

# GRØNNE BYOMRÅDER

Et hefte om å begrense biltrafikken



Naturvernforbundet

■ Dette heftet setter søkelyset på miljøproblemene fra biltrafikken i byområdene og deres omland. Heftet har til hensikt å bringe mer kunnskap om utfordringene, og å peke på løsningene og hva politikerne må ta tak i. Samtidig ønsker vi å få flere til å engasjere seg i miljøproblemene.

Les mer om miljøutfordringer fra transport på:

- [www.naturvernforbundet.no](http://www.naturvernforbundet.no)
- [www.ntp.dep.no](http://www.ntp.dep.no)
- [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)
- [www.stockholmsforsoket.se](http://www.stockholmsforsoket.se)
- [www.framtidensbyer.no](http://www.framtidensbyer.no)
- [www.toi.no](http://www.toi.no)



Foto: Samferdselsétaten, Oslo kommune

Dette heftet er skrevet av Holger Schlau-pitz og Åshild Lappegård Lahn. Layout er ved Kristian S. Aas. Heftet er utgitt med støtte fra NSBs miljøstipend.

Utgitt av:  
Naturvernforbundet  
Mariboegate 8  
0183 Oslo

Utgitt 2011.

Telefon 23 10 96 10  
Nett: [www.naturvernforbundet.no](http://www.naturvernforbundet.no)  
[naturvern@naturvernforbundet.no](mailto:naturvern@naturvernforbundet.no)  
Forsidefoto: Roy Olsen

# VEITRAFIKKEN ER EN STORFORURENSER

■ Veitrafikken bidrar til store miljøproblemer, både lokalt og globalt. Biler og tyngre kjøretøy er hovedkilden til lokal luftforurensing og støy i byområdene og gir store klimagassutslipp. Trafikken krever også store arealer og er en trussel mot natur- og friluftsområder og matjord.



Foto: Njål Svingheim, Jernbaneverket

Naturvernforbundet jobber for sykkelveier og kollektivtrafikk som både vil redusere miljøproblemene og gjøre byene våre triveligere å bo i. Derfor

arbeider Naturvernforbundet for gode løsninger som bidrar til at hele spekteret av miljøproblemer blir redusert.

## VI MÅ KUTTE KLIMAGASSUTSLIPPENE

Den rike delen av verden må kutte sine utslipp med 40 prosent innen 2020 og 95 prosent innen 2050, for å hindre at gjennomsnittstemperaturen på kloden stiger med mer enn to grader. Fra 1990 til 2009 økte derimot klimagassutslippene fra veitrafikken i Norge med 26 prosent, og de utgjør nesten en femdel av Norges totale utslipp av klimagasser. I de fleste kommunene er det veitrafikken som bidrar mest til utslippene. I Stavanger, Bergen og Oslo står den for 50–60 prosent.

## LUFTA MÅ BLI BEDRE

Veitrafikk er den største kilden til lokal luftforurensning i byer. Slik forurensning kan gi oss luftveislidelser, hjerte- og karsykdommer og kreft, og

det er et særskilt problem for astmatikere og andre som har luftveislidelser fra før.

De største byene har store problemer med å innfri absolutte statlige krav om luftkvalitet. Det er kun tillatt å ha en luftkvalitet som er dårligere enn kravene et visst antall dager per år, men i 2010 tok det mindre enn en måned før de verste stedene i Bergen og Oslo hadde brukt opp denne kvota. Det betyr at lufta flere steder er helsefarlig mange dager i året. Tiltak som piggdekkgebyr og miljøfartsgrense har ikke hatt tilstrekkelig effekt, og flere dieselskjøretøy på veiene har gjort problemene verre.

Det er i de største byene støyen fra biltrafikken plager flest mennesker. Det betyr samtidig at det er i byene vi har de beste mulighetene for å redusere støyplagene for mange mennesker.



Foto: Alena Bohackova, Kristiansand kommune

## BILTRAFIKK TAR PLESS

Bilene krever store arealer for å kunne komme fram og parkere. Nær byer og tettsteder vil veien nesten alltid legge beslag på verdifull matjord, og i mange tilfeller fører veiene til oppsplitting av natur- og friluftsområder og ødelegging av naturverdier.

Bilenes arealbehov går på bekostning av fotgjengere, syklistene og kollektivtransport, noe som skaper en ond sirkel som gjør at enda flere velger å bruke bilen. Det blir også mindre plass til boliger og næringsbygg, slik at byer og tettsteder må vokse utover. Avstandene blir større, og behovet for transport likeså.

