



OPPSUMMERING OG VURDERING AV OSLOREGIONENS ARBEID MED NTP 2025-2036

Til behandling styremøte 11.10.2024

1. Innledning

Det vises til styremøte 24. april 2024, Sak 21/24 - NTP 2025-2036 – Videre prosess. Det ble gjort følgende vedtak: Styret slutter seg til tidsplan for NTP-arbeidet i Osloregionen med vektlegging av videre påvirkningsarbeid.

Dette notatet gir en oppsummering av Osloregionens arbeid med NTP og en overordnet oppsummering av relevante vedtak og merknader i Stortingets behandling av NTP 2025-2036 i juni 2024. Deretter gjøres det en evaluering/vurdering av Osloregionens arbeid med NTP. Avslutningsvis er det forslag til oppfølgingspunkter i Osloregionens arbeid med NTP framover.

Osloregionen har gitt høringsinnspill til Regjeringens arbeid med NTP 2025-2036 i 2023 og 2024:

- Juni 2023: [Hørings svar til transportvirksomhetenes utredninger til NTP 2025-2036.](#)
- April 2024: [Høringsnotat til Stortingsmelding 14 \(2023-2024\) NTP 2025-2036 ifm høring i Stortinget](#)

Som en del av kommunikasjonsarbeidet har vi utarbeidet énsiders brief som oppsummerer hovedmomentene i Osloregionens høringsinnspill til NTP:

- [Osloregionens NTP-brief basert på hørings svar juni 2023 og styremøte desember 2023](#)
- [Osloregionens NTP-brief basert på høringsnotat til stortingsmeldingen våren 2024](#)

2. Oppsummering Osloregionens arbeid og sentrale milepæler

Nedenfor er Osloregionens arbeid med NTP i perioden 2022-2024 og andre sentrale milepæler oppsummet i en tabell.

Hva	Når	Hvem
2022		
Bestilling av forberedende utredningsarbeid til neste Nasjonal transportplan	17.03.22	Samferdselsdepartementet
Tidspunkt for fremleggelse av NTP endret fra 2025 til 2024	22.06.22	Samferdselsdepartementet
Frist for utredningsarbeid fra transportetatene (deler av oppdraget)	1. oktober 2022	Samferdselsdepartementet, transportetatene
NTP-webinar med informasjon om prosessen fra Samferdselsdepartementet med neste NTP og drøfte sentrale tema for Osloregionen	9. november 2022	Sekretariatet Osloregionen
Osloregionens strategi for oppfølging NTP 2025-2036 vedtatt	9. desember 2022	Styret

2023		
Frist for utredningsarbeid fra transportetatene (hovedleveranse). Det ble levert ytterligere utredninger i 2023 som svar på oppdrag fra SD	22. januar 2023	Samferdselsdepartementet, transportetatene
Etablering av adm NTP-gruppe, bredt sammensatt med representanter fra alle administrative grupper i Osloregionen	15.02.2023	Fagpersoner fra medlemskommuner
Svar på prioriteringsoppdraget fra transportetatene	31. mars 2023	Samferdselsdepartementet, Transportetatene
Faggruppemøter med NTP som tema	Vår 2023 – mai 2024	Alle faggrupper
NTP-konferanse, Næringslivets Hus	4. mai 2023	Osloregionen, Østlandssamarbeidet, NHO Viken Oslo og LO Oslo og Akershus
Medlemsundersøkelse, med spørsmål om NTP	10. mai 2023	Sekretariatet
Vedtatt høringsvar på transportetatenes utredninger, oversendt Samferdselsdepartementet	23. juni 2023	Styret
Arendalsuka 2023: NTP-seminar med innledninger og politisk debatt	16. august 2023	Osloregionen arrangør. Innledninger fra NHO Viken Oslo, Skift Norge, TØI. Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård, politikere fra Stortinget, fylkeskommuner og kommuner.
Deltakelse på NTP-møte med fylkeskommunene i Drammen	14. november 2023	Sekretariatet Osloregionen
Nyvalgt styre etter kommunevalget behandler forslag til aktivitetsplan for NTP-arbeidet og ber interessepolitisk utvalg konkretisere og spisse Osloregionens budskap i kommunikasjon	7. des 2023	Styret
2024		
Osloregionen på besøk i Samferdselsdepartementet (møter statssekretær)	18. januar 2024	Styreleder, interessepol.utvalg
Interessepolitisk utvalg behandler sak om Osloregionens hovedbudskap i kommunikasjon av innspill til NTP 2025-2036.	31. januar 2024	Interessepolitisk utvalg
Osloregionens NTP-seminar om byområdene	12. februar 2024	Bjørne Grimsrud, Alberte Ruud, Inger Kammerud, Jane Meyer (varaordfører Hamar) m.fl.
Osloregionens kronikk om NTP, jernbanesatsing på trykk i Aftenposten – papir og nett	11. mars 2024	Styreleder og nestleder
Osloregionens NTP-seminar om godstransport, samt lansering av veileder for etablering av energistasjoner for tungtransport	18. mars 2024	Geir Berg, Rambøll Are Kjensli, NHO Logistikk og transport, Heidi Neilson, Oslo Havn KF Torun Degnes, Mossregionens næringsutvikling AS, Ståle Lien Hansen, ordfører i Ullensaker

		Tom Anders Ludvigsen, ordfører i Vestby, Erlend Larsen, stortingsrepresentant
NTP 2025-2036 legges frem	22. mars 2024	Regjeringen
Felles faggruppemøte om stortingsmeldingen, innspill til høringsnotat med frist 8.4.	5. april 2024	Faggrupper, medlemmer
Behandling av høringsnotat - Osloregionens innspill ifm. Stortingets høring. Oversendes transport- og kommunikasjonskomiteen.	8.4.	Interessepolitisk utvalg (behandlet på e-post)
Høring Stortinget, Transport- og kommunikasjonskomiteen	11.-12.4.	Osloregionen søkte, men fikk avslag på deltagelse
Lunsjseminar om NTP	29. april	Østlandssamarbeidet, NHO og Osloregionen IPR
Brev med høringsinnspill og forslag til verbaler til Transport- og kommunikasjonskomiteen og stortingsrepresentanter Østlandet	13-16. mai	Styreleder, sekretariatet
Møte med Stortingsbenkene i Oslo, Vestfold og Østfold og fikk i etterkant tilsendt høringsinnspill og forslag til verbaler	13.-21. mai	Styreleder, ordfører Alf Johan Svele, Holmestrand, ordfører Saxe Frøshaug, Indre Østfold
Møte med Rigmor Aasrud, leder for stortingsbenkene for Innlandet (Hedmark og Oppland)	3. juni	Styreleder
Komitébehandling i Stortinget, avgivelse av innstilling	12.-13. juni	Transport- og kommunikasjonskomiteen
Behandling NTP 2025-2036 i Stortinget	19.-20. juni	Stortinget
Arendalsuka 2024 – NTP er vedtatt, - hva nå?	13. august	Osloregionen arrangør. Deltakere: Jone Blikra, (Ap), Stortinget, Håkon Snorheim, I (H), Akershus fylkeskommune, Marit Veia, (V), Oslo kommune, Kamilla Thue (Ap), Eidskog kommune. Faglige innlegg fra Bernt Sverre Mehammer, It's tomorrow, Ketil Raknes, Høyskolen Kristiania

3. Hovedmomenter i Osloregionens innspill til NTP 2025-2036

Osloregionens innspill til Samferdselsdepartementets NTP-høring i juni 2023 er gjengitt i tabellen nedenfor. Det ble også gjort noen suppleringer i Osloregionens høringsinnspill, desember 2023 som følge av at temaene beredskap og samfunnssikkerhet samt ekstremvær og klimatilpasning seilte opp på agendaen.

Til slutt kommer en tabell med innspill som ble gitt i høring i Stortingets behandling av NTP i april 2024. I Stortingets høring var det satt begrensninger på lengde på skriftlig innspill, og innspillet som ble vedtatt i juni 2023 måtte derfor kortes kraftig ned i denne versjonen. Alle politiske uttalelser er tilgjengelige på [Osloregionens nettsider](#).

Hovedmomenter i Osloregionens hørings svar 23. juni 2023

Hentet fra sammendrag i Osloregionens høringsinnspill (kap. 2)

2. Sammendrag - Osloregionens hovedmomenter til NTP 2025-2036

2.1. Bypolitikk for små- og mellomstore byområder og videreføre og styrke byveksttaler for de største byområdene

- Osloregionen mener at en bevisst og forsterket satsing på byområdene vil være helt avgjørende for å bidra til å nå klima- og miljømålene.
- Ordningen med byveksttaler for de ni største byområdene i Norge må videreføres og helst styrkes for å nå nullvekstmålet
- Flere av de mindre og mellomstore byene i Osloregionen har transportutfordringer som kan sammenlignes med de største byområdene, men uten tilgang til de samme virkemidlene. Behovet for bypakker eller andre alternative løsninger for disse byområdene må vurderes.

2.2. Jernbanesatsing på Østlandet bidrar positivt til klima- og miljømål og må forsterkes

- Jernbanesatsing i hovedstadsregionen bidrar positivt til klima- og miljømålene og kommer hele landet til gode. Osloregionen støtter anbefalingen om å prioritere persontransport inn og ut av byene og godstransport på de lange strekningene.
- Ny rikstunnel gjennom Oslo vil være et viktig nasjonalt nav og planleggingen må starte i første periode. Tilstrekkelig beslutningsgrunnlag må være på plass før neste NTP-rullering.
- De langsiktige ambisjonene for InterCity må ligge fast, selv om det kan være nødvendig med en mer trinnvis utbygging, der man bruker noe mer tid på å ferdigstille prosjektet.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyt, de er en viktig del av et effektivt transportsystem i Osloregionens felles bo- og arbeidsmarkedsregion, både for person- og godstransport.
- Ny NTP må ha ambisjoner om overføring av grensekryssende transporter fra fly og veitransport til mer miljøvennlige transportformer med fokus på tog. Det må stimuleres til mer skandinavisk samarbeid i de grensekryssende korridorene.

2.3. Godsoverføringsmålet må ligge fast, og beslutning om terminalstrukturen i Oslofjordområdet bør revurderes

- Osloregionen mener godsoverføringsmålet må opprettholdes. Det er viktig å videreføre ambisjonene, og det må legges frem handlingsplan som viser hvordan målet kan realiseres.
- Osloregionen mener at ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes og suppleres med flere scenarier for utvikling av gods- og logistikknæringen i regionen

2.4. Veitrafikken må bidra til å nå klima- og miljømålene

- Osloregionen må ha et veinett som er tilpasset befolkningens størrelse, med transportfordeling på ulike transportformer, på vei inn i lavutslippssamfunnet. Tiltak som fremmer redusert transportbehov, kollektivtransport, gange og sykkel må styrkes.
- Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet må tas igjen. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og for trafiksikkerheten. Ny NTP bør fokusere på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng.
- Mangel på tilgjengelig infrastruktur for el, hydrogen og biogass er en barriere for omstillingen til grønn næringstransport. Regjeringens nasjonale ladestrategi må følges opp og utvikles videre, inkludert behov for infrastruktur for andre energibærere. SVV og Nye Veier må integrere behov for lade- og fyllinfrastruktur (arealer

og annen tilrettelegging) i sin planlegging.

2.5. NTP må bidra til å nå nasjonale mål for klima og natur

- NTP må bidra til å nå Norges forpliktelser knyttet til klima og natur. Osloregionen understreker at investering i robust infrastruktur og tilrettelegging for mobilitet der miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft blir ivaretatt, må være en sentral del av Norges oppfølging av Parisavtalen om klima og Montrealavtalen om natur.

- For å nå målet om 55% reduksjon av klimagassutslipp i 2030 trengs en vesentlig forsterkning av dagens virkemidler og/eller nye kraftige virkemidler. I ny NTP må Regjeringen vise hvilke tiltak den vil gjennomføre for å nå de nasjonale klimamålene, og følge opp med tilstrekkelige virkemidler.

2.6. Svakheter ved dagens modeller for samfunnsøkonomiske analyser må hensyntas i prioriteringene

- Samfunnsøkonomiske analyser er et viktig prioriteringsredskap, men det er svakheter ved disse, bl.a. utilstrekkelig prising av CO2-kostnader og at nullvekstmålet ikke er integrert i modellene.

- Noen prosjekter som er samfunnsøkonomisk ulønnsomme bør likevel prioriteres hvis nytten i form av bidrag til samfunns mål sannsynligvis er undervurdert.

2.7. Sterkere fokus på teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller

- NTP må i langt større grad rette investeringene mot teknologi, tjenester og nye forretningsmodeller. Samfunnet har behov for endring i hvordan vi forflytter oss og distribuerer varer. Digitalisering muliggjør helt nye løsninger for attraktiv, lønnsom, trygg, utslippsfri og bærekraftig mobilitet for alle. Osloregionens høringsinnspill til NTP 2025-2036 Behandlet i styremøte 23. juni 2023 4

2.8. NTP må være plan for et helhetlig transportsystem, med koordinert statlig virkemiddelbruk

- Osloregionen støtter at målstrukturen fra NTP 2022-2033 videreføres.

- Osloregionen mener at NTP bør være en samlet plan for all transport/mobilitet på tvers av forvaltningsnivåer, ulike transportselskaper og andre aktører, der nasjonale utfordringer gjenspeiles.

- Statens virkemidler og politikk for samordnet bolig-, areal- og transportutvikling og planlegging må være bedre koordinert enn i dag, med større forutsigbarhet.

- Samarbeid på tvers av sektorer og forvaltningsnivå må også styrkes på nasjonalt nivå.

I møte i Interessepolitisk utvalg 31.01.2024 ble det behandlet sak om Osloregionens hovedbudskap i kommunikasjon om innspill til INTP. Dette var som svar på vedtak i styremøte 7. desember: *Styret ber interessepolitisk utvalg konkretisere og spisse Osloregionens budskap i kommunikasjon om innspill til neste NTP, herunder hensyn til sikkerhet og beredskap må sikres ivaretatt i neste NTP, at igangsatte prosjekter ikke skal stoppes, og et tydeligere budskap om terminalstruktur i regionen.*

Osloregionens hovedmomenter i kommunikasjon om NTP, vedtatt 31.01.2024

- *En kraftfull satsing på jernbane på Østlandet. Planlegging av ny Rikstunnel må starte i første periode, de langsiktige ambisjonene for InterCity, inkludert Bergensbanens forkortelse (Ringeriksbanen) må ligge fast og grenbanene må prioriteres*
- *En forsterket satsing på byområdene. Byvekstavtalene for de største byområdene må videreføres og styrkes, og det må innføres ordninger også for mindre og mellomstore byområder, som har tilsvarende utfordringer som de store.*
- *Miljø- og klimavennlig godstransport: Godsoverføringsmålet til sjø og bane må ligge fast, og en ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må revurderes.*
- *Veinettet. Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei må tas igjen. Fylkesveiene er viktige for landets samlede transportberedskap og for trafikksikkerheten. Ny NTP bør fokusere på det samlede transportsystemet der riksveiene og fylkesveiene sees i sammenheng.*
- *Fullføre og finansiere vedtatte prosjekter i eksisterende NTP. Dette gjelder spesielt prosjekter på riksveinettet inn mot og rundt hovedstaden.*

Momenter om at klimatilpasning i samferdselssektoren må prioriteres og hensyn til forsvar, sikkerhet og beredskap må være godt ivaretatt i neste NTP også inkluderes i budskapsutforming. Dette er forhold som er blitt mer fremtredende og tydelig siste år og som understreker og forsterker behovet for satsing på samferdsel i Osloregionen. Følgende tekst ble også tatt inn i Osloregionens kommunikasjon:

Klimatilpasning i samferdselssektoren må prioriteres.

Ekstremværet Hans og etterfølgere ga det norske samfunn og kommunene på Østlandet en kraftig påminnelse om konsekvenser av ekstremvær på infrastruktur og lokalsamfunn.

Ekstremværet i august 2023 viste at kommuner på Østlandet var særlig utsatt.

Kraftigere nedbør, svingninger i temperatur, og økt fare for flom, skred og stormflo vil gi ekstra utfordringer for veier og anlegg i Norge. Dette må sikres ivaretatt i neste NTP.

Hensyn til forsvar, sikkerhet og beredskap må være godt ivaretatt i vurderinger av transportinfrastruktur i neste NTP

En mer anstrengt forsvars- og sikkerhetsmessige situasjon som følge av krig i Europa og Midt-Østen, samt Sverige og Finland som nye NATO-medlemmer bør ha konsekvenser for prioriteringer i neste NTP.

Hovedstadsområdet er det tettest befolkede område i Norge og forsvarsindustrien er lokalisert i regionen. Videre går også grensekryssende korridorer gjennom Osloregionen

Disse forholdene må ha betydning i prioritering av sikkerhet og beredskap i neste NTP. Dette gjelder infrastruktur i Norge, men også grensekryssende korridorer for vei, sjø og bane.

Nedenfor er hovedmomenter i høringsnotat til stortingsmelding om NTP, lagt frem 22. mars 2024. Høringsmomenter ble behandlet av interessepolitisk utvalg per e-post i april 2024, etter utarbeidet utkast forankret i felles faggruppemøte 5. april.

Hovedmomenter i høringsnotat til Stortingets transport- og kommunikasjonskomité, april 2024

Hovedmomenter – temaene som ble belyst i [høringsnotatet sendt 8. april](#)

1. Overordnede innspill Stortingsmelding 14 - NTP 2025-2036:

- NTP 2025-2036 har et hovedmål om «God fremkommelighet i hele landet». Dette målet må også gjelde for Osloregionen. Osloregionen må få en høyere andel av prioriteringene i NTP, som svarer på regionens utfordringer.
- NTP svarer ikke på klimautvalgets klare anbefaling om at alle beslutninger må legge til grunn at vi i 2050 skal ha nådd et lavutslippssamfunn. Det bør inngå et klimabudsjett i NTP, som viser i hvilken grad de ulike prosjektene bidrar til å nå de vedtatte nasjonale klimamålene. Stortingsmeldingen viser i liten grad om mål for klima og natur blir ivaretatt. Det må følges opp.

2. Jernbanesatsing på Østlandet
3. Forsterket satsning på byområdene
4. Grønn godstransport
5. Trafikksikkerhet, fylkesvei og prioritere igangsatte veiprojekter

4. Stortingsmelding 14 (2023-24) – NTP 2025-2036 – oppsummering

Stortingsmelding 14 om NTP ble avgitt av Regjeringen den 22. mars 2024, etter noen uker med lekkasjer av enkeltsatsninger i media. Regjeringen jobbet i forkant for å dempe forventningene til økt pengebruk i NTP som følge av strammere økonomisk situasjon framover. Rammen for NTP 2025-36 ble 3 % lavere per år enn rammen for NTP 2022-33. For hele perioden 2025-36 ble det foreslått en ramme på 1308 mrd. kroner over tolv år, hvorav 1208 mrd. kroner i statlige midler og 100 mrd. kroner i bompenger. Fordelt på formål er rammen som følger:

- 574 mrd. kroner til **riksveier**
 - Investering: 146,3 mrd
 - Drift og vedlikehold: 227,6 mrd
- 436 mrd. kroner til **jernbaneformål**
 - Investering: 153,8
 - Drift og vedlikehold: 81,3 mrd
 - Fornying: 123,7 mrd
- 88 mrd. kroner til tiltak i **byområdene**
- 65 mrd. kroner til tilskudd til **fylkesveier**
- 34 mrd. kroner til **kystforvaltning**
- 5,5 mrd. kroner til **lufthavner**
- 5 mrd. kroner til satsinger **på tvers** av transportsektorene

Blant de mest relevante jernbanesatsningene i vår region som lå inne i stortingsmeldingen var de følgende:

- Effektpakken «Flere tog i Oslo-navet»
- Effektpakken «Flere og raskere tog på Østfoldbanen», inkludert dobbeltspor Haug-Seut (Råde-Fredrikstad)
- Effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo–Trondheim», inkludert dobbeltspor Åkersvika–Hamar
- Effektpakken «Økt kapasitet for kombigods Oslo–Narvik via Sverige», inkludert en del mindre tiltak på Kongsvingerbanen
- Planlegging og oppstart av ny rikstunnel lå inne, men kun med 0,5 mrd i første seksårsperiode

Blant de mest relevante jernbaneprosjektene som ikke var med i NTP-forslaget var de følgende:

- Intercity Ringeriksbanen – Bergensbanens forkortelse
- Godskonsept på Østfoldbanen (til Kornsjø / riksgrensen)
- Ny terminalstruktur (kun midler til tiltak på Alnabru i andre seksårsperiode)
- Dobbeltspor sør for Tønsberg var ikke med (Vestfoldbanen er relevant selv om disse kommunene ikke er med i Osloregionen)

Blant de mest relevante veiprojektene i Osloregionen som lå inne i NTP-forslaget var de følgende (utvalg)

- Statens vegvesen:
 - E18 Retvet – Vinterbro
 - Rv. 22 Glommakryssing
 - E134 Dagslett – E18 Vikar
 - E16 Nymoan – Eggemoen
 - Rv. 291 Holmenbrua
- Nye Veier
 - E16 Kongsvinger – E6
 - E16 – Skaret – Hønefoss
 - E6 Moelv – Øyer

Ikke prioriterte veiprojekter - Statens vegvesens «utviklingsportefølje»:

- Akershus E18 Ramstadsletta–Nesbru
- Østfold Rv. 19 Moss

Fylkesveiene:

- Det settes av 65 mrd i tilskudd til fylkesveier i forslag til NTP 2025-36
- Dette er en økning på ca. 10 % per år sammenliknet med gjeldende NTP

Byområdene:

- Tilskudd til byområdene kuttes med 3 % sammenliknet med gjeldende NTP
- Tilskudd til Majorstuen stasjon er ikke med i NTP-forslaget
- Byvekstavtalene videreføres.
 - Det pågår forhandlinger med Nedre Glomma om byvekstavtale, mens Buskerudbyen foreløpig ikke har startet forhandlinger med staten.
 - Med redusert ramme til byområdene i NTP blir det færre midler tilgjengelig per byområde når flere byområder inngår byvekstavtale
- Regjeringen vil videreføre tilskuddsordningen for klima- og miljøvennlig byutvikling og god fremkommelighet i fem byområder som ikke er omfattet av byvekstavtalene: Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfold-byen (Tønsberg, Sandefjord og Larvik).
 - Flere byer kan være aktuelle for tilskudd i planperioden hvis de oppfyller kriteriene, som bl.a. er knyttet til at byområdet må forplikte seg til å følge opp nullvekstmålet og ha en bypakke som er behandlet i Stortinget.

Godstransport

- Godsoverføringsmålet om 30 % godsoverføring til bane og sjø droppes:
Godsoverføring har vist seg verken å være hensiktsmessig eller realistisk. Regjeringen viderefører derfor ikke godsoverføringsambisjonen i Nasjonal transportplan 2025–2036, men vil i stedet rette ressursene inn mot tiltak som bidrar til å oppnå de transportpolitiske målene.
- Grensekryssende jernbane i vår region er i liten grad prioritert
- Oppstart av «oppfølging av planer for terminalløsninger på Alnabru» ligger inne i siste del av NTP-perioden
- Det er ikke nevnt andre terminaler enn Alnabru i Oslo-området
- Tungbilpakka:
 - Positivt med 3,7 mrd. til ladestasjoner og døgnhvileplasser
 - Bompengefritak for ellastebiler til 2030
 - Nytt mål for nybilsalget er 100% utslippsfritt og biogass i 2030

5. Oppsummering av Stortingets behandling av NTP 2025-2036

Stortingets behandling av NTP 2025-2036 er tilgjengelig på [Stortingets nettside](#). Her er [Stortingsmelding 14 \(2023-24\) om NTP 2025-36](#) som ble lagt frem 22. mars 2024.

Nedenfor er det gjort en overordnet oppsummering av flertallsvedtak og flertallsmerknader som er relevante for Osloregionen og spesielt knyttet til våre innspill til NTP. Deretter er det tilsvarende gjengitt mindretallsforslag og mindretallsmerknader som er relevante for Osloregionen.

Vi tar forbehold om at det er forslag og merknader som kan være oversett i gjennomgangen.

Relevante flertallsvedtak i Stortingets votering 20. juni:

- Vedtak 828: Stortinget ber regjeringen ta rv. 19 Moss ut av utviklingsporteføljen og sikre oppstart på prosjektet i planperioden.
- Vedtak 829: Stortinget ber regjeringen videreføre Ringeriksbanen og ny E16 Skaret–Hønefoss (FRE16) som et fellesprosjekt for å sikre den økonomiske nytten og bærekraften i prosjektet.
- Vedtak 830: Stortinget ber regjeringen styrke finansieringen til fylkesvei med fokus på trafikksikkerhet,

nærings- og beredskapsveier, og videreføre den øremerkede tilskuddsordningen for vedlikehold av fylkesvei.

- Vedtak 832: Stortinget ber regjeringen starte opp prosjektet dobbeltspor Stokke–Torp–Sandefjord på Vestfoldbanen i første seksårsperiode av Nasjonal transportplan 2025–2036.
- Vedtak 835: Stortinget ber regjeringen legge inn det statlige bidraget på 500 mill. kroner til Majorstuen stasjon i Nasjonal transportplan 2025–2036, i første seksårsperiode.
- Vedtak 836: Stortinget ber regjeringen legge fram en sak som innpasser de prosjekter det nå er flertallsvedtak for i Stortinget i NTP-porteføljen, senest i forbindelse med RNB 2025.
- Vedtak 837: Meld. St. 14 (2023–2024) – Nasjonal transportplan 2025–2036 – vedlegges protokollen.

Relevante flertallsmerknader:

Det fremkommer ikke at det er vedtatt flertallsmerknader i Stortingets protokoll.

Relevante mindretallsforslag (ikke vedtatt):

- Fra MDG:
 - «Stortinget ber regjeringen følge opp Jernbanedirektoratets anbefalinger om toetasjes tog og gå til innkjøp av disse så toetasjes tog kan være på plass på Østlandet før 2030.»
 - «Stortinget ber regjeringen om å utrede en alternativ trase for Ringeriksbanen som har mindre negative konsekvenser for natur og matjord, og som sikrer betydelig kortere reisetid mellom Oslo og Bergen.»
 - «Stortinget ber regjeringen melde Norge inn i Connecting Europe Facility (CEF) som del av TEN-T-samarbeidet, slik at Norge kan søke EU-midler til utbygging av fremtidige samferdselsprosjekter.»
 - «Stortinget ber regjeringen starte forhandlinger om byvekstavtale for Grenland så raskt som mulig. Forhandlinger med Buskerudbyen igangsettes så snart lokale vedtak om bompengefinansiering er vedtatt.»
 - «Stortinget ber regjeringen i løpet av 2025 levere et klimaregnskap for alle beregnelige klimaeffekter på kort og lang sikt fra endelig vedtatt NTP.»
- Fra Rødt
 - «Stortinget ber regjeringen sette i gang en KVV for jernbanestrekningen Oslo-Stockholm, i tråd med anbefalingen i Jernbanedirektoratets mulighetsstudie av 30. september 2022.»
- Fra SV
 - «Stortinget ber regjeringen øke den statlige andelen til større kollektivprosjekter til 80 % fra og med reforhandling av eksisterende byvekstavtaler.»
 - «Stortinget ber regjeringen sørge for at det årlige tilskuddet til byområdene uten byvekstavtaler styrkes.»
- Fra Venstre
 - «Stortinget ber regjeringen sørge for at det årlige tilskuddet til byområdene uten byvekstavtaler videreføres med minst 150 mill. kroner i årlig gjennomsnitt.»
 - «Stortinget ber regjeringen sikre at T-baneforlengelse til Skårer i Lørenskog blir en del av neste byvekstavtale mellom staten og Osloområdet, og at prosjektet finansieres som et 70/30-prosjekt.»
- Fra SV og Venstre
 - «Stortinget ber regjeringen opprette et nattogtilbud mellom Oslo og København.»
 - «Stortinget ber regjeringen videreføre målet om at 30 pst. av alt gods som fraktes på avstander over 300 km, skal overføres fra vei til sjø og bane innen 2030.»
- Fra FrP
 - «Stortinget ber regjeringen avvikle bompenggeordningen.»

- «Stortinget ber regjeringen om å avvikle nullvekstmålet.»
- Fra Høyre og Venstre
 - «Stortinget ber regjeringen konkretisere mål for automatisert transport for alle transportformer i et kort og lengre perspektiv. Målene skal også ses på tvers av transportformer.»

Relevante mindretallsmerknader:

Det framkommer ikke at det er vedtatt relevante mindretallsmerknader i Stortingets protokoll.

6. Evaluering og vurdering av Osloregionens arbeid (ferdigstilles til styremøte okt 2024)

Det er gjort en overordnet evaluering og vurdering av Osloregionens arbeid med NTP, der det er sett på følgende momenter:

- Politisk gjennomslag
- Kommunikasjonsarbeid, intern kommunikasjon og ekstern kommunikasjon
- Forankring hos medlemmene, politisk og faglig forankring
- Kompetanse

For å vurdere arbeidet gjøres det en stikkordsmessig gjennomgang, der arbeidet og resultater vurderes i en forenklet SWOT-analyse (styrker, svakheter, trusler og muligheter):

Styrker / Muligheter

- **Administrativt/sekretariat**
 - Bra med NTP-gruppe, satt sammen på tvers av administrative grupper. Vi får flere å spille på og arbeider på tvers. Arbeidsdeling i NTP-gruppe, bidrar til god forankring og støtte til sekretariatet i utarbeidelse av hørings svar m.m. Ta med seg arbeidsform i det videre arbeid, jobbing på tvers. Viktig å ta med seg i arbeid med statsbudsjett
 - Gjennomførte medlemsundersøkelse med spørsmål om samferdsel, som underlag ifm NTP-arbeidet.
 - Positivt at Statens vegvesen er observatør i ATP-gruppe og kan orientere underveis om NTP-prosess og aktuelle utredninger og andre oppdrag.
 - God dialog med Samferdselsdepartementet og transportetater
 - Faglig kompetanse i administrative faggrupper
 - Kompetanse på faglig og interessepolitisk arbeid i Osloregionens sekretariat
- **Interessepolitisk arbeid**
 - God politisk deltagelse på arrangementer (stortingspolitikere og lokalpolitikere)
 - God dialog med flere av stortingsbenkene
 - Positivt med Osloregionens NTP-brief, nyttig for ordførere og i kommunikasjonsarbeid
 - Sekretariatet leverer godt underlag til politikere til innlegg mv.
 - Osloregionen opptrer samlet og er konsensusbasert.
 - Styrke at 65 kommuner står sammen, stor region
- **Kommunikasjon**
 - Gjenkjennelige hovedmomenter i hele prosessen med NTP-arbeidet
 - Løftet frem lokale saker i samarbeid med enkeltkommuner
 - Gjennomført arrangementer med god oppslutning, bl.a. flere NTP-konferanser, i egen regi og i samarbeid med andre (NHO, LO, Østlandssamarbeidet)
 - Kronikk om jernbanesatsing på trykk i Aftenposten
 - Osloregionens NTP-brief
- **Generelt**
 - Kontinuerlig arbeid over tid
 - Respektert på faglig grundighet og kontinuerlig arbeid
 - Etablert som en relevant høringsinstans
 - Arbeid med NTP anses som viktig for medlemmene. Gis prioritet administrativt og politisk.
 - En styrke at NTP fra og med nå behandles i Stortinget utenom valgår. Stortingets behandling av NTP blir i mindre grad del av kommende valgkamp. Omfattende utredningsarbeid fra transportetatene kan da bli vektlagt i de endelige prioriteringene.

Svakheter / Trusler

- NTP-arbeidet bundet av fokus på transportkorridorer
- Har Osloregionen fokusert på for mange saker/tema? Bør organisasjonen konsentrere seg om færre saker/tema? Mer spissing?
- Kommunikasjon – behov for bedre koordinering internt om hvem som uttaler seg på vegne av regionen?
- Kommunikasjon – potensiale for bedre samarbeid med aktuelle eksterne partnere
- Politisk fokus på distrikts-Norge og andre deler av landet enn Osloregionen. Det kan bety mindre gehør for utfordringer i byområder på Østlandet

7. Oppfølgingspunkter til Osloregionens arbeid med Nasjonal Transportplan

En foreløpig vurdering er at arbeidet med NTP er en høyt prioritert oppgave for medlemmene i Osloregionen IPR. Det har vært gjort et omfattende arbeid med NTP 2025-2036 over en lengre periode, med bred involvering av medlemmene, både administrativt og politisk. Det har også vært arbeidet systematisk med kommunikasjon, som har gjort at Osloregionens hovedbudskap har vært gjenkjennelig. Samtidig er det potensiale for bedre koordinering, både internt og eksternt i samarbeid med andre, som kan bidra til større politisk gjennomslag.

Osloregionen har hatt god dialog med Samferdselsdepartementet, de nasjonale transportetatene og flere av stortingsbenkene fra vår region, noe som også vil være positivt for videre oppfølging av vedtatt NTP og vedrullering av planen for neste periode.

Det foreslås oppfølgingspunkter og forbedringspunkter i Osloregionens videre arbeid med vedtatt NTP og for oppfølging av arbeidet med rullering av NTP for neste periode.

Oppfølgingspunkter:

- a) Osloregionens oppfølging av vedtatt NTP, herunder årlige statsbudsjett
- b) Oppfølging av oppdrag fra Samferdselsdepartementet til transportetater, bl.a. byutredninger, effektivisering av godstransport, kollektivstudie
- c) Osloregionens oppfølging av regjeringens arbeid med rullering av ny NTP