

# NTP 2025-2036

## Byområdene

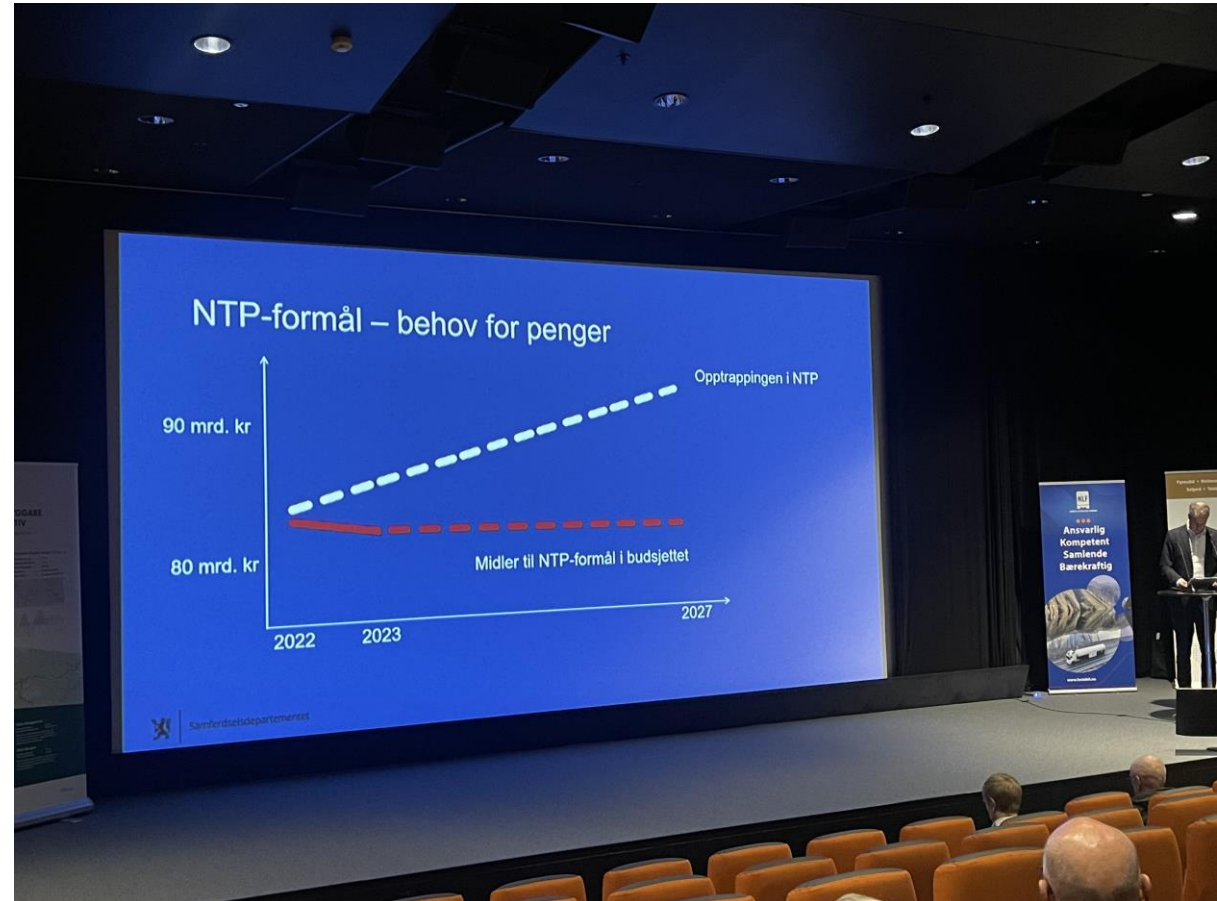


# Nasjonal Transportplan 2025-2036



Statens vegvesen

- Dagens ikke realistisk
- Ett år tidligere enn normalt
- Press på alle budsjetter
- Fokus på utbedring
- Regjeringen ønsker at NTP skal være et reelt plandokument



