



Dato: 4/21/2020

# Møte i Osloregionens faggruppe areal, transport og klima

---

21. april 2020

# Saksliste

1. GODKJENNING AV INNKALLING OG DAGSORDEN
2. GODKJENNING AV REFERAT FRA MØTE 14.01.2020
3. OSLOREGIONENS ARBEID MED NTP 2022-2033
  - *Inkl orientering om prosess i fylkeskommuner og Oslo kommune*
4. TRANSPORTETATENES UTREDNINGER TIL NTP 2022-2033.
5. KLIMAKUR 2030 – OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR
6. ØVRIGE ORIENTERINGSSAKER
7. EVENTUELT

# Sak 3. OSLOREGIONENS ARBEID MED NTP 2022-2033 v/sekretariatet

- Prosess for Osloregionens arbeid med NTP våren 2020
  - *Hva er Osloregionens rolle, hva gi innspill/høringssvar på?*
  - *Innspill 14. mai og høring med frist 1. juli*
  - *Kommunikasjonsaktiviteter*
- Presentasjon av prosess og innspill i Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune og Oslo kommune
- Utkast til innspill 14. mai som svar på SDs invitasjon 21.11.2019

# Samferdselsdepartementets invitasjoner til innspill/høring

- Samferdselsdepartementet inviterte i brev av 21. november fylkeskommunene, de største bykommunene, Sametinget og KS til å fremme sine forslag til prioriterte løsninger for å håndtere utfordringene på transportområdet de kommende årene.  
Frist 14. mai 2020.
- Samferdselsdepartementet sendte den 18. mars 2020 ut invitasjon til høring av transportvirksomhetenes svar på oppdrag fra Samferdselsdepartementet.  
Frist 1. juli 2020
- Osloregionen arbeider med innspill/høringssvar iht begge fristene

# Osloregionens arbeid med NTP våren 2020

Aktivitetsnavn	Når
<b>Utarbeide innspill til Samferdselsdepartementet innen 14. mai 2020</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Osloregionens adm. NTP-gruppe og sekretariat utarbeider utkast</li><li>- Forankring: interessepol.utvalg og styret innen utgangen av april</li><li>- Ferdigstille innspill innen fristen 14. mai</li></ul>	19.2.-14.5.
<b>Kommunikasjonsaktiviteter på innspill til den 14. mai</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Intern kommunikasjon (fylkeskommuner og Oslo kommune) med mål om å kommunisere felles utfordringer og løsninger for regionen</li><li>- Intern kommunikasjon mot medlemmer</li><li>- Ekstern kommunikasjon ifm innspill 14. mai<ul style="list-style-type: none"><li>o Koordinering med Østlandssamarbeidet i kommunikasjonsarbeidet</li></ul></li></ul>	25.3.-14.5.
<b>Utarbeide høringsvar på utredninger - frist 1. juli</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Møte i faggruppe ATK og NTP-gruppe 21.4.</li><li>- Innhente innspill fra medlemmer til høringsvar, innen 29. mai</li><li>- Faggruppemøte ATK og adm NTP-gruppe 2. juni</li><li>- Dialog med samarbeidspartnere</li><li>- Utarbeide høringsvar, inkl politisk forankring</li></ul>	25.3.- 1.7.
<b>Kommunikasjonsaktiviteter mot høringsfrist 1. juli</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Intern kommunikasjon mot medlemmer</li><li>- Ekstern kommunikasjon ifm høringsvar 1. juli<ul style="list-style-type: none"><li>o Koordinering med Østlandssamarbeidet, evt andre samarbeidspartnere i kommunikasjonsarbeidet</li></ul></li></ul>	25.3.- 1.7.

# Kommunikasjon med mål om å styrke regionens gjennomslagskraft overfor nasjonale myndigheter

## Innhold i kommunikasjonsarbeidet:

- Medieutspill både fra Osloregionen sentralt og fra fylkeskommunene/regionene
- Relevante, lokale caser som belyser hovedutfordringene
- Utkast til kronikker og innlegg som kan brukes i en lokal kontekst
- Illustrasjoner/infografikk som viser fakta om regionen, utfordringer og muligheter, og som kan brukes gjennom hele NTP-prosessen

## Delmål 1:

- Fylkeskommuner, Oslo kommune, Osloregionen og Østlandssamarbeidet synliggjør fellesnevnerne for regionen på utfordringer og satsinger i kommunikasjon om innspill til SD

## Delmål 2:

- Osloregionens medlemmer har fellesnevnerne i sine formuleringer på utfordringsbildet og løsninger på transportområdet i sin kommunikasjon.

# Osloregionens innspill NTP (utkast) - frist 14. mai – styrebehandles 29. april

- Innledende punkter
- Konkrete innspill organisert etter hovedutfordringer og prioriterte løsninger og finansiering. Følgende hovedutfordringer:
  1. *Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030*
  2. *Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering*
  3. *Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport*
  4. *Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene*
  5. *Digitalisering, teknologiutvikling og rammebetingelser*

# Innledende punkter

- Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Flerkjernet region, et effektivt transportsystem.
- Osloregionen skal bidra til regjeringens oppfyllelse av mål under Parisavtalen og til regjeringens klimamål
- Viktig at prosjektene i vedtatt NTP (2018-2029) følges opp.
- Nullvekstmålet og godsoverføringsmålet må ligge fast. Det bør vurderes om næringstransport skal inngå i nullvekstmålet.
- Kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet-
- Ny NTP må ta et grep om utslipp fra bygge- og anleggsprosessen.



