



FORSLAG TIL

Nasjonal transportplan

2010-2019

Pressekonferanse 17. januar 2008

Innledninger ved:

- Terje Moe Gustavsen, VEGDIREKTØR
- Sverre Quale, KONSERNSJEF AVINOR AS
- Steinar Killi, JERNBANEDIREKTØR
- Kirsti L. Slotsvik, KYSTDIREKTØR





Oppdrag og rammer

- › Retningslinjer fra Fiskeri- og Kystdepartementet og Samferdselsdepartementet:

- Økonomiske rammer er lik 2007-budsjettet x 10 og +/- 20%

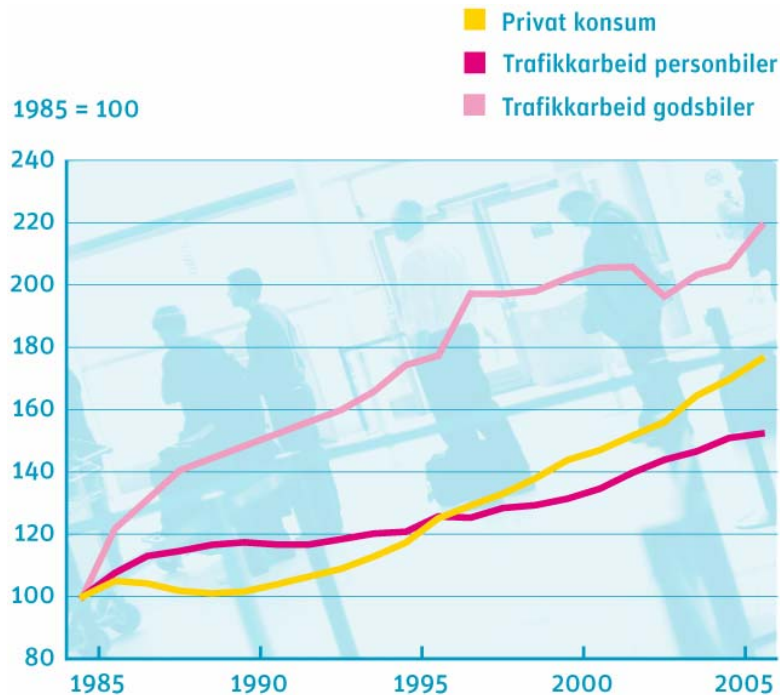
- Overordnet mål:

Tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling

- › Planforslaget er etatenes anbefalinger innenfor gitte økonomiske rammer
- › Regjeringen vil fremme stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ved neste årsskifte



Drivkrefter i samfunnet medfører mer transport



Transport utgjør om lag 20 prosent av norske husholdningers forbruk

› Prognoser:

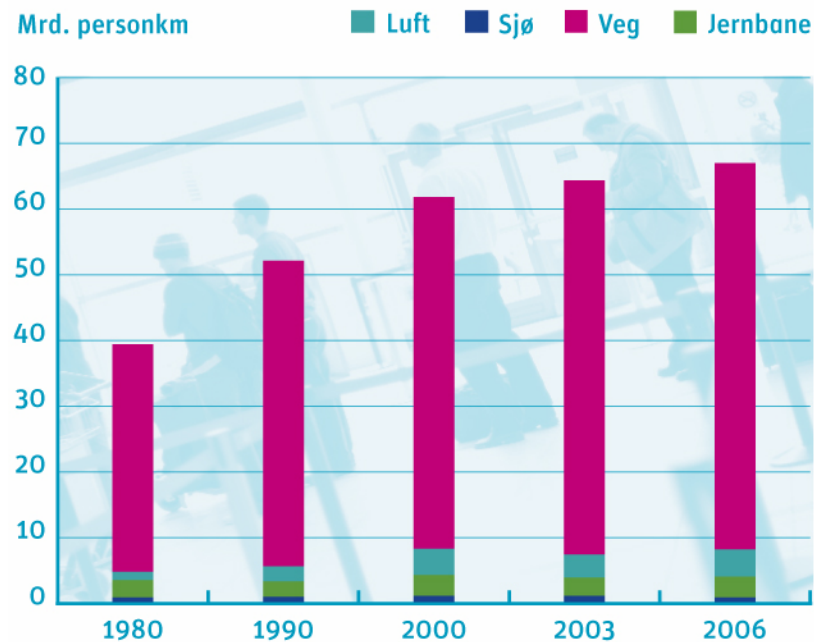
- Kjøpekraften vil øke rundt 50 prosent til 2020 (Nasjonalbudsjettet 2007)
- Ferie- og fritidsreiser vil øke mest
- Godstransportene har økt mye over tid og vil fortsatt øke