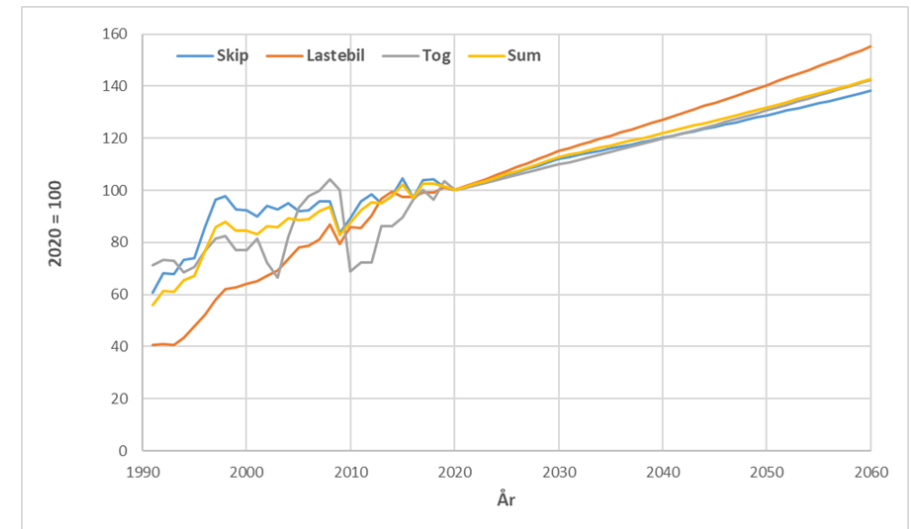
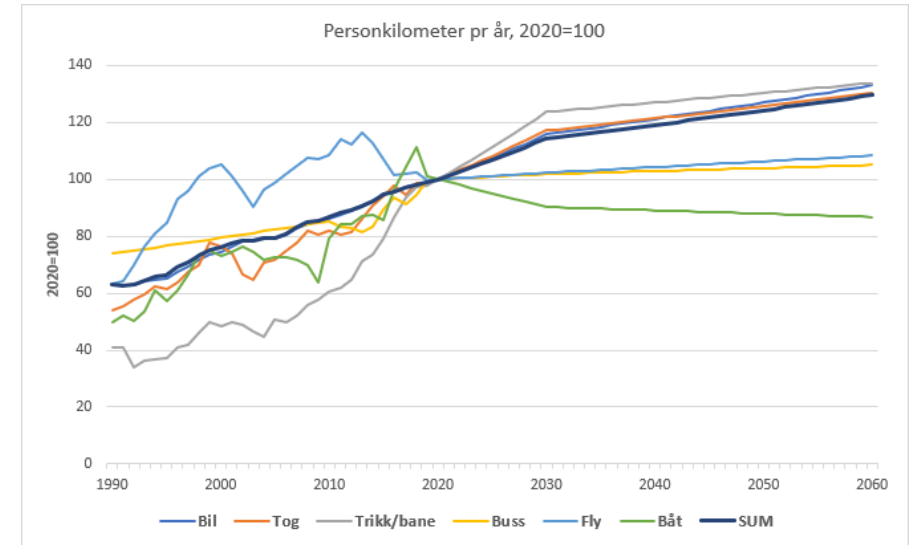
# Proessen med Nasjonal transportplan 2025-2036

- Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har ansvar for stortingsmeldingen
  - Virksomhetene har fått oppdrag/bestillinger fra departementene
    - Utredning 22. januar
    - Prioritering 31. mars
- } Høring med frist 3. juli
- Departementene og virksomhetene har hatt egne innspillsrunder – ønske om stor grad av involvering
  - Meldingsframlegging våren 2024

