



Oslopakke 3 – is it, or can it be made more sustainable?

Peter Austin
Byrådsavd for byutvikling,
Oslo kommune

Konklusjon

- Oslopakke 3 er ment å løse vekst-utfordringer framfor klimapolitiske utfordringer.
- Tilleggsstrategier må til, for å oppnå klimapolitiske mål:
 - Relativ styrking av kollektivtilbud – en politisk og økonomisk utfordring
 - Tettere og samordnet arealbruk – en politisk og samfunnsmessig utfordring
 - Samordning av statlige etater om klimapolitiske mål

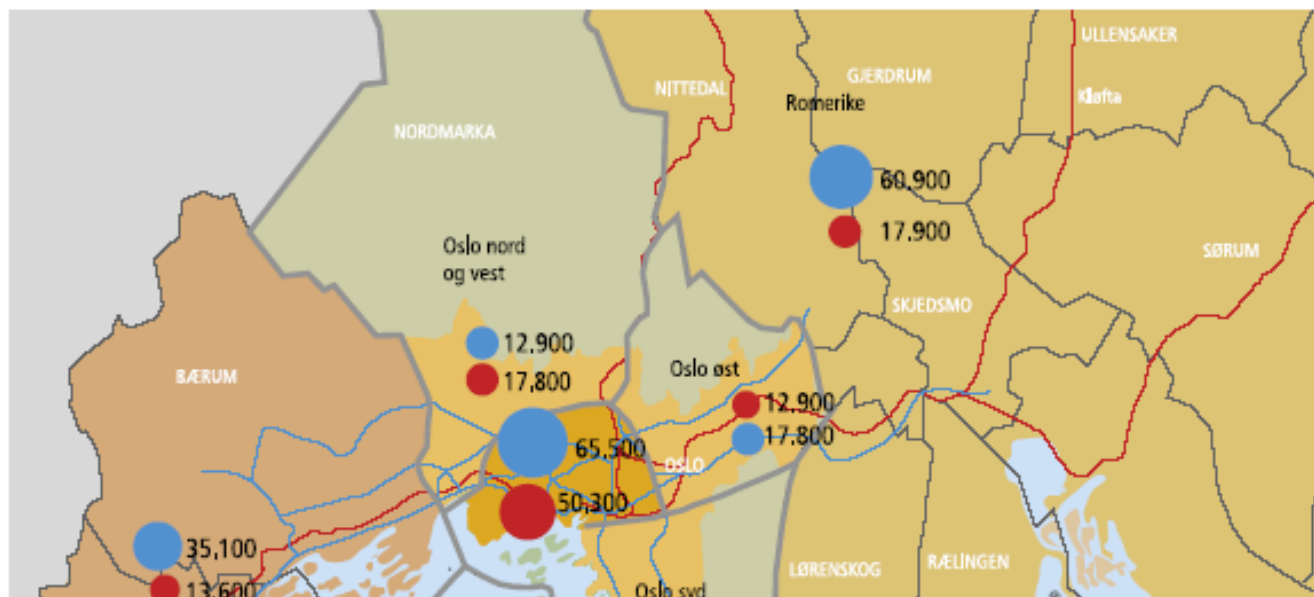
Oslopakke 3 – is it, or can it be made more sustainable?

- Hvorfor og hva er Oslopakke 3?
- Kritikken av Oslopakke 3
- Handlingsrom for økt bærekraft
- Innspill til det videre arbeidet

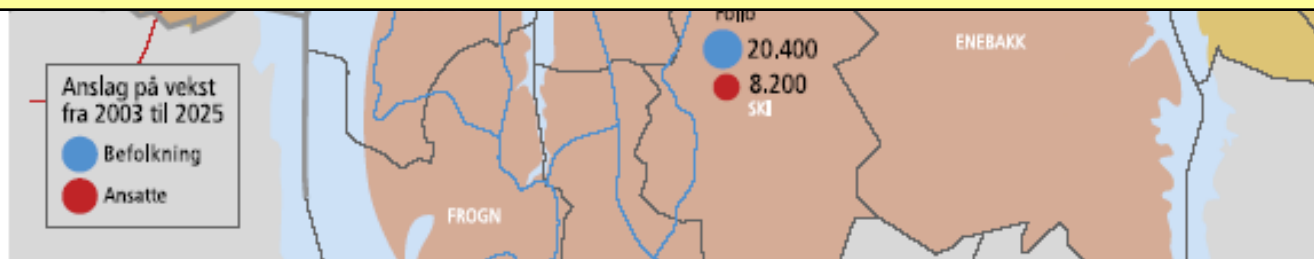
Intensjonene med Oslopakke 3

- Effektiv, sikker og miljøvennlig transport for en region i vekst
- Et lokalt initiativ for å:
 - Videreutvikle et moderne hovedveinett
 - Omfattende utbygging av tunneler for å skjerme nærmiljøer for støy og luftforurensning
 - Frigi arealer for byutvikling
 - Styrke kollektivtrafikken med midler til investering og drift