# Forslag til løsninger på hovedutfordringer (1)

Hovedutfordringer	Prioriterte løsninger og finansiering
<b>Hovedutfordring 1: Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• NTP-forslaget må innrettes slik at klimamålene kan nås og være i tråd med kommende klimaplan som er Regjeringens oppfølging av Klimakur 2030. <i>Ansvar: Staten</i></li><li>• Enova må etablere gode støtteordninger for etablering av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff (personbiler, varebiler og tyngre kjøretøy) <i>Ansvar: Staten/Enova</i></li><li>• Bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger. <i>Ansvar: Staten, Fylkeskommuner, kommuner</i></li></ul>
<b>Hovedutfordring 2: Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vurdere helhetlige løsninger (riksveiene i regionen som et samlet system) for å avlaste den indre Osloregionen (Oslo og Akershus). <i>Ansvar: Staten</i></li><li>• Bidra til etablering av samlastsentre, evt interkommunale/ interregionale løsninger som samlastsentre og bylogistikk-depoter. <i>Ansvar: Staten, Kommuner og fylkeskommuner i samarbeid med transportørene</i></li><li>• Stimulere til mer gods på bane og sjø. <i>Ansvar: Staten, havneiere, næringslivet</i></li><li>• Utvikle planer og etablere samarbeidsfora for massehåndtering. <i>Ansvar: Kommunene, fylkeskommuner, staten sammen med utbyggere, grunneiere m.m.</i></li></ul>

# Forslag til løsninger på hovedutfordringer (2)

Hovedutfordringer	Prioriterte løsninger og finansiering
Hovedutfordring 3: Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jernbanen er ryggraden i transportsystemet i regionen og må prioriteres. <i>Ansvar: Staten</i></li> <li>Utbygging av ny Oslotunnel er en forutsetning for jernbanesatsingen, som vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk og må prioriteres. <i>Ansvar: Staten</i></li> <li>Fortgang på norsk side i grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. <i>Ansvar: Staten</i></li> </ul>
Hovedutfordring 4: Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene	<ul style="list-style-type: none"> <li>Byvekstavtaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker til mindre/mellomstore byer og bygder. <i>Ansvar: Staten</i></li> <li>Forpliktende samarbeid mellom forvaltningsnivåene som gir god stedsutvikling. <i>Ansvar: Kommuner, fylkeskommuner og staten</i></li> <li>Statens bidrag på 50 % av store kollektivinvesteringer må vurderes økt for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet. <i>Ansvar: Staten</i></li> </ul>
Hovedutfordring 5: Digitalisering, teknologiutvikling og rammebetingelser	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utvikle sømløse billettsystemer, sanntid/reiseinformasjon etc. <i>Ansvar: Fylkeskommunene, kollektivselskapene, staten</i></li> <li>5G-nettet må utbygges raskest mulig for å bidra til intelligente transportsystemer. <i>Ansvar: Staten og teleoperatørene</i></li> <li>Økt samarbeid mellom transportetater, kommuner og fylkeskommuner for å implementere ny teknologi og kunne planlegge smarte transportløsninger i fellesskap. <i>Ansvar: Alle forvaltningsnivåer, men staten må ta initiativ</i></li> <li>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). <i>Ansvar: Staten</i></li> </ul>

# Sak 4. TRANSPORTTATENES UTREDNINGER TIL NTP 2022-2033.

Innledninger ved Osloregionens sekretariat og korte kommentarer under hvert punkt:

- Statens Vegvesen
- Nye Veier
- Jernbanedirektoratet
- Kystverket
- Godstransport – et oppdatert kunnskapsgrunnlag

# Overordnede føringer i SDs oppdrag

- De viktigste utfordringene bør løses først
- Prioritere teknologiske løsninger som er viktig for å løse utfordringene
- Samfunnsøkonomiske vurderinger, eventuelt kostnadseffektivitetsanalyser,
- Effekter av foreslått innsats skal beskrives
- I første seksårsperiode skal det foreslås konkrete prosjekter som kan løse utfordringene
- I andre seksårsperiode skal det foreslås fordeling av midler mellom områder som løser de største utfordringene. Det skal så langt som mulig skisseres alternative måter å løse utfordringer på.





Dato: 4/21/2020

# Transportetatenes utredninger: Statens Vegvesen

---

# Overordnet

- Tar utgangspunkt i målstrukturen for NTP
- Prioritering av midler:
  - Mer for pengene (økt nytte/reduisert kostnad)
  - Mer trafiksikker vei for pengene
  - Ta vare på veinettet - ta igjen etterslep
  - Utbygging og utbedring over lange strekninger
  - Klima
- Trafiksikkerhet: Innen 2030 maksimalt 350 hardt skadde/drepte og av disse maksimalt 50 drepte. 2050: Ingen skal omkomme. Tiltak: Møtefrie veier, utbedring av eksisterende veier
- Digital veinett, nye muligheter: 7.6 mrd. kroner satt av til utvikling i perioden

# Økonomiske rammer

- Prosjekter (ikke bundet) er for første seksårsperiode rangert etter netto nytte pr budsjettkrone hvor det er tatt hensyn til bompenger. Siste seks år prioritering av korridorene med de største trafikale utfordringene og høy netto nyttekost - uten konkrete prosjekter
- Økonomisk ramme: A videreføring av 2020-ramme, B + 20 % (ambisjonene i Stortingsmeldingen om NTP i 2017). Det utgjør 373 320 mrd. kroner i ramme A, 464 760 mrd. kroner i ramme B
- «Porteføljen» inneholder 108 prosjekter i 18 ruter i de 8 transportkorridorene. 5 av de 8 korridorene har utgangspunkt i Oslo
- Økte vedlikeholdsutgifter pga. klimakonsekvenser

# Økonomiske rammer forts.

- Opprusting av veifundament, bruer, kaier, grøfter og rør: 30 mrd. kr i NTP-perioden i høy ramme, 12 mrd. kr i lav ramme
- Mindre tiltak til veiutbedring, trafikkikkerhet, kollektivtransport, sykling og gåing: 24 mrd. kr i høy ramme, 19 mrd. kr i lav ramme.
- Skredsikring: 13 mrd. kr i lav ramme, 16 mrd. kr i høy ramme. Økning på henholdsvis 12 og 30 prosent
- Prosjekter første seks år (bundet): Ca. 33 130 mill. kr i første seksårsperiode, bl.a E134 Oslofjordforbindelsen trinn 2 og Lysaker-Strand-Ramstadsletta



# Rammer for transportkorridorene

## *Korridor 1 Oslo-Svinesund/Kornsjø*

**Første periode:** Lav ramme: E6 Oslo øst (Manglerudprosjektet) og rv 22 Glommakryssing. Høy ramme: Utbedringer på deler av rv 22.

