



Representantforslag 143 S

(2016–2017)

fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås

Dokument 8:143 S (2016–2017)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Heikki Eidsvoll Holmås om bymiljøavtaler

Til Stortinget

Bakgrunn

I byer bor og arbeider flere folk på et begrenset område. Dette har en rekke positive effekter. Avstander blir kortere og transportbehovet reduseres. Det er lettere å få et kollektivtilbud til å fungere. Boligene er mindre. Tjenestetilbud som butikker, helsehjelp etc. er lettere tilgjengelig. Høy tetthet av sysselsatte er gunstig for produktiviteten. Dermed er det viktig å sørge for at byene fungerer så godt som mulig.

Stortinget har vedtatt et mål om nullvekst i persontrafikken i byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler med staten. Mindre bilbaserte byer har mange fordeler. Mindre biltrafikk kan gjøre byene mer effektive og attraktive som bo- og oppvekstmiljø for folk i ulike livssituasjoner, gi grunnlag for handel, opplevelse og rekreasjon, samt sikre framkommelighet for næringsliv, kollektivtrafikk og nyttetransport. Mindre bilbaserte byer betyr at byen belaster miljøet mindre, i form av redusert arealbruk, reduserte klimagassutslipp, redusert lokal luftforurensning og støy, bedre trafiksikkerhet og færre ulykker. Satsing på framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende er også et velferdsgode som sikrer mobilitet for alle, uavhengig av om man har tilgang til bil eller ikke.

Det er en sterk sammenheng mellom bystruktur og folks valg av reisemåte i større byer. Ved å bygge mer kompakte byer og utvikle byen rundt kollektivknutepunkter, reduserer man folks transportbehov og gjør det mulig å bo i by uten egen bil. Infrastrukturen

og kollektivtransporten må oppgraderes og utvides for å transportere en voksende befolkning, samtidig som transportbehovet reduseres gjennom god byutvikling.

Korte avstander, effektiv kollektivtransport og mindre og mer energieffektive boliger gjør byboere mindre belastende på klimaet. Men hvor stor effekten er, avhenger av hvordan man bygger byene.

Veitrafikkens klimagassutslipp i Norge er på om lag 10,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter per år (2014). I de største byene utgjør veitrafikken om lag halvparten av klimagassutslippene. Satsingen på nullutslippsbiler og biodrivstoff gir lavere klimagassutslipp per kilometer, men dette blir motvirket av økt trafikk. En miljøvennlig bypolitikk kan derfor bidra til å få ned utslippene. For å kutte utslipp og nå nullvekstmålet for byene er det derfor viktig med en kombinasjon av satsinger på transportreduserende tiltak i areal- og transportplanleggingen, restriktive tiltak mot bilbruk, nullutslippsteknologi samt økt tilrettelegging for kollektivtransport, sykkel og gange, konkluderer fagetatene i faggrunnlaget for ny Nasjonal transportplan.

Det er vanskelig å få til en effektiv bytransport og nullvekst i persontrafikken uten restriktive tiltak rettet mot biltrafikken. Transportfagetatene skriver følgende i sitt faggrunnlag til ny Nasjonal transportplan:

«En effektiv bytransport krever en helhetlig virkemiddelpakke der man styrer arealbruken og tilrettelegger for miljøvennlig transport samtidig som man innfører restriktive tiltak rettet mot personbiltrafikken. Uten bruk av restriktive tiltak er det vanskelig å få flere til å reise miljøvennlig. Tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 viser at 64 prosent av arbeidstakere som tilbys gratis parkeringsplass ved arbeidsplassen bruker bil til og fra arbeid. Blant dem som har avgiftsbelagt p-plass hos arbeidsgiver er bilandelen nede i 45 prosent. Andre restriktive tiltak som bompengavgifter og/eller tidsdiffe-

rensierte bompengavgifter kan også være viktige for å redusere bilbruken. Byer som har innført rush-tidsavgift, som for eksempel Trondheim og Stockholm, har hatt en klar nedgang i bilbruken og en overgang til andre transportmidler.»

