

SKISSE

Innspill fra Østlandssamarbeidet til ny nasjonal transportplan 2022-2033 med InterCity i fokus

Høringsforslag
mars 2019



Hovedutfordring: Bygge ut kapasitet og infrastruktur for å transportere mer gods og flere mennesker - og samtidig redusere klimaavtrykket.

Strategi:«NTP er avgjørende for å nå klimamålene. FNs klimapanel har sagt hva som kreves for å begrense global oppvarming til 1,5 grad, og at det haster. Klimapanelets rapport peker på behovet for at alle nivåer må dra i samme retning; stat, fylkeskommuner og kommuner. Både i by-områdene og nasjonalt er det satt ambisiøse klimamål. Stortinget vedtok i juni 2017 et mål om at klimagass-utslippene fra transportsektoren skal reduseres med 50% innen 2030. I hvilke grad prosjekter bidrar til å nå dette målet bør legges til grunn for prioritering av prosjekter i ny NTP.»

Innhold

Introduksjon

- 1 **Miljø og mobilitet**
- 2 **Nasjonale og internasjonale korridorer**
- 3 **InterCity**
- 4 **Bærekraftige byer og byregioner**
- 5 **Finansiering av veg- og jernbaneutbygging**



Utviklingstrekk og prioriteringer

InterCity er det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet i planperioden. Bygging av ny jernbanetunnell under Oslo er en forutsetning for å få full effekt av InterCity-utbyggingen.

For å sikre bosetning og verdiskaping over hele landet, må det i ny Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 legges til rette for effektivisering av gods- og persontransporten. Forutsigbarhet og kontinuitet i utbygging av prioriterte jernbane- og veiprosjekter er avgjørende.

Transportkorridorene på Østlandet er avgjørende for å binde sammen hele landet, og for å knytte Norge tettere til resten av Europa. Fortsatt utbygging av transportinfrastrukturen på Østlandet er derfor svært viktig for effektiv transport av mennesker og gods i Norge.

Når man i ny NTP skal prioritere mellom ulike tiltak, er det viktig å legge til grunn at infrastrukturinvesteringene i planperioden skal ha høyest mulig samfunnsnytte. Det er også viktig å prioritere tiltak som øker kapasiteten i kollektivtrafikken og som på en kostnadseffektiv måte bidrar til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Dette er viktig i forhold til Norges internasjonale klimaforpliktelser.

InterCity er det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet i planperioden. For å utnytte

kapasiteten av ny InterCity, må også planlegging og utbygging av Oslo-Navet prioriteres i planperioden.

Det legges til grunn at prioriteringene i gjeldende NTP 2018-2029, og som ble vedtatt av Stortinget i juni 2017, blir fulgt opp i ny NTP.

Prioriterte tiltak

Fylkeskommunene på Østlandet er enige om følgende prioriteringer i ny NTP 2022-2033.

- » InterCity - med mål om full utbygging med dobbeltspor til Skien, Halden og Lillehammer innen 2032/34 og oppstart av Ringeriksbanen til Hønefoss i 2021.
- » Byvekstavtaleordningen Byvekstavtaleordningen må suppleres med belønningsordninger som også omfatter de mellomstore byene og det foreslås at staten må bidra med minimum 50 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i byområdene.
- » Staten må etablere effektive incentivordninger for å flytte mer gods over fra vei til bane og/eller båt.
- » Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må tas inn gjennom et spleiselag mellom stat og fylkeskommuner.
- » Arbeidet med planlegging og finansiering av fremtidsrettede og effektive togforbindelser Oslo/Gøteborg og Oslo/Stockholm må prioriteres
- » Østlandssamarbeidet støtter utredning av vei-prising både som et trafikkregulerende tiltak og som virkemiddel for finansiering av nye utbyggingsprosjekter og økt kollektivsatsing.

Faglig underlag og bakgrunnsinformasjon til strategidokumentet er samlet i egne vedlegg.

Innholdet og formuleringene i dette dokumentet skal behandles politisk i alle fylkeskommunene våren 2019 og endelig vedtas på møte i kontaktutvalget 7. juni 2019.

