

Oslo, 5. mars 2008

Statens vegvesen  
Region øst  
Postboks 1010 Skurva  
2605 LILLEHAMMER

### **OSLOPAKKE 3: HOVEDVEGUTBYGGINGENE ER MILJØSKADELIG ØNSKETENKING – SATS PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT OG SYKKEL!**

Norges Naturvernforbund og Naturvernforbundet i Oslo og Akershus viser til høring av konseptvalgutredningen for Oslopakke 3 (O3) og avgir herved en felles uttalelse.

#### **Hovedbudskap**

Å gå inn for en politikk som ikke stopper veksten i biltrafikken inn til Oslo, er en fullstendig uakseptabel politikk – ut fra miljøhensyn, trafikkhensyn og bruk av knappe offentlige ressurser. I 2006 sto vegtrafikken for 58 prosent av alle klimagassutslipp i Oslo og Akershus, mens vegtrafikkens utslippsvekst i samme område har vært på 37 prosent i perioden 1991–2006.<sup>1</sup> I tillegg kommer belastninger i form av støy og dårlig luft og større areal til bilbruk.

FNs klimapanel antyder at verdens totale klimagassutslipp må reduseres med 50–85 prosent innen 2050, og at utslippstoppen må være nådd innen 2015. For at fattige deler av verden skal få øke sin materielle levestandard, kan dette bety at den vestlige verden må redusere sine utslipp med mer enn 90 prosent. Andre miljømål og -forpliktelser på bl.a. luftforurensing, støy og naturmangfold tilsier at en fortsatt trafikkvekst og enda mer areal som legges under asfalt, er uholdbart.

Naturvernforbundet tar utgangspunkt i vurderingene i konseptvalgutredningen fra Statens vegvesen og Jernbaneverket, og konstaterer at det lokalpolitiske forslaget til O3 ikke vil innebære noe trendbrudd med tanke på trafikkvekst og på ingen måte tilstrekkelig dersom vi skal løse de store utfordringene.

Det positive med det lokalpolitiske forslaget til O3 er at det settes av ekstra penger til drift av kollektivtransporten, dvs. mer penger som kan brukes på flere avganger, flere sitteplasser og/eller mer konkurransedyktige priser. Likevel inneholder det lokalpolitiske forslaget mange milliarder kroner på feil medisin. Ved utbygging av E 18 i Vestkorridoren vil, i løpet få år, verken reisetid eller køer bli redusert, fordi flere vil bruke bil. Som køløser og tidsbesparing er de 9 milliardene som er planlagt brukt til dette, rett og slett populistisk sløsing med innbyggernes penger. Konseptvalgutredningen viser at det lokalpolitiske forslaget til O3 vil gi en trafikkvekst i Oslo og Akershus fram til 2028 på 25 prosent i forhold til i dag, mens køene vil vokse.

Naturvernforbundet krever som et minimum at de store vegprosjektene med utvidelse av E 18 vestfra og sørfra blir skrinlagt. Isteden må det satses på en storstilt utbygging av kollektivtiltak og gode sykkelveger for en firedel av Norges befolkning.

---

<sup>1</sup> Ifølge Statistisk sentralbyrås kommunetall publisert 19. februar 2008.

Det alternative konseptet til O3 fra Statens vegvesen og Jernbaneverket er et stort skritt i riktig retning, både for å redusere miljøbelastningen og for å redusere køene for dem som må bruke bil, inkludert næringslivet. Forslaget omprioriterer midler fra store vegprosjekt til ytterligere kollektivsatsing og satsing på gående og syklister. Samtidig inneholder forslaget bruk av køprising som virkemiddel for å redusere køene og bedre miljøet.

Naturvernforbundet ønsker i utgangspunktet en enda mer ambisiøs samferdselpolitikk enn det de to transportetatene har foreslått i sitt alternative konsept. Men siden O3 uansett vil måtte bli et politisk kompromiss, velger Naturvernforbundet – framfor å legge fram et tredje forslag – å samle støtte for at hovedtrekkene i fagetatenes forslag skal bli en realitet.

