

Nasjonal transportplan 2025–2036

Status for SVV sitt arbeid

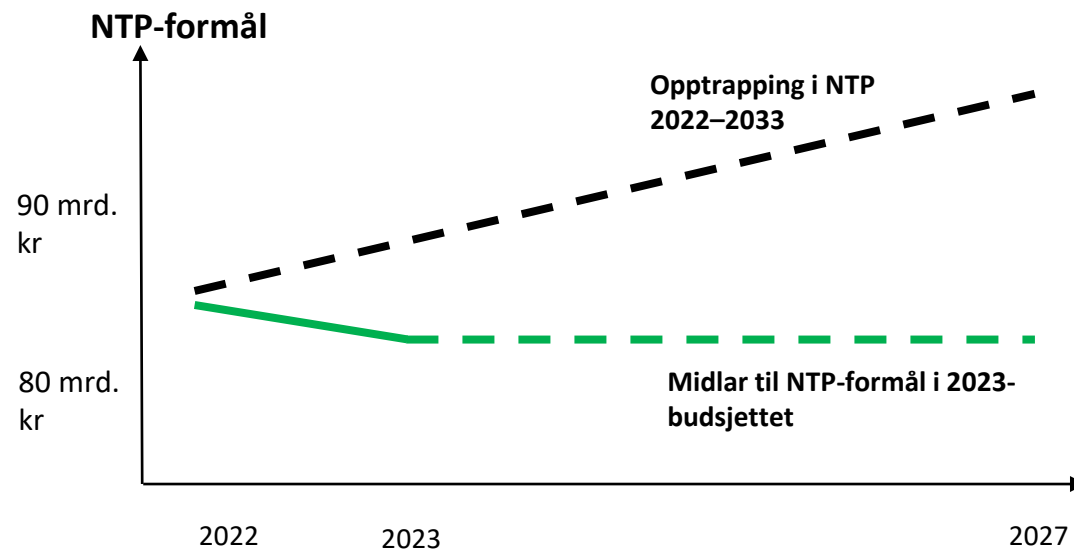
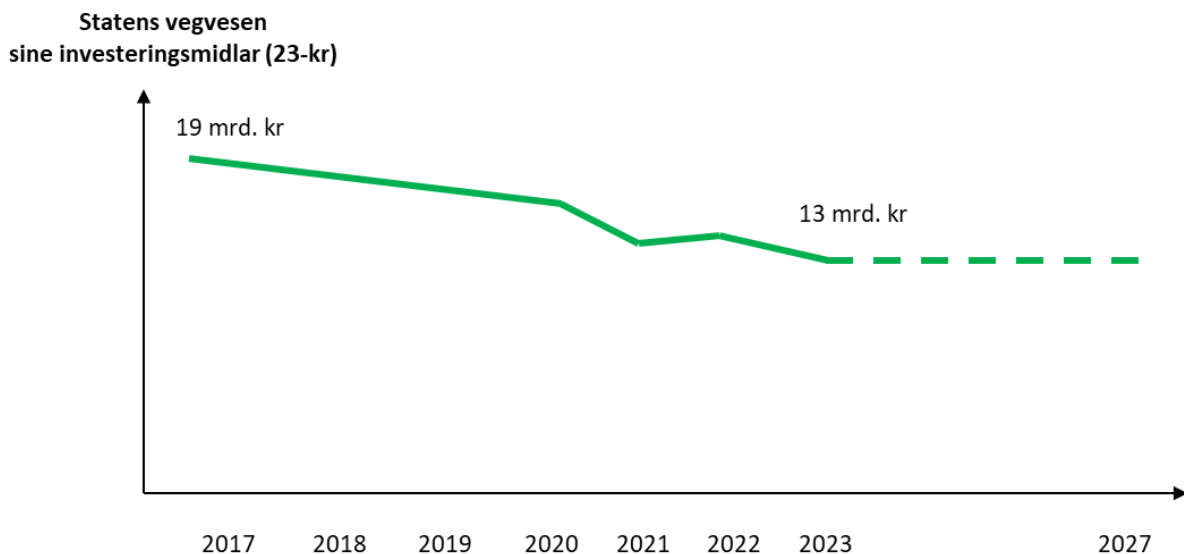
Nasjonal gjennomføringsplan for skredsikring

