



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 30.06.2016

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

201403694-65

Kristen Sollesnes, 23461252/91316357

602

OSLO KOMMUNES HØRINGSUTTALELSE - GRUNNLAGSDOKUMENT FOR NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029

Det vises til høringsbrev av 29.02.2016.

Oslo kommunes høringsuttalelse ble vedtatt av Oslo bystyre 22. juni 2016.

Oslo kommune avgir følgende uttalelse til grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018-2029:

Innledning

Oslo kommune er positive til at det for første gang er laget en klimaplan for Nasjonal transportplan, og kommunen forventer at dette følges opp av regjeringen med et forpliktende klimamål for sektoren både på kort og lang sikt. Målet bør minst være 50 % reduksjon i klimagassutslippene innen 2030 sammenliknet med 1990.

Oslo kommune mener det er positivt at storbyene er tillagt større vekt og omtale blant annet gjennom utvidelse av bymiljøavtalene. Storbyene står foran en sterk befolkningsvekst og uløste behov knyttet til drift og investeringer. Samtidig vil storbyene være viktige bidrag til å nå nasjonale klima- og miljømål. Rammene for bymiljøavtalene bør derfor økes. Det samme gjelder rammene til jernbane, herunder forbindelser til andre storbyer i Norge og til Stockholm og København. Store kollektivprosjekter i storbyene bør finansieres med minst 70 % statlige midler. Oslo kommune mener at Osloområdet er for lavt prioritert i NTP, da foreliggende forslag til fordeling av statlige midler ikke tilsvarer dette områdets andel av det samlede transportarbeid. Det er også i dette området potensialet for å øke andelen miljøvennlig transport er størst.

Motorveiplanen og en tredje rullebane på Gardermoen strider ifølge fagetatene selv mot klimamålene, og Oslo kommune mener derfor midler herfra kan omdisponeres blant annet til jernbane og bymiljøavtaler.

Oslos målsetninger på transportområdet

Oslo kommune har mer ambisiøse mål i miljø- og klimapolitikken enn det som legges til grunn i plangrunnlaget for NTP. Innen 2020 skal klimautslippene halveres og innen 2030 reduseres med 95 %, sammenliknet med 1990-nivå. Transportsektoren utgjør 63 % av Oslos klimautslipp. Prioritering av kollektivreisende, syklist og gående fremfor biltrafikk står derfor sentralt. Det vil også bidra til å sikre trygg luft for Oslos innbyggere.

Oslo vokser med mer enn 10.000 innbyggere i året. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, som ble vedtatt før sommeren 2015, legger føringer for areal- og transportpolitikken. Planen prioriterer fortetting rundt kollektivknutepunkter og videreutvikling av et kapasitetssterkt banenett. Gjeldende kommuneplan legger tilsvarende opp til bærekraftig og klimavennlig byutvikling. Oslo kommunes mål er å redusere biltrafikken med 20 % innen 2019 og med en tredjedel innen 2030.

Prioritering

Oslo kommune mener det er positivt med en felles ramme for alle transportetatene, og mener videre at alle prosjekter som prioriteres i Nasjonal transportplan, må kunne forsvares ut fra de overordnede klimamålene. Videre må markedsgrunnlag og trafikantenes behov styre prioriteringene.

Oslo og Akershus har gode erfaringer med å legge markedsgrunnlag og behov til grunn for utvikling av rutetilbudet. Bruk av ny teknologi og mer effektiv prising som rushtidsavgift, kan begrense behovet for nye infrastrukturinvesteringer.

Behov for økte rammer til storbyområdene

Oslo kommune og våre innbyggere bidrar i dag i betydelig grad selv med finansiering til både drift og investeringer, gjennom tilskudd over bykassen til kollektivtransport, og gjennom bompengefinansiering i Oslopakke 3, men er samtidig avhengig av statlige bidrag.

