

OSLO BYRÅD

Protokoll fra byråd

Torsdag 29.06.2023

Del II

Saker endelig avgjort av byrådet

Til stede fra byrådet:

Raymond Johansen
Rina Mariann Hansen
Omar Samy Gamal
Sirin Hellvin Stav (sak 1066/23-1068/23)
Sunniva Holmås Eidsvoll
Arild Hermstad
Marthe Scharning Lund
Usman Mushtaq

Fraværende:

Einar Wilhelmsen

Fra administrasjonen:

Tale Teisberg
Hans Petter Friestad Gravdahl
Kristin Ryan
Christian Andreas Heimdahl

Sak

- | | |
|---------|---|
| 1060/23 | Revidert Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter |
| 1061/23 | Årsrapport 2022 fra sentralt arbeidsmiljøutvalg og årsrapportering HMS 2022 fra lokale arbeidsmiljøutvalg |
| 1062/23 | Oslo kommunes høringsuttalelse til NOU 2023:10 Leve og oppleve |

- 1063/23 Videre konstituering av seksjonssjef -Seksjon for intern revisjon ved Byrådslederens kontor
- 1064/23 Ansettelse av direktør til Barne- og familieetaten
- 1065/23 Videre delegering av myndighet i klagesaker etter plan- og bygningsloven
- 1066/23 Ansettelse av bydelsdirektør i Østensjø
- 1067/23 Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høringssvar fra Oslo kommune
- 1068/23 Midlertidig forskrift om endring i forskrift om kommunale bostøtter i Oslo kommune

1060/23: Revidert Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter

-

Byrådet fattet slikt vedtak:

1. Byrådet vedtar følgende Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter:

Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter

Byrådet gis i økonomireglementet fullmakt til å nærmere fastsette kravene til beslutningsunderlag i investeringer.

Økonomireglementet er overordnet denne instruksen, og vedtas hvert år i budsjettprosessen.

1. Formål, virkeområde og overordnet forvalteransvar

1.1 Formål

Formålet med instruksen er å sikre at investeringsprosjekter er tilstrekkelig utredet før de vedtas. Instruksen skal legge til rette for at investeringsprosjekter dekker kommunens behov, er kostnadseffektive, er av riktig kvalitet og blir gjennomført til rett tid.

1.2 Virkeområde

Instruksen gjelder beslutningsprosessen for Oslo kommunes investeringsprosjekter der ansvarlig virksomhet er en del av Oslo kommune som rettssubjekt, som kommunens infrastruktur, IKT-løsninger, idrettsanlegg og formålsbygg.

Instruksen gjelder ikke:

- a) løpende forvaltning, drift og vedlikehold
- b) mindre oppgraderinger og innkjøp
- c) eiendomserverv

1.3 Overordnet forvalteransvar

Byrådsavdeling for finans har ansvar for å forvalte og utvikle kommunens investeringsregime, herunder utarbeide veiledningsmaterieell, i samråd med berørte byrådsavdelinger.

Byrådsavdeling for finans er ansvarlig for å tilby kompetansehevende tiltak til byrådsavdelingene og kommunens virksomheter.

Byrådsavdeling for finans skal følge utvalgte investeringsprosjekter, særlig prosjekter med høy kostnad og risiko, for å kunne gi veiledning og utvikle metoden i investeringsregimet.

Byrådsavdeling for finans forvalter struktur og krav til standard kravspesifikasjoner for formålsbygg (SKOK).

Byrådsavdeling for finans har ansvar for kommunens rammeavtale for kjøp av ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter.

2. Prosjektmodell

Prosjektmodellen for Oslo kommunes investeringer har i hovedsak en bestiller- og utførerside, der følgende roller er definert:

- a) Overordnet bestiller, normalt en byrådsavdeling, eier behovet som skal dekkes
- b) Operativ bestiller, ofte en etat eller bydel, er virksomheten som har ansvar for å dekke behovet som er identifisert
- c) Overordnet utfører, normalt en byrådsavdeling, har ansvaret for aktiviteten som må gjennomføres for å dekke behovet
- d) Operativ utfører, ofte et foretak, er virksomheten som har ansvar for å gjennomføre aktiviteten som må utføres for å dekke behovet

Det finnes tilfeller der en virksomhet både har rollen som bestiller og utfører, både på overordnet og operativt nivå. Det skilles da ikke organisatorisk mellom bestiller og utfører, med mindre annet er særskilt bestemt.

3. Beslutningsprosessen

Beslutningsprosessen for investeringer skal foregå i følgende faser:

- a) Prosjektinitiering
- b) Konseptvalgutredning (KVU)
- c) Kvalitetssikring av konseptvalgutredning (KS1)
- d) Konseptverifisering: gjelder store og komplekse prosjekter
- e) Kvalitetssikring av konseptverifisering
- f) Forprosjekt med styringsdokument
- g) Kvalitetssikring av styringsdokument (KS2)
- h) Vedtak om å gjennomføre prosjekt, med fastsettelse av styrings- og kostnadsramme

Omfanget av fasene i beslutningsprosessen skal tilpasses prosjektets kompleksitet, risiko, egenart og vesentlighet.

3.1 Prosjektinitiering

Prosjektinitiering er en tidlig vurdering av innmeldte behov. Behov kan identifiseres gjennom behovskartlegging, planer eller politiske vedtak.

Formålet med denne fasen er å prioritere og beslutte hvilke behov som skal utredes videre i en konseptvalgutredning. Overordnet bestiller gir Operativ bestiller oppdrag om gjennomføring av konseptvalgutredning.

Bestilling av konseptvalgutredning skal være tydelig på følgende momenter:

- a) Relevante føringer for investeringsprosjektet
- b) Økonomiske rammer for investeringsprosjektet der det er relevant
- c) Krav til prosjektets leveranse
- d) Krav til KVUens gjennomføring
- e) Eventuelle andre hensyn som må tas ved vurderingen av alternative konsepter

Oppdraget må ikke avgrenses mer enn nødvendig i prosjektinitieringsfasen.

Overordnet bestiller skal i denne fasen undersøke om det foreligger andre relevante kommunale behov som kan dekkes i samme investeringsprosjekt.

3.2 Konseptvalgutredning

KVU skal utarbeides i samsvar med veileder og mal, og følgende momenter skal dokumenteres i denne:

- a) Behovsanalyse
- b) Mål
- c) Krav
- d) Identifikasjon av mulige konsepter
- e) Alternativanalyse der minst to relevante konsepter i tillegg til et null- eller minimumsalternativ vurderes gjennom en helhetlig analyse av nytte- og kostnadsvirkninger
- f) Kostnadsestimat (P50 og P85)
- g) Overordnet prosjektstrategi og føringer for forprosjektfasen

Operativ bestiller skal sørge for utarbeidelse av KVUen.

I kommunens investeringsprosjekter skal kostnader som hovedregel prioriteres foran tid og kvalitet.

I Overordnet prosjektstrategi skal det blant annet tas stilling til og begrunnes når den formelle reguleringsprosessen skal starte opp, og når forhandling om eventuelle eiendomserverv skal igangsettes.

3.3 Kvalitetssikring av konseptvalgutredning (KS1)

Overordnet bestiller har ansvar for at KVUen kvalitetssikres. Kvalitetssikring av KVUen skal gjennomføres i samsvar med veileder. All kvalitetssikring skal dokumenteres. Etterlevelse av prosessen og prosjektmetodikken skal kunne etterprøves.

KVUen for investeringsprosjekter skal kvalitetssikres internt eller av eksterne. Det skal sikres tilstrekkelig organisatorisk distanse mellom de som gjennomfører kvalitetssikringen og de som har utarbeidet beslutningsunderlaget.

Investeringsprosjekter med P50 fra 250 mill. kroner inkl. mva. skal underlegges ekstern kvalitetssikring. Intern kvalitetssikring kan unntaksvis benyttes i slike prosjekter dersom de har lav kompleksitet og liten risiko.

Ekstern kvalitetssikring kan benyttes i investeringsprosjekter med P50 mindre enn 250 mill. kroner inkl. mva. med høy kompleksitet eller stor risiko.

Ved intern og ekstern kvalitetssikring skal alle anbefalinger vurderes, og beslutningsunderlag oppdateres der det er relevant. Bestiller har ansvar for å begrunne skriftlig hvorfor anbefalinger ikke tas til følge.

3.4 Valg av konsept og videreføring av prosjekt

Byrådet, eller den byrådet har delegert myndighet til, avgjør valg av konsept og om konseptet skal videreføres til konseptverifisering eller forprosjekt.

3.5 Konseptverifisering for store og komplekse prosjekter

Konseptverifisering skal benyttes i investeringsprosjekter med P50 fra 1 mrd. kroner inkl. mva. som har vært gjenstand for ekstern KS1. Denne fasen kan også benyttes for mindre prosjekter med høy kompleksitet og stor risiko.

Konseptverifisering skal benyttes til å gjøre ytterligere utredninger eller analyser av valgt konsept etter KS1. Overordnet bestiller avgjør etter anbefaling fra Operativ bestiller hva som er hensiktsmessig å undersøke nærmere før det settes i gang et forprosjekt. Overordnet bestiller gir deretter operativ bestiller i oppdrag å gjennomføre konseptverifisering.

Dersom konseptverifisering ikke benyttes i investeringsprosjekter med P50 fra 1 mrd. kroner inkl. mva. skal det begrunnes hvorfor KVUen med KS1 er tilstrekkelig grunnlag til å videreføre prosjektet i en forprosjektfase. Begrunnelsen skal fremgå av byrådssaken om valg av konsept og videreføring av prosjekt.

3.6 Kvalitetssikring av konseptverifisering

Overordnet bestiller skal – på bakgrunn av risikoen i det enkelte prosjektet - vurdere om det er behov for kvalitetssikring av konseptverifiseringen før prosjektet tas videre til forprosjekt. Kvalitetssikring av konseptverifiseringen bør som hovedregel være ekstern.

3.7 Forprosjekt med styringsdokument

Forprosjekt gjennomføres og styringsdokument utarbeides i samsvar med veileder og mal.

Følgende momenter skal dokumenteres i et styringsdokument:

- a) Bakgrunn og rammebetingelser
- b) Behov, mål og krav
- c) Gjennomføringsplan og leveranse
- d) Økonomi inkludert styrings- og kostnadsramme (P50 og P85)
- e) Prosjektstyring og oppfølging
- f) Endringslogg

Operativ utfører skal løpende føre endringslogg med utgangspunkt i oppdrag om forprosjekt. Endringsloggen skal dokumentere endringer som har vesentlig innvirkning på resultatmålene. I loggføringen skal det vurderes om endringene har konsekvenser for prosjektets mål og effektmål. Det skal også vurderes konsekvenser av å ikke godkjenne foreslåtte endringer. Der det er aktuelt skal det beregnes livssyklus-kostnader og konsekvenser for drift av prosjektet.

Ved endringer som kan gjøre at prosjektet ikke når sine mål og går utover sine rammer, skal operativ utfører involvere operativ bestiller og søke å finne løsning for håndtering av endringene. I tilfeller der operativ bestiller og operativ utfører ikke kommer til enighet, skal virksomhetene informere sine overordnede byrådsavdelinger. Ved endringer som truer prosjektets mål og rammer, kan det være aktuelt å vurdere om konseptet er det riktige å gå videre med, eller om det bør utredes andre alternativer.