Arealplanlegging

Kommunene har hovedansvaret for arealplanlegging, men også fylkeskommunene og staten er viktige aktører i areal- og transportplanleggingen. Bo- og arbeidsområder spenner ofte over kommunegrenser, og dette gir behov for helhetlig planlegging. I tillegg er staten selv en stor aktør når det gjelder plassering av publikumsrettet virksomhet og større arbeidsplasser. Fylkeskommunene bidrar i regionale planer og planstrategier til å styre arealutviklingen, samt peker ut de viktigste stamrutene for kollektivtrafikk. Innenfor plan- og bygningsloven har man gode muligheter til å sikre samordning av arealplanleggingen og utviklingen av transportsystemet.

For å oppnå en mer samordnet areal- og transportplanlegging enn i dag, er det mulig for staten å ta i bruk sterkere virkemidler i form av regionale planbestemmelser (juridisk bindende arealkrav i de regionale planene) og statlige planbestemmelser (slik som kjøpesenterbestemmelsen fra 2006 og 2008).

Samferdselssatsing i byer og bymiljøavtaler

Det er svært viktig å fremme miljøvennlig byutvikling for byene i Norge. Befolkningen i de ni største byområdene i Norge forventes å øke med 20 prosent fram til 2030. En tilsvarende bilbasert trafikkvekst kan gi en drastisk økning i både kostnader og utslipp, så vel som en reduksjon av bokvaliteten i byene. Trenden viser 17 prosent økning i biltrafikken i neste tiårsperiode i de fire største byene. Også mellomstore byer har kapasitetsutfordringer på grunn av trafikkvekst.

Det ligger i dag an til en manglende balanse mellom pengebruk i Nasjonal transportplan og hvor forventet befolkningsvekst kommer. Det kan være gode grunner til å legge andre faktorer enn bare befolkningsvekst til grunn for investeringer i samferdselsinfrastruktur. Det er likevel verdt å merke seg at selv med fagetatenes forslag til høy ramme i ny Nasjonal transportplan på nærmere 1 000 mrd. kroner, så legger man opp til at bare lag 70–75 mrd. kroner av dette brukes på tydelige byformål. Transportetatene har i faggrunnlaget foreslått at pengene i «bypotten» bør kunne brukes mer fleksibelt, både på riksvei, fylkesvei og kommunalvei. Hvis dette ikke følges opp, blir helhetstenkingen i utviklingen av byene vanskeligere.

Bymiljøavtalene er den tydeligste satsingen på miljøvennlig og effektiv byutvikling i samferdselspolitikken. Bymiljøavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og

kommuner for å nå målet om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Byene skal føre en areal- og transportpolitikk som sikrer måloppnåelse. Staten skal bidra med penger til kollektivfelt, holdeplasser, gang- og sykkelveier o.l. Midlene brukes til kollektivfelt, holdeplasser, gang- og sykkelveier o.l. Byutviklingsavtaler bør inngå som del av den overordnede bymiljøavtalen, særlig for å konkretisere arealdelen i bymiljøavtalene. Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene har også samme mål som bymiljø- og byutviklingsavtalene.

Staten har åpnet for å inngå bymiljøavtaler for de ni byområdene Osloregionen, Bergenregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Kristiansandregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma-regionen og Tromsø. Bymiljøavtale med Trondheim, Sør-Trøndelag og staten ble inngått i september 2016. Det forhandles om avtale mellom staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Staten legger opp til at forhandlinger med Bergen og Nord-Jæren kan starte opp. For de fem andre byområdene har man ikke startet opp.

Regjeringen framholder i forslaget til statsbudsjett for 2017 å overoppfylle den økonomiske rammen for den første fireårsperioden av Nasjonal transportplan (NTP). For satsingen Bymiljøavtaler er regjeringen langt fra å innfri. Oppfølgingen av bymiljøavtaler i Nasjonal transportplan samlet er i perioden 2014–2017 på bare 14,4 prosent, ifølge forslaget til statsbudsjett for 2017. Det er viktig at den manglende satsingen snus i kommende stortingsperiode.

