



# Nasjonal transportplan 2025-2036

## Rammer, prosess og innhold - veisektoren

Fjordvegen årskonferanse 4. mars 2024

Tone Oppedal, Statens vegvesen

1. NTP-prosessen
2. Virksomhetenes innspill
3. Skredsikring
4. Høringsuttalelser



# NTP-prosessen

# NTP - Nasjonal transportplan

- Stortingsmelding om transportpolitikken i en tolvårsperiode
- Rulleres vanligvis hvert 4. år (nå 3)
- Gir oss:
  - Transportpolitiske mål
  - Økonomiske rammer
  - Prioritering av investeringsprosjekter for vei, sjø, jernbane og delvis luft
- Bygger bl.a. på et grunnlag som lages i et samarbeid mellom Avinor AS, Bane NOR, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen
- Statens vegvesen har en seksårig plan for gjennomføring av NTP (handlingsprogram) som rulleres årlig  
[Gjennomføringsplan 2022–2027 | Statens vegvesen](#)



**drepte  
og hardt  
skadde**

## Prosess

- Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har ansvar for å utarbeide stortingsmelding om NTP
  - Virksomhetene får oppdrag fra departementene
    - Utredning 22. januar 2023
    - Prioritering 31. mars 2023
- Høring med  
frist 3. juli**
- En rekke oppfølgingsoppdrag frem til november 2023
  - Meldingsfremlegging før sommeren 2024

## Organisering

- Statens vegvesen koordinerer de felles oppdragene
- Involvering av Miljødirektoratet, Sjøfartsdirektoratet, Entur, NVE, Fylkeskommuner/KS



# NTP-prosessen



Innkorting med ett år gjelder først og fremst fasen med utredningsoppdrag (blå) som ble kortere og overlappet med de forberedende utredningene (mørk gul)



# Virksomhetenes innspill

# Utredningsoppdraget

- Fremtidige transportbehov – fremskrivninger og alternative baner
- utfordringer i korridorene
- Miljø
- Samfunnssikkerhet og klimatilpasning
- Trafikksikkerhet
- Godstransport
- Bypolitikk
- Bompenger
- Teknologi
- TEN-T kjernenettverk
- Universell utforming
  
- Salgs mål for nullutslippsmaskiner og –kjøretøyer
- Utslipp fra anleggsplasser

Alle dokumenter finnes her:

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

Dato: 6. september 2022

## Nasjonal transportplan 2025–2036

### Utredningsoppdrag

#### Innhold

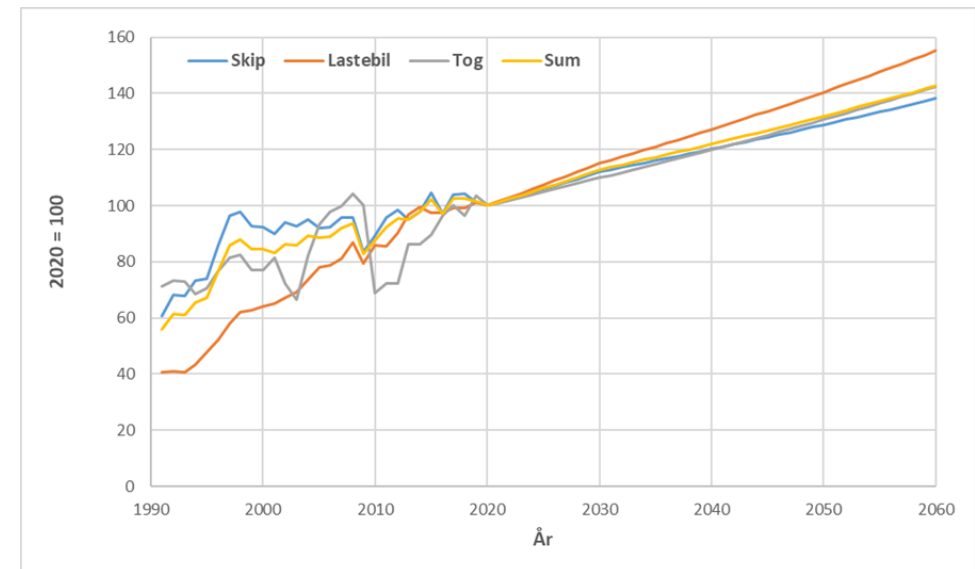
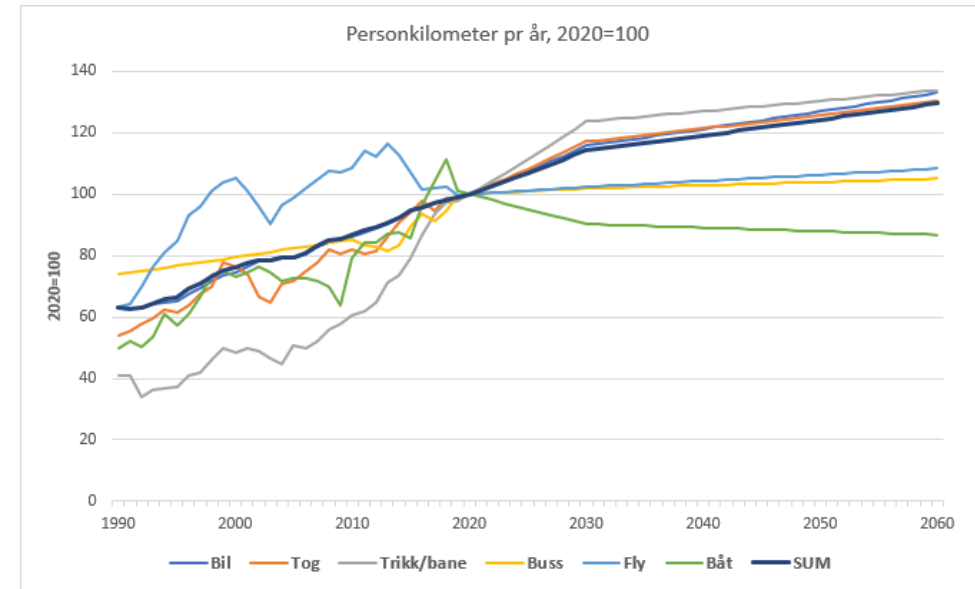
1	Innledning.....	2
2	Organisering av arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 .....	3
3	Målstruktur og indikatorer .....	4
4	Fremtidige transportbehov - sentrale utviklingstrekk, avhengigheter og usikkerhet.....	5
4.1	Fremskrivninger av transportetterspørsel - referansebane .....	5
4.2	Fremskrivninger av transportetterspørsel - alternative baner.....	6
5	Analysegrunnlag – data, metoder og forutsetninger for samfunnsøkonomiske analyser og virkninger.....	7
6	Mal for fremstilling av beslutningsrelevant informasjon, prosjektvis og samlet .....	9
7	Kartlegging av utfordringer .....	11
8	Utfordringer og valg knyttet til sentrale tema.....	12
8.1	Klima og miljø.....	12
8.1.1	Naturmangfold, arealbruk og matjord .....	13
8.1.2	Forurensning og øvrige miljøutfordringer.....	14
8.1.3	Klima .....	14
8.1.4	Tilpasse lufthavnene til fremtidige null- og lavutslippstfly .....	15
8.2	Samfunnssikkerhet og klimatilpasning .....	16
8.3	Transportsikkerhet.....	17
8.4	Godstransport, eksport og industri.....	19
8.5	Bypolitikk .....	20
8.6	Bompenger .....	22
8.7	Teknologi .....	23
8.8	TEN-T kjernenettverk i Norge .....	24
8.9	Universell utforming.....	25
9	Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser .....	25