Fokuset på – og forståelsen for – klima og miljø har økt betydelig etter at det lokalpolitiske forslaget til O3 ble lagt fram i mai 2006. I lys av dette må vi kunne forvente et politisk grunnlag for en revisjon av O3-forslaget.

## **1. Naturvernforbundets utgangspunkt**

### 1.1 Generelt

Naturvernforbundet skal ivareta miljøet, både lokalt og globalt. De fleste miljøproblemene fra transport påvirkes i stor grad av trafikkmengden. Teknologiske løsninger kan bidra til forbedringer, men det hjelper lite når gevinstene spises opp av trafikkvekst.

125 000 personer er i dag plaget av trafikkstøy i Oslo og Akershus, og over halvparten av disse bor i Oslo indre by. 235 000 personer har dårligere luftkvalitet enn de grenser som er oppgitt i nasjonale mål, og også her er problemene størst i indre Oslo by. Særlig svevestøv skaper problemer. Tilrettelegging for omegnskommunenes muligheter til å kjøre bil inn til Oslo vil øke presset. O3 dreier seg om trafikkforhold for en firedel av landets befolkning. Når det antydes at det mot år 2025 vil bli en trafikkvekst i Oslo-regionen på 30 prosent, mener vi at det må være et mål å gjennomføre strukturelle samfunnstiltak som vil redusere reisebehovet. Flere aktuelle virkemidler – ikke minst arealpolitikken, som kanskje har aller mest å si – inngår ikke som en naturlig del av O3. Det er likevel viktig at O3 ikke legger til rette for og/eller stimulerer veksten gjennom å øke vegkapasiteten.

### 1.2 Transportfaglig

I denne høringsuttalelsen har vi i stor grad basert oss på kunnskap som framkommer i konseptutvalgutredningen for O3. Siden O3 skal gjelde helt fram til år 2025, er også transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 en viktig referanse for våre synspunkter.

Myndighetenes forutsetning om at det skal sterke virkemidler til for å redusere bilbruken, er også ett av Naturvernforbundets utgangspunkt, sammen med lærdommen om at det ikke er mulig å bygge seg ut av bilkøene.

## **2. Sats stort på kollektivtiltak!**

Kollektivtrafikken i Oslo-området utgjør i dag et godt utgangspunkt for å kunne tilfredsstillende en eventuell trafikkvekst på en miljøvennlig måte. Det som trengs, er en miljømessig og modig tilnærming.

## 2.1 Generelt

For Naturvernforbundet er det viktig at når mange skal reise samtidig på samme strekning, må disse reisene gjennomføres kollektivt, av hensyn til bl.a. miljø og samfunnsøkonomi. For mange er det de skinnegående transportløsningene som oppleves som reelle alternativer til bilen.

For Naturvernforbundet er det avgjørende at vegpakkemidler må brukes til drift av kollektivtransport, ikke bare i investeringer i deres infrastruktur. Naturvernforbundet er svært glad for at O3 åpner for dette. Særlig i Akershus er behovet for mer penger til flere avganger og sitteplasser til fornuftige priser på både buss og tog påtrengende.

## 2.2 Sporkapasitet mellom Oslo S og Vestkorridoren

Så lenge det bare er to spor mellom Skøyen og Oslo S, vil tunnelen være en flaskehals for togtrafikken i Oslo-området. Jernbaneverket må snarest sette i gang en planprosess for å utrede løsninger som innebærer at det blir fire spor på denne strekningen. Ulike konsepter med ulik flatedekning og kjøremuligheter bør utredes.

## 2.3 Dobbeltsporet Oslo–Ski

Naturvernforbundet anser det nye dobbeltsporet Oslo–Ski som det viktigste store jernbaneprosjektet i landet på kort og mellomlang sikt. Dobbeltsporet må sikres fullfinansiering innen nå og være fullført innen 2015. Prosjektet er viktig både for lokaltrafikk i Oslo, for trafikk mellom Oslo og Akershus/Østfold, for godstrafikk til/fra Østfold og utlandet og som et første skritt i en eventuell høyhastighetsjernbane mot Göteborg. Det nye dobbeltsporet vil frigjøre kapasitet på dagens spor mellom Oslo og Ski slik at antall avganger kan økes betraktelig her, noe som er viktig for å redusere bilbruken i Sørkorridoren.

