

Nasjonal transportplan 2025-36

Høringsinnspill til Samferdselsdepartementet fra
Østlandssamarbeidet

Innholdsfortegnelse

1: Bakgrunn	3
2: Rammer og innretning for ny NTP.....	3
2.1 Klimagassutslipp fra transportsektoren.....	4
2.2 Naturverdier og artsmangfold	4
2.3 Forutsigbarhet og finansiering.....	4
2.4 Helhetlig og sektorovergripende planlegging.....	5
3: Prioriterte satsingsområder	5
3.1 Kollektiv, sykkel og gange	5
3.2 Jernbanen – ryggraden i transportsystemet på Østlandet	6
3.3 InterCity.....	6
3.4 Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene inkludert broer	7
3.5 Trafikkutfordringene i byområdene	8
3.6 Belønnings- og tilskuddsordninger i mindre byområder	8
3.7 Trafikksikkerhet og ulykker	9
3.8 Grønn godstransport.....	9
3.9 Grensekryssende korridorer.....	10
4. Avslutning.....	10



1: Bakgrunn

Østlandssamarbeidet er et politisk samarbeid mellom Innlandet fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Viken fylkeskommune og Oslo kommune. Landsdelen har ca. 2,8 millioner innbyggere, mer enn 50 % av landets samlede befolkning. Samarbeid om viktige nasjonale og regionale samferdselsprosjekter har helt siden etableringen i 1993 vært høyt prioritert.

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har gitt to hovedoppdrag til de statlige transportvirksomhetene; et utredningsoppdrag med frist for sluttlevering 22. januar 2023, og et prioriteringsoppdrag med frist 31. mars 2023. De to departementene har sendt transportvirksomhetenes svar ut på høring med svarfrist 3. juli 2023.

Oslo kommune og fylkeskommunene på Østlandet har i stor grad sammenfallende synspunkter når det gjelder prioriteringer på samferdselsområdet.

Østlandssamarbeidet sine [prinsipielle og overoverordnede innspill](#) til ny Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 ble derfor allerede i desember 2022 oversendt i et eget posisjonsnotat til Samferdselsdepartementet og transportetatene. Forslagene fra transportetatene har i for liten grad fulgt opp innspillene fra fylkeskommunene, og i dette høringsinnspillet gis det derfor en oppdatert og enda mer spisset høringsuttalelse som klargjør hva fylkeskommunene ser på som særlig viktig å få prioritert i ny NTP 2025-2036.

Når det gjelder konkrete og mer lokale prosjekter, så vises det til de respektive høringsinnspillene fra den enkelte fylkeskommune.

2: Rammer og innretning for ny NTP

Østlandssamarbeidet mener at hensynet til klima og miljø må vektlegges enda sterkere når rammer og innretning for NTP 2025-2036 skal fastsettes.



2.1 Klimagassutslipp fra transportsektoren

Tiltak/prosjekter som bidrar til en markant reduksjon av klimagassutslipp i transportsektoren må prioriteres.

Nasjonalt har man satt som mål at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 55 % innen 2030. Dette målet vil man ikke kunne oppnå uten en tydelig prioritering av prosjekter som reduserer utslippene, samtidig som man nedprioriterer prosjekter som fører oss i feil retning.

2.2 Naturverdier og arts mangfold

Infrastrukturprosjekter som fører til nedbygging av areal og svekkelse av naturverdier og arts mangfold, må nedprioriteres.

I desember 2022 ble det inngått en ny global avtale om biologisk mangfold. Det er blant annet mål om vern eller bevaring av 30 % av natur på land, hav, innsjøer og elver innen 2030. Det er også mål om restaurering av 30 % av ødelagt natur. 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.

2.3 Forutsigbarhet og finansiering

Ny NTP må få en økonomisk ramme som minimum tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget.

Dette er nødvendig for å sikre framdrift og nødvendig forutsigbarhet på allerede igangsatte prosjekter og for å kunne igangsette planlegging og bygging av ny samfunnskritisk infrastruktur. På litt lengre sikt bør det være en ambisjon å igjen øke aktivitetsnivået i sektoren. Det er viktig at forberedelser og planlegging av gode prosjekter ikke stopper opp, slik at disse er klare til realisering og bygging når den nåværende krisen er over.

