



NTP 2022–2033 – STORTINGETS BEHANDLING OG OSLOREGIONENS INNSPILL

Notat til styremøte Osloregionen 18. juni 2021

Innledning

Dette notatet gir en oppsummering av vedtatt NTP 2022-2033 og Stortingets behandling 13.-14. juni 2021, med vekt på de vedtak og merknader som er mest relevante i forhold til Osloregionens innspill til NTP. Notatet gir en foreløpig vurdering om behandlingen er i tråd med Osloregionens innspill eller ikke, dvs om Osloregionen har fått gjennomslag for sine synspunkter. Som bakgrunnsinformasjon inneholder notatet også høringsnotat av 7. april 2021 og hovedmomenter i høringsvar av 1. juli 2020.

Oppsummering av Stortingets behandling av NTP 2022-2033

Stortingets behandling av NTP 2022-2033 er tilgjengelig på [Stortingets nettside](#). Her er [stortingsmeldingen om NTP](#) som ble lagt frem 19. mars 2021.

Nedenfor er det gjort en oppsummering av flertallsvedtak og flertallsmerknader som er relevante for Osloregionen og spesielt knyttet til våre innspill til NTP. Deretter er det tilsvarende gjengitt mindretallsforslag og mindretallsmerknader som er relevante for Osloregionen.

Vi tar forbehold om at det er forslag og merknader som kan være oversett i gjennomgangen.

Relevante flertallsvedtak i Stortingets votering 14. og 15. juni

- I. Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag (Forslag fra A, SP, SV).
- II. Stortinget ber regjeringen om å starte planlegging av gjenåpning av Østfoldbanens østre linje for både persontrafikk og godstransport i første periode av Nasjonal transportplan (Forslag fra A, SP, SV)
- III. Stortinget ber regjeringen få fortgang i prosjektet med å slipe og løse utfordringene Svinesundstersklene har for innseilingen til Halden (Forslag fra F og SV).
- IV. Stortinget ber regjeringen om å utarbeide en nasjonal ladestrategi i løpet av 2022 for å sikre koordinering mellom offentlige myndigheter og sikre nok ladeinfrastruktur. Ladestrategien må være forbrukervennlig (Enstemmig)
- V. Stortinget ber regjeringen legge til grunn at staten har ansvar for vedlikehold og opprusting av Tinnosbanen, slik at banen kan settes i stand igjen og Norge kan ivareta sine forpliktelser for verdensarven i Rjukan–Notodden industriarv.

Relevante flertallsmerknader:

Klima

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener at Nasjonal transportplan skal bygge opp under ambisjonen om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Oslotunnel jernbane:

«...Medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke betydningen av det såkalte Oslo-navet for jernbanen. Slik jernbanenettet i Norge er bygget opp, som en stjerne ut fra Oslo, vil en velfungerende jernbane i Oslo-området være avgjørende for jernbanetilbudet i store deler av landet. Dette flertallet vil understreke betydningen av at planleggingen av ny jernbanetunnel gjennom Oslo videreføres for å sikre fremdrift i dette viktige prosjektet.

InterCity:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, holder fast på at målet om utbygging av ytre InterCity må ligge fast. Frem til det er gjennomført, må Nasjonal transportplan for planperioden 2022–2033 brukes til å få gjennomført vesentlige tilbudsforbedringer. 2,7 millioner personer sokner til InterCity-trianglet. Vesentlige tilbudsforbedringer vil dermed kunne ha effekt for halve Norges befolkning. Utbyggingen er avgjørende for mobilitet og næringsutvikling på hele Østlandet.

Gods:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at de tiltakene som ligger i Godspakke Innlandet, vil gjøre jernbanen mer konkurransedyktig på transport nord-sør fra Nord-Norge, Trøndelag, Nord-Vestlandet og Innlandet mot Sverige og kontinentet. Som en del av dette er det nødvendig med investeringer på Kongsvingerbanen, Solørbanen og Rørosbanen med blant annet elektrifisering/strøm, kryssingsspor og tilsvinger.

