

Osloregionens høringsinnspill NTP 2025-2036 med høringsfrist 3. juli 2023

Utkast hørings svar til behandling interessepolitisk utvalg 12. juni 2023

Innhold

1. Innledning	2
2. Sammendrag - Osloregionens hovedmomenter til NTP 2025-2036.....	2
3. Forsterket satsing på byområdene	4
4. Jernbanesatsing på Østlandet.....	5
5. Godstransport	7
6. Veitrafikkens rolle og bidrag for å nå klima- og miljømålene	8
7. Klimamål og vektlegging av naturhensyn	9
8. Samfunnsøkonomiske analyser	10
9. Teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller	10
10. NTP som plan for et helhetlig transportsystem, med koordinert statlig virkemiddelbruk ..	11

1. Innledning

[Dette avsnittet blir revidert med oppdaterte tall m.m. før møtet 12. juni]

Osloregionen interkommunalt politisk råd er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner, inkludert Oslo kommune. Regionen har til sammen ca. 2,24 millioner innbyggere, og består av integrerte bolig- og arbeidsområder. Osloregionen IPR har som visjon å være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Prioriteringene for mobilitetsløsningene i regionen bør understøtte dette, og bygge opp under flerkjernestrukturen på Østlandet, med vekstkraftige byregioner bundet sammen av kapasitetssterke og miljøvennlige mobilitetsløsninger med jernbane som ryggrad. Dette vil også være i tråd med målene for NTP om å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål, enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet.

Østlandsfylkene står for 55 % av utslippene fra veitrafikken i Norge. 38 % av utslippene i veitrafikken på Østlandet er fra tyngre kjøretøy. Osloregionen er Norges ledende kompetanseregion, og står samlet for ca. 40 % av verdiskapingen i fastlands-Norge. Osloregionen er også viktig for import og eksport av varer. 70 % av godstransport på vei til og fra Norge går gjennom Osloregionen.

Satsing på samferdsel i hovedstadsområdet er viktig for det nasjonale transportsystemet og for å nå målene for NTP, men forslag til NTP-prioriteringer reflekterer ikke dette.

2. Sammendrag - Osloregionens hovedmomenter til NTP 2025-2036

Bypolitikken må inkludere små- og mellomstore byområder

- Osloregionen mener at en bevisst og forsterket satsing på byområdene vil være helt avgjørende for å bidra til å nå klima- og miljømålene.
- Flere av de mindre og mellomstore byene i Osloregionen har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. Behovet for bypakker eller andre alternative løsninger for disse byområdene må vurderes.

Jernbanesatsing på Østlandet bidrar positivt til klima- og miljømål og må forsterkes

- Jernbanesatsing i hovedstadsregionen bidrar positivt til klima- og miljømålene og kommer hele landet til gode. Osloregionen støtter anbefalingen om å prioritere persontransport inn og ut av byene og godstransport på de lange strekningene.
- Ny riktunnel gjennom Oslo vil være et viktig nasjonalt nav og planleggingen må starte i første periode. Tilstrekkelig beslutningsgrunnlag må være på plass før neste NTP-rullering.
- De langsiktige ambisjonene for InterCity må ligge fast, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging, der man bruker noe mer tid på å ferdigstille prosjektet.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt, de er en viktig del av et effektivt transportsystem i Osloregionens felles bo- og arbeidsmarkedsregion, både for person- og godstransport.
- Ny NTP må ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transport fra fly og veitransport til mer miljøvennlige transportformer med fokus på tog. Det må stimuleres til mer skandinavisk samarbeid i de grensekryssende korridorene.

Godsoverføringsmålet må ligge fast, og beslutning om terminalstrukturen i Oslofjordområdet bør revurderes

- Osloregionen mener godsoverføringsmålet må opprettholdes. Det er viktig å videreføre ambisjonene, og det må legges frem handlingsplan som viser hvordan målet kan realiseres.

- Osloregionen mener at ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen

Veitrafikken må bidra til å nå klima- og miljømålene

- Osloregionen må ha et veinett som er tilpasset befolkningens størrelse, med transportfordeling på ulike transportformer, på vei inn i lavutslippssamfunnet. Tiltak som fremmer redusert transportbehov, kollektivtransport, gange og sykkel må styrkes.
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet må tas igjen. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og for trafikksikkerheten. Ny NTP bør fokusere på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng.
- Mangel på tilgjengelig infrastruktur for el, hydrogen og biogass er en barriere for omstillingen til grønn næringstransport. Regjeringens nasjonale ladestrategi må følges opp og utvikles videre, inkludert behov for infrastruktur for andre energibærere. SVV og Nye Veier må integrere behov for lade- og fyllinfrastruktur (arealer og annen tilrettelegging) i sin planlegging.

