



Østlandssamarbeidet

ostsam.no

29. juni 2020

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Østlandssamarbeidet
c/o Viken fylkeskommune
Postboks 220, 1702 Sarpsborg

Høringsuttalelse fra Østlandssamarbeidet vedrørende NTP 2022-33

Bakgrunn

Østlandssamarbeidet (Innlandet fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Oslo kommune) oversendte 14. mai en felles høringsuttalelse til Samferdselsdepartementet med prioritering av felles tiltak i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP) 2022-33. Høringsuttalelsen er vedlagt.

Samferdselsdepartementet sendte transportvirksomhetenes faglige innspill til prioriteringer i NTP for perioden 2022-2033 ut på høring 18. mars med høringsfrist 1. juli. Dersom virksomhetenes prioriteringer legges til grunn, så vil dette ha stor betydning for en rekke viktige *lokale og regionale* infrastrukturprosjekter i landsdelen. Det vises i denne sammenheng til de respektive høringsuttalelsene fra Innlandet fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Oslo kommune.

Østlandssamarbeidets hovedbudskap

Byer, kommuner og tettsteder på Østlandet inngår i et felles og integrert transportsystem - med Oslo som et naturlig knutepunkt. Fylkeskommunene og Oslo kommune har ambisjoner om å utvikle Østlandet til en grønn og smart region med en infrastruktur i verdensklasse. Dette krever tydelige prioriteringer og en offensiv satsning på fremtidsrettede og bærekraftige mobilitetsløsninger. Virksomhetenes innspill til NTP 2022-33 bidrar ikke i tilstrekkelig grad til en slik utvikling.

Østlandssamarbeidet har derfor **tre hovedbudskap** som Samferdselsdepartementet anmodes om å ta spesielt hensyn til når ny NTP 2022-33 skal utarbeides:

1: Klima og miljø må vektlegges sterkere

Nasjonal Transportplan er avgjørende for å nå målet om halvering av klimagassutslipp fra transport i Norge. Kriteriene for prioritering mellom prosjekter og tiltak i NTP 2022-33 er uklare i utredningene fra transportetatene. Østlandssamarbeidet mener derfor at målet om halvering av klimagassutslipp, samt lokale mål om trafikkreduksjon/ nullvekst i byområdene må vektlegges

sterkere i prioriteringen mellom ulike prosjekter og tiltak i NTP 2022-33. I prioriteringene mellom prosjekter er det også viktig at samferdselsdepartementet i enda større grad vektlegger det enkelte prosjekts totale samfunnsnytte.

2: Mer ressurser til jernbane og kollektivsatsning

Jernbanens konkurransekraft for transport av personer og gods må forbedres. Det må bli billigere og enklere å velge jernbane og andre kollektive transportformer. Forslaget til jernbaneinvesteringer fra transportetatene vil imidlertid føre til at flere store jernbaneprosjekter som var prioritert i NTP 2018-2029 blir skjøvet ut i tid. Dette er uheldig. Det er bred politisk enighet i Østlandssamarbeidet om at det store jernbaneløftet må komme i ny NTP 2022-33. Dette krever blant annet at store kollektivtransportinvesteringer må prioriteres på bekostning av nye store kapasitetsøkende vegprosjekter. Planlagte og påbegynte investeringsprosjekt på veg og bane i inneværende NTP må prioriteres og fullføres.

3: Full utbygging av InterCity må ligge fast

Da NTP 2018-29 ble vedtatt av Stortinget i juni 2017 var det med en klar forutsetning om full utbygging av InterCity med dobbeltspor til Hønefoss, Lillehammer, Skien og Halden innen 2032/34. Denne ambisjonen må ligge fast. InterCity - med ny jernbanetunnel gjennom Oslo - er fortsatt det viktigste infrastrukturprosjektet på Østlandet.

Anbefalingene i jernbanedirektoratets rapport skaper usikkerhet både om ambisjonsnivå og fremdrift for InterCity-utbyggingen. For Østlandssamarbeidet er det derfor viktig å understreke at prioriteringsrekkefølgen av jernbaneprosjekter i gjeldende NTP må videreføres i NTP 2022-33 og at ramme B (utvidet ramme) som et minimum må legges til grunn.

