

NATURVERNFORBUNDETS ALTERNATIVE PLAN FOR TRANSPORT I OSLO-REGIONEN

INNSPILL TIL FORHANDLINGENE OM NY REVIDERT OSLOPAKKE 3



Illustrasjon: Ruter AS



Naturvernforbundet
i Oslo og Akershus

Naturvernforbundet
100 år 
1914-2014

1. INNLEDNING

Oslopakke 3 er en finansieringsplan for utbygging av kollektivtransport og veinett i Oslo og Akershus. Den opprinnelige Oslopakke 3 er et kompromiss fra 2006, og det er den reviderte avtalen fra 2012 som fortsatt er gyldig.ⁱ Oslopakke 3 skal etter planen reforhandles i 2016. Dette notatet er Naturvernforbundets innspill til reforhandlingene, basert på den kunnskapen vi i dag har.¹ Vi forutsetter at den reviderte avtalen vil ha 20 års varighet, fra 2017 til 2036.

Vi legger til grunn at klimaforlikets mål om nullvekst i personbiltrafikken skal innfrisⁱⁱ, noe som også er slått fast i både Oslos og Akershus' klimapolitikk og i andre styrende dokumenter.ⁱⁱⁱ Vi forutsetter også at det må føres en transportpolitikk som innfrir grenseverdiene for luftkvalitet. Vi er kjent med at tiltaksutredningen for Oslo og Bærum^{iv} har presentert et sett virkemidler som er nødvendige for å innfri grenseverdiene, som forutsetter en trafikkreduksjon på nær 20 prosent, i tillegg til betydelige teknologiske forbedringer.

Naturvernforbundets innspill må ikke betraktes som den ideelle planen, sett fra et miljøståsted. Vi trekker opp hovedlinjer som det bør være mulig å få politisk flertall for. Innspillet må kombineres med en offensiv politikk på blant annet arealbruk, parkering, disponering av veiarealer og statlig jernbanesatsing.

¹ I dette notatet har vi sett bort fra tidligere akkumulert gjeld i Oslopakke 3 samt finanskostnader. Hvordan dette skal dekkes inn, kan vurderes i en eventuell seinere versjon av notatet.

2. NATURVERNFORBUNDETS FORSLAG

Naturvernforbundets alternative forslag til Oslopakke 3 innebærer i hovedtrekk at:

- Kollektivtilbudet bygges ut, i tråd med Ruters strategidokument M2016. Det er viktig at banenettet gjennom Oslo får økt kapasitet og robusthet, som skissert i konseptvalgutredningen for Oslo-navet^v
- Det blir kraftig sykkelsatsing i Akershus og Oslo
- Det bygges ingen sammenhengende, ny E 18 Asker–Oslo, men det gjennomføres omfattende kollektiv-, sykkel-, nærmiljø- og byutviklingstiltak, som kan bety nybygd E 18 på kortere strekninger
- Finansieringsopplegget innrettes slik at det i sterkere grad bidrar til trafikkreduksjon og miljøforbedring. Det trengs en kombinasjon av statlige og lokale bidrag. Total bompengebelastning i regionen vil være på om lag samme nivå som om E 18 skulle vært bygd etter gjeldende planer

Naturvernforbundets forslag viser at det er mulig å omprioritere ressurser vekk fra storutbygging av motorvei og over til kollektiv-, sykkel-, nærmiljø- og byutviklingstiltak.

NYE BANELØSNINGER

Revidert avtale fra 2012 inneholder 500 millioner kroner til ny T-banetunnel i Oslo. Prosjektet er svært viktig for å kunne forbedre tilbudet til T-banen også på nye baner mot øst og vest, men avsatt beløp er altfor lavt. Behovet er nå estimert til 16 milliarder kroner. En ny T-banetunnel vil gi et mer robust transporttilbud og betydelig økt kapasitet, slik at vi kan takle en befolkningsvekst uten vekst i biltrafikken. Dette prosjektet må derfor få høy prioritet. Sammen med andre tiltak vil utbygging av T-banen kunne legge grunnlag for en reell trafikkreduksjon og betydelige miljøforbedringer.

