

Oslo, 1. juli 2016

Høringsuttalelse Nasjonal transportplan 2018-2029

Generelle kommentarer

OBOSuttaler seg som eier, medeier og utvikler av flere eiendommer i Oslo og Akershus, samt i de andre store norske byene. Forutsigbarhet i utbyggingen av infrastruktur er svært viktig for oss som driver med by- og eiendomsutvikling.

Vi er positiv til nullvekstmålet, dvs. at all vekst i persontrafikken i storbyområdene må avvikles med gange, sykling og kollektivtrafikk. Det er blitt gjort flere positive grep for å få flere til å reise kollektivt i hovedstadsområdet og de øvrige storbyene de siste årene, men kollektivtransport-systemet har ikke blitt utviklet i tråd med det voksende behovet og er på det nærmeste sprengt. Det haster således å få til en rask og omfattende utbygging, særlig i Oslo-regionen, men også i de andre store byene. Dette krever samordnet areal- og transportplanlegging og samarbeid mellom kommuner, fylkekommuner og statlige etater, samt en markant økning i investeringsrammene. I NTPs grunnlagsdokument er det anslått et totalt investeringsbehov (inkl. jernbaneinvesteringer) i de ni største byområdene på 280 mrd. kr, mens det er satt av knappe 50 mrd. kr i bymiljømidler i høy ramme i tillegg til 16,6 mrd. kr i belønningsordningen. Det tyder på at det selv i høy ramme er satt av alt for få midler i forhold til fremtidig behov for kollektiv-infrastrukturutbygging i disse byene. I tillegg må det bevilges langt mer penger til drift av transportsystemet om nullvekstmålet skal nås.

OBOS ga, med noen viktige unntak¹, vår tilslutning til mange av tiltakene som ble presentert i KVV Oslo-navet. Det er viktig at tiltakene i KVV-en prioriteres i nasjonal transportplan og følges opp med finansiering.

Se våre hovedsynspunkter på neste side og vedlegget for en utdypning av synspunktene.

¹ Følgende forslag i KVV-en må endres:

- Trikk på Ulven må erstattes med S/T-banestasjon, slik det er vedtatt i Kommuneplanen for Oslo. S/T-bane fra Økern til Breivoll om Haraldrud/Ulven må på plass innen 2030
- Breivoll bør velges som hovedknutepunkt fremfor Bryn, jf. kommuneplan for Oslo
- S-banestasjon i Kværnerbyen/Vålerenga må prioriteres
- Stensrud må få jernbanestasjon i stedet for t-banestasjon
- T-/S-baner må prioriteres i stedet for trikk for å frigjøre bruk av gategrunn
- Det lange alternativet for Manglerudtunnelen må på plass innen 2030 for å legge til rette for byutvikling og sikre lokal miljøforbedring.



