

Osloregionens arbeid med innspill våren 2020 til løsninger og prioriteringer i NTP 2022-2033

Forslag til vedtak:

1. Interessepolitisk utvalg tar saksfremlegget med hovedmomenter til hørings svar til orientering.
2. Interessepolitisk utvalg gir administrativ NTP-gruppe og sekretariatet i Osloregionen i oppgave å bearbeide beslutningsunderlaget som sak til behandling i styremøte 23. mars 2020, basert på diskusjoner og innspill i møtet 17. mars.

Saksfremstilling:

1. Innledning

Regjeringens invitasjon til innspill med frist 14. mai

Som en del av Regjeringens arbeid med NTP 2022-2033 har Samferdselsdepartementet invitert 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, med frist innen 14. mai 2020. Samferdselsdepartementet sier følgende:

«Samferdselsdepartementet går nå inn i en fase i arbeidet med ny Nasjonal transportplan der oppmerksomheten vil bli rettet mot løsningene som skal håndtere de sentrale utfordringene på transportområdet. Løsningene kan være prioriterte satsingsområder, prosjekter eller konkrete tiltak.

For Samferdselsdepartementet er det viktig å få fylkeskommunenes, de største bykommunene og Sametingets forslag til prioriterte løsninger som mest mulig effektivt svarer ut de viktigste utfordringene.

Vi ber om at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- *Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge.*
- *Løsningene må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet.*
- *Fylkeskommunene og storbykommunene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.»*

I tillegg vil departementet invitere næringslivet og interesseorganisasjoner til innspillskonferanser sommeren/høsten 2020.

Osloregionens arbeid med innspill til NTP

Når det gjelder Osloregionens oppfølging av NTP-arbeidet er følgende hentet fra styresak 50/19:

Det vil gjennom vinter/vår 2020 utarbeides et beslutningsunderlag for Osloregionens innspill til Samferdselsdepartementet. Dette vil legges fram for behandling i styret våren 2020. Beslutningsunderlaget vil være basert på innhold og drøftinger fra NTP-konferansen 25. november, diskusjoner i Osloregionens faggrupper og resultater fra Osloregionens gods- og logistikkprosjekt.

Det skal også utarbeides forslag til en kommunikasjonsplan for å synliggjøre Osloregionens innspill og som bidrar til å fremme regionens gjennomslagskraft opp mot nasjonale myndigheter.

Nedenfor er Osloregionens arbeid med NTP i 2019 listet opp i kronologisk rekkefølge til informasjon:

- April/Mai 2019: Osloregionens innspill til hovedutfordringer, vedtatt i Samarbeidsrådet 11. april 2019.
- August 2019: Seminar på Arendalsuka 2019 med gods og logistikk som tema
- 1. oktober: Høringssvar til Ekspertutvalgets utredning Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet
- 25. november: NTP-konferanse i samarbeid med Østlandssamarbeidet, NHO Viken Oslo og LO Viken Oslo.

Osloregionens innspill til NTP våren 2020

Osloregionen er ikke direkte invitert til å levere et direkte innspill, men ønsker som oppfølging av fjorårets utfordringsprosess å sende en høringsuttalelse. Sekretariatet ønsker at denne skal reflektere overordnede prioriteringer og løsningsforslag som høringsinstansene i Osloregionen er opptatt av. Hvis også fylkeskommunene i Osloregionen, Oslo kommune og eventuelt Østlandssamarbeidet vektlegger de samme overordnede løsningene i sine hørings svar, øker sannsynligvis muligheten for gjennomslag i den videre prosessen.

Transportetatene har frist 13. mars for å levere sine forslag til prioriteringer og løsninger. I skrivende stund er disse ikke kjent, men i det videre arbeidet med vår NTP-uttalelse vil det være viktig å fange opp forslag som har betydning for Osloregionen. Den endelige høringsuttalelsen bør for øvrig vektlegge at satsing på god infrastruktur og løsning på kapasitetsbegrensningene i Osloregionen/Oslovet vil ha stor betydning også nasjonalt for fremkommelighet og næringslivets konkurransevne. I en innledning kan det også være aktuelt å drøfte fullføring av prosjekter i gjeldende NTP, og ikke minst vedlikeholdsetterslep både for vei og bane.

