

13. oktober 2012

Samferdselsminister Marit Arnstad
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

NTP 2014–2023 OG OSLOPAKKE 3

Innledning

I mai i år la representanter fra Arbeiderpartiet, Høyre og Venstre fram forslag til revidert avtale om Oslopakke 3. I juni vedtok Oslo bystyre og Akershus fylkesting den reviderte avtalen, som forutsetter at staten går inn med betydelige summer for at prosjektene i Oslopakke 3 samt supplerende kollektivprosjekter kan bli realisert.

Vi har forstått at Oslopakke 3 vil bli vurdert i regjeringens arbeid med melding til Stortinget om Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP). Vi vil derfor vise til vår høringsuttalelse om NTP og sender herved et utfyllende brev med opplysninger og momenter relatert til Oslopakke 3 som vi mener må være av interesse.

Hovedbudskap

Naturvernforbundet ber samferdselsministeren om følgende:

1. Før ny NTP legges fram, må det utarbeides en analyse av revidert avtale om Oslopakke 3 som viser hva den betyr for klimagassutslipp, slik Stortinget tydelig har bedt om – og om den er i tråd med Klimaforlikets mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det vil være naturlig at revidert avtale blir gjenstand for ekstern kvalitetssikring (KS1)
2. Staten må bidra med betydelig midler til de miljøvennlige transportformene i Oslo-regionen, men må gjennom dette stille krav om at prosjekter som gir økt trafikk og/eller økte klimagassutslipp, omarbeides eller sløyfes
3. Konkret vil vi peke på at planene om E 18 Oslo–Asker må nedskaleres. Midler overført derfra må, sammen med økte statlige midler, sikre utbygging av T-banenettet, inkludert ny tunnel gjennom Oslo sentrum

Manglende klimaberegninger og Stortingets merknader

Det er ikke gjort beregninger av klimakonsekvensene av den reviderte Oslopakke 3. Dette er svært kritikkverdig, og vi mener det bør være en forutsetning at slike beregninger gjennomføres, dersom staten skal bidra med investeringsmidler i bypakker (utover belønningsmidlene).

Klimaberegninger kan gjøres isolert eller som ledd i ekstern kvalitetssikring av den reviderte avtalen, for å måle den opp mot viktige samfunns mål.

Vi vil understreke at det flere ganger tidligere har vært bred politisk enighet om å beregne av klimakonsekvensene av Oslopakke 3. Stortingets klimaforlik fra 2008 stiller krav om at det skal gjennomføres klimaberegninger. Og i Innst. S. nr. 170 (2007–2008), om Oslopakke 3 trinn 1, kan vi lese bl.a. følgende:

Flertallet¹ er fornøyd med at det er inngått et klimaforlik i Stortinget. Dette må få konsekvenser for de vedtak Stortinget skal fatte fremover. Klimaforliket og Regjeringens klimapolitikk trekker frem transportsektoren som en viktig kilde til CO₂-utslipp, og dermed også en sektor det må kuttes i. Ett av tiltakene som trekkes frem er kombinasjonen av kollektivsatsing og trafikkreduserende tiltak i byområder. Oslopakke 3 inneholder elementer av dette og det er bra. Flertallet mener det i det videre arbeidet med Oslopakke 3 må pakkens klimaeffekt vurderes. Dersom pakken ikke har positiv effekt på klima, mener flertallet pakken etter vurderingen bør justeres. En klar forutsetning for dette er enighet mellom partene.

I St.meld. nr. 17 (2008–2009), om Oslopakke 3 trinn 2, kan vi bl.a. lese følgende sitat fra KS1-rapporten om Oslopakke 3:

I videre arbeid med prioritering av prosjektporteføljen for Oslopakke 3 bør det gjennomføres analyser av konsepter som i større grad bidrar til å redusere klimautslippene i regionen enn porteføljen beskrevet i Lokalt forslag.

Samferdselsdepartementets vurdering er bl.a. følgende:

Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal derfor være en sentral premis for det videre arbeidet med Oslopakke 3.

