

Motmelding til norsk samferdselspolitikk
1998-2007

Rapport 1/97

Natur og Ungdom/Naturvernforbundet

ISBN 82-7478-205-4 - ISSN 0807-0946

1 Sammendrag

1.1 Miljømål for transport

Samferdselsplanene for 1998 til 2007 mangler konkrete mål. Regjeringen sier at miljø skal være en ramme for samferdselspolitikken, uten at rammen er konkretisert. Vi mener at det er nødvendig med mest mulig presise, tall- og tidfestede miljømål som ramme for transportpolitikken de neste ti årene.

1.1.1 Vår visjon for neste tiår

Transport av personer og gods med fly og bil skal reduseres med ti prosent innen år 2007. Visjonen krever økt satsing på sykkel, buss og bane, nasjonale miljøavgifter og lokale restriksjoner på bruk av bil.

1.1.2 Vi foreslår følgende miljømål for transport

1. CO₂-utslippene reduseres med 20 prosent fra 1998 til 2007.
2. Personer i byer og tettsteder, som er utsatt for helseskadelig luftforurensning over de anbefalte kriteriene til Statens Forurensningstilsyn (SFT), reduseres til 100 000 innen år 2007 og til null innen år 2010.
3. Veier får ikke legge beslag på mer areal.
4. Det skal ikke foretas inngrep i verna eller verneverdige natur- og kulturmiljøer.

1.2 Fortsatt veibygging vil rasere vår naturarv

Regjeringens anbefalte strategi i NVVP 1998 - 2007 betyr store inngrep i verneverdig natur og i dyrka mark. 15 foreslåtte veiprosjekter vil, ifølge fylkesmennene i Norge, ha store eller meget store negative konsekvenser for det biologiske mangfoldet.

Vi har plukket ut i de åtte verste veiprojektene:

- | | |
|--|---|
| 1. Eiksundsbandet i Møre og Romsdal | 6. Rv 1 Sveгатjønn til Moberg i Hordaland |
| 2. Rv 4 Oslo grense til Slattum i Akershus | 7. E6 Melhus i Sør-Trøndelag |
| 3. E16 Wøien til Bjørum i Akershus | 8. E6 Jevika til Selli i Nord-Trøndelag |
| 4. E18 Østfold | |
| 5. LOFAST i Nordland | |

1.3 Økt bruk av bil og fly gir økte CO₂-utslipp

Fly bruker over sju ganger mer energi enn jernbane, privatbil nesten 4 ganger mer. Over 39 prosent av CO₂-utslippene i Norge kommer fra samferdselssektoren. Biltrafikk er den største enkeltkilden med nesten 23 prosent.

1.4 Store investeringer til vei binder oss til store drifts- og vedlikeholdsutgifter

Vi vet ikke hva det på lang sikt vil koste å bygge ut og vedlikeholde det regjeringen mener er et tilfredstillende transportsystem. Nye veier og trafikkvekst vil øke behovet for vedlikehold med over tre milliarder de ti neste årene. Regjeringen har ingen planer om å dekke opp vedlikeholdsbehovet, noe som vil påføre samfunnet 1,8 milliarder i økte transportkostnader.

Vi støtter regjeringens forslag om å myke opp kravene til veistandard på stamveinettet. Vi støtter også regjeringens intensjon om å vri ressursene fra investeringer til vedlikehold.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

1.5 Fra vei og luft til bane og sjø

Vi etterlyser en helhetlig samferdselspolitikk som kan begrense miljøproblemene fra transport. Dagens trend, med økende markedsandeler for bil og fly, må snus.

En klarere arbeidsdeling mellom ulike former for transport i viktige transportkorridorer er avgjørende for et effektivt transportsystem. Strategien må, i tillegg til en overordnet styrt investeringspolitikk, omfatte avgifter, subsidiering av transport, lover og reguleringer.

1.5.1 Det må satses mer på jernbanen

Jernbanenettet har i dag en betydelig lavere standard enn stamveinettet. Over 70 prosent av stamveinettet langs jernbanenettet i Sør-Norge har god nok standard etter Vegdirektoratets kriterier. Under en tredel av jernbanenettet er dimensjonert for fart over 100 km/t.

1.5.2 Ferjer

I NVVP 1998 - 2007 foreslås det sju veiprosjekter som vil erstatte eksisterende ferjesamband. Mange av prosjektene betyr betydelige inngrep i natur. Flere av prosjektene vil kunne dele sammenhengende naturområder, og true det biologiske mangfoldet. Dagens ferjesamband er mer miljøvennlig enn tunnelene og broene som er ment å avløse dem. 212 arbeidsplasser er truet av de foreslåtte ferjeavløsningsprosjektene. I tillegg kommer arbeidsplasser knyttet til rederiene, i verkstedsnæringen og i virksomhet knyttet til drift og vedlikehold.

1.6 Økt luftforurensning i byer og tettsteder

Regjeringen tar utgangspunkt i at vi kun har lokale problemer med forurensning langs hovedveiene. Regjeringen forholder seg ikke til problemet med høy forurensning i byer- og tettsteder generelt, problemer som rammer hele bybefolkningen i større eller mindre grad. Norsk institutt for luftforskning har anslått at 660 000 personer er utsatt for helseskadelig NO₂-forurensning der de bor, mens 700 000 er utsatt for helseskadelig svevestøv.

1.7 Kollektivtrafikk

1.7.1 Utvikling

Siden 1979 har persontransport med rutebil gått ned med fire prosent. Persontransport med jernbane ligger på samme nivå som for 20 år siden. I samme tidsrom har persontrafikk med privatbil økt med 40 prosent.

1.7.2 Planlegging og finansiering av kollektivtransport

Staten har et betydelig ansvar for å legge til rette for en effektiv bruk av offentlige midler til kollektivtransport, og for å sikre nødvendig kapasitet til planlegging.

Vi foreslår en mer fleksibel bruk av statlige midler, øremerket til kollektivtransport. Innkjøp av materiell må ses på som en investering på lik linje med tilskudd til terminaler og knutepunkter. TØI har beregnet at tilskudd til drift kan være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tilskudd til investeringer.

NVVP 1998-2007 har kun tatt for seg infrastrukturen i kollektivtilbudet. Vi etterlyser en mer helhetlig politikk for kollektivtrafikk. Vi er i tvil om regjeringens forslag om å overføre mer ansvar til Statens vegvesen vil gi nødvendig fart i kollektivplanleggingen

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

1.7.3 Lokaltrafikk med jernbane

Vi etterlyser en konkret satsing på jernbanen i de store byområdene. For de neste fire årene antyder regjeringen at kun ett nytt prosjekt muligens kan starte opp, dobbeltsporet mellom Skøyen og Sandvika. Dette er ikke i tråd med regjeringens egne mål. I Oslo-området, på strekningen Bergen - Arna og strekningen Stavanger - Sandnes er dagens sporkapasitet sprengt. Jernbanen kan dermed ikke øke sin andel av transporten.

1.7.4 Bybaner i Norge

Det er i flere norske byområder utredet bybaneløsninger for kollektivtrafikk. Vi tror at bybane i enkelte områder kan være en god løsning for en mer miljøvennlig transport. Baneprosjektene er avhengig av statlig finansiering, men fanges ikke opp av statlige samferdselsplaner.

Grenland, med sine 90 000 innbyggere, er godt egnet til et forsøksprosjekt med drift av bybane. Første trinn bør være å styrke lokaltrafikken på Bratsbergbanen mellom Brevik og Notodden. En lignende satsing økte trafikken på Jærbanen med over 200 prosent. Vi vil også peke ut Bergen som et aktuelt byområde for å satse på bybane.

1.8 Bedre forhold for sykklistene

I NVVP 1994-97 ble sykkel pekt ut som et viktig virkemiddel for å få en mer miljøvennlig transport. Det ble satset spesielt i de to sykkelbyene Tønsberg og Sandnes. Sammenhengende sykkelveinett skulle avlaste hovedveinettet i rushtidene, og dempe trafikkveksten, slik at bygging av nye hovedveier kunne utsettes. Satsingen er ikke videreført i regjeringens forslag til NVVP. Sykkelbyene er ikke nevnt, og det kommer ingen signaler om helhetlig satsing i andre byer.

1.9 Restriksjoner på bruk av bil

Utbygging av infrastruktur for kollektivtransport og sykling er en nødvendig forutsetning for en mer miljøvennlig transportutvikling i byene. Men skal tiltakene skal gi mindre luftforurensning og støy, må biltrafikken gå ned.

1.9.1 Veipricing

Vi er enige med regjeringen i at innføring av veipricing må skje i samråd med kommunene, men regjeringen skyver for mye ansvar over på lokale myndigheter. Ingen av storbyene har tatt i bruk tidsdifferensierte bompenger for å redusere kø- og miljøproblemene i rushtida. Hvis regjeringen virkelig mener at veipricing er et effektivt virkemiddel, kan ikke initiativet overlates til kommunene.

1.9.2 Parkering

Ved å bruke parkeringsregulering aktivt kan lokale og regionale myndigheter redusere biltrafikken i et område og stimulere til økt bruk av kollektivtransport. Dagens lover er utformet for å skaffe nok parkering ved ny utbygging, mens miljøproblemene krever lovhjemler som kan *begrense* utbygging av nye parkeringsplasser.

