

# Nasjonal transportplan 2025–2036

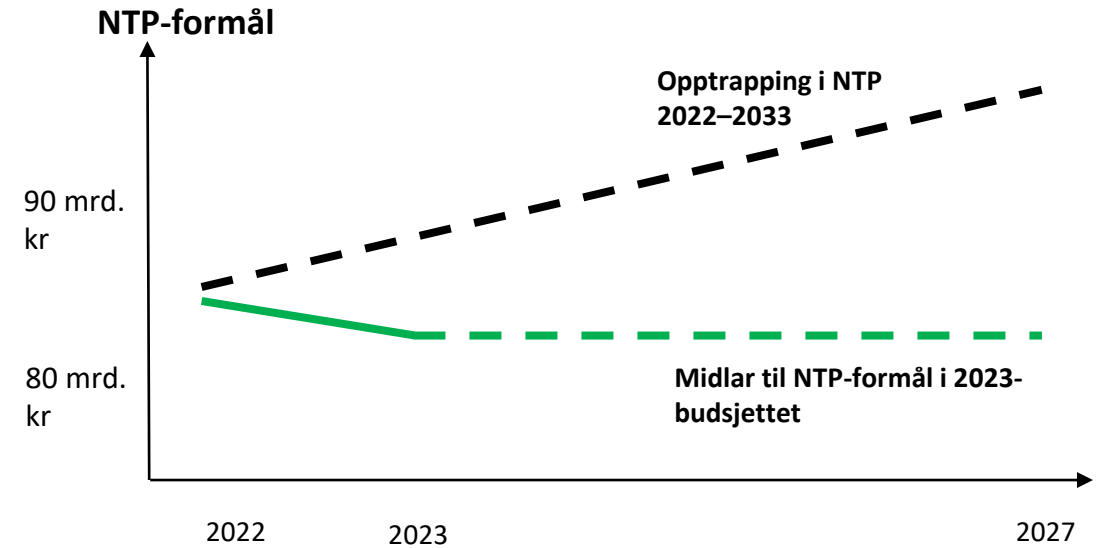
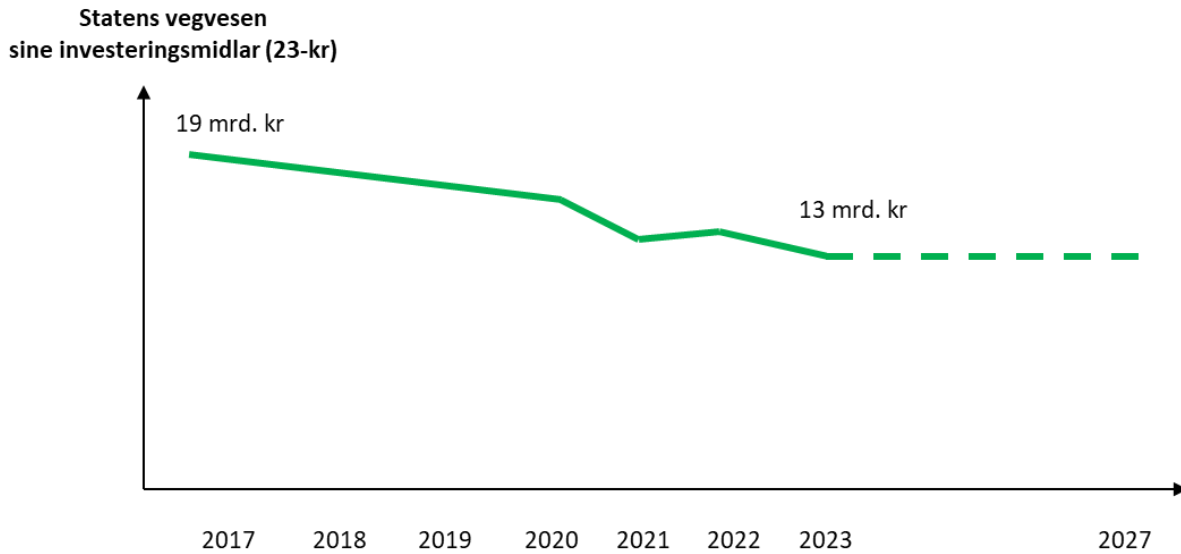
Status for SVV sitt arbeid

Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring



# Nasjonal transportplan vert lagt fram eit år tidlegare enn vanleg

- Stort gap mellom forventingane i inneverande NTP og dagens økonomiske handlingsrom
- Ønskjer ein realistisk NTP



