



**Statens vegvesen**

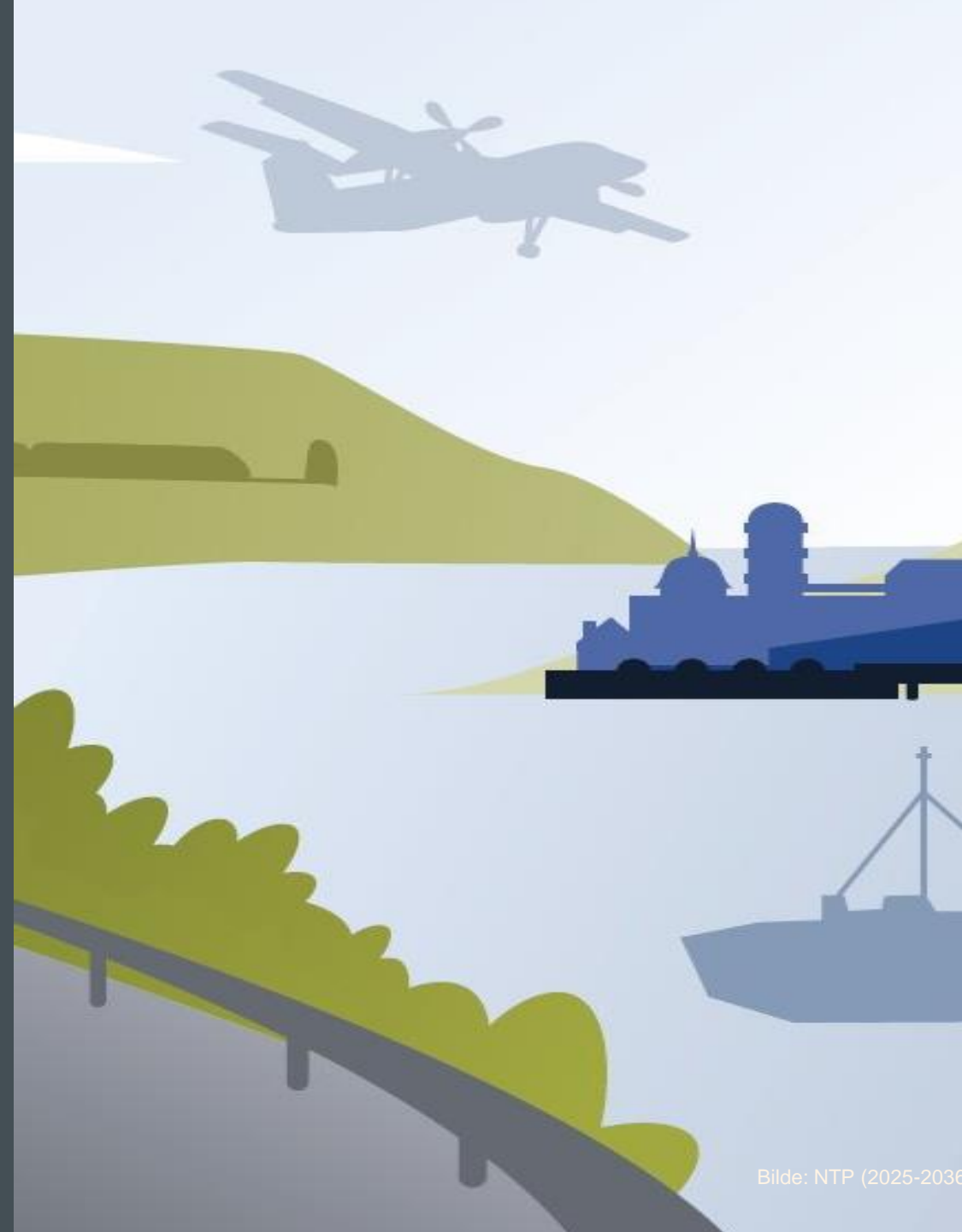


Statens vegvesen

# Nasjonal transportplan 2025- 2036

26.11.2024

Jan Fredrik Lund



# NTP 2025-2036

- ▶ Stortingsmelding lagt frem 22. mars 2024
- ▶ Behandlet i Stortinget 19. juni 2024
- ▶ 12-årsplan for transport i Norge
- ▶ Statlig infrastruktur + tilskudd til fylkesveier og byområder
- ▶ 6 transportvirksomheter samarbeider
- ▶ SD og NFD



