



# OSLOREGIONENS INNSPILL

## PRIORITERTE LØSNINGER NTP 2022-2033

Behandlet i styremøte Osloregionen 29.04.2020

### Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementet brev av 21. november 2019 der det inviteres til å komme med innspill om prioriteringer på transportområdet, med frist 14. mai 2020. Nedenfor er forslag til løsninger som svarer på de viktigste utfordringene på transportområdet i Osloregionen. Innspillet er behandlet av Osloregionens styre den 29. april 2020. Osloregionen vil også levere svar på Samferdselsdepartementets høring av transportetatens utredninger med frist 1. juli. Her vil Osloregionens merknader til etatens prioriteringer utdypes nærmere. Det vises også til [Osloregionens høringssvar på Klimakur 2030](#). Det er svært viktig at arbeidet med NTP og kommende klimamelding ses i sammenheng.

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Pr. 1. januar 2020 var innbyggertallet på nær 2,5 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2018 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som består av 68 kommuner inkludert Oslo kommune samt de to fylkeskommunene Viken og Innlandet. Osloregionen skal være en bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region. Dette målet skal nås ved å utvikle en flerkjernet region som er bundet sammen av et effektivt transportsystem. Innledningsvis vil vi gi noen overordnede innspill.

Osloregionen mener at klimamålene må legges til grunn for prioriteringene i NTP. Prosjekter som bidrar til måloppnåelse kan realiseres. Prosjekter som ikke støtter opp om målene bør ikke realiseres. Osloregionen skal bidra til regjeringens oppfyllelse av mål under Parisavtalen og til regjeringens mål om halvering av klimagassutslipp fra transport i Norge.

For Osloregionen er det viktig at prosjektene i vedtatt NTP (2018-2029) følges opp. Nullvekstmålet og godsoverføringsmålet må ligge fast. Det bør vurderes om næringstransport skal inngå i nullvekstmålet. Osloregionen mener også at kollektivtrafikk og næringstransport må gis prioritet på veinettet, for å bedre fremkommeligheten og redusere reisetid.

Utslipp fra bygge- og anleggsvirksomheten er en stor utfordring. Utslipp fra anleggsmaskiner står for en stor andel av Norges klimagassutslipp. NTP 2022-2033 må ta et overordnet grep om utslipp fra infrastrukturprosjekter. NTP bør forutsette at bygge- og anleggsvirksomheten skjer fossilfritt og etter hvert helt utslippsfritt. Det bør også etterspørres materialer som bidrar til mindre klimagassutslipp i bygge- og anleggsarbeidet.

I tråd med Osloregionens uttalelse av 11.april 2019, sendt Samferdselsdepartementet, om de største utfordringene på transportområdet er vårt innspill delt inn i fem utfordringspunkter med forslag til prioriterte løsninger under hver enkelt hovedutfordring.

## Hovedutfordringer og forslag til prioriterte løsninger

### Hovedutfordring 1: Hvordan løse klimautfordringene og bidra til å nå klimamål i 2030

Utslipp fra transportsektoren står for en stor andel av de nasjonale utslippene. NTP er derfor helt avgjørende for om Norge og regionen skal nå vedtatte klimamål. En overordnet løsning er at det endelige NTP-forslaget må innrettes slik at klimamålene kan nås og være i tråd med kommende klimaplan som er Regjeringens oppfølging av Klimakur 2030. I NTP-forslaget må det også vises hvor mye utslippsreduksjon NTP gir og hvor mye andre virkemidler som Enova og CO2-avgift må bidra med.

- Staten/Enova må etablere gode støtteordninger for etablering av infrastruktur for nullutslipp og fornybart drivstoff (personbiler, varebiler og tyngre kjøretøy)
- Staten, fylkeskommuner og kommuner må bruke offentlige anskaffelser aktivt for å fremme lav- og nullutslippsløsninger

### Hovedutfordring 2: Mer klimavennlig og effektiv godshåndtering

Det har over lang tid vært en utvikling med betydelig vekst i lastebiltrafikken til Norge og som i stor grad går til eller gjennom Osloregionen. Dette er en utfordring for et svært belastet veinett, for de mindre veiene som benyttes som omkjøringsveier, for trafikksikkerhet, lokal forurensning og for klimagassutslipp.

