

Nasjonal transportplan 2025-36

Innspill fra Østlandssamarbeidet til Transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget

Vedtatt på møte i representantskapet 8. mai 2024



Innholdsfortegnelse

0: Bakgrunn	3
Nærmere om Østlandssamarbeidet	3
Nasjonal transportplan – prosess og innhold	3
1: Klima, miljø og beredskap	4
2: Fylkesveiene	6
3: InterCity	8
4: Byområdene	10
5: Grønne transportkorridorer	12



0: Bakgrunn

Nærmere om Østlandssamarbeidet

Østlandssamarbeidet er et politisk samarbeid mellom fylkeskommunene på Østlandet. 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.

Nasjonal transportplan – prosess og innhold

Fylkeskommunene i landsdelen har i stor grad sammenfallende synspunkter når det gjelder prioriteringer og hovedsatsninger på samferdselsområdet. Dette er også bakteppet for at Østlandssamarbeidet underveis i NTP-prosessen har stått sammen om viktige NTP-innspill:

- I desember 2022 oversendte Østlandssamarbeidet et posisjonsnotat med [overordnede NTP-innspill](#) til Samferdselsdepartementet og transportetatene, der hensynet til klima og miljø ble spesielt vektlagt.
- I juni 2023 samlet fylkeskommunene på Østlandet seg om et [felles høringsinnspill](#) i forkant av Samferdselsdepartementets avsluttende arbeid med Nasjonal transportplan 2025-2036.

[Meld. St. 14 \(2023–2024\) om Nasjonal transportplan 2025–2036](#) ble lagt frem 22. mars 2024. I forbindelse med fremleggelsen omtaler regjeringen meldingen som en transportplan for vedlikehold og fornying i hele landet, og det pekes på at man prioriterer drift, utbedring og vedlikehold. Med planen legger regjeringen opp til å bruke 1 308 milliarder kroner over tolv år. Forslaget til ny transportplan inneholder en rekke gode og velbegrunnede satsinger, prosjekter og tiltak som fylkeskommunene på Østlandet kan stille seg bak, samtidig som planen på en del områder ikke leverer i tråd med fylkeskommunenes forventninger.

Stortingsmeldingen har i for liten grad fulgt opp innspillene fra fylkeskommunene. I dette posisjonsnotatet fremmes det derfor innspill til konkrete komitémerknader og verbalforslag som komiteen bes vurdere i det videre arbeidet med Meld. St. 14 (2023-2024).

Når det gjelder innspill utover dette, vises det til fylkeskommunenes respektive innspill og kommentarer, jf. høring i Transport- og kommunikasjonskomiteen medio april 2024.



1: Klima, miljø og beredskap

Østlandssamarbeidet mener at hensynet til klima, miljø og beredskap må vektlegges tydeligere og sterkere i forbindelse med komiteens og Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023-2024). Det anmodes derfor om at følgende merknader tas inn i komitéinnstillingen:

Forslag til komitémerknader

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

Begrunnelse:

- ⇒ 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.

B: Nedbygging av areal og svekkelse av naturverdier og arts mangfold må i størst mulig grad unngås ifm. planlegging og realisering av nye infrastrukturprosjekter.

Begrunnelse:

- ⇒ 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 forringet 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.

C: Infrastrukturprosjekter som både får ned klimagassutslippene og som samtidig bidrar til økt samfunnssikkerhet og beredskap må prioriteres.

Begrunnelse:

- ⇒ Klimakrisen og den sikkerhetspolitiske situasjonen må ses i sammenheng når nye infrastrukturprosjekter skal vurderes. Bedre kapasitetsutnyttelse på



eksisterende transportinfrastruktur er viktig, samtidig som nye prosjekter må ta høyde for sannsynlige klimaendringer og et annet trusselbilde.



2: Fylkesveiene

Østlandssamarbeidet mener at fylkesveiene (inklusive omkjøringsveier og broer) må løftes fram i forbindelse med komiteens og Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023-2024) – og ber om at følgende verbalforslag tas inn i innstillingen fra komiteen.

Forslag til verbalforslag:

D: Stortinget ber regjeringen sikre at de årlige tilleggsbevilgningene til fylkesveiene må økes fra 1 mrd. kroner til 3 mrd. kroner.

Begrunnelse:

- ⇒ De siste ti årene har vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene blitt stadig større, og er i dag på nærmere 100 mrd. kroner. Regjeringen foreslår en økning på 1 mrd. kroner pr. år til fylkesveiene. Dette er et steg i riktig retning, men bidrar ikke til å få ned vedlikeholdsetterslepet. Et forpliktende og langsiktig partnerskap med fylkeskommunene med en forutsigbar finansieringsmodell, er derfor nødvendig. Et slikt partnerskap bør også inkludere et program for oppgradering av fylkesveibroene. Det vises i denne forbindelse til omtale i Hurdalsplattformen. Økte bevilgninger til fylkesveiene, omkjøringsveier og broer er avgjørende med tanke på samfunnssikkerhet, beredskap og ulykker (risikoen for å bli drept eller hardt skadd er 90 % høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet).

