

# Prioriteringer NTP 2022-2033

## Innledning

Østlandssamarbeidet (Oslo kommune, Viken fylkeskommune, Innlandet fylkeskommune samt Vestfold og Telemark fylkeskommune) oversendte 10. mai 2019 det strategiske grunnlagsmateriale til Samferdselsdepartementet vedr. Nasjonal Transportplan 2022-33. Grunnlagsmaterialet er vedlagt.

Østlandssamarbeidet følger nå opp med en konkretisering av landsdelens felles infrastruktur-utfordringer og prioritering av tiltak på et overordnet nivå. Det presiseres at disse innspillene må ses i sammenheng med de respektive lokale/regionale innspill fra Oslo kommune og fylkeskommunene på Østlandet.

## Hovedprioriteringer

For Østlandssamarbeidet er det viktig at alle prioriterte prosjekter i Nasjonal Transportplan skal ha høy samfunnsnytte. Prioritering av prosjekter skal også vurderes i et klimaperspektiv (FNs bærekraftsmål) slik at nye investeringer på samferdselssektoren bidrar til reduserte klimagassutslipp.

InterCity - som er det viktigste infrastrukturprosjektet for Østlandssamarbeidet - har stor betydning for effektiv og bærekraftig transport av gods og personer både internt på Østlandet og mellom landsdelene. Østlandssamarbeidet vil derfor understreke viktigheten av kontinuitet i planlegging og utbygging av de ulike InterCity-strekningene.

I det videre arbeid med NTP 2022-33 bør følgende prioriteres:

- ✓ Ambisjonen om full utbygging av InterCity med dobbeltspor til Skien, Halden, Lillehammer og Hønefoss må ligge fast. Oslotunnelen må gis prioritet.
- ✓ For å stimulere norsk økonomi i forbindelse med koronakrisen bør man de neste årene gjøre ekstraordinære bevilgninger i statsbudsjettet. I tillegg til generell planlegging og utbygging av transportinfrastruktur, bør vedlikehold av fylkesveger prioriteres.
- ✓ Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må tas inn gjennom et flerårig spleiselag mellom stat og fylkeskommuner slik at man kan kompensere for økte driftskostnader på fylkesvegene.
- ✓ Påbegynte og planlagte investeringsprosjekt på veg og bane i inneværende NTP må prioriteres og fullføres.
- ✓ Videre jernbaneutbygging må prioriteres foran store nye vegprosjekter. En større andel av midlene i kommende NTP må derfor settes av til jernbaneformål.
- ✓ Byvekstavgiftordningen må suppleres med belønningsordninger som også omfatter de mellomstore byene.
- ✓ Det er viktig med en økt og målrettet innsats for overføring av mer gods fra vei til bane og båt. Staten må derfor forsterke og utvide gjeldende incentivordninger..
- ✓ Forsterket innsats for utvikling av de grensekryssende korridorene.

## Miljø og mobilitet



Nasjonal Transportplan er avgjørende for å nå målet om halvering av klimagassutslipp fra transport i Norge (bærekraftsmål og Paris-avtalen). Viktig at alle prioriterte prosjekter skal vurderes i et klimaperspektiv.

Mobilitet skal også bidra til å kunne nå flere av FN sine bærekraftsmål. Dette handler om miljø, men også om sosial og økonomisk bærekraft. God mobilitet gir mennesker adgang til å delta i samfunnet, aktiv mobilitet er helsefremmende osv. God mobilitet er en forutsetning for økonomisk aktivitet ved at markeder knyttes sammen.

Hovedutfordring	Prioriterte tiltak
<p><i>Bygge ut infrastruktur med kapasitet for å transportere mer gods og enda flere mennesker på Østlandet - og samtidig redusere klimaavtrykket.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Økt satsning og mer ressurser til jernbane, kollektivtrafikk, sykkel og gange. Nye store vegprosjekter bør nedprioriteres.</li> <li>✓ Utvikle mobilitetsstrategier (digitalisering og automatisering) som kan redusere transportbehovet</li> <li>✓ Økt satsning på fossilfrie transportmidler (lavutslippsteknologi) og overføring av person- og godstransport til mindre arealkrevende og miljøbelastende transportformer.</li> <li>✓ Det må settes av midler til utvikling av digitale løsninger og mobilitetstjenester som gjør det enkelt å planlegge, og betale reiser på tvers av transportformer.</li> <li>✓ Staten bør sette av midler til utvikling og uttesting av ny teknologi som gjør det mulig med smartere transportstyring og bedre utnyttelse av transportkapasiteten (eks. geofencing, kapasitetstyring gjennom veipricing). Her kan både Oslo kommune og fylkeskommunene på Østlandet bidra aktivt.</li> <li>✓ Mer effektive og utvidede incentivordninger for å flytte mer gods over fra vei til bane og/eller båt.</li> <li>✓ Bruk av offentlige anskaffelser for å fremme infrastrukturprosjekter med nullutslipp</li> </ul>

## Nasjonale og internasjonale korridorer



Østlandssamarbeidet mener at jernbanen skal være ryggraden i det fremtidige norske og nordiske transportsystemet. Det er derfor viktig at utbyggingen av InterCity ses i sammenheng med den videre satsning på Dovrebanen, Bergensbanen og den fremtidige sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Tilsvarende vil InterCity-utbyggingen være viktig for utviklingen av mer effektive transportkorridorer både mot Göteborg og Stockholm