Håndtering av vekst er den største utfordringen



Veksttallene basert på prognoser i 2005-6. Nye SSB-prognoser viser en sannsynlig betydelig sterkere tilvekst i befolkningen



Hvilke utfordringer er Oslopakke ment å løse?

- Trafikkveksten vil uten Oslopakke 3 skape:
 - Mer kø på hovedveiene og i indre by
 - Uforutsigbar transport for næringslivet
 - Mer trafikk på lokalveiene
 - Dårligere miljø og flere ulykker i boligområder

Hva er Oslopakke 3?

- Et program for tilleggsfinansiering av investering og drift av transport, utenom de ordinære statlige og (fylkes)kommunale ressursene i Oslo og Akershus.
- En avtale på tvers av partier og fylker, med prioriterte innhold og virkemidler.
 - Langsiktighet!
- Oppfølging/videreføring av investeringene i Oslopakke 1 (hovedveg) og Oslopakke 2 (kollektiv). Oppstart 2009.



BUNDNE PROSJEKTER

- 1 E18 Sydhavna
- 2 E18 Bjørvika
- 3 Rv 150 Ulven-Sinsen
- 4 Rv 4 Carl Berner, Rv 161 Ring 2 - Blindernveien
- 5 Rv 168 Bogstadveien
- 6 E18 Festningstunnelen, nytt teknisk utstyr
- 7 E16 Wøyen - Bjørum
- 8 Rv 164 Lakkeåstunnelen, Sandvika
- 9 E6 Assurtjern - Vinterbro
- 10 Rv 154 Nordbyveien/Ås grense - Jernbaneveien
- 11 Rv 152 Ottarsrud - Gisleirud

KOLLEKTIVPROSJEKTER

- 1 Kolsåsbanen
- 2 Opprusting T-banen
- 3 Homansbyen stasjon
- 4 Lørensvingen med ny Løren stasjon
- 5 Dobbeltspor Skøyen - Sandvika
- 6 Farnesbanen
- 7 Dobbeltspor Oslo - Ski
- 8 Baneforlengelse Ellingsrud - A-hus

VEGPROSJEKTER / MILJØTUNNELER

- 1 Rv 4 Fossumdiagonalen
- 2 Rv 4 Bjørvika - Økern
- 3 E16 Havnås - Vårdeid
- 4 E6 Miljølokk i Groruddalen
- 5 E6 Mønstertunnelen
- 6 E18/E16 Vestkorridoren
- 7 E18 Mosseveitunnelen
- 8 Alnabru, nytt kjøresystem
- 9 Rv 168 Raatunnelen
- 10 Rv 150 Nydalskrysset
- 11 Rv 4 Nittedal
- 12 Rv 22 Lillestrøm - Fetsund
- 13 Rv 169 til rv 22
- 14 Rv 120, avlastningsvei utenom Skedsmokorset
- 15 Tiltak Øvre Romerike
- 16 Rv 152, Folle
- 17 Rv 156 Nesodden, Bråtan - Tusse

8 Nye kollektivprosjekter

17 Nye veiprosjekter

Hvilke virkemidler er vektlagt?

- Veginvesteringer
- Kollektivinvesteringer
- Drift av kollektivtilbudet
- (Økte) bompenger og påslag på kollektivtaksten

