

Nasjonalt transportplan 2025–2036: Prioriteringer på Vestlandet



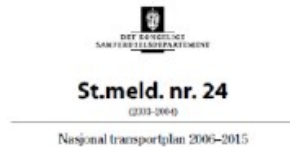
Tone Margrethe Oppedal
Statens vegvesen

Nasjonal transportplan



Statens vegvesen

- Gir rammene for utviklinga av transportsystemet og –tilbodet i tolvårsperioden
- Samferdsledepartementet er ansvarleg for å utarbeide planen
- Regjeringa legg fram ny NTP eit år tidlegare enn vanleg:
 - Manglande økonomisk handlingsrom til å følgja opp prioriteringane i inneverande NTP
 - Ønsker ein realistisk NTP



Våre toppmål

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem

Mer for pengene



Effektiv bruk av
ny teknologi



Bidra til oppfylling av
Norges klima- og miljømål



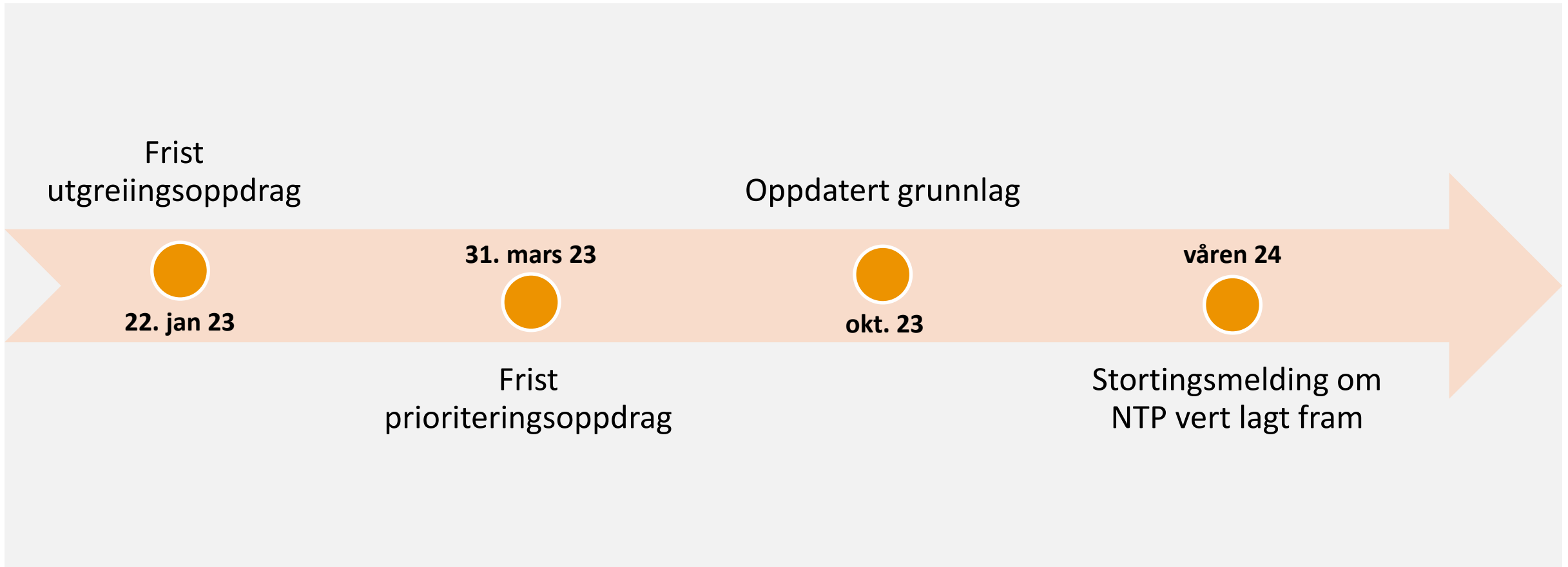
Nullvisjon for drepte
og hardt skadde



Enklere reisehverdag og
økt konkurransevne for
næringslivet



Toppmålene til Statens vegvesen er førende for all vår aktivitet – vi skal levere **brukerverdi på en effektiv måte**, som **styrker sikkerheten på vegen** og bidrar til at **Norge når sine klima- og miljømål**



Tema i utgreiingsoppdraget:

1. Framtidig transportbehov
2. Utfordringer i korridorer, markeder og byområder
3. Klima og miljø
4. Tilpasse lufthavnene til framtidige null- og lavutslippsfly
5. Samfunnsikkerhet og klimatilpasning
6. Transportsikkerhet
7. Godstransport, eksport og industri
8. Bypolitikk
9. Bompenger
10. Teknologi
11. TEN-T kjernenettverk i Norge
12. Universell utforming
13. Tverrsektorielle analyser