Ved ferdig forprosjekt skal endringsloggen vedlegges styringsdokumentet.

3.8 Kvalitetssikring av styringsdokument (KS2)

Overordnet utfører har ansvar for at styringsdokument med vedlegg kvalitetssikres. Kvalitetssikring av styringsdokument med vedlegg skal gjennomføres i samsvar med veiledning for dette, og all kvalitetssikring skal dokumenteres. Etterlevelse av prosessen og prosjektmetodikken skal kunne etterprøves.

Alle investeringsprosjekters styringsdokument med vedlegg skal kvalitetssikres internt eller av eksterne. Det skal sikres tilstrekkelig organisatorisk distanse mellom de som gjennomfører kvalitetssikringen og de som har utarbeidet beslutningsunderlaget.

Investeringsprosjekter med P50 fra 250 mill. kroner inkl. mva. skal underlegges ekstern kvalitetssikring. Intern kvalitetssikring kan unntaksvis benyttes i slike prosjekter dersom de har lav kompleksitet og liten risiko.

Ekstern kvalitetssikring kan benyttes i investeringsprosjekter med P50 mindre enn 250 mill. kroner inkl. mva. med høy kompleksitet eller stor risiko.

Ved intern og ekstern kvalitetssikring skal alle anbefalinger vurderes, og beslutningsunderlag oppdateres der det er relevant. Utfører har ansvar for å begrunne skriftlig hvorfor anbefalinger ikke tas til følge.

Kvalitetsikrers anbefalte styrings- og kostnadsramme legges som hovedregel til grunn i videre behandling av investeringsprosjektet. Unntak fra dette må begrunnes særskilt.

3.9 Vedtak om å gjennomføre prosjekt, med fastsettelse av styrings- og kostnadsramme

Bystyret fatter vedtak om å gjennomføre prosjekt, og fastsetter styrings- og kostnadsramme etter gjennomført KS2. Kostnadsrammen settes til P85. Styringsrammen settes til P50, og Operativ utfører gis normalt fullmakt til å disponere denne. Differansen mellom P85 og P50 er prosjektets usikkerhetsavsetning.

Der bystyret har gjort vedtak om kostnadsramme skal bystyret, der myndigheten ikke er delegert, avgjøre endringer i kostnadsrammen ved kostnadsoverskridelser i gjennomføringsfase.

4. Forenklet metode for konseptvalgutredning og styringsdokument

Prosjekter med P50 under 250 mill. kroner inkl. mva. eller som har lav kompleksitet og liten risiko, kan følge en forenklet metode for KVVU og forprosjekt. Metoden er beskrevet i veileder. Det er tilstrekkelig med intern kvalitetssikring.

5. Sluttrapport

Det skal utarbeides en sluttrapport for investeringsprosjekter som gjennomgår ekstern kvalitetssikring, når prosjektet er ferdigstilt. Sluttrapporten skal utarbeides i samsvar med mal for sluttrapport.

Sluttrapporten skal beskrive prosjektet, oppfyllelse av krav og måloppnåelse, økonomi, evaluering av prosjektets styring og organisering, og andre relevante forhold som er viktig læring fra gjennomførte prosjekter.

Sluttrapporten for prosjekter utarbeidet av foretak skal godkjennes av foretakets styre, mens sluttrapporter for prosjekter utført av etat skal godkjennes av etatsleder.

Sluttrapporten skal oversendes Overordnet utfører, Overordnet bestiller og Byrådsavdeling for finans.

Sluttrapporten skal brukes til erfaringsoverføring fra gjennomførte prosjekter.

6. Roller og ansvar

Den enkelte byrådsavdeling og virksomhet har ansvar for å ha tilstrekkelige ressurser og kompetanse til å utøve sin(e) rolle(r) i investeringsprosjekter.

6.1 Bestillers ansvar

6.1.1 Rollen Overordnet bestiller

Rollen Overordnet bestiller:

- a) Undersøker i prosjektinitieringsfasen om det foreligger andre relevante kommunale behov som kan dekkes i samme investeringsprosjekt
- b) Initierer et prosjekt ved å gi Operativ bestiller oppdrag om å utarbeide en KVV
- c) Sikrer at det blir gjennomført intern eller ekstern kvalitetssikring av KVV (KS1)
- d) Deltar etter behov i ekstern kvalitetssikring av KVV (KS1).
- e) Sikrer at alle anbefalinger fra kvalitetssikringen vurderes, og at KVVen oppdateres der det er relevant etter intern og ekstern kvalitetssikring.
- f) Avgjør, etter anbefaling fra Operativ bestiller, om et prosjekt skal gjennom fasen konseptverifisering
- g) Sikrer at det gjennomføres konseptverifisering der det er besluttet gjennomført, og eventuell kvalitetssikring av beslutningsunderlag
- h) Avgjør hvilket alternativ som bør videreføres fra KVVen etter anbefaling fra Operativ bestiller, og gir føringer for forprosjektfasen
- i) Deltar etter behov i usikkerhetsanalysen i KVV og forprosjekt der det gjennomføres ekstern kvalitetssikring
- j) Gir Operativ bestiller oppdrag om å gjennomføre forprosjekt med styringsdokument
- k) Informerer Overordnet utfører om oppdraget som er gitt om gjennomføring av forprosjekt
- l) Gir, etter anbefaling fra Overordnet utfører, aksept for styringsdokumentet før igangsetting av KS2
- m) Avklarer ved behov håndtering av endringer i investeringsprosjekter i forprosjektfasen sammen med Overordnet utfører
- n) Ved flerformålsprosjekter:
 - o Overordnet bestiller med det største eller mest tidskriske behovet sørger i flerformålsprosjekter for at det gjennomføres et koordinerende arbeid med å sikre at andre involverte sektors behov blir ivaretatt frem til KS1 og forprosjektoppdrag
 - o Overordnede bestillere sikrer i flerformålsprosjekter at det leveres nødvendige underlag til en KVV

6.1.2 Rollen Operativ bestiller

Rollen Operativ bestiller:

- a) Utarbeider KVVU og anbefaler konsept til Overordnet bestiller
- b) Sikrer, i investeringsprosjekter som gjelder formålsbygg der SKOK skal anvendes, at godkjente fravik fra SKOK vedlegges KVVUen
- c) Gjennomfører kvalitetssikring av KVVU der intern kvalitetssikring skal gjennomføres, dersom ikke annet er avtalt med Overordnet bestiller. Dokumentasjon oversendes Overordnet bestiller.
- d) Vurderer anbefalinger fra kvalitetssikringen, og oppdaterer KVVUen der det er relevant etter intern og ekstern kvalitetssikring.
- e) Vurderer og anbefaler til Overordnet bestiller om et prosjekt skal gjennom fasen konseptverifisering
- f) Bestiller gjennomføring av forprosjekt med styringsdokument fra Operativ utfører, etter oppdrag fra Overordnet bestiller
- g) Styrer og koordinerer brukarmedvirkning i alle faser for å oppnå formålet med prosjektet og at funksjonskrav holdes innenfor definert kostnadsramme
- h) Utarbeider den delen av styringsdokumentet som gjelder behovsbeskrivelse, mål og funksjonelle krav
- i) Bidrar med vurderinger og avklaringer av vesentlige endringer i forprosjektet, og anbefaler håndtering av disse sammen med Operativ utfører
- j) Informerer Overordnet bestiller når det har oppstått vesentlig endringer der Operativ utfører og Operativ bestiller er uenige om videre håndtering
- k) Når bydel er Operativ bestiller, kan bydelen i samarbeid med Overordnet bestiller finne hensiktsmessige måter å ivareta rollen som Operativ bestiller på
- l) Utarbeider kontraktstrategi og konkurransegrunnlag med kravspesifikasjon for prosjekter som gjennomføres som OPS
- m) Bidrar med innspill til sluttrapport med bakgrunn i sine erfaringer fra prosjektinitiering til ferdigstillelse av prosjektet
- n) Ved flerformålsprosjekter:
 - o Den operative bestilleren som skal dekke det største eller mest tidskriske behovet i et flerformålsprosjekt koordinerer arbeidet frem til bestilling av forprosjekt
 - o Operative bestillere i flerformålsprosjekter sikrer at det utarbeides nødvendige underlag til KVVU. Operative bestillere i flerformålsprosjekter deltar og styrer sine brukere i alle faser av brukarmedvirkningen for å oppnå formålet med prosjektet og at funksjonskrav holdes innenfor definert kostnadsramme

6.2 Utførers ansvar

6.2.1 Rollen Overordnet utfører

Rollen Overordnet utfører:

- a) Deltar ved behov i usikkerhetsanalysen i KVVU og forprosjekt der det gjennomføres ekstern kvalitetssikring
- b) Følger opp Operativ utfører i forprosjektfasen, gjennom virksomhetsstyringen. Oppfølgingen skal tilpasses prosjektets vesentlighet og risiko

- c) Har ansvar for å avklare håndtering av endringer i investeringsprosjekter i forprosjektfasen og innhenter dokumentasjon, i form av endringslogg eller annet underlag, og anbefaling om behandling av endringer fra Operativ utfører
- d) Sender godkjente eller avslåtte endringsforslag i forprosjektet til Operativ utfører
- e) Innhenter aksept for styringsdokumentet fra Overordnet bestiller
- f) Sikrer at det blir gjennomført intern eller ekstern kvalitetssikring av styringsdokument (KS2)
- g) Deltar ved behov i ekstern kvalitetssikring av styringsdokument (KS2)
- h) Sikrer at alle anbefalinger fra kvalitetssikringen vurderes, og at styringsdokument med vedlegg oppdateres der det er relevant etter intern og ekstern kvalitetssikring.
- i) Vurderer om prosjektet tas til gjennomføring, og innhenter aksept fra Overordnet bestiller
- j) Gir oppdrag om gjennomføring av prosjektet til Operativ utfører, der prosjektet får vedtatt kostnadsramme
- k) Involverer overordne(de) bestiller(e) i avklaringer og vurderinger om vesentlige endringer i forprosjektet. Ved uenighet om håndtering av endringer er Overordnet utfører ansvarlig for å bringe avgjørelsen frem for behandling i byrådet
- l) Oversender sluttrapport til Overordnet bestiller og Byrådsavdeling for finans

6.2.2 Rollen Operativ utfører

Rollen Operativ utfører:

- a) Bidrar i KVUen med alternativanalysen, kostnadsestimater og gjennomføringsmodell, etter anmodning fra Operativ bestiller
- b) Bidrar i konseptverifiseringsfasen, etter anmodning fra Operativ bestiller
- c) Informerer Overordnet utfører om oppstart av forprosjektet
- d) Gjennomfører forprosjekt og utarbeider styringsdokument på bestilling fra Operativ bestiller
- e) Sikrer, i investeringsprosjekter som gjelder formålsbygg der SKOK skal anvendes, at alle godkjente fravik fra SKOK vedlegges styringsdokumentet
- f) Gjennomfører kvalitetssikring av styringsdokument der det anses at intern kvalitetssikring er tilstrekkelig. Dokumentasjon oversendes Overordnet utfører
- g) Vurderer anbefalinger fra kvalitetssikringen, og oppdaterer styringsdokument med vedlegg der det er relevant etter intern og ekstern kvalitetssikring.
- h) Fører endringslogg fortløpende i forprosjektet
- i) Følger opp og håndterer endringer som truer prosjektets mål og rammer, etter innspill fra Operativ bestiller. Operativ utfører melder forslag til endringshåndtering til Overordnet utfører. Forslaget må synliggjøre Operativ utførers og Operativ bestillers innspill
- j) Sikrer synliggjøring av kostnadskonsekvenser underveis i brukermedvirkningen
- k) Utarbeider sluttrapport, med innspill fra Operativ bestiller. Sluttrapport oversendes for godkjenning, til styret i foretaket når operativ utfører er et foretak og til etatsleder når Operativ utfører er en etat. Godkjent rapport oversendes Overordnet utfører.

