

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
16/485

Vår ref.
2016 – 510

Saksansv.: Grethe Salvesvold
tlf. 48 08 88 28
e-post: grethe.salvesvold@osloregionen.no

Dato: 07.06.16
Arkivkode: 014

GRUNNLAGSDOKUMENT NASJONAL TRANSPORTPLAN 2018 – 2029, HØRINGSUTTALELSE FRA OSLOREGIONEN

Osloregionen er en strategisk samarbeidsallianse for fem fylkeskommuner og 78 kommuner, inkl. Oslo kommune, på det sentrale Østlandet. Styret i Osloregionen vedtok i møte 03.05.16 følgende uttalelse til grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2018 – 2029:

1. En konkurransedyktig og bærekraftig hovedstadsregion

Mobilitet er avgjørende for moderne byområder. For at en flerkjernet Osloregion skal fungere som en helhet og trekke veksler på felles kompetanse og arbeidsstyrke, må regionen være bundet sammen av et raskt og effektivt transportsystem.

NTP bør være en areal- og transportplan som bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet og til samordning av areal- og transportpolitikken slik at infrastrukturutvikling blir tett koplet til utvikling av vekstkraftige bo- og arbeidsmarkedsregioner med god fremkommelighet for kollektiv- og næringstransport.

Osloregionen med ca. 40 % av Norges befolkning utgjør et samlet areal- og transportområde der fem transportkorridorer møtes. Som supplement til de korridorvise omtalene mener Osloregionen at NTP bør gi en samlet analyse og presentasjon av foreslåtte tiltak i det sentrale Østlandsområdet, der areal- og transport sees i sammenheng på regionalt nivå, og samordnet virkemiddelbruk belyses. Tilnærmingen «fra-nav-til-nettverk» i konseptvalgutredningen (KVU) for Oslo-Navet må gjerne legges til grunn og utvides til et større geografisk område.

2. Økonomiske rammer og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Osloregionen ser alvorlig på spriket mellom økonomiske rammer og behovet for midler til investering og drift. For å sikre størst mulig effekt av ressursbruken, ser Osloregionen det som positivt at transportetatene har planlagt innenfor en felles ramme, og at prosjekter i større grad enn tidligere er prioritert etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, supplert med vurderinger knyttet til samfunnssikkerhet og sammenhengende standard/utbygging. Samtidig bør det arbeides med fremstillingen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet slik at effekter som ikke er direkte målbare kommer fram, slik som positive virkninger for klima og byutvikling.

3. Jernbaneutbygging på Østlandet

Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet. Østlandsstjerna bør være strategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Fullføring av hele InterCity-utbyggingen og Østlandsstjerna har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet.

Indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Lillestrøm til Dal/Eidsvoll utgjør timesregionen rundt Oslo.

Osloregionen ser positivt på at det er prioritert betydelige midler til jernbane både i middels og høy ramme, og at innerstrekningene i InterCity-utbyggingen er prioritert i alle rammealternativer. Av hensyn til øvrige grenbaner på Østlandet er det avgjørende at rammene for programområdene innen jernbane ikke reduseres.

Raskest mulig realisering av dobbeltspor Oslo-Gøteborg er viktig for å binde Osloregionen tettere til naboregionene i Sverige og til kontinentet, og burde vært tydeligere beskrevet i NTP. Det bør igangsettes en felles konseptvalgutredning/åtgärdsstudie for denne felles grensekryssende jernbanestrekningen.

4. Oslo-navet

Kapasiteten inn mot og gjennom Oslo sentrum er kollektivsystemets akilleshæl. Det er viktig for hele Osloregionen at skisserte løsninger i KVVU Oslo-navet med forsterket kapasitet både for metro, tog og buss følges opp med den fremdrift som fremlagt KVVUen anbefaler. KVVUen fremhever utbedring av sikringsanlegg og bygging av ny metrotunnel som de mest kritiske prosjektene for å sikre fremkommelighet i Oslo. Osloregionen støtter forslaget om statlig delfinansiering av ny metrotunnel.

Osloregionen understreker også viktigheten av at arbeidet med planlegging og utbygging av ny jernbanetunnel mellom Oslo S og Lysaker holder anbefalt fremdrift, slik at mulighetene for et bedret transporttilbud på lokaltog-, regiontog- og InterCity-strekningene kan realiseres.

5. Gods og logistikk i Osloregionen

Osloregionen støtter opprusting av Alnabru, men vil samtidig understreke behovet for et nav-satellitt-konsept for godsterminaler, slik Osloregionen spilte inn til NTP 2014-2023. Osloregionen støtter forslaget om en større utredning av fremtidig nettverksstruktur for godstransport på jernbane, som en videreføring av KVVU godsterminalstruktur i Oslofjordområdet og NTP Godsanalyse.

Det er viktig at videre utredningsarbeid også avklarer fremtidig havnestruktur i Oslofjordområdet.

6. Bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler

Osloregionen støtter forslaget om at nullvekstmålet for personbiltrafikk utvides til å gjelde alle byområder der miljø- og kapasitetsutfordringer tilsier at persontransportveksten bør tas med kollektivtransport, sykling og gåing. Det anbefales at disse byområdene da blir aktuelle for bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler, og at det kommer ekstra midler til disse.

Jernbaneinvestering for persontransport må forplikte berørte kommuner til at vekst i boliger og arbeidsplasser i all hovedsak skal kanaliseres til kollektivknutepunkter. I denne sammenheng må offentlige myndigheter gå foran

som et godt eksempel i sin lokaliseringspolitikk.

Osloregionen er enig i at vegprosjekter som øker kapasiteten for personbiler i byområdene krever mottiltak for å nå nullvekstmålet.

7. Drift kollektivtransport

Jernbaneutbyggingen på Østlandet gir grunnlag for et kraftig forbedret rutetilbud.

Osloregionen gir sin fulle støtte til arbeidet med Ruteplan 2027.

Kollektivtransporten må møte befolkningsveksten i Osloregionen. Osloregionen støtter bruk av bompenger til drift og at staten bidrar mer til driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk gjennom økt rammetilskudd. Osloregionen støtter også transportetatens forslag om at belønningsmidlene for de ni største byområdene i en overgangsfase i sin helhet går til drift av kollektivtransport.

8. Redusert vedlikeholdsetterslep

Osloregionen støtter transportetatens anbefaling om at etterslepet på vedlikehold av vei, jernbaner og kystanlegg må fjernes innen 2030, slik det gis rom for i høy ramme. Det gis også støtte til forslaget om å utarbeide et eget program for fornyelse av fylkesveier.

9. Osloregionens styre viser for øvrig til utfyllende uttalelser fra Oslo kommune og fylkeskommunene i Osloregionen.

Med hilsen

Grethe Salvesvold
Fagsjef
Osloregionens sekretariat