



Historiens største satsing på kollektiv og sykkel

Etter intense forhandlinger om Oslopakke 3-avtalen, har byrådspartiene i Oslo med Arbeiderpartiet, Miljøpartiet De Grønne og Sosialistisk Venstreparti, sikret historiens største kollektiv- og sykkelsatsing for Oslo og Akershus.

- Dette er en gledens dag for Oslos innbyggere. Vi reduserer biltrafikken, ruster opp kollektivtilbudet og forbedrer Oslo-lufta. Det 50 år gamle signalanlegget skal byttes ut, og da får vi bedre kapasitet mens vi venter på den nye sentrumstunellen. Når den er på plass kan vi ha fem-minutters ruter på alle linjene, sier byrådsleder Raymond Johansen.

Hele byen vil få en markant enklere hverdag, på grunn av avtalen vi nå har landet, fortsetter han.

Johansen understreker også at byrådet har fått gjennomslag for ny sentrumstunnel for T-bane, Fornebubane, kraftig satsing på trikk, og videre fått finansiert hele sykkelveinettet i Oslo. I tillegg blir store deler av planlagt veiutbygging inn mot Oslo blir utsatt.

- Dette er en historisk dag for Oslo. Vi vil ha moderne, bærekraftige transportløsninger. Derfor er vi stolte over å ha sikret 50 milliarder ferske kroner til en historisk satsing på kollektivtrafikk og sykkel over de neste 20 årene, sier Lan Marie Berg, byråd for miljø og samferdsel i Oslo og leder av forhandlingene på vegne av Oslo.

Kollektivsatsing

- Bevilgningene til kollektivtrafikk har økt med over 70 % sammenlignet med forrige avtale.
- 93 prosent av bompengene som skal brukes i Oslo vil gå til kollektiv, sykkel og gange.
- Over de neste 20 årene gir det 50 friske milliarder til satsing på kollektiv og sykkel.
- Gjennom avtalen er ny sentrumstunnel for T-bane fullfinansiert, og nye stasjoner vil komme på blant annet Grünerløkka, Bislett og Youngstorget.
- Fornebubanen er nå fullfinansiert, med nye T-banetrokker.
- Den nye avtalen sikrer finansiering av et nytt signal- og sikringsanlegg som vil gi en betydelig bedre kapasitet, spesielt i T-banetunnelen.
- Baneløsning på Nedre Romerike med tverrforbindelse i Groruddalen er nå sikret finansiering med 12 milliarder. I forrige avtale lå det inne 2,5 milliarder.
- Rammen til trikk og bane økes til over 10 milliarder. Planlegging av trikk til Tonsenhagen og trikk på Ring 2 fortsetter for fullt.



Sykkelsatsing og byutvikling

- I den nye avtalen er det satt av 4,2 milliarder i bompenger til å bygge ut sykkelveier. Det gjør at hele sykkelveinettet i Oslo nå er finansiert. Dette kommer i tillegg til de midlene Oslo kommune bruker over egne budsjetter og statlig støtte.
- Gjennom den nye avtalen er det også satt av midler til lokale byutviklingstiltak som Røtatunnelen, et miljølokk over E6 i Groruddalen og lokk over E18 ved Filipstad.

Veipricing

- Nå innføres rushtidsavgift og høyere bomtakster, noe som vil gi umiddelbar effekt på luftforurensing og miljø allerede fra neste vår.
- Den nye avtalen vil etter beregningene gi 12 millioner færre bilpasseringer gjennom bomringen. Biltrafikken inn til Oslo reduseres med 11 prosent.

Felles mål om reduksjon av biltrafikk

- Oslo og Akershus er enige i at målet for avtalen skal være en reduksjon i biltrafikken med 15 % over bomringen innen 2019. Det tilsvarer 66 000 færre biler om dagen gjennom Oslo-ringen, og er en handlingsregel som vil sikre trygg luft og lavere klimagassutslipp i Oslo.

Forbedret luftkvalitet

- Det nye opplegget for bomsatser rundt Oslo gjør at vi på få år vil redusere antallet Oslo-borgere som bor i «rød sone» med høy luftforurensing. I dag bor rundt 200.000 innbyggere i «rød sone», og dette reduseres til et sted mellom 10-20.000 i 2022.

E18-kapasitet

- Byrådet i Oslo kunne ikke gå med på et 40 milliarders motorveiprojekt som gir økt trafikk.
- Gjennom forhandlingene har vi blitt enige om å bygge ut ca 1,5 km av de planlagte 4,5 km i første del av utbygging.
- Den planlagte kapasitetsøkningen på E18 gjennom et nytt felt inn til Oslo, er tatt ut av planene. Ny bussterminal på Lysaker er også løftet frem og skal bygges ferdig til åpning av Fornebu-banen.
- Vi er enige om å være uenige om resten av strekningen. Det betyr at utover disse 1,5 km vil ingen vei bygges ut før ny forhandling er gjennomført i 2020. Alle parter stiller seg bak en anmodning til Vegvesenet om å få planer på bordet som ikke øker veikapasiteten og som reduserer kostnadene. Sammenliknet med forrige avtale hvor det står at utbyggingen skal skje så raskt som mulig, er dette en betydelig endring.

Kontakt

Byrådssekretær Marte Ingul (Ap)

Mobil: 995 41 238

E-post: marte.ingul@oslo.kommune.no

Byrådssekretær Anja Bakken Riise (MDG)

Mobil: 454 38 349

E-post: anja.bakken.riise@oslo.kommune.no