# Våre toppmål

Eit effektivt, miljøvenleg og trygt transportsystem

Mer for pengene



Effektiv bruk av  
ny teknologi



Bidra til oppfylling av  
Norges klima- og miljømål



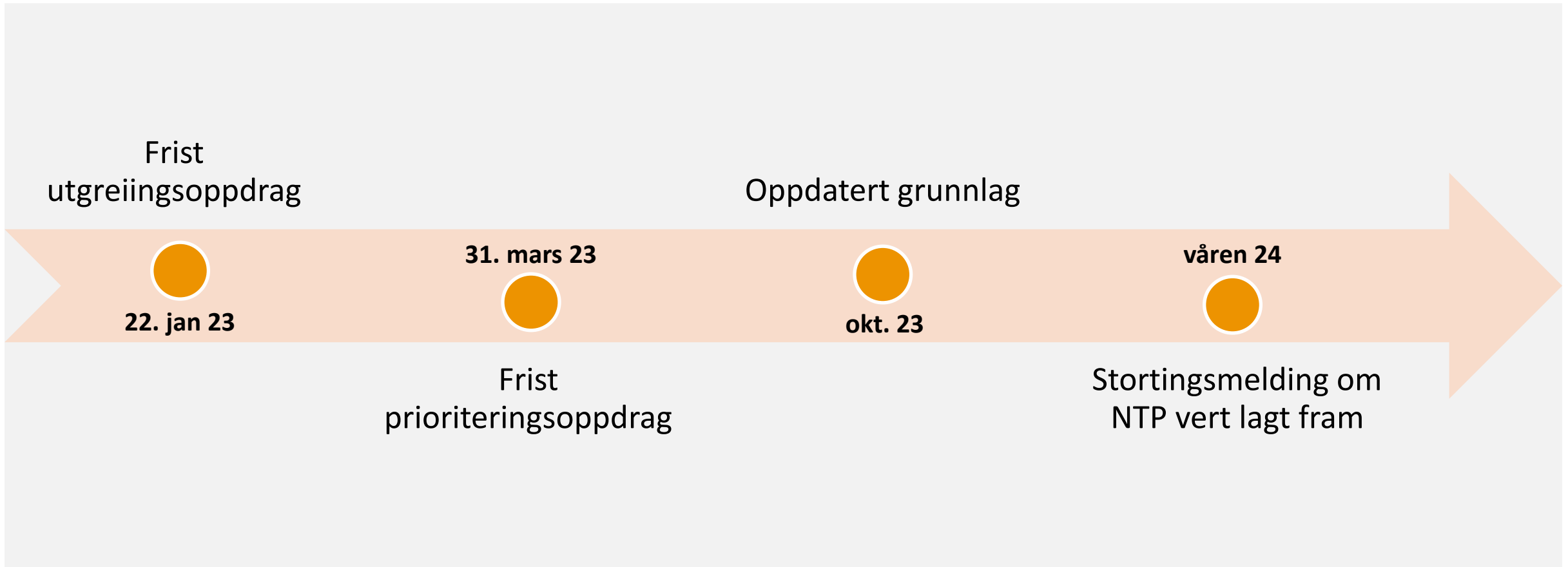
Nullvisjon for drepte  
og hardt skadde



Enklere reisehverdag og  
økt konkurransevne for  
næringslivet



**Toppmåla** til Statens vegvesen er førande for all vår aktivitet – vi skal levere **brukarverdi på ein effektiv måte**, som **styrker sikkerheit på vegen** og bidreg til at **Noreg 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. Samfunnssikkerhet 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



