



Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Arkivkode:

Eivin Winsvold / Eva Næss Karlsen

Håndnotat: Møte med SD 18. januar 2024 om Osloregionens innspill til NTP 2025-2036

Tema/sak	Møte mellom Osloregionen IPR og statssekretær Cecilie Kroglund i Samferdselsdepartementet om NTP 2025-36
Tid og sted	Torsdag 18. januar kl. 13.30 – 14.15 Samferdselsdepartementet (Akersgata 59, 0159 Oslo)
Politiske deltakere fra Osloregionen IPR	<ul style="list-style-type: none">• Eirik Lae Solberg, styreleder i Osloregionen, byrådsleder i Oslo kommune• Saxe Frøshaug, styremedlem og nestleder i Interessepolitisk utvalg, ordfører i Indre Østfold kommune
Administrative representanter fra Osloregionen IPR	<ul style="list-style-type: none">• Eva Næss Karlsen, konstituert direktør Osloregionen• Eivin Winsvold, spesialrådgiver Osloregionen• Erik Unaas, Indre Østfold regionråd
Bakgrunn	<ul style="list-style-type: none">• Regjeringen vil legge fram ny Nasjonal transportplan (NTP) for 2025-36 våren 2024, som er ett år tidligere enn planlagt. Dermed behandles NTP utenom valgår.• Stortingsmeldingen ventes før påske, forventet behandling i Stortinget i juni.• Gjeldende NTP 2022-33 ble vedtatt i 2021, og har en ramme på over 1200 mrd. NOK
Osloregionens hovedbudskap	NTP 2025-36 må inneholde en storstilt satsing på jernbane, grønn godstransport og mobilitet i byområdene - også de små og mellomstore!

Takk for invitasjonen til møtet. Vi setter stor pris på at politisk ledelse i Samferdselsdepartementet tar seg tid til å møte Osloregionen.

- Som henholdsvis **styreleder** og **styremedlem/nestleder for interessepolitisk utvalg** representerer vi **Osloregionen interkommunalt politisk råd**, som er et strategisk samarbeid bestående av **65 kommuner på Østlandet, inkludert Oslo**.
- Regionen har til sammen ca. **2,3 millioner innbyggere** og over 40 % av arbeidsplasser og verdiskaping i landet. Regionen står for 40 % av de nasjonale klimagassutslippene på vei. Ifølge NTP 2022-2033 går 70 % av godstransport på vei til og fra Norge gjennom Osloregionen (over Svinesund, Kongsvinger og Ørje).
- Disse tallene viser at satsing på samferdsel i hovedstadsområdet er viktig for det nasjonale transportsystemet, for hele landets verdiskaping og for å nå målene for NTP. Og ikke minst har satsing på samferdsel stor betydning for nesten halvparten av Norges befolkning.
- I tillegg til de fire hovedbudskapene våre (se neste side) vil vi understreke at **klimatilpasning** i samferdselssektoren må prioriteres, og hensyn til **forsvar, sikkerhet og beredskap** må være godt ivarettatt i NTP 2025-36.

Vi har **4 hovedbudskap** vi ønsker å fremføre i møtet. NTP 2025-36 må ivareta følgende:

1. En **kraftfull satsing på jernbane på Østlandet**. Planlegging av **ny Rikstunnel** må starte i første periode, de langsiktige ambisjonene for **InterCity**, inkludert **Bergensbanens forkortelse** (Ringeriksbanen) må ligge fast og **grenbanene** må prioriteres
2. En **forsterket satsing på byområdene**. **Byvekstavtalene** for de største byområdene må videreføres og styrkes, og det må innføres ordninger også for **mindre og mellomstore byområder**, som har tilsvarende utfordringer som de store.
3. **Miljø- og klimavennlig godstransport**: Godsoverføringsmålet til sjø og bane må ligge fast, og en ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes.
4. **Veinettet**. Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei må tas igjen. Det er også behov for å utrede en «Ring 4» som en løsning for å lede transport utenom Oslo