Statens vegvesen, Nils Magne Slinde,
Seksjonssjef Utredning vest



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 konkurranseevne 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



Nasjonal transportplan 2025–2036

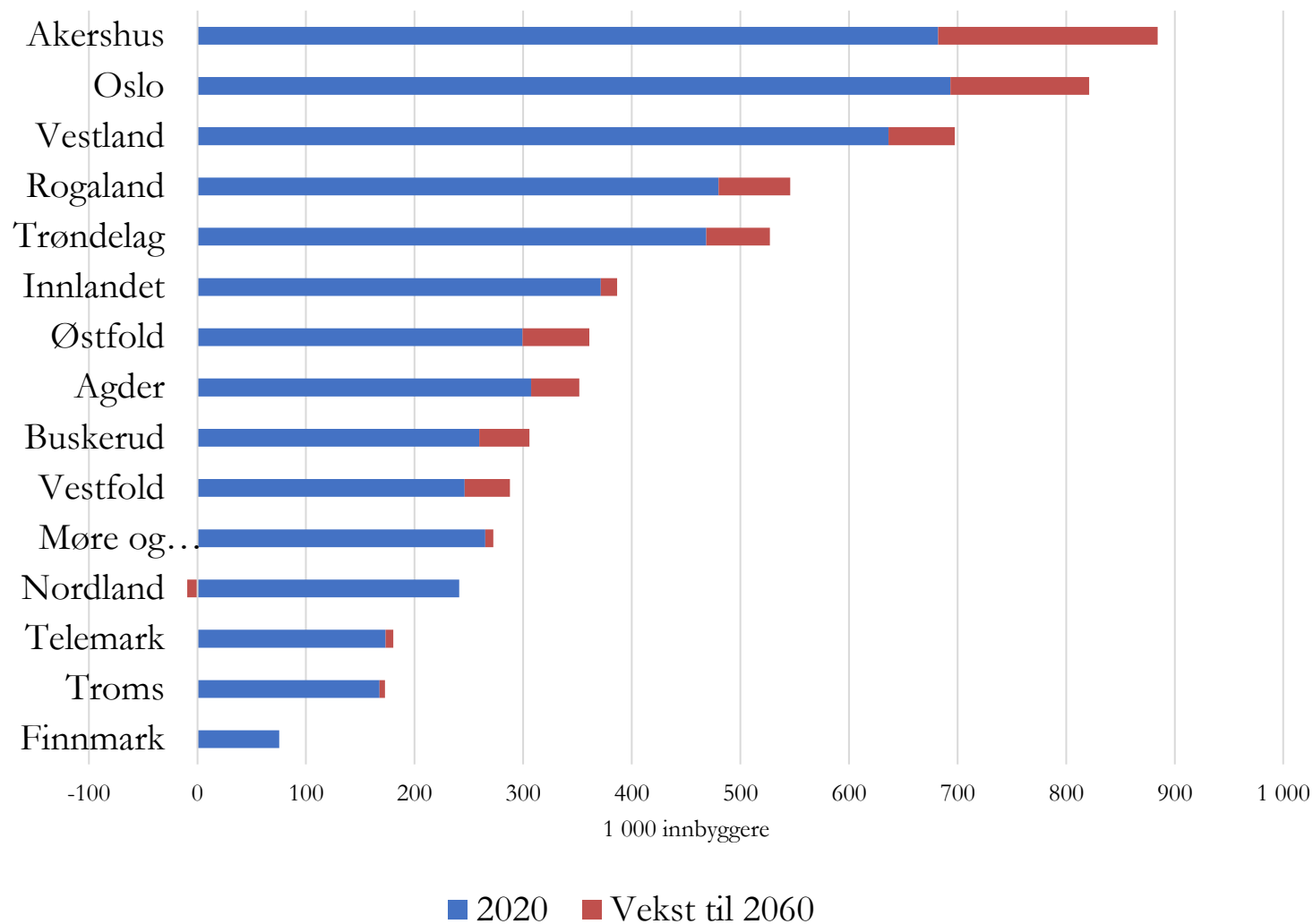
Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036

