

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
20/722

Vår ref. (saksnr.):
20/896 - 37

Saksbeh.:
Terje Falch, 938 31 773

Dato:
29.06.2020

Nasjonal transportplan 2022-2033 - transportvirksomhetenes svar på oppdrag 9 fra departementet - hørings svar fra Oslo kommune

Vi viser til Samferdselsdepartementets brev fra 18. mars 2020 om ovennevnte. Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet:

Oslo har følgende overordnede høringsinnspill til transportetatens forslag til prioriteringer (svar på deloppdrag 9):

- Transportetatene har ikke vist hva effektene av sitt forslag er på oppfyllelse av nasjonale klimamål. Vi vet dermed ikke om etatenes forslag bringer oss nærmere nasjonale klimamål eller ikke. Alt tyder imidlertid på at dette forslaget innebærer at Norges klimamål brytes med god margin. Transportetatene bygger heller ikke opp under Oslos klima- og trafikkmål med dette forslaget.
- Prioriteringene av prosjekter må endres i arbeidet med stortingsmeldingen slik at det nasjonale målet om halvering av klimagassutslipp fra transport, og det innmeldte målet under Parisavtalen, skal nås. Disse målene samt lokale mål om trafikkreduksjon/ nullvekst i byområdene må legges til grunn for prioriteringene i stortingsmeldingen.
- Dette vil for Oslo-området bety at motorveitbyggingene ikke prioriteres, men at det settes av betydelig mer midler til miljøvennlig transport i storbyene enn de 45,4 mrd. kr som er satt av nasjonalt.
- De viktigste tiltakene for Oslo, som vi mener staten må ta et større økonomisk ansvar for i ny NTP, er Fornebubanen, nytt signalanlegg for T-banen, ny sentrumstunnel og ny kapasitetssterk stasjon på Majorstua. Med nesten 400 mill. reisende med kollektivtrafikken i Oslo-området per år, hvorav om lag 130 mill. med T-banen, gir selv små forbedringer i tilbudet en svært høy nytte for samfunnet.
- Transportetatens forslag går i helt motsatt retning av hva det burde være. Transportetatene foreslår å øke kapasiteten på motorveiene rundt Oslo, samtidig som det satses mindre enn i forrige NTP på å bygge ut kapasitet i kollektivsystemet. Det må gjøres om i stortingsmeldingen.

Innspillene er detaljert i avsnittene nedenfor.

Oslo har ambisiøse mål når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp og reduksjon i biltrafikken. Vi ønsker å legge til rette for at flere kan gå, sykle og reise kollektivt. I tillegg vil Oslo legge til rette for at så mange som mulig av de som må kjøre egen bil, kjører med utslippsfrie biler. Dette krever blant annet at

store kollektivtransportinvesteringer prioriteres på bekostning av kapasitetsøkende veiprosjekter, og at det gis insentiver som bidrar til at flere velger utslippsfrie biler. De statlige transportvirksomhetenes svar på deloppdrag 9 trekker, etter vår vurdering, dessverre ikke i denne retningen.

Kombinasjonen av at det ikke settes av mer midler til utbyggingen av kapasiteten i kollektivtrafikken i de største byområdene, samtidig som det foreslås en kraftig utbygging av motorveikapasiteten inn mot Oslo, vil føre til økt biltrafikk, med mer støy og støv og økte klimagassutslipp. Internasjonal og nasjonal forskning viser at økt kapasitet på motorveiene inn mot Oslo vil gi mer biltrafikk, noe som i sin tur vil gi redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken i bygatene, økt luftforurensning og økte klimagassutslipp.

I de statlige transportetatene sitt innspill til prioriteringer i Nasjonal transportplan 2022-2033 er det satt av totalt 45,4 mrd. kr til ulike tilskuddsordninger rettet mot de største byområdene. Dette gjelder fordeling av midler til 50/50-ordningen (kap. 1330 post 63) og tilskudd til belønningsordninger i byområdene (kap. 1330 post 66). Etatene skriver videre i sitt innspill at innenfor den økonomiske rammen på 45,4 mrd. kr, er det ikke mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger om byvekstavtaler for perioden 2022-2033.

Oslo kommune er svært kritisk til den foreslåtte prioriteringen av prosjekter i hovedstadsregionen, slik den foreligger fra transportetatene. Oslo mener årsaken til dette er oppdraget fra regjeringen om å begrense rammen til midler til byvekstavtaler til 45,4 mrd. kr, mens motorveiprosjekter holdes utenom. Oslo vil advare mot dette. Mens det for store riksvegprosjekter (utenom byene) er lagt til grunn både en basisramme (nivå med statsbudsjett 2020) og en høy ramme på +20 %, er det for byvekstavtalene kun angitt én ramme. Oslo kommune mener dette er et klart signal om manglende vilje og evne til å satse på byområdene. Mens gjeldende NTP 2018-2029 viste en styrking av statlige bidrag til transport i byområdene, innebærer forslaget fra de statlige transportvirksomhetene et stort tilbakeskritt for byområdene. Oslo kommune konkluderer på dette grunnlaget med at forslag til prioriteringer fra statsetatene undergraver hele byvekstavtaleinstituttet, som har vært definert som et statlig hovedsatsingsområde fram til nå.

Transportetatenes forslag innebærer et betydelig kutt sammenliknet med gjeldende NTP, der rammen for kollektivtiltak i storbyene er om lag 20 mrd. kr høyere. Forslaget innebærer også en lite helhetlig prioritering av prosjekter. Helt avgjørende kollektivprosjekter for regionen, som nytt signalanlegg på T-banen og ny stasjon på Majorstua, som det er tverrpolitisk oppslutning i Oslo og Viken om at må prioriteres innenfor den statlige 50/50-ordningen, er det ikke funnet rom til. Samtidig er det funnet rom til gjennomføring av svært kontroversielle motorveiprosjekter på E6 og E18 som bidrar negativt til å nå lokale, regionale og nasjonale klimamål.

