



Oslo kommune
Byrådsavdeling for miljø og samferdsel

Samferdselsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK. PLS	S.BEH.:
- 2 JUNI 2008	
S.NR. 08/173-194	
ARKIV 412.3	AVSKREVET:

Dato: 30.05.2008

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
200601246-85

Saksbeh.:
Toril P. Borvik, 23461569

Arkivkode:
602

**HØRING AV FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010 - 2019,
OVERSENDELSE AV SAKSPROTOKOLL FRA BYSTYRETS BEHANDLING**

Vi viser til brev av 17.01.2008 fra Sekretariatet for Nasjonal transportplan 2010 -2019 angående høring av transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan, og til brev av 30.04.2008 angående Oslo kommunes høringsuttalelse.

Vedlagt oversendes saksprotokoll fra bystyrets møte 23.04.2008, sak 158, Forslag til Nasjonal transportplan 2010 - 2019 – Oslo kommunes høringsuttalelse – Byrådssak 37 av 27.03.2008, til orientering.

Med hilsen

Jo Frisch
kommunaldirektør

Ivar Sørli
samferdselssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg: Saksprotokoll fra møte 23.04.2008, sak 158

Byrådsavdeling for miljø og
samferdsel

Postadresse:

Rådhuset, 0037 Oslo

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

200601246-83

[200600604]

**Sak 158 Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 - Oslo kommunes
høringsuttalelse - Byrådsak 37 av 27.03.2008**

Sendt til byrådet.

Bystyret har behandlet saken i møte 23/04/2008 sak 158

Habilitet:

Anne Haabeth Rygg (H) ba om å få sin habilitet vurdert, da hun er ansatt som kommunikasjonsjef i NSB Persontog. Bystyret fant Anne Haabeth Rygg habil til å delta ved behandlingen etter en vurdering av forvaltningsloven § 6, 2. ledd.

FORSLAG:

Forslag fremsatt i komiteen:

Forslagene er ordnet avsnittsvis. Nummerering av avsnittene starter med "Oslo kommune konstaterer at det ikke er" som avsnitt 1 osv.

Forslagsstillere: Rina Mariann Hansen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Jøran Kallmyr på vegne av F, Heidi Rømming på vegne av SV og Ingrid Baltzersen på vegne av R.

Forslag fra A, H, SV, V og R:

Nytt avsnitt (før avsnitt 1):

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.

Forslag fra A, SV og R:

Avsnitt 1 strykes.

Forslag fra komiteen:

Tillegg først i avsnitt 1:

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.

Forslag fra A, SV og R:

Avsnitt 2 strykes.

Forslag fra komiteen:

Avsnitt 3: Alternativ til setningen "I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av dobbeltspor Oslo-Ski.":

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.

Forslag fra A og SV:

Avsnitt 3: De to siste setningene strykes.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til avsnitt 4 og 5:

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/Oslotunnelen 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.

Forslag fra A, SV, V og R:

De tre første setningene i avsnitt 6 strykes.

Forslag fra A, SV og R:

Resten av avsnitt 6 strykes.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til tre første setninger i avsnitt 7:

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.

Forslag fra F:

Alternativ til fjerde setning i avsnitt 7:

Oslo kommune kan likevel ikke godta at osv.

Forslag fra A, H, SV, V og R:

Alternativ til fjerde setning i avsnitt 7:

Utover denne satsingen har Oslo kommune også behov for satsing på nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og veisiden.

Forslag fra komiteen:

Nytt avsnitt etter avsnitt 7:

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.

Forslag fra A og SV:

Alternativ til avsnitt 8:

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. Oslo kommune ønsker at avsetningen til disse ubundne midlene skal økes, særlig med sikte å at de skal brukes til kollektiv og miljøtiltak i Oslo.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til andre og tredje setning i avsnitt 10:

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.