Flertallet vil videre understreke viktigheten av å få på plass en ny tømmerterminal i Kongsvinger-området, ettersom dagens terminal på Norsenga har sprengt kapasitet. Flertallet er kjent med at trelastprodusenten Bergene Holm AS har lansert et forslag om å flytte dagens terminal på Norsenga i Kongsvinger sentrum til Brandval i Kongsvinger kommune. Med en slik løsning vil en kunne få en moderne tømmerterminal samtidig som det styrker norsk trelastindustri. Flertallet mener dette er interessante planer som det bør jobbes videre med. Det er viktig å støtte prosjekter som både kan styrke jernbanen som transportform, og som kan styrke norsk industri. Flertallet er kjent med at Kongsvingerbanen nå får nytt kontaktledningsanlegg. Dette vil styrke muligheten for økt trafikk på banen, både gods- og persontrafikk. Videre satsing på flere kryssingsspor og andre investeringsprosjekter er nå viktig å få på plass.

Gjøvikbanen:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, legger til grunn at det satses videre på Gjøvikbanen, og mener det som et minimum må legges opp til timesavganger til og fra Gjøvik, og at tilbudet på noe sikt også må økes ut over dette.

Grønskryssende jernbane:

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til det pågående arbeidet for å få på plass et togtilbud mellom Oslo og Stockholm med reisetid på under tre timer. Flertallet viser til at Stortinget har vedtatt at regjeringen skal gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet «Oslo–Stockholm 2.55» i Norge. Etter flertallets syn blir en slik mulighetsstudie svært viktig, og det er også viktig at dette arbeidet prioriteres fra regjeringens side. Flertallet vil i tillegg oppfordre regjeringen til å ha et aktivt og nært samarbeid med svenske myndigheter i arbeidet med å få

på plass et bedre og raskere togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Flertallet er kjent med ulike initiativ for å bedre togforbindelsen Oslo–Göteborg. Med byggingen av Fehmarnforbindelsen mellom Danmark og Tyskland vil det åpne seg nye og store muligheter i aksen Oslo–Göteborg–København–Hamburg, både for gods- og persontransport. Flertallet deler visjonen om en bedre og raskere jernbaneforbindelse Oslo–Göteborg, og mener prosjekter og tiltak som kan bidra til dette, bør støttes fra norske myndigheter.

Relevant mindretallsforslag (ikke vedtatt) fra SV:

- I. «Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området ta initiativ til videre planlegging av en baneløsning for Nedre Romerike, der det tas utgangspunkt i forlengelse av T-banen til Ellingsrudåsen til Lørenskog. Målet skal være en oppstartsbevilgning i siste del av planperioden.»
- II. Stortinget ber regjeringen igangsette en konseptvalgutredning for videre forlengelse fra Lørenskog sentrum til Lillestrøm/Kjeller.
- III. Stortinget ber regjeringen utarbeide en konseptvalgutredning, alternativt en mulighetsstudie, for en ny, moderne dobbeltspora jernbane mellom Oslo og Göteborg i samarbeid med svenske myndigheter.
- IV. «Stortinget ber regjeringen i sine forhandlinger om byvekstavtalen for Oslo-området betrakte ny T-banetunnel gjennom Oslo som et så viktig prosjekt for hele kollektivsystemet i Oslo-regionen at det i sin helhet løftes ut av byvekstavtalen og fullfinansieres av staten.»

Relevante mindretallsmerknader:

Byområder:

