



Statens vegvesen



Nasjonal transportplan – NTP 2025-2036

-En melding fra regjeringen til Stortinget

Ole Seegaard

NTP-koordinator Øst



NTP 2025-36

Innledende kommentarer



Statens vegvesen

Fakta om NTP-prosessen

- NTP legges fram hvert 4. år med et perspektiv på 12 år.
- Nettopp i år er det unntak for regelen. Meldinga er skjøvet fram med ett år.
- NTP har et perspektiv for årene 2025 – 2036. Det kommer en ny melding om fire år.
- NTP ble en langtidsplan for alle transportformer i 2002. Før det la regjeringen fram Norsk Veiplan som kun dreiet seg om veier og trafikk.



NTP 2025-36

Innledende kommentarer



Statens vegvesen

Meldingen beskriver utviklingstrekk og utfordringer og viser hva regjeringen vil prioritere 12 år framover, fra 2025 til 2036, NTP omhandler alle transportformer: Vei, sjø, bane og luft.



Ta vare på
det vi har



Utbedre
der vi kan



Bygge nytt
der vi må

Størst interesse er det tradisjonelt for de store utbyggingsprosjektene (kostnad over 1 milliarder kroner) – og hvilke som savnes! Mindre prosjekter konkretiseres ikke i NTP.

For oss i Statens vegvesen er strengt tatt hele NTP-meldingen av interesse - fra ladestrategi, teknologisatsing/FoU og trafikksikkerhet, arbeidslivskriminalitet og organisering av sektoren



NTP 2025-36

Innledende kommentarer



Statens vegvesen

Etter Stortingets behandling

- Ny [gjennomføringsplan](#) blir oppdatert tidlig i 2025 for perioden fram til 2030. Dette er Statens vegvesens egen plan for hvordan NTP kan gjennomføres og der vi omtaler utviklingsoppgaver og små og store prosjekter i dybden.
- Hvert år reviderer Statens vegvesen [porteføljen](#). Det vil si å rangere det som kommer av prosjekter med budsjetter over en mrd. kr etter modenhet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
- Faktisk gjennomføring avhenger av de årlige budsjettene.

Hva blir viktigere denne gangen?

Ingen NTP er lik. Dagordenen flytter seg. -Dette er på vei opp:

- Samferdsel som en del av beredskap/totalforsvar.
- Videre sterk satsning på drift og vedlikehold, og mindre utbedringsprosjekter av typen Valdresmodellen.
- Større hensyn til areal og naturmangfold. Mer dokumentasjon for å ta vare på viktige naturtyper.
- Stadig sterkere krav om å ta ned klimagassutslipp i anleggsdriften.
- Forsering av elektrifisering av den tyngre kjøretøyparken.



Nasjonal transportplan 2025-2036

22. Mars 2024

Hovedpunkter

- Rammene er de samme som i NTP 2022-2033
- Foreslår økte fullmakter til SVV (forplikte staten med vedlikehold og mindre investeringer)
- Økt andel av midlene avsettes til drift, vedlikehold, fornying og utbedring
- Beholder de fem toppmålene
- Aktivitet i hele landet
- Tre prosjekter i nord overføres fra Nye Veier
- Samfunnssikkerhet og klimatilpasning (overfører ikke fv til SVV)
- Nullutslippkjøretøyer og byvekstavtaler viktigste virkemidler for klima