1 | Miljø og mobilitet

Klima og miljøperspektivet

Norge har gjennom Parisavtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. I transportsektoren skal utslippene kuttes med 50 prosent samtidig som nullvekstmålet innebærer at all vekst i persontrafikken i de store byene skal skje ved bruk av kollektiv, sykkel og gange. Flere av Østlandsfylkene har allerede satt svært ambisiøse klimamål for transportsektoren.

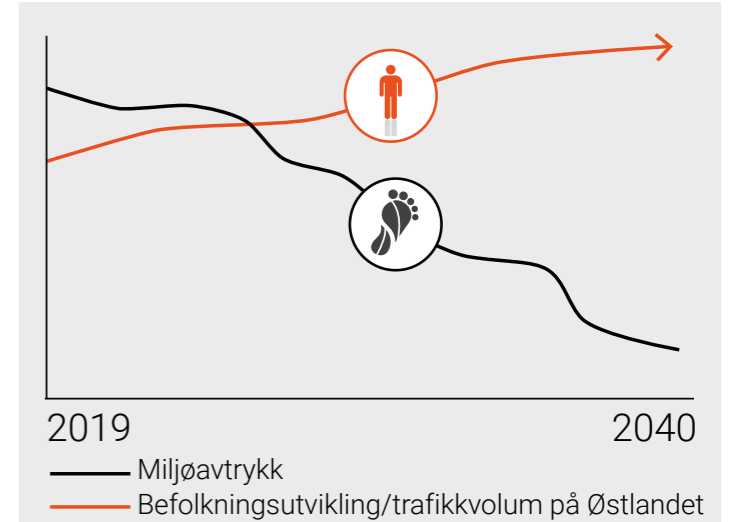
Frem mot 2040 forventes befolkningen i Norge å øke til i overkant av 6 millioner innbyggere. Sterkest vekst forventes på Østlandet med en økning på 462.000 innbyggere eller 17,3%. Tilsvarende økning i resten av landet er 11,4%. (SSB, 2018)

Sterk befolkningsvekst og økt pendling mellom byene på Østlandet vil generere en betydelig trafikkvekst i regionen. Ved å øke utbyggingstempoet for jernbane og annen bynær kollektivtrafikk på Østlandet vil man raskere få etablert en fremtidsrettet og bærekraftig infrastruktur, som på en effektiv måte kan bidra til at Norge når sine internasjonale klimaforpliktelser.

Mobilitet og teknologi

Den teknologiske utvikling på samferdselsområdet skjer i et høyt tempo. Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologit utvikling, nye miljøkrav og endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre og stille nye krav til offentlige myndigheter. Fylkeskommunen er en viktig samferdselsaktør, og må gjennom sin rolle som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler settes i stand til å sikre fremtidsrettede investeringer i transportsektoren.

Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Dette vil fortsatt kreve politisk vilje og økonomiske prioriteringer i de årlige budsjettene. Det må avsettes midler i ny NTP til testing og pilotering av nye teknologiske løsninger. Videre må fylkeskommunene settes i stand til å foreta nødvendig oppgradering og utbygging av fysisk og digital infrastruktur for en implementering av samvirkende ITS (intelligente transport-systemer) på aktuelle strekninger. Staten bør også inngå



et spleiselag med fylkeskommunene og kommunene om utbygging av energistasjoner for lavutslippskjøretøyer.

Sømløs mobilitet

Sømløs mobilitet skal bidra til at alle skal kunne planlegge og gjennomføre reiser på en så enkel måte som mulig. For kollektivreiser krever dette hyppige og koordinerte avganger, velfungerende knutepunkter og enkle betalings-systemer, hvor ett og samme betalingssystem fungerer på flere transportmidler. Å lykkes med sømløse reiser krever samarbeid mellom ulike aktører, og arbeidet med dette må intensiveres og prioriteres. Staten må ta et helhetlig ansvar for å sikre en digital samhandlingsplattform, dvs. en felles bestillings- og betalingsløsning for kombinerte mobilitetstjenester.