NTP må bidra til å nå nasjonale mål for klima og natur

- NTP må bidra til å nå Norges forpliktelser knyttet til klima og natur. Osloregionen understreker at investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av Parisavtalen om klima og Montrealavtalen om natur.
- For å nå målet om 55% reduksjon av klimagassutslipp i 2030 trengs en vesentlig forsterkning av dagens virkemidler og/eller nye kraftige virkemidler. I ny NTP må Regjeringen vise hvilke tiltak den vil gjennomføre for å nå de nasjonale klimamålene, og følge opp med tilstrekkelige virkemidler.

Svakheter ved dagens modeller for samfunnsøkonomiske analyser må hensyntas i prioriteringene

- Samfunnsøkonomiske analyser er et viktig prioriteringsredskap, men det er svakheter ved disse, bl.a. utilstrekkelig prising av CO₂-kostnader og at nullvekstmålet ikke er integrert i modellene.
- Noen prosjekter som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme bør likevel prioriteres hvis nytten i form av bidrag til samfunns mål sannsynligvis er undervurdert.

Sterkere fokus på teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller

- NTP må i langt større grad rette investeringene mot teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller. Samfunnet har behov for endring i hvordan vi forflytter oss og distribuerer varer. Digitalisering muliggjør helt nye løsninger for attraktiv, lønnsom, trygg, utslippsfri og bærekraftig mobilitet for alle.

NTP må være plan for et helhetlig transportsystem, med koordinert statlig virkemiddelbruk

- Osloregionen støtter at målstrukturen fra NTP 2022-2033 videreføres.
- Osloregionen mener at NTP bør være en samlet plan for all transport/mobilitet på tvers av forvaltningsnivåer, ulike transportselskaper og andre aktører, der nasjonale utfordringer gjenspeiles.
- Statens virkemidler og politikk for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling og planlegging må være bedre koordinert enn i dag, med større forutsigbarhet.
- Samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivå må også styrkes på nasjonalt nivå.

3. Forsterket satsing på byområdene

Bypolitikken må inkludere små- og mellomstore byområder

Utredningene fra transportetatene til NTP 2025-3036 viser at transportsektoren vil ha store utfordringer med å oppfylle de nasjonale klimamålene. Osloregionen mener at en bevisst og forsterket satsing på byområdene vil være helt avgjørende for å bidra til å nå klima- og miljømålene.

NTP har tradisjonelt hatt sterkt korridorfokus og svakere fokus på byområdene. Men suksess for miljøvennlig mobilitet i byområdene er avgjørende for å få til bedre mobilitet også i korridorene.

Byområdene har stort potensiale for kostnadseffektive utslippsreduksjoner, bl.a. på grunn av høye befolkningskonsentrasjoner og større mulighet for å få lønnsomhet bl.a. i kollektivtrafikken. Det er imidlertid et betydelig behov for å finansiere løsninger i byområder, både de aller minste (utenfor de 9 største og de 5 mellomstore), de mellomstore og de største, inkludert Oslo. For de mindre byene kan det være utfordrende å få lønnsomhet i kollektivtrafikken, men her kan størrelsen og korte avstander være et fortrinn som gjør at bedre tilrettelegging for gående og syklende kan gi gode effekter.

Transportvirksomhetenes forslag for byområdene bidrar ikke til å løse disse utfordringene og hjelper ikke til med å utløse de utslippsreduksjonene som byene kan og må bidra med. Selv med den høyeste rammen som transportvirksomhetene har vurdert (+10%) klarer ikke staten å innfri allerede inngåtte forpliktelser.

Osloregionens flerkjernede bystruktur knyttet sammen med et effektivt jernbanesystem gir gode forutsetninger for å bidra til å nå klima- og miljømål samt mål for samordnet by- og transportutvikling nasjonalt, regionalt og lokalt. En offensiv satsing på byområdene, jernbane og øvrig kollektivtrafikk i Osloregionen må komme til syne i NTP 2025-2036.

