

NTP 2025-2036

- Prosess
- Felles utredninger

Jan Fredrik Lund/Statens vegvesen
5. mai 2023

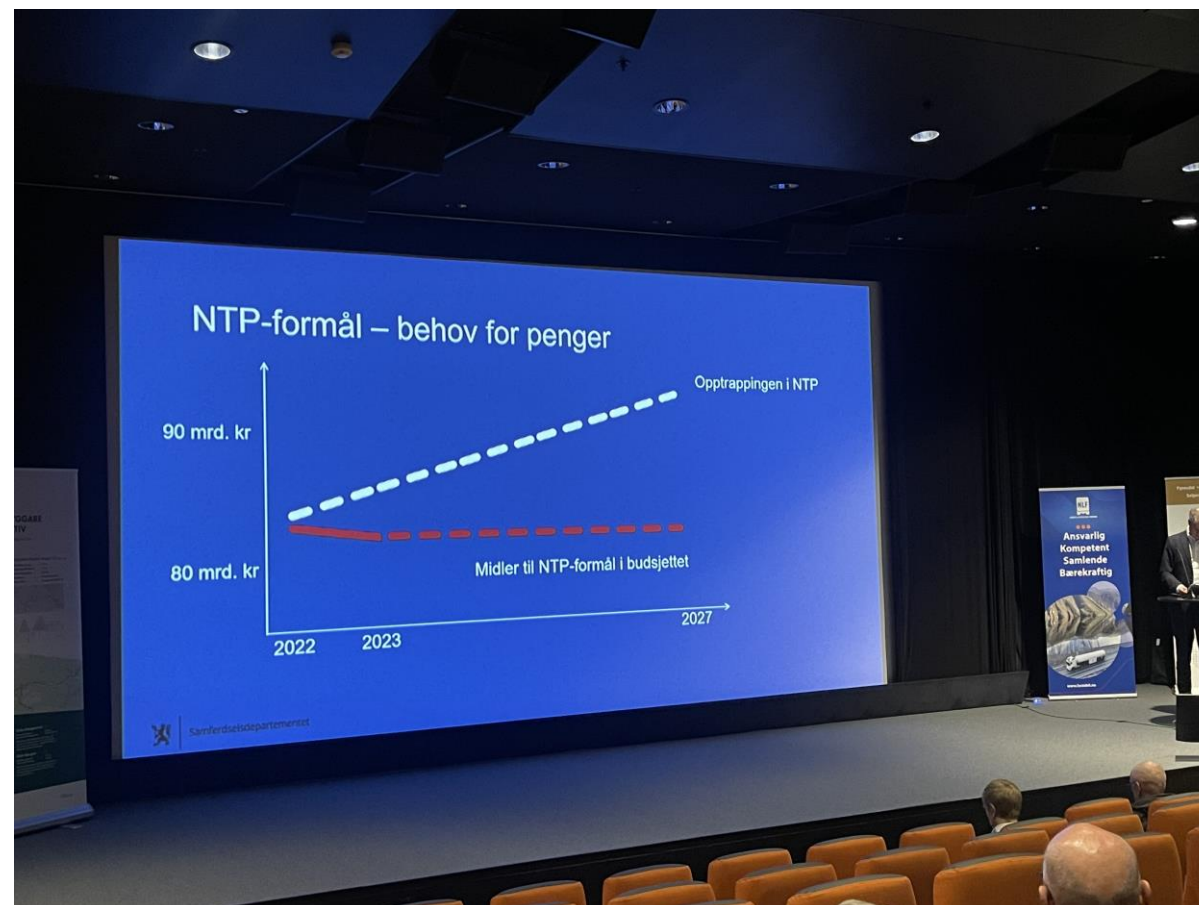


Nasjonal transportplan 2025-2036



Statens vegvesen

- Dagens plan ikke realistisk
- Ett år tidligere enn normalt
- Fokus på å ta vare på det vi har