Andre innspill har kommet i etterkant

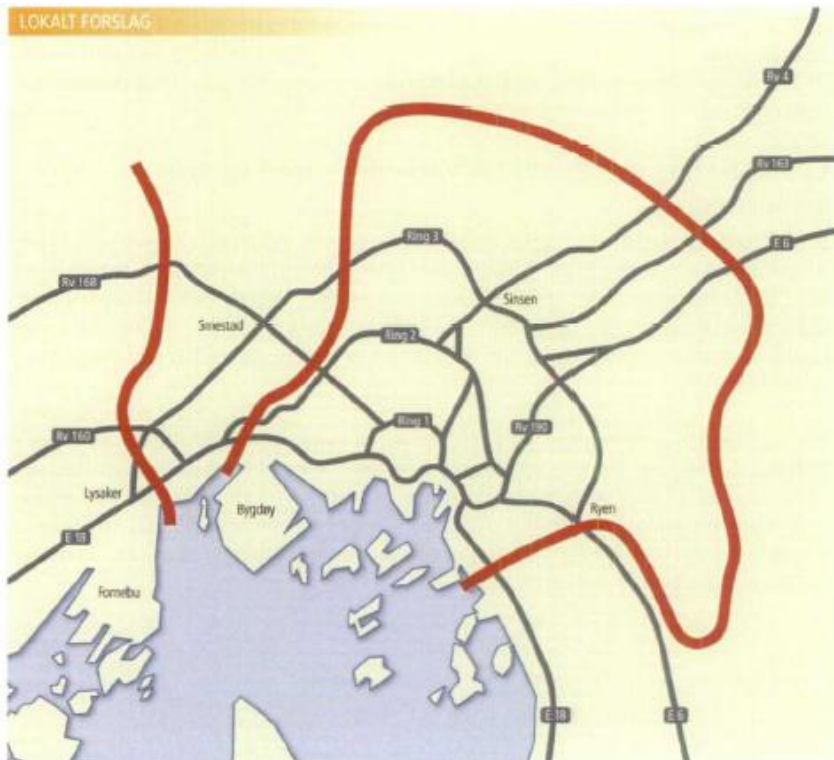
- Forskerkritikk – TØI m.fl.
 - Særlig rettet mot pakken som et uttrykk for generell og bilbasert vekst i forbruk og mobilitet
- Mediedebatt
 - Forskerne, politikerne, bilinteresser
- Statens vegvesen (KVU)
 - Formelt svar til SD



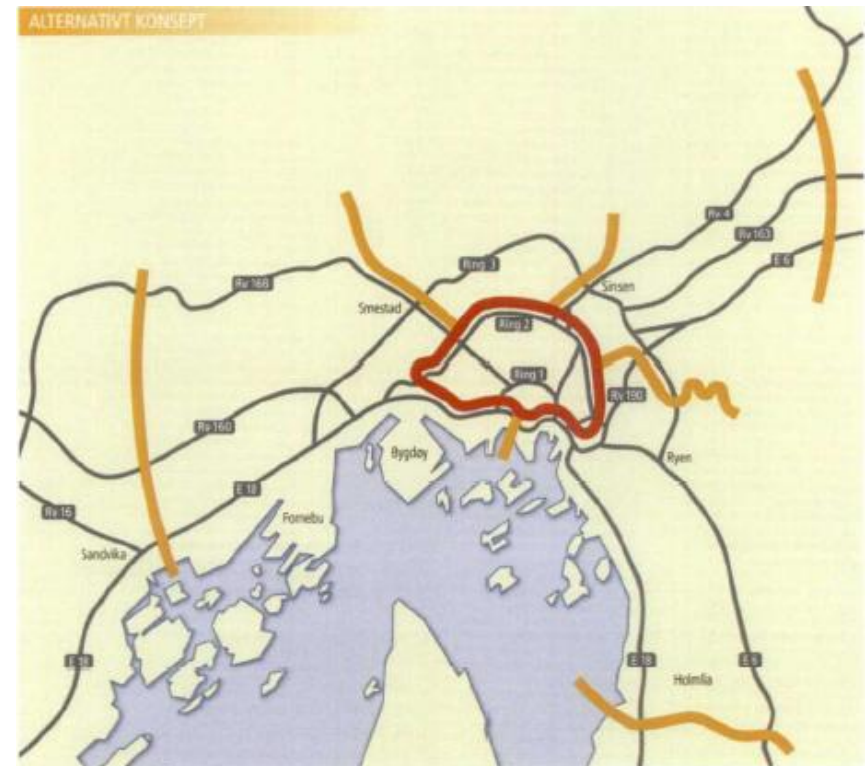
12 kollektivprosjekter

18 veiprosjekter

Oslopakke 3, eller vegvesenets alternativ?