Under punkt 3 i dokumentet nedenfor har sekretariatet utarbeidet et foreløpig forslag til overordnede løsninger på utfordringene på transportområdet, som kan bearbeides videre til en høringsuttalelse frem mot fristen 14. mai. Punktene er basert på Osloregionens, Vikens, Innlandets og Oslos utfordringsdokumenter fra våren 2019, dessuten på problemstillinger løftet i transportetatens utfordringsdokumenter og ekspertutvalgets uttalelse. Noen av løsningsforslagene er også hentet fra Miljødirektoratets «Klimakur 2030», som for øvrig har høringsfrist 30. april 2020.

Det foreslås at Osloregionens administrative NTP-gruppe, sammen med sekretariatet arbeider videre med utkastet til høringsuttalelse med sikte på gode fellesformuleringer som også kan inngå i fylkeskommunenes og Oslo kommunes høringsuttalelse. NTP-gruppen kan i dette arbeidet være en katalysator, og dessuten fange opp relevante innspill fra kommuner og regionråd som ikke har formell høringsrett.

2. Kommunikasjon

Mål for kommunikasjonsarbeidet:

Hovedmål: Styrke regionens gjennomslagskraft ovenfor nasjonale myndigheter.

Delmål 1: Fylkeskommuner, Oslo kommune, Østlandssamarbeidet og Osloregionen har felles formuleringer i sine innspill til Samferdselsdepartementet.

Delmål 2: Osloregionens medlemmer bruker felles formuleringer på utfordringsbildet og løsninger på overordnet nivå i sin kommunikasjon.

Målgrupper for kommunikasjonsarbeidet

- Interne målgrupper: medlemmer (fylkeskommuner, kommuner), Østlandssamarbeidet
- Eksterne målgrupper: politikere på nasjonalt nivå (Stortinget og regjering), Samferdselsdepartementet, transportetater

Kommunikasjonsplan

En kommunikasjonsplan vil blant annet inneholde følgende:

- Forslag til 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

En mer detaljert kommunikasjonsplan vil bli utarbeidet i forkant av styremøtet 23. mars.

3. Hovedmomenter i Osloregionens innspill – utfordringer og forslag til løsninger

NTP 2022- 2033	Hovedutfordring 1: Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030	Hovedutfordring 2: Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering	Hovedutfordring 3: Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport	Hovedutfordring 4: Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene	Hovedutfordring 5: Digitalisering, teknolog utvikling og rammebetingelser
Løsning og finansiering	<p>Merkostnader for investeringer i nullutslippsløsninger i kollektivtransporten må dekkes, og driftsmidler må inkluderes.</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur)</p>	<p>Byvekstpakker bør utvides til å inkludere gods-/næringstransport, for eksempel støtte til samlastsentre og prosjekter som reduserer tomkjøring</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur)</p>	<p>Utbygging av ny Oslotunnel vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk og må prioriteres</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens areal- og transportstrategi)</p>	<p>God areal- og transportplanlegging gjennom flerkjernet utvikling og fortetting langs knutepunkter og stasjonsområder = redusert transportbehov.</p> <p><i>Ansvar: Kommuner, fylkeskommuner og staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument, Innlandet og Vikens høringsdokumenter)</p>	<p>Økt samarbeid mellom transportetater, kommuner og fylkeskommuner for å kunne planlegge smarte transportløsninger i fellesskap</p> <p><i>Ansvar: Alle forvaltningsnivåer, men staten må ta initiativ</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument, Ekspertutvalgets rapport og Osloregionens høringsvar til denne)</p>
Løsning og finansiering	<p>ENOVA må etablere gode støtteordninger for ladeinfrastruktur både for private og næringsdrivende</p>	<p>Næringstransport bør inkluderes i nullvekstmålet</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p>	<p>Behov for fortgang på norsk side i grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og</p>	<p>Byvekstavtaler og/eller belønningsordninger til flere enn de ni byområdene som mottar i dag, bl.a</p>	<p>Styrings- og rapporteringssystemet for byvekstavtalene i de minste byene må forenkles</p>