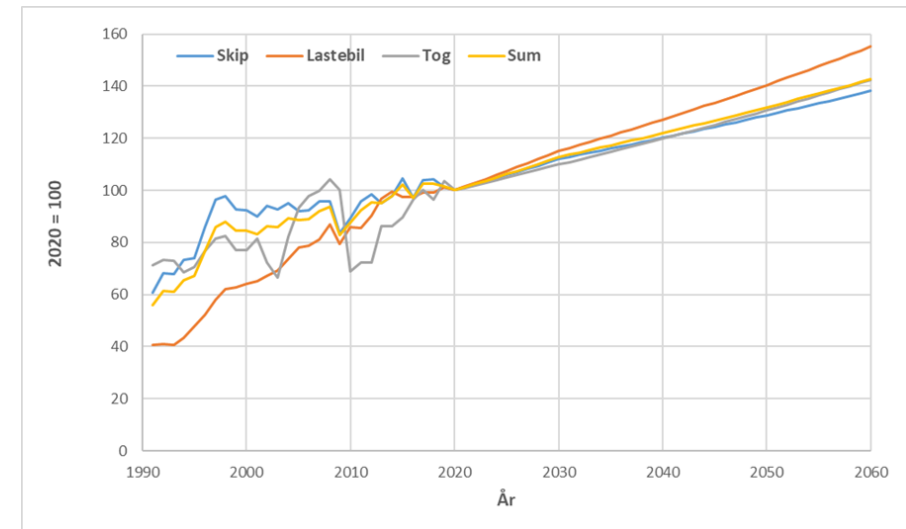
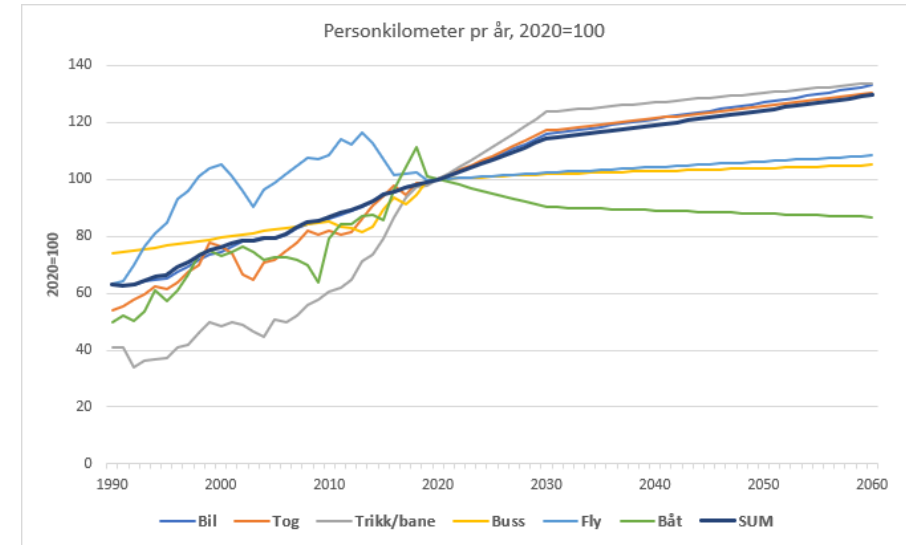
Proessen med Nasjonal transportplan 2025-2036