Forslag fra A, SV og R:

Alternativ til avsnitt 11:

I planforslaget legges det til grunn av øvrige riksveier overføres til de nye regionene fra 2010. Forutsatt overføringer av nødvendige ressurser og midler kan Oslo kommune overta alle oppgavene som overføres fra statlig nivå til regionene. Kommunen vil imidlertid påpeke i likhet med stortinget at en slik overføring av myndighet ikke må medføre at regionene blir sittende igjen med et stort vedlikeholdsetterslep de ikke har hatt ansvaret for å opparbeide.

Forslag fra H, SV og V:

Tillegg til avsnitt 14:

Oslo kommune mener det i forbindelse med omleggingen må legges til rette for en langt større lokal styring av havnene. I den forbindelse ønsker kommunen at havnenes juridiske særstilling i forhold til øvrige kommunale virksomheter fjernes.

Forslag fra A, F og V:

Tillegg til avsnitt 16:

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 Alnabruområdet kommer på plass, herunder ny tilførselsvei i tunnel mellom terminalområdet og E6, og at det etableres et eget godsspor mellom havna og Alnabruterminalen.

Forslag fra komiteen:

Tillegg til avsnitt 17:

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.

Forslag fra H og SV:

Avsnitt 18 strykes.

Forslag fra H, SV og V:

Alternativ til siste setning i avsnitt 18:

Oslo kommune viser til Oslo bystyres vedtak av 27.02.2008 om Fjordbyplanen som ber

om at reguleringsplanen for Sydhavna legges frem for bystyret. Endelig arealdisponering for Sydhavna vil bli fastlagt i forbindelse med denne saken.

Forslag fra komiteen:

I avsnitt 20 strykes følgende:

I den forbindelse viser Oslo kommune til Osloregionens nylig vedtatte..... osv. ut avsnittet.

Forslag fra A, H, F, SV og V:

Alternativ til alt etter første setning i avsnitt 21:

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.

Forslag fra A, SV, V og R:

Nytt avsnitt:

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.

Forslag fra R til høringsuttalelse fra Oslo kommune:

Frys energibruk og transportomfang på dagens nivå

Nasjonal transportplan (NTP) forutsetter at mobiliteten og transportomfanget skal fortsette å vokse i Norge slik det har gjort siden 1960-tallet. Den tar som utgangspunkt at både biltrafikk og kollektivtransport, samt fly- og båttransport, skal øke med 20-30% fra i dag til 2019.

Denne veksten har i hovedsak vært et gode for de fleste, men det betyr også vekst i ulemper som støy, forurensning, ulykker og energibruk. Ulempene er ofte verst for de svakeste, nemlig de som bor i de rimeligste boligene langs veier og i andre miljøutsatte byområder.

Klimasituasjonen er likevel den viktigste årsaken til at Oslo kommune mener at mobiliteten ikke lenger kan fortsette å vokse. En slik vekst er i strid med FNs klimapanel og i strid med hva Regjeringen selv sier er nødvendig for å løse klimaproblemet. I første omgang må transportarbeidet fryses på dagens nivå, både for personreiser og godstransport, fordi all motorisert transport krever energi. Bare gange og sykling kan vokse uten ulemper. Også kollektivtransporten krever energi, og mer kollektivtransport er ikke miljøvennlig hvis den ikke fører til mindre biltrafikk.

I neste omgang må den mest energikrevende transporten reduseres, som bil- og flytrafikk. Noe av transporten med disse kan overføres til mer miljøvennlig transport. Hvor mye og hvilke transportmidler som bør reduseres mest, må diskuteres som en del av et miljø- og

energiregnskap, der det beregnes hvor mye de ulike transportmidlene bruker og hvordan dette kan reduseres. Reduksjon i internasjonal flytransport må løses i internasjonale fora, der verdenssamfunnet blir enige om tiltak.