# Sterk satsing på by og byvekstavtaler fortsetter

- ▶ Midler på omtrent samme nivå som i NTP 2022-2033 i planperioden, 88 mrd. kr
- ▶ Rammeverket i stor grad det samme. Nullvekstmålet gjelder.

## Sentrale punkter i NTP 2025-2036:

- ▶ Reforhandle for å forlenge dagens avtaler ut planperioden
- ▶ Virkemidlene må forsterkes for å nå nullvekstmålet.
- ▶ Ressursbruken må i større grad rettes mot å utnytte eksisterende infrastruktur, restriksjoner på biltrafikk og fortetting
- ▶ Enklere finansieringsstruktur som gir økt handlingsrom, men også økt ansvar til lokale parter
- ▶ Behov for oppdatert og omforent kunnskapsgrunnlag før eventuelle reforhandlinger
- ▶ Ny indikator for trafikksikkerhet

# Oppfølging av og forhandlinger om byvekstavtaler i Osloområdet, Bergensområdet, Trondheimsområdet og Nord-Jæren

Fortsette sterk satsing og følge opp inngåtte avtaler for perioden 2019-2029

- Prioriterer statlige forpliktelser til større kollektivprosjekter (økt til 70 pst. årlig), belønningsmidler og øvrige tilskudd
- Bevilgninger til mindre investeringer vil måtte skyves på ut over gjeldende avtaleperiode

Legge til rette for reforhandling - for økt langsiktighet ut planperioden og mer fleksibilitet

- 70 pst. statlig bidrag til Bybanen til Åsane i Bergen. Endelig prioritering avhenger av utfallet av pågående utredning i Bergen.
- Rom for å forlenge statlige tilskudd og midler til mindre investeringer langs riksveier på samme nivå som i gjeldende avtaler
- Tidspunkt for reforhandling må vurderes. Behov for oppdatert kunnskapsgrunnlag.

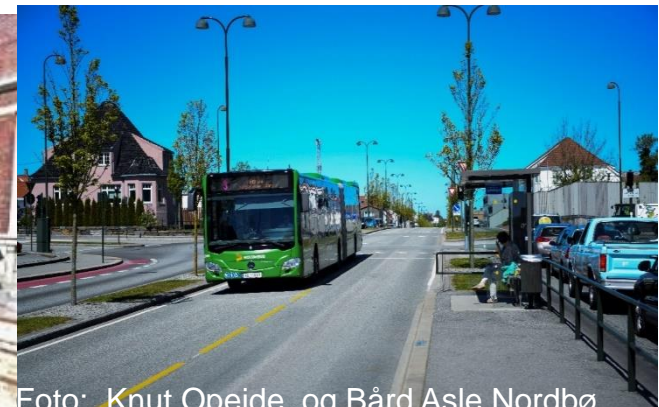


Foto: Knut Opeide og Bård Asle Nordbø

# Oppfølging av og forhandlinger om byvekstavtaler i Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø

- Oppfølging av byvekstavtalen for Tromsø, Kristiansand og Nedre Glomma
- Aktuelt med reforhandling og forlenging på sikt utover dagens avtaleperiode som går frem til 2032 (Tromsø).
- Aktuelt å invitere også Buskerudbyen og Grenland til forhandlinger utover i planperioden. Videreføring av belønningsmidlene inntil videre.



