

# Osloregionens innspill NTP 2022–2033

Utkast per 26. mars 2021

## 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. Samtidig er potensialet i regionen stort når det gjelder bruk av gang, sykkel og kollektivtrafikk, og tiltak her er dermed sentrale for å nå nasjonale klimamål.

Osloregionen er Norges ledende kompetanseregion, og står samlet for ca. 40 prosent av verdiskapingen i fastlands-Norge. Osloregionen er også viktigste port for import, og har også en sentral rolle i eksport av varer fra Norge. 70 % av gods transport på vei til og fra Norge går gjennom Osloregionen. Osloregionen er en viktig motor for norsk økonomi, og utviklingen her vil i stor grad påvirke hele Norges økonomiske utvikling etter pandemien og når det gjelder 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 byer og tettsteder, samt vern av dyrket mark og grønne områder. Det er i denne sammenheng helt avgjørende med et miljø- og klimavennlig transportsystem som både 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 Osloregionen og de andre 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 følgende innspill på tema og prosjekter som bør forbedres i NTP, slik at planen i større grad bidrar til å nå målene for transportsektoren.

### 1. Klima

Transportsektoren står for en tredjedel av norske utslipp i ikke-kvotepliktig sektor, og i 2019 utgjorde Osloregionens andel av dette hele 54 prosent. Osloregionen har i tidligere høringsrunder understreket at NTP må innrettes slik at klimamålene kan nås, og at Osloregionen i kraft av sin størrelse kan bidra betydelig til å nå nasjonale klimamål. Satsing på mobilitetstiltak som bidrar til utslippskutt; kollektivtrafikk, sykkel og gange, vil ha størst effekt på nasjonale klimamål i folkerike områder som Osloregionen.

Osloregionen merker seg at regjeringen gjennom tiltakene i NTP mener at det skal være mulig å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Målsetningen er ambisiøs og nødvendig, men Osloregionen mener at flere av tiltakene i planen må forsterkes og konkretiseres hvis dette skal være mulig:

- Elektrifisering og overgang til nullutslippskjøretøy er en viktig forutsetning, men NTP svarer ikke på det store behovet for utbygging av infrastruktur for hurtiglading og andre fornybare

drivstoff. Osloregionen mener at ansvaret for slik utbygging ikke kan overlates til markedet uten offentlig incentiver gjennom f.eks. støtte fra Enova og Klimasats.

- Osloregionen støtter kravene til innfasing av nullutslippskjøretøy i kommuner og fylkeskommuner, og ser frem til bebudet forslag til endring av «Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffelse av kjøretøy til veitransport». [Utskifting til nullutslippsbiler krever et solid løft av ladeinfrastruktur til tjenestebiler i mange kommuner, og det bør vurderes om Klimasats bør fortsette å gi støtte til dette](#)
- Opptrapping av omsetningskrav for biodrivstoff må innrettes slik at kommuner, fylkeskommuner og næringsaktører har incentiver til å stille krav om f.eks. biogass i kollektivtrafikken
- Samordnet areal og transportplanlegging kan bidra til utslippsreduksjon. Her må staten som en stor utbygger gå foran med et godt eksempel ved lokalisering av sine virksomheter, og bidra til god planlegging på tvers av forvaltningsnivåer.
- Osloregionen er tilfreds med at det i NTP åpnes for å innføre nullutslippssoner i byer som ønsker dette, men etterlyser økt handlingsrom for lokalforvaltningen til kunne stille [krav om f.eks energieffektive løsninger og reduserte utslipp fra bygg- og anleggsarbeid klimakrav også](#) gjennom Pplan- og bygningsloven.
- Massehåndtering og –transport er en stor utfordring både i Osloregionen og landet for øvrig. NTP må i sterkere grad anviser løsninger på dette området.
- Pilotprosjekter for fossilfrie – og på sikt utslippsfrie – anleggsplasser er bra, men bør omfatte flere sektorer enn transport.

## 2. Jernbane

Jernbanen, med både InterCity og grenbanene Kongsbergbanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Østre linje, er ryggraden i dette transportsystemet. Jernbanen må utvikles til å bli førstevalget for transport av både mennesker og gods i Norge, men da er det behov for et større krafttak for jernbane enn den foreliggende planen legger opp til. Osloregionen er skuffet over ambisjonsnivået i NTP, og mener at jernbanen burde hatt en større andel av den samlede rammen. Vi vil spesielt trekke fram behovet for at ny jernbanetunnel gjennom Oslo og videre utbygging av InterCity sydover fra Moss prioriteres høyere enn i forslaget. Det er også behov for forsering når det gjelder Kongsvingerbanen, og Gjøvikbanen [og oppstart av Ringeriksbanen i 2022.](#) Satsing på grenbanene [og Ringeriksbanen](#) vil forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst i hele regionen.

