



STORTINGET

Innst. 423 S

(2022–2023)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:228 S (2022–2023)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om å avvike nullvekstmålet i veitrafikken

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

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

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kirsti Leirtrø og Nils Kristen Sandtrøen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, Geir Adelsten Iversen, Geir Inge Lien og lederen Erling Sande, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Represen-

tantforslag 228 S (2022–2023) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om å avvike nullvekstmålet i veitrafikken.

Komiteen viser også til Representantforslag 218 S (2022–2023), jf. Innst. 428 S (2022–2023), som komiteen har til behandling, og som også omhandler nullvekstmålet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til svaret fra samferdselsministeren datert 4. mai 2023, hvor han skriver at nullvekstmålet er et overordnet mål for transportpolitikken i byområdene om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Svarbrevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Flertallet viser til at det viktigste virkemiddelet for å nå nullvekstmålet er byvekstavtalene.

Flertallet mener nullvekstmålet og byvekstavtalene er et viktig virkemiddel for å nå klimamålene. Flertallet viser også til at OECD i 2021 valgte ut nullvekstmålet og byvekstavtalene som et av ti eksempler på gode klimatiltak.

Flertallet viser til transportvirksomhetenes forslag til prioriteringer innenfor byområdene. Flertallet viser til at utredningsoppdraget slår fast at det er behov for ytterligere tiltak innen kollektivtransport, gange og sykkel, ut over inngåtte avtaler, for å nå målet om nullvekst i byområdene. Utredningsoppdraget viser også at det er nødvendig å føre en sterkere satsing på forfetting og konsentrert arealutvikling og restriktive tiltak for biltrafikk for å nå nullvekstmålet.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre og Senterpartiet, viser til at nullvekstmålet har vært etablert politikk i de største byområdene siden 2012. Det er godt innarbeidet og har tilslutning lokalt i byene. Byområdene skal få bedre framkommelighet, reduserte klimagassutslipp, mindre lokal luftforurensning og mindre støy. Nullvekst i persontransporten med bil og mer effektiv arealbruk er de viktigste virkemidlene. Dette flertallet understreker at nullvekstmålet forutsetter at kollektivtilbudet dimensjoneres for den ønskede økningen i personreiser.

Dette flertallet mener at inneværende Nasjonal transportplan balanserer godt ut representantenes intensjon for forslaget om at det legges til rette for bilen som transportalternativ i hele landet. Bilen er et sentralt fremkomstmiddel, noe som krever satsing på vei og infrastruktur, både vedlikehold og investeringer i oppgraderte og nye trafikksikre veier.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at utviklingen i kjøretøyparken viser at målsettingen om at færre trafikanter skal få anledning til å velge bil, har utspilt sin rolle. Utslipp fra biltrafikken er på vei ned, og dette vil fortsette. I statsrådets svarbrev fremkommer det at nullvekstmålet er videreutviklet siden innføringen i 2012. Disse medlemmer mener at målsettingen nå fremstår som et angrep på folks rett til selv å velge transportmiddel. Veiinvesteringene skal begrenses, og folk som kjører bil, skal pålegges å betale for andre trafikanters transporthverdag. Disse medlemmer mener at utviklingen regjeringen legger til grunn, er uholdbar. Bilen er vårt mest fleksible transportmiddel og står for mer enn 80 pst. av persontransporten. Folk må selv få velge transportmiddel, og retten til å velge transportmiddel skal gjelde både i by og i bygd. Disse medlemmer mener at politikere og byråkraters oppgave er å legge til rette for effektiv og sikker hverdagstransport, ikke å skulle regulere bort bilen som et mulig alternativ for store deler av befolkningen.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvikle nullvekstmålet i veitrafikken.»

«Stortinget ber regjeringen legge til rette for bilen som transportalternativ i hele landet.»

Komiteens medlem fra Venstre viser til Dokument 8:218 S (2022–2023), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ola Elvestuen, Guri Melby, Grunde Almeland, Abid Raja, Ane Breivik, Ingvild Wettrhus Thorsvik og André N. Skjelstad om å utvide nullvekstmålet. Dette medlem viser til Venstres merknader i behandlingen av dette. Dette medlem støtter ikke forslagene om å utvikle nullvekstmålet og om å tilrettelegge for bilen som transportalternativ i hele landet.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvikle nullvekstmålet i veitrafikken.

Forslag 2

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

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:228 S (2022–2023) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Hans Andreas Limi og Marius Arion Nilsen om å utvikle nullvekstmålet i veitrafikken – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mai 2023

Erling Sande

leder

Mona Fagerås

ordfører



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 byvekstavtalene 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 belønningsavtalene. For nærmere omtale av status for arbeidet med disse avtalene 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. Avtalene 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.

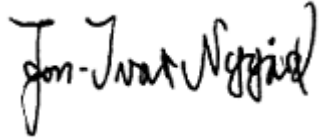
Næringstrafikk og gjennomgangstrafikk inngår ikke i nullvekstmålet, og kan i utgangspunktet vokse i tråd med etterspørselen. Her vil andre virkemidler være viktige for å styre utviklingen i ønsket retning, som f.eks. tids- og miljødifferensierte bompenger, avgifter og insentiver rettet mot nullutslippskjøretøy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