**Andre periode:** Lav ramme: Videre utbedring av rv 22. slik at den er etablert som en god omkjøringsvei øst for Oslo. Høy ramme: Videre utbedringer av rv 22.

## *Korridor 2 Oslo-Ørje/Magnor*

**Første periode:** Lav ramme: Utbedringer på rv 2 mellom Kongsvinger og Riksgrensen, Magnor. Høy ramme: E16 Nymoene-Eggemoen vil bygges ut. Utbedringer av E16 øst for Kongsvinger. Starter utbedring av rv 25 mellom Elverum og Riksgrensen, Støa.

**Andre periode:** Høy ramme: Ytterligere utbedringer av rv 25 mellom Elverum og Riksgrensen.

## *Korridor 3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger*

**Første periode:** Lav ramme: Nytt tunnelløp for E134 Oslofjordtunnelen. E18 Lysaker-Strand-Ramstadsletta. Oppstart bygging av rv 282 Holmenbrua som omkjøringsvei for E18 og adkomsten til Drammen havn. Utbedring av rv 42 Gamle Eigerøyveien-Hovlandsveien. Høy ramme: E39 Ålgård-Hove bygges ut. E134 Dagslett-E18 vil bli bygd ut, som sammen med nytt løp i Oslofjordtunnelen vil det gjøre østre del av E134 til en bedre omkjøringsvei sør for Oslo.

**Andre periode:** I høy ramme vil det bli ytterligere utbedring av rv 426 mellom E39 og Egersund.

# Prioritering av første 6 år – ramme A

Tabell 10 Forslag til prioritering av midler til store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred i første seksårsperiode, ramme A. Mill. 2020-kr.

Prosjekt	Stat	Annen	2022-2027	Binder midler i 2028-2033
Rv 282	440	440	440	0
Holmenbrua				
E6 Oslo øst	6 486	10 222	3 132	3 132
Rv 22	1 432	1 579	1 432	0
Glommakryssing				
E39 Ådland-	19 312	17 347	3 903	15 409
Svegatjørn (start)				
<b>SUM</b>	<b>27 670</b>	<b>20 388</b>	<b>8 907</b>	<b>18 541</b>

# Prioritering av første 6 år – ramme B

Tabell 11 Forslag til prioritering av midler til store prosjekter, utbedringsstrekninger og skred i første seksårsperiode, ramme B. Mill. 2020-kr.

<b>Før optimalisering Prosjekt</b>	<b>Stat</b>	<b>Annen</b>	<b>2022-2027</b>	<b>Binder midler i 2028-2033</b>
Rv 282 Holmenbrua	440	440	440	0
E6 Oslo øst	6 486	10 222	3 132	3 132
Rv 22 Glommakryssing	1 432	1 579	1 432	0
E39 Ådland- Svegatjørn	19 312	17 347	10 888	8 424
E16 Nymoens- Eggemoen	1 659	0	1 659	0
E39 Ålgård-Hove	1 690	2 186	1 690	0
E6 Sellli-Asp	502	0	502	0
E 134 Dagslett-E18	1 869	1 869	1 408	461
E6/E10 Åpne vinterveier	512	0	512	0
Rv 36 Skjesvik- Skyggestein (start)	7 782	0	1 547	6 235
SUM	41 684	33 643	23 210	18 252

# Byområdene

- Felles forslag fra transportetatene
- Samlet ramme 45,4 mrd. kroner i perioden
- I tillegg til dette kommer programområdemidler og stasjons-/knutepunktavtaler
- Innenfor 50/50-prosjektene (store kollektivprosjekter): Rom for å realisere Fornebubanen samt ny T-banetunnel Oslo sentrum - den siste basert på kostnadsanslag eksisterende NTP
- Statlig bidrag er ikke endelig fastsatt, pågående prosesser

# Belønningsmidler og bompengeavtaler

- Rom for å oppfylle forpliktelsene i byvekstavtalene Oslo/Viken 2019-2029
- Rom for å videreføre belønningsmidlene på dagens nivå fram til 2029 til Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø, men *ingen økte rammer eller inkludering av nye byområder*
- Transportvirksomhetene anbefaler at det settes av belønningsmidler til alle byområder også i perioden 2030-2033, men på et *lavere nivå* enn signerte/fremforhandlede avtaler for perioden 2019-2029
- SVV vurderer at *byutredningene* fortsatt gir et tilstrekkelig faglig grunnlag i det videre arbeidet med byvekstavtaler
- Mer begrenset økonomisk handlingsrom etter 2029. Mener at *passasjeravhengige tilskudd* må vurderes, foreslår vurdering av reforhandlinger av byvekstavtaler i de ni byområdene *etter fremleggelse av Nasjonal transportplan 2022-2033*

# Programområdemidler

- Ramme 23 mrd. 2022-2033
- Oslo/Viken bl.a: Staten vil oppfylle inngåtte forpliktelser. Fordeling av resterende ramme vil skje etter forhandlinger
- Åpner for at programområdemidlene kan brukes til investeringer (ikke drift) i kommunale/fylkeskommunale gang- og sykkelveier samt kollektivprosjekter *gitt lokal tilslutning til regjeringens bompengeavtale.*

# Diskusjon: Mulige høringspunkter

- Høy ramme (B) må legges til grunn?
- NTP må bidra til å oppfylle klimamålene og bidra til kapasitetsøkning, ikke minst i kollektivtrafikken?
- Rammene for byvekstavtaler og belønningsmidler må økes, og flere byområder må inkluderes?
- Statens bidrag til de store kollektivprosjektene må økes til mer enn 50 % da disse bidrar til å oppnå både fremkommelighets- og klimamål?
- Prioritering av enkelte prosjekter som er viktige for hele regionen: Sentrumstunnel T-bane, Fornebubane og «Ring 4» for avlastning og fremkommelighet?
- Prosjektene i gjeldende NTP må fullføres?