# Utredningsoppdraget: 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)
- Usikkerhet belyses i alternative baner

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





# Prioriteringsoppdraget

- Fordele 3 rammer (2023-nivå og +/- 10 %)
- Porteføljen > 1 mrd. kr
  - Revidere porteføljen
  - Rangere etter hhv. netto nytte pr budsjettkrone og kriteriene i porteføljestyringen
  - Prioritere prosjekter for oppstart første 6 år
- Virkninger og måloppnåelse inkl. transportmodellberegninger og samfunnsøkonomi, ikke prissatte etc.
- Klimavirkemidler, klimateknologi, klimabaner
- Følsomhetsanalyser
- Indikator for naturmangfold og arealregnskap
- Sosial dumping og arbeidslivskriminalitet

Dato: 11. november 2022



Statens vegvesen

## Nasjonal transportplan 2025–2036

### Prioriteringsoppdrag

#### Innhold

1	Innledning og innretning av arbeidet	2
2	Bakgrunn	3
2.1	Endrede rammebetingelser for transportpolitikken	3
2.2	Optimalisering og porteføljestyring	4
3	Samfunnsøkonomiske analyser	5
3.1	Føringer for prioriteringene av ressursbruken i NTP	5
3.2	Føringer for de samfunnsøkonomiske analysene	5
3.3	Usikkerhet og følsomhetsanalyser	6
3.4	Fremstilling av beslutningsrelevant informasjon med «supersider»	7
3.5	Tverrsektorielle samfunnsøkonomiske analyser	8
4	Målene for transportsektoren	9
5	Føringer for virksomhetenes prioriteringer	12
5.1	Beregningstekniske økonomiske rammer og marginalvurderinger	12
5.2	Bindinger, minimumskrav mv.	14
5.3	Krav til planstatus og kvalitetssikring	15
6	Føringer for fordeling av ressursbruken på utgiftsmål	15
6.1	Teknologitiltak	16
6.2	Drift, vedlikehold, fornying og mindre investeringstiltak	17
6.3	Store investeringer, effektpakker og veistreknings	17
6.3.1	Inndeling i transportkorridorer og byområder	18
6.3.2	Vurdering av eksisterende porteføljer	18
6.4	Nærmere føringer for hvert transportformål	19
6.4.1	Veiformål	19
6.4.2	Jernbaneformål	24
6.4.3	Kystformål	25
6.4.5	Byområdene	26
6.5	Forskning, utvikling og innovasjon (FoUI)	28
7	Ytterligere utredninger og særskilte tema	29
7.1	Klimaoppdrag	29
7.2	Samfunnsikkerhet og klimatilpasning	31
7.2.1	Forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger	31
7.2.2	Klimatilpasning	32
7.3	Transportstrategi for videreføring av skog og reduserte klimagassutslipp	32
8	Oppdatering av tallgrunnlaget for prioriteringene	33

# Prosjekter i porteføljen som prioriteres for oppstart første 6 år | sortert etter porteføljekriterier

- Modenhet
- Netto nytte og NNB
- Kostnader
- Ikke prissatte virkninger
- Samfunnssikkerhet
- Usikkerhet mhp. Trafikkvekst og teknologi

Korridor	Prosjekt	Total investeringskostnad Mill. 2024-kr	Stat 2025 – 2030	Stat 2031 – 2036	Annen 2025- 2036
<b>Ramme 2</b>					
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	7 063	2 382		4 187
5	E134 Røldal-Seljestad	4 086	3 336		689
8	E6 Megården-Mørsvikbotn	12 413	1 802	10 541	0
	<b>Sum ramme 2</b>	<b>23 562</b>	<b>7 520</b>	<b>10 541</b>	<b>4 876</b>
<b>Ramme 3</b>					
3	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	7 063	2 382		4 187
5	E134 Røldal – Seljestad	4 086	3 336		689
8	E6 Megården – Mørsvikbotn	12 413	11 502	841	0
	<b>Sum ramme 3</b>	<b>23 562</b>	<b>17 220</b>	<b>841</b>	<b>4 876</b>



# Skredsikring

# Skredsikring



Statens vegvesen

Høy og middels kategori er beregnet ut fra regnemodell for skredfaktor. I denne modellen blir skredfare og konsekvenser av skred på vei beskrevet gjennom seks ulike faktorer.

