



Østlandssamarbeidet

Nasjonal transportplan 2025-36

Overordnede innspill til Samferdselsdepartementet
og transportetatene fra Østlandssamarbeidet

Desember 2022

Innholdsfortegnelse

1: Bakgrunn.....	3
2: Rammer og innretning for arbeidet med ny NTP	3
2.1 Det økonomiske handlingsrommet	3
2.2 Klima og miljø definerer handlingsrommet	4
2.3 Sektorovergripende planlegging.....	4
2.4 Kollektiv, sykkel og gange.....	4
3: De viktigste prioriteringskriteriene.....	5
3.1 Reduksjon av klimagassutslipp.....	5
3.2 Miljø og natur	5
3.3 Nullvekstmålet	5
3.4 Nullvisjon for ulykker/skader i trafikken	6
3.5 Samfunnsøkonomisk nytte og andre prioriteringskriterier.....	6
4: Jernbane og InterCity er viktigst.....	6
5: Andre prioriteringer fra fylkeskommunene på Østlandet	7
5.1 Helhetlige strategier for kollektivreiser	7
5.2 Trafikkutfordringene i byområdene.....	8
5.3 Grensekryssende korridorer.....	8
5.3.1 Generelt	8
5.3.2 Korridoren Oslo-Stockholm.....	9
5.3.3 Korridoren Oslo-Gøteborg.....	9
5.3.4 Jyllandskorridoren	9
5.4 Miljøvennlig godstransport	9
5.5 Vedlikeholdsetterslep på fylkeveiene.....	10
6. Avslutning.....	10

1: Bakgrunn

Østlandssamarbeidet er et politisk samarbeid mellom Innlandet fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Oslo kommune. Samarbeid om viktige regionale samferdselsprosjekter har helt siden etableringen i 1993 vært høyt prioritert.

Ved oppstarten av arbeidet med en ny Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2025-2036, ønsker Østlandssamarbeidet å bidra konstruktivt med noen overordnede vurderinger og prinsipielle innspill, som vi mener er viktig å legge til grunn når Samferdselsdepartementet og transportetatene nå har igangsatt arbeidet med ny NTP.

I en urolig tid med pandemi, energikrise og krigen i Ukraina som bakteppe, har regjeringen signalisert at man må belage seg på å ta ned aktivitetsnivået på samferdselssektoren, og at det vil være krevende å igangsette nye større samferdselsprosjekter.

Dette var også en viktig del av budskapet fra samferdselsministeren i dialogmøtet med representantskapet i Østlandssamarbeidet 3. november i Fredrikstad. Her kom det fram at man i statsbudsjettet for 2023 har satt av 80 milliarder kroner til samferdselsformål. Økte kostnader, høy inflasjon og prioritering av andre sektorer gjør at regjeringen nå mener at man må ta ned aktivitetene noe og holde igjen på nye større prosjekter.

2: Rammer og innretning for arbeidet med ny NTP

2.1 Det økonomiske handlingsrommet

Østlandssamarbeidet har forståelse for at man de nærmeste årene ikke vil ha realvekst på samferdselsbudsjettene, og at det derfor vil være nødvendig med stramme prioriteringer innenfor samferdselssektoren. Målet må være at den nye transportplanen blir et mer realistisk styringsdokument med en mer strategisk og sektorovergripende innretning. En slik strategisk tilnærming er nødvendig for å sikre at de viktigste prosjektene fortsatt blir prioritert og realisert.

På litt lengre sikt bør det være en ambisjon at aktivitetsnivået i sektoren skal opp igjen. Det er derfor viktig at forberedelser og planlegging av gode prosjekter ikke stopper opp, slik at disse er klar til realisering og bygging når den nåværende krisen er over. Kontinuitet i planlegging er også viktig for å unngå båndlegging av sentrumsnære arealer i kommuner og byer.