E: Stortinget ber regjeringen sikre at Østlandsfylkenes relative andel av bevilgningene til opprustning og fornying av fylkesveier økes til 30 %.

Begrunnelse:

- ⇒ Fordelingsnøkkelen for vedlikeholdsmidler til fylkesveiene er utdatert. Ekspertutvalget som kom med forslag til nytt inntektssystem for fylkeskommunene høsten 2022, anbefalte å ta ut midlene til fylkesvei av tabell-C fra 2024 og fordele midlene etter det objektive fylkesveikriteriet i inntektssystemet. KDD gikk imot anbefalingen og opprettholdt midlene til fylkesvei i tabell-C. KDD argumenterte for at de ville avvente til NTP 2025-2036 med videre vurdering av tabell-C. Sett ut fra trafikkvolum, forventet trafikkvekst, trafikkbelastning, ÅDT og relativ andel av fylkesveiene i landet bør nå Transport



og kommunikasjonskomiteen sørge for at Østlandets andel av bevilgningene til fylkesveier økes fra ca. 24 % til 30 %. En slik økning kan også begrunnes ut fra at Østlandsfylkene de neste tiårene vil kunne bli enda mer utsatt for kraftig nedbør og flom.



3: InterCity

For Østlandssamarbeidet har InterCity-utbyggingen de siste 15 årene vært framhevet som det viktigste samferdselsprosjektet i landsdelen. Prioriteringen av InterCity må tydeliggjøres i forbindelse med komiteens og Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023-2024). Østlandssamarbeidet ber derfor om at følgende merknad/verbalforslag tas inn i innstillingen fra komiteen.

Forslag til komitémerknad

F1: Komiteen viser til at InterCity-Investeringene som foreslås i ny NTP er viktige og bidrar til å styrke togtilbudet i og rundt hovedstadsområdet.

Komiteen ser det som viktig at ambisjonsnivået både for ytre og indre InterCity må ligge fast i tråd med gjeldende NTP 2022-2033. Derfor må planlegging og utbygging med dobbeltspor på strekingen mellom Stokke og Sandefjord og fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 tas inn igjen i NTP-porteføljen i tråd med gjeldende NTP. Komiteen ser det også som viktig at arbeidet med planlegging av rikstunnelen gjennom Oslo videreføres.

Forslag til verbalforslag

F2: Stortinget ber regjeringen sørge for at planlegging og utbygging med dobbeltspor på strekingen mellom Stokke og Sandefjord tas inn igjen i NTP-porteføljen i tråd med gjeldende NTP.

F3: Stortinget ber regjeringen sørge for at fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 tas inn igjen i NTP-porteføljen i tråd med gjeldende NTP.

Begrunnelse:

- ⇒ Ambisjonene for InterCity må ligge fast. For å sikre en balansert utvikling i landsdelen og for å få ned klimagassutslippene er også **ytre InterCity** svært viktig. Komiteen må klargjøre at ytre InterCity ikke skal nedprioriteres som en del av en framtidig fjerntogstrategi.
- ⇒ Regionbyene langs ytre InterCity har urbane kvaliteter og er svært viktige for utviklingen i hele landsdelen. Dersom ambisjonene for ytre InterCity svekkes, kan disse regionbyene miste noe av sin utviklingskraft, investeringene kan reduseres og det vil bli færre kompetansearbeidsplasser. Nødvendig fornying



og prioritering av jernbanenettet mellom regionbyene på Østlandet, mellom havner og viktige industrielle tyngdepunkt og videre ut mot Europa, gjør oss alle mindre sårbare i en tid med krig og kriser i Europa. Dersom man nå senker ambisjonene for ytre InterCity i ny NTP, vil det bli svært vanskelig å gjenoppta arbeidet med planlegging og bygging av de gjenværende deler av ytre InterCity på et senere tidspunkt. På enkeltstrekninger kan man selvsagt 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.

- ⇒ Østlandssamarbeidet støtter InterCity-planene som omtales i ny NTP – både når det gjelder investeringene i hovedstadsområdet, på Østfoldbanen der strekningen mellom Haug og Seut er spesielt viktig og prosjektene på Dovrebanen. Fylkeskommunene i landsdelen vil samtidig understreke at planlegging og utbygging med dobbeltspor på strekningen mellom Stokke og Sandefjord må videreføres i tråd med gjeldende NTP. I stortingsmeldingen om NTP 2025-2036 er Ringeriksbanen fjernet som InterCity-strekning. Østlandssamarbeidet ber om at fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16 tas inn igjen i NTP-porteføljen.



4: Byområdene

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at byområdene løftes fram i forbindelse med komiteens og Stortingets behandling av Meld. St. 14 (2023-2024). Østlandssamarbeidet ber derfor om at følgende merknader/verbalforslag tas inn i innstillingen fra komiteen.