En stor befolkningskonsentrasjon og mange reisende innenfor et avgrenset geografisk område bidrar til å gjøre Østlandet svært godt egnet for testing og utvikling av nye mobilitetsløsninger, med fylkeskommunene som aktive samarbeidspartnere.

Vedlegg 1a: Befolkningsutvikling på Østlandet (prognoser)
Vedlegg 1b: Trafikkprognoser på Østlandet

PÅ EN REISE FRA OSLO TIL BERGEN ER TOG I GJENNOMSNITT

8,8x
MER MILJØVENNLIG ENN FLY OG

6,8x
MER MILØVENNLIG ENN BIL
NSB MILJØKALKULATOR

ØSTLANDET 2040

+ 462.000

VI KJØRER **2. mest** I EUROPA





2 | Nasjonale og internasjonale korridorer

Jernbanen bør i fremtiden være ryggraden i det norske og nordiske transportsystemet.

Østlandet er geografisk plassert mellom kystfylkene i sør/ vest og Sverige i øst. Planlegging og utbygging av vei og bane internt på Østlandet vil derfor bidra til utvikling av effektive og velfungerende transportkorridorer – både nasjonalt og internasjonalt.

Nasjonale korridorer

Næringslivet i hele landet er avhengig av et effektivt og velfungerende transportsystem på Østlandet. Fortsatt jernbaneutbygging på Østlandet vil derfor være viktig for å knytte hele landet sammen i et helhetlig og effektivt transportnettverk både for gods- og persontrafikk. Samtlige planlagte InterCity-strekninger er i dag flaskehals i ulike nasjonale transportkorridorer. Det er derfor viktig med rask utbygging og ferdigstillelse av interCity.

Grensekryssende korridorer

Jernbanen bør i fremtiden være ryggraden i det norske og nordiske transportsystemet. Planlegging av de fremtidsrettede og effektive togforbindelsene Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm må gis høy prioritet. Norske og svenske trafikkmyndigheter bør derfor snarest igangsette felles konseptvalgutredninger som bidrar til raskere planlegging og utbygging av jernbanen mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg.

I forbindelse med revisjon av TEN-T i 2021 er det viktig at norske myndigheter bidrar til at forbindelsen mellom Oslo og Stockholm inngår som prioritert strekning. Det europeiske kjernenettverket av veg og jernbane er forlenget til Hirtshals. Jyllandkorridoren er dermed en viktig avlastningskorridor for transport gjennom Sverige.

Godstrafikk fra vei til bane og sjø

Med befolkningsvekst og økonomisk vekst vil

godstrafikken og godsvolumene øke. Dersom man skal lykkes med å transportere mer gods på båt og/eller bane, må kapasiteten økes og regulariteten forbedres.

For å lykkes med å flytte godstrafikken i tråd med miljøpolitiske mål, er det på kort sikt svært viktig at man videreutvikler og forsterker insentivordningene for gods. Dette vil stimulere til igangsettelse av godsrunder med jernbane og/eller båt.

Tømmer

For å sikre gode rammebetingelser for skognæringa må staten i samarbeid med næringa og fylkeskommunene ta et overordnet ansvar for å legge til rette for effektiv transport av tømmer. Dette gjelder særlig utbygging av et sammenhengende, funksjonelt og elektrifisert jernbanenett med tømmerterminaler og tømmerhavner.

Vedlegg 2a: Oslo-Trondheim

Vedlegg 2b: Oslo-Bergen/Haugesund

Vedlegg 2c: Oslo-Stavanger

Vedlegg 2d: Oslo-Stockholm

Vedlegg 2e: Oslo-Gøteborg

Vedlegg 2f: Jyllandkorridoren

Næringslivet i hele landet er avhengig av et effektivt og velfungerende transportsystem på Østlandet.