## TRAFIKKEN OG UTSLIPPENE VIL VOKSE OM VI IKKE GJØR NOE

De største byområdene i Norge vil fortsette å vokse. Fram til 2040 vil de få 40 prosent flere innbyggere, ifølge Statistisk sentralbyrå. Det er nesten umulig å tenke seg at dette kan skje uten økte miljøproblemer eller uten at bilkøene vokser ytterligere – med mindre vi greier å begrense bilbruken og heller satse på kollektivtransport og sykkel.

Akershus-innbyggerne kjører mest bil av alle i Norge. Innbyggerne i Oslo er langt flinkere, noe som i stor grad skyldes kortere avstander og et bedre kollektivtilbud. Men siden mye av trafikken fra Akershus går inn i hovedstaden, fylles byen opp med biler. Slik

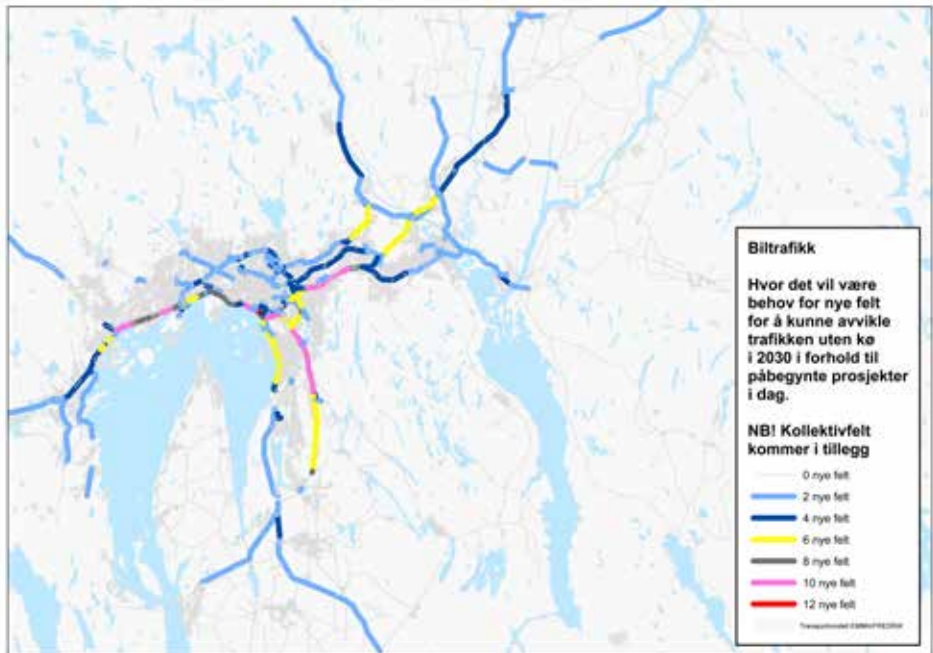
Foto: Samferdselsetaten, Oslo kommune



er situasjonen rundt andre byområder også, noe som gir helseskadelig luft og høye klimagassutslipp.

Det holder derfor ikke bare å rette søkelyset mot biltrafikken lokalt i byene. Det er minst like viktig å gjøre noe med alle bilene som kommer fra omlandet rundt og skal inn og ut av de større byene. Om for eksempel alle de korte bilturene erstattes av gange/sykling, vil det være veldig bra for bymiljø og folkehelse, men reduksjonen av klimagassutslipp blir forholdsvis liten. Derfor må det også gjøres noe med de lengre bilturene.

Prognosene viser at trafikken vil vokse kraftig i åra som kommer. Dersom det ikke tas nye grep for å dempe trafikkveksten, vil veitrafikkens klima-



Figuren over viser hvor mange ekstra nye kjørefelt som må bygges innen 2030 på veinettet i Oslo og deler av Akershus, dersom en skal kunne «veibygge» seg ut av problemene. Kilde: Rapporten «Langsiktige kapasitetsutfordringer i Oslo-området» (2011), som inngår i transportetatens arbeid med Nasjonal transportplan 2014-2023.

gassutslipp i Norge øke med om lag 30 prosent fram til 2030. Utslippene kan reduseres gjennom bedre teknologi og kjøretøy med lavere utslipp, men det vil bli svært utfordrende å oppnå de reduksjonene som er nødvendig for å unngå at gjennomsnittstemperaturen på kloden stiger med mer enn to grader. Men det er mulig, dersom vi reduserer transportbehovet, og samtidig gjør det mer attraktivt for flere å forflytte seg på måter som er

mindre energi- og arealkrevende enn bruk av egen bil.

