

Fylkesflak NTP 2018-2029:

## Østfold

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det foreløpig fordelt 23 455 millioner kroner til prosjekter i Østfold. Enkelte sekkeposter som rassikring riksvei, programområdemidler, bysatsing utenom 50/50-ordningen etc. er ennå ikke fordelt mellom fylkene.

Under følger en oversikt over de største prosjektene.

### Bysatsing

Regjeringen legger opp til en betydelig satsing på kollektiv-, gange- og sykkeltiltak i de ni største byområdene, deriblant Nedre Glommaregionen, i perioden 2018–2029. Det er satt av om lag 66,4 milliarder kroner til bymiljøavtaler, byvekstavtaler og Belønningsordningen. I denne rammen inngår midler til kollektiv-, sykkel og gangetiltak langs riksvei, statlig delfinansiering av store kollektivprosjekter i de fire største byområdene (50/50-ordningen), stasjons- og knutepunktsutvikling langs jernbanen og belønningsmidler.

Statlig bidrag i avtalene avklares gjennom forhandlinger med byområdene og fastsettes av Stortinget i de ordinære budsjettprosessene.

For Nedre Glommaregionen vil inneværende belønningsavtale for perioden 2014-2017 kunne løpe ut før det blir inngått en byvekstavtale. I en mellomfase åpnes det derfor for at byområdet kan søke om ny belønningsavtale. Det vil ikke være til hinder for å inngå en byvekstavtale på et senere tidspunkt.

### Vei

Følgende veiprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

#### Nye prosjekter (i millioner kroner):

Prosjekt	Kostnads-overslag	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
Rv 19 Moss	Stor usikkerhet		1 100	1 600

\* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjon

#### Igangsatt prosjekter som videreføres (i millioner kroner):

Prosjekt	Restbehov per 1.1.2018	Statlige midler 2018-2023	Statlige midler 2024-2029	Annen finansiering 2018-2029*
Rv 110 Ørebekk - Simo	125	125		
E18 Riksgrensen - Ørje	63	63		

E18 Riksgrensen - Ørje, refusjon	137	137		
E18 Knapstad - Retvet, refusjon	243	243		
<b>Sum</b>	<b>568</b>	<b>568</b>		

\* Bompengefinansiering og tilskudd/refusjoner

For mer info om prosjektene se <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter>

- **Rv 19 Moss**

Prosjektet rv 19 Moss omfatter omlegging av rv 19 fra E6 til Moss ferjekai. Det er et mål å legge store deler av veien i tunnel. Oppstart for prosjektet ligger i siste del av planperioden. Siden jernbaneutbyggingen kommer noe tidligere enn veiprojektet, er det viktig at planleggingen av prosjektene for vei og jernbane er godt koordinert.

### **Vedlikehold og fornying**

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på riksveinettet. 2015 var et merkeår, da etterslepet ble redusert for første gang på flere tiår. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 14,5 milliarder kroner årlig på fornying, drift og vedlikehold m.m. av riksvei i 12-årsperioden. Dette vil komme Østfold til gode. Med dette bevilgningsnivået vil rundt en tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

### **Programområder og utbedringsstrekninger**

Regjeringen legger opp til å bruke 36,9 milliarder kroner i planperioden til såkalte programområdetiltak. Det er mindre tiltak på veinettet som f.eks. gang- og sykkelstier, utbedring og utskifting av bruer, bygging av midtrekkverk, tiltak mot utforkjøringsulykker, støyreduserende tiltak, bygging av døgnhvileplasser og rasteplasser og universell utforming av blant annet holdeplasser og knutepunkt.

Programområdetiltakene skal konkretiseres i Statens vegvesens handlingsprogram for 2018-2023. Dette vil først være klart tidlig i 2018.

