



Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Drammen 14. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



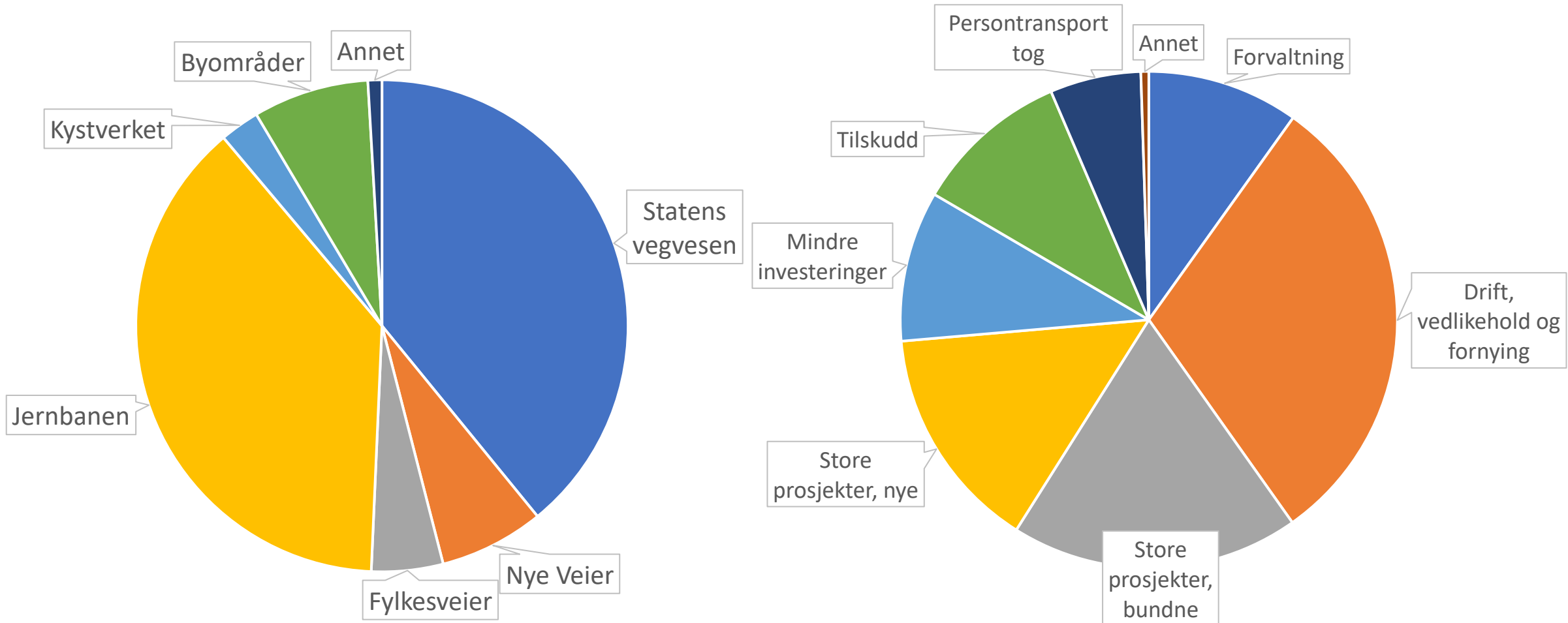
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

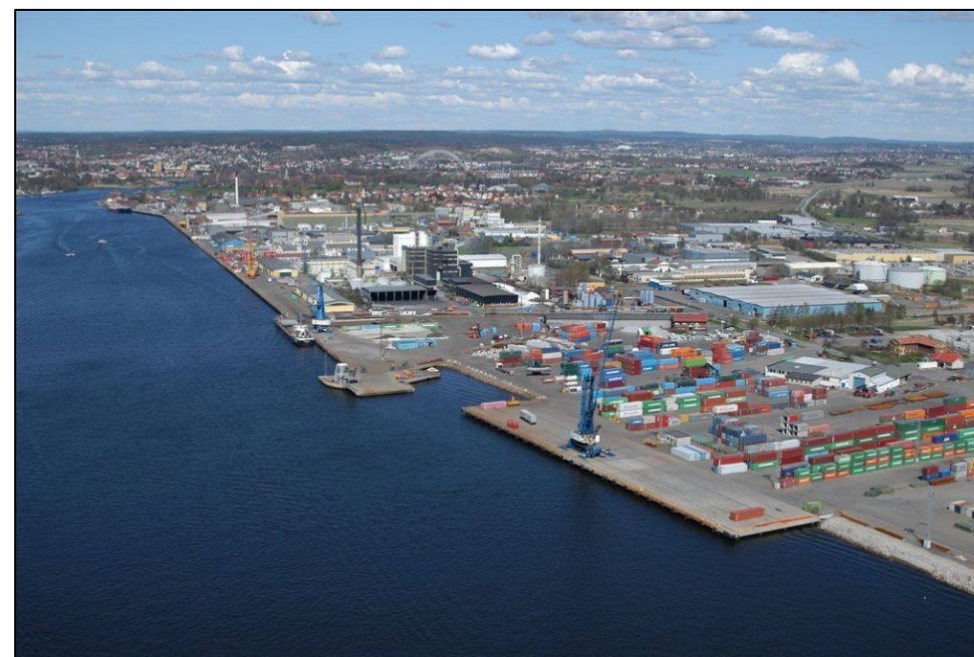
Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut



- Skipstransporten står for ca. 90 prosent av godset som fraktes inn og ut av landet og ca. 50 prosent av godset innenlands
- For å lykkes med den grønne omstillingen av norsk næringsliv må vi sørge for en velfungerende transportinfrastruktur både til sjøs og på land
- Regjeringa styrker satsingen på tiltak innen kyst, havn og farleder
- I dette ligger det også at havnene må ha gode og effektive koblinger, både til sjøen og til veinettet





Nærings- og
fiskeridepartementet



NTP 2025-2036

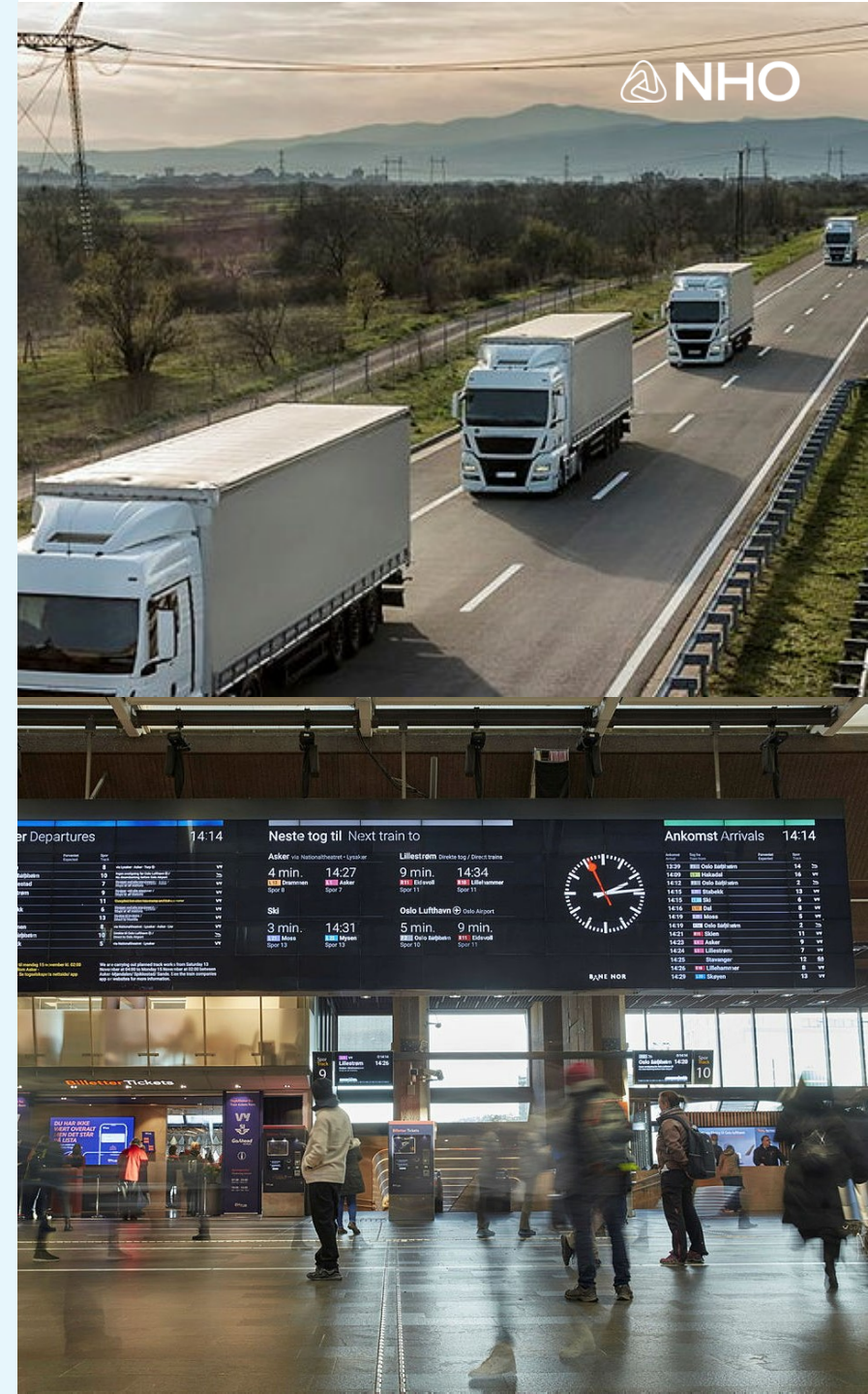
Næringslivets prioriteringer Innlandet og Viken Oslo

Regiondirektør Jon Kristiansen og Vegard Einan

14. november 2023

Verdien av mobilitet

- En **velfungerende økonomi** er avhengig av god mobilitet
- Folk må på **jobb**, og varer må til **markedet**, så raskt og effektivt som mulig
- Er mobiliteten god, vil også samfunnet tiltrekke seg **kompetent arbeidskraft** og stimulere til **nye investeringer** i næringslivet



Viktige elementer



**Penger og
prioriteringer**



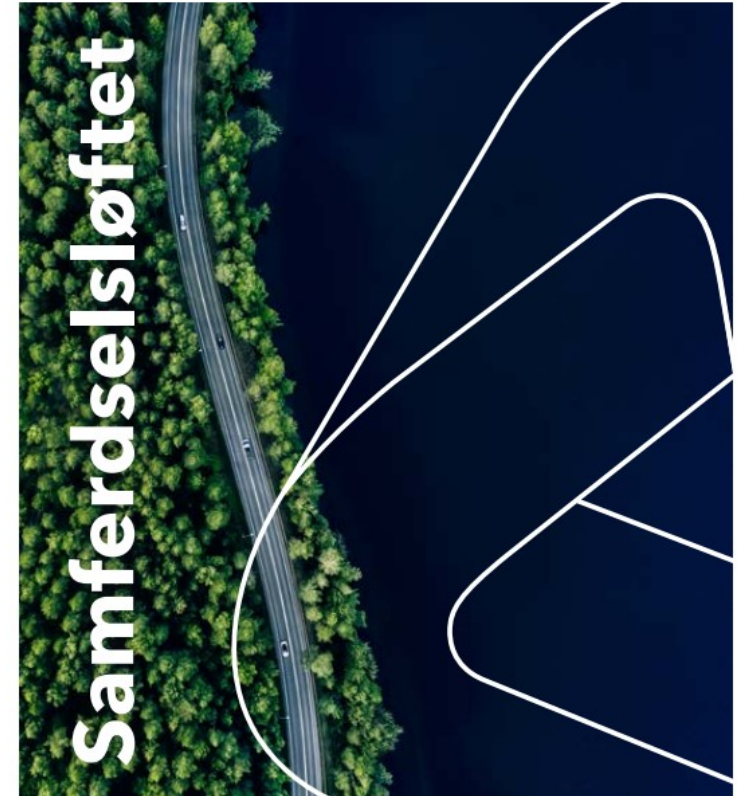
Mer for pengene



**Samferdselspolitikk
er næringspolitikk**



Grønt taktskifte



Fullføre påbegynte prosjekter!



E6 Mjøsbrua – Otta

E16 Kongsvinger – Kløfta/E6

Rv. 4 Mjøsbrua –
Gjøvik/Hunndalen

E6 Otta – Dombås

Rv. 25 Hamar – Løten

E136, Dombås – Vestnes



Rv. 4. Gran og opp forbi
Lygnasæter

E16 Valdres. 4,8 km i Vestre
Slidre

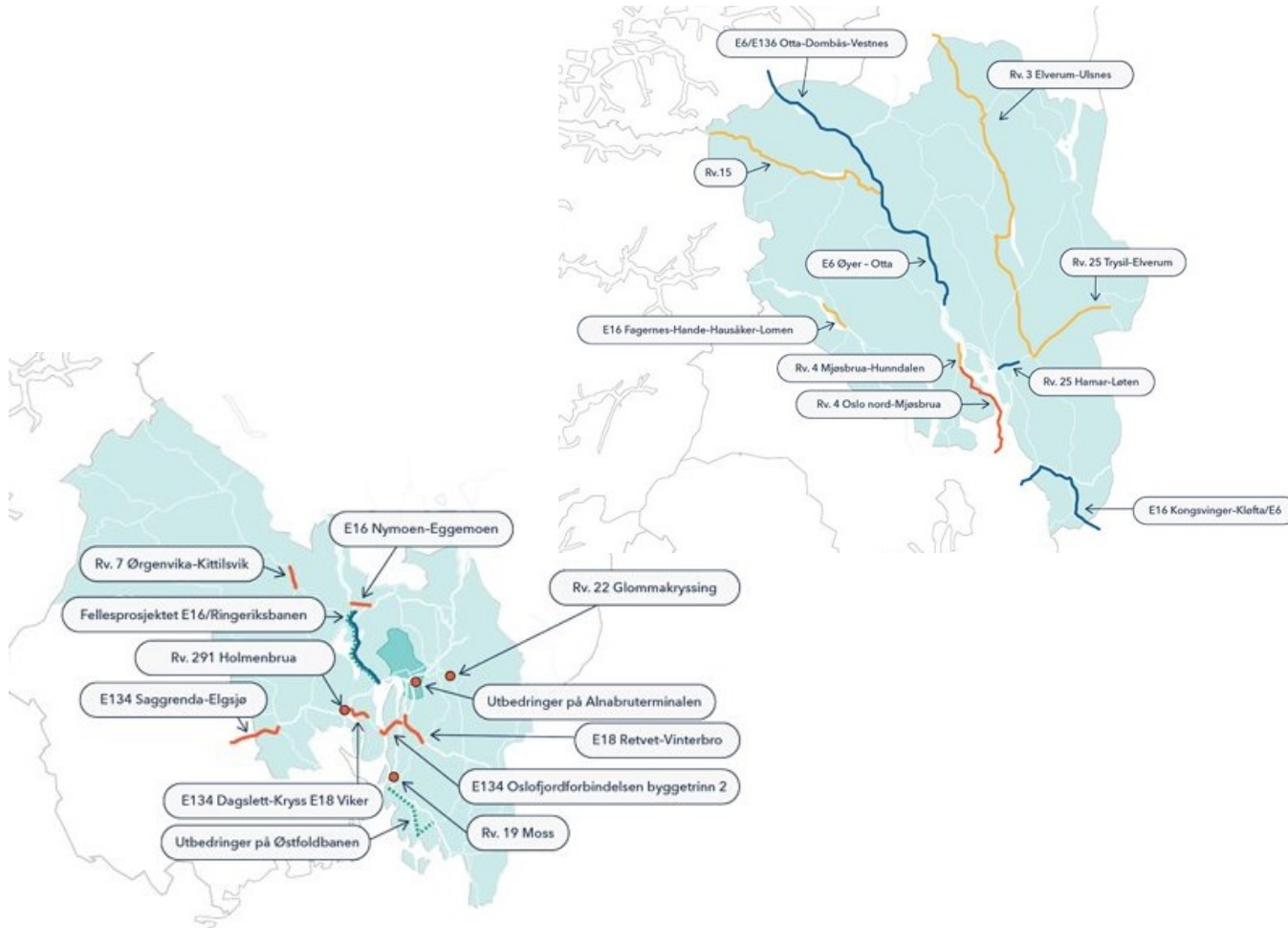
Rv. 3 Tunna bru og
Messelt/sør for Koppang

E18 Vestkorridoren



IC-Hamar

Effektive samferdselsløsninger sikrer bedriftenes konkurransekraft



4 kriterier

Prosjekter som leder trafikk rundt Oslo

Prosjekter som får trafikk som må gjennom Oslo raskt frem

Jernbaneutbygging for gods og kollektivtransport

Øst-vest-/nord-sør-forbindelser

Særlig viktige prosjekter for næringslivet i Viken og Oslo

- Fellesprosjektet E16/Ringeriksbanen
- Østfoldbanen: to tog i timen på strekningen Sarpsborg-Oslo
- E134 Oslofjordforbindelsen byggetrinn 2
- Rv. 22 Glommakryssing i Lillestrøm
- Utrede «Ring 4» som fremtidig løsning på å lede trafikk utenom Oslo



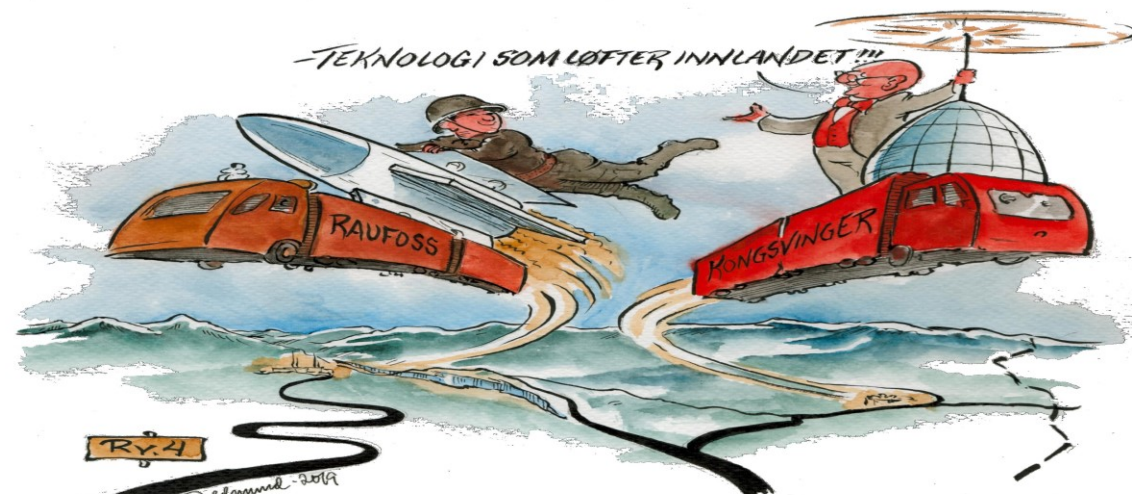
1. Rv 4 Gjøvik – Oslo
2. IC Lillehammer
3. Den internasjonale godspakka
4. E16 Fagernes S- Hande
5. Utbedring av Kongsvinger/Gjøvikbanen

Utbedringsprosjekter

- Rv3 , Elverum – Ulsberg
- E16, Hausåker – Lomen
- RV15, Otta – Dønfoss – Stryn
- RV2, Roverud - Kongsvinger Sverige
- RV 25, Elverum – Trysil

Beredskap/etterslep vedlikehold fylkesveier

Midler til drift og vedlikehold bør vris til mer vedlikehold





Utfordringer i transportsystemet



Liv Longva,

Direktør innkjøp og strategisk forsyning

Gods på bane - fem nødvendige tiltak for å lykkes CargoNet

Behov

Lønnsomhet

Stabil drift

Kapasitet

5

Tiltak

Kompens.
for brudd

Randklev Bru

Andre brudd

Miljøstøtte-
ordningen

Videreføres

Langsiktig og bedre ordning

Vedlikehold
og fornyelse

Økning foreslått i NTP

Effektpakker
kombigods

Dovrebanen
Kongsvingerbanen
Bergensbanen
Østfoldbanen

Terminal

Avlastnings-terminal i Oslo området

3

utfall

Avvikling

Som i dag

Mer gods på bane

- Bedre miljø
- Tryggere veier
- Anstendige arbeidsforhold

14.11.2023

Innspillsmøte til Nasjonal Transportplan 2025-2036

Ole Petter Gjermundsen

Forretningsutvikling, salg/marked

Representant for DFDS i Grønt Kystfartsprogram. (DNV)

Moving to zero
One km at a time





We take action

Hvordan skal vi redusere våre utslipp med 45% i løpet av 6 år?

Ingen føringer fra politikere om hvilket alternativt drivstoff vi skal gå for, i fremtiden.

Tiltak som reduserte takster i bomringer og tillatt bruk av kollektivfelt for tunge kjøretøy med alternativt drivstoff, vil pushe det grønne skiftet.

Rasteplasser med lademuligheter, hurtigladere i byer og havner mangler.

Hvilke investeringer for infrastruktur er lagt inn i NTP?



Bevilgninger

Nødvendige bevilgninger til riktig tid
Eks på bilde – FV29 raste ut under Hans. 2 måneder før var Gjermundshaug der og gjorde en mindre utbedring som ikke holdt – resulterte i en stor utglidning og enda større utbedring i etterkant. Dobbel pris og feil ressursbruk

Innspill NTP 2025 – 2036

Fra en «medium» entreprenørs ståsted

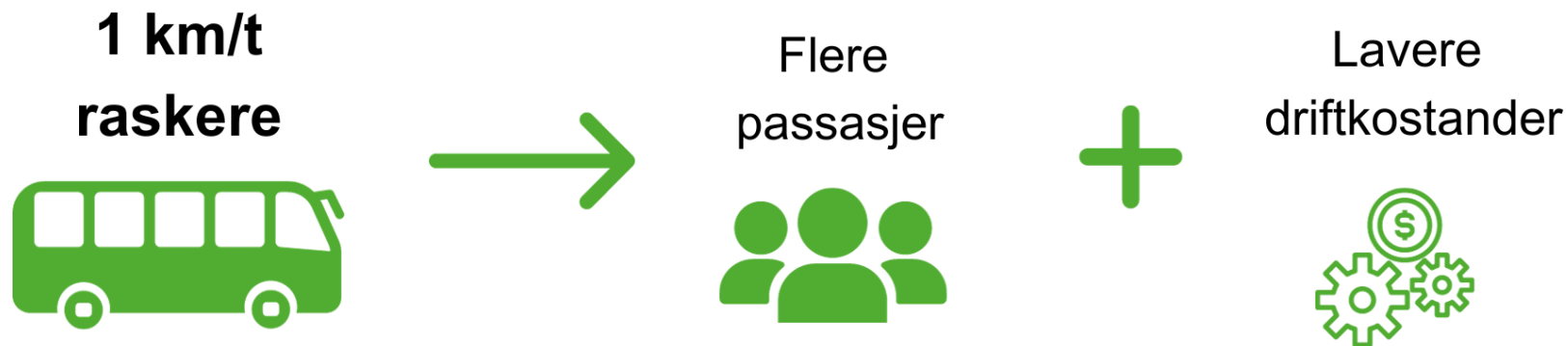
- **Klima og miljø - Klimatilpasning – bygge for morgendagens klima**
 - Materialbruk – øk fokus på bærekraftige materialer
 - Miljøasfalt, Lavkarbon Betong, Biodiesel
 - Kortreiste masser
 - Utvikle og benytte flere kortreiste massetak og deponier
 - Dagens Konkurranseregler spisses
 - Smalt fokus på bærekraft – «kun» CO2 omhandles
 - Kommer sjelden til gjennomføring eller blir fulgt opp
 - Konsekvent vekting mellom anbud (Forutsigbarhet)
 - Samfunnsmessig bærekraft – lokale til gode
- **Lokalkunnskap vegoppgradrng**
 - Driftsoperatøren har lokalkunnskapen på veganlegget – bruk den!
 - Drifts og vedlikehold av vegnettet har oppgaver langt utover brøyting og søppelplukking som «de fleste» kan ta på seg
 - Effektivt å kombinere vegutbedring via drift/vedlikehold for å sørge for trygge veier og god beredskap. Da må det stilles høyere krav til anleggserfaring i konkurransegjennomføringen
 - En stor del av vegnettet kan i dag oppgraderes til en rimelig sum om riktige parter er involvert til riktig tid
 - Mye god utbedring kan gjøres billig med god planlegging og riktig verktøy (kontrakt/entreprenør)



Vi skaper verdier i skogen

Fremkommelighetens faktiske kostnader

- Økt snittfart for bussen er viktig, fordi det er hovedargumentet for at folk velger bilen, istedenfor bussen
- I realiteten øker forsinkelsene mange steder. Derfor er det viktig med: Prioritert framkommelighet for bussen og god bussinfrastruktur
- For hver krone Oslo kommune bruker på kollektivtrafikk får samfunnet igjen 1,80
- Gode fremkommelighetstiltak hever trafikksikkerheten



- 180 millioner kroner årlig

Nasjonal transportplan – region øst 14.11.2023



Idun Kristine Fridtun

EVP& CFO Hexagon Ragasco AS, Raufoss



Raufoss og Innlandet skal vokse – og RV4 er viktig!

50 bedrifter – 12 MRD omsetning – 95% eksport - 35 000 vogntog – 60 000 besøkende

I dag er logistikken inn til havn eller forbi Oslo en utfordring for oss tidsmessig og kostnadsmessig. Dette vil øke ytterligere med den planlagte utbyggingen på Raufoss

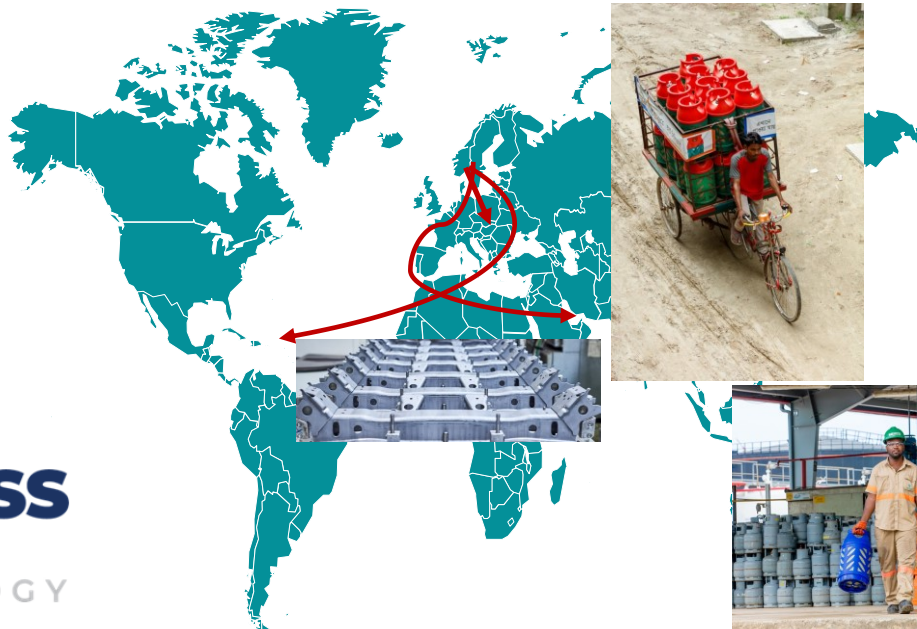
Konkurransenevnen til den livsviktige konkurranseutsatte industrien i regionen Oslo-Nittedal-Hadeland-Gjøvikregionen blir svekket pga. store problemer med transporteffektivitet og –kapasitet på Rv4!

RAUFOSS
TECHNOLOGY

 **SINTEF**

 **isiflo**

RAUFOSS
TECHNOLOGY



BENTELER 


KONGSBERG
AUTOMOTIVE

Nammo


HEXAGON
RAGASCO



KONGSBERG

- 28 000 innbyggere i Kongsberg
- 5 600 ansatte i Kongsberg Teknologipark
 - Ca 40 bedrifter
 - ca 65 000 årlig besøkende til Teknologiparken
- Kongsbergindustrien omsetning for 40 mrd +
- 5500 “inpendlere”
- 3000 “utpendlere”
- Kongsberg som utdannings by (1500 USN + 1100 + 400 fagskolen)
- Industri av nasjonal og internasjonal betydning
- Kampen om de beste hodene
 - Kongsberg som bostedskommune + tog, buss og veinett kritisk (E-134) – videreføre tidligere gode samarbeid
 - 2 tog i timen / 2 nye avganger morgen og kveld
- 1 jobb til Kongsberg gir ytterligere 3 i tillegg

NTP 2025 - 2036

KONGSBERG INDUSTRIEN



Skal ansette 2.000: Vil få flest mulig til flytte til Kongsberg



PATRIOTER: Hans Petter Blakkum (t.v.) og Orjan Stengelsrud er begge fra Steglet. Nå vil de bidra til vekst, ikke bare for Kongsberg Gruppen, men hele Kongsberg-samfunnet. Foto: Jan Storfossen

Av Jan Storfossen

Publisert: 23.02.22 05:00 Del

Kongsberg Defence & Aerospace (KDA) opplever en eventyrlig utvikling. Over en femårsperiode skal de ansette 2.000 nye medarbeidere. Det er en felles utfordring for bedriften og byen og få flest mulig av dem til å flytte til Kongsberg.

LP 23.02.2022



Forbundet for
arbeidsfolk

NORSK ARBEIDSMANDSFORBUND



Fellesforbundet

samsKIP

Are Gråthen

Regional Director – Norway & Sweden



Innspill Fra Toten Transport

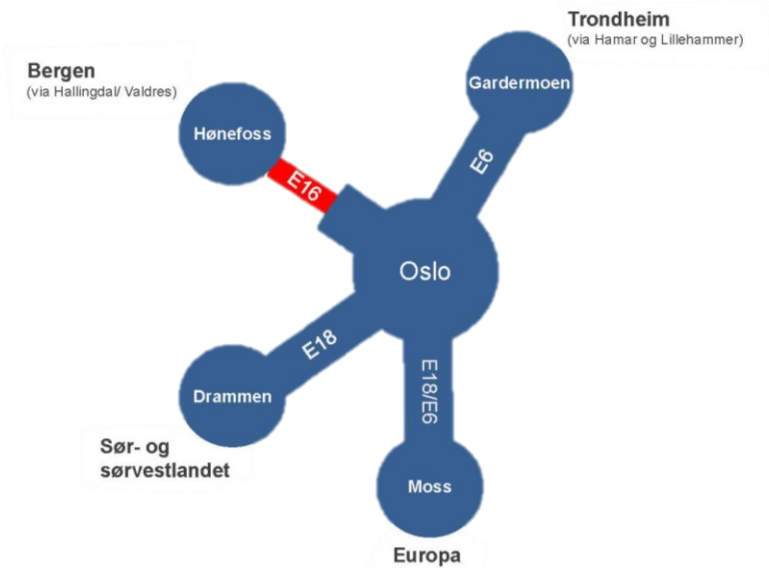
- Hovedveinettet er bedret, men...
 - Alternative ruter må utbedres/tilrettelegges så det ved ulykker/ katastrofer som «Hans» har alternativer.
- RV4- må fortsatt prioriteres fra Oslo-Nittedal . (Flaskehals)
- Vegvedlikeholdet må det lages en tydeligere plan for i forhold til sesong. Les ulykker.
 - Kontroller som et indirekte virkemiddel
- Infrastruktur må henge sammen med det «grønne skifte»
- Miljøvennlige biler og energibehov
 - Utvikle bedre infrastruktur for lading, biodiesel/-gass og ikke minst kapasitet-
 - Tydeligere budskap om prioriteringer og retning.
 - Støtteordninger innkjøp/drift av miljøvennlige biler(Enova)
- Innlandsferjer må oppgraderes mht. brannsikring
 - Større vogntog (24m+) får ikke være med ADR gods. (farlig gods.)
- NTP- Sørge for bedret konkurranse for næringslivet

Faktaboks

- Omsetning ; ca. 1,1 MRD i 2023
- Sysselsetter; ca. 550 personer (180 egne ansatte)
- Representert; 7 land.
- Hovedkontor; Raufoss
- Hoved-terminal i Norge på Raufoss.
- Antall biler; ca. 450
- Spesialområde; Spesialtransport, stykk/partigods og Spedisjon

«TOTEN TRANSPORT SKAL VÆRE DEN FORETRUKNE TRANSPORT OG LOGISTIKK –PARTNER»





Ringriksløsningsnett

Ringriksbanen og E16 i felles trasé

- Ringriksbanen vil forkorte reisetid med tog Oslo – Bergen med 1 time
- En moderne Bergensbane - 900 000 reiser fra fly til tog
- 2,5 milliarder er bruke til planlegging
- Vedtatt plan båndlegger utvikling i hele vår region
- Ringriksregionen vil bli en integrert del av Oslo sin bo- og arbeidsmarkedsregion
- Ringriksregionen har 8-9000 dekar areal klargjort for næringsutvikling (Treklyngen m.fl)
- Dagens E16 har store kø utfordringer og er «Norges farligste vei». Avgjørende for fremkommelighet til Hallingdal og Valdres og trafikk øst-vest (Rv7 og E16)





Samferdselsdepartementet

Pause 11.30-12.30





Innspillsmøte NTP 2025–2036

Jon-Ivar Nygård, samferdselsminister og
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Drammen 14. november 2023



Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
 - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
 - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
 - Klimagassutslippene skal reduseres



Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



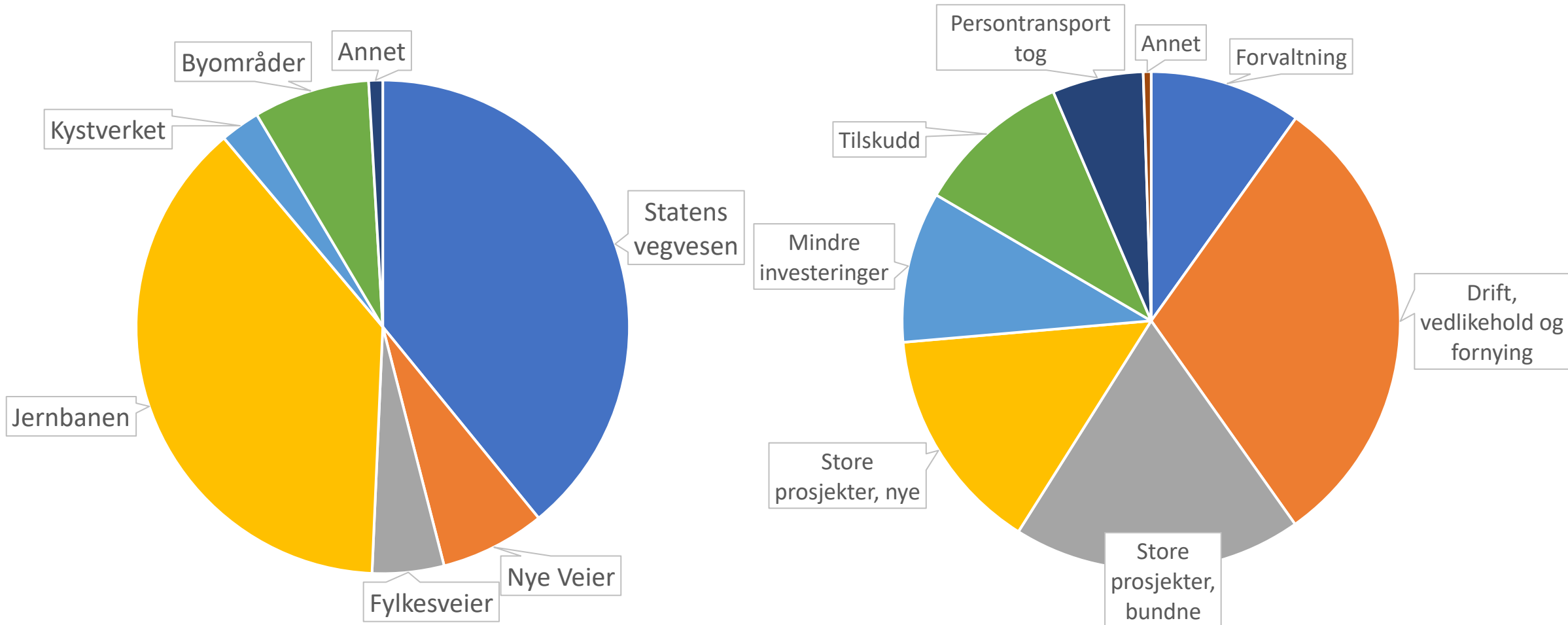
Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
 - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
 - NATO-utvidelse stiller nye krav
 - Klimatilpasning
 - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
 - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut





Nærings- og
fiskeridepartementet



**Felles NTP-innspill fra
Innlandet, Oslo, Viken,
Vestfold og Telemark.**

31. Oktober og 14. november 2023



Rammer og innretning NTP 2025-36

- Ny NTP må uformes som en helhetlig plan for all transport/mobilitet på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.
- Tiltak/prosjekter som bidrar til en markant reduksjon av klimagassutslipp i transportsektoren må prioriteres
- Infrastrukturprosjekter som fører til nedbygging av areal og svekkelse av naturverdier og arts mangfold, må nedprioriteres.
- Ny NTP må få en økonomisk ramme som minimum tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget.



Felles NTP-innspill fra fylkeskommunene på Østlandet

- 1.** Kollektiv, gange og sykkel må prioriteres, samtidig som insentivordningene for kollektivtrafikk må styrkes.
- 2.** Prosjekter og investeringer innenfor jernbanesektoren, eksempelvis effektpakken for Østlandsområdet, må gis høyere prioritet enn store veiprosjekter.
- 3.** Ambisjonen om dobbeltspor både på indre og ytre InterCity må ligge fast
- 4.** Fylkesveiene og riksveiene må likestilles med hensyn til finansiering av drift og vedlikehold.
- 5.** Ved rulleringen av NTP må byene i større grad enn tidligere prioriteres.



Felles innspill fra fylkeskommunene på Østlandet

- 6.** Statlige belønningsmidler og tilskuddsmidler for mindre og mellomstore byområder bør utformes som en tydeligere statlig insentivordning.
- 7.** Nullvisjonen om ingen alvorlig skadde og drepte i veitrafikken må ligge fast.
- 8.** Det er behov for bedre insentivordninger, som kan bidra til en raskere omlegging til grønn og utslippsfri godstransport.
- 9.** Det er viktig at Samferdselsdepartementet i ny NTP utformer tydelige strategier og tidsplaner for utbygging av de viktigste grensekryssende korridorene.



ostlandssamarbeidet.no



Regionalt innspillsmøte NTP

Marit Kristine Veia
Byråd for miljø og samferdsel
Oslo kommune

Budskap 1: Gjøre NTP til en helhetlig transportplan

- ▶ NTP må bli en *nasjonal* plan for *transport* ikke bare en plan for hva *staten* skal bygge av *infrastruktur*
- ▶ NTP må uformes som en helhetlig plan for all transport på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer
- ▶ Gå bort fra forhåndsdefinerte rammer til de ulike transportformene: Måloppnåelse avgjør!
- ▶ Prioritere tiltak som reduserer klimagassutslipp og naturinngrep
- ▶ Trafikkreduksjon i byområdene



Oslo



Foto: Gisle Haakonsen

Budskap 2: Gjøre NTP til en plan for å redusere klimagassutslippene

- ▶ I 2030 skal utslippene være redusert med 55 %. NTP må levere forholdsmessig.
- ▶ Klimamålet må legges til grunn for prioriteringene (ikke trendframskrivning av transport)
- ▶ Virkemidler utenfor NTP må også tas mer i bruk – en koordinert stat
- ▶ Klimautvalget 2050 - mobilitetsmønstre for et lavutslippssamfunn



Regjeringens grønne bok: Klima og natur skal være rammen for all politikk



Foto: Klima- og miljødepartementet



Ny NTP bør stramme inn målene fra 2017

Nye mål:

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

To mål bør framskyndes:

- ▶ 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.



Byrådet ønsker nullutslippssone

- ▶ Viktig å få forslaget til lovendring ut på høring.
- ▶ Bymiljøetaten anbefaler å starte med næringstransport



Oslo



Budskap 3: Gjøre NTP til en plan for mobilitet også i byområdene

- ▶ Byene er nøkkelen for effektiv mobilitet og transport over hele landet
- ▶ Knutepunktet Oslo har mye skinnegående transport som krever økte ressurser
- ▶ Behov for et mer forpliktende samarbeid
- ▶ Staten må følge opp inngåtte avtaler og bidra til at byområdene kan opprettholde kollektivtilbudet og sikre et godt tilbud for gående og syklende



Nasjonalt knutepunkt

- ▶ Oslo er knutepunkt for landet både for mennesker og gods
- ▶ Et effektivt knutepunkt må ha god infrastruktur – det koster, og gir nytte
- ▶ Staten må komme mer og tydeligere på banen og bistå Oslo – for landet og Stor-Oslos mange innbyggere



Oslo



Foto: Ruter

Ta vare på og videreutvikle dagens infrastruktur og transporttilbud

- ▶ Effektpakker jernbanen
- ▶ Ny Rikstunnel (tog)
- ▶ Godsterminalstruktur og Alnabru
- ▶ Grensekryssende korridorer
- ▶ Samhandling om veinettet
- ▶ Ressurser til felles planarbeid



Oslo



Foto: Njål Svingheim

Riksveier i Oslo-området

- ▶ Samarbeide om utviklingen av veinettet i hovedstaden
- ▶ Åpne nye områder for byutvikling
- ▶ Utvikle Trondheimsveien til en bymessig gate - sette av planmidler til oppfølging
- ▶ E6 Oslo øst Manglerud
- ▶ Planmidler



Oslo



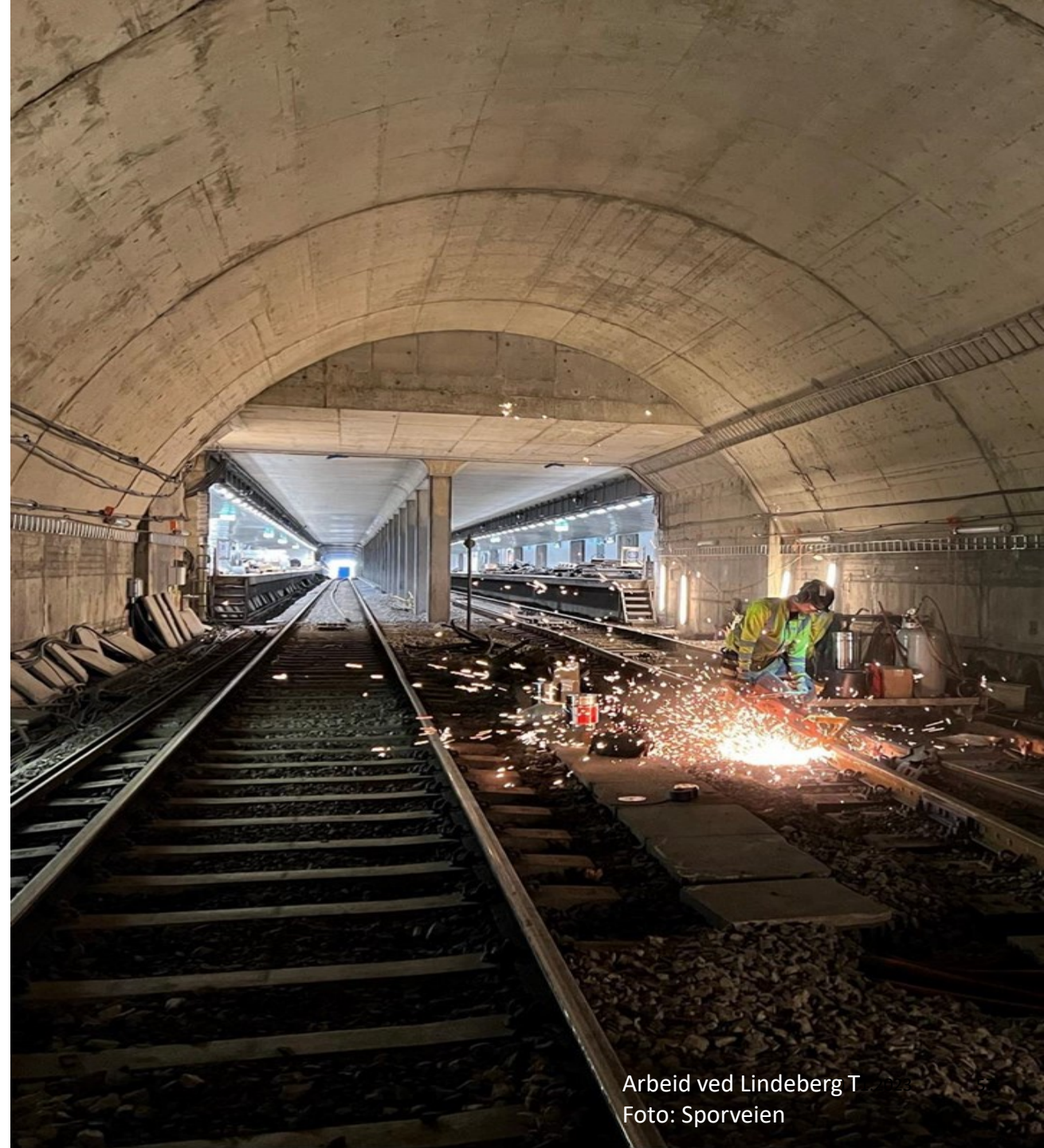
Illustrasjon: Placebo Effects, Ruter

Lokalt må vi først og fremst ta vare på og videreutvikle kollektivtilbudet – behov for statlig støtte

- ◆ Sikre tilstrekkelig med midler til å ta vare på eksisterende infrastruktur.
- ◆ Forutsigbare og stabile rammer til drift for å utnytte de infrastrukturinvesteringer som er gjort.
- ◆ Gjennomføre investeringer i ny infrastruktur som gir muligheter til å gjennomføre tilbudsforbedringer
- ◆ Åpning av Sentrumstunnelen kan trolig utsettes til 2040 – men skal vi klare det må vi videreføre planleggingen nå



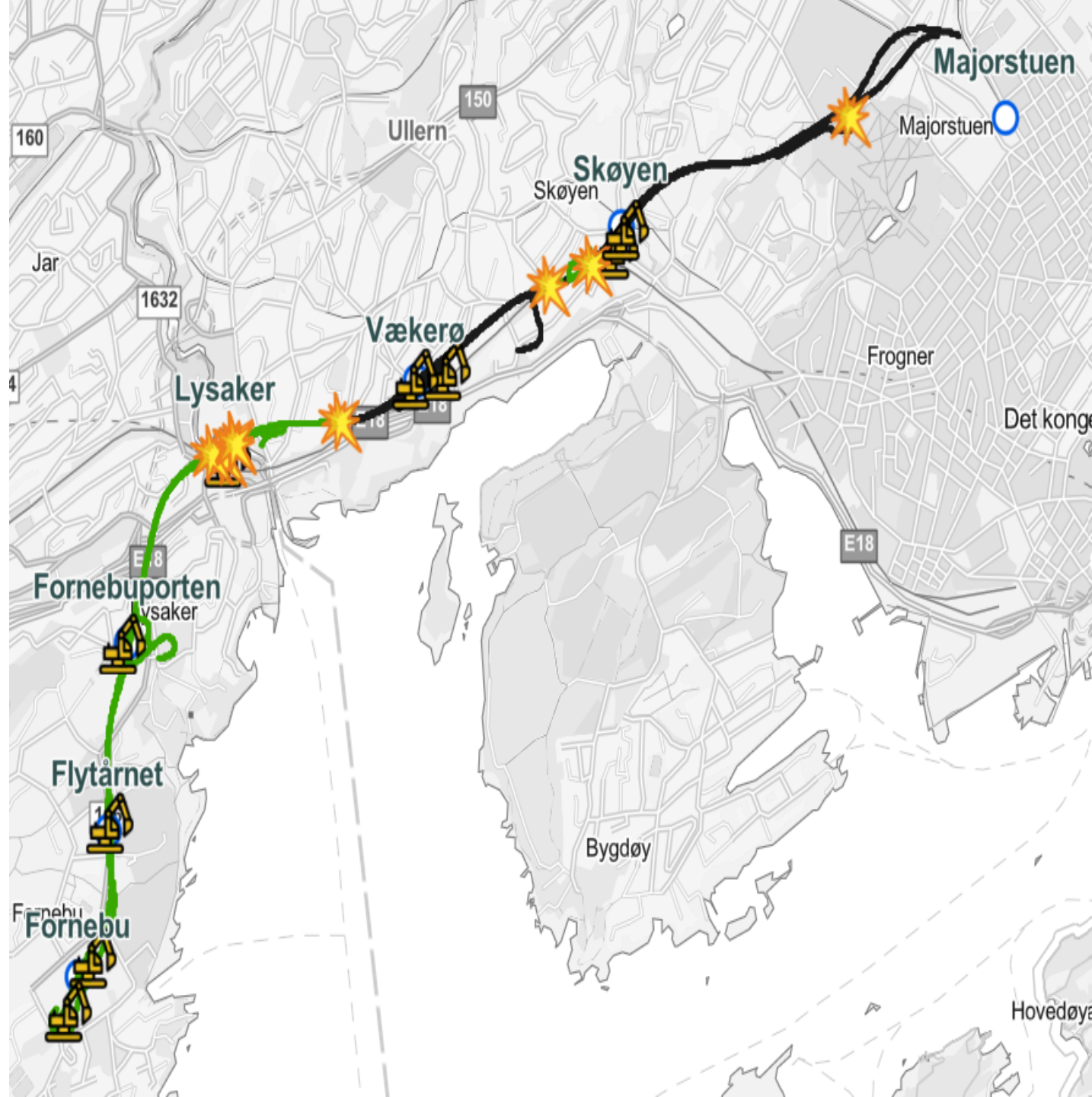
Oslo



Arbeid ved Lindeberg T
Foto: Sporveien

Fornebu banen

- ▶ Gjennomføringen av banen er godt i gang.
- ▶ Prognosene viser at prosjektet er innenfor vedtatte kostnads- og styringsrammer, og at vi treffer på tid.
- ▶ Hvordan skal økt statlig bidrag til store kollektivprosjekter forstås?
- ▶ Tilleggsinvesteringer i mindre oppgraderinger i T-banenettet, nye vogner og nytt signalanlegg kan bedre kapasiteten og antall avganger i store deler av banenettet



Byvekstavtalen må forlenges

- ▶ Viktig med god samhandling på tvers av sektorer og forvaltningsnivå
- ▶ Ordningen kan forbedres
- ▶ Fornebubanen
- ▶ Ny Sentrumstunnel - åpnes ca. 2040
- ▶ Kollektiv-, gange- og sykkeltiltak
- ▶ Belønningsmidler



Oslo



Foto: Samferdsel&Infrastruktur

Gange, sykkel og kollektiv skal være førstevalget i Oslo

- ▶ Grønn mobilitetsstrategi
- ▶ Kollektivtilbud i verdensklasse
- ▶ Trygt og enkelt å gå og sykle
- ▶ Miljøvennlig bilpolitikk

Fra «Hammersborgerklæringen»



Oslo



Foto: Olav Helland



Takk!



Nasjonalt transportplan 2025-2036

Regionalt møte 14. november 2023

Olav Skinnes

Prosess og medvirkning fram til fylkestinget

- Viken fylkeskommune har lagt stor vekt på medvirkning med kommunene, kommuneregionene og jernbaneforumene. Prosessen har omfattet flere møter med dialog. Mange kom med korte skriftlige innspill etter møtene.
- Egne møter og oppfølging av byområdene (Oslo-området, Nedre Glomma og Buskerudbyen).
- Stor grad av enighet om utfordringsbildet.
- Viken har deltatt i det arbeidet som har vært koordinert gjennom KS. Innspill til staten også gjennom Østlandssamarbeidet.

Prosess og medvirkning forts.

- Fylkesrådet avga innstilling til fylkestinget 11. mai 2023 i sak om både utredningsoppdraget og prioriteringsoppdraget.
- Prosess i fylkestingets komite for samferdsel for å komme fram til et omforent høringssvar.
- Viken fylkesting behandlet saken 21. juni 2023.
- Vedtaket i fylkestinget var enstemmig.

Fylkestingets innspill og betraktninger til utfordringsbildet

- Nasjonal transportplan skal være en samlet plan for all transport på tvers av forvaltningsnivåer, transportselskaper og andre aktører, ikke bare en plan for statens investeringer innenfor samferdsel.
- FNs bærekraftsmål skal legges til grunn for planlegging og gjennomføring av samferdselsprosjekter.
- Nullvisjonen skal fortsatt ligge til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet, på tvers av nivåer.
- Innhenting av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet er viktig for bl.a. trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet og transportkostnader. Stort behov for økte rammer til vedlikehold av fylkesveiene. Jeg kommer tilbake til dette.
- Statens virkemidler må være bedre koordinert. I tråd med statens ønsker har lokale og regionale myndigheter tatt viktige grep for at virkemidlene skal sees i sammenheng.
- Utfordringer i byområdene/bypolitikk. Behov for midler til å møte utfordringene både i de største byområdene og i mindre og mellomstore byer.

Fylkestingets innspill og betraktninger forts.

- Energisituasjonen for transportsektoren og konsekvenser for Norges klima- og miljømål. Ny NTP må drøfte konsekvensene av energisituasjonen for transportsektoren og hvordan dette vil påvirke måloppnåelsen for Norges klima- og miljømål.
- Den økonomiske situasjonen for driften av fylkeskommunal kollektivtrafikk i en omstillingsperiode. Situasjonen er krevende. I NTP er det behov for å drøfte omstillingen med bl.a. mer fleksible billettløsninger.
- Utvikling av togtilbudet som bidrag i arbeidet med å nå klimamålene.
- Statens veiprosjekter
 - Ladestrategien må følges opp med tiltak og utvikles videre. Viktige fylkesveier må inngå.
 - Det må settes av midler til å bygge et sammenhengende hovedsykkelveinett. Behov for bedre sykkeltilbud i Viken uavhengig av hvem som er veieier.
 - Viken legger til grunn at staten følger opp inngåtte avtaler og forpliktelser i påbegynte prosjekter og tiltak i Oslopakke 3-samarbeidet (slik som Fornebubanen, bane/kollektivløsning Nedre Romerike, E16, E18, rv. 4.
 - Utvikling av E134 i Viken og Veipakke Hallingdal på rv. 7. Konkrete prioriteringer kommer jeg tilbake til.

Fylkestingets innspill og betraktninger forts.

- Pilotprosjekter og uttesting av ny teknologi: Viken fylkeskommune er et naturlig testområde og bidrar aktivt. Staten må stille opp med midler.
- Kyst- og vannvei (bl.a. avlastning av landeveis kollektivtrafikk). I Oslofjorden: Staten må stille opp for en satsing på miljøvennlige byferjer, hurtigbåter og korresponderende mating av båtreisende inn i øvrige kollektivsystem.
- Luftfart (støtte til utvikling av null- og lavutslippsløsninger, ikke støtte til bygging av tredje rullebane på Gardermoen).

Fylkestingets prioriteringer

- Økonomiske rammer som minst tilsvarer ramme 3 i prioriteringsoppdraget
- Støtter transportvirksomhetenes prioriteringer av økt innsats til drift, vedlikehold og fornying av jernbane og vei.
- Støtter innføring av veipricing og rushtidsavgifter slik at eksisterende infrastruktur kan utnyttes bedre.
- Det må settes av midler til pilotprosjekter og ny teknologi.
- Økte midler for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene. Staten må delta i en forpliktende opptrappingsplan. Målrettet finansieringspakke for bruvedlikehold.
- Det må settes av tilstrekkelige midler til byområdene, både de største og mindre/mellomstore. Det må skje en snarlig avklaring av byvekstavtalene for Nedre Glomma og Buskerudbyen.

Prioritering av jernbaneprosjekter

1. Ringeriksbanen/FRE16. Oppstart.

2. Flere tog i Oslo-navet. For å øke antall avganger er det behov for større og mindre tiltak på og rundt Oslo S. Økt kapasitet gjennom Oslo/Rikstunnelen.

3. Bedre nettdekning (mobildekning i lite bebygde områder og tunneler).

4. Bedre kapasitet for kombigods fra Oslo til Bergen, Trondheim og Narvik (Kongsvingerbanen), samt signalanlegg Alnabru.

5. Planlegging og videre utvikling.

- Bl.a. Østfoldbanens østre og vestre linje, (region- fjern- og godstog, inkl. TEN-T).
- Økt kapasitet som gir plass for to tog i timen til Kongsberg
- Tiltak for gods- og persontogtilbudet på Hovedbanen Nord.
- Økt kapasitet Gjøvikbanen, Roa – Oslo S.
- Grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg (kan finansieres utenom NTP).

Prioritering av ordinære veiprosjekter

- 1. E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2, og E134 Dagslett – E18.
- 2. Rv. 291 Holmenbrua.
- 3. E16 Nymoen – Eggemoen.
- 4. Rv. 7 Ørgenvika – Kittilsviken (inngår i Veipakke Hallingdal).
- 5. Rv. 22 Glommakryssing.
- 6. E18 Retvet - Vinterbro.
- 7. Rv. 19 Moss (E6 – Moss ferjekai).
- 8. Rv. 4 Gjøvik – Oslo, planlegge helhetlig løsning fra Gjelleråsen til Roa.
- 9. Tiltak på rv. 22 fra Sarpsborg til Lillestrøm, jf. KVVU om veiforbindelser øst for Oslo.
- 10. Planlegging av E134 vestfra – kobling E18.

Prosjekter i regi av Nye Veier

- Viken fylkeskommune gir høyeste prioritet til Fellesprosjektet E16 Ringeriksbanen. Fellesprosjektet omfatter også E16 Skaret – Hønefoss. Delstrekningen Høggkastet – Hønefoss prioriteres foran Skaret – Høggkastet.
- På E16 Kløfta – Kongsvinger må den gjenstående delstrekningen Slomarka – Nybakk prioriteres for å løse utfordringene for alle trafikantergrupper. Løsningen bør utnytte dagens veiareal der det er mulig.

Problemstillinger som er blitt ytterligere aktualisert etter fylkestingets vedtak

- Konsekvensene av ekstremværet Hans har ytterligere aktualisert behovet for økte midler til fylkesveiene.
- I fylkestingets vedtak er det vist til at klimarapporten peker på statens mulighet til å utvide offentlige kjøp til jernbanestrekninger der det ikke er persontransport. Fylkestinget har derfor bedt staten vurdere om offentlige kjøp på disse strekningene kan være et nyttig virkemiddel for å utvide jernbanens rolle i Viken.
- Jernbanedirektoratet har nå identifisert et lavere behov for midler til offentlige kjøp av persontransport på jernbanen i hele NTP-perioden som følge av ferdig forhandlede avtaler for Østlandet og trafikkpakkene 1, 2 og 3. Dette gir muligheter for å utvide offentlige kjøp der det i dag ikke er persontransport.

Hva er viktig for Innlandet?

Regionalt innspillsmøte om NTP 2025-2036 – 14. november



Innlandet binder Norge sammen!



Noen fakta om Innlandet fylke

- 46 kommuner
- 20 % større enn Danmark
- 430 kilometer fra vest til øst
- 374.000 innbyggere
- 90.000 fritidsboliger



Et fremoverlent næringsliv

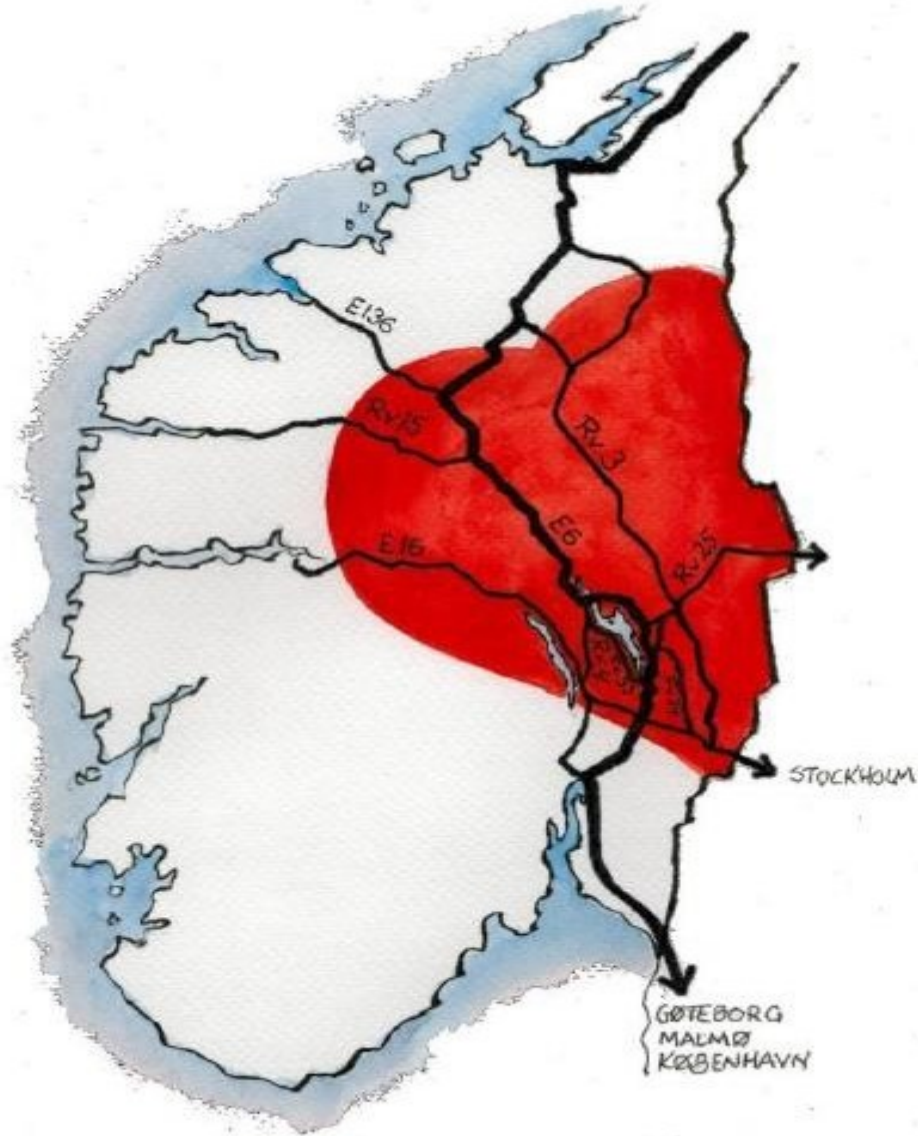
– stiller store krav til infrastrukturen

- Viktige industriklynger.
- Landets største landbruksfylke.
 - 20 % av landets totale jordbruksproduksjon
 - 40 % av avvirkingen fra norsk skog
- Norges grønne motor – satsing på bioøkonomi.
- Nasjonalt ledende innen informasjonssikkerhet.
- Sterke merkevarer og destinasjoner innenfor reiseliv.



Innlandet

– og Norges transportårer



- **Nasjonale og internasjonale transportkorridorer**
- **Norges største vegfylke**
- **6 jernbanestrekninger**
- **Ingen kyst, men elektrisk ferje**

Men infrastrukturen er sårbar



FOTO: Sigbjørn Korsgård, Bane NOR



FOTO: FRODE MESKAU / NRK

Innlandet ønsker å bidra til måloppnåelse

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG
OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050 *i hele landet*



Mer for pengene



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



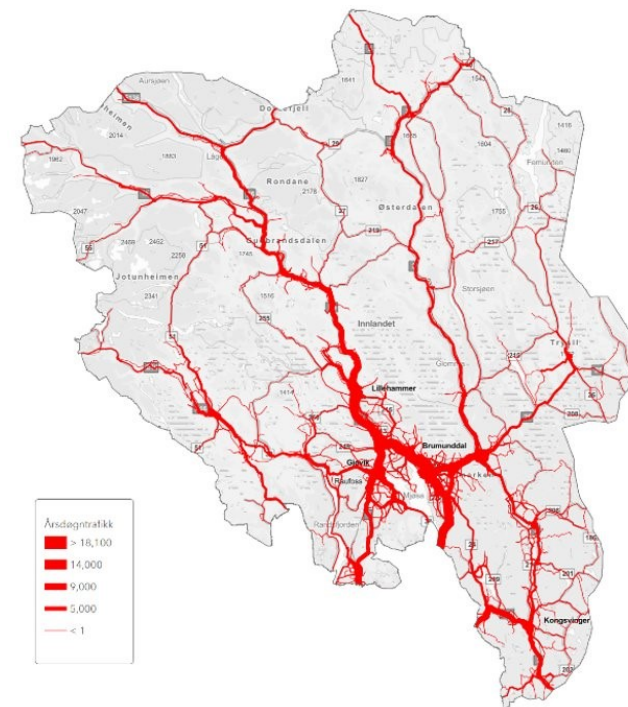
Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Nasjonal transportplan må svare på de nasjonale utfordringene

- Etterslepet på fylkesvegene har økt betydelig viser kartleggingen i 2023
- Fylkesvegene må gis et betydelig løft med kr. 5 mrd. mer pr. år i NTP-perioden.
- Fylkesvegnettet i Innlandet er landets største med 6.800 km fylkesveg
- 3.450 km av dette er definert som omkjøringsveger for riksvegnettet





Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde

Nullvisjonen

Foto: Steinar Svensbakken



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde

Nullvisjonen

Statens Vegvesen, prioriteringsoppdraget NTP:*

«Basert på ulykkesstatistikk for perioden 2018-2021 er gjennomsnittlig risiko for å bli drept eller hardt skadd per kjøretøy nær 90 prosent høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. En viktig årsak til dette er at en ikke ubetydelig andel av trafikkarbeidet på riksveinettet går på møtefrie veier, og disse har betydelig lavere risiko enn veier uten midtrekkverk/midtdeler ... »

**Jvedlegg trafiksikkerhet*

Landets forsvar- og transportevne må styrkes



Foto: Frederik Ringnes, Forsvaret

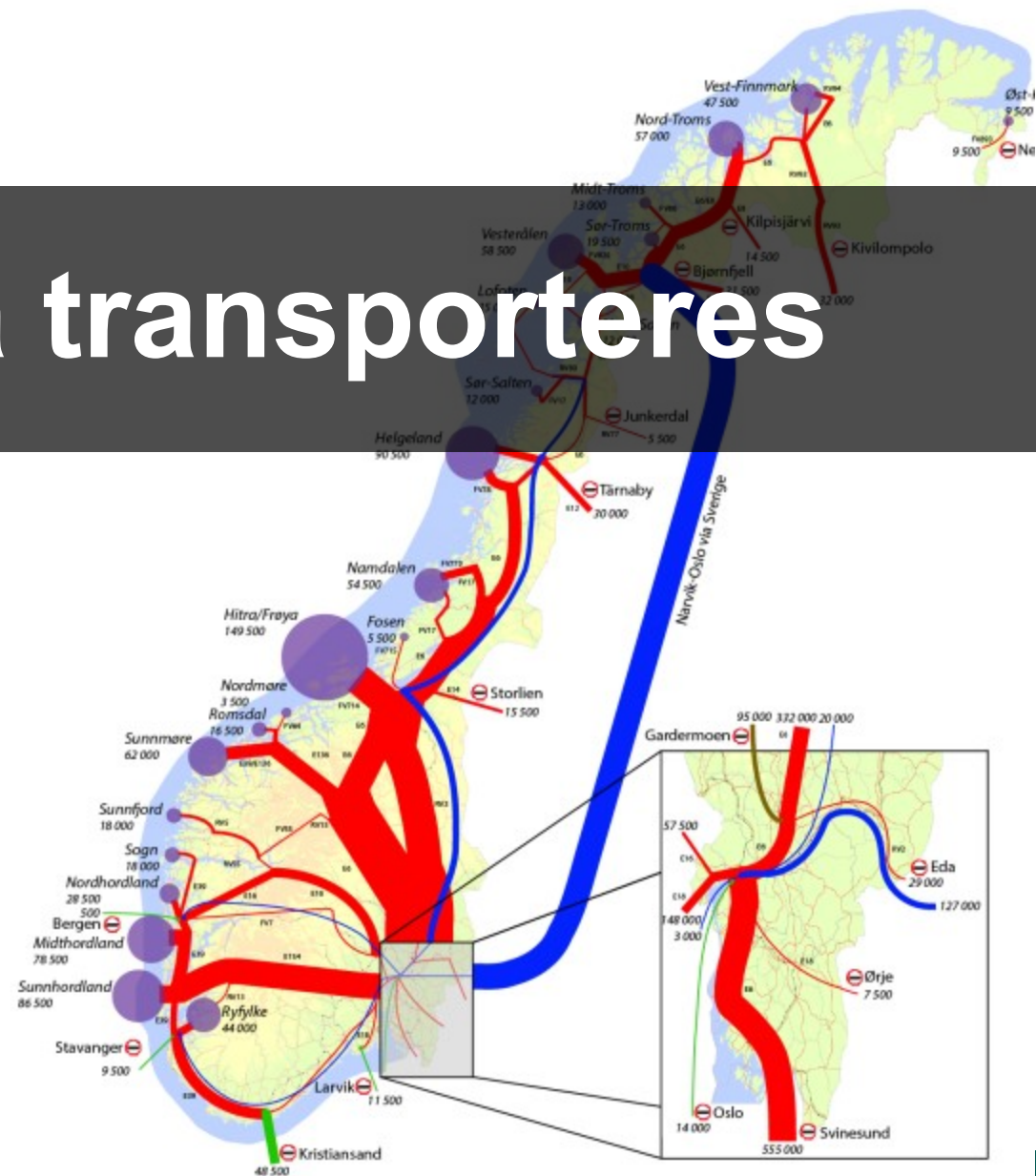


Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet

Varer og gods må transporteres



Bilde fra Oppland Arbeiderblad



Figur 4-10: Transport av fersk laks og ørret i og ut av Norge i 2013. Tall i tonn.

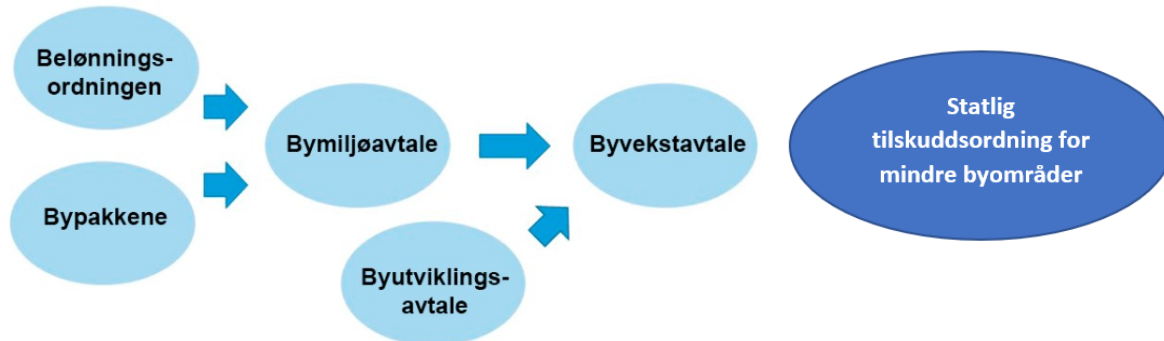
Ta vare på eksisterende transportinfrastruktur

- Gjøre ferdig påbegynte og planlagte prosjekt!
- Utbedring av eksisterende strekninger – mer for pengene!



Er dagens bypolitikk og ordninger hensiktsmessig i forhold til måloppnåelse?

Mjøsbyen er den største byregionen i Norge **uten** avtale om belønningsordning/tilskuddsordning som har inngått et regionalt **forpliktende samarbeid** der **nullvekstmålet** er lagt til grunn.



Tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet

«Det bør vurderes en utvidelse av ordningen til flere byområder ved neste rullering av NTP.»

Flertallsmerknad fra Transport- og kommunikasjonskomiteens behandling av Nasjonal transportplan 2022-2033

- Ny fireårig tilskuddsordning i NTP 2022-2033 - totalt 600 mill. kr tidlig i planperioden
- Hensikten er å legge til rette for en klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet.
- De aktuelle **byområdene** er **Bodø, Ålesund, Haugesund, Vestfoldbyen og Arendal/Grimstad** (Nettverket bærekraftige regionbyer).



Innlandet sine prioriteringer på bane og veg

Nye Veiers leveranse på prioriteringsoppdraget

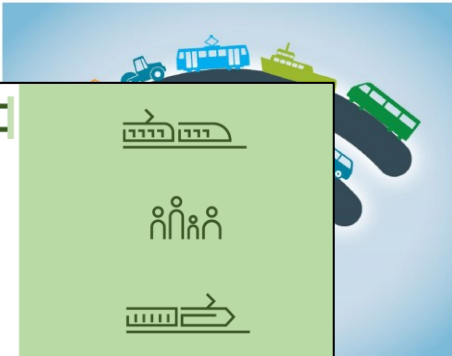
Nasjonal transportplan 2025-2036



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023



Jernbanesektorens svar på prioriteringsoppdraget

Nasjonal transportplan 2025-2036

31.03.23



Jernbane-
direktoratet

BANE NOR

Innlandet fylkeskommune

Samferdsel - Strategi og utvikling

Samferdselsdepartementet

Deres ref: 23/629

Vår ref: 2022/15672-57
Erlend Myking

Dato: 28.06.2023

Nasjonal transportplan 2025-2036 - Høring av transportvirksomhetenes svar på NTP-oppdrag

Viser til brev av 3. april 2023.

Fylkestinget i Innlandet behandlet i sak 39/2023 høring på transportvirksomhetenes svar på svar på oppdragene til neste nasjonale transportplan – NTP 2025–2036, og fattet følgende vedtak:

- «1. Nasjonal transportplan 2025 – 2036 må svare på de nasjonale utfordringene. De statlige tilskuddene må styrkes for å gi fylkesvegene et vesentlig løft gjennom å øke framkommelighet, samfunnsikkerhet og trafiksikkerhet. Dette vil være viktig for å nå Stortingets nullvisjon om omkomne og hardt skadde i trafikken. Midler til fylkesvegnettet må bevilges ut fra antall kilometer fylkesveg i det enkelte fylke.
2. Fylkestinget understreker spesielt betydningen fylkesvegnettet har i beredskapssammenheng. Å opprettholde og utvikle landets forsvars- og transportveier er særskilt vesentlig i Innlandet med sentrale transportårer øst-vest og nord-sør. Fylkeskommunale veier er i meget stor grad beredskapsveier for riksvegene. Dette må vurderes i lys av utvidelsen av NATO, og Forsvarskommisjonen og Totalforsvarskommisjonen sitt arbeid som legges fram mai/juni 2023. Også tilstedeværelse av tungt militær infrastruktur i Innlandet krever betydelig samferdselsmessig beredskap.
3. Fylkestinget støtter opp om økningene i midler til drift og vedlikehold på veg og bane. Å ta vare på eksisterende transportinfrastruktur er viktig av hensyn til framkommelighet, trafiksikkerhet og samfunnsikkerhet.
4. Norge når ikke sine klimamål hvis ikke også de mindre og mellomstore byområdene lykkes med omstilling til klimavennlig transport. Mjøesbyen er den største byregionen i Norge som har inngått regionalt forpliktende samarbeid, hvor det ikke foreligger en avtale om statlig bidrag. Dette til tross for at nullvekstmålet om den videre areal- og transportutviklingen er lagt til grunn.

1. Dovrebanen IC – effektpakke «flere og raskere tog på Dovrebanen»

- Ambisjonene om IC-utbygging og to tog i timen til Lillehammer må ligge fast

Trinn 1:

- Dobbeltspor helt inn på Hamar stasjon, oppgradering av stasjonsområdet og to kryssningsspor i Ringsaker – unngå å skape ny flaskehals



2. Kongsvingerbanen, kombigods Oslo – Narvik

- Kongsvingerbanen, som del av kombigodsstrekningen Oslo – Narvik, er svært viktig for internasjonal, nasjonal og lokal gods- og persontransport generelt, ikke kun for nevnte godsstrekning.
- Godsstrekning Oslo – Narvik (via Sverige) foreslått prioritert i neste NTP



Foto: Tor Håkon Pettersen

3. Ny effektpakke på gods – marked og redundans (omkjøringsmuligheter)

- Dobbeltsporeffekt ved å ta i bruk hele korridornettverket
- Raskeste vei til utlandet via Innlandet
- Frigi plass og kapasitet i Oslo navet
- Benytt supplerende terminaler for økt verdiskaping
- Understøtt transportpolitiske målsettinger
- Sikre robuste beredskap- og forsyningslinjer



4. Utbedring/elektrifisering Solør/Rørosbanen

- Fylkestinget juni 2023: I første 6-årsperiode gjennomføres tilsving/kobling og deelektrifisering av strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger og kryssningsspor på Løten og Kirkenær. Det tilsvarende tiltakene i Jernbanesektorens handlingsprogram under NTP 2018 - 2029
- KVV Green offentliggjort 18.09.2023 – Reduserte klimagassutslipp fra ikke-elektrifiserte jernbanestrekninger: Full elektrifisering av Røros- og Solørbanen anbefales
- Sammenrast Randkleiv bru på Ringebu – synliggjør behov for robust jernbane både på Dovrebanen og Rørosbanen



Bilde: Øyveit Grav, Jernbanestrekninger

KVV GREEN: Utslippsreduksjoner i jernbanesektoren

Hovedrapport

Dokument nr: 202300849-1
Dato: 12.09.2023



Innlandet
fylkeskommune

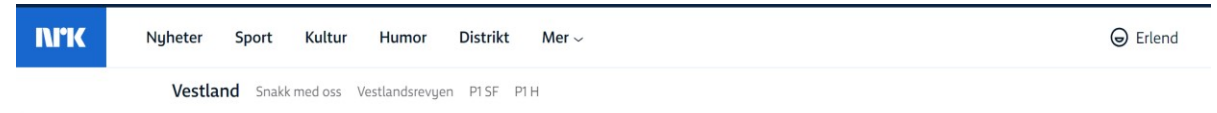
5. Utbedring Gjøvikbanen

- Utbedring Gjøvikbanen inkludert utbygging av kombiterminal med sidespor for lasting, samt timefrekvens mellom Gjøvik og Oslo.



Andre innspill - jernbane

- Prisnivå for togbilletter må reduseres for å bidra til å nå mål om økt kollektivandel for å nå klimamål, da det er for dyrt sammenlignet med bil.
- Ved innkjøp av togmateriell **må** disse ha universell utforming.



Familiefar fikk prissjokk av Vy: – Bærekraft er et valg for de økonomisk privilegerte

Espen Vesteraas (45) velger bil framfor tog når han skal ut på reise. Han mener at det er blitt altfor dyrt å reise miljøvennlig.



Mia Sætre Størksen
Journalist

Vi rapporterer fra Alver, Vestland

Publisert 1. nov. kl. 21:39

Familien Ragnhild, Espen og Emma Vesteraas måtte betalt 8200 kroner om de skulle tatt tog til Vinstra. De valgte i stedet å kjøre dieselbil.

FOTO: PRIVAT

NRK nett 1.11.23

VEGPROSJEKT:

Statens vegvesen sin portefølje

1. Rv. 4 Gjøvik-Oslo

- Viktig for industrimiljøene på vestsiden av Mjøsa – eksportvei mot Oslo
- Må bygges ut etter en helhetligplan
- Kø, nedstengninger og lav reisetid

2. E16 Fagernes-Hande.

- Viktig strekning for transport av gods Oslo – Bergen
- Best vinterregularitet (Filefjell)
- Stor belastning gjennom Fagernes sentrum

Statens vegvesen – utbedringsstrekninger

- Utbedringsstrekninger rv.3, rv.25, rv.2, rv.15, E16
- Rv. 15 Strynefjellet.

VEIER24.no

Ledige stillinger

Vegkalenderen

Produktguiden

Meny

Rustet opp for 700 mill: Så godt som ny riksvei til en billig penge

22 nye kilometer av riksvei 3 i Østerdalen er ferdig utbedret, og den framstår som nybygd. Meterprisen er på 15.800 kroner. Antagelig Norges rimeligste riksveistrekning, mener Vegvesenet.



Nye Veier sin portefølje

1. E6 Moelv-Øyer, Øyer-Ringebu-Otta.
 - Påbegynt strekning.
 - Viktig eksportvei.
 - Manglende parseller må ferdigstilles!
2. Rv. 4 Gjøvik (Hunndalen) – Mjøsbrua
 - Ulykkesbelastet strekning
 - Viktig vei for bo- og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen.
 - God samfunnsøkonomisk lønnsomhet



Nye Veier sin portefølje

3. E16 Kongsvinger-E6.

- Hovedforbindelse Oslo/Gardermoen – Kongsvingerregionen/Sverige
- Uavklart planløsning

4. Rv. 25 Hamar-Løten.

- Høy ulykkesfrekvens og lav fremkommelighet
- Hovedvei mellom Østerdal og Mjøsbyregionen,
- Viktig for bo og arbeidsmarkedet i Mjøsbyen

5. E136 Dombås-Vestnes (utbedringsstrekning)

- Spørsmål?



Samferdselsdepartementet