2. Vedtakspunkt 1-8 i byrådssak 1038/14 Instruks for beslutningsprosessen i investeringsprosjekter oppheves fra vedtaksdatoen i herværende sak.

3. Revisjonen av investeringsregimets veiledere og maler gjennomføres med mål om ferdigstilling i 2024.
4. Det delegeres til byråden selv med ansvar for eiendomsforetaket å frigi hele eller deler av usikkerhetsavsetningen for prosjekter hvor Operativ utfører er et eiendomsforetak, etter anbefaling fra styret i foretaket.
5. Det delegeres til byråden selv som har rollen som Overordnet utfører å frigi hele eller deler av usikkerhetsavsetningen for prosjekter hvor Operativ utfører er en etat, etter anbefaling fra etaten.
6. Det delegeres til byråden selv som har rollen som Overordnet bestiller å avgjøre om prosjekter med P50 under 1 mrd. kroner inkl. mva. etter en kvalitetssikret konseptvalgutredning skal videreføres i forprosjekt.
7. Saken sendes bystyret til orientering.

1061/23: Årsrapport 2022 fra sentralt arbeidsmiljøutvalg og årsrapportering HMS 2022 fra lokale arbeidsmiljøutvalg -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet tar redegjørelsen for årsrapport 2022 fra sentralt arbeidsmiljøutvalg (vedlegg 1) og årsrapportering HMS 2022 fra lokale arbeidsmiljøutvalg (vedlegg 2 og 3) til orientering.

1062/23: Oslo kommunes høringsuttalelse til NOU 2023:10 Leve og oppleve -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet avgir på delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til NOU 2023:10 Leve og oppleve.

Oslo kommune støtter reisemålsutvalgets vurdering av og behovet for, tilrettelegging for en bærekraftig reisemålsutvikling og kommunen/ fylkeskommunens rolle i dette arbeidet.

Utvalget har i sin utredning pekt på flere strukturelle og juridiske forhold som må avklares for å skape et helhetlig system for utvikling og forvaltning av bærekraftig reisemål. Utvalget peker på spesielt på utfordring med finansiering av fellesgoder og organisering og forvaltning av et mulig besøksbidrag. Utvalget foreslår innkreving av

et nasjonalt besøksbidrag som forvaltes av fylkeskommunen i et fond. Utvalget legger til grunn i sitt forslag til modell at det etableres en lokal reisemålsledelse som søker om midler fra fondet basert på en lokal besøksstrategi.

Oslo kommune er enig i utfordringer knyttet til finansiering av fellesgoder og støtter utvalgets forslag om å utrede en mulig modell for innkreving av nasjonalt besøksbidrag. I det videre utredningsarbeidet mener Oslo kommune at man bør bestrebe seg på å finne en modell som oppleves som rettferdig og samtidig som det krever minst mulig administrative ressurser slik at mest mulig av bidraget kan gå til å finansiere fellesgoder.

Det er videre viktig at det legges opp til en rettferdig fordelingsmodell mellom fylkes-kommunene som gir like muligheter for alle, også byene, i arbeidet med å legge til rette for en bærekraftig utvikling av reisemålet.

Bruken av besøksbidraget skal basere seg på tiltak i lokal besøksstrategi utarbeidet av den lokale reisemålsledelsen. Utvalget foreslår at det lages en nasjonal veileder for utarbeidelse av besøksstrategi for alle typer reisemål. Oslo kommune støtter forslaget og legger til grunn at veilederen inkluderer forhold rundt fellesgodeutfordringer i by.

Oslo kommune anser det som viktig at det i en fremtidig modell for forvaltning av besøksbidraget legges opp til en viss frihetsgrad basert på lokale forhold. Det må ikke pålegges nye strukturer som går på tvers av lokalt tilpassede organisatoriske modeller og eksisterende virkemiddelapparat for forvaltning av næringsrettede midler.

Det vises i utredningen til at det ved innføring av et nasjonalt besøksbidrag må offentlige tilskuddsordninger for fellesgodetiltak gjennomgås for å avklare hvilke som kan inkluderes i den nye ordningen. Oslo kommune imøteser en gjennomgang av eksisterende virkemidler med sikte på en bedre koordinering og utnyttelse for å oppnå bedre synergier mellom sektorer, men legger til grunn at dette gjøres for å bedre koordineringen og ikke at besøksbidraget skal erstatte eksisterende tilskuddsordninger.

Oslo kommune støtter videre utvalgets tilrådinger i kapittel 10 Transport og tilgjengelighet. Når det gjelder utvalgets anbefalinger i kapittel 11 Cruise mener Oslo kommune at det bør gis et lovmessig grunnlag for at kommunene kan stille krav om at etablerte miljøløsninger skal brukes. Eksempelvis bør det være mulig å stille krav om at cruiseskipene skal koble opp til landstrøm ved kai.

Når det gjelder besøksstrategi som grunnlag for å få del i besøksbidraget vil Oslo kommune legge til grunn egen Byrådssak 24/2023 - Strategi for Oslo som bærekraftig reisemål, vedtatt i bystyret den 01.03.2023. Den vil om nødvendig bli supplert med en handlingsplan med medvirkning fra privat, offentlig og frivillig sektor, for å oppnå visjonen og målene for reisemålet Oslo.

1063/23: Videre konstituering av seksjonssjef -Seksjon for intern revisjon ved Byrådslederens kontor -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Sissel Kristiseter konstitueres som seksjonssjef i Seksjon for intern revisjon ved Byrådslederens kontor, med virkning fra 01.07.2023 og inntil Ellen Cecilie Braathen gjeninntre stillingen, dog ikke ut over 31.12.2023.

1064/23: Ansettelse av direktør til Barne- og familieetaten -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Kjetil Andreas Ostling ansettes som direktør i Barne- og familieetaten i et åremål på seks år.

1065/23: Videredelegering av myndighet i klagesaker etter plan- og bygningsloven -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet delegerer til byråd for byutvikling myndighet i henhold til plan- og bygningsloven § 1-9 til å endre og omgjøre vedtak og avgi uttalelse til klageinstansen på klage over avslåtte dispensasjonssøknader fra kommune- og reguleringsplaner, jf. bystyrets vedtak av 21.06.2023, sak 251 og kommuneloven § 10-2 femte ledd. Saker som har prinsipiell betydning, skal behandles av byrådet.

1066/23: Ansettelse av bydelsdirektør i Østensjø -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Alv Humborstad Sørland ansettes som direktør i Bydel Østensjø i et åremål på seks år.

Byrådet fattet slikt vedtak:

Byrådet avgir i henhold til delegert fullmakt følgende høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036.

Nasjonal transportplan 2025-2036 Oslo kommunes høringssvar

Sammendrag

Samferdselsdepartementet (SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har sendt transportvirksomhetenes svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan – NTP 2025 – 2036 på høring. Høringssvaret vil være et innspill til departementenes arbeid med å utarbeide en samlet nasjonal transportplan. NTP 2025–2036 skal legges fram for Stortinget våren 2024.

NTP har til nå i stor grad vært en plan for prioritering av statens investeringer i samferdsel, samtidig som fylker og kommuner har ansvar for en stor del av veinettet og kollektivtilbudet. NTP 2025 - 2036 bør bli et verktøy for prioriteringer og strategier på tvers av sektorer og forvaltningsnivå. Dette er nødvendig for å nå det overordnede målet om «*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050*». Behovet for samordning og prioritering med vekt på målstyring er blitt enda viktigere med strammere økonomiske rammer og tydeligere utfordringer knyttet til klima, miljø, samfunnssikkerhet og beredskap.

Transportvirksomhetene har levert et godt faggrunnlag innenfor sitt mandat. Men dette mandatet har svakheter og er ikke i tråd med de utfordringene som skal løses innenfor klima og transport. Oslo kommune vil framheve tre hovedprioriteringer vi anbefaler at regjeringen legger til grunn for arbeidet med stortings-meldingen:

1. Gjøre NTP til en målstyrt, helhetlig transportplan

Det ligger et godt grunnlag for å utarbeide en målstyrt, helhetlig plan i NTP-underlaget fra transportvirksomhetene. Det er viktig at dette faggrunnlaget tas i bruk i utforming av strategier og prioriteringer. Tiltak for å redusere klimagassutslipp og naturinngrep må prioriteres. I byområder må det i tillegg legges stor vekt på reduksjon i personbiltrafikken. Leveransen fra transportvirksomhetene 8. mai 2023 viser at når man tar hensyn til klimamålene, så øker lønnsomheten av effektpakkene til jernbanen, mens kapasitetsøkende veiprosjekter blir enda mer ulønnsomme. De økonomiske midlene i samferdselssektoren må brukes der de bidrar mest til målene. Det krever en annen fordeling enn de forhåndsdefinerte sektorrammene som departementene hadde satt for transportvirksomhetenes utredningsarbeid.

NTP må bli en helhetlig transportplan som ser på mer enn bare infrastruktur. Det er behov for tiltak innenfor flere departementers ansvarsområder for å nå viktige transportpolitiske mål.

Det er for eksempel behov for oppfølging av Kommunal- og distriktsdepartementet (rammetilskudd for samferdsel, samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, sosial boligpolitikk), Finansdepartementet (avgiftspolitik), Klima- og miljødepartementet (Enova, helhetlig politikk for å nå klimamålene, naturinngrep) og Helse- og omsorgsdepartementet (statistikkgrunnlag ulykker sykkel og gange, informasjonskampanjer om aktiv mobilitet).

2.Gjøre NTP til en plan for å redusere klimautslippene med 55 prosent

Transportplanen må ha tydelige ambisjoner for store utslippskutt. I 2030 skal Norge ha halvert sine klimagassutslipp fra transport, og vi skal ha oppfylt målet i Parisavtalen om å redusere de totale klimagassutslippene med 55 prosent. En ny rapport fra Miljødirektoratet viser at det må innføres nye omfattende og sterke virkemidler i alle sektorer, og selv da vil målet være krevende å nå. NTP-underlaget fra transportvirksomhetene viser at det er et stort gap mellom mål og forventet utvikling dersom dagens prioriteringer videreføres. Men transportvirksomhetene viser også at det er mulig å nå målene, dersom klimamålene prioriteres og det tas i bruk sterke virkemidler, også utenfor NTP, som avgiftspolitikken, bilrestriktive virkemidler m.v. En slik snuoperasjon vil koste penger, men det handler også om å bruke de midlene vi har på de rette tiltakene. Det blir derfor viktig å prioritere midler til tiltak som vil gi stor effekt.