# Lavere vekst enn sist, men fortsatt transportvekst

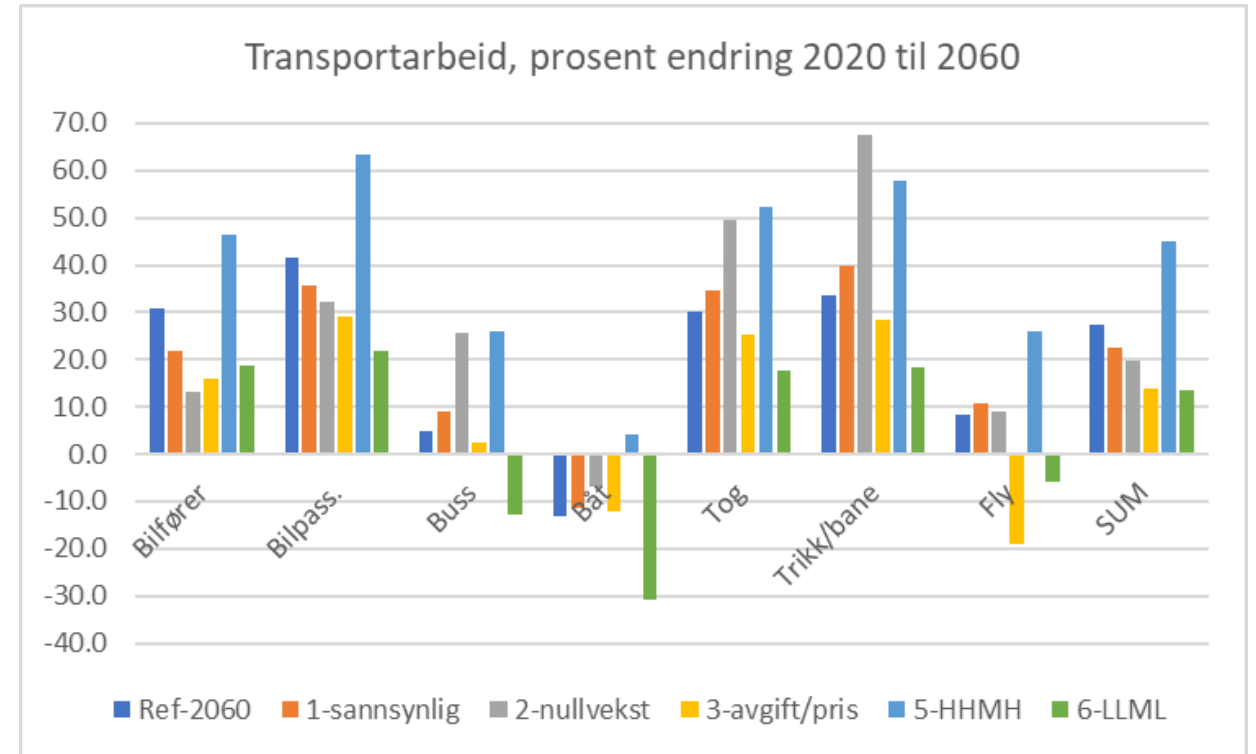
Referansebane med dagens politikk gir:

- Høy vekst for veitransport:
  - Ca. +15% og +30% til 2030 og 2060 personkilometer
  - Ca. +15% og +55% til 2030 og 2060 tonnkilometer (men mer i hver bil)
- Høy vekst for trikk/bane
  - Ca. +25% og +30% til 2030 og 2060 personkilometer
- Usikkerhet belyses i alternative baner