Argumentene for rask planlegging og utbygging av Intercity-strekningene er mange og sterke:

- Et nasjonalt prosjekt som bidrar til å knytte sammen landet gjennom mer effektive nasjonale og internasjonale transportkorridorer.
- Bidrar til effektiv og bærekraftig transport av gods og personer.
- Et perfekt grønt motkonjunkturtiltak som skaper arbeidsplasser, verdier og bærekraftig vekst.
- Skaper flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, som vil spre befolkningsveksten og knytte byområder sammen.
- Et prosjekt som på grunn av den sterke befolkningsveksten i hovedstadsregionen og landsdelen også har svært høy samfunnsnytte.

Andre tiltak som fremmer bærekraftige transportløsninger

For å bidra til utvikling av bærekraftige mobilitetsløsninger i landsdelen, vil Østlandssamarbeidet også anmode Samferdselsdepartementet om å prioritere følgende i ny NTP 2022-33:

Uttesting av ny smart teknologi og alternativt drivstoff.

Østlandet er i vekst - både i folketall og i samlet transportarbeid. Dette utfordrer byene og landsdelen som helhet når det gjelder effektiv transportavvikling, utslipp og arealbruk. Det ligger derfor spesielt godt til rette for å gjennomføre lokale/regionale pilotprosjekter i landsdelen med utprøving og uttesting av alternativt drivstoff og ny smart teknologi. Østlandssamarbeidet ber om at det settes av statlige ressurser til slike pilotprosjekter.

Vedlikeholdsetterslep på fylkesvegene

På vegsektoren bør man - i stedet for oppstart av store nye vegprosjekter - prioritere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene gjennom et forpliktende flerårig spleiselag mellom stat og fylkeskommuner. Økt statlig finansiering kan kompensere for de økende driftskostnader som man nå ser på fylkesvegene. En vesentlig del av fylkesvegnettet er omkjøringsveg i forbindelse med planlagt og akutt stenging av riksvegene. Dette medfører økt slitasje og raskere forfall og forsterker behovet for forpliktende innsats fra staten.

Incentivordninger for gods

Mer gods på bane er et viktig virkemiddel for å nå Norges miljømål – både når det gjelder klimagassutslipp og lokal forurensning. Jernbanedirektoratet uttrykker en klar ambisjon om at jernbanen skal frakte mer gods i fremtiden. Virkeligheten er imidlertid at jernbanen har mistet markedsandeler mot veitransport de siste ti årene. Enhetskostnadene for gods på vei går ned, mens enhetskostnadene for gods på bane øker på grunn av økte avgifter og andre systemkostnader. Østlandssamarbeidet ser det som nødvendig at det raskt etableres bedre incentivordninger for å stoppe den uheldige utviklingen.

Internasjonale transportkorridorer

De internasjonale transportkorridorene er viktige både for transport av gods og personer. I utredningen fra Jernbanedirektoratet omtales de grensekryssende korridorer, uten at man presenterer en klar og tydelig strategi for det videre arbeidet. Østlandssamarbeidet ber Samferdselsdepartementet ta nødvendige initiativ slik at de internasjonale korridorene får en bred omtale i ny NTP 2022-33. Det vises i denne sammenheng til at de nordiske samferdselsministrene tidligere i år ble enige om å styrke transportsamarbeidet i Norden med vekt på grønne og bærekraftige løsninger.

Byvekstavtaler og belønningsmidler

Byvekstavtaler er gjensidig forpliktende avtaler mellom staten, fylkeskommuner og kommuner for å følge opp nullvekstmålet. Det er uheldig at Statens Vegvesen i sine NTP-prioriteringer ikke ser mulighet for å utvide bruken av dette virkemiddelet, og dessuten sår tvil om gjeldende avtaler kan opprettholdes på samme nivå etter 2029 både i høy og lav ramme.



Østlandssamarbeidet mener at byveksttalebordningen bør forsterkes og dessuten suppleres med belønningsordninger som også omfatter små- og mellomstore byer for å stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

Avslutning

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 ber samferdselsdepartementet og transportetatene om 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.

Oslo, 29 juni 2020

På vegne av Østlandssamarbeidet,

Leder av fagpolitisk utvalg for
samferdsel
Olav Skinnnes

Nestleder av fagpolitisk utvalg for
samferdsel
Morten Nordskog