3.Gjøre NTP til en plan for mobilitet i byområdene

Byene er nøkkelen for effektiv mobilitet og transport for folk og gods over hele landet, og byene er nøkkelen til å klare klimamålene. En stor andel av Norges befolkning bor i byer, så en NTP som sikrer et miljøvennlig transportsystem for byene har et stort potensial for klimakutt, og vil være til nytte for størstedelen av Norges befolkning. Hvis ikke utslippene i byene kuttes, så vil ikke Norge nå sine klimamål.

Det er nødvendig med en offensiv satsing på kollektivtrafikk i kombinasjon med restriktive virkemidler på personbiltrafikk for å sikre framkommelighet i byområdene. Osloområdet er et nasjonalt knutepunkt både for persontransport og for deler av godstransportsystemet, så tiltak som sikrer god framkommelighet i Oslo-navet er positive for hele landet.

Byområdene må sikres økonomiske rammer til å utvikle, vedlikeholde og drifte kollektivtilbudet og infrastruktur for gående og syklende. Vi støtter transportvirksomhetenes vurdering om å fortsette satsingen på kollektiv, sykkel og gange gjennom byvekstavtaler og belønningsavtaler. Rammene til byområdene må løftes langt over +10% rammen for byvekstområdene som transportvirksomhetene hadde i oppdrag å utrede. Dette er nødvendig for å finansiere flere store kollektivprosjekter i byområdene. Vi forventer at stortingsmeldingen legger til grunn at det statlige bidraget for store kollektivprosjekter i framtida vil være 70 prosent, jf. avtalen mellom regjeringspartiene og SV om revidert nasjonalbudsjett 2023.

1,4 millioner av Norges 5,4 millioner innbyggere bor i hovedstadsområdet. Det er mer enn 25 prosent av Norges befolkning. Et attraktivt kollektivtransportsystem og prioritering av trafiksikker framkommelighet for gående og syklende i denne

regionen vil, sammen med restriktive tiltak for biltrafikken, bidra til å nå både nullvekstmål og å ta et stort kutt i klimautslipp. Det er viktig at staten prioriterer jernbanetilbudet i hovedstadsområdet, og at lokale myndigheter sikres økonomi og andre virkemidler for å sikre et framtidsrettet transporttilbud.

Transportvirksomhetene har rett i at prisvekst har gjort det spesielt utfordrende å finansiere drift av kollektivtilbudet, samtidig som investeringsprosjektene også blir dyrere. Kollektivtilbudet med T-baner, trikker og busser er det som i realiteten er Oslo sitt «fylkesveinett».

Det er i forkant av reforhandlingen av en ny byvekstavtale behov for tett samarbeid mellom staten og Osloområdet for å utrede virkemiddelbruken og finne riktig balanse mellom restriktive virkemidler og «gulrøtter». Osloområdet har jobbet svært godt med samordnet areal- og transportplanlegging de siste 15 årene. Det legges opp til stor fortetting rundt knutepunkter i bybåndet, og det er tatt i bruk sterke virkemidler som for eksempel parkeringsrestriksjoner og tids- og miljødifferensierte takster for biltrafikken. I tillegg bruker Osloområdet tilnærmet alle bompenginntektene fra Oslopakke 3 og midlene bevilget av staten gjennom byvekstavtalen til utvikling og vedlikehold av kollektivtilbudet, sykkel og gange.

Det er imidlertid et problem at staten ikke følger opp sin del av nåværende byvekstavtale med bevilgninger til kollektiv, gang- og sykkelprosjekter i byområdet som avtalt. Det gjør det krevende for lokalpolitikere å følge opp en streng areal- og transportpolitikk. Det er behov for et mer forpliktende samarbeid mellom statlige virksomheter og lokale myndigheter om utvikling rundt prioriterte kollektivknutepunkter.

I reforhandling av en avtale for Osloområdet må ny Majorstuen stasjon inkluderes i ordningen med statlig finansiering av store kollektivprosjekter.

Arbeidet med Rikstunnelen (ny tog tunnel gjennom Oslo) er viktig og må fortsette. Framtidig behov for kapasitet for person- og godstransport på jernbane i hovedstadsregionen tilsier at når en først utreder ny rikstunnel, så bør også ny tunnel øst for Oslo S inngå som del av arbeidet. Dette vil spare tid og gi muligheter for å se på mer helhetlige løsninger for areal- og transportsystemet. Prosjektet bør samkjøres med planlegging av knutepunktoppgraderinger i Bærum og Oslo.

Nye forutsetninger og behov for prioriteringer

Rammene for arbeidet med NTP 2025-2036 er vesentlig endret fra tidligere nasjonale transportplaner. Krig i Europa, energiknapphet og etterdønninger etter en pandemi har ført til stor prisvekst og redusert økonomisk handlingsrom.

Byggekostnadsindeksen for veianlegg (SSB) steg med 12,3 prosent i 2022. Samtidig som det varsles innstramming av de statlige samferdselsbudsjettene fordi pengene må brukes til andre gode formål, blir infrastrukturen dyrere å bygge, drifte og vedlikeholde og kollektivtransporttilbudet blir dyrere å drifte. Det betyr et enda større behov for prioritering av tiltak for å nå målene.

Verdenssamfunnet har store klima-, natur- og miljøutfordringer. I 2030 skal Norge ha halvert sine klimagassutslipp fra transport, og vi skal ha oppfylt målet i Parisavtalen om å redusere de totale klimagassutslippene med 55 prosent. En ny rapport fra Miljødirektoratet viser at det må innføres nye omfattende og sterke virkemidler i alle sektorer, og selv da vil målet være krevende å nå. Norge har i tillegg nylig forsterket sine internasjonale forpliktelser for naturen (Naturavtalen). 30 prosent av verdens natur skal vernes innen 2030. Det er behov for nye og sterkere virkemidler for å fase inn ny teknologi, men også for adferdsendringer, som overgang fra bilbasert transport til miljøvennlige alternativer.

Utredningsarbeidet viser at befolkningsveksten vil være størst i byområdene. Transportvirksomhetenes nyeste framskrivninger viser en større økning i biltrafikken i byene fram mot 2030, sammenlignet med tidligere framskrivninger. Norge har nasjonale klimamål, og vi har nullvekstmål for byområdene. Nullvekstmålet forutsetter at økt mobilitet dekkes på annen måte enn ved bruk av privatbil. Det krever at det må være klart mest økonomisk gunstig å reise kollektivt heller enn med privatbil. Hvis en reise foretas med privatbil, skal nullutslippsbilen være den som kommer best ut økonomisk. Fossilbiler må fases ut. Inntil det er tilfelle, må det være klare ulemper ved å velge fossilt framfor utslippsfritt.

NTP som et verktøy for å nå viktige samfunnsmål

Transportvirksomhetenes skal ha ros for sin inngang til arbeidet, å ta vare på det vi har! Den beste Nasjonal transportplan er ikke den som legger opp til størst budsjetter, men den som prioriterer pengene der de gir best måloppnåelse. NTP må gjøres til et verktøy for å løse klima- og naturkrisen. Vi må bruke pengene på prosjekter som kutter klimautslipp, skåner natur og samtidig tar oss i riktig retning for å nå målene som er satt for blant annet trafiksikkerhet, framkommelighet, luftkvalitet, nullvekst i de store byene osv.

Den nye transportplanen skal gjelde fra 2025 til 2036. Allerede midtveis i denne perioden, i 2030, skal Norge ha halvert sine klimagassutslipp fra transport, og vi skal ha oppfylt målet i Parisavtalen om å redusere utslippene med 55 prosent. NTP-underlaget fra transport-virksomhetene viser at det er et stort gap mellom mål og forventet utvikling dersom dagens prioriteringer videreføres. Men transportvirksomhetene viser også at det er mulig å nå målene, dersom klimamålene prioriteres og det tas i bruk sterke virkemidler, også utenfor NTP, som avgiftspolitikken, bilrestriktive virkemidler mv. En slik snuoperasjon vil kreve politisk mot, bruk av til dels upopulære, restriktive virkemidler og vil koste penger. Men det handler også om å bruke de midlene vi har på de rette tiltakene. Det blir derfor viktig å prioritere tiltak som gir stor effekt.

En sterkere prioritering av strategier og tiltak for å nå klima-, miljø- og naturmål vil bidra til at også andre mål i NTP nås ved at det brukes mer penger på miljøvennlig reiser i byområder, trafiksikkerhet og trygg framkommelighet.

Sterkere målstyring - korrigering for svakheter i samfunnsøkonomiske analyser

Regjeringen ønsker å videreføre målene fra NTP 2022-2033 til neste transportplan, se Figur 1.



Figur 1 Målene for transportsektoren (Kilde: Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033)

Regjeringen har ikke rangert de fem hovedmålene, og det er i våre øyne få motsetninger mellom disse målene. Det er helt sentralt at prioriteringene regjeringen gjør nå bidrar til at NTP-målene nås. Dersom vi bygger feil prosjekter nå, låser vi samfunnet til en infrastruktur som gir store framtidige utslipp, økt trafikk i byene, dårligere folkehelse, flere ulykker og dermed også økonomiske tap. Vi har forpliktet oss til utslippskuttene i Parisavtalen i en juridisk bindende avtale, så hvis ikke transportsektoren leverer, må jordbruket, industrien eller andre kompensere for dette.

For å bruke knappe økonomiske ressurser best mulig, bør målstyring bli helt sentralt i neste NTP. Det ligger et godt grunnlag i underlaget fra transportvirksomhetene. Leveransen fra transportvirksomhetene 8. mai 2023, med oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger som tar utgangspunkt i en alternativ etterspørselsbane som er forenlig med klimamålene og nullvekstmålet for byområdene, viser at når man tar hensyn til klimamålene, så øker lønnsomheten av effektpakkene til jernbanen, mens kapasitetsøkende veiprosjekter blir enda mer ulønnsomme. Det er viktig at denne kunnskapen tas i bruk i prioriteringene i stortingsmeldingen.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet: Oslo kommune er enig i behovet for gode samfunnsøkonomiske analyser, og at resultatene fra disse er et viktig prioriteringsredskap. Dette tilsier at prosjekter som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomme, heller ikke skal bygges. Slike prosjekter taper samfunnet penger på for hver krone vi investerer.

Det er imidlertid store svakheter ved samfunnsøkonomiske analyser. De priser for eksempel ikke CO₂-kostnadene tilstrekkelig. Karbonprisen i analysene bør settes lik

prisen som er nødvendig for å nå de målene man skal oppnå. Dagens priser er satt ut fra gamle mål og gammel kunnskap. Forskning av bl.a. professor Knut Einar Rosendahl har vist at en pris på nærmere 10 000 kroner per tonn er mer riktig enn dagens karbonpris på rundt 2000 kroner, hvis målet for ikke-kvote-pliktige utslipp skal nås. Etter dette har regjeringens økt sitt klimamål til 55 prosent, og slått fast at dette målet skal oppfylles innenlands.