1.9.3 Fartsgrense 30 km/t

Lavere fartsgrenser i byer, tettsteder og boligområder vil redusere antall ulykker, samtidig som tiltaket vil svekke bilen som alternativ til buss,bane og sykkel.

2 Brudd på Stortingsvedtak

I forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan vedtok Stortinget følgende:

Komiteens flertall, medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil understreke behovet for å ta i bruk målrettede virkemidler med sikte på overgang fra bil til kollektivtransport. Flertallet mener at dette vil ha stor betydning for å løse lokale forurensningsproblemer. Flertallet vil særlig peke på viktigheten av å bedre kvaliteten på kollektivtilbudene i og mellom store befolkningskonsentrasjoner, kombinert med bevisst lokal parkeringspolitikk og en samordnet areal- og trafikkplanlegging. Flertallet mener at det er store muligheter for å styrke kollektivtransportens andel av arbeidsreiser og vil i den forbindelse peke på tidsdifferensierte bompengesatser som et mulig supplerende virkemiddel.

Sitatet er hentet fra samferdselskomiteens innstilling om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, avgitt mai 1993.

Vedtaket har ikke blitt fulgt opp av regjeringen. Vi har pekt ut de fem groveste bruddene i forhold til Stortingets vedtak for transportpolitikken:

1. Økt biltrafikk i byene

Folk i byene har ikke gått over fra å bruke personbil til å bruke kollektivtransport. I 1996 økte kollektivtrafikken med 2,5 prosent i Oslo, mens trafikken med personbil vokste med nesten fem prosent. Totalt fraktet kollektivtrafikken i Norge to prosent færre passasjerer i 1995 enn i 1979, mens trafikken med privatbil har økt med 40 prosent. Begge deler er i strid med samferdselskomiteens innstilling fra 1993.

Den uheldige utviklingen skyldes blant annet regjeringens satsing på fortsatt veibygging i byene, samtidig som tilskuddene til investeringer i kollektivtrafikken er blitt mindre (se også "Løftebrudd 3"). Også kommunene må ta et betydelig ansvar for utviklingen. Svak parkeringspolitikk og dårlig styring av ny utbygging har svekket grunnlaget for kollektivtransporten, og gitt flere store, bilbaserte kjøpesentra. Veiprisering har ikke blitt tatt i bruk for å dempe trafikken med privatbil. Store utbygginger av hovedveier i byene har lagt til rette for vekst i biltrafikken.

2. Ingen satsing på jernbanen

Under behandlingen av Norsk jernbaneplan 1994-97, vedtok Stortinget å satse fem ekstra milliarder på jernbanen. Regjeringen har ikke fulgt opp satsingen, til tross for at vilkårene for ekstrainsatsen ble oppfylt. Da finansministeren la fram statsbudsjettet i 1995, konstaterte han at kuttene i de offentlige overføringene gikk etter planen, og det skulle dermed være duket for en ekstrasatsing på jernbanen. I perioden 1994-97 ble det likevel investert fem ganger mer i vei enn jernbane.

3. Mindre tilskudd til kollektivtransport i byene

Storbymidlene til de fire største byene har gått ned fra 238 millioner kroner 1994 til 150 millioner kroner i 1997. Reduksjonen er i strid med samferdselskomiteens innstilling, der flertallet ber om mer penger til kollektivtrafikk i byene. Samferdselsdepartementet vedgår at de lavere bevilgningene skyldes vanskeligheter med å lage planer, spesielt i Oslo-området, noe som skyldes misforholdet mellom ressurser til planlegging av veiutbygging og tilsvarende ressurser til kollektivutbygging.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

4. Overdimensjonering av stamveiene

Stortinget har flere ganger vedtatt at veistandard skal tilpasses omgivelser, naturmiljø og forventet trafikkbelastning.

Ved behandling av Stortingsmelding nr. 21 om Kyststamvegen, lød et av vedtakene:

Komiteen mener derfor at det bør avvikes fra stamvegstandard i forhold til vegbredde, linjeføring, dimensjonerende fart, krav om avkjørselsfrihet der hvor trafikkgrunnlaget ikke er særskilt høyt.

Under behandlingen av St.prp. nr. 44 (1994-95) gikk Stortinget inn for at E18 i Østfold skulle planlegges ut i fra riksveistandard der trafikkgrunnlaget ikke tilsier høyere standard.

Til tross for disse vedtakene planlegges E18 gjennom Østfold med "stamveistandard", det vil si tofelts motorvei. I Møre og Romsdal har veimyndighetene lagt fram planer om ny vei, med stamveistandard, fra Sogge til Horgheim i det verna vassdraget Rauma.

Det planlegges vei ned stamveistandard på Rv 1 / E39 mellom Nordfjordeid og Volda til tross for at dette er en av de minst trafikerte strekningene langs hele kyststamveien.

5: Hva er det framtidige ressursbehovet ?

Fleirtalet (Senterpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti) vil difor be Regjeringa leggje fram ein samla analyse av det framtidige ressursbehov til investeringar og vedlikehald som ein del av sektorplanane som leggjast fram i 1997.

Sitatet er hentet fra samferdselskomiteens innstilling om Stortingsmelding nr. 32, "Om grunnlaget for samferdselspolitikken (1995-96)".

Regjeringen har ikke lagt fram en slik analyse. Vi vet følgelig ikke hva det på sikt vil koste å bygge ut og vedlikeholde det regjeringen mener er et tilfredstillende transportsystem.

3 Miljømål for transport

Regjeringen legger for kommende planperiode stor vekt på at bedret framkommelighet og lavere transportkostnader for næringslivet og for samfunnet totalt skal skje innenfor rammen av en bærekraftig utvikling og kravene til godt miljø.

Fra Stortingsmelding nr. 36 (1996-97): Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998-2007

Regjeringen mangler konkrete miljømål for transport

Til tross for det overordnede målet om transportutvikling innenfor rammene av hva som er økologisk bærekraftig videreføres dagens transporttrender. Prognosene i veg- og vegtrafikkplanene antyder at biltrafikken kan vokse med nesten 20 prosent i byene, og at flytrafikken kan øke med over 50 prosent. Vi savner en konkret, langsiktig visjon for økologisk bærekraftig transport.

Vi foreslår følgende visjon for neste tiår:

Transport av personer og gods med fly og bil skal reduseres med 10 prosent innen år 2007. Kravet tilsier økt satsing på sykkel, buss og bane, i tillegg til nasjonale miljøavgifter og lokale restriksjoner på bruk av bil.

Vi foreslår at Stortinget vedtar følgende miljømål for transport:

1. CO₂-utslippene reduseres med 20 prosent fra 1998 til 2007.
2. Antallet personer i byer og tettsteder utsatt for helseskadelig luftforurensning over de anbefalte kriteriene til Statens Forurensningstilsyn (SFT) reduseres til 100 000 innen år 2007 og til null innen år 2010.
3. Veier får ikke legge beslag på mer areal.
4. Det skal ikke foretas inngrep i verna eller verneverdige natur- eller kulturmiljøer.

Samferdselsplanene for 1998 til 2007 mangler konkrete mål for miljøet. Regjeringen sier at miljø skal være en ramme for samferdselspolitikken, uten at denne rammen er konkretisert. Vi mener at det er nødvendig med mest mulig presise, helst tall- og tidfestede, miljømål som ramme for transportpolitikken de neste 10 årene.

Bygging av omkjøringsveier og miljøtunneler gir en viss bedring langs enkelte strekninger med svært høy luftforurensning. Men denne typen tiltak løser ikke problemene med generelt høy luftforurensning i de sentrale delene av byene, problemer som bare vil øke på grunn av veksten i biltrafikken.

Regjeringen avviser ideen om nasjonale miljømål for transportsektoren. Vi mener det er åpenbart at transportsektoren må ta et større ansvar for å oppfylle våre internasjonale forpliktelser om mindre utslipp av CO₂, NO_x og VOC (flyktige organiske forbindelser).

Den svenske Kommunikationskomiteen, bestående av parlamentarikere, foreslår i sin sluttinnstilling (SOU 1997:35) at CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med 15 prosent fra 1990 til 2020. Utslippene av nitrogenoksider foreslås halvert fra 1980 til 2005, og VOC-utslippene redusert med 70 prosent fra 1988 til 2005. Forslagene er delmål mot mer ambisiøse miljømål på lang sikt.

4 Mer miljøvennlig transport utenfor byer og tettsteder

God framkommelighet på vegnettet i alle deler av landet er et sentralt mål i vegpolitikken.

Det legges til rette for at gods- og persontransport på jernbane skal kunne styrke sin stilling der det er tilstrekkelig trafikkgrunnlag og der vegtrafikken har store negative effekter.

Regjeringen legger vekt på tiltak som bidrar til å utvikle jernbanen særlig i og mellom de største byene.

Fra Stortingsmelding nr 36, Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektorene 1998 - 2007

Både transportens miljøkonsekvenser og behovet for å prioritere knappe økonomiske ressurser tilsier at vi må utvikle et mer effektivt transportsystem, og ikke lenger planlegge utbygging av ulike transportformer hver for seg. Vi merker oss at regjeringen ikke har noen konkret politikk for overføring av transport fra vei til bane og sjø. På enkelte strekninger foreslås store investeringer i parallell utbygging av jernbane og vei. Investeringspolitikken legger dermed til rette for at vei- og lufttransport skal fortsette å vokse.

