

Oslo, 6. februar 2014

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0030 OSLO

HØRING AV INDIKATORSETT SOM GRUNNLAG FOR OPPFØLGING AV HELHETLIGE BYMILJØAVTALER

Vi viser til høring av indikatorsett som grunnlag for oppfølging av helhetlige bymiljøavtaler. Til tross for at høringsfristen er gått ut, vil Naturvernforbundet herved komme med noen synspunkter

Hovedbudskap

Naturvernforbundet mener at det viktigste som kan gjøres for å oppnå tilstrekkelige reduksjoner i utslipp av klimagasser og andre miljøforbedringer relatert til transport i byregionene, er å stanse veksten i biltrafikken. Dette er helt nødvendig for at miljøgevinsten av kjøretøyteknologiske forbedringer (mer effektive motorer, innfasing av elbiler og alternative drivstoff, renseteknologi etc.) ikke skal spises opp av trafikkveksten. (Se regneeksempel under.)

Det er derfor svært bra at både Stortingets klimaforlik fra juni 2012 og Nasjonal transportplan 2014–2023 er tydelige på at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Rapport 36/2012 fra Urbanet Analyse viser tydelig at vedtatt politikk i byområdene ikke er i tråd med dette målet. Det trengs derfor sterkere virkemidler, og vi anser bymiljøavtalene som svært viktige for at lokale og regionale myndigheter skal få politisk mot til å føre en arealpolitikk som begrenser transportomfanget og bygger opp om de miljøvennlige transportformene og samtidig innfører den nødvendige dosen med restriktive tiltak overfor personbilbruken, i tillegg til at de får penger til å gjennomføre positive virkemidler som utbygging av kollektivtransporten og sykkelvegnettet.

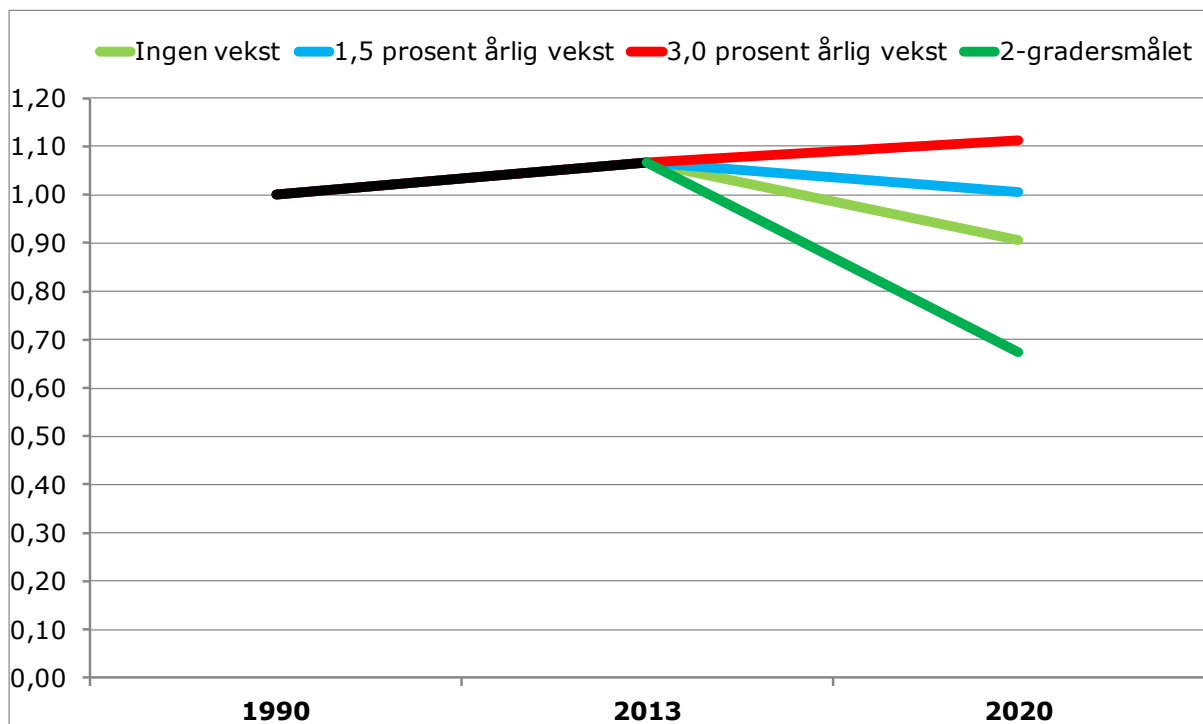
Naturvernforbundet forutsetter derfor at bymiljøavtalenes hovedfunksjon må være å innfri målet om at personbiltrafikken i storbyområdene ikke skal vokse. Måloppnåelse med tanke på ingen vekst i trafikkarbeidet med personbil må derfor være et avgjørende kriterium for tildeling av midler gjennom bymiljøavtalene.

Regneeksempel

Vi vil nå kort presentere et regneeksempel for illustrere behovet for å stanse trafikkveksten, for at vi skal oppnå tilstrekkelige klimagassreduksjoner. I tillegg kommer positive effekter med tanke på å redusere øvrige miljøutfordringer som luftforurensing, støy, nedbygging av naturområder og matjord etc.

Regneeksemplet viser relativ utvikling av klimagassutslipp fra personbiler i Norge fra 1990 til 2013 og hva som vil skje videre til 2020 gitt tre ulike scenarier for trafikkutvikling. Figuren sier også hvor mye som må reduseres dersom personbilene skal ta sin del av utslippsreduksjonene som er nødvendig for å innfri 2-gradersmålet. (FNs klimapanel anslår at det trengs en utslippsreduksjon på 25–40 prosent i forhold til 1990-

nivå i den rike delen av verden, og vi har lagt inn et gjennomsnitt av dette.) Av teknologiske grep har vi i alle scenariene forutsatt at antall elbiler fra 2013 til 2020 øker i tråd med Grønn Bils prognose¹, dvs. at det i 2020 ruller i overkant av 205 000 elbiler på norske veier. (For enkelthets skyld regner vi null utslipp fra elbiler, til tross for at det er en sannhet med modifikasjoner.) For den øvrige personbilparken har vi lagt inn en forutsetning om at den utvikler seg i tråd med Klimakurs mest ambisiøse effektiviseringsscenario. Figuren under viser resultatet:



Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

Holger Schlaupitz
fagsjef

¹ <http://www.gronnbil.no/nyheter/oppdatert-prognose-for-salget-av-ladbare-biler-frem-mot-2020-article313-239.html>