



Innspill til Samferdselsdepartementet – EUs høring om TEN-T reguleringene og EUs mobilitetspakke

Behandlet i interessepolitisk utvalg 28. februar 2022



1. Innledning

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 64 kommuner inkludert Oslo kommune. Dette er kommuner fra Innlandet, Viken, Vestfold og Telemark fylkeskommuner og Oslo. Regionen har til sammen ca. 2,3 millioner innbyggere. Osloregionen IPR jobber for at hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonal konkurransedyktig region. Regionen står for ca. 50 % av de nasjonale klimautslippene innen veitrafikk.

Nedenfor følger Osloregionens innspill til Samferdselsdepartementet som ledd i utforming av norske posisjoner. Osloregionen IPR viser også til innspill fra Østlandssamarbeidet. Osloregionen IPR vil også gi svar direkte til EU-kommisjonens høring på reviderte TEN-T-retningslinjer.

Vi vil innledningsvis gi litt bakgrunn for våre innspill og kommentarer om forventninger om departementets oppfølging etter EUs behandling av høring og endelig vedtak om TEN-T-retningslinjer og strategier.

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 transport av personer og varer, både innen regionen, til resten av Norge, og til utlandet.

Osloregionen IPR støtter målene som presenteres i EUs høring om smartere, mer effektivt og bærekraftig transportsystem i Europa. Osloregionen viser i den forbindelse til våre høringsinnspill til NTP 2022-2033, der Osloregionen løftet frem fire hovedtema som er viktig på transportområdet. Disse tema samsvarer godt med det som ligger i EUs høring, dette er bl.a. følgende:

- Klima- og transportpolitikk må innrettes slik at klimamål kan nås. Osloregionen mener at tiltak i klima- og transportpolitikken må forsterkes og konkretiseres slik at klimamål kan være mulig å nå.
- Jernbanen, med både InterCity og grenbanene (Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Østre linje, Kongsbergbanen(Sørlandsbanen) samt Osloavet (ny jernbanetunnel)), er ryggraden i transportsystemet. Osloregionen har også pekt på behovet for satsing på jernbanestrekningene mellom Oslo og Gøteborg og Oslo og Stockholm.
- Byområder må prioriteres, både de store byområdene og mindre- og mellomstore byområder. Osloregionen har etterlyst sterkere virkemidler for bærekraftig byutvikling og mobilitet, inkludert økt satsing på grønn mobilitet (sykkel og gange). For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det forpliktende samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Osloregionen er positiv til ordningen med byvekstavtaler. Osloregionen har også etterlyst ordning for mindre og mellomstore byområder som får store utfordringer ved å bli stående uten økonomisk støtte. Like alvorlig

er mangelen på forpliktende samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå.

- Miljø- og klimavennlig godstransport må få økt oppmerksomhet. Osloregionen har spesielt rettet oppmerksomhet mot behovet for utbygging av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff. Osloregionen ble i desember 2021 med som observatør i Grønt Landtransportprogram og vil samarbeide tett med dette programmet med fokus på etablering av energistasjoner for lade- og fylleinfrastuktur for nullutslipp (el og hydrogen) og fornybart drivstoff.

2. *Oppfølging fra norske myndigheter når den nye mobilitetspakken er behandlet i EU-kommisjonen*

Osloregionen IPR ber om at Regjeringen gjør rede for hvordan man planlegger å følge opp TEN-T retningslinjer og øvrig mobilitetspakke på norsk side når dette er endelig behandlet og vedtatt i EU-systemet. Hvordan vil den norske Regjeringen følge opp mobilitetspakken og involvere byer, kommuner og regioner i Norge i oppfølging av nye retningslinjer og regelverk?

Osloregionen IPR ønsker også å adressere hvordan norske myndigheter vil følge opp EUs strategi om bymobilitet overfor lokale myndigheter (kommuner og fylkeskommuner). Osloregionen viser til at det i NTP 2022-2033 ble vedtatt en ny tilskuddsordning for mindre byområder, men som ikke ble fulgt opp i statsbudsjettet for 2022. Osloregionen har i sine innspill støttet en slik ordning, men etterlyst at flere byområder på Østlandet bør inkluderes. Osloregionen har også etterlyst en større satsing på gang- og sykkelveier. Tilskuddsordningen og økt støtte til gang og sykkelveier vil møte målene som også ligger i EUs strategi om bymobilitet.