TEKST OM AT FLYTTING AV GODSTRAFIKKEN OVER TIL BANE ER MER TRAFIKKSIKERT OG MILJØVENNLIG

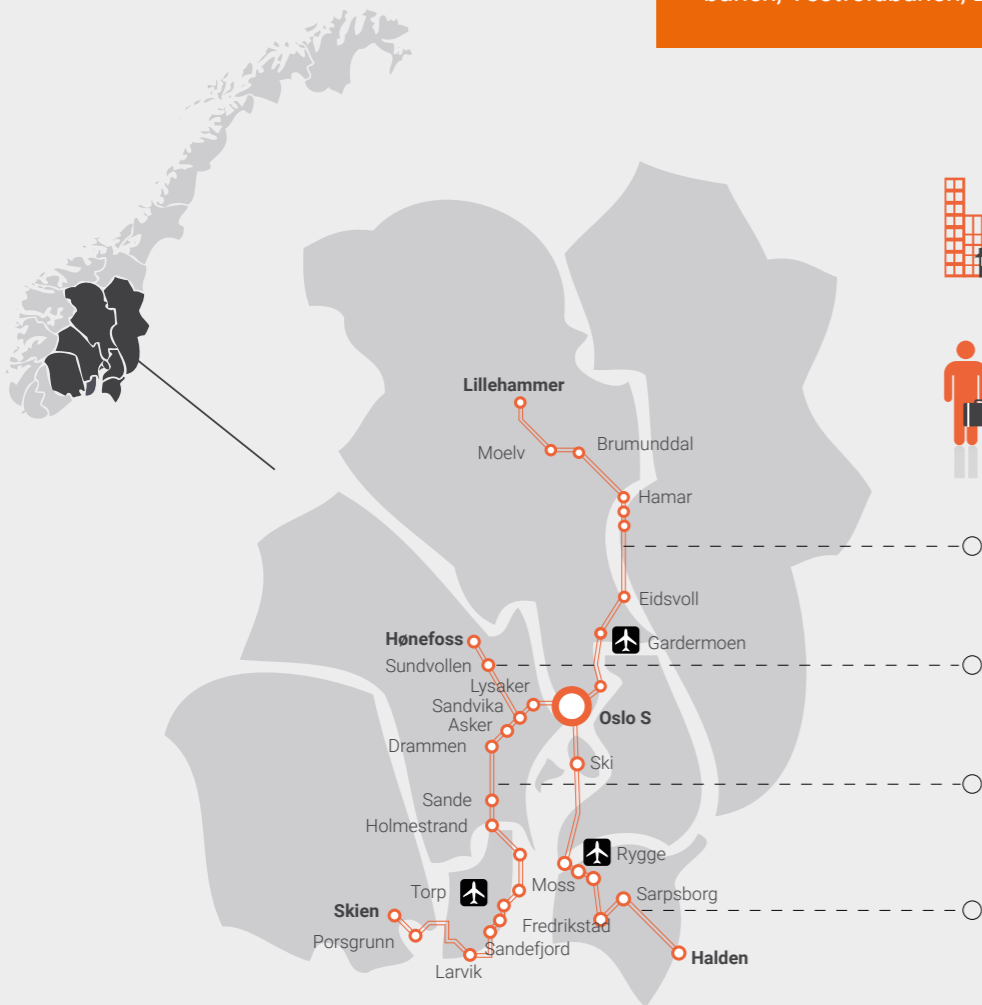




3 | InterCity

HVA ER INTERCITY?

InterCity er betegnelsen for utbyggingen av jernbanelinjene som binder Østlandet sammen med de viktige togstrekningene mot Bergen, Trondheim og Stavanger. InterCity omfatter Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Ringeriksbanen.



InterCity vil bidra til å skape flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, spre veksten og knytte byområder sammen.



Med utbygging av InterCity vil det bli enklere å bo i en by og jobbe i en annen. Dette kan bety mer fritid og en enklere hverdag for pendlere.