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050

Enklere reise-
hverdag og økt
konkurranssevne
for næringslivet



Bidra til
oppfyllelse av
Norges klima-
og miljømål



Nullvisjon for
drepte og hardt
skadde



Effektiv bruk av
ny teknologi



Mer for
pengene



Økonomiske rammer – Statens vegvesen

| | Mill. kr | 2024 | 2025-2030 Årlig | 2031-2036 Årlig | 2025-2036 Totalt |
|--|----------|---------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Samlet ramme 1 208 mrd. og 100 mrd. i bompenger | | | | | |
| Forholdstall DV og mindre inv. versus store investeringer Nå: 39/39 Ny: 45/30 | | | | | |
| Administrasjon | | 7 000 | 4 800 | 4 800 | 57 600 |
| Drift og vedlikehold | | 9 700 | 11 600 | 12 800 | 146 300 |
| Trafikant og kjøretøy | | | 2 500 | 2 500 | 30 100 |
| Store investeringer | | 9 500 | 11 400 | 13 700 | 150 500 |
| Mindre investeringer | | 4 700 | 5 700 | 7 200 | 77 100 |
| Ferjedrift | | 2 600 | 2 300 | 2 200 | 26 900 |
| Bompengetilskudd | | 700 | 700 | 600 | 7 800 |
| Sum SVV | | 34 300 | 38 800 | 43 900 | 496 200 |
| Bompenger anslag, SVV | | 14 800 | | | 69 900 |
| Bindinger SVV 72 mrd. kr | | | | | |
| Døgnhvile, rasteplasser m/lading for tunge kjøretøyer: 3,7 mrd., hvorav 2 mrd. er drift og vedlikehold | | | | | |
| Fylkesvei: 25 pst. økning i tilskudd til opprusting og fornying av fv | | | | | |

Økonomiske rammer - fylkesvei



Statens vegvesen

| | 2024 | 2025-2030 Årlig | 2031-2036 Årlig | 2025-2036 Totalt |
|---|--------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Rammetilskudd til fk: | 3 700 | 4 700 | 5 600 | 62 200 |
| - opprusting og fornying av fv | 2 200 | 3 000 | 3 800 | 41 100 |
| - ras- og skredsikring fv | 900 | 1 100 | 1 200 | 13 800 |
| - kompensasjon forskrift om tunnelsikkerhet | 600 | 600 | 600 | 7 300 |
| Øremerkede tilskudd | 400 | 300 | 100 | 2 900 |
| Sum fylkesvei | 4 100 | 5 000 | 5 700 | 65 100 |

Økonomiske rammer: 88 mrd. kr til byområder

Samlet ramme i 2025-2036: **88 mrd. kr**

I tillegg aktuelt å prioritere statlige midler til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen

Store statlige investeringer på vei og jernbane inngår ikke i forhandlinger om byvekstavgifter, men er avgjørende for å løse utfordringene i byområdene

| | 2025-2030 Årlig | 2031-2036 Årlig | 2025-2036 Totalt |
|--|--------------------|--------------------|---------------------|
| Store investeringer rv – E39 Fløyfjellstunnelen nord | 315 | 288 | 3 618 |
| Tilskudd store kollektivprosjekter | 2015 | 2004 | 24 114 |
| Mindre investeringer rv/fv | 1494 | 2488 | 23 892 |
| Øvrige tilskudd byområder | 3437 | 2622 | 36 354 |
| Sum byområder | 7 261 | 7 402 | 87 978 |

Økonomiske rammer – jernbane



Statens vegvesen

| Mill. kr | 2024 | 2025-2030 | 2031-2036 | 2025-2036 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | Årlig | Årlig | Totalt |
| Drift og vedlikehold | 4 900 | 6 700 | 6 800 | 81 300 |
| Utbedring | 5 700 | 8 700 | 11 900 | 123 700 |
| -Hvorav fornyelse | 4 000 | 6 500 | 9 600 | 96 900 |
| -Hvorav mindre investeringstiltak | 1 700 | 2 200 | 2 200 | 26 900 |
| Store investeringer jernbane | 15 600 | 12 200 | 13 400 | 153 800 |
| Sum | 26 200 | 27 600 | 32 100 | 358 800 |

| Prosjekt/effektpakke |
|--|
| Fellesprosjektet Arna–Stanghelle (jernbane) |
| Flere tog i Oslo-navet |
| Utvikling Østfoldbanen |
| Flere tog på Trønderbanen |
| Kombitransport Oslo–Trond-heim med Åkersvika–Hamar |
| Kombitransport Oslo-Narvik via Sverige |
| Utvikling Ny rikstunnel |
| Dobbeldekkere (KVU Regiontog) |
| Elektrifisering (KVU Green) |
| Økt kapasitet for kombigods Trondheim–Bodø |
| Kombitransport Oslo–Bergen |
| Hovedbanen nord |
| Flere tog på Vossebanen (Myrdal–Bergen) |
| Kongsvingerbanen |
| Flere tog på Jærbanen: Fra kvarters- til timinutters-intervall til Skeiane |
| Terminalløsninger |