Nasjonal transportplan 2025–2036

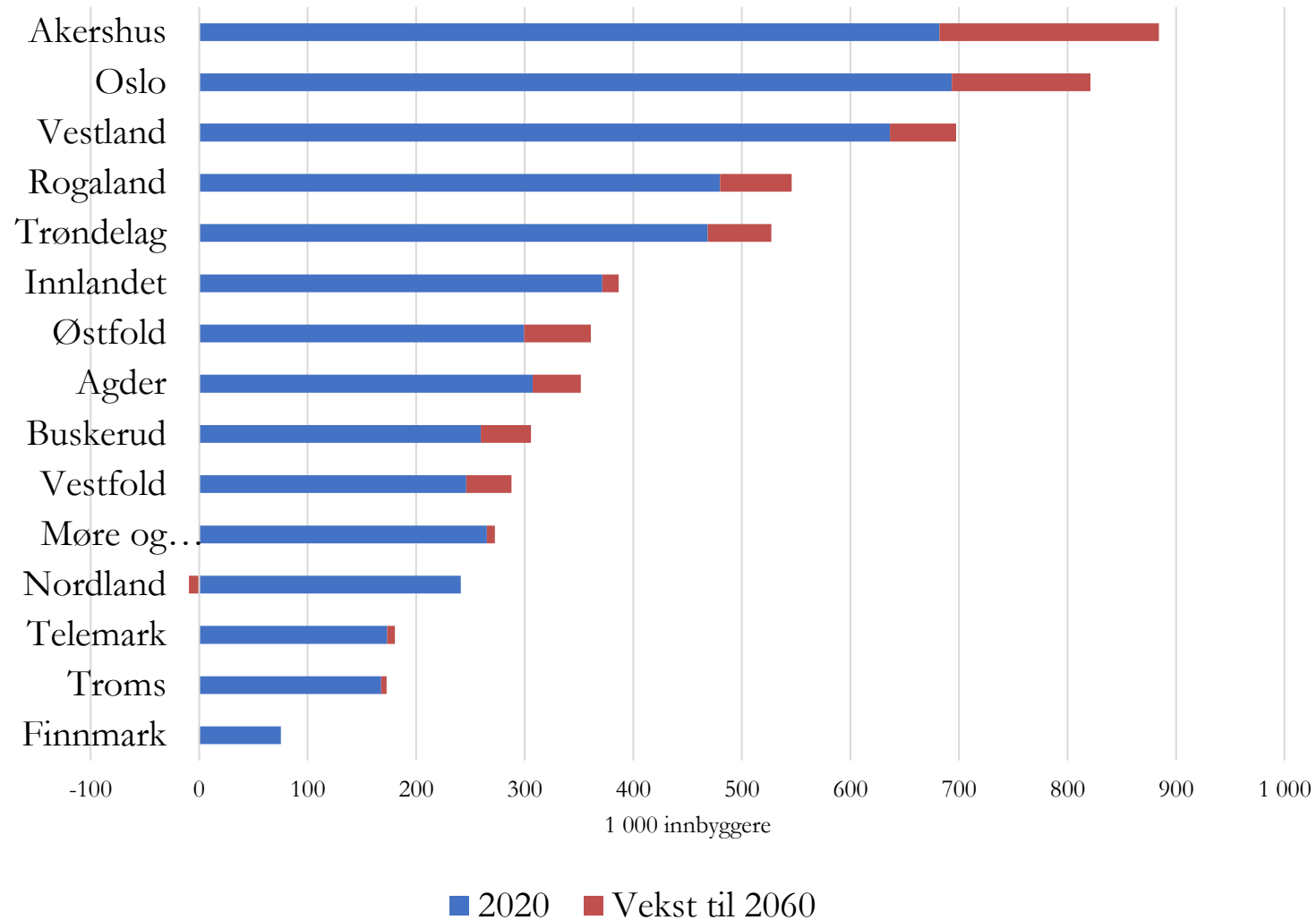
Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Kristiansand/ Oslo/ Ålesund 22. januar 2023



Utgreiingsoppdraget: Kraftig sentralisering mot dei største byområda

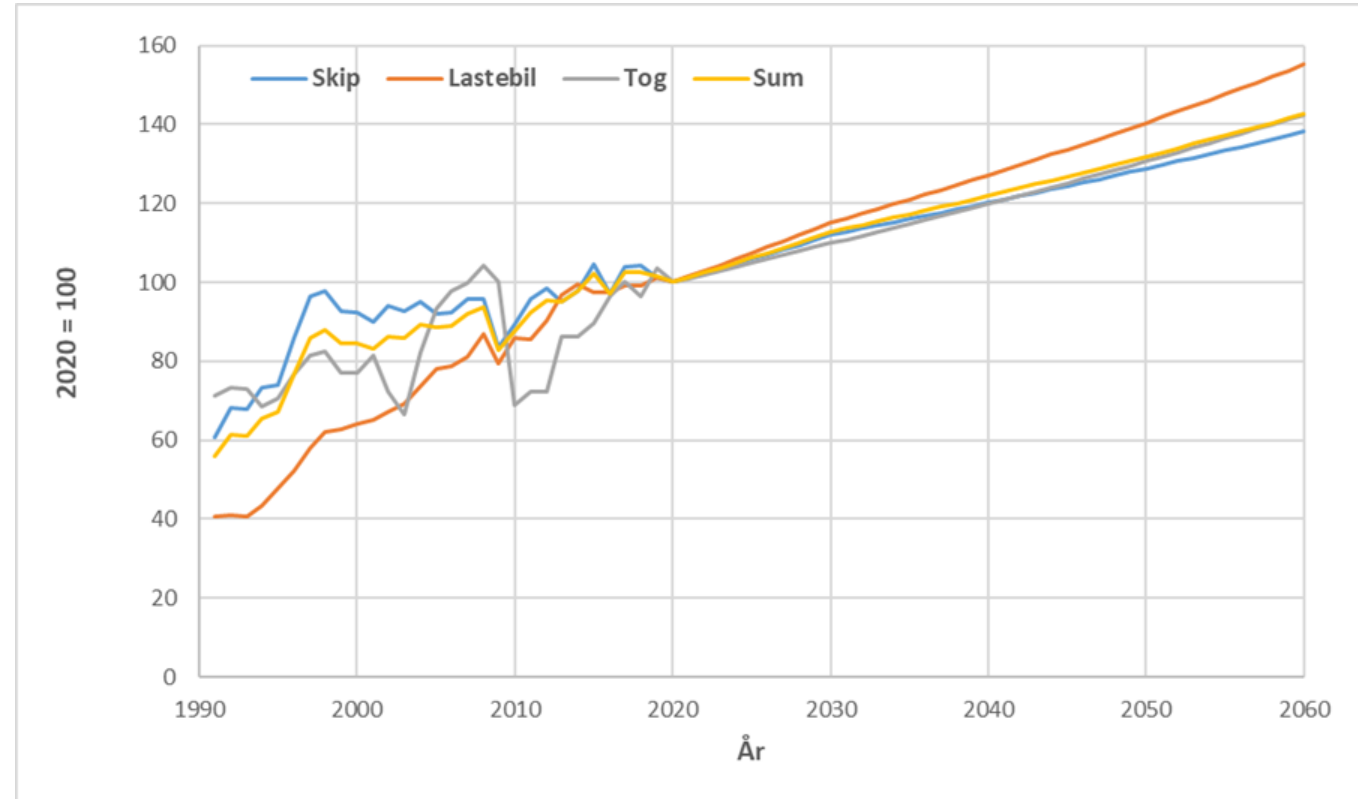
- Befolkningsvekst 2020–2060:



Utgreiingsoppdraget: Lågare transportvekst, men framleis vekst

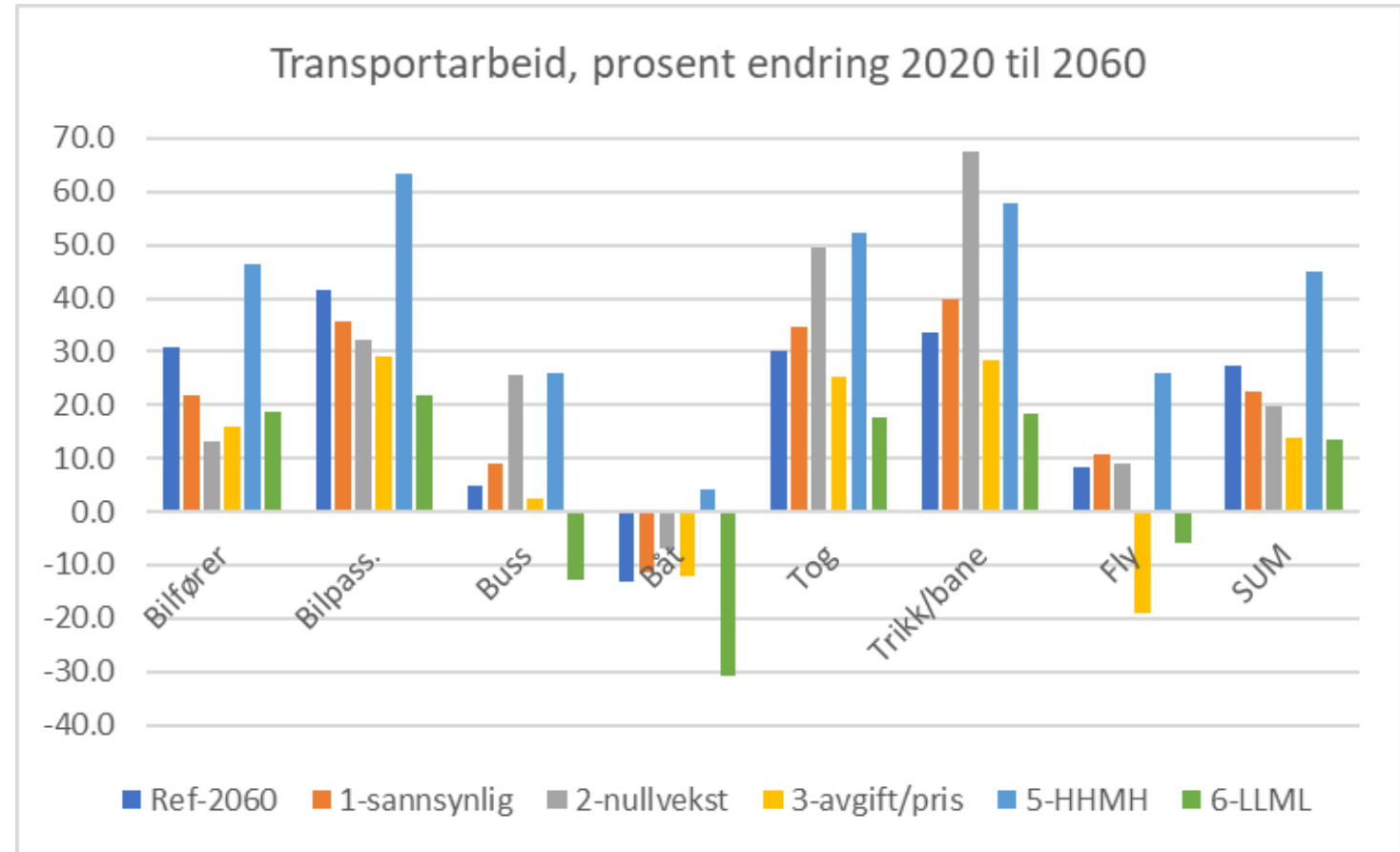
Referansebane med dagens politikk gir:

- Høg vekst for vegtransport:
 - Personkilometer: Ca. +15% til 2030 og +30% til 2060
 - Tonnkilometer: Ca. +15% til 2030 og +55% til 2060 (men fleire tonn i kvar bil)
- Høg vekst for trikk/bane
 - Personkilometer: Ca. +25% til 2030 og +30% til 2060



Utgreiingsoppdraget: Vekst i persontransport uansett utviklingsbane

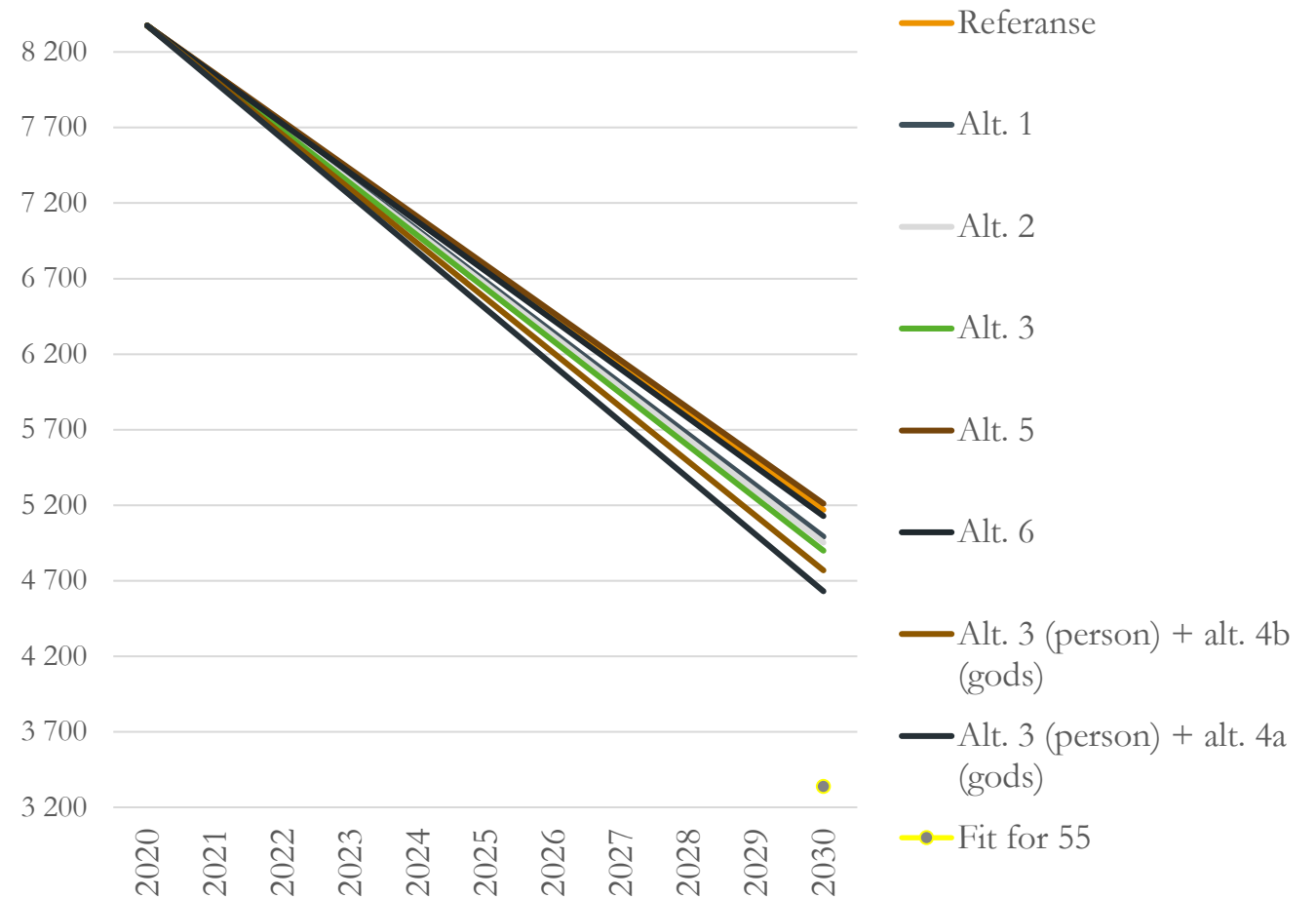
1. Utvikling der føresetnadane er sannsynlege, men ikkje ansett som vedtatt politikk
2. Nullvekstmål for persontransport i byområda
3. Auka avgifter og energiprisar
4. Teknologi
5. Høg befolkningsvekst
6. Låg befolkningsvekst



