



## Osloregionens innspill NTP 2022-2033

Sammenstilling utkast høringsnotat per 26. mars 2021 og  
innspill fra Osloregionens medlemmer  
7. april 2021

### ***Innledende kommentar og veiledning til notatet***

Dette notatet er en sammenstilling av utkast til høringsnotat med Osloregionens innspill, datert 26. mars og innspill fra Osloregionens medlemmer til utkastet. [Det endelige høringsnotatet, bearbeidet etter innspillsrunden er oversendt Stortinget og er tilgjengelig her.](#)

Leserveiledning: Notatet er organisert med tekst hentet fra utkast høringsnotat, datert 26. mars, deretter innspill under hvert hovedpunkt i kursiv.

Utkast til notat ble bearbeidet videre etter innspillene mottatt 6. april. Sekretariatet har forsøkt å ivareta forslagene som er kommet inn på best mulig måte og sendt bearbeidet utkast til videre behandling i interessepolitisk utvalg. Notatet ble ferdigstilt og oversendt Stortingets transport- og kommunikasjonskomite innen fristen 7. april, kl 12. Oversendelsen til Stortinget har en begrensning på lengde på notatet, 1-2 sider, maks 8000 tegn med mellomrom.

I tråd med signalene fra interessepolitisk utvalg, har sekretariatet, både i det opprinnelige og i det omarbeidede notatet, forsøkt å ha en prinsipiell og overordnet tilnærming, uten å dykke ned i detaljer i det enkelte prosjektene. På overordnet nivå er det likevel enkelte steder, på en generell måte, vist til prosjekter som eksempler. Samtidig er det viktig å ikke være for generell, slik at man ikke forstår hva som er budskapet.

De enkelte kommuner og delregioner kan på eget initiativ ta opp prosjekter som ikke er nevnt konkret i Osloregionens uttalelse. Innspillene som er oversendt vil også være viktig som underlag for Osloregionens videre oppfølging av Stortingets behandling av NTP, som webinarer/møter, kronikker og andre kommunikasjonstiltak.

Vi har mottatt innspill fra følgende:

- Asker kommune
- Bærum kommune
- Drammen kommune
- Gardermoreregionen/Ullensaker kommune
- Gjøvikregionen
- Horten kommune
- Indre Østfold regionråd
- Kongsberg kommune

- Kongsvingerregionen
- Lillestrøm kommune
- Lørenskog kommune
- Lunner kommune/Hadelandsregionen
- Modum kommune
- Notodden kommune
- Oslo kommune
- Ringeriksregionen
- Stange kommune
- Søndre Land kommune
- Nedre Glomma/Søndre Viken regionråd

----

### **Utkast til høringsnotat per 26. mars**

#### **Innledning**

Osloregionen interkommunalt politisk råd er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner inkludert Oslo kommune. Osloregionen jobber for at hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Regionen har til sammen ca. 2,3 millioner innbyggere, og består av integrerte bolig- og arbeidsområder.

Regionen står for ca. 51 % av de nasjonale klimautslippene innen veitrafikk. Samtidig er potensialet i regionen stort når det gjelder bruk av gang, sykkel og kollektivtrafikk, og tiltak her er dermed sentrale for å nå nasjonale klimamål.

Osloregionen er Norges ledende kompetanseregion, og står samlet for ca. 40 prosent av verdiskapingen i fastlands-Norge. Osloregionen er også viktigste port for import, og har også en sentral rolle i eksport av varer fra Norge. 70 % av gods transport på vei til og fra Norge går gjennom Osloregionen. Osloregionen er en viktig motor for norsk økonomi, og utviklingen her vil i stor grad påvirke hele Norges økonomiske utvikling etter pandemien og når det gjelder det grønne skiftet.

En grunnide i Osloregionen er en flerkjernet utvikling, med vekt på utvikling av byer og tettsteder på Østlandet, basert på deres fortrinn. Dette innebærer å bygge opp under sterke næringsklynger og utvikle attraktive byer og tettsteder, samt vern av dyrket mark og grønne områder. Det er i denne sammenheng helt avgjørende med et miljø- og klimavennlig transportsystem som både binder regionen sammen og legger til rette for effektiv transport av personer og varer, både innen regionen, til resten av Norge, og til utlandet.