Store prosjekter SVV



Statens vegvesen

| Fylke(r) | Prosjekt | Sum stat 2025-2036 | Sum bompenger 2025-2036 | Prioritert første seks år | | | | |
|------------------------------|--|-----------------------|----------------------------|------------------------------|--|---|-------------|----|
| Akershus | E18 Retvet–Vinterbro | 5,7 | 4,3 | | | | | |
| Akershus | Rv. 22 Glommakryssing | 1,7 | 2,2 | Ja | | | | |
| Buskerud | E134 Dagslett–E18, Vikar | 2,5 | 3,5 | | | | | |
| Buskerud | E16 Nymoer–Eggemoen | 1,3 | 0,8 | | | | | |
| Buskerud | Rv. 291 Holmenbrua | 1,3 | - | | | | | |
| Buskerud | Rv. 7 Ørgenvika–Kittilsvik | 0,7 | 1,3 | Ja | | | | |
| Buskerud Telemark | E134 Saggrenda–Elgsjø | 1,7 | 1,1 | | | | | |
| Finnmark | Rv. 94 Saragammen – Rypefjord | 1,1 | - | Ja | | | | |
| Finnmark | E45 Kløfta | 1,7 | - | Ja | | | | |
| Finnmark | E6 Høybukta–Hesseng inkl. Strømmen bru | 1,5 | - | | | | | |
| Innlandet | Rv. 4 Grua–Roa | 1,4 | 0,4 | | | | | |
| Møre og Romsdal | E39 Bjerkeset–Astad | 1,2 | - | Ja | | | | |
| Møre og Romsdal | E39 Volda–Furene | 1,5 | 0,7 | | | | | |
| Nordland | E10 Nappstraumen–Å | 1,5 | - | | | | | |
| Nordland | E6 Sørrelva–Borkamo | 1,4 | - | | | | | |
| Nordland | E6 Sommerset–Mørsvikbotn | 6,9 | - | | | | | |
| Nordland | E6 Ulvsvågskaret | 1,9 | - | | | | | |
| Rogaland | E39 Figgjo–Ålgård | 1,4 | | | | | 1,8 | |
| Rogaland | E39 Smiene–Harestad | 2 | | | | | 2,6 | |
| Troms | E6 Nordkjosbotn–Hatteng | 1,6 | | | | - | | |
| Troms | E6 Olderdalen–Langslett | 1,6 | | | | - | | Ja |
| Troms | E8 Flyplasstunnelen Tromsø inkl. F2-lenka | 1,1 | | | | | 1,7 | |
| Vestland | E16 Hylland–Slæn | 2,5 | | | | - | | |
| Vestland | E39 Klakegg-Byrkjelo | 2 | | | | - | | |
| Vestland | E39 Ringvei øst, Vågsbotn- Klauvaneset) | 5,4 | | | | | 1,6 | |
| Vestland | E39 Storehaugen–Førde | 3 | | | | | 0,9 | Ja |
| Vestland | Rv. 5 Erdal–Naustdal | 3,4 | | | | - | | |
| Vestland | E134 Bakka–Mo | 2,4 | | | | - | | |
| Vestland, Møre og Romsdal | Rv. 15 Strynefjell | 5,9 | | | | - | | |
| | Sum Portefølje | 67,4 | | | | | 22,8 | |
| Møre og Romsdal | Rv. 70 Vikansvingen – Kontrollplassen | - | | | | | 1,1 | |
| Rogaland | Rv. 509 Kontinentalveien – Hagakrossen | - | | | | | 1,2 | |
| Vestland | Fellesprosjektet Arna–Stanghelle (vei) | 14,1 | | | | | 3,7 | Ja |
| | Sum andre prosjekter | 14,1 | | | | | 6,1 | |
| | Sum store prosjekter | 81,5 | | | | | 28,9 | |

Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

Prioriterte områder:

Totalforsvaret og ny sikkerhetspolitisk situasjon

Transportberedskap

Sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner

Digital sikkerhet

Tilpasning til fremtidens klima - fra tidlig planfase til utbygging, drift og vedlikehold

Nordisk samarbeid

Riksvei:

Oppgradere kritiske bruer

Fysiske sikringstiltak på viktige veiobjekter

Militær klassifisering og skilting av viktige bruer

Tilpasse veinettet til allierte styrker som skal til Finland og Sverige

Fylkesvei:

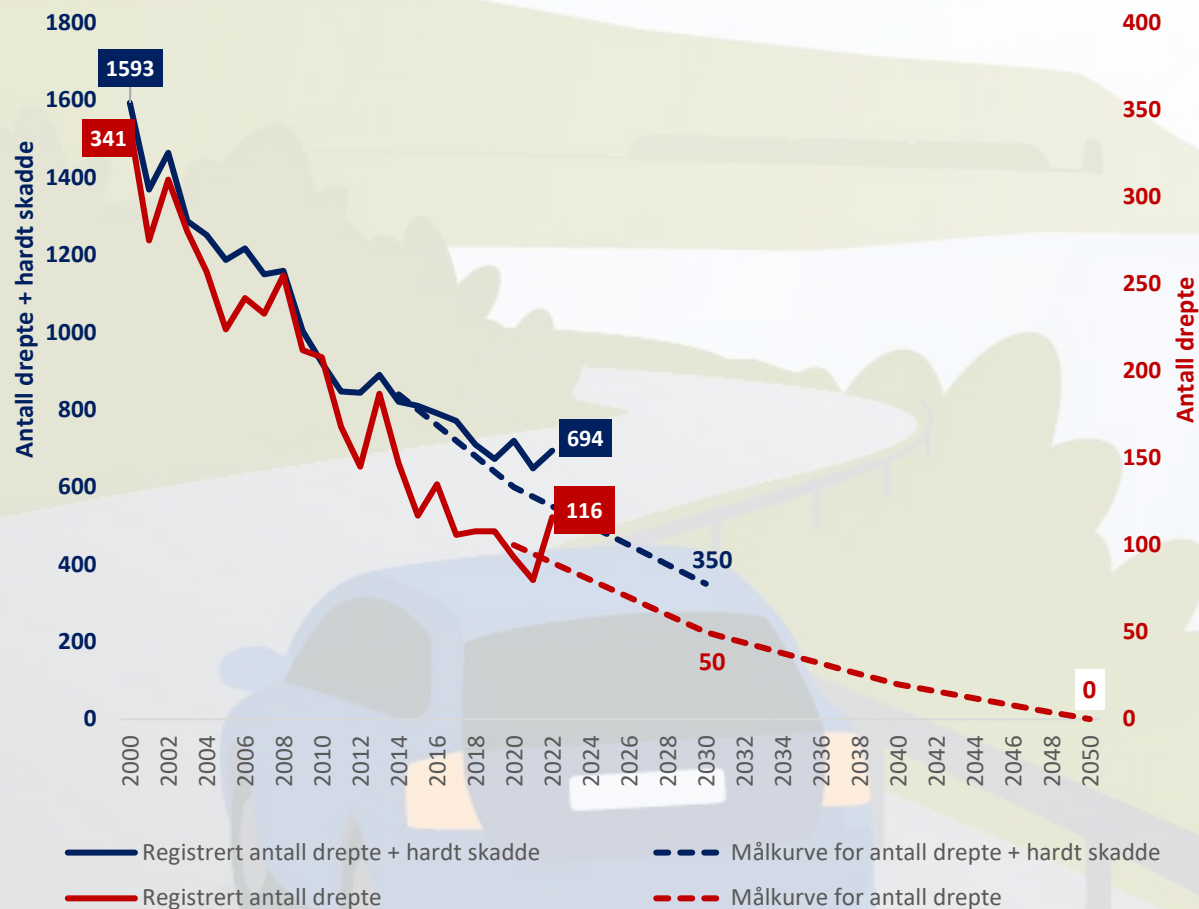
Nytt øremerket tilskudd til fk for opprusting av 14 kritiske bruer (600 mill. kr.)



Foto: Frode L. Hansen, Statens vegvesen

Nullvisjonen for drepte og hardt skadde

Innen 2030 skal det maksimalt være 350 drepte og hardt skadde i veitrafikken, hvorav maksimalt 50 drepte. Ingen skal omkomme i veitrafikken i 2050.



