



OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR NTP 2022–2033

Behandlet i styremøte Osloregionen 23. juni 2020

Sammen drag

Samferdselsdepartementet inviterte i brev av 18.mars 2020 til høring om transportetatens svar på oppdrag til departementet om NTP 2022-2033. Det er et omfattende materiale som er på høring. Osloregionen ønsker å avgjøre høringssvar på utredningene, med vekt på virksomhetens svar på oppdrag 9 om prioriteringer, levert 17. mars 2020.

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Per 1. januar 2020 var innbyggertallet på om lag 2,5 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Hovedmomenter i Osloregionens høringssvar

- **Klimamål.** Nasjonal Transportplan 2022-2033 må innrettes slik at klimamålene kan nås. For å lykkes med dette, må klimahensyn bli ivaretatt 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 ettespørsmål 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 skadestnader 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.

Innhold

Sammendrag	1
1. Innledning	3
2. Samfunnsøkonomiske analyser og prognoser	4
3. Statens Vegvesen	5
4. Nye Veier	9
5. Jernbanedirektoratet og Bane NOR	11
6. Kystverket	15
7. Merknader om teknologi, digitalisering og rammebetingelser	16

1. Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementet brev av 18.mars 2020 der det inviteres til høring om transportetatenes svar på oppdrag til departementet om NTP 2022-2033.

Høringsvaret er behandlet av Osloregionens styre den 23. juni 2020. Det vises også til Osloregionens høringsvar på Klimakur 2030. Det er svært viktig at arbeidet med NTP og kommende klimamelding ses i sammenheng. Det vises også til Osloregionens innspill på prioriterte løsninger på hovedutfordringer, sendt 14. mai 2020.

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Pr. 1. januar 2020 var innbyggertallet på nær 2,5 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som består av 68 kommuner inkludert Oslo kommune samt de to fylkeskommunene Viken og Innlandet. Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Dette målet skal nås ved å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et effektivt transportsystem, med jernbanen som en ryggrad. En flerkjernet utvikling skal bidra til at veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo. Gode kommunikasjoner sørger for utveksling av kompetanse og arbeidskraft mellom ulike deler av regionen.

Nedenfor er høringsvar fra samarbeidsalliansen Osloregionen, med vekt på merknader til utredninger levert 17. mars 2020 om etatens prioriteringer. I tillegg ønsker Osloregionen å gi merknader til svar på oppdrag 4 om samfunnsøkonomiske analyser, levert 30. august 2019 og oppdrag om godstransport, levert 18. februar 2020. Osloregionen har også sett på transportvirksomhetenes svar på tilleggsspørsmål stilt av Samferdselsdepartementet i brev 27. april 2020. Transportvirksomhetene har i leveranse datert 29. mai oversendt svar på departementets spørsmål. Det er nedenfor gitt merknader til noen av spørsmålene.

Overordnede merknader

Covid-19 pandemi

Innledningsvis vil vi kommentere på svar på tilleggsspørsmål 7, om teknologiske endringer som kan påvirke planens robusthet. I sitt svar kommer transportvirksomhetene inn på hvordan langtidseffekter av Covid-19 som økt bruk av hjemmekontor og fleksitid vil kunne påvirke behov for bygging av prosjekter og prioritering mellom prosjektene. Pandemien vil også kunne ha effekt på arealbruk og økt bruk av tjenester lokalt. Ifølge etatens svar er det imidlertid vanskelig å si konkret hvordan og om dette hadde endret rangering av prosjektene. Osloregionen er enig i at problemstillingen er relevant, men støtter etatene i at det er for prematurt å forskuttere langtidseffektene av Covid-19 nå.

Den pågående pandemien gir nedgang i norsk og internasjonal økonomi, noe som resulterer iblant annet høy arbeidsledighet. Staten har anledning til å utøve effektiv motkonjunkturpolitikk, blant annet ved å bruke betydelige midler på samfunnsnyttige tiltak som vil øke sikkerhet, redusere biltrafikk og bidra til reduksjoner i klimagassutslipp, både ved å øke vedlikehold av eksisterende veier, jernbane og havner og i kollektivtrafikken, samt igangsatte prosjekter som legger til rette for mer gods på bane og sjø. I kollektivtrafikken er det behov for både investeringer, drift og vedlikehold.

Klimamål og NTP 2022-2033

Utslipp fra transportsektoren står for en stor andel av de nasjonale utslippene. NTP er derfor helt avgjørende for

om Norge og regionen skal nå vedtatte klimamål. Osloregionen fastholder, som vi også har uttalt tidligere, at det endelige forslaget til NTP må innrettes slik at klimamålene kan nås. Tiltak og løsninger i NTP må harmoniseres med den varslede klimameldingen fra Regjeringen. Utslippsreduksjonen som resultat av NTP-forslaget må kvantifiseres, og det må fremgå tydelig hvor mye andre virkemidler som Enova og CO2-avgift må bidra med for å nå målene.

Utslipp fra bygge- og anleggsvirksomheten er en stor utfordring. Utslipp fra anleggsmaskiner står for en stor andel av Norges klimagassutslipp. NTP 2022-2033 må ta et overordnet grep om utslipp fra infrastrukturprosjekter. NTP bør forutsette at bygge- og anleggsvirksomheten skjer fossilfritt og etter hvert helt utslippsfritt. Det bør også etterspørres materialer som bidrar til mindre klimagassutslipp i bygge- og anleggsarbeidet. Staten, fylkeskommuner og kommuner må bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger i sine samferdselsprosjekter.