2.2 Klima og miljø definerer handlingsrommet

Klimagassutslippene i transportsektoren skal reduseres kraftig og framtidig transportplanlegging i Norge må ta hensyn til dette. Det må legges til rette for mer bærekraftig transport og transportløsninger. Dette kan blant annet handle om bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, styrking av multimodale løsninger, fokus på energieffektivitet, utbygging av grønn lade- og fylleinfrastuktur for tyngre kjøretøy, styrking av kollektivtransport og delte mobilitetsløsninger.

2.3 Sektorovergripende planlegging

Eksisterende og ny infrastruktur vil i stadig større grad påvirkes av klimaendringene, samtidig som transportsystemene må ha nødvendig robusthet og fleksibilitet i møte med nye utfordringer knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap.

For at NTP skal adressere de nasjonale utfordringene som vi nå står overfor, er det viktig at planen beskriver utfordringer og løsninger på tvers av forvaltningsnivåene. Østlandssamarbeidet mener derfor at transportetatene og Samferdselsdepartementet i enda større grad må sikre at NTP-prosessen tar et helhetlig grep der man ser statlig, fylkeskommunal og kommunalt eid infrastruktur i sammenheng. Alternativ og helhetlig/sectorovergripende planlegging, virkemiddelbruk og finansiering bør i denne forbindelse vurderes nærmere.

I forlengelsen av dette er det naturlig å peke på at tidligere transportplaner ikke har hatt tilstrekkelig fokus på de grensekryssende forbindelsene. Når ny NTP nå skal utformes, bør man fra Samferdselsdepartementet følge opp felles politiske ambisjoner om å utvikle Norden til verdens mest integrerte og velfungerende region innen 2030.

2.4 Kollektiv, sykkel og gange

Etter pandemien ser man klare tendenser til endringer i preferanser mot mer individuell transport. Det er viktig at man i arbeidet med ny NTP har tydelige ambisjoner om å snu denne utviklingen. For å lykkes med dette, er det viktig at innretningen til en ny NTP bidrar til å gi større forutsigbarhet og langsiktighet i finansieringen av prosjekter som bidrar til å øke markedsandelen til kollektiv, sykkel og gange.

3: De viktigste prioriteringskriteriene

Østlandssamarbeidet har merket seg at Samferdselsdepartementet har uttalt at man denne gangen vil legge fram en mer realistisk NTP, der hensynet til klima og miljø vil bli enda viktigere. En slik tilnærming har full støtte fra fylkeskommunene på Østlandet.

Østlandssamarbeidet ser det som avgjørende at ny NTP tydelig må prioritere prosjekter som scorer høyt på noen viktige kriterier. Følgende kriterier er spesielt viktige:

3.1 Reduksjon av klimagassutslipp

Nesten en tredel av totale norske klimagassutslipp kommer fra transportsektoren, hvorav halvparten kommer fra veitrafikk. Det er gjennomført en rekke politiske tiltak for å redusere disse utslippene. Nasjonalt har man satt som mål at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 55% innen 2030 (sammenlignet med 1990). En overgang til bærekraftige og utslippsfrie transportmidler er avgjørende for å oppnå dette. Når nye infrastrukturprosjekter skal bygges vil det også være helt avgjørende at man prioriterer tiltak som reduserer utslippene markant.

3.2 Miljø og natur

Effektiv infrastruktur er viktig for å bygge landet og for å knytte landsdeler, regioner og byer sammen. Samtidig må man unngå at infrastrukturutbygging fører til unødvendig nedbygging av areal og svekkelse av naturverdier og arts mangfold. Østlandssamarbeidet ser positivt på at nasjonale transportmyndigheter har igangsatt en utredning der man ser på hvordan infrastrukturinvesteringer påvirker natur mangfold, arealbruk og matjord. Bærekraftig arealbruk er avgjørende, slik at ikke nye infrastrukturprosjekter fører til unødig belastning på og fragmentering av natur. Hensynet til sårbare økosystemer og internasjonale forpliktelser må veie tungt i prioriteringen mellom ulike tiltak.

