

Til forhandlingsutvalget for Oslopakke 3:

- Nils Aage Jegstad (H), Akershus
- Anette M. Solli (H), Akershus
- Siri Hov Eggen (Ap), Akershus
- Ola Elvestuen (V), Oslo
- Rune Gerhardsen (Ap), Oslo
- Carl I. Hagen (Frp), Oslo

Oslopakke 3 må bli Miljøpakke 1

Forhandlingene om revisjon av Oslopakke 3 er i gang. Etter hva vi forstår, er målet å få ferdig et tverrpolitisk kompromiss innen utgangen av februar.

Et bredt spenn av organisasjoner som arbeider med transport- og miljørelaterte spørsmål, står bak dette innspillet til forhandlingene.

Bakgrunn

Det er på høy tid at Oslopakke 3 justeres. Den opprinnelige planen vil øke klimagassutslippene og strider dermed med klimamålene som politikerne i Oslo og Akershus har vedtatt. Veitrafikken står for mer enn halvparten av klimagassutslippene i regionen og er største kilde til luftforurensing i byene og tettstedene.

Luftforurensingen i Oslo og Akershus har de siste årene vært ulovlig høy, og prognosene er dystre. Det har i det siste blitt klargjort at det er til dels stor forskjell i utslipp fra forskjellige kjøretøy når det gjelder nitrogenoksider. Det er helt avgjørende for å løse utfordringene med dårlig luftkvalitet at politikere i Oslo og Akershus tar denne erkjennelsen innover seg og sikrer en effektiv politikk for å overholde lovpålagte grenseverdier snarest mulig.

Oslopakke 3 løser heller ikke opp køene, som skaper store ulemper for både næringslivet og folk flest. Mer biltrafikk krever også stadig mer arealer, som er en trussel for både naturmangfold, matjord og friluftsområder.

Heldigvis er det slik at de miljøriktige transportløsningene også er de billigste for samfunnet. Rapporten "Kollektivtransport, veiutbygging eller kaos" fra utredningsfirmaet Urbanet Analyse viser tydelig at dersom trafikkveksten i de ni største byregionene i Norge i hovedsak skal skje med privatbil, vil dette bli nesten dobbelt så dyrt som om det satses på kollektivtransport og sykkelveier.

Oslo og Akershus har vært inne i en positiv trend der kollektivtransporten har vokst, mens biltrafikken i Oslo har holdt seg stabil, til tross for befolkningsvekst. Samtidig er kapasiteten i kollektivsystemet nærmest sprengt i rushtidene. Den positive trenden vil stoppe opp dersom det ikke tas drastiske grep.

Kursendring nødvendig

Rapporten "Grunnlag for langsiktige prioriteringer" (GLP) skisserer ulike alternativer for Oslo-pakke 3, der også virkningene er analysert.¹ Alternativ 3, som innebærer storsatsing på banesystemene, vil redusere klimagassutslippene og lokal luftforurensing, sett i forhold til referansealternativet. Samtidig er det svært liten forskjell i bilistenes reisetid mellom de tre alternativene, mens alternativ 3 gir en vesentlig reisetidsreduksjon for kollektivtrafikantene. Dette forteller oss at store investeringer som får flere til å reise miljøvennlig, er bra også for dem som må bruke bil. I alternativ 3 vil nærmere 80 prosent av midlene i Oslo-pakke 3 gå til kollektivtransporten.

Skal vi møte befolkningsveksten, trafikkutfordringen og miljøutfordringene, må midlene i Oslo-pakke 3 i all hovedsak brukes på de miljøriktige transportformene, slik at det blir attraktivt å sykle og reise kollektivt. Om ikke kollektivtransporten bedres og får nok kapasitet til å møte utfordringene, blir bilkøene enda lengre og miljøproblemene enda større, stikk i strid med hva de aller fleste ønsker.

Utbygging av hovedveiene forsterker problemene. Ikke bare blir det mindre penger igjen til buss og bane. Bredere veier, med plass til flere biler, gjør at flere velger å kjøre bil, og nye køer oppstår. Det går like sakte som før, men trafikken og miljøproblemene er større enn tidligere. Skal vi unngå dette, og samtidig få nok penger til å bygge ut kollektivtransporten kraftig, må de store veiprojektene i Oslo-pakke 3 vike.