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. Langs stamveirutene skal det alltid vurderes hvor mye av person- og godstransporten som skal gå med de ulike transportmidlene. Trafikk på vei, bane, luft og sjø for gods- /persontransport må fordeles slik at transportsektorens bidrag til globale (CO₂) og regionale (NO_x) miljøproblemer blir minst mulig.
2. Investeringer i infrastruktur skal ta utgangspunkt i regionale areal- og transportplaner.
3. Investeringene skal heller ikke føre til inngrep i vernet eller verneverdig natur og kulturlandskap, eller redusere det biologiske mangfoldet.

Vi etterlyser en helhetlig samferdselspolitikk som kan begrense miljøproblemer fra transport. Dagens trend med økende markedsandeler for bil og fly må snus, noe som krever aktiv bruk av miljøavgifter og en mer samordnet politikk for investeringer. I fire underkapitler peker vi på fire sentrale utfordringer for å utvikle et effektivt transportsystem utenfor byene:

- 4.1 Fortsatt veibygging vil rasere vår naturarv.
- 4.2 Økt bruk av bil og fly gir økt energiforbruk og økte CO₂- utslipp.
- 4.3 Store investeringer i vei binder oss til store drifts- og vedlikeholdsutgifter.
- 4.4 Fra veg og luft til bane og sjø.

En klarere arbeidsdeling mellom forskjellige transportformer i viktige transportkorridorer er en viktig strategi for et effektivt transportsystem. Strategien må, i tillegg til en overordnet styrt investeringspolitikk, også omfatte avgifter, subsidiering av transport, lover og reguleringer. Det er en svakhet ved samferdsels-meldingene at bruk av generelle avgifter ikke er integrert i transportpolitikken som helhet. Den svenske Kommunikationskomiteen foreslår en årlig, reell økning på ti øre pr. liter bensin i CO₂-avgift fram til 2020.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

4.1 Fortsatt veibygging vil rasere vår naturarv

Den anbefalte strategien gir også dårligere resultat enn grunnstrategiene når det gjelder miljø og trafikkulykker. I tillegg kommer at den anbefalte strategien slår svært negativt ut med hensyn til inngrep i sårbare landskap.

Fra høringsuttalelse til NVVP 1998-2007, Direktoratet for naturforvaltning, 04.07.96.

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At veikontorene i samarbeid med fylkesmennene reviderer de 15 prosjektene som fylkesmennene har plukket ut som særlig ødeleggende for biologisk mangfold. Revisjonene må legge stor vekt på verneverdier i naturområder og kulturlandskap.
2. At de åtte mest naturødeleggende veiprosjektene (se nedenfor) skrinlegges eller endres i samarbeid med fylkesmennene.
3. At regjeringen gir Direktoratet for naturforvaltning, fylkesmennene og Vegdirektoratet ansvar for å registrere områder med verneverdier som ikke skal forringes ved nye tekniske inngrep, som veibygging. Registreringene skal foreligge i god tid før neste samferdselsplan i 2001.

Regjeringens anbefalte strategi i NVVP 1998 - 2007 betyr store inngrep i verneverdig natur og i dyrka mark. 15 foreslåtte veiprosjekter vil, ifølge fylkesmennene i Norge, ha store eller meget store negative konsekvenser for biologisk mangfold:

- | | |
|--|--|
| 1. E6 Melhus i Sør-Trøndelag | 9. Rv 1 Moberg - Svegatjønn i Hordaland |
| 2. E6 Jevika - Selli i Nord-Trøndelag | 10. E18 Brokelandsheia - Akland i Aust-Agder |
| 3. Rv 720 Osenbru i Nord-Trøndelag | 11. E18 Handeland - Feda i Vest-Agder |
| 4. Rv 753 Tysknebben i Nord-Trøndelag | 12. E18 Vigeland - Osestad i Vest-Agder |
| 5. E16 Wøien - Bjørum i Akershus | 13. Rv9 Foss-Gravdevatnet i Møre og Romsdal |
| 6. E16 Hamang - Wøien i Akershus | 14. Rv 9 Flatmark-Marstein i Møre og Romsdal |
| 7. Rv 4 Oslo grense - Slattum i Akershus | 15. Eiksundsambandet i Møre og Romsdal |
| 8. E16 Rørvik - Vik i Buskerud | |

Følgende vernede vassdrag vil bli berørt:

- | | |
|---|--|
| 1. Gaula i Sør-Trøndelag - E6 Melhus | 4. Vestpollen i Nordland - LOFAST |
| 2. Os i Hordaland - Rv 1 Moberg til Svegatjønn | 5. Sandvika i Akershus - E16 Bjørum til Hamang |
| 3. Rauma i Møre og Romsdal - Rv 9 Flatmark til Marstein | 6. Gjerstadvassdraget i Aust-Agder - E18 Brokelandsheia til Akland |

Til tross for grundige registreringer av naturverdier og arts mangfold vektlegges dette lite i de endelige prioriteringene, og ved valg av veitraséer.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Vi har ut i fra informasjon fra fylkesmennene plukket ut de åtte verste veiprosjektene som foreslås startet opp de neste fire årene:

- 1. Eiksundsambandet i Møre og Romsdal** Forslag til trasé vil rasere uberørte øyer, verneverdige kulturlandskap og vilttrekk av stor verdi. I følge fylkesmannen er prosjektet en sterk trussel mot det biologisk mangfoldet. **Vi ber om at prosjektet skrinlegges, og at et styrket ferjesamband i stedet vedtas.**
- 2. Rv 4 Oslo grense til Slattum i Akershus** Veiprosjektet er pekt ut av fylkesmannen som en sterk trussel mot biologisk mangfold. I tillegg vil ny Rv 4 bidra til økt trafikk med privatbil inn mot Oslo, og redusere Gjøvikbanens konkurranseevne. **Vi ber om at prosjektet skrinlegges, og at det i stedet satses på en styrking av kollektivtransporten i korridoren.**
- 3. E16 Wøien til Bjørum i Akershus** Veiprosjektet vil berøre det verna vassdraget Sandvikselva og er i følge fylkesmannen en meget sterk trussel mot biologisk mangfold. Det vil gjøre pendling med bil mellom Hønefossregionen og Osloregionen mer attraktivt. **Vi ber om at alternative traseer vurderes.**
- 4. E18 gjennom Østfold** Forslag til motorvei gjennom Østfold vil bygge ned store arealer med produktiv dyrka mark. I forbindelse med St.prp. nr.44 (1995-96) gikk Stortinget inn for at E18 i Østfold skulle planlegges ut i fra riksveistandard der trafikkgrunnlaget ikke tilsier høyere standard. I NVVP 1998 - 2007, s.106, står det: "For resten av strekningen (E18) i Akershus og gjennom Østfold er målet tofelts motorveg." **Vi ber i likhet med Stortinget om at redusert standard vedtas.**
- 5. LOFAST i Nordland** Foreslåtte trasé vil gå gjennom et område som er planlagt som nasjonalpark, Øksfjord - Indrefjord, og som berører det verna vassdraget Vestpollen som i dag ikke er berørt av tekniske inngrep. **Vi ber om at det primært satses på styrket ferjesamband, sekundært at andre traseer vurderes.**
- 6. Rv 1 Svegatjønn til Moberg i Hordaland** Veitrasén er i konflikt med Ulvenvannet og det verna vassdraget Os, med sin rike flora og fauna. I følge fylkesmannen er prosjektet en sterk trussel mot biologisk mangfold. **Vi ber om at alternative traseer vedtas utredet og at man ser bort fra dagens alternativ.**
- 7. E6 ved Melhus i Sør-Trøndelag** Veimyndighetene vil legge E6 i deler av Gaula som er et verna vassdrag. Prosjektet er i tillegg i følge fylkesmannen en sterk trussel mot det biologiske mangfoldet i den rike kantskogen langs elva. **Vi ber om at Stortingsvedtaket videreføres og at alternative traseer som ikke berører Gaula utredes.**
- 8. E6 Jevika til Selli i Nord-Trøndelag** Prosjektet innebærer nærføring av gravhaug og fredet kulturminneområder samt utfylling av strandsone. Utpekt av fylkesmannen som en meget sterk trussel mot biologisk mangfold. **Vi ber om at andre alternativer vurderes.**

4.2 Økt bruk av bil og fly gir økt energiforbruk og økte utslipp av CO₂

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

- At CO₂-utslippene fra transport må ned med 20 prosent innen år 2007, ved bevisst å legge til rette for en mer energieffektiv transport. Reduksjonene vil kreve en bevisst investeringspolitikk, aktiv bruk av CO₂-avgifter og transportmidler som bruker mindre drivstoff. Gradvis økning av CO₂-avgiften over flere år vil sikre at kostnadene for transport øker.

All forbrenning av fossilt drivstoff gir CO₂-utslipp som skader like mye, uavhengig av hvor transporten skjer. Bidragene til drivhuseffekten gir ikke grunn til å skille mellom miljøskader forårsaket av trafikk i eller utenfor byene.