I Innst. S. nr. 301 (2008–2009), om ovennevnte stortingsmelding, kan vi bl.a. lese følgende:

Flertallet¹ vil i tråd med sin merknad i trinn 1 om behovet for å redusere klimagassutslipp fra trafikk i Oslo-/Akershus-området, mene at reduksjon av klimagassutslipp bør inn som et av de etterprøvbare målene for pakken, og av dette at oppnåelsen av dette målet bør ligge til grunn for prioriteringen av tiltak i Oslopakke 3.

Oppsummert er Samferdselsdepartementet tydelig på at reduksjon av klimagassutslipp må bli en sentral premis, mens Stortinget peker eksplisitt på at klimaeffekten av Oslopakke 3 må vurderes, og at reduksjon av klimagassutslipp bør bli et etterprøvbart mål der måloppnåelse bør ligge til grunn for prioritering av tiltak. Likevel har de ansvarlige prestert å utarbeide en revidert avtale om Oslopakke 3 uten at klimakonsekvensene er kjent.

Stortingets klimaforlik

I Stortingets klimaforlik fra juni i år er det bl.a. definert som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Revidert avtale om Oslopakke 3 inneholder ingen beregninger av virkningene på trafikkomfanget av planlagte tiltak.

Også dette er kunnskap Samferdselsdepartementet må skaffe seg før Oslopakke 3 kan få eventuelle statlige midler. Vegprosjekt som strider med nasjonal transport- og miljøpolitikk, kan ikke få statlige bidrag.

Innholdsmessige kommentarer til den reviderte avtalen

Bra med mer driftsmidler, men viktige baneinvesteringer mangler

Naturvernforbundet er fornøyd med at den reviderte avtalen sikrer midler til oppgradering av trikk og T-bane, og at det er satt av mer penger til drift av kollektivtransporten (bl.a. øke antall avganger). Det er imidlertid verd å understreke at behovet for driftstilskudd med all sannsynlighet vil øke i takt med befolkningsveksten, og

¹ Bestående av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

at behovet for økte driftstilskudd er vesentlig større enn det som stilles til disposisjon i den reviderte avtalen om Oslopakke 3.

For å møte den kommende trafikkveksten må infrastrukturkapasiteten for kollektivtransporten øke betraktelig. Oslo-regionen har i noen år greid å stanse personbilveksten, men nå ser det ut til at biltrafikken vokser igjen. Store deler av kollektivsystemet har nådd kapasitetstaket i rushtidene. Det er behov for kontinuerlig tilbuds- og kapasitetsforbedring i kollektivsystemet – for å hindre en vekst i personbiltrafikken.

Det tar lang tid å utrede, planlegge og bygge store kollektivprosjekter. Det er derfor svært underlig at revidert avtale om Oslopakke 3 ikke prioriterer ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum høyere enn det som er gjort, dersom vi skal ha en sjanse til å få ferdigstilt tunnelen før kapasiteten i dagens tunnel er sprengt. I avtalens tekstdel framkommer det at det settes av 0,5 mrd. kroner til prosjektet (av en total kostnad på ca. 10–15 mrd. kroner) – uten at prosjektet er tatt med i prosjektoversikten. Dette skjer samtidig som det er funnet rom til å realisere ny E 18 Oslo–Asker, som ifølge avtalen vil koste 22,5 mrd. kroner.

Naturvernforbundet mener også at den reviderte avtalen om Oslopakke 3 er svak på tiltak som styrker bruken av sykkel som et miljøriktig transportmiddel. Heldigvis vedtok Oslo bystyre en positiv tilleggsmerknad om sykkel da revidert avtale var til behandling 13. juni 2012, men vi kan likevel ikke se at sykkel har fått en rettmessig del av investeringspotten i Oslopakke 3.

Bekymring over vegprosjekt i vest og nordøst

Vår bekymring over E 18 Oslo–Asker går ikke bare på pengebruken. Prosjektets innvirkning på trafikkomfanget er urovekkende.

