



Statens vegvesen



Jernbaneverket

Pressemelding

Dato: 18. 12. 2007

Kontakt: Kjell Solem,
91668292

Oslopakke 3 må på skinner

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Jernbaneverket om å utrede virkningene av Oslopakke 3 på trafikk og miljø. Konseptvalgutredningen er et faglig grunnlag for den eksterne kvalitetssikringen, som alle store prosjekt skal underlegges. Utredningen er overlevert Samferdselsdepartementet og ble tirsdag sendt på høring.

Vegvesenet og Jernbaneverket mener at Oslopakke 3 må legges opp slik at kollektivtrafikk blir en vinner i konkurranse med bilbruk. Dette vil kreve at mer midler brukes til skinnegående transport kombinert med trafikantbetaling, der det koster mer å kjøre bil i rushtiden enn andre tider på dagen. Dette er særlig viktig å unngå økt trafikk i sentrale deler av Oslo.

På denne bakgrunn anbefaler de to etatene at det videre arbeidet med Oslopakke 3 må legge til grunn at:

Biltrafikken på innfartsvegene Oslo indre by bør ikke økes

Både hensynet til byens miljø og målene om effektiv og sikker transport tilsier at biltrafikken i sentrale deler av hovedstadsområdet må begrenses.

Trafikantbetalingen bør være tidsdifferensiert (køprising)

Køprising med differensierte avgifter over døgnet er det virkemiddelet som betyr mest for å begrense biltrafikken inn mot byen. Et mer finmasket system med flere snitt vil fange opp en større del av bilreisene i områder med kø og lokale miljøproblemer.

Kollektivtilbudet må styrkes for å gi et bedre alternativ til reiser med bil

Køprising forutsetter et vesentlig bedre kollektivtilbud med tog, t-bane buss og trikk spesielt på strekninger som blir dyrere i et slikt system.

Nye dobbeltspor for jernbanen er avgjørende for effektiv transport

Jernbaneverket og Statens vegvesen mener at fullføringen av dobbeltsporutbyggingen Skøyen – Asker og Oslo – Ski er hjørnesteiner i hovedstadsområdets transporttilbud. Langt flere arbeids- og fritidsreiser må foregå med tog hvis man skal forene trafikkvekst med viktige miljømål.

Gang- og sykkelveger må gis økt prioritet

Det er et mål å øke andelen sykkelreiser i byer og tettsteder vesentlig. Det er ikke satt av egne midler til dette i O3, men dette er ett av formålene som skal dekkes av en såkalt sekkepost. Vegvesenet og Jernbaneverket mener at innsatsen for sykkelvegnettet og knutepunkter må opp på et høyere nivå.

Kraftig trafikkvekst – behov for mer til buss, tog, trikk og bane

Vekst i bosetning og sysselsetning kan med dagens tiltak og virkemidler gi en trafikkvekst i regionen på 35 prosent fram til 2028. Virkningen av Oslopakke 3 slik den nå er vedtatt av Oslo og Akershus, er økt biltrafikk i indre by på 23 prosent innen 20 år. Dette vil bety at biltrafikken i Oslo indre by øker med ca 150.000 bilturer hver dag.

Analysene viser at kollektivtrafikken ikke vinner konkurransekraft i forhold til privatbilen. Biltrafikken inn mot byen og i indre by vil øke kraftig. Overgangen til bruk av kollektive reisemåter blir beskjeden.

Etatene mener at Oslo ikke vil tåle at biltrafikken vokser så mye. Utredningen viser imidlertid at det er gjennomførbart å øke det daglige antallet kollektivreiser med 50.000 i Oslo og Akershus sammenlignet med Lokalt forslag. Til, fra og i indre by kan hele det økte transportbehovet tas på trikk, buss og bane.

Dette vil kreve en kombinasjon av virkemidler. For det første køprising, der bilistene betaler mest i rushtiden og det koster mest å kjøre inn i Oslo indre by. Samtidig må kollektivtrafikken bygges ut mer enn i det lokale forslaget til Oslopakke 3 gir rom for og T-bane og trikkelskapene må gis ytterligere midler til oppgradering av infrastrukturen. For å finansiere trikk, T-bane og buss kan det være nødvendig å ta ut en del vegprosjekt som gir relativt liten nytte i forhold til kostnadene.

Køprising

Køprising med differensierte avgifter over døgnet er det virkemiddelet som betyr mest for å begrense trafikken inn mot byen, ifølge *analysen*.

Køprising betyr økte kostnader for dem som reiser i rushet og spesielt når turen går til eller fra Oslo indre by. Dette skal motivere til bruk av buss, trikk, tog og bane.

I utredningen forutsetter man flere betalingssnitt på vegene inn mot Oslo. Enklere, automatiske bomstasjoner gjør det mulig å gjennomføre et mer finmasket og treffsikkert system med akseptable kostnader og uten arealinngrep.

Betalingsystemet i det lokale forslaget vil fange opp ca 39 prosent av bilreisene. I det systemet som er analysert i det alternative konseptet vil 55 prosent av bilreisene i de to fylkene gå gjennom betalingssnittene.inntekt fra bilistene i bomringen øker med 10 prosent.

Prosjektene i Alternativt konsept

Etatenes anbefalinger bygger på transportanalyse av et alternativt konsept utformet med sikte på bedre oppnåelse av et sett med mål for Oslopakke 3. Av etatens rapport går det fram at det alternative konseptet ifølge analyseresultatene ser ut til å være bedre enn det lokale forslaget for de fleste målene. Men vi slår også fast at det er betydelig behov for å revurdere og justere elementer i dette konseptet.