Disse er:

- Trafikkmengde
- Skredfare (sannsynlighet x skredbredde på veg)
- Omkjøringstid
- Stengningshyppighet
- Stengt vei på grunn av skredfare
- Potensial for naboskred

461 skredutsatte punkter på veinettet.

255 i høy og middels kategori (78 i høy og 177 i middels).



# Skredpunkter på riksvei

	Antall skredpunkter			Anslått sikringskostnad (Mill. 2024-kr)		
	Høy	Middels	Sum	Høy	Middels	Sum
Korridor 1						
Korridor 2						
Korridor 3	1	2	6	28	13	41
Korridor 4	18	26	79	11 421	763	12 185
Korridor 5	30	59	138	6 665	2 819	9 484
Korridor 6	4	23	56	5 203	1 524	6 727
Korridor 7	3	14	20	17	2 224	2 241
Korridor 8	22	53	162	3 551	1 131	4 682
<b>Totalt</b>	<b>78</b>	<b>177</b>	<b>461</b>	<b>26 884</b>	<b>8 474</b>	<b>35 358</b>

Korridor	Prosjekt	Skredpunkter elimineres	Skredfaktor	Prioritert i en av rammene første 6 år
<b>Porteføljen</b>				
4	E39 Klakegg-Byrkjelo	6	4,79	
5	E16 Hylland-Slæn	5	3,37	
5	E16 Arna-Stanghelle og Vossebanen	10	5,25	
8	E10 Nappstraumen-Å	13	5,06	X
8	E45 Kløfta	8	3,61	
<b>Sum</b>		<b>31</b>		
<b>Aktuelle investeringsprosjekter under 1 mrd. kr første 6 år</b>		<b>1</b>	<b>2,55</b>	<b>X</b>
<b>Sum Statens vegvesen</b>		<b>32</b>		
4	Rv. 13 Skare Sogndal	1	5,18	X
<b>Sum Nye Veier</b>		<b>1</b>		
<b>Totalt</b>		<b>33</b>		





# Høringsuttalelser



- Drøyt 250 høringsuttalelser, blant annet alle fylkeskommuner og de fire største byene
- Mye fokus på:
  - Behovet for økt innsats drift, vedlikehold og fornyelse
  - Mange mener de økonomiske rammene må øke
  - Klimaforpliktelser
  - Satsing på fylkesveier og å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på disse



Foto: Steinar Skaar / Statens vegvesen

- Klima, miljø og natur:
  - Forsterket innsats for å ivareta mål
  - Infrastruktur lading
- Skredsikring/rassikring:
  - Prioriteres høyt av mange
  - Mange støtter innspill fra Nasjonal rassikringsgruppe om 2 + 2 mrd per år (riksvei + fylkesvei)
- Samfunnsikkerhet og beredskap
  - Viktigere enn tidligere
  - Konsekvenser av krig og utvidelse av NATO





**Statens vegvesen**



# Nasjonal transportplan 2025-2036

Status rv. 13

Statens vegvesen sine innspill

Fjordvegen årskonferanse 4. mars 2024

Ellen Johnsen Haaberg, Statens vegvesen



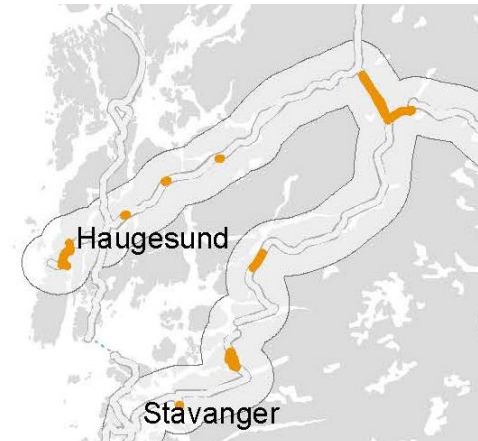
# E134 Telemark og Vestfold–Haugesund og rv. 13 Stavanger-Røldal (rute 5a)

## Investering (mill. 2022-kroner)

Prosjekt	Tiltak	Totalkostnad	2022 stat	2022 anna	2023-27 stat	2023-27 anna
E134 Røldal - Seljestad	Stort prosjekt	3 190	5	0	2 637	548
E134 Helganeskrysset - arm Husøy	Mindre prosjekt	133	0	0	133	0
E134 Espelandsvingane	Utbetringstiltak					
E134 Mørkelikrysset	Utbetringstiltak					
E134 Steine - Etne senter G/S-veg	Gang og sykkel					
E134 Aksdal - Frakkagjerd lys	Trafikktryggleik					
E134 Dalavikkrysset kryssutbetring	Trafikktryggleik					
E134 Tveit - Gjerde (inkl. først. midtoppm.)	Trafikktryggleik					
E134 Koronneoppstillingsplass Liamyrane	Servicetiltak					
Rv. 13 Ryfast	Stort prosjekt	392	225	167	0	0
Rv. 13 Lovraeidet - Rødsliane	Skredtiltak	918	65	0	853	0
Rv. 13 Ingvalstad og Riskedalsbakkane	Utbetringstiltak					
Rv. 13 GS-veg Grønevoll-Solbakk, tilskot fv.	Gang og sykkel					
Rv. 13 Streknings-ATK i Ryfylketunnelen	Trafikktryggleik					
Rv. 13 Tiltak mot utforkøyring i Rogaland	Trafikktryggleik					