Berekna utvikling i innanlands motorisert persontransportarbeid, sum korte og lange reiser. Inklusive skuleturar og eksternturar. Prosent endring frå 2020 til 2060.

Utgreiingsoppdraget: Klima og miljø

- Vi når ikkje klimamåla 2030 (Fit for 55) med berekna utviklingsbaner
- Oppfølging av «Montreal (COP 15)»: – arealbruk og miljømål vil kunne bli vektlagt sterkare enn andre transportpolitiske mål framover
- Tilgang på elektrisk kraft blir krevjande



Berekna utslepp CO2-ekvivalenter og mål 2050 («Fit for 55» = 55 pst. reduksjon fra 1990)

Utgreiingsoppdraget: Konklusjonar

- Ta vare på det vi har, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må
- Digitalt, navigerbart vegnett som legg til rette for fremtidas automatiserte transport og tek ut verdien av den
- Redusere klimagassutslipp og inngrep i naturmiljø og dyrka jord
- Auka innsats for trafiksikkerheit
- Tilgjengeleg infrastruktur som føresetnad for næringslivets behov for transport
- Sikre nasjonal beredskap på veg for å møte utfordringane knyttet til klimaendringer, tilgangen på energi og den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa

Prioriteringsoppdraget

- Gjennom prioriteringsoppdraget vart Statens vegvesen bedt om å fordele økonomiske rammer innanfor vegtransport, fylkesvegar og i byområda.
- Gitt tre økonomiske rammer for prioriteringa for komande NTP-periode:
 - Ramme 2: Årleg budsjett på nivå med statsbudsjett for 2023
 - Ramme 3: + 10 %
 - Ramme 1: - 10 %

NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

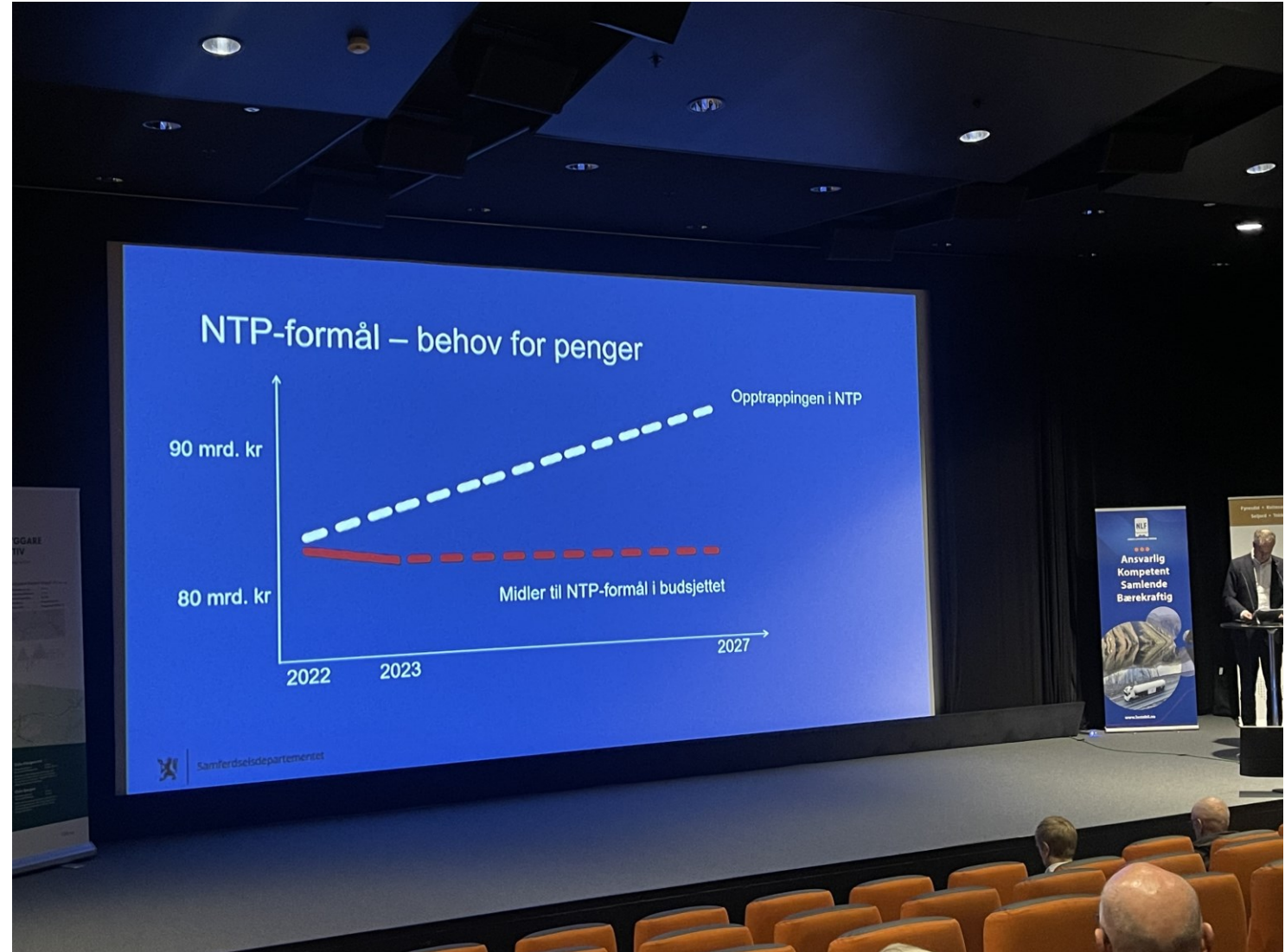
Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023