Miljøproblemene fra biltrafikken er størst i byregionene og deres omland. Men det er også her det er lettest å gjøre noe. I folketette områder er det enklere å redusere transportbehovet og gjøre kollektivtrafikken god nok til å konkurrere med bilen. Men da må kommunene, fylkeskommunene og staten spille på lag og prioritere miljø og folk framfor flere biler.

# KOLLEKTIVTRANSPORT VIKTIG, MEN IKKE NOK

▣ Bedre kollektivtilbud er helt nødvendig for å redusere bilbruken i byområdene. Men det er ikke tilstrekkelig. Både teori og praksis viser at kollektivsatsing må kombineres med restriksjoner på bilbruk – for at det skal monne.

Det er avgjørende at kollektivtilbudet i og rundt byområdene forbedres. I byområdene er det nødvendig med et effektivt kollektivtilbud som ikke forsinkes av bilkøer. Hyppige avganger er viktig, slik at folk ikke trenger å vente lenge på neste avgang eller ved bytte av transportmiddel. Vi trenger et attraktivt kollektivtilbud, som samtidig har stor kapasitet til å ta unna de mange passasjerene i rushtidene. Befolkningsveksten gjør at det må

sattes enda mer.

I de største byområdene, i første omgang Oslo og Bergen, vil videre utbygging på skinnegående løsninger som T-bane og trikk/bybane i egne traseer være nødvendig. I og rundt de større byregionene er også jernbanen viktig. Togtilbudet må forbedres, i form av hyppigere avganger, punktlig og raske tog og sitteplass til flere.

For at flest mulig skal kunne reise kollektivt, er det avgjørende at nye

Foto: Anders Vindegg/Flickr.com



boligområder, butikker og arbeidsplasser plasseres nær kollektivknutepunkt og stasjoner.

Et forsøk gjort i Stockholm i 2005–2006 illustrerer godt behovet for at pisk trengs i tillegg til gulrot i transportpolitikken. Forsøket besto av en periode med bedre kollektivtransport samt en overlappende periode med tidsdifferensierte takster i en bomring rundt Stockholms indre by. Takstene varierte, avhengig av tid på døgnet. I den første perioden av forsøket, da det bare var bedre kollektivtransport, var det ingen merkbar nedgang i biltrafikken. Men etter at trengselsskatten kom, gikk trafikken over «bomringen» ned med nær en femdel på hverdager, hele døgnet sett under ett.

Beregninger viser også at kollektiv-

transporten ikke har store muligheter til å redusere norske klimagassutslipp dersom dette ikke kombineres med færre parkeringsplasser eller andre restriktive grep. Utredninger gjort i myndighetenes Klimakur-prosjekt viser at effektene av kollektivsatsing er flere ganger større dersom dette kombineres med ulike trafikkreduserende tiltak som kjøprising, økte parkeringsavgifter eller økte drivstoffpriser.

Langt bedre kollektivtilbud er likevel en viktig forutsetning for å kunne ta i bruk ulike former for restriksjoner på biltrafikken i byområdene. Vi trenger med andre ord både gulrot og pisk for å få et velfungerende og godt bymiljø og en vesentlig reduksjon i våre klimagassutslipp.



Foto: Rune Jenssen



# HVORDAN BEGRENSE BILTRAFIKKEN?

▣ Behovet for bil reduseres når boliger, arbeidsplasser og butikker plasseres nær hverandre og nær kollektivknutepunkt. Da kan flere gå, sykle og reise kollektivt. Dette er viktig og må påskyndes og suppleres av flere tiltak. Her omtaler vi noen av dem som er mest aktuelle.



Foto: Sparebank1/Flickr.com

## BEGRENSE TILGANGEN PÅ PARKERINGSPLASSER

Dette kan gjøres enten ved å øke avgiftene på parkering eller ved å begrense antallet parkeringsplasser. Blir det dyrere eller fysisk umulig å få satt fra seg bilen, reduseres trafikken i det aktuelle området. Fjerning av

parkeringsplasser gir også bedre plass til syklister og kollektivtrafikk, slik at de mer miljøvennlige reisemåtene får bedre kår.

For reiser til og fra jobb i Oslo viser en undersøkelse at andelen kollektivreisende er mer enn dobbelt så stor dersom folk ikke har gratis parke-

ringsplass på jobb enn om de har det. Dette viser at parkeringspolitikken har svært mye å si for om folk reiser kollektivt eller ikke.