# Persontransport: vekst uansett utviklingsbane

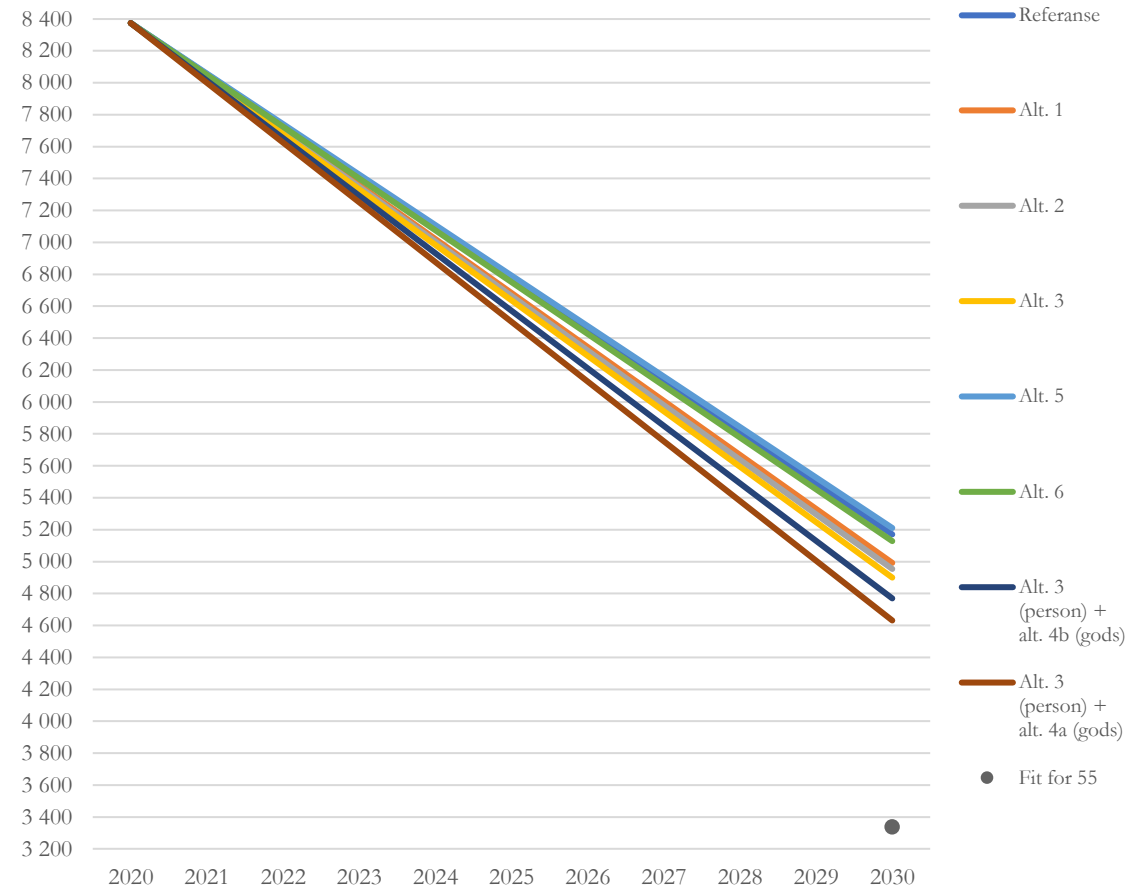
1. Utvikling hvor forutsetningene er sannsynlige, men ikke ansett som vedtatt politikk
2. Nullvekstmål for persontransport i byområder
3. Økte avgifter og energipriser
4. Teknologi
5. Høy befolkningsvekst
6. Lav befolkningsvekst



Beregnet utvikling i innenlands motorisert persontransportarbeid, sum korte og lange reiser. Inklusive skoleturer og eksternturer. Prosent endring fra 2020 til 2060.