Mer om jernbane

- Vi mener at **jernbane** må være hovedtema i NTP 2025-36
 - Behovet for investeringer er enormt.
 - Vi må unngå at **flaskehals** i Osloregionen blir **propper** i det nasjonale systemet.
 - Feil som oppstår i Oslo-navet påvirker nesten alt togtilbud i jernbanenettet. Eksempler på dette er signalfeil som har konsekvenser for jernbanestrekninger i hele Sør-Norge
- Oslotunnelen og infrastrukturen rundt Oslo S er dimensjonerende for kapasiteten i gods-, fjern-, region- og lokaltogtrafikken.
 - Bane Nor og Jernbanedirektoratet har fra 2023 erklært strekningen Oslo S – Lysaker **overbelastet hele døgnet**, tidligere kun i rushtid. Jernbanenavet i Oslo er fullt utnyttet
 - **Planlegging av ny rikstunnel for jernbanen må starte for fullt i første del av NTP-perioden** med sikte på rask gjennomføring
 - Osloregionen støtter Jernbanedirektoratet og Bane Nors forslag til prioriteringer og effektpakker:
 - For Osloregionen er Korridor 0 (Oslo-navet) spesielt viktig.
 - Men også de 6 andre korridorene ut fra Oslo, samt grenbanene i regionen, har høy prioritet
- De langsiktige ambisjonene for InterCity, inkl. Bergensbanens forkortelse (Ringeriksbanen), må ligge fast.
 - På Østlandet er jernbanen ryggraden i transportsystemet, og InterCity-utbyggingen er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt for transport av både personer og gods.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt. Episodene med ekstremvær i 2023 viste betydningen av satsing på grenbanene – uten Rørosbanen ville utfallet av Dovrebanen «kuttet Norge i to»
- Den nye sikkerhetssituasjonen i Europa, med krig i Ukraina og Midt-Østen og Sverige og Finlands inntreden i NATO, forsterker behovet for grensekryssende jernbane
- Økt punktlighet og driftsstabilitet er viktig for å øke jernbanens markedsandel

Mer om byområdene (mindre, mellomstore og store)

- Et førende prinsipp for Osloregionen er prinsippet med **flerkjernet utvikling**, med vekt på bærekraftig vekst for byer og tettsteder på Østlandet.
 - Ordningen med **byvekstavtaler** for de ni største byområdene i Norge må videreføres og styrkes for å nå nullvekstmålet.
 - **Mindre og mellomstore byområder** har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største, og behovet for bypakker eller andre løsninger for disse byområdene må vurderes. I vår region gjelder dette bl.a. Mjøsbyen, Mosseregionen og Hønefoss.
 - Det er allerede etablert en støtteordning for regionbyer i andre deler av Norge, slik som Bodø, Ålesund, Haugesund, Vestfoldbyen og Arendal/Grimstad. F.eks. har Mosseregionen ca. 70.000 innbyggere, mot 53.000 i Bodø. Det er urimelig at regionbyer på sentrale Østlandet ikke har tilgang til denne ordningen.

Mer om grønn godstransport

- Osloregionen mener godsoverføringsmålet må opprettholdes. Det er viktig å videreføre ambisjonene, og det må legges frem handlingsplan som viser hvordan målet kan realiseres.
- Osloregionen mener at ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen

Mer om veinettet i Osloregionen – ta igjen vedlikeholdsetterslep på fylkesvei og sikre omkjøringsmuligheter utenom Oslo

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet må tas igjen. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og for trafiksikkerheten. Ny NTP bør fokusere på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng.
- Mangel på tilgjengelig infrastruktur for el, hydrogen og biogass er en barriere for omstillingen til grønn næringstransport. Regjeringens nasjonale ladestrategi må følges opp og utvikles videre, inkludert behov for infrastruktur for andre energibærere (også biogass og hydrogen)
- Utrede «Ring 4» som fremtidig løsning på å lede trafikk utenom Oslo



Brief: Osloregionens innspill til NTP 2025-2036

Basert på hørings svar til Samferdselsdepartementet juli 2023 og styremøte 07.12.2023

Osloregionen Interkommunalt politisk råd (IPR) er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner, inkludert Oslo kommune. Regionen har til sammen ca. 2,3 millioner innbyggere. Satsing på samferdsel i hovedstadsområdet er viktig for det nasjonale transportsystemet og for å nå målene for NTP. Klimatilpasning i samferdselssektoren må prioriteres og hensyn til forsvar, sikkerhet og beredskap må være godt ivaretatt i NTP 2025-2036.

