

Utdrag fra innstilling fra transport og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2022–2033

Kilde: stortinget.no, kapittel 10. Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

10.2 Byvekst og mobilitet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at de største utfordringene i de store byene våre er dårlig framkommelighet og forsinkelser i veinettet og kollektivsystemet, noe som rammer både privatpersoner og næringslivet. Flertallet viser videre til at veitrafikken er en av de største kildene til luftforurensing og støy i byområdene. Flertallet merker seg at nullvekstmålet fortsatt skal ligge til grunn: klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, kollektiv og gange.

Flertallet registrerer at de inngåtte byvekstavgiftene for Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren følges opp, og at det legges til rette for inngåelse av byvekstavgifter i de fem byområdene Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Flertallet merker seg også at det etableres et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder.

Flertallet viser til at det legges til rette for økt satsing på sykling gjennom byvekstavgiftene, ny tilskuddsordning for mindre byer og utbygging av gang- og sykkelveier langs riksveiene i landet for øvrig. Flertallet viser videre til at det langsiktige målet er en sykkelandel på 20 pst. i byområdene og 8 pst. på landsbasis.

Flertallet viser til at varedistribusjonen i bysentra skal være tilnærmet utslippsfri innen 2030. Flertallet mener bylogistikk i økt grad må integreres i kommunal planlegging for å oppnå helhetlige løsninger.

Flertallet er opptatt av at ordningen med byvekstavgifter utvikles videre og fremhever derfor at det er positivt at det vil legges til rette for byvekstavgifter med fem nye byområder, med en enklere styringsmodell enn den som gjelder for de største byområdene. Videre er det positivt med den nye satsingen på ytterligere fem mindre byområder i form av et statlig fireårig tilskudd. Flertallet fremhever behovet for utvikling av flere gang- og sykkelveier i tettsteder og andre befolkningssentra med trafikkert skolevei og at det på sikt bør etableres en søknadsbasert ordning for dette slik at flere befolkningssentra kan tilrettelegge for mer gange og sykkelbruk og tryggere skoleveier.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at det etableres et nytt tilskudd for å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Det tas høyde for totalt 600 mill. kroner over fire år tidlig i plan-perioden. Tilskuddet avgrenses geografisk til byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Målet er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet også i disse byområdene. Dette flertallet mener det er naturlig å vurdere en utvidelse av ordningen til flere byområder ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Dette flertallet viser til at strenge smittevernstiltak førte til en umiddelbar nedgang i reiser med kollektivtransport, og at kollektivselskapene har hatt en drastisk nedgang i inntektsgrunnlaget. Det er for tidlig å si hva de langsiktige virkningene av pandemien vil bli for reisevaner, men disse mener det er viktig at det som er oppnådd på kollektivtrafikkområdet ikke går tapt når vi etter pandemien skal bevege oss mot en normalsituasjon. Det krever tett dialog mellom myndighetsnivåer, kollektivtransporten og andre aktører som kan bidra til å minske og snu den negative utviklingen som av smittevernhensyn har vært helt nødvendig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser i den forbindelse til samarbeidet Grønn Tur, initiert av Den Norske Turistforening, som har som mål å utvikle et helhetlig og sømløst nett av bærekraftige reise- og turmuligheter, innkvartering, transporttilbud, utstyr og informasjon for reiser i Norge både i fritiden og i dagliglivet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstvtaler og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstvtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden.

Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstuen stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlemmer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til målet i gjeldende NTP om at 20 pst. av personreiser i byområdene og 8 pst. på landsbasis skal foregå på sykkel. Disse medlemmer mener satsing på aktiv transport må økes, og vil særlig fremme utbygging av sammenhengende sykkelveger som et tiltak som må vies prioritet. Utbygging av sammenhengende, separat sykkelvegnett bør gis prioritet i byvekstvtalene, og fremgå tydelig av fremdrifts- og investeringsplanen.

Disse medlemmer viser til at det er store variasjoner i behovet for løsninger i kollektivtilbud mellom de store, de mellomstore, de små byene våre og i distriktet. Fylkeskommunen er gitt en viktig oppgave med å sy dette sammen, og gi alle innbyggerne et tilstrekkelig kollektivtilbud. Disse medlemmer mener vi trenger ulike løsninger for de ulike behovene, og at forpliktende byvekstvtaler ikke er løsningen for alle regioner og utfordringer, men at en også øker fylkeskommunens frie midler, slik at de blir gjort bedre i stand til å tilpasse behovet etter sin geografi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er imot byvekstvtalene og premissene om nullvekstmål og bruk av bompenger som ligger til grunn for avtalene. Disse medlemmer viser til at det er en målsetting med byvekstvtalene å legge begrensninger på bilistene, både fysisk og økonomisk, slik at de direkte og indirekte tvinges til å la bilen stå. Målet fra det politiske flertallet

er at det ikke skal bli flere biler og at folk flest i stedet skal presses til å velge alternativer som kollektiv, sykkel eller gange. Dette er en politikk som disse medlemmer tar sterkt avstand fra. Bilen er et gode som gir folk flest frihet og fleksibilitet i hverdagen. Disse medlemmer finner det helt absurd at det politiske flertallet i Norge av prinsipp definerer bilen som et problem, uavhengig av utslipp eller ikke.