Osloregionen ser positivt på at transportvirksomhetene går inn for fortsatt satsing på byområdene for å nå nullvekstmålet. Vi støtter også en forenkling av strukturen av tilskuddordninger i byvekstavgiftene, samtidig som det understrekes at dette ikke må gå ut over den statlige finansieringens forutsigbarhet eller begrense muligheten til å ivareta lokale prioriteringer. Vi vil også peke på behovet for trafiksikkerhetstiltak, særlig rettet mot myke trafikanter, må prioriteres for å nå nullvekstmålet og nullvisjonen. Det krever en økning i statlige midler innen trafiksikkerhet.

For Oslo-området og Bergen, Trondheim og Nord-Jæren er det inngått byvekstavgiftsforlik der partene forplikter seg til å samarbeide om areal- og transportutvikling og der partenes bidrag til finansiering av prosjekter og tiltak i byområdet avklares. Også de fem byområdene som følger i størrelse er aktuelle for byvekstavgiftsforlik. I Osloregionen gjelder dette Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) og Buskerudbyen (Drammensområdet). Lokale og regionale myndigheter har tatt viktige grep for at person- og næringstransport skal bygge opp under nullvekstmålet og målene om bærekraftige og attraktive byer.

Regjeringen har besluttet at tilskuddsordningene i byområdene skal evalueres. Før evalueringen foreligger, vil ikke regjeringen starte forhandlinger om byvekstavgiftsforlik for Buskerudbyen og Nedre Glomma og reforhandle byvekstavgiftsforliket for Oslo-området. Det er svært uheldig at forhandlingene har stoppet opp, og Osloregionen ber om en snarlig avklaring.

Ordningen med byvekstavgiftsforlik for de ni største byområdene må videreføres med minimum høyeste ramme (ramme 3) for å nå nullvekstmålet. Det må i tillegg til midler til satsing på kollektiv, gang og sykkel gis mulighet for nødvendige investeringer i prioriterte infrastrukturtiltak.

Flere av de mindre og mellomstore byene i Osloregionen har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. Dette gjelder byområder som Mjøsbyen, Mossregionen, Jessheim, Halden og Ringerike. For å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt må det settes av egne ressurser og virkemidler for mindre og mellomstore byområder. Behovet for bypakker eller andre alternative løsninger må vurderes.

4. Jernbanesatsing på Østlandet

Jernbanesatsing i hovedstadsregionen bidrar positivt til klima- og miljømålene og kommer hele landet til gode

Jernbanen må utvikles videre for å bidra til å redusere klimagassutslippene, håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig opp mot privatbilisme. Det må legges til rette for overføring av godstransport fra vei til jernbane og sjø/havn. Et hovedbudskap fra Osloregionen er at et godt togtilbud er avgjørende for å utvikle et utbyggingsmønster der store trafikkvolumer avvikles med kollektivtrafikk. Osloregionen støtter Bane NOR og Jernbanedirektoratets anbefaling om å prioritere tiltak på jernbanen der den kan ha størst betydning for å nå klima- og miljømålene, det vil si godstransport på de lange strekningene og persontransport inn og ut av byene. Klimarapporten peker på statens mulighet til å utvide offentlige kjøp til strekninger hvor det i dag ikke er persontransport. Det er flere slike jernbanestrekninger i Osloregionen. Vi ber staten vurdere hvorvidt offentlig kjøp på disse strekningene kan være et nyttig virkemiddel for å utvide jernbanens rolle på det sentrale Østlandet og overføre trafikk fra vei til jernbane.

Foreslåtte prioriteringer bidrar til bedre pålitelighet for de reisende og godstransporten. Bane NOR og Jernbanedirektoratet foreslår en betydelig økning i vedlikehold og fornyelse for å øke driftsstabiliteten på jernbanen i kommende planperiode. Dette støttes av Osloregionen. For de reisende og vareeierne er det viktigste at toget går, og at det går når det skal.

Behovene på jernbanesatsing som er beskrevet nedenfor støtter opp om økt satsing på jernbane på Østlandet som vil bidra til å nå klima- og miljømålene, overføre trafikk fra vei til bane og bedre framkommeligheten for transport på vei, der bane ikke er et alternativ.

