

# Tenk smart i Oslo-området

**O**slo-området er i ferd med kveles av trafikk. ”Kø, kork og kaos”, som var et skremmende framtidsscenario på 1980-tallet, begynner nå å bli en realitet inn mot Oslo i moegenrusket. Og det kan bli mye verre. Analyser av Oslo-pakke 3 viste at den storstilte investeringen ikke ville redusere køene på veiene, men bare redusere veksten i køene. De som fortsetter å kjøre bil til/fra jobb i rusket, vil i gjennomsnitt stå tre døgn ekstra i kø løpet av et år!

Trafikkproblemene inn til Oslo kan ikke løses med mer veiutbygging. Det er både en kostbar og lite effektiv måte å få folk til og fra jobb på. Og etter hvert som befolkningen øker rundt de største byene, vil disse kostnadene bli formidable. Men en bilbasert vekst vil koste minst 60 milliarder kroner mer enn en miljøbasert vekst. Økt satsing på kollektivtransport, gange og sykkel er derfor ikke bare god miljøpolitikk. Det er også god samfunnsøkonomi.

**P**olitikerne i Norge har allerede slått fast all transportvekst skal tas av miljøvennlige transportformer. Dette krever en storstilt satsing, ikke minst på tog og bane. I dag bærer infrastrukturen rundt Oslo preg av dårlig kapasitet og et stort vedlikeholdsetterslep. Hvis det ambisiøse målet om nullvekst i biltrafikken skal nås i Oslo-området, må det både bygges nye tunneller under Oslo og nye linjer i og rundt byen.

Myndighetene står overfor helt nye utfordringer. Selv en miljøbasert trafikkvekst vil kreve langt større ressurser enn det som kan dekkes over skatteseddelen. I følge våre beregninger vil det kreve minst 2,3 milliarder kroner bare i økte årlige tilskudd. For å få mest mulig ut av disse pengene trengs målrettet arealplanlegging og restriksjoner på biltrafikken kombinert med fortetting, tilbringertransport og stasjonsutvikling.

**D**et må utvikles finansieringsmodeller som premierer de som velger å satse på jernbanen og sikrer et best mulig trafikkgrunnlag. Hvis rutetilbudet gjøres avhengig av trafikkgrunnlaget, vil kommunene som fortetter, få et bedre tilbud. Tilsvarende gjelder der det satses på tilbringertransport eller innfartsparkering. I de nye bymiljøavtalene er det store muligheter til å innarbeide slike incentivordninger.

Nøkkelen til suksess for Oslo-området ligger i at disse investeringene integreres i de nye bymiljøavtalene. Hvis ikke, kan trafikkiltakene i Oslo-området bli ”dyr moro” som politikerne vil ha problemer med å finansiere. Det er ingen tjent med!



**KRØNIKA**

**Bård Norheim**

Daglig leder  
i Urbanet analyse

**Urbanet analyse** jobber i grenselandet mellom forskning og utredning, med fokus på bærekraftig bytransport. Urbanet analyse ble opprettet i 2005, og har kontorer i Oslo og Stockholm.