Et annet moment er at sentrale samfunns mål, som nullvekstmålet, ikke er forutsatt oppfylt i de samfunnsøkonomiske analysene. I dag får prosjekter større trafikanntytte desto mer trafikk som anslås på veien, fordi redusert tidsbruk er priset så høyt og verdsettingen ikke tar hensyn til ulempen ved å ikke nå andre politiske mål. Dette er en klar konflikt med det uttalte nullvekstmålet og en svakhet med hvordan metoden brukes. Prosjekter som øker biltrafikken inn mot byområder bør tas ut av planen. Dette gjelder også prosjekter der trafikkveksten holdes til null på grunn av bompenger ved åpning av prosjektene, men hvor det forventes at trafikken vil øke når bompengene fjernes. Det gir heller ikke mening å bygge ut kapasitet for så å ikke bruke kapasiteten.

Kostnaden ved ulykker og folkehelsegevinsten ved sykkel og gange er heller ikke vektlagt tilstrekkelig i de samfunnsøkonomiske analysene.

Ut fra dette bør en prioritering endres som følger:

- Prosjekter som *reduserer* klimagassutslipp og biltrafikk prioriteres opp, mens prosjekter som *øker klimagassutslipp* prioriteres ned og vurderes tatt ut av porteføljen.
- Prosjekter som øker kapasiteten for personbiler inn mot byområder skal ikke bygges.
- Samfunnsøkonomisk ulønnsomme prosjekter skal som utgangspunkt ikke bygges.

Noen prosjekter som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme bør likevel prioriteres hvis nytten i form av bidrag til samfunns mål er undervurdert (jf. over):

- Prosjekter som reduserer klimagassutslipp og biltrafikk bør prioriteres opp i rangeringen.

Modenhet: Statens vegvesen har modenhet som første prioriteringskriterium når de prioriterer nye prosjekter utover bundne prosjekter og prosjekter som må gjennomføres på grunn av internasjonale forpliktelser og nasjonalt lov- og forskriftsverk. At et prosjekt er modent for å bygges, dvs. har en vedtatt plan, trenger ikke bety at det bør bygges. Prosjekter som er modne bør også kunne utsettes eller ikke realiseres hvis de ikke bidrar til å nå klimamålet eller andre viktige NTP-mål.

Lønnsomhet gitt at klimamål skal nås

Transportvirksomhetene leverte 8. mai nye analyser av samfunnsøkonomisk lønnsomhet gitt at målet om 55 prosent utslippsreduksjoner skal nås. Dette er et skritt i samme retning som vi foreslår over. Analysene viser at kapasitetsøkende veiprosjekter blir enda mer ulønnsomme når det forutsettes at klimamålet skal nås, mens økt togtilbud i hovedstadsområdet og flere jernbaneprosjekter blir lønnsomme.

Samtlige forslag til prioriterte veiprosjekter er ulønnsomme når klimamålene tas på alvor. Disse analysene må legges til grunn for stortingsmeldingen om NTP.

Regjeringen må omfordele mellom transportformene

Bestillingen til transportvirksomhetene har vært å prioritere sektor for sektor innenfor fastsatte og egne økonomiske planrammer til veiformål (eksl. Nye Veier), Nye Veier, fylkesveier, jernbaneformål, kystforvaltning og byområdene. For at transportsektoren samlet skal nå de overordnede målene, må regjeringen vurdere en omfordeling av rammen mellom transport-virksom-hetene og transportformålene. Blant annet må rammen til byområdene øke vesentlig for at byområdene skal kunne nå nullvekstmålet og kunne gjennomføre et nødvendig løft for miljøvennlige transportformer.

Fra infrastrukturplan til helhetlig transportplan

NTP har tradisjonelt vært en plan for bygging og drift av infrastruktur. Neste NTP må bli en helhetlig transportplan som vurderer et langt bredere spekter av virkemidler, også innenfor andre departementers ansvarsområde. Dette gjelder for eksempel Kommunal- og distriktsdepartementet (rammetilskudd for samferdsel, samordnet bolig, areal- og transportplanlegging, sosial boligpolitikk), Finansdepartementet (avgiftspolitik), Klima- og miljødepartementet (Enova, helhetlig politikk for å nå klimamålene) og Helse- og omsorgsdepartementet (statistikkgrunnlag ulykker sykkel og gange, informasjonskampanjer om aktiv mobilitet). Dette er nødvendig virkemidler for å nå de sentrale samfunnsmålene i NTP.

Det er en utfordring at transportvirksomhetene har prioritert tiltak hver for seg og ikke vurdert helheten av prioriteringene. «Mer for pengene» er et av målene for transportplanarbeidet. Da er det for eksempel viktig at planer for arbeidet med ny jernbanetunnel gjennom Oslo (Rikstunnelen) samkjøres med byutvikling og knutepunktoppgraderinger i Bærum og Oslo. God koordinering i denne korridoren kan frigi veikapasitet og redusere behovet for investeringer i infrastruktur på veinettet. Det er i tillegg en naturlig oppfølging av dagens byvekstavtale for Osloområdet, hvor staten har forpliktet seg til felles planlegging og utvikling av knutepunktområder.

Ny NTP må følge opp statlig politikk for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Areal- og mobilitetsplanlegging må fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet, redusert transportbehov og attraktive og bærekraftige byer, sentrums-områder og tettsteder. Kommunen savner målbærere av samfunns- og byutviklingshensyn på statlig nivå i investeringsprosesser hvor transportsektoren er en viktig aktør. I tillegg må statlige virksomheter legge større vekt på klimakrav i forbindelse med investeringer, som del av transport- og arealutviklingen. Det bør vurderes å stramme inn lovverket på dette feltet.

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sitt arbeid med revidering av statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (BATP) bør avstemmes med ny NTP. I planretningslinjene bør det gis tydeligere krav til kompakt by- og tettstedsutvikling i både store og mellomstore byer. KDDs arbeid med

forventninger til kommunal og regional planlegging bør også avstemmes med føringer i NTP. Det er et stort behov for nasjonale rammer for lokalisering av større nærings- og handelsvirksomheter, og at lokalisering av virksomheter bygger opp om mål om redusert transportbehov og omvendt trafikanthierarki. I NTP bør det vurderes om det skal innføres et nasjonalt mål og retningslinjer for areal- og naturverdinøytralitet.

Utfordringer i Osloområdet

Osloområdet er et nasjonalt knutepunkt både for persontransport og for deler av gods-transport-systemet. Transportvirksomhetene har gitt en særskilt beskrivelse av «Oslo-navet» og utfordringer ved et knutepunkt som både skal binde innenlands transport sammen og sikre effektiv transport til og fra utlandet.

Transportvirksomhetene påpeker blant annet at det med dagens utvikling i transportmarkedet må forventes kapasitetsproblemer på sentrale deler av veinettet og jernbanenettet inkludert jernbaneterminalen på Alnabru.

Det er behov for å styrke transporttilbudet både for person- og godstransport i regionen. Vi viser bl.a. til verdien av å legge til rette for høy mobilitet av arbeidskraft på Østlandet. Østlandet har en av de høyeste konsentrasjonene av høyt utdannende innen OECD. Det er av stor verdi for det kompetanseintensive og internasjonalt orientert næringslivet i regionen og Norge å kunne dra nytte av denne arbeidskraften for å sikre verdiskapingen. Et effektivt, pålitelig og miljøvennlig transportsystem er avgjørende for å kunne oppnå dette. Jernbanens rolle for pendling og andre arbeidsreiser er her helt sentral.

I arbeidet med ny NTP bør departementene 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). I vurderingene av de grensekryssende korridorene vil det være viktig å legge vekt på et styrket nordisk samarbeid, og behovet for økt samfunnssikkerhet og beredskap.

For å sørge for en effektiv håndtering av forventet økningen i godsmengdene, og unngå at denne økningen skal føre til ytterligere behov for å utvide kapasiteten i veisystemet, må arbeidet med ny tog tunnel gjennom Oslo (Rikstunnelen) og godsterminalstrukturen i Oslofjordområdet følges opp. Godshåndtering krever arealer. Det er en utfordring å balansere bruken av arealer i Oslo mellom gods- og massehåndtering og byutvikling. Framtidig arealbruk kan komme til å påvirke muligheten for å transportere gods på sjø og bane.

1,4 millioner av Norges 5,4 millioner innbyggere bor i hovedstadsområdet. Det er mer enn 25 prosent av Norges befolkning. Det har vært og forventes fortsatt sterk befolkningsvekst i Oslo og Akershus. Til tross for befolkningsvekst, var det ingen eller lite vekst i personbiltrafikken i Oslo og Akershus fra 2007 til 2019. Det var en nedgang på om lag 12 prosent i personbiltrafikk over Osloringen fra 2007 til 2019 (basisår 2019). Økt transportbehov ble i denne perioden dekket med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Men pandemien har endret reisevanene også i Osloområdet. I 2023 har reiseaktiviteten tatt seg opp igjen, passasjertallene til Ruter har våren 2023

nærmet seg 2019-nivå (94 prosent), og byindeksen (utviklingen i antall korte kjøretøy) viser at det har vært en vekst i biltrafikken på 0,6 prosent siden 2019. Det har samtidig vært en vekst i antall lange kjøretøy (>5,6 meter «tunge kjøretøy») på 2,2 prosent fra 2019 til 2022. Byindeksen er hovedindikatoren for å følge opp regjeringens mål om nullvekst i persontransport med bil, som del av byvekstavtalen for Osloområdet.

Transportvirksomhetene peker på at den største utfordringen de ser i byområdene er å utvikle og opprettholde effektive kollektivtilbud. Oslo kommune er enig i denne problemforståelsen og vil påpeke at skinnegående kollektivtransport, som på mange måter er Oslos fylkesveinett, er svært effektiv for å frakte mange mennesker, men også veldig kostbar å investere i og drifte. Oslo, som et regionalt og nasjonalt knutepunkt, kan ikke forventes å bære denne kostnaden alene. Staten må vise hvordan de vil bidra til å ta vare på og videreutvikle kollektivtransporten i Oslo både gjennom NTP, reforhandling av byvekstavtalen og rammetilskuddene til kommunen.

Behov for større satsing i byområdene for å nå transport- og klimamålene

Byene er nøkkelen for effektiv mobilitet og transport for folk og gods over hele landet, og byene er nøkkelen for å klare klimamålene. En stor andel av Norges befolkning bor i byer, så en NTP som sikrer et effektivt og miljøvennlig transportsystem for byene har et stort potensial for klimakutt og vil samtidig ha stor betydning for næringslivets transportkostnader i hele landet og for framkommeligheten for størstedelen av Norges befolkning. Hvis ikke utslippene i byene kuttes, så vil ikke Norge nå sine klimamål. Hvis transporten i byene stopper opp, rammer det gods- og persontransport også i andre deler av landet.

Miljødirektoratets rapport om Luftkvalitet 2022 viser at Oslo og flere av kommunene i Hovedstadsområdet brøt grenseverdien for svevestøv i 2022. Trafikkvekst, slitasje av vei på grunn av piggdekk, strøing av vei og værforhold omtales som årsak til brudd på grenseverdiene.

Byene har høy befolkningstetthet, noe som gjør enkelte tiltak – som satsing på kollektivtransport – mer lønnsomme. Transportvirksomhetene peker på at det vil være behov for flere virkemidler enn utbygging og drift av kapasitetssterke kollektivtilbud og tilrettelegging for sykkel og gange for å nå nullvekstmålet i byområdene, men et absolutt minimum må være å satse videre på et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. For å nå mål om klima og nullvekst, må rammen til byområdene økes langt over + 10 prosent, slik at flere kollektivprosjekter kan finansieres med statlig delfinansiering.