Statens vegvesen



Nasjonal transportplan 2025–2036

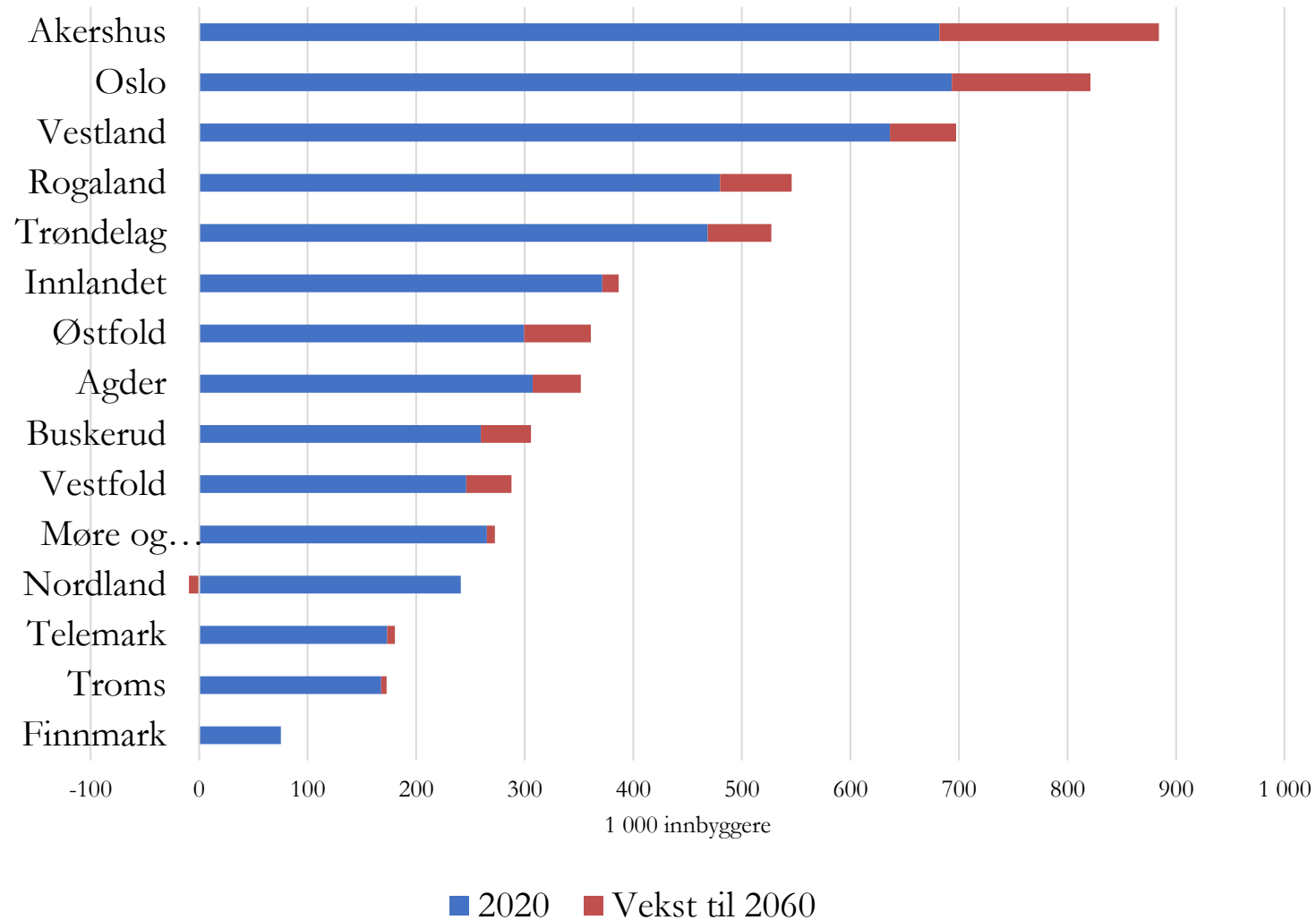
## Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Kristiansand/ Oslo/ Ålesund 22. januar 2023