Dato: 4/21/2020

# Transportetatenes utredninger: **Nye Veier**

---



# Overordnet

- Nye Veiers *portefølje* bestemmes i NTP-prosessen
- Selskapet prioriterer selv *utbyggingsrekkefølge* med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske analyser
- Har levert marginalvurderinger av hvor stor utbyggingsportefølje selskapet kan klare å gjennomføre gitt ulike nivå på det årlige statlige finansielle bidraget
- Legger i sitt hørings svar til prioriteringer vekt på å løse de viktigste utfordringene først: Dårlig framkommelighet (effektivitet) og ulykker
- Foreslår 18 strekninger som aktuelle for utvidet portefølje fram mot 2041
- Hevder at deres arbeid for å redusere klimagassutslippene er i mindre grad avhengige av hvor veiene bygges
- Mål for prosjektene: 40 prosent reduksjon av klimagassutslipp i byggefasen og 75 prosent reduksjon i driftsfasen regnet fra oppstartsåret i 2016

# Overordnet forts.

- Mål om 99,95 prosent oppetid på veinettet som driftes av Nye Veier
- Nye Veiers anbefalte porteføljeutvidelse og finansieringsramme har en tidshorisont på 20 år fra oppstart i 2022 – til 2041
- Har en rammebevilgning på 5 mrd. kroner årlig, har vurdert muligheter med økning av hhv. 2, 3 og 4 mrd. kroner årlig til 2033 og 2041
- Mener det er mulig å oppnå en kostnadsreduksjon på 35 prosent (alternativt 20 prosent) sammenlignet med 2016 nivå hvis veiutforming baseres på samfunnsøkonomiske vurderinger og funksjonelle veinormaler
- Har lagt til grunn en bompengandelen på 35 prosent på utvidet portefølje. Bompengandelen i dagens portefølje er på omtrent 40 pst.
- Prioriterer effektive transportkorridorer som vil styrke bo- og arbeidsmarkedene og legge til rette for næringslivets behov for effektiv transportinfrastruktur
- Forslag til prioriteringer er i svært liten grad begrunnet i behov for større transportkapasitet inn mot byene.

# NVs argumenter for økt fokus på Østlandet

- Hovedtyngden av dagens transportvolum: Østlandsområdet fra Lillehammer i nord til Halden i Sørøst og Kristiansand i Sørvest, og de andre tre storbyområdene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim
- Fremtidens transportbehov: Høyest vekst det sentrale Østlandsområdet og langs kysten opp til Trondheim (SSBs framskrivninger)
- Mest ulykkesbelastede strekninger på Nord-Vestlandet, E6 til over Dovre, i Valdres og i spredte enkeltstrekninger i innlandet samt deler av Nord-Norge. Motorveier reduserer ulykkesrisiko
- Høyest tetthet i arbeidsmarkedene i det sentrale Østlandsområdet samt områdene rundt Stavanger, Bergen og Trondheim. Her er også det største *produktivitetspotensialet*
- Potensialet for verdiøkning knyttet til *godstransport* størst på strekninger med høye ADT-tall for lastebiler og lav hastighet. Hastigheten er klart lavest i korridor 4, E39 fra Stavanger til Trondheim og høyest på motorveien fra Oslo mot Svinesund. Men: Framkommeligheten i mer lokale strekninger er særlig utfordrende gjennom storbyene Bergen og Oslo, langs E39 i Agder og Rogaland, og fra Ulsberg og inn mot Trondheim

# Nye Veiers forslag til prioriteringer

- Vestland fylke, nordlige deler av Innlandet, Agder og Rogaland mest belastet med *farlige riksvegstreknings*. Også mange og lange svært farlige strekninger i Nordland, Troms og Finnmark
- *Framkommelighetsutfordringene*, målt ved både lav hastighet og høy ÅDT for godstransport, er størst i Oslo og Viken og Vestland rundt Bergen
- «I grove trekk framstår det som at utviklingsprosjekter i korridorene 1 og 2 har de største nyttepotensialene. Disse korridorene omfatter områdene rundt hovedstaden fra Kongsvinger til Larvik, inkludert ringen Jessheim – Hokksund»

# Nye Veiers strategi for verdiøkning

- Trasévalg, gjennomføringsstrategi og veistandard/utforming kan redusere projektkostnader med ytterligere 10-20 %. Til sammen 30-40 % kostnadsreduksjon (2016-nivå)
- Verdiøkningen/kostnadsreduksjon vil gjøre det mulig å gjennomføre hele tilleggsporføljen
- Forbedrede trasevalg er hovedelementet
- Bruke GIS-verktøy for å redusere klimarisiko
- Støtter ekspertutvalget, flere pågående og nåværende NTP-prosjekter bør stresstestes. Konseptvalg mer enn fem år gamle bør gjennomgås kritisk for å sikre at ny kunnskap om mobilitet, teknologi og transportbehov hensyntas
- Vil prioritere kapasitetsforsterkende prosjekter og prosjekter som reduserer ulykkesrisiko, reduserer reisetid og øker reisekomfort

# Utvidet portefølje – 18 strekninger

- Mulig tilleggsportefølje har tidlig hatt identifisert kostnadsramme på 400-450 mrd. kroner, kostnadsreducerende tiltak reduserer dette til 250-300 mrd. 2019-kroner. Perspektiv: 2041
- Forutsetter økt årlig statsbidrag fra 5 til 10,2 mrd. hvert år i perioden
- Vil løse sentrale problemer i dagens transportkorridorer knyttet til dårlig framkommelighet for privatpersoner og næringsliv, høye ulykkestall på veiene, og/eller de vil knytte arbeidsmarkeder nærmere og utløse produktivitetsvirkninger i næringslivet
- Foreslåtte strekninger i Osloregionen (kostnad totalt 152-201 mrd. + betydelig kostnad det siste punktet):
  - Rv4, Oslo-Mjøsbrua
  - Rv25, Hamar-Løten
  - Forbindelse Øst-Vest (til Haugesund/Bergen)
  - Transport i og rundt Oslo

