

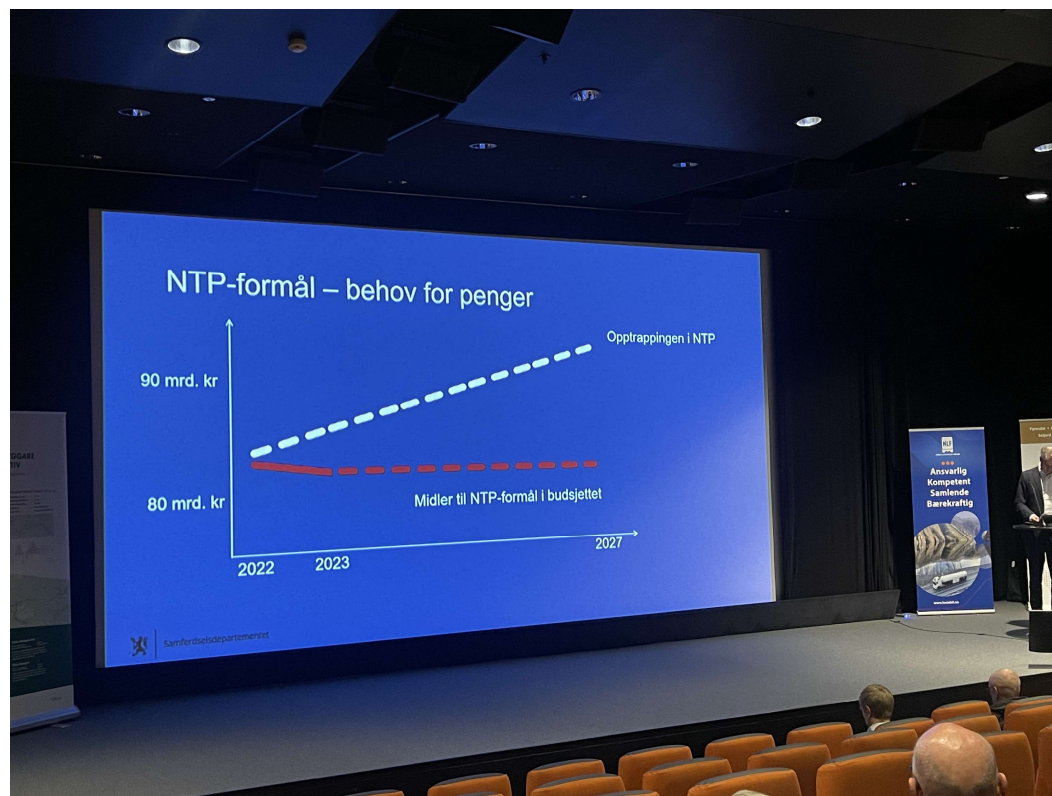
# NTP 2025-2036

## Byområdene



# Nasjonal Transportplan 2025-2036

- 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



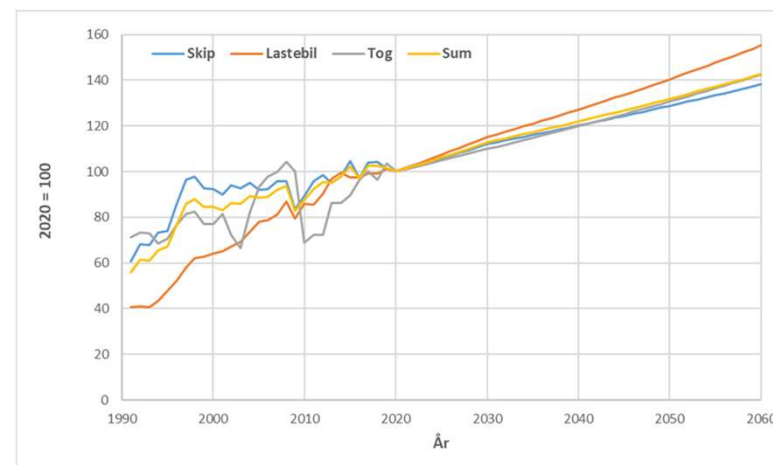
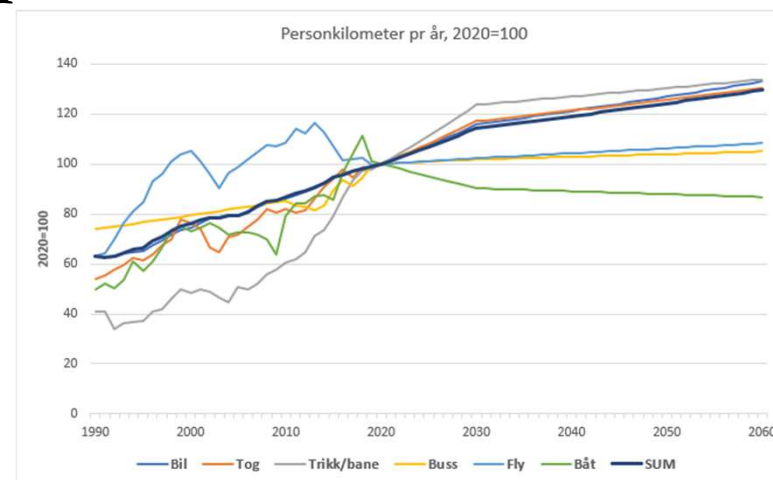
# En ny strategi for veisektoren

