



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

REKVISIT	REKVISIT	REKVISIT	REKVISIT
725			
08	173-101		
412.3			

Samferdselsdepartementet

Fiskeri- og kystdepartementet

Dato: 30.04.2008

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
200601246-81

Saksbeh.:
Toril P. Borvik, 23461569

Arkivkode:
602

**FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019, OSLO KOMMUNES
HØRINGSUTTALELSE**

Vi viser til brev av 17.01.2008 fra Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ber om uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Oslo bystyre behandlet Oslo kommunes uttalelse i møte 23.04.2008, sak 158 og fattet følgende vedtak:

”Oslo kommune avgir følgende uttalelse til transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019:

Klimatrusselen er vår tids største miljøutfordring. I Oslo står veitrafikken for over halvparten av klimagassutslippene. Oslo kommune mener derfor at reduksjon av klimagassutslippene må være et sentralt mål i transportplanleggingen. Oslo kommune støtter etatenes forslag i at strategien for å få til dette må innebære både teknologisk utvikling og reduksjon av biltrafikken. Oslo kommunes første prioritet i planperioden er bygging av nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Oslo S – Ski og oppgradering av infrastrukturen for jernbanen i Osloområdet for å få større driftsstabilitet.

Statsetatenes forslag til NTP viser at det innenfor de rammene transport etatene er blitt pålagt å forholde seg til, er det ikke mulig å presentere et forslag som oppfyller de overordnede mål for transportsektoren, eller de nasjonale mål for transportsektorens bidrag til reduksjon i klimagassutslippene. Både Regjeringen og Stortinget må medvirke til at NTP blir en reell langtidsplan for samferdselsutviklingen i Norge. Finansieringen av drift og investeringer må ses i sammenheng. Oslo kommune mener i denne sammenheng det vil være fornuftig å vurdere prosjektfinansiering også på utbygging av jernbane. Oslo kommune konstaterer at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler i forslaget til Nasjonal transportplan. Oslo er tilgodesett med meget lav økonomisk ramme i forhold til innbyggertall og trafikkbelastning, både når det gjelder midler til stamvei, øvrige riksvei og jernbane. Det er avsatt 41 mrd i planperioden. Oslo og Akershus får 3,7 mrd, eller 9 % av dette, til tross for at regionen har 23 % av landets befolkning.

Oslo og Akershus er en region i sterk vekst. Oslo kommune mener de statlige transportvirkemidlene i langt større grad enn foreslått bør prioriteres i Osloområdet. Etter Oslo kommunes syn viser staten liten forståelse for kompleksiteten som ligger i å løse de utfordringene Oslo står overfor når det gjelder miljø- og fremkommelighetsproblemer. Oslo

Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel

Postadresse:

Rådhuset, 0037 Oslo

E-post: postmottak@byr.oslo.kommune.no

kommune vil bemerke at potensiell lønnsomhet for bruk av nasjonale ressurser i transportsektoren er større i Osloområdet enn noe annet sted.

Oslo kommune mener Oslopakke 3 må være et minimum for statlig oppfølging. For å kunne gjennomføre en felles strategi og satsing på kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, må Oslopakke 3 finansieres og gjennomføres i tråd med forutsetningene som ligger til grunn for vedtakene i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har en økonomisk ramme på 53,4 mrd. kr for perioden 2008-2027, hvorav 12,4 mrd. forutsettes bevilget over statsbudsjettet, 38,9 mrd. bompengemidler og 2,1 mrd. er billettinntekter fra kollektivtrafikken. De forutsatte statlige bevilgningene er en ren fremskrivning av dagens bevilgningsnivå og innebærer ingen reell opptrapping.

Oslopakke 3 er en prosjektpakke med forslag til finansiering for forsert utbygging av kollektivtransport og veiutbygging i Oslo og Akershus, en utbygging som er nødvendig både for å hindre at trafikkveksten øker klimagassutslippene, for å bedre lokal luftkvalitet, gi mindre støy og for å frigjøre areal til byutvikling. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av nytt dobbeltspor Oslo - Ski. Oslo kommune vil understreke at det lokale Oslopakke 3-forslaget er den eneste søknaden som faktisk foreligger, og det er denne Regjeringen må følge opp med bevilgninger i NTP.

I den første delen av Oslopakke 3, mellom 2010 og 2019, forutsettes statlige bevilgninger på 6 mrd. kr, samt fullføring av det utsatte dobbeltsporet Oslo - Ski. Planforslaget, slik det nå foreligger, gir ca 3,7 mrd. kr i statlige veibeilgninger, hvorav 1,7 mrd. til stamveiutbygging, 0,5 mrd. til Bjørvika og ca 1,5 mrd. til øvrig riksveier. Dette representerer en alvorlig underfinansiering av statens andel av Oslopakke 3 på hele 45 prosent, noe som er uakseptabelt for Oslo. Det er heller ikke avsatt midler til bygging av dobbeltspor Oslo - Ski i perioden. Spesifikt savner Oslo kommune statlig finansiering, innenfor planrammen, av Manglerudtunnelen, Fossumdiagonalen og Røatunnelen som er viktige veiprojekter i tidlig Oslopakke 3.

Oslo er selve navet i jernbanesystemet i Norge og over halvparten av alle jernbanereiser i landet finner sted i Akershus. Til sammen er hele 70 % av NSBs kunder fra Oslo og Akershus. Et velfungerende transportsystem i Oslo og Akershus er viktig for hele landets togtrafikk, og gir store muligheter for å oppnå miljø- og samfunnsøkonomiske gevinster. Driftsproblemer i dette området forplanter seg til andre deler av landet. Det er et spesielt stort potensiale for enda flere jernbanereiser i og rundt Oslo, dersom bane og vognkapasiteten forbedres. Fellestunnelen/Oslo-tunnelen må oppgraderes slik at kapasiteten kan økes. Uten en sterk satsing på infrastruktur, togmateriell og togpersonell er det ikke mulig å øke gods- og passasjertransporten på jernbanen. Dette innebærer også en utbygging med dobbeltspor på Intercity-strekningene på Østlandet.

Jernbanens pålitelighet som transportmiddel i hele Østlandsregionen er avhengig av at strekningene inn til Oslo fungerer. Derfor er det helt avgjørende at staten som ansvarlig for jernbaneutbyggingen i Norge bidrar med tilstrekkelige midler til utbyggingen av det svært viktige dobbeltsporet mellom Ski og Oslo, slik at hele dobbeltsporet Ski-Oslo S kan ferdigstilles i planperioden 2010-2019.

Dobbeltsporutbygging er også en forutsetning for etablering av høyhastighetsbaner. Et eksempel er strekningen Oslo-Gøteborg, som den tyske konsulentgruppen VWI vurderer som samfunnsøkonomisk lønnsom. I Gøteborg-Oslo-samarbeidet arbeides det med å finne løsninger på hvordan strekningen kan bygges ut i hensiktsmessige etapper. For å få til en forsert

utbygging av jernbanenettet, støtter Oslo kommune forslaget om prosjektfinansiering.