Vi forutsetter videre at øvrige tiltak i Ruters strategidokument M2016, som beløper seg til rundt 60 milliarder kroner, gjennomføres. Det betyr blant annet bygging av Fornebubanen, modernisering og utbygging av trikkenettet samt betydelig bussatsing. Ruter foreslår at Furusetbanen forlenges til Visperud, og at det etableres en bane- eller superbussløsning til det ennå uutbygde området Gjersrud/Stensrud. Vi mener at det fortsatt må anses som aktuelt å forlenge Furusetbanen helt til Ahus. Når det gjelder Gjersrud/Stensrud, mener vi at boligutbygging i dette området bør legges på is, og at det i første omgang heller bør bygges flere boliger langs eksisterende banenett, ikke minst i vest, der det er betydelig potensial for fortetting og ledig kapasitet i kollektivsystemet. Dersom det på lang sikt skulle vise seg nødvendig å bygge ut Gjersrud/Stensrud, må det etableres en baneløsning med attraktive reisetider og høy kapasitet, som er i drift fra dag én.

Vi legger til grunn at kapasiteten for jernbanen gjennom Oslo økes betydelig. Løsningene som drøftes i konseptvalgutredningen for Oslo-navet, virker interessante og nødvendige. Mens utbygging av T-banekapasiteten gjennom Oslo er viktig for å løse trafikk- og miljøutfordringene i Oslo-området, er økt kapasitet og nye reisemuligheter for jernbanen viktig for de lengre reisene, som står

for et stort transportarbeid, samt for nasjonal godstransport. Vi forutsetter at utbygging av jernbanen fortsatt skal finansieres 100 prosent av staten og legger derfor ikke inn penger til dette i vår alternative Oslopakke 3.

KRAFTIG SYKKELSATSING

Økt bruk av sykkel framfor privatbil er et viktig miljøtiltak. Behovet for bedre tilrettelegging for sykkel er stort i både Akershus og Oslo, for å kunne gi folk reell frihet til å velge miljøriktig og effektiv transport. Naturvernforbundet mener at midlene avsatt til dette i revidert avtale fra 2012 er altfor små. For Akershus er det gjennomført en studie som viser at bygging av de prioriterte gangveiene og sykkelveien vil kreve 2,3 milliarder kroner, men det totale behovet er langt større.^{vi} Oslos ferske sykkelplan anslår at første fase av utbygging (fram til 2025) vil koste 4,3 milliarder kroner, men at det er et ytterligere langsiktig behov på 9 milliarder kroner.^{vii} Vi setter derfor av 15 milliarder kroner til tiltak for sykkel og gange i løpet av 20-årsperioden. I tillegg til dette kommer etablering av ekspress-sykkelvei Asker–Oslo (se omtalen av E 18).

NY LØSNING FOR E 18 OSLO–ASKER

Utfordringen er å redusere lokale miljøproblemer som dagens vei skaper, uten at det gir økt trafikk og dermed større miljøbelastning og mer kø på tilstøtende veinett. Den vedtatte løsningen for E 18 innebærer økt kapasitet på veinettet inn mot Oslo. Økt veikapasitet vil ikke løse køutfordringene på veien, sett i et lengre tidsperspektiv. Det er også viktig å begrense ressursbruken på E 18, slik at mer av penger, arbeidskraft og maskiner kan brukes på de tunge og høyst nødvendige kollektivinvesteringene i regionen, for å løse trafikkutfordringene på både kort og lang sikt.