Halver biltrafikken i de største byene

I de største byene har biltrafikken blitt ca dobbelt så stor siden 1975. Effekten for klimautslippet har vært at veksten har mer enn veid opp for all satsing på bedre teknologi, redusert bensinforbruk og økt kollektivtilbud. Oslo kommune mener det må være et mål å halvere biltrafikken i de største byene, bare et slikt nivå vil ha en merkbar effekt i forhold til klimautfordringen. Dette nivået må bestemmes etter det omtalte energiregnskap, men halvering kan være et sted å starte. En slik reduksjon vil bety noe redusert mobilitet for de fleste, men noe kan kompenseres med økt kollektivtilbud og noe kan kompenseres ved økt sykling og gange. Det siste gir også betydelig bedre helse for den enkelte.

Halvering av biltrafikken må skje ved en miljøvennlig byutvikling og ved at kapasiteten i veinettet reduseres eller i hvert fall ikke økes. Persontransport gjennom sentrum må reduseres gjennom bilfrie sentrum, veiprising eller kjøprising. Eventuell ledig kapasitet kan benyttes til kollektivfelt eller sykkelveier.

Om de konkrete forslagene

Med dette prinsipielle utgangspunkt mener Oslo kommune følgende om noen av de konkrete forslagene i Nasjonal transportplan:

- Den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan er stor nok, og Oslo kommune støtter økt fokusering på drift og vedlikehold. Økt satsning på jernbane og lokal kollektivtransport løses ved å omfordele midler fra budsjettene til vei- og flytransport.
- Utbygging av høyhastighets jernbaner mellom de største byene bør utredes videre, men forutsetter en reduksjon i flykapasitet mellom de samme byer. Høyhastighetstogene er både energi- og arealkrevende, og hvis det skal bygges ut for både økt jernbane- og flytransport, samt bedre bilveier, vil dette være helt i strid med alle mål om reduserte klimautslipp.
- Gods med jernbane har økt kraftig de siste årene, og jernbanen har i dag ikke ledig kapasitet til at dette skal fortsette. Midler til utbygging må finnes i tråd med første strekpunkt ovenfor, og slik utbygging bør prioriteres foran eventuelle høyhastighetstog.

Om Oslo:

- Oslopakke 3 må stanses eller endres vesentlig. Dette forslaget til utbygging av vei- og kollektivtransport til ca 50 milliarder kr, vil legge til rette for 30 % økt biltrafikk. Det betyr at både vei- og kollektivtrafikken vil fortsette å vokse, som igjen betyr økt energiforbruk og økte utslipp.
- Ett av de viktigste virkemidlene for å oppnå redusert transport med bil er å utvikle byer og tettsteder på en slik måte at behovet for å reise motorisert blir mindre. Kortere avstand mellom bolig og arbeidsplasser, skole, barnehager, handel og fritid. Dette kan oppnås blant annet ved å bygge tettere langs kollektivtilbudet og sentralt der reisemålene ligger samlet.
- Legge restriksjoner på trafikk gjennom indre by gjennom forbud mot privattrafikk eller veiprising/kjøprising.
- I sentrale byområder må parkeringsrestriksjoner brukes for å redusere biltrafikken. Oslo kommune støtter en videre utbygging av Alnabruterminalen, som i dag er en av flaskehalsene for å øke godsmengden med jernbane, på bekostning av flere trailere langs veiene. Eget godsspor fra Sydhavna til terminalen er en del av denne utbyggingen.
- Flere viktige jernbaneprosjekter i Oslo-regionen er ikke inkludert i forslag til NTP. Det viktigste er dobbeltspor Oslo-Ski, som må prioriteres på bekostning av eksempelvis ny

E18 mot vest og andre veiprosjekter.

- Miljøet i Groruddalen må forbedres. Dette gjøres best ved at biltrafikken i Oslo totalt reduseres (halveres), som nevnt over. I tillegg må støy og forurensning langs Trondheimsveien og E6 reduseres, blant annet ved å overføre mer av den gjenværende trafikken til Østre Aker vei, og ved et bedre kollektivtilbud gjennom dalen.

Votering:

Forslag til høringsuttalelse fra R ble forkastet mot 3 stemmer (R).

A, H, SV, V og Rs forslag vedr. nytt avsnitt (før avsnitt 1) ble vedtatt mot 9 stemmer (F).