- Regjeringen vil videreføre en langsiktig ambisjon om at alle riksveier med fartsgrense 70 km/t eller høyere på sikt skal ha en minstestandard mht. utforkjøringsulykker
- Møteulykker er den største utfordringen på riksveinettet, og utforkjøringsulykker på fylkesveinettet
- Veien har vært medvirkende årsak i 28 pst. av dødsulykkene - målrettede investeringstiltak
- Fart, rus, uoppmerksomhet og risikoadferd – kontroll og kampanjer



Organisering og styring

Regjeringen vil:

- Gjøre ansvarsdelingen og informasjonsflyten i veisektoren tydeligere, styrke SDs oppfølging av hele veisektoren og vurdere revisjon av veglova
- Styrke kontakten mellom Statens vegvesen, Nye Veier og fylkeskommunene
- Fremme forslag til Stortinget om å justere SVVs budsjettmessige rammebetingelser for vedlikehold og mindre investeringer

SDs gjennomgang av veisektoren har vist:

- Mye fungerer godt, men behov for styrket samarbeid mellom staten og fk
- SVV må være SDs fagetat for *hele* veinettet og har som regelverkforvalter et veilederansvar opp mot fk
- Kan være behov for nye samhandlingsarenaer
- SVVs rolle som myndighet og nasjonalt fagorgan ikke tydelig i veglova og ikke tydelig forstått
- Vurdere mindre regelverksendringer/presiseringer i SVVs instruks som kan gjøres før eventuell revisjon av veglova

Nye Veier:

- Menon: opprettelsen av Nye Veier har bidratt til mer for pengene og målestokk-konkurransen har fungert godt
- Menon evaluerer en periode der det ble gjort en rekke tiltak for bedre kostnadsstyring i veisektoren



Regjeringens plan for å redusere vedlikeholdsetterslep

1. Fokus skal vris fra ressursinnsats til måloppnåelse – utviklingen i veinettets tilstand følges med nye indikatorer.
2. Innsatsen skal være datadrevet, tilstands- og kunnskapsbasert.
3. Prioritere tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold slik at veiens funksjon opprettholdes.
4. Forbedre tilstanden gjennom investeringstiltak.
5. Legge til rette for en mer effektiv bruk av midler til vedlikehold og mindre investeringer.



Ta vare på
det vi har



Utbedre
der vi kan



Bygge nytt
der vi må

Utbedringsstrekninger

- Rv. 9 Setesdal
- Rv. 3 Østerdalen
- E6 Grong-Nordland grense
- Rv. 52 Hemsedalsfjellet
- Rv. 41 Kviteseid/Kristiansand
- Rv. 7 Ørgenvika-Flå og Svenkerud-Bu
- E14 Stjørdal-riksgrensen Storlien
- Rv. 92 Karasjok-Gievdneuoikka
- Rv. 70 Oppdal-Øygarden

Veiprosjekter under 1 mrd. kr

- Rv. 426 Eigerøy bru
- E10 Evenes flyplass
- E6 Langnesberga (skred)
- E134 Helganeskrysset-arm Husøy
- Rv. 80 Atkomst ny Bodø lufthavn
- R39 Veibustkrysset

Utviklingsportefølje

Rv. 19 Moss

Rv. 36 Kjelsvik-Skyggestein

E39 Osli-Figgjo

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast)

E39 Breivika (ved Ålesund)-

Ørskogfjellet og Ørskogfjellet-Vik

E39 Vik-Molde

E16 Fagernes-Hande

E18 Ramstadsletta-Nesbru

- Ikke rom for å realisere i sin nåværende form i tolvårsperioden
- Kan likevel være aktivitet på strekningene
- Hordfast og Vik-Molde er vanskelig å se for seg løst ved mindre tiltak men ikke til hinder for å vurdere løsninger som måtte dukke opp

Forsterket virkemiddelbruk og mer lokal handlefrihet

- Kraftig trafikkvekst med uendret virkemiddelbruk
- Forsterket bruk av kjente virkemidler gir størst effekt
- Restriktive tiltak mot biltrafikk er avgjørende, fortetting rundt knutepunkter avtales
- Rom for å øke bompenger for lette elbiler på sikt og/eller innføre tidsdifferensiering
- Åpnes for mer fleksibelt takstsystem for veiprosjekter
- Kan innføres mer treffsikre bompengelopplegg i samråd med SVV
- Felles løsninger for helhetlige reisekjeder og sømløs mobilitet
- Aktuelt å prioritere bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier i byvekstavtalene



Skriftlig spørsmål fra Kari Elisabeth Kaski (SV) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:1632 (2023-2024)

Innlevert: 25.03.2024

Sendt: 02.04.2024

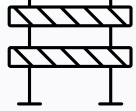
Til behandling



Spørsmål

Kari Elisabeth Kaski (SV): I november kom endelig anbefaling fra samarbeidsprosjektet mellom Statens vegvesen og Oslo kommune, bestilt av Samferdselsdepartementet etter vedtak i Stortinget, om Trondheimsveien, rv. 4. I rapporten er en lang rekke anbefalinger på både kort og lang sikt for å utvikle rv. 4 mot en mer bymessig utforming og redusere belastning fra støy og luftforurensingen for de tusenvis av beboerne på strekningen. Men anbefalingene er ikke fulgt opp i regjeringens nasjonale transportplan. Hvorfor ikke, og skal rapporten nå legges i en skuff?