- 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

Lavere vekst enn sist, men fortsatt transportvekst

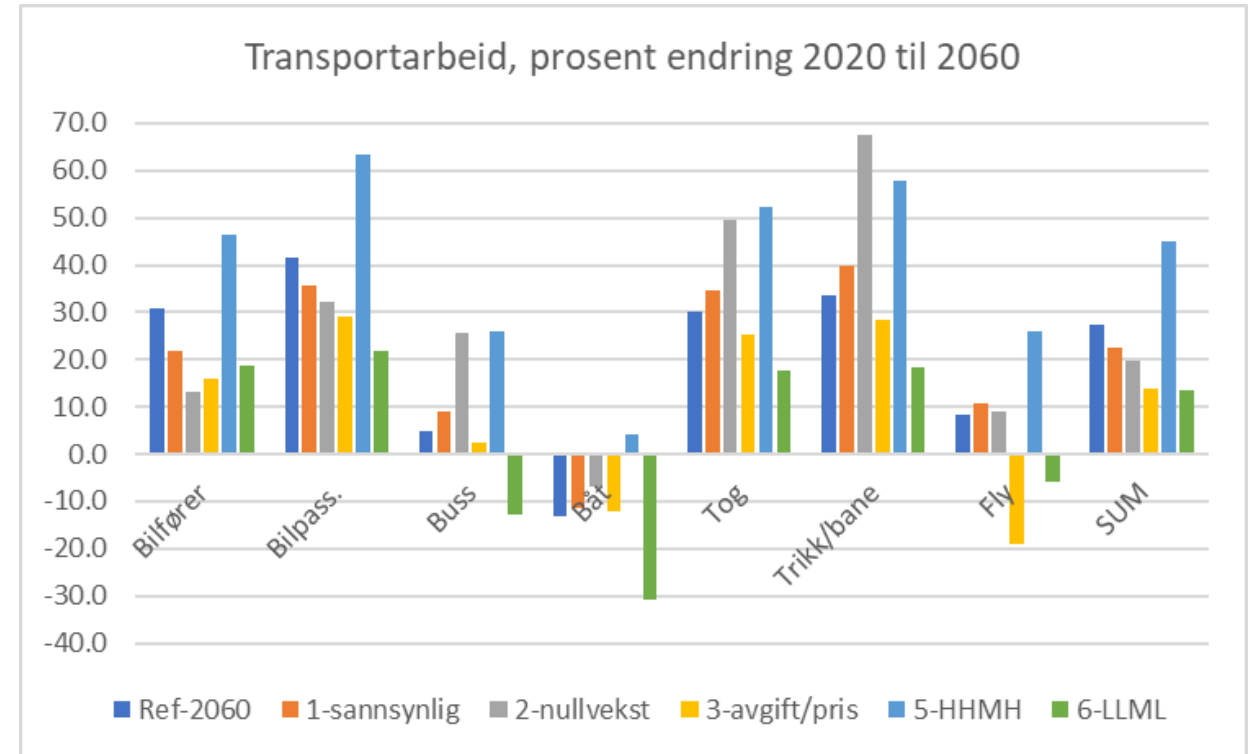
Referansebane med dagens politikk gir:

- 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



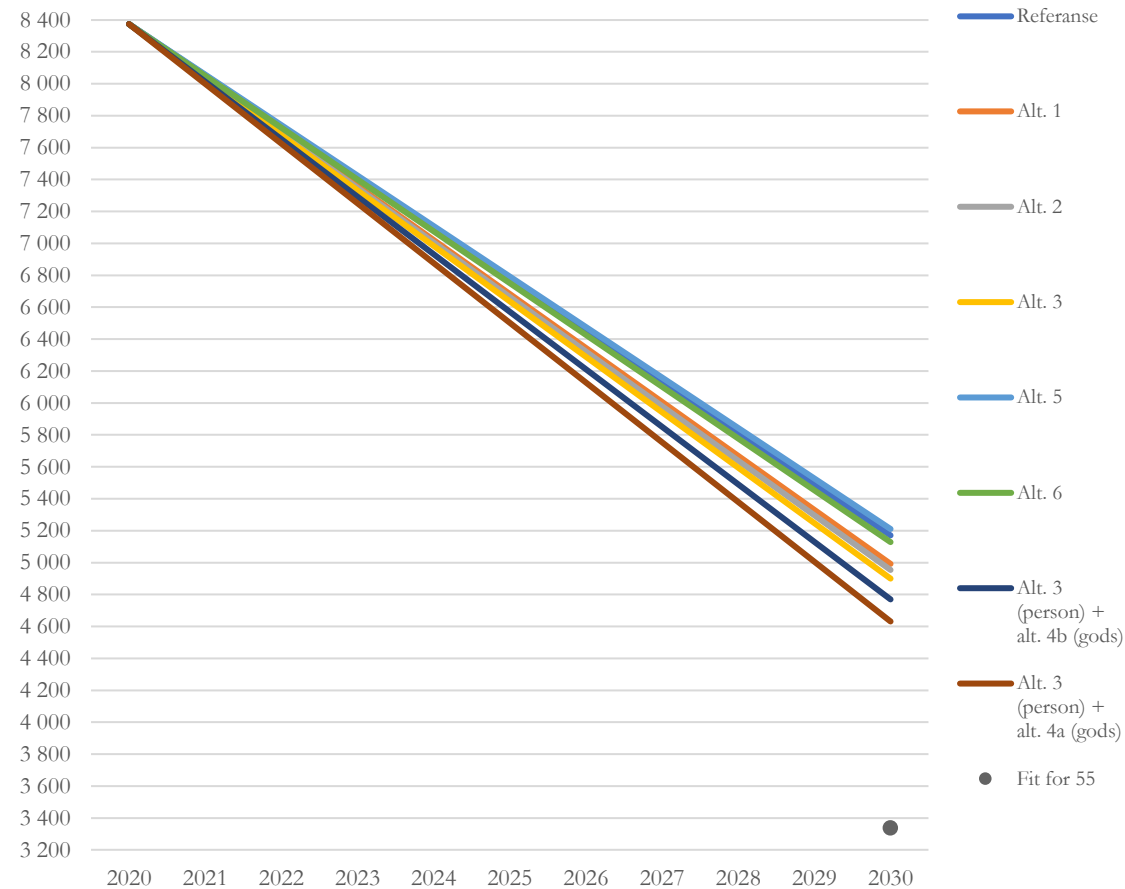
Persontransport: vekst uansett utviklingsbane