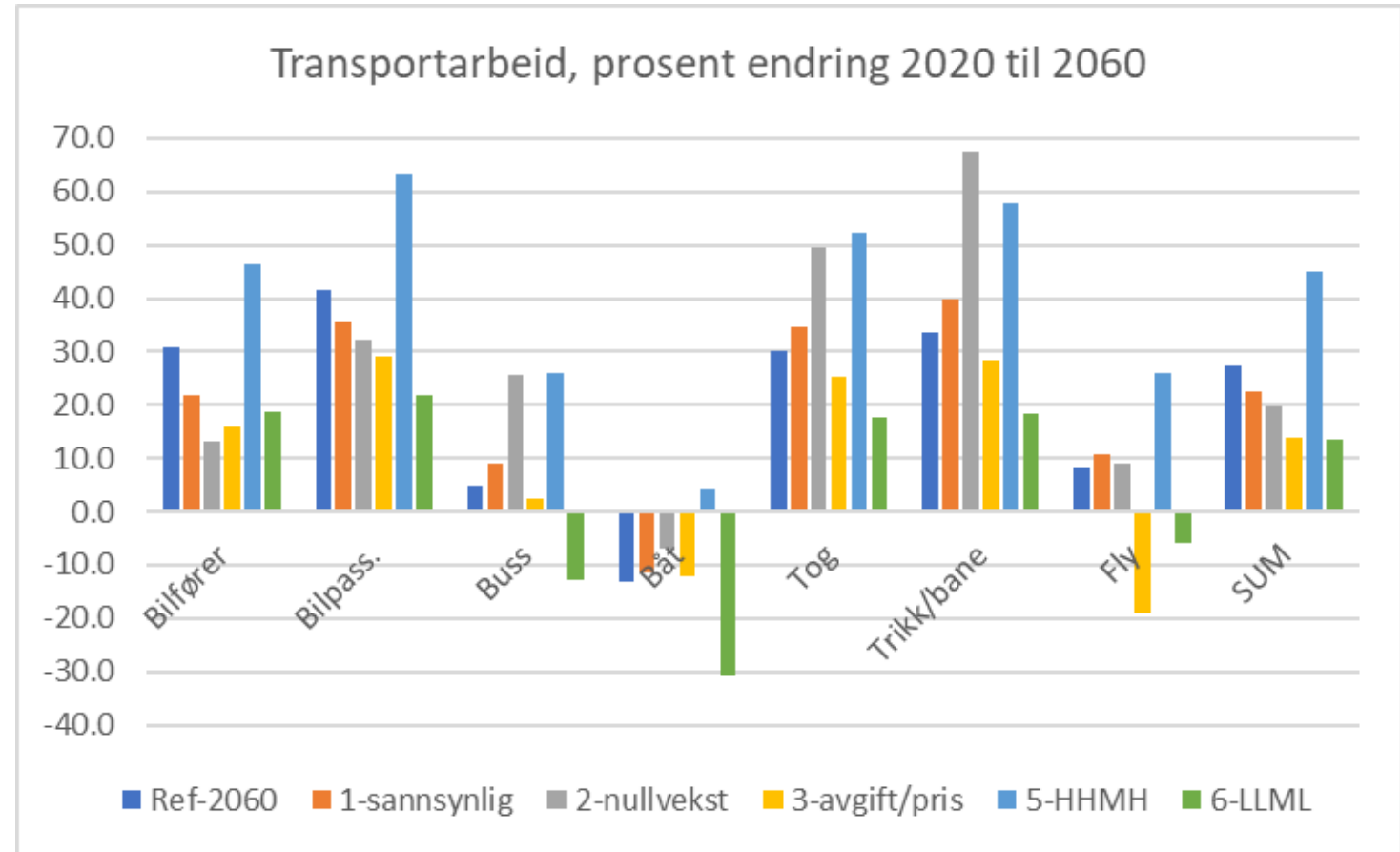
# Utgreiingsoppdraget: Kraftig sentralisering mot dei største byområda

- Befolkningsvekst 2020–2060:



# Utgreiingsoppdraget: Vekst i persontransport uansett utviklingsbane

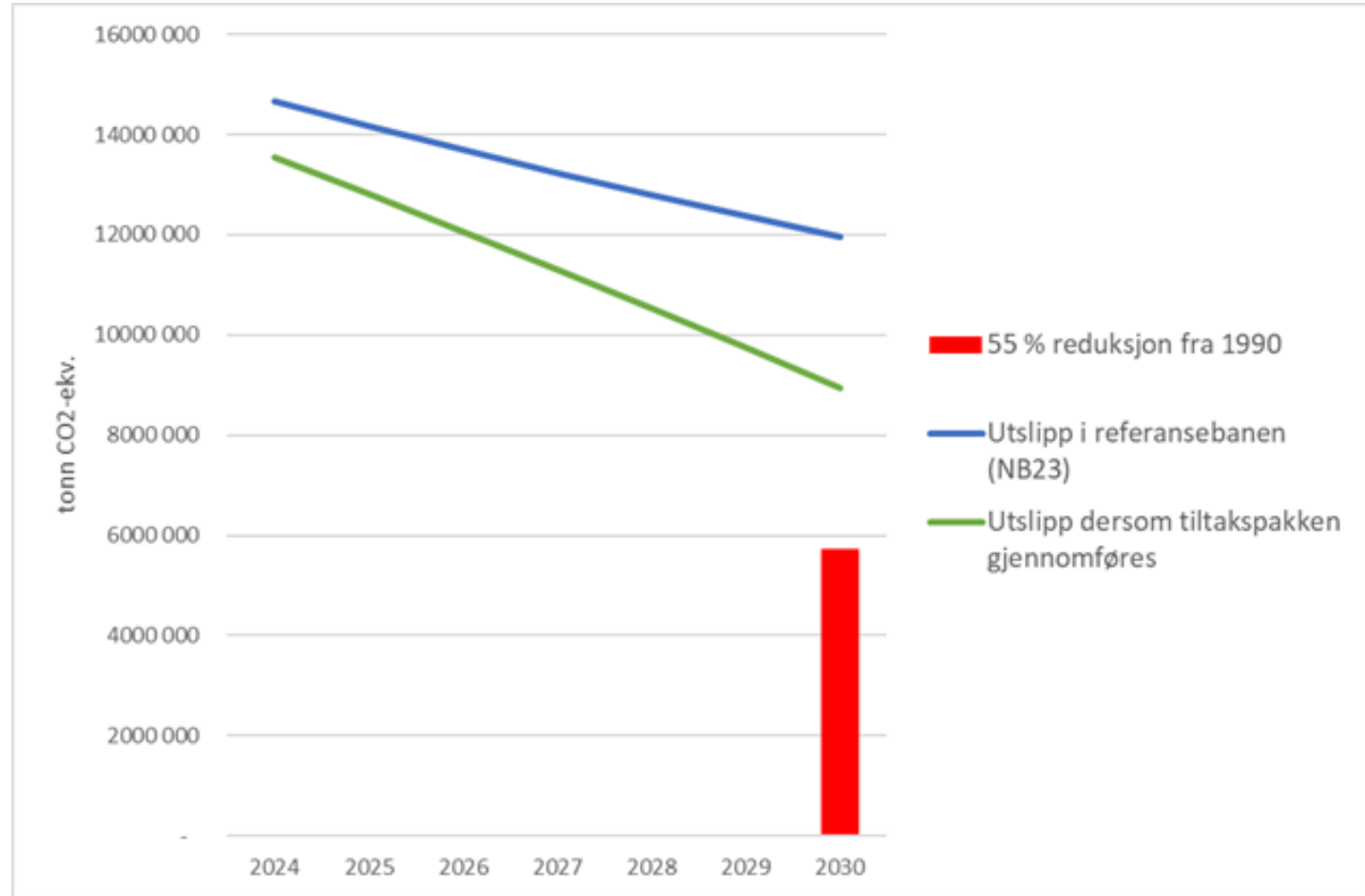
1. Utvikling der føresetnadane er sannsynlege, men ikkje ansett som vedtatt politikk
2. Nullvekstmål for persontransport i byområda
3. Auka avgifter og energiprisar
4. Teknologi
5. Høg befolkningsvekst
6. Låg befolkningsvekst



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 – kva skal til for å nå måla?

- Vi når ikkje klimamåla for 2030 med berekna utviklingsbaner
- Målet om at 50 % av nye lastebilar må vera nullutsleppskøyretøy i 2030 må forsterkast til eit mål om nærare 100 %
- Personbilar og varebilar må nærme seg 100 % nullutslepp på nye bilar innan kort tid
- Tilgang på elektrisk kraft blir krevjande