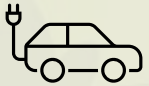
Bompenger



Samlet bompengebelastning skal vurderes når nye bompengeproper fremmes



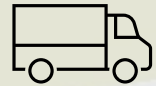
Mer treffsikker prising vil redusere kostnadene for samfunnet og regulere trafikken



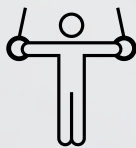
Aktuelt å åpne for at bompengetaksten for lette elbiler (personbiler) kan økes ut over dagens tak på 70 pst.



I arbeidet med byvekstavgiftene vil bompenger som trafikkregulerende tiltak være knyttet til lokale forpliktelser for måloppnåelse



Dagens praksis med fritak for tunge nullutslippkjøretøyer videreføres til 2030



I strekningsvise prosjekter med egen bompengedekning i nær tilknytning til et byområde med en bompengefinansiert bypakke, bør fleksibelt takstsystem/ samordning med bypakken vurderes – teste ut pilot

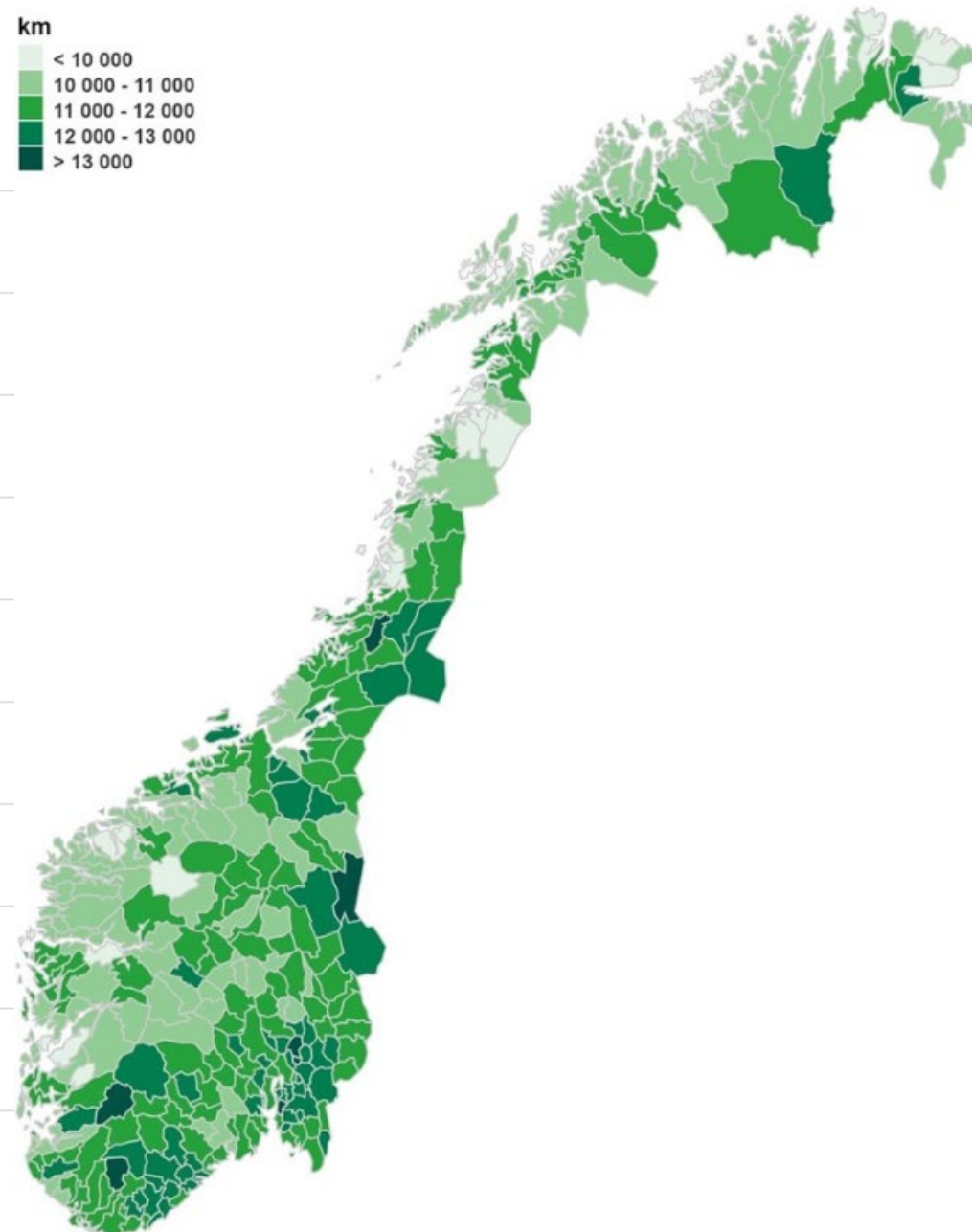


Arbeides videre med utvikling av bompengedekningen for å legge til rette for økte muligheter for trafikkstyring og innhenting av data innenfor dagens tekniske system og regelverk. Pilot kan være aktuelt



Aktuelt å teste ut parallell- og forhåndsinnkreving av bompenger knyttet til utbedringsstrekninger, når dette er i tråd med nytteprisnippet og har lokalpolitisk støtte

Gjennomsnittlig kjørelengde pr personbil TOPP 10, kilde: SSB



| | | |
|----|------------------------------|--------|
| 1 | <u>Gjerdrum</u> (Viken) | 13.329 |
| 2 | <u>Åseral</u> (Agder) | 13.221 |
| 3 | <u>Engerdal</u> (Innlandet) | 13.180 |
| 4 | <u>Bykle</u> (Agder) | 13.176 |
| 5 | <u>Høylandet</u> (Trøndelag) | 13.157 |
| 6 | <u>Nannestad</u> (Viken) | 13.110 |
| 7 | <u>Vestby</u> (Viken) | 13.059 |