Dovrebanen

REISENDE 2019:
REISENDE 2040:

Ringeriksbanen

REISENDE 2019:
REISENDE 2040:

Vestfoldbanen

REISENDE 2019:
REISENDE 2040:

Østfoldbanen

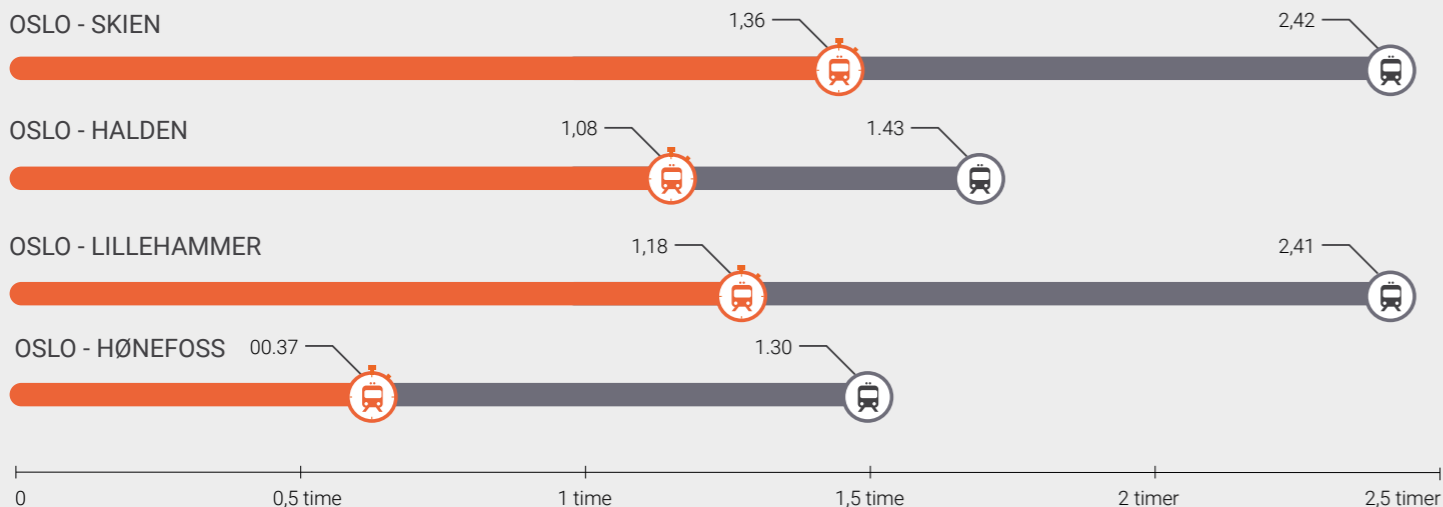
REISENDE 2019:
REISENDE 2040:



REISETID MED FULLT UTBYGD INTERCITY



DAGENS REISETID



InterCity – fylkeskommunenes førsteprioritet

InterCity-utbyggingen er av stor nasjonal betydning, og er et av Norges viktigste samferdselsprosjekt. Utbyggingen knytter sammen og øker kapasiteten på nasjonale og internasjonale korridorer, og vil danne grunnlaget for et effektivt transportsystem for reisende. Østlands-samarbeidet har derfor InterCity som førsteprioritet i ny NTP 2022-2033 – med mål om full utbygging med dobbeltspor til Skien, Halden og Lillehammer innen 2032/34 og oppstart av Ringeriksbanen til Hønefoss i 2021.

Rask fremdrift og kontinuitet i planlegging og utbygging av de ulike InterCity-strekningene er både rasjonelt og kostnadseffektivt. I tillegg til å være samfunnsøkonomisk fornuftig, vil sammenhengende planlegging og bygging være avgjørende for å kunne ferdigstille hele InterCity-utbyggingen med dobbeltspor innenfor de frister som Stortinget har vedtatt. Det er derfor viktig at:

- » Det settes av tilstrekkelige midler til planlegging og utbygging i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.
- » Departementet i ny NTP utarbeider en tidsplan for planlegging og utbygging av IC i hht Stortingets behandling av NTP 2018-2029.

Betydning for klima og miljø

InterCity vil muliggjøre økt flytting av person- og godstrafikk fra vei til bane i Norges tettest befolkede region. Dette vil vært svært viktig for å nå nullvekstmålet, og for å nå våre internasjonale klimaforpliktelser.

Økt kapasitet og fremkommelighet

Med økende befolkning i årene som kommer, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere. Ny InterCity vil løse de største trafikkutfordringene og sikre god fremkommelighet for en stadig voksende befolkning både i og rundt de mange byene og byområdene på Østlandet.