# 88 mrd. kr til byområdene i planperioden

	2025-2030 Årlig	2031-2036 Årlig	2025-2036 Totalt
Tilskudd store kollektivprosjekter	2 015	2 004	24 114
Mindre investeringer kollektiv, sykkel og gange - langs riks, fylkeskommunale og kommunale veier	1 494	2 488	23 892
Øvrige tilskudd byområder	3 437	2 622	36 354
E39 Fløyfjellstunnel nord (nødvendig for Bybanen til Åsane)	315	288	3 618
<b>Sum byområder</b>	<b>7 261</b>	<b>7 402</b>	<b>87 978</b>

- I tillegg aktuelt med stasjons- og knutepunktsutvikling jernbanen
- Store statlige investeringer på vei og jernbane inngår ikke i forhandlinger om byvekstavtaler, men er avgjørende for å løse utfordringene i byområdene.

# Enklere finansieringsstruktur gir mer rom for målstyring

På sikt vil det være to tilskuddsordninger i byvekstavgiftene:

- *Tilskudd til store kollektivprosjekter\** (kun aktuelt for de fire største byområdene) knyttes tettere til gjennomføringen av prosjektene (utbetales etter framdrift).
- *Tilskudd til byvekstavgifter* (tidl. belønningsmidler, tilskudd til reduserte billettpriser og tilskudd til mindre investeringer langs kommunale og fylkeskommunale veier)

\*For prosjekter som ikke er under bygging (Bybanen til Fyllingsdalen og ny T-banetunnel i Oslo) vil lokale myndigheter kunne velge om gjestående tilskudd skal innlemmes i Tilskudd til byvekstavgifter eller øremerkes hhv. Bybanen til Åsane og Fornebubanen og utbetales etter fremdrift

- I tillegg til disse tilskuddene vil det være aktuelt fra statens side å gjennomføre mindre investeringer langs riksveier og for stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen i byvekstavgiftene.
- Opp til partene å prioritere mellom drift av kollektivtransport og mindre investeringer i kollektivtiltak og gang- og sykkelveier langs riks-, fylkes- og kommunale veier
  - Viktig med god balanse mellom drift og investeringer, og mellom tiltak på de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder



# Forsterket virkemiddelbruk og mer lokal handlefrihet

## Kraftig trafikkvekst hvis uendret virkemiddelbruk

- ▶ Forsterket bruk av kjente virkemidler gir størst effekt – uutnyttet handlingsrom
- ▶ Restriktive tiltak mot biltrafikk er avgjørende for måloppnåelsen
- ▶ Bompengetakster og billettpriser i kollektivsystemet kan brukes mer aktivt for å endre reisemønstre
- ▶ I kommende forhandlinger vil staten være opptatt av at
  - ▶ fortetting rundt knutepunkter avtales med konkret plan for oppfølging
  - ▶ partenes oppfølging av forpliktelsene integreres i porteføljestyringen
  - ▶ statens egne tiltak bygger opp under og er i tråd med nullvekstmålet
  - ▶ bompengerekravet er innrettet på en hensiktsmessig måte for å nå nullvekstmålet ikke direkte del av forhandlingene. Lokalt ansvar, men felles ansvar å se virkemidlene i sammenheng)



## Mer transparens og helhet i porteføljestyringen

### Enkle tiltak vurderes først

- ▶ Arealbruk og parkeringspolitikk skal integreres bedre i porteføljestyringen
- ▶ Utnytte eksisterende infrastruktur (omdisponering av vei- og gateareal)
- ▶ Felles kunnskap om trafikkutviklingen, tilgjengelige virkemidler og effekten av tiltak
- ▶ Tilstrekkelig innsyn i forslag til prioriteringer slik at det er mulig å gjøre gode helhetlige vurderinger
- ▶ Enkle stresstester for teknologisk utvikling ved behov
- ▶ Kan være aktuelt å vurdere ytterligere tilpasninger i porteføljestyringen av byvekstavgiftene på sikt