## Planlegging

Prosjekt	2022	2023	2024	2025	2026-27
E134 ny Karmsund bru med tilførselsveg					
E134 Helganeskrysset - arm Husøy					
E134 Bakka - Solheim					
E134 Tiltak mot utforkjøringsulykker					
E134 Tveit - Gjerde (Haugalandspakka)					
Rv. 13 Botn bru og skredsikring Botn					
Rv. 13 Førland bru					
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane					
Rv. 13 Melkeråna - Årdal					



# Rv. 13 Odda-Sogndal (rute 4c)

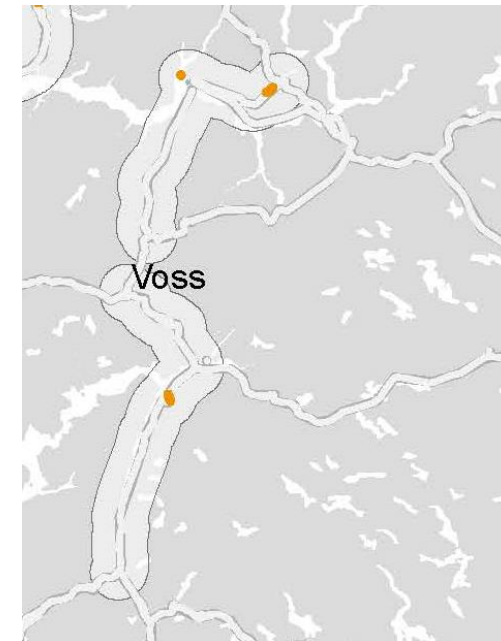
## Investering (mill. 2022-kroner)

Prosjekt	Tiltak
Rv. 13 Dragsvik ferjekai nord	Utbetringstiltak
Rv. 13 Kinsarvik - Kyrkjenes	Utbetringstiltak
Rv. 13 Bondeviki - Fardal	Utbetringstiltak
Rv. 13 Hella - Leikanger, tiltak mot utforkøyning.	Trafikktrygging
Rv. 13 Slinde-Bondeviki, tiltak mot utforkøyning	Trafikktrygging
Rv. 13 TS-pakke Fardal - Bondeviki, FMO mm.	Trafikktrygging
Rv. 13 Kollektivknutepunkt Odda	Kollektiv og UU

## Planlegging

Prosjekt	2022	2023	2024	2025	2026-27
----------	------	------	------	------	---------

Drift- og vedlikeholdsdivisjonen



# Rv. 13 – Ferdigstilt

- Rødsliane 1
  - Skredsikring, vart ferdig februar 2023
- Nasjonale turistveier Rogaland
  - Flesefossen, ny rasteplass, opna 7. juni 2023
- Kyrkjenes-Bjotveit
  - Vart ferdig vår/tidleg sommar 2023
- Bondevik-Fardal
  - Vart ferdig i oktober 2023



# Rv. 13 Utbygging

## Lovraeidet-Rødsliane

- Prosjektet er omtala i NTP 2022-2033 med oppstart i 2026
- Reguleringsplan for kortare tunnel og 5% stigning vart vedteken i juni 2023
- KS2-prosess pågår
- Forbereding for utlysing av kontrakt startar når vi har godkjent styringsramme

## Melkeråna-Årdal

- Utsett planoppstart grunna reduksjon i planmidlar for 2024

# Rv. 13 – Drift og vedlikehold



- Førland bru
  - Mål om å sende planforslag på høyring innan 1. kvartal 2024
  - Uvisse om finansiering og når bygging kan starte
- Solbakk-Hjelmeland
  - Oppgradering av busshaldeplassar, mål om universell utforming
  - Gjenstår regulering og grunnnerverv
  - Uvisse om finansiering, bygging kan starte når det midlar er tilgjengeleg
- Ingvaldstad og Riskedalsbakken
  - Ingvaldstad; prosjektering er ferdig, mål om utlysning av kontrakt hvis finansiering kjem på plass i løpet av 2024.
  - Riskedalsbakken; avventer prosjektering til finansiering er klar.

# Rv. 13 – Drift og vedlikehold, Rogaland



Statens vegvesen

- Årdal-Vestland grense
  - Gjennomfører tiltak og punktvisse utbetringar
  - betring av siktsoner i kurver og skjæringar
  - tiltak mot utforkjørings- og møteulykker
  - utbetring av rekkverk
- Rogaland grense – Håra
  - Håra-Botn; fresing asfalt, utbetring drenering, skifte stikkrenner, reasfaltering
- Lono
  - Skredsikring, breiddeutviding, asfaltering og nytt rekkverk
- Tunnelvedlikehald



Foto: Bård Asle Nordbø, Statens vegvesen



# Rv. 13 – Drift og vedlikehold, Vestland



Statens vegvesen

- Kinsarvik-Kyrkjenes
  - Asfaltert 3 lag fram til profil 1300, der det er lagt kabelgrøft og stikk-renner. Finpuss og slitelag igjen.
  - Sprengingsarbeid er avslutta.
  - Gjenstår kabelgrøfter, rekkverk og oppbygging av veg på siste 800m
  - Eksisterande kulvert ved Giljabekken er erstatta med 2 stk. røyr  $\varnothing 1800$ . Gjenstår støyping av vingemurar oppstrøms og kantdragere.
  - Slitelag vert lagt byrjinga av mai.
  - Sluttfrist mai 2024