2. Samfunnsøkonomiske analyser og prognoser

Osloregionen ønsker å avgi merknader til felles svar fra virksomhetene på oppdrag nr. 4 *Analyseverktøy og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser*, datert 30. august 2019 og til de samfunnsøkonomiske vurderingene som er gjort i virksomhetenes prioriteringer oversendt 17.03.2020. Regjeringen har sagt at den i større grad vil basere prioriteringer i NTP på samfunnsøkonomiske analyser. Osloregionen støtter at samfunnets ressurser må brukes slik at man oppnår størst mulig nytteverdi. Men det forutsetter at riktige forutsetninger og verdiberegninger brukes i analysene. Osloregionen stiller spørsmål om følgende er godt nok ivare tatt i transportvirksomhetenes analyser som grunnlag for prioriteringer til NTP:

- Er kostnader ved klimagassutslipp riktig priset? Et av målene for NTP 2022-2033 er å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. For å nå dette målet og for å redusere risikoen for feilinvesteringer, må klimagassutslipp blir riktig priset i de underliggende analysene. Klimagassutslipp er priset i de samfunnsøkonomiske analysene, men mye tyder på at prissettingen er for lav. I Sverige økes nå karbonprisen til 7000 SEK/tonn CO2 fra april 2020. I Norge finnes det ikke noen anbefalt CO2-pris, men Statens vegvesen opererer med 945 NOK. Det regnes heller ikke på hva det koster å bygge ned natur eller matjord. Osloregionen stiller spørsmål ved hvorfor det er så stor forskjell mellom Norge og Sverige i prising av CO2. De samfunnsøkonomiske analysene må også inkludere kostnader fra andre miljødelegelser.
- Blir regionale netto ringvirkninger eller mernytte av samferdselsinvesteringer tatt hensyn til i analysene? Et eksempel på dette er Jernbanedirektoratets og Bane NORs utredning av 17. mars 2020, side 70, der det påpekes usikkerhet ved ikke prissatte virkninger og følsomhetsanalyser. Her nevnes spesielt usikkerhet om kvantifisering av nytt marked og ringvirkningene en ny jernbanestrening vil ha for bo- og arbeidsmarkedsregionen Oslo-Hønefoss og Oslo-Bergen. Dersom ringvirkninger ikke blir inkludert godt nok i analysene, må det gjøres vurderinger for å avhjelpe denne svakheten.
- Har man de riktige forutsetninger i underliggende prognoser? Det vises til Jernbanedirektoratets og Bane NORs utredning av 17. mars 2020, kapittel 6.3, der det stilles spørsmål ved forutsetningene i prognosene. De valgte forutsetningene øker attraktiviteten for veitransport, noe som betyr at veitransport velges som transportmiddel i transportmodellen. Samtidig viser erfaringstall fra jernbanen og togselskapenes forventninger fremover en større vekst enn hva som brukes i prognosene. Dersom dette er riktig, betyr det at de valgte forutsetningene i analysene, har store konsekvenser for hvordan de ulike transportformene kommer ut i analysene. I dette eksemplet kommer veitransport bedre ut enn jernbane.

For at prioriteringene i i NTP gjøres på best mulig grunnlag, ber vi om at ovenstående punkter utredes videre og inkluderes i kunnskapsgrunnlaget for prioriteringene til NTP 2022-2033.

3. Statens Vegvesen

En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene. Statens Vegvesen sitter på mange av løsningene som vil gjøre dette mulig.

Høy ramme nødvendig

I tråd med oppdraget fra Samferdselsdepartementet har Statens Vegvesen levert sine forslag til prioriteringer innenfor to ulike økonomiske rammer: Lav ramme (A) og høy ramme (B). Forskjellen på lav og høy ramme er markant: Det vil være 154 milliarder kroner til riksveiinvesteringer i NTP-perioden med lav ramme, med økt/høy ramme økes summen til 242 milliarder kroner. Til nye, store veiprojekter vil det være henholdsvis 3,7 og 8,6 milliarder kroner til disposisjon pr. år.

Allerede før neste NTP settes ut i livet er det et stort etterslep i gjeldende NTP, og de første seks årene i ny NTP-periode er over 33 milliarder kroner av midlene bundet opp i påbegynte prosjekter. Hvis lav ramme legges til grunn vil mange av de viktigste prosjektene som kan avlaste Osloregionen for gjennomgangstrafikk og gi bedre framkommelighet for næringstransporten enten ikke bli realisert eller få dårligere løsninger enn nødvendig. Det har over lang tid vært en utvikling med betydelig vekst i lastebiltrafikken til Norge og som i stor grad går til eller gjennom Osloregionen. Dette er en utfordring for et svært belastet veinett, for de mindre veiene som benyttes som omkjøringsveier, for trafikksikkerhet, lokal forurensning og for klimagassutslipp.

Osloregionen ser med interesse på at transportetatene frem til 15. oktober 2020 åpner for å gjøre tverrsektorielle analyser for byområdene, deriblant Oslo m/omegn og Oslo-Gjøvik. Dette fremkommer i etatenes svar på departementets tilleggsspørsmål. Osloregionen mener at vei-, kollektiv- og jernbaneprosjektene som listes opp i svaret fra etatene vil ha stor betydning for framkommelighet og miljø på Østlandet, ikke minst sentrumstunnel for T-banen, kollektivløsning på Nedre Romerike, Majorstua T-banestasjon og timesfrekvens for toget mellom Oslo og Gjøvik. Alle disse prosjektene bør være gode kandidater for 50/50-finansiering, eventuelt et høyere bidrag enn 50 % fra statens side ved høy samfunnsøkonomisk nytte.

