



VURDERING AV OSLOREGIONEN ARBEID MED NTP 2022-2033 OG FORSLAG VIDERE OPPFØLGING

Notat behandlet i styremøte 3. desember 2021

1. Innledning

Det vises til møte i interessepolitisk utvalg 11.06.2021, Sak 25/21. Status/oppsummering av arbeidet i forhold til NTP – hva har vi lyktes med, hva er forbedringspunkter til neste gang? Det ble gjort følgende vedtak: Sekretariatet utarbeider en evalueringsrapport om arbeidet med NTP som legges fram for interessepolitisk utvalg til høsten.

Dette notatet gir en oppsummering av Osloregionens arbeid med NTP, en overordnet oppsummering av relevante vedtak og merknader i Stortingets behandling av NTP 2022-2033 i juni 2021. Deretter gjøres det en evaluering/vurdering av Osloregionens arbeid med NTP. Avslutningsvis er det forslag til forbedringspunkter i Osloregionens arbeid med NTP i fremtiden.

Osloregionen har gitt flere innspill til arbeidet med NTP 2022-2033 i perioden 2019-2021. Se her for en oversikt: <https://www.osloregionen.no/dokumenter/politiske-uttalelser/>

2. Oppsummering Osloregionens arbeid og innspill til NTP 2022-2033

Nedenfor er Osloregionens arbeid med NTP i perioden 2019-2021 og andre sentrale milepæler oppsummet i en tabell.

Hva	Når	hvem
2019		
Forarbeid - utarbeide utkast til uttalelse til behandling i Samarbeidsrådet april 2019	Våren 2019	Faggruppe Areal og Transport Egen arbeidsgruppe
Gods- og logistikkprosjekt oppstart	Våren 2019	Flowchange, sekretariat
Samarbeidsrådet – uttalelse hovedutfordringer transportområdet	11.apr.19	Samarbeidsrådet i Osloregionen
Høringssvar til SD på rapport fra Ekspertutvalget – Teknologi og fremtidens transportinfrastruktur	01.okt.19	Styret
Transportetatenes utredninger ble lagt frem	Høsten 2019	
NTP-konferanse – fagkonferanse om transportetatenes utredninger.	25.nov.19	Osloregionen i samarbeid med Østlandssamarbeidet, NHO Oslo og Viken og LO Oslo og Viken
Orientering for styremøtet om NTP-arbeidet	03.12.2019	Styret
2020		
Etablering av adm NTP-gruppe, med representanter fra Osloregionens ATP-gruppe	Feb20-Juni 2020	Fagpersoner fra medlemskommuner
Faggruppemøte med NTP som tema	apr.20	Faggruppe Areal og Transport
Innspill på prioriteringer på transportområdet, oversendt SD 14. mai 2020	14.mai.20	Styret
Høringssvar på transportetatenes utredninger, oversendt SD	01.jul.20	Styret
Osloregionen deltok på møte sammen med næringsliv og organisasjoner for å gi innspill til samferdselsministeren	10.sep.20	Direktør Øyvind Såtvedt
Møte med samferdselsministeren	23.nov.20	Repr fra interessepol.utvalg
2021		
NTP 2022-2033 legges frem	19.3.	Regjeringen
Felles faggruppemøte om stortingsmeldingen, innspill til høringsnotat med frist 7.4.	26.3.-7.4.	Faggrupper, medlemmer
Behandling av høringsnotat Osloregionens innspill	9.4.	Styret
Høring Stortinget, Transport- og kommunikasjonskomiteen	13.4.	Styrets nestleder/leder interessepol.utvalg Lene Conradi
NTP-webinar – godstransport	20.4.	NHO LT, NLF, ZERO, ordførere, stortingspolitikere
Webinar – Generelt om NTP og betydning for Osloregionens utfordringer	28.4.	TØI, lokalpolitikere, stortingspolitikere
Mediesaker, Samferdsel og lokalaviser	Mai	Sekretariat, m.fl.
Brev til komited medlemmer og stortingsrepresentanter Østlandet	Mai	Interessepol.utvalg
Komitébehandling i Stortinget, avgivelse av innstilling	07.jun	Transport- og kommunikasjonskomiteen
Behandling NTP 2022-2033 i Stortinget	14.-15. juni	Stortinget

Osloregionens innspill til Samferdselsdepartementets NTP-høring i juli 2020 er gjengitt i tabellen nedenfor. Deretter kommer en tabell med innspill som ble gitt i høring i Stortingets behandling av NTP i april 2021. I Stortingets høring var det satt begrensninger på lengde på skriftlig innspill. Politiske uttalelser er tilgjengelig på [Osloregionens nettsider](#).