Oslo kommune har følgende innspill til hvordan staten kan bidra til å bedre transportsystemet i byområdene:

- Investere i det kollektivsystemet vi har. Det betyr å utvikle, forbedre, vedlikeholde og drifte et robust kollektivsystem, samt utbedre infrastruktur for gående og syklende.

- Prioritere midler til samarbeid med Oslo kommune for å utvikle gode verktøy for å nå nullvekstmålet, bidra til grønn omstilling og bedre trafiksikkerheten.
- Vurdere kostnadsnøkkelen for nytt inntektssystem for fylkeskommunene som regjeringen la fram i kommuneproposisjonen for 2024 på nytt. Ekspertutvalget la fram to alternativer for kostnadsnøkkel for kollektivtransport. Utvalgets primære alternativ var en kostnadsnøkkel som fanger opp kostnadsdrivere knyttet til trengsel og storbyforhold. Regjeringen valgte dessverre ikke dette alternativet. Oslo kommune mener at regjeringen bør vurdere dette på nytt, og sørge for at kostnadsnøkkelen fanger opp at storbyene har et spesielt høyt kostnadsbehov knyttet til kollektivtransport.
- Staten må øke sitt bidrag til å bedre framkommeligheten for kollektivtransporten og gjøre overgangen mellom de ulike transportformene så effektiv som mulig (gode knutepunkt).
- Det statlige bidraget til «programområdetiltak», dvs. mindre investeringer til kollektivtrafikk, gange og sykkel må prioriteres og ikke skyves ut i tid på grunn av knappe økonomiske rammer til byområdene.
- Oslo kommune forventer at stortingsmeldingen legger til grunn at det statlige bidraget for store kollektivprosjekter i framtida vil være 70 prosent, jf. avtalen mellom regjeringspartiene og SV om revidert nasjonalbudsjett 2023. Andelen må regnes ut fra oppdaterte kostnadsanslag som tar høyde for den ekstraordinære prisstigningen.
- Ny Majorstuen stasjon må inkluderes i denne statlige finansieringsordningen og bygges så tidlig som mulig. Majorstuen stasjon er Norges tredje største knutepunkt, og det er kunstig å holde stasjonen utenfor en slik nasjonal ordning. Ny stasjon er helt nødvendig for å øke kapasiteten i dagens T-banesystem og for å hente ut nytten av en ny T-banetunnel. Ny Majorstuen stasjon betyr at kapasiteten på Kolsåsbanen, Lambertseterbanen og Holmenkollbanen kan økes uten ny T-banetunnel. Med denne stasjonen vil det trolig være forsvarlig å utsette ferdigstilling av ny T-banetunnel til etter 2036. Ruter jobber nå med å oppdatere det faglige grunnlaget for vurdering av behov for investeringer i ny infrastruktur og vognmateriell. Dette oppdraget vil gi grunnlag for å vurdere hvilke kollektivprosjekter innenfor Ruters ansvarsområde som bør prioriteres til hvilken tid.
- Togtilbudet i området bør prioriteres. Jernbanedirektoratet og Bane Nor sin effektpakke for området (ny rutemodell med økt frekvens) vil styrke både persontrafikken og godstrafikken. Oslo kommune støtter Jernbanedirektoratet og Bane Nors forslag om å øke kapasiteten ved hjelp av togmateriell. Det er positivt om kapasiteten i banenettet kan økes uten ny infrastruktur.
- Arbeidet med Rikstunnelen (ny tog tunnel gjennom Oslo) er viktig og må fortsette. Framtidig kapasitet for person- og godstransport på jernbane i hovedstadsregionen tilsier at når en først utreder ny rikstunnel, så bør også ny tunnel øst for Oslo S inngå som del av arbeidet. Dette vil spare tid og gi muligheter for å se på mer helhetlige løsninger for areal- og transport-systemet. Prosjektet bør i tillegg samkjøres med planlegging av knutepunkt-opp-graderinger i Bærum og Oslo.
- Miljøbelastningen langs riksveinettet i Oslo må reduseres. Det er positivt at Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til anbefalt strategi for utvikling og

forvaltning av riksveinettet, og synliggjort utfordringene ved riksveienes rolle i byområdet med ulike funksjoner for nasjonal, regional og lokal trafikk. Strategien for å redusere miljøbelastningen gjennom trafikkbegrensende virkemidler på Rv. 4 Trondheimsveien må følges opp.

- Transportvirksomhetene mener *«arealutvikling bør være en tydeligere del av vurderingsgrunnlaget for porteføljestyringen, i tillegg til at avtalepartene i større grad må forplikte seg til å legge til rette for høy arealutnyttelse i områder som bygger opp under nullvekstmålet. Regjeringens føringer gjennom Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging skal følges av alle, men det er en fordel om det også er konkret avtalefestet mht f.eks. neste revisjon av kommuneplanenes arealdel.»* Felles ansvar for oppfølging av knutepunkt er avtalefestet i byvekstavtalen for Osloområdet. Oslo forventer at staten legger større vekt på sine forpliktelser gjennom behandling av lokale planer og i statens egne sektorbeslutninger om utbygging og lokalisering.

Byvekstavtaler og trafikkreduksjon

Transportvirksomhetene har tatt pulsen på bysatsingen; de har drøftet trendutvikling for reisevaner og forventet utvikling i transportarbeid, og vurdert virkemidler for å nå nullvekstmål og porteføljen for byområder. I tillegg arbeider Samferdselsdepartementet med en evaluering av tilskuddsordningene for byområdene.

Reforhandling av byvekstavtalene

Byvekstavtalene er viktig for at storbyområdene og staten skal nå våre felles forpliktelser i nullvekstmålet. Vi støtter transportvirksomhetene anbefaling om å videreføre og reforhandle avtalene før de løper ut i 2029.

Før forhandlingene om ny byvekstavtale, må staten og Osloområdet samarbeide tett i arbeidet med å utrede virkemidler og finne riktig balanse mellom restriktive virkemidler og «gulrøtter». Osloområdet har jobbet svært godt med samordnet areal- og transportplanlegging de siste 15 årene. Det legges opp til stor fortetting rundt knutepunkter i bybåndet, og det er tatt i bruk sterke virkemidler som for eksempel parkeringsrestriksjoner og tids- og miljødifferensierte takster for biltrafikken. Osloområdet bruker alle bompenginntektene fra Oslopakke 3 og midlene bevilget av staten gjennom byvekstavtalen til utvikling og vedlikehold av kollektivtilbudet, sykkel og gange.

I forslaget om prioriteringer av bypolitikk skriver transportvirksomhetene at *«Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo er en gjenstående forpliktelse i gjeldende byvekstavtale som bidrar til at de totale forpliktelsene overgår rammene fram til 2029. Vi anser imidlertid at det er stor usikkerhet til om det er realistisk å gjennomføre prosjektet i denne perioden på grunn av usikkerhet knyttet til planlegging og framdrift samt håndteringen av Majorstuen stasjon.*

Det er dermed stor usikkerhet rundt både gjennomføringstidspunktet og kostnadene for Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo. Vi har på bakgrunn av dette lagt til grunn et statlig bidrag på om lag 5 mrd. 2023-kr i siste del av planperioden 2025-2036, og at det dermed vil gjenstå statlige forpliktelser også etter 2036 til Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo.

Ved en eventuell reforhandling av byvekstavtalen i Oslo-området bør det gjøres en vurdering av om Ny t-banetunnel gjennom sentrum fortsatt er det som vil gi best måloppnåelse eller om det bør vurderes andre alternativ. Majorstuen stasjon kan også vurderes i en slik sammenheng.

Dette må ses i sammenheng med Tilskudd til Bedre kollektiv og midlene som er betalt ut/forpliktet gjennom en tilleggsavtale til byvekstavtalen for Oslo-området signert 1. september 2021 der det statlige tilskuddet til Fornebubanen og Ny T-banetunnel gjennom sentrum i Oslo ble økt fra 50 til 66 pst. Det økte tilskuddet utbetales uavhengig av framdrift i årene 2021-29.»

Prioritering av statlige midler til store kollektivtiltak vil bli en viktig del av en reforhandling av byvekstavnale for Osloområdet. Som nevnt over, arbeides det lokalt med ny vurdering av behov for investeringer i ny infrastruktur og vognmateriell. Dette arbeidet vil gi grunnlag for vurdering av hvilke kollektivprosjekter som bør prioriteres til hvilken tid. Oslo er enig i at ny Majorstuen stasjon må vurderes senest i forbindelse med ny T-banetunnel. Vi vil likevel peke på at ny Majorstuen stasjon gjør det mulig å øke kapasiteten på dagens T-banenett. Det vil være en fordel for staten, Oslopakke 3-økonomien og de lokale partene i byvekstavtalen om vi gjennom investeringer i Majorstuen stasjon og andre investeringer med lavere anslått kostnadsramme enn ny T-banetunnel, kan utsette investeringsbeslutningen for ny T-banetunnel. Det krever imidlertid at staten forplikter seg til å delfinansiere ny Majorstuen stasjon.

Videreutvikling av byvekstavtalene

Vi er enig i transportvirksomhetenes overordnede vurdering av at byvekstavtalene fungerer godt, men at arbeidet med oppfølging av avtalene kan forbedres.

Transportvirksomhetene foreslår blant annet å forenkle finansieringsordningene. Vi støtter forslaget om å fjerne en del av de øremerkede tilskuddspostene og overføre disse midlene til belønningsmidler-potten. Det kan også være hensiktsmessig å overføre potten til mindre tiltak på kommunal vei og fylkesvei til belønningsmidler.

Vi vil understreke at de statlige tilskuddene til store kollektivprosjekter, tilskudd til drift av kollektivtransport og investeringer i mindre kollektivtiltak, gang og sykkel fortsatt er helt nødvendig for å styrke miljøvennlige reiser i Osloområdet.

Prioriteringsoppdraget viser at det er behov for å øke rammene til byområdene for å sikre framdriften i gjennomføring av kollektivtiltak. Samtidig vil vi minne om at når staten inngår avtaler, må staten også prioritere midler for eksempel til kollektivtrafikk, gange og sykkel, slik som forutsatt i avtalen. Det er uheldig at staten ikke har fulgt opp med bevilgninger til disse formålene i tråd med dagens avtale.

Transportvirksomhetene skriver i utredningsoppdraget at det er behov for å tydeliggjøre roller og beslutningsprosesser i byvekstavtalene. Oslo er enig i at

byvekstavtalene kan forbedres, men vil påpeke at hvert byområde har sin egenart som må tas vare på for å sikre lokalpolitisk oppslutning om avtalene. Byvekstavtalen for Osloområdet bygger på Oslopakke 3 og Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus. Begge disse avtalene krever lokalpolitisk forankring. Vi minner om at Oslopakke 3 – bompengene - utgjør omtrent halve finansieringen av byvekstporteføljen.

Virkemidler for å nå nullvekstmålet

Det er behov for å forsterke virkemiddelbruken for å nå nullvekstmålet, akkurat som for klimamålet. Virkemidler for å nå klima- og trafikkmål trekker som regel i samme retning, så tiltakene vil forsterke hverandre. På oppfordring fra Statens vegvesen har administrasjonen gitt innspill til hvordan nye og forsterkede virkemidler kan bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Det er positivt å se at flere av disse forslagene i stor grad er fulgt opp i leveransen fra transport-virksomhetene datert 1. juni 2023.