Osloregionen mener at Osloregionen og de andre storbyregionene kommer for dårlig ut i forslaget til NTP, og stiller spørsmål ved sammenhengen mellom prioriterte prosjekter og målet om *Mer for pengene*, herunder samfunnsøkonomisk nytte og målet om *Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål*.

Osloregionen har følgende innspill på tema og prosjekter som bør forbedres i NTP, slik at planen i større grad bidrar til å nå målene for transportsektoren.

## 1. Klima

Transportsektoren står for en tredjedel av norske utslipp i ikke-kvotepliktig sektor, og i 2019 utgjorde Osloregionens andel av dette hele 54 prosent. Osloregionen har i tidligere høringsrunder understreket at NTP må innrettes slik at klimamålene kan nås, og at Osloregionen i kraft av sin størrelse kan bidra betydelig til å nå nasjonale klimamål. Satsing på mobilitetstiltak som bidrar til utslippskutt; kollektivtrafikk, sykkel og gange, vil ha størst effekt på nasjonale klimamål i folkerike områder som Osloregionen.

Osloregionen merker seg at regjeringen gjennom tiltakene i NTP mener at det skal være mulig å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Målsetningen er ambisiøs og nødvendig, men Osloregionen mener at flere av tiltakene i planen må forsterkes og konkretiseres hvis dette skal være mulig:

- Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning, men NTP svarer ikke på det store behovet for utbygging av infrastruktur for hurtiglading og andre fornybare drivstoff. Osloregionen mener at ansvaret for slik utbygging ikke kan overlates til markedet uten offentlig incentiver gjennom f.eks. støtte fra Enova og Klimasats.
- Osloregionen støtter kravene til innfasing av nullutslippskjøretøy i kommuner og fylkeskommuner, og ser frem til bebudet forslag til endring av «Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport».
- Opptrapping av omsetningskrav for biodrivstoff må innrettes slik at kommuner, fylkeskommuner og næringsaktører har incentiver til å stille krav om f.eks. biogass i kollektivtrafikken
- Samordnet areal og transportplanlegging kan bidra til utslippsreduksjon. Her må staten som en stor utbygger gå foran med et godt eksempel ved lokalisering av sine virksomheter, og bidra til god planlegging på tvers av forvaltningsnivåer.
- Osloregionen er tilfreds med at det i NTP åpnes for å innføre nullutslippssoner i byer som ønsker dette, men etterlyser økt handlingsrom for lokalforvaltningen til kunne stille klimakrav også gjennom Plan- og bygningsloven.
- Massehåndtering og –transport er en stor utfordring både i Osloregionen og landet for øvrig. NTP må i sterkere grad anviser løsninger på dette området.
- Pilotprosjekter for fossilfrie – og på sikt utslippsfrie – anleggsplasser er bra, men bør omfatte flere sektorer enn transport.

### ***Innspill fra Osloregionens medlemmer på Klima:***

#### ***Drammen kommune:***

*Tillegg til 1. kulepunkt: Det savnes også en tydeligere strategi for overgang til el-busser, spesielt for kollektivtrafikken i byområdene.*

#### ***Oslo kommune:***

- *Vil omtale gapet til halvering av utslipp til transportsektoren*
- *Konkretisere punktene under klima, forslag til flere redigeringer på kulepunkt, se siste side i dokumentet.*

### **Ringeriksregionen:**

*Tillegg til 2. kulepunkt: Osloregionen støtter kravene til innfasing av nullutslippskjøretøy i kommuner og fylkeskommuner, og ser frem til bebudet forslag til endring av «Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport». Utskifting til nullutslippsbiler krever et solid løft av ladeinfrastruktur til tjenestebiler i mange kommuner, og det bør vurderes om Klimasats bør fortsette å gi støtte til dette*

*Forslag til endringer i 3.siste kulepunkt: Osloregionen er tilfreds med at det i NTP åpnes for å innføre nullutslippssoner i byer som ønsker dette, men etterlyser økt handlingsrom for lokalforvaltningen til kunne stille krav om f.eks energieffektive løsninger og reduserte utslipp fra bygg- og anleggsarbeid klimakrav også gjennom Plan- og bygningsloven.*