Oppsummering av våre hovedsynspunkter

1. *Behov for overordnede grep for å få raskere fremdrift og god koordinering i de store og viktige infrastrukturutbyggingene*
Statlige reguleringsplaner bør i større grad brukes som et virkemiddel for å få til raskere utbygging av viktige nasjonale transportløsninger som omfatter flere fylker og kommuner. Det bør i tillegg vurderes å slå sammen Jernbaneverket og Statens Vegvesen til et «Transportverk» som kan forvalte og planlegge all nasjonal utbygging av vei og jernbane under ett, jf. svensk modell.
2. *Staten bør øke sin finansieringsandel i nasjonalt viktige fylkeskommunale kollektivtransportløsninger fra 50 til minst 70 prosent.*
Dette gjelder særlig de store t-baneprosjektene i Oslo-området som er svært krevende å finansiere for kommunen(e) og som det vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt å få realisert. Dette gjelder både Fornebubanen, A-husbanen og ny metrotunnel i Oslo.
3. *Infrastrukturutbygging i Oslo må ses i sammenheng med hvordan den kan bidra til å realisere nye områder for by- og boligutvikling.*
For å realisere store nye byutviklingsprosjekter i Hovinbyen og på Ulven i Oslo, er det svært viktig å prioritere utbygging av E6 Manglerudtunnelen, T-bane Økern-Breivoll om Haraldrud/Ulven og T-banestopp på Breivoll og Ulven. Det må tas hensyn til den samfunnsøkonomiske gevinsten ved å få realisert områder for by- og boligutvikling når det skal prioriteres mellom utbyggingsprosjekter. Beregninger av «netto nytte per budsjettkrone» ivaretar ikke denne dimensjonen.
4. *Det må settes av midler iht. høyrammealternativet til jernbaneprosjekter i Oslo-navet*
Dersom de to jernbanetunnelene som Oslo-navet anbefaler, skal ferdigstilles innen 2033, må det settes av midler iht. høy ramme. En lavere ramme vil bety at tunnelene vil stå ferdig senere. Det vil være svært uheldig ut fra at kapasiteten i togtilbudet allerede sprengt og det ventes en betydelig folketilvekst frem mot 2030.
5. *Det må bevilges mer penger til bymiljøavtalene.*
Det må minst settes av midler iht. høyrammealternativet i forslaget til transportetatene, slik at det vil være midler til å finansiere Fornebubanen, T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen og bussatsingene i Trondheim og i Stavanger. Det er svært uheldig om en velger lav ramme som ikke inneholder finansiering av T-banetunnelen. I tillegg må det settes av flere midler til å finansiere driften av kollektivsystemet, sykkelveier og gangveier.
6. *Rammeverket for bymiljøavtalene må endres slik at en del av midlene i disse avtalene kan gå til investeringer i kollektiv-, gange- og sykkeltiltak langs fylkes- og kommunale veier, og ikke bare langs riksveier slik det er i dag.*
7. *Byutviklingsavtalene må stille bindende krav til kommunene om antall boliger/utnyttelse i områder/langs kollektivaksen hvor staten bidrar med finansiering av infrastruktur.*
8. *T/S-baner må prioriteres i stedet for trikk for å frigjøre bruk av gategrunn til steds-, bolig- og næringsutvikling. Dette gjelder særlig Oslo.*
9. *Pendlerparkering må løses på en måte som ikke beslaglegger verdifullt areal som kan brukes til byutvikling.*
10. *Støtte til el-sykler bør gis via f. eks. Enova til utbygging av ladestasjoner og utleieordninger i borettslag og sameier i stedet for gjennom momsfritak.*

Med vennlig hilsen

 **OBOS**
Daniel Kjørberg Siraj
Konsernsjef

1 vedlegg



Vedlegg:

Utdypende kommentarer til Nasjonal transportplan 2018-2029

- **Behov for overordnede grep for å få fremdrift og god koordinering i de store og viktige infrastrukturutbyggingene**

Statlige reguleringsplaner bør i større grad brukes som et virkemiddel for å sikre ressurser og god fremdrift i utbyggingen av viktige nasjonale transportløsninger som omfatter flere kommuner. Folkevalgte og administrasjonen i de enkelte kommunene har ofte ikke den kompetansen eller de ressursene som kreves for å planlegge regionale og nasjonale transportløsninger.

En bør vurdere å slå sammen Jernbaneverket og Statens Vegvesen og etablere et Transportverk som kan forvalte og planlegge all nasjonal utbygging av bilferger, vei og jernbane under ett. Dette mener vi vil rasjonalisere og forenkle planlegging og bygging av fremtidige større komplekse transportsystemer. Spesialister vil kunne jobbe mye tettere sammen og skape nye og fremtidsrettede løsninger. Sverige gjorde dette for 6 år siden med gode resultater.

- **Infrastrukturbygging, by- og stedsutvikling må ses i sammenheng**

Forutsigbarhet i utbyggingen av infrastrukturtiltak er svært viktig for oss som driver med by- og stedsutvikling til offentlig og privat bruk. Vi trenger å vite både hvor og når det vil være naturlig å satse på utvikling fremover. God koordinering av kollektivtransport-, nærings- og boligutbygging er viktig for å realisere en grønn byutvikling med gode boligområder.

For å få til en hurtig, økonomisk og rasjonell transformasjon av sentrale tomter er det avgjørende at det offentlige og private samarbeider, slik at man ikke trenger å bruke unødvendige ressurser på å planlegge samme område flere ganger i påvente av offentlig infrastruktur (jf. Fornebu). Utbygging av kollektivnett, veier og offentlig service må gå parallelt med utbygging av boliger og privat servicenæring. På denne måten skaper en velfungerende og miljøvennlige bolig-, service- og næringsområder, eller gode kombinasjoner av disse fra dag én.

