

NHO Transport sitt høringsinnspill til Grønn mobilitetsplan for Oslo kommune

- Hvordan vurderer du de foreslåtte målene for grønn mobilitet?

NHO Transport støtter forslagene til nye hovedmål for grønn mobilitet. Trafikken med personbil må reduseres for å kunne nå målet om at den samlede trafikken med personbil, varebil og lastebil ikke skal øke i Oslo. Det er positivt at også varebil og lastebil tas med i dette målet fordi det er den samlede trafikken som utgjør utfordringen med kø og svekket fremkommelighet for kollektivtrafikken, pluss andre skadekostnader fra transport. En reduksjon i trafikken med personbil vil kunne gi bedret fremkommelighet og styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft. God fremkommelighet er selve nøkkelen til et attraktivt og effektivt kollektivtilbud. Det påvirker rutetider og punktlighet for passasjerer, sjåførenes arbeidshverdag og trafikksikkerhet, pluss driftskostnader for Oslo kommune. Det er avgjørende for at kollektivtilbudet blir valgt oftere av de reisende – og av flere. Det er gjort mye bra arbeid i Oslo kommune gjennom KFT(Kraftfulle fremkommelighetstiltak) de siste årene. Dette arbeidet støtter NHO Transport og håper det videreføres. For å oppnå ønskede resultater er det dog også nødvendig med sterkere bilrestriktive tiltak. Sammen vil disse tiltakene forsterke hverandre og samlet gjøre fremkommeligheten merkbart bedre.

NHO Transport mener for øvrig at kollektivfeltene bør dediseres til kollektivreisende. Ved å slippe vare- og lastebilene inn i kollektivfeltene vil man tredoble antall kjøretøy som har tillatelse til å kjøre i feltene, sammenlignet med kun å tillate busser, drosjer og utrykningskjøretøy. Den forventede innfasingen av nullutslippskjøretøy vil svekke fremkommeligheten for kollektivtrafikken, spesielt i rushtrafikken. Økte kollektivandeler vil også frigjøre plass til vare- og lastebiler i det ordinære veinettet.

- Hvordan kan Oslo kommune legge til rette for at gange, sykkel og kollektivtransport blir ditt og andre innbyggers naturlige førstevalg?

Oslo har i dag et sterkt kollektivtilbud. Det viktigste for at kollektivtransport skal være attraktivt er et godt utbygd tilbud med god nok frekvens og punktlighet. Dette er nok viktigere enn lavere pris for å få flere til å bytte vekk bilreiser med kollektivt. Tross et godt utbygd tilbud er det fortsatt et potensiale for målrettede styrkinger i områder i Oslo der frekvensen og tilbudet ikke er like sterkt. Figuren i mobilitetsplanen viser spesielt at dette gjelder Ytre by øst og Ytre by sør. Her vil målrettet styrking av tilbudet kunne bidra til å øke andelen som reiser kollektivt.

Innenfor buss er det også muligheter for å forbedre tilbudet betydelig på de mest populære linjene med å gå over til såkalt superbuss eller metabuss; buss med større kapasitet enn dagens bussmateriell. Dette vil kunne gi bedre kapasitet og styrke tilbudet

gjennom mindre klumping på populære linjer. Dette tiltaket vil kunne gjennomføres relativt raskt og med begrensede investeringer og vil ha bedre effekt enn å øke frekvensen ytterligere på disse linjene. Sammenlignet med de betydelige investeringene som kreves for ny infrastruktur for utvidelse av trikk og t-bane-nettet er overgang til større bussmateriell mye raskere, rimeligere og mer fleksibelt.

Bompenger er betent politisk, men man kommer ikke utenom at det er en viktig del av politikken som trengs for å få ett større skifte fra privatbil over på grønne transportformer. Primært ønsker NHO Transport at bompengene i rushtiden heves. Det er godt beskrevet i mobilitetsplanen som et prinsipp om pris: «Pris skal brukes for å fremme miljøvennlig løsninger, utnytte kapasitet og sikre inntekter». Kostnadene ved bruk av privatbil i rushtiden er betydelig for alle andre brukere av veisystemet i Oslo. Kø for alle brukere av veien og redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken er de største av disse. Dette må komme klarere til uttrykk gjennom en vesentlig økt pris i rushtiden. Sammenlignet med andre byer, f. eks Bergen, er det i Oslo svært liten forskjell på å kjøre gjennom bomringen i rushtiden og resten av døgnet. I Bergen er det ved en rekke bompengestasjoner dobbel avgift når en kjører gjennom bompengeringen i rushtiden. Dette har vist seg å fungere svært godt for å redusere trafikken i de periodene på døgnet der det er mest kø og det også er flest som er avhengig av at bussen eller trikken de sitter på kommer raskt frem. Hvis det ikke finnes politisk vilje til å øke bompengene totalt, kan en også innføre noe lavere bompenge resten av døgnet for å kompensere noe for økte priser i rushtiden. Det viktigste med en slik justering er at signalet om at kjøring i rushtiden bør unngås styrkes mot bilistene.

Bompengetakstene må også i større grad ta innover seg at de fleste bilene som nå kjører gjennom bomringen er elektriske. Forskjellen mellom elektriske biler og biler med forbrenningsmotor bør reduseres ved at elektriske biler betaler mer. Spesielt bør dette gjøres i rushtiden for de spesielle samfunnsmessige kostnadene med kø og svekket fremkommelighet i rushtiden inntreffer uavhengig av privatbilens teknologi. Det er innenfor nasjonale regler et betydelig handlingsrom for å øke prisene til private elbiler som kjører i rushtiden i Oslo. Høyere kostnader for privatbilbruk kan også stimulere til mer samkjøring blant bilistene.

Det vil være viktig å videreføre et høyt nivå på bompengene i og rundt Oslo kommune for å sikre god finansiering av kollektivtrafikken. Kollektivtilbudet er de seneste årene blitt betydelig mer avhengig av offentlig støtte grunnet et politisk ønske både nasjonalt og lokalt om å redusere billettprisene. Finansieringen må dermed i større grad sikres gjennom andre kilder og da er finansiering gjennom bompenge en viktig faktor.

Vi ønsker også å understreke at markedsbaserte ekspressbusser, langdistansebusser, flybusser og turbusser utgjør en viktig del av det samlede mobilitetstilbudet. Disse billettfinansierte transporttjenestene bidrar til å gi innbyggere og tilreisende attraktive alternativer til bil, både for regionale reiser, turisme og tilknytning til nasjonale

transportknutepunkter. For å understøtte mål om redusert bilavhengighet og mer bærekraftig transport bør kommunen sikre at disse transporttilbudene har gode og praktiske holdeplasser, av- og påstigningsmuligheter og tilgang til sentrumsområdene.

- Hvordan kan Oslo kommune og næringslivet sammen legge til rette for en effektiv og utslippsfri bylogistikk?

Vi støtter forslagene som ligger i planen for en mer effektiv bylogistikk. Vi har ingen konkrete innspill til dette.