A, SV og Rs forslag vedr. avsnitt 1 ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

Komiteens forslag vedr. avsnitt 1 ble enstemmig vedtatt.

A, SV og Rs forslag vedr. avsnitt 2 ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

Komiteens forslag vedr. avsnitt 3 ble vedtatt mot 3 stemmer (R).

A og SVs forslag vedr. avsnitt 3 ble forkastet mot 24 stemmer (A og SV).

Komiteens forslag vedr. avsnitt 4 og 5 ble enstemmig vedtatt.

A, SV, V og Rs forslag vedr. avsnitt 6 ble forkastet mot 29 stemmer (A, SV og V).

A, SV og Rs forslag vedr. avsnitt 6 ble forkastet mot 27 stemmer (A, SV og R).

Komiteens forslag vedr. tre første setninger i avsnitt 7 ble enstemmig vedtatt.

Fs forslag, fjerde setning i avsnitt 7, ble forkastet mot 9 stemmer (F).

A, H, SV, V og Rs forslag vedr. fjerde setning i avsnitt 7 ble vedtatt mot 9 stemmer (F).

Komiteens forslag vedr. nytt avsnitt etter avsnitt 7 ble enstemmig vedtatt.

A og SVs forslag vedr. avsnitt 8 ble forkastet mot 24 stemmer (A og SV).

Komiteens forslag vedr. andre og tredje setning i avsnitt 10 ble enstemmig vedtatt.

A, SV og Rs forslag vedr. avsnitt 11 ble forkastet mot 24 stemmer (A og SV).

H, SV og Vs forslag vedr. avsnitt 14 ble forkastet mot 29 stemmer (H, SV, V og KrF).

A, F og Vs forslag vedr. avsnitt 16 ble vedtatt mot 6 stemmer (SV).

Komiteens forslag vedr. avsnitt 17 ble enstemmig vedtatt.

H og SVs forslag vedr. avsnitt 18 ble forkastet mot 27 stemmer (H, SV, R og KrF).

s forslag vedr. siste setning i avsnitt 18 ble forkastet mot 29 stemmer (H, SV, V og KrF).

Komiteens forslag vedr. avsnitt 20 ble enstemmig vedtatt.

A, H, F, SV og Vs forslag vedr. avsnitt 21 ble vedtatt mot 3 stemmer (R).

A, SV, V og Rs forslag vedr. nytt avsnitt ble vedtatt mot 27 stemmer (H, F og KrF).

De avsnittene i byrådets innstilling som ikke ble vedtatt strøket eller endret, ble vedtatt.

R presiserte at de stemte imot avsnittene 1, 5, siste setning i avsnitt 6, avsnitt 7, 8, 20 og 21.

Etter dette er bystyrets vedtak følgende:

Oslo kommune avgir følgende uttalelse til transportetatens 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 etatens 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.

Statsetatens 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 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 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 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/Oslotunnelen 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 fordelingsnøkkelen. 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 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".

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 Alnabruområdet 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.

Oslo bystyres sekretariat, den 25. april 2008



Jan Frode Jakobsen

**Sak 48 Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 - Oslo kommunes
høringsuttalelse - Byrådsak 37 av 27.03.2008**

Sendt til bystyret

Samferdsels- og miljøkomiteen har behandlet saken i møte 23/04/2008 sak 48

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:

Rune Gerhardsen (A), Jøran André Kallmyr (F), Rina Mariann Hansen (A), Yasmin Mujahid (A), Annelise Høegh (H), Eivind Heløe (H), Øystein Sundelin (H), Terje Lauritzen (F), Heidi Rømming (SV), Ingrid Baltzersen (R), Audun Rødningsby (V)

Dokumenter innkommet:

- Notat nr. 20/2006 av 24.03.2006 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Oversendelse av retningslinjer. (200600604-1)
- Notat nr. 119/2006 av 16.11.2006 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Oversendelse av Transportetatens utredninger om stamnettets utvikling frem mot 2040. (200600604-2)
- Notat nr. 33/2007 av 23.03.2007 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Oversendelse av byanalyse for Oslo og Akershus. (200600604-3)
- Notat nr. 42/2007 av 27.03.2007 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Transportetatens utredninger om stamnettets utvikling, høringsuttalelse. (200600604-4)
- Notat nr. 43/2007 av 27.03.2007 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Rapport om organisering av stasjons- og godsterminalfunksjon i det nasjonale jernbanenettet, høringsuttalelse. (200400604-5)
- Notat nr. 65/2007 av 24.04.2007 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Byanalyse for Oslo og Akershus, høringsuttalelse. (200600604-6)
- Notat nr. 8/2008 av 10.01.2008 fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Forslag til Nasjonal transportplan – orientering om status. (200600604-7)
- Notat nr. 12/2008 av 04.02.2008 fra fra byråd for miljø- og samferdsel, Peter N. Myhre – Høring av Transportetatens forslag. (200600604-8)
- Brev av 07.03.2008 fra Bydel Nordstrand – Uttalelse (200600604-9)
- Skriv mottatt 14.03.2008 fra Kollektivkampanjen – Innspill (200600604-10)
- Brev av 14.03.2008 fra NHO Oslo og Akershus – Synspunkter (200600604-11)
- Notat nr. 44/2008 av 10.04.2008 fra byråd for miljø og samferdsel, Peter N. Myhre - Oversendelse av høringsuttalelse fra Havnestyret angående utkast til Nasjonal transportplan 2010-2019. (200600604-15)
- Notat nr. 45/2008 av 10.04.2008 fra byråd for miljø og samferdsel, Peter N. Myhre - Høringsuttalelse fra NHO angående utkast til Nasjonal transportplan 2010 - 2019. (200600604-16)

- Brev av 18.04.2008 fra LO i Oslo – Innspill vedr. Nasjonal Transportplan (200600604-17)

FORSLAG:

Forslagene er ordnet avsnittsvis. Nummerering av avsnittene starter med "Oslo kommune konstaterer at det ikke er" som avsnitt 1 osv.

Forslagsstillere: Rina Mariann Hansen på vegne av A, Annelise Høegh på vegne av H, Jøran Kallmyr på vegne av F, Heidi Rømning på vegne av SV og Ingrid Baltzersen på vegne av R.

Forslag fra A, H, SV, V og R:

Nytt avsnitt (før avsnitt 1):

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 etatens 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.

Forslag fra A, SV og R:

Avsnitt 1 strykes.

Forslag fra komiteen:

Tillegg først i avsnitt 1:

Statsetatens 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.

Forslag fra A, SV og R:

Avsnitt 2 strykes.

Forslag fra komiteen:

Avsnitt 3: Alternativ til setningen "I tillegg forutsetter Oslopakke 3 utbygging av dobbeltspor Oslo-Ski.":

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.

Forslag fra A og SV:

Avsnitt 3: De to siste setningene strykes.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til avsnitt 4 og 5:

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/Oslotunnelen 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.

Forslag fra A, SV, V og R:

De tre første setningene i avsnitt 6 strykes.

Forslag fra A, SV og R:

Resten av avsnitt 6 strykes.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til tre første setninger i avsnitt 7:

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.

Forslag fra F:

Alternativ til fjerde setning i avsnitt 7:

Oslo kommune kan likevel ikke godta at osv.

Forslag fra A, H, SV, V og R:

Alternativ til fjerde setning i avsnitt 7:

Utover denne satsingen har Oslo kommune også behov for satsing på nødvendige strekningsvise investeringer på jernbane- og veisiden.

Forslag fra komiteen:

Nytt avsnitt etter avsnitt 7:

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 transportetatenes forslag i NTP på dette området.

Forslag fra A og SV:

Alternativ til avsnitt 8:

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. Oslo kommune ønsker at avsetningen til disse ubundne midlene skal økes, særlig med sikte

å at de skal brukes til kollektiv og miljøtiltak i Oslo.

Forslag fra komiteen:

Alternativ til andre og tredje setning i avsnitt 10:

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.