Flere av eiendommene som OBOS har under utvikling i hovedstadsområdet til boligformål, blir i dag brukt til industri-, lager og transportformål. Dette er i stor grad næringsområder med dårlig kollektivdekning. Skal vi få til attraktive og grønne boligområder, så forutsetter det utbygging av kollektivtransportsystemet, bl.a. gjelder dette Hovinbyen som er under planlegging. Skal visjonen innen bolig og næringsutvikling i Hovinbyen realiseres, så er det en forutsetning at flere infrastrukturtiltak i Oslo-navet gjennomføres. Det gjelder bl.a.:

- T-bane Økern-Breivoll om Haraldrud/Ulven innen 2030
- Jernbanestasjon på Breivoll. I tillegg ønsker vi T-banestasjon på Ulven og at Breivoll blir et hovedknutepunkt (framfor Bryn)
- E6 Manglerudprosjektet

E6 Manglerudprosjektet med 2x3 kjørefelt bør prioriteres høyt. Gjennomgangstrafikken på E6 nord/sør går i dag på en overbelastet Ring 3 mellom Ulven til Ryen. Brynstunnelene er under rehabilitering, og vil fortsatt mangle kollektivfelt ved ferdigstillingen. Det betyr at denne delen av E6/Ring 3 ikke vil få god nok kapasitet i fremtiden. Manglerudtunnelen er helt avgjørende for transformasjon av Hovinbyen til by- og boligområde, og det er svært viktig at den blir bygget med det lange tunnelalternativet (Abildsø til Alnabru) for å få realisert det fulle potensialet av dette byutviklingsområdet.

Fremtidige byområder som Ulven- og Økernområdet er ikke godt nok tilknyttet Teisen og Valle Hovin på grunn av en åpen Ring 3 og Ulvensplitten. Bilfritt sentrum og prioritering av kollektivtransport på Ring 1 og Ring 2 vil presse biltrafikken ut til Ring 3 som allerede er overbelastet i rushtrafikken. E6 Manglerudprosjektet bør vurderes supplert med flere veier og tunneller mot en komplett ny Ring 4 rundt hele Oslo i fremtiden, med tanke på den sterke befolkningsveksten vi har foran oss.

Vi registrerer at transportetatene oppgir at E6 Manglerudprosjektet har negativ netto nytte per budsjettkrone. Disse beregningene tar imidlertid ikke hensyn til den samfunnsøkonomiske gevinsten som ligger i å få frigjort sårt trengte tomteområder i Oslo til by- og boligutvikling. Vi mener det er en viktig dimensjon som må hensyntas når en skal prioritere mellom infrastrukturprosjekter. Her er det en parallell til Operatunnelen i Oslo, som var mye viktigere i et byutviklingsperspektiv enn i et mer transportøkonomisk perspektiv.

- **Finansiering**

Omfattende infrastrukturiltak som berører større byområder må planlegges, finansieres og bygges av det offentlige. Vedtak om rekkfølgebestemmelser i private planer fungerer svært dårlig i større områdeplaner med mange grunneiere og utviklere (Fornebu). Stadige overskridelser på hva ny infrastruktur vil koste grunneierne i etterkant og når den skal bygges, er med på å skape usikkerhet om fremdrift og drakamp om hvem som skal dekke dette.

Staten må øke sitt bidrag til finansieringen av viktige kollektivtransportutbygginger i hovedstadsområdet utover andelen på 50 prosent som er fastsatt for noen prosjekter. Staten har 100 prosent ansvar for jernbaneinvesteringene, og bør også ta et større ansvar for investeringer i S-bane/T-bane eller bybaner, bl.a. Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo. Vi mener at staten må finansiere minst 70 prosent av de store T-baneprosjektene i Oslo og Oslo-området. Dette er samfunnsøkonomisk viktige prosjekter, men som er for store og tunge investeringer til at kommunen(e) kan ta halve regningen.

Hovedstadsregionen utgjør et nav i transportsystemet og som hovedinnfallsport til landet. Det påfører regionen ekstra kostnader til infrastruktur ut over det som befolkningen skulle tilsi. Det er i dag et betydelig gap mellom investeringsbehovet og tilgjengelige økonomiske ressurser. Generelt mener vi at staten bør bidra med minst 70 prosent finansiering til infrastruktur av nasjonal interesse.

Kommunene må forplikte seg til å legge til rette for bolig- og næringsutvikling langs kollektivtraseene og i kollektivknutepunktene for å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av infrastrukturinvesteringene som staten medfinansierer. Det innebærer både å regulere flere tomter samt å skape forutsigbare rammebetingelser for bolig- og næringsutvikling. Staten bør kreve at regionplanene gir tydeligere føringer om at planavklart utbyggingsareal i en langsiktig kommunal planberedskap må være større enn hva beregnet vekst tilsier, samt spredt på flere mindre områder enn noen få store.