- Ny jernbanetunnel gjennom Oslo er avgjørende ~~Oslo~~ 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. Det inkluderer også andre nødvendige tiltak som måtte ligge i varslet KVU for Hovedbanen.
- Grenbanene har en viktig funksjon som bidragsyter til en flerkjernet utvikling og avlastning for godsterminalene. Osloregionen vil spesielt trekke fram Kongsvingerbanen, hvor det er behov for snarlig oppstart av kapasitetsøkende tiltak parallelt med planlegging av ny banestrekning. Banen er allerede definert som overbelastet, oppstart må prioriteres i første seksårsperiode.
- Tiltak som nytt lokaltogmateriell, ERTMS, effektpakker og bedre nettdekning er positivt. Det er derimot ikke akseptabelt at ambisjonsnivået i NTP bidrar til å øke vedlikeholdsetterlep, svekke regularitet og redusere oppetid de første årene av planperioden.

- Det er avgjørende at grensekryssende jernbanestrekningene mellom Oslo og Gøteborg og Oslo og Stockholm, får en mer forpliktende omtale i NTP. Dette kan være avgjørende for at EU skal prioritere disse strekningene i forbindelse med den pågående revisjonen av TEN-T programmet. Norge er avhengig av EUs vilje til satsing på ScanMed-korridoren som vi er en del av.
- Osloregionen synes det er svært positivt at Stortinget nylig har bedt regjeringen om å utarbeide en mulighetsstudie inkludert trasévalg og finansieringsform for togforbindelsen Oslo-Stockholm på under tre timer. Dette arbeidet må gis høy prioritet og rask fremdrift i departementet.

### 3. Bysatsing

Initiativ fra kommuner og regioner er avgjørende for et effektivt og bærekraftig transportsystem der man ser areal- og transportsystemet i en sammenheng. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommuner, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Osloregionen er positiv til at ordningen med byveksttaler videreføres og at det også etableres en ny ordning for mellomstore byområder. [Det er imidlertid en stor svakhet ved NTP at mange små og mellomstore byområder fortsatt blir stående helt uten økonomisk støtte, men like alvorlig er mangelen på forpliktende samarbeid med fylkeskommunen og statlige aktører som sikrer at alle drar i samme retning.](#)

- Det er nødvendig med et høyere ambisjonsnivå når det gjelder byveksttalene generelt.
- Det er positivt med ny tilskuddsordning for mindre byområder, [men ordningens geografiske og økonomiske omfang må økes.](#) Vi mener at byområder som Moss, Hamar og Ringerike bør inkluderes i ordningen, med utfordringer som høye bilandeler og forventet befolkningsvekst som forsterker utfordringer for miljø, klima og mobilitet. Vi etterlyser i den sammenheng informasjon om kriterier for valg av byområder. Byutviklingsmidler er et svært kostnadseffektivt virkemiddel.
- Vi savner også sterkere virkemidler for grønn mobilitet utenfor byområdene, bl.a. legge til rette for økt bruk av sykkel og gange, også utenfor byene. Flere el-sykler betyr at sykkel blir et viktig alternativ på lengre strekninger enn før. [I 2020 avvirket Statens vegvesen sin tilskuddsordning for økt sykkelbruk. Kommuner uten byveksttale har med dette ikke andre støtteordninger for tilrettelegging for gående og syklende.](#)

### 4. Miljø- og klimavennlig godstransport og næringslivets behov

Behovet for mer klimavennlig og effektiv godshåndtering kommer ofte i skyggen av persontransporten. Stortingsmeldingen (s 250) viser til at E6 mellom Svinesund og Oslo er den viktigste veiforbindelsen for norsk næringsliv til Europa, med om lag 50 prosent av gods transportert på vei til og fra Norge, fulgt av E18 over Ørje og E16 over Kongsvinger med om lag 20 prosent. NTP svarer ikke godt nok på utfordringene dette [er gir](#) for næringslivet og for kommunene. Tiltak for godstransporten er avgjørende for næringslivets konkurransekraft og for å redusere utslippene fra de tynge kjøretøyene. Godstransport på vei innebærer også ulemper som luftforurensning og støy. Mange kommuner i Osloregionen har betydelige utslipp fra gjennomgangstrafikken.

- 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.
- Det er behov for å følge opp tiltakene i Godspakke Innlandet, som er avgjørende for næringslivets konkurransekraft i hele Norge

- NTP har uttrykte mål og forventninger om omlegging fra fossilt til nullutslipp og fornybart drivstoff. Dette forutsetter imidlertid betydelig sterkere virkemidler for omlegging av kjøretøyparken og ikke minst infrastruktur for lading og fornybart drivstoff. Her må staten ta en tydeligere rolle og tilby virkemidler for utbygging av infrastruktur.
- På veisiden vil Osloregionen trekke fram behovet for prioritering av [å bygge sammenhengende strekninger, og](#) samfunnsøkonomiske lønnsomme veiprosjekter som er viktig for næringslivets transporter, som f.eks. Riksvei 4 [og E16 Nymoen – Eggemoen gjennom Ringeriksregionen](#). Det er også behov for andre omkjøringsveier for næringstransport utenom Oslo.