Forslag til nye/styrkede virkemidler:

- Styrke kollektivtrafikkens relative fortrinn ved å øke takstene i bompengesystemet for både elbil og fossilbil. Dagens bomstasjoner er plassert i Oslo og på bygrensen. Det må legges opp til en modell hvor privatbiler må betale for bruk av veinettet også i omegnskommunene, spesielt i tilknytning til regionbyene og andre viktige kollektivknutepunkter. Dette vil bidra til å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken i regionen, og gjøre det mer attraktivt å bytte til skinnegående transportmidler. Økte bompengeinntekter benyttes til å styrke kollektivtilbudet ytterligere, med bedre framkommelighet og flere avganger, samt bedre tilrettelegging for gående og syklende.
- Styrke rammetilskudd til kommunen (fylkeskommunene) for å sikre et stabilt nivå til drift av kollektivtrafikken.
- Så lenge fossile biler er en del av den alminnelige bilparken, bør NTP legge til grunn at konkurranseforholdet mellom elbil og fossilbil opprettholdes eller økes (til fossilbilens ulempe), når fordeler ved bruk av elbiler fases ut.
- All den tid salg av nye fossile biler fremdeles tillates, øke avgiftene på kjøp av fossile biler (økt engangsavgift). Økt CO₂-avgift til vesentlig over 2000 kr/tonn (i tråd med klimamålet).
- Reservere kollektivfelt for kollektivtrafikk og næringstransport på nullutslipp og biogass (varebil, lastebil). Kollektivfelt er først og fremst et framkommelighetstiltak for kollektivtransporten. Kollektivtrafikkens attraktivitet øker betydelig ved å sikre god framkommelighet og gode overganger mellom ulike transport-former. Bruk av kollektivfelt har vist seg å være et effektivt virkemiddel for å omstille personbilparken til nullutslipp. Samtidig med at elpersonbilene utelukkes fra kollektivfelt, bør det gis mulighet til å gi nullutslipp næringstransport (el-varebil, el-lastebil, eltaxi og ev. el-buss) tilgang til kollektivfeltet i en fastsatt periode for å fremskynde omstillingen også for dem. Vi foreslår at næringstransport på el, hydrogen og biogass får tilgang til kollektivfeltet i en femårsperiode, samtidig som elektriske personbiler tas ut av kollektivfeltet.
- I ny nasjonal transportplan bør det varsles at regjeringen skal fremme et forslag om å gi kommunene hjemmel til å kreve at parkeringsarealer utenfor kommunal grunn kan ilegges avgift. Dersom en slik hjemmel ikke er mulig, bør

det gjøres endringer i skattesystemet slik at gratis parkering på arbeidsplass blir en skattepliktig fordel.

- NTP bør legge til grunn at bompenger, parkeringsrestriksjoner og andre innstramminger i kjøremulighetene må opp på et nivå som er tilstrekkelig til å nå nullvekstmålet.
- Vurdere statlig regulering som gjør "fri frakt" ulovlig. Det vil synliggjøre kostnaden ved frakt av varer og insentivere mer effektive bestillingssystemer og samordne flere bestillinger til samme adresse.
- Vurdere andre tiltak for redusert transportarbeid for varetransport i by.
- Vurdere hvordan prising i bomringen kan brukes som virkemiddel for mer effektive godstransporter (økte takster for næringstransport, vurdere om det er mulig med rabatter som stimulerer samlast m.v.)
- I tråd med Statens vegvesens utkast til klimastrategi for NTP fra 2016, må NTP settes sammen av prosjekter som gir "nullvekst i personbiltrafikken der hvor det er mulig og trafikkreduksjon der hvor det er mulig". Videre må "utbygging av prosjekter som gir reduksjon i utslipp prioriteres først", mens "prosjekter som gir utslippsøkning gjennomføres ikke".
- Bedre samarbeid om areal- og transportplanlegging på tvers av ansvarsområder nasjonalt, regionalt og lokalt.
- Sikre at de statlige transportvirksomhetene har nødvendig fleksibilitet i sine budsjetter og arbeidsplaner til at de kan prioritere aktiv deltakelse i planlegging av knutepunkter.
- Sikre at det i fortettede områder rundt knutepunkter prioriteres arealer og investeringsmidler til kollektivtrafikk, gående og syklende. I kollektivknutepunkter er det viktig at det settes av arealer til drift av kollektivtilbudet (reguleringsareal).

I tillegg har vi vurdert områder som er egnet for å teste ut nye virkemidler (piloting). Dette kan være:

- Nullutslippssoner
- Pilot med 20 km/t ved barneskoler
- Testing av skilt og skiltkombinasjoner
- Pilot med ny teknologi for automatisk trafikkontroll (eks. Helsinki)
- Gjennomgang av hvordan regelverket for syklistene bedre kan tilpasses by og teste ut nye konsepter for sykkelløsninger.

Oslo kommune bidrar svært gjerne i arbeidet med å utvide verktøykassen med flere virkemidler og lokal innovasjon for å styrke byområdenes muligheter til å nå nullvekstmålet, grønn omstilling av transportsektoren og å bedre trafikksikkerheten.

Vi støtter transportvirksomhetenes forslag om:

- Å starte opp prosess for å etablere forskriftshjemmel for å innføre null- og lavutslippssoner. Dette er spesielt viktig for omstilling og investeringer til nullutslipps nyttekjøretøyer.
- Å gi muligheter for kommunalt pålegg om betalingsparkering på privat grunn.
- Å begrense tilgang til kollektivfelt for personbiler med nullutslipp.
- Økt satsing på deling av data for å styrke sømløs mobilitet.
- Styrke satsing på bruk av rute-, takst og billettsamarbeid. Staten bør dekke fylkes-kommunenes ekstra kostnad med takstdifferansen.

- Å ha fokus på vintervedlikehold av gang- og sykkelanlegg
- Holdningsskapende arbeid og nasjonale kommunikasjonstiltak og kampanjer som retter seg mot mer bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Det er positivt at transportvirksomhetene peker på at staten i større grad må sikre at statlig arealutvikling og utbygging av statlig infrastruktur underbygger nullvekstmålet og klimamålene i en avveining mot andre samfunns mål. Dette er hensyn som de statlige infrastrukturutbyggerne selv bør følge opp. Oslo mener det er positivt at Statsforvalteren kan kontrollere at nullvekst-målet vektlegges ved all arealutvikling og utbygging av infrastruktur.

Transportvirksomhetene anbefaler at regjeringen åpner opp for at bompengetaksten for elbiler kan heves til samme nivå som fossilbiler. Virksomhetene viser til at nullutslippsbiler har vist seg å være en betydelig konkurrent til kollektivtrafikk, der endringene i reise-mønster etter koronapandemien i stor grad viser økt veitrafikk med nullutslippsbil. Virksomhetene mener dette er en stor utfordring for nullvekstmålet, og at nullutslippsbil i by har for store fordeler sett opp mot andre transportformer. De framfører at i løpet av planperioden må bompengefordelene til nullutslippsbiler opphøre. Samtidig påpeker transportvirksomhetene at endringer i bruksfordeler for nullutslippsbiler kan påvirke nasjonale ambisjoner om at alle nye personbiler skal være nullutslippsbiler fra 2025. De anbefaler derfor at bruksfordelene for nullutslippsbiler gradvis fases ut, og at denne utviklingen tilpasses trafikkforholdene og lokal bilpark i byområdene. Dette vil gi byområdene et større handlingsrom for å kunne fastsette bom-enge-takster. Virksomhetene understreker samtidig at virkemiddelpakken for innfasing av nullutslippskjøretøyer bør beholdes/forsterkes. Norge og Oslo har satt meget ambisiøse klimamål, og Oslo har samtidig mål om at person-bil-trafikken skal reduseres med 33 prosent i 2030 sammenlignet med 2015. Mange av virkemidlene for å nå klimamålene vil også bidra til trafikkreduksjon. Likevel er det helt avgjørende for å nå klimamålet og det nasjonale målet om at alle nye personbiler skal være nullutslippsbiler fra 2025, at nullutslippsbiler har en relativ fordel over fossilbiler, og at fordelene er forutsigbar også ut over 2025. Oslo kommune har fått utredninger som viser at det ikke først og fremst er viktig at elbilene skal betale minst mulig for å få til en omstilling av bilparken, men at det er en vesentlig differanse mellom elbil- og fossilbiltakst. Det er mulig å øke takstene for elbiler så lenge takstene for fossilbiler også øker. Oslo kommune mener derfor, i tråd med det transport-virksom-hetene har uttalt, at det nå er for tidlig å likestille takstene for fossilbiler og utslippsfrie biler i bomringene. Oslo mener også at det vil være uheldig om regjeringen i NTP nå signaliserer at takstene vil kunne settes likt. Det vil forsinke utfasingen av fossile biler og sette klimamålet og målet om at alle nye personbiler skal være utslippsfrie fra 2025, i fare.

Trafikksikkerhet i byområder

Det er viktig med økt innsats for å bedre sikkerheten rettet for gående og syklende. Oslo har en klar prioritering av de som går og sykler i dagens trafikksikkerhetsarbeid. Skolevei er utgangspunktet for mange av våre høyest prioriterte tiltak på veinettet. Et veinett som er bra for barn er bra for alle. Forenklet kan man si at arbeidet vårt legger veinettet bedre til rette for de myke trafikantene gjennom om-disponering

av areal fra bil til fotgjengere og syklist, reduksjon av fart og bedre krysningspunkter av veibanen for fotgjengere.

Vi støtter forslagene om:

- å etablere en indikator for trafikksikkerhet i byvekstavgiftene
- gjennomgang og oppdatering av regelverk knyttet til skilting og fartsgrenser i by. Lavere fartsnivå vil være positivt for å nå mål om trafikksikkerhet, nullvekst i persontrafikken, redusert støy og lokal luftforurensning og reduserte klimautslipp.
- særskilte krav til tunge kjøretøy i storbyområder
- å framskaffe bedre data om det reelle antall drepte og skadde og stedfesting av alle ulykker (også eneulykker)
- å framskaffe bedre data om eneulykker for fotgjengere (fallulykker)

Universell utforming

Oslo kommune er opptatt av universell utforming og vi har merket oss utredningen transportvirksomhetene har levert om dette viktige temaet.

Oppdraget var blant annet å følge opp vedtaket i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033, hvor det ble fattet følgende vedtak: *Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer for å sikre at universell utforming av samferdselssektoren innarbeides som et overordnet mål i all transportplanlegging for å oppnå at Norge blir universelt utformet innen 2035.*

Utredningen fra transportvirksomhetene kommenterer at ambisjonen mot et universelt utformet Norge innen 2035 er krevende. De skriver blant annet:

Både i gatenettet og i kollektivtrafikken for øvrig er det behov for en betydelig oppgradering og tilrettelegging av holdeplasser/stasjonsområder, tilkomster og transportmidler. Gjenstående tiltak i byer kan være kostbare og arealkrevende, som kan skape konflikter.