Osloregionen mener:

- Høy ramme (B) må legges til grunn i endelig NTP 2022-2033
- I Statens Vegvesens og Nye Veiers NTP-porteføljer må det utarbeides helhetlige løsninger (riksveiene i regionen som et samlet system) for å avlaste den indre Osloregionen for gjennomgangstrafikk og gi bedre framkommelighet for næringstransport.
- Prosjektene i gjeldende NTP (2018-2029) må fullføres med mindre nytt planverk eller ny teknologi gjør at de må reprosjekteres
- Tverrsektorielle analyser i neste fase av NTP-arbeidet bør konkludere med betydelige statlige bidrag til kollektivprosjekter i Osloregionen.

Fremkommelighet og forutsigbarhet for godstransporten

En høy andel av godsvolumene i Norge skal enten til, fra eller gjennom Osloregionen. Belastningen på riks- og lokalveinettet medfører kø, trafikkfarlige situasjoner og forurensning nær områder med tett befolkningskonsentrasjon. Osloregionen mener at godstransport og kollektivtrafikk må ha forrang på veinettet, men at betydelig mer gods må transporteres på sjø og bane. En kombinasjon av insentiver som gjør det mer attraktivt for transportørene å velge tog eller båt, og riktig avgiftsnivå (for eksempel CO2-avgift og bompenger) må til hvis dette målet skal nås.

Vi viser også til godsutredningen, levert 18. mars 2020, der det skadekostnader ved godstransporten er analysert. Transport gir opphav til flere typer ulemper for samfunnet, som ulykker, utslipp, støy, kø, drift og slitasje, og disse

omtales samlet som skadestnader. En av konklusjonene er at transportsektorens skadestnader er høye, særlig i byområder.

I et svar på tilleggsspørsmål fra departementet om første seksårsperiode skriver Statens Vegvesen at de for første seksårsperiode i NTP ikke har tatt særskilte hensyn til framkommelighet for godstransport i prioriteringen utover at godstransporten får en indirekte vektlegging gjennom å se på bedriftenes transportkostnader. For andre delperiode er Netto nytte kost (NNK) også vektet ut fra to parametere som vil være viktig for godstransport; «Endring i måloppnåelse for framkommelighet» og «Forbedring for viktige veier for næringslivet». Da kommer vurderinger som framkommelighet, tilrettelegging og overføring av gods fra vei til sjø og bane inn.

Osloregionen mener:

- Godsoverføringsmålet, som innebærer at betydelig mer gods må fraktes på sjø eller med bane, må ligge fast
- Tiltak for framkommelighet og overføring av gods fra vei må legges inn også i første seksårsperiode av NTP
- Det må iverksettes tiltak for å redusere godstransportens skadestnader, særlig i byområder, f.eks. ved etablering av samlastsentre for gods- og varetransporten.

Nullvekstmålet må ligge fast

Osloregionen støtter nullvekstmålet som mål for NTP og som en statlig forutsetning for byvekstavtalene. Nullvekstmålet tilsier at veksten i persontrafikk i byområder skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Osloregionen understreker at en forutsetning for å nå nullvekstmålet er samordnet areal- og transportplanlegging, at det tilrettelegges for vekst i kollektivtrafikken, forpliktende samarbeid mellom aktører på ulike forvaltningsnivåer innen samferdsel og at kommunene gis langsiktighet og forutsigbarhet gjennom økte, statlige investeringer til de store prosjektene. Det bør vurderes om næringstransport skal inngå i nullvekstmålet. Osloregionen mener også at kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet, for å bedre framkommeligheten og redusere reisetid.

Osloregionen mener:

- Nullvekstmålet bør opprettholdes
- Næringstransport bør vurderes inkludert i nullvekstmålet
- Staten må bidra til å finansiere merkostnader (både investering og drift) for nullutslippsløsninger i kollektivtrafikken.

Drift og vedlikehold

Osloregionen vil påpeke at det er et stort vedlikeholdsetterslep på riksveinettet, noe som bidrar til dårligere framkommelighet for nyttrafikken og lavere trafikksikkerhet. Samferdselsdepartementet har likevel i sine tilleggsspørsmål til transportetatene bedt Statens Vegvesen levere et alternativ med prioriteringer av drift og vedlikehold på et lavere nivå enn etaten har foreslått. Osloregionen støtter Statens Vegvesens vurderinger, som i sitt svar påpeker at «Lavere ramme til vedlikehold og liten forutsigbarhet, gir kortsiktige prioriteringer.» Den foreslåtte innsatsen til drift og vedlikehold tar utgangspunkt i beregnet behov for å opprettholde kravene i håndbok R610 og andre retningslinjer i planperioden, og med et lavere bevilgningsnivå blir effekten at vedlikehold blir nedprioritert til fordel for mer akutte driftstiltak som for eksempel vinterdrift. Osloregionen mener at midlene til drift og vedlikehold må opprettholdes minst på det nivået Statens Vegvesen selv har foreslått både i høy og lav ramme; ca. 1,5 mrd. kroner høyere enn budsjett 2020.

