikatorene

Indikator 1: Hastigheten måles på utvalgte stamlinjer. Stamlinjenettet defineres av hvert enkelt byområde. Det rapporteres i dag hastighet for kollektivtransport på veg i rushtid i de fire største byene (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger) gjennom Statens vegvesens resultatavtaler.

Indikator 2: Kollektivfelt har god effekt på framkommeligheten for kollektivtransport. Utviklingen av sammenhengende kollektivfelt i Trondheim (kollektivbuen) gav en økning av hastigheten i morgenrush med 16 % og i ettermiddagsrush med 25 %.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Datainnhenting fra sanntidsinformasjonssystemet gir bedre kvalitet over lengre tid enn å måle hastigheten manuelt. I juni 2013 avsluttet Oslopakke 3, Ruter og Statens vegvesen et utviklingsarbeid for å lage en felles plattform for både innsamling, bearbeiding og presentasjon av data i Oslo/Akershus. Dette arbeidet kan være til hjelp for de byene som skal innføre sanntidsinformasjon. Byer som ikke har sanntidsinformasjon må måle manuelt. På sikt vil det være sannsynlig at alle de største byene har sanntidsinformasjon.

Ettersom metode for registrering vil variere mellom byområdene må det fremgå av resultatene om målingen er med eller uten holdeplasstid, og hvorvidt registreringene er i en eller begge retninger.

Oslo, Nedre Glomma¹ og Trondheim har sanntidsinformasjon i dag. Bergen, Nord Jæren og Kristiansand får sanntidsinformasjonssystemer innen utgangen av 2013. Grenland har sanntidsinformasjonssystem på 41 holdeplasser. Buskerudbyen og Tromsø har ikke sanntidsinformasjonssystem.

Status: Indikator 1 er gitt status 2. Det er i dag ok kvalitet på målingene i de fire største byområdene, men det må etableres opplegg for målinger av gjennomsnittshastighet i de øvrige byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler. Indikator 2 er gitt status 1. Resultatavtalene i Statens vegvesen måler antall kilometer nye kollektivfelt hvert år på riksveg. Det bør være en enkel jobb å måle antall kilometer kollektivfelt på kommunal veg og fylkesveg i tillegg.

7. Kvalitet på kollektivtilbudet/universell utforming

Indikator 1: Relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport

Indikator 2: Antall holdeplasser på stamlinjenettet som er universelt utformet samt totalt antall holdeplasser på stamlinjenettet

Indikator 3: Antall viktige knutepunkt som er universelt utformet samt totalt antall knutepunkter på stamlinjenettet

Beskrivelse av indikatorene

Reisetidsforholdet kollektivt/bil fra dør til dør er avgjørende for kollektivtransportens markedspotensial. I 2012 ble relativ reisetid introdusert som en indikator i SVV resultatavtaler. Et universelt utformet transportsystem er ett hovedmål i NTP. Det gjenstår mye arbeid før dette er en realitet. Delmålet i perioden er å bidra til universell utforming av hele reisekjeden. Utviklingen av holdeplasser, knutepunkt og gangvegsystem er viktige elementer i dette.

Behovet for oppgradering av holdeplasser og knutepunkt, er fremdeles stort og det er behov for målrettet og systematisk innsats på tvers av vegeier. Oppfølging av stamruter og knutepunkt sees derfor som hensiktsmessig. Det samme gjelder etableringen av et sammenhengende gangvegnett som er universelt utformet.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Indikator 1: I Oslo, Bergen og Stavanger gjordes manuelle målinger på utvalgte strekninger. I Trondheim utarbeidedes indikatoren ved bruk av reisetidsmålinger, uttak fra Autopass-systemet og fra SISST. Disse reisetidsmålingene innarbeides i ATP-modellen og reisetidsforholdet mellom bil og kollektiv beregnes til noen utvalgte målpunkt for alle bosatte i Trondheim kommune. ATP-modellen er et dataverktøy for samordnet areal- og transportplanlegging.

Modellen benyttes for å beregne reisetider med bil og kollektivtransport for befolkningen til de ulike målpunktene. Modellen kan dokumentere arealers eller enkeltpunkts tilgjengelighet med ulike transportmiddel. Modellen er basert på en digital modell av vegsystemet for ulike transportformer. Stedfestede data for bosetting, arbeidsplasser og transportsystem knyttes sammen i et geografisk informasjonssystem (GIS). For mer om ATP-modellen, se www.atpmodell.no.

¹ Nedre Glomma har sanntidsinformasjonssystem for aktuell stamrute, men ikke for hele systemet.

I ATP-modellen beregnes reisetiden i kollektivnettet dør-dør og består av komponentene:

- gangtid til holdeplass,
- vente- og eventuelt overgangstid,
- reisetid kollektivtransport,
- gangtid til målpunkt.