Disse medlemmer viser til at det er uaktuelt for Fremskrittspartiet å innføre forbud, påbud eller andre begrensninger på bruk av bil. Disse medlemmer er imidlertid opptatt av valgfrihet og mener derfor det er viktig å legge til rette for at bilistene kan få alternativer, slik som et godt utbygd kollektivtilbud, vanlige sykkel- og gangveger, elsparkesykler, motorsykler etc. Disse medlemmer mener at et av problemene med de såkalte Byvekstavtalene er at bilistene blir tvunget til å betale for tiltak som ikke bare skal redusere bilbruken, men rett og slett gjøre det umulig å kjøre eller parkere bilen. Resultatet av denne bilfiendtlige politikken er at folk flest i de større byene blir tvunget til å selge bilene sine. Dette er en politikk som disse medlemmer tar sterkt avstand fra.

Disse medlemmer mener også at det er en merkelig dobbeltmoral i disse byvekstavtalene, siden bilen er definert som et problem og bilistene blir tvunget til å finansiere store deler av disse avtalene med bompenger. Bompenger som skal brukes til å redusere og fjerne bilene. Disse medlemmer konstaterer også at det prioriteres å bruke store ressurser på å ødelegge og bygge om velfungerende, grønne og vakre gater, til unødig dyre og eksklusive «pyntegater» eller såkalte miljøgater. Videre brukes det store summer på unødig store og breie sykkel og gangveger, med en bredde på hele seks meter. Disse medlemmer konstaterer at flere av de nye såkalte ekspress sykkel- og gangvegene som bygges nå i dag er dyrere, bredere og vesentlig bedre, enn flere av våre fylkesveier.

Disse medlemmer mener at det brukes unødig mye penger på byvekstavtalene. Disse medlemmer foreslår derfor at rammen reduseres fra 80 til 50 mrd. kroner. Disse medlemmer foreslår som alternativ at det etableres nye tilskuddsordninger for investeringer i store kollektivprosjekter og til drift av kollektivtrafikk i byområdene.

Disse medlemmer mener at ordningen med byvekstavtalene hindrer mobilitet for innbyggere som ikke har gode alternativ til bil. Disse medlemmer ser svært negativt på regjeringens nye satsing på at ytterligere fem mindre byområder skal innlemmes i en tilsvarende ordning. I mindre byområder er det ikke realistisk å overføre all trafikk fra bil til kollektiv, sykkel og gange. Disse medlemmer fremhever at lokal bomring ikke har lokal forankring i de mindre byområdene som er beskrevet i regjeringens NTP, og at bymiljøpakke i Arendalsregionen ble nedstemt i kommunestyret i både Grimstad og Arendal senest mai 2019. At regjeringen likevel ønsker å etablere en belønningsordning for å sikre ny politisk debatt om etablering av bymiljøavtale for denne regionen, er overraskende.

Disse medlemmer viser til ordfører i Arendal, Robert Cornells Nordli fra Arbeiderpartiet, som var negativ til dette da diskusjonen var oppe lokalt og begrunnet dette i mediene med at «Nok er nok når det gjelder bompenger». Disse medlemmer mener at regjeringen og Arbeiderpartiet burde respektert lokaldemokratiets avgjørelse i dette spørsmålet og forstår ikke hvorfor denne byregionen likevel er tatt med i forslaget om å utvide bymiljøpakken. Disse medlemmer mener at dagens eksisterende bymiljøpakker og regjeringens forslag med utvidelse til fem nye mindre byområder bør skrotes.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Regjeringen foreslår at støtteordningen avgrenses til fem byområder og i alt åtte navngitte bykommuner som arbeider med bompengefinansierte bypakker. Det fremgår av regjeringens forslag, at et vilkår for å få støtte fra tilskuddsordningen, er at Stortinget først har behandlet forslag til bypakke.