Forslag fra A, SV og R:

Alternativ til avsnitt 11:

I planforslaget legges det til grunn av øvrige riksveier overføres til de nye regionene fra 2010. Forutsatt overføringer av nødvendige ressurser og midler kan Oslo kommune overta alle oppgavene som overføres fra statlig nivå til regionene. Kommunen vil imidlertid påpeke i likhet med stortinget at en slik overføring av myndighet ikke må medføre at regionene blir sittende igjen med et stort vedlikeholdsetterslep de ikke har hatt ansvaret for å opparbeide.

Forslag fra H, SV og V:

Tillegg til avsnitt 14:

Oslo kommune mener det i forbindelse med omleggingen må legges til rette for en langt større lokal styring av havnene. I den forbindelse ønsker kommunen at havnenes juridiske særstilling i forhold til øvrige kommunale virksomheter fjernes.

Forslag fra A, F og V:

Tillegg til avsnitt 16:

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 Alnabruområdet kommer på plass, herunder ny tilførselsvei i tunnel mellom terminalområdet og E6, og at det etableres et eget godsspor mellom havna og Alnabruterminalen.

Forslag fra komiteen:

Tillegg til avsnitt 17:

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.

Forslag fra H og SV:

Avsnitt 18 strykes.

Forslag fra H, SV og V:

Alternativ til siste setning i avsnitt 18:

Oslo kommune viser til Oslo bystyres vedtak av 27.02.2008 om Fjordbyplanen som ber om at reguleringsplanen for Sydhavna legges frem for bystyret. Endelig arealdisponering for Sydhavna vil bli fastlagt i forbindelse med denne saken.

Forslag fra komiteen:

I avsnitt 20 strykes følgende:

I den forbindelse viser Oslo kommune til Osloregionens nylig vedtatte..... osv. ut avsnittet.

Forslag fra A, H, F, SV og V:

Alternativ til alt etter første setning i avsnitt 21:

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.

Forslag fra A, SV, V og R:

Nytt avsnitt:

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.

Forslag fra R til høringsuttalelse fra Oslo kommune:

Frys energibruk og transportomfang på dagens nivå

Nasjonal transportplan (NTP) forutsetter at mobiliteten og transportomfanget skal fortsette å vokse i Norge slik det har gjort siden 1960-tallet. Den tar som utgangspunkt at både biltrafikk og kollektivtransport, samt fly- og båttransport, skal øke med 20-30% fra i dag til 2019.

Denne veksten har i hovedsak vært et gode for de fleste, men det betyr også vekst i ulemper som støy, forurensning, ulykker og energibruk. Ulempene er ofte verst for de svakeste, nemlig de som bor i de rimeligste boligene langs veier og i andre

miljøutsatte byområder.

Klimasituasjonen er likevel den viktigste årsaken til at Oslo kommune mener at mobiliteten ikke lenger kan fortsette å vokse. En slik vekst er i strid med FNs klimapanel og i strid med hva Regjeringen selv sier er nødvendig for å løse klimaproblemet. I første omgang må transportarbeidet fryses på dagens nivå, både for personreiser og godstransport, fordi all motorisert transport krever energi. Bare gange og sykling kan vokse uten ulemper. Også kollektivtransporten krever energi, og mer kollektivtransport er ikke miljøvennlig hvis den ikke fører til mindre biltrafikk.

I neste omgang må den mest energikrevende transporten reduseres, som bil- og flytrafikk. Noe av transporten med disse kan overføres til mer miljøvennlig transport. Hvor mye og hvilke transportmidler som bør reduseres mest, må diskuteres som en del av et miljø- og energiregnskap, der det beregnes hvor mye de ulike transportmidlene bruker og hvordan dette kan reduseres. Reduksjon i internasjonal flytransport må løses i internasjonale fora, der verdenssamfunnet blir enige om tiltak.