Som KVVU Oslo-avet viser, har Osloregionen i planperioden behov for store investeringer i ny infrastruktur, slik som ny sentrumstunnel på T-banen, Fornebubanen, baneløsning Nedre Romerike, nytt signal- og sikringsanlegg og utvidelse av trikkenettet. Investeringene er helt avgjørende for å gi et tilfredsstillende tilbud til innbyggerne i fremtiden samt å nå nasjonale klima- og energimål.

Oslo kommune mener statens andel til store kollektivprosjekter i storbyene bør økes til minst 70 %, og at prosjekter som nytt signal- og sikringsanlegg, tverrforbindelse i Groruddalen og trikk på Ring 2, trikk til Tonsenhagen og trikk gjennom Hovinbyen må inngå i bymiljøavtalen. Ny T-banetunnel er Norges mest lønnsomme samferdselsprosjekt og bør inngå også i lav ramme.

Oslo kommune mener potten til kollektivtransport og bymiljøavtalene må økes i NTP. Bymiljøavtalene bør inneholde en insentivstruktur der storbyer som reduserer biltrafikken, får økte rammer til investeringer i kollektivtransport og sykkel. Oslo kommune mener at staten må kompensere storbyfylkenes økte driftsutgifter til kollektivtransport og sykkelveier, som er nødvendig for å virkeliggjøre statens vedtatte nullvekstmål for persontransport med bil i storbyene. Økte statlige tilskudd til disse fylkeskommunene kan på sikt gis gjennom rammetilskuddet (men med en særskilt fordeling). Inntil dette er på plass, forutsettes det at økte driftsutgifter kan kompenseres gjennom belønningsmidler.

Oslo kommune har ambisiøse mål for sykkel. Kommunen skal bygge 60 km sykkelvei, sykkelfelt og bilfrie gater i løpet av denne bystyreperioden, og er villige til å prioritere store midler til dette. Det er ønskelig at staten følge dette opp gjennom statlig bidrag i bymiljøavtalene og på riksveiene, herunder en forpliktende opptrapping av tilskuddsordningen for bygging av sykkelveier på kommunale og fylkeskommunale veier.

Jernbane

Oslo kommune mener jernbane bør få høyere prioritet og økte rammer. For det lokale og regionale transportbehovet haster det mest å få ferdigstilt det indre Intercity-nettet, men hele Intercity er et viktig steg mot mer konkurransedyktige togforbindelser til Bergen, Trondheim, Kristiansand og utlandet. Oslo kommune legger til grunn at nye jernbanetunneler i Oslo, herunder S-tog, prioriteres i tråd med KVU Oslo-avet. Gjennomføring og finansiering av ny tunnel for jernbane gjennom Oslo må samordnes med bygging av ny t-banetunnel.

For å styrke tilbudet av miljøvennlig transport til utlandet, er det også avgjørende å få til et samarbeid med Sverige om strekningen Halden – Öxnered, slik at tog kan bli et reelt alternativ på strekningen Oslo – Göteborg. SJs nye tilbud på strekningen Oslo-Stockholm har blitt svært populært, og utbedring av strekningen bør prioriteres høyt.

Dobbeltspor til Göteborg er viktig for å binde Oslo-området tettere til Sverige og kontinentet, og for å få mer gods over fra vei til bane og sjø. Rapporten Oslo – Göteborg, utvikling av jernbanen i korridoren må følges opp, slik at man har en moderne Europabane utbygget rundt 2030. En godskobling mellom Østfoldbanen og Alnabru må realiseres.

Av hensyn til byutviklingen i Oslo bør også ny hensettingskapasitet for tog bygges ut, slik at sentrale områder i byen kan bli gjenstand for byutvikling. Likeledes vil ny jernbanestasjon på Breivoll være nødvendig for en bærekraftig byutvikling i nedre del av Groruddalen. Stasjonen bør derfor prioriteres høyt.

Oslo kommune ser positivt på at det er prioritert betydelige midler til jernbane både i middels og høy ramme, og at innerstrekningene i InterCity-utbyggingen er prioritert i alle rammealternativer. Av hensyn til øvrige grenbaner på Østlandet er det avgjørende at rammene for programområdene innen jernbane ikke reduseres.

