

Gruppe 1: gjennomgang oppdrag 2, vedlegg 1 og 2

Erik Habberstad Stange kommune/ATP/Hamarregionen

Bente Elsrud Anfinnsen – Ringerike kommune/K&M/Ringeriksregionen

André Kraemer Goes – Moss kommune/ATP/Mossregionen IPR

Asbjørn Lunde Elverum Vekst/Elverum kommune/Næring/Sør-Østerdal IPR

Dag Aanensen Drammensregionen/ATP/KG/Drammensregionen

1) Behovet for forsterkede virkemidler i utkanten av byvekstavgiftene; -inkludert tettere samarbeid mellom stat, fylke og kommunenes arealplanlegging:

- I dag er det en utfordring for kapasiteten i veinettet rundt Oslo og mobiliteten i Osloregionen at mange mindre byområder rundt hovedstaden fortsetter å generere veitrafikk inn til hovedstaden. Utredningene i oppdrag 2 viser en betydelig utfordring med å nå nullvekstmål og framskrivninger viser at dagens virkemidler ikke er tilstrekkelige til å nå målene i NTP om å dempe vekst i personbiltrafikk og sikre god nok fremkommelighet og mobilitet i Osloregionen.
- Osloregionens sammenhengende bo- og arbeidsmarked er større enn området omfattet av Oslos byvekstavgift. Omliggende, mindre byområder har verken de samme samarbeidsplattformene på tvers av stat/fylkeskommune/kommune eller tilgang på samme finansiering av f.eks. tilrettelegging for gående og syklende eller kollektivt som det som er tilgjengelig i byvekstområdene. For å lokke flere pendlere til å reise kollektivt til Oslo, og i og mellom regionens øvrige byer, bør det inn mot NTP utredes samlede tiltakspakker hvor det sees på samlet effekt av tiltak i større geografiske områder; - på tvers av nye/økt kapasitet på jernbanestrekninger som avlaster veitrafikk, fremkommelighet for buss, arealplanlegging i kommunene og tilrettelegging for gående og syklende. Det må sees på tvers av virkemidler som ligger hos de statlige aktørene, fylkeskommunene og kommunene.
- I rapporten fra oppdrag 2 slås det fast at «[g]jennom byvekstavgiftene samles parter som sitter på ulike deler av virkemiddelapparatet på tvers av de ulike forvaltningsnivåene. Samarbeidet er vellykket, fordi det er mulig å se tiltak på tvers.». Osloregionen mener at en del av den anbefalte styrkingen av virkemidler for å motvirke vekst i personbiltrafikk i Osloområdet bør være å opprette denne typen samarbeid også i omliggende deler av bo- og arbeidsmarkedet i regionen. Gjennom slikt tettere, forpliktende samarbeid med kommunene og byutviklingsmidler også i mindre byområder, kan grep på tvers av kommuners, fylkeskommuners og statens virkemidler avtales og utløses. Stikkord er samordning av både prioriteringer, finansiering, virkemidler og regelverk på tvers av transportformer og aktører.
- Det bør implementeres nye verktøy til å belønne flere kommuner som har forpliktet nullvekstmålet gjennom forenklede tilskudds- og belønningsmidler. Statens vegvesen jobber nå med utredninger for å både inkludere nye byområder i ordninger som ligner byvekstavgift. Denne utredningen bør tas et skritt videre ved å begynne å tenke finansiering, gjennom for eksempel en felles pott som flere kommuner, også i utkanten av bypakke- og byvekstavgifter, kan søke fra til å finansiere tiltak som bidrar i retning nullvekst i personbiltrafikken. Kilde for inspirasjon kan

være klimasatsordningen, som støtter kommuner med sitt arbeid ved å jobbe mot felles nasjonale mål. Å tilby slike midler er spesielt relevant i Osloregionens kontekst, hvor trafikktutfordringer krysser kommunenes og fylkenes grenser.

Se vedlegg 1 for relevante sitater fra rapporten fra oppdrag 2 som underbygger behovet for dette.

2) Styrket satsning på jernbane avgjørende både for «innmating» til Oslo og økt konkurransekraft mot veitrafikk og luftfart på lengre reiser»

Rapporten fra oppdrag 2 slår fast at med gjeldende politikk og virkemidler vil vekst i personbil- og godstrafikk øke og utfordringer med kapasitet og flaskehalser i veinettet forsterkes. Dette gjelder både nasjonalt og særlig i byområdene, veinettet i Oslo har høyt kapasitetsstress. Osloregionen oppfatter at et klart svar på disse utfordringene må være økt og fremskyndet satsing på jernbane, herunder bør Rikstunellen og Nye Bergensbanen nevnes særskilt i tillegg til ferdigstilling av Intercity. Dette vil være prosjekter som «monner» for både fremkommeligheten i Osloregionen og som kan styrke jernbanens konkurransekraft mot fly og veibasert godstrafikk på lengre distanser.