Ny rikstunnel gjennom Oslo som nasjonalt nav

Osloregionen støtter anbefalingen om planlegging av ny rikstunnel for jernbane gjennom Oslo, og understreker viktigheten av at et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag må være på plass før neste NTP-rullering. Planlegging av ny rikstunnel gjennom Oslo må starte i første periode. Som det beskrives i jernbanesektorens prioriteringsoppdrag, vil ny rikstunnel gi økt kapasitet, pålitelighet og fleksibilitet for jernbanesystemet i Øst-Norge. Den vil bidra til å ta ut effekten av andre investeringer i hele jernbanenettet, løse flaskehals og til flere tog på lokal-, region- og fjerntogstrekningene. Ny rikstunnel er også en forutsetning for videre tilbudsutvikling i fremtiden, for hele Østlandet og på gods- og fjerntogstrekningene.

De langsiktige ambisjonene for InterCity må ligge fast

Utbyggingen av InterCity er en forutsetning for en flerkjernet utvikling, som er en vedtatt strategi for Osloregionen. På Østlandet er jernbanen ryggraden i transportsystemet, og InterCity-utbyggingen er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt for transport av både personer og gods. Ambisjonene for InterCity må ligge fast i ny NTP, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging, der man bruker noe mer tid på å ferdigstille prosjektet. Dobbelspor både på indre og ytre IC bør være det langsiktige målet, men samtidig bør man på kort sikt kunne åpne for at man på enkeltstrekninger

kan vurdere andre løsninger forutsatt at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet kan opprettholdes.

Prosjekter nær Oslo har nytte for mange togreisende, og det er her utfordringen med lange reisetider og liten kapasitet er størst. Derfor er det viktig at man kommer i gang med gjenstående prosjekter på indre InterCity som går til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad. For Osloregionen er det svært viktig at Ringeriksbanen gjennomføres så snart som mulig. Prosjektet legger til rette for et utvidet bo- og arbeidsmarked, og redusert reisetid på Bergensbanen vil overføre passasjerer fra fly til tog.

Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) er landets 5. største tettsted etter de fire store, og sammen med Halden er byene i regionen i sterk vekst. Regionen har i dag kun ett tog i timen i grunnrute, og ambisjonen om to tog i timen må som et minimum prioriteres. Østfoldbanen er også viktig for Oslo-Gøteborg-korridoren og videre til Europa.

Grenbanenes betydning

Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt. Infrastruktur langs grenbanene er avgjørende for nullvekstmål for personbiltrafikk, et effektivt transportsystem i et felles bo -og arbeidsmarked og mer effektiv forflytning av personer og gods i Osloregionens belastede trafikksystem.

Gjøvikbanen har stor betydning som regionbane for aksene Oslo-Gjøvik. Kapasiteten på banen i sør er sprengt, og derfor et stort behov for ny trase og dobbeltspor på Gjøvikbanen mellom Oslo S og Roa, med prioritet frem til Hakadal i første omgang.

På Kongsberg er det store internasjonale virksomheter som er tydelig på at de trenger et økt togtilbud til Oslo og spesielt til Gardermoen. Ambisjonen er to tog i timen til og fra Kongsberg. Det er viktig at det satses på bedret kapasitet og utbedre flaskehalsen rundt Oslo-navet, slik at man på sikt kan se på dobbeltspor til Kongsberg. På kortere sikt bør man se på hvordan optimaliseringen av linjene kan gi bedre utnyttelse og bedre togtilbud.

Kongsvingerbanen har stor betydning både for lokaltrafikk på Nedre Romerike, for regiontrafikk og reisende Oslo-Stockholm. Kongsvingerbanen er også svært sentral i å nå nasjonale mål om mer gods på bane. Banen er erklært overbelastet og det haster med kapasitetshevende tiltak, som flere og lengre kryssingsspor og tilsving ved Kongsvinger, samt nye banekoblinger på Solør-Rørosbanen som kan lede gods i nord-sør aksene direkte over Kongsvinger, og frigjøre økt kapasitet på Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Dovrebanen.

Linjekapasiteten for Hovedbanen nord (Lillestrøm-Eidsvoll med regionbyen Jessheim) er erklært overbelastet (jf. KVVU Hovedbanen nord), samtidig som det er store trafikale problemer på E6 nord for Oslo. Trafikksystemet er ikke dimensjonert for den befolkningsveksten regionen opplever. Hovedbanen har også en viktig funksjon som bane for gods mellom Oslo/Alnabru og nordover mot Trondheim og Bodø. I lys av dette er et fremtidig dobbeltspor på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll uunngåelig for fremkommeligheten og for å nå klimamål.