### **Stange kommune:**

*Forslag til nytt siste kulepunkt: Tiltak som bidrar til godsoverføring fra veg til bane/sjø er nedjustert i forslag til NTP, hvilket vil ha en negativ virkning på klima.*

## **2. Jernbane**

Jernbanen, med både InterCity og grenbanene Kongsbergbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Østre linje, er ryggraden i dette transportsystemet. Jernbanen må utvikles til å bli førstevalget for transport av både mennesker og gods i Norge, men da er det behov for et større krafttak for jernbane enn den foreliggende planen legger opp til. Osloregionen er skuffet over ambisjonsnivået i NTP, og mener at jernbanen burde hatt en større andel av den samlede rammen. Vi vil spesielt trekke fram behovet for at ny jernbanetunnel gjennom Oslo og videre utbygging av InterCity sydover fra Moss prioriteres høyere enn i forslaget. Det er også behov for forsering når det gjelder Kongsvingerbanen og Gjøvikbanen. Satsing på grenbanene vil forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen.

- Ny jernbanetunnel gjennom Oslo er avgjørende Oslo for et godt system både regionalt og nasjonalt, og for å kunne ta ut effekten av andre jernbaneinvesteringer. Osloregionen mener at dette prosjektet må prioriteres i første seksårsperiode. Det inkluderer også andre nødvendige tiltak som måtte ligge i varslet KVU for Hovedbanen.
- Grenbanene har en viktig funksjon som bidragsyter til en flerkjernet utvikling og avlastning for godsterminalene. Osloregionen vil spesielt trekke frem Kongsvingerbanen, hvor det er behov for snarlig oppstart av kapasitetsøkende tiltak parallelt med planlegging av ny banestrekning. Banen er allerede definert som overbelastet, oppstart må prioriteres i første seksårsperiode.
- Tiltak som nytt lokaltogmateriell, ERTMS, effektpakker og bedre nettdekning er positivt. Det er derimot ikke akseptabelt at ambisjonsnivået i NTP bidrar til å øke vedlikeholdsetterslep, svekke regularitet og redusere oppetid de første årene av planperioden.
- Det er avgjørende at grensekryssende jernbanestrekningene mellom Oslo og Gøteborg og Oslo og Stockholm, får en mer forpliktende omtale i NTP. Dette kan være avgjørende for at

EU skal prioritere disse strekningene i forbindelse med den pågående revisjonen av TEN-T programmet. Norge er avhengig av EUs vilje til satsing på ScanMed-korridoren som vi er en del av.

- Osloregionen synes det er svært positivt at Stortinget nylig har bedt regjeringen om å utarbeide en mulighetsstudie inkludert trasévalg og finansieringsform for togforbindelsen Oslo-Stockholm på under tre timer. Dette arbeidet må gis høy prioritet og rask fremdrift i departementet.

### **Innspill fra Osloregionens medlemmer på jernbane:**

#### **Asker & Bærum:**

- *Spikkestadbanen bør omtales i avsnittet om grenbaner*

#### **Drammen kommune:**

*Tilleggsforslag til 2. kulepunkt: Videre er Kongsbergbanen viktig for at Buskerudbyområdet skal kunne utvikles i tråd med Buskerudbyens areal- og transportplan. Areal- og transportplanen legger til rette for konsentrert arealutvikling rundt jernbanestasjonene på Kongsbergbanen. Oppgradering av banen til å ta to passasjertog i timen vil gjøre toget med konkurransedyktig på strekningen, og styrke senterutviklingen rundt jernbanestasjonene.*

#### **Gardermoregionen:**

- *Hovedbanen må også nevnes blant viktige grenbaner*

#### **Gjøvikregionen:**

- *Gjøvikbanen bør nevnes, konkretisert "planlegging av ny dobbeltsporet trasé mellom Oslo og Roa*

#### **Kongsberg kommune:**

*Kongsbergbanen må forseres, på linje med Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen. Den store innpendlingen til et av Norges viktigste teknologimiljøer er et viktig her. Dessuten er det viktig av hensyn til godstrafikken at denne strekningen får prioritet.*