Hovedmomenter i Osloregionens høringssvar 1. juli 2020

- **Klimamål.** Nasjonal Transportplan 2022-2033 må innrettes slik at klimamålene kan nås. For å lykkes med dette, må klimahensyn bli ivarettatt på en god måte i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioriteringene i NTP.
- **Krafttak for jernbaneutbygging.** Utbygging av jernbane må prioriteres og øvre ramme må velges for å møte økt ettespørsel for person- og godstransport. InterCity-utbygging må få høyeste prioritet, men det må også satses på grenbanene, for å forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen.
- **Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering.** Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø. Det er også behov for et statlig krafttak for utbygging av energistasjoner med ladeinfrastruktur, biogass og hydrogen for tyngre kjøretøy. Det må gjennomføres tiltak, som f.eks. etablering av samlastsentre for å redusere skadestrukturer ved godstransporten i byområder.
- **Belønningsordning for flere byområder.** Byvekstavtaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres, og det må komme et kraftig løft for finansiering av gang- og sykkelveier. Statens Vegvesen må sikres tilstrekkelig finansiering av byvekstavtaler og belønningsmidler også etter 2029.
- **Framdrift på grensekryssende jernbane.** Norske myndigheter må på banen for økt satsing på grensekryssende jernbane. Det bør igangsettes en egen KVVU på norsk side for korridoren Oslo-Stockholm. Norske myndigheter må sammen med nordiske kollegaer løfte fram Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm som prioriterte jernbanekorridorene overfor EU, og spesielt i forbindelse med revisjon av TEN-T.
- **Krisepakke og samferdselsprosjekter.** Det bør være økt satsing på samferdselsprosjekter i den første 6-årsperioden. Dette for å møte behov i transportsystemet, men også for igangsetting og gjennomføring av prosjekter for en bygg- og anleggsbransje som har store utfordringer som følge av koronapandemien.

Hovedmomenter i høringsnotat – høring i Transportkomiteen 13. april 2021

- **Klima** - Osloregionen mener at flere av tiltakene i planen må forsterkes og konkretiseres hvis klimamål skal være mulig å nå.
- **Jernbanen**, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet. Osloregionen er skuffet over ambisjonsnivået i NTP, og mener at jernbanen burde hatt en større andel av den samlede rammen.
- **Bysatsing** - Osloregionen er positiv til at ordningen med byvekstavtaler videreføres og ny ordning for mellomstore byområder. Det er imidlertid en svakhet at mange byområder blir stående uten økonomisk støtte
- Behovet for **klimavennlig og effektiv godshåndtering** kommer ofte i skyggen av persontransporten. Tiltak for godstransporten er avgjørende for konkurransekraft og for mindre utslipp fra de tyngre kjøretøyene.

3. Oppsummering av Stortingets behandling av NTP 2022-2033

Stortingets behandling av NTP 2022-2033 er tilgjengelig på [Stortingets nettside](#). Her er [stortingsmeldingen om NTP](#) som ble lagt frem 19. mars 2021.

Nedenfor er det gjort en overordnet oppsummering av flertallsvedtak og flertallsmerknader som er relevante for Osloregionen og spesielt knyttet til våre innspill til NTP. Deretter er det tilsvarende gjengitt mindretallsforslag og mindretallsmerknader som er relevante for Osloregionen.

Vi tar forbehold om at det er forslag og merknader som kan være oversett i gjennomgangen.