Foto: Ketil Bere, Statens vegvesen



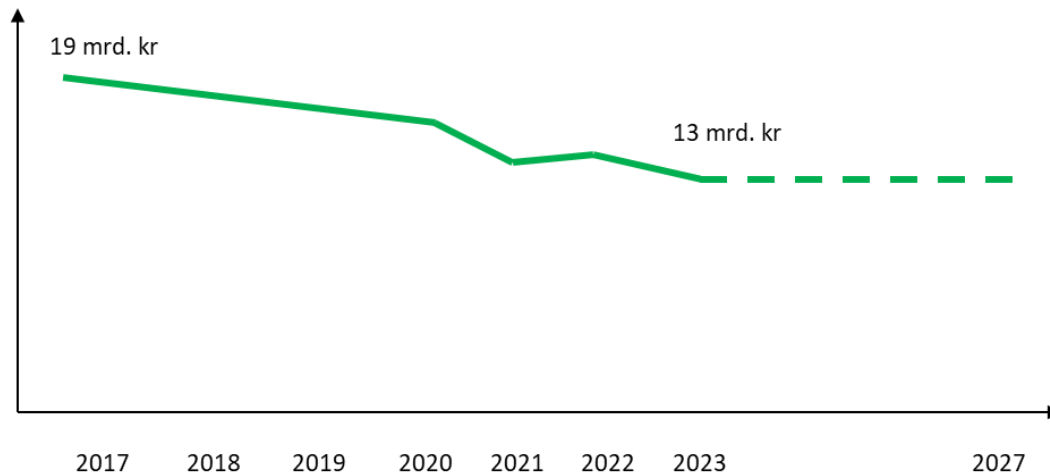
# Nasjonal transportplan 2025-2036

## Statens vegvesen sine innspill

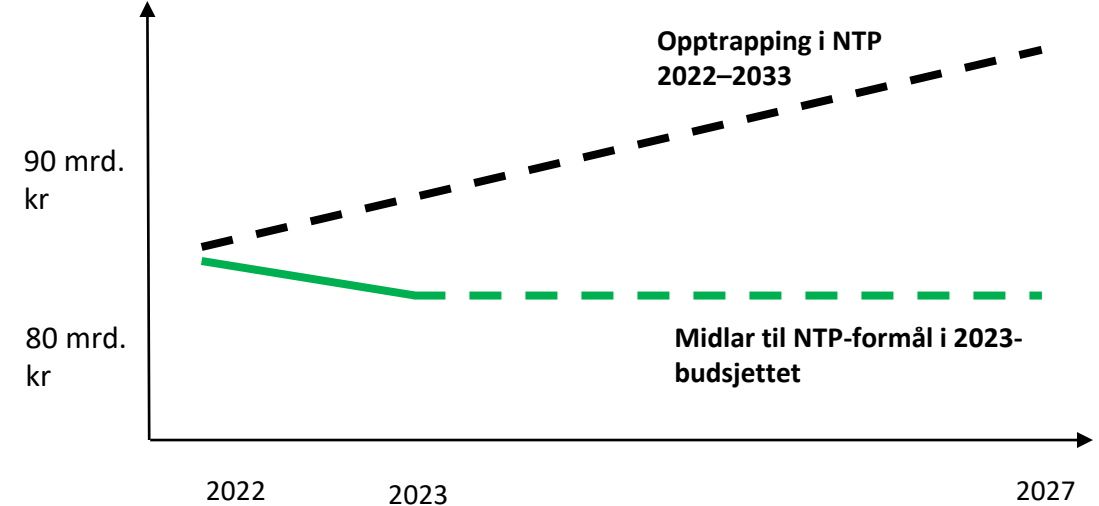
# Nasjonal transportplan 2025-2036 - vert lagt fram eit år tidlegare enn vanleg

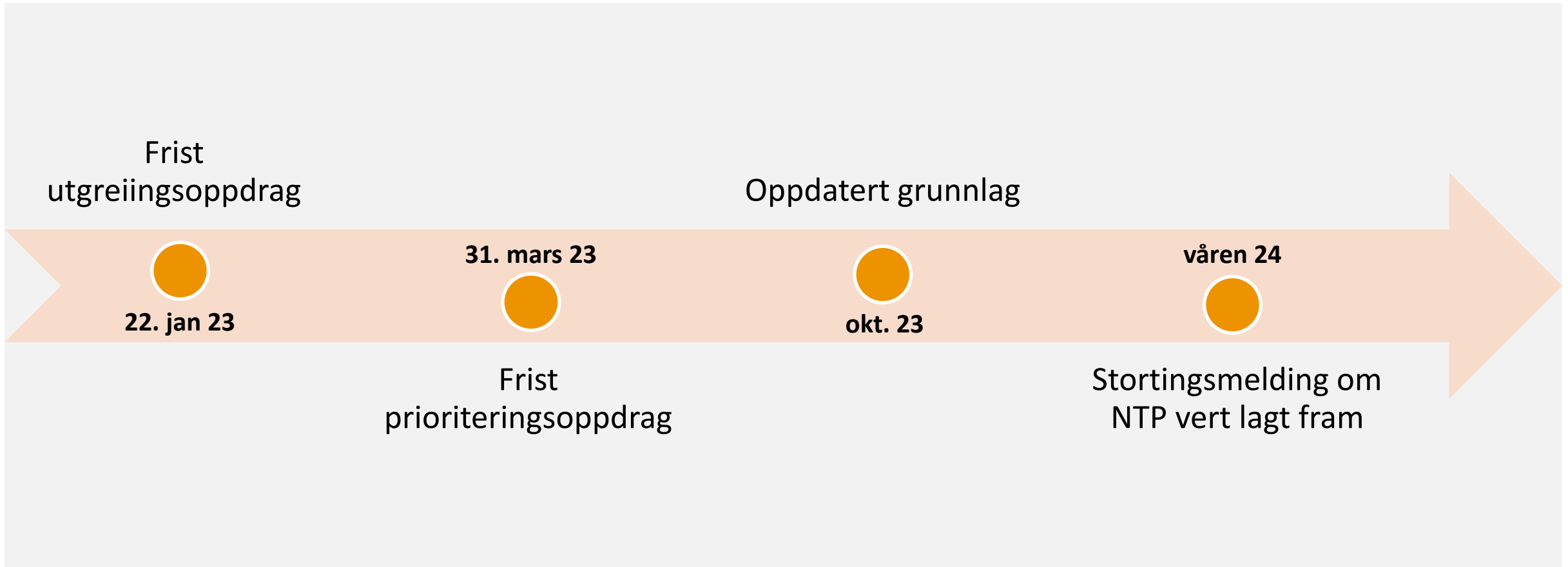
- Stort gap mellom forventingane i inneverande NTP og dagens økonomiske handlingsrom
- Ønskjer ein realistisk NTP

