



**NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023, KONSEPTVALGUTREDNING FOR INTERCITY STREKNINGENE, HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN 2010-2012 OG RIKSVEIBUDSJETT 2013 - OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE**

**Sammendrag:**

Oslo kommune har mottatt transportetatene og Avinors forslag til nasjonal transportplan for NTP 2014-2023, Jernbaneverkets konseptvalgutredninger for Intercity-strekningene, Høyhastighetsutredningen 2010-2012 og riksveibudsjettet for 2013 på høring. Byrådet har funnet det hensiktsmessig å avgi én samlet uttalelse til disse sakene.

Oslo kommune understreker at hovedstadsområdet er et nasjonalt nav i transport- og samferdselssammenheng. Det er derfor i hele landets interesse at transportsystemet i Osloregionen ikke bryter sammen. Transportkapasitet i regionen må utvikles for å håndtere en historisk kraftig vekst i person- og godstransporten. Befolkningsveksten vil bli langt sterkere, og mer krevende å håndtere, enn i noen tidligere planperiode.

Det foreligger nå en revidert avtale og handlingsprogram for Oslopakke 3 2013- 2016. Oslopakke 3 representerer et betydelig lokalt løft for å finansiere forbedringer av veinettet og kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Oslo kommune vil understreke viktigheten av at staten følger opp sitt ansvar som avtalepart og synliggjør prioriteringen av tiltakene i Oslopakke 3.

Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i hovedstadsområdet og Oslo regionen forøvrig. Tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet. Oslo kommune trekker frem følgende nødvendige tiltak for jernbanen:

- Planlagt framdrift i byggingen av Follobanen må opprettholdes
- Utbygging av dobbeltspor i hele intercitytriangelet må ferdigstilles innen 2023
- InterCity-strekningene må planlegges og bygges for høyhastighet
- InterCity- strekningen mellom Oslo og Halden må planlegges og bygges slik at den kan utgjøre første del av en fremtidig høyhastighetstoglinje til København.
- Løsninger for ny jernbanetunnel gjennom Oslo må avklares så raskt som mulig – dette må sees i sammenheng med ny sentrumstunnel for T-bane.

Oslo kommune er opptatt av samordning av kollektivtilbudet i Osloområdet. Derfor må det etableres et tettere samarbeid mellom NSB og Ruter for å skape et sømløst kollektiv system som oppleves enhetlig for reisende i regionen. Med den store befolkningsveksten fremover er det helt nødvendig at skinnegående transport tar hovedtyngden av transportstrømmene i og ut av Oslo sentrum, mens busstilbudet i større grad vris mot mating til knutepunkter langs jernbane/ T-bane. Oslo kommune understreker derfor behovet for å holde tempo i arbeidet med realisering av NSBs nye grunnrutemodell

Gode kollektive løsninger er nødvendig for å begrense privatbiltrafikken mot Oslo og øke fremkommeligheten for næringslivets transporter og annen nyttetraffic. Skal Oslo kommune og staten nå sine ambisiøse klimamål er det i storbyområdene en kollektivsatsing vil monne. Fylkeskommunene/ Oslo kommune har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp den veksten som nå forventes. Derfor er det behov for et sterkere statlig engasjement både i investeringer og drift av kollektivtilbudet. Signalene i transportetatens planforslag om nye ordninger for å støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportsystemer må følges opp.

Det er også nødvendig med substansielle statlige bidrag til tunge investeringer i kollektivinfrastruktur som ny sentrumstunnel for T-bane som er beregnet til å koste ca 10 milliarder kroner, og baneløsning til Fornebu som er kostnadsberegnet til 5 milliarder kroner.

Sterk befolkningsvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens og sjøvegens rolle som godstransportør kan styrkes. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter opprusting av Alnabru og økt banekapasitet inn mot terminalen med tunnel fra ny Follobane til Bryn (Bryndiagonalen).

Staten må i fremtiden legge sterkere vekt på rasjonell og rask prosjektgjennomføring enn det som har vært tilfelle til nå. Prosjektfinansiering vil i tillegg til raskere gjennomføring kunne ha positiv effekt på forutsigbarhet, kostnader og samfunnsøkonomi ved tiltakene.

Byrådet anbefaler bystyret å slutte seg til forslaget til riksveibudsjett for 2013. For Oslo utgjør de statlige bevilgningene til investeringer på riksveinettet ca. 210 mill. kroner og bompenger ca. 690 mill.. Innenfor denne rammen videreføres E18 i Bjørvika og Rv 150 Ulven-Sinsen. Innen programområdene foreslår Statens vegvesen blant annet rehabilitering av Operatunnelen og Smestadunnelen. Arbeidene med gang- og sykkelveien langs Mosseveien og Gaustad-Vinderen fortsetter i 2013. Kollektivfelt langs E6 mellom Sandstuveien og Ryen for inngående trafikk igangsettes.

### **Saksfremstilling:**

De statlige transportetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen og Avinor la 29.02.2012 frem forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023 (NTP 2014-2023) (<http://www.ntp.dep.no>) . Høringsfristen er 29.06.2012.

Jernbaneverket sendte samme dag Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene Oslo Halden, Oslo Lillehammer og Oslo - Skien på høring med frist for uttalelse 29.06.2012 (<http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City-/Konseptvalgutredning-KVU/KVU-IC-paa-hoering/>).

Jernbaneverket har også sendt "Høyhastighetsutredningen 2010-2012" på høring (<http://www.jernbaneverket.no/no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2012/Hoyhastighetsutredningen-pa-horing/>) hvor det er bedt om innspill sammen med høringsuttalelse til NTP.

Statens vegvesen sendte foreløpig forslag til riksveibudsjett 2013 på høring 16.05.2012 med høringsfrist 25.06.2012. Det vises til notat til samferdsels- og miljøkomiteen nr. 100/12 hvor forslaget til riksveibudsjett 2013 ligger vedlagt.

Byrådet har funnet det hensiktsmessig å avgi én samlet uttalelse til disse sakene

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan (NTP) presenterer hovedtrekkene i regjeringens transportpolitikk, legger føringer for statlige investeringer i transportinfrastruktur og statlige virkemidler innen transportsektoren. Planen utformes i et tiårsperspektiv og revideres hvert fjerde år. Forslaget til NTP 2014-2023 er de statlige transportetatenes faglige anbefalinger til regjeringens arbeid med Stortingsmeldingen NTP 2014 -2023 som skal legges frem våren 2013.

### **Forslag til NTP 2014-2023**

I det følgende er store deler av sammendraget til etatenes planforslag gjengitt.

#### **Trafikkveksten i de største byområdene må tas av de miljøvennlige transportformene**

I store byområder er målet at veksten i persontransport kommer innenfor kollektivtransport, gåing og sykling. Noen steder må dagens biltrafikk reduseres for å bedre lokal luftkvalitet. I praksis må folks transportatferd i byene endres. Det er behov for store investeringer og økte driftstilskudd til kollektivtransport. Kostnadene er så høye at fylkeskommunene og Oslo kommune ikke selv kan klare finansieringen med dagens inntekter. Staten bør derfor bidra for å sette fylkeskommunene i stand til å utvikle et høykvalitets kollektivtrafikktilbud. Det er også behov for mer midler til drift. Hver ny kollektivreise øker behovet for tilskudd fra det offentlige med minst 10 kr. Det vil bli mange nye kollektivreiser med den transportpolitikken transportetatene foreslår. Transportetatene foreslår at det legges til rette for forpliktende avtaler mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om utvikling av og bidrag til transportløsninger i byområdene.