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener regjeringens satsing på byvekstavgifter og kollektivtiltak er positiv, men mener satsingen ikke er tilstrekkelig. Disse medlemmer mener staten bør bidra med inntil 70 pst. av investeringskostnadene i store kollektivprosjekter i storbyområdene. Arbeiderpartiet vil øke satsingen på byvekstavgifter, kollektivprosjekter og andre kollektivsatsinger på til sammen 3 mrd. kroner over 12-årsperioden. Disse medlemmer legger til grunn at en slik økning også ville kunne lagt grunnlag for større statlige bidrag til utbyggingen av Majorstuen stasjon. Disse medlemmer legger videre til grunn at Baneløsning Nedre Romerike (Romeriksbanen) kan inngå i den såkalte 50/50-ordningen, slik det tidligere har vært lagt opp til. Dette blir da i tillegg til Fornebubanen, ny T-banetunnel i Oslo, Bybanen i Bergen, Metrobuss i Trondheim og Bussveien på Nord-Jæren. Disse medlemmer presiserer at Arbeiderpartiet mener at staten kan dekke inntil 70 pst. av investeringskostnadene i disse prosjektene, forutsatt at prosjektene bidrar til å nå fastsatte mål om utslippsreduksjoner og en mer effektiv arealpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener det er positivt at regjeringen foreslår en ny statlig tilskuddsordning for å fremme kollektivtransport, sykling og gange i mindre byområder. Flere mindre byområder har liknende transportutfordringer som det enkelte av de ni største byområdene i Norge har. Dersom tilskuddsordningen skal avgrenses, mener disse medlemmer at det ikke er størrelsen på den enkelte bykommune som bør være kriterium. I stedet bør avgrensning knyttes til størrelsen på hele det regionale byområdet som har valgt å samarbeide om areal- og transportplanlegging i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og har en samlet størrelse på over 40 000 innbyggere..... Disse medlemmer viser til at Mjøsbyen med fire regionbyer (Hamar, Gjøvik, Lillehammer og Elverum), samt fire øvrige byer og tettsteder (Brumunddal, Moelv, Raufoss og Stange) har funnet det naturlig å samarbeide om areal- og transportplanlegging med sine nabokommuner Løten, Øyer og Østre Toten. Dette polysentriske byområdet har over 200 000 innbyggere og er langt større enn de fleste nevnte byområder i regjeringens forslag. Dette er et godt eksempel på

et samlet arbeidsmarkedsområde og byområde som er aktuelt for en samordnet kollektivsatsing.

Oslo-Stockholm 2:55

Mindretall A/SV: «Disse medlemmer viser til Representantforslag 99 S (2020–2021) om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo–Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge. Med nye traséer og opprusting av de gamle vil reisetiden fra Oslo til Stockholm kunne reduseres til under tre timer, og toget vil være et reelt alternativ til fly. Befolkningen har økt oppmerksomhet på behov for miljø- og klimavennlige løsninger, flere ønsker å reise mer miljøvennlig, og strekningen egner seg godt for å bytte ut fly med tog. Disse medlemmer mener at det umiddelbart bør igangsettes arbeid med den norske delen av strekningen Oslo–Stockholm med mål om en reisetid på rundt 3 timer.»

Bakgrunn - Osloregionens innspill til NTP 2022-2033

Osloregionen har gitt flere innspill til arbeidet med NTP 2022-2033. Se her for en oversikt over hørings svar: <https://www.osloregionen.no/dokumenter/politiske-uttalelser/>

Nedenfor er høringsnotat av 7. april 2021 og hørings svar (sammendrag) av 1. juli 2020 gjengitt.

Høringsnotat av 7. april 2021 innsendt til høringen i Transport- og kommunikasjonskomiteen 13. april:

Innledning

Osloregionen interkommunalt politisk råd er et strategisk samarbeid som består av 65 kommuner inkludert Oslo kommune. Osloregionen jobber for at hovedstadsregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Regionen har til sammen ca. 2,3 millioner innbyggere, og består av integrerte bolig- og arbeidsområder.

Regionen står for ca. 51 % av de nasjonale klimautslippene innen veitrafikk. Osloregionen kan i kraft av sin størrelse bidra betydelig til å nå nasjonale klimamål. Potensialet i regionen er stort når det gjelder bruk av gang, sykkel og kollektivtrafikk.

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. Osloregionen er en viktig motor i norsk økonomi og vil i stor grad påvirke hele Norges økonomiske utvikling etter pandemien og det grønne skiftet.

En grunnide i Osloregionen er en flerkjernet utvikling, med vekt på utvikling av byer og tettsteder på Østlandet, basert på deres fortrinn. Dette innebærer å bygge opp under sterke næringsklynger og utvikle attraktive steder, samt vern av dyrket mark og grønne områder. Det er avgjørende med et transportsystem som binder regionen sammen og legger til rette for effektiv transport av personer og varer, både innen regionen, til resten av Norge, og til utlandet.

Osloregionen mener at storbyregionene kommer for dårlig ut i forslaget til NTP, og stiller spørsmål ved sammenhengen mellom prioriterte prosjekter og målet om Mer for pengene, herunder samfunnsøkonomisk nytte og målet om Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål.