Forslag til komitémerknader

G: Statlig medfinansiering i (a) byvekstavtaler og (b) tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling må utvides til også å kunne omfatte mindre byer og byområder som tilfredsstillende statlige krav, og det legges til grunn at de økonomiske rammene økes tilsvarende.

Det er også viktig at allerede inngåtte avtaler følges opp på statlig nivå, for på denne måten å sikre nødvendig forutsigbarhet.

Begrunnelse:

- ⇒ I ny NTP beskriver regjeringen at byvekstavtalene er svært viktige for å nå nasjonale mål for klima, natur og nullvekst i personbilbruk, men man foreslår ikke økte økonomiske rammer for byvekstavtalene. Når lokale parter tar ansvar for utvikling av et bompengesystem som både bidrar til trafikkregulering og til finansiering av nødvendige kollektivtiltak, skal man også forvente at staten tar sin del av ansvaret. Det er viktig at allerede inngåtte avtaler følges opp på statlig nivå, for på denne måten å sikre nødvendig forutsigbarhet.
- ⇒ En stadig større andel av Norges befolkning bor i byområdene på Østlandet. Etterspørselen etter gode kollektivtilbud med lave klimagassutslipp er økende. Det er viktig at staten fører en helhetlig bypolitikk som ikke fører til forskjellbehandling. Det er derfor ønskelig at flere byområder på Østlandet får tilgang til statlig medfinansiering. Statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en tydeligere statlig incentivordning, og bør være åpen for byområder i Norge som oppfyller bestemte statlige vilkår. Østlandet har flere byområder som er aktuelle å innlemme i de ulike ordningene, blant annet Mjøsbyen, Mosseregionen og Vestfoldbyen (Sandefjord, Larvik og Tønsberg). For at tilskuddsordningene skal kunne omfatte flere byer og byområder må de økonomiske rammene økes tilsvarende.



H: E18 Vestkorridoren tas inn i planporteføljen og det avsettes midler til videre planlegging i første periode.

Begrunnelse:

- ⇒ E18-korridoren er en av landets viktigste og mest trafikkerte veistrekninger. Kjøproblemene er store, kollektivtrafikken har dårlig fremkommelighet, og innbyggerne plages av støy og luftforurensninger. E18 Vestkorridoren etappe 2 er viktig for byutviklingen i området og vil kunne avlaste boligmarkedet i Oslo. Det er derfor viktig med forutsigbarhet for videreføring av prosjektet.

I: Planlegging av riksvei 19 gjennom Moss sikres og vegstrekningen tas inn som prioritert prosjekt i NTP 2025-2036

Begrunnelse:

- ⇒ Riksvei 19 gjennom Moss påfører byen betydelige trafikk- og miljøbelastninger, med luftforurensing og store utslipp. Trafikkutfordringene har i flere år vært en stor belastning for befolkningen, og er en barriere for god framkommelighet og byutvikling. Riksvei 19 gjennom Moss er ikke bare en lokal transportåre, men dekker også transportstrømmer fra Vestfold, Telemark, Agder og Sør-Vestlandet som skal videre ut i Europa og tilbake. I tillegg dekker den også trafikkstrømmer nordover i Norge for å unngå strekningen gjennom Oslo sentrum.



5: Grønne transportkorridorer

Behovet for utvikling av grønne (og robuste) transportkorridorer internt i landsdelen og ut av landsdelen (nasjonalt og internasjonalt) må få en tydelig plass i innstillingen og merknadene fra Transport og kommunikasjonskomiteen.

Forslag til verbalforslag:

J: Stortinget ber regjeringen prioritere arbeidet med å utvikle og styrke de grensekryssende transportkorridorene.

Begrunnelse:

- ⇒ Grensekryssende korridorer har bare fått en beskjeden omtale i ny NTP. Dette er uheldig med tanke på de betydelige utfordringene man står overfor, både når det gjelder klimautfordringene og den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa. Utvikling av effektive, grønne og sikre transportkorridorer er avgjørende for utvikling av grønn industri, økt eksport og verdiskaping i hele landsdelen.
- ⇒ Østlandssamarbeidet ser det som særlig viktig å få fortgang i arbeidet med å styrke de tre grensekryssende transportkorridorene Oslo-Gøteborg, Oslo-Stockholm og Jyllandskorridoren. Det er viktig å se de tre korridorene i sammenheng med tanke på kapasitet, sikkerhet og beredskap. Kapasitetsutfordringene på de grensekryssende korridorene må også ses i sammenheng med åpningen av Fehmarnbelt i 2029.
- ⇒ Det er også viktig å styrke incentivordningene, som kan bidra til en raskere omlegging til grønn og utslippsfri godstransport både på sjø og bane. Risikoavlastning knyttet til etablering av nødvendig lade- og fylleinfrastruktur for tyngre kjøretøy er spesielt viktig.