Disse medlemmer mener at tilskuddsordningen bør utformes som en incentivordning eller belønningsordning åpen for søknad fra flere byområder i Norge, i stedet for en støtteordning til få, navngitte byområder, slik regjeringen foreslår. Ordningen bør bygge på erfaringer fra dagens belønningsordning og byvekstavtaler der både arealbruk og transporttiltak er virkemidler som tas i bruk for å nå nasjonale, regionale og lokale mål. Kunnskap fra tidligere evalueringer av dagens belønningsordning for større byområder bør legges til grunn for den nye tilskuddsordningen. Der fremgår det bl.a. at når byområder får anledning til å søke statlige belønningsmidler, så øker byområdene også sin egen innsats for å fremme kollektivtransport, sykling og gange (Norconsult og Urbanet Analyse, 2007). Disse medlemmer mener at en ny tilskuddsordning for mindre byområder vil kunne ha større effekt om flere byområder får anledning til å søke om tilskudd, enn om ordningen kun avgrenses til et fåtall byområder.

Disse medlemmer mener at tilskudd til byområder er svært skjevt fordelt i dag, de største byområdene får svært mye mer tilskudd enn de mindre byområdene. Disse medlemmer mener at det trengs en jevnere fordeling, og ber om at dette ivaretas ved senere reforhandlinger av byvekstavtaler og bypakker.

Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og med en samlet størrelse over 40 000 innbyggere. Dette vil åpne for at flere regionbyer i Norge kan søke om tilskuddsmidler enn det regjeringen foreslår. Disse medlemmer viser til arbeidet som pågår med blant annet «Innherredsbyen» og «Mjøsbyen», disse medlemmer mener begge disse er aktuell byområder for en slik ordning.

Disse medlemmer mener inngåelse av byvekstavtaler og andre lignende avtaler ikke må være til hinder for at kommuner kan legge til rette for spredt bosetting. Dagens statlige planretningslinjer er en brekkstang for kraftig sentralisering. I spredtbygde områder blir det lagt sterke begrensninger på videre utvikling, noe som kan bidra til å forsterke en allerede negativ befolkningsutvikling med nedlegging av offentlige tjenestetilbud som skoler og barnehager. I folketette områder bidrar retningslinjene til forsterket press om bl.a. nedbygging av dyrka mark og friområder i nærheten av kollektivknutepunkter og ytterligere press på en allerede overbelastet offentlig infrastruktur. Planretningslinjene bidrar dermed til en dårligere lokal planlegging i kommunene fordi staten i for stor grad fratru lokalpolitikere muligheten til avveie viktige hensyn og finne løsninger som er til beste for den enkelte kommune.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener at all vekst i persontrafikk i byområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, og at privatbilisme skal reduseres med 40 pst. i de store byene innen 2030.

Dette medlem vil styrke finansieringen til kollektivtransporten. Dette medlem vil utvide ordningen med byvekstavtaler som finansierer kollektivtrafikk til flere byer. I byvekstavtalene må staten støtte 80 pst. av store kollektivsatsinger, slik som utvidelse av bybane, trikk, T-bane og superbuss i byene. I tillegg må støtten til drift av kollektivtransport økes, mot at kommuner og fylker følger opp med miljøvennlig arealplanlegging og effektive og restriktive tiltak som reduserer biltrafikken.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge opp til 80 pst. statlig finansiering av store kollektivprosjekter i nye forhandlinger og reforhandlinger om byvekstavtaler/miljøpakker i de store byene.»

Dette medlem viser til målet om at 20 pst. av personreiser i byområdene, og 8 pst. generelt på landsbasis skal foregå på sykkel. Komiteen mener satsing på aktiv transport må økes, og vil særlig fremheve utbygging av sammenhengende sykkelveier som et tiltak som må vies prioritet i videre arbeid.

Dette medlem mener at det ved fremtidig behandling av byvekst-/bymiljøpakker bør settes en minimumsandel av totalbevilgningene som skal gå til tiltak for sykkel og gange, med definerte milepæler. Utbygging av sammenhengende, separat sykkelveinett bør være prioritert prosjekt i byvekstavtalene, og fremgå tydelig av fremdrifts- og investeringsplanen.

Dette medlem vil understreke at det er viktig at byvekstavtalene er transparente ved at konkrete fordelingsnøkler mellom ulike transportformer fremgår tydelig i hver enkelt avtale, og at denne informasjonen alltid er offentlig tilgjengelig.

Dette medlem vil peke på de initiativene som flere kommuner har vist for at også mindre byer kan få liknende avtaler som bypakkene/byvekstavtalene, bare skalert ned. Egersund har vist slik interesse og ønsker seg et pilotprosjekt på dette. Egersund har et rikt handels og næringsliv til å være en by på den størrelsen.

Det at Egersund ikke passer inn i en bestemt kategori (storby/distrikt), gjør at de framover ønsker å tenke mobilitetsløsninger som for store byer, men skalert ned til en mindre by.

Dette medlem mener dette bør følges opp av regjeringen og at et pilotprosjekt som kan gi gode erfaringer til andre småbyer blir satt i gang.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen åpne for forhandlinger om 'småbypakker' etter mønster av bymiljøpakker/byvekstavtaler, men nedskalert til mindre byer, og la Egersund bli en pilot for dette.»