Halver biltrafikken i de største byene

I de største byene har biltrafikken blitt ca dobbelt så stor siden 1975. Effekten for klimautslippet har vært at veksten har mer enn veid opp for all satsing på bedre teknologi, redusert bensinforbruk og økt kollektivtilbud. Oslo kommune mener det må være et mål å halvere biltrafikken i de største byene, bare et slikt nivå vil ha en merkbar effekt i forhold til klimautfordringen. Dette nivået må bestemmes etter det omtalte energiregnskap, men halvering kan være et sted å starte. En slik reduksjon vil bety noe redusert mobilitet for de fleste, men noe kan kompenseres med økt kollektivtilbud og noe kan kompenseres ved økt sykling og gange. Det siste gir også betydelig bedre helse for den enkelte.

Halvering av biltrafikken må skje ved en miljøvennlig byutvikling og ved at kapasiteten i veinettet reduseres eller i hvert fall ikke økes. Persontransport gjennom sentrum må reduseres gjennom bilfrie sentrum, veiprising eller kjøprising. Eventuell ledig kapasitet kan benyttes til kollektivfelt eller sykkelveier.

Om de konkrete forslagene

Med dette prinsipielle utgangspunkt mener Oslo kommune følgende om noen av de konkrete forslagene i Nasjonal transportplan:

- Den økonomiske rammen for Nasjonal transportplan er stor nok, og Oslo kommune støtter økt fokusering på drift og vedlikehold. Økt satsning på jernbane og lokal kollektivtransport løses ved å omfordele midler fra budsjettene til vei- og flytransport.

- Utbygging av høyhastighets jernbaner mellom de største byene bør utredes videre, men forutsetter en reduksjon i flykapasitet mellom de samme byer.

Høyhastighetstogene er både energi- og arealkrevende, og hvis det skal bygges ut for både økt jernbane- og flytransport, samt bedre bilveier, vil dette være helt i strid med alle mål om reduserte klimautslipp.

- Gods med jernbane har økt kraftig de siste årene, og jernbanen har i dag ikke ledig kapasitet til at dette skal fortsette. Midler til utbygging må finnes i tråd med første strekpunkt ovenfor, og slik utbygging bør prioriteres foran eventuelle høyhastighetstog.

Om Oslo:

- Oslopakke 3 må stanses eller endres vesentlig. Dette forslaget til utbygging av vei- og kollektivtransport til ca 50 milliarder kr, vil legge til rette for 30% økt biltrafikk. Det betyr at både vei- og kollektivtrafikken vil fortsette å vokse, som igjen betyr økt energiforbruk og økte utslipp.
- Ett av de viktigste virkemidlene for å oppnå redusert transport med bil er å utvikle byer og tettsteder på en slik måte at behovet for å reise motorisert blir mindre. Kortere avstand mellom bolig og arbeidsplasser, skole, barnehager, handel og fritid. Dette kan oppnås blant annet ved å bygge tettere langs kollektivtilbudet og sentralt der reisemålene ligger samlet.
- Legge restriksjoner på trafikk gjennom indre by gjennom forbud mot privattrafikk eller veiprising/køprising.
- I sentrale byområder må parkeringsrestriksjoner brukes for å redusere biltrafikken. Oslo kommune støtter en videre utbygging av Alnabruterminalen, som i dag er en av flaskehalsene for å øke godsmengden med jernbane, på bekostning av flere trailere langs veiene. Eget godsspor fra Sydhavna til terminalen er en del av denne utbyggingen.
- Flere viktige jernbaneprosjekter i Oslo-regionen er ikke inkludert i forslag til NTP. Det viktigste er dobbeltspor Oslo-Ski, som må prioriteres på bekostning av eksempelvis ny E18 mot vest og andre veiprosjekter.
- Miljøet i Groruddalen må forbedres. Dette gjøres best ved at biltrafikken i Oslo totalt reduseres (halveres), som nevnt over. I tillegg må støy og forurensning langs Trondheimsveien og E6 reduseres, blant annet ved å overføre mer av den gjenværende trafikken til Østre Aker vei, og ved et bedre kollektivtilbud gjennom dalen.

Votering:

Forslag til høringsuttalelse fra R fikk 1 stemme (R).