#### **Lunner kommune:**

*til pkt. 2 som handler om Jernbane: Her vil vi uttrykke tilfredshet ved at grenbanene er trukket fram som noe det for Osloregionen er viktig at det satses mer på. Gjøvikbanen er en av disse grenbanene som dessverre ikke får nok midler til å kunne utvikles videre. Vi ser at Kongsvingerbanen trekkes spesielt fram, og undrer oss over hvorfor ikke Gjøvikbanen kan tas med i tilsvarende formulering – det mener vi bør gjøres. Alle medlemskommunene langs Gjøvikbanen er enige om at det må midler på plass i ny NTP som muliggjør oppstart av planlegging av en ny dobbeltsporet trasé mellom Oslo og Roa. Dagens trasé gjennom Nordmarka kan ikke utvikles til en fremtidsrettet, god bane. Mer av persontrafikken til og fra Oslo-området må over på jernbanen. Gjøvikbanen har stor betydning for arbeidspendling og gjennom det binde sammen vårt felles bo- og arbeidsmarked – i tillegg er Gjøvikbanen viktig for godstransport mot vestlandet. Derfor er planleggingsmidler for ny trasé på Gjøvikbanen et første steg på veien til å få gjort større investeringer.*

### **Nedre Glomma/Søndre Viken:**

Forslag til nytt første eller andre kulepunkt:

- Full InterCity-utbygging til Halden må fullføres, og parsellen Haug–Seut bør påbegynnes i første seksårsperiode. Osloregionen anser InterCity-satsingen som statens viktigste bidrag for effektiv og bærekraftig transport og byutvikling på Østlandet. Utbygging av Østfoldbanen er også viktig for korridoren Oslo–Göteborg. Før dobbeltsporet er anlagt bør eventuelle andre tiltak som kan sikre to tog i timen i grunnrute til Fredrikstad, Sarpsborg og Halden snarest iverksettes.

### **Modum kommune:**

Etablering av persontogtilbud på strekningen Hokksund-Hønefoss (Randsfjordbanen). Et togtilbud vil fremme en miljø- og klimavennlig utvikling med lavt forbruk av ressurser. Toglinjen ligger der, og den har hovedlinjestandard. Et togtilbud vil ivareta bosetting, næringsutvikling og bærekraftige distrikter. Et etablert togtilbud på Randsfjordbanen vil også styrke Ringeriksbanens trafikkgrunnlag og regional effekt. Realisering av Ringeriksbanen vil bety mye for vekst i en region med stort utviklingspotensial.

### **Notodden kommune:**

Vi setter stor pris på at utkastet tar til orde for en økt satsing på bane og for oss er Kongsbergbanen særlig viktig. Det er bra. Vi skulle samtidig gjerne ha sett at også Sørtoget ble nevnt i denne forbindelse da det er et viktig kommunikasjonsmiddel mellom Osloregionen og Sørlandet. Forbindelse er viktig for å knytte Osloregionen opp mot Sørlandet og kan bidra til å redusere klimautslipp.

### **Ringeriksregionen:**

Forslag til tillegg i første avsnitt. Det er også behov for forsering når det gjelder Kongsvingerbanen, og Gjøvikbanen og oppstart av Ringeriksbanen i 2022.. Satsing på grenbanene og Ringeriksbanen vil forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen.

### **Søndre Land kommune**

Under pkt 2 Jernbane, kulepkt to, bør Gjøvikbanen nevnes, og stå konkretisert "planlegging av ny dobbeltsporet trasé mellom Oslo og Roa". **Begrunnelse:** Gjøvikbanen er en viktig del av vår kollektivtrafikk til Oslo. Vi gleder oss til å få timesavganger som gjør at vi lettere kan bruke tog som fremkomstmiddel. Vi ser viktigheten av å bygge ut kollektivtrafikken som en del av klimapolitikken og ønsker der for en utvidelse av Gjøvikbanen på sikt.

## **3. Bysatsing**

Initiativ fra kommuner og regioner er avgjørende for et effektivt og bærekraftig transportsystem der man ser areal- og transportsystemet i en sammenheng. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommuner, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Osloregionen er positiv til at ordningen med byvekstavtaler videreføres og at det også etableres en ny ordning for mellomstore byområder.

- Det er nødvendig med et høyere ambisjonsnivå når det gjelder byvekstavtalene generelt.
- Det er positivt med ny tilskuddsordning for mindre byområder. Vi mener at byområder som Moss, Hamar og Ringerike bør inkluderes i ordningen, med utfordringer som høye bilandeler

og forventet befolkningsvekst som forsterker utfordringer for miljø, klima og mobilitet. Vi etterlyser i den sammenheng informasjon om kriterier for valg av byområder. Byutviklingsmidler er et svært kostnadseffektivt virkemiddel.

