



Osloregionens høringsinnspill Prop.1 S (2022-2023) fra Samferdselsdepartementet

Innledning

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) takker for muligheten til å gi høringsinnspill til statsbudsjett for 2023. Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 64 kommuner inkludert Oslo kommune. Osloregionen jobber for at hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Regionen har til sammen ca. 2,2 mill innbyggere, har over 40 % av Norges befolkning og består av integrerte bolig- og arbeidsområder med 44 % av arbeidsplassene (NIBR-rapport 2021-17).

Regionen står for ca. 50 % av de nasjonale klimautslippene innen veitrafikk. Osloregionen kan i kraft av sin størrelse bidra betydelig til å nå nasjonale klima- og transportmål. Osloregionen er Norges ledende kompetanseregion, og står samlet for ca. 40 % av verdiskapingen i fastlands-Norge.

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 steder, samt vern av dyrket mark og grønne områder. Det er avgjørende med et transportsystem som binder regionen sammen og legger til rette for effektiv og miljøvennlig transport av personer og varer, både innen regionen, til resten av Norge, og til utlandet.

I høringsinnspill til Samferdselsdepartementets del av statsbudsjettet vil vi fokusere på følgende:

- Innledende kommentarer til Regjeringens klimastatus og –plan og samferdselsbudsjettet
- Virkemidler for reduksjon i klimagassutslipp innen veitransporten, spesielt for tyngre kjøretøy og anleggsmaskiner
- Gods og logistikk
- Satsing på jernbane
- Satsning på byområder og kollektivtransport

Klimabudsjett og samferdsel

Osloregionen IPR vil gi ros til Regjeringen for fremleggelsen av klimastatus og –plan som et nytt styringssystem i klimaarbeidet. Mange av Osloregionens medlemmer har innført klimabudsjett som styringssystem som sikrer at klima får en sentral plass i styringen av kommunen i budsjettprosess og rapportering. Osloregionen IPR har tidligere gitt innspill til NTP 2022-2033 om at å bidra til at klimamålene nås må være ikke bare et mål, men et premiss for innretning og prioriteringer i NTP. Osloregionen IPR anbefaler at det styringssystemet også må bli førende for arbeidet med neste NTP, i ulike sektorer og fremtidige budsjettprosesser.

Grønn næringstransport, infrastruktur for nullutslipp og biogass til tyngre kjøretøy og anleggsmaskiner

70 % av godstransport på vei til og fra Norge går gjennom Osloregionen. Mange kommuner har betydelige utslipp

fra gjennomgangstrafikk. 1/3 av utslippene fra veitrafikken på Østlandet er fra tungtrafikken.

Osloregionen IPR ga i april innspill til regjeringens ladestrategi. I vårt innspill ble det understreket at strategien bør omfatte mer enn batterielektriske løsninger. Strategien må svare på behovet for infrastruktur for hurtiglading, men også løsninger for andre utslippsfrie energibærere som biogass og hydrogen. Vi vil påpeke behovet for at det settes av midler til oppfølging av strategien og andre virkemidler. For å nå utslippsmål for tungtransporten er det avgjørende at det settes av midler til infrastruktur og støtteordning for kjøp av kjøretøy.

I kunnskapsgrunnlag til ladestrategien ble det påpekt at tilgang til arealer for infrastruktur er en barriere for omstilling for tungtransporten, der kommuner som arealmyndighet har en viktig rolle. Osloregionen IPR og Østlandssamarbeidet har startet et felles prosjekt, med støtte fra Klimasatsordningen, med mål om å bidra til raskere etablering av energistasjoner. Kommuner og fylkeskommuner ønsker å gjøre sin del av jobben med grønn omstilling av næringstransporten. Vi ønsker å samarbeide med statlige virksomheter i dette arbeidet og det er viktig at det settes av ressurser i statlige virksomheter til oppfølging av omstilling til grønn næringstransport, inkludert støtteordninger.