# Nærmere om strekningene i Osloregionen

- Rv 4, Oslo(Gjelleråsen)-Mjøsbrua: Innkortinger, optimaliserte traseer og høyere fartsgrenser. Bl.a tunnel utenom Gjøvik, redusert reisetid totalt 35 minutter. Pris: 22,6 mrd. kroner
- Rv 25, Hamar-Løten: Økt kapasitet, høyere fartsgrense. Redusert reisetid 40 %. Pris: 1,9 mrd. Kroner
- Forbindelse Øst-Vest (Oslo-Haugesund/Bergen): «Ny» E134, betydelige innkortinger og høyere fartsgrenser. Total reisetid under 4 timer fra over 7 i dag. Pris: 120 til 150 mrd. kroner
- Transportbehovet i og rundt Oslo: Helhetlig plan. Ønsker tverrfaglig gruppe, men nevner spesielt to prosjekter (hvor de selv vil bygge): Rv 22 Hvam-Gjelleråsen og videreføring av Rv 22 mot Østfold: Pris: 260-418 mrd. kroner

# Andre scenarier

- Nye Veier har også regnet på en del andre scenarier både frem til 2033 og 2041
- Ved utvidet ramme siste del av nåværende NTP (frem til 2029) kan de ifølge egne beregninger fullfinansiere eller komme langt på en rekke prosjekter, men bare ett i Osloregionen er nevnt: Fullføring av Rv23, Oslofjordtunnelen
- Forutsatt utvidet ramme og kostnadsreduksjon på 35 prosent mener de også at disse prosjektene kan fullføres i løpet av kommende NTP-periode – innen 2033



# Diskusjon: Mulige høringspunkter

- Støtte til å prioritere effektive transportkorridorer som vil styrke bo- og arbeidsmarkedene og legge til rette for næringslivets behov for effektiv transportinfrastruktur?
- Prioritere produktivitetspotensial og løse fremkommelighetsutfordringene?
- Støtte utvidet ramme til Nye Veier for å fullføre Oslofjordtunnelen innen 2029 eller 2033?
- Støtte de fire foreslåtte porteføljeutvidelse-prosjektene relevant for Osloregionen – uavhengig av entreprenør? (Rv4, Oslo-Mjøsbrua, Rv25, Hamar-Løten, Forbindelse Øst-Vest (til Haugesund/Bergen), Transport i og rundt Oslo)



Dato: 4/21/2020

# Jernbanedirektoratet og Bane NOR

---

# Rammer og føringer for oppdrag 9

To økonomiske rammenivåer:

- Ramme A tilsvarer en videreføring av bevilgningene i 2020-budsjettet
- Ramme B tilsvarer en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018–2029

	Gj.sn. 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

*Tabellen viser mill. 2020-kr*

Fra Sammendrag, side 2:

*«De to rammenivåene vil begge innebære en utsettelse av tiltak sammenlignet med gjeldende NTP (2018-2029), men 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 transport-arbeidet.»*

# Prioriteringer - jernbane

- De viktigste utfordringene skal løses først
  - *Første seksårsperiode skal strekninger/prosjekter/pakker av tiltak konkretiseres*
  - *Siste seksårsperiode foreslå fordeling av midler mellom korridorer/områder*
- Prioritering av ressursbruken skal baseres på samfunnsøkonomiske analyser
- Prioriteringer:
  - *Drift og vedlikehold og ferdigstilling av pågående byggeprosjekter*
  - *ERTMS og øvrig fornyelse*
  - *Gjennomføre referansetogtilbudet*
  - *Ferdigstille effektpakker og mindre programområdetiltak*
  - *Nye effektpakker*

# Prioriteringer per jernbanekorridor

---

# Korridor 0: Oslo-navet

*Ambisjon: Styrke kapasiteten for lokal og regional persontransport. Muliggjøre økning i person- og godstransporten for hele landet i andre del av planperioden.*

## **Første seksårsperiode:**

- Stasjonstiltak på Oslo S. Utvikles i etapper gjennom hele planperioden. Stasjonen må gjøres universell tilgjengelig, øke kapasiteten for de reisende og bedre kvaliteten på publikumsarealene
- Videre planlegging av ny Oslotunnel
- Lokaltogene L1 og L2 inn mot Oslo, strekningene Ski til Stabekk og Lillestrøm - Asker/Spikkestad får økt ombordkapasitet med nytt togmateriell .
- Nye lokaltog utløser behov for tilpasninger av enkelte stasjoner, som også vil gi bedre tilgjengelighet på noen av dem

## **Andre seksårsperiode:**

- Det planlegges for en videre utvikling av Alnabru godsterminal i flere byggetrinn, mot en modernisert og oppgradert terminal med større effektivitet og kapasitet.
- Videre planlegging av ny forbindelse mellom Oslo S og Lysaker for økt kapasitet både lokalt og nasjonalt

# Korridor 1: Oslo –Svinesund –Kornsjø

*Ambisjon: Bidra til et effektivt og velfungerende transportsystem for de store reisestrømmene inn mot Oslo.*

## **Første seksårsperiode:**

- Redusert reisetid og økt frekvens for lokal- og regiontrafikken mellom Oslo S-Ski-Moss, med fullføring av Follobanen, Sandbukta –Moss –Såstad og hensetting syd for Moss
- 10 min redusert reisetid for direkte tog. (L21,L22,R20).
- Økt frekvens utenom rush for L2 og L21.
- Nye lokaltog med større ombordkapasitet på L2.

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode vil følge av:**

- Gjennomføring av planskilt kryssing med Østre linje syd for Ski kan gi økning fra 4 til 6 tog i timen på L2 (lokaltog Ski –Oslo) og fra 2 til 4 tog i rush på L21 ( Moss –Oslo)
- Videre planlegging og nye vurderinger for økt frekvens og redusert reisetid for persontransporten mellom Oslo (Råde) og Fredrikstad/Sarpsborg, samt videre til Gøteborg og Europa.
- Planlegging for kortere framføringstid og økte tog lengder for godstransport mot Sverige/Europa.

# Korridor 2: Oslo –Magnor

*Ambisjon: Øke kapasiteten for godstransport på bane, fastlegge videre utviklingsstrategi gjennom KVV for Kongsvingerbanen*

## **Første seksårsperiode:**

- Satsing på mer effektiv godstransport med mulighet for økte tog lengder fra korridoren til Nord-Norge, via Sverige. Planlegging av kryssingsspor, fjerning av planoverganger og stasjonsutbedringer mv.

