

Oslo fortjener en miljøpakke – ikke en bilpakke

Med Oslo SV i byregjering skal det gjennomføres en historisk transportsatsing for ren og trygg luft, og reduserte klimagassutslipp. En reforhandlet Oslopakke 3 må bli en miljøpakke som prioriterer kollektivtransport, og sier nei til økt veikapasitet. Hvis ikke dette er mulig, mener SV at Oslo må erkjenne at det ikke er grunnlag for å gå videre med sambeidet om Oslopakke 3.

Reforhandlingen av Oslopakke 3 er nå i gang mellom Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Staten. En ny Oslopakke representerer en mulighet til å sette en ny kurs for transportpolitikken i Oslo-regionen. Denne vinteren har behovet for å gjøre noe med Oslo-lufta blitt svært tydelig. Fjorårets globale klimaavtale i Paris legger økt ansvar på alle, ikke minst byer, for å bidra til reduserte klimagassutslipp.

Vår nye byregjering har satt seg ambisiøse miljømål. Innen 2030 skal Oslo være en fossilfri by, med tilnærmet null utslipp av klimagasser. Lokale utslipp som svevestøv skal holdes under helsemyndighetenes anbefalinger, og NO_x-utslippene skal mer enn halveres innen 2022. Veitrafikken skal reduseres med 20 prosent innen 2019 og med 33 prosent innen 2025. For at disse målene skal kunne nås, trenger vi at en reforhandlet Oslopakke blir en miljøpakke med klare prioriteringer. Det er ikke tilstrekkelig å forsterke satsingen på kollektiv, sykkel og fotgjengere uten samtidig å sørge for redusert biltrafikk.

Oslo SV var tidlig ute med å slå fast en avgjørende forutsetning for byrådssamarbeidet om at dagens planer for en forurensende utvidelse av E18 Vestkorridoren blir skrotet. Dette ligger fast. Økt veikapasitet har alltid betydd økt trafikk. Å investere opp mot 50 milliarder kroner i økt biltrafikk inn mot Oslo er helt uakseptabelt. Disse midlene må omprioriteres til kollektivtransport og andre nødvendige miljøtiltak. Det må ligge til grunn for en ny Oslopakke at den fysiske veikapasiteten i Vestkorridoren ikke skal økes.

Det trengs effektive miljøtiltak for redusert trafikk på dagens E18. Dette må blant annet innebære omorganisering av veien til ett køfritt bussfelt, ett miljøfelt for elbiler og kompiskjøring og ett fossilfelt for forurensende biler. Hele veien fra Asker til Oslo trengs det en sammenhengende sykkeltrasé. Miljøtiltak mot støy og forurensing i Sandvika, Asker og Filipstad må bygge på miljøvennlig, knutepunktbasert utvikling, og ikke økt veikapasitet.

Fagetatens anbefaling til Nasjonal transportplan (NTP) viser at den planlagte utbyggingen av E18 har en samfunnskostnad på 26,4 mrd kroner og vil øke klimagassutslippene med 40 600 tonn årlig, i strid med både Stortingets klimamål og Oslos mål om å kutte klimagassutslipp frem mot 2030. Samtidig er verken ny sentrumstunnel eller ny Ahusbane sikret finansiering i fagetatens forslag til NTP.

Dette viser med all tydelighet at forhandlingene om ny avtale mellom Akershus og Oslo om hva bompenginntektene skal brukes til er et klimavalg for fremtiden.

Dersom det ikke lykkes å få Akershus med på en løsning for E18 i vestkorridoren som sier nei til økt fysisk veikapasitet inn mot Oslo, må Oslo si nei til en videreføring av felles bompengefinansiering av vei og kollektivprosjekter med Akershus fylkeskommune (Oslopakke 3.) Oslo kommune må i så til felle heller på ordinært vis søke å få opprette en egen bompengefinansiering for å finansiere prioriterte kollektivprosjekter og drift av kollektivtransport i Oslo og nødvendig miljøoppgraderinger av veier som ikke bidrar til økt trafikk.

De store pengene i Oslopakken må brukes på viktige baneprosjekter som skal bidra til miljøvennlig byutvikling, til å flytte folk fra bil til bane og til bedre kommunikasjon mellom Oslo og Akershus. De viktigste prosjektene er;

- Ny T-banetunnel gjennom Oslo sentrum, for hyppigere og raskere avganger
- Trikk på ring 2
- Fornebubanen
- Ahus-banen
- Forlenging av Kolsåsbanen
- Tverrforbindelse i Groruddalen
- Ekspressykkelveier mellom Oslo og Akershus

Et viktig bidrag til redusert biltrafikk vil også være miljø- og tidsdifferensierte takster i bomringen. Flere og bedre plasserte bomsnitt vil også bidra til økte inntekter til de nødvendige baneprosjektene.

Klimaforliket slår fast at all vekst i persontransporten i storbyene skal skje med kollektiv, sykkel og gange. Dette må både samferdselsministeren og fylkesordføreren i Akershus forholde seg til. Når SV nå har en hånd på rattet i Oslo, skal kollektivtransport og trygg luft gå foran økt veikapasitet og forurensing.