



UTTALELSE AV 11. APRIL 2019 FRA SAMARBEIDSRÅDET I OSLOREGIONEN OM NTP 2022-2033

NTP 2022-2033 må svare på hvordan vi skal løse de store samfunnsutfordringene for transport- og mobilitetsområdet i Norge. For Osloregionen gjelder dette spesielt innen gods og logistikk, økt urbanisering, digitalisering, utbygging av jernbaneinfrastruktur, inkludert grensekryssende jernbane og der den overordnede utfordringen er klima. NTP 2022-2033 må inkludere faktagrunnlag og styringskriterier som viser hvordan Norge skal nå sine klimaforpliktelser på transport innen 2030.

Innledning

Osloregionen er en av hovedstadsregionene i Europa med raskest befolkningsvekst. Pr. 1. januar 2019 var innbyggertallet på 2,4 millioner. Det betyr at nesten halvparten av Norges befolkning bor i Osloregionen. Veksten vil øke, og i 2040 vil det være nærmere 2,7 millioner innbyggere i denne regionen. I 2017 stod Osloregionen for ca. 23 % av totale klimagassutslippene i Norge og ca. 50 % av de nasjonale utslippene innen veitrafikk. En stor andel av transportarbeidet i Norge går via Osloregionen. Gode og klimavennlige løsninger for transportinfrastruktur i Osloregionen, vil ikke bare vil være positivt for innbyggerne i regionen, men vil også ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet og for de nasjonale utslippstallene.

Samarbeidsalliansen Osloregionen er et strategisk samarbeid som omfatter 83 kommuner (inkludert Oslo) og fem fylkeskommuner (Akershus, Østfold, Buskerud, Hedmark og Oppland fylkeskommuner). Samarbeidsalliansens mål er å styrke Osloregionen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa.

Samarbeidsrådet er Osloregionens øverste organ og er alliansens årsmøte. Samarbeidsrådet har den 11. april 2019 vedtatt denne uttalelsen om de største utfordringene som vi mener må ivaretas i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Samferdselsdepartementet har i brev av 18.02.2019 invitert fylkeskommuner, de fire største bykommunene og Sametinget til å gi innspill på hva som er de største utfordringene på transportområdet for de ulike fylkene/regionene, i dag og i fremtiden. Samarbeidsrådet ønsker med dette å avgi en uttalelse med vurderinger fra samarbeidsalliansen Osloregionen på de store utfordringene som NTP2022-2033 må svare på. Etter Osloregionens vurderinger er utfordringene i et lengre perspektiv i hovedsak de samme i dag. Men utfordringene og konsekvensene vil forsterke seg over tid, dersom det ikke iverksettes tiltak.

Vi vil invitere samferdselsministeren til et møte der vi presenterer våre innspill og diskuterer disse.

De største utfordringene i dag og i fremtiden på transportområdet i Osloregionen

Samarbeidsrådet i Osloregionen har i dag, 11. april 2019, vedtatt en uttalelse der vi peker på 6 hovedområder som Osloregionen anser å være de største utfordringene på transportområdet i dag og i fremtiden. Samarbeidsrådet videresender denne uttalelsen til Samferdselsdepartementet og ber om at dette blir tatt videre i arbeidet med Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Utfordring 1. Hvordan nå klimamål innen 2030 på transportområdet?

Utslipp fra transportsektoren står for en stor andel av de nasjonale utslippene. NTP er derfor helt avgjørende for om Norge og regionen skal nå vedtatte klimamål. Regjeringens mål om 50 % kutt i klimagassutslipp fra transportsektoren innen 2030 må være førende for NTP. Det endelige NTP-forslaget må innrettes slik at dette målet kan nås. Her må det også vise hvor mye utslippsreduksjon NTP gir og hvor mye andre virkemidler som Enova og CO2-avgift må bidra med. Vi vil spesielt peke på behovet for tilstrekkelig virkemidler for utrulling av infrastruktur for nullutslipp (inkludert behovet for effekt i el-nettet) og bærekraftige alternativer på fornybart drivstoff (f.eks. lokalprodusert biogass) i transportsektoren på kort sikt og videre frem mot 2030.