Godstransport – mer gods på bane

Det har de siste årene vært en positiv utvikling med mer gods på bane, som et resultat av en egen tilskuddsordning. Osloregionen IPR mener det er viktig at disse godstiltakene videreføres og forsterkes, samt at det gjøres investeringer på jernbane for en fortsatt økning i gods på bane.

Osloregionen ber Stortinget prioritere tiltak på Alnabru godsterminal og investeringer i mindre godstiltak på jernbane som vil ha stor effekt, som blant annet godstilsvinger i Hamar, Elverum og Kongsvinger, kryssningsspor og elektrifisering av samme strekning (Hamar – Kongsvinger) som er beskrevet i Godspakke Innlandet.

Jernbane

Osloregionen IPR har i eget brev til samferdselsministeren signalisert behovet for en sterkere satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane. Osloregionen IPR ser med bekymring på utviklingen med økt biltrafikk i regionen og at en betydelig andel reiser overføres fra kollektivtransport til bil. Osloregionen IPR mener at storsatsing på jernbane på Østlandet er en forutsetning for å nå nasjonale klima- og fremkommelighetsmål.

Osloregionen mener at følgende jernbaneprosjekter må ha høy prioritet de nærmeste årene:

- Ny rikstunnel gjennom Oslo som et nasjonalt nav og for å kunne ta ut effekten av andre investeringer i hele jernbanenettet.
- Intercity-satsingen sørover fra Moss til Halden som ble tatt ut av NTP 2022-2033.
- Opprettholde tidligere ambisjoner og sikre fremdrift for dobbeltspor på Intercity-triangelet.
- Forbedringer av tilbud med økt frekvens og infrastruktur på grenbanene Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Kongsbergbanen, Spikkestadbanen og Østre linje. Disse er viktige for å støtte opp om en flerkjernet utvikling og som avlastning for godstransporten på vei.
- Ringeriksbanen er byggeklar. En oppsplitting av prosjektet vil så tvil om trasévalg og i verste fall innebære at jernbanedelen av prosjektet nedprioriteres fremfor vei.
- Redusert reisetid for de jernbanelinjene fra Oslo til Gøteborg og Stockholm slik at tog blir et reelt alternativ til fly og bil. Nordiske tog-operatører må også koordinere og forbedre sine overgangstider. Norske myndigheter må følge opp samarbeid med Sveriges trafikkmyndigheter.
- Igangsette utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm. Dette var ikke en del av mulighetsstudien som ble levert 1. oktober.

Byområder og kollektivsatsing

Osloregionen IPR mener det statlige bidraget til byvekstvtaler må økes. I tillegg må virkemidler for bærekraftig byutvikling på plass for flere byområder. Det er behov for forpliktende samarbeid mellom alle forvaltningsnivå, også for byområder som i dag er uten byvekstvtaler. Dette er viktig for de lokale utfordringene, men også for å dempe veitrafikken på tvers i en større region. Dette er særlig påkrevet etter pandemien, der det er utfordringen med lavere kollektivandeler og økte kostnader i kollektivselskapene.

Osloregionen IPR mener det er positivt med den nye tilskuddsordningen som ble innført fra 2022 med midler til byområder som er utenfor ordning med byvekstvtaler. En slik ordning har vi også foreslått tidligere. I budsjettokumentet (side 137) heter det følgende: «*Denne tilskuddsordningen legger til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet, gjennom å styrke satsingen på kollektivtransport, sykling og gange i byområder som ikke er omfattet av byvekstvtalene.*» Den nye ordningen er øremerket byområdene Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik). Osloregionen IPR stiller spørsmål med hvorfor byområder med tilsvarende størrelse, eller høyere befolkningstall og med tilsvarende utfordringer som de nevnte byområdene ikke er inkludert i den nye tilskuddsordningen. Blant Osloregionens IPR sine medlemmer gjelder dette Moss, Jessheim, Mjøsbyen, Halden og Ringerike/Hønefoss.

Osloregionen ber Stortinget følge opp overfor Regjeringen, der man ber om en vurdering av om flere byområder bør inkluderes og om tildelingen bør skje etter utvalgte og transparente kriterier.