Se vedlegg 2 for relevante sitater fra rapporten fra oppdrag 2 som underbygger behovet for dette.

3) Terminaler – avlastning Alnabru (vei og bane)

Som pkt 5.2.1 i Utredningsoppdrag viser, er det en stor utfordring med veitrafikken(gods/person) gjennom Oslo. Alnabru er Norges viktigste og største godsterminal, men tilbakemelding fra transportører på veg og spesielt bane er at den har store kapasitetsbegrensninger. Arealutvidelse ved Alnabru er krevende En planlegging og utvidelse av godsterminaler knyttet til jernbane utenfor Oslo, vil avlaste denne. Dette gjelder spesielt da for gods som ikke skal til Oslo. Det vil også bidra til å bedre kapasiteten i Oslo -navet, som opplever store forsinkelser også nasjonalt ved selv små driftsavvik på grunn av kapasitetsproblemer på veg/bane.

4) Oslo lufthavn som internasjonalt luftfartsknutepunkt (hub)

Det pekes i rapporten på at Oslo lufthavn taper markedsposisjon som internasjonal hub, spesielt i forhold til Københavns lufthavn (Kastrup). Ett videre fall i markedsposisjonen påvirker også luftfartstilbud i distrikter i Norge som ikke har tilgang eksempelvis jernbane.

For Oslo-regionen er Oslo Lufthavn en svært viktig aktør for å sikre vekst og attraktivitet, både for næringsliv og turisme. Logistikken til/fra Oslo lufthavn anses som viktig for å opprettholde konkurransekraften mot andre luftfarts-HUB'er. Fullførelse av utbygging av Intercity med kapasitetsøkning/flere avganger vil bidra til dette. Bygging av Nye Bergensbanen (Ringeriksbanen), vil gi et større nedslagfelt for togtilbringertjenesten til lufthavnen.

Det er i utredningen satt et høyt ambisjonsnivå for overgang til *Sustainable Aviation Fuel* (SAF). Regional produksjon av SAF, vil også kunne bidra til å gjøre Oslo Lufthavn mer konkurransedyktig. [Ref Oppdrag 2 vedlegg 2 pkt 5.2.](#) Samtidig er det vesentlig av avgiftsnivået for flytrafikk ved Oslo Lufthavn ikke overstiger konkurrerende flyplasser som Københavns (Kastrup) og Stockholms (Arlanda).

5) Forenklede prosesser og forutsikbarhet i prioritering av jernbaneprosjekter i NTP

Utbygging av Rikstunnelen kan fjerne enorme mengder vegtrafikk og derved bidra til å løse mange samferdselsbehov, både på regionalt og nasjonalt nivå. Rikstunnelen skal også bidra til at logistikken ikke blir til hinder for både beredskap og norsk konkurranseevne. Likevel står vi i risiko av å må vente i noen tiår på at tunnelen er gjennomført.

Osloregionen mener at planleggingsprosessen for ny samferdselsinfrastruktur bør revideres med hensyn til en nødvendig forenkling av den. Den pågående revideringen av hvordan kraftutbyggingsprosjekter planlegges i Norge kan vise veien til hvordan vi kan gjøre noe lignende i forhold til samferdselsprosjekter.

Nye Bergensbanen er et eksempel på at forutsigbarhet innen prioritering og finansiering av viktige samferdselsprosjekter bør styrkes. Bergensbanen og øst-vest-korridoren er en av Norges viktigste nasjonale transportårer for persontransport, gods, beredskap og regional utvikling. Fjerntogstrategien peker på strekningen Oslo–Bergen som korridoren med størst potensial for overgang fra fly til tog. Prosjektet er allerede vedtatt, regulert og modent for gjennomføring, likevel har finansieringsbeslutning har stadig blitt dyttet fram i tid.