#### **Tiltak for å redusere avstandskostnader, bidra til regionforstørrelse og styrke regional utvikling**

For å bedre framkommeligheten, redusere avstandskostnadene og bidra til regional utvikling, prioriterer transportetatene å bygge ut infrastrukturen mellom regioner og byer, å redusere flaskehalser som påvirker regularitet og punktlighet for næringslivets transporter både til lands og til sjøs og å gjennomføre tiltak som kan gi bedre luftfart og annen kollektivtrafikk både i og mellom regionene. Gode internasjonale forbindelser er også viktig i denne sammenheng. På jernbanen videreføres strategien for å øke kapasiteten for godstransport. Transportetatene foreslår en effektiv og helhetlig utbygging av Intercity-strekningene med optimal framdrift. For sjøtransporten utbedres farleder og det gjennomføres tiltak for å styrke havnene. For lufttransporten bygges kapasiteten ut på de største lufthavnene, og det foreslås en lufthavnstruktur som kan gi et bedre flytilbud med flere direkteruter til Oslo. Flytransport har avgjørende betydning for at norske virksomheter med et globalt engasjement kan gjennomføre sin forretningsmodell og sikre videre ekspansjon. I planperioden vil kapasitetsbehov nødvendiggjøre en beslutning om det skal bygges en tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen og en andre rullebane på Bergen lufthavn Flesland. I vegnettet prioriteres sammenhengende utbygging og utbedring av E6, E16, E18 og E39. For å redusere flaskehalser for næringslivet prioriteres tiltak for å øke bredden på de smaleste vegene som ikke har gul midtlinje. For å knytte sammen et helhetlig nasjonalt transportnett foreslås tiltak for å styrke nasjonale intermodale knutepunkter.

#### **Godstransporter over lange avstander må gå med tog og skip så langt det er mulig**

Transportetatene foreslår tiltak direkte rettet mot det godset som kan flyttes fra veg til sjø og bane. Det er behov for effektive terminaler med tilrettelagte arealer for samlastere og servicebedrifter rundt terminalene. arbeid med å forbedre infrastruktur og øke punktligheten i jernbanenettet må fortsette, samtidig som atkomsten til viktige terminaler utbedres. Utbedring av innseiling til utpekte havner og stamnetthavner må prioriteres. Avgiftene for sjøtransporten må fortsatt reduseres. Transportetatene foreslår en ny

insentivordning for mer godstransport på sjø og bane, og videre satsing på kunnskapsutvikling innenfor godstransport. For å få mer transport på sjø og bane, må godsstrømmene konsentreres slik at logistikkostnadene reduseres. Det er mange utfordringer knyttet til dette. Det krever tiltak også utenfor transportetatenes ansvarsområde. Transportetatene mener derfor det er behov for en bred samfunnsanalyse, der en ser på muligheter og tiltak for å få mer effektiv godstransport og bedre utnyttelse av sjø og bane på lange transportavstander.

### **Stor økning av midlene til drift, vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall**

Driften av infrastrukturen må legges på et nivå som gir god framkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte. I takt med økt trafikk vil kostnadene for drift øke. Kostnadene øker også på grunn av at det bygges stadig mer teknisk kompliserte anlegg og at samfunnet stiller store krav til at infrastrukturen skal være åpen og ha god standard til enhver tid. Klimaendringene vil øke behovet for beredskap. For alle etater med unntak av Avinor har lav vedlikeholdsinnsats over lang tid ført til økt forfall og mer sårbar infrastruktur. Dette gjelder også fylkesvegnettet. Vedlikeholdet må legges på et nivå som ikke fører til økt forfall, og det må gjennomføres fornyelse og tiltak for å redusere forfallet. Klimaendringer med hyppigere og kraftigere ekstremvær forsterker dette behovet.

### **Bred trafikksikkerhetsinnsats for halvering av antallet drepte**

Nullvisjonen for trafikksikkerhetsarbeidet er at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde. I vegtransporten har det vært en klar reduksjon i antall alvorlige ulykker de siste årene. For å sikre denne utviklingen, kreves en målrettet innsats fra alle aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Transportetatene foreslår å prioritere investeringstiltak som forhindrer møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsler av fotgjengere og syklist. Trafikantrettede tiltak rettes i særlig grad mot høyrisikogrupper, med spesiell fokus på redusert fart, økt bilbeltebruk og redusert omfang av ruspåvirket kjøring. I de andre transportformene er det viktig å opprettholde og øke dagens høye sikkerhetsstandard. I sjøtransporten gjennomføres det mange tiltak for å øke sikkerheten. I Avinor har flysikkerhet høy prioritet i bedriftens investeringspolicy og drift. I jernbanetransporten vil det bli gjennomført tiltak for å forebygge ulykker med drepte og skadde. Dette inkluderer både tekniske og operasjonelle tiltak.

### **Lufthavnstruktur**

Bakgrunnen for vurdering av framtidig lufthavnstruktur er blant annet bedre veger og utfasing av Dash 8-100/200 fly før 2030. 19 av 23 lufthavner har begrensede tekniske, operative og markedsmessige grunnlag for baneforlengelse beregnet på større flytyper. Alle forslag om nye flyplasser er bedriftsøkonomisk ulønnsomme for Avinor og krever ekstraordinær finansiering. Flere nye lufthavner er samfunnsøkonomisk lønnsomme hvis de erstatter to til tre mindre flyplasser.

### **Styrket gjennomføringsevne**

For å styrke gjennomføringsevnen, er det nødvendig med mer effektiv og raskere planlegging. Det bør utvikles en mer effektiv byggherreorganisasjon med prosjekt- og gjennomføringsstrategier som legger til rette for økt konkurranse og effektiv produksjon. Transportetatene mener det må vurderes et nytt planregime for store statlige infrastrukturprosjekter. Finansieringen bør bli langsiktig og forutsigbar. Utbygging av veg og bane bør skje på lengre sammenhengende strekninger for å sikre mer rasjonell utbygging enn å bygge mange mindre delstrekninger uten tidsmessig sammenheng. God gjennomføringsevne forutsetter forutsigbar finansiering.

### **Reduserte klimagassutslipp og bedre miljø**

For å nå klimamålet er det nødvendig med reduserte utslipp fra det enkelte kjøretøy, skip og fly, betydelig økt bruk av biodrivstoff og elektrifisering av deler av bilparken. Det er behov for å redusere transportomfang og endre transportmiddelfordelingen i byene. Veksten i persontransporten må tas av kollektivtrafikk, gåing og sykling. I byene må det derfor satses på kollektivtransport, gange og sykkel kombinert med restriktive tiltak for den private biltrafikken. Dette vil også bidra til redusert lokal luftforurensning og støy. Transportetatene vil prioritere tiltak for å bevare det biologiske mangfoldet og oppfylle forskriften for vannforvaltning. Driften skal gjøres mer miljøtilpasset.

### **Universell utforming av hele reisekjeder**

Dersom befolkningsveksten i byer og bynære områder skal kunne tas av miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivtransport, er et universelt utformet transportsystem avgjørende for å gjøre disse transportformene attraktive og tilgjengelige for flere. Transportetatene prioriterer universell utforming av hele reisekjeder. Dette krever samordning mellom mange aktører. tiltak i stamrutene for kollektivtransport, større knutepunkter og jernbanestasjoner prioriteres. I luftfarten prioriteres dette gjennom nybygging og oppgradering av terminalene på lufthavnene.

### **Økt sykling og gåing**

Økt sykling og gåing gir bedre framkommelighet, helse og miljø. For å oppnå mer sykling og gåing, er det nødvendig med mer og bedre infrastruktur som gir økt framkommelighet og sikkerhet. Dette krever økte investeringer av så vel stat som fylkeskommuner og kommuner. I byene må tiltak for gåing og sykling være en viktig del av forpliktende avtaler om samordnede bypakker på tvers av forvaltningsnivåene. Det må i samarbeid mellom staten, fylkeskommunene, kommunene, skoleverket, næringslivet, reiselivet, idretten og andre bygges en kultur der gåing og sykling blir et naturlig transportvalg for flere enn i dag. Økt sykling og flere gående vil bidra til at bilistene tar større hensyn, som igjen gir økt sikkerhet og enda flere syklistene og gående.

### **Økt satsing på ny teknologi og ITS**

ITS vil få en stadig mer framtrædende rolle i transportsystemet. ITS og innføring av nye teknologiske løsninger som gjør det mulig å utnytte tilgjengelig infrastruktur bedre og gir gode bidrag for å nå målene om framkommelighet, trafikkssikkerhet, miljø og tilgjengelighet. Transportetatene vil bygge opp under mest mulig åpne løsninger som er enkle i bruk.