I arbeidet med den gjeldende NTP, vedtatt i juni 2017, ble det laget en klimastrategi. Dette var et godt og viktig arbeid. Klimastrategien må oppdateres til ny NTP. Denne strategien må brukes som et verktøy for prioritering mellom prosjekter, slik at man så ser hvilke prosjekter som på best måte hjelper oss til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Osloregionen vil fremheve betydningen av å iverksette tiltak i de tettest befolkede områdene, som Osloregionen, for å få størst mulig effekt i forhold til å redusere de samlede norske utslippene fra transportsektoren.

Utfordring 2. Hvordan få mer miljø- og klimavennlig godstransport?

Det har over lang tid vært en utvikling med betydelig vekst i lastebiltrafikken til Norge og som i stor grad går til eller gjennom Osloregionen. Dette er en utfordring for et svært belastet veinett, for de mindre veiene som benyttes som omkjøringsveier, for trafikksikkerhet, lokal forurensning og for klimagassutslipp. Denne trenden har fortsatt de siste årene. Tungtrafikken over Svinesund har de siste årene hatt en årlig vekst på om lag 3,5 %. Den prosentvise trafikkveksten for tunge kjøretøy over Morokulien er på omtrent samme nivå.

Jernbanens konkurransekraft er svekket sammenlignet med transport på vei, mens sjøtransporten har opprettholdt sin konkurransekraft på internasjonalt gods. Målene om godsoverføring fra vei, spesielt til bane er ikke nådd. Dersom man har ambisjoner om å snu denne trenden er det kritisk å iverksette tiltak for godstransport på bane så raskt som mulig. Som en del av dette er det uheldig og en utfordring at igangsatt utredning om terminalstruktur i Oslofjordområdet har blitt svært forsinket. Osloregionen er også bekymret for realiseringen av Godspakke Innlandet. Dette bidrar til forsinkelser i ønsket godsoverføring fra vei til sjø og bane.

Det er behov for å avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. I dag har næringslivet, og spesielt industri med en stor andel eksport utfordringer med fremkommelighet (kø- og tidsutfordringer) og transportkostnader. Dersom Norge ønsker å beholde norsk industri og tiltrekke seg nye industrietableringer er det kritisk at utfordringene innen gods- og logistikk løftes opp i arbeidet med NTP 2022-2033.

Norge er godt i gang med å lykkes med elektrifisering av personbiltrafikken. Overgangen fra fossilt drivstoff til nullutslipp og fornybart drivstoff innen tungtransporten er fortsatt i en tidlig fase. Det er viktig at det innføres virkemidler som stimulerer til en raskere uttesting og implementering av ny teknologi også innen tungtransport. Dette inkluderer tilrettelegging og virkemidler for fyllestasjoner og annen infrastruktur for nullutslipp (inkludert behovet for effekt i el-nettet) og bærekraftige alternativer på fornybart drivstoff.

Osloregionen startet i 2018 et eget gods- og logistikkprosjekt med mål om å oppdatere kunnskapsgrunnlaget som bidrar til mer miljø- og klimavennlig godstransport. Gjennom dette prosjektet håper vi også å kunne gi nasjonale myndigheter og transportetatene underlag som vil bidra til måloppnåelse innen gods- og logistikkhåndtering.

Utfordring 3. Forsinkelser og manglende bevilgninger i jernbaneutbygging

Jernbanen er ryggraden i transportsystemet og er avgjørende for å få et velfungerende felles bo- og arbeidsmarked. Det er en utfordring at framdriften i planlagte utbygginger av jernbaneinfrastruktur skyves langt ut i tid. Ineffektive transportsystemer i Norges tettest befolkede region har store konsekvenser og samfunnsmessige kostnader, for kommunene, næringslivet og for privatpersoner som opplever ulemper ved forsinkelser i togtrafikken og et for dårlig kollektivtilbud. Dette er også negativt for miljø og klima pga. økte utslipp i veitrafikken.