Framfor at det bygges en ny, sammenhengende E 18 med økt veikapasitet, ønsker Naturvernforbundet at det settes av 15 milliarder kroner til strekningen fra Asker til Filipstad, som målrettes til følgende:

- «Byutviklingspakker» for Asker, Sandvika og Filipstad/Frognerstranda, som gir rom for miljøtunneler, miljølokk og/eller andre omfattende grep som gjør at tettstedene og grønne områder kan utvikles uten at E 18 er en stor barriere
- Omfattende miljøtiltak langs eksisterende E 18 også utenom Asker, Sandvika og Filipstad/Frognerstranda, i form av blant annet støyskjerming og eventuelt frikjøp av eiendommer
- Ny ekspress-sykkelvei langs E 18 på hele strekningen

I tillegg etableres det sammenhengende bussfelt på eksisterende veiareal, også i vestgående retning. Det bør også iverksettes en prøveordning der ett felt i hver retning reserveres elbiler², øvrige personbiler med minst tre personer om bord samt alle næringstransporter. Det må også legges bedre til rette for bussmating til stasjoner som Asker, Sandvika, Høvik, Stabekk og Lysaker.

ØVRIGE VEITILTAK

For å dekke finansiering av andre veiprosjekter og mindre tiltak på veinettet (sekkeposter) setter vi av ytterligere 15 milliarder kroner, utover de 15 milliarder kronene til E 18. Vi legger til grunn at midlene ikke brukes på kapasitetsøkende veiutbygginger, men primært til miljøforbedrende tiltak.

² Gjeldende ordning der det kreves minst to personer i hver elbil for å kunne benytte kollektivfeltet i rush, bør vurderes videreført som krav for elbiler som skal bruke dette feltet for samkjøring, næringstransporter og elbiler.

FINANSIERINGSOPPLEGG

For å gjøre det oversiktlig legger vi alle kollektiv- og veiinvesteringer inn i Oslopakke 3, også E 18. Totalt finansieringsbehov for perioden 2017–2036 blir på 125 milliarder kroner.³ Vi forutsetter at staten dekker 50 prosent av kollektivinvesteringene (omtalt som «Ruter-prosjekter») og investeringene for sykling og gange. Videre legger vi til grunn at staten dekker 30 prosent av veiinvesteringene, og at bidraget fra Akershus fylkeskommune og Oslo kommune videreføres med 12,5 milliarder kroner totalt. Trafikantbetaling på vei (bompenger) må bidra med resten, som beløper seg til 66,0 milliarder kroner. Det tilsvarer om lag 3,3 milliarder kroner årlig.

Til sammenlikning legger handlingsprogrammet for perioden 2016–2019 opp til at det skal kreves inn bompenger på 2,1 milliarder kroner årlig i gjennomsnitt.^{viii} Skulle E 18 vært realisert etter gjeldende planer, må det tas inn nær 24 milliarder kroner ekstra i bompenger, som fordelt på 20 år gir vel 1,1 milliarder kroner i ekstra bompengebelastning. Det betyr at vårt opplegg vil kreve om lag samme omfang av bompenger i regionen som om E 18 skulle vært bygd ut etter gjeldende planer.⁴

I vårt opplegg kan imidlertid innkreving av bompengene spres mer, slik at det blir økt innkreving i alle korridorene og i Oslo by, ikke primært i Vestkorridoren. Vi mener det er riktig at det etter hvert innføres et mer intelligent innkrevingsystem med flere betalingssnitt og tidsdifferensierte satser, der bompengene sammen med parkeringsrestriksjoner og bedre kollektivtilbud utformes med tanke på å redusere biltrafikken og oppnå miljøforbedringer. Elbiler bør ikke fritas, men kan få noe lavere satser, og det bør være ekstra avgift for dieselskjøretøy som gir høy lokal luftforurensing.

Ruters kollektivtilbud driftes primært med midler fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, men får også noen midler fra bomringen og andre kilder. Dette er et viktig supplement, og vi foreslår at det settes av 1 milliard kroner årlig fra bompengene til drift av kollektivtilbudet, noe som er om lag 35 prosent mer enn i dag. Videre forutsetter vi at staten fortsatt finansierer investeringer i og drift av jernbanenettet og drift av togtilbudet i regionen, som holdes utenom Oslopakke 3.