Vente- og overgangstidene beregnes ut fra tilbudet, og settes til halve frekvensen mellom to avganger. I beregningene er frekvensen i morgenrushet benyttet. Frekvens er kodet fra rutetabellen, og i rushretningen i den grad det er ulike tilbud i de ulike retningene til en kollektiv rute. Reisetiden i bilnettverket baseres i utgangspunktet på en generell reduksjon av hastighetsnivået ifht skiltet hastighet og reisetidsmålinger på noen utvalgte delstrekninger. Hastighetsnivået representerer i utgangspunktet en situasjon utenfor rush. For å få en representativ reisetid dør-dør som kan sammenlignes med reisetiden for kollektivtransport legges det til 5 minutter til oppstart, parkering og ev. gangtid til målpunkt.

Det er en ønske at denne indikatoren på sikt beregnes ved hjelp av ATP-modellen eller annen modell. Før den tid må det gjøres manuelle målinger.

Indikator 2 og 3: Det er i forbindelse med inngåelse av bymiljøavtaler viktig å være tydelige på hvilke stamlinjer og knutepunkt som inngår, og hvem som er ansvarlig vegeier for den enkelte holdeplass/knutepunkt. Partene må også være enige om et felles kvalitetsnivå (minimumskrav, for eksempel kantsteinshøyde, markering av stoppunkt) før målingene starter.

Før indikatorene tas i bruk i den enkelte by er det nødvendig å gjennomføre en kartlegging langs stamrutene og på de knutepunktene som er definert som viktig. Dette må gjøres for å få god kunnskap om status og behov. Enkelte byområder har god oversikt pr i dag. Metodikk for kartlegging og målinger finnes (utarbeidet av SINTEF), og er delvis tatt i bruk i forbindelse med Handlingsprogrammet 2014-2017. Metoden er kun gjort kjent i Statens vegvesen, men kan brukes uavhengig av vegeier.

Status: indikator 1 er satt til status 2. De fire største byområdene har etablert opplegg for målinger av relative reisetid, tilsvarende må etableres i de øvrige byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler.: For indikator 2 og 3 har vi satt status 3. Registreringsmetodikken kan benyttes pr i dag, men det er behov for noe utvikling. Det arbeides for å implementere data om uu i eksisterende databaser, slik som NVDB. Avhengig av hvilke data som er mulig å implementere i NVDB, vil en måtte se på videreutvikling av registreringsmetodikken og muligheter for å hente ut rapporter.

Rapportering av øvrige NTP-mål

NTP-målene knyttet til trafiksikkerhet, lokal luftforurensning og støy er ikke direkte knyttet til bymiljøavtalene. Selv om målet i klimaforliket er gitt størst vekt som grunnlag for bymiljøavtalene, må byene også ta hensyn til målene i Nasjonal transportplan som er relevante for byområdene. Vi ønsker derfor en rapportering på disse målindikatorne, men de vil ikke inngå som en del av den konkrete oppfølgingen av bymiljøavtalene.

8. Trafikksikkerhet

Med nullvisjonen som utgangspunkt er det naturlig at ha en indikator om trafikksikkerhet i bymiljøavtalene. Målet i NTP er at halvere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken innen 2024. Vi anbefaler følgende indikatorer:

Indikator 1: Antall drepte i byområdet fordelt på trafikantgrupper

Indikator 2: Antall hardt skadde i byområdet fordelt på trafikantgrupper

De ulike trafikantgruppene er fotgjenger, sykkel, moped, motorsykkel, bil og andre.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Datagrunnlaget er Statens vegvesens STRAKS-register. Dette er data som samles inn av politiet. Her er ulykkene stedfestet og beskrevet gjennom standardiserte opplysninger om hver ulykke. Det er per i dag enkelt at få tilgang til data på kommunenivå og det foreligger ikke nået utviklingsbehov fremover for å samle in data for denne indikatoren.

9. Lokal luftkvalitet

Indikatorerne for NO₂ vil påvirkes av trafikkmengde og teknologiforbedringer pr kjøretøy. Indikatoren for PM₁₀ vil påvirkes av hvor mange som bruker piggfrie dekk, trafikkmengde, hastighet og omfang av avbøtende tiltak som feiing og støvbinding. Indikatorerne måler dermed sekundære virkninger av andre forhold/tiltak, men den bidrar til å holde hensynet til folkehelsen oppe i diskusjonene om byutvikling og fortetting. Vi anbefaler følgende indikatorer:

Indikator 1: Årsmiddelkonsentrasjon for NO₂ (verste målestasjon)

Indikator 2: Årsmiddelkonsentrasjon av PM₁₀ (verste målestasjon)

Beskrivelse av indikatorene

Årsmiddelkonsentrasjon for NO₂ (verste målestasjon) og PM₁₀ er robuste indikatorer som ikke er så følsomme for variasjoner i været som timemiddelkonsentrasjonene er. Det skal tillegges at været har større betydning for NO₂ enn for PM₁₀. Det er lettere at fange opp en trend fra årsmiddel enn fra timemiddel. Den er bare delvis innarbeidet som indikator i andre sammenhenger (NTP) fordi nasjonalt mål for NO₂/PM₁₀ foreløpig ikke omfatter årsmiddelkonsentrasjoner. Forurensningsforskriften omfatter derimot både timemiddel og årsmiddel.