## **Jernbane**

Følgende jernbaneprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

### **Nye prosjekter (i millioner kroner):**

<b>Prosjekt</b>	<b>Kostnads-overslag</b>	<b>Statlige midler 2018-2023</b>	<b>Statlige midler 2024-2029</b>
Sandbukta-Moss-Såstad	7 748	6 968	780
Haug-Seut	4 768	3 778	990
Seut-Sarpsborg	7 778	300	7 478
Ytre IC Østfoldbanen	7 900		363
R2027 Østlandet	10 415	4 690	5 725
<b>Sum</b>	<b>38 609</b>	<b>15 736</b>	<b>15 336</b>

For mer info om prosjektene se [Bane Nors hjemmeside](#)

- **Østfoldbanen: Sandbukta-Moss-Såstad**

Strekningen Sandbukta – Moss – Såstad på Østfoldbanens vestre linje er i dag enkeltsporet. Når Follobanen er realisert vil den enkeltsporede strekningen for Moss være begrensende for å kunne tilby flere avganger sør for Ski. Hele strekningen fra Sandbukta til Såstad er om lag 9 km. Utbygging til dobbeltspor på strekningen gir mulighet for halvtimesfrekvens fra Oslo til Moss i grunnrute. Reisetiden til Oslo blir om lag 30 minutter for de raskeste togene. Dette vil gi en stor tilbudsforbedring for et stort antall reisende i det viktige lokaltogmarkedet sør for Oslo.

- **Østfoldbanen: Haug-Seut**

Det skal bygges dobbeltspor på strekningen Haug – Seut. Strekningen er 16 km lang og går fra eksisterende dobbeltspor ved Haug i Råde kommune til Seut i Fredrikstad kommune. Ny trasé følger i hovedsak eksisterende bane. Utbygging av denne parsellen vil sammen med tiltakene som er omtalt over, gjøre det mulig å tilby halvtimesavganger til og fra Fredrikstad og 20 minutter kortere reisetid.

- **Østfoldbanen: Seut-Sarpsborg**

Nytt dobbeltspor fra Fredrikstad (Seut) til Sarpsborg er på om lag 18 km. Prosjektet vil gi de to byene nye jernbanestasjoner og legge til rette for to tog i timen mellom Oslo og Sarpsborg. Prosjektene Sandbukta – Moss – Såstad, Haug – Onsøy – Seut og Seut – Sarpsborg utgjør indre InterCity Østfoldbanen.

- **Østfoldbanen: ytre IC**

Dobbeltsporet mellom Sarpsborg og Halden er planlagt ferdig utbygd i 2034. Strekningen er 23 km lang. Det nye dobbeltsporet skal gi et forbedret togtilbud for persontrafikk lokalt, regionalt og til utlandet. I tillegg skal prosjektet legge til rette for at mer gods kan fraktes på jernbane. Når dobbeltsporet står ferdig til Halden, vil reisetiden til Oslo være kortet ned med inntil 40 minutter.

- **R2027 Østlandet**

Jernbanedirektoratets nye rutemodell, Rutemodell 2027 Østlandet, gir en økning i den totale kapasiteten på jernbanenettet i Osloområdet, og gjør det blant annet mulig å hente ut større effekt av Follobanen. Den gir også betydelig frekvensøkning til de største stasjonene på Østlandet. Den nye rutemodellen krever en omlegging av hvordan togene kjører inn til Oslo S, og en annen fordeling av kapasiteten i Oslotunnelen enn i dag. Planskilt påkobling sør for Ski er ett av tiltakene i R 2027.

Rutemodell 2027 Østlandet er en relativt moderat investering som antas å gi store forbedringer i tilbudet for mange av de reisende på Østlandet, med en betydelig økning i frekvens på mange forbindelser og redusert vente- og reisetid. Realisering av tiltakene antas å være et viktig bidrag til å nå målet om nullvekst i persontransport med bil i byområdene.

- **Godspakken**

Regjeringen vil sette av betydelige ressurser for å effektivisere godstransporten og legge til rette for en omlegging i mer miljøvennlig retning. På jernbane legges det opp

til en satsing på 18 milliarder kroner i planperioden. Godspakken på jernbane inneholder terminaltiltak, kapasitetsøkende tiltak som bygging/forlenging av kryssingsspor og banekoblinger. Prosjektet dekker flere fylker.