Nullvekstmålet for byene blir av trafikketatene i faggrunnlaget for ny Nasjonal transportplan foreslått å utvides til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransportveksten med kollektivtransport, sykkel og gange. Per i dag har man ikke nok virkemidler for å sikre at målet nås i mellomstore byer. Dette er et argument for å utvide ordningen til mellomstore byer eller alle byer som i dag er aktuelle for bypakker. En utvidelse til flere byområder forutsetter at avtalenes rammeverk tilpasses til et hensiktsmessig nivå ut fra bystørrelse og ulike grader av utfordringer.

Bymiljøavtalene regulerer per i dag bare utviklingen i persontransporten, ikke utviklingen i nytte-transport eller gjennomgangstrafikk. Formålet med bymiljøavtalene om å sikre bedre bymiljø, gir liten grunn til å gjøre et slikt skille. Sammen har staten og kommunene/fylkeskommunene mange virkemidler for å sikre at også nyttetransporten og gjennomgangstrafikken begrenses og gjøres mer effektiv. De mest progressive byene, slik som Oslo, har dessuten egne målsettinger om at flere deler av trafikken enn

persontransporten skal begrenses, og staten bør bidra gjennom bymiljøavtalene for å bygge opp mot dette.

For at bymiljøavtalene skal fungere etter hensikten, er det viktig å ha et godt system rundt oppfølging av avtalene slik at man sikrer at målene om begrensnings av den bilbaserte trafikken nås. Uten gode målesystemer og insentivsystemer for måloppnåelse vil bymiljøavtalene være til forveksling lik de tradisjonelle bypakkene. Bymiljøavtalene er gjensidig forpliktende avtaler med staten og byene for å sammen sikre at man når bestemte mål.

Når man gjør en slik utvidelse av bymiljøavtalene, må man samtidig se på finansieringen av drift av kollektivtrafikken, inkludert driften av kollektivtrafikken. Trafikkfagetatene skriver følgende i faggrunnlaget til NTP:

«Det vil være krevende å finne gode finansieringsløsninger for den fylkeskommunale kollektivtransporten framover. Fylkeskommunene peker på at dagens finansieringsløsninger ikke vil være tilstrekkelige for å møte den forventede transportveksten med kollektivtransport. Manglende driftsmidler kan bety at fylkeskommunene blir nødt til å konsentrere seg om en mindre del av markedet, med en reduksjon i antallet kollektivreiser som resultat. Tilbudet kan for eksempel begrenses til å betjene arbeidsreiser inn mot sentrum. Dette vil svekke kollektivtransportens konkurransekraft i byområdene.»

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nasjonal veileder for parkeringspolitikk i byområdene.

Veilederen skal utformes som en nasjonal maksimal parkeringsnorm slik at den er en statlig planretningslinje med hjemmel i plan- og bygningsloven.

2. Stortinget ber regjeringen sikre at staten i sin lokalisering av egen virksomhet legger avgjørende vekt på å redusere samfunnets transportbehov.
3. Stortinget ber regjeringen pålegge offentlige virksomheter en systematisk kartlegging av transportkonsekvenser som en del av beslutningsgrunnlaget før lokalisering av slike virksomheter.
4. Stortinget ber regjeringen utvide tilbudet om bymiljøavtaler til flere byer, i tråd med fagetatens anbefaling.
5. Stortinget ber regjeringen sikre at nyttetransport og gjennomgangstrafikk inkluderes i målene om begrensnings av biltrafikken i byene.
6. Stortinget ber regjeringen skjerpe målsettingen med bymiljøavtalene slik at målet blir å redusere samlet biltrafikk.
7. Stortinget ber regjeringen forbedre metodikken som skal sikre at bymiljøavtalene når målsettingene om begrensnings av biltrafikken, samt hvilke virkemidler man har når målene ikke nås, og legge fram en sak for Stortinget om dette.
8. Stortinget ber regjeringen bedre fylkeskommunenes finansiering av drift av kollektivtrafikken gjennom å sikre at bymiljøavtalene også kan brukes til drift av kollektivtransporten.
9. Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med inntil 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer i de (fire) store byene, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensnings av biltrafikken gjennom bymiljøavtaler.

25. april 2017

Heikki Eidsvoll Holmås