### **Redusert sårbarhet og mer oppmerksomhet på klimatilpasning**

Nedbør, temperatur og vind har stor innvirkning på infrastruktur og trafikkavvikling. ekstremt vær med kraftig vind, stormflo, mye nedbør og temperaturvekslinger stiller økte krav til infrastrukturen. Store deler av dagens transportnett er ikke robust nok til å møte slike økte påkjenninger. Infrastrukturen må bli mer robust og beredskapen må styrkes.

### **Transporttiltak for styrket reiseliv**

Transportetatene prioriterer bedre infrastruktur, bedre informasjon og enklere billett kjøp og bompengebetaling for å styrke reiselivsnæringen. Det vil bli lagt bedre til rette for reiseopplevelser som nasjonale turistveger og Flåmsbana og Raumabanen. Avinor vil fortsette et omfattende samarbeid med reiselivsnæringen.

### **Styrket FOU**

For å møte morgendagens utfordringer i transportsektoren er transportsektoren helt avhengig av forskning og utvikling. I et langsiktig perspektiv preget av et omfattende investerings- og vedlikeholdsbehov ligger det stor gevinst ved å ta i bruk ny kunnskap og teknologi. Transportetatene har sektoransvar for forskning på hver sine områder og bidrar til betydelig kunnskapsproduksjon. Det er stort potensial for tverretattlig samarbeid. Det vil

sikre forskning på tema av felles interesse for etatene og for samfunnet for øvrig og gi mer effektiv utnyttelse av forskningsmidler. Etatene har gode muligheter for å legge deler av forskningsprosjekter, pilot- og demonstrasjonsprosjekter til drifts-, vedlikeholds- og utbyggingsprosjekter. Det vil bidra til sikrere og raskere implementering av ny kunnskap og økt innovasjonskraft i bransjen.

### **Prioritering innenfor gitte økonomiske rammer**

På bakgrunn av nasjonale mål og strategier som er presentert ovenfor, foreslår Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen å prioritere bruken av midler innenfor gitte økonomiske rammer i følgende rekkefølge:

#### **1. Drift av infrastruktur**

Driften må legges på et nivå som sikrer at infrastrukturen fungerer på et samfunnsøkonomisk optimalt nivå. En optimal driftsstandard gir en mer robust og pålitelig infrastruktur, god framkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte. Det samfunnsøkonomisk optimale nivået tilsier en høyere driftsstandard enn i dag, som følge av økt trafikk og økt aktivitet. Det er også stadig økende forventninger fra befolkning, næringsliv og trafikkselskaper til at infrastrukturen skal ha høy standard og være åpen til enhver tid. I tillegg vil klimaendringene øke behovet for beredskap i alle transportformene. Driftskostnadene har også gått opp, grunnet stadig mer teknisk kompliserte anlegg å drifte og stor kostnadsøkning på nye driftskontrakter i markedet. Transportetatenes forslag innebærer at nivået for drift økes vesentlig i forhold til NTP 2010-2019 i Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen.

#### **2. Vedlikehold av infrastruktur**

Vedlikeholdet må holdes på et nivå som fører til at infrastrukturen ikke forfaller. I vegsektoren lå vedlikeholdet i 2011 på et nivå som beregningsteknisk ble vurdert å tilsvare behovet. Nye beregninger i arbeidet med NTP viser imidlertid at nivået i vegsektoren må økes dersom forfallet ikke skal øke. Også i de andre transportformene er det nødvendig å øke vedlikeholdet sammenlignet med i dag. Vedlikeholdskostnadene vokser blant annet på grunn av økt trafikk, mer kompliserte anlegg, kostnadsøkninger i markedet og økt krav til robusthet og pålitelighet. Klimaendringene kan forventes å gi økte vedlikeholdskostnader allerede i kommende planperiode. Forfallet i infrastrukturen forsterker virkningen av klimaendringene og fører også til økte kostnader for både drift og vedlikehold.

#### **3. Fornyelse og tiltak for å redusere forfallet**

Skal infrastrukturen kunne holdes åpen med tilstrekkelig god standard, må den ligge på et standardnivå der det er mulig å gjøre dette uten høye ekstrakostnader. I alle transportformer unntatt luftfarten, prioriteres fornyelse og tiltak for å utbedre infrastruktur med stort forfall. De økonomiske rammene bestemmer hvor lang tid dette vil ta. Jernbanen må, foruten å ivareta sikkerheten, prioritere fornyelsen til å oppnå punktlighetsmålene for togtrafikken. Transportetatene vil dessuten prioritere å utbedre dreneringssystem, veg- og banefundament og moloer, som bidrar til å gjøre infrastrukturen mer robust for konsekvensene av klimaendringene. Store innsatser kreves også for å utbedre tunneler og bruer.

#### **4. Planlegging**

For å kunne gjennomføre nødvendige investeringstiltak, er det avgjørende at det settes av tilstrekkelig ressurser til planlegging. Dette sikrer mest mulig optimal bruk av midler og at kvaliteten på investeringene blir tilfredsstillende. Etatene jobber for å gjøre planprosessene både raskere og mer effektive, noe som krever økte ressurser.

#### **5. Programområdetiltak**

Innenfor programområdene prioriterer etatene sikkerhetstiltak høyest. På jernbanen gjennomføres blant annet sanering av planoverganger, rassikring og andre sikkerhetstiltak. Statens vegvesen satser på møtefri veg med bygging av midtrekkverk og på tiltak for å forhindre alvorlige utforkjøringsulykker og påkjørsel av fotgjengere og syklist. Andre satsingsområder på veg er bygging av kollektivfelt, anlegg for sykling og gåing samt universell utforming av holdeplasser og knutepunkter. I tillegg prioriteres utvidelse av de smaleste vegene, slik at de kan gis gul midtlinje. På jernbanen vektlegges også tiltak i knutepunkter og stasjoner samt kapasitetsforbedrende tiltak. For å bidra til en miljøvennlig utvikling av byene gjennom samordnede bypakker foreslår transportetatene å avsette om lag 13 mrd. kr programområdemidler i vegsektoren til å styrke satsingen på miljøvennlig transportløsninger innenfor byområdene hvis rammen økes med 45 prosent.

## **6. Store investeringsprosjekter**

Når det gjelder store prosjekter prioriteres gjennomføringen av bundne prosjekter først. Dette er prosjekter som pågår eller er vedtatt før planperiodens begynnelse. Når de bundne prosjektene er gjennomført, prioriteres investeringsprosjekter som gir god effekt for næringslivets godstransport. Nye store investeringsprosjekter ut over dem som er omtalt i NTP 2010-2019, kan først prioriteres ved høyere planrammer. Innenfor jernbanen økes kapasiteten for gods på jernbanen med inntil 20 prosent i planteknisk ramme, mens den kan øke med 50-100 prosent hvis rammen økes med 45 prosent. Dette skjer gjennom tiltak både på linjen og i terminaler. Utover økt kapasitet for gods på jernbanen prioriteres først og fremst utbygging av dobbeltspor i Intercity-området på Østlandet, hvis rammen økes med 45 prosent. I riksvegnettet prioriteres utbygging og utbedring av de viktigste vegene for næringslivet (E6, E18, E16 og E39) for å redusere avstandskostnadene og bedre sikkerheten. For å styrke godstransporten med sjø og bane prioriteres også utbedring av riksvegtilknyttinger til havne- og jernbaneterminaler.