For handlereiser er det viktig at parkeringspolitikken ses i en sammenheng i større geografiske områder og samordnes. Noen mener at strenge parkeringsbegrensninger i bysentrene fører til mer kjøring til kjøpesentre i utkanten av byene eller i nabokommuner hvor det eventuelt er enklere eller billigere å parkere. Denne frykten er nok noe overdrevet siden bilfrie handlegater uten parkeringsplasser er blitt populære mange steder, og der-

med trekker kunder til butikkene der. Men det er ingen tvil om at det bør koste å parkere også ved kjøpesentrene i utkanten av byene, for å hindre unødvendig kjøring til disse. Og da må politikken samordnes, ofte på tvers av kommunegrensene.

Et paradoks er at kommunene ved nybygging og ombygging av boliger og næringsbygg ofte stiller minstekrav om hvor mange parkeringsplasser det må være i tilknytning til bygget. Heldigvis er denne tanken i ferd med å snu. Eksempelvis har Oslo kommune begynt å stille maksimumskrav til antall parkeringsplasser for næ-



Foto: Tommy Hauge Brakstad/Scanstockphoto.com



ringsbygg i den mest sentrale delen av byen. Det er et skritt i riktig retning.

## **BETALING FOR BRUK AV VEIENE**

Dette kan gjøres i form av bomringer eller andre systemer. Dersom takstene varierer, avhengig av når på døgnet en kjører, kalles ordningen gjerne for rushtidsavgift eller kjøprising. Bomringer brukes som regel for å finansiere utbygging av veier og annen infrastruktur. Kjøprising, derimot, er noe byer innfører for å begrense bilbruken når konsekvensene av bilbruk er størst, altså når køene er store og samfunnet påføres unødig tidsbruk og kostnader, og når lufta er dårlig og

mange utsettes for plager. London, Stockholm og Singapore er eksempler på steder det alt er innført kjøprising, med gode resultater.

Kjøprising gjør at flere velger å reise kollektivt eller med sykkel, reise på andre tidspunkter eller ikke reise i det hele tatt. Resultatet blir mindre kø og mer forutsigbar reise, mindre behov for veiutbygging – og ikke minst de miljøfordelene som oppstår som følge av færre biler på veiene. Pengene som kommer inn gjennom kjøprising, kan og bør brukes til å forbedre kollektivtilbudet eller sykkelveinettet – eller til andre miljøtiltak.

Mens parkeringspolitikken kan brukes effektivt for å begrense bilbruken

til bestemte områder, har køprising den fordel at den også kan begrense gjennomgangstrafikken, som mange steder bidrar til betydelige miljøproblemer.

## **BEGRENSE ANTALL KJØREFELT FOR BILER**

Dette kan gjøres ved å fjerne kjørefelt eller omgjøre flere kjørefelt til kollektivfelt eller sykkelveier. Utbygging av

veinettet for økt hastighet og kapasitet øker trafikken og gir økte klimagassutslipp blant annet fordi det muliggjør pendling over lengre distanser enn tidligere, samtidig som det styrker bilens konkurransevne i forhold til kollektivtrafikken. Omgjøring av bilfelt til kollektivfelt, sykkelfelt og gågater virker motsatt. Det blir bedre kår for kollektivtrafikken og for sykklistene, og byene vil i mindre grad ese utover og øke behovet for transport.



Foto: Ruter

# MYTER OG FAKTA OM KØPRISING

▣ Køprising er kanskje det mest omdiskuterte tiltaket for å begrense biltrafikken i byområder. Her vil vi se på noen av motforestillingene som ordningen ofte blir møtt med. Kanskje de fleste er myter og ikke fakta?<sup>1</sup>



Foto: Jørgen A. Schyberg/Flickr.com

## «KØPRISING REDUSERER IKKE TRAFIKKMENGDEN, MEN BARE FLYTTER DEN»

Køprising reduserer bilbruken i rushtidene. Det er viktig fordi det er da ulempene fra kø og lokal luftforurensning er størst. Prisen vil påvirke hvor folk bosetter seg i forhold til arbeidsplassen, hvordan folk reiser, hvor ofte de reiser og når de reiser. Trafikkmengden totalt sett er avhengig av hva prisnivået for kjøring blir

etter innføring av køprising, sett i forhold til hvordan det var tidligere.

