



Innst. 388 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:114 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å prioritere kollektivtrafikk og sykkel foran kapasitetsøkende veiprosjekter i storbyområdene

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen åpne for at staten gjennom bymiljøavtalene fullfinansierer utbygging av skinnegående trafikk i storbyområdene.
2. Stortinget ber regjeringen åpne for at staten gjennom bymiljøavtalene finansierer en større andel av driftsmidlene til kollektivtransport og sykkelveier.
3. Stortinget ber regjeringen stanse planlegging av kapasitetsøkende veiprosjekter i storbyområdene.
4. Stortinget ber regjeringen sørge for at veimyndighetene legger vedtatte klimamål til grunn for transportplanlegging.
5. Stortinget ber regjeringen forutsette ved inngåelse av bymiljøavtaler at tiltakspakkene er satt sammen slik at veitrafikken i og gjennom storbyområdene ikke øker.»

Det vises til dokumentet for nærmere begrunnelse av forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget og til vedlagte uttalelse, datert 22. mai 2015, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden i saken.

Komiteen viser til målet vedtatt i Stortinget om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Komiteen viser til statsrådets uttalelse som bekrefter at regjeringen legger dette til grunn for arbeidet med revideringen av Nasjonal transportplan, og at det er en forutsetning for både belønningsavtaler og bymiljøavtaler.

Komiteen forutsetter at i alle belønningsavtalene og bymiljøavtalene legges det til grunn at personbiltrafikken i byregionene ikke skal øke.

Komiteen vil presisere at satsingen på kollektivtransport, sykling og gange ikke skal bety at all planlegging av vegprosjekter i storbyområdene kan stoppes. Komiteen er opptatt av at det overordnede vegenettet har en standard som gjør det mulig å avlaste gater og veger i boligområder, utvikle byområdene og garantere en god framkommelighet for varetransport og annen næringstrafikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til budsjettavtaler mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre som har medført at det nå er mulighet for bymiljøavtaler med 50 pst. statlig finansiering av skinnegående transport og bussveier i storbyområdene. Flertallet mener at dette er stimulerings tiltak som er tilfredsstillende.

Flertallet viser også til uttalelsen, datert 22. mai 2015, fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Dokument 8:115 S (2014–2015) om økt utbygging av infrastruktur for sykkel. I punkt 3 i departementets uttalelse i denne saken vises det til Prop. 1 S (2014–2015), s. 73, der det framgår at samtlige fylkeskommuner og kommuner kan nå søke midler fra tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier. Flertallet er fornøyd med at flere nå kan få tilskudd til bygging av gang- og sykkelveier. Dette vil forhåpentligvis også bidra til økt bygging av gang- og sykkelveier i storbyer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til vedtatte Nasjonal transportplan 2014–2023 der staten kan gå inn med over 50 pst. finansiering til kollektivtransport gjennom bymiljøavtalene og bypakkene. Disse medlemmer mener det er viktig at det utvikles kollektivtilbud med høy kvalitet og kapasitet, slik at tilbudene oppleves attraktive.

Disse medlemmer legger til grunn at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Disse medlemmer mener regjeringen gjennom kostnadsnøkler for transport må legge til rette for at fylkeskommunene og kommunene kan løse sitt ansvar for kollektivtransport.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget vil be regjeringen, i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan, åpne for at staten kan gå inn med mer enn 50 pst. finansiering av enkeltprosjekt til utbygging av kollektivtransport gjennom bymiljøavtalene og bypakkene.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil i den sammenheng vise til at Arbeiderpartiet på sitt landsmøte i 2015 har vedtatt at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnaden av enkeltprosjekt for utbygging av kollektivtransport i storbyområdene.

Komiteens medlem fra Venstre viser også til punkt 6.4 i avtale som ble inngått i forbindel-

se med behandlingen av St.meld. nr. 34 (2006–2007). Dette medlem viser til at karbonbudsjett i forbindelse med større veiprojekter er et tiltak som må følges opp på alle nye veiprojekter.

Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at veiprojekter i storbyområdene er i tråd med klimaforliket.»

«Stortinget ber regjeringen framlegge karbonbudsjett i forbindelse med større veiprojekter i tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 34 (2006–2007).»

«Stortinget ber regjeringen sørge for at veimyndighetene legger vedtatte klimamål til grunn for transportplanlegging i nært samarbeid med lokale myndigheter.»

«Stortinget ber regjeringen forutsette ved inngåelse av bymiljøavtaler at tiltakspakkene er satt sammen slik at veitrafikken i og gjennom storbyområdene ikke øker.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere om klimautslipp skal være et selvstendig kriterium i tildeling av belønningsordninger og bymiljøavtaler.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget vil be regjeringen, i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan, åpne for at staten kan gå inn med mer enn 50 pst. finansiering av enkeltprosjekt til utbygging av kollektivtransport gjennom bymiljøavtalene og bypakkene.

Forslag fra Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at veiprojekter i storbyområdene er i tråd med klimaforliket.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen framlegge karbonbudsjett i forbindelse med større veiprojekter i tråd med Stortingets behandling av St.meld. nr. 34 (2006–2007).