Sykkel er i særklasse det aller mest miljøvennlige transportmidlet. Opprinnelige Oslo-pakke 3 lister i hovedsak opp allerede eksisterende planer som nå er over 20 år gamle. Oslo kommune har en sykkelstrategi der målet er at sykkelreiser skal utgjøre 12 prosent av total antall reiser innen 2015. Oslo-pakke 3 må avspeile dette.

Samferdsel er den største kilden til støyforurensning. I 2012 skal Oslos handlingsplan mot støy revideres. Etter en kartleggingsfase er neste skritt aksjon. Satsing på kollektivtrafikk, sykkel og støysvak trafikk generelt gjennom Oslo-pakke 3 er vesentlige virkemidler for at Oslo skal bidra til at støyplagen reduseres.

Innsatsen for å fremme bruken av elbiler i Oslo-regionen er prisverdig. Dette arbeidet må fortsette. Samtidig må vi erkjenne at utfordringene ikke løses bare med å skifte drivstoff. Areal- og køproblemer blir ikke borte, og potensielle miljøforbedringer dempes dersom biltrafikken vokser. Det er likevel et stort potensial for å legge bedre til rette for bruk av elbil til/fra stasjoner og knutepunkter i Akershus.

Våre forslag til forbedring av Oslo-pakke 3, med langt større satsing på kollektivtransport og sykkel, vil være avgjørende for at handlingsplanene for bedre luftkvalitet vil kunne lykkes. Uten slik satsing vil direktetiltak mot bruk av allerede anskaffede kjøretøyer måtte bli mye kraftigere, for at lovpålagte grenseverdier skal kunne overholdes.

Organisasjonene krever:

- **I opprinnelige Oslo-pakke 3 er kun 38 prosent av midlene satt av til kollektivtransport. Behovet for økt kapasitet, i form av flere avganger og sitteplasser**

¹ Virkningene er analysert under forutsetning av at totalbevilgningene i Oslo-pakke 3 dobles.

og ny infrastruktur, er stort og påtrengende – sett i lys av både miljøutfordringene og befolkningsveksten. Dette tilsier at kollektivtransporten må få en vesentlig høyere andel av midlene, jamfør behovet på nærmere 80 prosent, som er skissert i alternativ 3 i GLP-dokumentet.

- **Store baneinvesteringer som ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum og baneforlengelser inn i Akershus (i retning Sandvika/Rykkinn, Fornebu, Lørenskog etc.) må sikres finansiering gjennom Oslopakke 3.**
- **Hovedsykkelveinetten i Oslo må fullføres innen 2015. I tillegg må det etableres egne sykkeleक्सpressveier inn mot Oslo og et mer finmasket sykkelveinett i Oslo by. Generelt må det settes av mer penger til sykkelveier i Akershus enn i opprinnelig pakke. Det er viktig at pengene til sykkeltiltak ikke havner i en sekkepost, men at prosjektene defineres med en konkret dato for ferdigstillelse.**
- **Statens bidrag inn i Oslopakke 3 må være å sikre fullfinansiering av Follobanen (nytt dobbeltspor Oslo–Ski), ny jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum (Oslo S–Lysaker) og utbygging av Alnabru godsterminal samt andre investeringer i jernbanenettet, som er viktige for hele regionen.**
- **På veibudsjettet må trafikksikkerhetstiltak og bedre vedlikehold få prioritet, foruten tiltak som fremmer kollektivtransport, sykling og gange.**
- **Bedre tilrettelegging for bruk av elbil til/fra stasjoner og knutepunkter i Akershus må prioriteres, gjennom flere parkeringsplasser med ladestasjoner.**

Med vennlig hilsen

Naturvernforbundet, Holger Schlaupitz (areal- og samferdselsgruppa i Oslo og Akershus)

Natur og Ungdom, Tage Erlend Tellnes (nestleder)

Framtiden i våre hender, Arild Hermstad (leder)

Greenpeace, Truls Gulowsen (leder)

Syklistenes Landsforening, Torstein Bremset (styreleder i Oslo)

Norsk forening mot støy, Hanne Herrman (daglig leder)

Trafikkaksjonen, Kjell Haaland (leder)

For Jernbane, Kjell Erik Onsrud (leder)

Norges Astma- og Allergiforbund, Geir Endregard (generalsekretær)

Kontaktperson: Holger Schlaupitz, Naturvernforbundet, tlf. 23 10 96 21 / 95 86 00 50, e-post:

hs@naturvernforbundet.no