Nasjonal Transportplan 2025-2036

- Dagens ikke realistisk
- Ett år tidligere enn normalt
- Press på alle budsjetter
- Ingen nye investeringsprosjekter for oss i 2023
- Fokus på utbedring
- Medfører ny «periodisering» av prosjektporteføljen
- Regjeringen ønsker at NTP skal være et reelt plandokument



Endring i rammer frå NTP 2022–2033 til NTP 2025–2036

Post	Årleg ramme [Mill. 2023-kr]		
	NTP 2022–2027, Ramme A	Innspel til NTP 2025–2030, Ramme 2	Differanse
01 Driftsutgifter	5 208	4 590	-618
22 Drift og vedlikehald	10 203	11 200	997
28 Trafikant og køyretøy	2 378	2 290	-88
29 OPS-prosjekt	1 922	1 651	-271
30 Riksveginvesteringar	15 052	9 419	-5 633
31 Skredsikring	1 164	0	-1 164
61, 64, 65 div. tilskot til fylkesvegar	463	3 959	3 496
72 Riksvegferjetenester	1 676	2 000	324
73 Red. bompengetakstar utanfor byområda	667	0	-667
SUM	38 732	35 109	-3 623

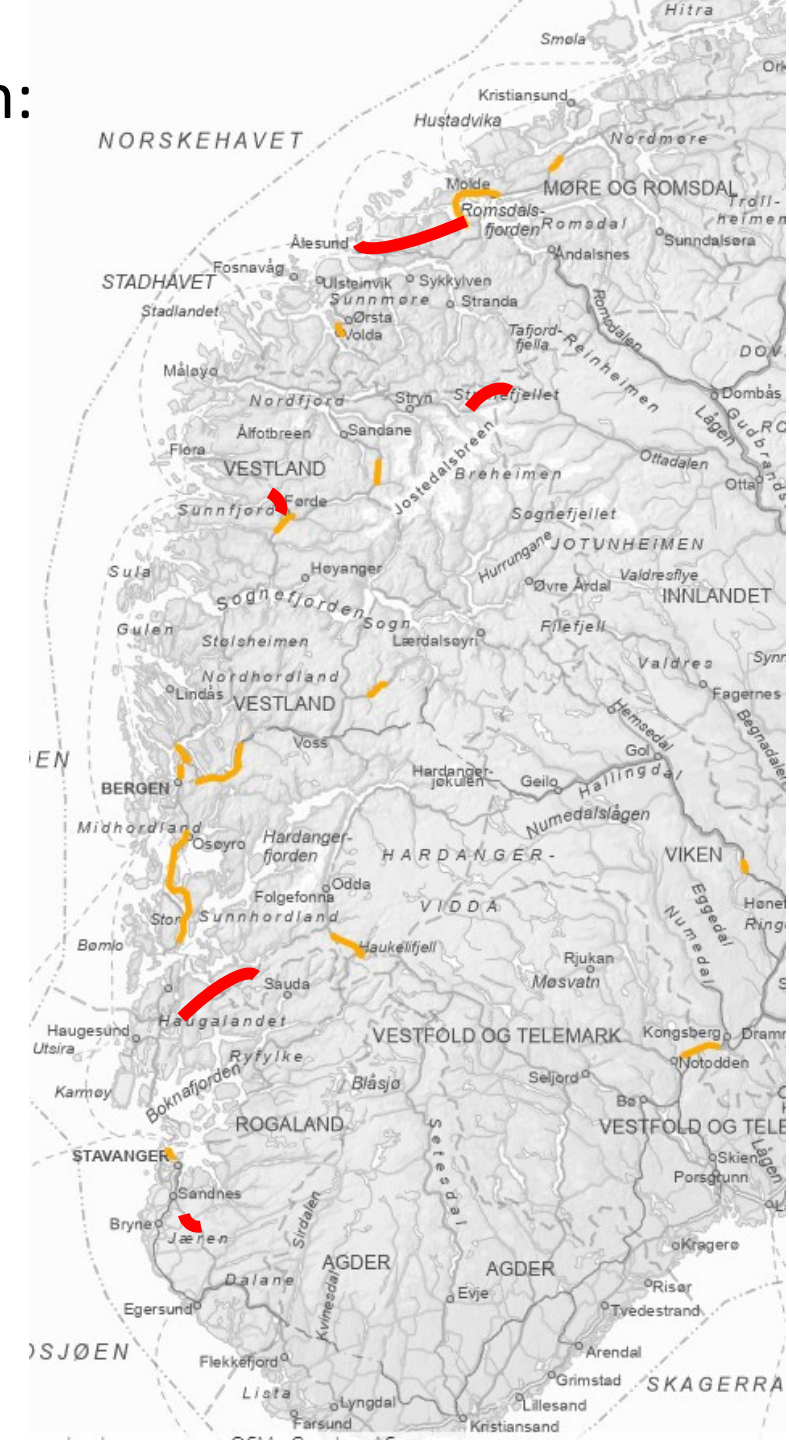
Bindingar og restbehov første seks åra på Vestlandet

- Statens vegvesen har bindingar totalt på 42,9 mrd. kr på store prosjekt i NTP-perioden

Prosjekt over 1 mrd.	Statlege mildar 2025–2036 [mill. kr]	Anna finansiering 2025–2036 [mill. kr]
Rv. 555 Sotrasambandet	7 457	4 987
E39 Rogfast	8 050	11 474
E39 Svegatjørn–Rådal	359	
Rv. 13 Hardangerbrua, refusjon	30	
Rv. 13 Ryfast	21	
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	963	
E16 Lærdalstunnelen	2 067	
Rv. 5 Kjøsnesfjorden	37	
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	727	
E136 Breivika–Lerstad	357	1 028

På Vestlandet foreslår Statens vegvesen å ta ut av porteføljen:

- E39 Breivika (ved Ålesund)–Ørskogfjellet og Ørskogfjellet–Vik: Tatt ut for å kunne prioritere Vik–Molde først. I tillegg har ikkje Breivika–Ørskogfjellet vedtekne planar.
- Rv. 5 Erdal–Naustdal: NVE har motsegn på alle alternativa og prosjektet vil ikkje ha vedtatt kommunedelplan.
- E39 Osli–Ålgård: Delstrekninga Hove–Osli i det opprinnelege prosjektet Hove–Ålgård er igangsett. Gjenstående strekning Osli–Ålgård er prioritert på nest siste plass i porteføljen på Nord-Jæren og kostnader for vedtatt løysing er over styringsmålet.
- E134 Bakka–Solheim: Prosjektet bør delfinansierast med bompengar, men dette er foreløpig ikkje tilstrekkeleg forankra og vurdert.
- Rv. 15 Strynefjellet: Prosjektet har en stor kostnadsauke frå referansekostnaden i grunnlaget til NTP 2022–2033, og planlegging er ikkje sett i gong.

