



Natur og Ungdom
Norges Naturvernforbund
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Transportarbeiderforbund

Fagforbundet
LO
Transportbedriftenes Landsforening
Yrkestrafikkforbundet

Sekretariat:
Natur og Ungdom
Tlf: 23 32 74 00
Faks: 23 32 74 10

Postadresse:
Pb. 4783 Sofienberg
0506 Oslo
E-post: buss@nu.no

En storsatsing på kollektivtrafikk i Oslo-området er nødvendig!

Kollektivkampanjen mener det alternative forslaget til Oslopakke 3, utarbeidet av Statens Vegvesen og Jernbaneverket, inneholder mye bra, og mener dette må være utgangspunktet i den videre behandlingen.

Kollektivkampanjen består av LO, Fagforbundet, Yrkestrafikkforbundet, Norsk Jernbaneforbund, Transportarbeiderforbundet, Transportbedriftenes Landsforening, Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom. Sammen krever de en storsatsing på kollektivtrafikken som det viktigste tiltaket for å løse problemer knyttet til framkommelighet og konkurransedyktighet, samt for å redusere miljøproblemene vi står overfor.

Oslopakke 3 blir avgjørende for trafikkutviklingen i Oslo-området framover, og det er viktig at konseptet som velges bidrar til å styrke kollektivtilbudet framfor å legge til rette for økt biltrafikk. Kunnskapen om miljøproblemene er langt større i dag enn da det lokale forslaget ble lagt fram i mai 2006. Kollektivkampanjen ønsker å rose Statens Vegvesen og Jernbaneverket for et gjennomarbeidet og godt alternativt forslag, og mener dette bør være et utgangspunkt i den videre behandlingen. Spesielt den økte satsingen på kollektivtrafikk framfor store veiprojekter trekker Kollektivkampanjen fram som positivt.

Vegtrafikken i Oslo-området er en kilde til global og lokal forurensning. 55 prosent av klimagassutslippene i Oslo og Akershus kommer fra vegtrafikk, og 300-600 personer i Oslo-området får i dag nedsatt levetid som en følge av den lokale luftforurensningen. Hvis disse problemene skal reduseres, må færre personer kjøre bil, og det må være attraktivt å velge de miljøvennlige alternativene.

Oslo Sporveiers strategiplan K2008 viser at trafikkveksten i Oslo kan tas kollektivt de kommende 20 årene, om de økonomiske rammene til drift og investering i Oslo økes med ca. 250 millioner kroner i året (15-20%) ut over det som ligger i Oslo bystyrets og Akershus fylkestings forslag til Oslopakke 3. Samtidig er det en forutsetning at summen av tiltakene har en klar kollektivtrafikk-orientert innretning. (Kilde: Ruters høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2010-2019). Dette er fulgt opp i det alternative forslaget.

I dag er hovedutfordringen i store deler av Oslo-området at buss og trikk står og stamper i samme kø som bilene. Reisevaneundersøkelser viser at reisetid er viktigst for folks valg av reisemiddel. Hvis vi skal redusere biltrafikken i Oslo-området, og få flere til å gå over til kollektive transportmidler, trengs bedre framkommelighet for kollektivtrafikken.

I tillegg til konkurransedyktige busser og trikker, må ikke jernbanen glemmes. Sammenhengen mellom jernbanekapasiteten og antall biler i Oslo-området er åpenbar. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski og Oslo S-Lysaker er en forutsetning for å få fjernet biler fra veiene. I NTP 2010-2019 er det nødvendig å ta inn dobbeltspor i hele intercity-trianglet, for å redusere presset i trafikken inn mot Oslo.

I følge undersøkelser gjort av Transportøkonomisk Institutt skjer ca 50% av alle reiser med lengde 0,5-3 km med bil. Spesielt i de store byområdene burde det legges til rette for at flere av disse reisene kan skje til fots eller med sykkel, og på den måten redusere bilbruken i området. Gjennom mange år har manglende bevilgninger til sykkelveger ført til at hovedsykkelvegnettet, som er

vedtatt å stå ferdig innen 2009, fortsatt er langt fra ferdig. Gjennom Oslopakke 3 kan man skape et godt rammeverk for å sikre midler til utbygging av dette sammenhengende nettverket for utslippsfri og sunn transport.

Oslopakke 3 bør derfor inneholde øremerkede midler til regulering og utbygging av sykkelveinettet for å hindre at forsinkelsene fortsetter.

Kollektivkampanjen mener at det alternative forslaget til Jernbaneverket og Statens Vegvesen i større grad satser på kollektivtrafikk og sykkel- og gangveger, og på den måten legger til rette for en mer bærekraftig og miljøvennlig transportutvikling i Oslo-området enn det lokale forslaget. **Det alternative forslaget må være utgangspunktet i den videre behandlingen av Oslopakke 3.**