# Klima og miljø – overordnede vurderinger

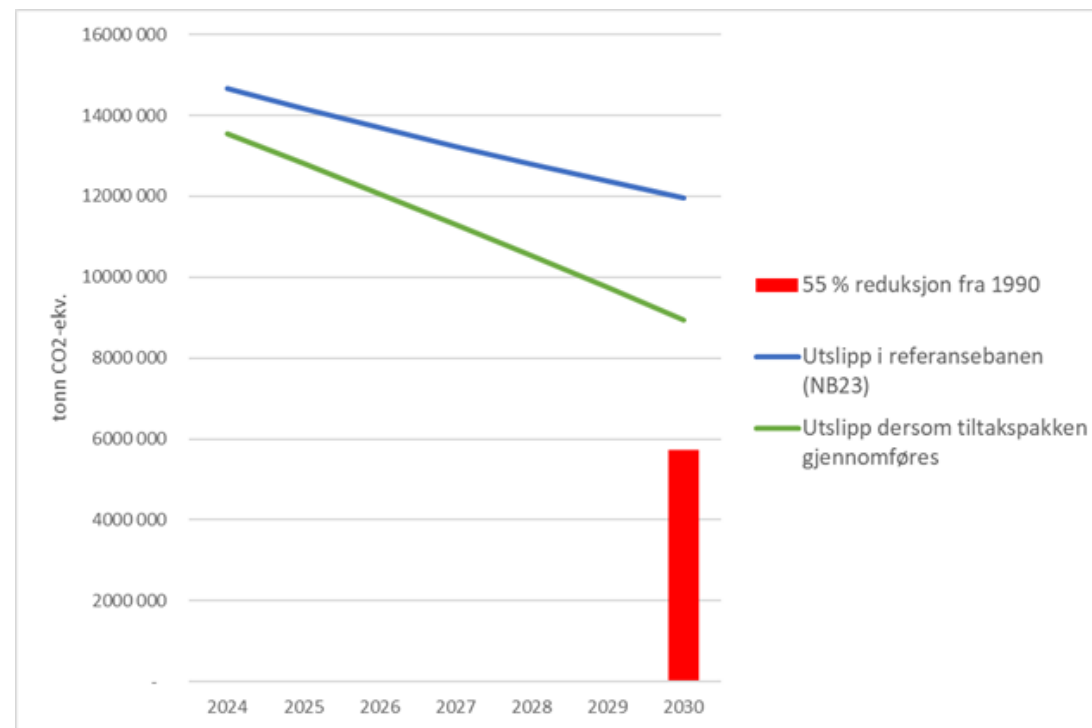
- Klimamålene 2030 nås ikke i beregnede utviklingsbaner
- Naturmangfold og arealbruk:
  - Må anta store endringer som oppfølging av «Montreal (COP 15)»
- Tilgang på elektrisk kraft krevende?



Beregnet utslipp CO2-ekvivalenter og mål 2050 (55 pst. reduksjon fra 1990)

# Hva må til for å nå 55 % reduksjon i utslipp fra veitrafikken?

- I veitransporten må skje en raskere elektrifisering av veitransporten.
- Målet om at 50 prosent av nye lastebiler må være nullutslippskjøretøyer i 2030 må forsterkes til et mål om nærmere 100 prosent.
- Personbiler og varebiler må nærme seg 100 prosent nullutslipp på nye biler i løpet av kort tid.
- Det må sterke virkemidler til for å nå målene i 2030.
- I en overgangsperiode vil en være avhengig av betydelig mer bruk av biodrivstoff.



Utviklingsbaner over fra Klimakur 2030

Gap: beregninger med 35 kr/l drivstoffpris er det fortsatt et gap på 1,1 mill. tonn for veitrafikken



1990	2021	2030 referanse	2030 økte avg.	2030 -55 %	Gap
6,4	8,4	5,2	4,6	3,5	1,1

# Prioriteringsoppdraget

- Forslag til prioriteringer innenfor vegtransport, fylkesveger og i byområda innenfor tre økonomiske rammer (egen ramme for by):
  - 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