## 2.4 Kolsåsbanen

Det er viktig at midlene til opprusting av banen til Kolsås som fullverdig T-bane sikres. Banen bør vurderes forlenget til Rykkinn, og eventuelt med en direkte forbindelse Rykkinn–Sandvika. Dermed kan den store befolkningen i Bærum knyttes skinnegående til Sandvika og dermed til hele jernbanenettet.

## 2.5 Skinnegående løsninger i nordøstkorridoren

I dag er det ordinær jernbane til gamle Lørenskog sentrum. Lørenskog er en kommune med betydelig ny bosetting langs nordkanten av Østmarka. I dette området er det også sykehus og ny postterminal er under bygging. Boligene og arbeidsplassene i dette området må sikres effektiv og attraktiv kollektivtransport. Transportbehovet bør søkes løst gjennom forbindelse til jernbanenettet eller med forlengelse av dagens T-bane til Ellingsrud, eventuelt i en kombinasjon. Naturvernforbundet støtter også forslaget om å knytte T-banene i Groruddalen sammen slik at det blir et bedre kollektivtilbud på tvers av dalen og til/fra viktige arbeidsplasser.

## **3. Det trengs et sett av virkemidler for å redusere bilbruken**

Naturvernforbundet legger til grunn at et godt fungerende kollektivtilbud ikke er tilstrekkelig for å redusere privatbilbruken. Både teori og empiri, bl.a. fra Stockholm, viser en må kombinere "gulrot og pisk". Privatbilbruken må begrenses med målrettede og tilstrekkelig kraftige virkemidler.

Naturvernforbundet støtter derfor et sett av virkemidler som reduserer bruken av privatbil, det være seg køprising, økte bensinavgifter og reduksjon av de økonomiske fordelene ved bruk av privatbil, herunder skattlegging av gratis parkering, avgifter på parkering, endring av pendlerfradraget m.m.

Å redusere tallet på parkeringsplasser er et viktig virkemiddel for å dempe bilbruken. Et tiltak som både vil begrense tallet på parkeringsplasser og samtidig gjøre det mer attraktivt og gå å sykle, er å gjøre Oslo sentrum innenfor ring 1 bilfri, noe Naturvernforbundet støtter.

#### **4. Velostradaer: sykkelveger for syklister**

Økt sykkelbruk er helsebringende; særlig gjelder dette for sykling til og fra arbeidet. På kort sikt går fraværet ned, og offentlige utgifter spares. For en befolkning som skal leve stadig lenger før den kan gå av med pensjon, er også god helse viktig. I Oslo-området kan sykkel brukes store deler av året.

For Oslo indre by er et økende antall syklister istedenfor bilbrukere en miljømessig betydelig fordel. Men når myndighetene påstår at de legger til rette for sykkelbruk i Norge, skjer dette gjennom det som kalles gang- og sykkelveger. Disse skal imidlertid ivareta både turgåere og hundepasseres behov, samtidig som de skal kunne brukes av folk som vil komme raskt fram på sykkel. Mange steder kan det bli en trafikkfarlig og lite hensiktsmessig kombinasjon. Sykling til arbeid krever tilrettelegging for høy sykkelhastighet, med fart opp mot 30 km/t. De kombinerte sykkel- og gangvegene er derfor uegnet til slik sykkeltransport med sine mange kryss og manglende framkommelighet, og har en høy ulykkesrisiko. Naturvernforbundet krever derfor at det legges til rette for helt nye velostradaer inn mot og i Oslo, der en kan sykle med høy hastighet, etter modell av motorvegene.

Det alternative konseptet inneholder mer penger til sekkeposten om inkluderer tiltak for gående og syklister. Det er et bra skritt i riktig retning. Naturvernforbundet forutsetter at myndighetene samarbeider med brukerne om utforming og trasévalg av disse nye velostradaene.