- Vi savner også sterkere virkemidler for grønn mobilitet utenfor byområdene, bl.a. legge til rette for økt bruk av sykkel og gange, også utenfor byene. Flere el-sykler betyr at sykkel blir et viktig alternativ på lengre strekninger enn før.

### **Innspill fra Osloregionens medlemmer på bysatsing:**

#### **Asker & Bærum:**

- *Kriterier for valg av byområder som kan inngå i en byvekstavtale defineres entydig før man konkret foreslår de tre beskrevne bykommunene*
- *Byutviklingsmulighetene som oppstår ved utbygging av ny E18 omtales i samme kap. 3.*

#### **Gardermoreregionen:**

- *Jessheim bør være med blant eksempler på byer som bør få byutviklingsmidler*

#### **Kongsvingerregionen**

- *Osloregionen savner en tydelig ambisjon knyttet til satsing på gange og sykkel i mindre byområder. Vi mener at det ligger et stort potensiale i et forpliktende trepartssamarbeid også i de mindre byene.*

#### **Lillestrøm kommune:**

- *Staten må øke sin andel i 50/50 prosjektene i gjeldende byvekstavtaler, i tråd med bompengeforliket. Forhandlinger om tilleggsavtale til byvekstavtalen for Oslo og Akershus må gjenopptas. På den måten kan de viktige infrastrukturprosjektene som skal sikre mobilitet og oppnåelse av nullvekstmålet i vår region realiseres.*
- *Majorstuen Stasjon, Bane/kollektivløsning for Nedre Romerike, og Nytt signal- og sikringsanlegg for T-banen er omtalt i som viktige prosjekter i Byvekstavtalen for Oslo og Akershus, men har ikke sikret statlig finansiering. Disse prosjektene må sikres statlig finansiering som 50/50-prosjekter.*

#### **Nedre Glomma/Søndre Viken:**

##### *Forslag til nytt kulepunkt:*

- *Det må konkretiseres når i NTP-perioden de fem mellomstore byområdene kan komme i gang med forhandlinger om byvekstavtale, eventuelt hvilke forutsetninger som må være på plass lokalt og regionalt.*

##### *Forslag til endret kulepunkt (se understreking):*

- *Det er positivt med ny tilskuddsordning for mindre byområder. Vi mener at byområder som Moss, Hamar, Halden og Ringerike bør inkluderes i ordningen ...*

#### **Oslo kommune:**

- *Forslag til ny 1. setning i ingress: Storbyområdene har en uforholdsmessig liten del av investeringsmidlene i NTP, selv om de er bo- og arbeidssted for store deler av befolkningen.*

*Osloregionen er navet for næringstransporten og forbedringer for næringslivet her vil være viktig for hele landet.*

- *Forslag til ny 1. setning, 1. kulepunkt: Midler satt av til byvekstavgiftene er langt lavere enn behovene.*

#### **Ringeriksregionen:**

*Forslag til tillegg første avsnitt, ny setning: Det er imidlertid en stor svakhet ved NTP at mange små og mellomstore byområder fortsatt blir stående helt uten økonomisk støtte, men like alvorlig er mangelen på forpliktende samarbeid med fylkeskommunen og statlige aktører som sikrer at alle drar i samme retning.*

*Forslag tillegg i andre kulepunkt:*

*Det er positivt med ny tilskuddsordning for mindre byområder, men ordningens geografiske og økonomiske omfang må økes.*

*Forslag til ny siste setning i tredje kulepunkt:*

*I 2020 avvirket Statens vegvesen sin tilskuddsordning for økt sykkelbruk. Kommuner uten byvekstavgift har med dette ikke andre støtteordninger for tilrettelegging for gående og syklende.*

#### **4. Miljø- og klimavennlig godstransport og næringslivets behov**

Behovet for mer klimavennlig og effektiv godshåndtering kommer ofte i skyggen av persontransporten. Stortingsmeldingen (s 250) viser til at E6 mellom Svinesund og Oslo er den viktigste veiforbindelsen for norsk næringsliv til Europa, med om lag 50 prosent av gods transportert på vei til og fra Norge, fulgt av E18 over Ørje og E16 over Kongsvinger med om lag 20 prosent. NTP svarer ikke godt nok på utfordringene dette er for næringslivet og for kommunene. Tiltak for godstransporten er avgjørende for næringslivets konkurransekraft og for å redusere utslippene fra de tynge kjøretøyene. Godstransport på vei innebærer også ulemper som luftforurensning og støy. Mange kommuner i Osloregionen har betydelige utslipp fra gjennomgangstrafikken.