Forsinkelser i utbygging av jernbane er en betydelig utfordring for de byene som er direkte berørt, der planlagt byutvikling og arealplanlegging blir satt på vent. Samtidig forventer staten at lokale myndigheter bygger opp under de statlige jernbaneinvesteringene gjennom investeringer på sine ansvarsområder. Forsinkelser i utbygging innebærer dermed økonomiske utfordringer for kommunene.

Med økende befolkning i årene som kommer, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere. Ny InterCity vil, sammen med utbyggingen av Oslo-navet, løse de største trafikutfordringene og sikre god fremkommelighet for en stadig voksende befolkning, både i, rundt og mellom de mange byene og byområdene på Østlandet. InterCity vil bidra til å skape flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, spre veksten og knytte byområder sammen.

Det er også utfordringene knyttet til kapasiteten på grenbanene rundt Oslo. Dette er også baner som går gjennom kommuner med høy befolkningsvekst og som har svært stor betydning for fremkommeligheten for pendlerne på jernbane. I dag bremses potensialet for økt bruk av miljøvennlige transportmidler som jernbane, til bl.a. arbeids- og studiependling, som følge av manglende frekvens og lang kjøretid. På de lengre strekningene taper tog i konkurransen mot fly og bil, f.eks. på Bergensbanen.

Utfordring 4. Lange reisetider, lav kapasitet og frekvens på grensekryssende jernbane

Lang reisetid og få togavganger mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg gjør at tog taper i konkurransen mot henholdsvis fly til Stockholm og mot bil til Gøteborg. Gjennomsnittshastigheten på tog Oslo-Gøteborg er på 80 km/t. Dette er verken tidseffektivt, miljø- eller klimavennlig. Norske og svenske myndigheter bør så raskt som igangsette felles planlegging av utbygging av disse to strekningene, slik at jernbane blir et konkurransedyktig alternativ for person- og godstrafikken. For å få fortgang i arbeidet bør det også vurderes alternative finansierings- og organisasjonsmodeller som kan bidra til raskere planlegging og utbygging. Her bør man se på erfaringer fra andre grenseoverskridende infrastrukturprosjekt, som Fehmarnbeltforbindelsen og Øresundforbindelsen. Norge bør også gjøre seg godt kjent med, og bruke de muligheter som ligger i EUs TEN-T program for støtte til planlegging av grenseoverskridende infrastruktur. Ved neste revisjon av TEN-T programmet bør Norge spille inn at Oslo-Stockholm igjen blir en del av kjernenettverket i EUs transportsystem.

Det er et tett samarbeid mellom norske og svenske bedrifter og i akademia. Det er et stort potensiale for å videreutvikle dette og å utvikle mega-regioner som vil styrke den nordiske konkurransekraften i et internasjonalt marked. En territoriell studie fra OECD, The Megaregion of Western Scandinavia, understreker potensialet i en tettere integrasjon i aksen Oslo – Gøteborg – Malmø. For å lykkes med dette er velfungerende, miljø- og klimavennlig transportinfrastruktur en forutsetning.

Utfordring 5. Hvordan lykkes med økt urbanisering og endringer i mobilitet?

Økt urbanisering er en internasjonal og nasjonal trend. Sentralt i Osloregionens areal- og transportstrategi er en flerkjernet region, der veksten i regionen brukes som en mulighet for å utvikle mer bærekraftige byer og tettsteder. Samtidig innebærer økt urbanisering og ønsket om bærekraftige byer utfordringer på ulike måter. Vi vil spesielt peke på utfordringer knyttet til å nå mål om nullvekst i persontrafikken (nullvekstmålet), der mange byer og kommuner i regionen har høy bilandel sammenlignet med kollektivandel. Sikkerhet for gående og syklende er vesentlig for å lykkes med økt andel sykkel og gange. Videre er det utfordringer knyttet til god areal- og transportplanlegging og knutepunktsutvikling der ulike forvaltningsnivå må samarbeide.

For å lykkes med bærekraftig byutvikling og mobilitet kreves det strategisk byledelse og forpliktende samarbeid mellom bykommune, nabokommuner, fylkeskommuner og statlige aktører. Dette er krevende og utfordrende for de ulike forvaltningsnivåene. Det er avgjørende med strategisk politisk lederskap som er understøttet av den faglige ekspertisen i administrasjonen.