Statens vegvesen  
sine investeringsmidlar (23-kr)



NTP-formål







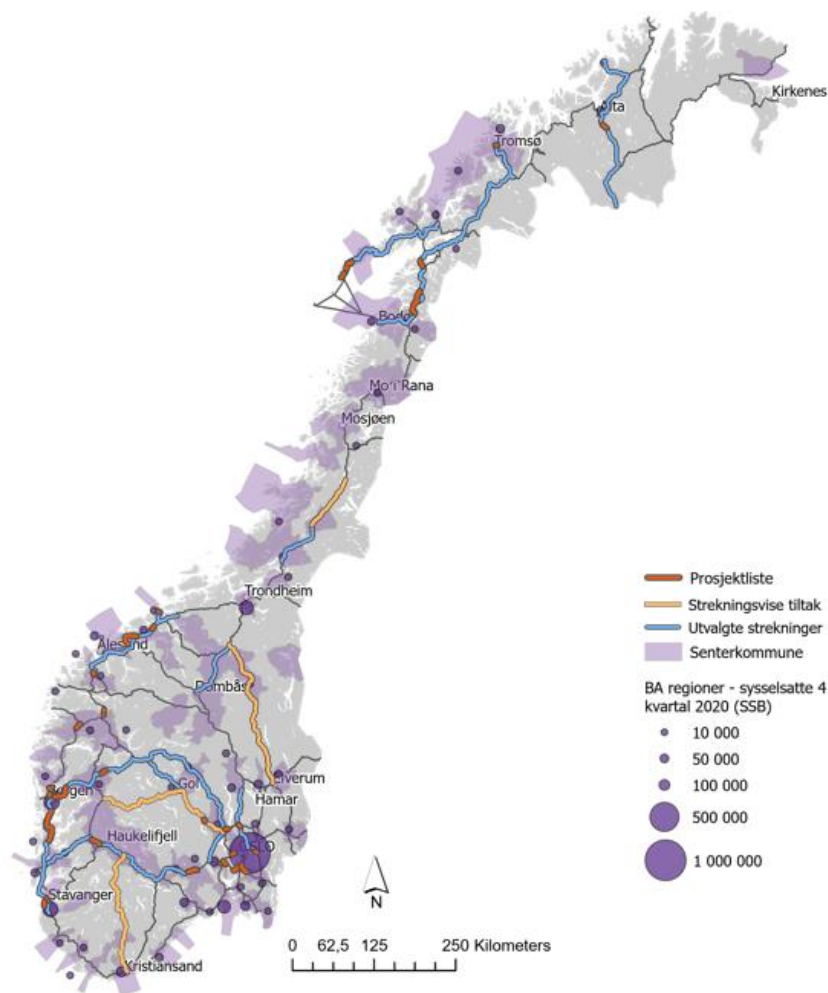
# Prioriteringsoppdraget: en ny strategi for veisektoren



Statens vegvesen

- **Ta vare på det vi har**, utbedre der vi kan, bygge nytt der vi må
- **Digitalt, navigerbart veinett** som legger til rette for fremtidens automatiserte transport
- Redusere **klimagassutslipp og inngrep** i naturmiljø og dyrket jord
- Økt innsats for **trafikksikkerhet**
- Tilgjengelig **infrastruktur** som forutsetning for næringslivets behov for transport
- En krevende situasjon med krig i Ukraina, klimakonsekvenser og utfordringer med tilgang på energi utfordrer **nasjonal beredskap på vei**

# Ta vare på det vi har – utbedre der vi kan – bygge nytt der vi må



## Effektiv utbedring av lengre strekninger



Foto: Håvard Sandkjær Fjærbu



Foto: Vegard Antonsen



22 km av rv. 3 i Østerdalen er «bare» utbedret, men framstår som nybygd. Med en meterpris på 15800 kr er dette antakelig Norges rimeligste riksvegstreking

Foto: Eli Ramstadi

### Rv. 9 Gul midtlinje til Hovden

- Tenkt enkelt med god lokalkunnskap
- Helhetlig tenking, men oppdeling i «håndterbare» delstrekninger
- Planer klare for rask gjennomføring når det er ledige midler

### Valdresmodellen

- Tidlig involvering av entreprenør
- Maksimal utnyttelse av eksisterende veikapital
- «Design to cost»
- «Tilfredsstillende standard»

### Rv. 3 Østerdalen

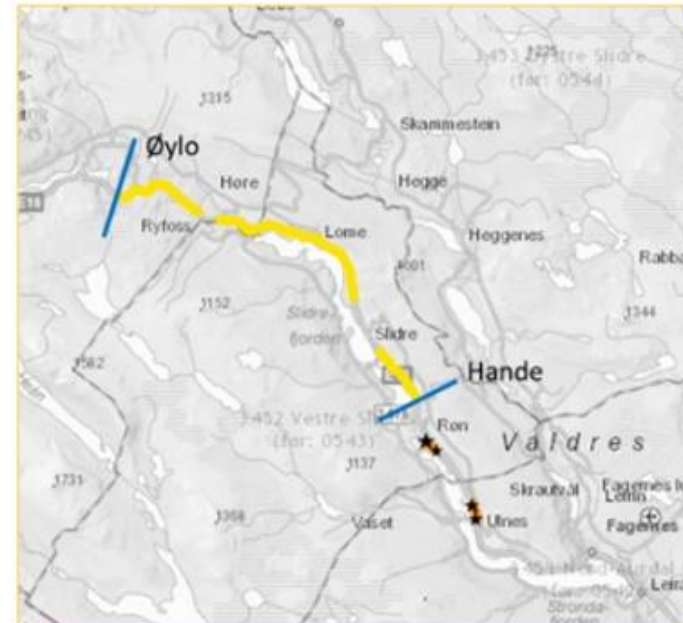
- Effektive anskaffelser tilpasset arbeidet som skal gjøres
  - Rammeavtaler
  - Driftskontrakter
  - Egne kontrakter