Oslo kommune er skeptisk til at innkreving av bompenger forutsettes primært tatt ut i trafikksterke områder. Oslo kommune mener statlige midler også skal tilfalle trafikksterke områder slik at bompengefinansiering kan være et supplement til statlige bevilgninger. Det er uheldig at Oslo skal lide en ekstra belastning fordi det allerede er mye trafikk på våre veier. Oslo kommune mener derfor at staten må ta et større ansvar for finansiering av infrastrukturen i de største byene. Ved å overlate en så stor del av finansieringen av nasjonalt viktige transportinfrastruktur til Oslos egne transportbrukere, fraskriver staten seg sitt ansvar og overfører en uforholdsmessig stor belastning på befolkningen og bedrifter i regionene. Oslo kommune vil minne om at Oslopakke 3 allerede er tuftet på en stor lokalpolitisk handlingsvilje, ved en betydelig forlengelse av pengeinnkreving over bomringen utover den opprinnelige tidsrammen, og økning av bompengesatsene.

Oslo kommune mener det er avgjørende for utviklingen av byen og regionen at statlige myndigheter sterkt prioriterer miljøtiltak slik som kollektivprioritering, trafikkbegrensende tiltak, universell utforming og utbygging av gang- og sykkelveier. Oslo kommune viser i den sammenheng til kommunens plan for hovedsykkelveinettet og ønsker at stat og kommune felles tar et løft for å fullføre det vedtatte sykkelnettet. Det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Oslo kommune støtter en slik prioritering. Utover denne satsingen har Oslo kommune også behov for satsing på nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og veisiden.

Stamveiene gjennom Oslo og på Østlandet har en avgjørende rolle i transporttilbudet regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Innenfor planrammen, er det for Oslos del, kun foreslått satt av midler til rv 150 Ulvensplitten - Sinsen, stamveinettilknytning til Alnabruterminalen og Sydhavna. En reduksjon i investeringsrammen til strekningsvise tiltak på 50 - 70 prosent sett i forhold til dagens situasjon vil få negative konsekvenser i forhold til mulighetene til å utvikle et moderne og effektivt transportnett. De statlige bevilgningene må økes betraktelig dersom infrastrukturen skal bygges ut til et ønsket nivå i overskuelig fremtid, uten at det skal gå på bekostning av nødvendig vedlikehold.

Oslo kommune er positive til at NTP har videreutviklet målsetning om universell utforming og vil understreke at skal dette målet bli en realitet, må det følges opp med betydelige ressurser. Dagens kollektivtransportsystem kan ikke brukes av alle. Det er viktig at det utarbeides tilstandsvurderinger av det norske kollektivtransportnettet. Midlene må økes betraktelig for å nå målene for planperioden og Oslo kommune anbefaler at de statlige bevilgningene økes i samsvar med transportetatens forslag i NTP på dette området.

I forhold til Nasjonal transportplan 2006 - 2015 blir rammen til øvrige riksveier i Oslo for perioden 2010 - 2019 mer enn halvert fra 2 100 mill. 2007-kr til 630 mill. Selv om investeringsrammene til øvrige riksveier blir sterkt redusert for hele landet blir Oslos andel vesentlig redusert i forhold til andre fylker. Oslo kommune har, gjennom Oslopakke 2-midler og alternativ bruk av øvrige riksveimidler, vist sterk vilje til å satse på tilrettelegging for kollektivtrafikk og gange/sykkel. Det er derfor meget uheldig hvis staten reduserer rammetilskuddet for øvrige riksveier.

Fordeling av midlene til fylkene er basert på folketall, veilengde og synlig forfall. Trafikkbelastning, antall kjørefelt og kollektivinfrastruktur med mer, inngår ikke i fordelingsnøkkelene. Etter Oslo kommunes syn er dette en svakhet i fordelingssystemet.

Bygging, drift og vedlikehold av veier i byer er vesentlig dyrere enn ellers. Oslo kommune mener staten må ta hensyn til de ovennevnte faktorene i fordeling av riksveimidlene.

Transportetatene mener at dagens belønningsordning bør videreutvikles til et sentralt virkemiddel for transportpolitikken i byområdene. Oslo kommune er positiv til at belønningsordningen videreutvikles, og vil understreke at dersom kollektivtransporten skal ta den vesentligste delen av trafikkøkningen, er det nødvendig å ha forutsigbare og langsiktige finansieringsordninger. Dette forutsetter at rammen økes betraktelig, ikke minst er dette nødvendig når flere områder omfattes av ordningen. Når det er sagt, vil Oslo kommune påpeke at rammebevilgningen til kommunen må være det primære inntektsgrunnlaget.

I planforslaget legges det til grunn av øvrige riksveier overføres til de nye regionene fra 2010. Oslo kommune ønsker at dagens grenser og styringsform for kommunen opprettholdes i forbindelse med forvaltningsreformen og at Oslo kommune defineres som egen region. Forutsatt overføringer av nødvendige ressurser og midler kan Oslo kommune overta alle oppgavene som overføres fra statlig nivå til regionene. Samtidig som kravene til standard øker så går budsjetttrammen for Oslo ned. Det vises i denne sammenheng til endring av vegloven § 7 i 1995 der det i Ot. prp. nr. 60 (1995-1996) heter: "Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen følger opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

Ifølge høringsbrevet er det sterkt ønskelig med en rask avklaring fra fylkeskommunalt/regionalt nivå om det er ønskelig at Statens vegvesen skal bistå i det faglige grunnarbeidet med å lage handlingsprogram og budsjetter med mer. Etter Oslo kommunes syn, gjenstår mange avklaringer før regionalt nivå kan overta. Inntil videre må ansvaret derfor å ligge hos Statens vegvesen.

Innføring av regionsreformen vil medføre endringer i det nasjonale transportplanarbeidet. Oslo kommune mener utarbeidelsen av handlingsplaner og budsjett må ses i sammenheng med Oslopakke 3 og kravet om økt lokalpolitisk styring av bompengemidlene.

Det er uklart for Oslo kommune hva den bebudede forvaltningsreformen vil bety for dagens nasjonalhavner og de havnene som foreslås som stamnetthavner. En rekke av havnene har et vesentlig større influensområde enn det vertskommunen representerer. I Oslo har omegnsfylkene fått representasjon i havnestyret nettopp fordi Oslo Havn KF har vesentlig betydning utenfor egen kommune. Oslo kommune forutsetter at dette avklares før reformen blir iverksatt.

Oslo kommune støtter forslaget om stamveitilknytning til Sydhavna og Alnabruterminalen. Transporttilknytning til slike nasjonalt viktige transportanlegg er en ren statlig oppgave som ikke bør belastes lokale budsjettammer. I planforslaget er det foreslått avsatt statlige midler og bompenger til oppgradering i planperioden. Videre er det i planforslaget forutsatt at Oslo Havn KF skal forskuttere bygging av ny atkomst til Sydhavna. Oslo kommune vil bemerke at det opprinnelige tilbud i 2003 om forskuttering av en riksveitilknytning, ble gitt med forutsetning om en forsert bygging av ny atkomst til Sydhavna, med kostnadsramme på 80 mill., for å sanere havnetrafikk i Ormsundveien innen 2006 dersom det ikke var budsjettmessig rom for prosjektet. Prosjektet ble ikke realisert som forutsatt, og er senere innarbeidet i handlingsplan for gjeldende Nasjonal transportplan. Dersom forslaget om å stamveitilknytning vedtas, mener

Oslo kommune at det er urimelig at havnekassen skal forskuttere et allerede innarbeidet prosjekt.

I Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen forutsettes det at Alnabruterminalen innenfor det som er dagens terminalområde skal arealeffektiviseres, opprustes miljømessig og gis en estetisk og landskapsmessig standardheving. Arbeidet med regulering av terminalområdet er igangsatt med disse formål. Oslo kommune har også i forbindelse med Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen og reguleringsplan for Nyland-syd, vedtatt at det må bygges direkte veiforbindelse fra Alnabruterminalen til E6, fortrinnsvis i tunnel. Denne veiforbindelsen bør komme tidlig i planperioden. På grunn av stor trafikkbelastning i området med tilhørende miljøproblemer og forventet økt godstrafikk, foreslår Oslo kommune at Jernbaneverket ser nærmere på muligheten til å tilrettelegge for et eget godsspor mellom Sydhavna og Alnabruterminalen. Oslo kommune mener Oslo havn og Alnabruterminalen er viktige for godstransport både lokalt og nasjonalt. Oslo kommune vil derfor understreke det nasjonale ansvaret for områdene og for transporten mellom dem. Det er derfor viktig at både veiløsninger knyttet til havna og Alnabruterminalen kommer på plass, herunder ny tilførselsvei i tunnel mellom terminalområdet og E6, og at det etableres et eget godsspor mellom havna og Alnabruterminalen.

Videre vil Oslo kommune gjøre oppmerksom på behovet for sikringstiltak mot terror, sabotasje og ulykker i forbindelse med terminalene. Etter Oslo kommunes syn er det viktig at transport av farlig gods får en sterkere fokusering i Nasjonal transportplan. Imidlertid ønsker ikke Oslo kommune at sikringstiltakene medfører avstengning av viktige områder for byen for byens innbyggere. Oslo ønsker derfor en dialog med statlige myndigheter om sikring.

Transportetatene mener Oslo kommune har lagt opp til en uakseptabel reduksjon i havnearealet. Oslo kommune viser til Oslo bystyrets vedtak av 27.02.2008 om Fjorbyplanen, som imøtekommer transportetatenes forventninger knyttet til arealbehovet i Oslo havn.

Ifølge planforslaget prioriterer Statens vegvesen å legge til rette for et nasjonalt ekspressbussnett som får stadig større betydning for de lange personreisene. Oslo kommune mener det er viktig at staten i denne sammenheng bidrar vesentlig til videreutvikling av bussterminalområdet på Vaterland. Vaterland bussterminalen er ikke bare bussknutepunkt for hovedstadsområdet, men også for busstrafikken i hele Sørøst-Norge.

Utfordringene i forhold til måloppnåelse av nasjonale transportpolitikk er størst i Osloområdet. Dersom sentrale mål skal nås, er det viktig med helhetstenking og samordning på tvers. Oslo kommune mener at det vises lokal vilje til å bygge opp under nasjonale transportpolitiske mål. Areal- og transportstrategien i Oslo kommunes kommuneplan bygger på en kompakt byutvikling og energibesparende transport gjennom blant annet fortetting i knutepunkter, satsing på kollektivtrafikken, gange og sykkel.

Staten har, i samarbeid med Oslo kommune, et ansvar for å komme frem til et sett av virkemidler som begge parter kan akseptere. Oslopakke 3 er som tidligere nevnt en prosjektpakke med forslag til finansiering for forsert utbygging av kollektivtransporten og veiutbygging i Oslo og Akershus. Oslo kommune mener det lokale Oslopakke 3-forslaget er et nødvendig grunnlag for videre samarbeid, og vil understreke at det er dette staten må følge opp med bevilgninger, i tillegg til den svært omfattende lokale finansieringen.

Osloinnbyggernes klimautslipp fra flyreiser er ca. 60 prosent høyere enn landsgjennomsnittet (jfr. Det økologiske fotavtrykket for Oslo kommune, Rapport 1/02, ProSus). Stadig billigere og

lettere tilgjengelige flyreiser støtter opp under en slik utvikling. Oslo kommune mener at en ny utvidelse av Oslo Lufthavn Gardermoen med en tredje rullebane og utvidet terminalbygning legger til rette for ytterligere økning i flybruken, og vil derfor gå mot en slik utvidelse.”

Med hilsen

Jo Frisch
kommunaldirektør

Ivar Sørli
samferdselsjef

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg: Byrådssak 37/08

Kopi til: Transportetatens sekretariat for Nasjonal transportplan, Vegdirektoratet Postboks 8142 Dep., 0033 Oslo



**FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019, OSLO KOMMUNES
HØRINGSUTTALELSE**

Sammenheng:

De statlige transportetatene Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens Vegvesen har sendt forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 på høring med frist 30.04.2008. Regjeringen vil på grunnlag av planforslaget og høringsuttalelsene utarbeide en stortingsmelding som legges frem for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009.

I tråd med regjeringens forslag har Stortinget ved behandling av forvaltningsmeldingen, St. meld. nr 12 (2006-2007) våren 2007 vedtatt at de nye regionene fra 1. januar 2010 skal overta eierskap og forvaltning av den vesentligste delen av dagens øvrige riksveier. Dette medfører utvidet ansvarsområde for Oslo kommune. Det vil være de nye regionene sitt ansvar å utarbeide handlingsprogram for regionalt veinett for Nasjonal transportplan 2010 - 2019.

Transportetatenes planforslag viser hvordan transportsektoren innen gitte rammer kan bidra til å nå politiske mål på kort og lang sikt, samt forslag til strategier for å få mer godstransport fra vei over på sjø og bane, mer kollektivtrafikk og mer gange og sykling i byene. I planforslaget foreslås det å sette av mer til drift og vedlikehold, noe som betyr en vesentlig reduksjon i rammene til investering. Investeringsmidlene foreslås videre å avsettes til mindre og målrettede investeringsprosjekter. Dette vil gå utover større strekningsvise vei- og baneprosjekter.

Hovedpunktene i forslaget til Oslo kommunes uttalelse til de statlige transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan er påpeking av de lave økonomiske rammene i forhold til de transportpolitiske utfordringene Oslo står overfor med hensyn til miljø og fremkommelighet. Byrådet konstaterer at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler i forslaget til Nasjonal transportplan og at de statlige transportvirkemidlene i større grad bør prioriteres i Osloområdet hvor miljø- og fremkommelighetsproblemer er størst. Byrådet mener Oslopakke 3 må være et minimum for statlig oppfølging i Nasjonal transportplan for å kunne gjennomføre en felles strategi og satsing på kollektivtrafikken i Oslo og Akershus. Byrådet og Oslopakke 3 forutsetter en utbygging av dobbeltspor Oslo – Ski innen 2020. Videre mener byrådet at staten må øke innsatsen betydelig innen jernbaneutbygging og støtter forslaget om prosjektfinansiering. Byrådet er skeptisk til at innkreving av bompenger forutsettes primært tatt ut i trafikksterke områder og mener statlige midler også skal tilfalle trafikksterke områder slik at bompengefinansiering kan være et supplement til statlige bevilgninger. Prioritering av drift og vedlikehold støttes av byrådet, men byrådet kan ikke godta at satsingen går på bekostning av nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane og vei. Rammen til øvrige riksveier for Oslo blir mer enn halvert i forhold til inneværende planperiode, og byrådet mener staten må se nærmere på fordelingskriteriene som ivaretar høytrafikkerte riksveier i byer. Forutsatt overføring av nødvendige ressurser og midler i forbindelse med forvaltningsreformen, mener byrådet at Oslo kommune kan overta alle oppgavene fra statlig nivå. Etter byrådets

syn gjenstår det mange avklaringer før regionalt nivå kan overta. Byrådet støtter forslaget om stamveitilknytning til Sydhavna og Alnabruerterminalen. Videre mener byrådet det er urimelig at Oslo Havn KF skal forskuttere utbygging av stamveitilknytning til Sydhavna basert på en tidligere avtale, dersom forslaget om stamveitilknytning vedtas. Byrådet støtter også den generelle poengteringen om viktigheten i å ha havnevirksomhet i hovedstaden.