I det alternative konseptet har vi lagt stor vekt på å styrke kollektivtilbudet.

Det er bl.a. forutsatt at trikkelinjer forlenges fra Sinsen til Tonsenhagen og til Kværnerbyen. T-banen bør få en ny tverrforbindelse Trosterud-Alnabru-Økern som gir nye reisemuligheter der det bor mange mennesker.

På den annen side stilles det spørsmål om E18 Mosseveitunnel og lokk over E6 i Groruddalen vil få en miljønytte som står i forhold til kostnadene. Den foreslåtte tunnelen rv. 4 Bjørvika – Økern er tatt ut for å begrense biltrafikken mot indre by.

Utbygging av E18 Vestkorridoren med lange strekninger i tunnel bør reduseres. Til tross for investeringer på 10 milliarder vil virkningene av trafikkveksten gi lengre reisetider med bil og dårlig framkommelighet for buss, ifølge analysen. I kombinasjon med rushtidsavgift vil en utbygging til om lag halve prisen gi om lag samme reisetid fra Asker og Bærum til Oslo. Det anbefales at utbyggingen av E18 vestkorridoren starter i

Sandvika-området hvor rushtiden i dag varer en time lengre enn på andre belastede strekninger.

Miljøvirkninger

235.000 personer har i dag luftkvalitet som er dårligere enn det som er angitt i nasjonale mål. Det er særlig svevestøv som skaper problemer.

55 prosent av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikken.

Ny teknologi i bilene og økt bruk av biodrivstoff forventes å redusere utslipp som bidrar til lokal luftforurensing og global oppvarming. Trafikantbetaling betyr at mindre av denne gevinsten spises opp av ny trafikkvekst.

Analysene av klimagassutslipp er basert på relativt ambisiøse forutsetninger om energieffektivisering av kjøretøyene. De indikerer nedgang i klimautslipp og relativt liten forskjell mellom Oslopakke 3 slik den er vedtatt og de alternative modellene. Beregnet nedgang er likevel ikke tilstrekkelig for å oppnå reduksjoner i tråd med lokale mål og målet i regjeringens klimamelding.

Nye dobbeltspor – ikke nok.

Et togtilbud med bedre kvalitet og punktlighet er en forutsetning for å ta i bruk effektive virkemidler for å begrense trafikken i indre by. Dobbeltsporene gir ønsket kapasitet til å overføre trafikk fra veg til bane. Men uten restriksjoner på bilbruken tyder analysene på at utbyggingen av togets kapasitet alene ikke vil gi stor overgang til bil til tog.

Tunneler er dyre i drift

Lokalt forslag til Oslopakke 3 vil gi 20 nye tunneler og lokk. Det vil gi 76 km riksveg i tunnel mot 34 km i dag.

I utredningen påpekes det at det er seks ganger dyrere å vedlikehold en meter tunnel i forhold til en meter veg i dagen.

Vedlikeholdskostnader til tunneler øker i det lokale forslaget med om lag 150 millioner kroner i året, som ikke finansieres av bompengene.

Kommentar fra regionvegsjef Sidsel Sandelien i Statens vegvesen Region Øst:

- Vedtaket om Oslopakke 3 i Oslo og Akershus er svært viktig. Statens vegvesen og Jernbaneverket har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert om visse endringer kan gi et enda bedre transportsystem.
- Oppdraget har vært å utrede om det er mulig å dempe trafikkveksten mer, skjerme indre Oslo by bedre og øke bruken av buss, trikk, tog og bane mer enn i det lokale forslaget, sier regionvegsjef Sidsel Sandelien.
- Statens vegvesen er opptatt av sikkert og godt vegnett hvor man ikke laster på mer trafikk enn veinettet tåler. Vi mener derfor at køprising bør innføres, sier Sandelien.
- Utredningen om alternativer innebærer ingen forsinkelser i fremdriften. Samferdselsdepartementet har på et tidligere tidspunkt klargjort at Oslopakke 3

skal legges fram for Stortinget i forbindelse med Norsk Transportplan for perioden 2010-2019

- Oslopakke 3 har et langt tidsperspektiv. Vi håper derfor at vedtakene om Oslopakke 3 blir så robuste og fleksible at det gir mulighet for å utvikle i pakken i den retning vegvesenet og jernbaneløst ønsker.

Kommentar fra utviklingssjef Øyvind Rørslett i Jernbaneløst Region Øst:

- Jernbaneløst er tilfreds med at begge etater står bak anbefalingen om en enda større satsing på kollektivtrafikken enn det som ligger i det lokale Oslopakke-forslaget. Dette innebærer også at det er både en lokalpolitisk og en transportfaglig støtte til dobbeltsporprosjektet Oslo – Ski. Samtidig er det en bekymring for mulighetene til å finansiere dette viktige prosjektet som et av de viktigste statlige bidrag til Oslopakke 3 innenfor rammene til den kommende Nasjonal Transportplan.
- Jernbaneløst og Vegvesenet er fullt klar over at anbefalingen fra etatene utfordrer det lokalpolitiske vedtaket om Oslopakke 3. Vårt oppdrag har vært å gjøre en faglig vurdering. Det er en stor utfordring for sentrale og lokale myndigheter å skape en politisk prosess som kan føre fram til enighet om tiltakene for å nå målsettingene. Konseptvalgutredningen og den forestående kvalitetssikringen gir et godt grunnlag å føre diskusjonen på. Osloregionen trenger et samferdselsløft.