

Sats på miljøvennlig samferdsel

Denne våren skal Regjeringen legge fram en revidert Nasjonal transportplan, og Oslopakke 3 skal reforhandles mellom Oslo og Akershus. Oslo SV vil jobbe for økte statlige bidrag, men også tøffe prioriteringer, for at begge prosesser bidrar til målet om tilnærmet nullutslipp av klimagasser i Oslo i 2030.

Etter flere år med pandemi, og ettervirkningene av den, er antallet kollektivreisende i Oslo nå tilbake på nivåene fra 2019. Også biltrafikken er på om lag samme nivå. Det trengs dermed stadig flere og kraftigere virkemidler, dersom bystyret og vårt tidligere byråds mål om å redusere biltrafikken med en tredel innen 2030, skal kunne nås. Oslos klimamål, med tilnærmet nullutslipp innen 2030, fordrer null utslipp fra transportsektoren samme år.

Bompenger, lavere fart og parkeringsrestriksjoner er noen av virkemidlene som må brukes for å redusere biltrafikken. Trafikantbetalingen er også viktig for å finansiere både drift, vedlikehold og nye investeringer i kollektivtransporten. Kollektivtilbudet i Oslo er ikke ferdig utbygd.

Oslo SV vil prioritere:

- At Oslopakke 3 forlenges minst til 2045 for å sikre forutsigbarhet for framtida. Samtidig er tilliten til Oslopakken tynnslitt i deler av byen. Høy bompengeneinnkreving og manglende investeringer i kollektivutbygginger i Groruddalen gjør at toneangivende aktører der nå tar til orde for å skrote Oslopakke 3. I årets reforhandling blir det viktig å prioritere opp kollektivprosjekter i Groruddalen, som kan realiseres i perioden etter at Fornebubanen er ferdigstilt. Dette inkluderer T-baneutvidelse mot Lørenskog, trikk til Bjerke, Tonsenhagen og Linderud/Veitvet, samt ombygging av Riksveg 4 Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud til beboervernlig bygate.
- Ekspressbusser til sentrum i områder som ikke er godt tilkoblet T-banenettet.
- At kollektivtilbud på Groruddalen styrkes uavhengig av om t-baneutbygging settes i gang eller ikke.
- At Fornebubanen fullføres, inkludert nødvendige innkjøp av nye vognsett. Det nye signal- og sikringsanlegget vil gjøre det mulig å kjøre langt flere T-baner gjennom hele systemet, men dette fordrer en oppgradering av Majorstua stasjon, hvor staten er nødt til å bidra med de forutsatte 500 mill. kr.
- At man ikke begår en lignende tabbe som den massive utbyggingen av E18 Vestkorridoren ved å gjenopplive planene for motorveiutbygging av E6 Oslo øst. Det må bygges lokk for å skjerme Manglerud og Furuset for støy- og miljøbelastninger fra E6, i kombinasjon med redusert biltrafikk, lavere fart og andre støyskjermende tiltak.
- Også for veinettet bør kapasiteten utnyttes bedre enn i dag. Derfor bør forskjellen i bomplasseringstakst i rush og utenfor bli større.
- At planleggingen av en ny T-banetunnel gjennom sentrum bør fortsette. Samtidig har behovet for denne blitt skjøvet ut i tid. T-baneutvidelser som til Lørenskog både kan og bør påbegynnes før ny sentrumstunnel. Trikkeutbygginger og andre tiltak kan bidra til å

skyve den store investeringen med ny sentrumstunnel videre ut i tid. Ikke minst kan tidsdifferensierte kollektivtakster bidra til å forsterke tendensen etter pandemien med mindre tidskonsentrert reising i rushtida, som demper behovet for økt kapasitet.

- At differensieringen av bomtakster mellom fossile biler og utslippsfrie biler forsetter. For varebiler og tyngre kjøretøy må fritak og sterk differensiering videreføres i mange år. Nysalget av fossile personbiler i Oslo er på full fart mot null. Dette er en seier for klimapolitikken. Det er derfor naturlig at rabatten elbilene har i bomsnittene etter hvert reduseres.
- At det bygges kollektivfelt på E6 Oslo øst fra Klemetsrud til Ryen og ved andre områder med trafikkutfordringer, samt at det gjennomføres nye analyser av behov og muligheter for skinnegående kollektivtrafikk i Søndre Nordstrand, med særlig fokus på Gjersrud/Stensrud.

Dersom Ap/Sp-regjeringen ønsker en økonomisk, men også miljømessig forsvarlig NTP, bør den henvende seg til SV for flertall. I så fall blir det viktig for SV å sikre økte statlige bidrag til flere viktige kollektivprosjekter.

I Oslo er det naturlig at en slik støtte gis til både det nye signalanlegget for T-banen (CBTC), oppgradering av Majorstua stasjon, Fornebubanen, trikk langs ring 2 og til Tonsenhagen, Aker sykehus og Linderud/Veitvet og baneløsning til Lørenskog og Nedre Romerike. Ny sentrumstunnel for T-banen er av en slik størrelse og betydning for hele regionen at dette prosjektet bør løftes ut av Oslopakke 3, og sikres statlig fullfinansiering.

Behovet for ny jernbanetunnel gjennom Oslo er ikke blitt mindre, men kan og bør antakelig frikoples fra arbeidet med ny T-banetunnel.

Oslo SV er stolte av det vi fikk til i miljø- og transportpolitikken gjennom åtte år i byråd. Vi vil kjempe for å forsvare disse resultatene, og for å unngå at de fire neste åra blir preget av tilbakeslag i klima- og miljøpolitikken.