Byrådet mener Oslo kommune viser vilje til å bygge opp under nasjonale transportpolitiske mål gjennom kommunens areal- og transportstrategi og viser til Oslopakke 3 som et godt grunnlag for videre samarbeid.

Saksfremstilling:

De statlige transportetatene Avinor AS, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen har sendt forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 på høring med frist 30.04.2008. Retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet er grunnlaget for arbeidet, som omfatter blant annet etatenes økonomiske rammer for perioden 2010 – 2019. Disse er lik ti ganger rammene i statsbudsjettet for 2007. I tillegg er transportetatene bedt om å gjøre marginalvurderinger for +/- 20 prosent av planrammen. Regjeringen vil på grunnlag av planforslaget og høringsuttalelsene utarbeide en stortingsmelding som legges frem for Stortinget ved årsskiftet 2008/2009.

I tråd med regjeringens forslag, har Stortinget ved behandling av forvaltningsmeldingen, St. meld. nr 12 (2006-2007) våren 2007, vedtatt at de nye regionene fra 01.01.2010 skal overta eierskap og forvaltning av den vesentligste delen av dagens øvrige riksveier. Dette medfører utvidet ansvarsområde for Oslo kommune. Det vil være de nye regionenes ansvar å utarbeide handlingsprogram for regionalt veinett for Nasjonal transportplan 2010 - 2019.

Transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ble sendt på høring til Samferdselsetaten, Plan- og bygningsetaten, Oslo Havn KF, Ruter AS og Kollektivtransportproduksjon AS for uttalelse.

I det følgende er hovedpunktene i planens sammendrag gjengitt:

Innledning

Det overordnede målet for transportpolitikken er å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Det har vært en økning i godsmengden på jernbane. Samtidig øker køproblemerne og arealutfordringene i de største byene, kollektivtransporten svekkes i forhold til biltrafikken og flytrafikken øker sterkt. Sikkerhetsnivået for jernbane, luftfart og sjøtransport er økt, mens trafiksikkerhet på vei har utviklet seg mindre positivt enn forventet. Som grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 utarbeidet transportetatene i 2006 hver sin stamnettsutredning, eller sektorplan, for å vise behov og mulige strategier for utvikling av transportnettet i et 30– årsperspektiv. Utredningene viser at det er store udekte behov i alle transportsektorene ut over de tiltak som kan finansieres innen de økonomiske planrammene.

Klimautfordringen

Regjeringens mål i klimameldingen er at utslippene av klimagasser fra transport skal reduseres med 2,5 til 4 mill. tonn i forhold til en prognose for 2020. Transportetatens vurdering er at det først og fremst er teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport.

Generelt økte transportkostnader kan imidlertid påvirke norsk næringslivs konkurransekraft negativt og stå i strid med fordelings- og regionalpolitiske mål.

Høyhastighetstog er beregnet å kunne gi reduksjon i klimagassutslippene med 0,1–0,5 mill. tonn årlig avhengig av utbyggingsomfang. Bygging av slike baner er i seg selv ikke en viktig del av utslippsreduksjoner i forhold til dagens transportmønster. Jernbaneverket mener likevel at høyhastighetstog kan være interessant i et langsiktig perspektiv. Det gir et effektivt og kapasitetssterkt tilbud, og det vil i en viss grad kunne avlaste veinettet. For å redusere dagens utslipp ligger større og mer kostnadseffektive muligheter i veisektoren.

Dersom ingen kjørte fortere enn fartsgrensene og alle bilreiser under tre kilometer ble erstattet med gange eller sykkel, ville utslippene av klimagasser bare blitt redusert med anslagsvis 0,6 mill. tonn.

Raskere utskifting av bilparken til mer miljøvennlige kjøretøyer og innblanding av biodrivstoff vil imidlertid kunne redusere utslippene med 1–2 mill. tonn.

Flytrafikken er sterkt økende, og sivil og militær innenrikstrafikk stod i 2005 for klimagassutslipp på rundt 1,1 mill. tonn.

Stort vedlikeholdsbehov

Transportsystemet må driftes og vedlikeholdes for at det skal fungere. Det er små frihetsgrader på disse områdene i transportpolitikken. Drift, vedlikehold og myndighetsoppgaver utgjør den klart største andelen av ressursbruken for transportetatene.

Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen anbefaler vesentlig økt ressursbruk til vedlikehold av veier, maritim navigasjonsinfrastruktur og jernbaner. Dette er viktig for punktlighet og dermed forutsigbarhet for brukerne, av hensyn til sikkerheten, og for at offentlig infrastruktur skal ivaretas på forsvarlig måte. Det statlige transportinfrastrukturen har forfalt i mange år. På dagens statlige veinett er det registrert et forfall på drøyt 15 mrd. kr. Maritim infrastruktur har et beregnet etterslep i vedlikehold på 1 mrd. kr. Jernbanenettet har et beregnet forfall i størrelsesorden på 5,4 mrd. kr og står foran omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil og store konsekvenser for punktligheten.

Transportetatene vil prioritere drift og vedlikehold høyt uavhengig av nivået på de økonomiske rammene. Prioritering av drift, vedlikehold og fornyelser innenfor planrammen gjør at statlige ressurser til investeringer i ny infrastruktur reduseres.

Et robust nasjonalt transportnett

Norge trenger et sammenhengende, kapasitetssterkt og robust nasjonalt transportnett for å redusere avstandskostnadene og øke påliteligheten i transportsystemet. Næringslivet blir stadig mer globalisert. For at norsk næringsliv skal kunne ta del i denne utviklingen, må transportnettene innenriks og til og fra utlandet styrkes. Byrådet bemerker at Osloregionens rolle som samferdselsmessig nav gir spesielt store utfordringer i så måte.

Transportetatene foreslår stamveitilknytning til 20 utvalgte stamnettshavner og andre store og viktige godsterminaler, herunder til Alnabruterminalen og Sydhavna.

Når det gjelder investeringer i jernbanenettet, prioriteres kryssningsspor på strekningene Oslo–Stavanger, Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim. Det vil doble kapasiteten for godstransport og øke robustheten i nettet.

De intermodale godsterminalene får også økt kapasitet. Utbyggingen av dobbeltspor i Oslo-området blir forsinket. Stasjonsutvikling med universell utforming prioriteres langt høyere enn tidligere.

Innsatsen på veisiden vil først og fremst bli rettet mot mindre utbedringer, sikkerhet, kollektivtrafikk, universell utforming, sykkeltrafikk og hvileplasser for tungtrafikken. Midler til store investeringsprosjekter foreslås først og fremst å brukes til å fullføre de prosjekter som inngår i handlingsprogrammet for perioden 2006–2009.

På stamlufthavnene er det først og fremst terminalutvidelser, bygging av større sikkerhetsområder og etablering av nye lyanlegg som vil bli prioritert. Det største behovet er på Gardermoen, der terminal to må bygges i perioden. Det legges videre opp til betydelig utvikling av regionale lufthavner. Den viktigste saken for utvikling av luftfarten i planperioden er at det blir båndlagt arealer for en tredje rullebane på Gardermoen. Med trafikkprognosene som ligger til grunn for planforslaget, kommer behovet for en tredje rullebane i perioden 2020–2030.