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode vil følge av:**

- Anbefalinger fra KVV Kongsvingerbanen med mulige løsninger for økt kapasitet både for person- og godstransport i korridoren
- Gjennomføring av nye løsninger for Norsenga tømmerterminal, tilsving mot Solørbanen, flere kryssingsspor etc.



# Korridor 3 på Østlandet: Oslo – Drammen – Vestfold -Grenland

*Ambisjon: Bidra til et effektivt, klimavennlig og velfungerende transportsystem inn mot og mellom byområdene*

## **Første seksårsperiode:**

- Ruteomlegging som vil gjøre Drammen til en del av timinutters-systemet rundt Oslo (L14)
- To tog i timen Oslo-Tønsberg i grunnrute, med mulighet for ytterligere frekvensøkning
- Kortere reisetid Oslo –Vestfold/ Grenland
- *Ny Drammen stasjon og dobbeltspor Drammen –Tønsberg*

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode:**

- Flere rushtidsavganger Tønsberg -Drammen –Oslo (ny rutemodell Østlandet)
- Videre planlegging for tilbudsforbedringer Drammen –Kongsberg
- Tilbudsforbedringer Tønsberg –Skien vil følge av pågående planleggingsarbeid

# Korridor 5: Oslo –Hallingdal -Bergen

*Ambisjon: Bidra til et klimavennlig, attraktivt og trafikksikkert transporttilbud for de lange reisene i korridoren, øke effektiviteten til godstransporten og bedre kollektivtilbudet for bo- og arbeidsmarkedsregionene i endene av korridoren.*

## **Første seksårsperiode:**

- Bedre togtilbud ved trafikkpakke 3, bedre nettdekning og nytt fjerntogmateriell
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Bergen: Økt tog lengde og kapasitet, kortere kjøretid
- Oppstart Ringeriksbanen

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode :**

- Reisetidsinnkorting Oslo–Bergen og effektivt kollektivtilbud til Ringeriksregionen (ramme B)

# Korridor 6 på Østlandet: Oslo –Nittedal -Gjøvik

*Ambisjon: Kapasitetsøkning og reisetidsinnkorting i bo- og arbeidsmarkedsregionene. Effektivisere godstransport på bane ved å fjerne flaskehals*

## **Første seksårsperiode:**

- Fra ett tog hver andre time til ett tog i timen Oslo-Gjøvik
- Stive ruter og flere avganger Nittedal –Oslo
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Bergen: Økt tog lengde og kapasitet, kortere kjøretid

## **Tiltak:**

- ERTMS, Reinsvoll kryssingsspor, oppgradert Nittedal stasjon, plattformforlengelser for nytt materiell

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode**

- Bedre nettdekning

# Korridor 6 Østlandet: Oslo –Eidsvoll –Hamar

*Ambisjon: Kapasitetsøkning og reisetidsinnkorting i bo- og arbeidsmarkedsregionene.  
Effektivisere godstransport på bane ved å fjerne flaskehals*

## **Første seksårsperiode:**

- Kortere reisetid Oslo –Hamar
- Tiltak for universell utforming på stasjoner på strekningen Gardermoen–Drammen
- Effektpakke for Kombitransport Oslo–Trondheim: Økt tog lengde og kapasitet, kortere kjøretid
- *Dobbeltspor Venjar-Eidsvoll-Langset*
- *Oppstart Dobbeltspor Kleverud –Sørli og Sørli -Åkersvika*

## **Mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode**

- Flere rushtidsavganger til Eidsvoll og Jessheim (ny rutemodell)
- To tog i timen Oslo-Hamar i grunnrute og kortere reisetid Oslo -Hamar
- Videre planlegging for tilbudsforbedring Hamar –Lillehammer
- Bedre nettdekning
- KVVU Hovedbanen Nord 2020, kan anbefale løsninger for økt kapasitet for person og gods
- *Dobbeltspor Kleverud –Sørli og Sørli -Åkersvika*

# Mulige momenter i høringsinnspill

- Høyeste rammenivå bør legges til grunn
- Prosjekter gjennom byene/sentrumsutvikling og fremdrift
- Bør ha større ambisjoner for grensekryssende jernbanestrekninger og samarbeidet i Norden og EU for å få dette til
- Gods på bane godt nok prioritert? Og kommer det raskt nok?
- Osloregionens innspill om jernbane 14. mai
- «Reisestrømmer inn mot Oslo» - flerkjernet region



Dato: 4/21/2020

# Kystverket

---

# Sammendrag – Kystverkets utredning

- **Sjøtransport er den dominerende transportformen for gods målt i samlet godstransportarbeid.** Sjøtransportens konkurransefortrinn er å tilby effektiv og sikker transport, i hovedsak for å dekke næringslivets behov, med lite negativ miljøpåvirkning.
- Det forventes vekst i havnæringene og sjøtransporten i perioden 2022-2033, samtidig som det forventes økte effekter av klimaendringer.
- **Viktig at samfunnet har en beredskap mot akutt forurensning med nødvendig kompetanse og kapasitet for å hindre og begrense miljøskade i sårbare områder.**
- **Erfaringene med tilskudd til overføring av gods og investeringer i effektive og miljøvennlige havner er gode.** Ordningene bør videreføres. Særlig viktig er det å støtte næringen med kunnskap og virkemidler for omstilling og det grønne skiftet.

