Osloregionen

SAKSFREMLEGG

Interessepolitisk utvalg 13. november 2026 **Sak nr. 32/26**
Styret i Osloregionen 27. november 2026 **Sak nr. xx/26**

Saksbehandlere: Mari Strømsvåg, Eva Næss Karlsen, sekretariatet for Osloregionen

---

Status for Osloregionens arbeid med NTP 2029-2040 og forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer for NTP 2029-2040

Innstilling fra interessepolitisk utvalg

1. Styret gir sin tilslutning til forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer for NTP 2029-2040
2. Saken ellers tas til orientering.

SAKSFREMSTILLING

Innledning

Regjeringen har startet arbeidet med stortingsmelding om NTP 2029-2040. Det tas sikte på at transportplanen legges frem til behandling i Stortinget våren 2028. Arbeidet er nå inne i en fase der transportvirksomheter gjennomfører utredninger og prioriteringsoppdrag gitt av Samferdselsdepartementet. Arbeidet med NTP er en høyt prioritert oppgave for medlemmene i Osloregionen IPR. Mål for Osloregionens arbeid med NTP er å styrke regionens gjennomslagskraft i prioriteringene i transportplanen.

Denne saken gir en oppdatering på status i NTP-arbeidet, som inkluderer plan for kommunikasjon- og politisk påvirkning og oppsummering fra NTP-seminar 27. oktober. Videre presenterer saken forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer for NTP 2029-2040. Sekretariatet legger opp til at Osloregionens prioriteringer behandles i første styremøte i 2027.

Status NTP-arbeidet

Nedenfor er informasjon om gjennomførte og planlagte tiltak i handlingsplan for NTP-arbeidet i oktober og november. Sekretariatet vil legge frem en oppdatert handlingsplan for NTP-arbeidet for styret i begynnelsen av 2027, på bakgrunn av bl.a. Samferdselsdepartementets prosess, og videre dialog om samarbeid med NHO, LO og KS.

Fagseminar 27. oktober

Den 27. oktober arrangerte Osloregionen fagseminaret: Mot ny NTP: Kunnskapsgrunnlag og prioriteringer for Østlandet. Ca 70 personer fra kommuner, fylkeskommuner, transportvirksomheter og andre organisasjoner deltok. Innledere i programmet var Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye Veier, NHO, KS, Lillestrøm kommune, Ringerike kommune, TØI, Kollektivtrafikkforeningen, ASKO, og Forsvarets logistikkorganisasjon. Vedlagt er en kort oppsummering fra seminaret. Vedlagt er også et samledokument med alle presentasjoner.

Samferdselsdepartementet ga i sitt innlegg informasjon om status i departementets arbeid. Deres fremdriftsplan er noe forsinket, bl.a. var ikke prioriteringsoppdrag til transportvirksomhetene sendt per 27. oktober. Det ble informert om at Statens vegvesen har fått en ny koordinerende rolle som skal ivareta et tverrsektorielt perspektiv. Det er behov for å se på tvers av transportformer, virkemidler og forvaltningsnivå. Det vises ellers til vedlagte oppsummering og presentasjon.

Kommunikasjons- og påvirkningsplan for NTP-prosessen
Sekretariatet har utarbeidet en kommunikasjons- og påvirkningsstrategi for NTP 2029-2040 som skal understøtte regionens interessepolitiske arbeid frem mot Stortingets behandling av planen i 2028. Strategien bygger på Osloregionens vedtatte NTP-strategi og tilhørende handlingsplan, handlingsplan for politisk påvirkning og årshjul for påvirkning mot statsbudsjett. Strategien skal sikre forankring hos medlemmene og bidra til at regionens prioriteringer får størst mulig gjennomslag i nasjonale beslutningsprosesser.

Arbeidet bygger på de fire vedtatte prinsippene fra handlingsplan for politisk påvirkning:
1) Osloregionen skal opptre samlet om felles prioriteringer
2) konsentrere innsatsen om et begrenset antall hovedsaker
3) forankre budskap og aktiviteter politisk og administrativt
4) drive et systematisk og langsiktig påvirkningsarbeid gjennom hele planperioden.
Kommunikasjon er i denne sammenheng et virkemiddel for påvirkning, ikke et mål i seg selv.

Påvirkningsarbeidet organiseres rundt fem hovedspor:
Spor 1: Sikre bred forankring og mobilisering blant medlemskommunene og delregionene.
Spor 2: Utvikle et felles kunnskapsgrunnlag, budskapsmateriell og fakta som kan brukes av både Osloregionen og medlemmene i dialog med nasjonale myndigheter.
Spor 3: Målrettet politisk møtevirksomhet skal bidra til å bygge relasjoner og påvirke beslutningstakere tidlig i prosessene.
Spor 4: Arrangementer og møteplasser som skaper synlighet og dialog med relevante aktører
Spor 5: Koordinert arbeid med media og kommunikasjonskanaler for å synliggjøre regionens prioriteringer i den offentlige debatten.

Vi vil jobbe med et relevant årshjul som tar utgangspunkt i større hendelser og viktige milepæler i NTP prosessen. Påvirkningsarbeidet for NTP vil integreres med Osloregionens helhetlige arbeid med politisk påvirkningsarbeid, og overlappe med aktiviteter knyttet til blant annet statsbudsjett og revidert nasjonalbudsjett.

Interessepolitisk utvalg vil være en viktig ressurs i dette arbeidet gjennom å bidra til politisk forankring, styrke kontakten med relevante beslutningstakere og samarbeidspartnere, samt støtte opp under felles budskap og aktiviteter i prioriterte påvirkningsvinduer. Strategien legger til rette for et koordinert samspill mellom styret, utvalget, medlemskommunene og sekretariatet for å styrke regionens gjennomslag i NTP-prosessen.

Politisk påvirkningsarbeid høsten 2026
Det er gjennomført et møte med samferdselsminister 5. oktober om fremdrift av ny Rikstunnel og grensekryssende jernbane med krav til oppstart av KVU for korridoren Oslo-Stockholm, og utbedring av krysningsspor på strekningen Oslo-Göteborg. Deltakere: Styreleder Eirik Lae Solberg, nestleder Elin Såheim Bjørkli og nestleder interessepolitisk utvalg Saxe Frøshaug

Statsbudsjett 2027: Skriftlige høringsnotat er sendt Samferdselskomiteen. Det gjennomføres benkemøter på Stortinget i november/desember. Samferdsel og prosjekter i vedtatt NTP 2025-2036 er et av tema som tas opp i benkemøtene.

Forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer for NTP 2029-2040
Nedenfor er forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer for NTP 2029-2040. Sekretariatet legger opp til politisk behandling av Osloregionens prioriteringer for NTP i styremøte på nyåret 2027. Administrativ NTP-gruppe vil ha møte i januar som en del av arbeidet med innholdet i saken som legges frem for politisk behandling.

Bakgrunn for vurdering av prinsipper
Som bakgrunn for vurdering av prinsipper og innhold i prioriteringer er det flere momenter og forhold som er relevante. Nedenfor er noen av disse listet opp. Dette er:

- *Regjeringens transportpolitiske mål og NTP-prosess*
  - De transportpolitiske målene fastsatt av regjeringen, herunder et nytt mål om *«En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne»*
  - Det helhetlige og tverrsektorielle perspektivet skal styrkes. Statens vegvesen har fått en ny rolle med ansvar for å gir transportfaglige råd med helhetlige vurderinger av hva som gir best mulig oppnåelse av NTP-målene på tvers av transportformene.
  - Gjennomførte og kommende utredninger, inkludert prioriteringsoppdrag til transportvirksomhetene som gis i november 2026.
- *Utfordringer og behov.* Hva er de største utfordringer og behov på transportområdet i Osloregionen og for landsdelen?
- Osloregionens tidligere NTP-innspill og nylige politiske vedtak om samferdsel (rikstunnel, jernbane)
- Fylkeskommunene på Østlandet og andre samarbeidspartnere sine innspill til NTP

Forslag til prinsipper for Osloregionens prioriteringer NTP 2029-2040

Osloregionen står overfor store utfordringer knyttet til befolkningsutvikling, klimaomstilling, verdiskaping, beredskap og forsvar. For å møte disse utfordringene må transportsystemet utvikles på en måte som gir størst mulig samfunnsnytte og bidrar til et mer bærekraftig, robust og effektivt transportsystem.

Osloregionen mener at NTP 2029-2040 må prioritere helhetlige løsninger på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer, samtidig som det satses på både bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur og strategiske investeringer som øker kapasitet, pålitelighet og robusthet.

På denne bakgrunn legges følgende prinsipper til grunn for Osloregionens prioriteringer og innspill til NTP 2029-2040.

1. **Samfunnsnytte skal være styrende for alle prioriteringer**

Tiltak skal vurderes ut fra samlet samfunnsnytte

- Pålitelighet og regularitet
- Robusthet, beredskap og totalforsvar
- Regional utvikling og verdiskaping
- Klima- og miljøeffekter
- Naturhensyn og arealforbruk

2. **Måloppnåelse skal prioriteres framfor aktivitetsnivå**

Prioriteringer og særlig store investeringer må styres av effekt og bidrag til å måloppnåelse av transportpolitiske mål, fremfor antall prosjekter.



3. **Transportsystemet må ses og utvikles som én helhet**

Transportutfordringer må løses på tvers av sektorer og forvaltningsnivåer.

- Samordning mellom transportformer
- Samordning mellom stat, fylke og kommune
- Sammenheng mellom transport, areal og energi
- Langsiktighet og forutsigbarhet må ligge til grunn

4. **Utnyttelse av eksisterende kapasitet og strategiske kapasitetsinvesteringer**

Eksisterende infrastruktur må utnyttes bedre, samtidig som nødvendige kapasitetsøkende investeringer gjennomføres.

- Drift, vedlikehold og fornyelse
- Flaskehalsutbedringer
- Nye investeringer der kapasitet er begrensende

5. **Kollektivtransporten må prioriteres der effekten er størst**

Kollektivsatsing bør rettes mot områder der samfunnsnytten er størst.

- Største vekstregioner
- Byvekstavtaler
- Redusert biltrafikk

6. **Jernbaneinvesteringer må kobles til areal- og byutvikling**

Nytten blir størst når transport- og arealpolitikk ses i sammenheng.

- Knutepunktutvikling
- God kollektivdekning
- Samordnet planlegging

7. **Nasjonale og regionale knutepunkt må styrkes**

Knutepunktene er sentrale for verdiskaping, eksport og beredskap.

- Havner
- Flyplasser
- Godsterminaler
- Jernbaneknutepunkter

8. **Gods må i større grad overføres fra vei til bane og sjø**

Mer gods på bane og sjø gir lavere utslipp og mindre belastning på veinettet.

- Bedre punktlighet
- Effektive terminaler
- Dør-til-dør-løsninger

9. **Robusthet, beredskap og totalforsvar må få større plass**

Samfunnssikkerhet må være et tydelig kriterium i NTP.

- Robuste transportkorridorer
- Alternative transportmuligheter
- Sivil-militær samordning
- NATO-krav
- Militær mobilitet
- Strategiske havner og flyplasser

10. **Transportinfrastruktur skal være et verktøy for regional utvikling og verdiskaping**

Transportinfrastruktur skal bidra til vekst og utvikling i hele regionen.

- Arbeidsmarkedsregioner
- Næringsutvikling, eksport og konkurransekraft

Vedlegg – sammendrag fra NTP-seminar 27. oktober 2026 (KI-assistert)

Kortfattet sammendrag med hovedbudskapene fra Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene, deretter innspill fra kommuner, interesseorganisasjoner, næringsliv og forsvarssektoren.

1. Innlegg fra Samferdselsdepartementet og transportvirksomhetene

Samferdselsdepartementet

Departementet understreket at arbeidet med NTP 2029-2040 skjer innenfor strammere økonomiske rammer, samtidig som transportsektoren må håndtere befolkningsvekst, sentralisering, klima- og naturhensyn, økte beredskapsbehov og et betydelig vedlikeholdsetterslep.
Hovedretningen som så langt er lagt til grunn er:

- Ta vare på eksisterende infrastruktur.
- Utbedre der det er mulig.
- Bygge nytt bare der det er nødvendig.
- Utnytte kapasiteten i dagens transportsystem bedre.
- Se transportutfordringer på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer.

Departementet presenterte også Statens vegvesen sin nye tverrsektorielle rolle, og behovet for et tverrsektorielt perspektiv – helhetlige vurderinger på tvers av transportformer. Videre pekte departementet også på nye sikkerhetspolitiske forhold og militære behov vil få større betydning i kommende NTP enn tidligere.

Statens vegvesen

Statens vegvesens utredninger viser at de største utfordringene fram mot 2060 blir:

- Sterk befolkningsvekst i de største bo- og arbeidsmarkedsregionene.
- Høy aldring i befolkningen.
- Lav robusthet i sentrale deler av transportsystemet.
- Økende press på klima, miljø og økonomi.

For Østlandet er hovedutfordringene:

- Høyest befolkningsvekst og trafikkvolumer.
- Presset kapasitet.
- Lav tåleevne ved avvik.
- Konsentrasjon av nasjonale knutepunkter, havner, flyplass og godsterminaler.

Statens vegvesen anbefaler:

- Sterkere satsing på drift, vedlikehold og kapasitetsutnyttelse.
- Bedre bruk av digitalisering og data.
- Prioritering av kollektivsatsing der effekten er størst.
- Videreutvikling av byvekstavtalene.
- Mer aktiv trafikkstyring og bruk av prisvirkemidler.
- Styrket beredskap og robusthet.

Vegvesenet viste samtidig at personbiltransport og godstransport på vei forventes å vokse betydelig fram mot 2060 dersom dagens utvikling fortsetter.

Jernbanedirektoratet

Jernbanedirektoratet la vekt på at fjerntog, gods og regiontog må ses i sammenheng. Utredningene viser:

- 45 % vekst i fjerntogreiser fram mot 2035.
- 75 % vekst i kombigods fram mot 2050.
- 90 % vekst i lokal- og regiontogreiser på Østlandet fram mot 2050.

Direktoratet understreket at samfunnsnytte må vurderes bredere enn spart reisetid, og også omfatte:

- Pålitelighet.
- Arealutvikling.
- Klima og miljø.
- Beredskap.
- Attraktivitet og komfort.

Hovedbudskapet var at nytten blir størst når jernbaneinvesteringer kombineres med:

- Arealutvikling rundt knutepunkter.
- Bilrestriktive tiltak.
- Godt buss- og kollektivtilbud.
- Samordnet planlegging mellom stat, fylke og kommuner.

Nye Veier

Nye Veier framhevet at sterk kostnadsvekst i samferdselssektoren gjør det nødvendig å få mer effekt ut av hver investert krone. Byggekostnadene har økt omtrent dobbelt så mye som konsumprisene siden 2000.
Sentrale budskap:

- NTP bør styre etter måloppnåelse og effekt, ikke aktivitetsnivå.
- Tidligfasearbeid er avgjørende for kostnadseffektivitet.
- Drift, vedlikehold, utbedring og nybygg må vurderes samlet.
- Høy standard er ikke alltid samfunnsøkonomisk riktig løsning.
- Robusthet og forebyggende vedlikehold kan gi høy samfunnsnytte

Nye Veier støttet tydelig hovedprinsippet om: **ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt når vi må.**

---

2. Innspill fra kommuner, organisasjoner og andre aktører

Lillestrøm kommune

Lillestrøm framhevet at kommunen har lagt til rette for fortetting og vekst ved kollektivknutepunkter, men at dette forutsetter statlige investeringer i transportsystemet. Kommunen etterlyste:

- Prioritering av sterke vekstregioner.
- Et betydelig styrket kollektivtilbud.
- Forutsigbarhet i NTP.
- Kapasitet på jernbane og hovedveier.
- Investeringer i Hovedbanen og Kongsvingerbanen.

- Bedre beredskap og redundans.

Ringerike kommune

Ringerike understreket betydningen av at NTP gir:

- Langsiktighet.
- Forutsigbarhet.
- Politisk kontinuitet.
- Helhetlige vurderinger av samfunnsnytte.

Kommunen argumenterte for at transportinfrastruktur må brukes som et virkemiddel for regional utvikling og verdiskaping, ikke bare vedlikeholdes.
Kommunen pekte også på at mindre bykommuner har utfordringer og behov for belønningsordninger, tilsvarende de større byene som er med i bypakker.

KS på vegne av fylkeskommunene

KS framhevet at fylkesveinettet og kollektivtransporten er avgjørende for nasjonale transportmål.
Hovedbudskap:

- Transportsystemet må fungere som én helhet.
- Drift, vedlikehold og fornyelse må prioriteres høyere.
- Robuste fylkesveier er viktig for beredskap.
- Fylkeskommunenes kunnskapsgrunnlag må brukes aktivt i NTP-arbeidet.

Transportøkonomisk institutt (TØI)

TØI argumenterte for en mer realistisk NTP innenfor klima- og naturmålene.
Hovedanbefalinger:

- Utnytte eksisterende kapasitet bedre.
- Vurdere kostbare kapasitetsutvidelser kritisk.
- Utrede distansebasert veiprising.
- Prioritere vedlikehold og fornyelse.
- Sette tydelige klima- og naturrammer for prioriteringer.
- Bruke samfunnsøkonomiske analyser mer aktivt.

Kollektivtrafikkbransjen

Bransjen pekte på at kollektivtransporten er avgjørende for å nå nullvekstmålet, men at finansieringen ikke er tilstrekkelig.
Hovedinnspill:

- Kraftig kostnadsvekst i kollektivsektoren utfordrer tilbudet.
- Det trengs langsiktig finansiering.
- Nye virkemidler er nødvendige dersom biltrafikken skal begrenses.
- Kollektivinvesteringer gir høy samfunnsøkonomisk nytte.

ASKO

ASKO løftet fram forsyningssikkerhet og godstransport.
Tre hovedbudskap:

1. Styrke robuste veiforbindelser og omkjøringsmuligheter.
2. Sikre at gods på bane fungerer dør-til-dør gjennom bedre punktlighet og terminalstruktur.
3. Planlegge energi- og transportinfrastruktur samlet for å muliggjøre utslippsfri godstransport.

Forsvarets logistikkorganisasjon

Forsvaret understreket at transportinfrastruktur i økende grad må vurderes som en del av totalforsvaret.
Hovedbudskap:

- Militære behov må integreres tidlig i transportplanleggingen.
- Veier, jernbane, havner og flyplasser må fungere som et sammenhengende system.
- Infrastruktur må dimensjoneres for NATOs krav til framkommelighet.
- Samordning mellom sivile og militære aktører blir stadig viktigere

---

Hovedinntrykk fra seminaret

Det var fem gjennomgående prioriteringer for NTP 2029-2040:

1. Vedlikehold og fornyelse må prioriteres høyere.
2. Kapasiteten i eksisterende infrastruktur må utnyttes bedre.
3. Østlandsområdet og de største vekstregionene trenger økt transportkapasitet og bedre kollektivtilbud.
4. Robusthet, beredskap og forsvarsbehov må få større plass i prioriteringene.
5. Klima-, natur- og økonomiske rammer krever mer kostnadseffektive og helhetlige prioriteringer på tvers av transportformer.