



# Representantforslag 114 S

(2014–2015)

fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson

Dokument 8:114 S (2014–2015)

## Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å prioritere kollektivtrafikk og sykkel foran kapasitetsøkende veiprosjekter i storbyområdene

Til Stortinget

### Bakgrunn

Befolkningen i storbyområdene vokser kraftig. Som et eksempel er befolkningen i Oslo og Akershus ventet å øke fra 1 170 000 til 1 600 000 personer i løpet av de neste 30 årene, jf. Meld. St. 26 (2012–2013).

Veksten skaper utfordringer for transportsystemet i storbyområdene. Veitrafikken står i dag for en femtedel av de norske klimagassutslippene, og utslippene har økt med om lag 20 pst. siden 1990.

Ut over klimagassutslippene bidrar veitrafikken til betydelige lokale miljøproblemer i storbyområdene i form av NO<sub>x</sub>-utslipp, svevestøv og støy. I 2014 varslet EFTAs overvåkningsorgan ESA at de åpnet sak mot Norge for brudd på grenseverdiene i luftkvalitetsdirektivet. Det er knyttet store samfunnsøkonomiske kostnader til køkjøring, og biltrafikk bidrar ikke til en positiv og menneskevennlig sentrumsutvikling.

### Veksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange

I klimaforliket fra 2012 vedtok Stortinget å redusere de innenlandske klimagassutslippene til 47 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2020, jf. Innst. 390 S (2011–2012).

På denne bakgrunn vedtok stortingsflertallet i det samme klimaforliket at

«veksten i persontransporten som denne befolkningsøkningen fører med seg må tas med kollektivtransport, sykkel og gange, og at i og omkring storbyområdene skal kollektivformål og sykkeltiltak gis økt prioritet ved fordeling av samferdselsbevilgningene.»

«Storbyområdene» omfatter i denne sammenheng de ni byområdene som inngår i programmet Framtidens byer, det vil si Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Stavanger-regionen, Buskerudbyen, Fredrikstad/Sarpsborg, Porsgrunn/Skien, Kristiansandområdet og Tromsø, jf. Meld. St. 26 (2012–2013).

Nylig vedtok Stortinget mer ambisiøse klimamål for 2030, som innebærer at utslippene fra transportsektoren skal reduseres i størrelsesorden 40 pst. innen 2030, jf. Innst. 211 S (2014–2015). Det høyere ambisjonsnivået gjør det enda mer avgjørende å gjennomføre Stortingets vedtak fra 2012 om å ta unna trafikkveksten i storbyområdene med kollektivtransport, sykkel og gange.

### Planlegger for økt veitrafikk

Selv om Stortinget uttrykkelig har vedtatt at trafikkveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, konstaterer forslagsstiller at veimyndighetene fremdeles planlegger en rekke kapasitetsøkende veiprosjekter i storbyområdene.

Blant annet er følgende kapasitetsøkende veistrekninger under planlegging:

- E 18 Oslo–Asker (Oslo-området)
- E 16 Hønefoss–Skaret (Oslo-området)
- E 18 Langangen–Rugtvedt (Porsgrunn/Skien)
- E 39 Sandved–Ålgård (Stavanger-området)
- E 6 Ranheim–Kvithamar–Åsen (Trondheimsområdet)
- E 39 Ytre ringvei (Kristiansands-området)

- Rv 23 Oslofjordforbindelsen (Oslo-området/ Buskerudbyen)
- Ny tverrforbindelse E 8 Breivika–Giæverbukta (Tromsø)

Ifølge veimyndighetenes egne anslag vil realisering av disse strekningene gi økt trafikk. Som eksempler vil ny E 18 mellom Oslo og Asker ifølge Statens vegvesen kunne innebære at trafikken over bygrensen til Oslo øke med rundt 50 pst. i Granfoss-tunnelen (Ring 3) og på E 18 ved Lysaker, dvs. fra 110 000 kjøretøy per døgn til om lag 170 000 kjøretøy per døgn i 2030. Ny E 16 er beregnet til å øke trafikken over Sollihøgda fra dagens om lag 10 000 lette kjøretøy per døgn til mellom 25 000 og 34 000 per døgn i 2043.

Forslagsstiller reagerer på at Stortingets vedtak om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange, tydeligvis ikke legges til grunn for planlegging av veiprojekter i storbyområdene. Målet om å redusere utslippene fra transportsektoren med i størrelsesorden 40 pst. i løpet av 15 år blir svært krevende å nå, dersom det samtidig legges opp til økt kapasitet for veitrafikken i storbyområdene.

### Omprioritering til kollektivtrafikk og sykkel

Et transportsystem basert på kollektivtrafikk, sykkel og gange vil bidra til bedre livskvalitet i storbyområdene, og er avgjørende for å nå Stortingets mål i klimapolitikken.

For å håndtere trafikkveksten og samtidig øke kollektiv- og sykkelandelene betydelig på bekostning av bil, er det nødvendig med store investeringer i infrastruktur i storbyene. Eksempler på slike prosjekter er nye bybaner og superbussløsninger i Bergen, Trondheim og Stavanger, ny T-bane- og jernbanetunnel i Oslo, og ny T-bane til Fornebu i Bærum. Dette er omfattende prosjekter der mangel på tilstrekkelig finansiering hindrer realiseringen.

I tillegg er tilstrekkelig ressurser til drift av kollektivtrafikken avgjørende for å styrke tilbudet i storbyområdene. Forslagsstiller viser i den forbindelse til den paradoksale situasjonen i Trondheim hvor økning i antall kollektivreisende har medført at kommunen har måtte kutte i busstilbudet og øke billettprisene. Det understreker behovet for mer ressurser til drift.

For å øke sykkelandelen er det nødvendig med ikke bare økte investeringer i sykkelveier, men også mer til drift og vedlikehold, herunder brøyting av sykkelveier om vinteren.

Forslagsstiller konstaterer at de foreslåtte ramme- ne for kollektivtrafikk i Nasjonal transportplan for 2014–2023 er utilstrekkelige. Ifølge Ruter er det behov for 30 mrd. kroner i ekstra finansiering ut over dagens rammer bare i Oslo-området for at kollektivtrafikken skal kunne ta unna veksten i persontransporten.

Forslagsstiller understreker at helhetlige bymiljøavtaler i utgangspunktet er en god modell for transportplanlegging i storbyene. Det haster imidlertid å få avtalene på plass, og sørge for at det i mellomtiden ikke blir igangsatt nye store veiprojekter som i praksis ødelegger for den utviklingen bymiljøavtalene skal fremme.

Forslagsstiller mener staten gjennom bymiljøavtalene bør åpne for å fullfinansiere utbygging av skinnegående trafikk i storbyområdene, og finansiere en større andel av driftsmidlene til kollektivtrafikk og sykkel. Den klare forutsetningen for økte statlige bidrag må være at storbyene gjennomfører en politikk som reduserer veitrafikken.

De økte statlige bidragene bør ikke kun hentes som nye penger over statsbudsjettet. Det er nødvendig med klare prioriteringer i samferdselspolitikken. I stedet for å bruke milliarder av kroner på nye kapasitetsøkende veier i storbyene, stikk i strid med nasjonale klimamål, bør midlene omprioriteres til nødvendige investeringer i infrastruktur og drift av kollektivtrafikk og sykkel.

### Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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 veiprojekter 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.

7. mai 2015