Kristiansand/ Oslo/ Ålesund 22. januar 2023



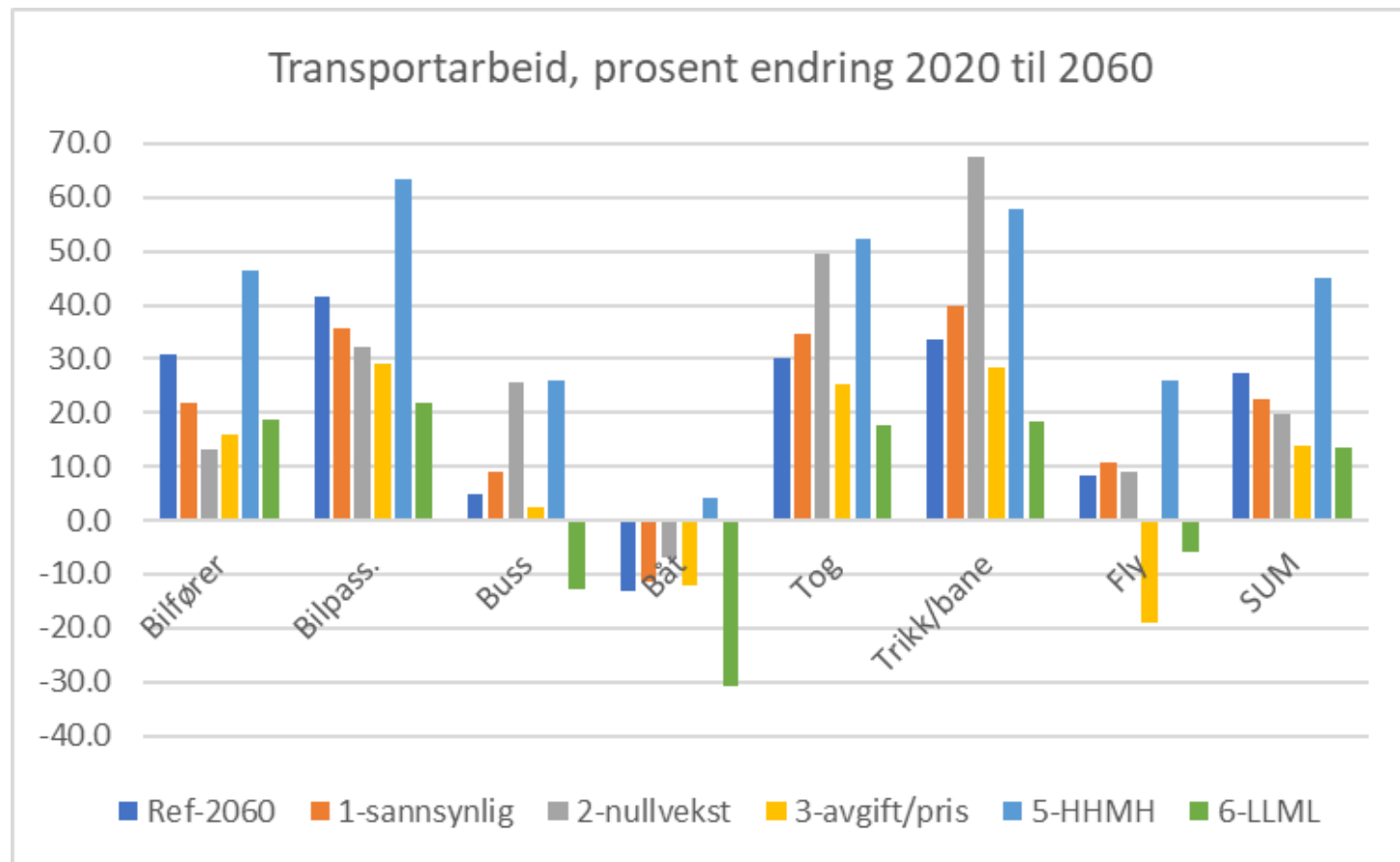
Utgreiingsoppdraget: Kraftig sentralisering mot dei største byområda