- 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 og tar ut verdien av den
- 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

# Lavere vekst enn sist, men fortsatt transportvekst

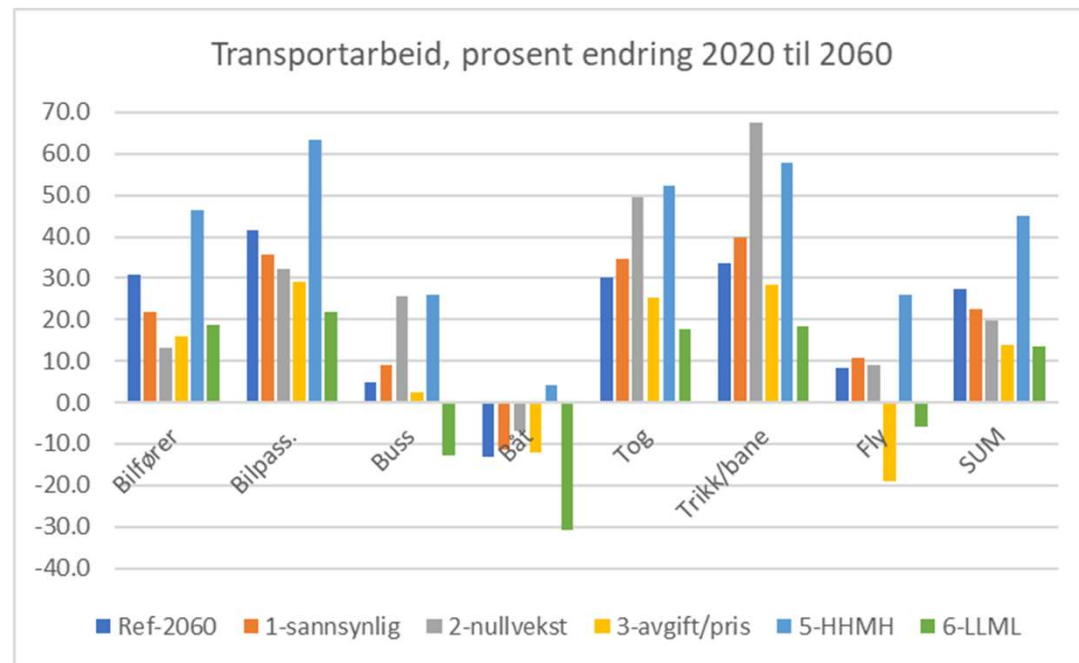
Referansebane med dagens politikk gir:

- 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

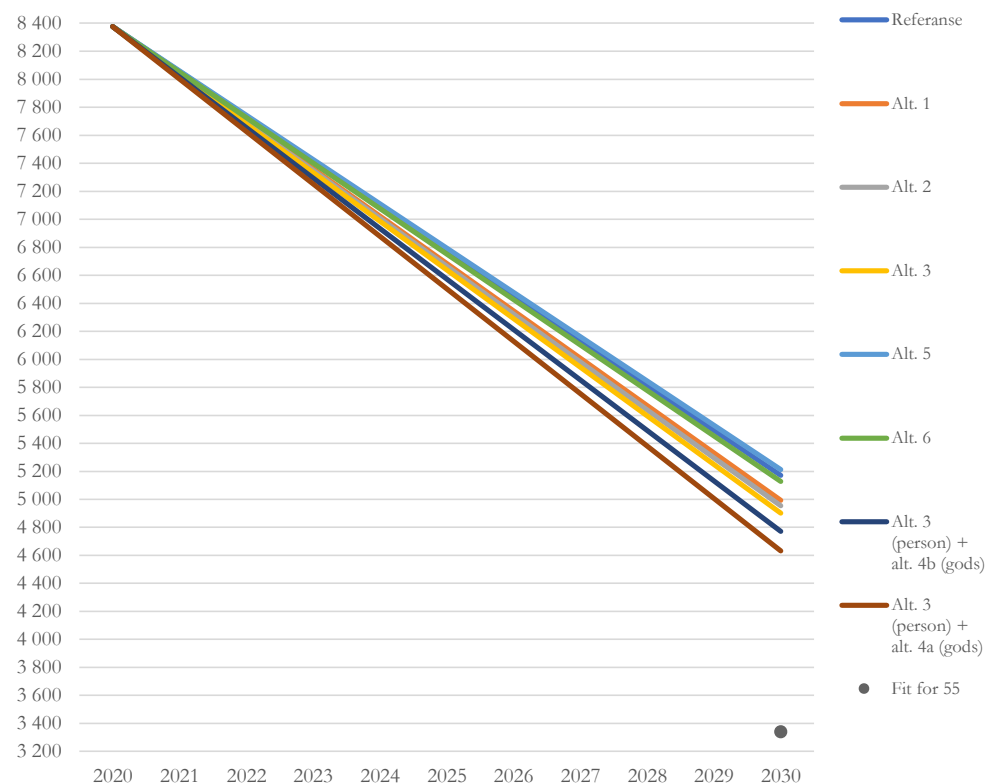
1. Utvikling hvor forutsetningene er sannsynlige, men ikke ansett som vedtatt politikk
2. Nullvekstmål for persontransport i byområder
3. Økte avgifter og energipriser
4. Teknologi
5. Høy befolkningsvekst
6. Lav befolkningsvekst



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?



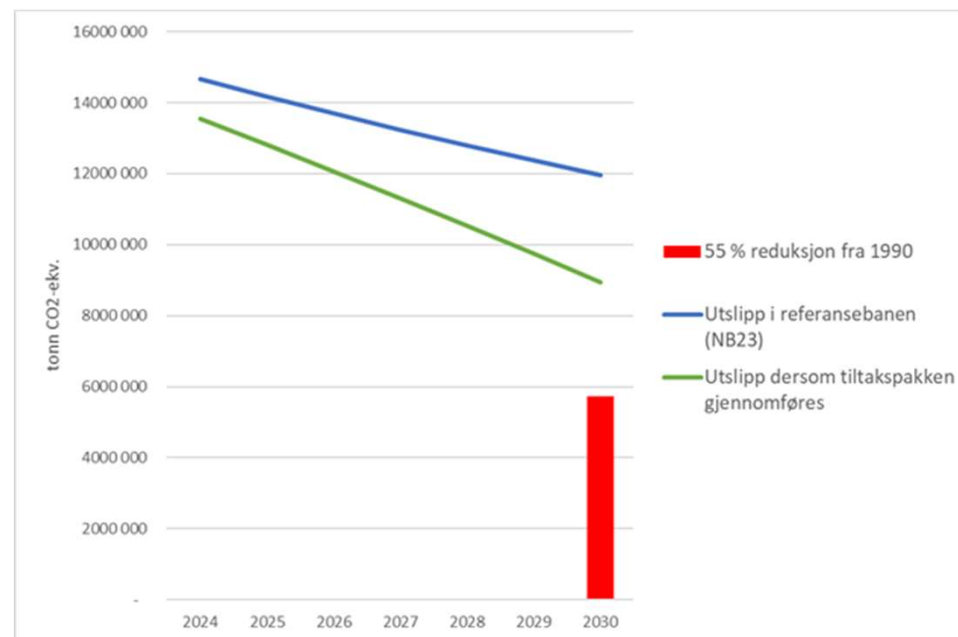
Beregnet utslipp CO2-ekvivalenter og mål 2050 (55 pst. reduksjon fra 1990)





# 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



# 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

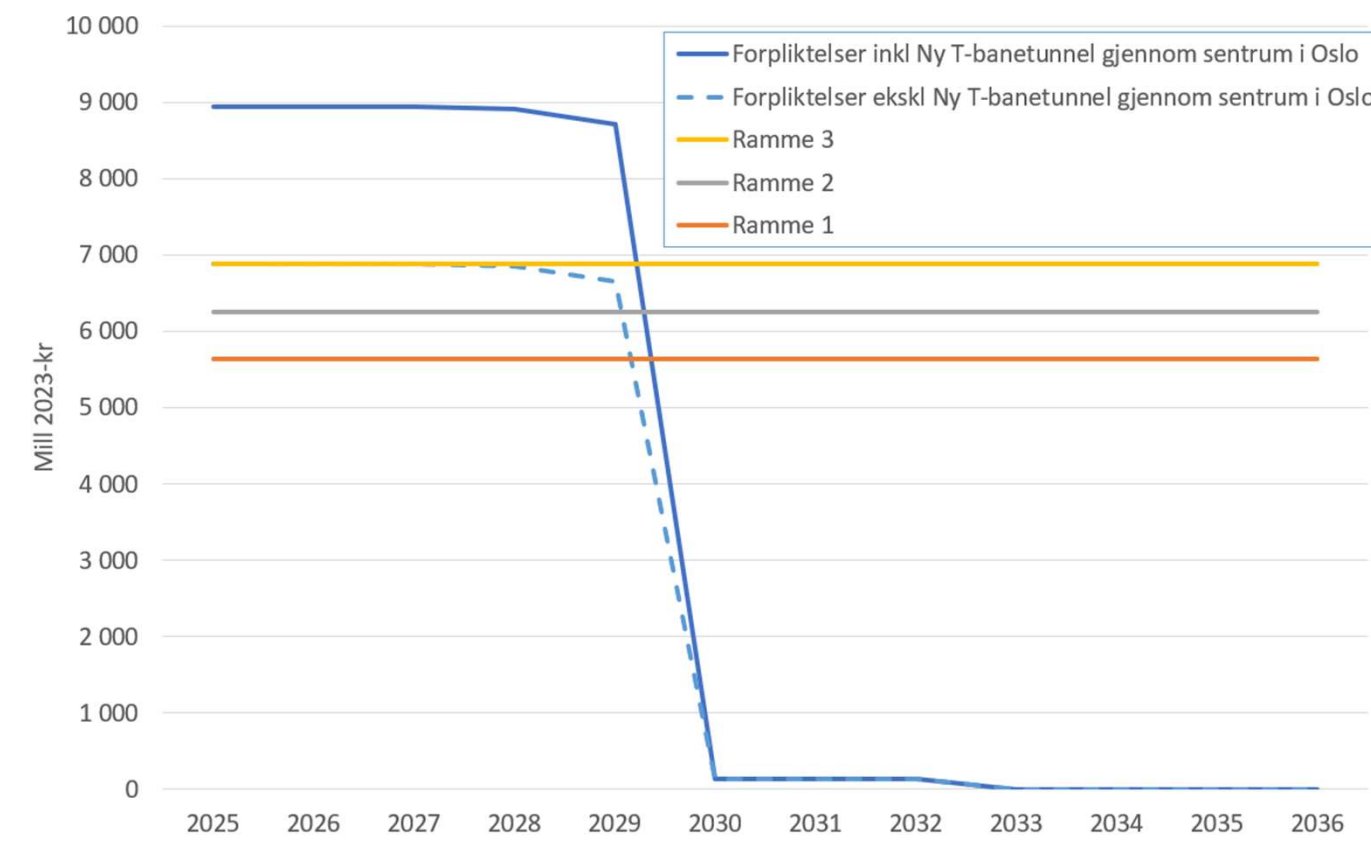


# Tiltak som skal til for å nå nullvekstmålet

- Fortsatt satsning på kollektiv, gange og sykkel ved å videreføre byvekstavtaler utover 2029
- Inngå byvekstavtale for de øvrige fem byene
- Videreføre tilskudd til de fem minste byområdene
- Tiltak i avtaler og tilskudd må understøttes av arealutvikling og restriktive tiltak for biltrafikk
- Vurdere endret prising i kollektivtransporten for å flytte transport til utenfor rushtid
- Fortsette arbeidet med å koble sammen eksisterende tilbud til helhetlige reisekjeder
- Selv med betydelig økt satsing på sykkelinfrastruktur utover rammen, kombinert med restriktive tiltak og fortetting, vil målet om 20 pst. sykkelandel være vanskelig å nå