Forslag fra A, H, SV, V og R vedr. nytt avsnitt (før avsnitt 1) ble tiltrådt mot 2 stemmer (F).

Forslag fra A, SV og R vedr. avsnitt 1 fikk 5 stemmer (A, SV og R).

Forslag fra komiteen ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra A, SV og R vedr. avsnitt 2 fikk 5 stemmer (A, SV og R).

Forslag fra komiteen vedr. avsnitt 3 ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra A og SV vedr. avsnitt 3 fikk 4 stemmer (A og SV).

Forslag fra komiteen vedr. avsnitt 4 og 5 ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra A, SV, V og R vedr. avsnitt 6 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F).

Forslag fra A, SV og R vedr. avsnitt 6 fikk 5 stemmer (A, SV og R).

Forslag fra komiteen vedr. tre første setninger i avsnitt 7 ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra F fjerde setning i avsnitt 7 fikk 2 stemmer.

Forslag fra A, H, SV, V og R vedr. fjerde setning i avsnitt 7 ble tiltrådt mot 2 stemmer (F).

Forslag fra komiteen vedr. nytt avsnitt etter avsnitt 7 ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra A og SV vedr. avsnitt 8 fikk 4 stemmer (A og SV).

Forslag fra komiteen vedr. andre og tredje setning i avsnitt 10 ble enstemmig tiltrådt.

Forslag fra A, SV og R vedr. avsnitt 11 fikk 5 stemmer (A, SV og R).

Forslag fra H, SV og V vedr. avsnitt 14 ble tiltrådt mot 5 stemmer (A, SV og R).

Forslag fra A, F og V vedr. avsnitt 16 ble tiltrådt mot 5 stemmer (H, SV, R).

Forslag fra komiteen vedr. avsnitt 17 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag fra H og SV vedr. avsnitt 18 fikk 4 stemmer (H og SV).
Forslag fra H, SV og V vedr. siste setning i avsnitt 18 fikk 4 stemmer (H, SV og V).
Forslag fra komiteen vedr. avsnitt 20 ble enstemmig tiltrådt.
Forslag fra A, H, F, SV og V vedr. avsnitt 21 ble tiltrådt mot 1 stemme (R).
Forslag fra A, SV, V og R vedr. nytt avsnitt ble tiltrådt mot 5 stemmer (H og F).
For øvrig ble byrådets innstilling enstemmig vedtatt.

Etter dette er samferdsels- og miljøkomiteens innstilling:

Oslo kommune avgir følgende uttalelse til transportetatens 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 etatens 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.

Statsetatens 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 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.

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/Oslotunnelen 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 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 hovedsykkelveinet 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/syssel. 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, 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".

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 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 Alnabruområdet 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.

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.

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.

Oslo bystyres sekretariat, den 23. april 2008


Arne Berge

[200600604]

**Sak 46 Forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 - Oslo kommunes
høringsuttalelse - Byrådsak 37 av 27.03.2008**

Sendt til samferdsels- og miljøkomiteen.

Samferdsels- og miljøkomiteen har behandlet saken i møte 09/04/2008 sak 46

Følgende representanter deltok under behandlingen av saken:


Rune Gerhardsen (A), Jøran André Kallmyr (F), Yasmin Mujahid (A), Eivind Heløe (H), Terje Lauritzen (F), Heidi Rømming (SV), (R) Jon Nordenson (A), Bjarne Ødegaard (H), Morten N. Bakke (H), Audun Rødningsby (V), Helene Heger Voldner (R)

Dokumenter innkommet:

- Brev av 07.03.2008 fra Bydel Nordstrand – Uttalelse (200600604-9)
- Skriv mottatt 14.03.2008 fra Kollektivkampanjen – Innspill (200600604-10)
- Brev av 14.03.2008 fra NHO Oslo og Akershus – Synspunkter (200600604-11)

Saken ligger til fortsatt behandling i komiteen.

Oslo bystyres sekretariat, den 10. april 2008


Arne Berge