## **Effekter av prioriteringene**

Samlet sett er den samfunnsøkonomiske netto nytten negativ innenfor både planteknisk ramme og rammen +45 prosent. For jernbaneprosjekter er nettonytten henholdsvis -18 og -38 mrd. kr, mens den for vegprosjekter er henholdsvis -13 og -16 mrd. kr. Det er stor usikkerhet i beregningene. De store investeringsprosjektene innenfor planteknisk ramme sparer samfunnet for 55 mrd. kr (nåverdi regnet på en 25-årsperiode). Dersom rammen økes med 45 prosent, reduseres transportkostnadene med 150 mrd. kr. Det oppnås større pålitelighet og punktlighet i transportsystemet gjennom styrket drift og vedlikehold og tiltak for å ta igjen forfall og skredsikring. Utbygging og utbedring av infrastrukturen gir kortere reisetider og reduserte avstandskostnader. Kjøretidene på jernbanen reduseres med om lag 30 min fra Oslo til Halden, Lillehammer og Trondheim. Det blir 150 km ny firefelts veg i planteknisk ramme og 440 km hvis rammen økes med 45 prosent. Det blir 280 km ny to-trefeltsveg med midtrekkverk i planteknisk ramme, og 470 km hvis rammen øker med 45 prosent. Gående og syklist får bedre framkommelighet gjennom at det blir tilrettelagt henholdsvis 280 og 610 km gang- og sykkelanlegg. Utbygging av veg og jernbane vil bidra til regionforstørring og regional utvikling. For å nå det ambisiøse målet for reduksjon i antall drepte eller hardt skadde, kreves det et bredt spekter av tiltak og virkemidler hos mange aktører. Investeringer på riksveg er beregnet å bidra med 47 færre drepte og hardt skadde i planteknisk ramme og 84 hvis rammen økes med 45 prosent. Forventet trafikkvekst og nye vegprosjekter vil ha negativ påvirkning på miljøet, mens satsing på jernbane og miljøvennlig transport i byene, samt overføring av gods fra veg til sjø og bane, vil ha positiv virkning. Klimamålet for transport krever sterke virkemidler for å endre transportmiddelfordelingen, fremme lavutslippsteknologi og redusere biltrafikken.

## **Store, strategiske satsinger**

Transportetatene har gjennom utredningsrapporten, stamnettutredningene for veg og sjø og perspektivanalysen for jernbane beskrevet hva som kreves for å få transportinfrastrukturen

opp på en høy standard med hensyn til sikkerhet, kapasitet, kvalitet og miljø. Gjennom en målrettet og strategisk satsing kan mye av infrastrukturen være bygget ut til et slikt nivå i løpet av 20 år. Gjennomføringen forutsetter forutsigbar langsiktig finansiering og effektive plan- og beslutningsprosesser. I tillegg til infrastrukturutbygging er det gitt en omtale av behov for midler til kollektivtiltak i de største byområdene.

### **Avinors rammebetingelser og prioriteringer**

Avinor har en annen tilknytningsform enn de øvrige transportetatene. Bedriften er selvfinansierende og omfattes ikke av de økonomiske rammene for NTP. Prioriteringen av investeringsmidler blir styrt av selskapet innenfor gjeldende vedtekter og rammebetingelser. Etter de senere års investeringer knyttet til flysikkerhet på hele lufthavnnettet, står bedriften nå foran en periode der kapasitetsutvidelser ved de største lufthavnene må prioriteres. Avinor har ikke de samme store utfordringene som transportetatene når det gjelder vedlikehold av infrastrukturen og tiltak for å ta igjen forfall. Cirka en firedel av investeringsmidlene i planperioden er satt av til denne type tiltak, noe som sikrer en forsvarlig drift i forhold til gjeldende normer og forskrifter i dagens situasjon. Fortsatt trafikkvekst er viktig for Avinors finansielle styrke og for gjennomføringen av planlagte investeringer. Selskapet har imidlertid ikke finansielt handlingsrom innen dagens rammebetingelser til å prioritere nye flyplasser eller andre tiltak ut over det som framgår i kapittel 5.3.

### **Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene Oslo Halden, Oslo Lillehammer og Oslo - Skien**

Intercity-området (IC-strekningene) betegner området som betjenes av tog på de tre banestrekningene Oslo – Skien, Oslo – Halden og Oslo – Lillehammer. Området kjennetegnes av en flerkjernet bystruktur med stort befolkningsgrunnlag og stedvis tett bebyggelse. Dette genererer høy transportetterspørsel, preget av pendling inn til hovedarbeidsmarkedet i Oslo-området og reiser mellom byene i området. Intercity-området er kjernen i den raskest voksende landsdelen i Norge. Frem mot 2040 vil befolkningen innenfor Oslo-området alene øke med 450 000. Trafikksituasjonen er allerede i dag preget av kapasitetsproblemer, særlig i rushperiodene. Befolkningsveksten vil forsterke dette. For å møte disse utfordringene kreves en betydelig utvidelse av kapasiteten i transportnettet. Økt kapasitet og kvalitet på transporttilbudet er en forutsetning for at Intercity-området skal kunne videreutvikles som en attraktiv og konkurransedyktig region.

Konseptvalgutredninger (KVU) utarbeides for hver av de tre banestrekningene Oslo – Halden (Østfoldbanen), Oslo – Lillehammer (Dovrebanen) og Oslo – Skien (Vestfoldbanen). I de strekningsvise utredningene beskrives behov, mål, krav og alternative konsepter, som underlag for beslutning om utbyggingskonsept for hver av strekningene.

### **Høyhastighetsutredningen 2010 - 12**

Det har blitt utført et omfattende utredningsarbeid som danner grunnlag for følgende hovedkonklusjoner:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene

- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO2 etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO2- utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet. Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging. Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

### *Høringsuttalelser til forslag til NTP 2014- 2023 og KVVU for intercitytog*

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel har mottatt hørings innspill på Forslaget til NTP 2014-2023 og Konseptvalgutredning for IC-strekningene Oslo Halden, Oslo Lillehammer og Oslo – Skien fra Oslo Havn KF, KTP AS, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten.

Bortsett fra noen få prosjekter som er finansiert av egne bompengoordninger styrer Oslopakke 3 utbyggingen av transportinfrastrukturen i Osloområdet. Oslopakke 3 avtalen ble revidert 24.05.2012 og det er utarbeidet et handlingsprogram i tråd med avtalen (jf. byrådssak 106/12).

#### **Oslo Havn**

Oslo havn påpeker at sett fra havnene og sjøtransportens side har utviklingen ikke vært spesielt oppløftende om en ser på konkurransesituasjonen. Det er et urovekkende etterslep på infrastrukturen og det bør satses mer på sikkerhet og vedlikehold innen Kystverkets ansvarsområde.

Oslo havn er positive til at tiltak i Gåsøyrenna i farleden inn mot Oslo er prioritert. Videre er forslaget til reduksjon av losutgifter og statlige avgifter/ gebyrer i tråd med Oslo havns miljøsatting.

Oslo havn anser at en delutredning om terminalstruktur og logistikk løsninger i Oslofjordområdet primært bør utrede godsterminalstrukturen i området utenom havnene. Det bør i den sammenheng sees på hvordan det kan satses på tung infrastruktur for sjøverts gods slik at den voksende vareforsyningen i mest mulig grad kan gå sjøveien til bynære områder.

Videre mener Oslo havn at det må utredes hvordan statlige myndigheter kan redusere de negative konsekvensene av strengere krav til drivstoff i ECA-området (Østersjøen, Skagerak, Kategat, Nordsjøen og Engelske kanal) når slike innføres fra 1. juli 2015 med krav om bunkers med lavere enn 0,1 % svovelinhold. Dette kravet medfører betydelig kostnadsøkning for skipsfarten, og svekker dermed sjøtransporten i konkurransen med andre transportformer.

Oslo havn er også opptatt av at regelverket for levering av landstrøm må tilpasses de vilkår som gjelder for bunkerslevering til skip i utenriksfart.

#### **KTP**

KTP understreker at bare den høye rammen i transportetatens planforslag gir rom for nødvendig kollektivsatsing i og rundt de store byene. KTP trekker videre frem at kollektivtrafikken i hovedstadsområdet vinner markedsandeler fra bil grunnet sterk satsing fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune. Kommunen og fylkeskommunen har imidlertid ikke økonomiske muskler til å finansiere nye, tunge t-baneprosjekter som ny T-banetunnel, Fornebu-bane og forlengelse av T-bane til A-hus uten betydelige statlige bidrag. KTP omtaler videre at de store kollektivprosjektene i Osloområdet er av nasjonal betydning for miljø og fremkommelighet. KTP er også opptatt av at de gode resultatene som kollektivtrafikken har oppnådd i Oslo-området burde utløst mer belønningsmidler.