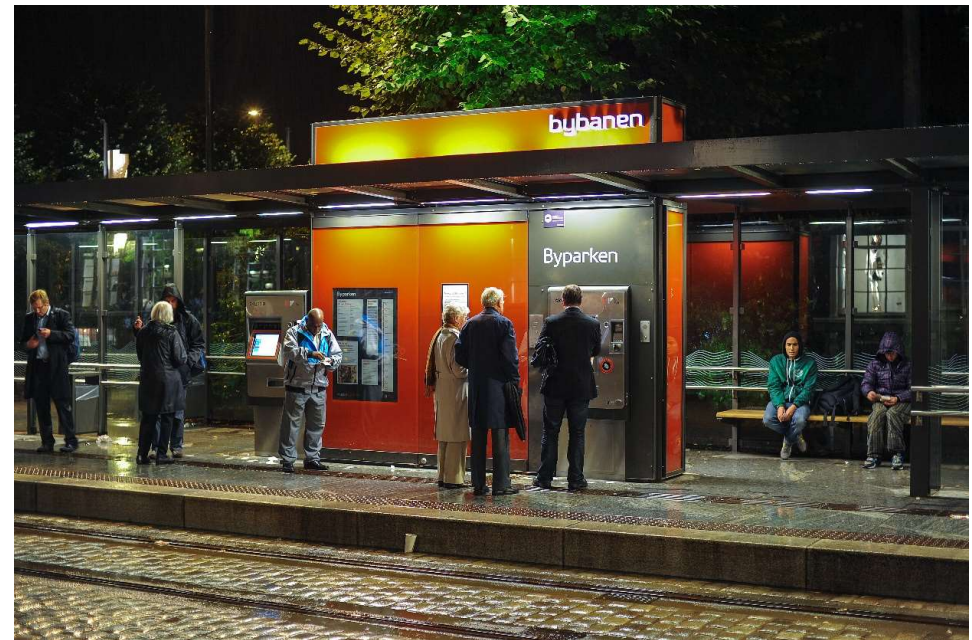
# Statlige forpliktelser i planperioden 2025–2036





# 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
- Byvekstavgift 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



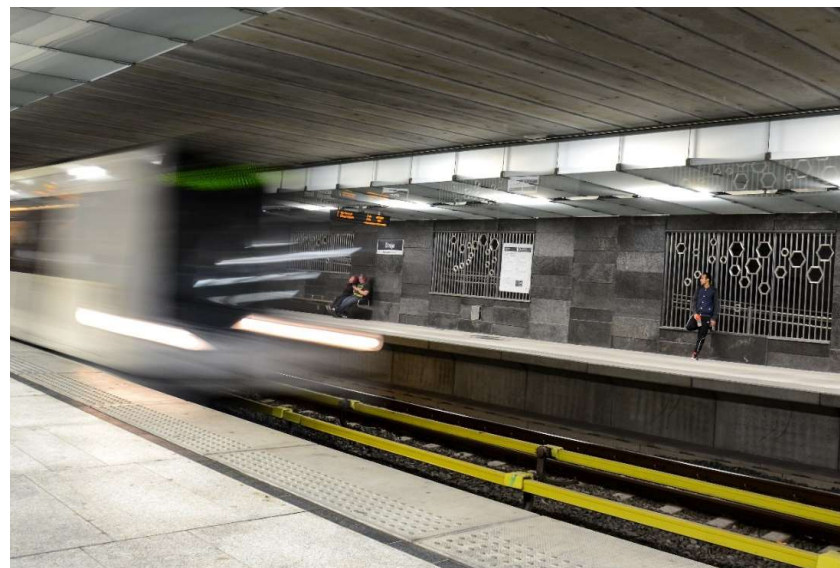


# Ramme 3

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 Fløyfjelltunnel 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](#)