Det bør legges vekt på å prioritere investeringene som gir størst og raskest samfunnsøkonomisk og miljøøkonomisk effekt.

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet.

CityLink (Østlandsstjerna) bør være strategien for jernbaneutbyggingen på Østlandet. Fullføring av hele InterCity-utbyggingen og Østlandsstjerna har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet.

CityLink (Østlandsstjerna) består av Indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Lillestrøm til Dal/Eidsvoll og utgjør timesregionen rundt Oslo.

Tiltakene som muliggjør gjennomføring av Ruteplan 2027 må prioriteres.

Det er avgjørende å øke kapasiteten gjennom Oslo, og anbefalingene i KVV Oslo-Navet om utbygging av nye jernbanetunneler Oslo S – Lysaker og Nationaltheatret – Økern må legges inn med optimal framdrift og samordnes med utbygging av ny T-banetunnel.

Gods og varetransport

Oslo kommune forventer at regjeringen følger opp med konkrete mål og tiltak for å overføre mer gods til bane og sjø. Samtidig stiller Oslo kommune spørsmål ved forutsetningene som legges til grunn for vekst i næringstransport i årene fremover. Gjennom ny teknologi og mer effektiv organisering som eksempelvis samlastingssentraler, vil behovet for varetransport bli redusert. Dette bør også reflekteres i målstrukturen i bymiljøavtaler.

Miljøkostnadene knyttet til godstransport på vei er mange ganger større enn for de andre transportformene, særlig på kortere distanser i bynære områder.

Overføring av gods mellom transportformene vil alene ikke bidra nok til å oppfylle Norges klimaforpliktelser. Derfor er teknologisk utvikling sentralt for måloppnåelse og staten må ha en aktiv rolle i å stimulere til utvikling, utprøving og rask implementering av nye løsninger.

Landstrøm

Oslo kommune støtter målet om at landstrøm skal være tilgjengelige i de største havnene i 2025, og mener dette bør kunne skje raskere. Det er viktig at staten bidrar aktivt internasjonalt for å etablere nødvendige standarder slik at landstrøm kan utvikles raskest mulig.

Bilavgifter

Oslo kommune har som mål at alle biler skal være utslippsfrie innen 2030. Da må innbyggerne gis forutsigbarhet i drivstoffpolitikken. Oslo ber regjeringen sørge for at det i årene framover er minst like attraktivt å velge utslippsfrie kjøretøy i forhold til fossilbiler som det er nå. Det betyr at etter hvert som fordelene for utslippsfrie kjøretøy fases ut, må beskatningen av de forurensende kjøretøyene skje. Målet må være en raskest mulig utbytting av bilparken. Det er viktig med god samordning mellom statlige avgifter og lokale virkemidler i eksempelvis bomringen.

Det er viktig med god samordning mellom statlige avgifter og andre statlige og lokale virkemidler.

Vei

I plangrunnlaget ligger det en grunnleggende målkonflikt mellom målet om reduserte klimagassutslipp, og tilrettelegging for mer biltrafikk gjennom utvidelse av veikapasiteten. I omtalen av motorvegplanen sier fagetatene at utbyggingene som foreslås strider mot klimamålene. Oslo kommune er bekymret for at den foreslåtte motorveiutbyggingen vil ta midler vekk fra andre nødvendige kollektiv- og jernbaneprosjekter, og undergrave arbeidet med å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Dette gjelder ikke minst inn til storbyene.

Med utgangspunkt i klima- og miljømålene er Oslo kommune mot en økning av veikapasiteten og trafikken inn til byen. Oslo kommune mener derfor E18 Strand - Drengsrud og E16 Sandvika - Hønefoss ikke bør prioriteres. Oslo kommune ber om at i det videre arbeidet med E18 Strand - Drengsrud og for E6 Manglerudprosjektet blir utarbeidet alternative planer som reduserer kostnadene og som sikrer at vegkapasiteten ikke øker.