3.3 Nullvekstmålet

Etter pandemien har byene opplevd økende trafikk og økt bilbruk. Selv om det er positivt at flere velger elbil, så er det viktig å merke seg at elbilene tar like stor plass i trafikken, samtidig som lokal forurensning (støv) ikke blir borte. Det er derfor viktig å stoppe veksten i bruk av privatbil – spesielt inn/ut av byområdene på Østlandet. På kort sikt handler dette om regulatoriske tiltak og bruk av økonomiske insentiver for å stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel og gange.

For riks-/europaveiprosjekter som går gjennom byområder, ser man at det ofte er målkonflikter mellom nullvekstmålet og kravet til samfunnsøkonomiske nytte. For at nullvekstmålet skal nås vil det være avgjørende at man i NTP 2025-2036 prioriterer tiltak som reduserer biltrafikken i og rundt byene i landsdelen.

3.4 Nullvisjon for ulykker/skader i trafikken

Nullvisjonen for skader og ulykker i trafikken henger sammen med nullvekstmålet. Redusert biltrafikk vil også bidra til færre skader og ulykker i trafikken. Det er viktig at transportetatene løfter fram nullvisjonen som en viktig faktor i vurderingen av tiltak i ny NTP.

3.5 Samfunnsøkonomisk nytte og andre prioriteringskriterier

Samfunnsøkonomiske vurderinger fanger ikke opp alle ringvirkninger ved enkelte infrastrukturprosjekter.

Det er derfor viktig å se nærmere på hvordan samfunnsøkonomisk nytte skal beregnes når prosjekter skal vurderes i NTP. Det er eksempelvis viktig at prisingen av klimagassutslippene justeres i modellene. Per dags dato bruker Norge betydelig lavere CO₂-priser/ekvivalenter enn for eksempel Sverige.

Videre er det viktig å dimensjonere transportsystemene slik at man sikrer høy kapasitetsutnyttelse. Nye samferdselsprosjekter med antatt lav framtidig kapasitetsutnyttelse er lite bærekraftige og bør derfor nedprioriteres.

Bruk av veiprising/rushtidsprising for å unngå kø og kaos rundt de største byene bør vurderes.

Transportetatene bør også vurdere hvordan hensynet til sosialt riktig prising kan vektlegges sterkere.

4: Jernbane og InterCity er viktigst

Vi lever i en tid der transportsystemene må tilpasses nye krav knyttet til klima, miljø, ressursbruk og der hensynet til naturverdiene vil bli viktigere. Dette må få betydning for mål, strategier og prioriteringer på samferdselsområdet.

Jernbanen vil over tid få en stadig viktigere rolle for å knytte landsdeler, regioner og byer tettere sammen. Også på Østlandet vil ryggraden i transportsystemet derfor være jernbanen. Prosjekter og investeringer innenfor jernbanesektoren må derfor gis høyere prioritet enn store veiprosjekter med motorveistandard.

En sterkere satsning på jernbane må også ses i sammenheng med at EU nylig har satt seg som mål at 95% av godstransport i 2035 skal være med jernbane (om

man ser bort fra godstransport med båt). Tilsvarende utvikler man nå strategier for å styrke persontransporten med tog.

I en tid der man i Europa videreutvikler og styrker jernbaneinfrastrukturen kraftig, er det viktig at Norge ikke blir stående igjen på perrongen. Et eksportrettet næringsliv kan fort tape konkurransekraft og markedsandeler dersom man ikke utvikler grønne logistikk-kjeder med jernbanen som ryggrad.

InterCity-utbyggingen på Østlandet er spesielt viktig. Dette er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt både for transport av personer og gods. For Østlandssamarbeidet er det derfor viktig at ambisjonen om dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må ligge fast, men samtidig bør man på enkeltstrekninger kunne vurdere andre løsninger, under den klare forutsetning at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens og kapasitet kan opprettholdes. Det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging, der man bruker noe mer tid på å ferdigstille prosjektet.

Prosjekter nær Oslo har stor nytte for mange togreisende. Derfor er det viktig at man kommer i gang med gjenstående prosjekter på indre InterCity, og at rikstunnelen gis høy prioritet. Kapasitetsutvidelser her er viktige for å kunne ta ut potensialet for InterCity-utbyggingen.