2.4 Helhetlig og sektorovergripende planlegging

Ny NTP må uformes som en helhetlig plan for all transport/mobilitet på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.

Uten en slik helhetlig tilnærming, vil det bli svært vanskelig å møte utfordringer knyttet til klima, miljø, samfunnssikkerhet og beredskap på en effektiv måte. Østlandssamarbeidet mener derfor at 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/sektorovergripende planlegging, virkemiddelbruk og finansiering bør i denne forbindelse vurderes nærmere. Østlandssamarbeidet framholder også at staten har en rekke virkemidler som må være bedre koordinert enn i dag, med større forutsigbarhet.

3: Prioriterte satsingsområder

Østlandssamarbeidet ønsker å spesielt peke på noen konkrete områder som bør prioriteres i ny nasjonal transportplan.

3.1 Kollektiv, sykkel og gange

Prosjekter som stimulerer til å reise mer kollektivt, sykkel og gange må prioriteres, samtidig som det er behov for bedre insentivordninger for å styrke kollektivtrafikken i hele landsdelen.

Etter pandemien ser man klare tendenser til endringer i preferanser mot mer individuell transport, og byene har opplevd økende trafikk og økt bilbruk. Økende bilbruk har negativ effekt på klima og miljø, og bidrar til å svekke lønnsomheten for kollektivtrafikken. 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 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 og tiltak, samt rammebetingelser, som bidrar til å øke transportandelen til kollektivtrafikk, sykkel og gange. I dag er det ikke noe samsvar mellom politiske mål om økte ambisjoner for kollektivtrafikken og tilhørende statlige finansieringer.

3.2 Jernbanen – ryggraden i transportsystemet på Østlandet

Prosjekter og investeringer innenfor jernbanesektoren må gis høyere prioritet enn store veiprojekter.

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. Uten en godt utbygd jernbane, vil det bli vanskeligere å sikre en balansert utvikling i landsdelen.

Klimamålene i transportsektoren kan ikke nås uten en sterk satsning på jernbanen. Et eksportrettet næringsliv kan fort tape konkurransekraft og markedsandeler dersom man ikke utvikler grønne logistikk-kjeder med jernbanen som ryggrad.

3.3 InterCity

For Østlandssamarbeidet er det viktig at ambisjonen om dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må ligge fast.

InterCity-utbyggingen på Østlandet er spesielt viktig. Dette er et strategisk og nasjonalt viktig prosjekt både for transport av personer og gods og med store positive klimaeffekter.

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 i InterCity-utbyggingen.

Østlandssamarbeidet har merket seg at transportetatene i sine forslag ikke har funnet rom for større investeringer på ytre InterCity i planperioden. De



opprinnelige ambisjonene om å bygge en moderne jernbaneinfrastruktur for å binde byene i landsdelen sammen, er redusert til et spørsmål om å øke kapasiteten fra ett til to tog i timen. Dette gjør det mer krevende å se jernbaneutvikling og byutvikling langs InterCity-strekningene i sammenheng.

Østlandssamarbeidet mener at ambisjonen om dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må ligge fast, samtidig som man på enkeltstrekninger kan vurdere andre løsninger, under den klare forutsetning at effektmålene knyttet til reisetid, frekvens, robusthet og kapasitet kan opprettholdes. Det kan også være nødvendig med en mer trinnvis utbygging, der man bruker noe mer tid på å ferdigstille prosjektet.

3.4 Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene inkludert broer

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at fylkesveiene og riksveiene likestilles med hensyn til finansiering av drift og vedlikehold.

Det er i dag et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveiene, samtidig som riksveiene tilgodeses med betydelig større og generøse vedlikeholdsbudsjetter. Dette er urimelig og svekker fylkeskommunenes mulighet til å ivareta ansvaret for fylkesveiene som forutsatt.

Økt oppmerksomhet på veistandard og framkommelighet er spesielt viktig i distriktene, der kollektivtilbudet er begrenset. Statistikk viser også at fylkesveinettet er overrepresentert i ulykkesstatistikken over drepte og hardt skadde.

Svært mange fylkesveibroer på Østlandet og i resten av landet, har nådd teknisk levealder og må oppgraderes og/eller skiftes ut. I verste fall må broer stenges, med lange omkjøringer for befolkning, offentlig tjenesteyting og næringsliv som konsekvens. Det er kritisk viktig å tilføre ekstraordinær statlig finansiering for å ivareta broene.