Østfoldbanens østre linje ble betydelig oppgradert i 2015, som Norges første ERTMS-utbygde strekning. Indre Østfold-regionen er inne i en betydelig innbygger- og arbeidsplassvekst. Økt frekvens er avgjørende, og det bør også være en målsetting å igjen få noen gjennomgående persontog på østre linje til Sarpsborg og Fredrikstad. Jernbanedirektoratet må utrede nødvendige investeringer i denne forbindelse.

Osloregionen er også opptatt av reetablering av persontrafikk på strekningen Hokksund-Hønefoss-Roa som vil bidra til ivareta behovet for kollektivtransport for innbyggere og næringsliv i Ringeriksregionen, Hadelandsregionen og tilstøtende regioner i et samfunnsøkonomisk og bærekraftig perspektiv. Økt bruk av strekningen i dag, vil også kunne gi økt passasjertilgang til Drammensbanen og den framtidige Ringeriksbanen.

Grensekryssende korridorer

Ny NTP må også ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transport fra fly og veitransport til mer miljøvennlige transportformer med fokus på tog og gods. Osloregionen vil understreke behovet for å stimulere til mer skandinavisk samarbeid i de grensekryssende korridorene. Det er viktig at svenske og norske jernbanemyndigheter arbeider helhetlig og koordinert da det er avgjørende for at kunden velger gode klimanøytrale løsninger. Sømløse transportårer legger til rette for raskere grønn omstilling av næringsliv, kobler skandinaviske bo- og arbeidsmarkeder sammen og sørger for at flere velger tog istedenfor fly mellom hovedsteder.

Osloregionen mener det er viktig å gå videre med en utredning av korridoren mellom Oslo og Stockholm, slik både Jernbanedirektoratet og Trafikverket anbefaler. Planleggingsarbeidet fra norske og svenske myndigheter må koordineres. Det er positivt at man i dette arbeidet kan legge til grunn at korridoren Oslo-Stockholm nå vil bli en del av ScanMed-korridoren. Osloregionen mener det bør igangsettes utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm, da finansiering ikke var en del av mulighetsstudien som ble levert 1. oktober 2022. Dette bør vurderes gjøres i samarbeid med svenske myndigheter, med mulig medfinansiering fra EU.

Korridoren Oslo-Gøteborg er svært viktig for å knytte Norge tettere til kontinentet. Betydningen vil øke når Fehmarn-forbindelsen fra Danmark til Tyskland åpner i 2029. Det er derfor viktig at utredningen fra Jernbanedirektoratet om strekningen mellom Oslo og Gøteborg følges opp.

5. Godstransport

I NTP 2025-2036 må jernbanekapasiteten i Osloregionen økes fordi Osloregionen er nav for veldig mye av godstransporten og vertskap for mange av korridorene. Som understreket foran, må bygging av ny rikstunnel prioriteres som et nasjonalt nav og for å kunne ta ut effekten av andre investeringer i hele jernbanenettet. En god baneforbindelse fra Alnabru til Oslo havn må prioriteres for å styrke koblingen mellom bane og sjøtransport, og dette uavhengig av terminalutviklingen på Alnabru.

Osloregionen støtter ikke transportetatens forslag om å avvike godsoverføringsmålet, men vil fremheve at det er viktig at det legges frem handlingsplan som viser hvordan målet kan realiseres. I en tid der næringsaktørene i stadig større grad signaliserer et ønske om å ta i bruk jernbane på lengre transporter mener Osloregionen det er viktig å videreføre ambisjonene som ligger i godsoverføringsmålet. Innføring av EUs Taksonomiske klassifiseringssystem og endring i kabotasje-regler vil skape ytterligere press på for gods på bane, da det trolig vil stilles krav om bærekraftig transport fra europeiske kunder til norske leverandører.

Osloregionen mener det må legges til rette for at grensekryssende gods som skal utenom Oslo kan benytte avlastende banestrekker for å frigjøre kapasitet i det sentrale Østlandsområdet til person-godstransport, samt avlaste Alnabru.