Det er stor forskjell i energibruk for ulike transportmidler:

	Privatbil	Jernbane	Fly
Bruk av energi (kWh/1000 personkm)	696	198	1422
Samlet utslipp av CO ₂ -ekvivalenter (gram/person km)	232	16	420
Arealbruk (m ² /1000 person km)	70	18	51

Kilde: Vestlandsforskning og TØI

Fly bruker altså mer enn sju ganger så mye energi som jernbane, privatbilen bruker nesten fire ganger mer. Mer enn 39 prosent av CO₂-utslippene (ikke inkludert sjøtransport) i Norge kommer fra samferdselssektoren. Bilen er den største enkeltkilden, og står alene for nesten 23 prosent av utslippene.

I kapittel 3 har vi foreslått at transportsektorens utslipp av CO₂ bør ned med 20 prosent de neste ti årene. FN's klimapanel har vurdert at utslippene må ned med minst 60 prosent hvis vi skal ta klimatrusselen på alvor. 60 prosent lavere utslipp av CO₂ kan neppe nås uten store kutt i utslippene fra transport. Jo lengre vi venter, desto mer smertefull blir omstillingen. Bedre teknologi er neppe nok, og klimaproblemene kan dermed ikke løses uten at bilen brukes langt mindre.

Gjennom langsiktig og forutsigbar bruk av miljøavgifter må transportomfanget ned, samtidig som folk går over til mer miljøvennlige transportmidler. For å redusere trafikken med bil må kostnadene pr. kilometer øke betraktelig. Avgiftene på drivstoff må følgelig vokse raskere enn de gjør i dag.

4.3 Store investeringer til vei binder oss til store drifts- og vedlikeholdskostnader.

“Etter 1980 har veinvesteringene i Norge ikke bidratt til å øke den økonomiske veksten.”

Konklusjonen i forskningsprosjektet SAMMEN, om “Veginvesteringer, makroøkonomi og miljø” (Statistisk sentralbyrå)

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At regjeringen må legge fram en samlet vurdering av framtidig behov for ressurser til investeringer og vedlikehold i de kommende samferdselsplanene.
2. At standardkravene på stamveinettet må formes slik at det blir minst mulig naturinngrep . Regjeringen må vurdere nye standardkrav for hele stamveinettet.
3. At en større del av budsjettet bør brukes til vedlikehold og mindre til investeringer. Tiltaket vil gi stor transportøkonomisk nytte og mindre miljøkostnader. Regjeringens planforslag vil svekke eksisterende veikapital.

Fleirtalet (Senterpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti) vil difor be Regjeringa leggje fram ein samla analyse av det framtidige ressursbehov til investeringar og vedlikehald som ein del av sektorplanane som leggjast fram i 1997.

Sitatet er hentet fra samferdselskomiteens innstilling om Stortingsmelding nr. 32, “Om grunnlaget for samferdselspolitikken (1995-96)”.

Regjeringen har ikke lagt fram en slik analyse. Vi vet følgelig ikke hva det på sikt vil koste å bygge ut og vedlikeholde det regjeringen mener er et tilfredstillende transportsystem.

Omlag 50 prosent av stamveinettet har i 1998 tilfredstillende standard i henhold til Vegdirektoratets normer for stamveinettet. Regjeringens forslag til investeringer gjør at rundt 60 prosent av stamveinettet vil ha tilfredsstillende standard i år 2008. Med en investeringstakt som det regjeringen legger opp til, vil hele stamveinettet få tilfredsstillende standard først etter år 2050.

Er det samfunnsmessig fornuftig at investeringene til veier holdes på dagens høye nivå over 60 år fram i tid? Neppe, og vi støtter derfor regjeringens forslag om å myke opp standardkravene for stamveinettet. Både ressursbruk og naturinngrep tilsier at standardkravene må reduseres.

For å opprettholde dagens drifts- og vedlikeholdsstandard vil trafikkvekst og nye veganlegg i seg selv øke behovet for drift og vedlikehold med tre milliarder kr i planperioden 1998 - 2007.

Fra Stortingsmelding nr. 37, NVVP 1998 - 2007, side 30.

De siste 20 årene har lengden på riksveinettet økt med 1 555 km. Mye av dette har vært fastlandsforbindelser, med tunneler og broer som koster tre til fem ganger mer å vedlikeholde enn en vanlig vei.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Har samfunnet råd til å vedlikeholde disse veiene i framtiden? Vi tror ikke det, og støtter derfor regjeringens intensjon om å vri midler fra investeringer til vedlikehold. Vridningene må imidlertid være større enn det regjeringen foreslår, siden det allerede er et betydelig etterslep i vedlikeholdet av statens veier. Etterslepet skyldes trafikkvekst, økt veiareal og lave bevilgninger til vedlikehold.

Virkingen av et vedlikeholds nivå som ikke er tilstrekkelig til å ivareta vegkapitalen er en økning i samfunnets transportkostnader på 1,8 milliarder.

Fra Stortingsmelding nr. 37, NVVP 1998 - 2007, side 85.

Vegdirektoratet har beregnet at en økning på 100 millioner kroner pr. år til vedlikehold av veidekke kan minske samfunnets transportkostnader med 250 millioner kroner pr. år. Regjeringens forslag til vedlikeholdsramme er bare en liten prosentøkning fra planperioden 1990-93. Hvorfor ikke satse mer på vedlikehold når nytten er så stor?

4.4 Fra vei og luft til bane og sjø

Komiteen vil peike på at transport ikkje er jernbane, veg, fly eller sjøfart kvar for seg, men en kombinasjon av desse. Effektiv samferdsel føreset løysningar i eit samarbeid mellom transportformene.

Sitatet er hentet fra samferdselskomiteens innstilling om Stortingsmelding nr. 32 (1995-96), "Om grunnlaget for samferdselspolitikken".

Ved vurdering omkring en omforent strategi for stamvegnettet i Norge, er det etter vår vurdering av betydning at en utreder miljøkonsekvenser av vegtransport og sammenligner det med alternative transportmåter. Jernbanen er et reelt alternativ for både person- og varetransport for alle stamvegruter i Hedmark.

Fra Høringsuttalelse til NVVP 1998 - 2007, Fylkesmannen i Hedmark, brev til SFT, 09.04.96.

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At regjeringen må utrede muligheten for å påvirke arbeidsdelingen mellom vei, bane, sjø og luft for viktige nasjonale transportkorridorer (stamveirutene).
2. At nye veiprojekter ikke startes opp før det er gjennomført slike korridorutredninger.
3. At regjeringen demper utbyggingstakten på E6 i Akershus og Østfold og E18 i Vestfold, og at 100 millioner hvert år øremerkes til følgende prosjekter på Vestfoldbanen og Østfoldbanen:
 - fullføring av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg
 - Eidangertunnel
 - dobbeltspor Haug-Seut
4. At det innføres en flysete-avgift på 200 kroner for utenlandsreiser og 100 kroner for innenlandsreiser.
5. At regjeringen må fjerne kjøreveisavgiften for godstransport med jernbane.
6. At veiprojekter som skal avløse eksisterende ferjer må skrinlegges til fordel for et utbedret ferjesamband.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

4.4.1 Det må satses mer på jernbanen

Vi har sammenlignet regjeringens forslag til investeringsrammer de fire neste årene for vei og bane i viktige transportkorridorer. Krengetogstiltak er ikke medregnet, fordi disse ikke er konkret angitt i NJP 1998-2007.

Vei	Jernbane	Investering vei mill.kr	Investering bane mill.kr
E6 Svinesund - Oslo	Østfoldbanen	930	310
E18 Mysen - Oslo	Østfoldbanen - Østre linje	110	0
Rv 11 Oslo - Kongsberg	Kongsbergbanen	350	40
E18 Oslo - Kristiansand	Drammensbanen Vestfoldbanen Sørlandsbanen	1810	625 230
Oslo - Bergen	Bergensbanen	740	200
E6 Oslo - Trondheim	Dovrebanen	510	59
Rv 4 Oslo - Gjøvik	Gjøvikbanen	450	28
Totalt		4900	1 492

Regjeringen velger fortsatt å satse tungt på veibygging. Nye veier med høy standard vil stå ferdig før en opprustet jernbane i de fleste korridorene, en utvikling som vil gi veitransporten en konkurransefordel også på lang sikt. For eksempel vil ny virksomhet etablere seg langs den infrastrukturen som først rustes opp. Fylkesdelplanene for Vest- og Sørkorridoren i Akershus (som er på høring) bryter med denne tradisjonelle prioriteringen, og går inn for at jernbanen skal rustes opp først.