Osloregionen har innspill på tema og prosjekter som vil bidra til at NTP i større grad når målene for transportsektoren.

Klima

Transportsektoren står for en tredjedel av norske utslipp i ikke-kvotepliktig sektor. Osloregionen merker seg at regjeringen viser til at det er et gap på 2,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter for å oppnå målet om halvering av klimagassutslippene fra transport. Osloregionen mener at flere av tiltakene i planen må forsterkes og konkretiseres hvis målet skal være mulig å nå.

- Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er viktig, men NTP svarer ikke på behovet for infrastruktur for hurtiglading og andre fornybare drivstoff. Ansvaret for slik utbygging kan ikke overlates til markedet uten f.eks. støtte fra Enova og Klimasats. Stortinget bør be regjeringen komme tilbake med en analyse av ladebehov og en plan for ladekapasitet.
- Biodrivstoff er en bro mot utslippsfri transport. For å sikre klimaeffekt av bruk av biodrivstoff i offentlige og private innkjøp bør Stortinget be Regjeringen om et system som gjør at klimaeffekten av bruk av biodrivstoff ikke forsvinner som en del av omsetningskravet.
- Samordnet areal og transportplanlegging kan bidra til utslippsreduksjon. Her må staten som en stor utbygger gå foran i egne prosjekter, samt bidra til god planlegging på tvers av forvaltningsnivåer.
- Osloregionen er tilfreds med at det åpnes for å innføre nullutslippssoner i byer som ønsker dette, men

etterlyser økt handlingsrom til kunne stille andre klimakrav gjennom Plan- og bygningsloven.

- NTP må i sterkere grad an vise løsninger på utslipp fra massehåndtering og –transport.
- Stortinget bør be regjeringen sørge for at alle prosjekter som får statlig finansiering gjennom NTP bygges fossilfritt og etter hvert utslippsfritt.

2. Jernbane

Jernbanen, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet. Osloregionen er skuffet over ambisjonsnivået i NTP, og mener at jernbanen burde hatt en større andel av den samlede rammen. Vi vil trekke fram behovet for ny jernbanetunnel gjennom Oslo og videre utbygging av InterCity sydover fra Moss. Det er behov for forsering av arbeid på grenbanene. Satsing på jernbane vil forenkle arbeidspending til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst.

- Ny jernbanetunnel gjennom Oslo er avgjørende for et godt system både regionalt og nasjonalt, og for å kunne ta ut effekten av andre jernbaneinvesteringer. Osloregionen mener at dette prosjektet må prioriteres i første seksårsperiode.
- InterCity-utbygging til Halden må prioriteres.
- Grenbanene Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Kongsbergbanen, Spikkestadbanen og Østre linje er viktige for en flerkjernet utvikling og avlastning for godstransporten. Det må derfor settes av tilstrekkelig med midler i neste NTP og arbeidet med grenbanene må forseres.
- Tiltak som nytt lokaltogmateriell, ERTMS, effektpakker og bedre nettdekning er positivt. Det er ikke akseptabelt at ambisjonsnivået i NTP bidrar til å øke vedlikeholdsetterslep, svekke regularitet og redusere oppetid de første årene av planperioden.
- Det er avgjørende at jernbanestrekningene mellom Oslo og Gøteborg og Oslo og Stockholm, får en mer forpliktende omtale i NTP. Dette er viktig for den pågående revisjonen av TEN-T programmet. Norge er avhengig av EUs vilje til satsing på ScanMed-korridoren.
- Stortingsvedtak om å utarbeide en mulighetsstudie for togforbindelsen Oslo-Stockholm må gis høy prioritet.

3. Bysatsing

Storbyområdene har en uforholdsmessig liten del av investeringsmidlene i NTP. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det forpliktende samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Osloregionen er positiv til at ordningen med byvekstavtaler videreføres og ny ordning for mellomstore byområder. Det er imidlertid en svakhet at mange byområder blir stående uten økonomisk støtte. Like alvorlig er mangelen på forpliktende samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå.