For å stimulere til økt godsoverføring fra vei til bane og avlastning av Hovedbanen og Kongsvingerbanen, med realisering av koblingen Dovrebanen og Solørbanen med tilsvingene i Kongsvinger, Elverum og Hamar. Dette var tiltak som lå inne i den opprinnelige Godspakke Innlandet. De tre tilsvingene vil bidra til å tilrettelegge for Norges eksportsatsning, mer industriell

videreforedling av skog og foredling av andre råvarer som laks fra Nord- og Vestlandet. I tillegg vil sterkt presset infrastruktur på både vei og bane i Osloregionen avlastes. Etablering av forbikjøringsspor mellom Hamar og Lillehammer er også viktig for å øke godskapasiteten på Dovrebanen.

Osloregionens strategi for gods og logistikk mot 2040 anbefalte at det tilrettelegges for supplerende terminaler til Alnabru, i en nav-satellitt-struktur. Osloregionen mener at grunnlaget for den statlige beslutningen i gjeldende NTP om godsterminalstruktur i Oslofjordområdet om ensidig satsing på Alnabruterminalen frem mot 2040, må oppdateres og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen. ASKO sin utslippsfrie og autonome godstransport over Oslofjorden mellom Moss og Horten er et eksempel som aktualiserer en fornyet vurdering av terminalstrukturen som vil gi klimagevinster for hele regionen.

6. Veitrafikkens rolle og bidrag for å nå klima- og miljømålene

For å fremme økt produktivitet og økonomisk vekst må Osloregionen ha et veinett som er tilpasset befolkningens størrelse, med en transportfordeling på ulike transportformer som håndterer en voksende befolkning og distribusjon av varer inn i lavutslippssamfunnet. Prosjekter som løser opp flaskehals og utbygging av manglene lenker i transportsystemet er viktige for Osloregionen. Dette er også viktig for det nasjonale transportsystemet, da en betydelig andel av særlig godstransport på vei går gjennom Osloregionen. Prioriteringene i porteføljen må vris i en retning som ivaretar spesielt kollektiv- og næringstransportens behov. Nødvendige vegprosjekter som sikrer god framkommelighet for gods- og persontransport som ikke skal gjennom eller inn til Oslo prioriteres, slik at Oslo avlastes for gjennomgangstrafikk.

Osloregionen mener at tiltak som fremmer redusert transportbehov, og fremmer kollektivtransport, gange og sykkel til viktige regionale knutepunkt må styrkes.

Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet

Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og samfunnssikkerhet, og vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må følges opp. Ny NTP bør fokusere på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng. Osloregionen er bekymret for at midler til fylkesveiformål kan bli nedprioritert fordi dette i hovedsak finansieres gjennom fylkeskommunenes frie rammer fra Kommunal- og distriktsdepartementet. Staten bør delta i et nasjonalt partnerskap for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene.

Behov for infrastruktur for nullutslipps- og biogasskjøretøy

Regjeringen har lagt fram nasjonal ladestrategi om hvordan ladetilbudet skal utvikles for å sikre overgang til strøm, både for personer og gods. Samtidig er det viktig å understreke at det er behov for infrastruktur ikke bare for el, men også hydrogen og biogass. Osloregionen forutsetter at ladestrategien følges opp med tilstrekkelige tiltak og utvikles videre, samt behov for infrastruktur for andre energibærere. Dette gjelder spesielt for de tyngre kjøretøyene og for anleggsmaskiner. Osloregionen og Østlandssamarbeidet er i gang med et fellesprosjekt om koordinering og planlegging av lokasjoner for energistasjoner på Østlandet. Mangel på tilgjengelig infrastruktur for el, hydrogen og biogass er en barriere for omstillingen til grønn næringstransport. Som planmyndighet og samfunnsutviklere har kommuner og fylkeskommuner sentrale roller for omlegging til nullutslipp. Fylkeskommunene bør ta ansvar for sammenhengende korridorer, og kommunene er planmyndighet for de enkelte lokaliseringstedene. Her er det også viktig med et samarbeid mellom forvaltningsnivåene, inkludert statlig nivå.

7. Klimamål og vektlegging av naturhensyn

NTP må bidra til å nå Norges forpliktelser knyttet til klima og natur

Osloregionen understreker at investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av Parisavtalen om klima og Montrealavtalen om natur.

For å nå målet om 55% reduksjon av klimagassutslipp i 2030 trengs en vesentlig forsterkning av dagens virkemidler og/eller nye kraftige virkemidler. I ny NTP må Regjeringen vise hvilke tiltak den vil gjennomføre for å nå de nasjonale klimamålene, og følge opp med tilstrekkelige virkemidler.