Relevante flertallsvedtak i Stortingets votering 14. og 15. juni

- I. Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.
- II. Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan.
- III. Stortinget ber regjeringen få fortgang i prosjektet med å slipe og løse utfordringene Svinesundstersklene har for innseilingen til Halden.
- IV. Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være forbrukervennlig
- V. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen, slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven i Rjukan–Notodden industriarv.

Relevante flertallsmerknader:

Klima

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener at Nasjonal transportplan skal bygge opp under ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Oslo tunnel jernbane:

«...Medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke betydningen av det såkalte Oslo-navet for jernbanen. Slik jernbanenettet i Norge er bygget opp, som en stjerne ut fra Oslo, vil en velfungerende jernbane i Oslo-området være avgjørende for jernbanetilbudet i store deler av landet. Dette flertallet vil understreke betydningen av at planleggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo videreføres for å sikre fremdrift i dette viktige prosjektet.

InterCity:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, holder fast på at målet om utbygging av ytre InterCity må ligge fast. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan for planperioden 2022–2033 brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer sokner til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet.

Gods:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at de tiltakene som ligger i Godspakke Innlandet, vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig på transport nord-sør fra Nord-Norge, Trøndelag, Nord-Vestlandet og Innlandet mot Sverige og kontinentet. Som en del av dette er det nødvendig med investeringer på Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen med blant annet elektrifisering/strøm, kryssingsspor og tilsvinger.

Flertallet vil videre understreke viktigheten av å få på plass en ny tømmerterminal i Kongsvinger-området, ettersom dagens terminal på Norsenga har sprengt kapasitet. Flertallet er kjent med at trelastprodusenten Bergene Holm AS har lansert et forslag om å flytte dagens terminal på Norsenga i Kongsvinger sentrum til Brandval i Kongsvinger kommune. Med en slik løsning vil en kunne få en moderne tømmerterminal samtidig som det styrker norsk trelastindustri. Flertallet mener dette er interessante planer som det bør jobbes videre med. Det er viktig å støtte prosjekter som både kan styrke jernbanen som transportform, og som kan styrke norsk industri. Flertallet er kjent med at Kongsvingerbanen nå får nytt kontaktledningsanlegg. Dette vil styrke muligheten for økt trafikk på banen, både gods- og persontrafikk. Videre satsing på flere kryssingsspor og andre investeringsprosjekter er nå viktig å få på plass.

Gjøvikbanen:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, legger til grunn at det satses videre på Gjøvikbanen, og mener det som et minimum må legges opp til timesavganger til og fra Gjøvik, og at tilbudet på noe sikt også må økes ut over dette.

Riksvei 4:

Transportkomiteens flertall pekte på Rv4s betydning for næringstransport og persontrafikk, og mer spesifikt med stor nytte for nasjonal eksport- og industrivei, og pendlervei. Flertallet sier at det er av avgjørende betydning at man bygger ut Rv4, og at en helhetlig utbygging som gir den store samfunnsøkonomiske nytten.

Grensekryssende jernbane:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til det pågående arbeidet for å få på plass et togtilbud mellom Oslo og Stockholm med reisetid på under tre timer. Flertallet viser til at Stortinget har vedtatt at regjeringen skal gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet «Oslo–Stockholm 2.55» i Norge. Etter flertallets syn blir en slik mulighetsstudie svært viktig, og det er også viktig at dette arbeidet prioriteres fra regjeringens side. Flertallet vil i tillegg oppfordre regjeringen til å ha et aktivt og nært samarbeid med svenske myndigheter i arbeidet med å få på plass et bedre og raskere togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Flertallet er kjent med ulike initiativ for å bedre togforbindelsen Oslo–Göteborg. Med byggingen av Fehmarn-forbindelsen mellom Danmark og Tyskland vil det åpne seg nye og store muligheter i aksene Oslo–Göteborg–København–Hamburg, både for gods- og persontransport. Flertallet deler visjonen om en bedre og raskere jernbaneforbindelse Oslo–Göteborg, og mener prosjekter og tiltak som kan bidra til dette, bør støttes fra norske myndigheter.