- **Samordnet areal- og transportplanlegging. Infrastrukturutbygging og lokalisering av statlig og annen offentlig virksomhet må ses i sammenheng med hva som gir god byutvikling**

- *Prioriter T/S-baner i stedet for trikk for å frigjøre bruk av gategrunn*

Det er og vil bli enda flere brukere av gater og veier etterhvert som fortetningsprosessen fortsetter. Mange trange bygater er allerede full av mennesker og transportmidler, noe som utfordrer alle til å vise hensyn og samspill til hverandre. Det vil i mange tilfeller være krevende å gå til gode og trygge løsninger dersom det legges opp til flere trikker, busser og syklistar på samme sted.

Spesielt trikken er lite fleksibel og veldig plasskrevende i et komplekst bybilde. OBOS vil i større grad anbefale å satse mer på flere/lengre underjordiske og effektive T/S-banetraseer, som ikke kommer i konflikt med gatebruk for de som trenger dette; syklist, gående, busser, taxi, motorsykler og biler (miljøvennlige). En stor del av dagens trikkeskinner ligger på leirgrunn og skaper mye støy og vibrasjoner på nærliggende boliger. Trikkeskinner nedfelt i gatene kan også være veldig farlige for syklist på grunn av forhjulene som kan kile seg fast.

Som eksempler kan vi nevne at ny T-banestasjon som ligger inne i kommuneplanen bør beholdes fremfor den foreslåtte trikketraseen på Ulven, da det vil gi bedre utnyttelse av allerede regulert område.

- *Traseer og stasjoner må plasseres slik at de gir best mulig grunnlag for byutvikling og etablering av gode boligområder*

F. eks bør Ring 3 mellom Valle Hovin, Ulven, Økern og Teisen bør legges i tunnel for å fjerne en stor barriere midt i Hovinbyen. Breivoll bør velges som hovedknutepunkt fremfor Bryn da Breivoll vil gi mer plass til fortetting og utvikling av ny bystruktur med grønne lunger langs Alna og rundt Østre Aker kirke. Bryn stasjon som utviklingsområde, er krevende både topografisk og arealmessig. Det er få tomter igjen til utvikling og de er av dårlig kvalitet. E6 skal også flyttes fra Ring 3 og inn i ny Manglerudtunnel, noe som vil forsterke argumentet for Breivoll.

- *Boligområder med lang reiseavstand inn til bysentrum må betjenes av jernbane framfor T-bane/buss*

Det bør legges en S-bane/jernbanestasjon på f. eks Stensrud utenfor Oslo. Alternativet med T-bane og mating med buss til togstasjon på Hauketo ikke vil gi et effektivt kollektivtilbud, da de reisende vil bruke for lang tid inn mot Oslo sentrum. Det er viktig at man får på plass en god kollektivtransportløsning før utbyggingen starter. Dersom det etableres høyeffektiv kollektivbetjening, vil det legge til rette for ytterligere fortetting utover det som er skissert i Kommuneplan for Oslo.

- *Staten og annen offentlig virksomhet må i større grad enn i dag praktisere samordnet areal- og transportplanlegging ved lokalisering av publikumsrettede tjenester og arbeidsplasser.*

Lokalisering av statlige, fylkeskommunale og kommunale institusjoner og virksomheter er viktige byutviklingstiltak. Myndighetene bør være mer bevisst på hvordan de kan bidra til bærekraftig stedsutvikling gjennom lokalisering av egne virksomheter (bl.a. utdannings- og helseinstitusjoner og andre offentlige tjenestetilbud). I tillegg bør staten være bevisst på hvordan egen grunn kan disponeres som ledd i byutviklingen (f. eks jernbane og havn).

- **Økt satsing på jernbane er viktig for å skape større bo-og arbeidsmarkedsregioner**

Det må minst settes av midler iht. høyrammealternativet til jernbaneprosjekter i Oslo-navet

I følge transportetatene er det tilstrekkelig med midler til å starte utbyggingen av de to jernbanetunnelene i Oslo-navet i basis og middels ramme, mens det vil være nødvendig med høy ramme for å få en raskere ferdigstilling, dvs. at tunnelene skal kunne stå ferdig innen 2033. Vi mener det er svært viktig at fullføringen av disse investeringene ikke skyves lenger frem i tid. Oslo og Akershusregionen ventes å få betydelig folketilvekst i planperioden samtidig som kapasiteten i togtilbudet allerede er sprengt. Det haster derfor med å komme i gang med kapasitetsøkende investeringer. I tillegg er disse tunnelprosjektene samt investering i nytt signalanlegg, særdeles viktig for å bedre kapasiteten, driftssikkerheten og punktligheten for togtrafikken gjennom Oslo. Problemer her får raskt negative konsekvenser for hele landet.