Jernbanenettet har i dag en betydelig lavere standard enn stamveinettet. Over 70 prosent av stamveinettet som ligger langs jernbanenettet i Sør-Norge har tilfredsstillende standard etter Vegdirektoratets kriterier. Under en tredel av jernbanenettet er dimensjonert for fart over 100 km/t. Kun tre prosent av jernbanenettet tåler hastigheter på over 160 km/t. Vi etterlyser derfor en konkret oppfølging av regjeringens intensjoner om økt satsing på jernbane, se sitatet fra Stortingsmelding nr 36 på side sju.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

4.4.2 Persontransport med fly må reduseres

Fordeling av innenlands persontransport, i prosent, på ulike transportmidler (passasjerkilometer):

	Bil	Rutebil	Jernbane	Sjø	Luft
1979	76	10	6	2	4
1995	77	7	5	1	7

Persontransport med fly krever som nevnt mange ganger mer energi, og gir mye større utslipp av CO₂ og NO_x, enn både vei- og banetransport. Utslipp av NO_x i de høye luftlagene gir dessuten et større bidrag til nedbryting av ozonlaget enn utslipp på bakken. Siden 1979 er flytrafikken innenlands nesten fordoblet. Med regjeringens prognoser for vekst vil flytrafikken øke med 50 prosent fram til 2008. Tradisjonelt har prognosene for flytrafikken ligget mye lavere enn den reelle veksten.

Vi har flere ganger foreslått en seteavgift som kan overføre reiser fra fly til tog i Sør-Norge. En seteavgift belaster også de tomme setene, og vil stimulere flyselskapene til å utnytte flyenes kapasitet. På sikt må prisen på drivstoff økes gjennom internasjonale avtaler.

4.4.3 Mer miljøvennlig transport av gods

Fordeling av innenlands godstransport, andel i prosent, for ulike transportmidler (tonnkilometer):

	Bil	Jernbane	Sjø	Luft
1979	31	10	58	0
1995	50	8	41	0

De mest miljøvennlige formene for godstransport - bane og sjø - har tapt markedsandeler til bil. I følge TØI subsidieres tungtransport på vei med 7-8 øre pr. bruttotonn-kilometer, mens elektrisk dreven jernbane subsidieres med bare 2,5 øre. For å få like konkurransevilkår for godstransport må kjøreveisavgiften for jernbane fjernes.

For å styrke konkurranseevnen for bane- og sjøtransport foreslår vi at Stortinget vedtar å subsidiere kombinerte transportsystemer. Den svenske Kommunikationskomiteen foreslår lignende endringer i rammevilkårene for godstransporten.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

4.4.4 Ferjer

NVVP 1998 - 2007 foreslår sju veiprosjekter som vil erstatte eksisterende ferjesamband.

Prosjekt	Fylke	Kostnad mill.kr	Oppstart
Eiksundsambandet	Møre og Romsdal	573	98-01
LOFAST	Nordland	600	98-01
Stokkøybrua	Sør-Trøndelag	90	98-01
Høgsfjord	Rogaland	900	02-07
Halsnøysambandet	Hordaland	194	02-07
Hundvåk-Huftarøy	Hordaland	294	02-07
Kvivsvegen	Møre og Romsdal Sogn og Fjordane	280	02-07

Mange av prosjektene betyr store inngrep i naturen. Flere av prosjektene vil dele sammenhengende naturområder, og dermed true det biologiske mangfoldet.

Dagens ferjer er mer miljøvennlig enn de tunnelene og broene som er ment å avløse dem. I forbindelse med kyststamveien foretok Vestlandsforskning en undersøkelse som viste at selv ferjeavganger hvert kvarter døgnet rundt, på hele strekningen, ikke gir høyere CO₂-utslipp enn en ferjefri kyststamvei (Karl Georg Høyer, Vestlandsforskning, april 1991: "Kyststamvegen. Miljøkonsekvensutreiing, luftforureining, ulykker og støy").

212 arbeidsplasser er truet av de foreslåtte prosjektene. I tillegg kommer arbeidsplasser i rederiene, i verkstednæringen og i virksomhet knyttet til drift og vedlikehold. Prosjektene er dyre, legger beslag på en betydelig andel av investeringene til kystfylkene og går på bekostning av viktige tiltak som ras-sikring, skoleveier, utbedring av ulykkespunkter og veiutbedringer. Prosjektene er dessuten dyre å vedlikeholde: For eksempel koster vedlikeholdet av en undersjøisk tunnel rundt 0,9 millioner kroner pr. kilometer.

Som alternativ til ferjeavløsning, foreslår vi et bedre ferjealternativ, tilpasset behovene til befolkning og næringsliv:

- Flere avganger med mindre ferjer, i stedet for større ferjer som går sjeldnere
- Avganger på nattestid
- Tiltak for å redusere utslipp som f.eks fornying av ferjeflåten og bruk av gass som drivstoff
- Lavere takster

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Vi viser forøvrig til en egen rapport fra Norsk Sjøoffisersforbund, Det Norske Maskinistforbund, Norsk Sjømannsforbund, Natur og Ungdom og Naturvernforbundet: "Fergeavløsning eller fergealternativ?".

5 Miljøvennlig transport i byer og tettsteder

Regjeringen legger til grunn at lokale myndigheter bør ha hovedansvar for å fastsette mål for lokale miljøkvaliteter og vurdere nødvendig ressurs- og virkemiddelbruk for å nå disse målene. Staten tar ansvar for å sikre tilfredstillende rammebetingelser for lokal virkemiddelbruk, samtidig som det er viktig at statlige myndigheter samarbeider med kommuner og fylkeskommuner for å bidra til å nå lokale miljømål.

Fra Stortingsmelding nr 37 (1996-97), NVVP 1998 - 2007.

Sitatet viser at regjeringen ikke tar på alvor at støy, luftforurensning, mistriivsel og utrygghet på grunn av veitrafikk rammer stadig flere i byer og tettsteder. Regjeringen kan ikke la det være opp til den enkelte kommune å bestemme om den vil prioritere grunnleggende rettigheter som sunne bomiljøer. For å nå mål om redusert antall mennesker i byer og tettsteder utsatt for helsefarlig luft må følgende strategi gjennomføres:

Vi foreslår at Stortinget vedtar følgende strategi for byer og tettsteder:

1. Trafikken med bil skal reduseres ved bevisst å legge til rette for transport med sykkel, buss og bane. I tillegg må vi øke satsingen på samordnet areal- og transportplanlegging, samt legge restriksjoner på biltrafikken.
2. Å legge til rette for person- og godstransport med kollektive transportmidler mellom byene.
3. En revurdering av vedtatte planer om fortsatt å bygge ut hovedveiene i byene, med sikte på å skrinlegge de mest trafikkgenererende prosjektene.

Samferdselsmeldingene bekrefter dessverre at regjeringen ikke tar miljøproblemene i byene og tettstedene på alvor. Nedenfor gir vi våre synspunkter på:

- 5.1 Økt luftforurensning i byer og tettsteder.
- 5.2 Areal og transportplanlegging er nøkkelen til bedre miljø i byene
- 5.3 Veibygging er ikke løsningen
- 5.4 Kollektivtrafikk
- 5.5 Bedre forhold for syklistene
- 5.6 Restriksjoner på bruk av bil

5.1 Økt luftforurensning i byer og tettsteder

Omfanget av person- og godstransporten har økt i takt med den økonomiske veksten. De siste 50 årene er persontransporten 11-doblet, og hver nordmann reiste i 1996 i gjennomsnitt over 34 km per dag. Privatbilen står for 86 prosent av persontransporten. Veitrafikk er viktigste årsak til at folk blir utsatt for forurensning.

Sitatet er hentet fra "Naturressurser og miljø 1997", Statistisk sentralbyrå.

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At regjeringen skal lage en tiltaksplan, med tall- og tidfestede mål for å redusere det store antallet mennesker som er eksponert for helseskadelig luft og støy (se også kapittel 3). Planen er nødvendig også som følge av forpliktelsene i Helsinkideklarasjonen, som Norge undertegnet i 1994. Deklarasjonen forplikter landenes helse- og miljømyndigheter til å lage nasjonale handlingsplaner som vil minske miljøets bidrag til helseproblemer i befolkningen.
2. At lokale forurensningsproblemer knyttet til flyktige organiske forbindelser (VOC) kartlegges. Regjeringen må fastsette grenseverdier for benzen.
3. At CO₂-avgiften på autodiesel økes til samme nivå som bensin, for å hindre økt overgang til dieseldrevne kjøretøy. Det er i dag halv CO₂-avgift på diesel, og trafikken med tunge dieslbiler vil, ifølge prognosene, vokse med 21 prosent de neste ti årene. Videre må Norge delta aktivt i EUs arbeid for å skjerpe avgasskravene til tunge kjøretøyer.
4. At det så raskt som mulig gis lov hjemler til å innføre restriksjoner på kjøring med piggdekk, og til å etablere miljøsoner og tungtrafikknett.

Regjeringen fokuserer i sin politikk på avbøtende tiltak, som skal hjelpe det fåtall mennesker som bor langs hovedveinettet, og som utsettes for svært høy luftforurensning. For å unngå upopulære tiltak som kan dempe trafikken, velger regjeringen forholdsvis dyre løsninger som miljøtunneler og omkjøringsveier, støyskjerming, fasadeisolering mot støy og ventilasjonsanlegg.

