



OSLOREGIONENS INNSPILL STATSBUDDSJETT 2025 – HØRING I TRANSPORT- OG KOMMUNIKASJONSKOMITE

Høringsnotat 24. oktober 2024

Osloregionen ber om økte midler til jernbanesatsing, mer konkret satsing på tungbilpakke og tilskuddsordning for mindre byområder gjøres søkbar for flere og med økning i midler til ordningen

Innledning

Osloregionen IPR er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner, inkludert Oslo kommune og medlemmer i alle østlandsfylker. Regionen har til sammen 2,3 millioner innbyggere. Den 29. august vedtok representantskapet i Osloregionen IPR nye strategiske føringer for 2025-2028, der visjonen er at Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonal konkurransedyktig region. Visjonen skal nås gjennom en flerkjernet utvikling som sprer veksten utover hele regionen, med sterk vekt på innovasjon, næringsutvikling, og omstilling til et lavutslippssamfunn innen 2050.

Regionen står for ca 18 % av de totale utslippene i Norge og 40 % av de nasjonale klimautslippene innen veitrafikk (Miljødirektoratet, kommunefordelte utslippstall for 2022). Osloregionen kan i kraft av sin størrelse bidra betydelig til å nå nasjonale klimamål, særlig innen veitrafikken.

Styret i Osloregionen IPR har avgitt innspill til Stortingets behandling av nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036. Den 1. juli 2023 ble det også gitt innspill til transportetatens utredninger og prioriteringer til NTP 2025-2036. I tillegg vises det til flere hørings svar innen klima, miljø og natur fra Osloregionen IPR som er relevant for Samferdselsdepartementets budsjett.

For å nå målene i NTP vil satsing på samferdsel i hovedstadsregionen med over 40 % av landets innbyggere og landets arbeidsplasser være svært viktig, både regionalt og for det nasjonale transportsystemet. Samtidig vil Osloregionen IPR understreke viktigheten av å fullføre allerede planlagte og vedtatte prosjekter i nasjonal transportplan for å sikre nødvendig forutsigbarhet.

Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet

Forslag til statsbudsjett inneholder en god beskrivelse av situasjonen i jernbanesystemet. Jernbanen er ryggraden i transportsystemet. Jernbanen er en tilnærmet nullutslippsløsning, er en liten kilde til lokal støy- og luftforurensing. Jernbane er en energieffektiv, klimavennlig og arealeffektiv transportform. Den bidrar til å transportere mange mennesker miljøvennlig, effektivt og sikkert mellom og rundt de store byene. Store godsmengder kan fraktes over lange avstander på en klimavennlig måte. Regjeringen sier selv at et attraktivt togtilbud er en forutsetning for at de reisende og næringslivet skal velge toget. Det er dessverre ikke situasjonen for jernbanesystemet på Østlandet.

Jernbanenettet har store utfordringer med kapasitet og punktlighet. Signalfeil forplanter seg videre i det nasjonale jernbanesystemet. Det er daglige hendelser som innebærer forsinkelser og innstilte tog. Regjeringen sier selv i stortingsproposisjonen at kapasiteten i jernbanenettet er i ferd med å bli fullt utnyttet, og sier blant annet at Dovrebanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og forbindelsen mellom Oslo S og Lysaker er alle overbelastede.

Osloregionen mener at det er behov for å styrke satsingen på jernbanen ytterligere. Jernbanesatsing i hovedstadsregionen vil bidra positivt til klima- og miljømål, og kommer hele landet til gode ved at flaskehalsen på Østlandet ikke blir en propp for gods- og persontransporten i Norge.

Mer til drift og vedlikehold av jernbane. Med de utfordringene som jernbanesystemet har, mener Osloregionen IPR at det er det behov en betydelig satsing på drift og vedlikehold av jernbane.

Planlegging av Rikstunnel. Med de store utfordringene som det er i jernbanesystemet, og særlig gjennom Oslo-navet, er det behov for mer enn «en forsiktig start» på planlegging av Rikstunnel i 2025, slik det foreslås i proposisjonen. Det bør settes av tilstrekkelig midler til utredning og planlegging til ny rikstunnel tidlig i perioden, slik at prosjektet er klart for byggestart i andre 6-årsperiode.

Ringeriksbanen. Videre ber Osloregionen IPR om at Stortinget anmoder regjeringen om å følge opp flertallsvedtak i NTP-behandling juni 2024 om Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE16). Osloregionen mener at Ringeriksbanen vil være viktig som en del av InterCity-nettverket på Østlandet, men den vil også være viktig for å flytte reisende fra fly til bane ved å kutte reisetiden mellom Oslo og Bergen med en time.

Grensekryssende jernbane. Osloregionen mener Stortinget bør be Regjeringen om å følge opp videre utredning av jernbaneforbindelsen Oslo-Stockholm i samarbeid med svenske myndigheter. Videre ber Osloregionen om at det igangsettes utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm, som nå er en del av Scan-Med-korridoren i EUs TEN-T-nettverk.

Kapittel 1320 Statens vegvesen

Som oppfølging av NTP 2025-2036 er det innført en «Tungbilpakke». Det er positivt, men vi etterlyser mer informasjon om hva denne pakken inneholder, da det ikke beskrevet, hverken i omfang eller innhold. Det kan også se ut som at dette kun omfatter ladeinfrastruktur. Osloregionen IPR minner om at tungbilpakken også bør omfatte infrastruktur for hydrogen og biogass.

Osloregionen IPR gjennomfører prosjektet *Energistasjoner for grønn næringstransport* med fokus på kommunenes rolle i etablering av energistasjoner. Prosjektet har støtte fra Klimasats og vil videreføres som fase II i 2025-2026. Vi oppfordrer til at regjeringen i gjennomføring og oppfølging av tungbilpakken også inkluderer kommunene i tidlig fase av planlegging, slik at nødvendige avklaringer med hensyn til aktuelle lokasjoner og arealplanlegging blir gjort.

Kapittel 1332 Post 66 Tilskudd til byområder - *Tilskudd til klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i mindre byområder*

I NTP 2024-2036 beskrives tilskuddsordning for mindre byområder som ikke er omfattet av byveksttalene og at ordningen skal gjøres søkbar for byområder som oppfyller visse kriterier. Denne ordningen er øremerket noen utvalgte byområder i Norge. Osloregionen mener at denne ordningen bør gjøres tilgjengelig for flere byområder som har tilsvarende utfordringer med klima- og miljøvennlig byutvikling. Midler til tilskuddsordningen bør også økes.

Osloregionen IPR ber Stortinget følge opp denne urimelige forskjellsbehandlingen og anmoder Stortinget om å fatte følgende vedtak: *Stortinget ber om at det tydeliggjøres at tilskuddsordningen for små og mellomstore byområder utvides til andre byområder enn de fem som var nevnt i forrige NTP, slik at alle små og mellomstore byområder stiller på lik linje.*