Oslo kommune vil sterkt oppfordre til at rammen for byvekstavtaler økes vesentlig, og at det blir gjennomført en samlet prioritering av hvilke samferdselsprosjekter i storbyregionene som bør finansieres eller delfinansieres med statlige midler. Gjennom en slik samlet prioritering må kostbare motorveier som bidrar negativt til klima- og miljømål legges bort, mens flere kollektivprosjekter bør prioriteres for gjennomføring. I tillegg vil Oslo kommune presisere viktigheten av at det tilrettelegges for at gods flyttes til sjø og jernbanebane, herunder tilrettelegge for flere virkemidler som bidrar til å fremskynde det grønne skiftet for sjøtransporten, slik at denne miljøvennlige transportformen blir ytterligere utslippsreduert.

Oslo sine transport- og klimapolitiske mål er ambisiøse. Et stort flertall i bystyret, alle partier med unntak av FNB og FrP, har vedtatt at klimagassutslippene skal reduseres med 95 prosent innen 2030 og at biltrafikken skal reduseres med en tredel innen samme år. Biltrafikken skal altså ikke bare stagnere, den skal reduseres, til fordel for gange, sykkel og kollektivtransport. Dette er nødvendig for å nå klimamålene, men også for å sikre en fortsatt funksjonsdyktig by som er god å bo og leve i, med et effektivt transportsystem og hvor befolkningen kan bruke tiden sin på jobb eller fritidsaktiviteter fremfor å

sitte i kø. I et tett byområde som Oslo, er en kapasitetssterk og effektiv kollektivtransport helt avgjørende for at befolkningen skal ha en velfungerende hverdag.

For å legge til rette for at flere kan la bilen stå eller klare seg uten bil, må kapasiteten på kollektivtransporttilbudet i Oslo styrkes. Som vi har spilt inn i vårt forslag til prioriteringer, er de viktigste tiltakene Fornebubanen, nytt signalanlegg for T-banen, ny sentrumstunnel og ny kapasitetssterk stasjon på Majorstua. Med nesten 400 mill. reisende med kollektivtrafikken i Oslo-området per år, hvorav om lag 130 mill. med T-banen, gir selv små forbedringer i tilbudet en svært høy nytte for samfunnet.

Oslo har i flere år opplevd en enorm vekst i antall reisende med kollektivtransport. Veksten har i stor grad blitt møtt med flere avganger og ved å ta i bruk materiell med høyere kapasitet. Infrastrukturen i systemet er nå så høyt utnyttet at ytterligere tilbudsforbedringer er vanskelig å få til i områder hvor etterspørselen er størst. Skal flere reise kollektivt, må de reisende belage seg på mer trengsel og dårligere komfort. Økt trengsel gir også økt reisetid og mindre forutsigbarhet, og kollektivtrafikkens attraktivitet og konkurransekraft reduseres.

På samme måte som det ble gjort et kraftig løft for infrastrukturen i forbindelse med byggingen av T-banen gjennom sentrum for over 50 år siden, er tiden igjen moden for et tilsvarende løft. De ovennevnte prosjektene er nødvendige for at kollektivtransporttilbudet skal være i stand til å ta sin del av den forventede veksten. Dette er prosjekter som til sammen har et foreløpig kostnadsanslag på om lag 46 mrd. kroner. Dette er investeringskostnader som er så høye, at det er helt urealistisk at kommunen kan bære disse alene. Inntektsnivået i Oslopakke 3 er heller ikke tilstrekkelig. Det er med andre ord helt avgjørende at staten bidrar med finansieringen, og som det fremgår av vårt innspill til prioriteringer, mener vi at staten bør dekke 70 prosent av kostnadene, og at alle disse prosjektene bør omfattes av en byvekstavtale.

Oslo kommune ønsker å begrense busstrafikken fra regionen inn til sentrum ved å styrke funksjonen for knutepunktene utenfor sentrum. I øst skal det bygges en bussterminalløsning på Bryn, som gjør det mulig å terminere regionbusser fra syd med overgang til T-bane, tog og bybusser. Videre ønsker Oslo kommune å utvide kapasiteten på Helsfyr terminal med mulighet for å terminere regionbusser fra nordøst med overgang til T-bane og bybusser. Bygging av jernbanestasjon på Breivoll gir mulighet for overgang fra nordøstgående busser til tog. Oslo kommune ønsker at regionbusser fra vest terminerer på Lysaker med overgang til tog og T-bane. For å oppnå dette må det bygges en bussterminal på Lysaker med tilstrekkelig kapasitet og enkle overganger til banetilbudet.

En reell nedgang i tilskudd til byområdene, slik transportvirksomhetene foreslår, vil gjøre det urealistisk å utvikle et kollektivtransporttilbud i Oslo som er rigget for den passasjerveksten selv nullvekstmålet innebærer. Vi har i vårt innspill til prioriteringer som ble sendt Samferdselsdepartementet 14. mai i år, trukket frem flere prosjekter i Oslo-området vi mener bør nedprioriteres, som E16 som bygges parallelt med Ringeriksbanen, E18 i vestkorridoren og E6 Oslo øst. Midlene fra disse prosjektene bør heller prioriteres til å styrke kollektivtilbudet i området.

Med vennlig hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Anne Sigrud Hamran
seksjonssjef