I praksis oppgis de kun for den verste målestasjonen, lokale forbedringer blir ikke målt og eksponering for generell bybefolkning beskrives i liten grad. Det er ikke sammenheng mellom timesmiddelkonsentrasjonene og årsmiddel. Enkelte sårbare grupper (blant annet astmatikere) kan derfor påvirkes av kortere perioder med høye nivåer, som ikke i like stor grad blir tatt hensyn til ved bruk av årsmiddelkonsentrasjonen som indikator. På den annen side følges timemiddelkonsentrasjonene daglig gjennom prognoser og varslinger. En alternativ indikator er at ha «Antall overskridelser av nasjonalt mål for NO₂ (verste målestasjon)». Det er samme indikator som i NTP og alle andre sammenhenger hvor nasjonalt mål er aktuelt. Denne er følsom for årlige variasjoner i været fordi den måler antall timer over en fastsatt grense. Miljømyndighetene vurderer å endre nasjonalt mål så indikatoren vil muligens måtte endres.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

Datakilde er målestasjoner som er etablert i alle byer som har fare for overskridelse av forskriftsfestede krav til luftkvalitet. Fredrikstad, Sarpsborg, Oslo, Bærum, Drammen, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Trondheim, Mo i Rana, Tromsø. Samtlige av Framtidens byer har målestasjon.

Dataene hentes fra målestasjonene. Ihht. kvalitetssystemet for målinger etter forurensningsforskriften blir samtlige av SVVs måledata kvalitetssikret av referanselaboratoriet på NILU. Det kreves ingen ytterligere rutiner eller innsats utover å hente ut data fra en rådatatabell og tilrettelegge for å telle antall overskridelser eller regne gjennomsnitt. Det vil være god kvalitet og liten ressursbruk. Det er altså svært lite utviklingsbehov for den anbefalte indikatoren (årsmiddel).

10. Støy

Indikatoren måler forverring/forbedring i innendørs støy i eksisterende boliger, og måler dermed sekundære kvaliteter ifht kollektivtrafikk og fortetting. Indikatoren vil bidra til å holde fokus på nærmiljøkvaliteter, og kan også bidra til å vurdere konsekvenser av omlegging av trafikkstrømmer/kjøretøytyper i lokale områder. Vi anbefaler følgende indikator:

Indikator: Antall personer utsatt for innendørs støynivå over nasjonalt mål på 38 dB»

Beskrivelse av indikatoren

Indikatoren teller opp hvor mange mennesker som er utsatt for støynivå over nasjonalt mål på 38 dB. Det vil i praksis måles hvor mange som kommer over eller under det nasjonale målet pga endring i trafikkstrømmer, redusert trafikk, redusert hastighet eller iverksettelse av andre støydempingstiltak. Ved fortetting stilles det krav til støynivå i nybygg som er strengere enn dette, så indikatoren vil ikke få betydning for fortettingspolitikken. Den vil heller ikke vise den generelle støyutviklingen for hele befolkningen, den beskriver kun endringer for dem som pr i dag har støynivåer som er tett på det nasjonale målet.

Data hentes først og fremst fra beregninger som gjøres i andre sammenhenger, for eksempel fra databaser for beregninger ifbm forurensningsforskriftens kapittel om støy. Der kreves det kartlegginger hvert 4-5 år av høytrafikkerte veger. Støynivåene er relativt lite følsomme for små endringer i ÅDT, så dersom trafikken endres lite vil det ikke være behov for nye beregninger hvert år for hele byen.

Indikatoren er identisk med nasjonalt mål for støy, så den brukes i alle sammenhenger hvor det nasjonale målet rapporteres.

Datagrunnlag og utviklingsbehov fremover

I dag brukes i hovedsak to beregningsverktøy til overordnede beregninger av vegtrafikkstøy (VSTØY og NORSTØY). Norstøy tar over som hovedverktøy i løpet av de kommende årene, så det vil kunne bli noen utfordringer ved at Norstøy beregner mer presist enn VSTØY.

Datakvaliteten er god, og data kan i stor grad hentes fra beregninger som gjøres i andre sammenhenger. Ved årlige beregninger kan det bli litt jobb med å oppdatere trafikk tall i databasen og kjøre nye beregninger. Det vil gå med mye datakraft for hver ny beregning, beregning av en kommune med det nye, presise verktøyet kan ta inntil en uke på datamaskinen men det kreves lite personellressurser.

