



Innst. 363 S

(2014–2015)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:107 S (2014–2015)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om å sikre at ny E18 planlegges i tråd med klimaforliket og om opprettelsen av miljøfelt

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sikre at Oslopakke 3, herunder planlegging av ny E18 Vestkorridoren, er i tråd med klimaforliket.
2. Stortinget ber regjeringen følge anbefalingen fra byrådet i Oslo om å ta ett av dagens felter på E18 vestover og omgjøre til miljøfelt for elbiler, kameratkjøring og eventuelt andre grupper.
3. Stortinget ber regjeringen vurdere å opprette miljøfelt for kollektivtrafikk, elbil og kameratkjøring på flere av statens veier rundt Oslo, med det formål å favorisere disse gruppene i rushtrafikken.»

For nærmere begrunnelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad

Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til representantforslaget og til vedlagte uttalelse i saken fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 22. mai 2015.

Komiteen tolker forslagsstillerne som at de er utålmodige i arbeidet med å følge opp Stortingets klimaforlik, og deler denne utålmodigheten. For å få ned klimautslippene er det etter komiteens oppfatning helt avgjørende å iverksette tiltak innen transportsektoren.

Komiteen viser til tidligere behandlinger av utbygging av E18 i Vestkorridoren, og til at E18 er et prosjekt i Oslopakke 3 med tilslutning både i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Komiteen mener at framtidig vekst i persontransporten i Oslo-området må tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er spesielt viktig med tanke på luftkvalitet. Derfor bør det legges opp til en kraftig utbygging av kollektivtilbudet, og det bør satses sterkt på tiltak for økt sykkelbruk.

Komiteen er kjent med at Oslopakke 3 skal reforhandles i 2016 og forutsetter – slik det har vært fra pakkas oppstart – at en også denne gangen finner brede forlik i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til beste for innbyggere, næringsliv og miljø.

Komiteen har merket seg at det fra Oslo kommunes side er uttrykt bekymring for utslipp fra biltrafikk og for press på trafikkbildet i Oslo sentrum. Komiteen mener det må være en målsetting at utslippene fra biltrafikk på E18 skal være lavere enn i dag når ny E18 er bygd ut og tiltak for økt kollektivtrafikk i Vestkorridoren er iverksatt.

Komiteen viser til at forslagsstillerne har fremmet forslag om at ett av feltene på dagens E18 skal omgjøres til «miljøfelt for elbiler, kameratkjøring og eventuelt andre grupper». Komiteen er noe usikker på hva som her menes med «andre grupper».

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er imidlertid kjent med at Styringsgruppen for Oslopakke 3 har tatt initiativ til en utredning der en skal se på såkalt sambruksfelt på E18 i Vestkorridoren, og at en slik utredning vil være ferdig i løpet av 2015. Flertallet forutsetter at departementet vurderer innholdet i utredningen når denne foreligger. Flertallet vil videre henstille til departementet å vurdere om det også på andre deler av hovedvegnettet i Oslo-området kan opprettes flere sambruksfelt reservert til busser, drosjer og personbiler med én eller flere passasjerer.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til målet i klimaforliket og i Oslopakke 3 om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, gange og sykkel. I det videre arbeidet må det synliggjøres hvordan målet skal nås, og hvordan økt personbiltrafikk over kommunegrensen til Oslo, både på hovedveier og lokalveier, kan unngås. I denne forbindelse vil dette flertallet understreke at finansiering av E18 Vestkorridoren ikke må gå på bekostning av statlige bidrag til kollektivtiltak i regionen, som ny T-banetunnel, Fornebubanen og Ahusbanen.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at kostnadene for utbygging av E18 Vestkorridoren er svært høye, og forutsetter at det i det videre arbeidet med prosjektet gjøres justeringer som sikrer at kostnadene reduseres betydelig. Disse medlemmer forutsetter at investeringer i E18 Vestkorridoren rettes mot å bedre kollektivfremføringen for buss, samt sikrer gjennomgående høystandard sykkelvei langs hele korridoren.

Komiteens medlem fra Venstre ber om at det utredes en plan for eget miljøfelt som kan være forbeholdt elbiler, samkjøring og lignende på strekningen E18 Oslo–Asker.

På denne bakgrunn mener dette medlem at regjeringen må planlegge ny E18 slik at strekningen

dimensjoneres i tråd med klimaforliket og slik legge opp til en betydelig kostnadsreduksjon. Dette medlem fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at ny E18 Vestkorridoren er i tråd med klimaforliket.»

«Stortinget ber regjeringen følge anbefalingen fra byrådet i Oslo og utrede å ta ett av dagens felter på E18 vestover og omgjøre til miljøfelt for elbiler, kameratkjøring og eventuelt andre grupper.»

«Stortinget ber regjeringen vurdere å opprette miljøfelt for kollektivtrafikk, elbil og kameratkjøring på flere av statens veier rundt Oslo, med det formål å favorisere disse gruppene i rushtrafikken.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sikre at ny E18 Vestkorridoren er i tråd med klimaforliket.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen følge anbefalingen fra byrådet i Oslo og utrede å ta ett av dagens felter på E18 vestover og omgjøre til miljøfelt for elbiler, kameratkjøring og eventuelt andre grupper.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen vurdere å opprette miljøfelt for kollektivtrafikk, elbil og kameratkjøring på flere av statens veier rundt Oslo, med det formål å favorisere disse gruppene i rushtrafikken.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til representantforslaget og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:107 S (2014–2015) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om å sikre at ny E18 planlegges i tråd med klimaforliket og om opprettelsen av miljøfelt – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. juni 2015

Linda C. Hofstad Helleland

leder

Are Helseth

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 22. mai 2015****Dokument 8:107 S (2014-2015) - Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Bård Vegar Solhjell om å sikre at ny E18 planlegges i tråd med klimaforliket og om opprettelsen av miljøfelt**

Jeg viser til brev av 12. mai 2015, vedlagt Dokument 8:107 (2014-2015).