Osloregionen støtter også transportvirksomhetenes konklusjon om at hensynet til arealbruk og natur skal vektlegges tungt i samferdselsaker framover, og at man skal redusere arealbeslag. Dette må gjelde for alle transportformer. Osloregionen vil påpeke at utbedring av farleder kan se ut til å ikke ivareta naturhensyn i samme grad som for vei og bane. Vi skulle gjerne sett at nasjonale målsettinger og internasjonale forpliktelser ble gjeldende for alle statlige aktører, og at ikke næringsinteresser får gå foran disse vurderingene. Osloregionen mener at grunnlaget for prioriteringer i samferdselsprosjekter må endres slik at natur hensyntas bedre. Prinsippet om at klima- og naturkrisen må løses sammen og samtidig gjelder også i transportsektoren.

Hvordan NTP kan bidra til å nå klimamål?

Norges klimaforpliktelser er en viktig premiss for NTP. I utredning levert 8. mai 2023 presenteres usikkerhet og svakheter i de samfunnsøkonomiske analysene og forhold som de samfunnsøkonomiske analysene ikke fanger opp. Svakheter i analysene bør få betydning for prioritering av prosjekter. F.eks. bør prosjekter som støtter opp under klimamål og nullvekstmål prioriteres høyere enn i transportvirksomhetenes forslag.

Osloregionen foreslår at regjeringen legger til grunn følgende strategi for å nå klimamålene gjennom NTP:

- Klimamålene må være et viktig premiss for prioriteringene i transportplanen.
- Nullvekstmålet for byområdene ligger fast, men bør vurderes strammes inn til et trafikkreduksjonsmål for storbyområder som Oslo. Det bør vurderes om det skal settes et eget nullvekstmål for næringstransport i byene for å stimulere til mer effektiv bylogistikk.
- NTP må gjøres til en helhetlig transportplan som også peker videre på andre prosesser som avgiftspolitikken i statsbudsjettet, Enova mv.
- Eksisterende fossile kjøretøy må fases ut i denne NTP-perioden hvis målet i Parisavtalen skal nås. NTP må sikre at det legges opp til infrastruktur for fylling og lading langs hele veinettet, ikke minst for tunge kjøretøy.
- Veibyggning er en av de viktigste kildene til tap av natur. Den nye naturavtalen betyr at dette må tas på alvor. To-/tre-felts vei med midtdeler gir mindre tap av natur og bedre kostnadseffektivitet.
- Det må stilles krav om at alle prosjekter i NTP bygges med fossilfrie eller utslippsfrie maskiner og kjøretøy. Osloregionen støtter transportvirksomhetenes forslag til nye måltall for kjøretøy.
- Materialbruken må baseres på lavkarbonløsninger, der det er mulig.
- Støtteordningene gjennom Enova bør videreutvikles både når det gjelder støtte til nullutslipp og biogass til tunge kjøretøy og maskiner og investeringsstøtte til kjøretøy.

Enovas mandat bør endres slik at støtteordninger i større grad også kan brukes som en utrullingsmekanisme.

- Hensynet til klimatilpasning må sterkere inn i NTP-prioriteringene.
- Det bør innføres en nasjonal regel som gir forutsigbarhet for næringslivet og sikrer fritak for bompenger for tunge kjøretøy på el, hydrogen og biogass ut 2027.
- Det bør innføres en nasjonal regel om fritak for bompenger for elvarebiler.

8. Samfunnsøkonomiske analyser

Svakheter i samfunnsøkonomiske analyser underbygger at prioriteringene fra transportvirksomhetene må endres

Osloregionen er enig i behovet for gode samfunnsøkonomiske analyser, og at resultatene fra disse er et viktig prioriteringsredskap. Det er imidlertid viktig å være klar over de store svakhetene ved samfunnsøkonomiske analyser. De priser for eksempel ikke CO₂-kostnadene tilstrekkelig.

Et annet moment er at sentrale samfunns mål som nullvekstmålet ikke er forutsatt oppfylt i de samfunnsøkonomiske analysene. I dag får slike prosjekter større trafikanntytte desto mer trafikk som anslås på veien. Dette er en klar konflikt og en beregningsteknisk svakhet. Dette tilsier at prosjekter som øker biltrafikken inn mot byområder bør forutsettes tatt ut av planen

Noen prosjekter som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme bør likevel prioriteres hvis nytten i form av bidrag til samfunns mål sannsynligvis er undervurdert (jf over). Eksempler på dette er:

- Prosjekter som reduserer klimagassutslipp og biltrafikk bør prioriteres opp i rangeringen.
- Prosjekter som bidrar til økt trafiksikkerhet og samtidig ikke øker klimagassutslipp bør prioriteres opp.