Balansert utvikling

Dersom det tar for lang tid å reise mellom hovedstadsområdet og de andre byene på Østlandet, vil både boliger og arbeidsplasser i økende grad lokaliseres i Stor-Oslo. Utbyggingen av InterCity er derfor svært viktig for å sikre en mer balansert utvikling i regionen.

Styrker næringsutvikling og verdiskaping

InterCity vil bidra til å skape flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, spre veksten og knytte byområder sammen. Et større bo- og arbeidsmarked kommer både næringsliv og arbeidstakere til gode ved at bedriftene får større tilgang på kompetanse, flere arbeidstakere og større kundegrunnlag. Tilsvarende får arbeidstakerne flere jobbmuligheter gjennom tilgang på flere arbeidsplasser. InterCity er derfor svært viktig for næringsutvikling og økt verdiskaping på Østlandet.

En enklere hverdag for pendlerne

Reisetidene mellom byene på Østlandet vil bli sterkt redusert når InterCity står ferdig. Dermed vil det bli enklere

Med økende befolkning i årene som kommer, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere.

å bo i en by og jobbe i en annen. Dette kan bety mer fritid og en enklere hverdag for pendlere.

Behovet for planavklaring

Utbyggingen av InterCity vil påvirke planarbeidet i en rekke byer og kommuner på Østlandet. Mange kommuner er allerede kommet langt i planleggingen av hvordan InterCity skal bidra til byutvikling og regionforstørring, og i flere av byene er det store utfordringer knyttet til trasevalg og arealplanlegging. Det er derfor viktig med rask planavklaring slik at byer og kommuner langs IC-traseene unngår å måtte båndlegge store arealer i mange år fremover.

Økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo er helt vesentlig for å kunne utnytte potensialet i InterCity-utbyggingen fullt ut. Det er derfor viktig at arbeidet med Oslo-navet videreføres og at man får på plass de nødvendige planavklaringene så raskt som mulig.

Organisering av InterCity-prosjektet

Østlandssamarbeidet ser positivt på etableringen av en ny styringsstruktur for jernbanesektoren. Erfaringene så langt kan tyde på at den nye organiseringen ennå ikke har hatt den ønskede effekt. I større utbyggingsprosjekter som f.eks InterCity bør det derfor vurderes nærmere om dagens organisering er hensiktsmessig når det kommer til planlegging og utbygging. Erfaringene fra Nye Veger AS kan her være relevante.

Vedlegg 3a: Tabell med nye reisetider ved ferdig utbygd IC



4 | Bærekraftige byer og byregioner



Byområdenes utfordringer knyttet til areal- og transport
Stadig flere byer på Østlandet opplever utfordringer knyttet til areal og transport. Det er viktig å sørge for at byene – store, mellomstore og små – er bærekraftige både økonomisk, sosialt og miljømessig. Bærekraftige byer krever at det tilrettelegges for næringsliv, verdiskaping og sysselsetting. Bedre infrastruktur og bedre fremkommelighet på vei og bane er i denne sammenhengen helt avgjørende, også i et klimaperspektiv.

Byvekstavtaleordningen må utvides
Bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene er nå i ferd med å samordnes til byvekstavtaler som skal sikre bedre kollektivløsninger og mer effektive trafikale knutepunkter. Staten skal (re-) forhandle byvekstavtaler med de 9 byområdene som i dag er inkludert i byvekstavtale-ordningen. I Østlandsområdet gjelder dette Oslo/Akershus, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

Flere av de andre mellomstore byområder opplever trafikale utfordringer, og kan vise til politisk vedtatte mål om nullvekst for persontransport med bil, samt langsiktig arbeid med samordnet areal- og transportplanlegging. For å videreutvikle vekstkraftige byområder i en flerkjerne-

struktur på hele Østlandet bør også de mellomstore byområdene få tilgang til finansieringsordninger/belønningsordninger som kan bidra til å møte vekstutfordringer med blant annet bedre kollektivløsninger. På Østlandet gjelder dette særlig Vestfoldbyen, Mjøsbyen og Mosse-regionen.