Regjeringen følger opp målsettingen som Stortinget har vedtatt, om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er lagt til grunn for arbeidet med revideringen av Nasjonal transportplan og for transportplanleggingen i Oslo og Akershus. Det er ett av to hovedmål for Oslopakke 3. Det andre hovedmålet er god framkommelighet for alle trafikantgrupper og å prioritere kollektiv-, nærings-, gang- og sykkeltrafikk. Kollektivtrafikktiltak og sykkeltiltak prioriteres derfor høyt i Oslopakke 3. Jeg er kjent med at det i forslaget til handlingsprogram for Oslopakke 3 for perioden 2016-2019 foreslås 6,5 mrd. kr avsatt til kollektivtrafikktiltak (eksklusive jernbane), mens det foreslås 5,8 mrd. kr til riksvegprosjekt. Om lag 80 prosent av bompengene i Oslo brukes på kollektivtrafikktiltak.

Målet i klimaforliket ligger også til grunn for den belønningsavtalen som staten har med Oslo og Akershus for perioden 2014-2017, og for forhandlingen om bymiljøavtale mellom staten og Oslo og Akershus som regjeringen nylig har tatt initiativ til. Oslopakke 3 vil bli inkludert i en bymiljøavtale.

Utbygging av ny E18 Vestkorridoren har i lang tid vært en viktig del av den tverrpolitiske avtalen om Oslopakke 3 – senest i den reviderte avtalen fra 2012, som et stort flertall i Oslo bystyre og Akershus fylkeskommune sluttet seg til. Bakgrunnen for dette er at vegsystemet vestfra mot Oslo har store forsinkelser i rushtrafikken og at trafikken er en stor belastning for nærmiljøet og et hinder for byutvikling. Samtidig er det dårlig punktlighet og kapasitet på deler av kollektivtrafikksystemet i korridoren.

Kommunedelplan for E18 Lysaker – Slepender ble godkjent i Bærum kommunestyre i juni 2014, og det arbeides nå med reguleringsplan for parsellen Lysaker – Høvik. Utbygging i henhold til kommunedelplanen oppfyller målene om bedre tilgjengelighet, reduserte reisetider og reduksjon i lokale miljøproblemer. Det inngår en egen bussveg på hele strekningen og videreutvikling av Lysaker til et mer kompakt kollektivknutepunkt, hvor bussene i begge retninger kan stoppe rett ved dagens jernbanestasjon for

enkel omstigning. I tillegg legges det vekt på god samordning med planlagt Fornebubane slik at dette blir et attraktivt og velfungerende kollektivknutepunkt.

Et tungt belastet sekundærvegnett vil bli avlastet, og det vil bli bedre koblinger mot blant annet E16, Fornebu og Bekkestua, samt for buss mellom Lysaker og Fornebu. Gjennomgående høystandard sykkelveg sørger for sikrere og raskere vilkår for syklister.

Utbygging av E18 Vestkorridoren gir altså gevinster for næringstrafikk, kollektivtrafikk, sykkeltrafikk, nærmiljø og byutvikling. Samtidig vil framkommeligheten og kapasiteten for personbiltrafikk på E18 gjennom Bærum og Asker øke. I kommunedelplanen pekes det derfor på behovet for tiltak som kan bidra til at den totale personbiltrafikken ikke øker. Kapasiteten på veg- og gatenettet i Oslo og hensynet til miljø og framkommelighet for kollektivtrafikk, sykling og gange i hovedstadsområdet tilsier også at personbiltrafikken ikke må vokse. Regjeringen har sammen med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune tatt initiativ til en KVVU for Oslo-navet som skal vise hvordan trafikksystemet i Oslo-regionen må utvikles for at veksten i persontransporten skal skje gjennom kollektivtrafikk, sykling og gange. KVVUen, som vil bli presentert sommeren 2015, vil være et viktig grunnlag for arbeidet med ny Nasjonal transportplan.

Forslagsstillerne foreslår at et av dagens felter på E18 skal omgjøres til miljøfelt for elbiler, kameratkjøring og eventuelt andre grupper, samt at det vurderes å etablere miljøfelt på andre riksveger rundt Oslo. Jeg er kjent med at Styringsgruppen for Oslopakke 3 har tatt initiativ til en utredning der man ser på sambruksfelt på E18 Vestkorridoren. Utredningen vil være ferdig etter sommeren 2015. Jeg vil vente på resultatet av denne utredningen før jeg tar stilling til dette forslaget. På kort sikt er det også nødvendig å se på konsekvensene av den planlagte tunnelrehabiliteringen av Smedstadttunnelen og Granfosstunnelen på Ring 3 vil gi for trafikkflyten på E18 Vestkorridoren. Dette arbeidet påbegynnes henholdsvis i juni og oktober/november 2015.

Statens vegvesen har i brev til Samferdselsdepartementet i mai 2015 anbefalt en forsøksordning med et miljøfelt for kollektivtrafikk og elbiler med minst én passasjer på en egnet strekning i Oslo-regionen, men ikke på E18 Vestkorridoren. Jeg vil vurdere dette forslaget nærmere.