Relevant mindretallsforslag (ikke vedtatt) fra SV:

- I. «Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området ta initiativ til videre planlegging av en baneløsning for Nedre Romerike, der det tas utgangspunkt i forlengelse av T-banen til Ellingsrudåsen til Lørenskog. Målet skal være en oppstartsbevilgning i siste del av planperioden.»
- II. Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning for videre forlengelse fra Lørenskog sentrum til Lillestrøm/Kjeller.

- III. Stortinget ber regjeringen utarbeide en konseptvalgutredning, alternativt en mulighetsstudie, for en ny, moderne dobbeltspora jernbane mellom Oslo og Gøteborg i samarbeid med svenske myndigheter.
- IV. «Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området betrakte ny T-banetunnel gjennom Oslo som et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet løftes ut av byvekstavtalen og fullfinansieres av staten.»

Relevante mindretallsmerknader:

Byområder:

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstavtaler og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavtaler, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden. Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstuen stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlemmer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og har en samlet størrelse på over 40 000 innbyggere..... Disse medlemmer viser til at Mjøsbyen med fire regionbyer (Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum), samt fire øvrige byer og tettsteder (Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange) har funnet det naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging med sine nabokommuner Løten, Øyer og Østre Toten. Dette polysentriske byområdet har over 200 000 innbyggere og er langt større enn de fleste nevnte byområder i regjeringens forslag. Dette er et godt eksempel på et samlet arbeidsmarkedsområde og byområde som er aktuelt for en samordnet kollektivsatsing.

Riksvei 4:

Mindretallsmerknader fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet peker på at Rv4 må planlegges for videre utbygging, at dobbeltløp i Hagantunnelen er viktig, at Oslopakke 3-prosjektet Kjøl-Rotnes bør realiseres og at Fossumdiagonalen må avklares.

Oslo-Stockholm 2:55

Mindretall A/SV: «Disse medlemmer viser til Representantforslag 99 S (2020–2021) om å utarbeide en KVV for ny jernbane Oslo–Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge. Med nye traséer og opprusting av de gamle vil reisetiden fra Oslo til Stockholm kunne reduseres til under tre timer, og toget vil være et reelt alternativ til fly. Befolkningen har økt oppmerksomhet på behov for miljø- og klimavennlige løsninger, flere ønsker å reise mer miljøvennlig, og strekningen egner seg godt for å bytte ut fly med tog. Disse medlemmer mener at det umiddelbart bør igangsettes arbeid med den norske delen av strekningen Oslo–Stockholm med mål om en reisetid på rundt 3 timer.»

4. Evaluering og vurdering av Osloregionens arbeid

Det er gjort en overordnet evaluering og vurdering av Osloregionens arbeid med NTP, der sett på følgende momenter:

- Politisk gjennomslag
- Kommunikasjonsarbeid
 - Intern kommunikasjon
 - Ekstern kommunikasjon
- Forankring hos medlemmene
 - Politisk
 - Faglig forankring
- Kompetanse

For å vurdere arbeidet er det gjort en stikkordsmessig gjennomgang, der arbeidet og resultater er vurdert i en forenklet SWOT-analyse (styrker, svakheter, trusler og muligheter):