# Porteføljen – sortert etter prioriteringskriterier

- |    |  |    |  |
|----|--|----|--|
| 1  | E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2 |    |  |
| 2  | E134 Røldal - Seljestad                  | 16 | E39 Klakegg - Byrkjelo                   |
| 3  | E6 Megården - Mørsvikbotn                | 17 | E39 Ringvei øst, Vågsbotn - Klauvaneset  |
| 4  | E16 Hylland - Slæen                      | 18 | E39 Smiene - Harestad                    |
| 5  | Rv. 291 Holmenbrua                       | 19 | Rv. 22 Glommakryssing                    |
| 6  | E134 Saggrenda - Elgsjø                  | 20 | E10 Nappstraumen - Å                     |
| 7  | E39 Vik - Molde                          | 21 | E39 Volda - Furene                       |
| 8  | E16 Arna - Stanghelle og Vossebanen      | 22 | E18 Retvet - Vinterbro                   |
| 9  | E45 Kløfta                               | 23 | E16 Nymoen - Eggemoen                    |
| 10 | Rv. 7 Ørgenvika - Kittilsvik             | 24 | E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl F2-lenka |
| 11 | E6 Ulvsvågskaret                         | 25 | E18 Ramstadsletta - Nesbru               |
| 12 | E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)       | 26 | Rv. 4 Grua – Roa                         |
| 13 | E134 Dagslett - E18, Vikar               |    |  |
| 14 | E39 Storehaugen - Førde                  | +  | E39 Fløyfjellstunnelen sør og nord       |
| 15 | E39 Bjerkeset - Astad                    |    |  |

# Prosjekter som utgår fra porteføljen

- Rv. 19 Moss.
- E39 Breivika (ved Ålesund)
- E39 Ørskogfjellet og Ørskogfjellet – Vik
- Rv. 36 Skjelsvik – Skyggestein.
- Rv. 5 Erdal – Naustdal. NVE har innsigelse på alle alternativer og prosjektet vil ikke ha vedtatt kommunedelplan
- E39 Osli – Ålgård *Den gjenstående strekningen Osli – Ålgård er prioritert på nest siste plass i porteføljen på Nord-Jæren og kostnader for vedtatt løsning er over styringsmålet*
- E6 Narviktunnelen.
- Flertallsprosjekt E134 Bakka – Solheim. Prosjektet bør delfinansieres med bompenger, men dette er foreløpig ikke tilstrekkelig forankret og vurdert
- E16 Fagernes – Hande
- E14 Stjørdal— Meråker
- E10 Fiskebøl – Nappstraumen
- Rv. 15 Strynefjellet

# Prioriterte prosjekter i porteføljen med oppstart første seksårsperiode

Kriteriene i porteføljestyling	Ramme 1 -10 %	Ramme 2	Ramme 3 +10 %
E134 Oslofjord – forbindelsen, byggetrinn 2		X	X
E134 Røldal – Seljestad		X	X
E6 Megården – Mørsvikbotn		X	X
E16 Hylland – Slæen – skred			X
Rv. 291 Holmenbrua			X

NNB	Ramme 1 -10 %	Ramme 2	Ramme 3 +10 %
E39 Smiene – Harestad		X	X
E39 Ådland – Svegatjørn (Hordfast)		X	X
E134 Saggrenda – Elgsjø			X
Rv. 22 Glommakryssingen			X
E134 Dagslett – E18, Vikar			X
E39 Vågsbotn – Klauvaneset			X