- Midler satt av til byvekstavtalene er langt lavere enn behovene. Det er nødvendig med et høyere ambisjonsnivå for byvekstavtalene generelt.
- Det er positivt med ny tilskuddsordning for mindre byområder. Vi mener at flere byområder som Moss, Jessheim, Mjøsbyen, Halden og Ringerike bør vurderes inkludert i ordningen. Dette er byområder med høye bilandeler og befolkningsvekst som forsterker utfordringer for miljø, klima og mobilitet. Osloregionen etterlyser informasjon om kriterier for valg av byområder til den nye ordningen.
- Vi savner sterkere virkemidler for grønn mobilitet utenfor byområdene, bl.a. legge til rette for økt bruk av sykkel og gange.

4. Miljø- og klimavennlig godstransport og næringslivets behov

Behovet for klimavennlig og effektiv godshåndtering kommer ofte i skyggen av persontransporten. E6 mellom Svinesund og Oslo er den viktigste veiforbindelsen for norsk næringsliv til Europa, fulgt av E18 over Ørje og E16 over Kongsvinger. Tiltak for godstransporten er avgjørende for konkurransekraft og for mindre utslipp fra de tyngre kjøretøyene. Godstransport innebærer også ulemper som luftforurensning og støy. Mange kommuner i Osloregionen har betydelige utslipp fra gjennomgangstrafikk.

- Tiltakene for utbedring av Alnabruterminalen må forseres og påbegynnes i første delperiode. Dette vil bidra til mer effektiv godshåndtering og å øke andelen gods på bane. IC-utbygging vil også være viktig for godstransporten.
- Meldingen toner ned målet om å overføre gods fra vei til sjø og bane. Stortinget bør be regjeringen sikre at målet følges opp videre.
- Det er behov for å følge opp tiltakene i Godspakke Innlandet, som har stor nytteverdi for næringslivet i hele Norge, herunder elektrifisering og godstilsvinger.
- NTP har mål om omlegging fra fossilt til nullutslipp og fornybart drivstoff. Dette forutsetter virkemidler for omlegging av kjøretøyparken og infrastruktur for lading og fornybart drivstoff. Her må staten ta en tydelig rolle og tilby virkemidler.
- Samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprosjekter som er viktig for næringslivet bør prioriteres, som f.eks. Riksvei 4. Det er også behov for andre omkjøringsveier for næringstransport utenom Oslo.
- Det må settes av tilstrekkelig med midler til utbedring av innseilingen til Borg havn for å sikre en reell utdyping av innseilingen.

Sammenheng av hovedmomenter høringsvar til transportetatens utredninger, 1. juli 2020

Hovedmomenter i Osloregionens høringsvar 1. juli 2020

- **Klimamål.** Nasjonal Transportplan 2022-2033 må innrettes slik at klimamålene kan nås. For å lykkes med dette, må klimahensyn bli ivarettatt på en god måte i de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for prioriteringene i NTP.
- **Krafttak for jernbaneutbygging.** Utbygging av jernbane må prioriteres og øvre ramme må velges for å møte økt ettespørsel for person- og godstransport. InterCity-utbygging må få høyeste prioritet, men det må også satses på grenbanene, for å forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen.
- **Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering.** Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø. Det er også behov for et statlig krafttak for utbygging av energistasjoner med ladeinfrastruktur, biogass og hydrogen for tyngre kjøretøy. Det må gjennomføres tiltak, som f.eks. etablering av samlastsentre for å redusere skadekostnader ved godstransporten i byområder.
- **Belønningsordning for flere byområder.** Byveksttaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres, og det må komme et kraftig løft for finansiering av gang- og sykkelveier. Statens Vegvesen må sikres tilstrekkelig finansiering av byveksttaler og belønningsmidler også etter 2029.
- **Framdrift på grensekryssende jernbane.** Norske myndigheter må på banen for økt satsing på grensekryssende jernbane. Det bør igangsettes en egen KVU på norsk side for korridoren Oslo-Stockholm. Norske myndigheter må sammen med nordiske kollegaer løfte fram Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm som prioriterte jernbanekorridorene overfor EU, og spesielt i forbindelse med revisjon av TEN-T.
- **Krisepakke og samferdselsprosjekter.** Det bør være økt satsing på samferdselsprosjekter i den første 6-årsperioden. Dette for å møte behov i transportsystemet, men også for igangsetting og gjennomføring av prosjekter for en bygg- og anleggsbransje som har store utfordringer som følge av koronapandemien.