- Staten må vurdere helhetlige løsninger (riksveiene i regionen som et samlet system) for å avlaste den indre Osloregionen (Oslo og Akershus) for gjennomgangstrafikk og bedre framkommelighet for næringstransport.
- Staten, kommuner og fylkeskommuner må i samarbeid med transportørene bidra til etablering av samlastsentre, evt interkommunale/ interregionale løsninger som samlastsentre og bylogistikk-depoter. F.eks. byvekstavtaler bør utvides til å inkludere gods-/næringstransport, for eksempel støtte til samlastsentre og prosjekter som reduserer tomkjøring
- Det må stimuleres til mer gods på bane og sjø. Godstog må gis høyere prioritet i jernbanesystemet, f.eks. i deler av døgnet. For sjø er det behov for investeringer og tilrettelegging for utbedringer av havnene i Oslofjorden for å få mer gods på sjø – f.eks. stimuleringsmidler for mer effektive havner.
- Alle utbyggere, enten de er offentlige eller private må utvikle planer og etablere samarbeidsfora for massehåndtering ved store infrastruktur-/byggeprosjekter.

### Hovedutfordring 3: Krafttak for jernbaneutbygging som gjør jernbane til et reelt alternativ både for person- og godstransport

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og er avgjørende for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked. Det er en utfordring at framdriften i planlagte utbygginger av jernbaneinfrastruktur skyves langt ut i tid.

- Jernbaneutbygging må prioriteres. Dette er et statlig ansvar. Statens Intercityatsing må fullføres som vedtatt i gjeldende NTP, og ikke skyves ut i tid og grenbanene må prioriteres for å forenkle arbeidspendling og stimulere til lokal næringsvekst.
- Utbygging av ny Oslostunnel er en forutsetning for jernbanesatsingen, som vil øke kapasiteten både for gods- og persontrafikk og må prioriteres.

- Staten må følge opp på norsk side grensekryssende jernbaneprosjekter som korridorene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Det er økt etterspørsel etter lange togreiser for persontransport og de grensekryssende transportkorridorene er helt avgjørende for import og eksport av varer til og fra Norge. Det må åpnes for alternative finansierings- og organiseringsløsninger (f.eks. finansielle bidrag fra næringslivet) til grensekryssende prosjekter. Norge må ved neste revisjon av TEN-T spille inn at Oslo-Stockholm blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem.

#### **Hovedutfordring 4: Urban mobilitet og gode løsninger for byområdene**

Økt urbanisering og ønsket om bærekraftige byer innebærer flere utfordringer. For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommuner, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Staten har et spesielt ansvar for å bidra med finansiering.

- Byveksttaler eller andre belønningsordninger/mobilitetspakker må utvides til å gjelde også mindre/mellomstore byer og bygder. Her må gange, sykkel og kollektivtransport prioriteres.
- Staten må sørge for et kraftig løft i midler til utbygging av gang- og sykkelveier. Samtidig må en legge til rette for, og oppfordre til, rimeligere løsninger for bygging av disse.
- Det må etableres forpliktende samarbeid mellom forvaltningsnivåene som gir god stedsutvikling. Staten har en særlig forpliktelse gjennom sine investeringer til å bidra til en bærekraftig mobilitet. Sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi er en flerkjernet region, der veksten i regionen brukes som en mulighet for å utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder i hele regionen.
- Statens bidrag på 50 % av store kollektivinvesteringer må vurderes økt for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet

#### **Hovedutfordring 5: Digitalisering, teknologiutvikling og rammebetingelser**

For å nå klimamålene blir implementering av ny teknologi for en bærekraftig person- og varetransport viktig. Nye systemer og teknologier kan tas i bruk i hele transportsektoren. Utfordringen er at utvikling og implementering av nye bærekraftige transportløsninger krever aktivt samarbeid mellom myndigheter, teknologiindustrien, transportaktører og akademia.

- Staten, fylkeskommunene og kollektivselskapene har et ansvar for å utvikle sømløse billettsystemer, sanntid/reiseinformasjon etc.
- Staten og teleoperatørene må bidra til at 5G-nettet utbygges raskest mulig for å bidra til intelligente transportsystemer.
- God bredbåndsdekning er en forutsetning for et velfungerende samfunn. Staten må ta ansvar for en raskere utbygging av bredbånd til de områdene som fremdeles ikke har dekning.
- For å implementere ny teknologi og planlegge smarte transportløsninger kreves økt samarbeid mellom transportetater, kommuner og fylkeskommuner. Her må staten ta initiativ.
- Staten må tydeliggjøre det juridiske handlingsrommet for at kommunene gjennom Plan- og bygningsloven gis anledning til å stille klima- og miljøkrav i sin arealplanlegging, for å begrense utslipp fra trafikk.