5: Andre prioriteringer fra fylkeskommunene på Østlandet

5.1 Helhetlige strategier for kollektivreiser

På grunn av økte kostnader er det på kort sikt svært krevende å opprettholde et forsvarlig kollektivtilbud, spesielt i områder der kundegrunnlaget er begrenset. I en overgangsperiode er det fortsatt viktig med statlige finansieringsordninger for å opprettholde et godt kollektivtilbud.

Forsterket utbygging av jernbanestrekningene på Østlandet må også ses i sammenheng med byenes og kommunenes ønske om en sterkere satsing på kollektiv, sykkel og gange. I ny NTP er det viktig at man utformer helhetlige strategier for utvikling av gode, tilpassede og sømløse kollektivtilbud i hele landsdelen, slik at både lokalbefolkning og besøkende kan reise kollektivt helt fram til sin sluttdestinasjon. For raskere å få etablert effektive, bærekraftige og konkurransedyktige mobilitetsløsninger utenfor de største byområdene, bør de statlige insentivordningene styrkes.

Per dags dato har ni større og mellomstore byområder inngått avtaler om belønningsordninger/byvekstavtaler. Det bør nå etableres et avtaleverk og

finansieringsordninger som også inkluderer kommuner og mindre byregioner, som er villige til å inngå forpliktende samarbeid og der nullvekstmålet legges til grunn. Slike avtaler må være langsiktige, forpliktende og forutsigbare. Avtalene bør stimulere til utprøving av nye løsninger og bruk av ny teknologi.

5.2 Trafikkutfordringene i byområdene

Byene vokser, og en stadig større andel av Norges befolkningen bor i byområdene på Østlandet. Etterspørselen etter gode kollektivtilbud med lave klimagassutslipp er økende. Bare T-banen i Oslo transporterer nå flere folk enn landets togstrekninger i Norge til sammen. Østlandssamarbeidet mener derfor at man ved rulleringen av NTP denne gangen må prioritere byene i større grad enn tidligere.

I mange byområder er andelen korte bilreiser svært høy. Forbedret framkommelighet bør først og fremst løses ved å konvertere disse korte bilreisene til kollektiv, gange og sykkel. Dette vil være et viktig bidrag for å utvikle bærekraftige og levende byer.

Regjeringen har besluttet at tilskuddsordningene i byområdene skal evalueres. For å få ned biltrafikken inn og ut av byene, må det i ny NTP gis et tydelig signal om at man fra nasjonalt nivå vil forplikte seg til å videreføre partnerskap med kommuner, byer og fylkeskommuner slik at man kan bygge framtidsrettede, utslippsfrie og velfungerende transportsystemer med statlig delfinansiering.

5.3 Grensekryssende korridorer

5.3.1 Generelt

Fehmarnbelt vil stå ferdig 2029, og man bør allerede nå vurdere hvordan denne forbindelsen vil påvirke gods- og persontransport inn/ut av Norge.

EU sitt arbeid med TEN-T-revisjonen vil også ha betydning for de grensekryssende forbindelsene.

I vurderingene av de grensekryssende korridorene vil det også være viktig å legge vekt på et styrket nordisk samarbeid, og behovet for økt samfunnssikkerhet og beredskap. Det vises i denne forbindelse til felles uttalelse fra de nordiske samferdselsministrene, der man på møte i Fredrikstad 7.-8. november 2022 uttalte at man nå skal se nærmere på mulighetene for å utvikle en langsiktig strategi for de grensekryssende forbindelsene i Norden.

I arbeidet med ny NTP bør transportetatene derfor sørge for at man også inkluderer en grundig omtale av strategier og tiltak for å styrke de tre grensekryssende korridorene Oslo-Gøteborg, Oslo-Stockholm og Oslo-Larvik/Grenland-Hirtshals-Hamburg (Jyllandskorridoren).