Vi støtter innføring av Rutemodell 2027 for Østlandet etter at utbyggingen av dobbeltspor i det indre InterCity-området og Follo-banen er ferdig.

Ferdigstillelse av Follo-banen og videre Intercity-utbygging på Østfoldbanen vil gi økt kapasitet i togtilbudet. Rutemodell 2027 er viktig for å utnytte denne kapasitetsøkningen og bør derfor ha høy prioritet. Hyppigere togavganger er svært viktig for å få flere reisende over fra bil til tog.

Bedring av kapasiteten på Trønderbanen må prioriteres.

Strekningen Trondheim - Steinkjer er i ferd med å utvikle seg til å bli en felles bo- og arbeidsmarkedsregion med økt pendling. Det utvikles også stadig nye boligområder på denne strekningen og Værnes flyplass er også lokalisert der, hvilket gir et godt markedsgrunnlag. Økt frekvens vil gjøre toget til et mer attraktivt alternativ for pendlerne og andre reisende.

- **Det må bevilges mer penger til bymiljøavtalene**

Det må minst settes av midler iht. høy ramme, slik at det vil være midler til å finansiere både Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen og bussatsingene i Trondheim og i Stavanger. I tillegg må det settes av flere midler til å finansiere driften av kollektivsystemet, sykkelveier og gangveier.

Dersom bymiljøavtalene skal bli et effektivt verktøy for nå nullvekstmålet, så må det avsettes tilstrekkelig med penger til å finansiere de nødvendige infrastrukturinvesteringene. Selv høy ramme for bymiljøavtalene på 66,5 mrd. kr i planperioden er beskjedent når de nødvendige investeringene for å nå målet utgjør nesten 100 mrd. kr for Oslo/Akershus alene (jernbaneinvesteringer på 38 mrd.kr er da holdt utenom)². Det er særlig viktig å få til en rask utbygging av kollektivsystemet i de største byene, da folketall og folketilvekst gjør at problemet med køer og forurensning er størst der. I Oslo-området er det også særs viktig å investere i infrastruktur for å få frigjort arealer til byutvikling og legge til rette for økt boligbygging.

I følge transportetatene er ikke T-banetunnelen inne i basis- og lavrammealternativet for bymiljøavtalene. Vi mener det er svært viktig å sikre finansiering av T-banetunnelen da den er nødvendig for å øke kapasiteten og for å få til et kollektivnettverk med gode tværrforbindelser med hyppige avganger i Oslo.

- **Midlene i bymiljøavtalene må kunne brukes lokalt**

Vi mener det bør åpnes for at bymiljøavtalene også kan brukes til gang-, sykkelveger, kollektivtiltak på kommunale veger samt kollektivinfrastrukturtiltak av kommunal/fylkeskommunal interesse, og ikke bare til gang-, sykkelveger og kollektivtiltak langs riksveger samt kollektivinfrastrukturtiltak av nasjonal interesse. Midlene bør også kunne brukes til drift av kollektivtransport for å øke frekvensen på avgangene. Hyppigere avganger er viktig for å øke antall kollektivreiser. Når effektene av bymiljøavtalene måles lokalt, så bør også virkemidlene kunne brukes lokalt.

- **Byutviklingsavtalene**

Bymiljøavtalene som forplikter alle avtalepartene, dvs. kommunene, fylkeskommunen(e) og staten til en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet for personbiltrafikken, kan bli et viktig virkemiddel for å følge opp de regionale areal- og transportplanene. Vi er enig i at det kan være behov for en avtale som i tillegg forplikter kommunene til å følge opp med tett utbygging i sentra/knutepunkter i delområder og langs kollektivakser der hvor staten og fylkeskommunen skal

² Notatet «Miljøvennlige og tilgjengelige byområder», som er et forarbeid til nasjonal transportplan 2018-2019 utarbeidet av Avinor, jernbaneløst, Kystverket og Statens vegvesen på oppdrag fra Samferdselsdepartementet. Datert 2. november 2015

bidra med finansiering av infrastrukturutbygging. Avtalen bør også gjelde lokalisering av statlige og andre offentlige arbeidsplasser i delområdet.