	<p><i>Ansvar: ENOVA/Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur, Osloregionens utfordringsdokument, arbeidspakke 4 gods og logistikk)</p>	<p>(Kilde: Klimakur)</p>	<p>Oslo-Gøteborg. Dette vil bidra til klimavennlig transport både for gods og passasjerer</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>Kilde: Osloregionens utfordringsdokument)</p>	<p>Moss og Hamar (?)</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur, samt utfordringsdokumenter fra transportetatene, Osloregionen, Innlandet og Viken)</p>	<p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Transportetatenes utfordringsdokument om byområdene)</p>
Løsning og finansiering	<p>Nullvekstmålet og godsoverføringsmålet må ligge fast, men nullvekstmålet kan justeres i tråd med transportetatenes forslag til videreutvikling alternativ 1 eller 2</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Første del Osloregionens utfordringsdokument, transportetatens utfordringsdokument)</p>	<p>Kapasitet i nettet og lading for nullutslippsløsninger</p> <p><i>Ansvar: Staten/Enova/nettselskap (støtte til ladeinfrastruktur og kapasitet i nettet)</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument, Klimakur)</p>	<p>Det må åpnes for alternative finansierings- og organiserings løsninger (f.eks. finansielle bidrag fra næringslivet) til infrastrukturprosjekter</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument)</p>	<p>Kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet</p> <p><i>Ansvar: Vei-eier</i></p>	<p>5G-nettet må utbygges raskest mulig for å bidra til intelligente transportsystemer</p> <p><i>Ansvar: Staten og teleoperatørene</i></p> <p>(Kilde: Ekspertutvalgets rapport)</p>
Løsning og finansiering	<p>Teknologiskiftet til bl.a elektrifisering må stimuleres gjennom økonomiske incentiver</p>	<p>Tilstrekkelig infrastruktur for nullutslipp (ladeinfrastruktur) og fornybart drivstoff (hydrogen, biogass m.m.)</p>	<p>Grenbaner må prioriteres (om nødvendig foran InterCity?) for å forenkle</p>	<p>Statens bidrag på 50 % av store kollektivinvesteringer må vurderes økt for å sikre langsiktighet</p>	<p>Staten må tydeliggjøre det juridiske handlingsrommet for at kommunene gjennom Plan- og bygningsloven</p>

	<p><i>Ansvar: Staten (avgiftsnivå og reguleringer) og kommunene (parkeringspolitikk, bompenger)</i></p> <p>(Kilde: Klimakur, utfordringsdokumenter fra fylkeskommunene)</p>	<p><i>Ansvar: Fylkene (etablering) og kommunene (avsette arealer, søke Klimasats-midler til næringslivets transporter)</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument, Klimakur)</p>	<p>arbeidspendling og stimulere til lokal næringsvekst</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument)</p>	<p>og forutsigbarhet</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Viken og Oslos utfordringsdokumenter)</p>	<p>gis anledning til å stille klima- og miljøkrav i sin arealplanlegging (for å begrense utslipp fra trafikk)</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur)</p>
Løsning og finansiering	<p>Målet om 20 % sykkelandel er urealistisk og må nedjusteres. Byene og kommunene bør selv få definere mål for sykkel, gange og kollektiv, men målene må være ambisiøse</p> <p><i>Ansvar: Staten og kommunene</i></p> <p>(Kilde: Transportetatens utfordringsdokument om byområdene)</p>	<p>Bidra til etablering av samlastsentre, evt interkommunale/ interregionale løsninger som samlastsentre, og bylogistikk-depoter.</p> <p><i>Ansvar: Staten, Kommuner og fylkeskommuner i samarbeid med transportørene</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument, Klimakur, arbeidspakke 4 for gods og logistikk, Transportetatens utfordringsdokument om byområdene)</p>	<p>Norge må ved neste revisjon av TEN-T spille inn at Oslo-Stockholm blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens utfordringsdokument)</p>	<p>Oppdaterte data og gode logistikkplaner for byområdene</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur, Osloregionens utfordringsdokument)</p>	<p>Utvikle et sterkere transportteknologisk næringsmiljø og bruke offentlige anskaffelser for å stimulere til nye løsninger som treffer utfordringene og som skaper næringsutvikling</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Ekspertutvalgets rapport og Osloregionens høringssvar til denne)</p>
Løsning og finansiering	<p>Staten må bygge på</p>	<p>Utvikle en nav-satelittstruktur for håndtering av gods og logistikk i Oslofjordområdet,</p>	<p>Utbygging av «Østlandsstjerna»?</p>		<p>Utvikle standardisert metode for å foreta</p>