## «KØPRISING VIL BARE ØKE KOSTNADENE FOR FOLK»

Køprising gjør at køene blir mindre. Det gjør at folk faktisk kommer raskere fram. Det gir lavere kostnader for næringslivet og fordeler for alle dem som har dårlig tid om morgenen og ettermiddagen. Det finansierer bedre kollektivtilbud slik at flere kan reise

1) Dette kapittelet er i stor grad basert på rapporten «Myter og fakta om køprising» (2009), skrevet av Harald Aas, Harald Minken og Hanne Sandstad ved Transportøkonomisk institutt ([www.toi.no](http://www.toi.no)).



Bybanen i Bergen. Foto: Skyss / Morten Wanvik

kollektivt. Kjøprising gir også mindre helseskadelig forurensing, noe som gir lavere kostnader for helsevesenet og store fordeler for astmatikere og andre som lider under dårlig luft.

### «KØPRISING GJØR AT DE RIKE VIL FORTSETTE Å KJØRE BIL»

Erfaringene fra Stockholm viser at også de med høy lønn reduserte bilbruken sin etter innføring av kjøprising der.

### «KØPRISING RAMMER DE FATTIGSTE OG ER SOSIALT URETTFERDIG»

Undersøkelser viser at det i stor grad er de med høye inntekter som bruker bil i rushtidene. Disse vil da betale mest, dersom de fortsetter å kjøre. Pengene kan brukes til tiltak som alle

nyter godt av, for eksempel bedring av kollektivtransporten eller andre miljøtiltak. Dermed vil de med høy inntekt betale mer til fellesskapet. I tillegg bør vi ta i betraktning at lokal luftforurensing og støy ofte rammer dem som har lite ressurser og vanskelig for å flytte til steder med bedre miljø. Tiltak som begrenser trafikken, som kjøprising, vil hjelpe disse menneskene.

### «KØPRISING VIL FØRE TIL OVERFYLTE BUSSER OG TOG»

Det er riktig dersom det ikke gjøres forbedringer i kollektivtransporten. Det er en viktig forutsetning at kollektivtransporten forbedres. Kjøprising gir inntekter som kan brukes på å øke antall sitteplasser på busser, tog og andre kollektive transportmidler.

# NATURVERNFORBUNDET KREVER:

- **Kollektivtilbudet må bedres vesentlig.** Det er viktig at folk gis et reelt alternativ til bilen, og det er en viktig forutsetning for at tiltak som kjøprising og parkeringsrestriksjoner skal gi god effekt.

---

- **Kommunene må** plassere nye boliger og arbeidsplasser nær kollektivknutepunkt slik at behovet for bil reduseres. Dette gjelder ikke bare i byene, men også i omegnskommunene.

---

- **Veinettet må ikke utvides.** En større del av veiarealene må settes av til kollektivtrafikk, syklistene og fotgjengere. Det må etableres et sammenhengende sykkelveinett i alle byområder, for å gjøre det enklere og tryggere å sykle.

---

- **Byområdene må innføre trafikkbegrensende tiltak** som kjøprising og parkeringsrestriksjoner. Det bør bli dyrere å parkere ved kjøpesentre, og parkeringspolitikken må samordnes på tvers av kommunegrensene.

---

- **Kommunene må innføre maksimumskrav** til antall parkeringsplasser ved nyoppføring og ombygging av næringsbygg og boliger i bysentrene, og det må settes minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser.

---

- **Dagens praksis**, som innebærer at gratis parkeringsplass på jobb er et skattefritt gode, mens arbeidsgiverbetalt månedskort må skattlegges, er urettferdig og ulogisk og må endres.

---

- **Staten må i langt større grad enn i dag** belønne kommuner som fører en god arealpolitikk og innfører trafikkbegrensende tiltak.

---

- **Staten må bidra med mer penger** både til investeringer og til drift av kollektivtransporten i byområdene, slik at buss og bane blir attraktivt og det blir plass til de mange nye passasjerene. Statlige investeringsmidler er særlig viktig der det er aktuelt med skinnegående løsninger, som utvidelse av bybanen i Bergen og utbygging av jernbanen.

---

## **Bli med på laget, meld deg inn i Naturvernforbundet!**

Hver dag jobber vi for de gode løsningene. For natur, miljø og folk.  
Bli med på laget.

Naturvernforbundet ble grunnlagt i 1914 og er Norges eldste natur- og miljøvernorganisasjon. Vi er en demokratisk medlemsorganisasjon med 20 000 medlemmer, fylkeslag i alle landets fylker og ca. 100 lokallag over hele landet.

### **MELD DEG INN:**

Send SMS <NATUR> til 2377 (200 kr) eller send e-post til medlem@naturvernforbundet.no.

[www.naturvernforbundet.no/medlem](http://www.naturvernforbundet.no/medlem)



# Naturvernforbundet