Intet utviklingsbehov bortsett fra mulig skifte av beregningsmodell for deler av vegnettet.

Tabell 1: Oversikt over indikatorer som er foreslått og status for data

Status 1 = tilfredsstillende datagrunnlag i dag, 2 = ok datagrunnlag i dag, men noe utviklingsarbeid og/eller ekstra ressurser må påregnes, 3 = utviklingsarbeid pågår/må prioriteres og 4 = utviklingsbehov/ aktuell på sikt

INDIKATOR	STATUS
MÅLINDIKATORER	
Utvikling av persontransport	
Indikator 1: Endring i antall kjøretøykilometer med personbil i byområdet **	2
Indikator 2: Endring i vegtrafikkindeksen for byområdet	2
Indikator 3: Endring i transportmiddelfordelingen**	2
Indikator 4: Endring i antall påstigninger i byområdet fordelt på buss, bybane/forstadsbane, tog og båt	2
Klimagassutslipp	
Indikator: CO2-utslipp fra vei (tonn CO2 ekvivalenter) i byområdet	3
INDIKATORER FOR OPPFØLGING AV INNSATSOMRÅDER	
Arealbruksutvikling	
Indikator 1: Gjennomsnittlig tetthetsgrad i utvalgte sentrale tettsteder i avtaleområdet. * Personer per dekar, fordeling i et tredelt intervall: Høy tetthetsgrad (>xx personer/dekar), middels (<xx til >xx personer/dekar) lav (<xx og færre personer/dekar).	2
Indikator 2: Andel nye boliger nær et godt kollektivtilbud Andel av nye boliger som er bygd det siste året innenfor en nærmere definert avstand fra et kollektivknutepunkt, definert som et visst antall avganger pr. time.	3
Bilrestriktive tiltak	
Indikator 1: Gjennomsnittspris for passering av bompengeringen (ev i/utenom rush for byområdene med rushtidsdifferensiering)	1
Indikator 2: Andel arbeidstagere med fast oppmøtested i bykommunen med gratis parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer**	2
Indikator 3: Antall offentlig tilgjengelige parkeringsplasser i SSB-sentrumssonen, hvorav 1. Antall parkeringsplasser med progressiv avgift over tid (dette må defineres) 2. Antall parkeringsplasser i forhold til antall arbeidsplasser (fra SSB-register)	4
Tilrettelegging for gående	
Indikator: Er det vedtatt en lokal gåstrategi i kommunen(e)? Ja/Nei (ev andel av kommunene i avtaleområdet som har gåstrategi)	1
Tilrettelegging for syklende	
Indikator: Antall km etablert hovednett for sykkeltrafikk	2
Framkommelighet for kollektivtransport	
Indikator 1: Hastighet for kollektivtransport i rushtid på stamlinjenettet	2
Indikator 2: Antall kilometer kollektivfelt i byområdet	1
Kvalitet på kollektivtilbudet/universell utforming	
Indikator 1: Relativ reisetid mellom bil og kollektivtransport	2
Indikator 2: Antall holdeplasser på stamlinjenettet som er universelt utformet /totalt antall holdeplasser på stamlinjenettet	3
Indikator 3: Antall viktige knutepunkt som er universelt utformet /totalt antall viktige knutepunkter på stamlinjenettet	3
Indikator 4: Utvikling i kapasitet i kollektivtrafikken	4

*Hvilke tettsteder som inngår presiseres i avtalen. ** Data fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)

Som en del av bymiljøavtalene anbefaler vi at det også rapporteres på status for andre NTP-mål som er relevante for byområdene. Dette gjelder følgende mål:

Trafikksikkerhet

Indikator 1: Antall drepte i byområdet fordelt på trafikantgrupper

Indikator 2: Antall hardt skadde i byområdet fordelt på trafikantgrupper

Ansvar: Svv

Lokal luftkvalitet

Indikator 1: Årsmiddelkonsentrasjon for NO2 (verste målestasjon)

Indikator 2: Årsmiddelkonsentrasjon av PM10 (verste målestasjon)

Ansvar: Kommunene/Svv

Støy

Indikator: Antall personer utsatt for innendørs støynivå over nasjonalt mål på 38 dB»

Ansvar: Kommunene/Svv

Det er et godt datagrunnlag for disse indikatorene i dag.

Referanseindikatorer

Vi foreslår at det i tillegg rapporteres på to referanseindikatorer som bidrar til å forklare trafikkutviklingen:

- Indikator 1: Endring i realdisponibel inntekt per innbygger
- Indikator 2: Befolkningsutvikling

Det er et godt datagrunnlag for disse indikatorene i dag.