Østlandssamarbeidet vil også understreke at fylkesveiene har fått en økende betydning for beredskap og samfunnssikkerhet. Med Sverige som kommende

NATO-medlem, forventes det et økende trafikkvolum på fylkesveiene. Dette må man ta hensyn til i planarbeidet for ny NTP.

Det er positivt at man fra regjeringen nå vil legge fram en forpliktende plan for å ta ned vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Planen må ha et høyt ambisjonsnivå. Det vises i denne forbindelse til høringsinnspillene fra den enkelte fylkeskommune.

3.5 Trafikkutfordringene i byområdene

Østlandssamarbeidet mener at man ved rulleringen av NTP denne gangen må prioritere byene i større grad enn tidligere.

Byene vokser, og en stadig større andel av Norges befolkningen bor i byområdene på Østlandet. Etterspørselen etter gode kollektivtilbud med lave klimagassutslipp er økende.

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 fylkeskommuner, kommuner og byer slik at man kan bygge framtidsrettede, utslippsfrie og velfungerende transportsystemer med statlig delfinansiering.

3.6 Belønnings- og tilskuddsordninger i mindre byområder

Statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder, bør utformes som en tydeligere statlig insentivordning.

Byvekstavtaler og belønningsordninger i byområdene har vist seg som kraftfulle virkemidler for å nå lokale og regionale klima- og transportmål. Som det kommer fram av utredningene fra transportvirksomhetene, trengs det langt kraftigere virkemiddel for å nå klimamålene. Det viktigste for det enkelte byområdet er helhetlig virkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivåene hvor en ser areal- og transportvirkemidlene i sammenheng. Det vil sikre høy måloppnåelse innenfor klima, miljø og transport.

Mange mindre og mellomstore byområder får i dag ingen særskilt støtte fra staten for å nå nullvekstmålet, eller for å videreutvikle mobilitetstilbudet i retning av å redusere klimagassutslipp på samme måte som de større byområdene.

Østlandssamarbeidet mener generelt at statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en tydeligere statlig insentivordning, og bør være åpen for alle mindre og mellomstore byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår.

Byområder som oppfyller statlig vilkår og bidrar til å nå målene gjennom å iverksette tiltak innenfor egne ansvarsområder, bør få statlige midler gjennom en belønnings- og tilskuddsordning. Viktige vilkår utover å iverksette tiltak innenfor egne ansvarsområder, bør være nullvekstmål og regionalt forpliktende samarbeid.

3.7 Trafikksikkerhet og ulykker

Nullvisjonen om ingen alvorlig skadde og drepte i veitrafikken må ligge fast.

Det siste året har antall drepte og hardt skadde i trafikken økt. Spesielt på fylkesveiene har man sett store ulykkestall. I svaret på utredningsoppdraget peker transportvirksomhetene også på betydelig underrapportering av ulykker hvor syklister og fotgjengere er involvert. Trafikksikkerhet for gående og syklende i byområdene må derfor gis høyere prioritet. Redusert biltrafikk har også betydning for antall skader og ulykker i trafikken. Det er viktig at samferdselsdepartementet løfter fram nullvisjonen som en viktig faktor i vurderingen av tiltak i ny NTP.

3.8 Grønn godstransport

Det er behov for bedre insentivordninger, som kan bidra til en raskere omlegging til grønn og utslippsfri godstransport.

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.



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.

Mens andelen tunge fossilfrie kjøretøy øker betydelig, er infrastrukturen for el, hydrogen og biogass ennå ikke kommet på plass på Østlandet. 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.

3.9 Grensekryssende korridorer

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at Samferdselsdepartementet i ny NTP utformer tydelige strategier og tidsplaner for utbygging av de viktigste grensekryssende korridorene.

Fehmarnbelt vil trolig stå ferdig i 2029, og man bør allerede nå vurdere hvordan denne forbindelsen vil påvirke gods- og persontransport inn og 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.

I arbeidet med ny NTP bør transportetatene 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).

4. Avslutning

I dette høringsinnspillet har Østlandssamarbeidet pekt på viktige områder som bør gis prioritet i ny NTP 2025-2036. I det videre arbeidet med NTP er det viktig at fylkeskommunene fortsatt får en sentral rolle som premissleverandør og dialogpartner med Samferdselsdepartementet.