# 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



# 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
<b>SUM</b>	<b>38 732</b>	<b>35 109</b>	<b>-3 623</b>

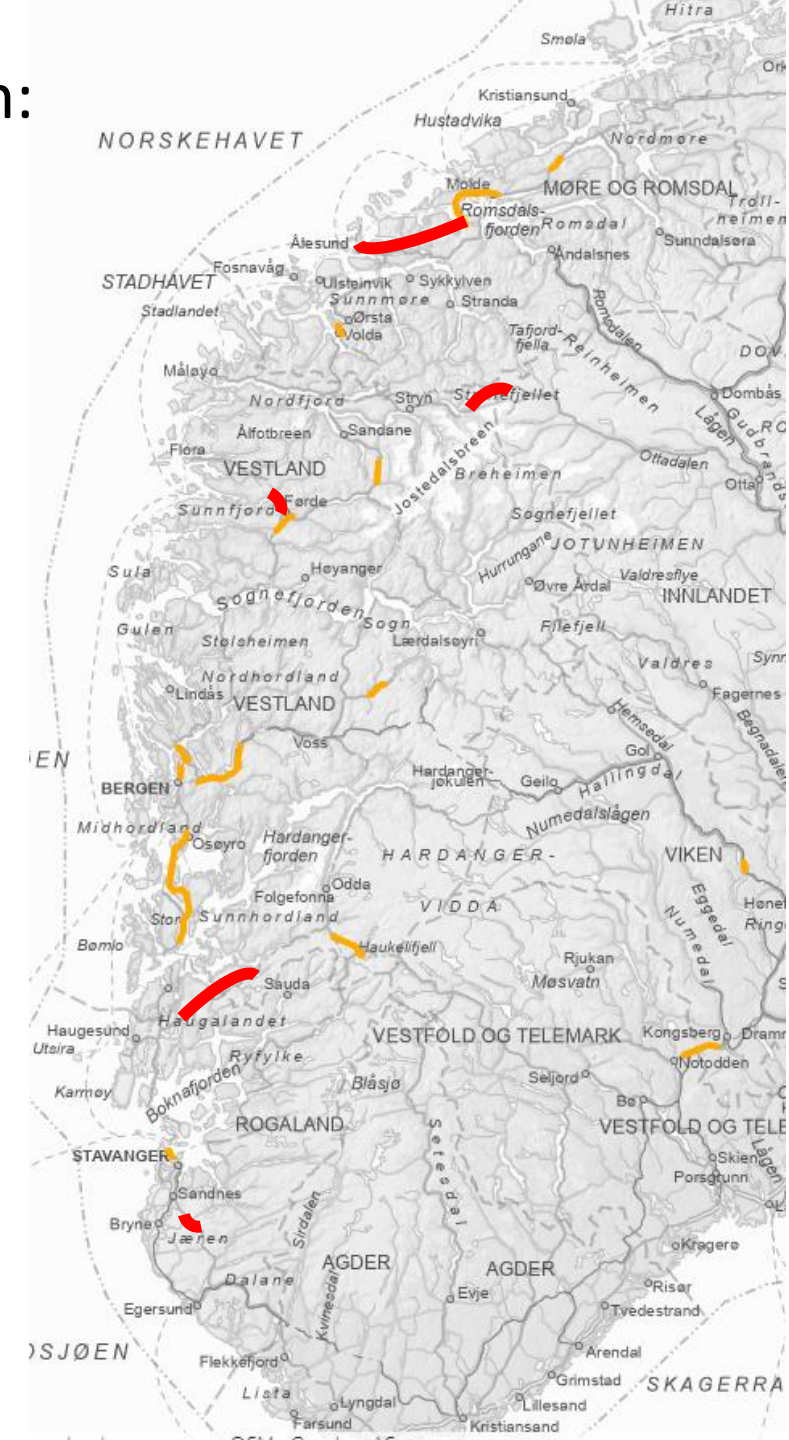
# Bindingar og restbehov første seks åra på Vestlandet

- 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.