5.3.2 Korridoren Oslo-Stockholm

Det er nå viktig at Samferdselsdepartementet følger opp felles forslag fra Jernbanedirektoratet og Trafikverket om å gå videre med en utredning av korridoren mellom Oslo og Stockholm. Det er viktig at det videre planleggingsarbeidet fra norske og svenske myndigheter koordineres i størst mulig grad. Det er gledelig at man i dette arbeidet kan legge til grunn at korridoren Oslo-Stockholm nå vil bli en del av ScanMed-korridoren.

5.3.3 Korridoren Oslo-Gøteborg

Korridoren Oslo-Gøteborg er svært viktig for å knytte Norge tettere til kontinentet. Betydningen vil øke når Fehmarn-forbindelsen fra Danmark til Tyskland åpner i 2029. Det er derfor viktig at utredningen fra Jernbanedirektoratet om strekningen mellom Oslo og Gøteborg nå følges opp.

5.3.4 Jyllandskorridoren

Rollen til Jyllandskorridoren som en alternativ rute for gods mellom Norge og Vest-Sverige til kontinentet bør utredes med tanke på å kunne avlaste Oslo/Alnabruterminalen. Jyllandskorridoren kan også bli viktigere når godsmengdene øker ifm. åpningen av Fehmarnbelt-forbindelsen i 2029.

Den strategiske betydningen av at Jyllandskorridoren til Hirtshals/Fredrikshavn nå inkluderes i ScanMed-korridoren bør belyses, og norske og danske myndigheter bør sammen vurdere en utredning av nødvendige infrastrukturprosjekter i denne multimodale korridoren.

5.4 Miljøvennlig godstransport

Det er viktig at ny NTP viderefører gjeldende godsstrategi med nødvendige tiltak og intensivordninger, som både på kort og lang sikt øker lønnsomheten for godsruiter på sjø og bane.

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at man legger til rette for effektiv og klimavennlig godstransport. Det må kombineres med strategier og tiltak som kan bidra til etablering av grønn industri, økt eksport og verdiskaping.

Mens andelen tunge fossilfrie kjøretøy øker betydelig, er infrastrukturen for el, hydrogen og biogass ennå ikke kommet på plass på Østlandet. For å få ned utslippene fra de tyngste kjøretøyene er det nå viktig å få etablert et sammenhengende nettverk med energistasjoner langs de viktigste transportkorridorene gjennom landsdelen.

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at man fra nasjonalt nivå bidrar med risikoavlastning og stimuleringsmidler, slik at man raskere får etablert nødvendig lade og fyllinfrastruktur for tyngre kjøretøy.

5.5 Vedlikeholdsetterslep på fylkeveiene.

I forbindelse med arbeidet med ny NTP har Samferdselsdepartementet vært opptatt av at man i større grad bør sikre god kapasitetsutnyttelse på eksisterende infrastruktur, framfor å satse på nye store utbyggingsprosjekter. Østlandssamarbeidet ser på dette som en god og bærekraftig tilnærming.

Etter at Sams vegadministrasjon ble avviklet er fylkeskommunene nå blitt landets største veieier. Samlet fylkesveinett er ca. fire ganger så langt som riksveinettet. Østlandssamarbeidet ser det som viktig at vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene nå følges opp. Det er derfor positivt at man fra regjeringen nå vil legge fram en forpliktende plan for å ta ned vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Økt oppmerksomhet på veistandard og framkommelighet er spesielt viktig i distriktene, der kollektivtilbudet er begrenset.

Østlandssamarbeidet vil også understreke at fylkesveiene har fått en økende betydning for beredskap og samfunnssikkerhet. Det bør derfor være et mål at fylkesveiene og riksveiene likestilles mht. finansiering av drift og vedlikehold.

6. Avslutning

I det videre arbeidet med NTP er det viktig at fylkeskommunene fortsatt får en sentral rolle som premissleverandør og dialogpartner. Østlandssamarbeidet ser positivt på signalene som er kommet fra Samferdselsdepartementet og transportetatene i denne sammenheng.