Hovedutfordring	Prioriterte tiltak
<p><i>Knytte hele landet sammen i et helhetlig og effektivt transportnettverk både for gods og persontrafikk – med Oslo og Østlandet som knutepunkt.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Fornyning, opprustning og vedlikehold av fylkesveiene må prioriteres fremfor nye store veiprojekter. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må tas inn gjennom økte rammeoverføringer til fylkene.</li> <li>✓ Utbyggingsprosjekter som bidrar til økt biltrafikk og utslipp bør ikke prioriteres</li> <li>✓ Forsterket innsats for de grensekryssende korridorer mellom Oslo/Stockholm og Oslo/Gøteborg – der alternative modeller for prosjektorganisering og finansiering bør vurderes.</li> <li>✓ Oppfølging TEN-T for å sikre at Oslo-Stockholm blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem</li> <li>✓ NTP må legge til rette for å styrke Jyllandskorridoren mellom Oslo og Hamburg. Dette kan avlaste de øvrige grensekryssende korridorene.</li> <li>✓ Det er viktig å se de ulike grensekryssende transportkorridorene i sammenheng slik at mer gods kan flyttes over fra vei til båt og bane.</li> <li>✓ Utbygging av energistasjoner for lavutslippskjøretøyer må prioriteres. Felles løsninger på tvers av fylkesgrenser og nasjonale grenser bør søkes.</li> </ul>

## Intercity



InterCity har stor betydning for effektiv og bærekraftig transport av gods og personer internt på Østlandet. Med økende befolkning i landsdelen frem mot 2050, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere. Også for resten av landet er prosjektet viktig i og med at InterCity vil knytte landsdelene tettere sammen.

Hovedutfordring	Prioriterte tiltak
<p><i>Raskest mulig utbygging og ferdigstillelse av InterCity-strekningene til hhv. Skien, Halden, Lillehammer og Hønefoss</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Ambisjonen om full utbygging av InterCity - i tråd med gjeldende NTP - med dobbeltspor til Skien, Halden og Lillehammer og Hønefoss – må ligge fast.</li> <li>✓ De ulike InterCity-strekningene må planlegges og bygges ut slik at fremtidige transportbehov (reisetid, frekvens, fleksibilitet mm.) blir lagt til grunn for dimensjonering og valg av løsninger.</li> <li>✓ Rask fremdrift og kontinuitet i planlegging og utbygging av de ulike InterCity-strekningene må gis prioritet, da dette både er rasjonelt og kostnadseffektivt. Dette kan samtidig bidra til at byer og kommuner unngår å måtte båndlegge store arealer i mange år fremover.</li> <li>✓ Planlegging av jernbanetunellen gjennom Oslo må prioriteres.</li> <li>✓ For å sikre nødvendig fremdrift må InterCity-prosjektet gis prioritet gjennom bevilgninger i de årlige statsbudsjettene.</li> <li>✓ I påvente av at de aktuelle jernbaneprosjektene ferdigstilles, vil det være viktig med kapasitetsøkende tiltak og prioritering av vedlikehold.</li> <li>✓ Sømløs mobilitet skal bidra til at alle skal kunne planlegge og gjennomføre reiser med IC-togene på en så enkel måte som mulig.</li> </ul>

## Bærekraftige byer og byregioner



Stadig flere byer på Østlandet opplever utfordringer knyttet til areal og transport. Det er viktig å sørge for at byene – store, mellomstore og små – er bærekraftige både økonomisk, sosialt og miljømessig

Hovedutfordring	Prioriterte tiltak
<p><i>Videreutvikling av vekstkraftige byområder i en flerkjernestruktur på hele Østlandet</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Prioritering av nullvekstmålet</li> <li>✓ Det må gjennomføres målrettede trafiksikkerhetstiltak for å motvirke at økt sykling og gåing, som resultat av nullvekstmålet, vil bety en stor økning i alvorlige ulykker der myke trafikanter er involvert.</li> <li>✓ Ordningen med byvekstavtaler for de ni største byområdene må styrkes og videreutvikles.</li> <li>✓ Det må utvikles avtaleordninger med statlige tilskuddsmidler til mellomstore byer som ønsker å forplikte seg til felles finansiering og samarbeid om areal- og transportutvikling.</li> <li>✓ «Ring 4» – der både riksveiene og de større fylkesveiene i Oslofjordområdet ses i sammenheng – bør utredes nærmere frem mot neste rullering av NTP.</li> <li>✓ God samordning ved planlegging og utbygging av samferdselsprosjekter er avgjørende for tidsbruk, kostnader og av hensyn til gode løsninger for innbyggerne. Spesielt viktig i knutepunkts- og stasjonsområder.</li> </ul>

## Avslutning

Østlandssamarbeidets innspill til NTP 2022-2033 omtaler felles utfordringer og tiltak for landsdelen - og må ses i sammenheng med de respektive innspillene fra Oslo kommune og fylkeskommunene på Østlandet.

I det videre arbeid med Nasjonal transportplan er det viktig med kontinuitet og forutsigbarhet. Det er i denne sammenheng viktig med samordnet planlegging og utbygging av samferdselsprosjekter på tvers av etater og forvaltningsnivåer.

Østlandssamarbeidet vil også anmode samferdselsdepartementet og transportetatene til å se nærmere på organiseringen av de store utbyggingsprosjektene på Østlandet slik at planlegging og utbygging kan effektiviseres ytterligere. Dette er viktig både når det gjelder fremdrift og ressursbruk.

Østlandssamarbeidet vil følge opp NTP-arbeidet med nye innspill i forbindelse med neste høringsfrist 1. juli, der utredningene og tilrådingene fra transportetatene vil bli nærmere kommentert.

Oslo, 11. mai 2020

På vegne av Østlandssamarbeidet

.....

Olav Skinnes

Leder av fagpolitisk utvalg for samferdsel

.....

Morten Nordskog

Nestleder av fagpolitisk utvalg for samferdsel