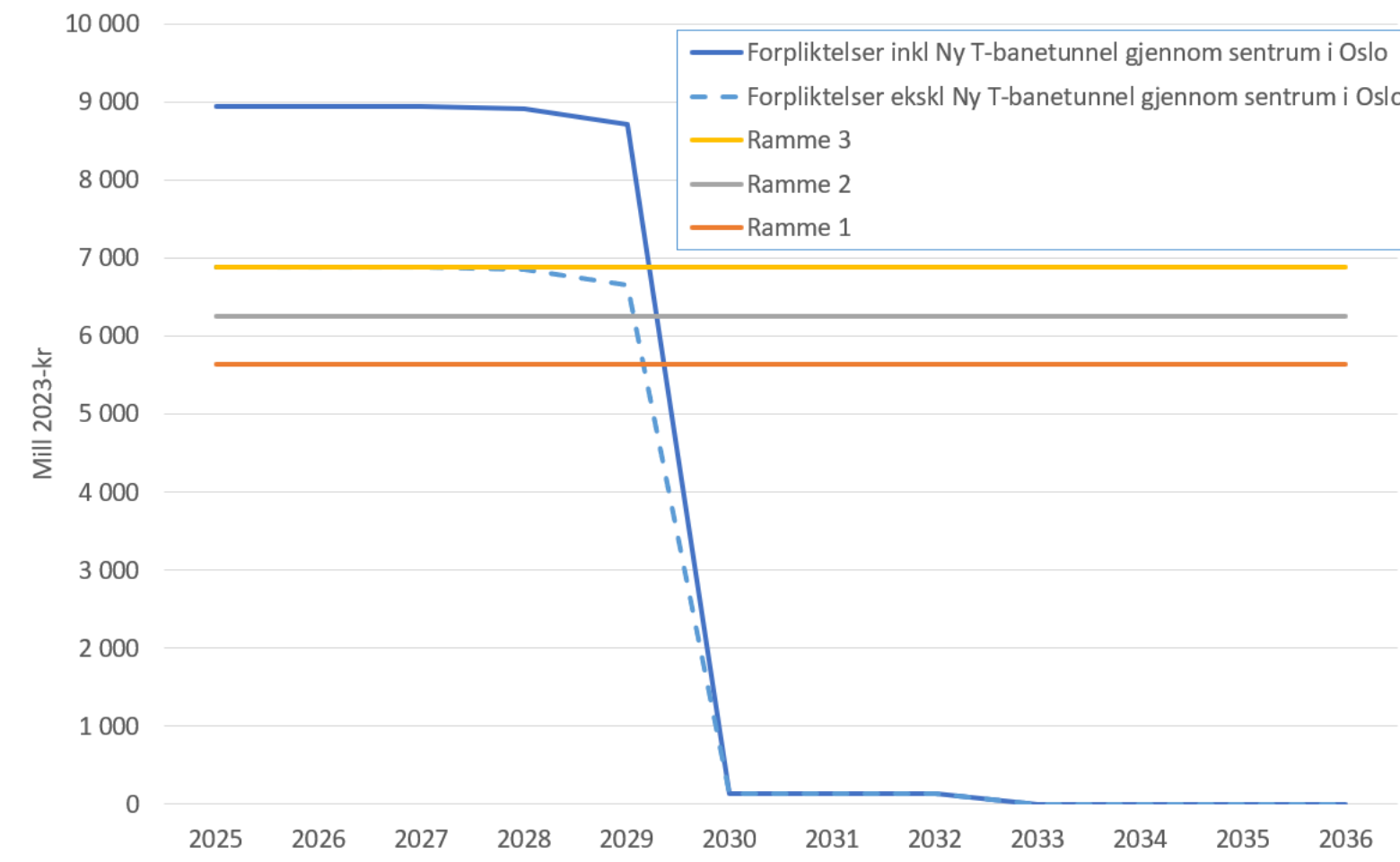
# Prioriteringer i byområdene



# Grunnlag for forslag til prioriteringer

- Hva bidrar best til nullvekstmålet – på mest mulig kostnadseffektiv måte
- Sikre at nullvekstmålet nås uten at det fører til flere drepte og hardt skadde myke trafikanter
- Forpliktelser i gjeldende avtaler
- Økonomiske rammer og spørsmålene i oppdraget fra Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet
- Nasjonal transportplan 2022-2033

# Statlige forpliktelser i planperioden 2025–2036



# Ramme 1

- Reforhandling av byvekstavtalene for de fire største byene:
  - Ivaretar, men forskyver forpliktelser til t-banetunnel i Oslo ut i tid med fullføring etter 2036
  - Ivaretar, men forskyver forpliktelser i gjeldende byvekstavgifter utover 2029
  - Reforhandler byvekstavgifter med mulig tidshorisont 2036 med nye midler etter 2029 på noe lavere nivå enn i dagens avtaler
- Inngå byvekstavgifter for fire neste byer fra 2030 – på lavere nivå enn NTP 2022-2033 og tilskudd for fem minste byer på 50 mill. per år i 2031-2036
- Ikke plass til noen nye 50/50-prosjekt.