Forsterket satsning på byområdene

Utfordring: En stadig større andel av Norges befolkning bor i byområder. NTP har tradisjonelt hatt sterkt korridorfokus og svakere fokus på byområdene.

Løsning:

- Ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene i Norge må videreføres og styrkes for å nå nullvekstmålet.
- Mindre og mellomstore byområder har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største, og behovet for bypakker eller andre løsninger for disse byområdene må vurderes.
- Statens virkemidler og politikk for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling og planlegging må være bedre koordinert enn i dag, med større forutsigbarhet.

Gevinst: Satsing på byområdene vil bidra til å nå klima- og miljømål og mål om enklere reisehverdag og økt trafiksikkerhet.

Klima og natur

Utfordring: Transportsektoren har store utfordringer med å nå klimamålene. For å nå målet om 55% reduksjon av klimagassutslipp i 2030 trengs sterkere virkemidler.

Løsning:

- Tiltak som fremmer redusert transportbehov, og økt kollektivtransport, gange og sykkel, må styrkes.
- Regjeringens nasjonale ladestrategi må følges opp og utvikles videre, inkludert behov for infrastruktur for andre energibærere. Støtteordningene gjennom Enova bør videreutvikles.
- Det må stilles krav om at alle prosjekter i NTP bygges med fossilfrie eller utslippsfrie maskiner og kjøretøy.
- Hensynet til klimatilpasning må styrkes inn i NTP-prioriteringene.

Gevinst: Tiltakene vil bidra til å oppfylle nasjonale klima- og miljømål og ivareta naturhensyn, i tillegg til å gi økt trafiksikkerhet, redusert transportbehov og attraktive byer og tettsteder.

Jernbanesatsing på Østlandet

Utfordring: Jernbanenettet på Østlandet har utfordringer med kapasitet og punktlighet. Signalfeil forplanter seg videre i det nasjonale jernbanesystemet.

Løsning:

- Ny riktunnel gjennom Oslo vil være et viktig nasjonalt nav, og planleggingen må starte i første periode.
- De langsiktige ambisjonene for InterCity, inkludert Bergensbanens forkortelse må ligge fast.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt, de er viktige både for person- og godstransport.

• Grensekryssende transporter må overføres fra fly og vei til tog som en mer miljøvennlig transportform. Det må stimuleres til skandinavisk samarbeid i de grensekryssende korridorene.

Gevinst: Jernbanesatsing i hovedstadsregionen vil bidra positivt til å nå klima- og miljømål, og kommer hele landet til gode ved at flaskehalsen på Østlandet ikke blir en propp for gods- og

Grønn godstransport

Utfordring: Mer godstransport må overføres til bane og sjø, og gods på vei må over på klima- og miljøvennlige energikilder.

Løsning:

- Godsoverføringsmålet til sjø og bane må opprettholdes. Det må legges frem handlingsplan som viser hvordan målet kan realiseres.
- Osloregionen mener at ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes.
- Infrastruktur for el, hydrogen og biogass til næringstransport må inn i planleggingen.

Gevinst: Økt grønn godstransport vil bidra til å nå mål for klima og miljø og økt konkurransevne for næringslivet. Overføring av transport til sjø og bane har også positive konsekvenser for trafiksikkerhet og lokalmiljø.

Trafiksikkerhet og vei

Utfordring: Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og samfunnsikkerhet, men har et betydelig vedlikeholdsetterslep.

Løsning:

- Vedlikeholdsetterslepet på fylkeskommunal infrastruktur må tas igjen.
- NTP bør være en samlet plan for all transport/mobilitet på tvers av forvaltningsnivåer, transportselskaper og aktører, der nasjonale utfordringer gjenspeiles.
- Trafiksikkerhetstiltak, særlig rettet mot myke trafikanter, må prioriteres. Dette krever en økning i statlige midler.

Gevinst: Oppgradering av fylkeskommunal infrastruktur og satsing på trafiksikkerhet vil bidra til bedre transportberedskap og å nå nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken.