



Dato: 08.04.2024

Til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:

Eva Næss Karlsen,  
Eivin Winsvold

Arkivkode:

# Høringsnotat fra Osloregionen IPR til Stortingsmelding 14 (2023-2024) - NTP 2025-2036

## Innledning

Det vises til [Regjeringens fremleggelse av stortingsmelding 14 om Nasjonal transportplan 2025-2036](#).

Osloregionen IPR avgir følgende innspill til NTP 2025-2036 i forbindelse med høring i Stortingets transport- og kommunikasjonskomite.

## Innhold i høringsnotat

### 1. Innledning og overordnede innspill

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner, inkludert Oslo kommune og med medlemmer fra alle Østlandsfylker. Regionen har til sammen ca. 2,3 millioner innbyggere. Dette tilsvarer 42 % av landets innbyggere, og andelen vil være økende fram til 2050. Osloregionen har også nær halvparten av landets verdiskaping og arbeidsplasser. Regionens størrelse og utfordringer på transport og mobilitet reflekteres ikke i de samlede NTP-prioriteringene.

Flaskehalsen og propper i transportsystemet i regionen gir store utfordringer for innbyggere og næringsliv, men er også utfordrende for det nasjonale systemet, da feil forplanter seg videre til resten av landet. 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 ivarettatt i NTP 2025-2036.

### Overordnede innspill Stortingsmelding 14 - NTP 2025-2036:

- NTP 2025-2036 har et hovedmål om «God fremkommelighet i hele landet». Dette målet må også gjelde for Osloregionen. Osloregionen må få en høyere andel av prioriteringene i NTP, som svarer på regionens utfordringer.
- NTP svarer ikke på klimautvalgets klare anbefaling om at alle beslutninger må legge til grunn at vi i 2050 skal ha nådd et lavutslippssamfunn. Det bør inngå et klimabudsjett i NTP, som viser i hvilken grad de ulike prosjektene bidrar til å nå de vedtatte nasjonale klimamålene. Stortingsmeldingen viser i liten grad om mål for klima og natur blir ivarettatt. Det må følges opp.

## 2. Jernbanesatsing på Østlandet

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

### Innspill til NTP på jernbane:

- NTP 2025-36 framstilles som en storstilt satsing på jernbane. I NTP-forslaget er det en liten nedgang sammenliknet med gjeldende NTP. For riksvei er det ingen slik nedgang.
- De langsiktige ambisjonene for InterCity, inkludert Bergens-banens forkortelse må ligge fast. Osloregionen mener Ringeriksbanen må prioriteres i NTP 2025-2036. Ringeriksbanen vil være viktig for regionen som en del av InterCity, men vil ikke minst også være viktig for å flytte reisende fra fly til bane mellom Oslo og Bergen.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt, de er viktige både for person- og godstransport i en region med høy befolkningsvekst. Det er behov for at satsing på grenbanene ved at Kongsvingerbanen og Hovedbanen prioriteres allerede i første periode. Det er videre behov for at også øvrige grenbaner prioriteres.
- Planlegging av ny rikstunnel for å løse flaskehalsen i systemet må starte i første periode. Det er positivt at det er satt av midler i første periode, men det må sikres at det settes av tilstrekkelig midler til utredning og planlegging, slik at prosjektet er klart for byggestart i andre 6-års-periode.
- Beredskap- og sikkerhetssituasjonen tilsier økt satsning på jernbane for å sikre militær mobilitet, både internt i Osloregionen samt mot andre landsdeler og Sverige
- Forsvarets satsning ved Rena, Terningmoen og Haslemoen forsterker også behovet for jernbanehåndtering av forsvarsmateriell. Behov for elektrifisering og flere kryssingsspor på Røros- og Solørbanen, tilsvinger på Kongsvinger, Hamar, Elverum.
- Stortingsmeldingen om NTP er for svak og uforpliktende på grensekryssende jernbane, mellom Oslo og Göteborg og Stockholm. Korridorene er del av EUs Scan-Med korridor (TEN-T). Oslo-Göteborg er viktig for persontransport, men også for godstransport til og fra kontinentet. På kort sikt må dagens infrastruktur i Oslo-Stockholm korridoren utvikles for å imøtekomme behovene for grensekryssende transporter mtp. TEN-T krav, eksport- og klimakrav. Parallelt og på lang sikt mener Osloregionen at regjeringen så raskt som mulig må gå i dialog for videre utredning av jernbaneforbindelsen Oslo – Stockholm. Osloregionen mener det bør igangsettes utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm.

## 3. Forsterket satsning på byområdene

En stadig større andel av Norges befolkning bor i byområder. Derfor er satsing på byområdene viktig for neste NTP.

### Innspill til satsing på byområdene:

- Rammen til byområdene er betydelig lavere enn i forrige NTP. Dette er gal utvikling – den burde vært betydelig høyere. Byområdene er nøkkelen til å løse klimautfordringene, og satsingen her må forsterkes. Stortinget besørge for at byområdene får økte rammer, ikke reduserte. Det er stort potensiale til kutt i klimagassutslipp fra bytransporten, men det krever tyngre satsning.
- Det er positivt at ordningen med byvekstavtaler for de største byområdene videreføres, da disse er et viktig bidrag for å nå nullvekstmålet og klimamål. Men rammen i NTP må økes betydelig. Det forhandles nå om byvekstavtaler med flere byområder, og rammen må utvides for å gi rom til forventet utvidelse.
- Det er positivt at det åpnes for at tilskuddsordningen for små og mellomstore byområder utvides til andre byområder enn de fem som var nevnt i forrige NTP, men rammen for tilskuddsordningen må økes. Det bør presiseres tydeligere at ordningen nå gjelder flere områder som tilfredsstillt kravene. Osloregionen har flere byområder som nå ikke omfattes av noen ordning, selv om de er større enn f.eks. Bodø, som omfattes av ordningen, f.eks. Mjøsbyen og Mosseregionen.

- I tråd med klimautvalgets anbefaling bør klimamål legges til grunn ved alle større planer og prosesser. Stortinget ber regjeringen likestille klima- og nullvekstmålene og legge begge mål til grunn ved forhandlinger om nye/reviderte byvekstavtaler.

#### 4. *Grønn godstransport*

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

##### Innspill til NTP om godstransport:

- Osloregionen mener godsoverføringsmålet må beholdes.
- Terminalstruktur: Osloregionen mener at beslutning om ensidig satsing på Alnabru må revurderes, dette er ikke nok for å ta unna ønsket vekst. Vi ønsker en nav-satellittstruktur med flere terminaler er hensiktsmessig, Dette er også i tråd med logistikknæringens behov. Osloregionen ønsker å delta i det kommende arbeidet med ny godsstrategi som Jernbanedirektoratet får oppdrag om å gjennomføre.
- Godskonseptet for Østfoldbanen mot Sverige må tas inn i NTP, med oppstart i første periode. Her henvises det til mulighetsstudie Oslo - Gøteborg fra oktober 2023.
- Tungbilpakke med satsing på infrastruktur for omstilling av de tyngre kjøretøyene er positivt. Osloregionen peker på behov for samarbeid mellom forvaltningsnivå om dette. Vi henviser her til vårt prosjekt med støtte fra Klimasats «Energistasjoner for grønn næringstransport»

#### 5. *Trafikksikkerhet, fylkesvei og prioritere igangsatte veiprojekter*

Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og samfunnssikkerhet, men har et betydelig vedlikeholdsetterslep. Vedtatte prosjekter i tidligere NTP må prioriteres og man må unngå stykkevis og delt veiutbygging.

##### Innspill til NTP på fylkesvei, trafikksikkerhet og vedtatte veiprojekter

- Positivt med dreining mot drift, vedlikehold og fornyelse i NTP. Osloregionen støtter at det satses på fylkesveiene, som har stor betydning for både næringsliv, innbyggere og militær mobilitet, men 10 % økning sammenliknet med forrige NTP er ikke nok til å ta igjen vedlikeholdsetterslep og forbedre trafikksikkerhet
- Trafikksikkerhetstiltak, særlig rettet mot myke trafikanter, bør prioriteres høyere.
- Osloregionen mener at vedtatte veiprojekter på riksveinettet på vei inn mot og rundt hovedstaden må prioriteres. Vi ønsker å sikre en helhetlig og sammenhengende utbygging av de prosjektene som allerede er vedtatt og igangsatt, og setter derfor spørsmålsteget ved den nye innførte såkalte "utviklingsporteføljen".