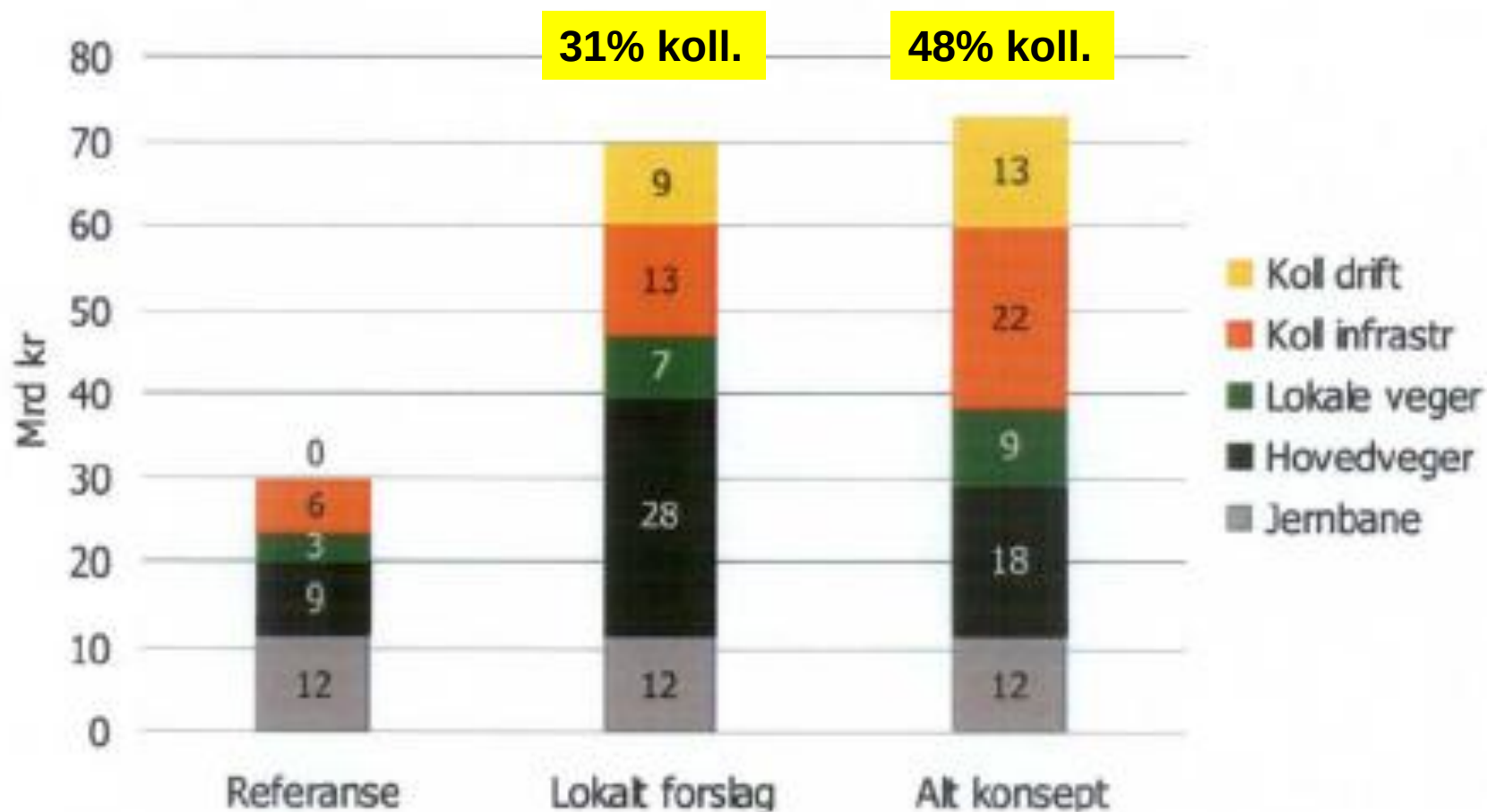
Lokalt forslag, Oslo pakke 3



Vegvesenets alternative konsept

...med tidsdifferensiering

Forskjellige tilnærminger til ressursbruken



Oslo kommune og
Akershus
fylkeskommune

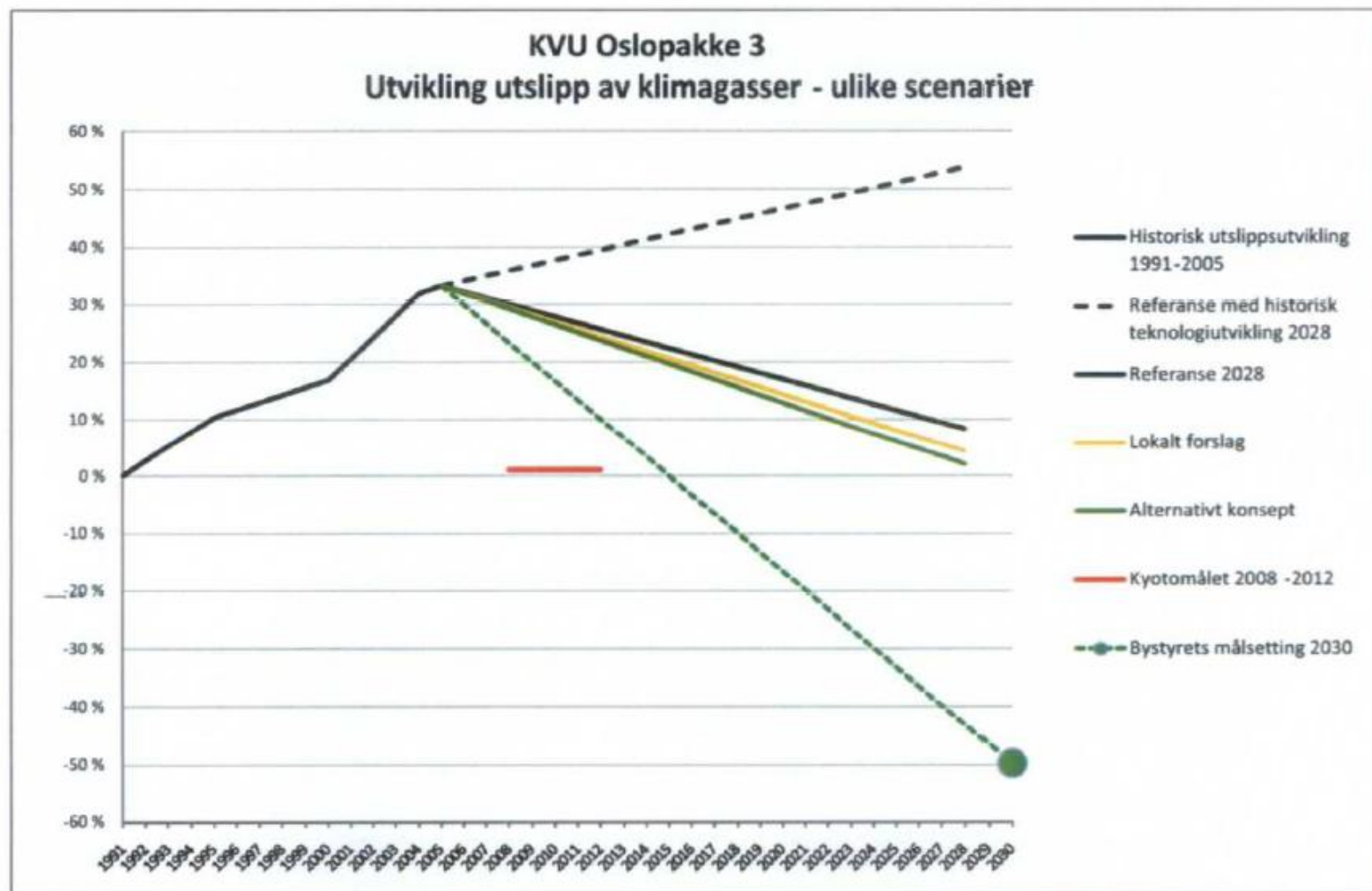
Statens vegvesen

KS1 vurdering av Oslopakke 3 og KVV

- Bl.a.
- Analysene viser at prisvirkemidler som vegprising og parkeringsrestriksjoner gir gunstige effekter.
- Begge alternativer underoppfyller vedtatte klimamål.

Dovre International AS og TØI, 2008

Vegvesenets alternative forslag er beregnet å gi marginale forbedringer i CO2 utslipp



Figur 8.1: Klimagassutslipp i 2028, Ulike scenarier for utslipp sammenlignet med Bystyrets vedtak om 50 % reduksjon fram til 2030.

A vertical column of ten solid blue squares is positioned on the left side of the slide.

Hvilket handlingsrom har vi?

”Utslipp fra persontransport: Selv ekstreme tiltak gir små CO2-kutt”

- Personbiltrafikken i relativt liten grad lar seg overføre til kollektive transportmidler.
- Med unntak av tog, trikk og t-bane, er all motorisert persontransport forbundet med CO₂-utslipp. Virkemidler som forbedrer kollektivtilbudet og gir økt kollektivtrafikk, medfører også trafikkvekst totalt sett. Gevinsten av endret transportmiddelvalg fra personbil til kollektive transportformer spises opp av økt transportaktivitet totalt, og av at gående og syklende går over til å reise kollektivt. Dermed blir netto utslippsreduksjon liten.
- Rene, skinnegående transportmidler har begrenset utbredelse på nasjonalt nivå sammenlignet med veinettet. **Potensialet for å få til utslippsreduksjoner ved å overføre trafikk fra vei til bane kan være betydelig på strekninger der tog kan være et godt alternativ, og i Oslo sentrum som både har tog, trikk og t-bane.** For nasjonale utslippstall fra persontransporten blir imidlertid utslippsreduksjonen relativt sett liten.

Styrkete kollektivtilbud virker, men krever prioritering og strategiske valg



**Kraftig økning
i kollektiv-
tilskudd**

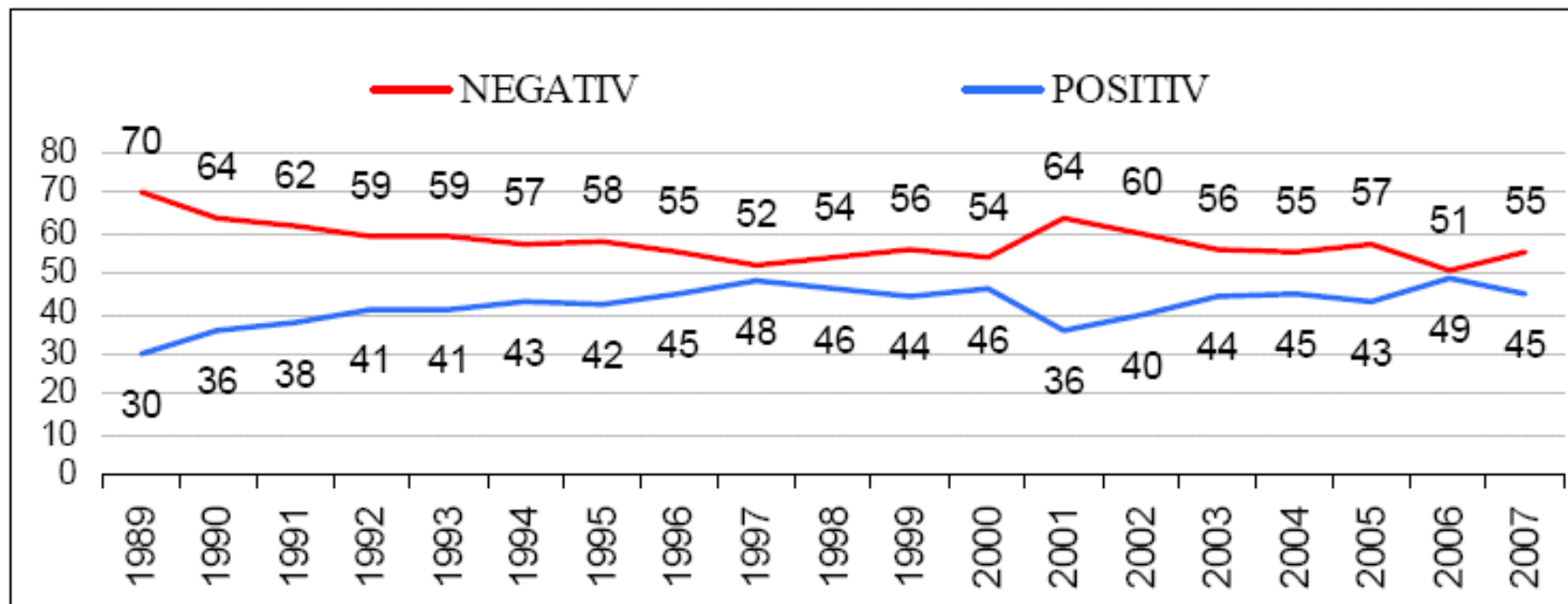
**Sterkere
prioritering av
de mest
lønnsomme
kollektivruter**