Det er videre behov for forpliktende planlegging som er samordnet i tid og som samtidig gir en god stedsutvikling. Partene må finne hensiktsmessige samarbeidsformer på områdenivå for å sikre en smidig og effektiv planlegging av areal og transport i sentrumsområder, ved knutepunkter og øvrige stasjonsområder. En utfordring for flere byer i Osloregionen er hovedveier (fylkes- og riksveier) som går gjennom bysentra og som skaper barrierer for byutviklingen og effektivt transportmønster med kollektiv, sykkel og gange. Dette hindrer utviklingen av attraktive sentrum.

For de mellomstore byene, som har mange av de samme målene som de større byene, f.eks. nullvekstmål, er det en særlig utfordring at det er mangel på statlige virkemidler (f.eks. byvekstavtaler). Osloregionen oppfordrer til at man i arbeidet med NTP 2022-2033, vurderer virkemidler også for de mindre og mellomstore byene.

Ny teknologi bidrar til å løse utfordringer med økt urbanisering og endrete og nye behov for mobilitet. Lange beslutningsprosesser kan imidlertid gjøre at infrastrukturen som bygges, er basert på gårsdagens teknologi og dermed blir til hinder for gode løsninger for framtida. Det bør derfor legges til rette for å involvere næringslivet tidlig i utvikling og uttesting av nye løsninger.

Utfordring 6: Digitalisering av transportsektoren - ta i bruk ny teknologi og behov for lovverk

Bærekraftige transportløsninger for person- og varetransport og logistikk ved bruk av ny teknologi blir viktig for å nå klimamålene. Klimanøytrale automatiserte mobilitetsløsninger vil være tilgjengelige i Norge i løpet av NTP-perioden. Innføring av fullautonome transportere vil ha betydning for hvordan samfunnet investerer i og drifter transportinfrastrukturen, og hvordan myndighetene utfører sin regulatoriske rolle. Det er vedtatt en midlertidig lov for utprøving av selvkjørende kjøretøy som har vært avgjørende for dette. Det er behov for å få på plass et permanent lovverk med forskrifter for automatisert transport i Norge.

Innen gods og logistikk vil teknologier som digitalisering og automatisering muliggjøre stadig mer effektiv "just-in-time" produksjon og distribusjon direkte mellom leverandør og kunde og bruk av de mest bærekraftige transportmidler innen sjø, luft, vei og bane. Aktører som havneselskap, transportører, dry-ports, produsenter, vareeiere etc. må ta i bruk ny informasjonssystemer og -teknologi slik at vi får nye distribusjonsmønstre som er bærekraftige. Pr i dag prioriteres ikke dette fordi det går på bekostning av pris, enkelhet, sikkerhet og tid.

Nye systemer og teknologier kan tas i bruk i hele transportsektoren. Utfordringen er at utvikling og implementering av nye bærekraftige transportløsninger krever aktivt samarbeid mellom myndigheter, teknologiindustrien, transportaktører og akademia.

Oppsummering

Med henvisning til redegjørelsen over, vil vi her oppsummere de seks hovedområdene som Osloregionen anser å være de største utfordringene innen transport og mobilitet, i dag og i fremtiden:

Utfordring 1. Hvordan nå klimamål innen 2030 på transportområdet?

Utfordring 2. Hvordan få mer miljø- og klimavennlig godstransport?

Utfordring 3. Forsinkelser og manglende bevilgninger i jernbaneutbygging

Utfordring 4. Lange reisetider, lav kapasitet og frekvens på grensekryssende jernbane

Utfordring 5. Hvordan lykkes med økt urbanisering og endringer i mobilitet?

Utfordring 6: Digitalisering av transportsektoren - ta i bruk ny teknologi og behov for lovverk

Osloregionen vil følge det videre arbeidet med NTP 2022-2033 og vil komme tilbake til departementet og transportetatene med ytterligere innspill.

Oslo, 11. april 2019

Raymond Johansen
styreleder

Tore Opdal Hansen
nestleder