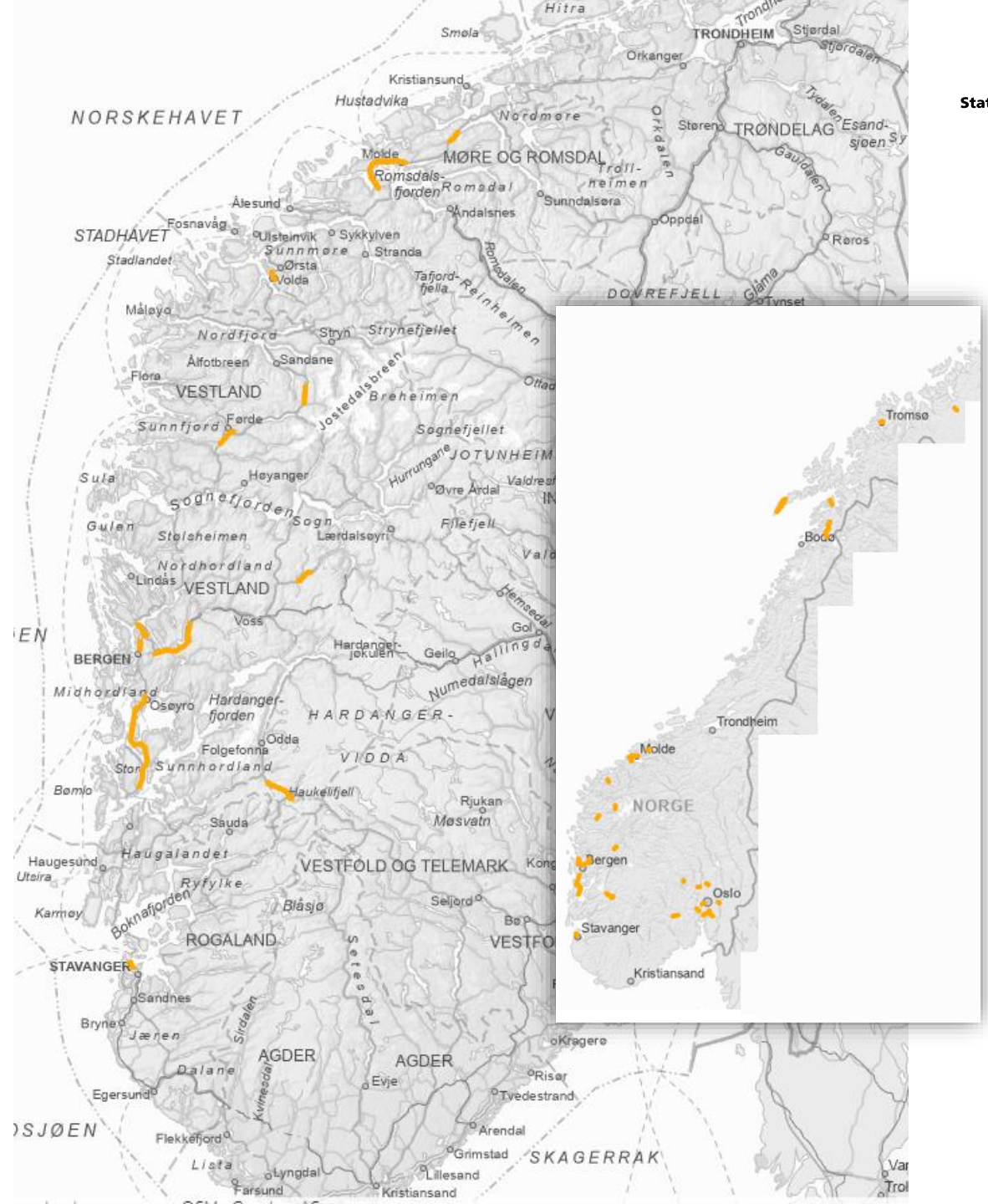




# Nytt forslag til portefølje



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
	<b>Sum ramme 2</b>	<b>21 779</b>	<b>9 675</b>
Tillegg i ramme 3	E16 Hylland–Slæen	2 352	2 339
	Rv. 291 Holmenbrua	1 179	500
	<b>Sum ramme 3</b>	<b>25 310</b>	<b>12 512</b>

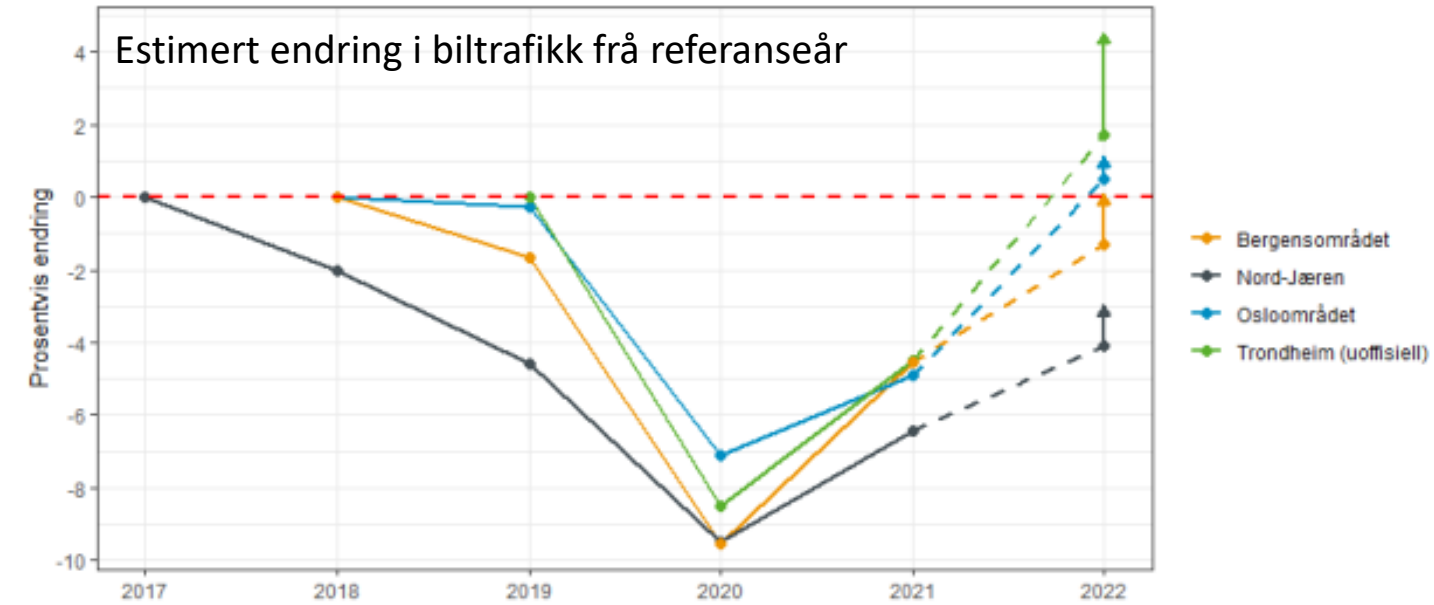
# Store prosjekt (over 1 mrd.) foreslått prioritert for oppstart i første seksårsperiode