Når det brukes mye penger på kollektivtransportutbygging, så må avtalepartene sørge for at det også blir et godt markedsgrunnlag for den. Vi mener at *Sverigeförhandlingen* gir et godt eksempel på hvordan en kan sikre dette. I Sverige har en «forhandlingsmann» fremforhandlet forpliktende samarbeidsavtaler mellom staten, fylke og kommuner om T-baneutbygging og boligbygging i Stockholmsområdet, og tilsvarende langs de nye traseene og stoppestedene for den kommende hurtigtog-utbyggingen i Sverige. Staten må forplikte seg til å finansiere kollektivtransport-utbygginger mot at kommunene forplikter seg til å tilrettelegge for et minimum antall boliger langs kollektivaksene. Vi mener at byutviklingsavtalene må bli like konkrete som disse svenske avtalene. Det vil sikre høy samfunnsøkonomisk nytte av investeringen og gi byområder med bærekraftig bo- og transportstruktur.

- **Pendlerparkering**

Pendlerparkering må løses på en bedre måte fremover. Det er behov for økt kapasitet, men det er også viktig at det legges opp til pendlerparkering på arealer som ikke er egnet til utvikling av boliger, service- og næringsbygg. Det er mangel på tilstrekkelig parkeringskapasitet og pendlerparkeringen skjer i dag i regionknutepunktene som Ski, Lillestrøm og Asker. Det skaper lokale trafikkproblemer og okkuperer tomtearealer som bør frigjøres til utbygging. Det bør derfor satses på økt parkeringskapasitet på andre stasjoner som ikke har så stort utbyggingsbehov, eller det må etableres nye pendlerstasjoner på arealer som ikke har en verdifull alternativbruk. Dersom en kombinerer innfartsparkering med bilverksted og –service, samt sykkelutleie løser en flere behov samtidig.

- **El-sykkelsatsing**

OBOS har startet et pilotprosjekt med utleie av 15 el-sykler for beboere i Kværnerbyen i Oslo gjennom en abonnementsordning. Dette er et lavterskel-tilbud der beboerne slipper å investere i en dyr sykkel, men kan leie de dagene de ønsker. Vi ser et stort potensiale for økt bruk av el-sykler dersom dette blir et tilbud i borettslag og sameier. Vi mener Enova bør kunne gi støtte til denne typen prosjekter for å få fortgang i etableringen. Vi tror en vil kunne oppnå flere brukere og en større miljøgevinst raskere gjennom en slik stønadsordning enn gjennom en ordning med momsfratak ved kjøp av el-sykkel, jf. hva transportetatene mener bør vurderes. Vi er positiv til statlig finansiering av utbygging av sykkelekspressveier inn mot alle de største byene.

- **Byen må også ha plass til den miljøvennlige bilen**

Bil kommer til å være et transportmiddel som må regnes med, og som trenger plass i en attraktiv by med bolig og næring i skjønn forening. Den fullstendig bilfrie byen ligger langt frem. Skal det være en attraktiv by å legge arbeidsplasser til, må også biltrafikken innpasses. Dagens forurensende transportmidler vil pga. teknologiutviklingen sannsynligvis være utkonkurrert innen et tiår. Fremtidens miljøvennlige biler vil derfor få en naturlig plass i å løse byens transportutfordringer uten de negative miljøkonsekvensene, som dagens løsninger gir, for klima og lokal luftforurensing.

- **Tilrettelegging av trygge forhold for fotgjengere**



Vi mener det er behov for å prioritere utbygging av flere gode og oversiktlige fotgjengeroverganger spesielt i boligstrøk og i nærheten til skole og barnehager, for særlig å bidra til at barn og unge kan ferdes trygt i trafikken i sine lokalmiljø på egenhånd.

- **Veiene må vedlikeholdes bedre for å legge til rette for helårs sykling samt mer miljøvennlig transport**

Vedlikehold av vegnettet bør være en prioritert oppgave også i fremtiden. Myndighetene premierer bruken av sykkel, elbiler og piggfrie dekk året rundt, noe som setter høyere krav til myndighetenes forvaltning og drift av veier og gater. Hyppig brøyting, strøing og hullfrie fortau, veg- og sykkelbaner vil da være naturlige krav tilbake fra trafikantene.