



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

23/983-3

4. mai 2023

## **Dokument 8:228 S (2022-2023) om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken - vurdering**

Jeg viser til brev av 27. april 2023 der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av Dokument 8:228 S (2022-2023) om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.

Representantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.
2. Stortinget ber regjeringen legge til rette for bilen som transportalternativ i hele landet.

### **Samferdselsdepartementets vurderinger av forslagene**

*1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle nullvekstmålet i veitrafikken.*

Veitrafikk er en av de største kildene til luftforurensing og støy i byområdene, og kø påfører samfunnet store kostnader i form av forsinkelser, spesielt i byområdene. Nullvekstmålet for persontransport med bil er statens viktigste virkemiddel for å møte utfordringene som transportveksten i byområdene vil gi framover. Gjennom byvekstavgiftene har det de siste årene vært en målrettet satsing på å bygge ut kapasitetssterke kollektivsystemer og tilrettelegge for gående og syklende, som i kombinasjon med fortetting og restriktive virkemidler mot biltrafikk legger til rette for mer miljøvennlig og effektiv transport.

I Klimaforliket fra 2012 la Stortinget til grunn et mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Nullvekstmålet er, med noen justeringer, lagt til grunn i de tre stortingsmeldingene om Nasjonal transportplan for periodene 2014-2023, 2018-2029 og 2022-2033. Over den siste tiårsperioden er målet blitt

godt etablert i byene, og jeg opplever at det har bred oppslutning. I 2021 ble det trukket fram av OECD som ett av ti eksempler fra ulike land på gode virkemidler for å få ned utslipp.

Etter at nullvekstmålet ble videreutviklet i 2020 er det nå formulert slik: «Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».

Dette viser at hensikten med målet er sammensatt, og som det framgår av målformuleringen er det flere hensyn enn klimagassutslipp som ligger til grunn. Hvis flere går, sykler eller reiser kollektivt i stedet for å kjøre bil, gir det bedre luftkvalitet. Det kan også bli mindre kø for dem som ikke har et alternativ til å kjøre bil. Målet kan på denne måten bidra til mer attraktive byer med økt mobilitet og bedre framkommelighet for næringslivet. Lavere trafikkvekst kan i tillegg redusere investeringsbehovet i transportsektoren. Nullvekstmålet vil kunne bidra til reduserte klimagassutslipp fra veitrafikk, selv om andre virkemidler som fremmer elektrifisering av kjøretøyparken vil ha større effekt på utslippsreduksjonene i byene.

Nullvekstmålet følges opp gjennom byvekstavgiftene og belønningsavgiftene. For nærmere omtale av status for arbeidet med disse avgiftene viser jeg til brev av 25. april 2023 om dokument 8:218 (2022-2023) om å utvide nullvekstmålet.

Byvekstavgiftene har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avgiftene er langsiktige og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel-, gange- og arealtiltak, og bidrar til en mer helhetlig virkemiddelbruk i transportsektoren. Arealbruk og transport henger tett sammen og har stor innvirkning på transportarbeid og reisemiddelfordeling.

Nullvekstmålet innebærer at persontransport med bil ikke skal øke i avtaleperioden for det enkelte byområde. I praksis vil det si at biltrafikken i noen deler av avtaleområdet kan øke hvis den reduseres andre steder. Det betyr at bilen fortsatt vil kunne være et viktig transportmiddel i ytre og spredtbygde deler av avtaleområdet der det er få alternative reisemåter, men det forutsetter at reiser med kollektivtransport, sykling og gange øker i de sentrale områdene der det ligger bedre til rette for det.

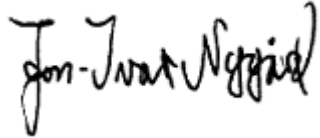
Næringstrafikk og gjennomgangstrafikk inngår ikke i nullvekstmålet, og kan i utgangspunktet vokse i tråd med etterspørselen. Her vil andre virkemidler være viktige for å styre utviklingen i ønsket retning, som f.eks. tids- og miljødifferensierte bompenger, avgifter og insentiver rettet mot nullutslippskjøretøy og tilrettelegging for lade- og fyllinfrastruktur.

## *2. Stortinget ber regjeringen legge til rette for bilen som transportalternativ i hele landet.*

Regjeringen arbeider nå med ny Nasjonal transportplan for perioden 2025-2036, som skal legges frem for Stortinget neste år. I dette arbeidet vurderes utviklingen innenfor både jernbane, vei, sjø og luftfart. Det overordnede målet for den nye transportplanen er et

effektiv, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050. I transportplanen vil vi legge fram en helhetlig transportpolitikk i tråd med målene for sektoren.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård

Kopi  
Statens vegvesen