Osloregionen mener:

- Statens Vegvesens midler til drift og vedlikehold på riksveinettet må opprettholdes på minst samme nivå som foreslått av etaten i NTP 2022-2033

Byvekstavtaler og belønningsmidler er effektive virkemidler

Økt urbanisering og ønsket om bærekraftige byer innebærer flere utfordringer. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommuner, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Osloregionen vil også påpeke at god og langsiktig arealpolitikk har stor betydning for effektiv og klimavennlig transport. Staten må også bygge på en måte som ikke generer økt transportbehov, både for bygg som sykehus og for annen infrastruktur som veier og kollektivknutepunkt. En flerkjernet utvikling, som avlaster byene til fordel for fortetting rundt lokale knutepunkt, bør ligge til grunn for utvikling på alle forvaltningsnivåer. Staten har et spesielt ansvar for å bidra med finansiering, ikke minst gjennom byvekstavtaler og belønningsmidler som stimulerer til klimavennlig transport. Osloregionen er bekymret over at Statens Vegvesen i sine NTP-prioriteringer ikke ser mulighet for å utvide bruken av dette virkemiddelet, og dessuten sår tvil om gjeldende avtaler kan opprettholdes på samme nivå etter 2029 både i høy og lav ramme.

Osloregionen mener:

- Byvekstavtaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres. Statens Vegvesen må sikres tilstrekkelig finansiering av byvekstavtaler og belønningsmidler også etter 2029.
- Staten må sørge for et kraftig løft i midler til utbygging av gang- og sykkelveier. Samtidig må en legge til rette for, og oppfordre til, rimeligere løsninger for bygging av disse. NTP må sikre tilstrekkelige programområdemidler til knutepunkter og hovedsykkelveinett, spesielt i folketette områder hvor prosjektene har høy samfunnsøkonomisk nytte.
- Det må etableres forpliktende samarbeid mellom forvaltningsnivåene som gir god stedsutvikling. Staten har en særlig forpliktelse gjennom sine investeringer til å bidra til en bærekraftig mobilitet. Sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi er en flerkjernet region, der veksten i regionen brukes som en mulighet for å utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder i hele regionen.
- Statens bidrag på 50 % av store kollektivinvesteringer må vurderes økt for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet. Disse prosjektene, som for eksempel Fornebu-banen og ny sentrumstunnel for T-bane i Oslo bidrar til å oppnå både fremkommelighets- og klimamål.

Krafftak for nullutslippsteknologi

Utbygging av vei og kollektivtransport bidrar til både direkte og indirekte utslipp. Statens Vegvesen er en betydelig entreprenør, og bør bidra til at egen anleggsdrift skjer fossilfritt, og på sikt gjøres utslippsfritt. Staten bør også bidra med et krafftak for overgang fra fossile kjøretøy til nullutslippsteknologi, blant annet gjennom tilstrekkelig infrastruktur som lade- og energistasjoner langs norske veier. Virkemiddelpakkene for elektriske personbiler og varebiler har hatt stor effekt og må videreføres, men det trengs det mer kraft og fart for i satsingen på alternative drivstoff for gods- og tungtransport.

Osloregionen vil advare mot å svekke eksisterende, relative fordeler for nullutslippskjøretøy, for eksempel ved bomplasseringer. På spørsmål fra Samferdselsdepartementet om å øke maksimalbetaling for nullutslippskjøretøy til mer enn dagens maksimalsats på 50 %, svarer Statens Vegvesen at «Etter vår vurdering er det nødvendig å søke endringer i makssetsen for nullutslippskjøretøy er for at det skal være et reelt potensial for bompengefinansiering». Det vil etter Osloregionens mening være feil vei å gå i et marked som fortsatt trenger positive, økonomiske insentiver.

Osloregionen mener:

- NTP 2022-2033, inkludert Statens Vegvesens portefølje, må ta et overordnet grep om utslipp fra infrastrukturprosjekter. Det bør forutsettes at bygge- og anleggsvirksomheten skjer fossilfritt og på sikt helt utslippsfritt. Det bør også etterspørres materialer som bidrar til mindre klimagassutslipp i bygge- og anleggsarbeidet.
- For å få fart på utslippsreduksjon for tunge kjøretøy må det stimuleres til bygging av energistasjoner som kan tilby minst en type nullutslippsenergi utover elektrisitet (for eksempel hydrogen eller biogass). Dette

er spesielt viktig i transportkorridorene rundt Oslo, som har en høy andel frakt av gods med tunge kjøretøy. Kommuner og fylkeskommuner må tilrettelegge for bygging av energistasjoner gjennom å avsette areal, men staten må for eksempel gjennom Enova og Klimasats yte økonomisk støtte til å dekke merkostnader. Statens Vegvesen må også inkludere areal til energistasjoner i sine utredninger.

- De relative fordelene for nullutslippskjøretøy må opprettholdes for å stimulere til reduksjon i klimagassutslipp. Osloregionen mener at nullutslippandelen må opp på et betydelig høyere nivå før økning av maksimal bompengesats for nullutslippskjøretøy kan være aktuelt.

4. Nye Veier

Nye Veiers portefølje bestemmes i NTP-prosessen, men selskapet prioriterer selv utbyggingsrekkefølge med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske analyser. I sitt forslag til prioriteringer har de lagt til grunn en årlig ramme på 5 milliarder kroner, men har i tillegg vurdert hva som kan oppnås med økning av hhv. 2, 3 og 4 mrd. kroner årlig helt frem til 2033 og 2041. Utover dette har de beskrevet en utvidet portefølje på 18 strekninger som samlet har en pris på 250-300 milliarder kroner frem til 2041.

Effektive transportkorridorer må prioriteres

Osloregionen støtter Nye Veiers utgangspunkt i å prioritere effektive transportkorridorer som vil styrke bo- og arbeidsmarkedene og legge til rette for næringslivets behov for effektiv transportinfrastruktur. Nye Veier viser til at det er høyest tetthet i arbeidsmarkedene i det sentrale Østlandsområdet samt områdene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim, som også er områdene med størst produktivitetspotensial. SSBs fremskrivninger viser, som Nye Veier refererer til, at veksten og transportbehovet vil bli høyest i det sentrale Østlandsområdet og langs kysten opp til Trondheim. Osloregionen er enig i at prioriteringene i NTP må ta hensyn til dette.

