



STORTINGET

Representantforslag 136 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentant Une Bastholm

Dokument 8:136 S (2018–2019)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Une Bastholm om bærekraftig moderne bevegelsesfrihet gjennom redusert biltrafikk

Til Stortinget

Bakgrunn

Oslo og Akershus er et av de raskest voksende hovedstadsområdene i Europa, med en forventet befolkningsvekst opp mot 250 000 mennesker i løpet av de neste 15 årene. Kollektivtrafikken i området står for over halvparten av landets kollektivtransport. Bare i 2017 ble det foretatt 371 millioner kollektivreiser i Oslo og Akershus.

Samferdselsektoren er inne i en innovasjonsfase med stadig mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og resurseffektiv transport for folk og gods. Bruken av moderne elektriske og pedaldrevne transportløsninger med egenvekt på opptil 500 kilo kan kalles for mikromobilitet.

Mangel på personlig bevegelsesfrihet går ut over livskvaliteten. Kollektivtrafikken, gåing, sykling og mikromobilitet som alternativ til biltrafikken må derfor være mer enn kostnadseffektiv transport. Den må levere livskvalitet, og den må gjøre det på en måte som er bærekraftig. I stadig større byer med stadig flere folk kan det ikke være en norm at alle skal kjøre rundt i hver sin bil. Bærekraftig bevegelsesfrihet betyr også å inkludere og prioritere alle grupper, spesielt barn, unge og eldre som ikke har mulighet til å kjøre bil.

Byene står for 70 prosent av klimautslippene i verden. Dagens byer er bygget etter et transporthierarki

som nå må snus. Moderne byplanlegging innebærer å få bilen ut av byen. Denne omstillingen må skje gjennomgående og systematisk i alle norske storbyer. Krav til bilreduksjon må inn i byvekstavtalene, statlig finansiering av kollektivprosjekter må økes betydelig, og virkemidlene for redusert biltrafikk må skjerpes.

Dagens utvikling går dessverre i feil retning. Et sentralt mål i samferdselspolitikken er nullvekst i biltrafikken i storbyområdene. Likevel er biltrafikken i Hordaland, Rogaland, Oslo/Akershus og Trøndelag ventet å øke med 55 prosent innen 2050. For å nå nullvekstmålet mener forslagsstiller det trengs følgende prioriteringer som ikke er en del av dagens politikk i Norge:

- Bedre kollektivtilbud gjennom økt statlig finansiering.
- Gang- og sykkelveier og -anlegg må bygges ut langt raskere og i langt større skala enn det som har vært gjort til nå.
- Utslippsfri mikromobilitet må fremmes for å gi en betydelig mer energi-, areal- og resurseffektiv transport for folk og gods.
- Redusert tilgjengelighet til parkering på arbeidsplassen.
- Økte parkeringsavgifter.
- Bompenger eller veiprising for å redusere trafikken.
- Tiltak som gir redusert veikapasitet, må prioriteres, og alle kapasitetsutvidende veiprojekter i og rundt byene må stoppes.

Årsaken til at utviklingen går i feil retning er, etter forslagsstillerens mening, at visjonen for morgendagens bærekraftige byer mangler i regjeringens politikk. Forslagsstiller mener at fremtidens klimavennlige byer må være mindre bilbaserte og generere mindre biltrafikk

enn dagens byer. Det krever en kompakt byutvikling og et moderne transportsystem som gir befolkningen energieffektiv, elektrifisert, ressurseffektiv og trafikksikker personlig transport. For å utløse dette bør derfor nullvekstmålet i samferdselspolitikken erstattes med et mål om fem prosent årlig reduksjon i biltrafikken i storbyområdene.

Plass er en mangelvare i de fleste byer, og landets byer er dessverre ennå innrettet rundt bilen. Den store biltrafikken er til hinder for andre måter å reise på. Både busser og trikker blir forsinket av bilkøer og feilparkerte biler. Manglende følelse av trygghet på veien er også en av hovedgrunnene folk oppgir for å ikke ville gå og sykle i norske byer.

Byutvikling som bidrar til god tilgjengelighet uten bil, lite bilbruk og lite trafikk, gir god tilgjengelighet og større frihet for mange grupper. En slik byutvikling er inkluderende, skaper muligheter for å møte mennesker, legger til rette for mer fysisk aktivitet, er mindre forurensende og støybelastende og kan gi mindre forsinkelser for næringstrafikken og annen nødvendig biltransport.

Den elektriske bilen er mer klimavennlig enn fossilbilen og bidrar mindre til forurensing av luften i byer og tettsteder. Men selv om elbilen er en avgjørende komponent i det grønne skiftet, er den for stor, for ressurskrevende og for arealkrevende til at den kan dekke en viktig del av transportbehovet i byer. Fremtidens urbane transport kan bare bli bærekraftig gjennom en kombinasjon av oppgradert kollektivtrafikk, godt helsebringende fotarbeid av befolkningen og ulike former for langt mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport.