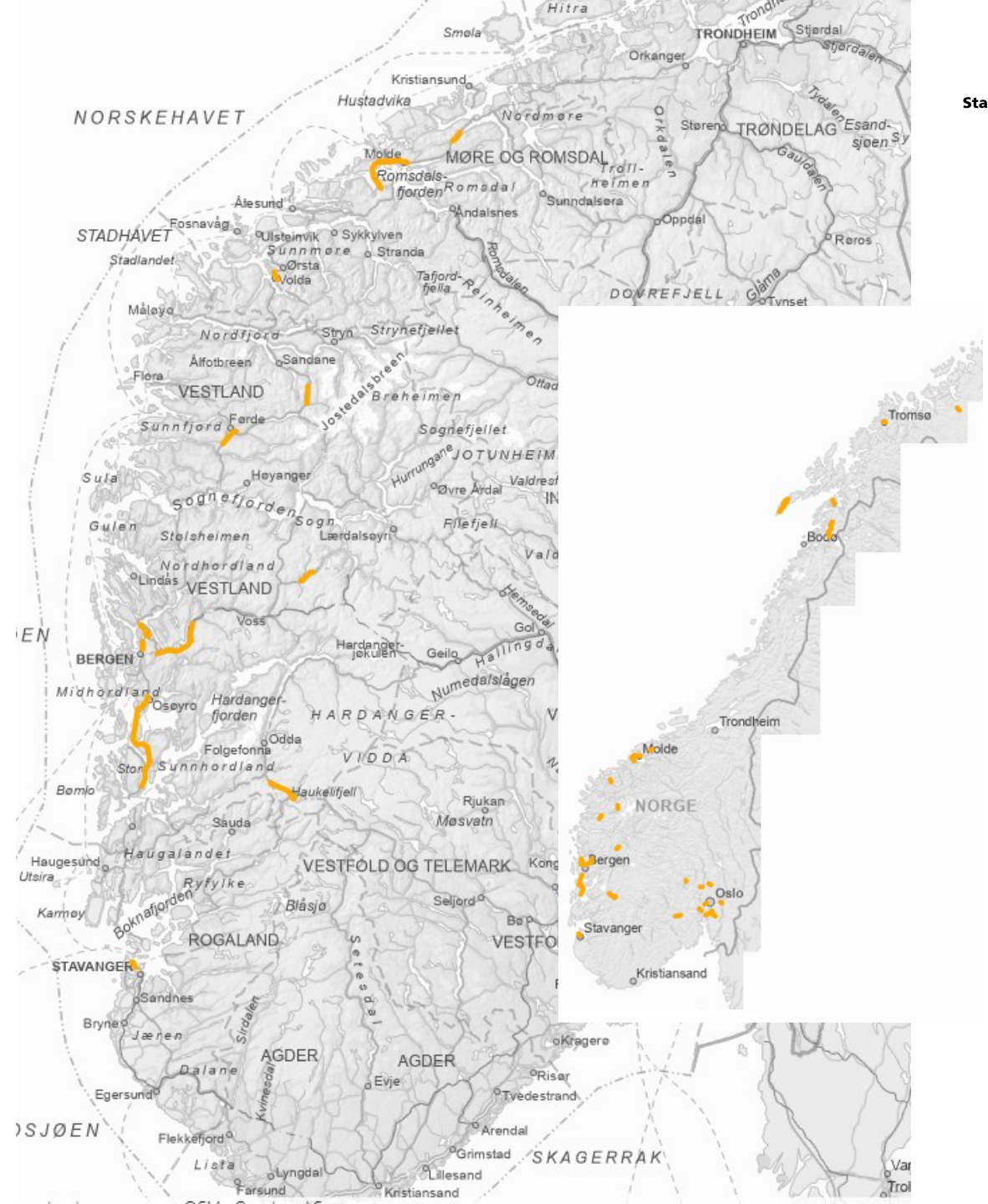


Nytt forslag til portefølje



Statens vegvesen

Prosjekt	Modenhhet	NNB	
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	●	-1,1	■
E134 Røldal - Seljestad	●	-0,4	■
E6 Megården-Mørsvikbotn	●	-0,7	■
E16 Hylland-Slæn	●	-0,8	■
Rv. 291 Holmenbrua	●	-1,1	■
E134 Saggrenda - Elgsjø	●	-0,3	■
E39 Vik-Molde	●	-0,6	■
E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen	●	-0,9	■
E45 Kløfta	●	-0,9	■
Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik	●	-2,7	■
E6 Ulsvågskaret	●	-0,6	■
E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)	●	0,1	■
E134 Dagslett - E18, Vikar	●	-0,4	■
E39 Storehaugen-Førde	●	-0,6	■
E39 Bjerkeset-Astad	●	-0,6	■
E39 Klakegg-Byrkjelo	●	-0,8	■
E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset	●	-0,4	■
E39 Smiene - Harestad	●	0,2	■
Rv. 22 Glommakryssing	●	-0,3	■
E10 Nappstraumen-Å	●	-0,7	■
E39 Volda - Furene	●	-0,9	■
E18 Retvet - Vinterbro	●	-1,2	■
E16 Nymoene-Eggemoen	●	-0,4	■
E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka	●	-1,0	■
E18 Ramstadsletta	●	-2,9	■
Rv. 4 Grua - Roa	●	-1,1	■



Store prosjekt (over 1 mrd.) foreslått prioritert for oppstart i første seksårsperiode

- Sortert etter kriteria frå porteføljestyringa:
 - Modenheit
 - Samfunnsøkonomisk lønnsamheit (prissette og ikkje prissette verknader)
 - Endring i netto nytte frå NTP 2022–2033
 - Samfunnssikkerheit
 - Robustheit ovanfor usikkerheit om etterspørsel og teknologi
 - Tunnelsikkerheitsføreskrifta