### **Vedlikehold og fornying**

Regjeringen er i ferd med å snu trenden med et stadig økende vedlikeholdsetterslep på Jernbanen. Vedlikehold og fornying er høyt prioritert i ny Nasjonal transportplan. Regjeringen legger opp til å bruke 126 milliarder kroner på vedlikehold og fornying av jernbanen i 12-årsperioden, inkludert ERTMS. Dette vil komme Østfold til gode. Dette bevilgningsnivået vil, sammen med antatte gevinster fra jernbanereformen, legge til rette for at om lag tredjedel av vedlikeholdsetterslepet fjernes.

### **Planlegging**

Det settes av 18,76 milliarder kroner til planlegging (reguleringsplan, detaljplan) av nye investeringsprosjekter på jernbanen i planperioden.

For utbyggingen av strekningene definert som InterCity skal Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF styre prosjektporteføljen etter målsetninger for det fremtidige persontogtilbudet til og fra Oslo. For utbygging av tiltak i Godspakken og Rutemodell 2027 legger Samferdselsdepartementet opp til at Jernbanedirektoratet sammen med Bane NOR SF og godsnæringen eller andre relevante aktører prioriterer utbyggingsrekkefølgen for tiltakene ut fra hensynet til fremdrift, effekter, effektiv ressursutnyttelse og nytte for samfunnet.

## **Kyst**

Følgende kystprosjekter ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

### **Nye prosjekter (i millioner kroner):**

<b>Prosjekt</b>	<b>Kostnads- overslag</b>	<b>Statlige midler 2018-2023</b>	<b>Statlige midler 2024-2029</b>
Borg I Røsvikrenna	700	300	400
Borg II	315	100	215
Innseiling Moss	115		115
<b>Sum</b>	<b>1 130</b>	<b>400</b>	<b>730</b>

- **Borg havn Røsvikrenna (Borg I) og Innseiling Borg havn (Borg II)**

Borg havn er svært viktig for næringslivet i Nedre Glomma-regionen og dermed også for strategien om å få mer gods på sjø. Øra industriområde nær Borg havn er et attraktivt næringsområde i Fredrikstad. Dagens farled og den kontinuerlige sedimenteringen på sjøbunnen i utløpet av Glomma er en potensiell flaskehals for at Borg havn kan opprettholde den positive effekten på utviklingen av næringslivet i området, samt for at havna skal utløse sitt potensial som en sentral havn i Oslofjorden på sikt.

For å sikre en god fremtidig utvikling utdypes farleden for å gi mulighet for at noe større båter kan anløpe havna. Dette handler også om redusert risiko for grunnstøtinger i en trang led ved å etablere en led som er enklere å manøvrere større

skip i, redusert behov for slepebåter, og økt bruk av farledsbevis for skippere som ofte benytter denne leden.

### **Vedlikehold og fornying**

Regjeringen vil videreutvikle og modernisere den eksisterende infrastrukturen, slik at den risikoreducerende effekten optimaliseres og drifts- og vedlikeholdskostnadene reduseres.

Det akkumulerte vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretninger og fyrbygninger ble beregnet til 1,7 milliarder kroner i 2015. Regjeringen har som mål å lukke dagens vedlikeholdsetterslep, for å sikre god tilgjengelighet og driftstilstand på navigasjonsinnretningene.

Vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinfrastrukturen fjernes i første del av planperioden og vesentlige deler av vedlikeholdsetterslepet på moloer dekkes inn i løpet av planperioden. Innretninger som er særlig viktig for sikker navigasjon og innretninger med dårlig tilstandsgrad prioriteres.

Fornyning og modernisering av innretningene gir videre redusert vedlikeholdsbehov og – kostnader, økt driftssikkerhet, bedre mulighet til å raskt å oppdage og utbedre skader og større presisjon i navigasjonsveiledningen.