Nye Veier påpeker at framkommelighetsutfordringene, målt ved både lav hastighet og høy ÅDT (Årsdøgntrafikk) for godstransport, er størst i Oslo og Viken og Vestland rundt Bergen. Osloregionen synes også det er interessant at Nye Veier trekker frem at utviklingsprosjekter i korridorene 1 (Oslo-Svinesund/Kornsjø) og 2 (Oslo-Ørje-Magnor) har de største nyttepotensialene. Disse korridorene omfatter områdene rundt hovedstaden fra Kongsvinger til Larvik, inkludert ringen Jessheim – Hokksund. Osloregionen mener at disse beregningene bør legges vekt på både i Nye Veiers og de andre transportetatenes fremtidige portefølje.

Ved en utvidet ramme siste del av nåværende NTP-periode (frem til 2029) kan Nye Veier ifølge egne beregninger fullfinansiere eller komme langt på en rekke prosjekter, blant annet fullføring av Rv23, Oslofjordtunnelen. Osloregionen mener at dette er et prosjekt som vil ha høy nytteverdi og som dermed bør fremskyndes.

Osloregionen mener:

- Prioriteringene i NTP 2022-2033 må reflektere fremskrevet vekst, produktivitet og transportbehov
- Transportkorridorer med de største nyttepotensialene, spesielt for gods, må prioriteres. Det gjelder spesielt korridorene 1, 2 og 3, som også i Statens Vegvesens utregninger kommer best ut ved å legge en ren Netto Nyttekost (NNK) til grunn
- Nye Veier bør få utvidet sin årlige ramme slik at Oslofjordtunnelen kan ferdigstilles innen 2029

Tilleggsportefølje bør utredes og igangsettes

Som en konsekvens av Nye Veiers prioriteringskriterier, er de aller fleste av de 18 prosjektene i selskapets mulige tilleggsporetefølje frem mot 2041 å finne i Osloregionens nedslagsfelt: Forkorting av reisetiden mellom Oslo og Gjøvik med 35 minutter (forbedringer på Riksvei 4 mellom Oslo og Mjøsbrua), 40% lavere reisetid mellom Hamar og Løten (Riksvei 25), en større pakke på strekningen Oslo-Bergen som reduserer reisetiden fra over 7 timer til 4 timer (blant annet «ny» E134) og en helhetlig plan for å imøtekomme transportbehovet i og rundt Oslo. Nye Veier forutsetter at det sistnevnte prosjektet skal detaljplanlegges av en tverrfaglig gruppe, men nevner spesifikt strekningene Hvam-Gjelleråsen og videreføring av Riksvei 22 mot Østfold som nøkkelprosjekter de selv ønsker å bygge.

Osloregionen innser at tilleggsporeteføljen, som har en samlet prislapp på ca. 300 milliarder kroner, kan være krevende å finansiere. Men med en tidshorisont frem til 2041 burde det ikke være urealistisk, og gevinstene spesielt for næringslivet vil være betydelige. Osloregionen vil spesielt fremheve det store, tverrfaglige prosjektet for å løse opp i transportutfordringene i og rundt Oslo. Osloregionen er enig i at det trengs et helhetlig grep som går utover den tradisjonelle korridor tenkningen, da Osloregionen i mange sammenhenger er ett arbeids-, bolig og transportmarked.

Osloregionen mener:

- Nye Veiers tilleggsporefølge, som har en tidshorisont frem til 2041, bør utredes nærmere og delvis startes opp i løpet av kommende NTP-periode
- Samferdselsdepartementet bør imøtekomme Nye Veiers forslag om å sette ned en tverrfaglig gruppe på tvers av transportetatene med sikte på å finne gode, helhetlige løsninger på transportutfordringene i Osloregionen. Her bør også berørte fylkeskommuner og Oslo kommune involveres.

5. Jernbanedirektoratet og Bane NOR

Osloregionen vil nedenfor gi merknader til felles innspill til prioriteringer for utvikling av jernbanen fra Bane NOR og Jernbanedirektoratet datert 17. mars 2020, samt svar på tillegsspørsmål oversendt 29. mai 2020.

Osloregionen støtter jernbanevirksomhetenes vurdering at økt satsing på jernbane vil bidra til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem mot 2050. Økt satsing på jernbane i Norge og grensekryssende, er helt nødvendig for å møte etterspørselen og for å sikre et effektivt og miljøvennlig transportsystem for fremtiden.

Høyeste ramme må ligge til grunn for jernbanesatsingen

I utredningen er virksomhetene bedt om å beskrive ressurb Bruken innenfor to beregningstekniske rammer og prioriteringene skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser. Osloregionen er bekymret for Jernbanedirektoratet og Bane NOR sitt svar, der de sier at begge rammenivåene, A (årlig gjennomsnitt 22,550 mrd kroner) og B (årlig gjennomsnitt 28,660 mrd kroner) vil innebære en utsettelse av tiltak sammenlignet med gjeldende NTP (2018-2029). Jernbanevirksomhetene sier at spesielt ramme A vil innebære betydelige forsinkelser i planlagte prosjekter og tilbudsforbedringer. Med dette rammenivået vil jernbanen få problemer med å møte den forventede etterspørselsveksten og ta sin del av det framtidige transportarbeidet. Ramme A vil i følge etatene bety at bundne prosjekter skyves ut i tid. Det vil være svært uheldig.