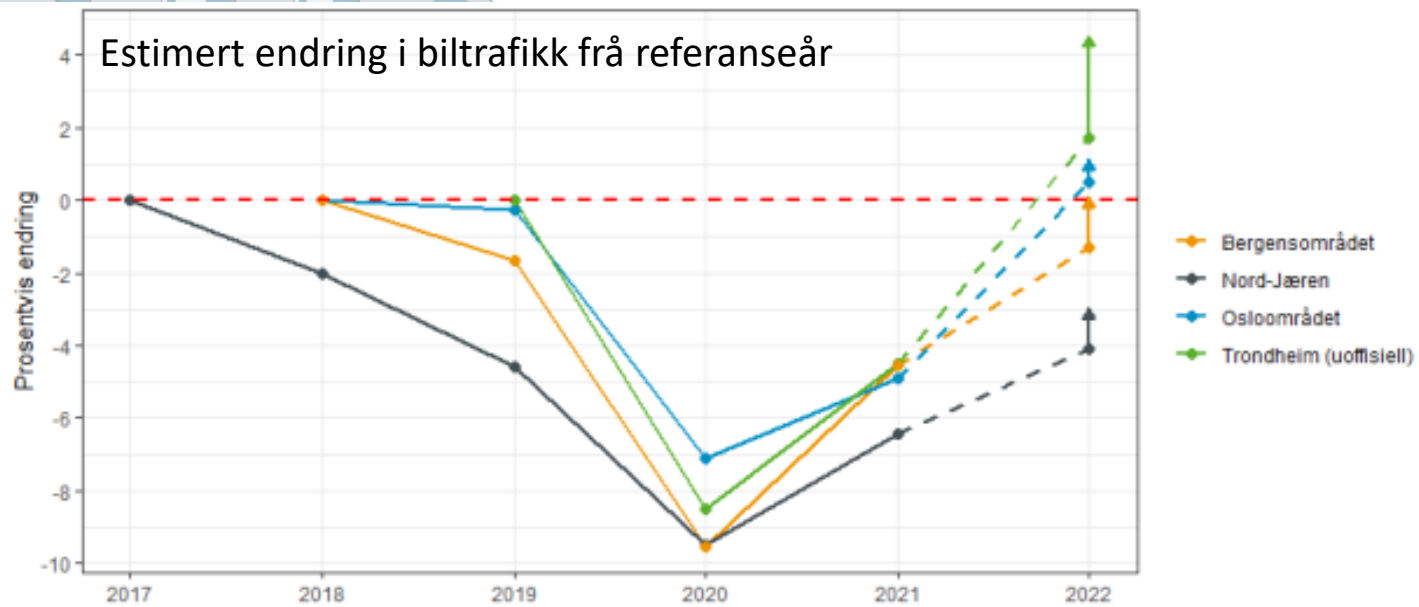
	Prosjekt	Total investeringskostnad [mill. 2023-kr]	Stat 2025–2030 [mill. 2023-kr]
Ramme 2	E134 Oslofjordforbindelsen	6 529	2 164
	E134 Røldal–Seljestad	3 777	3 079
	E6 Megården–Mørsvikbotn	11 473	4 432
	Sum ramme 2	21 779	9 675
Tillegg i ramme 3	E16 Hylland–Slæen	2 352	2 339
	Rv. 291 Holmenbrua	1 179	500
	Sum ramme 3	25 310	12 512

Store prosjekt (over 1 mrd.) foreslått prioritert for oppstart i første seksårsperiode

- Sortert etter samfunnsøkonomisk lønnsamheit (netto nytte per budsjettkrone)

	Prosjekt	Total investeringskostnad [mill. 2023-kr]	Stat 2025–2030 [mill. 2023-kr]
Ramme 2	E39 Smiene–Harestad	4 292	1 845
	E39 Ådland–Svegatjørn (Hordfast)	45 934	7 830
	Sum ramme 2	50 226	9 675
Tillegg i ramme 3	E134 Saggrenda–Elgsjø	2 706	1 512
	Rv. 22 Glommakryssingen	3 680	1 550
	E134 Dagslett–E18, Viker	5 541	2 318
	E39 Vågsbotn–Klauvaneset	6 417	3 110
	Sum ramme 3	68 570	18 165

Prioriteringar i byområda



Tiltak som skal til for å nå nullvekst

- Framleis satsing på kollektiv, gang og sykkel ved å vidareføra byvekstavtaler utover 2029
- Inngå byvekstavtale for dei neste fem byområda
- Vidareføra tilskot til dei fem minste byområda
- Tiltak i avtaler og tilskot må understøttas av arealutvikling og restriktive tiltak for biltrafikk
- Vurdere endra prising i kollektivtransporten for å flytte transport til utanfor rushtid
- Fortsette arbeidet med å kople saman eksisterande tilbod til samanhengande reisekjeder
- Sjølv med betydeleg auka satsing på sykkelinfrastruktur utover ramma, kombinert med restriktive tiltak og fortetting, vil målet om 20 pst. sykkelandel vera vanskeleg å nå



