



Statens vegvesen

Hovedgrepet i planen støttes: Å utvikle bystrukturen innefra sentrum og utover, og at utviklingen hovedsakelig skal skje langs eksisterende baner. Dette er en strategi som vi støtter og den er i tråd med de nasjonale føringene for samordnet areal- og transportplanlegging. Vi mener imidlertid at denne strategien ikke følges i tilstrekkelig grad. Eksisterende jernbane- og t-banenett har best kapasitet i vest. En svært liten del av veksten planlegges langs denne delen av banenettet. Utbyggingsplanene for Gjersrud/Stensrud og store deler av dalbunnen i Groruddalen vil kreve store investeringer i nye baner.

Innsigelser: Til tross for et godt hovedgrep fremmet vi følgende innsigelser:

1. Eksisterende og nye riksveger må vises på plankartet.
2. Avvikssoner for støy må begrenses.
3. Stille områder - § 7.1 må endres slik at krav om demping av støy tas ut.
4. Gjersrud/Stensrud må tas ut av kommuneplanen inntil T-bane er bygd.

Etter høringen: Avvikssonen for støy er redusert ved at beltet langs E6 i sør er tatt ut. Dette er Statens vegvesen fornøyd med. I meklingsmøtet ble vi enige på tre av de fire punktene, unntaket er størrelsen av avvikssonen. Det ble også avtalt et dialogmøte mellom Fylkesmannens miljøvernavdeling, Oslo kommune og Statens vegvesen om avvikssone for støy, uten resultat, men vi trodde det skulle være mulig.

Riksveiene har en svært viktig funksjon som nasjonale og regionale transportårer. Riksveinettet i Oslo er det mest høytrafikkerte i landet med trafikkmengde i enkelte snitt på 80.000-100.000 kjøretøy i døgnet. Byen og byens næringsliv er helt avhengig av et robust og velfungerende riksvegnett som sikrer trygg og effektiv transport av både varer og personer.

Det nasjonale resultatmålet for støy fastslår at støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999, og antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020 i forhold til 2006, jf. Prop. 1 S (2014–2015) fra Klima- og miljødepartementet. Muligheten for å nå støymålet avhenger av innsats langs hele vegnettet.

Konsekvenser for bruken av vegmidlene: Statens vegvesen er veieier, og har derfor et annet syn enn fylkesmannen på avvikssonen. En byutviklingsstrategi som forutsetter bruk av «miljøtunneler/-lokk» på riksvegnettet i Oslo vil føre til at vi i framtiden får et stadig mer sårbart og kostbart hovedvegssystem med høye driftskostnader (7-10 ganger høyere enn veg i dagen) og et riksvegnett med mange lenker som regelmessig må stenges i forbindelse med ulykker, drift, vedlikehold og rehabilitering. Mange og lange tunneler reduserer dessuten handlefriheten i forbindelse med framtidige krav og behov for videreutvikling av riksvegnettet. Som veieier får vi mange klager fra beboere på støy, men det er sjelden vi kan love tiltak.

Staten har foretatt milliardinvesteringer i vegsystemet i Oslo de senere årene, som Bjørvika-prosjektet og Økern-Sinsen-prosjektet. Prosjektene har hatt som mål å legge til rette for byutvikling, redusere antall støyplagede personer og redusere antall personer utsatt for lokal luftforurensning. Avviksområdet i KP vil virke motsatt av den nasjonale politikken. Vi er bekymret for at planen på sikt kan utløse krav om lokk og tunneler på riksvegnettet for å skjerme mot støy og luftforurensningen. Vi ser at dette kan føre til at staten må foreta nye milliardinvesteringer for å reparere på byutvikling som ikke har tatt hensyn til støy- og luftforurensningsplager. Eksempel på slikt område som kommuneplanen vil legge til rette for, er Hovinbyen som ligger nært opp til hovedveisystemet; E6, Ring 3/rv. 150, rv. 190 og rv. 163.

Konklusjon: Innsigelsen til avvikssonen for støy opprettholdes: Vår vurdering er at nasjonale interesser er tilsidesatt. Vi mener at avvikssonen må avgrenses til indre by samt konkrete knutepunkter og områder med høy kollektivfrekvens, i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging. Dette er også hensikten med planretningslinjen T-1442/2012, der man gjennom arealplanlegging og klar definisjon av knutepunkter og sentrumsområder kan sørge for en fortetting i knutepunktene. Viktig å ha en «føre-var»-politikk og ikke bygge seg inn i problemer.

Vi minner om brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet datert 25.04.2014 med godkjenning av Planstrategi for Oslo kommune 2013, og siterer: «Man må være oppmerksom på at vedtak med vesentlig virkning for arealbruken, må utarbeides i tråd med plan- og bygningsloven for å sikre medvirkning og samarbeide med blant annet kommuner og statlige etater.» Statens vegvesen har ikke vært invitert inn i utarbeidelsen av kommuneplanen, heller ikke om avvikssone for støy.