Tabellen viser årlige gjennomsnitt i mill. 2020-kr.:

	Gj.snitt 2022–2027	Gj.snitt 2028–2033	Gj.snitt 2022–2033
Ramme A	22 550	22 550	22 550
Ramme B	25 840	31 480	28 660

Tabell fra Jernbanedirektoratets og Bane NORs utredning (s. 15)

Osloregionen mener:

- Den høyeste rammen (ramme B) må legges til grunn for jernbanesatsingen i NTP 2022-2033

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og drift og vedlikehold må prioriteres

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og er avgjørende for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked. Dette gjelder spesielt for Osloregionen med stor befolkningkonsentrasjon og der alternativet til jernbane er vei. Manglende jernbaneutbygging er negativt for fremkommeligheten og for miljø og klima. Osloregionen vil også understreke behovet for et effektivt kollektivt transportsystem for reisestrømmene mellom ulike deler av regionen, ikke enveis inn mot Oslo, slik det er formulert i kapittel 7.2. Et hovedprinsipp for Osloregionen er en flerkjernet utvikling, der veksten ikke bare skjer i sentrum av regionen, men også i byer og tettsteder utenfor Oslo.

Kapittel 4 i Jernbanedirektoratet og Bane NORs svar omhandler en robust jernbane. De siste årenes manglende pålitelighet og punktlighet, svekker tilliten til jernbanen, noe som gjør at de reisende velger andre alternativ enn tog. Det er uheldig i et allerede svært belastet transportsystem. Jernbanen må være pålitelig for transport av personer og gods, og det må settes av tilstrekkelig midler til drift og vedlikehold av infrastrukturen.

Osloregionen mener:

- Jernbaneutbygging og drift og vedlikehold må prioriteres og dette er et statlig ansvar.

Intercity-satsing, grenbaner og Oslotunnel

InterCity har stor betydning for effektiv og bærekraftig transport av gods og personer internt på Østlandet. InterCity vil også knytte landsdelene tettere sammen. InterCity-utbygging på Østfoldbanen er også viktig for korridoren Oslo-Gøteborg. Med økende befolkning i Osloregionen frem mot 2050, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere. Satsing på grenbanene er også viktig for et godt kollektivtilbud i et voksende bo- og arbeidsmarked.

Som kommentert i punkt over, vil Ramme A bety forsinkelser i vedtatte prosjekter, herunder også InterCity-utbygging. Det vil være uheldig for både person- og godstransport, der det er økt etterspørsel. Forsinkelser er ikke bare uheldig for et manglende eller for dårlig jernbanetilbud. Forsinkelser vil også bety økonomiske konsekvenser og være negativt for utviklingen i kommuner og byer som er berørt av manglende fremdrift i jernbaneutbyggingen i allerede vedtatte prosjekter. Planlagt byutvikling og arealplanlegging blir satt på vent. Samtidig forventer staten at lokale myndigheter bygger opp under de statlige jernbaneinvesteringene gjennom investeringer på sine ansvarsområder. Forsinkelser i utbygging innebærer dermed store økonomiske utfordringer for kommunene.

Osloregionen merker seg også kommentaren i etatens utredning i kapittel 6.3 om samfunnsøkonomiske beregninger og usikkerhet om fremtidig utvikling. Her nevnes spesielt at grunnprognosene som brukes i analysene, viser at personbiltransporten gjennomgående har høyest forventet vekst. Disse grunnprognosene avviker fra observert vekst i jernbanetransporten og forventninger fra togselskapene på forventet vekst. Når de samfunnsøkonomiske analysene tillegges stor vekt i prioriteringene, er det viktig å være oppmerksom på usikkerheten i analysene som er påpekt fra jernbanevirksomhetene.

Jernbanedirektoratet og Bane NOR sier i sin utredning at kapasiteten gjennom Oslotunnelen er allerede den største flaskehalsen for store deler av jernbanenettet. Det er derfor avgjørende at investeringer her har høy prioritet.

Osloregionen mener:

- Statens InterCitysatsing må fullføres som vedtatt i gjeldende NTP, og ikke skyves ut i tid
- Forsinkelser i jernbanesatsing må unngås, da det har store uheldige samfunnsmessige kostnader, for de reisende, næringslivet og berørte kommuner
- Grenbanene må prioriteres for å forenkle arbeidspendling og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen
- Usikkerhet i de samfunnsøkonomisk analysene må hensyntas i konklusjoner og prioriteringer
- Satsing på Osalonavet og ny Oslotunnel er en forutsetning for jernbanesatsingen, som vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk i hele landet og må prioriteres

Grensekryssende jernbane

Innledningsvis i sitt svar på prioriteringer nevnes den økte etterspørselen etter lange togreiser til Sverige og Europa. Det er også et stort potensiale for mer gods på bane, både for import og eksport. I utredningen refereres det til ambisjoner på grensekryssende korridorer, men satsingen virker allikevel beskjeden. Osloregionen etterlyser et en tydeligere satsing fra Samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet på dette området og forventer at man har tett dialog med nordiske transportmyndigheter og de svenske transportmyndighetene spesielt.

Staten må følge opp på norsk side satsing på grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Den 10. juni 2020 presenterte Trafikvirket konklusjoner fra utredning om jernbaneutbygging på svensk side som vil være avgjørende for korridoren Oslo-Stockholm. Det samme må gjøres på norsk side. Osloregionen viser videre til arbeidet som er gjort av selskapet Oslo-Stockholm 2:55 AB, der man har vurdert alternative finansieringsmodeller, f.eks. med finansielle bidrag fra næringslivet. Dette bør også vurderes på norsk side.