Osloregionen har i sine innspill til bl.a. NTP pekt på behovet for økt fokus på samordnet areal- og transportplanlegging som også trekkes frem i kommisjonens forslaget under «Governance and Coordination».

3. *Innspill til revisjon av TEN-T-retningslinjene*

Osloregionen IPR støtter hovedmålene man ønsker å oppnå med revisjonen av TEN-T-retningslinjene:

- Reduce congestion, transport emissions and impact on climate change
- Connect EU cities and regions, including rural areas and remote regions
- Remove bottlenecks and gaps on the transport network
- Better transport services to citizens and freight customers

Transportkorridorer

De viktigste transportkorridorene mellom Østlandet og Europa er:

- Oslo – Stockholm
- Oslo – Gøteborg – Malmø – København – Hamburg/Berlin
- Jyllandskorridoren mellom Sør-Norge og Nord-Jylland

Disse tre grensekryssende korridorene mellom EU-landene og Norge som tredje-land er viktig for Østlandet og for hele Norge. Arbeidet med å inkludere disse korridorene på TEN-T kartene må derfor igangsettes gjennom et samarbeid mellom EU-kommisjonen og norske myndigheter.

Oslo-Stockholm må bli del av TEN-T-nettverket

Osloregionen vil spesielt trekke frem Oslo-Stockholm-korridoren i vårt innspill til departementet. EU-kommisjonens forslag har tydelige mål når det gjelder viktigheten av jernbane og potensialet for økt persontrafikk. Med dette som bakgrunn stiller Osloregionen IPR spørsmål ved at man ikke har inkludert korridoren Oslo-Stockholm som en del av ScanMed-korridoren og dermed som en del av TEN-T-nettverket.

Osloregionen ber Samferdselsdepartementet ta opp dette spesielt i sin tilbakemelding til EU-kommisjonen. Vi viser her til den pågående mulighetsstudien på norsk side for Oslo-Stockholm korridoren. Det vises også til utredninger på svensk side og potensialet å flytte en million flypassasjerer over på tog hvert år og dermed kunne kutte utslippene fra luftfarten med nesten 100.000 tonn CO₂ årlig.

Støtte til prioriteringene i transportkorridorene

Osloregionen støtter satsingen i TEN-T retningslinjene på jernbane, herunder satsing på godstransporten på bane og persontransport. Osloregionen støtter også økt satsing på sjøtransport og multimodale løsninger.

Osloregionen vil spesielt påpeke viktigheten av utbygging av infrastrukturen for el, hydrogen og biogass for de tyngre kjøretøyene. Her vil vi også inkludere satsing på biogass som et bærekraftig og fornybart drivstoff. Osloregionen er med som partner i Grønt Landtransportprogram med formål å bidra til å realisere vedtatte nasjonale klimamål, og stimulere til et bredt teknologiskifte med overgang til lav- og nullutslippskjøretøy og tilhørende lade- og fylleinfrastruktur. Osloregionen vil i sitt samarbeid med Grønt Landtransportprogram spesielt fokusere på kommunenes rolle i arealplanlegging og tilrettelegging for infrastruktur for lade- og fyllestasjoner for tunge kjøretøy. Det er viktig å se utbygging av infrastruktur i et regionalt, nasjonalt og internasjonalt perspektiv og langs transportkorridorene. Det er avgjørende at nasjonale myndigheter og EU legger til rette og bidrar til koordinering for utvikling av infrastruktur for lade- og fyllestasjoner, gjennom rammebetingelser og støtteordninger.

4. Innspill til revisjon av strategien om bymobilitet

EUs nye strategi om bymobilitet anerkjenner byenes rolle som sentra for økonomisk og sosial aktivitet og at europeiske byer går foran når det gjelder innovasjon innen transport, bærekraftig byplanlegging og implementering av ambisiøse mål på klima og trafikksikkerhet. Samtidig pekes det på utfordringer for å forbedre mobilitets- og transportsystemet. Covid 19-pandemien har gitt ytterligere utfordringer for urban mobilitet og transportsystemet med stor nedgang for kollektivtransporten, noe som krever nye løsninger for å få folk tilbake på offentlige transportmidler.

