



Dato: 19.04.17

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:
Øyvind Såtvedt

Arkivkode:

UTTALELSE FRA OSLOREGIONEN: FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN, 2018 – 2029



Osloregionen

Osloregionen er et strategisk samarbeid mellom Oslo kommune, 77 omkringliggende kommuner og fem fylkeskommuner på Østlandet. Gjennom fylkesovergripende strategier for flerkjernet utvikling med sterkere byer/byklynger og klimavennlige mobilitetsløsninger ønsker kommuner og fylkeskommuner i Osloregionen å understøtte utvikling av en mer internasjonalt konkurransedyktig hovedstadsregion, innenfor rammene av en bærekraftig utvikling.

Flerkjernet region

Osloregionen er den raskest voksende hovedstadsregionen i Europa. Regionen har i dag 2,4 millioner innbyggere. I 2040 vil antallet innbyggere ha økt til 2,8 millioner. Osloregionen arbeider for at denne veksten håndteres på en måte som styrker regionens konkurransekraft, samtidig som belastningen på klima og miljø blir minst mulig. Osloregionen har vedtatt en areal og transportstrategi¹ som tydeliggjør forutsetningene for en slik utvikling. Dette forutsetter både en arealpolitikk som reduserer byspredning og bidrar til effektive knutepunkter, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem.

En omlegging av transportsystemet som reduserer klimautslippene er dessuten helt nødvendig for å nå klimamålene. Volumet og veksten i transportarbeidet i Osloregionen tilsier at effekten av investeringer som bidrar til en slik utvikling vil være aller størst her.

Nødvendige investeringer i skinnegående transport

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet, og er en forutsetning for en flerkjernet utvikling på Østlandet. Fullføring av hele InterCity-utbyggingen og Østlandsstjerna har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet.

Kapasiteten inn mot og gjennom Oslo sentrum er i dag kollektivsystemets akilleshæl. Det er viktig for hele Osloregionen at skisserte løsninger i KVVU Oslo-navet med forsterket kapasitet både for metro, tog og buss følges opp, med bl.a. nye tunneller for tog og metro. Fornebubane og Ahusbane er viktige prosjekter for å sikre effektiv og

¹ Se <http://www.osloregionen.no/wp-content/uploads/ATP-Osloregionen-printversjon.pdf>

miljøvennlig transport innenfor Oslo tettsted.

Godstrafikk

80 % av alt stykk gods går til eller via Osloregionen. Osloregionen er innfallsport for en stor del av importen av varer til Norge. Store deler av eksporten fra Norge går også gjennom regionen. I tillegg er Osloregionen et stort marked med betydelig intern transport av gods og varer.

Mer enn 70 % av godstransporten skjer med lastebil. Det er nå f.eks. 2500 vogntog som passerer over Svinesund hver dag. I 2016 økte lastebiltrafikken over Svinesund med 5,5 prosent, og økningen er det i stor grad østeuropeiske vogntog som står for.

Befolkningsveksten betyr økte godsmengder i årene fremover. Dersom lastebil skal stå for like stor andel av transporten som i dag, vil dette føre til et stekt press på veikapasiteten, bl.a. E6, og skape store miljøutfordringer i byene. Mange av lastebilene fra Øst-Europa er ikke utstyrt med nyeste motorteknologi, og representerer betydelig klimautslipp og lokal forurensning.

Utvikling av jernbanen for å ta større godsmengder er derfor helt avgjørende, særlig mot Stockholm og Gøteborg.

Grensekryssende forbindelser

Det svenske Transportverket gjennomfører for tiden en Åtgärdsvalsstudie for strekningen Stockholm – Oslo. Dette viser at svenske myndigheter er oppmerksomme på betydningen av å forbedre infrastrukturen i denne korridoren. I forslaget til NTP varsler regjeringen oppstart av arbeid med en KVU for Kongsvingerbanen. Osloregionen støtter dette.

Forbindelsen mot Gøteborg er imidlertid minst like viktig, bl.a. med tanke på godstransporten, som nevnt over. Det er behov for felles planlegging også på strekningen Halden – Gøteborg, i et samarbeid mellom norske og svenske myndigheter. Målet må være dobbeltspor på hele strekningen. Et slikt initiativ fra norske myndigheter nå, vil være positivt med tanke på at Riksdagen i Sverige behandler sin nasjonale transportplan i 2018.

I forslaget til NTP står det at regjeringen vil fortsette dialogen med Sverige om denne strekningen. Etter Osloregionens oppfatning er dette for lite forpliktende med tanke på betydningen av å foreta forbedringer på denne jernbanetraséen. Osloregionen vil be Transportkomiteen tydeliggjøre dette behovet gjennom en merknad, og tillater oss å foreslå følgende formulering:

Komiteen ber regjeringen ta initiativ til felles planlegging med Sverige (KVU/Åtgärdsvalsstudie) for utvikling av jernbane med dobbeltspor på strekningen Halden – Gøteborg med sikte på å øke jernbanens attraktivitet for gods- og persontrafikk.

Det vises i denne sammenheng til lignende felles planlegging for jernbanen mellom Kiruna – Narvik.