De nordiske regjeringer lanserte allerede i 1996 «Det Nordiske Triangel» som et ledd i innspill til utformingen av «TransEuropean Network» (TEN-T). Innspillet gjaldt planlegging og utbygging av et effektivt, bærekraftig og konkurransekraftig transportsystem på veg og jernbane mellom Oslo-København og Stockholm. Ved EUs revisjon av retningslinjene til TEN-T i 2009 ga de nordiske regjeringer nok en gang en tilbakemelding om at «Det Nordiske Triangel» var det viktigste grensekryssende infrastrukturprosjektet i Norden i EU-sammenheng. I den siste revisjonen ble imidlertid den «nordre strekningen» mellom Oslo og Ørebro utelatt. Både den norske og svenske regjering utalte at dette var svært uheldig i en henvendelse til Europakommisjonen i april 2018. Det ble her påpekt at hele strekningen Oslo-Stockholm bør inkluderes i Scan-Med TEN-T Core Network Corridor når det neste programmet utformes. Vi har fått forståelse for at dette skjer i 2021.

Det er svært viktig at norske myndigheter er tydelige overfor EU når det gjelder behovet for å styrke transportkorridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg-København. Her bør norske myndigheter gå sammen med andre nordiske myndigheter for å synliggjøre behovet for satsing på jernbanekorridorene i Norden, og for å sikre at disse blir prioritert i TEN-T (Trans-European Transport Network) ved revisjonen i 2021.

Osloregionen mener:

- Norske myndigheter må ha større ambisjoner for grensekryssende jernbanestrekninger. Her er det avgjørende med godt samarbeid i Norden og EU.
- Norske myndigheter bør så raskt som mulig igangsette en konseptvalgutredning for ny jernbane Oslo-Stockholm, der alternative finansieringsmodeller for grensekryssende jernbane vurderes.
- Norske myndigheter må delta aktivt i kommende høringer i EU om TEN-T.

Strategisk og langsiktig satsing på gods på bane

I svaret fra jernbanevirksomhetene vises det flere steder til satsing på gods på bane og behovet for videre utvikling. Overføring av godstransport fra vei til jernbane er et viktig grep transportsektoren kan gjøre for å redusere klimagassutslipp. Jernbanetransport bidrar dessuten til lavere lokal forurensning og økt trafikksikkerhet, sammenlignet med lastebiltrafikk.

Flere utredninger viser at gods på bane står for en svært liten andel av godstransporten innenriks og utenriks, og at jernbane taper konkurransekraft. Osloregionen har siden 2018 gjennomført et gods- og logistikkprosjekt for å fremme mer effektiv, miljø- og klimavennlig godstransport. Prosjektets mål er å utvikle et oppdatert kunnskapsgrunnlag på gods- og logistikkhåndtering i Osloregionen.

Osloregionen mener at det må stimuleres til mer gods på bane. Tungbiltrafikken har økt betydelig i Osloregionen og prognoser viser fortsatt stor vekst. Klimagassutslipp fra tyngre kjøretøy står for en betydelig andel av utslippene i veitrafikken og innfasing av nullutslippsløsninger er i en svært tidlig fase. Av hensyn til fremkommelighet, trafikksikkerhet, miljø og klima er mer på gods på bane viktig. Dersom nasjonale myndigheter også har ambisjoner å få mer gods på bane, er det viktig med satsing på dette tidlig i kommende NTP-periode. Gods på bane har tapt markedsandeler og dersom dette skal være en ønsket transportform for næringstransportene, må godssatsingen på bane få en høyere prioritet, særlig på kort sikt.

I utredningen fra jernbanevirksomhetene er det et eget punkt om innovasjon innen godstransport. Osloregionen støtter at nytenkning må til for å øke andelen gods på bane. Det pekes blant annet på at terminalhåndtering er en barriere og tar for mye tid. Vi vil i den forbindelse peke på KVVU terminalstruktur for Oslofjordregionen som ble offentliggjort den 23. april 2020. Denne ble i gjeldende NTP (NTP 2018-2029), varslet ferdigstilt til sommeren 2017. 3 år forsinket ble KVVU-en nylig levert. Det er en egen høringsprosess på denne utredningen, som Osloregionen vil komme tilbake til. Men vi vil her kommentere at mandatet for utredningen ble fastsatt i oktober 2014 og ytterligere utdypet i juni 2015. Forutsetninger, teknologisk utvikling, endrede rammebetingelser og andre forhold kan gjøre at anbefalingene i KVVU-en må vurderes i lys av at mandatet ble gitt for 5 år siden. Osloregionen mener at det må stimuleres til mer gods på bane, spesielt på kort sikt, men også i et langsiktig perspektiv, slik at gods på bane blir en foretrukket transportform for næringslivet fremover.

På kort sikt må godstog gis høyere prioritet i jernbanesystemet, f.eks. i deler av døgnet. Det må også iverksettes andre tiltak for å øke gods på bane. Det må iverksettes tiltak for det grensekryssende godset, dette gjelder godstog over Kongsvingerbanen, men også nødvendige tiltak for kapasiteten for godstransport på korridoren Oslo – Gøteborg.

Osloregionen mener:

- Det må iverksettes tiltak på kort og lang sikt for mer godstransport på bane
- Tiltak for å styrke bane- og sjøtransportene må ha et mer strategisk og langsiktig perspektiv enn utbedring av flaskehalsen i eksisterende infrastruktur
- Det er behov for innovasjon innen gods på bane, for å øke konkurransekraften mot andre transportformer

6. Kystverket

Osloregionen vil nedenfor gi merknader til Kystverkets svar på oppdrag 9 Prioriteringer, datert 17. mars 2020, samt svar på tilleggsspørsmål 17 og 18 fra Samferdselsdepartementet, oversendt 29. mai 2020.

