



Dato: 3/26/2021

# NTP 2022-2033

# Relevant hovedinnhold for Osloregionen

---

Merete Agerbak-Jensen  
26. mars 2021

# Generelt og overordnet

- Foreslått ramme for NTP: 1 200 mrd. kroner over tolv år, hvorav 1 076 mrd. kroner i statlige midler (89,7 mrd. pr. år) og 123 mrd. kroner i bompenger. Bompengandelen er i snitt 28 %.
- 510 mrd. kroner til riksveier (440,6 mrd. kroner til Statens vegvesen og 69,4 mrd. kroner til Nye Veier AS – ekskl. fellesprosjekt Ringeriksbanen/E16)
- 393 mrd. kroner til jernbaneformål
- 80 mrd. kroner til tiltak i byområdene
- 52 mrd. kroner til tilskudd til fylkesveier
- 33 mrd. kroner til kystforvaltning
- 5 mrd. kroner til lufthavner
- 3 mrd. kroner til satsinger på tvers av transportsektorene
- Usikkerhet knyttet samfunnsøkonomiske analyser: Fremtidig transporttettersspørsmål, teknologiske utvikling, klimakostnader , elektrifisering
- Regjeringen ønsker å øke lønnsomheten av transportinvesteringene gjennom optimalisering og porteføljestyring. Prosjekter andre seksårsperiode ikke konkretisert eller ferdig kostandsberegnet

# Jernbane - rammebetingelser

- Jernbanesektoren skal i større grad styres på mål og effekter, framfor aktiviteter og tiltak.
- Kortere oppetid, dårligere regularitet og økt vedlikeholdsetterslep frem til 2024/2025
- Anskaffelse av 30 nye lokaltogsett. Nye tog skal etter planen fases inn fra 2025.
- Det felleseuropeiske digitale signalsystemet ERTMS innføres i tråd med fastsatt plan.
- Det legges opp til å sette i gang elleve nye effektpakker, som gir tilbudsforbedringer for både person- og godstransport. Effektpakkene gir økt frekvens inn og ut av Trondheim, Oslo, Bergen og Stavanger, og forbedret nettdekning

# Jernbane – prosjekter

- InterCity prioriteres fullført til Hamar, Tønsberg og Moss – ikke til Halden og Lillehammer
- Oppstart Ringeriksbanen inne i første seksårsperiode (ref. fellesprosjekt)
- Ferdigstillelse Follobanen
- Vurdering av dobbeltspor og kryssingsspor videre mot Fredrikstad og Halden som alternativ til full InterCity
- Optimalisert konsept for ytre InterCity på Vestfoldbanen, ved parsellen Stokke–Sandefjord
- Indre InterCity på Dovrebanen mot Hamar ferdigstilles med dobbeltspor mellom Venjar–Eidsvoll–Langset
- Ny tog tunnel gjennom Oslo og videreutvikling av Alnabru godsterminal (utover strakstiltak) skjøvet til andre periode
- Ingen midler til Kongsvingerbanen, antyder planleggingsmidler sent andre periode

# Grensekryssende jernbaneforbindelser

- Samferdselsdepartementet er i dialog med det svenske infrastrukturdepartementet for å undersøke muligheten for et samarbeid om en mulighetsstudie av ulike relevante forhold for de grensekryss-sende strekningene.
- Oslo-Stockholm ikke konkret omtalt, men er tatt ut av planen. Stortingsvedtak onsdag om å be regjeringen utarbeide en mulighetsstudie som inkluderer trasevalg og finansieringsmodell.

# Vei

- Utvidet økonomisk ramme og portefølje til Nye Veier AS. Perioden for de årlige tilskuddene på 5,8 mrd. 2021-kroner forlenges fra 2035 til 2041.
- Økte rammer til fylkesveier (snitt 4,37 mrd. pr. år)
- Tilskuddsordning for reduserte bompengetakster utenfor byområdene forutsatt videreført i planperioden
- Skyver på vurdering av veipricing, opprettholder bompengesystemet

## **Ligger inne i første seksårsperiode:**

- Utbyggingen av rv. 22 Glommakryssing, firefelts vei fra Lillestrøm til Garderkrysset (3 mrd. kroner)
- E18 Retvet–Vinterbro (7,5 mrd. kroner)
- E16 Kongsvinger–E6 vurderes av Nye Veier
- E18 Lysaker–Ramstadsletta
- RV19 Moss mellom fergeleiet og E6 (5 mrd. kroner)
- Nytt tunnellop E134 Oslofjordforbindelsen
- E16 Høgstet–Hønefoss, del av fellesprosjektet med Ringeriksbanen (totalt 35,6 mrd. kroner).  
Vurderes overført til Nye Veier AS, kommer egen sak

# Byområder

- Byvekstavtale for perioden 2019–2029 med Viken fylkeskommune og kommunene Oslo, Bærum, Lillestrøm og Nordre Follo (23,1 mrd. kroner + evt. tilleggsavtale). 54 mrd. totalt
- Byvekstavgifter for Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. (knappt 10 mrd. kroner)
- Ny, fireårig tilskuddsordning for klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet i Bodø, Ålesund, Haugesund, Arendal/Grimstad og Vestfoldbyen (600 mill. kroner). Ingen andre byer i Osloregionen
- Delfinansiering av Fornebubanen (50/50-ordningen): 8,4 mrd. kroner. T-banetunnel gjennom Oslo ikke lagt inn første seks år
- Majorstuen T-banestasjon (500 mill. kroner)
- Bane til A-hus inne i nåværende NTP, tatt ut i denne

*\* Ved reforhandling av bypakker i byer med byvekstavgifter kan det åpnes for å prioritere prosjekter som ikke er omtalt i denne transportplanen dersom det er lokal tilslutning til fullfinansiering med bompenger og/eller lokale midler*

# Kyst

- Farvannstiltaket bedre innseiling til Borg havn (3,3 mrd. kroner)
- Videreføring av tre tilskuddsordninger på kystområdet (2,5 mrd. kroner) i planperioden:
  - ❖ Nærskipsfart
  - ❖ Ordning for investering i effektive og miljøvennlige havner
  - ❖ Kystkultur



# Godstransport i NTP

| Mål  | Konkrete tiltak   |
|--|---|
| <b>Styrke godstransport på vei</b> ved å bedre framkommeligheten, regularitet, tilgjengelighet og reisetid, blant annet gjennom å videreføre arbeidet med å tilrettelegge riksveinettet for inntil 25,25 meter lange modulvogntog i planperioden | <ul style="list-style-type: none"><li>• Fylkesveier – høy nytteverdi for næringstransporter</li><li>• Øke andel 25,25 m lange modulvogntog</li><li>• Prøveordning tømmervogntog 74 tonn</li><li>• Tilrettelegging for etablering av ladeinfrastruktur på rasteplasser og døgnhvileplasser.<ul style="list-style-type: none"><li>• Nye Veier AS satt i gang pilotprosjektet «EL 39» - nullutslippsinfrastruktur langs veien.</li></ul></li></ul> |
| <b>Øke kapasiteten, redusere kostnadene, bedre regulariteten og lønnsomheten for gods på jernbane</b> , blant annet gjennom kapasitetsøkende tiltak på de viktigste godsstrekningene og effektivisering av tømmertransport.                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Effektpakker for å styrke kombitransport</li><li>• Krysningsspor, lengre tog</li><li>• Alnabru – ferdigstille strakstiltak for økt kapasitet og effektivitet. Videreutvikling av Alnabru godsterminal ikke prioritert første seks år</li></ul>  |
| <b>Styrke godstransport på sjø</b> gjennom en egen nærskipfartsstrategi og nasjonal havneplan  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Farvannstiltaket innseiling Borg havn, 3,3 mrd kr</li><li>• videreføre eksisterende tilskuddsordning for nærskipfart (insentivordningen)</li><li>• styrke tilskuddsordningen for investering i effektive og miljøvennlige havner</li></ul>  |