I stamnettets til sjøs prioriteres tiltak som har størst effekt for en sikker, effektiv og konkurransedyktig sjøtransport. Utbedringer av innseilinger til viktige havner vil gi bedre sikkerhet og tilgjengelighet som bedrer sjøtransportens konkurransefortrinn.

Overføring av gods fra vei til sjø og bane

Strategien om overføring av gods fra vei til sjø og bane har stått sentralt i arbeidet med planforslaget. Transportetatene har gjort analyser som viser at det er vanskelig å få til store overføringer. En dobling av kapasiteten for godstransport på jernbane mellom Oslo og de andre større byene er anslått til å kunne redusere godstransportarbeidet på vei med nesten 10 prosent i forhold til prognosene. Dette er et betydelig omfang. Effekten vil være enda større på de tunge godsrelasjonene mellom de største byene i Sør-Norge. Tiltaket alene kan likevel ikke hindre fortsatt vekst i godstransporten på vei.

Transportetatene foreslår at det vurderes om staten bør gå inn med ressurser i enkelte havner med tanke på overføring av mer transport til sjø.

Sikkerhet i transportsektoren

I alle transportetatene brukes store ressurser for å styrke sikkerheten. Antallet ulykker og hendelser i luftfarten er per i dag svært lav. Jernbaneverket foreslår å videreføre sikkerhetsinnsatsen fra inneværende planperiode.

De alvorlige ulykkene skjer langt oftere i veitrafikken enn i de andre transportsektorene. Statens vegvesen har foreslått å øke innsatsen til spesielle trafikksikkerhetsinvesteringer vesentlig. Etter byrådets mening må bedre veiløsninger sies å være det beste virkemiddelet for å redusere alvorlige ulykker.

Bompenger

Bompenger har de senere årene utgjort en sentral del av finansieringen av veitbyggingen i Norge. I 2008 vil bompenger finansiere utbygging av det statlige veinettet for 5 mrd. kr, mens staten bevilger om lag 5,8 mrd. kr. Det er et dilemma at muligheten for å starte nye veiprojekter i større grad har blitt avhengig av bompengefinansiering.

Bompengeprojekter forutsetter vanligvis en kombinasjon av statsmidler og bompenger. Dette medfører at jo flere bompengeprojekter som vedtas, desto større del av den statlige investeringsrammen blir bundet opp. Statens vegvesen mener store behov for utbygging av veinettet og de økonomiske planrammene innebærer at bruk av bompenger fortsatt er nødvendig. Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, der det

er grunnlag for dette. Det må finnes rom for statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger.

Med de foreslåtte prioriteringer vil staten innenfor planrammen bidra med 27 mrd. kr. Det er da anslått at bompenger vil bidra med ytterligere 17 mrd. kr.

Prosjektfinansiering og nye kontraktsformer

Det er viktig med konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring av igangsatte prosjekter. Transportetatene mener det bør vurderes å prosjektfinansiere større prosjekter, slik at fremdriften kan optimaliseres. De gjennomførte OPS-prosjektene på vei har ikke vært avhengige av de årlige statsbudsjetter i anleggsfasen, og erfaringen med hensyn til fremdrift har vært positiv.

For jernbane bør prosjektfinansiering vurderes for flere større utbyggingsprosjekter, spesielt for prosjekter som kan tenkes å inngå i et eventuelt fremtidig høyhastighetsnett.

For å utnytte drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler når det planlegges mindre utbedringer over lengre strekninger, foreslår Statens vegvesen at det utvikles nye kontraktsformer. Det er ønskelig å utrede løsninger der entreprenøren får en kontrakt med 10-15 års varighet, og der drift, vedlikehold og utvikling av veien inngår i en helhet.

Fra 2010 må de nye regionene finansiere utbygging av det regionale veinettet gjennom egne prioriteringer av rammetilskuddet. Dette gir utfordringer innenfor de eksisterende rammer og byrådet forutsetter at Staten kompenserer økonomisk for dette gjennom økte rammetilskudd.

Nasjonal transportpolitikk i et regionalisert Norge

Fra 2010 er det forutsatt at de nye regionene overtar eierskap og forvaltning av dagens øvrige riksveinett og tilhørende ferjestrekninger. Den nye ansvarsdelingen vil innebære at det regionale veinettet får en helt annen betydning i den nasjonale transportpolitikken enn dagens fylkesveinett. Dette medfører behov for god samhandling mellom forvaltningsnivåene for at nasjonale mål og hensynet til brukerne skal ivaretas best mulig. Statens vegvesens ansvar for oppfølging av transportpolitiske mål, utvikling av felles standarder samt kunnskapsutvikling og -formidling i veifaglige spørsmål bør fortsette.

Byrådet vil bemerke at det i ettertid har blitt kjent at regjeringen ønsker å redusere omfanget av regionreformen, men opprettholder målet om en desentralisert forvaltning av "øvrig riksvei" fra 2010. Dette innebærer at Oslo kommune overtar ansvaret for bl. a. Østre Aker vei, rv 4 fra Sinsen til Bjørvika, rv 190 Lodalen-Alnabru, ring 1 og 2, rv 160 og rv 168.

Byene

Med de foreslåtte prioriteringene ligger det få nye store prosjekter i de største byene. Jernbaneverket vil blant annet avslutte prosjektene Lysaker-Sandvika tidlig i planperioden. Planlagt dobbeltspor på strekningen Oslo-Ski har ikke fått plass innenfor planrammen. Dette er ikke i tråd med forutsetningene om statlig medvirkning i Oslopakke 3. Arbeidene med utvikling av jernbaneterminalen på Alnabru i Oslo er prioritert høyt, og planlegges foreløpig avsluttet i 2011.

På veisiden er det innenfor økonomisk planramme stor avstand mellom forutsetningene for statlige midler som er lagt til grunn i det lokale arbeidet med Oslopakke 3, og forslaget til prioritering fra Statens vegvesen. Etersom rammen til investeringer er lavere enn dagens nivå som følge av høyere prioritering av vedlikeholdet, mener Statens vegvesen at dette

også får konsekvenser for det nivået Oslo kan forvente å få av statsmidler. Om den økonomiske rammen økes med 20 prosent vil dette gi rom for tilstrekkelige statlige midler på veisiden, og at utbyggingen av dobbeltsporet Oslo–Ski kan startes. Sydhavna i Oslo og Alnabruterminalen er blant navene i norsk godstransport. Dette er også de viktigste punktene for effektiv bruk av skip og jernbane i de intermodale transportkjedene. Sydhavna og Alnabruterminalen må gis muligheter til å kunne ivareta denne nasjonale oppgaven. Byrådet forutsetter at Staten bidrar med de midler som er forutsatt i Oslopakke 3.

Høyhastighetstog

Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet fått utredet hvilket potensial som kan ligge i høyhastighetstog i Norge. Jernbaneverket mener utredningen og øvrig grunnlagsmateriale viser at det er muligheter for å utvikle høyhastighetsbaner i Norge. Det gjenstår mye utredningsarbeid før det er etablert et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag. Jernbaneverket anbefaler å gjennomføre mer detaljerte studier av driftskonsept, kapasitetsstudier og langsiktig behov for integrering av høyhastighet i Oslo-området.