Fellestrekk: Prosjektene har et klart mål og det er tenkt enkelt i planlegging og gjennomføring

# Mindre investeringstiltak (< 1 mrd. kr) (ikke konkretisert i svar på oppdrag)

## Valdresmodellen(E16 Fagernes – Øylo)

- Utbedringsstrekninger
- Skredsikrings- og veiprosjekter
- Mindre målrettede tiltak
  - Utbedring
  - TS
  - Kollektiv
  - G/S
  - Miljø
  - Service inkl. lading
- Tunnelsikkerhetsforskriften
- Annen fornying
- Nasjonale turistveier
- ITS



- Utbedringsstrekning
- ★ ★ ★ ★ Punktutbedringer

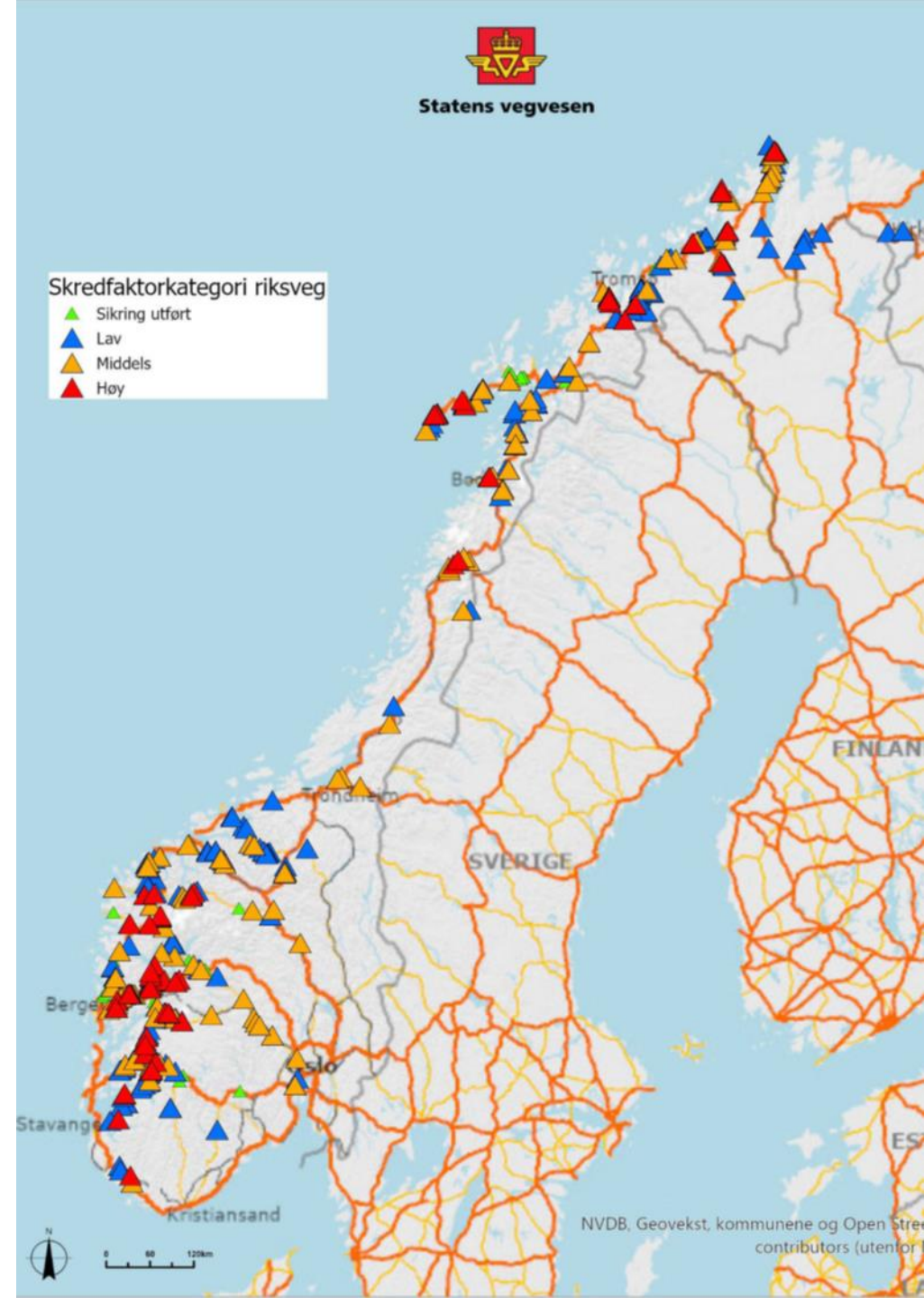
- Mest mulig veg for 500 mill. kr. på en definert strekning
- Mål å gi bedre trafikksikkerhet og fremkommelighet
- Mest mulig gjenbruk av eksisterende veg (bl.a. miljøgevinst)
- Tiltak vurderes opp mot kost/nytte
- Entreprenør er med fra start av reguleringsplan
- Tilrettelegger for teknologistyrte vedlikehold (bl.a. sensorer)