Oslo kommune ønsker å realisere E6 Manglerudprosjektet. Oslo kommune vil videre peke på at området langs E6 og ned til Bryn i dag er preget av støy og luftforurensing fra veitrafikk. Planleggingen av prosjektet må ta innover seg at det ikke er ønskelig med økt veikapasitet i Oslo. Dette har betydning både for planene for strekningen Klemetsrud-Ryen, og for behovet for veinett oppå den planlagte Manglerudtunnelen. I det videre arbeidet med prosjektet ønsker Oslo kommune at det legges vekt på hensynet til byutvikling og lokale miljøproblemer, og at kostnadene for prosjektet reduseres.

Oslo kommune ønsker å nedgradere Trondheimsveien og redusere tungtrafikken i Groruddalen. Fossum- og Bredtvetdiagonalene er mulige løsninger.

Oslo kommune mener at veiprosjekter må bygge opp under miljø- og klimavennlig byutvikling på områder med god kollektivdekning. Derfor bør kollektivfelt på E6 mellom Klemetsrud og Ryen (Manglerudprosjektet) prioriteres, da det er en forutsetning for bygging av nye boliger sør i Oslo. Andre byutviklingsprosjekter som bør prioriteres er lokk over E18 på Filipstad og lokk over E6 på Furuset.

Oslo er opptatt å redusere gjennomgangstrafikken i de store byene, særlig av tungtransport. Det betyr at for utbyggingen av stamveinettet bør det utredes hvilke konsekvenser dette har for byene. Oslo er særlig opptatt av at man velger løsninger som gjør at veitrafikk som ikke trenger å gå gjennom Oslo, ikke går gjennom Oslo.

Utvidelse av Oslo lufthavn Gardermoen

Som det fremgår av plangrunnlaget, vil en tredje rullebane på Gardermoen føre til økte klimagassutslipp og fortsatt vekst i flytrafikken, noe som ikke er bærekraftig. Utvidelsen er ikke i tråd med de overordnede klimamålene. Derfor går Oslo mot bygging av en tredje rullebane på Gardermoen.

Organisering og samordning av lokal kollektivtransport

Oslo kommune mener konkurranseutsetting av jernbanen må skrinlegges, ettersom dette vil gjøre det vanskeligere å samordne det lokale kollektivtilbudet med togtilbudet for øvrig.

Teknologisk utvikling av bilparken

Oslo kommune har merket seg at det skjer store teknologiske endringer i bilteknologien. Nullutslippsbiler er allerede godt på vei inn i markedet, og selvkjørende biler ser ut til å kunne bli en realitet i løpet av den perioden Nasjonal Transportplan omhandler. Dette er teknologier som har store positive konsekvenser for landet, og som også vil ha klare konsekvenser for hvordan vi planlegger transport framover.

Oslo kommune mener vi bør ha en norsk offentlig utredning som kan vurdere hvordan vi kan utnytte fordelene ved selvkjørende biler, og hvordan vi forholder oss til ulempene. Oslo mener samtidig at samfunnsnyttene av prosjektene i Nasjonal Transportplan bør vurderes i lys av den kommende teknologien. Det betyr særlig at verdien av investeringer som har til hensikt å utvide veikapasiteten må vurderes opp mot at vi kan få bilteknologi som gjør det mulig å utnytte veibanen bedre, uten at vi trenger å bygge ut den fysiske infrastrukturen.

Det må uansett være et mål å redusere antall kjøretøy på veiene, ettersom både bensinbiler, nullutslippsbiler og selvkjørende biler skaper svevestøv og krever veiplass og parkeringsplasser. Subsidiert transportformer med ny teknologi må utformes slik at de ikke faktisk øker mengden unyttig og unødvendig transport, dette gjelder særlig private kjøretøy.

Med hilsen

Inger-Anne Ravlum
kommunaldirektør

Hilde Terese Hamre
seksjonssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk