

Orientering NTP Representantsskapsmøte Kongsvingerregionen

23-02-23

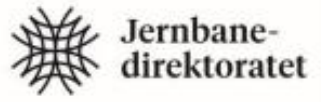
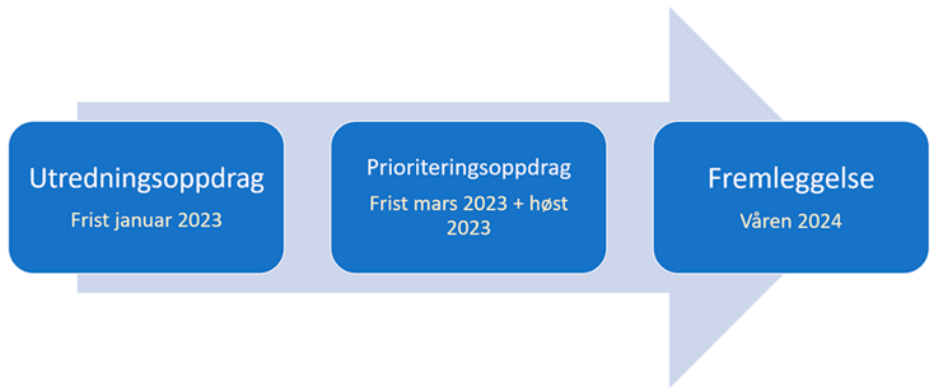
Hilde Nygaard, Miljø- og samfunnsstaben
Kongsvinger kommune



Foto: Henriette Erken Busterud/Statens vegvesen

Nasjonal transportplan 2025-2036

- NTP fremskyndes med ett år
- Blir da NTP 2025 – 2036 istedenfor 2026 – 2037.
- Høring på etatenes innspill april-juni 2023
- Meldingsarbeid 2023 – vinteren 2024
- Stortingsbehandling juni 2024



Målstrukturen i Nasjonal transportplan

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050

Mer for pengene



Effektiv bruk av
ny teknologi



Bidra til oppfylling av
Norges klima- og miljømål



Nullvisjon for drepte
og hardt skadde



Enklere reisehverdag og
økt konkurransevne for
næringslivet



 AVINOR

 BANE NOR

 Jernbane-
direktoratet

 KYSTVERKET

 Nye
Veier

 Statens vegvesen

Viktige premisser i arbeidet

- Økonomisk handlingsrom i offentlig sektor forventes å bli redusert
 - Kan teknologi utsette/erstatte investeringer i infrastruktur?
- Samfunnssikkerhet og beredskap blir viktigere
 - Krig i Europa, cybersikkerhet, klimatilpasning
- Sentrale klima- og miljømål skal nås i perioden
 - Energibruk og -tilgang
 - Arealbruk og -behov
- Kan endringer i framtidige reise- og handelsmønstre påvirke transportmønstre eller -behov?
 - Nye næringer, fleksibel arbeidshverdag, internetthandel.



Foto: Jernbatedirektoratet

Oktober Desember Februar Mars April Mai Juni

Våren 2024



Utredningsoppdrag

- 12.12 møte med fylkeskommuner
 - 13.2 møte med næringslivet

Prioriteringsoppdrag

Høring

Meldingsarbeid

Oppdaterte kostnader høst 2023

★ St.meld. mars 2024?

Høring

★ St.beh. jun 2024

Svar på utredningsoppdrag til Nasjonalt transportplan 2025-2036

Kristiansand/ Oslo/ Ålesund 22. januar 2023



> NTP 2025-2036: Utredningsoppdrag - svar fra transportvirksomhetene til hovedleveransen med frist 22. januar 2023

Vedlegg:

- > Avinor - Infrastruktur til null- og lavutslippsfly
- > Avinor - TEN-T
- > Avinor - Flysikkerhet
- > Bypolitikk
- > Bypolitikk - Forutsetninger for transportmodellberegningene
- > Godstransport
- > Godstransport - Godsoverføringsambisjonen
- > Jernbanedirektoratet og Bane NOR - TEN-T
- > Jernbanedirektoratet og Bane NOR - Transportsikkerhet
- > Klima og miljø
- > Kystverket - TEN-T
- > Kystverket - Transportsikkerhet
- > Samfunnssikkerhet
- > Statens vegvesen - TEN-T
- > Statens vegvesen - Trafikksikkerhet
- > Teknologi
- > Teknologi - Eksempler på businesscase
- > Universell utforming

Prioriteringsoppdraget med leveranse 31. mars 2023

Mill. 2023-kr

	Ramme 1	Ramme 2	Ramme 3
Veiformål (ekskl. Nye Veier)	28 035	31 150	34 265
Nye Veier	5 493	6 103	6 713
Fylkesveier	3 563	3 959	4 355
Jernbaneformål	28 263	31 403	34 543
Kystforvaltning	1 894	2 104	2 315
Byområdene	5 633	6 259	6 885

- Etatene skal vurdere konsekvenser av +/- 10 pst av rammen.
- Planperioden deles i to seksårsperioder.
- I første seksårsperiode (2025–2030) skal konkrete store prosjekter/effektpakker/veistrekninger synliggjøres.
- Andre seksårsperiode vil være uten konkrete tiltak.
- Store prosjekter/effektpakker/veistrekninger – investeringstiltak over 1 mrd. kr.
- Kun tiltak som forventes å starte opp i 2023 anses som bundet
- Ved store prosjekt som foreslås prioritert første seksårsperiode skal det være vedtatt kommunedelplan
- Gjennomgang av porteføljene, også nedskalering ved å ta ut prosjekt eller nedskalere enkeltstående prosjekter/effektpakker



Innlandet
fylkeskommune

Samferdsel - Strategi og utvikling

Se adresseliste

Deres ref:

Vår ref:
2022/15672-1
Erlend Myking

Dato:
10.10.2022

NTP 2025 - 2036 - TRANSPORTUTFORDRINGER I INNLANDET - INVITASJON TIL INNSPILL

Regjeringen har startet arbeidet med rullering av Nasjonal Transportplan 2025 – 2036. Nasjonal Transportplan (NTP) er et sentralt dokument for utvikling av transporttilbudet i Norge, og Innlandet fylkeskommune skal være en aktiv medspiller i utvikling av NTP.

Om NTP-prosessen.

Som kjørt er det besluttet at NTP fremskyndes med ett år, og at det tas sikte på å legge fram Stortingsmeldingen for Stortinget våren 2024. Dette betyr at transportetatene og andre aktører har ett år mindre tid i prosessen enn ved tidligere rulleringer.

Utredningsoppdrag
19.01.2022

Prioriteringsoppdrag
19.03.2022 + høst
2022

Fremleggelse
våren 2024

Samferdselsdepartementet har i september 2022 igangsatt et utredningsoppdrag til transportetatene. Senere i høst vil det bli gitt ett prioriteringsoppdrag som skal leveres i mars 2023. Prioriteringsoppdraget vil da komme på høring til fylkeskommunen. I skrevet til transportetatene vedr. utredningsoppdraget (6.9.2022) framgår det også tydelig at regjeringen i dagens økonomiske situasjon ikke ser det som mulig å følge opp ambisjonene i eksisterende NTP 2022 – 2033. I skrevet heter det videre: «I neste NTP bør vi i lys av dette ta høyde for at ressursbruken i større grad bør rettes inn mot å ta vare på infrastrukturen vi har og utnytte denne bedre, fremfor mot nye, store utbyggingsprosjekter.»

Innlandet sitt arbeid inn mot NTP

Innlandet fylkeskommune tar sikte på å være en aktiv deltaker i prosessen inn mot rullering av neste NTP. Vi har igangsatt arbeidet med å kartlegge og identifisere de viktigste transportutfordringene i Innlandet inn mot NTP 2025 – 2036.

Postadresse:
Postboks 4404
Bedriftssenteret
2325 Hamar

Besøksadresse:
Innlandet fylkeskommune
Parkgata 64
Hamar

Telefon: +47 62 00 05 80
E post: post@innlandetfylke.no
Internett: www.innlandetfylke.no
Org.nr.: 920717152

I denne fasen ønsker vi innspill fra regioner, veg- og jernbanefora mv. om de viktigste transportutfordringene i Innlandet frem mot 2025 – 2036.

Nasjonal transportplan trekker opp de overordnede mål for transportsektoren i hele landet. Fra Innlandet fylkeskommune vil en vektlegge at NTP skal være en plan for det samlede transportsystemet i Innlandet, herunder også fylkesveger, kollektivtrafikk og annen mobilitet som er viktig for et helhetlig transporttilbud.

Vi tar sikte på å legge frem en sak for fylkestinget i Innlandet i februar/mars 2022 om Innlandet sine viktigste transportutfordringer.

Innlandet fylkeskommune ber derfor nå om innspill på:

1. Hvilke samfunns mål er det viktig at et bedret transporttilbud i Innlandet bidrar til å løse.
2. Hvilke nasjonale og regionale transportutfordringer, uavhengig av transportform, mener dere er de viktigste for Innlandet inn mot planperioden 2025 – 2036?

Vi ber om at innspill sendes Innlandet fylkeskommune innen **2. desember 2022** til: post@innlandetfylke.no

Andre orienteringer, brev og nyheter fra Samferdselsdepartementet om Nasjonal Transportplan 2025 – 2036 finner du på [denne lenken](#).

Med vennlig hilsen

Hanne Finstad
Seksjonssjef Strategi og utvikling

Erlend Myking



Kongsvingerregionen
Interkommunalt
politisk råd

Innlandet fylkeskommune
v/Samferdsel

Kongsvinger 02.12.22

Høringsinnspill – NTP 2025-2036 Transportutfordringer i Innlandet

Kongsvingerregionen interkommunale politiske råd (Kongsvingerregionen IPR) takker for muligheten for å komme med høringsinnspill knyttet til transportutfordringer i Innlandet som en del av arbeidet med NTP 2025 – 2036.

Kongsvingerregionen IPR's representantskap behandlet forslag til innspill i møte 28.11.22, og vedtok enstemmig følgende innspill:

Innlandet fylkeskommune sier de vil vektlegge at NTP skal være en plan for det samlede transportsystemet i Innlandet, herunder også fylkesveger, kollektivtrafikk og annen mobilitet som er viktig for et helhetlig transporttilbud. Kongsvingerregionen IPR støtter at planen må vise et helhetlig grep på transportsystemet og omhandle alle forvaltningsnivå, ikke bare statlig eid transportinfrastruktur.

Innlandet fylkeskommune har bedt om innspill på:

1. Hvilke samfunns mål er det viktig at et bedret transporttilbud i Innlandet bidrar til å løse.
2. Hvilke nasjonale og regionale transportutfordringer, uavhengig av transportform, mener dere er de viktigste for Innlandet inn mot planperioden 2025 – 2036?

Når det gjelder kulepunkt 2 vil Kongsvingerregionen IPR påpeke at det *internasjonale perspektivet* må med. Innlandet har sentrale internasjonale forbindelser, og Innlandet fylkeskommune må sette fokus på betydningen av disse samt utfordringer som ligger i samspillet mellom de internasjonale, nasjonale og regionale forbindelsene.

Samfunns mål som transporttilbud i Innlandet skal bidra til å løse.

Samferdselsdepartementet vil videreføre målstrukturen fra gjeldende nasjonal transportplan i NTP 2026-2036. For å oppnå et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 vil det være fokus på *mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi, bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål, nullvisjon for drepte og hardt skadde samt skape en enklere reisehverdag og øke konkurransevne for næringslivet.*

Kongsvingerregionen IPR mener transporttilbudet i Innlandet må bidra til å løse følgende viktige samfunns mål:

- **Skal man nå målet om lavutslippssamfunn i 2050 må klima- og miljøperspektivet vektlegges enda sterkere i kommende NTP.** Klimamålene må ikke bare være et mål, men en premis for innretning og prioritering i NTP. Jernbanetransport har et lavt klimaavtrykk og må derfor få sterkere fokus i NTP 2025-2036. For å redusere klimaavtrykket må det settes fokus på oppgradering og utvikling av eksisterende baner. Sentrale jernbanestrekninger i Innlandet må bidra til å
 - nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i jernbanens influensområde i tidligere Akershus
 - utvikle effektive korridorer på tvers av fylker og over landegrenser for å få mer gods over fra veg til bane. I tillegg til miljøperspektivet har dette en viktig effekt på

Kongsvingerregionen
Interkommunalt politisk råd
Org. nr. 944 117 784

BESØK:
Strandvegen 2
2211 Kongsvinger

KONTAKT:
Telefon 917 63 988
kongsvingerregionen@innlandetfylke.no



Transportutfordringer i Innlandet – behandlet i fylkestinget i går

- Fylkeskommunedirektøren foreslo at Innlandet nå fremmer 10 hovedbudskap til NTP 2025 – 2036. I tillegg peker fylkeskommunedirektøren på de viktigste utfordringene i de tre transportkorridorene som berører Innlandet.
- Saken er bra på jernbanesiden. Har med godsdimensjonen, terminalstruktur, dobbeltsporeffekt, og oppfølging av KVV for Kongsvingerbanen.
 - Savner koblingen mot Nordlandsbanen i omtalen av det helhetlige systemet.
 - Kongsvingerbanens rolle for å nå nullvekstmålet ikke omtalt
- Stor svakhet i omtalen av utfordringer i korridor 2 – Oslo-Ørje/Magnor. Kun vist til at prosjektet ligger i NyeVeiers portefølje. Ingenting om E16 sin betydning for regionens næringsliv eller utfordringen rundt manglende standard og Ts problemer Slomarka –Nybygg. Stor kontrast til omtalen i de andre korridorene

Til
Innlandet fylkeskommune
v/Fylkeskommunedirektør

Kongsvinger 03.02.2023

Uttalelse til sak 02/2023 Hovedutvalg Samferdsel

Vi viser til politisk sak PS 2/2023: *Viktigste transportutfordringer i Innlandet – Innspill til Nasjonal transportplan 2025-2036* som skal behandles i Hovedutvalg for samferdsel 8. februar, Fylkesutvalget 14. februar og Fylkestinget 21-22. februar.

Kongsvingerregionen sendte høringsinnspill til fylkeskommunen datert 2. desember 2022.

Vi ser at flere av de utfordringene Kongsvingerregionen sendte innspill på er godt reflektert i utfordringsdokumentet som nå skal behandles politisk i Innlandet fylkeskommune. Spesielt gjelder dette omtale av jernbanens sentrale rolle i et fremtidig transportsystem og utfordringer knyttet til manglende jernbaneinfrastruktur. Her står det mye bra.

Kongsvingerregionen forventer imidlertid at Innlandet fylkeskommune er mye tydeligere på hvilke utfordringer som ligger i manglende standard på den nasjonale stamvegen E16 mellom Kongsvinger og E6. Vi mener dette er for lite synliggjort i dokumentet slik det nå står.

I brevet av 2. desember spilte Kongsvingerregionen inn følgende utfordringer som vi mener i større grad må gjenspeiles i utfordringsdokumentet fra fylkeskommunen:

«Et sikkert og effektivt veinett er viktig for å utvikle en attraktiv og integrert bo- og arbeidsmarkedsregion. For næringslivet og innbyggerne i Kongsvingerregionen er det en stor utfordring at vi fremdeles mangler en sammenhengende god trase på E16 mellom Kongsvinger og E6. Næringsstrukturen i Kongsvingerregionen er også av en type som genererer tungtransport. Utviklingen av framkommelighetsproblemer har svekket konkurransevnen. Et effektivt veinett er derfor viktig for å snu utviklingen og styrke konkurransevnen for næringslivet.

E16 hovedveien som binder sammen Oslo/Gardermoregionen med Kongsvingerregionen og Sverige. Det viktigste nå er å finne en framtidrettet løsning som lar seg realisere i nær framtid. I tillegg til det regionale behovet er E16 også en viktig hovedvei på tvers av landet til Vestlandet. Grensekryssende trafikk på E16 har hatt en stor vekst de siste ti årene. I tillegg er det flere strekninger videre vestover på E16 som oppgraderes og vil øke attraktiviteten til denne øst-vest forbindelsen. Det er derfor viktig å sikre en framtidrettet E16 for å øke trafikksikkerheten og framkommeligheten mellom øst og vest.»

I saken som nå skal behandles er E16 omtalt under *Budskap 10: Utfordringer i korridorene må løses – Korridor 2*. Det som står om E16 i dette punktet er som følger: *E16 er under planlegging fra Kløfta til Kongsvinger. Og - Det pågår planarbeid for å fullføre E6 Kongsvinger – Kløfta som ligger i Nye Veier AS sin portefølje.*

Omtalen av E16 er veldig snever sammenlignet med de andre korridorene der både manglende standard, krav til ferdigstillelse og veienes betydning for næringslivet er omtalt. Det gjelder også for strekninger som ligger i Nye Veiers portefølje.

Vi mener fylkeskommunen må være tydelig på utfordringene som er knyttet til den lave standarden på Slomarka-Nybakk, som er en [missing link](#) på den nasjonale stamvegen. I møtet med statsråden nå nylig påpekte Viken fylkeskommune utfordringene med denne delstrekningen på grunn av utsatte investeringer over mange år. Vi forventer at fylkeskommunen løfter fram de utfordringer manglende standard utgjør.

Vi savner også at fylkeskommunen tydeliggjør E16 sin betydning som nasjonal og internasjonal transportkorridor knyttet til at veien er en [samferdselsåre](#) øst-vest mellom Oslo/Bergen og Gävle/Stockholm. I den sammenheng bør også veiens rolle knyttet til den endrede sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa og forventet utvidelse av NATO tydeliggjøres.

Kongsvingerregionen mener også fylkeskommunen må få frem hvilken betydning korridoren har for næringslivet i regionen. Industriforeningen 7 Sterke representerer 95 medlemsbedrifter med 4300 ansatte som til sammen har 11 milliarder i omsetning. E16 sin betydning for regionens næringsliv må tydeliggjøres på samme måte som det er gjort for de andre korridorene.

En bør også styrke omtalen av E16 nasjonale og internasjonale betydning for langtransport og tilrettelegging for økt intermodalt samspill mellom vei og bane for volumkrevende godstransport i forbindelse med fremtidsrettede knutepunkt- og terminalstrategier.

Når det gjelder jernbane står det som sagt veldig mye bra i det som er lagt fram av administrasjonen. Ett poeng som vi allikevel vil understreke er å løfte perspektivet enda mer når man snakker om korridor 2. Der står det at Kongsvingerbanen ikke bare er en del av godstrekningen Oslo-Narvik, men også må sees i sammenheng med Røros-, Solør- og Dovrebanen som en del av et nasjonalt og skandinavisk nettverk for gods på bane. Kongsvingerregionen mener at også Nordlandsbanen er en del av denne helhetstankengangen og burde vært tydeliggjort sammen med de nevnte banene.

Kongsvingerregionen forventer at ovennevnte perspektiver innlemmes i det som etter hvert blir det endelige utfordringsdokumentet fra Innlandet fylkeskommune.

Med hilsen

Ordførerne i Kongsvingerregionen.

Kamilla Thue, Eidskog
Rune Grenberg, Grue
Eli Wathne, Kongsvinger
Ragnhild Haagenrud Moen, Nord-Odal
Knut Hvithammer, Sør-Odal
Kari Heggelund, Åsnes

Eget brev sendt fra
7Sterke til
fylkeskommunen -
påpeker noe av det
samme

Viktigste transportutfordringer i Innlandet nedfelt i 10 punkter

Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:

- Nasjonal transportplan (NTP) må være helhetlig og en plan for det samlede transportsystemet. Fylkestinget slutter opp om ambisjonen at NTP må:
 - Bli en mer realistisk plan – men med langsiktige ambisjoner.
 - Være en bærekraftig transportplan som viser hvordan vi sammen når klima- og miljømålene.
- Vi må ta vare og utvikle eksisterende veg- og jernbanenett, og redusere forfallet på fylkesvegnettet. Fylkestinget mener derfor at NTP må:
 - Prioritere utviklings-, vedlikeholds- og utbedringstiltak på eksisterende transportinfrastruktur.
 - Inneholde en handlingsplan for å redusere forfallet på fylkesvegnettet.
 - Fylkeskommunene må få økte midler til å ta vare på egen infrastruktur og redusere forfallet.
- Utslippene av klimagasser må ned. Fylkestinget mener at NTP må bidra til at vi kan nå målene om reduksjon i klimagassutslippene ved å:
 - Satse på en velfungerende og attraktiv kollektivtransport med mål om å øke andelen kollektivreisende.
 - Satse på investeringer som øker andelen gods på bane.
 - Gjennomføre utviklingsarbeid og pilotprosjekter for å redusere utslipp fra byggeprosjekter.
 - Opprettholde tilskuddsordningen «*Klimasats*» for å bidra til økt aktivitet i fylker, kommuner og forskningsmiljø.
 - Opprettholde og styrke tilskuddsordningen for «*klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet*».

Viktigste transportutfordringer i Innlandet forts.

- Samfunnssikre transportårer er avgjørende. Fylkestinget mener at NTP bør øke oppmerksomheten på samfunnssikkerhet og sørge for:
 - Robuste hovedruter for å redusere bruk av fylkesvegnett som nødvendige omkjøringsruter til et minimum.
 - Fjerne flaskehals og sårbare punkter/strekninger på riks- og fylkesvegnettet, herunder ekstra midler til opprusting av viktige/nødvendige omkjøringsruter på både riksveger og fylkesveger.
 - Grundige risikovurderinger av fylkesvegnettet som benyttes som beredskapsveger, herunder virkning for skoleveger.
- Nullvisjonen må videreføres og trafiksikkerhetsarbeidet må være kunnskapsbasert og ses samlet, på tvers av vegeiere. Videre utvikling av riksvegnettet og opprusting av fylkesvegnettet er sentralt. Trafiksikkerhetsplaner må utarbeides og ivareta en helhetlig satsning på reduksjon i antall ulykker for alle trafikantgrupper.
- Fylkestinget mener at NTP må legge til rette for at flere kan gå og sykle ved å:
 - Øke satsningen på anlegg for gående og syklende langs riksvegnettet.
 - Gjeninnføre statlig tilskuddsordning for å tilrettelegge for økt gang- og sykkeltrafikk langs kommunal og fylkeskommunal infrastruktur.
 - Etablere en ny tilskuddsordning for utvikling og universell utforming av kollektivinfrastruktur, holdeplasser, gangforbindelser og kollektivknutepunkt.
 - Avklare roller og ansvar knyttet til riksvegruter for sykkel, herunder også nasjonale sykkelruter.

Viktigste transportutfordringer i Innlandet forts.

- Mjøsbyen må bidra til at vi sammen kan nå nasjonale mål. Fylkestinget mener at tilskuddsordningen «*klima- og miljøvennlig byutvikling og god framkommelighet*» må opprettholdes, og Mjøsbyen må inkluderes i denne.
- Varer og gods må sikres grønn framkommelighet for å bidra til klimamålene og sikre Innlandsindustriens konkurransekraft. NTP må sørge for at:
 - Tiltakene i *godspakke Innlandet* gjennomføres
 - Kvaliteten på riksveg- og banenettet heves for å sikre god framkommelighet for godstransporten i Innlandet.
 - Statlig støtte til lade- og fyllinfrastruktur økes, spesielt for tungtransport.
 - Det gjøres investeringer som bidrar til å øke andelen godstransport på bane.
- Fylkestinget mener at store riksvegutbygginger som medfører behov for ombygginger på eksisterende veg (avlasta vegnett), også må ta kostnadene for dette vegnettet. Framtidige vegeiere må kunne forvente å overta en funksjonell og godt vedlikeholdt veg, beregnet til funksjonen vegen skal ha.
- Innlandet har tre transportkorridorer som går gjennom, nord/sør og øst/vest. Korridorene er alle viktige for både gods- og persontransport i nasjonal, regional og lokal kontekst. Det er viktig at påbegynte prosjekter i korridorene fullføres.

Sentrale milepæler **NASJONALT** knyttet til NTP prosessen

Sentrale milepæler	Aksjonspunkt
Mai – juni 2023 Høring på transportetatenes leveranser knyttet til utredninger og prioriteringer	<ul style="list-style-type: none">• Avklare hvorvidt KIPR skal avgi høringsuttalelse• Det samme med de berørte jernbaneforaene i vår region• Lobbe mot allianser med tanke på at de også avgir høringsinnspill – 7Sterke, tømmerneeringen etc• Behandle evt uttalelse fra KIPR på styremøte 28. april• Behandles evt i AU før det• Avklare evt forankring inn mot kommunene
Vår 2023 - Vinteren 2024 – meldingsarbeidet pågår i departementet	<ul style="list-style-type: none">• Lage en plan for evt interessepolitisk jobbing mot departement, storting og regjering?• Delta på høring i Stortinget samt jobbing mot komiteen inn mot behandlingen?
Mars 2024 Stortingsmelding legges frem	
Juni 2024 Stortingsmelding behandles	

Sentrale milepæler FYLKESKOMMUNALT knyttet til NTP prosessen

Sentrale milepæler	
<ul style="list-style-type: none">• Sak i fylkestinget i juni 2023 – uttalelse til utredningsoppdrag og prioriteringer	<ul style="list-style-type: none">• Uklart hvorvidt det legges opp til en prosess med regionene• Saksgrunnlag i IFK klart 15/5. Hovedutvalg samferdsel 31/5. Fylkestinget 13-15 juni• Et høringsinnspill fra KIPR til departementet bør kanskje uansett også sendes til IFK?• Avklare behov for interessepolitisk arbeid i forbindelse med sak til fylkestinget i juni• Interessepolitisk jobbing mot sentrale allianser også her

Osloregionen

Osloregionens oppfølging av NTP 2025-2036

Hovedmål for Osloregionens arbeid med NTP 2025-2036 er å styrke regionens gjennomslagskraft gjennom bred medlemsinvolvering og å synliggjøre regionens utfordringer og hvordan satsinger i regionen bidrar til å nå mål for NTP 2025-2036.

Aktiviteter og status

Strategi for NTP-arbeidet, behandlet i styremøte 9. desember 2022

Administrativ NTP-gruppe etablert. Oppstartsmøte 15. februar

Kommunikasjonsplan NTP-arbeid utarbeidet

Vurdere utredningsoppdrag fra transportetatene, levert 23. januar

Delta i innspillmøter for interesseorganisasjoner. Siste møte 13. februar

NTP-konferanse 4. mai, samarbeid med NHO Viken Oslo, LO Oslo Akershus og Østlandssamarbeidet

Prioriteringsoppdrag fra transportetater leveres 31. mars. Høring forventet april-juni.

Medlemsinvolvering ifm høringen

Webinarer/seminarer om NTP

Interessepolitisk arbeid opp mot Stortinget, departementer, regjeringen

Administrativ NTP-gruppe – oppnevnt januar 2023

- Mandat: *NTP-gruppens mandat er å bistå sekretariatet i NTP-arbeidet, og foreslå innspill og aktiviteter fra Osloregionen før behandling i Osloregionens politiske organer.*

Navn	Faggruppe	Delregion
Gisle Haakonsen	Klima og miljø	Oslo kommune, byrådsavd. miljø og samferdsel
Lise Weltzien	ATP	Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
Hilde Nygaard	ATP	Kongsvingerregionen
Inger Kammerud	ATP	Ringeriksregionen
Svein Håvar Korshavn	ATP/KG	Gjøvikregionen
Nina Mosseby	ATP/Næring/KG	Samarbeidsrådet for Nedre Romerike
Terje Pettersen	Næring	Mosseregionen
Helge Bollæren Hasvold	Næring	Søndre Viken regionråd
Ingar Vaskinn	Næring	Kongsbergregionen

4. mai: NTP-konferanse om utfordringer og muligheter Østlandet



Hold av datoen 4. mai!

NTP-konferanse om utfordringer og muligheter på Østlandet

Vi inviterer til konferanse for faglig påfyll og diskusjon om utfordringer og prioriteringer for NTP 2025-2036.

Transportetatene leverer den 31. mars forslag til prioriteringer av ressursbruk i NTP. Hva er viktig for næringslivet, kommuner, fylkeskommuner på Østlandet?

 **4. mai 2023**

 **09:30 - 15.30**

 **Næringslivets Hus, Middelthunsgate 27, Oslo**

 Les mer på www.osloregionen.no/kalender/4-mai-ntp-konferanse/

 Osloregionen  Østlandssamarbeidet  NHO Viken Oslo  LO Oslo og Akershus

Osloregionen, Østlandssamarbeidet, NHO Viken/Oslo og LO Oslo og Akershus inviterer til konferanse om NTP 2025-2036

Tid: 4. mai

Sted: Næringslivets hus

Påmeldingsfrist 26. april

Formål

1. Faglig påfyll om sentrale utredninger og forslag til prioriteringer fra transportetatene og konsekvenser for transportsystemet på Østlandet
2. Presentasjon om utfordringsbildet på transportområdet, sett fra næringsliv, organisasjoner/interesseorganisasjoner, kommuner og fylkeskommuner

Målgrupper:

Kommuner og fylkeskommuner (politisk og administrasjon), stortingspolitikere, næringsliv, organisasjon/interessegrupper på Østlandet)

Spørsmål til diskusjon i KIPR

- Avklare hvorvidt KIPR skal lage en uttalelse i mai/juni?
- Hvis ja
 - Avklare hvem som skal bistå med å lage uttalelsen? Adm ressurser eller evt leie inn
 - Avklare hvordan man skal legge opp en prosess inn mot forankring i kommunene
 - Lage en møteplan for behandling i mai/juni
- Er det behov for å styrke det interessepolitiske arbeidet inn mot NTP, og hvordan lages det evt en plan for dette?