



SKISSE OSLOREGIONENS HØRINGSSVAR NTP 2022-2033

Til behandling i styremøte Osloregionen
23.06.2020

1. Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementet brev av 18. mars 2020 der det inviteres til høring om transportetatens svar på oppdrag til departementet om NTP 2022-2033. Nedenfor er Osloregionens høringssvar med vekt på merknader til utredninger levert 17. mars 2020 om etatenes prioriteringer.

*Nb! Evt også kommentere på etatenes svar på tilleggsspørsmål, med svarfrist 29. mai.
Høringssvar og korona?*

Innspillet er behandlet av Osloregionens styre den 23. juni 2020. Det vises også til Osloregionens høringssvar på Klimakur 2030. Det er svært viktig at arbeidet med NTP og kommende klimamelding ses i sammenheng.

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.

2. Innspill på prioriterte løsninger på hovedutfordringer (14. mai-innspill)

Osloregionen mener at klimamålene må legges til grunn for prioriteringene i NTP. Prosjekter som bidrar til måloppnåelse kan realiseres. Prosjekter som ikke støtter opp om målene bør ikke realiseres. Osloregionen skal bidra til regjeringens oppfyllelse av mål under Parisavtalen og til regjeringens mål om halvering av klimagassutslipp fra transport i Norge.

For Osloregionen er det 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. Osloregionen mener også at kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet, for å bedre fremkommeligheten og redusere reisetid.

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.

I tråd med Osloregionens uttalelse av 11.april 2019, sendt Samferdselsdepartementet, om de største utfordringene på transportområdet er vårt innspill delt inn i fem utfordringspunkter med forslag til prioriterte løsninger under hver enkelt hovedutfordring.

2.1. Hovedutfordringer og forslag til prioriterte løsninger

Hovedutfordring 1: Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030

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. En overordnet løsning er at det endelige NTP-forslaget må innrettes slik at klimamålene kan nås og være i tråd med kommende klimaplan som er Regjeringens oppfølging av Klimakur 2030. I NTP-forslaget må det også vises hvor mye utslippsreduksjon NTP gir og hvor mye andre virkemidler som Enova og CO2-avgift må bidra med.

- Staten/Enova må etablere gode støtteordninger for etablering av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff (personbiler, varebiler og tyngre kjøretøy)
- Staten, fylkeskommuner og kommuner må bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger

Hovedutfordring 2: Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering

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 trafikkikkerhet, lokal forurensning og for klimagassutslipp.

- Staten må vurdere helhetlige løsninger (riksveiene i regionen som et samlet system) for å avlaste den indre Osloregionen (Oslo og Akershus) for gjennomgangstrafikk og bedre framkommelighet for næringstransport.
- Staten, kommuner og fylkeskommuner må i samarbeid med transportørene bidra til etablering av samlastsentre, evt interkommunale/ interregionale løsninger som samlastsentre og bylogistikk-depoter. F.eks. byvekstavtaler bør utvides til å inkludere gods-/næringstransport, for eksempel støtte til samlastsentre og prosjekter som reduserer tomkjøring
- Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø. Godstog må gis høyere prioritet i jernbanesystemet, f.eks. i deler av døgnet. 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.
- Alle utbyggere, enten de er offentlige eller private må utvikle planer og etablere samarbeidsfora for massehåndtering ved store infrastruktur-/byggeprosjekter.

Hovedutfordring 3: Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og er avgjørende for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked. Det er en utfordring at framdriften i planlagte utbygginger av jernbaneinfrastruktur skyves langt ut i tid.

- Jernbaneutbygging må prioriteres. Dette er et statlig ansvar. Statens Intercityatsing må fullføres som vedtatt i gjeldende NTP, og ikke skyves ut i tid og grenbanene må prioriteres for å forenkle arbeidspending og stimulere til lokal næringsvekst.
- Utbygging av ny Oslotunnel er en forutsetning for jernbanesatsingen, som vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk og må prioriteres.
- Staten må følge opp på norsk side grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Det er økt etterspørsel etter lange togreiser for persontransport og de grensekryssende transportkorridorene er helt avgjørende for import og eksport av varer til og fra Norge. Det må åpnes for alternative finansierings- og organiseringsløsninger (f.eks. finansielle bidrag fra næringslivet) til grensekryssende prosjekter. Norge må ved neste revisjon av TEN-T spille inn at Oslo-Stockholm blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem.

Hovedutfordring 4: Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene

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. Staten har et spesielt ansvar for å bidra med finansiering.

- Byvekstavtaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres.
- 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.
- 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

Hovedutfordring 5: Digitalisering, teknologiutvikling 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.

- 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 bredbånddekning 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.

3. Osloregionens merknader til transportetatens svar på oppdrag fra SD

3.1. Merknader til Statens vegvesens utredning 17. mars 2020

Mulige punkter til høringsvar:

- 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?

3.2. Merknader til Nye Veiers utredning 17. mars 2020

Mulige punkter til høringsvar

- 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)

3.3. Merknader til Jernbanedirektoratet og BaneNORs utredning 17. mars 2020

Mulige momenter i høringsvar:

- 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

3.4. Merknader til Kystverkets utredning 17. mars 2020

Mulige momenter til høringsvar:

- Fortsette styrket 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

3.5. Merknader til godsutredning levert 18. februar 2020

Mulige momenter til høringsvar:

- 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 høringsvar?
- Kommentere på KVV Terminalstruktur Oslofjordområdet. NB! Egen høring, med frist 15. september

3.6. Merknader om teknologi, digitalisering, rammebetingelser m.m.

Ref Osloregionens innspill 14. mai, og hovedutfordring 5 om Digitalisering, teknologiutvikling og rammebetingelser.

- Adressere i hvilken grad etatenes utredninger svarer godt nok på fremtidens utfordringer og muligheter mht teknologi, digitalisering og rammebetingelser.
- Vurdere om også å inkludere her evt som eget punkt, samferdselssatsing og konsekvenser av koronapandemi, som økonomiske konsekvenser, adferdsendringer, transportbehov, m.m.