**Restriksjoner
for bilbruken
og økt
kollektiv-
tilrettelegging**

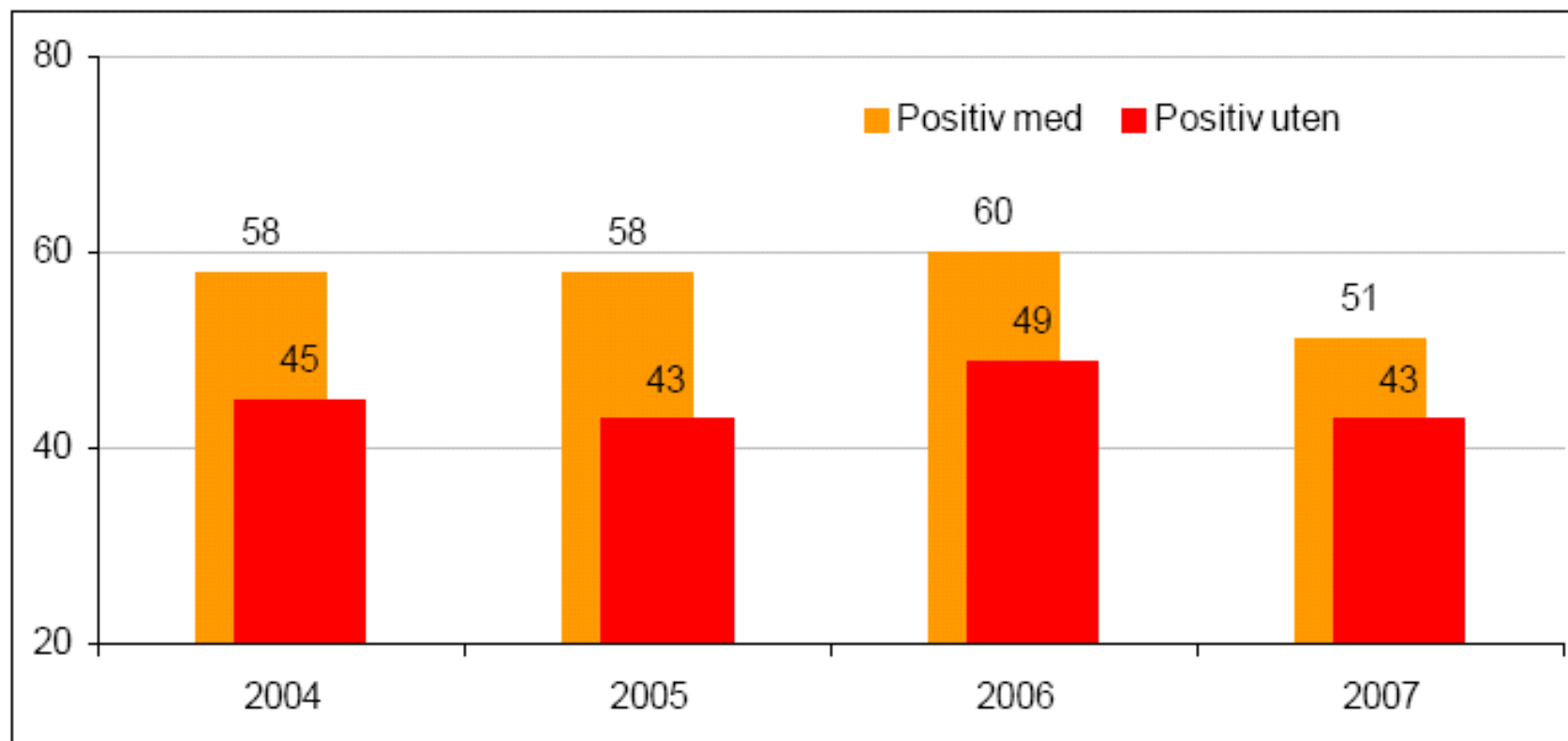
Eventuelle ytterligere tiltak for bilbegrensninger er utfordrende

- Parkering ved arbeidsplasser?
 - Finansdept er skeptisk
- Vegprising / økt bomtakst
 - Fordelingspolitisk uheldig