- *Et mulig virkemiddel er å utarbeide en tiltaksplan i samarbeid mellom kollektivaktører, fylkeskommuner, kommuner, næringsliv og frivillighet (med tiltaksplan for trafikksikkerhet som mal). Et slikt arbeid krever langsiktighet med et visst nivå av ressurser og innsats.*
- *Forskning kan gi nye perspektiver. Et forskningsprogram kan belyse prosesser og implementering, trafikanten og de fysiske omgivelsene.*

Det er viktig at hensyn til universell utforming tillegges vekt i transportvirksomhetenes virke, blant annet i forbindelse med innkjøp av nytt materiell (nye fjerntog). Dette må poengteres når regjeringen nå skal sette nye tydelige og krevende, men realistiske mål for NTP-perioden.

Tipunksstrategi for å nå klimamålene

Det er positivt at transportvirksomhetene har levert en rapport om utslippsbaner med virke-midler i tråd med klimamålene. Dette er et grunnlag som kan være med å gjøre NTP til en mer helhetlig transportplan heller enn den infrastrukturplanen den har vært. Det haster å implementere en virkemiddelpakke som er i tråd med klimamålene og nullvekstmålet i by-om-rådene. De konkrete endringene i klimavirkemidler må

gjøres fortløpende de neste månedene og årene, noe i NTP, noe i statsbudsjettene og noe i egne saker til Stortinget.

Hvis regjeringen skal nå klimamålene foreslår Oslo at følgende innretning på det videre NTP-arbeidet:

1. Klimamålene må styre prioriteringene i transportplanen. Prosjekter som gir størst reduksjon i klimagassutslippene og er i tråd med klima- og trafikkreduksjonsmålene, bygges først. Prosjekter som ikke bidrar til klimamål bygges ikke. Da blir det frigjort midler som kan brukes til for eksempel verdibevarende vedlikehold, rassikring, oppgradering av trafikkfarlige veier, kollektivtransport i byområdene, mer penger til fylkesveiene m.v.
2. Nullvekstmålet for personbiltrafikk i de store byene bør strammes inn til et trafikkreduksjons-mål, slik Oslo allerede har vedtatt. Staten må skaffe kommunene hjemler for å iverksette tiltak (kunne kreve avgiftsparkering på privat grunn, nullutslippsone m.v.) og sørge for økonomi til å styrke kollektivtrafikken i byområdene. Majorstuen stasjon må inkluderes i 50/50-ordningen. Det bør vurderes om det skal settes et eget nullvekstmål for næringstransport i byene for å stimulere til mer effektiv bylogistikk.
3. Vi kan ikke bare bygge oss fram til å nå klimamålene gjennom infrastruktur. Det må andre virkemidler til i tillegg. Da må NTP gjøres til den transportplanen navnet legger opp til; en *helhetlig* transportplan som ikke bare har fokus på investering. NTP må vise helheten, selv om enkeltvirkemidler også kan komme gjennom for eksempel avgiftspolitik i statsbudsjettet, gjennom endringer Enovas virkemidler eller i andre prosesser.
4. Økonomiske virkemidler må bidra til at salget av nye fossile kjøretøy raskt opphører. Hver ny fossilbil som selges i 2023, vil i gjennomsnitt gi et årlig utslipp på to tonn CO₂ fram til 2040. Stortinget har vedtatt at det bare skal selges personbiler på el og hydrogen fra 2025, og det er tilsvarende mål for andre kjøretøytyper. Dette betyr at avgiftspolitikken fra statsbudsjettet for 2024 og 2025 må innrettes slik at fossile personbiler ikke lenger selges. Avgiftspolitikken må være forutsigbar for at vi skal nå dette målet.
5. Dagens fossile kjøretøy må fases ut i denne NTP-perioden. Alle kjøretøy må være på el, hydrogen eller biogass i løpet av NTP-perioden, og helst i 2030 hvis regjeringen skal nå sitt eget klima-mål. Dette betyr for alle praktiske formål en massiv elektrifisering. NTP må sikre at det legges opp til infrastruktur for fylling og lading langs hele veinettet, ikke minst for tunge kjøre-tøy. Det store flertallet av personbiler er fortsatt fossile. Heller enn ytterligere elbilrabatter bør det framover satses på økte fossilbilkostnader. Vi støtter transportvirksomhetenes forslag om fossil tungbiltakst for fossile personbiler kjøpt etter 2025. Elbiler må fortsatt ha en relativ fordel i bompengeordningen.
6. Det må stilles krav om at alle prosjekter i NTP bygges med fossilfrie eller utslippsfrie maskiner og kjøretøy. Oslo kommune støtter transportvirksomhetenes forslag til nye mål for anleggs-maskiner og Miljødirektoratets forslag til økte ambisjoner for eksisterende mål for lastebiler og tunge varebiler (se nedenfor).
7. Materialbruken må baseres på lavkarbonløsninger, der det er mulig. NTP bør slå fast at man i nye prosjekter skal favorisere sement produsert med karbonfangst,

gjennbruk av masser, asfalt laget av resirkulert materiale m.v. På denne måten vil NTP også bli et viktig verktøy for å redusere de såkalte indirekte utslippene.

8. Enovas støtteordninger til lading av tunge kjøretøy og maskiner og investeringsstøtte til kjøretøy bør videreutvikles. Enovas mandat bør endres slik at støtteordninger i større grad også kan brukes som en utrullingsmekanisme. Dagens mandat spesifiserer at fondet skal brukes til "tidlig markedsintroduksjon". Dette var riktig "i går", men det er ikke riktig når man skal omstille seg til et samfunn helt uten klimagassutslipp. Det krever økt støtte til utrulling av mer moden teknologi.

9. Hensynet til klimatilpasning må sterkere inn i NTP-prioriteringene. Det er behov for å øke handlingsrommet i plan- og bygningsloven til å ivareta klimahensyn, både utslippskutt og klimatilpasning.

10. Veibygging er en av de viktigste kildene til tap av natur. Den nye naturavtalen betyr at dette må tas på alvor. To-/tre-felts vei med midtdeler bør i mange tilfeller være et godt alternativ til brede firefelts veier. Dette gir mindre tap av natur og bedre kostnadseffektivitet.

Nedenfor følger noen ytterligere poenger som støtter opp om tipunksstrategien over.

Nasjonale regler for å nå omstillingsmål

I 2017-NTPen kom det en nasjonal regel om elbilbetaling i bompeng- og fergeordninger. Slike nasjonale regler gir et forutsigbart signal til alle aktører. Det er også mer effektivt med nasjonale regler enn at slikt skal vedtas for alle bompengordninger lokalt. Vi har to forslag til nye nasjonale regler, som er i tråd med forslag som Miljødirektoratet la fram 2. juni 2023:

1. Nasjonal regel om fritak for bompenger for tunge kjøretøy på el, hydrogen og biogass ut 2027: Dette gir forutsigbarhet for næringslivet når de skal ta sine investerings-beslutninger for nye kjøretøy. I Oslopakke 3 ble det forhandlet inn et slikt vedtak som både ga fritak for bompenger for biogass og forutsigbarhet for takstfritak for el, hydrogen og biogass ut 2027. Heller enn at dette må forhandles i hvert enkelt bompeng-prosjekt eller bypakke, bør dette inn som en nasjonal regel. Det gir forutsigbarhet til en bransje som nettopp trenger forutsigbarhet. Potensialet for utslippskutt ved dette er stort. Vi ser at salgstill for el og biogass i Oslo har tatt av etter at nye takster i Oslo-pakke 3 trådte i kraft 1. september. Miljødirektoratet har regnet seg fram til at Oslos fritak for biogass alene er ansvarlig for utslippskutt i 2030 på 40-70 000 tonn CO₂. En nasjonal regel vil følgelig kunne bli et av Norges viktigste klimavirkemidler.
2. Nasjonal regel om fritak for bompenger for elvarebiler: I Oslo er ved vedtatt fritak til neste forhandling i 2024. Selv om elvarebiler nå isolert sett er bedriftsøkonomisk lønnsomme, så er det barrierer som hindrer stor utrulling. Et forutsigbart nasjonalt bompengefritak vil sette fart på omstillingen. Det kan for eksempel legges inn at varebiler på el og hydrogen får fritak i alle bompengordninger ut 2026.

Nye og oppdaterte måltall for kjøretøy

I nasjonal transportplan fra 2017 satte regjeringen en rekke salgsmål for ulike kjøre-tøy-kategorier. Det mest omtalte er målet om at alle nye personbiler solgt fra 2025 skal være el- eller hydrogenbiler. Det har manglet et tilsvarende mål for bl.a. maskiner. Transport-virk-som-hetene foreslår at det i neste NTP bør det settes følgende salgsmål for nye maskiner:

- Alle gravemaskiner, dumpere og hjullastere som selges fra 2030 skal være nullutslipp
- Alle lastebiler til massetransport som selges fra 2030 skal være nullutslipp

Oslo kommune mener dette er gode mål som bør legges inn i stortingsmeldingen. Vi mener i tillegg at følgende eksisterende mål bør endres fordi innfasingen går bedre enn forventet:

- Målet om salg av lastebiler i 2030 kan økes til at "100 prosent av nye lastebiler skal være nullutslipp eller biogass".
- Målet om tunge varebiler kan framskyndes fra målår 2030 til 2027.

Lag et klimabudsjett for NTP

Vi anbefaler at regjeringen til stortingsmeldingen om NTP lager et klimabudsjett som kan vise hvor-dan enkelt-virkemidler hver for seg og til sammen leder Norge i retning målet om 55 prosent ut-slipps-reduksjon i 2030 (og videre). Klimabudsjettet bør også angi hvordan infra-struktur-bygging, drift, kollektivsatsing, sammen med andre virkemidler som økte kjøretøyavgifter, bompenger, parkering osv, bidrar til at målet nås. Et slikt oppsett vil også vise hvor stort utslipps-gapet er, og som må tas av andre virkemidler de neste årene. Det kan lages et oppsett som viser utslippsbanen med de ekstra virkemidlene som foreslås konkret i stortingsmeldingen, og en utslippsbane forutsatt ekstra virkemidler.

1068/23: Midlertidig forskrift om endring i forskrift om kommunale bostøtter i Oslo kommune -

Byrådet fattet slikt vedtak:

Følgende midlertidige forskrift om endring i forskrift om kommunale bostøtter i Oslo kommune, vedtas:

Midlertidig forskrift om endring i forskrift om kommunale bostøtter, Oslo kommune, Oslo

Fastsatt av byrådet (dato) med hjemmel i lov 22. juni 2018 nr. 83 om kommuner og fylkeskommuner (kommuneloven) § 5-3, jf. Oslo kommunes reviderte budsjett 2023 og forskrift 25. mai 2022 nr. 1784 om kommunale bostøtter, Oslo kommune, Oslo § 17 annet ledd.

I forskrift 25. mai 2022 nr. 1784 om kommunale bostøtter, Oslo kommune, Oslo
gjøres følgende endring:

§ 6 skal lyde:

§ 6. *Utmåling*

Oslobostøtta gis som 25 prosent reduksjon av husleie i september, oktober,
november og desember 2023 og i januar 2024.

II

Forskriften trer i kraft 1. august 2023 og gjelder til og med 31. januar 2024.

Byrådet, den 29.06.2023

Raymond Johansen

Christian Andreas Heimdahl