Oppsummering av høringsuttalelsene fra kommunens virksomheter

Samferdselsetaten

Samferdselsetaten er positiv til prioritering av drift, vedlikehold og fornyelse, samt foreslått fokus på sikkerhet, miljø og universell utforming gjennom målrettede tiltak, men er bekymret for forslaget til rammetildeling for Oslo. Samferdselsetaten mener at det er meget uheldig at rammen for øvrige riksveimidler forelås redusert fra 8,5 prosent for innværende periode til 4,6 prosent for neste periode og mener at dagens tildelingskriterier må baseres på trafikkbelastning og ikke bare på folketall og km vei, da Oslo kommune kommer uheldig ut. Samferdselsetaten påpeker at rammene som er foreslått, er betydelig redusert i forhold til det som er forutsatt i Oslopakke 3, noe som er uheldig i forhold til sekkepostene. Samferdselsetaten mener at reduksjonen burde rammet stamveimidlene i stedet. Samferdselsetaten er skeptisk til at potensialet for bompenger tas fullt ut i trafikksterke områder. Dersom nasjonale mål for lokal luftforurensning skal legges til grunn, foreslår Samferdselsetaten å innføre lavutslippssoner. Samferdselsetaten mener det er viktig å bygge dobbeltspor Oslo – Ski i perioden, utvikle effektive ”park and ride” systemer ved jernbanestasjoner hvor trafikkgrunnlaget er størst, samt tilrettelegge for raske og rimelige overganger mellom bil og tog. Samferdselsetaten er positiv til en økning av gods på sjø og bane, samt at det legges opp til stamveitilknytning til Sydhavna og Alnabruterminalen. Veinettet i Groruddalen er tungt belastet og det er viktig at det legges til rette for eget godspor mellom Sydhavna og Alnabruterminalen. Direkte atkomst til Alnabruterminalen fra E6, samt sikringstiltak mot terror, sabotasje og ulykker, må etableres så tidlig som mulig i planperioden. Samferdselsetaten påpeker at videreføring av satsingen på universell utforming vil krev spesialordninger som BRA og belønningsordning hvis Staten opprettholder foreslått investeringsramme. Samferdselsetaten påpeker at det vanskelig å forholde seg til forvaltningsreformen så lenge regionalt nivå ikke er fastsatt. Samferdselsetaten støtter visjonen om trafikksikkerhet og i forbindelse med ITS understreker Samferdselsetaten viktigheten av økt satsing. For å lykkes med alle målsetningene i planforslaget, mener Samferdselsetaten at er det viktig at gjeldende lovgrunnlag, virkemidler og myndighetsutøvelse vurderes på nytt.

Plan- og bygningsetaten

Plan- og bygningsetaten støtter i utgangspunktet en prioritering av drift og vedlikehold, men påpeker at foreslåtte rammer på investering er langt lavere enn hva behovet er. En sterk vekst i befolkningen og i arbeidsplasser tilsier et behov for en offensiv satsing på bedret infrastruktur, spesielt kollektivtrafikken. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski bør igangsettes,

videre bør Staten i større grad engasjere seg i andre viktige prosjekter for å utvikle banesystemet i Oslo og regionen, heriblant trikkeløsning til Fornebu via Fjordbyen, samt utvikling av sentrale kollektivterminaler og knutepunkter i Bjørvika / Oslo S / Bussterminalområdet og på Majorstuen. Plan- og bygningsetaten mener at planforslaget i liten grad følger opp Osloreregionens anbefalinger knyttet til samordnet areal- og transportstrategi, med forsterket knutepunktsutvikling kombinert med forsert utbygging av infrastrukturen på i første omgang jernbane, dernest hovedveinettet. Veipricing, for å dempe biltrafikkveksten er i fornuftig, men ikke tilstrekkelig. Videre viser Plan- og bygningsetaten til at Oslo har gitt rom for utvidelse av havnearealet til 680 dekar, noe som vurderes som tilstrekkelig for å dekke havnas behov i overskuelig framtid.

Oslo Havn KF

Oslo Havn KF har avgitt en foreløpig uttalelse da forslag til høringsuttalelse ikke har vært styrebehandlet. Oslo Havn KF mener at foreliggende planforslag er et skritt i riktig retning mot en helhetlig og integrert plan for alle transportformer og støtter hovedmålene i planforslaget. Videre slutter Oslo Havn KF seg til strategien om å styrke nasjonale havner gjennom statlige virkemidler, samt at stamnetthavnene gis stamveitilknytning. Dersom tilknytningen til Sydhavna blir en del av stamveinettet, mener Oslo Havn KF at forutsetningene om at Oslo Havn KF skal forskuttere byggingen ikke lenger er tilstede.

Ruter AS

Ruter AS har avgitt en høringsuttalelse som ikke er styrebehandlet, eventuelle endringer vil bli ettersendt. Ruter AS mener at planforslaget er konsistent i drøftingen av mål og tiltak og at målrettede tiltak er avhengig av gode analyser. Ruter AS reiser spørsmål om planforslaget kan omtales som nasjonal transportplan. Videre er Ruter AS positiv til etablering av ny samarbeidsarena i Osloområdet og innstilt på å påta seg en nøkkelrolle. Forventet trafikkvekst kan tas kollektiv, hvis rammene til drift og vedlikehold økes med 250 mill pr år. Ruter AS støtter forslaget om prioritering av drift og vedlikehold, men påpeker at en konkurransedyktig kollektivtrafikk også krever investering i infrastruktur og nye togsett. Finansieringsansvaret må være enhetlig og legge opp til samspill, og i den forbindelse nevner Ruter AS låneordninger for materiellinvesteringer, regional innkjøp av lokalt og regionalt togtilbud og overføring av ansvar for jernbanestasjoner fra NSB til Jernbaneverket. Videre støtter Ruter AS prosjektfinansiering og ønsket om å omlegge og videreutvikle belønningsordningen. Ruter AS mener at T-bane, trikke- og bussnettet må utvides ved å nevne en rekke prosjekter, samt at bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken er viktig. Ruter AS foreslår at avgiftene i transportsektoren bør målrettes og foreslår skattefritak for arbeidsgiverbetalte periodekort før skattlegging av fri arbeidsgiverbetalt parkering. Ekspressbusstilbudet bør samordnes med offentlige kollektivtransporttilbudet og etablering av ekspressbussknutepunkter må undergrave ønsket by- og tettstedsutvikling. Ruter anbefaler at sikkerhetsstyringssystemet harmoniseres slik at trafikkslagene likestilles.

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 transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019:

Oslo kommune konstaterer at det ikke er samsvar mellom mål og virkemidler i forslaget til Nasjonal transportplan. Oslo er tilgodsett med meget lav økonomisk ramme i forhold til

innbyggertall og trafikkbelastning, både når det gjelder midler til stamvei, øvrige riksvei og jernbane. Det er avsatt 41 mrd i planperioden. Oslo og Akershus får 3,7 mrd, eller 9% av dette, til tross for at regionen har 23% av landets befolkning.

Oslo og Akershus er en region i sterk vekst. Oslo kommune mener de statlige transportvirkemidlene i langt større grad enn foreslått bør prioriteres i Osloområdet. Etter Oslo kommunes syn viser staten liten forståelse for kompleksiteten som ligger i å løse de utfordringene Oslo står overfor når det gjelder miljø- og fremkommelighetsproblemer. Oslo kommune vil bemerke at potensiell lønnsomhet for bruk av nasjonale ressurser i transportsektoren er større i Osloområdet enn noe annet sted.