Godstransport på sjø og behov for mer strukturelt samarbeid

75 % av godstransportarbeidet i Norge foregår med skip. Det skyldes primært at vi har en råvarebasert næringsstruktur og at en stor andel av industrien er lokalisert langs kysten. Samtidig er det en negativ utvikling for innenriks godstransport med skip og tog, der lastebilen vinner markedsandeler for transport internt i Norge og Skandinavia.

Vi viser også til godsutredningen, levert 18. mars 2020, der det godstransportens skadestrukturer er analysert, se også kapittel 3 over. Rapporten viser at skadestrukturer for sjøtransport er vesentlig lavere enn for vei og bane. Resultatene viser at godsoverføring fra vei til sjø der det er mulig, kan redusere samfunnets skadestrukturer ved godstransport.

Oslofjorden kjennetegnes av at majoriteten av havne-terminalene forvaltes og utvikles av kommunale havneorganisasjoner. For å holde på og styrke sjøtransportens konkurransekraft er det behov for å se på havnene og havne-terminalenes utvikling som intermodalt godsknutepunkt, som logistikknutepunkt og som energistasjon. Omfanget av nåværende havnearealer og havnenes fremtidige arealbehov bør settes på dagsordenen av Kystverket i samarbeid med regionale myndigheter. Spørsmålet om havneinfrastrukturens utvikling favner over mange viktige samfunnsproblemer, og ikke minst tilrettelegging for ny næringsutvikling i Osloregionen.

Behov for mer koordinert innsats for klimagassreduksjoner i sjøtransporten

Osloregionen viser til Kystverkets svar av 29. mai 2020 på spørsmål om deres rolle i reduksjon av klimagassutslipp i sjøtransporten. I følge siste tilgjengelige kommunefordelte utslippstall, publisert av Miljødirektoratet 23. april 2020, så har utslipp fra sjøfarten økt med ca 30 % fra 2009 til 2018 (kvalitetssikre tallet). Osloregionen har ikke gått detaljert inn i årsakene til denne utviklingen, men utviklingen er langt fra mål om å halvere utslippene innen 2030. Vi viser til redegjørelsen fra Kystverket. Etter Osloregionens vurdering ser det ut til å være en fragmentert innsats for å redusere utslippene, med mange ulike ordninger, og mange forvaltere av ulike støtteordninger. Relevante støtteordninger for å utvikle og ta i bruk klimateknologi om bord på skip og fartøy forvaltes av Enova, Miljødirektoratet, Innovasjon Norge, Forskningsrådet, NOx-fondet, GIEK og Eksportkreditt Norge. Vi viser også til at EU i kommende utlysning (høsten 2020) innenfor EUs Horizon 2020-program, innenfor område 5: Sustainable and smart mobility har *Green airports and ports as hubs for sustainable and smart mobility* som tema for utlysningen. Dette er et område der Norge bør delta aktivt.

Osloregionen støtter Kystverkets forslag om midler til å utvikle kunnskapsmiljøet på klima- og miljøområdet i Kystverket. Osloregionen mener at det er behov for en mer koordinert innsats for å redusere klimagassutslipp i sjøtransporten. Det bør vurderes om det skal settes av ytterligere midler for koordinering av ulike støtteordninger og programmer for klimagassreduksjoner innen sjøtransporten og som også ser på effekten av disse. Det bør vurderes om Kystverket kan ha en slik rolle som del av oppgaven med å utvikle kunnskapsgrunnlag på området.

Osloregionen mener:

- Fortsette styrket satsing på gods på sjø. For sjø er det behov for investeringer og tilrettelegging for utbedringer av havnene i Oslofjorden for å få mer gods på sjø – f.eks. stimuleringsmidler for mer effektive havner.
- Tilskuddsordninger for godsoverføring og effektive og miljøvennlige havner, teknologi må videreføres
- Havnene og fremtidige arealbehov bør settes på dagsorden i samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå (statlig, fylke og kommuner) og private aktører.
- Innsatsen for klimagassreduksjoner i sjøfarten bør styrkes.

7. Merknader om teknologi, digitalisering og rammebetingelser

For å nå klimamålene blir implementering av ny teknologi for en bærekraftig person- og varetransport viktig. Nye systemer og teknologier kan tas i bruk i hele transportsektoren. Utfordringen er at utvikling og implementering av nye bærekraftige transportløsninger krever aktivt samarbeid mellom myndigheter, teknologiindustrien, transportaktører og akademia.

Osloregionen mener:

- Staten, fylkeskommunene og kollektivselskapene har et ansvar for å utvikle sømløse billettsystemer, sanntid/reiseinformasjon etc.
- Staten og teleoperatørene må bidra til at 5G-nettet utbygges raskest mulig for å bidra til intelligente transportsystemer.
- God bredbåndsdekning er en forutsetning for et velfungerende samfunn. Staten må ta ansvar for en raskere utbygging av bredbånd til de områdene som fremdeles ikke har dekning.
- For å implementere ny teknologi og planlegge smarte transportløsninger kreves økt samarbeid mellom transportetater, kommuner og fylkeskommuner. Her må staten ta initiativ.
- Staten må tydeliggjøre det juridiske handlingsrommet for at kommunene gjennom Plan- og bygningsloven gis anledning til å stille klima- og miljøkrav i sin arealplanlegging, for å begrense utslipp fra trafikk.