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen sørge for at veimyndighetene legger vedtatte klimamål til grunn for

transportplanlegging i nært samarbeid med lokale myndigheter.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen forutsette ved inngåelse av bymiljøavtaler at tiltakspakkene er satt sammen slik at veitrafikken i og gjennom storbyområdene ikke øker.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen vurdere om klimautslipp skal være et selvstendig kriterium i tildeling av belønningsordninger og bymiljøavtaler.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:114 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å prioritere kollektivtrafikk og sykkel foran kapasitetsøkende veiprosjekter i storbyområdene – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 11. juni 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Ingvild Kjerkol

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 21. mai 2015****Dokument 8:114 S (2014–2015) - Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å prioritere kollektivtrafikk og sykkel foran kapasitetsøkende vegprosjekter i storbyområdene**

Jeg viser til brev av 12. mai 2015 vedlagt Dokument 8:114 S (2014–2015) - Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å prioritere kollektivtrafikk og sykkel foran kapasitetsøkende vegprosjekter i storbyområdene. Representanten fremmer følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen åpne for at staten gjennom bymiljøavtalene fullfinansierer utbygging av skinnegående trafikk i storbyområdene.
2. Stortinget ber regjeringen åpne for at staten gjennom bymiljøavtalene finansierer en større del av driftsmidlene til kollektivtransport og sykkelveier.
3. Stortinget ber regjeringen stanse planlegging av kapasitetsøkende vegprosjekter i storbyområdene.
4. Stortinget ber regjeringen sørge for at veimyndighetene legger vedtatte klimamål til grunn for transportplanlegging.
5. Stortinget ber regjeringen forutsette ved inngåelse av bymiljøavtaler at tiltakspakkene er satt sammen slik at vegtrafikken i og gjennom storbyområdene ikke øker.

Regjeringen følger opp målet vedtatt i Stortinget om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er lagt til grunn for arbeidet med revideringen av Nasjonal transportplan, og det er en forutsetning for både belønningsavtaler og bymiljøavtaler.

Den økonomiske rammen for belønningsmidlene har økt de siste to årene. Staten har belønningsavtaler med Oslo/Akershus, Trondheim/Sør-Trøndelag, Stavangerregionen, Kristiansand/Vest-Agder, Grenlandsregionen, Buskerudbyen og Nedre Glomma. Det pågår forhandlinger med Bergen/Hordaland om fornyelse av avtalen som løpte ut i 2014. Staten forhandler også med Tromsø om ny avtale. I alle avtalene legges det til grunn at personbiltrafikken i byregionene ikke skal øke.

Samferdselsdepartementet presenterte i juni 2014 et rammeverk for bymiljøavtaler. Den overordnede målsettingen for avtalene er at veksten i person-

transporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene må også bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil.

De viktige kollektivtransportløsningene i de fire største byområdene er i hovedsak fylkeskommunale prosjekter. Det legges opp til at staten gjennom et finansieringstilskudd kan dekke 50 prosent av prosjektkostnadene som en del av bymiljøavtalene. Dette gjelder både skinnegående transport, som er aktuelt i Oslo/Akershus og Bergen, og høykvalitets bussløsninger som Superbuss i Trondheim og Bussvei 2020 i Stavangerregionen.

Dersom staten skulle fullfinansiere skinnegående kollektivløsninger slik representanten foreslår, ville dette ha gitt en uforholdsmessig stor fordel til de byområdene som har valgt dette fremfor de byområdene som velger å satse på bussløsninger, som også krever store investeringer. Det ville også være et insentiv for byer å velge skinnegående løsninger med tilhørende statlig finansiering, selv om markedsgrunnlaget for en slik løsning ikke skulle være til stede.

Samferdselsdepartementet har nylig gitt Statens vegvesen i oppdrag å starte forhandlinger mellom staten og Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om en bymiljøavtale. Forhandlingene er allerede startet opp. Departementet regner med å kunne gi Statens vegvesen tilsvarende oppdrag for Trondheimsregionen, Bergensregionen og Stavangerregionen slik at forhandlingene kan gjennomføres i 2015.

Rammeverket for bymiljøavtalene åpner ikke for å bruke statlige bymiljøavtalemidler til drift av kollektivtransport, men både belønningsmidler og bompengemidler kan brukes til dette formålet. Behovene er imidlertid så store at dette ikke løser utfordringene når det gjelder å finansiere driften av det kollektivtrafikktilbudet som er nødvendig for å bidra til å ta veksten i persontransporten. Regjeringen er opptatt av å analysere hvor store disse utfordringene er og hvordan de kan løses. Dette gjør vi i det pågående arbeidet med ny Nasjonal transportplan.

Målet om at veksten i persontransporten i de største byene skal tas av kollektivtransport, sykling og gange ligger også til grunn for det arbeidet som nå er startet med ny Nasjonal transportplan. Dette betyr at transportetatene må legge dette til grunn for transportplanleggingen i de største byområdene. I Oslo og Akershus har dessuten Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune gitt

Jernbaneverket, Statens vegvesen og Ruter i oppdrag å gjennomføre en konseptvalgutredning for Oslo-nettet. Oppgaven er å vise hvordan kollektivtrafikken skal utvikles for å kunne ta hånd om sin del av veksten i persontransporten. Denne utredningen vil bli presentert sommeren 2015 og være et viktig grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan.

Satsingen på kollektivtrafikk, sykling og gange betyr ikke at all planlegging av vegprosjekter i storbyområdene kan stoppes. Det er viktig at det over-

ordnede vegnettet har en standard som gjør det mulig både å avlaste gater og veger i boligområder, og garantere en god framkommelighet for varetransport og annen næringstrafikk. Samtidig gir noen vegprosjekter mulighet til byutvikling og bedre livsmiljø i byene. Uten utbygging av E18 Bjørvikaprojektet ville det ikke ha vært mulig å få til den omfattende byutviklingen som nå skjer langs fjordbyen i Oslo.