6) Beredskap og forsvarets behov

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa har endret forutsetningene for transportplanleggingen. Oppdrag 2 peker på at robusthet, beredskap og militær mobilitet må tillegges større vekt i fremtidige prioriteringer. Osloregionen mener derfor at NTP 2029–2040 må legge større vekt på redundans i transportsystemet, slik at kritiske funksjoner kan opprettholdes ved stengninger, naturhendelser, digitale angrep eller sikkerhetspolitiske kriser. Dette innebærer at alternative veg-, bane- og logistikkforbindelser må vurderes som en del av nasjonal beredskap, selv når tradisjonelle samfunnsøkonomiske analyser ikke fullt ut fanger opp denne verdien.

Osloregionen er navet i Norges transportsystem, men også et sårbart område på grunn av høy kapasitetsutnyttelse og stor konsentrasjon av kritisk infrastruktur. Osloregionen mener derfor at nasjonale investeringer må bidra til å styrke robustheten både i Oslo-navet og i alternative korridorer som kan avlaste eller opprettholde nasjonale transportfunksjoner ved bortfall av sentrale knutepunkter. Bedre utnyttelse av eksisterende korridorer for veg, bane og gods må ses som en beredskapsinvestering så vel som en samferdselsinvestering.

Osloregionen vil understreke betydningen av transportkorridorene mellom Oslo, Innlandet, Trøndelag og Sverige for næringsliv, forsyningssikkerhet og militær mobilitet. Korridorer som Rv3, E6, Rørosbanen, Solørbanen og forbindelsene mot Sverige utgjør viktige alternative transportårer for både sivile og militære formål. NTP bør i større grad vektlegge investeringer som styrker redundans, regularitet og kapasitet i slike korridorer, samt legge til rette for effektive grensekryssende forbindelser mot det nordiske og europeiske transportnettverket.

Vedlikehold og fornyelse av eksisterende infrastruktur er en forutsetning for et robust transportsystem. Oppdrag 2 peker på aldrende bruer, tunneler og transportinfrastruktur som en økende risiko for fremkommelighet og beredskap. Osloregionen mener derfor at vedlikeholdsetterlep på riksveier, jernbane og fylkesveier med nasjonal betydning må gis høy prioritet. Særlig bør det vurderes egne ordninger for fylkesveier og bruer som har viktige funksjoner for næringstransport, totalforsvar og samfunnssikkerhet.

Vedlegg 1: Relevante sitater fra rapporten fra oppdrag 2 som underbygger behovet for forsterkede virkemidler i utkanten av byvekstavtalene og tettere samarbeid mellom stat, fylke og kommunenes arealplanlegging

Side 5:

«I **byområder** vil befolkningsvekst og økt transportbehov gi press på vei- og kollektivsystemer, kø og lav toleranse for driftsavvik. Kostnadsvekst og presset økonomi i fylkeskommunal kollektivtransport kan svekke tilbudet og gjør **nullvekstmålet** vanskelig å nå uten forsterkede og nye virkemidler.»

«Transportsektoren må **redusere utslipp** og **naturpåvirkning**, samtidig som klimaendringer øker risiko for driftsavbrudd. Arealknapphet i byer og hensyn til natur- og miljøverdier skaper **krevende avveiiinger** mellom ulike hensyn for videre utvikling av infrastruktur.»

Side 8:

«Reduserte klimagassutslipp og naturinngrep

For å utnytte transportinfrastrukturen bedre og samtidig redusere arealinngrep og i størst mulig grad unngå tap av biologisk mangfold er det viktig at statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet følges. Utnyttelse av eksisterende byggesone kan gi bedre samfunnsøkonomi enn nye arealinngrep og fortetting og riktig lokalisering reduserer transportbehovet.»

Side 27:

«Øst-Norge skiller seg fra de øvrige landsdelene ved at bystrukturen er tett med flere store/middels store byer, og sammenhengende bo- og arbeidsmarkeder med et stort omland med pendling og betydelig befolkningsvekst. Selv om mange har reelle alternativer til personbil i de mest sentrale områdene, er det også et stort volum reisende som pga. bosettingsmønster, reiselengder og formål har få eller ingen alternativer til personbilen. Dette gir samlet sett høyt transportomfang og stor belastning på hovedinnfartsårer og knutepunkter.»

Side 41:

«5.5 Videreføring av byvekstavtaler i de største byområdene, men med forsterkede virkemidler

For byområdene har byutredningene vist at det er behov for en målrettet og koordinert innsats med bruk av flere virkemidler for å møte det økte mobilitetsbehovet. Det forventes høy vekst i personbiltrafikken for de fire største byområdene, selv om tiltakene i dagens byvekstavtaler og tiltakene i NTP 2025-2036 gjennomføres. Dette skyldes befolkningsvekst, økende elbilandel, økonomisk vekst og i noen av byområdene endringer i transportsystemet. Selv med tiltak innen kollektiv, sykkel, gange og mikromobilitet, vil det være nødvendig med vesentlige nye grep om personbiltrafikken ikke skal øke. Aktuelle tiltak kan være strengere krav til arealbruk, restriktive tiltak gjennom endrede bompengetakster, eller parkeringsregulering.