- Befolkningsvekst 2020–2060:



Utgreiingsoppdraget: Vekst i persontransport uansett utviklingsbane

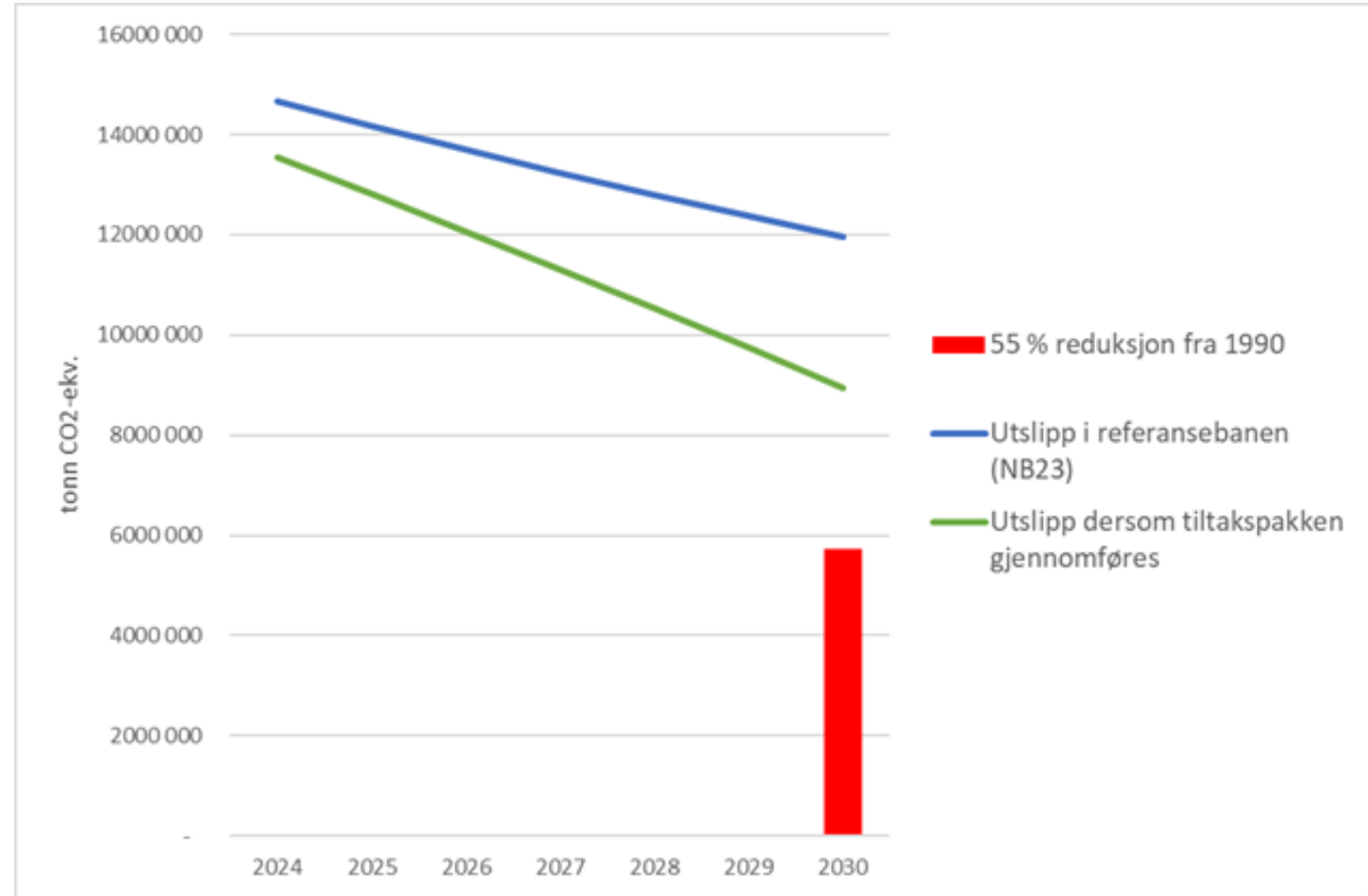
1. Utvikling der føresetnadane er sannsynlege, men ikkje ansett som vedtatt politikk
2. Nullvekstmål for persontransport i byområda
3. Auka avgifter og energiprisar
4. Teknologi
5. Høg befolkningsvekst
6. Låg befolkningsvekst



