



Naturvernforbundet i Vestfold

28.11.12

Innspill til samfunns mål og krav for KVUen for Tønsbergregionen

Vi viser til e-post fra Vegvesenet (Ramslien) datert 29.10.12. E-posten inneholdt forslag til samfunns mål og kravskjema for KVUen.

Naturvernforbundet i Vestfold har følgende innspill:

Innspill til samfunns målene

Klima:

Klimameldinga (stortingsmelding 21 (2011 – 2012)) og klimaforliket som ble inngått på Stortinget 11.06.12 sier at veksten i trafikken i storbyområdene (som følger av befolkningsøkningen) skal tas med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Tønsbergregionen er ingen storbyregion, men dersom det er et ønske å gjøre byen kvalifisert til belønningsordningen for kollektivtrafikk, må klimaforlikets mål for storbyene være et minstemål for Tønsbergregionen. Naturvernforbundet i Vestfold mener at målet må være mer ambisiøst og foreslår at målet skal være 10 % kutt i biltrafikken i Tønsbergregionen innen år 2020 og 15 % innen 2030. Til orientering kan vi nevne at Buskerudbyen har satt seg mål om trafikkreduksjon i rushtida.

Målet for reduksjon i klimagassutslippene fra veisektoren i Tønsbergregionen bør samsvare med målet om å begrense den globale temperaturveksten til maksimum 2 grader, et mål som Norge har sluttet seg til i klimameldinga og klimaforliket. Basert på anbefalingene fra FNs klimapanel mener Naturvernforbundet derfor at målet for reduksjon av klimagassutslipp fra veisektoren i Tønsbergregionen må være 40 % innen 2020, 50 % innen 2030 og 90 – 100 % innen 2050 basert på utslippet i 1991. Oslo kommune satte seg i 2005 mål om 50 % kutt innen 2030, og målet er gjentatt i klimahandlingsplanen vedtatt i april 2012

(<http://www.miljo.oslo.kommune.no/getfile.php/Milj%C3%B8portalen%20%28PMJ%29/Internett%20%28PMJ%29/Dokumenter/handlingsplan%20vedtatt%2012.04.12.pdf>).

Det er et gap mellom målet om 10 % reduksjon i biltrafikken og utslippsmålene. Dette gapet må fylles med teknologisk innsats, og KVUen bør gi føringer for hvordan kommunene og fylkeskommunen kan bidra til at utslippsreducerende teknologi tas i bruk. De lokale myndighetene kan påvirke bruken av flere teknologiske virkemidler uten å vente på nasjonal eller internasjonal innsats. Eksempler på dette er de lokale myndighetenes mulighet til å legge forholdene til rette for produksjon og bruk av biogass i kjøretøy, gi flere goder for lavutslippsbiler og gjennom anbudsrunder sette krav til utslippsreducerende motorteknologi i busser.

I klimamålene må også utslippene fra bygging og drift av de ulike konseptene tas med i en helhetlig vurdering. Forskning fra Sverige viser at 55 % av utslippene fra veisektoren består av utslipp fra kjøring, 22 % fra bygging og vedlikehold av veianlegg og 23 % fra produksjon av kjøretøy og drivstoff (kilde: Indirekt energi för svenska väg- och järnvägstransporter. Totalförsvarets Forskningsinstitut. Daniel K. Jonsson 2005).

Målsetninger for andel kollektiv, sykkel og gange mener vi må være en underordnet funksjon av klimamålene.

Biologisk mangfold:

Naturvernforbundets mål er at lokalt, regionalt og nasjonalt viktige leveområder for biologisk mangfold ikke skal forringes av veiprojekter dersom avbøtende tiltak ikke kan sikre oppretting av tilsvarende gode leveområder i nærheten.

Dyrka og dyrkbar jord:

Naturvernforbundet i Vestfold mener at arealet dyrka og dyrkbar jord ikke skal reduseres som følge av nye samferdselsprosjekter.

Innspill til kravene

De fleste av kravene som er skissert stikkordsmessig i skjemaet med tittel "overordnede krav" kan vi slutte oss til.

Vi vil imidlertid nok en gang (dette er tatt opp av oss flere ganger på samarbeidsgruppemøtene) presisere at ikke det ikke bare bør være et mål om redusert omdisponering av matjordareal, men alle typer areal. Det vil være av stor betydning for regionens attraktivitet og ressursdisponering at omdisponeringa av alle typer areal blir så liten som mulig. Derfor er det svært viktig at KVUen gir en oversikt over hvor mye areal av ulike kategorier, næringsareal, forretningsareal, rekreasjonsareal osv., som går tapt ved de forskjellige alternativene som utredes. Vi kan ikke se at dette momentet er tatt opp i kravskjemaet.