Oslo kommune mener Oslopakke 3 må være et minimum for statlig oppfølging. For å kunne gjennomføre en felles strategi og satsing på kollektivtrafikk i Oslo og Akershus, må Oslopakke 3 finansieres og gjennomføres i tråd med forutsetningene som ligger til grunn for vedtakene i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har en økonomisk ramme på 53,4 mrd. kr for perioden 2008-2027, hvorav 12,4 mrd. forutsettes bevilget over statsbudsjettet, 38,9 mrd. bompengemidler og 2,1 mrd. er billettinntekter fra kollektivtrafikken. De forutsatte statlige bevilgningene er en ren fremskrivning av dagens bevilgningsnivå og innebærer ingen reell opptrapping. I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av dobbeltspor Oslo-Ski. I den første delen av Oslopakke 3, mellom 2010 og 2019, forutsettes statlige bevilgninger på 6 mrd. kr, samt fullføring av det utsatte dobbeltsporet Oslo - Ski. Planforslaget, slik det nå foreligger, gir ca 3,7 mrd. kr i statlige veibevilgninger, hvorav 1,7 mrd. til stamveiutbygging, 0,5 mrd. til Bjørvika og ca 1,5 mrd. til øvrig riksveier. Dette representerer en alvorlig underfinansiering av statens andel av Oslopakke 3 på hele 45 prosent, noe som er uakseptabelt for Oslo. Det er heller ikke avsatt midler til bygging av dobbeltspor Oslo - Ski i perioden. Spesifikt savner Oslo kommune statlig finansiering, innenfor planrammen, av Manglerudtunnelen, Fossumdiagonalen og Røatunnelen som er viktige veiprojekter i tidlig Oslopakke 3.

Oslo kommune kan ikke akseptere at bygging av dobbeltspor til Oslo - Ski ikke ligger inne i planperioden, og forutsetter at prosjektet sikres gjennomført innen 2020 i den endelige transportplanen. Hvis ikke dobbeltsporet blir realisert innen 2020, vil dette medføre redusert transportkapasitet i sørkorridoren. Nytt dobbeltspor Oslo - Ski er også en viktig etappe av ny høyhastighetsbane Oslo - Göteborg. Dette er en av de jernbanestrekningene som den tyske konsulentgruppen VWI har vurdert som samfunnsøkonomisk lønnsom. I Göteborg - Oslosamarbeidet arbeides det med å finne løsninger for hvordan strekningen kan bygges ut i hensiktsmessige etapper. For å få til en forsert utbygging av jernbanenettet, støtter Oslo kommune forslaget om prosjektfinansiering.

Etter Oslo kommunes mening må staten øke innsatsen betydelig for å bedre kapasiteten for kollektivtrafikken generelt, og spesielt der staten har direkte ansvar for en hurtigere fremføring av togtrafikken i Osloregionen. Dagens jernbanenett er fullt utnyttet på de trafikkunge strekningene - det er ikke plass til flere tog. Omfattende investeringer er nødvendig for å bedre tilbudet. Spesielt i Osloområdet er det viktig med økt kapasitet og punktlighet. Det er her størstedelen av reiseaktiviteten foregår og her er muligheten for å oppnå samfunnsøkonomiske- og miljøgevinster størst. Driftsproblemer i dette området forplanter seg til togtrafikken i andre deler av landet. Uten en sterk satsing på infrastruktur, togmateriell og togpersonell er det ikke mulig å øke gods- og passasjertransporten på jernbanen. Intercitystrekningene på Østlandet må derfor bygges ut med dobbeltspor og kapasiteten i Oslotunnelen må økes. Dobbeltsporutbygging er også en forutsetning for etablering av høyhastighetsbaner.

Oslo kommune er skeptisk til at innkreving av bompenger forutsettes primært tatt ut i trafikksterke områder. Oslo kommune mener statlige midler også skal tilfalle trafikksterke områder slik at bompengefinansiering kan være et supplement til statlige bevilgninger. Det er uheldig at Oslo skal lide en ekstra belastning fordi det allerede er mye trafikk på våre veier. Oslo kommune mener derfor at staten må ta et større ansvar for finansiering av infrastrukturen i de største byene. Ved å overlate en så stor del av finansieringen av nasjonalt viktige transportinfrastruktur til Oslos egne transportbrukere, fraskriver staten seg sitt ansvar og overfører en uforholdsmessig stor belastning på befolkningen og bedrifter i regionene. Oslo kommune vil minne om at Oslopakke 3 allerede er tuftet på en stor lokalpolitisk handlingsvilje, ved en betydelig forlengelse av pengeinnkreving over bomringen utover den opprinnelige tidsrammen, og økning av bompengesatsene.

Det er positivt at planforslaget tar fatt i etterslepet på drift og vedlikehold. Oslo kommune støtter en slik prioritering. Tilsvarende er det positivt med den økte satsingen på trafiksikkerhet, universell utforming, gang-/sykkelveier, kollektivtiltak og miljø-/servicetiltak. Men Oslo kommune kan ikke godta at denne satsingen går på bekostning av nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og veisiden. Stamveiene gjennom Oslo og på Østlandet har en avgjørende rolle i transporttilbudet regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Innenfor planrammen, er det for Oslos del, kun foreslått satt av midler til rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, stamveinettilknytning til Alnabruterminalen og Sydhavna. En reduksjon i investeringsrammen til strekningsvise tiltak på 50 – 70 prosent sett i forhold til dagens situasjon vil få negative konsekvenser i forhold til mulighetene til å utvikle et moderne og effektivt transportnett. De statlige bevilgningene må økes betraktelig dersom infrastrukturen skal bygges ut til et ønsket nivå i overskuelig fremtid, uten at det skal gå på bekostning av nødvendig vedlikehold.

I forhold til Nasjonal transportplan 2006 - 2015 blir rammen til øvrige riksveier i Oslo for perioden 2010 - 2019 mer enn halvert fra 2 100 mill. 2007- kr til 630 mill. Selv om investeringsrammene til øvrige riksveier blir sterkt redusert for hele landet blir Oslos andel vesentlig redusert i forhold til andre fylker. Oslo kommune har, gjennom Oslopakke 2- midler og alternativ bruk av øvrige riksveimidler, vist sterk vilje til å satse på tilrettelegging for kollektivtrafikk og gange/sykkel. Det er derfor meget uheldig hvis staten reduserer rammetilskuddet for øvrige riksveier.

Fordeling av midlene til fylkene er basert på folketall, veilengde og synlig forfall. Trafikkbelastning, antall kjørefelt og kollektivinfrastruktur med mer, inngår ikke i fordelingsnøkkelen. Etter Oslo kommunes syn er dette en svakhet i fordelingsystemet. Bygging, drift og vedlikehold av veier i byer er vesentlig dyrere enn ellers. Oslo kommune mener staten må ta hensyn til de ovennevnte faktorene i fordeling av riksveimidlene.

Transportetatene mener at dagens belønningsordning bør videreutvikles til et sentralt virkemiddel for transportpolitikken i byområdene. Oslo kommune er positiv til at belønningsordningen videreutvikles til å bli mer forutsigbar og langsiktig og at beløpet økes. Dersom kollektivtransporten skal ta den vesentligste delen av trafikkøkningen, er det nødvendig å ha forutsigbare og langsiktige finansieringsrammer. Når det er sagt, vil Oslo kommune påpeke at rammebevilgningen til kommunen må være det primære inntektsgrunnlaget.