Statens vegvesen la i juni 2009 fram rapporten "E 18 Vestkorridoren – Analyse av framtidig transportsystem". Den drøfter ulike konsepter for utvikling av transportsystemet i Vestkorridoren. Vi kan her lese bl.a. følgende (side 97):

Alle konseptene gir mer biltrafikk enn i dag, både i regionen og i Vestkorridoren. Trafikkveksten gjør det vanskelig å nå nasjonale og lokale mål om å redusere klimagassutslippene.

Ingen av konseptene er i tråd med klimamålet.

Vi ønsker også å sitere fra følgende Ruters høringsuttalelse til silingsrapport om E 18 Vestkorridoren, datert 1. april 2011 (på hhv. side 2 og 5)

Ut fra de mål man har, kan man spørre om det er riktig å bruke 7–10 milliarder på et tiltak som riktignok gjør forholdene bedre for kollektivtrafikken, men som også legger opp til betydelig økt kapasitet for bil, særlig mot Oslo. En forbedring av kollektivtrafikkens forhold alene ville være langt rimeligere og mer i overensstemmelse med målene. Skal jernbanen spille en viktigere rolle enn til nå, vil god framkommelighet for buss frem til omstigningspunktene være spesielt viktig.

Vår frykt er at en E 18 med økt kapasitet gjør det mer attraktivt å kjøre bil, og dermed skaper økt trafikk på tilførselsveiene enn i dag.

Til tross for at E 18 Oslo–Asker beregnes å koste 22,5 mrd. kroner og det er stilt grunnleggende spørsmål ved om utbygging av ny, kapasitetsøkende veg er en riktig løsning, er det ikke gjennomført noen konseptvalgutredning (KVU) eller ekstern kvalitetssikring (KS1) av dette prosjektet.

Naturvernforbundet vil også påpeke at revidert avtalen om Oslopakke 3 inneholder midler som sikrer utbygging av rv. 22 Lillestrøm–Fetsund. Ifølge Statens vegvesens egne beregninger vil dette prosjektet øke klimagassutslippene fra trafikken med 2000 tonn CO₂-ekvivalenter årlig. Det er ikke ubetydelig. Dersom dette prosjektet blir realisert, ber vi om at ett kjørefelt hver retning blir avsatt til kollektivtrafikk.

Ikke mangel på kunnskap

Grunnlagsdokumentet for en revisjon av Oslopakke 3, "Grunnlag for langsiktige prioriteringer" (GLP), skisserer ulike alternativ for Oslopakke 3, der også virkningene (forutsatt høy ramme) er analysert. Alternativ 3, som innebærer storsatsing på banesystemene og ingen utbygging av bl.a. E 18 Oslo–Asker, 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 kollektivtrafikanter. 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 bare 5–10 prosent av midlene i Oslopakke 3 gå til større vegprosjekter.

Til tross for at GLP-dokumentet bringer denne kunnskapen, har politikerne ikke prioritert i henhold til dette alternativet.

Svak involvering av omverdenen

Oslopakke 3 er kanskje Norges største samferdselsprosjekt, med kostnader på 107 mrd. kroner i perioden 2008–2032. Det formelle politiske arbeidet med den reviderte avtalen skjedde uten noen form for ekstern involvering. Det har vært avholdt høring av Oslopakke 3s fireårige handlingsprogram, men vi er ikke kjent med at det har vært noen høringsrunder eller formelle invitasjoner til omverdenen om å komme med innspill til revidert avtale. Da forslaget (som skal gjelde fram til 2032) var lagt fram, så var det i realiteten vedtatt, siden det hadde politisk flertall i ryggen.

Vi mener dette er en tvilsom praksis, som strider mot intensjonene om å trekke omverdenen med i de ulike planleggingsprosessene.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

Vedlegg: Innspill fra ni miljøorganisasjoner til Oslopakke 3

Kopi: Miljøverndepartementet