Flere er i utgangspunktet negative enn positive til bomringen



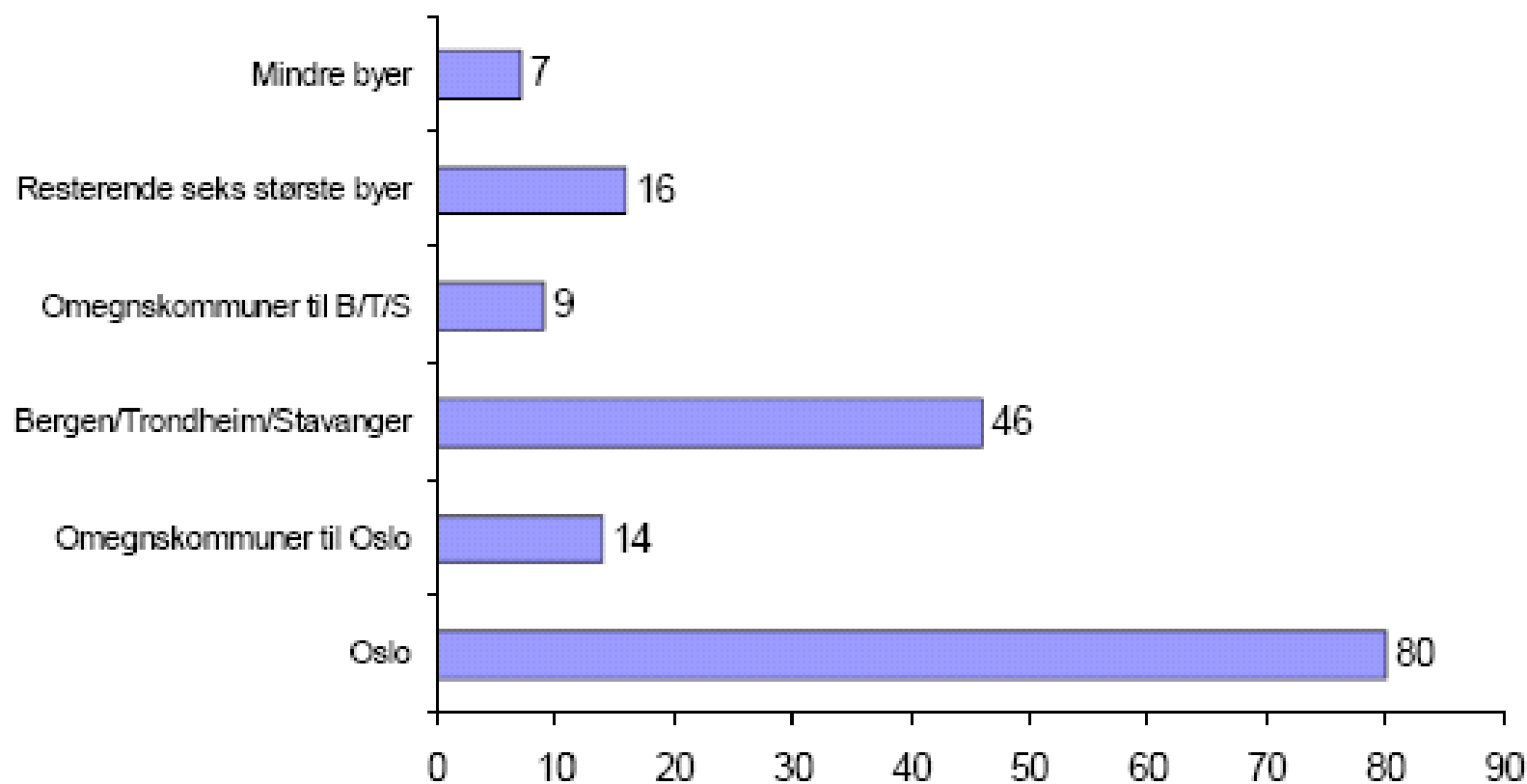
...men flere er positive når de vet
hva pengene går til



Arealpolitikk krever forpliktende samhandling mellom kommuner og

- Fortetting og knutepunktsatsing, med virkninger på lang sikt.
- Flerkjernestruktur og tydelig prioritering av virksomheter til områder i henhold til ABC prinsippene.
- Kommunenes ansvar er territorielt avgrenset.
- Drømmen om det gode liv, med god plass og grønne omgivelser er viktig for mange.
- Høye eiendomspriser og urban trengsel i sentrum styrker boliggetterspørsel utenfor Oslo.

Svært godt kollektivtilbud 2005 (≥ 4 avganger per time < 1 km til holdeplass)



Anbefalt strategi i byanalysen (Oslo og Akershus innspill til NTP, 2006)

- Gjennomføring av Oslopakke 3 og tiltak for å skjerme indre by for ulempene fra biltrafikken
- En konsentrert arealutvikling og ytterligere fortetting i kollektivknutepunkter, sentra og langs kollektivårene
- Trafikkavviklingen bedres gjennom å redusere bilbruken
- Dobbeltsporene mot sør og vest fullføres.
- Streng parkeringspolitikk i indre by og restriksjoner knyttet til arbeidsreiseparkering.
- Oslo havn og Alnabruterminalen og tilhørende transportnett må tilrettelegges for at mer av godset kan overføres fra veg til sjø og bane.
- Tiltak for å redusere miljøulempene av trafikken

Staten har også et viktig ansvar for *samordnet* oppfølging

- Prioritering av kollektivsatsing på de mest virkningsfulle ruter og andre virkemidler
- Arealplanmyndighet – landbruk, miljø, samferdsel, kulturminner, egne bygg m.m.
- Erkjennelse av vekstutfordringen (bruk SSB prognosene aktivt!)

Konklusjon

- Oslopakke 3 er ment å løse vekst-utfordringer framfor klimapolitiske utfordringer.
- Tilleggsstrategier må til, for å oppnå klimapolitiske mål:
 - Relativ styrking av kollektivtilbud – en politisk og økonomisk utfordring
 - Tettere og samordnet arealbruk – en politisk og samfunnsmessig utfordring
 - Samordning av statlige etater om klimapolitiske mål