I planforslaget legges det til grunn av øvrige riksveier overføres til de nye regionene fra 2010. Oslo kommune ønsker at dagens grenser og styringsform for kommunen opprettholdes i forbindelse med forvaltningsreformen og at Oslo kommune defineres som egen region. Forutsatt overføringer av nødvendige ressurser og midler kan Oslo kommune overta alle oppgavene som overføres fra statlig nivå til regionene. Samtidig som kravene til standard øker så går budsjettammen for Oslo ned. Det vises i denne sammenheng til

endring av vegloven § 7 i 1995 der det i Ot. prp. nr. 60 (1995-1996) heter: "Problemet gjelder veger som ikke er vedlikeholdt i tilstrekkelig grad, slik at det ansvarsnivå som overtar slike veger påføres store kostnader ved å sette dem i skikkelig stand". Samferdselskomiteen følger opp og uttaler i Inst. O. nr. 14 (1995-1996): "Komiteen er enig i at et forvaltningsnivå, ansvarlig for manglende vedlikehold, ikke skal kunne velte kostnader over på et annet nivå".

I følge høringsbrevet er det sterkt ønskelig med en rask avklaring fra fylkeskommunalt/regionalt nivå om det er ønskelig at Statens vegvesen skal bistå i det faglige grunnarbeidet med å lage handlingsprogram og budsjetter med mer. Etter Oslo kommunes syn, gjenstår mange avklaringer før regionalt nivå kan overta. Inntil videre må ansvaret derfor å ligge hos Statens vegvesen.

Innføring av regionsreformen vil medføre endringer i det nasjonale transportplanarbeidet. Oslo kommune mener utarbeidelsen av handlingsplaner og budsjett må ses i sammenheng med Oslopakke 3 og kravet om økt lokalpolitisk styring av bompengemidlene.

Det er uklart for Oslo kommune hva den bebudede forvaltningsreformen vil bety for dagens nasjonalhavner og de havnene som foreslås som stamnetthavner. En rekke av havnene har et vesentlig større influensområde enn det vertskommunen representerer. I Oslo har omegnsfylkene fått representasjon i havnestyret nettopp fordi Oslo Havn KF har vesentlig betydning utenfor egen kommune. Oslo kommune forutsetter at dette avklares før reformen blir iverksatt.

Oslo kommune støtter forslaget om stamveitilknytning til Sydhavna og Alnabruterminalen. Transporttilknytning til slike nasjonalt viktige transportanlegg er en ren statlig oppgave som ikke bør belastes lokale budsjetttrammer. I planforslaget er det foreslått avsatt statlige midler og bompenger til oppgradering i planperioden. Videre er det i planforslaget forutsatt at Oslo Havn KF skal forskuttere bygging av ny atkomst til Sydhavna. Oslo kommune vil bemerke at det opprinnelige tilbud i 2003 om forskuttering av en riksveitilknytning, ble gitt med forutsetning om en forsert bygging av ny atkomst til Sydhavna, med kostnadsramme på 80 mill., for å sanere havnetrafikk i Ormsundveien innen 2006 dersom det ikke var budsjettmessig rom for prosjektet. Prosjektet ble ikke realisert som forutsatt, og er senere innarbeidet i handlingsplan for gjeldende Nasjonal transportplan. Dersom forslaget om å stamveitilknytning vedtas, mener Oslo kommune at det er urimelig at havnekassen skal forskuttere et allerede innarbeidet prosjekt.

I *Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen* forutsettes det at Alnabruterminalen innenfor det som er dagens terminalområde skal arealeffektiviseres, opprustes miljømessig og gis en estetisk og landskapsmessig standardheving. Arbeidet med regulering av terminalområdet er igangsatt med disse formål. Oslo kommune har også i forbindelse med *Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen* og reguleringsplan for Nyland-syd, vedtatt at det må bygges direkte veiforbindelse fra Alnabruterminalen til E6, fortrinnsvis i tunnel. Denne veiforbindelsen bør komme tidlig i planperioden. På grunn av stor trafikkbelastning i området med tilhørende miljøproblemer og forventet økt godstrafikk, foreslår Oslo kommune at Jernbaneverket ser nærmere på muligheten til å tilrettelegge for et eget godsspor mellom Sydhavna og Alnabruterminalen.

Videre vil Oslo kommune gjøre oppmerksom på behovet for sikringstiltak mot terror, sabotasje og ulykker i forbindelse med terminalene. Etter Oslo kommunes syn er det viktig at transport av farlig gods får en sterkere fokusering i Nasjonal transportplan.

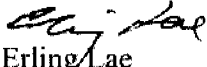
Transportetatene mener Oslo kommune har lagt opp til en uakseptabel reduksjon i havnearealet. Oslo kommune viser til Oslo bystyrets vedtak av 27.02.2008 om Fjorbyplanen, som imøtekommer transportetatenes forventninger knyttet til arealbehovet i Oslo havn.

I følge planforslaget prioriterer Statens vegvesen å legge til rette for et nasjonalt ekspressbussnett som får stadig større betydning for de lange personreisene. Oslo kommune mener det er viktig at staten i denne sammenheng bidrar vesentlig til videreutvikling av bussterminalområdet på Vaterland. Vaterland bussterminalen er ikke bare bussknutepunkt for hovedstadsområdet, men også for busstrafikken i hele Sørøst-Norge.

Utfordringene i forhold til måloppnåelse av nasjonale transportpolitikk er størst i Osloområdet. Dersom sentrale mål skal nås, er det viktig med helhetstenking og samordning på tvers. Oslo kommune mener at det vises lokal vilje til å bygge opp under nasjonale transportpolitiske mål. Areal- og transportstrategien i Oslo kommunes kommuneplan bygger på en kompakt byutvikling og energibesparende transport gjennom blant annet fortetting i knutepunkter, satsing på kollektivtrafikken, gange og sykkel. I den forbindelse viser Oslo kommune til Osloregionens nylige vedtatte strategi for samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen. Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse som omfatter Oslo og 56 andre kommuner i omkringliggende 5 fylker. Strategien legger til grunn en balansert flerkjerneutvikling, behov for en sterkt forsert jernbaneutbygging tilpasset eventuelt videreføring til høyhastighetsbaner, understøttet med bedre lokalt kollektivtilbud og regionalt busstilbud. Oslo kommune mener Nasjonal transportplan i større grad enn i transportetatenes forslag, må følge opp Osloregionens anbefalinger. Oslo kommune mener denne strategien vil dempe kø- og miljøproblemer forårsaket av biltrafikken.

Staten har, i samarbeid med Oslo kommune, et ansvar for å komme frem til et sett av virkemidler som begge parter kan akseptere. Oslo kommune har vedtatt Oslopakke 3. Hensikten med Oslopakke 3 er som kjent, finansiering av forsert utbygging av hovedvei- og kollektivnettet, samt økte midler til drift av kollektivtrafikken. Etter Oslo kommunes mening, er Oslopakke 3 et godt grunnlag for videre samarbeid.

Byrådet, den 27.03.2008


Erling Lae


for Peter N. Myhre

Trykte vedlegg: 1. Forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019

Utrykte vedlegg: 1. Høringsuttalelse fra Samferdselsetaten av 04.02.2008
2. Høringsuttalelse fra Plan- og bygningsetaten av 13.02.2008
3. Høringsuttalelse fra Oslo Havn KF av 04.02.2008
4. Høringsuttalelse fra Ruter AS av 19.02.2008