# Trygt og enkelt å velge kollektivtransport, sykling og gange

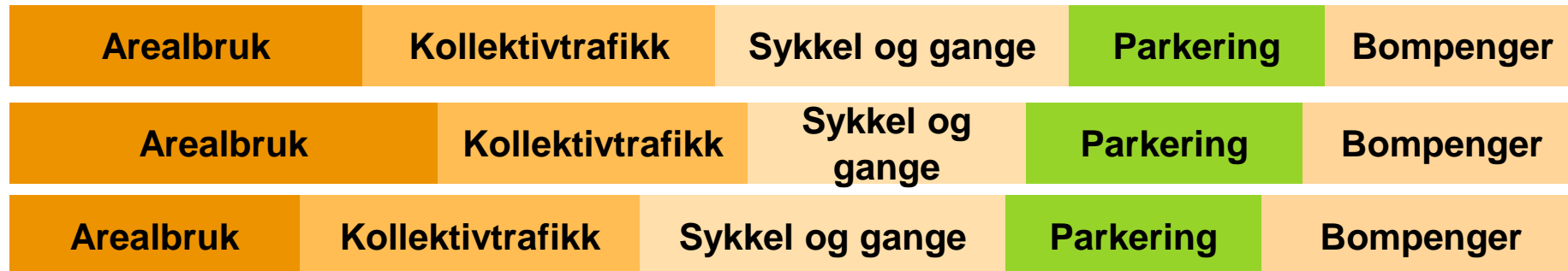
- Videreutvikle felles løsninger som gir helhetlige reisekjeder og mer sømløs mobilitet
- Optimalisere og videreutvikle kollektivtilbudet for å gjøre det mer konkurransedyktig
- Aktuelle tiltak:
  - Teste ut nye finansierings- og takst-modeller for kollektivtransporten
  - Krav om deling av data og gjensidig salg av reiser slik at det blir enklere å finne reiseinformasjon og kjøpe billett for de reisende
  - Bedre drift og vedlikehold av gang- og sykkelveier i byvekstavgiftene
- Ny indikator for trafikksikkerhet



Foto: Henriette Erken Busterud

# Oppdatert og omforent faglig grunnlag til kommende forhandlinger

- Behov for å oppdatere (forenklede) byutredninger
  - Prognoser, trender og drivkrefter kan ha endret seg
  - Strammere økonomiske rammer kan gi behov for å vurdere prosjektporteføljene på nytt
  - vurdere hva som er nødvendig for å nå nullvekstmålet
- Skal som hovedregel foreligge før staten inviterer til forhandlinger/reforhandlinger av byvekstavtaler
- Utredningsbehovet kan variere mellom byområdene

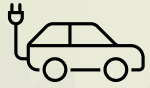


Illustrerende eksempler på variasjoner i måleporteføljen

# Videreutvikling av bompenger som virkemiddel



**Mer treffsikker prising vil kunne redusere kostnadene for samfunnet og regulere trafikken - Bedre utnyttelse av kapasitet gjennom å fordele trafikken annerledes og dempe rushtidstoppe vil kunne gi bedre konkurransevilkår for kollektiv, sykkel og gåing**



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



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



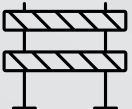
**Dagens praksis med fritak for tunge nullutslippkjøretøyer videreføres til 2030**