	Gj.sn. 22-27	Gj.sn. 28-33	Gj.sn. 22-33
Ramme A	1 460	1 460	1 460
Ramme B	2 075	3 125	2 600

# Korridor 1 og 3: Svinesund – Oslo – Grenland – Kristiansand - Stavanger

- **Trafikktettheten og - kompleksiteten er høy langs kysten i dette området.** Det er stedvis begrenset manøvreringsrom i hovedled og i innseiling til havnene som utfordrer framkommeligheten, samt at sikkerhetskrav begrenser nattseiling til enkelte havner for noen fartøystørrelser.
- Sjøtransporten har generelt god kapasitet, forutsigbarhet og pålitelighet i området.
- Godstransport på sjø har lengre framføringstid enn på land. Målt i tonnkm er det likevel på sjø den største veksten i godstransporten forventes.
- Ferjetilbudet har god kapasitet og relativt korte overfartstider til utlandet.
- Kysten har flere nasjonalparker (Ytre Hvaler, Færder, Jomfruland og Raaet), stort biologisk arts mangfold, viktige gyte- og fiskeplasser og stor betydning som rekreasjons- og utfartsområde. **Den er derfor sårbar for akutte forurensningshendelser.**
- Det er stor mengde fritidsfartøyer i farvannet, som også bidrar til sikkerhetsutfordringer.
- **Gjort samf.øk.analyse av farledstiltak for 5 korridorer på totalt 3 mrd kroner. Total netto-nytte = 1. Investeringer i korridor 1 og 3 med høyest beregnet netto-nytte.**
  - *Svinesund – Oslo med NNB 7,1*
  - *Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger med NNB 1,5*



# Mulige momenter i høringsinnspill

- Fortsette og styrke satsing på gods på sjø
- Tilskuddsordninger for godsoverføring og effektive og miljøvennlige havner, teknologi
- Samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå (statlig, fylke og kommuner) og private aktører
- Ivareta miljø- og klimahensyn



Dato: 4/21/2020

# Godstransport – oppdatert kunnskapsgrunnlag

---

Utredning levert 18. februar 2020

# Kort om utredningen og noen konklusjoner

- Hensikten med et oppdatert kunnskapsgrunnlag er å bidra til en godsstrategi som legger grunnlaget for høy produktivitet, konkurransekraft og verdiskaping i norsk næringsliv og samtidig minimere kostnadene ved godstransport.
- Transport gir opphav til flere typer ulemper for samfunnet, som ulykker, utslipp, støy, kø, drift og slitasje, omtales som skadestandarder.
  - *Resultatene viser at godsoverføring fra vei til sjø der det er mulig, kan redusere samfunnets skadestandarder ved godstransport.*
  - *Bytransport har vesentlig høyere skadestandarder enn langtransport, siden flere personer blir eksponert for ulempene. De største skadestandardene finner man derfor for veitransport i storbyene.*
  - *Tiltak som reduserer ulemper som utslipp og støy fra lokale næringstransporter i byer og tettsteder er altså mest effektive for å redusere samfunnets skadestandarder fra godstransportsystemet.*
- Høyere karbonprisbane enn tidligere brukt, - karbonprisbanen vil «vekte» klimagassutslipp langt sterkere i transport-virksomhetenes samfunnsøkonomiske analyser enn tidligere.

# Anbefaling følgende poenger følges opp i det videre arbeidet med NTP 2022-2033:

- De ulike transportformene utfyller hverandre
  - *alle formene effektiviseres og utvikles*
- De åpne transportsystemene på sjø og vei er kapasitetssterke og robuste og har generelt sett mye ledig kapasitet og høy oppetid.
  - *Gjennom innfasing av nye teknologiske løsninger, ikke redusere dagens kapasitet eller øke sårbarheten for stengning – altså i minst mulig grad lukke systemene.*
- Jernbanen er effektiv, sikker og klimavennlig, men det er behov for økt kapasitet og kostnadsreducerende tiltak
- Økt sikkerhet gjennom raskere innfasing av sikkerhetsteknologi i kjøretøy bør få en større rolle i den reviderte godsstrategien.

# Anbefaling følgende poenger følges opp i det videre arbeidet med NTP 2022-2033 (2):

- Lavutslippssamfunnet: de mest lønnsomme tiltakene finnes innenfor transformering av veitransporten til nullutslipp/klimanøytral, først de korte og lette transportene. Effektivisering av transportene vil også gi effekt.
- Åpning for lengre og tyngre kjøretøy er fortsatt blant de mest virkningsfulle tiltakene for å øke effektiviteten på vei, men også sikrere transporter med mindre utslipp.
- Tilsvarende er økt toglangde et viktig virkemiddel for jernbane.
- Målrettede kontroller og effektive sanksjoner inngår i dagens strategi å sikre rettferdige konkurransevilkår for veitransport. Dette bør videreføres og styrkes. Ny teknologi, samt tilgang til og evne til behandling av data er sentrale virkemidler.

# Mulige momenter i høringsinnspill

- Godsoverføring til sjø og bane?
- Godstransport i byområder – høye skadekostnader
- Hvordan svarer 17. mars-utredningene på gods – følger disse opp anbefalingene i godsrapport?
- Hva med Osloregionens gods- og logistikkprosjekt, kunnskap herfra som må tas inn i høringssvar?



Dato: 4/21/2020

# **NB!**

## **Innspill til Osloregionens høringssvar på NTP-utredninger sendes innen 29. mai**

---

**Sendes til  
[eva.nass.karlsen@osloregionen.no](mailto:eva.nass.karlsen@osloregionen.no)**

# Sak 5. KLIMAKUR 2030 – OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR MED FRIST 30. APRIL

- Presentasjon av utkast til hørings svar til behandling i styremøtet 29. april.





Dato: 4/21/2020

**ATK-møte 21. april 2020**  
**Klimakur 2030 – Osloregionens**  
**forslag til høringsuttalelse**

---

# Prosess

- Utkast til uttalelse baserer seg på kjente policydokumenter som areal- og transportstrategien, ordførererklæringen om miljø og klima og innspill på utfordringsbildet til NTP (april 2019) – samt nye momenter i Klimakur 2030
- Flere punkter overlapper også med utkast til hørings svar NTP 2022-2033
- Er drøftet i Interessepolitisk utvalg og Osloregionens klimagruppe, medlemmene i disse gruppene har gitt sine innspill til utkastet
- Innspill vil bli innarbeidet i sak til styremøtet 29. april
- Høringsfrist for Klimakur 2030 er 30. april. Stortingsmelding legges frem høst 2020

# Kort om Klimakur 2030

- Lagt fram 31. januar 2020
- Utarbeidet på oppdrag fra regjeringen og er et samarbeid mellom Miljødirektoratet, Statens Vegvesen, Kystverket, NVE, Landbruksdirektoratet og Enova
- Formål: Finne tiltak for å redusere ikke-kvotepliktige utslipp med minst 50 prosent innen 2030 – ca. 30 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter
- De største sektorene: Veitransport, sjøfart/fiske/havbruk, jordbruk, oppvarming/energi/HFK /avfall, ikke veigående maskiner og annen transport, industri, karbonfangst og lagring og petroleum – ikke kvotepliktig
- Eget kapittel om kommunenes og fylkeskommunenes rolle som samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere

# Osloregionens høringsuttalelse – overordnede punkter

- Baserer seg på forslagene som ligger i Klimakur 2030, men også på forslag fra utfordringsdokumenter til NTP og innspill fra medlemmer i Interessepolitiskutvalg og klimagruppen
- Anerkjenner Klimakur som et solid utgangspunkt for å bringe Norge nærmere nullutslippssamfunnet
- Osloregionen, som representerer et stort geografisk område med nær 2,5 millioner innbyggere, ønsker å være en del av løsningen for klimautfordringene
- Eget kommunekapittel er bra. I tillegg til at kommunene har en viktig rolle som samfunnsutviklere, myndighetsutøvere, tjenesteytere, innkjøpere, eiere og driftere har de også en viktig rolle i å fremme innovasjon, teknologi og atferdsendring gjennom bl.a. fyrtårnprosjekter som Futurebuilt-programmet. Dette må stimuleres.
- Osloregionens høringsuttalelse reflekterer både muligheter, barrierer og insentiver som kan stimulere til lokale klimatiltak
- Tiltakene i Klimakur 2030 må inkluderes i regjeringens varslede klimamelding, og det bør fastsettes et innenlandsk, tallfestet utslippsmål i 2030 som muliggjør et bedre styringssystem f.eks. i form av et nasjonalt klimabudsjett

# Areal og transport

- Flerkjernet, knutepunktbasert utvikling er bærekraftig og bør legges til grunn i både lokale og nasjonale planverk
- Nullvekstmålet, som tilsier at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange, må opprettholdes
- Næringstransport bør inkluderes i nullvekstmålet
- Byvekstavtaler og/eller belønningsordninger bør utvides til flere enn de ni byområdene som mottar slike midler i dag
- Øke statens andel til store kollektivutbygginger til å utgjøre minimum 70 prosent
- Staten må bidra til å finansiere merkostnader (både investering og drift) for nullutslippsløsninger i kollektivtrafikken

# Areal og transport 2

- Endringer i avgiftssystemet som stimulerer til overføring av gods fra vei til sjø og jernbane
- Klimasats må bli en permanent ordning med flere søknadsfrister i løpet av året, og potten bør økes betydelig
- Krafttak for infrastruktur for energi og lading:
  - Økt støtte fra Enova til energistasjoner (biogass og hydrogen)
  - Utbygging av ladepunkter over hele landet
  - Tilskuddsordning for ladeinfrastruktur i borettslag/sameier
- Begrense utslipp fra gjennomgangstrafikk ved f.eks eksempel miljødifferensierte satser i strekningsbaserte bomstasjoner
- Kjøretøy som går på biogass må fritas for bomavgift.

# Areal og transport 3

- Staten må bygge på en måte som ikke generer økt transportbehov, både for bygg som sykehus og for annen infrastruktur, som veier og kollektivknutepunkt
- Revurdere innføring av veibruksavgift på biodrivstoff fra 2020 og komme tilbake med et opplegg med mer gradvis innføring over flere år
- Stat og kommune bør, i større grad enn i dag, inngå avtaler med mål om økt kollektivandel, f.eks. belønningsmidler for kollektivtransport utover dagens byvekstavtaler
- Stimulere til klimavennlige jobbreiser ved å vri avgiftssystemet i klimavennlig retning slik at arbeidsgivere ikke skattlegges for å subsidiere ansattes kollektivreiser
- Øke avgiftsnivået på fossile alternativer, som kjøpsavgifter for fossile biler og CO2-avgiften for å øke konkurransekraften til utslippsfrie og fossilfrie alternativer.

# Bygg og anlegg

- Kommuner og fylkeskommuner har som innkjøper og reguleringsmyndighet en viktig rolle i å etterspørre lav- og nullutslippsløsninger
- Behov for mer samordnet etterspørsel fra stat og kommuner – staten må veilede og ta initiativ
- Økt samarbeid mellom kommunene ved bestilling av bygg- og anleggstjenester
- Forsøk med deling av maskinpark mellom mindre kommuner
- Utvidet statlig støtte til kommunenes merkostnader for innkjøp av lav- og nullutslippsmaskiner



# Avfall

- Staten må snarest ta en positiv investeringsbeslutning om fullskala anlegg for karbonfangst og lagring på Klemetsrud
- Innenfor avfallssektoren har anlegget på Klemetsrud stor betydning både lokalt, regionalt og nasjonalt da avfallsforbrenning er en stor utslippskilde
- Teknologien kan overføres til andre avfallsforbrenningsanlegg både i og utenfor Norge

# Rammebetingelser, lovverk og statistikk

- Gi kommunene en tydelig hjemmel til å innføre nullutslippssoner/miljøsoner av hensyn til klima
- Tydeliggjøre kommunenes adgang til å stille klimakrav til bygg og anlegg gjennom Plan- og bygningsloven, om nødvendig ved lovendring
- Forbedre det statistiske grunnlaget for kommunene. Forsinkelsen i den kommunefordelte utslippsstatistikken må reduseres, og kommunene må få tilgang til en samlet energistatistikk samt felles beregningsmetoder
- Utarbeide felles metodikk for utvikling av referansebaner for utslipp, herunder forventede effekter på utslippene pr kommune av statlig virkemiddelbruk

# Sak 6. ØVRIGE ORIENTERINGSSAKER

- Webinar – European Green Deal og utlysninger i H2020
- Samarbeid CIENS og Osloregionen om utlysninger fra Forskningsrådet
- Samarbeid med Ungt Entreprenørskap 2020
- Status gods- og logistikkprosjekt
- BEST2020 – 28. oktober
- Oppfølging ordførererklæring og Klimastatus 2020
- Oppdatering på Samarbeidsavtale for Osloregionen interkommunalt politisk råd og møte i Representantskapsmøte

# Sak 7. Eventuelt