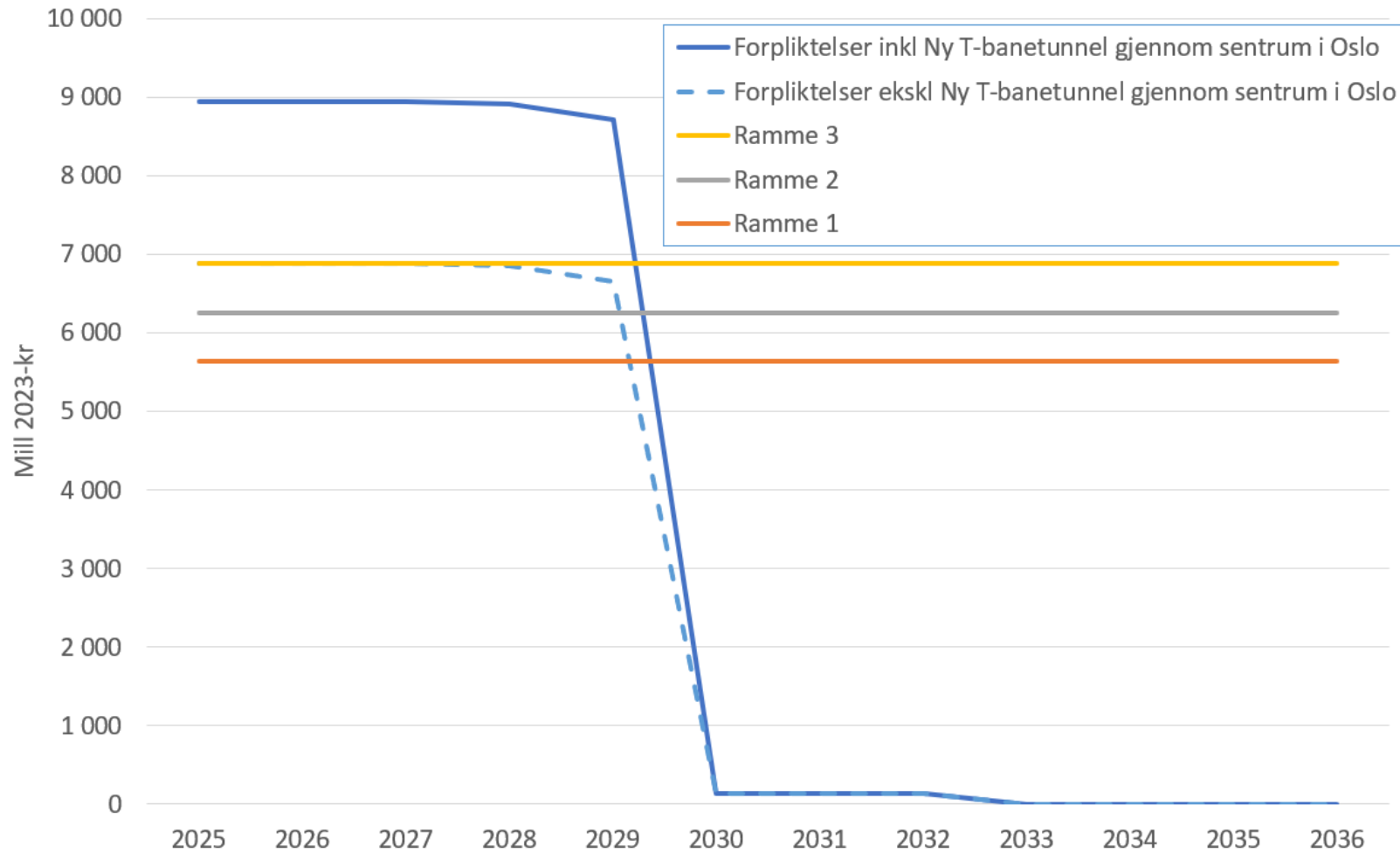
Grunnlag for prioritering i byområda

- Bidrag til nullvekstmålet på mest mogleg kostnadseffektiv måte
- Bidrag til nullvekstmålet utan at det fører til fleire drepne og hardt skadde
- Forplikting i gjeldande avtalar
- Økonomiske rammer
- NTP 2022–2033



Statlege forpliktingar i planperioden 2025–2036

- Samla statleg forplikting innan byvekst- og belønningsavtalar er på om lag 45 mrd. kr ved inngongen til planperioden

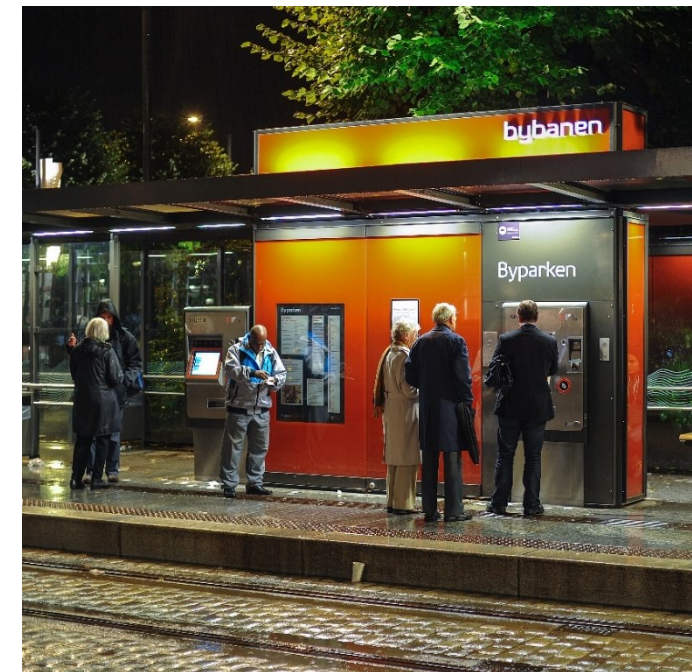


Prioritering per post (årleg gjennomsnitt)

	Budsjett	Ramme 1: 5 633 mill. per år		Ramme 2: 6 259 mill. kr per år		Ramme 3: 6 885 mill. kr per år	
	2023	2025– 2030	2031– 2036	2025– 2030	2031– 2036	2025– 2030	2031– 2036
Tilskot til store kollektivprosjekt Post 63	2 145	1 400	900	1 400	1 250	1 500	1 650
Tilskot til byområde Post 66	3 035	2 900	2 000	3 000	2 200	3 000	2 500
Mindre tiltak for kollektiv, sykkel og gang Post 30 byvekst	1 100	1 300	2 700	1 700	2 500	2 100	2 500
Porteføljen Statens vegvesen Post 30 (Fløyfjelltunnelen nord)	0	0	0	200	350	300	250
Sum byrammene	6 280	5 600	5 600	6 300	6 300	6 900	6 900

Ramme 1

- Reforhandling av byvekstavtalane for dei fire største byane:
 - Varetek, men forskyver forpliktingar i gjeldande byvekstavtaler utover 2029
 - Varetek, men forskyver forpliktingar til t-banetunnel i Oslo ut i tid med fullføring etter 2036
 - Reforhandlar byvekstavtaler med mogleg tidshorisont 2036 med nye midlar etter 2029 på noko lågare nivå enn i dagens avtalar
- Inngå byvekstavtaler for fire neste byer frå 2030, på lågare nivå enn NTP 2022–2033 og tilskot for fem minste byar på 50 mill. per år i 2031–2036
- Ikkje plass til nokon nye 50/50-prosjekt (inkl. Bybane til Åsane)



Ramme 2

Som ramme 1, men:

- Ikkje fullt så mykje forskyving av gjeldande forpliktingar
- Byvekstavgift for dei fire neste byområda på tidlegare tidspunkt (frå 2025), men på lågare nivå enn i NTP 2022–2033
- Tilskot til dei fem minste byområda på 50 mill. kr per år i heile perioden 2025–36 (blant anna Haugesund)
- Statlege midlar til delfinansiering av Fløyfjelltunnelen nord frå 2029 og Bybana til Åsane (nytt 50/50-prosjekt) i 2032



Ramme 3

Som ramme 2, men:

- Enda mindre forskyving av forpliktingar frå gjeldande avtalar
- Aukar nivå på nye programområdemidlar i dei fire største byområda til same nivå som dagens avtalar
- Aukar nivå til byvekstavtalar til dei fem neste byområda til nivået i NTP 2022–2033
- Statlege midlar til delfinansiering av Fløyfjelltunnelen nord frå 2027 og Bybane Åsane (nytt 50/50-prosjekt) frå 2030
- Aukar statleg andel på 50/50-prosjekta til 70 % frå 2030

Utover Bybana til Åsane i ramme 2 og 3 er det ikkje plass til nye 50/50-prosjekt i nokon av rammene



regjeringen.no/ntp



Nasjonal transportplan 2025-2036

Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Kristiansand/ Oslo/ Ålesund 22. januar 2023



NASJONAL TRANSPORTPLAN 2025 - 2036

Prioritering av økonomiske rammer

Statens vegvesen 31. mars 2023