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



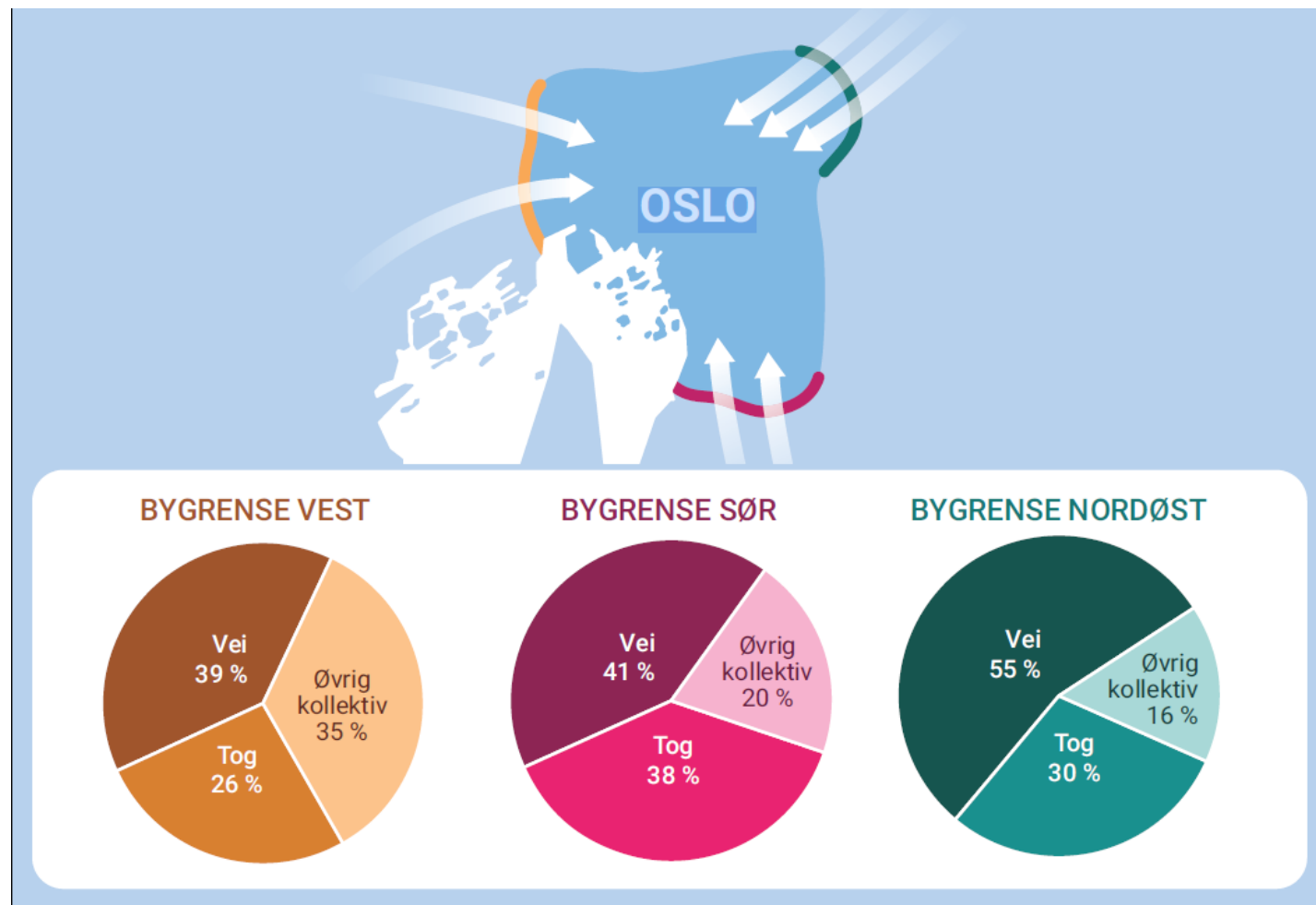
**Arbeides videre med utvikling av bompengeneordningen for å legge til rette for økte muligheter for trafikkstyring og innhenting av data innenfor dagens tekniske system og regelverk. Pilot kan være aktuelt**



**Samlet bompengebelastning skal vurderes når nye bompengeproper fremmes**

# Kort om jernbanen i Oslo-området

- Togtilbudsforbedringer rundt de største byene ferdigstilles.
- Øke kapasiteten på jernbanen i perioden 2025-2036 – Oslo nevnt spesielt
- Øke kapasiteten på togene (vurdere to-etasje tog) på visse strekninger
- Sømløse reiser
- Bygge ut kapasiteten mellom store byer og utlandet, ny rikstunnel mellom Oslo s og Skøyen (ferdigstilles på begynnelsen av 2040-tallet).
- Kollektivstudie
  - I samråd med SVV skal Jdir og de sentrale fylkeskommunene på Østlandet se rutetilbud, taktsamarbeid og digital infrastruktur i sammenheng på tvers av kollektiv