Bedre finansieringsordninger
Østlandssamarbeidet ser det som viktig at staten bidrar med minimum 50 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i byområdene. Den relative riksveg-andel varierer mellom de ulike byområdene, og ofte er det ikke langs disse vegene behovene for tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv er størst. De ulike finansieringsordningene bør derfor kunne brukes der behovet er størst, og ikke være for strengt knyttet opp til programområde riksveg.

- Vedlegg 4a: Hovedstadsområdet
- Vedlegg 4b: Buskerudbyen
- Vedlegg 4c: Mjøsbyen
- Vedlegg 4d: Nedre Glomma
- Vedlegg 4e: Moss
- Vedlegg 4f: Vestfoldbyen
- Vedlegg 4g: Grenland



5 | Finansiering av veg- og jernbaneutbygging

Alternative finansieringsmodeller bør kunne vurderes ved planlegging og utbygging av nye jernbanestrekninger.

Veiprisering - utredning

Østlandssamarbeidet ser positivt på at veiprisering vurderes som alternativ til bompenger. Veiprisering kan åpne for en riktigere fordeling av utgifter knyttet til utbygging og drift, samt bidra til en mer effektiv trafikkregulering.

Finansiering av jernbaneutbygging

Alternative finansieringsmodeller bør kunne vurderes ved planlegging og utbygging av nye jernbanestrekninger.

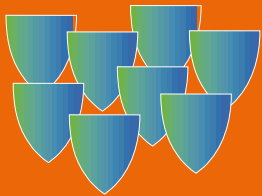
I EU finnes det flere eksempler på at større utbyggingsprosjekter av jernbane finansieres ved å benytte bompenger eller veiprisering. Dette kan bidra til raskere utbygging og mer rettferdig konkurranse mellom vei og bane - spesielt ved transport av gods. Dette er et eksempel på en modell som kan være aktuell i enkelte regioner forutsatt lokal enighet.

Insentivordning for vedlikehold av fylkesveger

Østlandssamarbeidet vil peke på det store avviket mellom finansiering av drift og vedlikehold av riksvegene sammenlignet med fylkesvegene. Østlandssamarbeidet ønsker derfor en forsterket insentivordning hvor kommunenes og fylkeskommunenes satsing på å hente inn vedlikeholdsetterslepet følges av en tilsvarende finansiering fra staten.

Garantiansvar investeringer

Det er en utfordring at det er fylkeskommunene som sitter med garanti-ansvar ved investeringer i riksveier. Østlandssamarbeidet mener at dette er en åpenbar systemsvikt som må endres ved at garantiansvaret legges til ansvarlig myndighet.



ØstlandsSamarbeidet Eastern Norway County Network

Postboks 1200 Sentrum, N-0107 OSLO, Tel. + 47 22 05 50 80
E-post: ostlandssamarbeidet@afk.no
www.ostsam.no



AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum,
N-0107 OSLO
Tel. +47 22 05 50 00
postmottak@afk.no
www.akershus.no



OPPLAND FYLKESKOMMUNE
Postboks 988
N-2626 LILLEHAMMER
Tel. +47 61 28 90 00
postmottak@oppland.org
www.oppland.no



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Postboks 3563
N-3007 DRAMMEN
Tel. +47 32 80 85 00
postmottak@bfk.no
www.bfk.no



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE
Postboks 2163
N-3103 TØNSBERG
Tel. +47 33 34 40 00
firmapost@vfk.no
www.vfk.no



HEDMARK FYLKESKOMMUNE
Postboks 4404 Bedriftssenteret
N-2325 HAMAR
Tel. +47 62 54 40 00
postmottak@hedmark.org
www.hedmark.org



TELEMARK FYLKESKOMMUNE
Postboks 2844
N-3702 SKIEN
Tel. +47 35 91 70 00
post@t-fk.no
www.telemark.no



OSLO KOMMUNE
Rådhuset,
N-0037 OSLO
Tel. +47 02180
postmottak@oslo.kommune.no
www.oslo.kommune.no



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Postboks 220,
N-1702 SARPSBORG
Tel. +47 69 11 70 00
sentralpost@ostfoldfk.no
www.ostfold-f.kommune.no