# Ramme 2

Som ramme 1, men:

- Ikke fullt så mye forskyvning av gjeldende forpliktelser
- Byvekstavtale fire neste på tidligere tidspunkt (fra 2025) – på lavere nivå enn i NTP 2022-2033
- Tilskudd fem minste på 50 mill. kr per år i hele perioden 2025-36
- Statlige midler til delfinansiering av Fløyfjelltunnelen fra 2029 og Bybanen til Åsane (nytt 50/50-prosjekt) i 2032



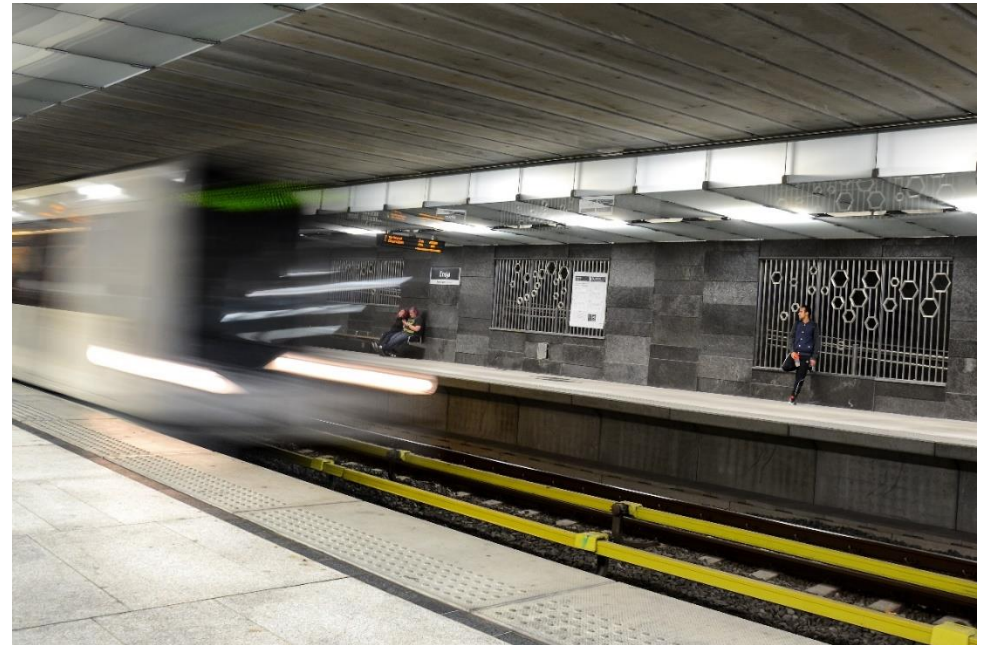


# Ramme 3

Som ramme 2, men:

- Enda mindre forskyvning av forpliktelser fra gjeldende avtaler
- Øker nivå på nye programområdemidler fire store til samme nivå som dagens avtaler
- Øker nivå til byvekstavtaler fem neste til nivået i NTP 2022-2033
- Statlige midler til delfinansiering av Fløyfjell tunnel fra 2027 og Bybane Åsane (nytt 50/50-prosjekt) fra 2030
- Øker statlig andel på 50/50-prosjektene til 70 prosent – fra 2030

Utover Bybanen til Åsane i ramme 2 og 3 er det ikke plass til nye 50/50 prosjekter i noen av rammene – dvs. ikke mer Metrobuss, Bussvei, baneløsning Lørenskog/Skedsmo, eller annet.





Takk for meg.

[Nasjonal transportplan 2025-2036 | Statens vegvesen](#)