Transportmiddelfordeling, bygrensen, morgenrush (0700-0800)

# Oslo-området - veiprosjekt

## ► Igangsatte/vedtatte prosjekt:

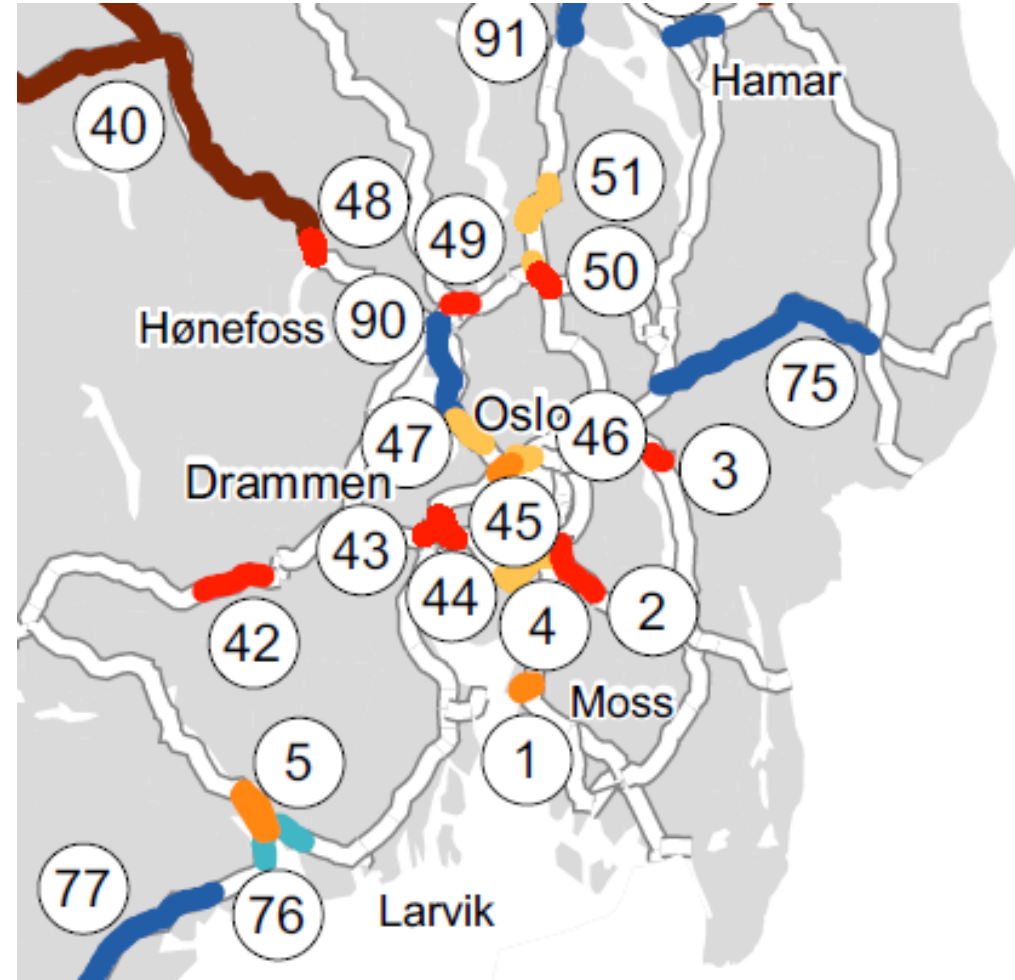
- 4) E134 Oslofjordtunnelen
- 46) E18 Lysaker- Ramstadsletta
- 47) E16 Bjørum - Skaret