Mål om redusert utslipp av klimagasser bør settes inn i kravskjemaet og bør gis status som det eneste overordnede målet. Målet bør spesifiseres slik at det settes mål for utslipp fra transport samt fra bygging av nye anlegg for transport, jamfør kommentarene over om utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av veianlegg.

Under punktet regionale utviklingskrav står det "byspredning". Vi antar at Vegvesenet her har ment at målet er å unngå byspredning, noe som jo er helt nødvendig dersom man skal unngå en kraftig vekst i utslippene av klimagasser fra veisektoren.

Under punktet byutvikling er det satt opp et mål om å redusere gjennomgangstrafikken. Mindre trafikk av biler gjennom byen er bra fordi det medfører mindre støy, lokal forurensning og barrierenvirkning av trafikk, noe som er gunstig for byutviklinga. Samtidig vil vi påpeke at trafikk gjennom byen er nødvendig for å skape næringsutvikling og sosialt liv. Mindre gjennomgangstrafikk kan oppnås ved å erstatte en del av biltrafikken med kollektivtrafikk, gange og sykkel, med andre ord

uten å lage nye dyre og miljøødeleggende omkjøringsveier som attpåtil reduserer regionens attraktivitet. Målet om redusert gjennomgangstrafikk er derfor et for snevert mål. Det viktige er å redusere trafikkmengden og å erstatte deler av biltrafikken med mindre plasskrevende og forurensende transportformer.

Under tekniske og funksjonelle krav står det at en ÅDT på over 12 000 utløser 4-feltsvei, et krav som antakelig er en følge av veinormalen. En automatisk konsekvens av et slikt krav er trafikkvekst. Kravet kolliderer med målet om utslippsreduksjon og setter til side KVVU-arbeidets troverdighet i forhold til klima. Kravet om veikapasitet som funksjon av forventet trafikkmengde bør erstattes av et tallfestede og konkrete krav til frekvens og kvalitet på bussrutene og krav til kvalitet og kapasitet på sykkelanleggene.

Kvalitet på bussene bør også settes inn som et tema i kravskjemaet. Skal kollektivtransport være et attraktivt alternativ til privatbil, må det stilles minstsmål til kvaliteten på bussene. Vi forstår at det er alt for detaljert å definere slike kvalitetsmål i detalj i KVVU-arbeidet, men kravskjemaet bør inneholde temaet som en føring for påfølgende mer detaljerte planer.

Det bør settes krav til at nye kollektivterminaler ikke bare skal være universelt utformet, men også skal plasseres og utformes slik at de oppfattes som sosialt trygge, attraktive for opphold og kreativ aktivitet samt er estetisk godt utformet. Dagens kollektivterminal i Tønsberg er et eksempel på det motsatte, og er antakelig for mange grunn nok til ikke å bruke buss. Forskning gjennomført av blant andre Gehl arkitekter (<http://www.gehlarchitects.com/>) viser at dette er faktorer som har stor betydning for bruken av kollektivtransport.

Om konseptene

Ettersom det er gitt signal om at det er åpent for innspill om nye konsepter, ønsker vi å komme med en kommentar til utvalget av konsepter som er foreslått utredet. Sammensetningen av konseptene er skeiv i forhold til målet om redusert utslipp av klimagasser. Det utredes flere konsepter der det bygges nye veiløsninger, men bare ett som viser hvordan utfordringene kan løses med kollektivtrafikk, gange og sykkel. Vi mener at det trolig finnes flere måter å løse utfordringene på ved hjelp av kollektivtrafikk, gange og sykkel og ikke minst krav til arealplanlegging. Det er et vell av virkemidler som vil påvirke hvor stor mulighet kollektiv, gange og sykkel har for å overta for deler av biltrafikken: Takting av rutene og korrespondanse med tog (se blant annet erfaringer fra Schaffhausen, en by i Sveits på størrelse med Tønsberg), attraktiv kollektivterminal, rushtidsavgift, parkeringsavgift, færre parkeringsplasser, buss i egne filer, sykkelveier der sykkel har prioritet i lyskryss (som nå innføres i København), ulike traseer for kollektivtrafikk, innfartsparkering, etc. Det er ikke gitt at alle virkemidlene kan tas i bruk i ett og samme konsept og det er sannsynlig at ulike trasévalg for buss og sykkel samt kvalitetskrav til ruter og materiell vil gi store forskjeller i hvor stor andel av bilreisene som erstattes. Dersom dagens standard på buss i Tønsbergregionen legges til grunn, er det liten grunn til å tro at kollektivtrafikken vil lykkes med å erstatte biltrafikk. Om man derimot legger kvalitetsnivået for bussene i Trondheim til grunn, ser vi langt lysere på mulighetene.