Regjeringen forholder seg ikke til problemet med høy bakgrunnsforurensning i byer og tettsteder, som rammer hele bybefolkningen i større eller mindre grad. Norsk institutt for luftforskning (NILU) har anslått at 660 000 personer er utsatt for helseskadelig NO₂-

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

forurensning der de bor, mens 700 000 er utsatt for helseskadelig svevestøv. Nye beregninger fra NILU tyder på at tallet for svevestøv kan være så høyt som 800 000. Problemet omfatter 33 byer og tettsteder:

Oslo	Tromsø	Askim
Bergen	Gjøvik	Sarpsborg
Trondheim	Hønefoss	Horten
Drammen	Fredrikstad	Tønsberg
Lillehammer	Moss	Lillestrøm/Strømmen
Halden	Sandefjord	Porsgrunn
Haugesund	Asker	Skien
Larvik	Bærum	Arendal
Ålesund	Kongsvinger	Kristiansand
Molde	Elverum	Sandnes
Narvik	Hamar	Stavanger

Ifølge Verdens Helseorganisasjon (WHO) er eksponering til luft med moderat forurensning over lang tid vel så helsefarlig som eksponering til ekstremverdier i korte perioder.

30 prosent reduksjon i NO_x og svevestøv i byene vil kunne gi reduserte helsekostnader på rundt fire milliarder kroner hvert år, ifølge SFT. Bare i Oslo koster luftforurensning hvert år samfunnet over 1,7 milliarder kroner i sykehusopphold og sykefravær (kilde: Statistisk sentralbyrå).

5.1.1 Flyktige organiske forbindelser (VOC) er et undervurdert problem

Drammen kommune har målt benzen fra høsten 1994. Benzen er en av en mengde flyktige organiske forbindelser som stammer fra veitrafikken. Årsmiddelverdien for 1994/95 var på 13 µm (mikrometer) pr. kubikkmeter, og for 1995/96 på 16 µm/m³. EU-kommisjonens grenseverdi er på 10 µm/m³. Norge har ennå ikke fastsatt grenseverdier. Benzen er kreftfremkallende. Benzen er av myndighetene et undervurdert problem.

5.1.2 Svevestøv

Regjeringen har en overdreven tiltro til at frivillig overgang til piggfrie vinterdekk vil redusere piggdekkenes andel til rundt 20 prosent. Vi stiller oss tvilende til at markedet kan klare å få piggdekkandelen ned fra 80 prosent til 20 prosent i løpet av fire år. Økningen i salget av piggfrie dekk siste år skyldtes forventningene om et forbud.

I debatten om svevestøv er det fokusert mye på støvet fra piggdekk. Ifølge Norsk institutt for luftforskning bidrar piggdekkstøvet til 20-65 prosent av støvet nær gater og veier, men bare 5-35 prosent av støvet når man befinner seg et stykke unna nærmeste vei (tallene gjelder årsmiddelkonsentrasjoner). Resten av støvet er eksospartikler fra dieslbiler. Partikler fra dieseleksos antas å være mer kreftfremkallende enn partikler fra veislitasje.

Regjeringen har ingen politikk for å få ned utslippene av eksospartikler. 70-80 prosent av denne typen utslipp stammer fra tunge biler. I regjeringens prognoser vil trafikken med tunge biler vokse med 21 prosent fra 1998 til 2007.

5.1.3 Trafikkveksten vil spise opp miljøgevinsten av ny teknologi

Både generelle miljøavgifter og strengere miljøkrav til kjøretøy og drivstoff bidrar dessuten i stor grad til å begrense de lokale problemene.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Fra Stortingsmelding nr. 37, NVVP 1998 - 2007, side 39.

En mulig nedgang i forurensingsnivået i byene som følge av katalysatorer, mer energieffektive motorer og renere drivstoff blir trolig spist opp av trafikkveksten. Regjeringens prognose om 1,3 prosent årlig vekst i privatbilismen er trolig for lav. Veksten de par siste årene har vært på over 2,5 prosent i året.

Informasjon fra Vegdirektoratets utslippsmodell, og gjeldende trafikkprognoser, gjør at vi kan gi et grovt overslag over hvordan NO₂-utslippene fra veitrafikken vil utvikle seg fram til 2008 (se vedlegg 1):

- med regjeringens vekstprognose på 13 prosent vil NO₂-utslippene reduseres med 5 prosent
- uten trafikkvekst ville NO₂-utslippene fra veitrafikken ha blitt redusert med 25 prosent
- med en vekstprognose for privatbil på 22 prosent (2,0 prosent i året fra 1998-2007) øker NO₂-utslippene totalt med fem prosent

Vi har beregnet utslippene av CO₂ fra veitrafikk (samme forutsetninger som ved NO₂-beregningen). Beregningen viser at (se vedlegg 2):

- med en trafikkvekst på 13 prosent vil utslippene av CO₂ fra veitrafikk øke med fem prosent
- uten trafikkvekst ville utslippene ha blitt redusert med ti prosent
- en trafikkvekst på 22 prosent (to prosent årlig vekst fra 1998-2007) øker CO₂-utslippene med ti prosent

I 1995 økte CO₂-utslippene fra transport med nesten fem prosent. De siste årene har det vært en betydelig trafikkvekst i byene. For eksempel har veitrafikken i Oslo og Akershus økt med nærmere ti prosent siden 1994. Det skal ikke mange år med en slik vekst før regjeringens trafikkprognoser er sprengt, og utslippene av CO₂ større enn beregnet.

5.2 Areal og transportplaner er nøkkelen til bedre bymiljø

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. Areal- og transportplaner med nasjonale mål og miljøkrav i de 33 byene og tettstedene der SFTs anbefalte luftkvalitetskriterier overskrides. Areal- og transportplanene må følges opp med forpliktende samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat. Regjeringen må ta initiativ, og bidra til å finansiere areal- og transportplanarbeidet.
2. At areal- og transportplanene må danne grunnlaget for rullering av samferdselsplanene.
3. At mål og prinsipper i Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging i sterkere grad følges opp av fylkeskommuner og statlige sektormyndigheter på fylkesnivå. Fylkeskommunene må ta et større ansvar for å fastsette regionale rammer for arealbruksmønster og transportsystem.

I større by- og tettstedsområder som består av flere kommuner, er konkurransen om å bygge ut boliger og næringseiendommer et viktig hinder for gode regionale løsninger. Resultatet har ofte blitt styrt av utbyggerne, noe som har vært en betydelig drivkraft for økt biltrafikk. For å redusere miljøproblemene og utnytte transportsystemet effektivt trengs sterkere regional styring, noe som bør være en oppgave for fylkeskommunen. Fylkes(del)planene

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

må få et klarere innhold når det gjelder arealbruk ("fylkesplanens arealdel"). Samtidig må fylkespolitikkerne vise vilje til å følge opp sine regionale rammer overfor kommunal planlegging, om nødvendig gjennom innsigelser. Helhetlig planlegging, og forpliktende oppfølging, er nøkkelen til miljøvennlig transport i byer og tettsteder. To ganger tidligere har nasjonale og lokale myndigheter satset på planer for å ta tak i by- og tettstedsproblematikk; Norsk Vegplan II fra 1977, som tok for seg 63 byer og større tettsteder, og TP10-arbeidet for de ti største byene i 1990-91. Målene om bedre miljø i disse planene har i hovedsak vært forsøkt nådd gjennom å bygge nye veier. Fysiske tiltak og store investeringsprosjekter har blitt overdrevent fokusert.

Areal- og transportplanene må følges opp med forpliktende avtaler. Investeringer, tilskudd til drift av kollektivtrafikk og restriksjoner på biltrafikk må samles i pakker av tiltak, der de ulike forvaltningsnivåene forplikter seg til å gjennomføre sine respektive virkemidler. Staten skal ikke investere i områder, der lokale myndigheter ikke følger opp med trafikkreduserende arealplanlegging, driftstilskudd til kollektivtrafikk og restriksjoner på biltrafikken.

5.3 Veibygging er ikke løsningen

Regjeringen går inn for fortsatt utbygging av hovedvegnettet i storbyene kombinert med andre tiltak for å redusere problemer knyttet til vegtransport.

Fra Stortingsmelding nr. 36, "Om avveininger, prioriteringer og planrammer for transportsektoren 1998 - 2007".

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. Det må utvikles en metodikk for å vurdere om et veiprojekt gir trafikkvekst
2. Alle veiprojekt i tettbygde områder må revideres med hensyn til trafikkvekst
3. Veiprojekter som fører til vekst i biltrafikken må skrinlegges

I perioden 1990-97 er det brukt 13,2 milliarder kroner på å bygge ut hovedveinettet i Oslo-området. Oslo veivesen registrerer regelmessig endringer i framkommelighet på hovedveinettet på de 15 viktigste kjørerutene. I perioden 1990-95 har gjennomsnittlig kjørehastighet økt med 1,5 km/t. Det ikke er mangel på veiinvesteringer, men trafikkvekst som gir køer. Internasjonalt er det bred faglig enighet om at fortsatt veibygging ikke løser byenes kø- og miljøproblemer, jfr. blant annet OECD/ECMT-prosjektet "Urban Transport and Sustainable Development".

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Figur 1: Vekst i området som kan nås innen en times bilreise fra Bergen sentrum fra 1950 til 2005.

