



Dato: 12. mai 2021

Til medlemmene i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Arkivkode:

Eva Næss Karlsen, 900 63 086

## NTP 2022-2033 – konkrete innspill til Stortingets behandling fra Osloregionen

Osloregionen interkommunalt politisk råd er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner inkludert Oslo kommune. Osloregionen jobber for at hele hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Osloregionen skal bidra til en flerkjernet utvikling i regionen, basert på lokale fortrinn.

Vi viser til Osloregionens høringsnotat sendt inn i forbindelse med komiteens høring den 13. april. Lene Conradi, leder for interessepolitisk utvalg, presenterte Osloregionens innspill. Høringsnotat som ble oversendt 7. april er vedlagt og vi ber om at våre innspill blir innarbeidet i Stortingets behandling av NTP.

Interessepolitisk utvalg ønsker med dette brevet å be representantene spesielt om å hensynta fire momenter i behandlingen av NTP og oversender her konkrete forslag til merknader som vi ber om at blir innarbeidet.

### Jernbane

#### Innledning

Stortingsmeldingen beskriver utfordringene i Oslo-navet som nasjonalt knutepunkt og konsekvenser dette har for flere jernbanekorridorer. Kapasiteten gjennom Oslo er den største flaskehalsen for store deler av jernbanenettet, og begrenser hva som er mulig å utvikle av togtilbud, både lokalt, regionalt og nasjonalt, både for person- og godstransporten. For å kunne ta ut effekten av andre jernbaneinvesteringer må jernbanetunnelen gjennom Oslo prioriteres i første NTP-periode.

#### Forslag til merknad

Osloregionen interessepolitisk utvalg foreslår at følgende merknad om ny jernbanetunnel gjennom Oslo tas inn i behandling av NTP 2022-2033:

*Komiteen ber om at byggestart for ny jernbanetunnel gjennom Oslo legges til slutten av første NTP-periode og det settes av planmidler i begynnelsen på første seksårsperiode. Ny jernbanetunnel gjennom Oslo er avgjørende for et godt jernbanesystem både regionalt og nasjonalt.*

### Bysatsing og støtteordning mindre byområder

#### Innledning

Vi viser til vårt høringsnotat av 7. april 2021, der Osloregionen er positiv til ny tilskuddsordning for mindre byområder. Vi viser til stortingsmeldingen (side 114-115) der det i argumentasjon for ny støtterordning argumenteres med at mindre byområder har mange av de samme utfordringene som de ni største byområdene med byvekstavtaler, men i mindre skala. Det argumenteres videre at et fellestrekk er at bilandelen er høy, og flere steder er det forventet en befolkningsvekst som vil forsterke utfordringer knyttet til miljø, framkommelighet, mobilitet og attraktivitet.

Osloregionen mener at byområder som Mjøsbyen, Jessheim, Moss, Ringerike og Halden definitivt har de ovennevnte utfordringer og bør vurderes inkludert i ordningen i kraft av dette og sin størrelse. Osloregionen har bedt Samferdselsdepartementet om innsyn i kriteriene for valg av byområder som er nevnt i forslag til ny NTP. Per 7. mai har vi ikke mottatt svar på vår henvendelse.

Nedenfor er oversikt over byområder som er foreslått tatt inn i ordningen, sammen med de 5 byområdene som Osloregionen mener bør vurderes tas inn. Oversikten er sortert etter befolkningen i byområdene (BA-regioner).

Kommune (BA-region)	Innbyggere	Foreslått inn i ny støtteordning
Vestfoldbyene (Tønsberg, Sandefjord, Larvik) (To BA-regioner)	223 337	ja
Mjøsbyen (flere BA-regioner) Felles areal- og transportstrategi	208 706	nei
Haugesund	97 503	ja
Ålesund	92 181	ja
Ullensaker/Jessheim	83 965	nei
Arendal/Grimstad	75 413	ja
Moss	55 473	nei
Bodø	54 480	ja
Ringerike/Hønefoss	39 921	nei
Halden	32 712	nei

### Forslag til merknad

Osloregionen interessepolitisk utvalg foreslår at følgende merknad tas inn i behandling av NTP 2022-2033:

*Komiteens medlemmer støtter forslaget om at det etableres en egen støtteordning for bysatsing som legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet. Komiteen ber om at byområder som Mjøsbyen, Jessheim, Moss, Ringerike og Halden inkluderes i støtteordningen. Kriteriene for tildeling må være transparente og bygge på tydelige, demografiske og andre relevante forhold.*

## **Godspakke Innlandet og Alnabruterminalen**

### Innledning

Godspakke Innlandet er ikke inkludert i forslaget til ny NTP, selv om det tidligere har vært stor enighet om betydningen av denne. I ny NTP er det fremhevet at man vil ha mer nytte for pengene. Det investeres store midler i Dovre-banen i de kommende årene, hvilket øker kapasiteten for godshåndtering mellom Oslo og Hamar. Godstilsvinger og elektrifisering på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger har en kostnadsramme på 2 milliarder. Nytteverdien av tiltaket er årlig beregnet til ca 400 millioner. Det fremheves videre i forslaget til NTP at godskapasiteten på Alnabru er sprengt. En investering i Godspakke Innlandet vil, sammen med tiltak for utbedring av Alnabruterminalen, kunne avhjelpe denne situasjonen.

### Forslag til merknad

Osloregionen interessepolitisk utvalg foreslår at følgende merknad om Godspakke Innlandet og Alnabruterminalen tas inn i behandling av NTP 2022-2033:

*Komiteen ber om at tiltakene i Godspakke Innlandet prioriteres inn i første seks årsperiode for NTP, herunder elektrifisering og godstilsvinger (Hamar – Elverum-Kongsvinger). Videre må tiltakene for utbedring av Alnabruterminalen forseres og påbegynnes i første periode.*

## **Grensekryssende jernbane**

### Innledning

I forslaget til NTP er det i kapittel 11.12 *Grensekryssende transport* omtale av Transeuropeisk nettverk – transport (TEN-T), og at dette er EUs transportnettverk som også omfatter Norge gjennom EØS-avtalen. I 2021 ventes et forslag til reviderte retningslinjer for TEN-T.

### Forslag til merknad

*Komiteen ber om at regjeringen følger opp revisjonen av TEN-T og arbeider for at strekningen Oslo-Ørebro blir inkludert i Scan-Med-korridoren og at utredningsarbeidet for togforbindelse Oslo-Stockholm under tre timer gis rask fremdrift.*

Med vennlig hilsen

Lene Conradi  
Leder  
Interessepolitisk utvalg - Osloregionen

Vedlegg: Osloregionens høringsnotat av 7. april 2021