Strategien for bymobilitet peker på tiltak for mer bærekraftig bymobilitet og multimodalitet, som økt satsing på kollektiv, sykkel og gange. Strategien tar også for seg nullutslipp for bylogistikk og «last-mile-deliveries». Tiltakene som foreslås vil også være viktig for å koble omkringliggende regioner til byene som f.eks. multimodale knutepunkt og digitale løsninger.

Osloregionen støtter at TEN-T retningslinjene må forsterkes med å inkludere bymobilitet for å håndtere utfordringer for både person- og godstransport i byer og regioner. Urbane noder fungerer som et knutepunkt i transportsystemet, som har en viktig funksjon ikke bare for byen, men for hele regionen som mindre byer og tettsteder og rurale områder rundt byen.

Osloregionen mener at det bør vurderes om flere byområder i Norge bør inkluderes som urbane noder. Det er flere byområder på Østlandet (Innlandet, Viken og Vestfold og Telemark) som kan klassifiseres som urbane noder. Det bør også være et sterkt fokus på transporten mellom urbane noder. I den forbindelse viser vi til *Samordnet areal- og transportstrategi for Osloregionen (2016)* og delstrategi om flerkjernet utvikling, med et velfungerende transportsystem, (spesielt InterCity og grenbanene) som skal sørge for utveksling av kompetanse og arbeidskraft mellom ulike deler av regionen i en storbyregion som Osloregionen.

Osloregionen IPR mener at flere av de foreslåtte tiltakene i EUs bymobilitets-strategi vil støtte opp om Osloregionens strategi for utvikling av en flerkjernet region, med utvikling av sterke regionsbyer. Et mer effektivt og helhetlig transportsystem med digitale, multimodale løsninger vil kunne bidra til å utvikle hele regionen. Osloregionen støtter kommisjonens vurderinger at jernbanen bør øke sin transportandel i urbane områder og regionen rundt. Her vil vi peke på InterCity og grenbanenes rolle i transportsystemet på Østlandet og potensiale

det har for mer effektiv og klimavennlig transport mellom byene i regionen.

Styrke Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)

EUs rammer for utarbeidelse av bærekraftige by-mobilitets planer – såkalte SUMPs – sees på som et nyttig grep, som også kan ha stor verdi for Norge. TEN-T forordningene anbefaler nasjonale virkemidler til utvikling og gjennomføring av SUMP og dette vil være viktig også i en norsk setting.

Gods- og logistikkhåndtering

Osloregionen IPR støtter at gods- og logistikkhåndteringen må være bedre reflektert i byplanlegging og regional planlegging, f.eks. gjennom etablering av multimodale godsterminaler og samlastsentre. Disse sentra må også inkludere lade- og fyllinfrastruktur for nullutslipp (el og hydrogen) og fornybart drivstoff.

5. Innspill til handlingsplan om langdistanse-tog og grensekryssende passasjertransport med tog

Jernbanen, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet på Østlandet. Jernbanetransport har et lavt klimaavtrykk og bør få sterkere fokus i framtidens transportsystem, både for persontransport og godstransport. Osloregionen støtter derfor forslagene fra EU-kommisjonen for å øke persontransport på jernbane generelt og grensekryssende jernbane.

Forslaget til handlingsplan fra EU-kommisjonen viser til TEN-T policy som har sterkere fokus på grensekryssende strekninger. Som nevnt under punkt 2 over ber Osloregionen IPR om at Samferdselsdepartementet følger opp overfor kommisjonen at strekningen Oslo-Stockholm må inkluderes i TEN-T-nettverket (Scan Med-korridoren).

EU-kommisjonen fremmer forslag om minimums-hastighet på 160 km/t for kjernenettverk i TEN-T. Dette vil innebære betydelig utbedringer og investeringer for strekningen Oslo – Gøteborg. Her må det overfor kommisjonen vises til behovet for samarbeid mellom Sverige og Norge for planlegging og utvikling av infrastruktur på strekningen, der gjennomsnittshastigheten i dag er betydelig lavere enn 160 km/t.

Osloregionen viser til forslaget i handlingsplanen, *punkt 4. Pilot services*, der det etterlyses piloter, «cross-border pilot services» i korridorer med et stort potensiale for å øke antall togreisende. Samferdselsdepartementet bør følge opp dette forslaget med å lansere korridorene Oslo-Gøteborg-København og Oslo-Stockholm som kandidater for slike pilot-strekninger.