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 trafikkssikkerheit
- 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

	Årleg ramme [Mill. 2023-kr]		
Post	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

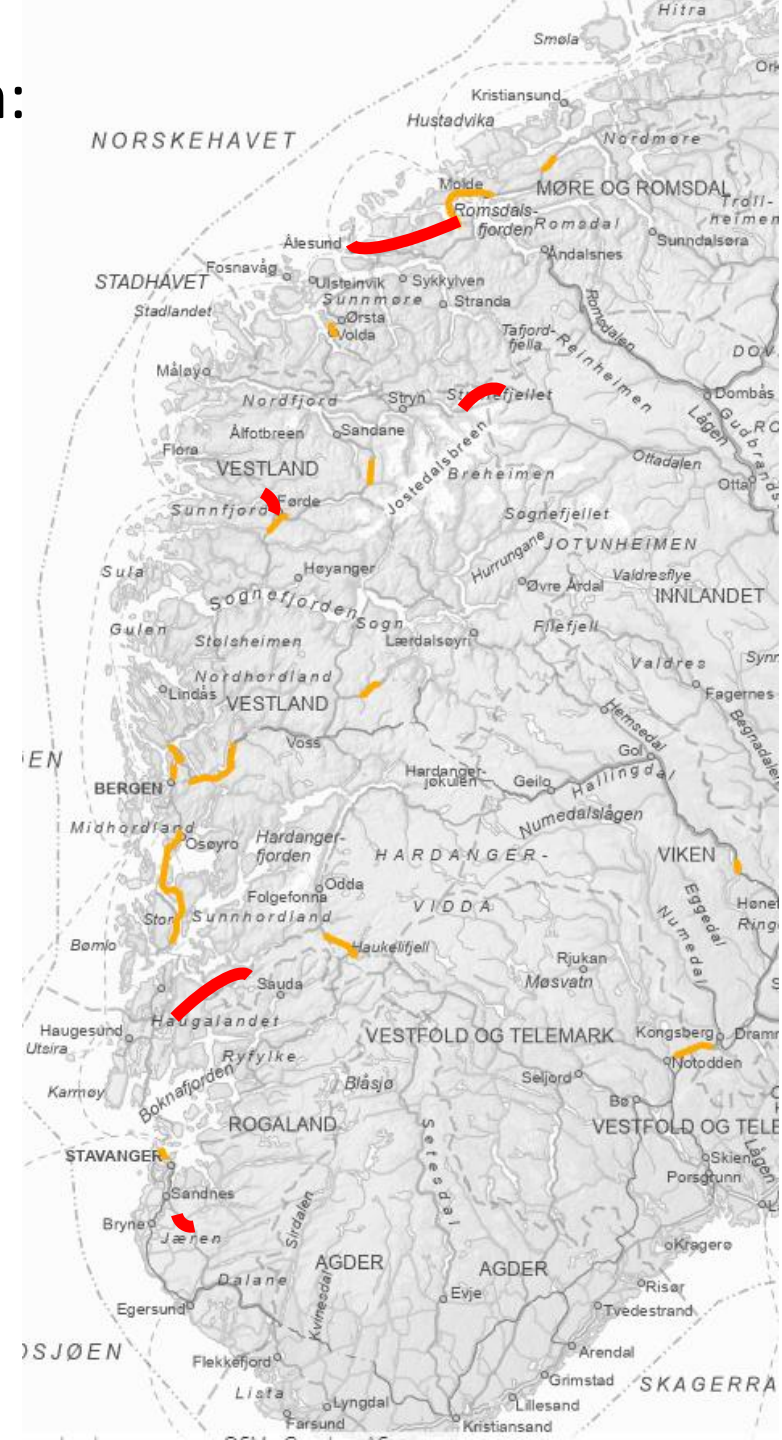
Bindingar og restbehov første seks åra på Vestlandet