| 8 | <u>Hvaler</u> (Viken) | 12.906 |
| 9 | <u>Våler</u> (Viken) | 12.863 |
| 10 | <u>Nes</u> (Viken) | 12.846 |

Gjennomsnittlig kjørelengde pr personbil RUNDT RV.4, kilde: SSB

Kommuner nær Oslo og i områder med vedtatt 0-vekstmål i persontrafikken kjører mest...

Og årsakene er sammensatte:

- Arealpolitikk
- Transporttilbud og -etterspørsel
- Arbeidsmarked
- Sosioøkonomiske forhold

| | |
|------------------------------------|--------------|
| 3054 Lunner (2020-2023) | 12367 |
| 3031 Nittedal (2020-2023) | 12182 |
| 3030 Lillestrøm (2020-2023) | 12181 |
| 3053 Jevnaker (2020-2023) | 12104 |
| 0301 Oslo | 11704 |
| 3447 Søndre Land | 11520 |
| 3007 Ringerike (2020-2023) | 11500 |
| 3407 Gjøvik | 11148 |
| 3446 Gran | 11075 |
| 3442 Østre Toten | 10889 |
| 3443 Vestre Toten | 10808 |

Oppsummert

- NTP er regjerings plan for samferdselsutvikling
- Ingen lovnader om bevilgning til større tiltak langs rv.4 – med unntak av ambisjoner om å komme i gang med Roa-Grua i 12-års perioden
- SVV forfølger mange spor i Oslo, som i praksis sitter med nøkkelen for løsninger knyttet til Hadeland sør, Nittedal, Gjelleråsen og forbedrede koblinger mellom rv.4 og E6/øvrig hovedvegnett
- Rv.4 Trondheimsveien ønskes lokalt og av Oslo kommune utviklet i en mer bymessig retning. Dette forutsetter etter SVVs syn at hovedvegfunksjonene må flyttes til annet vegnett (eksisterende eller nytt) – og dette er knuten som må løses før planmidler og investeringsmidler kan komme på plass på Rv.4 oppstrøms Oslo
- Seinest i 2021 var Rv.4 på pallplass blant 7 prioriterte utviklingsstrekninger som var under utvikling. Nå er innretningen endret og Statens vegvesen følger opp nye ordre!

