



STORTINGET

Representantforslag 232 S

(2025–2026)

fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Bjørnar Laabak og Tom Staahle

Dokument 8:232 S (2025–2026)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sylvi Listhaug, Bård Hoksrud, Dagfinn Henrik Olsen, Frank Edvard Sve, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, Bjørnar Laabak og Tom Staahle om å avslutte byvekstavtaler og avvikle nullvekstmålet

Til Stortinget

Bakgrunn

Nullvekstmålet innskrenker folks mulighet og frihet til å velge bil til daglig transport i byområdene og påtvinger folk transportløsninger de ellers ikke ville brukt. Bilen er det viktigste og mest fleksible transportmiddelet. Mer enn 80 prosent av persontransporten i landet foregår med bil, for tog er andelen 5 prosent. Det var en stor endring for folks bevegelsesfrihet da importrestriksjonene ble fjernet og bilen ble tilgjengeliggjort for alle. Bilen gir frihet til å kunne reise hvor man vil, til egendefinert tid. Biler med forbrenningsmotor er også en stor inntektskilde for staten, noe som anskueliggjør det store samfunnsøkonomiske overskuddet ved personbiltrafikk.

Til tross for bilens mange praktiske fortinn som transportmiddel er det en stor motvilje mot bilen i deler av offentlig forvaltning. Den politiske og byråkratiske argumentasjonen mot bilen har endret seg over tid. Tidligere var det forurensning og sikkerhet, det siste nå er at bilen krever for mye plass. Bilmotstanden i forvaltningen og kampanjen for å frata folk retten til å velge eget transportmiddel fortsetter gjennom byvekstavtaler og

bypakker med nullvekstmålet for biltrafikk i byområdene.

Da nullvekstmålet ble vedtatt, handlet det om utslipp. I dag fremstår nullvekstmålet først og fremst som et angrep på personbilen som transportmiddel. Utslip-pene fra biltrafikken er redusert betydelig over noen år, en utvikling som bare vil fortsette. Til tross for dette skal innbyggerne i byområdene fortsatt tvinges til å bruke andre og mindre attraktive transportløsninger, noe som gjør hverdagen vanskeligere for både barnefamilier og næringsdrivende. Endringen av formålet kan indikere at målet ikke handler så mye om miljø, men snarere om å hindre biltrafikk i seg selv, nettopp for å begrense mobiliteten og vanlige menneskers frihet.

Nullvekstmålet blir i praksis brukt som begrunnelse for en stadig mer restriktiv politikk overfor bilister og næringsliv. Nye bomringer, økte bompenger, færre parkeringsplasser og høyere parkeringsavgifter er blant tiltakene som følger i kjølvannet av denne politikken. Målet brukes også som begrunnelse for å nekte lokale myndigheter å utnytte kommunens naturgitte forutsetninger for å skape gode liv til fordel for en fortetningspolitikk der befolkningen konsentreres rundt eksisterende kollektivknutepunkt. Resultatet er lavere boligareal og høyere boligpriser.

Dette rammer både vanlige folk og bedrifter økonomisk, samtidig som mobiliteten reduseres. Bilbruken er tross alt helt nødvendig for at folk skal få hverdagen til å henge sammen.

Utfordringene med nullvekstmålet er særlig tydelige i bynære områder med sterk befolkningsvekst. I regioner hvor befolkningen øker raskt, vil også transportbehovet øke. Det er urealistisk å samtidig legge til grunn at biltrafikken ikke skal vokse, og dette fører til stadig strengere restriksjoner som gjør hverdagslivet for folk

flest vanskeligere. Samtidig er det fremdeles svært god plass i Norge. Totalt er om lag 5 prosent av landets areal i bruk til veier, bygninger og dyrket mark.

Målsettingen er ikke forenlig med en forventet vekst i befolkningen på 10–15 prosent frem mot 2050, en befolkning som også skal nyte godt av høy mobilitet. Forslagsstillerne foreslår derfor at nullvekstmålet skal avskaffes som en nasjonal transportpolitisk målsetting, at gjeldende byvekstavtaler skal avsluttes, og at prosessen med å reforhandle disse avtalene må stoppes umiddelbart.

Transportpolitikken for byene må legges om, og gjeldende praksis med teknologimonopol, tvang og skyhøye avgifter skal erstattes med mangfold og valgfrihet. Forslagsstillerne vil her vise til Fremskrittspartiets alternative nasjonale transportplan for 2025–2036 om å erstatte byvekstavtaler og bypakker med et nytt investeringsprogram for bytransport, finansiert av staten og ikke av bompenger. Alle transportformer skal inkluderes i et mangfold, og det er prosjektene som kan gi den mest effektive trafikkavviklingen, som skal prioriteres.

Transportpolitikken må legge til rette for mobilitet, verdiskaping og en praktisk miljøpolitikk som fungerer i hverdagen. Det må legges til rette for bruk av et mangfold av transportmidler også i byene. Målsettingen skal

være en mest mulig effektiv trafikkavvikling samt å gjøre transporthverdagen for folk enklest mulig, ikke det motsatte. Forslagsstillerne legger til grunn at bilen fortsatt skal være en integrert del av bytransporten, og at folk også i byområdene skal kunne velge bil til sin dagligtransport.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen avslutte gjeldende byvekstavtaler og bypakker og stoppe forberedelsene til en reforhandling av byvekstavtalene for en ny avtaleperiode.
2. Stortinget ber regjeringen avvikle nullsvekstmålet i veitrafikken.
3. Stortinget ber regjeringen i kommende Nasjonal transportplan foreslå et nytt programområde for bytransport med statlige investeringsmidler for en mest mulig effektiv trafikkavvikling og der alle transportformer likestilles.

26. mars 2026

Sylvi Listhaug

Bård Hoksrud

Dagfinn Henrik Olsen

Frank Edvard Sve

May Helen Hetland Ervik

Mats Henriksen

Bjørnar Laabak

Tom Staahle