Gjennom byvekstavtalene samles parter som sitter på ulike deler av virkemiddelapparatet på tvers av de ulike forvaltningsnivåene. Samarbeidet er vellykket, fordi det er mulig å se tiltak på tvers. Transportvirksomhetene mener det er viktig at samarbeidet om byvekstavtalene videreføres.»

Side 42:

«Utvikling av konsentrert arealbruk rundt sentrumsområder med god kollektivdekning virker langsomt, men er effektivt fordi det gir kortere reiseavstander, lavere bilavhengighet og bedre utnyttelse av kollektivsystemet. Uten slik arealutvikling svekkes effekten av investeringer i kollektivtransport og transportinfrastruktur. Det kan settes krav i byvekstavtalene til tetthet rundt knutepunkter, før partene prioriterer midler til tiltak i og ved knutepunktet. Statsforvalteren har et utvidet ansvar for areal i byvekstavtalene. Fortetting i knutepunkter kan også være viktig utenfor de store byområdene, fordi det gir et større kundegrunnlag for et tilpasset kollektivtilbud.

(...)

«Nullvekstmålet krever økt kollektivtilbud, og bedre tilbud for gående og syklende for at disse transportformene skal kunne ta imot trafikkveksten i byområdene.»

Vedlegg 2: Relevante sitater fra rapporten fra oppdrag 2 som underbygger behovet for styrket satsning på jernbane avgjørende både for «innmating» til Oslo og økt konkurransekraft mot veitrafikk og luftfart på lengre reiser»

Side 15:

«Fremkommelighet og mobilitetsbehov

(...)

Fremskrivningene av innenlands etterspørsel i dette oppdraget tilsier at etterspørselen for persontransport nasjonalt uten nye tiltak øker med 26 prosent (fra 162,9 til 204,5 mill. person km per døgn) mot 2060 hvorav 95 prosent av den samlede etterspørselen anslås å komme med personbil som vist i figur 3-2. Fremskrivningene viser beregnet transportmiddelfordeling, gitt gjeldene politikk, se tidligere kapittel. Det vil belaste det eksisterende veinettet ytterligere, særlig i og rundt byområder og på innfartsårer som allerede har flaskehalser i rushtiden i dag. Nasjonalt forventes etterspørselen for kollektivtransport og gange/sykkel å ligge på omtrent samme nivå som i 2024 og utgjøre uten nye tiltak henholdsvis 10 og 2 prosent av det totale transportarbeidet også i 2060, mens bil utgjør 88 prosent.»

Side 16

«Etter pandemien har personbiltrafikken økt i flere av byområdene, og uten nye eller forsterkede tiltak tilsier dette at kapasitets- og fremkommelighetsutfordringene i og rundt byene vil tilta, med økt press i innfartsårer og knutepunkter som allerede fungerer som flaskehalser flere steder for kollektivtransport, næringsliv og personbiler. Dette vil bidra til fortsatte interessekonflikter mellom transport, areal- og byutvikling og miljø i og inn mot byområdene, og til at nullvekstmålet ikke nås. Fremskrivningene i dette oppdraget, som er å betrakte som en referansebane, før politikken «legges på», viser at korte og mellomlange reiser dominerer det samlede transportarbeidet og har for høy bilandel. Endringer i omfang eller fordeling av disse reisene vil derfor ha størst betydning for utviklingen i samlet transportarbeid.»

Side 33:

«Jernbanen har en konsentrert, men viktig rolle ved å gi et kapasitetssterkt, trafikk sikkert og arealeffektivt transporttilbud i de mest trafikkerte korridorene. Dette gjelder for persontransport i byområder, godstransport i hovedkorridorene og mot utlandet og for militære transporter over 200 kilometer. På det sentrale Østlandet, der jernbanen er godt utbygget, fungerer den som ryggraden i kollektivsystemet. Samtidig har jernbanesystemet høy kapasitetsutnyttelse, enkeltsporede strekninger og lav systemredundans, som gjør det sårbart for driftsavbrudd. Jernbanen bidrar til robusthet i hovedkorridorene, forutsatt høy driftssikkerhet og bedre håndtering av avvik.