

Osloregionens innspill NTP 2022–2033

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.

1. 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 arbeidspendling 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.