#### **5. Økt vegkapasitet er feil medisin**

##### 5.1 Vestkorridoren

Naturvernforbundet registrerer at utvidelsen av antall bilfelt fra Asker til Oslo blant noen politiske aktører regnes som O3s viktigste tiltak. Denne vegutvidelsen skal i følge disse talspersonene løse problemene for dem fra Bærum og Asker som ønsker å kjøre raskt til arbeid i Oslo om morgen og tilbake etter arbeidstid. Disse reisende er nå lei av å stå å stampe i kø før og etter arbeidstid. I tillegg skal utvidelsen av antall felt skje gjennom tunneler nord for dagens E 18, med flere påkjøringsveger som gjør det mulig at enda flere kan få kjøre bil raskere til og gjennom Oslo. Antall kjørefelt øker når det kommer en ny motorveg i tillegg til den gamle, som skal beholdes som lokalveg.

Den økte vegkapasiteten vil ikke løse noe problem på lang sikt, bare skape flere nye. Oslos befolkning må betale prisen gjennom forringet bomiljø for å tilfredsstille asker- og bærumsfolks ønske om å kjøre bil til arbeidet til og gjennom Oslo. Biltrafikken inn fra vest øker, og køproblemene blir ikke løst, til tross for at det skal brukes milliarder av kroner, som heller burde vært brukt på miljø- og klimatiltak.

Fagmyndighetenes utredninger om O3 bygger opp under all entydig erfaring med økt mulighet til å kjøre bil inn mot byene: Køene blir etter kort tid enda større, framkommeligheten minst like dårlig, og miljøet blir betydelig forverret. Det må uansett gjennomføres restriktive tiltak om en skal løse kø- og miljøutfordringene.

Naturvernforbundet understreker at det heller ikke må etableres andre, alternative løsninger i Vestkorridoren som øker vegkapasiteten – som skissert i det alternative konseptet. Det er viktig å legge til rette for busstrafikken i korridoren, men dette må gjøres gjennom å omprioritere bilfelt til bussfelt – ikke gjennom å øke antallet felt.

### 5.2 Bilkapasiteten fra sør

Ny Mossevei langs Bekkelaget er beregnet til 2 mrd. kroner. Men det finnes allerede mer eller mindre en ferdig firefelts motorveg inn til Oslo over Klemetsrud og Ryen, som har mer bilkapasiteten enn Oslo bør ta imot. Vi støtter forslaget i alternativt konsept om å flytte mest mulig trafikk over fra Mosseveien til omkjøringsvegen lenger øst.

### 5.3. Nei til ny firefeltsveg Fetsund–Lillestrøm

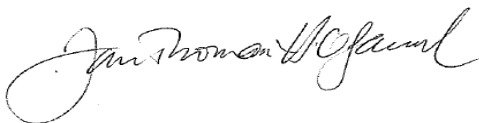
Det er i det lokalpolitiske forslaget til O3 foreslått ny firefeltsveg på riksveg 2 mellom Fetsund og Lillestrøm. Dessverre er forslaget opprettholdt i det alternative konseptet. Naturvernforbundet går sterkt imot dette tiltaket. Det legger til rette for mer privatbilbruk i retning Lillestrøm og Oslo. Men dette er også et tiltak som både legger beslag på mye dyrka mark, og som dessuten vil berøre et våtmarkområde. Tiltaket strider med andre offentlige miljømål og kan ikke aksepteres at blir gjennomført.

## **6. Varmere og våtere klima gir økte vedlikeholdsutgifter**

Et særpreg med norsk myndighetsutøvelse de siste tiåra er generelt manglende vedlikehold av infrastruktur og bygninger. Med et varmere og våtere klima vil kravene i Norge til vedlikehold øke enda mer. Varmere vintre i Oslo-området kan gi telehiv flere ganger hver måned om vinteren, og oftere flom, mer steinras og liknende erosjonsslitasje.

Naturvernforbundet konstaterer at O3 ikke har tatt høyde for slike økte utgifter. Dette faktum tilsier reduserte investeringer for å få nok midler til økt nødvendig vedlikehold, og da er det de mest miljøskadelige og håpløse vegprosjektene inn mot Oslo som må få sine midler redusert.

Med vennlig hilsen



Jan Thomas Odegard

generalsekretær i  
Norges Naturvernforbund

Gjermund Andersen (sign.)

daglig leder i  
Naturvernforbundet i Oslo og Akershus