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.

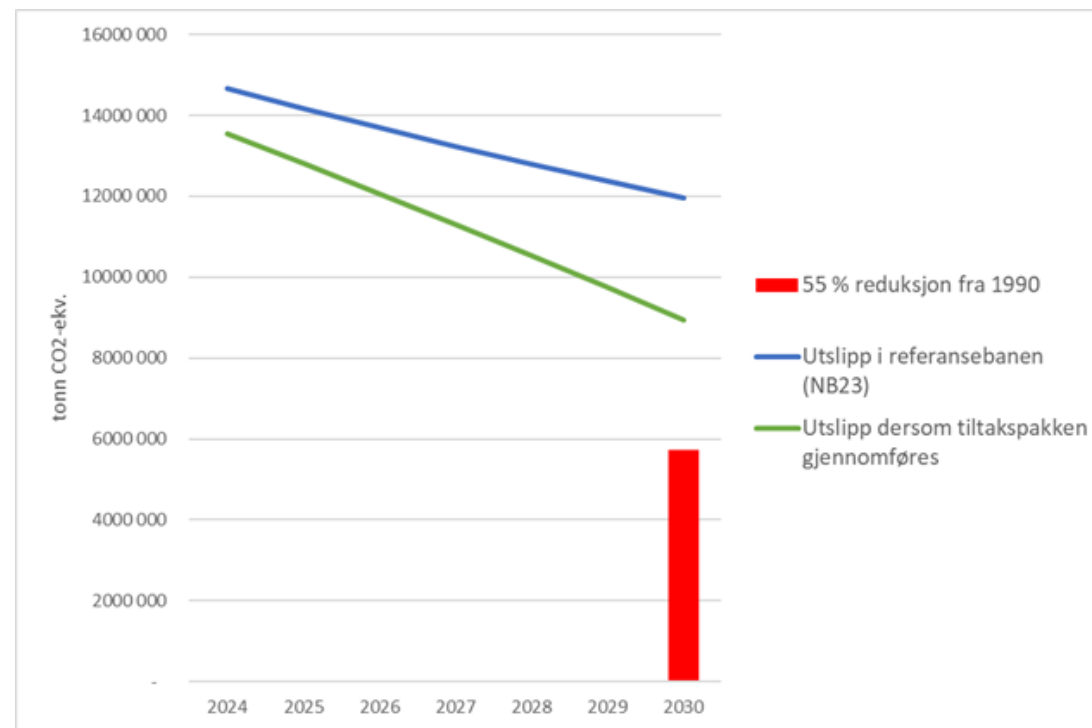
Klimamålene 2030 nås ikke i beregnede utviklingsbaner