- Tiltakene for utbedring av Alnabruterminalen må forseres og påbegynnes i første delperiode. Dette vil bidra til mer effektiv godshåndtering og å øke andelen gods på bane.
- Det er behov for å følge opp tiltakene i Godspakke Innlandet, som er avgjørende for næringslivets konkurransekraft i hele Norge
- NTP har uttrykte mål og forventninger om omlegging fra fossilt til nullutslipp og fornybart drivstoff. Dette forutsetter imidlertid betydelig sterkere virkemidler for omlegging av kjøretøyparken og ikke minst infrastruktur for lading og fornybart drivstoff. Her må staten ta en tydeligere rolle og tilby virkemidler for utbygging av infrastruktur.
- På veisiden vil Osloregionen trekke fram behovet for prioritering av samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprojekter som er viktig for næringslivets transporter, som f.eks. Riksvei 4. Det er også behov for andre omkjøringsveier for næringstransport utenom Oslo.



### **Innspill fra Osloregionens medlemmer på godstransport:**

#### **Gardermoregionen:**

Ønsker å nevne E16 mellom Kongsvinger og E6 nevnes her under veistrekninger, i tillegg til Riksvei 4, ikke bare generelt i ingressen til avsnittet.

#### **Gjøvikregionen:**

- RV4: Bør stå «helhetlig utbygging av RV 4»

#### **Horten-Vestfold:**

- Tilkobling fra Kopstad til hovedspor ligger inne i godspakke for jernbanen (Nasjonal transportplan 2018-2029). I vinter gikk Horten kommune avklart at Bane NOR vil bygge sporet i forbindelse med pågående utbygging av Intercity-strekningen Nykirke-Barkåker på Vestfoldbanen. Utbyggingen av dobbeltspor vil også øke kapasiteten for godstransport på bane. Horten kommune har over lengre tid arbeidet med å legge til rette for utvikling av Kopstad godsterminal. Utvikling av området er forankret i kommunens overordnede planverk, samt i regionale planer. Arealet er regulert til formålet og Horten kommune er nå også i gang med å regulere permanent atkomst til området. Godsterminalen ligger videre i kort avstand til Horten havn.
- Notatet viser til forbindelsen mellom Svinesund og Oslo. Fergesambandet Bastø-Fosen på strekningen Horten-Moss er del av riksvegnettet og Norges mest trafikkerte fergesamband, med høy andel næringstrafikk mot E6.

#### **Kongsvingerregionen**

- Støtte/avlastningsterminaler for Alnabru bør etableres i Kongsvinger og på Sørli.
- Tiltak som er under planlegging i Godspakke Innlandet må iverksettes i første seksårsperiode.

#### **Lunner kommune:**

Her vil vi uttrykke tilfredshet med at RV4 løftes fram som et eksempel på samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprosjekter som er viktig for næringslivets transporter, som burde prioriteres. Forslag til ny NTP svarer ikke opp dette på en god måte, gjennom at det for RV4 sin del ikke legges opp til en helhetlig utvikling av denne vegstrekningen. RV4 har en særdeles viktig funksjon for næringslivet. Bedrifter (eksportindustri) som omsetter for om lag 80 milliarder kroner og sysselsetter 32 000 uttrykker at de lider under transportutfordringer langs denne vegen, og at dagens veg er til hinder for videre utvikling. Derfor mener vi at det bør formuleres at det er behov for en helhetlig utbygging av RV4.

#### **Modum kommune:**

- Ring 4 bør planlegges som en transportkorridor rundt Oslo. Det er etablert et kommunesamarbeid (Ring4-samarbeidet) med kommuner berøres av veitraseen Ring 4 rundt Oslo. Hensikten med kommunenes politiske samarbeid er å sikre en alternativ og effektiv veiforbindelse for person- og godstrafikk som binder Viken sammen utenom Oslo.

### **Nedre Glomma/Søndre Viken:**

Nedre Glomma regionråd er fornøyd med at utbedring av innseilingen til Borg havn i Fredrikstad er prioritert for oppstart i første seksårsperiode. Innseilingen til stamnetthavnen er utfordrende og framkommeligheten for store fartøy er begrenset. Det avsatte beløpet (256 mill. kr) utgjør imidlertid kun en drøy tredjedel av kostnadsestimateret for prosjektet (725 mill. kr). Nedre Glomma regionråd frykter derfor at det avsatte beløpet ikke vil rekke til stort mer enn vedlikeholdsmudring og at det ikke vil være tilstrekkelig for en reell utdyping av innseilingen. For næringslivet i Østfold og Halden, er det viktig at arbeidet med innseilingen til Halden blir ferdig utredet og tiltak innlemmes i Kystverkets handlingsprogram

Forslag til nye kulepunkt:

- Det må settes av tilstrekkelig med investeringsmidler til utbedring av innseilingen til Borg havn for å sikre en reell utdyping av innseilingen.
- Arbeidet med innseilingen til Halden må fullføres.

Full InterCity-utbygging er viktig også for godstransporten. For å påpeke viktigheten av å utvikle gode alternativer til godstransport på vei, bør full InterCity-utbygging også nevnes under denne overskriften.

Forslag til nytt kulepunkt:

- Full InterCity-utbygging og jernbaneterminaler i tidligere Østfold er viktig for å utvikle et godt alternativ til godstransport på vei.

Store bedrifter som er avhengige av tømmerleveranser, bl.a. Norske Skog og Borregaard, får leveranseproblemer når Østfoldbanens vestre linje er stengt for arbeider. Det er viktig at Østfoldbanens østre linje i disse situasjonene kan fungere som avlastning.

Forslag til nytt kulepunkt:

- Østfoldbanens østre linje bør rustes opp slik at den kan være avlastning, spesielt for godstrafikk til og fra store industribedrifter i Østfold, ved nedstenging av vestre linje.

### **Notodden kommune:**

Øst-vest forbindelsen er ikke nevnt i høringsutkastet. Det savner vi. Det er mange analyser som er gjort som underbygger betydningen av en god og rask øst-vestforbindelse gjennom E134. Det vil bidra til økt effektivitet og produktivitet, kortere, raskere og rimeligere godstransport og et betydelig lavere klimautslipp. Forbindelse er viktig for regionens byer, næringer og tettsteder og det knytter Osloregionen tettere til Vestlandet. Vi synes på denne bakgrunn at forbindelsen bør nevnes i høringsnotatet.

### **Oslo kommune:**

Forslag til formulering om godsoverføringsmålet: Stortingsmeldingen toner ned målet om å overføre gods fra vei til sjø og bane. Stortinget bør be regjeringen sikre at målet følges opp videre.

Foreslår at punkt om veistrekninger gjøres generelt.

### **Ringeriksregionen:**

Forslag til tillegg siste kulepunkt: På veisiden vil Osloregionen trekke fram behovet for prioritering av å bygge sammenhengende strekninger, og samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprojekter som er viktig for næringslivets transport, som f.eks. Riksvei 4 og E16 Nymoene – Eggemoen gjennom Ringeriksregionen. Det er også behov for andre omkjøringsveier for næringstransport utenom Oslo.

#### **Stange kommune:**

Forslag til tillegg på 2.kulepunkt: Det er behov for å følge opp tiltakene i Godspakke Innlandet, som er avgjørende for næringslivets konkurransekraft i hele Norge. Elektrifisering og godstilsvinger (Hamar – Kongsvinger) har en nytteverdi, som medfører at tiltakene er innspart på 5 år, jf Jernbanedirektoratets beregninger.

#### **Søndre Land kommune:**

Under pkt 4 gods/vei, kulepkt fire, der RV 4 nevnes, bør det stå "helhetlig utbygging av rv4". **Begrunnelse:** Vi er glade for at RV 4 nevnes. Helhetlig utbygging av RV 4 er det viktigste saken for oss nå. Her er det hensynet til næringslivet som er det aller viktigste for oss. Slik det er nå blir RV 4 en konkurranse ulempe for f.eks Raufoss industrien. Dersom vi får til en helhetlig utbygging av RV4 vil vi sikre mange industriarbeidsplasser i vår region. Innfor blant annet Raufoss industripark er det en veldig stor samling av både kompetansearbeidsplasser og andre arbeidsplasser som er veldig viktig for oss å utvikle.

#### **Andre innspill:**

##### **Indre Østfold**

- Vi er skuffet over at prosjektene utsettes i tid i forhold til gjeldende NTP, både når det gjelder forventet oppstart og slutføring.
- Planforslaget er realistisk og underbygger viktigheten av oppstart av prosjektene i den første 6 års perioden.
- Indre Østfold regionråd ber om at det settes i gang prosjekter for å oppnå grønnere mobilitet og økt trafiksikkerhet også utenom de store byene.
- Det må avklares tydelig hvilken medvirkning som det legges til rette for når transportvirksomhetene minst én gang i året skal legge fram revidert porteføljeprioritering. Herunder hvordan prosjektet eller tiltaket er optimalisert for å bli prioritert og eventuell vektning av kriteriene som legges til grunn for prioriteringen (side 260).

##### **Forslag til nytt punkt, Oslo kommune**

Vil ha inn et nytt punkt 5 til slutt om Post Corona – kompensasjonsnivået for tapte billettinntekter må være tilstrekkelig til å opprettholde tilbud på et høyt nivå

##### **Forslag til endringer i klima-avsnitt – Oslo kommune:**

Osloregionen merker seg at regjeringen viser til at det er et gap på 2,7 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter for å oppnå målet om halvering av klimagassutslippene fra transport. Med NTP reduseres utslippene med noen titalls tusen tonn sammenlignet med dette. Målsetningen er ambisiøs og nødvendig, men Osloregionen mener at flere av tiltakene i planen må forsterkes og konkretiseres hvis målet skal være mulig å nå. Vi foreslår derfor at Stortinget fatter vedtak knyttet til følgende:

- Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning, men NTP svarer ikke på det store behovet for utbygging av infrastruktur for hurtiglading og andre fornybare drivstoff. Osloregionen mener at ansvaret for slik utbygging ikke kan overlates til markedet uten offentlig incentiver gjennom f.eks. støtte fra Enova og Klimasats. Stortinget bør be regjeringen komme tilbake med en analyse av ladebehov for 2025 og 2030 og en plan for å sikre tilstrekkelig ladekapasitet

- *Stortinget bør be regjeringen i forbindelse med klimalovrapporteringen i statsbudsjettet for 2022 legge fram en plan for hvordan virkemiddelbruken sørger for at målet om halvering av transportutslipp skal nås.*
- *Biodrivstoff er en bro mot utslippsfri transport. For å sikre klimaeffekt av bruk av biodrivstoff i offentlige og private anbud og innkjøp bør Stortinget be Regjeringen om et system som gjør at klimaeffekten av bruk av biodrivstoff ikke forsvinner som en del av omsetningskravet.*
- *Stortinget bør be regjeringen sørge for at alle prosjekter som får statlig finansiering gjennom NTP bygges fossilfritt og etter hvert utslippsfritt.*
- *Samordnet areal og transportplanlegging kan bidra til utslippsreduksjon. Her må staten som en stor utbygger gå foran med et godt eksempel ved lokalisering av sine virksomheter, og bidra til god planlegging på tvers av forvaltningsnivåer.*
- *Osloregionen er tilfreds med at det i NTP åpnes for å innføre nullutslippssoner i byer som ønsker dette, men etterlyser økt handlingsrom for lokalforvaltningen til kunne stille klimakrav også gjennom Plan- og bygningsloven.*
- *Massehåndtering og –transport er en stor utfordring både i Osloregionen og landet for øvrig. NTP må i sterkere grad anwise løsninger på dette området.*
- *Bygge- og anleggsplasser står for 5% av Norges klimagassutslipp og 19 prosent av Oslos utslipp. Nær alle anleggsmaskiner kan allerede nå legges om til biodrivstoff. Stortinget bør be regjeringen sørge for at alle prosjekter som får statlig finansiering gjennom NTP bygges fossilfritt og etter hvert utslippsfritt.*