Transportvirksomhetene leverte 8. mai nye analyser av samfunnsøkonomisk lønnsomhet gitt oppfyllelse av målet om 55% utslippsreduksjoner. Dette er et skritt i samme retning som vi foreslår over. Analysene viser at kapasitetsøkende veiprojekter blir enda mer ulønnsomme gitt oppnåelse av klimamålet, mens flere jernbaneprosjekter går fra å være ulønnsomme til å bli lønnsomme. Disse analysene må legges til grunn når regjeringen skal gjøre sine endelige prioriteringer, gitt at Norge skal nå klimamålene sine.

9. Teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller

Osloregionen etterlyser et sterkere fokus på teknologi, nye tjenester og nye forretningsmodeller i NTP-utredningene. NTP må i langt større grad rette investeringene mot disse områdene, noe som vil bidra til å nå målene for NTP. Samfunnet har behov for endring i hvordan vi forflytter oss, både for person- og varetransport. Målene med NTP og ønsket bruk av transportinfrastrukturen nås ikke dersom ikke de konkrete daglige transporttjenestene endres. Digitalisering muliggjør helt nye løsninger for attraktiv, lønnsom, trygg, utslippsfri og bærekraftig mobilitet for alle. Dette gjelder også for varetransporten. Med bærekraft menes både sosial, økonomisk og klimamessig bærekraft.

NTP bør ha en tydeligere satsing på:

- Teknologeutvikling i norske selskap med teknologier som muliggjør trygge, effektive og automatiserte transporttjenester, og som kan gi et stort antall nye norske arbeidsplasser
- Å iverksette nye forretningsmodeller for finansiering av sømløse, attraktive tjenester for delt mobilitet, vinne konkurransen med privatbilens attraktivitet

- Å sørge for automatiserte sømløse verdikjeder for varetransport mellom luft, sjø og landtransport med optimalisert energi- og arealforbruk
- Hurtig ta fram gode regulatoriske rammer på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå som muliggjør et skifte i hvordan vi transporterer varer og folk

Kan det oppnås en attraktiv, automatisert, energiriktig person- og varetransport vil det kunne gi gode løsninger i forhold til bærekraftsmålene, spare ressurser i forhold til infrastruktur, og redusere arealkonfliktene i forhold til bruk av byrom, jordvern og naturforbruk.

10. NTP som plan for et helhetlig transportsystem, med koordinert statlig virkemiddelbruk

Selv om mange viktige temaer er blitt drøftet ved de siste revisjonene av NTP, har NTP i stor grad framstått som en plan for statens investeringer innenfor samferdsel. Osloregionen mener at NTP bør være en samlet plan for all transport/mobilitet på tvers av forvaltningsnivåer, ulike transportselskaper og andre aktører, der nasjonale utfordringer gjenspeiles. En slik overordnet strategisk tilnærming for et helhetlig transportsystem vil trolig bli enda viktigere de neste årene på grunn av nye utfordringer knyttet til klima, miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.

Samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivå må styrkes på nasjonalt nivå og virkemidler og politikk må være bedre koordinert enn i dag, med større forutsigbarhet. Ny NTP må følge opp statlig politikk for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Både areal- og mobilitetsplanlegging må fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet, redusert transportbehov og attraktive og bærekraftige byer, sentrumsområder og tettsteder. Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sitt arbeid med revidering av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging bør samordnes med ny NTP. Dette gjelder også KDDs arbeid med både forventninger til kommunal og regional planlegging.

Koordineringen av statlige virkemidler bør vurderes bredt i ny NTP. Dette gjelder f.eks. togtilbud, parkeringspolitikk, sømløse pris- og betalingsløsninger, lokalisering av statlige virksomheter, virkemidler for utbygging av infrastruktur for nullutslipp (el og hydrogen) og biogass, spesielt for tyngre kjøretøy, m.m. Statlige sektormyndigheter må også følge vedtatte regionale planer og statlig lokaliseringpolitikk.