Statens bidrag inn i Oslopakke 3 samt jernbaneutbygging bør avtales gjennom en bymiljøavtale, der kommunene samtidig forplikter seg til en miljøriktig arealpolitikk som bygger opp om kollektiv- og sykkelinvesteringene, og til å forsterke bruken av virkemidler som begrenser biltrafikken.

Prosjekter	Sum kostnader	Statlige bidrag	Restbehov	Bompenger	Kommunale bidrag
«Ruter-prosjekter»	60,0	30,0	30,0		
Sykkeltiltak	15,0	7,5	7,5		
E 18 Asker–Oslo	15,0	4,5	10,5		
Øvrige veitiltak	15,0	4,5	10,5		
Drift av kollektivtransport	20,0	0,0	20,0		
Sum	125,0	46,5		66,0	12,5
Årlige bidrag (gjennomsnitt)		2,3		3,3	0,6

Tabell: Finansieringsopplegg 2017–2036, milliarder kroner, sum Oslo og Akershus³

³ I tillegg kommer et behov for å nedbetale akkumulert gjeld i Oslopakke 3 som ved utgangen av 2016 vil være på vel 5 milliarder kroner, samt rentekostnader for dette og nye prosjekter. Dette har vi ikke lagt inn i finansieringsopplegget.

⁴ Gitt at dagens bompengenivå videreføres, pluss at staten dekker 30 prosent av en total kostnad på 45 milliarder kroner for E 18 Asker–Filipstad, fratrukket de om lag 9 milliarder kronene som i revidert avtale er forutsatt gjennom Oslopakke 3. Rentekostnader kommer i tillegg. Bompengesatsene i vårt opplegg vil imidlertid bli noe høyere, da vi forutsetter en reduksjon i biltrafikken.

REFERANSER

ⁱ Oslopakke 3, revidert avtale fra 2012:

http://www.vegvesen.no/attachment/341947/binary/594228?fast_title=Revidert+avtale+Oslopakke+3+mai+2012.pdf

ⁱⁱ Meld. St. nr. 21 (2011–2012): <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/?ch=6>

ⁱⁱⁱ Høringsforslag, regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus:

<http://plansamarbeidet.no/filetype/horingsforslag/>

^{iv} Tiltaksutredning for luftkvalitet i Oslo og Bærum 2015–2020:

http://www.luftkvalitet.info/Libraries/Rapporter/Tiltaksutredning_for_luftkvalitet_i_Oslo_og_B%C3%A6rum_2010-2015.sflb.ashx

^v Ruters strategidokument «M2016 – Fra dagens kollektivtrafikk til morgendagens mobilitetsløsninger»:

<https://ruter.no/om-ruter/rapporter-planer-prosjekter/M2016/>

Konseptvalgutredning for Oslo-navet: <http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Skal-utrede-nye-tunneler-i-Oslo/Nyheter/en-nodvendig-satsing-for-kollektivtrafikken-i-hovedstadsområdet/>

^{vi} Rapporten «Trygging av skoleveger»: http://www.akershus.no/nyheter/?article_id=202717

^{vii} Oslos sykkelstrategi (side 12):

http://www.sykkelby.no/planer_strategier/14114/Oslo_sykkelstrategi_23_september_interaktiv.pdf

^{viii} Handlingsprogram for Oslopakke 3 2016–2019:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/oslopakke3/Handlingsprogram+2014-2017>

Oslo, 1. september 2015

Naturvernforbundet, Mariboegs gate 8, 0183 Oslo, e-post: naturvern@naturvernforbundet.no, www.naturvernforbundet.no. Kontaktperson: Holger Schlaupitz, e-post: hs@naturvernforbundet.no

Naturvernforbundet i Oslo og Akershus, Maridalsveien 120, 0461 Oslo, e-post: noa@noa.no, www.noa.no