



Oslo kommune Bystyret

[12/01117-2]

Sak 203 Nasjonal transportplan 2014-2023 - Konseptvalgutredning for Intercity-strekningene, høyhastighetsutredningen 2010-2012 og Riksveibudsjett 2013 - Oslo kommunes høringsuttalelse - Byrådssak 110 av 07.06.2012

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møtet 13.06.2012 sak 203

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Annelise Høegh på vegne av H, Abdullah Alsabeehg på vegne av (A) og Odd Einar Dørum på vegne av V fremmet følgende forslag:

1. Tillegg til starten på første avsnitt:

Oslo kommune ser det som positivt at regjeringen har gitt tydelige signaler om at utfordringene i storbyene blir tatt på alvor. Oslo kommune viser blant annet til at Samferdselsministeren ønsker en kollektivstrategi som inkluderer alle storbyene.

2. Tillegg til siste del av avsnitt 6:

Oslo kommune mener at staten i enda større grad enn i dag må finansiere viktige og nødvendige kollektivinvesteringer i Oslo-området og ønsker en helhetlig planlegging av transporten på Østlandet som ivaretar alle transportformer.

3. Nye avsnitt mellom avsnitt 14 og 15:

Oslo kommune viser til at det er satt av 500 millioner kroner til ny T-banetunnel igjennom sentrum i forbindelse med Oslopakke 3. Dette er et tydelig signal fra Oslo og Akershus om at tunneler for T-bane og jernbane i Oslo må inn i Nasjonal transportplan. Oslo kommune viser til at det er bestilt en utredning om ny Oslo-tunnel og mener at mener at ny T-bane- og togtunnel må sees i sammenheng under utredningsfasen.

Oslo kommune viser til enigheten i klimaforliket om endring i belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Oslo kommune imøteser økning i bevilgningene til storbyene og at gode resultater i større grad skal belønnes og vil samtidig understreke viktigheten av at Oslo fortsetter å levere resultater innen kollektivtrafikk. Oslo-området har stort behov for tiltak som bedrer fremkommeligheten. Køkostnadene ved forsinkelser i veitrafikken i Oslo og Akershus er på 2 milliarder kroner årlig. Bilbruk i rushtiden er en av hovedårsakene til kø. Oslo kommune mener derfor at det er nødvendig at privatbilismen reduseres samtidig som kollektivtilbudet økes og forbedres

4. Nytt avsnitt mellom avsnitt 15 og 16:

Oslo kommune er glade for det politiske signalet som er gitt om at det ikke er aktuelt å velge imellom enten Alnabruterminalen eller Follobanen slik etatene har lagt opp til, men at det skal skapes rom for begge i Nasjonal Transportplan. Oslo kommune mener at Follobanen må stå ferdig så tidlig som mulig, senest i 2020.

Forslag fremsatt i bystyret:

Hanna E. Marcussen på vegne av MDG fremmet følgende tilleggsforslag, nytt avsnitt under del 3 "Klima og miljø":

Ifølge forslaget til NTP har den statlige delen av et sammenhengende sykkelveinett i Oslo og Akershus et investeringsbehov på 3,5 milliarder kroner. Oslo kommune forventer derfor at NTP legger opp til at bevilgningene til de sykkelveier staten har ansvaret for økes vesentlig de neste årene. Forslaget til NTP slår også fast at det på strekninger med stort potensial for sykling bør planlegges for sykkelekspressveier med høyere standard enn tradisjonelle gang- og sykkelveier, hvor det skal være mulig å sykle i 30 km/t for å gi et attraktivt alternativ til bil. Siden Oslo har flere strekninger med stort potensial for sykling må NTP legge til rette for at staten skal bevilge midler til slike sykkelekspressveier i Oslo.

Votering:

Komiteens voteringsrekkefølge ble fulgt.

Rødt stemmer imot følgende avsnitt:
(viser til nummererte avsnitt i komiteens innstilling)

- * avsnitt nr 3
- * avsnitt nr 9 siste halve setning (fra "og for å tilrettelegge...")
- * avsnitt 11-14 (som SV i komiteen)
- * avsnitt 28 siste 2,5 linje (fra "det understrekes")
- * avsnitt 34 fra og med 2. setning (altså kun for 1. setning i det avsnittet)
- * avsnitt 39
- * avsnitt 42 (som SV i komiteen)

Mot H, A og Vs forslag 3, første setning

Byrådets innstilling, avsnitt 11, 12, 13, 14 og 42, ble vedtatt mot 6 stemmer (SV og R).

Byrådets innstilling for øvrig ble enstemmig vedtatt.

H, A og Vs forslag 1 og 4 ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

H, A og Vs forslag 2 ble enstemmig vedtatt. Det vises til Rs stemmegivning.

H, A og Vs forslag 3, unntatt første setning, ble vedtatt mot 4 stemmer (F).

H, A og Vs forslag 3, første setning, ble vedtatt mot 10 stemmer (F, SV og R).

MDGs tilleggsforslag, nytt avsnitt under del 3, ble enstemmig vedtatt.

Etter dette er bystyrets vedtak:

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

Oslo kommune ser det som positivt at regjeringen har gitt tydelige signaler om at utfordringene i storbyene blir tatt på alvor. Oslo kommune viser blant annet til at Samferdselsministeren ønsker en kollektivstrategi som inkluderer alle storbyene. 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 satsing på kollektivtransport (se eget avsnitt) og utbygging av gang- og sykkelveier. Oslo kommune arbeider på sin side med å etablere et mer finmasket sykkelveinett. Oslo kommune mener at staten i enda større grad enn i dag må finansiere viktige og nødvendige kollektivinvesteringer i Oslo-området og ønsker en helhetlig planlegging av transporten på Østlandet som ivaretar alle transportformer.

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 stadfesteres 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 (bl.a. fritak for mva).

Ifølge forslaget til NTP har den statlige delen av et sammenhengende sykkelveinett i Oslo og Akershus et investeringsbehov på 3,5 milliarder kroner. Oslo kommune forventer derfor at NTP legger opp til at bevilgningene til de sykkelveier staten har ansvaret for økes vesentlig de neste årene. Forslaget til NTP slår også fast at det på strekninger med stort potensial for sykling bør planlegges for sykkelekspressveier med høyere standard enn tradisjonelle gang- og sykkelveier, hvor det skal være mulig å sykle i 30 km/t for å gi et attraktivt alternativ til bil. Siden Oslo har flere strekninger med stort potensial for sykling må NTP legge til rette for at staten skal bevilge midler til slike sykkelekspressveier i Oslo.

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 Fornebubane, 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 utsettelse 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 sentrumstunnel for T-bane og T-baneforlengelse til A-hus. Videre er det lagt til grunn at staten bidrar med rundt 30 % til riksveiltak. Sentrale riksveiprosjekter er E18 Vestkorridoren og Manglerudtunnel.

Oslo kommune viser til at det er satt av 500 millioner kroner til ny T-banetunnel igjennom sentrum i forbindelse med Oslopakke 3. Dette er et tydelig signal fra Oslo og Akershus om at tunneler for T-bane og jernbane i Oslo må inn i Nasjonal transportplan. Oslo kommune viser til at det er bestilt en utredning om ny Oslo-tunnel og mener at ny T-bane- og tog tunnel må sees i sammenheng under utredningsfasen.

Oslo kommune viser til enigheten i klimaforliket om endring i belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Oslo kommune imøteser økning i bevilgningene til storbyene og at gode resultater i større grad skal belønnes og vil samtidig understreke viktigheten av at Oslo fortsetter å levere resultater innen kollektivtrafikk. Oslo-området har stort behov for tiltak som bedrer fremkommeligheten. Køkostnadene ved forsinkelser i veitrafikken i Oslo og Akershus er på 2 milliarder kroner årlig. Bilbruk i rushtiden er en av hovedårsakene til kø. Oslo kommune mener derfor at det er nødvendig at privatbilismen reduseres samtidig som kollektivtilbudet økes og forbedres

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.

Oslo kommune er glade for det politiske signalet som er gitt om at det ikke er aktuelt å velge imellom enten Alnabruterminalen eller Follobanen slik etatene har lagt opp til, men at det skal skapes rom for begge i Nasjonal Transportplan. Oslo kommune mener at Follobanen må stå ferdig så tidlig som mulig, senest i 2020.

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 KVV 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 nytte trafikk. 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 riksveitiltakene, slik det bl.a. ble gjort i Bjørvika. Transportetatens forslag til NTP viser 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.

Oslo bystyres sekretariat, den 14. juni 2012

Siv Songedal

Godkjent og ekspedert elektronisk