- Ny rapport (3.oktober 2023): [C14628-SKRED-04 - Skredsikringsbehov for riksveger i Norge i 2023 \(vegvesen.no\)](#)
- Parallelt med oppdateringa av skredsikringsbehovet har det pågått eit arbeid med å oppdatere skredfaktormodellen. Ny modell var ikkje klar til å nyttast i arbeidet med oppdatering av skredsikringsbehov til NTP 2025–2036, som difor er berekna med «gammal» skredfaktormodell
- Det er foreslått egna skredsikringstiltak for skredpunkt med skredfarefaktor *høg* og *middels* der Statens vegvesen er vegeigar
- Det er gjennomført kostnadsoverslag med usikkerheit på +/- 40% for skredsikringstiltaka



# Skredpunkt fordelt på skredfarekategori

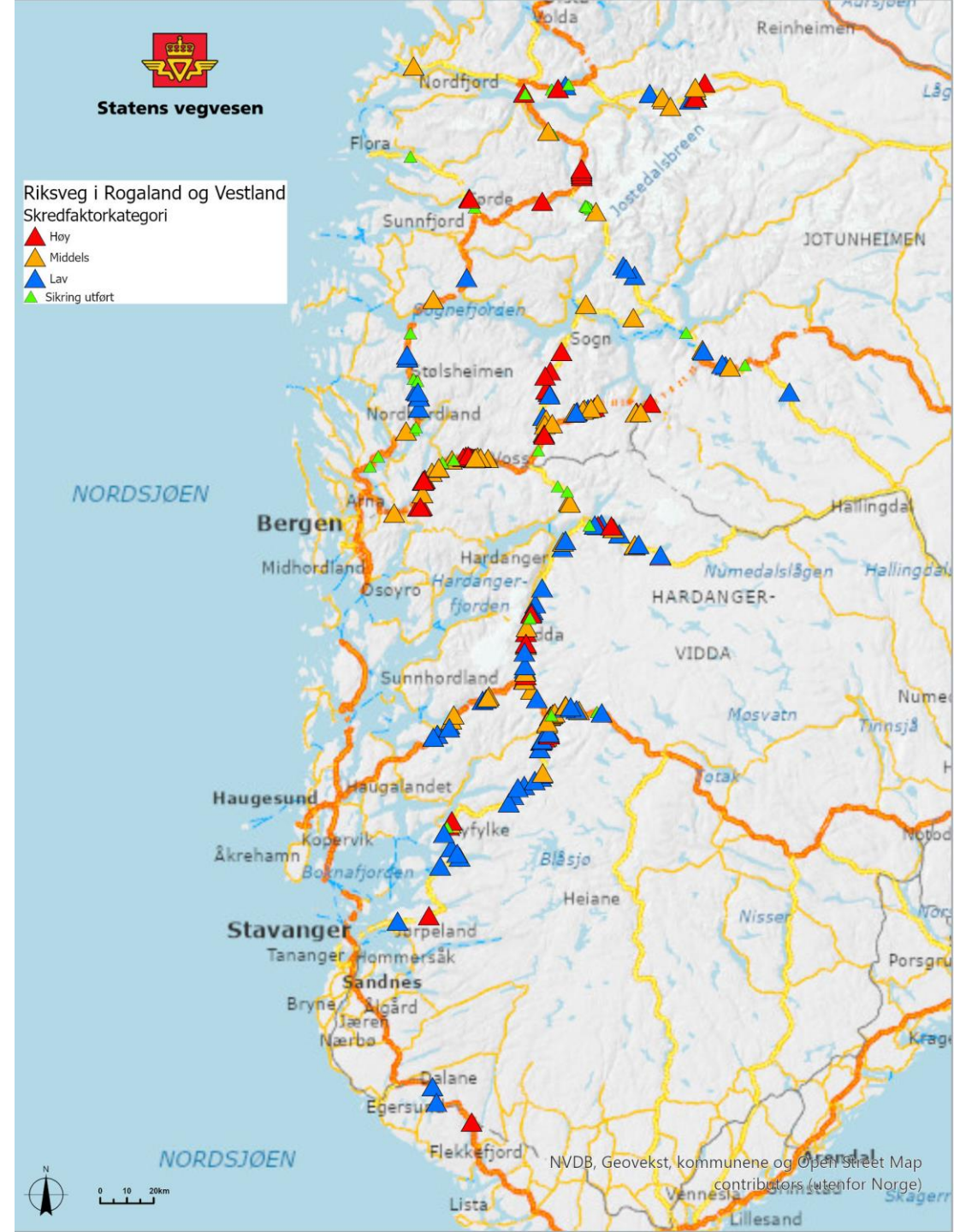
	Nasjonalt	Rogaland	Vestland
Høg	78	4	49
Middels	177	2	73
<b>Sum (høg+middels)</b>	<b>255</b>	<b>6</b>	<b>122</b>
Låg	205	15	56



# Kostnadsoverslag for skred- sikringstiltak\* [mill. 2022-kr]

	Nasjonalt	Rogaland	Vestland
Høg	25 047	2 545	18 652
Middels	7 506	1	2 977
<b>Sum (høg+middels)</b>	<b>32 553</b>	<b>2 546</b>	<b>21 629</b>

\*på vegnett der Statens vegvesen er veiegar



# Tunnelbygging - kostnadsreduksjonar



Statens vegvesen

Ei ekspertgruppe i Vegvesenet meiner det er mogleg å spara om lag 5,4 milliardar ved byggja tunnelar på ein enklare, men fullgod måte

- 20 riksvegprosjekt er vurdert (Svv si prioriteringsliste)
- Forslag om 38 tiltak
- Nokre av dei med størst økonomisk effekt:
  - Redusera tjukkelse på betongelement
  - Smalare vegskulder for tunnelar med moderat trafikk
  - Opne for bruk av sprøytebetong over PE-skum/membran på tunnelar med relativt høg trafikk
  - Vurdere nye løysingar for brannsløkking



Statens vegvesen



# Takk for meg!

Foto: Frid-Jorunn Stabell, Statens vegvesen