- 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 Sveгатjørn–Rådal	359	
Rv. 13 Hardangerbrua, refusjon	30	
Rv. 13 Ryfast	21	
Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	963	
E16 Lærdalstunnelen	2 067	
Rv. 5 Kjosnesfjorden	37	
E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra	727	
E136 Breivika–Lerstad	357	1 028

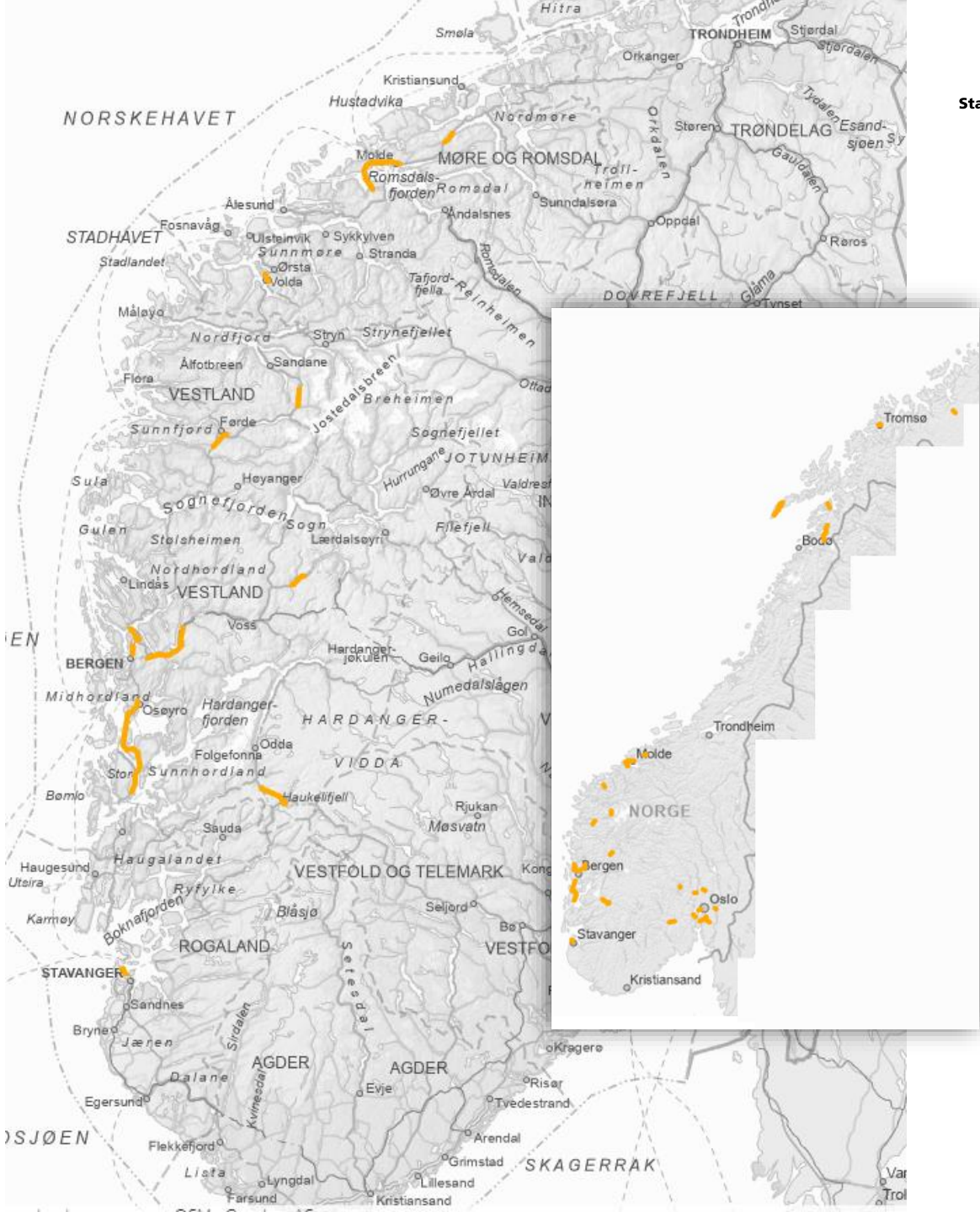
På Vestlandet foreslår Statens vegvesen å ta ut av porteføljen:

- 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 Nymoen-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

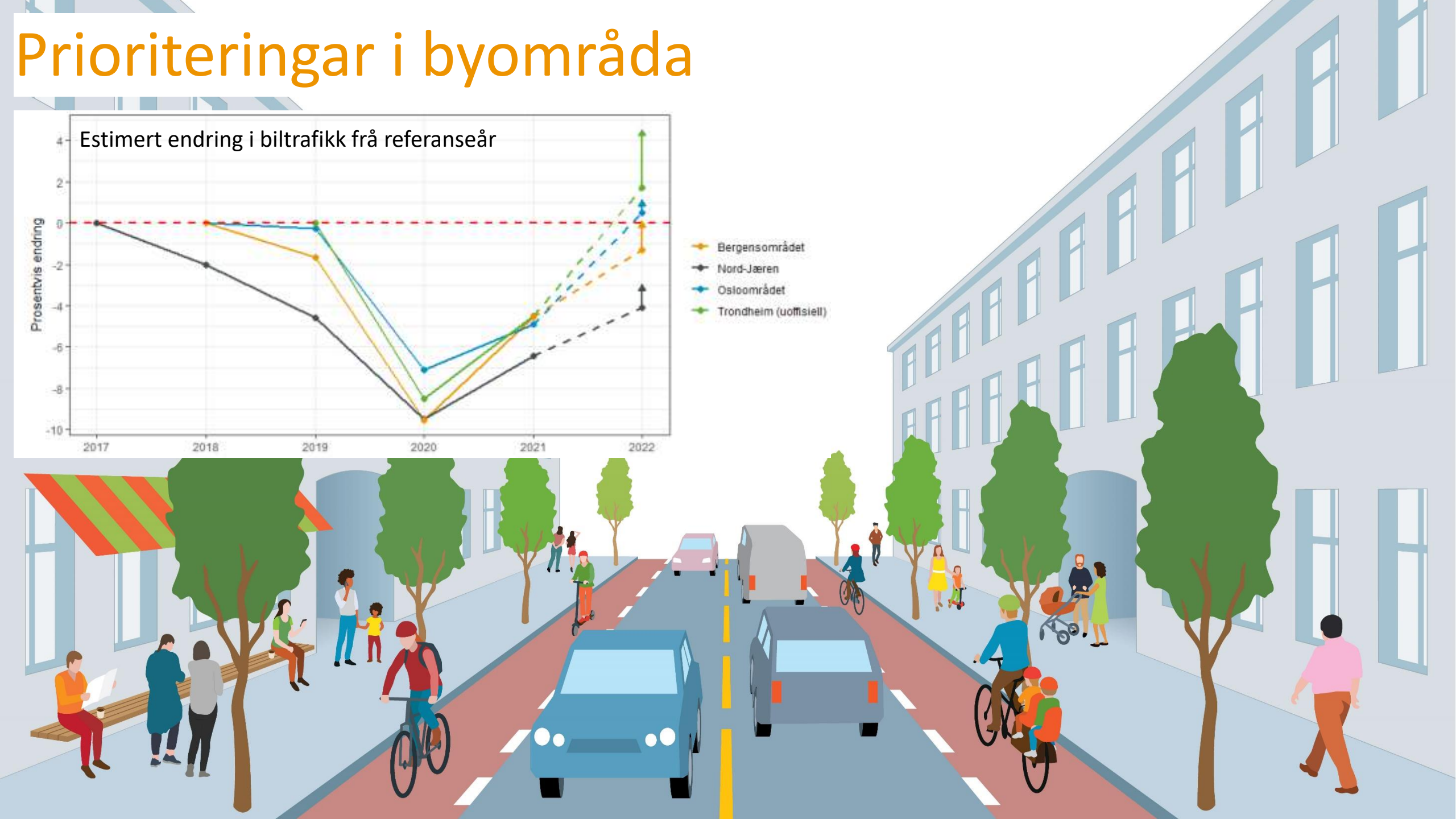
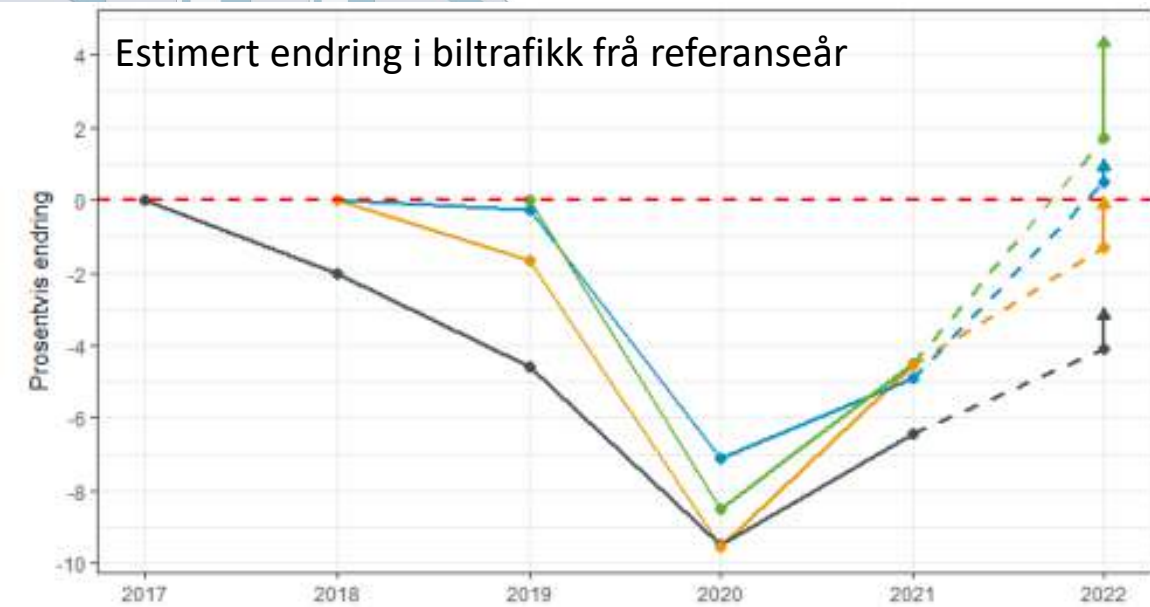
	Prosjekt	Total investeringskostnad [mill. 2023-kr]	Stat 2025–2030 [mill. 2023-kr]
Ramme 2	E134 Oslofjordforbindelsen	6 529	2 164
	E134 Røldal–Seljestad	3 777	3 079
	E6 Megården–Mørsvikbotn	11 473	4 432
	Sum ramme 2	21 779	9 675
Tillegg i ramme 3	E16 Hylland–Slæen	2 352	2 339
	Rv. 291 Holmenbrua	1 179	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, Vikar	5 541	2 318
	E39 Vågsbotn–Klauvaneset	6 417	3 110
	Sum ramme 3	68 570	18 165

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 (Naboskredsituasjonen)

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 kommentarer?