## ► I planporteføljen:

- 2) E18 Retvet- Vinterbro
- 3) rv. 22 Glommakryssing (Pri. første seks år)

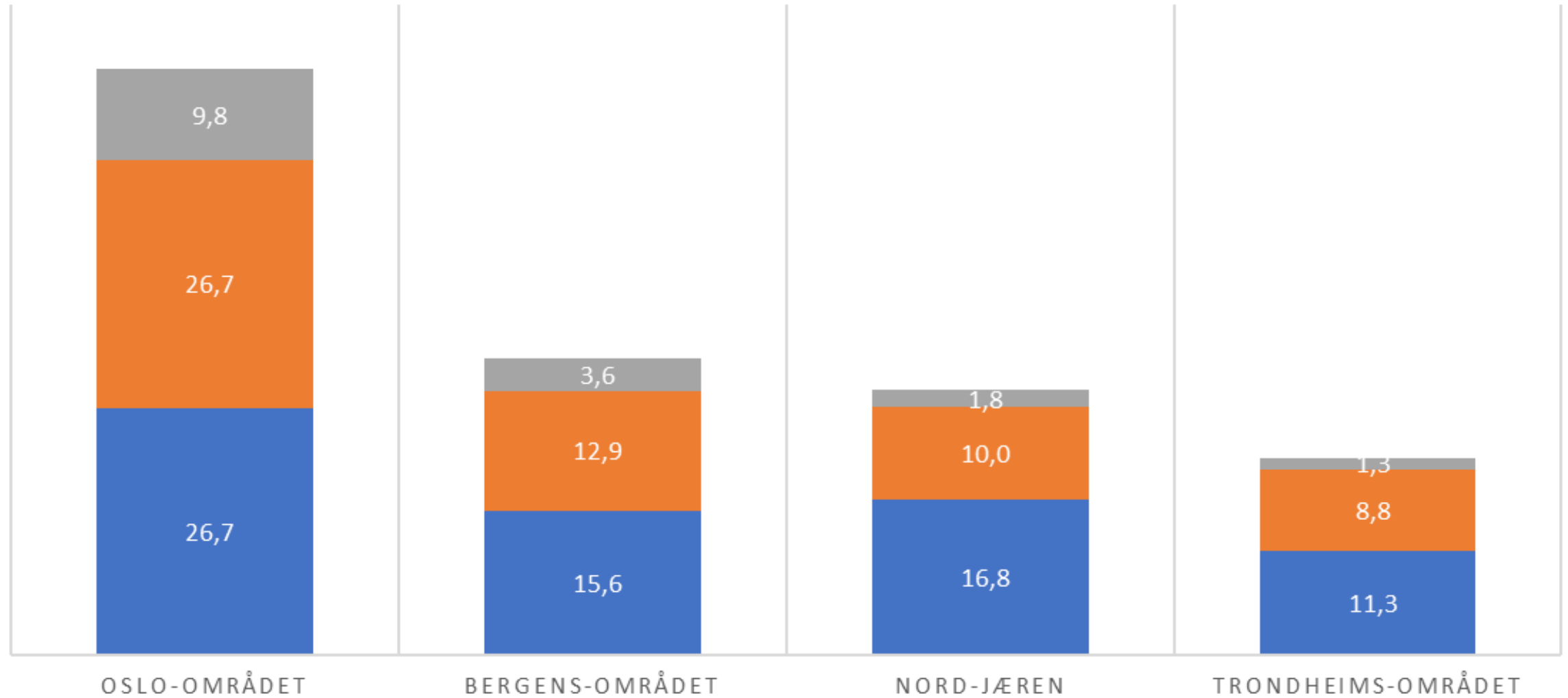
## ► Utviklingsportefølje

E18 Vestkorridoren, etappe 2 Ramstadsletta – Nesbru



## MIDLER I BYVEKSTAVTALENE

■ Statlig ■ Bompenger ■ Lokal







**Statens vegvesen**

**Takk for oppmerksomheten!**