Visjonene om en mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og ressurseffektiv transport for folk og gods kan som nevnt kalles for mikromobilitet – med elektriske og pedaldrevne transportløsninger med egenvekt på opp til 500 kilo. Det utelukker vanlige biler, men ikke mindre elektriske firehjulinger, store varesykler og andre hybrider av ny og gammel transportteknologi. Det er videre spennende visjoner og muligheter gjennom delingstjenester for mikromobilitet og databehandling som kan bidra til utformingen av fremtidens byer, bygger og transportløsninger. Telefoner og innebygde mikroprosessorer og kommunikasjonsenheter sammenkoblet i nettverk kan brukes til planlegging, effektivisering, deling og tjenester for brukerne.

Norske forbrukere har omfavnet elsykkelen. Mange transportselskaper har investert i større elfraktesykler. Det finnes også elektriske ståhjulinger, elektriske sparesykler, elektriske mopeder, elektriske rulleskøyter med mer.

Norge mangler imidlertid en helhetlig politikk og visjon for mikromobilitet. En slik politikk må utvikles sammen med politikken for den raske og spennende utviklingen av førerløse kjøretøy, taxidroner og kunstig

intelligens innen transportfeltet. Samlet sett betyr det at elektrifisering, mikromobilitet, konektivitet og autonomi er fire viktige teknologitrender som forventes å radikalt endre transportsektoren. Elektrifisering, som har kommet langt for sykkel- og bilparken og fergene i Norge, vil spre seg til busser, varebiler, lastebiler, skip og fly, som et svar på landets internasjonale klimaforpliktelser. Konektivitet beskriver et transportsystem der transportmidlene alltid er på nett og kommuniserer med hverandre og med infrastrukturen. Autonomi handler om at transportmidlene blir selvkjørende, både til lands, til vanns og i luften. Forslagsstiller mener at Norge må utnytte disse mulighetene for å få et transportsystem med lavere utslipp, lavere kostnader, mindre arealbruk, bedre tilgjengelighet og økt sikkerhet.

Forslagsstiller vil derfor endre samferdselspolitikken slik at den sørger for infrastruktur og virkemidler som gir en omlegging til en større andel mer energieffektiv, elektrifisert, areal- og ressurseffektiv og trafikksikker personlig transport og godstransport. Norge kan bli et foregangsland for dette, på samme måte som Norge er et foregangsland for elbiler.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen innføre bærekraftig bevegelsesfrihet som et overordnet prinsipp i nåværende og kommende nasjonal transportplan, for å prioritere kollektivtrafikken, gåing, sykling og mikromobilitet framfor biltrafikken i storbyene.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å erstatte nullvekstmålet i samferdselspolitikken med et mål om fem prosents årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene fra dagens nivå.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fastsette et mål om fem prosents årlig nedgang i biltrafikken i storbyområdene ved revisjon av bymiljøavtaler/byvekstavtaler.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke den statlige finansieringen av store kollektivprosjekter i storbyområder til 80 prosent.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å opprette en belønningsordning for storbykommuner som reduserer biltrafikken.
6. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å skrinlegge alle kapasitetsøkende veiprosjekter inn og ut av storbyene.
7. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å gi kommunene hjemmel til å regulere parkering på privat grunn og innføre en belønningsordning for

- kommuner som reduserer gateparkeringsplasser i byer og tettbygde områder.
8. Stortinget ber regjeringen revidere dagens vegnormaler og trafikkregler for å prioritere gange, sykkel og mikromobilitet.
 9. Stortinget ber regjeringen fremme en virkemiddel-pakke for elektrisk mikromobilitet for personlig transport og godstransport.
 10. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å redusere fartsgrensen i byer og tettbygde strøk til 30 km/t med blandet trafikk, og samtidig øke grensen for assistanse fra motoren for uregistrerte elsykler fra 25 km/t til 30 km/t.
 11. Stortinget ber regjeringen i planleggingen av neste nasjonale transportplan (NTP 2022–2033) prioritere mikromobilitet i en omlegging til en betydelig større andel mer energieffektiv, elektrifisert, trafikk-sikker, areal- og ressurseffektiv personlig transport og godstransport i Norge.
 12. Stortinget ber regjeringen snarest fremme en hel-hetlig nasjonal politikk for utleie, deling og parke-ring av elektriske sparkesykler på offentlig areal, som fremmer slike delingstjenester uten at det ska-per konflikter eller utrygghet i trafikken.
 13. Stortinget ber regjeringen snarlig fremme forslag om hjemmel i vegtrafikkloven slik at kommuner kan regulere utleie av elektriske sparkesykler på offentlig areal. Kommunene må få hjemmel til å stille krav til hvor elektriske sparkesykler kan parke-res/hensettes, kunne kreve kommunal tillatelse for å bruke kommunal grunn og stille krav til sparkesyklens kvalitet, sikkerhet og holdbarhet.
 14. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til, utvikle og stimulere til ordninger med hent-meg-busser med utslippsfri transport for å møte passasjerers reelle dør-til-dør transportbehov til rett tid, og sy sammen optimale kjøreruter kontinuerlig.

10. april 2019

Une Bastholm