	<p>en måte som ikke generer økt transportbehov, både for bygg som sykehus og for annen infrastruktur, som veier og kollektivknutepunkt</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur)</p>	<p>slik at Alnabru avlastes</p> <p><i>Ansvar: Staten, fylkeskommunene og kommunene</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens areal- og transportstrategi)</p>	<p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Osloregionens areal- og transportstrategi)</p>		<p>teknologirisikovurderinger</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Transportetatens utfordringsdokument om byområdene)</p>
Løsning og finansiering	<p>Stimulere til klimavennlige jobbreiser ved å vri avgiftssystemet i klimavennlig retning slik at arbeidsgivere ikke skattlegges for å subsidiere ansattes kollektivreiser</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Klimakur, utfordringsdokument tidl. Østfold)</p>	<p>Utvikle planer og etablere samarbeidsfora for massehåndtering</p> <p><i>Ansvar: Kommunene sammen med utbyggere, grunneiere m.m., staten der den har større byggeprosjekter</i></p> <p>(Kilde: Arbeidspakke 4, gods og logistikk)</p>	<p>Utbygging av signal- og sikringssystemer for økt kapasitet</p> <p><i>Ansvar: Staten (jernbane), kommunene (T-bane/bybane, trikk)</i></p> <p>(Kilde: Ekspertutvalget, Oslos utfordringsdokument)</p>		<p>Utvikle sømløse billettsystemer, sanntid/reiseinformasjon etc.</p> <p><i>Ansvar: Fylkeskommunene, kollektivselskapene, staten</i></p> <p>(Kilde: Ekspertutvalget, utfordringsdokument tidl. Østfold)</p>
Løsning og finansiering	<p>Bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger</p>	<p>Endringer i avgiftssystemet (CO2) som bidrar til overføring av gods fra vei til bane og sjø.</p>			

	<p><i>Ansvar:</i> <i>Fylkeskommuner, kommuner</i>)</p> <p>(Kilde: Klimakur, Ekspertutvalgets rapport, Osloregionens høringssvar til Ekspertutvalgets rapport)</p>	<p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Arbeidspakke 4 gods og logistikk, Osloregionens utfordringsdokument)</p>			
Løsning og finansiering		<p>Staten må bidra til tydelige definisjoner av «Varedistribusjon» og SSB må bidra til å fremskaffe bedre datagrunnlag</p> <p><i>Ansvar: Staten</i></p> <p>(Kilde: Transportetatenes utfordringsdokument om byområdene)</p>			
Løsning og finansiering		<p>Aktivt internasjonalt samarbeid for å sikre overføring av mer gods fra vei til sjø, for eksempel ved deltagelse i EU-prosjekter og regionale, internasjonale fora.</p> <p><i>Ansvar: Stat, fylkeskommuner, kommuner</i></p>			