### **Bymiljøetaten**

#### *Kapasitetsutfordringer i Oslo-området*

Bymiljøetaten understreker at selv med en relativ konservativ fremskriving av befolkningsveksten vil det ikke være mulig å bygge seg ut av transportutfordringene med økt veikapasitet. Det er derfor viktig å øke kapasiteten i T-banenettet med realisering av Lørensvingen og ny sentrumstunell.

Bymiljøetaten trekker videre frem at det sentrumsnære trafikkarealet er utnyttet, og at det ikke er kapasitet til utvidelse av busstilbudet på eksisterende veinett uten at dette vil medføre store problemer for trafikkavviklingen. .

Utvikling av overordnet veienett må gi kollektiv- og nyttetraffic bedre fremkommelighet, samt gi et bedre miljø i boligområdene nær hovedveiene.

Bymiljøetaten ser også at bruk av samkjøringsfelt for biler med 1-2 passasjerer vil ha god avlastningseffekt på veinettet. Et eget felt på hovedveinettet kan utnyttes i fellesskap mellom samkjørende bilister og nyttetraffic. Busstrafikken må ha eget felt.

#### *Miljø og klima*

Det er viktig at Oslo kommune/ Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen har virkemidler for å redusere omfanget av overskridelser på luftkvaliteten.

Oslo kommune er opptatt av at service- og næringstraffic i større grad tar i bruk el-kjøretøy. Det er viktig å opprettholde insentivordninger for å motivere befolkningen til å anskaffe mer miljøvennlige kjøretøy, og det antas at statlige støtteordninger (eks. Transnova) vil bli viktige en god stund fremover.

#### *Godstrafikk*

Bymiljøetaten er opptatt av en bedre tilgjengelighet mellom Alnabru og E6 i søndre del av terminalområdet og det bør vurderes behovet for en oppgradering av jernbaneforbindelsen mellom Oslo havn og Alnabru.

Det er stor godstrafikk over Svinesund og Intercity- forbindelsen mellom Oslo og Göteborg må prioriteres på lik linje med utbyggingen av Intercitytriangelet. Oslo kommune fokuserer i økende grad på vareleveringer i det sentrale byområdet, og at disse må utnytte miljøvennlige løsninger. Bymiljøetaten er derfor opptatt av at muligheter for statlig støtte for å gjennomføre demonstrasjonsprosjekter. Bruk av egne felt for nyttetraffic bør vurderes.

#### *Innovasjon og anvendelse av teknologi*

Bymiljøetaten er opptatt av mulighetene som ligger i bruk av intelligente transportsystemer (ITS) til å prioritere lavutslippskjøretøy og kollektivtraffic gjennom differensiert avgiftsbelegging og signalstyring som slipper kollektivtraffic frem. På denne måten vil infrastrukturen kunne utnyttes bedre.

### *Intercity*

Bymiljøetaten er opptatt av at rask utbygging av Intercity-triangelet lar seg realisere både for å adressere kapasitetsutfordringene og for å sikre en bosetting som reduserer trykket på kommunale arealer og tjenester for hovedstaden. Det er viktig at det videre planarbeidet for Intercity- triangelet utreder hvordan kapasiteten gjennom Oslo vil påvirke kapasiteten og framføringshastigheten Intercity strekningene. Forholdet til lokaltrafikken er også viktig for Oslo. Lokal trafikken med tog må ha tilstrekkelig kapasitet til å betjene en øket matetrafikk over trafikknutepunktene. Dette gjelder særlig på strekningene Oslo- Ski og Oslo-Asker.

### **Plan og bygningsetaten**

PBE understreker behovet for at staten tar betydelig ansvar med å bidra til et samferdselsløft i Osloregionen, både til forbedring av tog og T-banetilbudet og med bistand til koordinert planlegging, gjennomføring og prioritering av en samferdselssektor med mange aktører. Ikke minst er det viktig å sikre at de tiltak som gjennomføres i Osloregionen understøtter en kollektivtrafikkorientert byutvikling.

### *Godstransport*

Et viktig mål er å få redusert godstransport på vei. Det vises i denne sammenhengen til utarbeidet materiale i regi av samarbeidsalliansen i Osloregionen.. Alnabruterminalen vil på sikt ha arealbegrensinger og PBE understreker betydningen av å planlegge terminalkapasiteten i regionen også utenfor Oslo.

### *Viktige infrastruktureltiltak*

PBE trekker frem opprustning av eksisterende trikke- og T-banenett. Utvikling av T-banenettet vestover mot Fornebu og østover gjennom Groruddalen for å legge til rette for byutvikling. Utvidelse av trikkenettet fra Sinsen og Gamlebyen østover blir også pekt på som alternativer for å sikre kapasitetssterk kollektivtrafikk. PBE trekker videre frem at baneforlengelse mot A-hus og Gjersrud- Stensrud vil kunne bli nødvendig gitt en tett byutvikling.

Realiseringen av Follobanen er sentral for å styrke togtilbudet sydover.

PBE er opptatt av at det legges til rette for fremkommelighet/ kapasitet for kollektivtrafikken både i indre by, ringveier og innfartsårer. E18 vestover i lokk over Filipstad, miljøtiltak ved Frognerstranda og lokk ved Vækerø kan utløse potensial for byutvikling.

PBE registrerer at RV4/ Fossumdiagonalen er tatt ut av NTP og understreker at det bør legges til grunn at det arbeides videre med kollektiv- og miljøtiltak langs Trondheimsveien.

PBE mener videre at byutviklingspotensialet /nytten ved Manglerudtunnel og lokk over E6, for eksempel ved Furuset, utredes nærmere.

### *Intercity*

Plan- og bygningsetaten påpeker at toget bidrar til at mange lange reiser skjer kollektivt, og dermed minsket klimagassutslipp. PBE mener det bør gjøres nyttebetraktninger hvor det foretas sammenligninger av statlig ressursbruk knyttet til bidrag til kollektivutbygging i det sentrale Oslo opp mot byggingen av nye dobbeltspor på de ytre deler av Intercity-strekningene / utenfor "Timesbyen (Hamar, Tønsberg og Sarpsborg).

### **Riksveibudsjett 2013**

Statens vegvesen har utarbeidet et foreløpig budsjettforslag for 2013 som grunnlag for Statens vegvesens innspill til Prop. 1 S (2012–2013). Fristen for å uttale seg er 25.06.2012.

Det er lagt til grunn et rammenivå som er lik totalrammen for vedtatt statsbudsjett for 2012. Rammen innebærer en oppfølging av den økonomiske rammen for handlingsprogrammet 2010–2013 på 99 prosent.

Hovedutfordringene og hovedmålene er beskrevet i St.meld. nr. 16 (2008–2009) *Nasjonal transportplan 2010–2019*, heretter NTP 2010–2019.

Utfordringene har økt på grunn av sterkere kostnadsvekst for driftskontraktene og for mange av investeringsprosjektene enn forutsatt ved utarbeidelsen av NTP 2010–2019. I tillegg ble utgiftene til vedlikehold undervurdert.

Arbeidet med NTP 2014–2023 har gitt et vesentlig bedre grunnlag for å vurdere behovet for midler til vedlikehold. Innen rammen for budsjettforslaget for 2013 er det foreslått nødvendige midler for å kunne gjennomføre igangsatte investeringsprosjekter på en rasjonell måte, og en videreføring av innsatsen knyttet til trafikant- og kjøretøyområdet. Øvrige midler er i all hovedsak foreslått nytt til drift og vedlikehold. Dette har gjort det mulig å øke rammen til drift og vedlikehold med 480 mill. kr i forhold til vedtatt budsjett 2012.

Ved en 100 prosent oppfølging av handlingsprogramrammen foreslås midler til drift og vedlikehold økt med ytterligere 450 mill. kroner, mens midler til post 30 Riksveginvesteringer økes med 400 mill.. En eventuell ytterligere økning av totalrammen foreslås nytt til å øke rammen på post 30. Dette vil kunne gi grunnlag for å styrke programområdene og å starte opp nye store prosjekter. Det er ikke foreslått å starte opp ny store prosjekter i Oslo

For å oppfylle vannforskriftens krav vil det bli gjennomført tiltak i henhold til de regionale vannforvaltningsplanene med tilhørende sektorvise tiltaksutredninger. Arbeidet med å redusere saltingens miljøvirkninger fortsetter gjennom implementering av resultatene fra forskningsprogrammet Salt SMART. Programmet hadde som formål å finne ut hvordan bruken av salt kan reduseres samtidig som god framkommelighet og trafiksikkerhet gjennom vinteren opprettholdes.