- Sortert etter samfunnsøkonomisk lønnsamhet (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
	<b>Sum ramme 2</b>	<b>50 226</b>	<b>9 675</b>
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
	<b>Sum ramme 3</b>	<b>68 570</b>	<b>18 165</b>



# Prioriteringar i byområda



- Myndighet og regelverk i Vegdirektoratet har ansvaret for å utarbeide ny skredfaktormodell.
- Arbeid med ny skredfaktormodell gjøres i dialog med alle vegeiere; Fylkeskommuner, Statens vegvesen og Nye veier AS.
- Informasjon om arbeidet og status, deles på arena hvor alle vegeiere er representert.

## Status:

- Ny skredfaktormodell var på høring høsten 2022. Tilbakemeldinger gav nyttig input om svakheter i forslaget, og det sees nå på hvordan forslaget kan forbedres.

# Skredfaktormodellen -

Basert på grunnlagsdata om skredproblem og skredstedet beregnes seks ulike delfaktorer som summeres til en skredfaktor

Skredfaktor gir videre inndeling i 3 skredfaktorkategorier: *Høy – Middels - Lav*

## Gjeldende skredfaktormodell:

$$\text{Skredfaktor} = F1 + F2 + F3 + F4 + F5 + F6$$

- **F1** = Trafikkmengde (Årsdøgntrafikk)
- **F2** = Skredfarefaktor (Skredbredde og skredsannsynlighet)
- **F3** = Omkjøringsfaktor (Omkjøringstid)
- **F4** = Stengningsfrekvens (Stengt veg pga skred)
- **F5** = Skredfarestengning (Stengt veg pga skredfare)
- **F6** = Naboskred (Naboskreditsituasjonen)

## Ny skredfaktormodell:

$$\text{Skredfaktor} = F1 * F2 * F3$$

- **F1** = Trafikkmengde (Årsdøgntrafikk)
- **F2** = Skredfarefaktor (Skredsannsynlighet og skredbredde)
- **F3** = Omkjøringsfaktor (Omkjøringstid)

Det er gjort mindre endringer i hvordan vektallene beregnes.

Maksimal vektall for hver faktor er endret slik at F2 gir det største bidraget til den totale verdien.

Hvordan F2 skal beregnes diskuteres nå.



# Skredsikringsbehovsoversikt

Statens vegvesen har ansvaret for å levere en helhetlig nasjonal skredsikringsplan: 1.10.2023

## Fylkesveg

- Divisjon Transport og samfunn er oppdragsgiver og bestiller ovenfor fylkeskommunene.
- Frist for leveranse er 1.9.2023

## Riksveg

- Ansvaret for oppdatering tilhører divisjon Drift og Vedlikehold
- Nye veier AS blir involvert for skredpunkt på deres strekninger.

For hvert skredutsatt punkt skal det samles inn data om:

- Skredtyper
- Skredsannsynlighet og skredets typiske bredde på veg
- Stengningsfrekvens på grunn av skred
- Stengningsfrekvens på grunn av skredfare
- Naboskred
- Omkjøringstid
- Årsdøgntrafikk (ÅDT)

*Dette gir skredfaktor og skredfaktorkategori*

Videre skal det vurderes sikringstiltak for skredpunktene. Der det er hensiktsmessig skal det vurderes to sikringstiltak.

Det skal gjennomføres kostnadsoverslag for sikringstiltaket for alle skredpunkt i høy og middels.

Takk for meg – spørsmål eller kommentarar?