- **Styrker / Muligheter**
 - Osloregionen opptrer samlet og er konsensusbasert.
 - Styrke at 65 kommuner står sammen, stor region
 - Kommunikasjon
 - Gjenkjennelige hovedmomenter i hele prosessen med NTP-arbeidet
 - Løftet frem lokale saker i samarbeid med enkeltkommuner
 - Gjennomført arrangementer med god oppslutning, bl.a. faglig NTP-konferanse (2019) og webinarer (2021)
 - God politisk deltagelse på arrangementer (stortingspolitikere og lokalpolitikere)
 - God dialog med Samferdselsdepartementet og transportetater
 - Kontinuerlig arbeid over tid
 - Faglig kompetanse i administrative faggrupper
 - Kompetanse på faglig og interessepolitisk arbeid i Osloregionens sekretariat
 - Etablert som en relevant høringsinstans
 - Respektert på faglig grundighet og kontinuerlig arbeid
 - Samferdselsdepartementet endret prosess med NTP 2022-2033 som ga andre muligheter/utfordringer for påvirkning for Osloregionens som organsiasjon. Fylkeskommunene som ble invitert til å gi innspill.
 - Arbeid med NTP anses som viktig for medlemmene. Gis prioritet administrativt og politisk.
- **Svakheter / Trusler**
 - En utfordring at NTP har sin behandling i Stortinget i slutten av valgperiode. Stortingets behandling av NTP blir en del av kommende valgkamp. Risiko for at omfattende utredningsarbeid fra transportetatene i mindre grad blir vektlagt i de endelige prioriteringene.
 - NTP-arbeidet bundet av fokus på transportkorridorer
 - Manglende gjennomslag for Osloregionens prioriterte saker
 - Har Osloregionen fokusert på for mange saker/tema? Bør organsiasjonen konsentrere seg om færre saker/tema? Mer spissing?
 - Kommunikasjon – behov for bedre koordinering internt om hvem som uttaler seg på vegne av regionen
 - Kommunikasjon – potensiale for bedre samarbeid med aktuelle eksterne partnere
 - Oppfattes fragmentert når Østlandet ikke er samlet, gjør budskap/kommunikasjon vanskelig
 - Politisk fokus på distrikts-Norge og andre deler av landet enn Osloregionen. Det kan bety mindre gehør for utfordringer i byområder på Østlandet, f.eks. støtteordning for mindre byområder i resten av landet. Utfordring også for stortingsperioden 2021-2025?

5. Oppfølgingspunkter til Osloregionens arbeid med Nasjonal Transportplan

I avsnittet over er det gjort en overordnet evaluering og vurdering av momenter som anses som viktige for Osloregionens arbeid spesielt på innsatsområdet Areal og Transport, men er også relevant for Klima og miljø og Konkurranseskraft og attraktivitet.

En oppsummering av vurderingene er at arbeidet med NTP er en høyt prioritert oppgave for medlemmene i Osloregionen IPR. Det har vært gjort et omfattende arbeid med NTP 2022-2033 over en lengre periode, med bred involvering av medlemmene, både administrativt og politisk. Det har også vært arbeidet systematisk med kommunikasjon, som har gjort at Osloregionens hovedbudskap har vært gjenkjennelig. Samtidig er det potensiale for bedre koordinering, både internt og eksternt i samarbeid med andre, som kan bidra til større politisk gjennomslag.

Osloregionen har hatt god dialog med Samferdselsdepartement og transportetater, noe som også vil være positivt for videre oppfølging av vedtatt NTP og ved rullering av planen for neste periode. Det ville vært ønskelig med større gjennomslag for Osloregionens prioriterte saker.

Det foreslås oppfølgingspunkter og forbedringspunkter i Osloregionens videre arbeid med vedtatt NTP og for oppfølging av arbeidet med rullering av NTP for neste periode.

Oppfølgingspunkter:

- a) Osloregionens oppfølging av vedtatt NTP
 - Osloregionen vil følge med på porteføljestyringen i transportetatene og kriteriene for denne. Dette vil blant annet være tema for de administrative faggruppene.
 - Oppfølging av årlige budsjetter for investeringer og tiltak i vår region
 - Følge opp dialog med Stortinget, Samferdselsdepartement og transportetatene
- b) Osloregionens oppfølging av regjeringens arbeid med rullering av ny NTP
 - Bruke erfaringene fra arbeidet med NTP 2022-2033 ved neste rullering
 - Det er positivt med Jon-Ivar Nygård som ny samferdselsminister, som kjenner Osloregionen og utfordringene i regionen.
 - Komme tidlig inn i prosess, være offensiv med tydelig strategi, - sette agenda i påvirkningsarbeid mot NTP
 - Se sammenfall regional politikk og nasjonal politikk, samt internasjonalt, dvs transportkorridorer ut/inn av Norge både for gods og personer
 - Spisse budskapet om mulig. dvs konsentrere seg om færre prioriterte punkter
 - Fokuserer på hvilke tiltak i Osloregionen som er til det beste for øvrige deler av landet. Kan være lettere å få gjennomslag dersom man ser at investeringer i vår region gir effekt/gevinst i andre deler av landet