I forslaget til riksveibudsjett videreføres E18 Bjørvika, Rv 150 Ulven-Sinsen og adkomsten til Sydhavna som forutsatt.

Innen programområdene foreslår Statens vegvesen blant annet rehabilitering av Operatunnelen og Smestadunnelen. Arbeidene med gang- og sykkelveien langs Mosseveien og Gaustad-Vinderen fortsetter i 2013. Kollektivfelt langs E6 mellom Sandstuveien og Ryen for inngående trafikk igangsettes.

For Oslo utgjør de statlige bevilgningene til investeringer på riksveinettet ca. 210 mill. kroner og bompenger ca. 690 mill.

| <b>Store prosjekter</b>                           | <b>Statlige midler</b> | <b>Bompenger</b> | <b>Sum</b>   |
|---------------------------------------------------|------------------------|------------------|--------------|
| E18 Bjørvika                                      | 50,0                   | 280,0            | 330,0        |
| Rv 150 Ulven-Sinsen                               |                        | 270,0            | 270,0        |
| E18 Sydhavna                                      | 60,0                   | 60,0             | 120,0        |
|                                                   |                        |                  |              |
| <b>Programområder</b>                             |                        |                  |              |
| <b>Mindre utbedringer</b>                         |                        |                  |              |
| E6 Rehabilitering av Brynstunnelen                | 9,4                    |                  | 9,4          |
| E6 Stubberudmyra                                  | 10,0                   |                  | 10,0         |
| E 6 Opratunnelen                                  | 18,0                   |                  | 18,0         |
| Rv 150 Smestadunnelen                             | 13,0                   |                  | 13,0         |
|                                                   |                        |                  |              |
| <b>Gang- og sykkelveier</b>                       |                        |                  |              |
| E18 Mosseveien, Fiskevollbukta - Ulvøya           | 11,4                   | 14,7             | 26,1         |
| Rv 150 Vinderen - Gaustad                         | 22,0                   | 20,0             | 42,0         |
| E18 Maxbo-Maritim                                 |                        | 1,2              | 1,2          |
| E 18 Rundkjøring Skøyen                           |                        | 7,6              | 7,6          |
|                                                   |                        |                  |              |
| <b>Trafikksikkerhetstiltak</b>                    |                        |                  |              |
| Kommunal sentral for signalanlegg                 |                        | 3,0              | 3,0          |
| E6, Rv 4 og Rv 150 Friteksttavler                 | 3,6                    |                  | 3,6          |
|                                                   |                        |                  |              |
| <b>Miljø- og servicetiltak</b>                    |                        |                  |              |
| Rv 150 Støyskjerming                              |                        | 5,8              | 5,8          |
|                                                   |                        |                  |              |
| <b>Kollektivtrafikk og univiversell utforming</b> |                        |                  |              |
| E6 Kollektivfelt Sandstuveien-Ryen                | 4,0                    | 8,2              | 12,2         |
| E18 Holdeplassoppgradering Oslo                   | 3,2                    | 5,3              | 8,5          |
| E6/Rv 4 Holdeplassoppgradering Oslo               | 1,2                    | 3,0              | 4,2          |
| Rundkjøring Filipstad - rampe E18                 | 2,4                    | 5,7              | 8,1          |
| Rv150 Fremkommelighetstiltak                      | 0,3                    | 0,7              | 1,0          |
| <b>Sum</b>                                        | <b>208,5</b>           | <b>685,2</b>     | <b>893,7</b> |

Beløpene er i mill. 2013-kroner

Planleggingsmidler er ikke med i oversikten da disse ikke er fordelt fylkesvis i forslaget fra Statens vegvesen.

#### *Økonomiske og administrative konsekvenser*

Denne saken er en høringsuttalelse som i seg selv ikke medfører økonomiske eller administrative konsekvenser.

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

#### **Oslo kommune avgir følgende uttalelse til Nasjonal transportplan 2014-2023, herunder Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene og Høyhastighetsutredningen 2010-2012, og riksveibudsjett 2013:**

Osloregionen fungerer i transport- og samferdselssammenheng som et nasjonalt nav. Det er i hele landets interesse at transportsystemet i Osloregionen ikke bryter sammen.

#### *Osloregionens vekstutfordring*

Osloregionen står i den kommende tiårsperioden overfor vekstutfordringer i en skala man ikke har opplevd i Norge i moderne tid. Transportkapasitet i regionen må utvikles for å

håndtere en historisk kraftig vekst i person- og godstransporten. Befolkningsveksten vil bli langt sterkere, og mer krevende å håndtere, enn i noen tidligere planperiode.

I den foregående NTP-perioden på 10 år har regionens befolkning økt med 200.000 (2002-2011). Gjennom de siste årene har vi sett en langt kraftigere økning i den årlige veksten. Osloregionens årlige befolkningsvekst har steget fra 22.000 til 28.000 på bare 8 år. De nasjonale framskrivninger forutsetter dermed en vekst i Osloregionen på inntil 310.000 innbyggere fram til 2020, og ytterligere inntil 600.000 flere innen 2040. I dag bor ca 36 % av Norges befolkning i Osloregionen. I 2040 vil det være ca 40 %.

I tillegg til den sterke befolkningsveksten, anslår Samferdselsdepartementet at godstransporten i og gjennom regionen vil øke med 50 % fram til 2030. Avinor planlegger dessuten for utvikling av kapasiteten på Gardermoen lufthavn fra dagens 21 millioner til 35 millioner passasjerer årlig. Den økte gods- og flytransporten stiller ytterligere krav til miljømessig og effektiv avvikling av dramatisk større trafikkvolumer enn det vi allerede har i Osloregionen.

### Klima og miljø

Klimagassutslipp, luftkvalitet og støy er de viktigste miljøaspektene ved transport i Oslo. Veitransport er ansvarlig for hoveddelen av disse utslippene. Oslo kommune har som mål å redusere klimagassutslippene med 50 % innen 2030 (fra 1990). Status i dag er at utslippene har økt med ca 6 % fra 1990 til 2009. Oslo har også som mål å forbedre den lokale luftkvaliteten og redusere støybelastningen. I forhold til luftforurensning overholdes ikke forurensningsforskriftens grenseverdier for nitrogendioksid i Oslo.

Oslo kommune er avhengig av et samarbeid med staten for å nå disse miljømålene. Det er særlig viktig med en storsatsing på kollektivtransport (se eget avsnitt) og utbygging av gang- og sykkelveier. Oslo kommune arbeider på sin side med å etablere et mer finmasket sykkelveinett.

Volumet med elbiler må øke betraktelig for å gi en reell effekt på utslipp. Det er derfor avgjørende at insentivordningene for elbiler (momsfritak, gratis passering i bomringen, gratis parkering) er forutsigbare og stadfestes for de neste 10 årene. Det må være opp til lokale myndigheter å avgjøre eventuelle endringer på elbilers rett til å benytte kollektivfelt. Momsfritak gjelder kun ved kjøp av elbil - ikke ved leasing. Dette hindrer for at bl.a. mange kommuner som i stor grad leaser biler satser på elbil

NTP må legge til rette for en storsatsing på infrastruktur for miljøvennlig drivstoff for å fremme en mer miljøvennlig kjøretøypark. Oslo kommune etablerer ladestasjoner for elbil, satser på produksjon av biogass og deltar i hydrogensatsningen HyNor. Det bør tas nasjonalt initiativ for å fremme etablering av landstrøm for skip ved kai, blant annet bør de avgiftsmessige vilkårene for landstrøm tilpasses de vilkår som gjelder for bunkerslevering til skip i utenriksfart (bla. fritak for mva).

### Areal- og transportstrategi

Veksten må styres i retning av et mer arealeffektivt utbyggingsmønster konsentrert til byer og knutepunkter. Denne tenkingen ligger til grunn for arbeidet med Oslos kommuneplan 2013. Det er videre etablert et tett og formalisert plansamarbeid for areal og transport mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Et transportsystem som på en rasjonell måte knytter den flerkjernede regionen sammen, er en avgjørende forutsetning for å lykkes med en slik utvikling. Transportsystemet må være effektivt, miljøvennlig, og med lavest mulig behov for bilbruk, og dette kan bare oppnås gjennom hurtig og kapasitetssterk skinnegående transport samt et vegsystem med god fremkommelighet for kollektivtrafikk og næringstransport. Utbygging av samferdselsinfrastruktur er en sentral

premiss for byutvikling både for å legge til rette for utvikling av nye områder (som Fornebu, bane til A-hus og ny T-banetunnel) og for å tilrettelegge/frigjøre arealer til byutvikling og bedre bomiljø (som lokk over E-18 Filipstad/Vestkorridoren og Manglerudtunnel).

#### Ressursene til samferdselstiltak i Osloområdet må styrkes

Planforslaget fra transportetatene synliggjør på en god måte behovet for betydelig styrking av ressurser til samferdselstiltak i Osloregionen. Planforslaget viser at videreføring av dagens nivå vil medføre betydelige og til dels dramatiske utsetter for sentrale tiltak i regionen, og at selv en økning av nivået med 20 % ikke endrer dette hovedbildet.

Transportetatenes analyser viser med all mulig tydelighet behovet for generelt å øke de økonomiske rammene for samferdsel, og spesielt for jernbanen som må økes med mer enn øvre ramme på + 45 % for å klare 1. etappe av utbyggingen av Intercity-triangelet innen planperioden.

Oslopakke 3 representerer et betydelig lokalt løft for å finansiere forbedringer av veinettet og kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Oslo kommune vil understreke viktigheten av at staten følger opp sitt ansvar som avtalepart og synliggjør prioriteringen av tiltakene i Oslopakke 3.

Oslo kommune viser til at det nå foreligger en revidert avtale for Oslopakke 3 og handlingsprogram for 2013 -2016. Den reviderte avtalen sikrer en tydelig satsing på kollektivtrafikk ved at 60 % av bompengene går til kollektivtiltak. I Oslo satses det på Lørenbanen, forsert oppgradering og modernisering av trikkenettet, samt utvidet vognpark, oppgradering og modernisering av T-banenettet og nytt, delvis automatisert signalanlegg for T-banen.

Den nye avtalen om Oslopakke 3 legger opp til en substansiell økning i bidraget fra innbyggerne i Oslo og Akershus gjennom økte takster i bomsnittene.

Det er i revidert avtale for Oslopakke 3 lagt til grunn statlige bidrag til realiseringen av tunge baneinvesteringer som T-bane til Fornebu, ny sentrumstunell for T-bane og T-baneforlengelse til A-hus. Videre er det lagt til grunn at staten bidrar med rundt 30 % til riksveitiltak. Sentrale riksveiprosjekter er E18 Vestkorridoren og Manglerudtunnel.

#### Ambisjonene for jernbanen må være høye

Jernbanen må være stammen i utviklingen av transportsystemet i Osloregionen. For de togreisende er det positivt med det økte fokus på drift og vedlikehold av infrastrukturen som transportetatene legger opp til. Det er også avgjørende at det parallelt legges til rette for mer godstransport på bane.

For at jernbanesystemet skal kunne understøtte en mer bærekraftig utvikling av Osloregionen i årene som kommer er følgende helt nødvendig:

1. *Planlagt framdrift i byggingen av Follobanen opprettholdes*  
Opprusting av jernbanen i denne hovedkorridoren inn til Oslo er sentralt i forhold til bedre trafikkavvikling for hele transportnettet i Oslos sørkorridor, gir bedre jernbaneforbindelse til Østfoldbyene, og er et første ledd i en raskere forbindelse mot Sverige og kontinentet.
2. *Utbygging av dobbeltspor i hele intercitytriangelet må ferdigstilles innen 2023*  
En velfungerende Intercity-jernbane vil være det viktigste elementet i et regionalt transportsystem som legger til rette for mer bærekraftig og arealeffektivt utbyggingsmønster, og binder den flerkjernede Osloregionen sammen.

3. *InterCity-strekningene må planlegges og bygges for høyhastighet.* Utbyggingen av Intercity- triangelet må utgjøre første trinnet i utbygging av høyhastighetstog. På lang sikt må det bygges høyhastighetstogforbindelser mellom Oslo og de store byene i Norge og Skandinavia. Oslo kommune vil særlig fremheve strekningen Oslo-Gøteborg-København.
4. Parallelt med InterCity- utbyggingen må det gjøres *kapasitetsøkende tiltak* slik at det blir mulig å utvikle et konkurransedyktig jernbanetilbud for godstransport til kontinentet. Det vises til det pågående arbeidet i regi av Jernbaneverket, COINCO og Trafikverket med å gjøre Oslo-Gøteborg-København-Rotterdam til en pilotkorridor innenfor konseptet Green Freight Corridors
5. *Løsninger for ny tunnel gjennom Oslo må avklares så raskt som mulig.* Uten økt kapasitet gjennom Oslo vil jernbanens kapasitet ikke kunne utvikles i takt med behovene regionens vekst vil skape, samtidig som sårbarheten for hele jernbanesystemet vil forbli høy. Det lange tidsperspektivet knyttet til avklaring av nye løsninger og utbygging gjennom Oslo tilsier at planprosessene må settes i gang nå. Oslo vil bidra i arbeidet med en felles KVVU for tunneler for skinnegående transport gjennom Oslo.

Jernbanen er grunnstammen for store deler av kollektivtrafikktilbudet i Oslo og Akershus. Tiltakene for økt kapasitet på jernbanenettet er derfor en svært viktig forutsetning for å kunne øke kapasiteten på det samlede kollektivtilbudet.

I særlig grad gjelder dette Follobanen som er avgjørende for å gi befolkningen i Follo et godt kollektivtilbud til og fra Oslo og å få en større andel av godstransporten til og fra utlandet, over på bane. Realiseringen av denne banestrekningen vil også frigjøre eksisterende bane slik at den kan utvikles til en tredje "t-banelinje" sydover med et kapasitetssterkt og høyfrekvent tilbud fra Oppegård og inn til Oslo sentrum.

Lokaltoget gjennom Groruddalen er også en viktig del av det skinnegående nettet i Oslo og det er viktig med et aktivt samarbeid med statlige myndigheter om knutepunktsutvikling/ byutvikling langs denne banen (som Bryn). For å legge til rette for byutvikling i Breivoll er det nødvendig å anlegge en stasjon på hovedbanen i dette området.

Oslo kommune er opptatt av at samordning av kollektivtilbudet i Osloområdet. Derfor må det etableres et tettere samarbeid mellom NSB og Ruter for å skape et sømløst kollektiv system som oppleves enhetlig for reisende i regionen. Med den store befolkningsveksten fremover er det helt nødvendig at skinnegående transport tar hovedtyngden av transportstrømmene i og ut av Oslo sentrum, mens busstilbudet i større grad vris mot mating til knutepunkter langs jernbane/ T-bane. Oslo kommune understreker derfor behovet for å holde tempo i arbeidet med realisering av NSBs nye grunnrutemodell

#### Nødvendige tiltak på jernbanen:

- Utbygging av Follobanen gjennomføres så raskt som mulig.
- Utbygging av banene i Inter City-området til dobbeltspor med kapasitet og kvalitet for høyhastighet forseres (ferdig i løpet av kommende transportplanperiode).
- Oppgradering av de øvrige banestrekningene innenfor pendleravstand i "timesregionen" (som Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Drammen-Kongsberg) i for å legge til rette for økt tilbud.
- Utredning av løsninger som ivaretar at jernbanens langsiktige kapasitet gjennom Oslo ferdigstilles i god tid før neste revisjon av NTP.

- Investeringer i infrastruktur og togsett som legger til rette for forbedringer i frekvens og punktlighet for avganger på sterkt trafikkerte strekninger
- Kapasitetsvurderinger og utbyggingsrekkefølger knyttet til jernbanenettet som i nødvendig grad fokuserer på godstransportens behov.
- Tilrettelegging for mer eksport/import av gods med jernbanen gjennom etablering av samarbeid og tilpasning av investeringstakt mellom Norge/Sverige, spesielt den grensekryssende strekningen Halden – Öxnered.

#### Et styrket kollektivtransporttilbud – et statlig ansvar

Staten bør ta et særlig ansvar for å sikre en konkurransedyktig hovedstadsregion. Et effektivt kollektivtransporttilbud er avgjørende for god trafikkavvikling både regionalt og nasjonalt.

Gode kollektive løsninger er nødvendig for å begrense privatbiltrafikken mot Oslo og øke fremkommeligheten for næringslivets transporter og annen nyttetraffikk. Skal Oslo kommune og staten nå sine ambisiøse klimamål er det i storbyområdene en kollektivsatsing vil monne. Fylkeskommunene/ Oslo kommune har ikke tilstrekkelige ressurser til å kunne følge opp befolkningsveksten med nødvendig kollektivtilbud. Det er behov for et sterkere statlig engasjement både i investeringer og drift av kollektivtilbudet. Signalene i transportetatens planforslag om nye ordninger for å støtte utviklingen av storbyområdenes kollektivtransportsystemer må derfor følges opp. Det understrekes at Oslo kommune gjennom de siste årenes budsjetter tydelig har prioritert kollektivtransporten i betydelige grad og at Oslo kommune skal ta sin del av ansvaret for å finansiere kollektivtilbudet i Oslo fremover.

Ryggraden i Oslo kommunes kollektivtilbud er T-banen og det er behov for både å oppgradere eksisterende nett og å utvide kapasiteten i nettet. T-banetunnelen gjennom sentrum er dimensjonerende for T-banenettets kapasitet og Ruter har antydnet at behovet for ny tunnel gjennom sentrum vil melde seg mot 2025. Nye grenbaner som T-bane til Fornebu og baneforlengelser som til A-hus vil være viktige tiltak for å sikre en høy kollektivandel der det utvikles nye byområder.

I Ruters strategiske kollektivtrafikkplan K2012 legges det opp til en årlig vekst i kollektivtrafikanter på 5 % for å ta den vesentlige delen av veksten i motorisert trafikk. Innenfor rammene av Oslo kommunes egen økonomi vil være krevende å følge opp behovet for offentlig tilskudd som en slik driftsutvidelse fordrer.

Oslo kommune mener derfor at rammetilskuddet til kommunen i større grad må ta høyde for behovet for driftsmidler til kollektivtransporten.

Det er også nødvendig med substansielle statlige bidrag til tunge investeringer i kollektivinfrastruktur som ny sentrumstunnel for T-bane som er beregnet til å koste ca 10 milliarder, og baneløsning til Fornebu som er kostnadsberegnet til 5 milliarder.

I forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023 er det satt av 200 mill. i statlig bidrag til ny bussterminal i Oslo. Oslo kommune legger til grunn at lokalisering av bussterminal ved Oslo S avklares i samarbeid mellom Oslo kommune og Jernbaneverket og andre berørte parter, og forventer fremdrift i planarbeidet.

Oslo kommune mener videre det er behov for en styrking og utvidelse av belønningsordningen for kollektivtransport. Oslo kommune stiller seg undrende til at Oslo området i liten grad har blitt prioritert innenfor belønningsordningen for kollektivtrafikk og mindre bilbruk til tross for svært gode resultater. Belønningsordningen må i større grad

vurdere resultater fremfor valg av virkemidler, og bør også bli mer langsiktig og forutsigbar.

Oslo kommune vil også trekke frem at det fortsatt gjenstår mye arbeid før man får universell utforming i kollektivtransporten. Ruter har beregnet at det vil koste ca. 1,18 milliarder kroner å oppgradere eksisterende anlegg i Oslo og Akershus til universell utforming.

#### Effektiv godstransport er avhengig av en hensiktsmessig terminalstruktur

Sterk befolkningsvekst og velstandsutvikling betyr også at godstransporten og varedistribusjonen i Osloregionen vil øke kraftig framover. Det er et mål å begrense mengden godstransport på veg samtidig som jernbanens og sjøvegens rolle som godstransportør kan styrkes. En mer rasjonell og effektiv godshåndtering forutsetter opprusting av Alnabru og økt banekapasitet inn mot terminalen med tunnel fra ny Follobane til Bryn (Bryndiagonalen). Oslo kommune mener at det nå er viktig at Jernbaneverkets ressurser til terminalutvikling nå konsentreres om Alnabru. På sikt er det også behov for supplerende terminaler knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo.

Gjennom NTP 2014-2023 må det sette fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem mot neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Staten må samarbeide med fylkeskommunene og kommunene om å avklare innhold, omfang og lokalisering av supplerende terminaler.

Det er et mål å overføre godstrafikk fra vei til sjø og bane. I den forbindelse vil Oslo kommune støtte forslaget om reduksjon av losutgifter og statlige avgifter/ gebyrer slik at sjøtransporten blir mer konkurransedyktig.

#### Veivedlikehold må sikres tilstrekkelige ressurser

Det har vært stor kostnadsøkning i driften av transportinfrastrukturen de siste årene. I Statens vegvesens driftskontrakter har det vært en økning på ca. 60 % i perioden 2007-2010. Transportetatene har avdekket et omfattende etterslep på i vedlikeholdet innen jernbane, farleder og veier, og mener at det må prioriteres midler til rehabilitering og fornyelse av infrastrukturen. Oslo kommune slutter seg til transportetatenes forslag til prioritering. Oslo kommune mener at statens rammetilskudd til fylkeskommunene/Oslo kommune må økes slik at drift av tidligere riksveier opprettholdes på et nivå som gir god fremkommelighet, høy sikkerhet og god tilgjengelighet på en miljøvennlig måte og at vedlikeholdet legges på et nivå som ikke gir økt forfall.

#### Behov for nye ordninger for organisering og finansiering

Det er positivt at transportetatene setter fokus på nye ordninger for organisering og finansiering som et viktig virkemiddel for en mer effektiv utbygging av samferdselsinfrastrukturen i Norge. Staten må i fremtiden legge sterkere vekt på rasjonell og rask prosjektgjennomføring enn det som har vært tilfelle til nå. Prosjektfinansiering vil i tillegg til raskere gjennomføring kunne ha positiv effekt på forutsigbarhet, kostnader og samfunnsøkonomi ved tiltakene. Oslo kommune er bekymret for fremdriften i gjennomføringen av de større planlagte prosjektene i regionen dersom det ikke åpnes for prosjektfinansiering.

#### Riksveibudsjett 2013

Oslo kommune slutter seg til Statens vegvesens forslag til budsjett 2013 med følgende merknader:

Oslo kommune mener bevilgningene til riksveibudsjettet for Oslo er svært lave og har ikke blitt endret i tråd med den demografiske utviklingen. Bompengandelen i Oslo er betydelig høyere enn andelen statlige midler. Oslo kommune har i de siste årene vokst med rundt 12000 innbyggere hvert år, og dette har ikke blitt kompensert i de årlige bevilgninger til infrastruktur fra statens side. Oslo kommune legger til grunn at staten i neste NTP-periode bidrar med rundt 30 % av finansieringen av riksveiltakene, slik det bl.a. ble gjort i Bjørvika. Transportetatens forslag til NTP at det er behov for økte rammer for å nå de transportpolitiske målene.

Oslo kommune er tilfreds med at fremdriften av E18 Bjørvika går etter planen. Ny Rv150, Ulven-Sinsen, ferdigstilles i 2014. Oslo kommune mener at det er statens ansvar å bygge om den tidligere riksveien mellom Ulven og Sinsen før kommunen overtar ansvaret for veien. Videre mener Oslo kommune at staten bør styrke sin innsats til støyskjerming.

Oslo kommune har merket seg statens arbeid med å redusere saltingens miljøvirkninger. Oslo kommune følger opp dette arbeidet.

Byrådet, den **8 7 JUN 2012**

  
Stian Berger Røslund

  
Ola Elvestuen

Vedlegg tilgjengelig på Internett: Ingen

Vedlegg ikke tilgjengelig på Internett: Ingen