Ifølge regjeringen har kvaliteten på vei- og kollektivsystemene ingen betydning for hvor mange som velger bil eller tog, eller hvor ofte eller hvor langt du reiser. De fleste fagfolk er uenig med regjeringen:

- Den tiden som spares når transportsystemene blir mer effektive, tas ut i form av mer transport, ifølge reisevaneundersøkelsene til Transportøkonomisk institutt (TØI). Nordmenns daglige reiser blir stadig lengre, men tiden vi bruker på transport har holdt seg nokså konstant siden 1985
- Når området som kan nås innen en times reising med bil, fra for eksempel sentrum av en by, øker, øker også pendlingsområdet tilsvarende. Regjeringen ønsker å legge til rette for økt pendling. Pendlertrafikken inn og ut av byene i rushtiden fører til et press om stadig flere og dyrere veier. Figuren fra Bergen viser indirekte hvordan veiutbygging rundt en by påvirker **bosetningsmønsteret og omfanget av pendling**.

Følgende byprosjekter, som regjeringen foreslår å starte opp i perioden 1998 - 2001, vil gi økt veikapasitet og kan dermed føre til ytterligere vekst i trafikken. Vi foreslår at følgende prosjekter revideres - og skrinlegges hvis de fører til økt trafikk:

- Rv 4 Oslo grense til Slattum i Akershus
- Rv 159 Lørdagsrud til Strømmen kirke i Akershus
- E18 Bjørvika i Oslo
- Rv 162 Slottsparkstunnelen i Oslo
- Rv 580 Hop til Midtun i Bergen
- E18 Bjørndalssletta i Kristiansand

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

5.4 Kollektivtrafikk

Komiteens fleirtal, medlemmene frå Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti meiner at kollektivtrafikken må ta ein større del av veksten i transportarbeidet, og vil be Regjeringa vurdere korleis delen av kollektivtrafikken kan bli større i samband med framlegging av NVVP 1998 - 2007.

Sitatet er hentet fra samferdelskomiteen innstilling om Stortingsmelding nr. 32 (1995-96), "Om grunnlaget for samferdselspolitikken".

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At staten øremerker tilskudd til fylkeskommunene til kollektivtrafikk i byene. Vi merker oss at andelen av persontrafikken som foretas med kollektive transportmidler stadig blir redusert, mens trafikk med bil og fly øker.
2. At regjeringen, i forbindelse med NVVP 2002 - 2011, må vurdere Statens vegvesens rolle, og fremme forslag om ny organisering av kollektivtrafikken, i stedet for å gi Statens vegvesen mer ansvar.
3. Vi har merket oss at manglende planer hindrer bruk av statlige midler til infrastruktur for kollektivtrafikk. For å få til en nødvendig styrking av kollektivtilbudet må plankapasiteten økes. Samtidig må det åpnes for bruk av statlige midler til materiell og tilskudd til drift av kollektivtrafikk.
4. At følgende jernbaneprosjekter startes opp i løpet av de neste fire årene:
 - dobbeltspor Sandvika - Asker
 - dobbeltspor Oslo - Ski
 - dobbeltspor Sandnes - Stavanger
5. At regjeringen i perioden 1998 - 2001 må ta ansvar for å utrede bybaneløsninger i følgende byområder:

Nedre Glomma	Drammen
Grenland	Stavanger
Bergen	Trondheim
6. At regjeringen plukker ut Grenland som et forsøksprosjekt for bybanedrift i Norge, og bevilger 20 millioner kroner til oppstart av lokaltrafikk på Bratsbergbanen.

5.4.1 Utvikling

Siden 1979 har persontransport med rutebil gått ned med fire prosent. Persontransport med jernbane ligger på samme nivå som for 20 år siden. I samme tidsrom har persontrafikk med privatbil økt med 40 prosent.

Det er mange årsaker bak nedgangen i kollektivtrafikk, blant annet har det blitt dyrere å bruke buss og bane i forhold til privatbil og fly. De siste 20 årene har prisen for å bruke buss og bane blitt seksdoblet, mens bensinpris og bruk av fly har blitt tredoblet.

5.4.2 Planlegging og finansiering av kollektivtransport

Den lave oppfylingsgraden for kollektivtiltak skyldes spesielt at fylkene Akershus, Oslo og Nordland ligger etter planmessig. Etterslepet vil bli tatt igjen i årene 1996 og 1997.

Fra Stortingsproposisjon nr. 1, "Statsbudsjettet" (1994-95).

Lignende formuleringer går igjen i de etterfølgende Statsbudsjettene fra Samferdselsdepartementet.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Det har de senere årene ikke manglet midler til å bygge ut kollektivtrafikkens infrastruktur. Byområdene har hatt mulighet til å få tilskudd gjennom ulike, øremerkede rammer. At midlene ikke har blitt brukt kan tyde på kommunene mangler vilje og evne til å satse på kollektivtrafikk, og planlegge kollektivprosjekter.

Et kollektivsystem består av seks deler:

1. *rutetilbud*: avgangsfrekvenser, stoppmønstre, hastigheter
2. *materiell*: vogner m.m.
3. *informasjon og service*
4. *pris*: betalingssystemer og takster
5. *kjørevei*: skinner, felt
6. *holdeplasser*: knutepunkter, terminaler

Et kollektivtilbud av god kvalitet er avhengig av at alle de seks delene holder god standard. En del av dårlig standard kan ikke oppveies av ekstra god standard på de andre delene. For å stimulere til vekst i kollektivtrafikken, og dermed redusert biltrafikk, må myndighetene satse på alle elementene i kollektivtilbudet.

Ansvar for de ulike delene er fordelt på stat, fylke og transportselskaper. Det blir derfor dårlig samordning mellom satsing på for eksempel bedre infrastruktur og endret rutetilbud.

I dag vurderes investeringer i infrastruktur, materiell og utforming av rutetilbud i separate prosesser:

1. Investeringer i infrastruktur som en del av ordinær riksveitbygging, alternativ bruk av riksveimidler og storbymidler får en økonomisk ramme gjennom NVVP som rulleres hvert fjerde år. Investeringene øremerkes hvert år over statsbudsjettet.
2. Tilskudd til rutetilbud, innkjøp av materiell og prispolitikk avklares i fylkestinget gjennom årlige budsjettvurderinger i konkurranse med helse og skolebudsjett.

Finansiering og planlegging som ikke er samordnet betyr at de offentlige ressursene ikke brukes effektivt, og at kollektivsystemet kunne ha vært bedre ved mer helhetlige systemer for planlegging og finansiering. Forskjellige tiltak i infrastruktur planlegges av ulike myndigheter eller ulike offentlige selskaper. Rutetilbudet utformes av offentlige og private transportører og godkjennes av fylkeskommunen.

Staten har et betydelig ansvar for å legge til rette for effektiv bruk av offentlige midler til kollektivtransport og for å sikre nødvendig kapasitet til planlegging.

Vi foreslår en mer fleksibel bruk av statlige midler, øremerket til kollektivtransport. Den lave oppfyllingsgraden skyldes en for snever definisjon av hva kollektivinvesteringer er. Kjøp av materiell må betraktes som en investering på linje med terminaler og knutepunkter. Kjøp av materiell til lettbane og moderne trikker er en like god investering som nye spor og skinner. Blant annet har Tyskland gode erfaringer med statlig tilskudd til materiell. TØI har videre beregnet at tilskudd til drift kan være mer samfunnsøkonomisk lønnsomt enn tilskudd til investeringer.

Vi er i tvil om regjeringens forslag om å overføre mer ansvar til Statens vegvesen vil gi kollektivplanleggingen den nødvendige farten. NVVP 1998-2007 har kun tatt for seg infrastrukturen i kollektivtilbudet. Vi etterlyser en mer helhetlig politikk for kollektivtrafikk, der alle delene av tilbudet vurderes i sammenheng, og en mer fleksibel bruk av statens midler.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Som en del av satsingen på kollektiv trafikk vil Samferdselsdepartementet fortsette å gi tilskudd til investeringstiltak i kollektivtransport i storbyene. Innsatsen vil ligge noe over nivået i 1997, og med en ytterligere økning i siste del av planperioden.

Fra Stortingsmelding nr. 37, NVVP 1998 - 2007, side 94.

Oversikt over bevilgning til storbymidler de siste årene i løpende millioner kroner:

1992	1993	1994	1995	1996	1997
129	212	224	237	187	127

Bevilgningen til storbymidler lå i 1997 på et historisk lavnivå. En bevilgning noe over nivået i 1997 kan ikke kalles som en satsing. Argumentet om for liten kapasitet til planlegging, som har vært oppgitt som grunn for den beskjedne satsingen, har vært benyttet siden 1994.

5.4.3 Lokaltrafikk med jernbane

De viktigste satsingsområdene i persontrafikken er:

- *nærtrafikken rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim*

Fra Stortingsmelding nr. 39, NJP 1998 - 2007.

Vi etterlyser en konkret satsing på jernbanen i de store byområdene. For de neste fire årene antyder regjeringen at bare ett nytt prosjekt *muligens* kan starte opp, nemlig dobbeltsporet Skøyen - Sandvika. Vi mener at dette ikke er i tråd med regjeringens egne mål.

Satsing på nærtrafikk for jernbane har et stort potensiale i de største byene. På strekningen Stavanger - Sandnes ble lokaltrafikken styrket i 1992, noe som førte til en vekst på over 200 prosent for jernbanen. Lignende satsing på Trønderbanen i 1993 førte til en vekst på nesten 50 prosent. I Oslo-området, på strekningen Bergen - Arna og på strekningen Stavanger - Sandnes er dagens sporkapasitet sprengt. Jernbanen kan dermed ikke ta ut sitt potensiale.

5.4.4 Bybaner i Norge

Bybaneløsninger for kollektivtrafikk er utredet for flere norske byområder. Planenes kvalitet er varierende. Vi tror at bybane i enkelte områder kan være en god løsning for å få til en mer miljøvennlig transport. Men disse baneprosjektene, som er avhengig av statlig finansiering, fanges ikke opp av statlige samferdselsplaner.

Felles for de fleste bybaneprosjektene er at de kan bygges ut trinn for trinn. Først trinn er å utnytte dagens sporkapasitet, med moderne lettbanevogner. Etter hvert som behovet øker, kan bybanenettet bygges ut i de ulike byene. De nye lettbanevognene er rimelig å kjøpe og drive, og kan gjøre driften svært fleksibel. Blant annet kan vognene ha flere stopp enn vanlige togsett, *uten* at stoppene reduserer kjøretiden.

Med sine 90 000 innbyggere er Grenland egnet som et forsøksprosjekt for drift av bybane. Første mål er å styrke lokaltrafikken på Bratsbergbanen mellom Brevik og Notodden, på samme måte som Jærbanen og Trønderbanen ble styrket. Etter planen vil NSB skifte ut eldre lokaltog i Oslo-området i slutten av 1999. De gamle togsettene kan settes inn på

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Bratsbergbanen. Tiltak på jernbanelinjen ved Bratsbergbanen vil dermed koste mellom 10 millioner og 30 millioner kroner mindre, og kjøp av transporttjenester vil øke med fem millioner kroner i året.

Hvis forsøket viser seg å være en suksess, kan neste trinn være å kjøpe inn lettbanevogner. Nye investeringer kan foretas etterhvert som trafikken øker.

Også Bergen er et aktuelt byområde for bybaner, et tiltak som har fått stor lokal interesse.

5.5 Bedre forhold for syklistene

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. Å peke ut fire nye sykkelbyer, med bakgrunn i erfaringene fra sykkelbyene Sandnes og Tønsberg. Regjeringen har forlatt målet om et sammenhengende sykkelveinett i de største byene og tettstedene. Staten må, i samarbeid med berørte kommuner og fylkeskommuner, ta ansvar for å forsere utbyggingen av sykkelveinett i perioden 1998 - 2001. Aktuelle byområder er Stavanger, Oslo, Bergen, Kristiansand, Grenland, Sandefjord, Moss, Nedre Glomma, Drammen, Lillehammer og Hamar.
2. At syklistene må sikres minst like god framkommelighet som før ved alle nye veiprosjekter, spesielt ved veiomlegginger, tunneler og broer.

Spesielt i transportplanområdene Nedre Glomma-regionen, Oslo/Akershus, Tønsberg/Nøtterøy, Trondheim, Stavanger/Sandnes og Drammen prioriteres bygging i perioden 1994-97.

Fra Stortingsmelding nr. 34, NVVP 1994-97.

I NVVP 1994-97 ble sykkel pekt ut som et viktig virkemiddel for en mer miljøvennlig transport. Det ble satsset spesielt i de to sykkelbyene Tønsberg og Sandnes.

Sammenhengende sykkelveinett skulle avlaste hovedveinettet i rushtidene, og dempe trafikkveksten, slik at bygging av nye hovedveier kunne utsettes.

Satsingen er ikke videreført i regjeringens forslag til NVVP. Sykkelbyene er ikke nevnt med et ord. Regjeringen gir heller ingen signaler om helhetlig satsing på sykkel i andre byer, og har dermed forlatt målet om sammenhengende gang- og sykkelveinett i de 50 største byene og tettstedene. I NVVP 1998 - 2007 er målet kraftig moderert:

For å bedre framkommeligheten for gående og syklende, vil Samferdselsdepartementet videreføre satsingen på utbygging og vedlikehold av gang- og sykkelvegnettet.

Det mest konkrete departementet legger opp til på sykkelsiden er, NVVP 1998-2007, side 36:

Det arbeides også med å utforme retningslinjer for sammenhengende hovednett for syklistene.

Det siste er ingen ny arbeidsoppgave. I NVVP 1994-97 heter det:

Parallelt vil Statens vegvesen revidere gjeldende retningslinjer for bygging av gang- og sykkelveger.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Vi etterlyser myndighetenes vilje til å satse på sykkel, når arbeidet med retningslinjer for sammenhengende sykkelveinett i byer og tettsteder har pågått siden 1993.

5.6 Restriksjoner på bruk av bil

Komiteens fleirtal, medlemmene frå Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, viser til omtalen i meldinga av at forbedra kollektivtilbod i byer og tettstadar må følgjast opp med tiltak for å redusere bilbruk, om ein skal få til endringar av betydning. Vegprising, parkeringsrestriksjonar, tidsdifferensiering av bompengavgifter kan være døme på slike tiltak.

Sitatet er hentet fra samferdselskomiteens innstilling om Stortingsmelding nr. 32 (1995-96), "Om grunnlaget for samferdselspolitikken".

Vi foreslår at Stortinget vedtar:

1. At regjeringen må stimulere lokale myndigheter til å ta i bruk tiltak som vil redusere biltrafikken. For eksempel bør Stortinget vurdere om staten bør fravike kravet om lokal delfinansiering for tilskudd til kollektivtiltak. Det bør også vurderes om andre enn de fire største byene kan få storbymidler til kollektivtiltak, eller om staten kan finansiere sammenhengende sykkelveinett ved å bruke riksveimidler alternativt.
2. At regjeringen i løpet av perioden 1998-2001 gjennomfører forsøk med veipricing eller differensiering av bomavgifter i en av de fire største byene, selvstøtt i samarbeid med lokale myndigheter.
3. Å be regjeringen prioritere arbeidet med nye virkemidler som kan styrke parkeringsregulering som lokalt virkemiddel, som tvungent frikjøp, bindende bestemmelser i kommune(del)plan og avgifter for private plasser på næringseiendommer. Mulighetene for å integrere parkering i regional rammer for arealbruk (lokaliseringsstyring) må utredes nærmere. Parkeringsregulering kan være et bra virkemiddel for å løse lokale kø- og miljøproblemer.
4. At regjeringen i løpet av perioden 1998 - 2001 skal vurdere 30 km/t som fartsgrense i boligkater og i sentrum av byer og tettsteder.

Å bygge ut infrastruktur for kollektivtransport og sykling er nødvendige forutsetninger for en mer miljøvennlig transportutvikling i byene. Men hvis tiltakene skal gi mindre luftforurensning og støy, må også biltrafikken ned. Undersøkelser viser at en stor del av passasjerene etter bedring av kollektivtilbudet er tidligere fotgjengere, bilpassasjerer og syklister. For å få bilreiser overført til buss og bane trengs restriksjoner på bruk av bil. Foruten restriksjonene nevnt over, kan større bilfrie områder i sentrum være aktuelt.

5.6.1 Veipricing

Regjeringen peker ut veipricing som et virkemiddel, men skyver ansvaret for å gjennomføre det over på lokale myndigheter.

Vegprising vil i sin karakter være et lokalt virkemiddel, og bør som hovedregel forutsette lokalpolitisk tilslutning.

Fra NVVP 1998 - 2007, side 62.

Motmelding

Norsk Samferdselspolitikk 1998 - 2007

Vi er enige med regjeringen i at innføring av veipricing må skje i samråd med kommunene, men regjeringen skyver *for* mye ansvar over på lokale myndigheter. Ingen av storbyene har tatt i bruk tidsdifferensierte bompenger for å minske kø- og miljøproblemene i rushtida. Kommunene vil neppe ta belastningen med å innføre veipricing. Hvis regjeringen virkelig mener at veipricing er et effektivt virkemiddel, kan ikke initiativet overlates til kommunene.

5.6.2 Parkering

Ved å bruke parkeringsregulering kan lokale og regionale myndigheter få ned biltrafikken i et område, stimulere til økt bruk av kollektivtransport og forbedre det visuelle miljøet i byer og tettsteder. Utfordringen er å finne en god balanse mellom tilgjengelighet med bil og kollektivtransport, arealforbruk, konkurransen mellom handel i ulike områder og kø- og miljøproblemer. Dagens lover er formet for å skaffe nok parkering ved ny utbygging, mens miljøet krever lover som kan *begrense* bygging av nye p-plasser. Mange private plasser begrenser kommunenes mulighet til å styre parkeringen i sentrum av byene.

5.6.3 Fartsgrense 30 km/t

Lavere fart i byer, tettsteder og boområder vil utvilsomt redusere antall ulykker, samtidig som tiltaket vil ha stor positiv effekt for nærmiljøet generelt. Det svenske tidsskriftet Teknikens Värld presenterte for et halvt år siden en undersøkelse som viste at forbruket av bensin øker med omlag 15 prosent når farten går ned fra 50 til 30 kilometer i timen. Men siden en fartsgrense på 30 km/t vil svekke bilen som transportalternativ i forhold til buss, bane og sykkel er det ikke gitt at forbruket, og dermed CO₂-utslippene, vil øke. En helhetsvurdering gjør at vi går inn for å redusere hastigheten i bolig-gater og i det meste av sentrum.