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

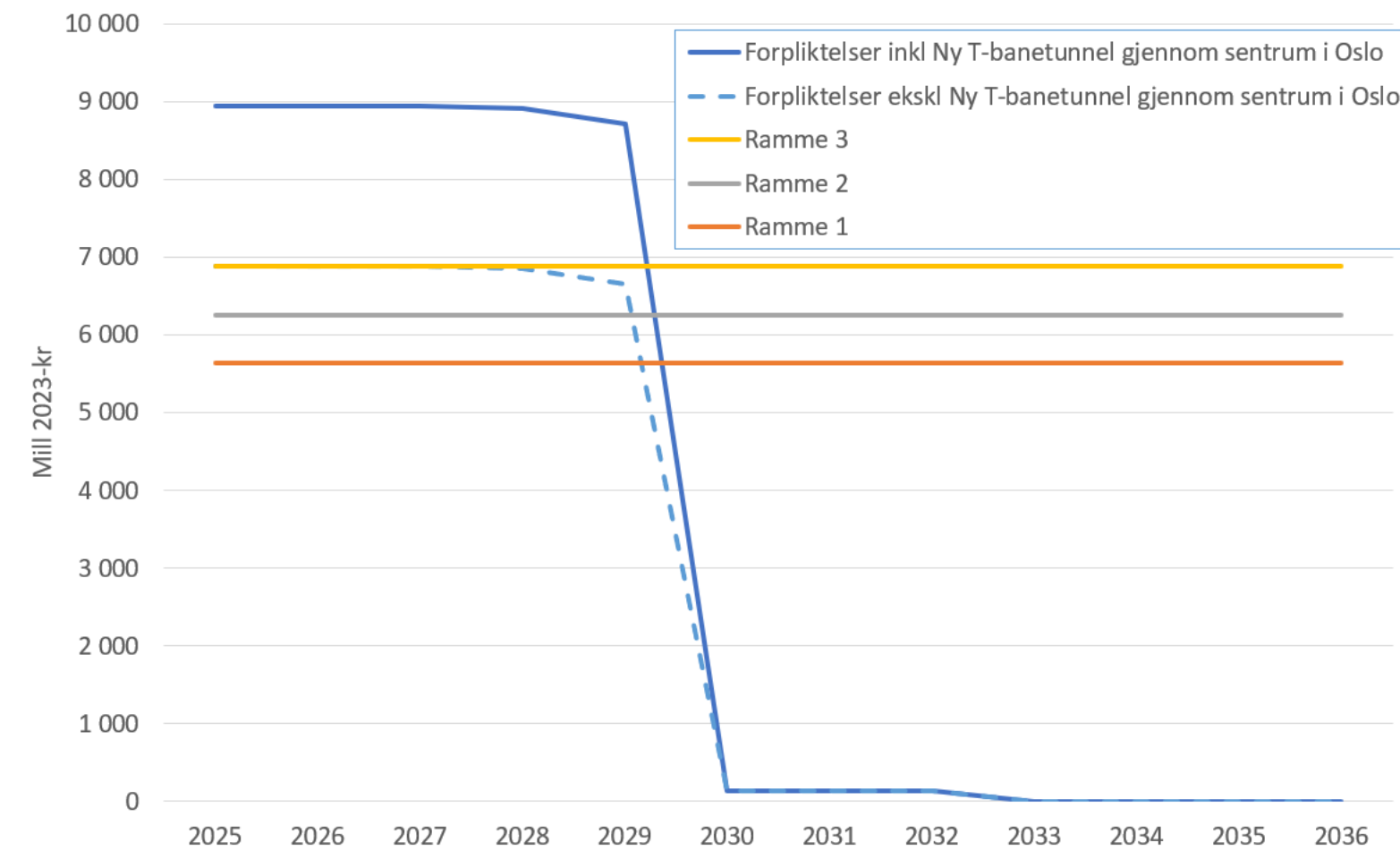
Prioriteringer i byområdene



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

Statlige forpliktelser i planperioden 2025–2036



Ramme 1 by

- 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 byvekstavtaler utover 2029
 - Reforhandler byvekstavtaler med mulig tidshorisont 2036 med nye midler etter 2029 på noe lavere nivå enn i dagens avtaler
- Inngå byvekstavtaler 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 by

Som ramme 1, men:

- Ikke fullt så mye forskyvning av gjeldende forpliktelser
- Byvekstavtale 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 by

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.**