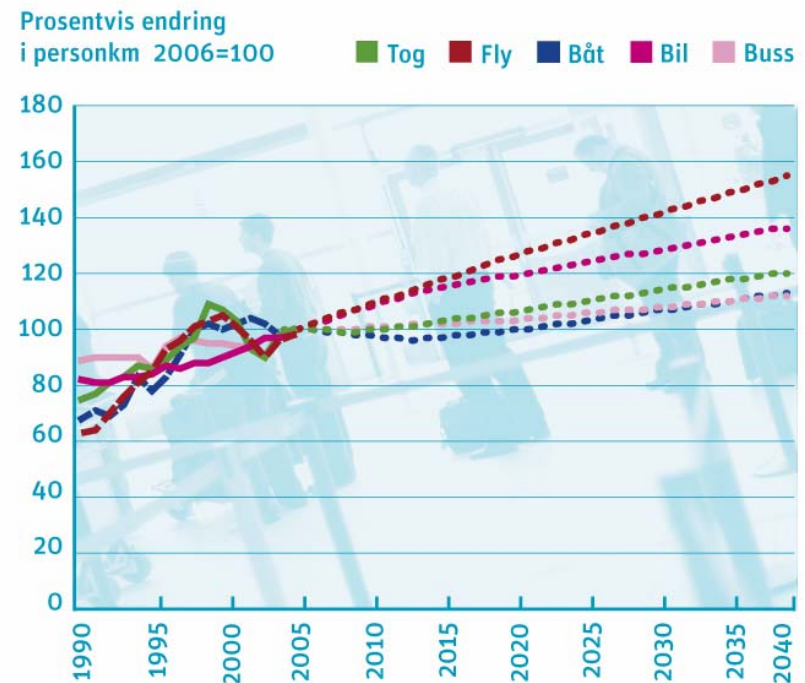


Biltransport dominerer persontransporten - trafikkvekst på alle områder

Historisk nivå:



Prognose:



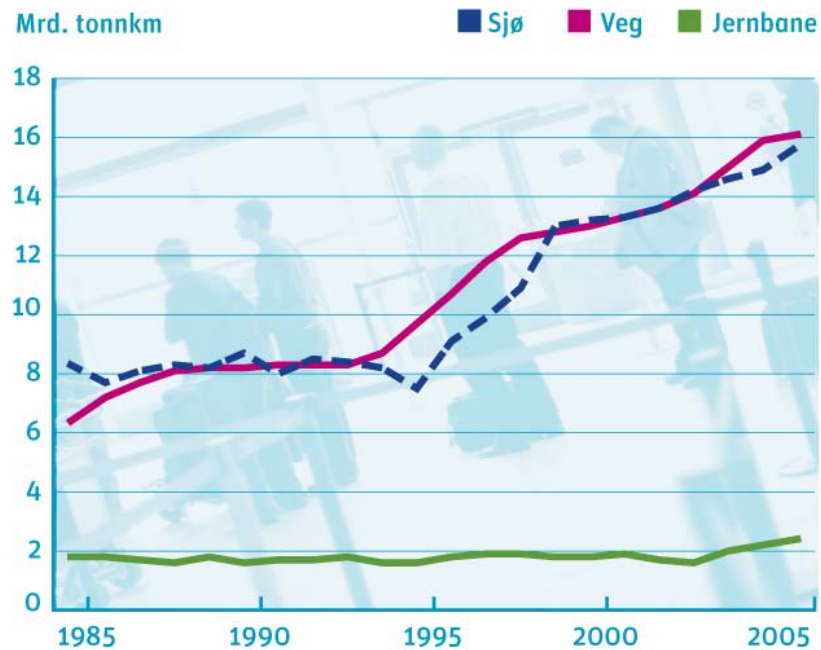
Innenlands persontransport





Vekst i godstransportene

Historisk utvikling:



Innenriks godstransport

Prognose:





Trafikkvekst gir kapasitetsutfordringer



- › Kapasiteten i godstransport på jernbane (bane og terminaler) er sprengt
- › Vegnettet og de kollektive transportmidlene er ofte overfylte i og rundt byene
- › Kapasitetsutfordringer på lufthavnterminaler, noen rullebaner og i flysikringstjenesten
- › Kapasitetsproblemer og arealkonflikter for enkelte sentrale havner





Klimautfordringen

- › Transport utgjør i dag 29 prosent (15,4 mill tonn) av norske klimagassutslipp
 - Vegtransport 18 prosent
 - Fly 2 prosent
 - Sjøtransport 5 prosent
 - Motorredskaper med mer 4 prosent, inklusive dieseltog

Prognose for 2020 (Klimameldingen) = 19,8 mill tonn

Mål 2020 (Klimameldingen): Reduksjon på 2,5 – 4 mill tonn i forhold til prognosen

Årlig virkning av mulige tiltak:

- Anbefalt godsstrategi jernbane: -0,1 mill tonn
- Køprising, sykkel, gange, arealbruk, kollektivtransport: -0,5 mill tonn
- Kutte ut de korte bilturene: - 0,3 mill tonn
- Holde fartsgrensene: - 0.3 mill tonn
- Høyhastighetstog: -0,1 til -0,5 mill tonn
- Mer miljøvennlige biler og innblanding av biodrivstoff: - 1 til - 2 mill tonn





Utfordringer:



Netto flytting mellom landsdeler 2006 (SSB)

- › Utilstrekkelig vedlikehold over lang tid for veg, sjø og bane
- › Endret bosettingsmønster øker befolkningstettheten i byene og behovet for styrking av distriktene
- › Mange alvorlige ulykker på vegene
- › Universell utforming mangler mange steder
- › En rekke miljøutfordringer i tillegg til klimautfordringen
- › Overføre transport fra veg til sjø og bane
- › Kostnadsøkning i anleggsbransjen





FORSLAG TIL

Nasjonal transportplan

Store investeringer nødvendig for
å håndtere veksten i flytrafikken

2010-2019





Vekst skaper utfordringer



- Venter 2,8 prosent vekst i flytrafikken pr. år - nær 40 prosent økning fra nå til slutten av planperioden
- Betydelige drifts- og investeringsutfordringer: 20-25 mrd.kroner i planperioden
- Uakseptabelt at utslipp av klimagasser øker i takt med trafikkveksten
 - Luftfarten går sammen om miljøtiltak på samtlige områder i luftfarten. Rapport blir presentert i slutten av januar





Vekst skaper utfordringer



- Avinor kan ikke møte investeringsbehovet innenfor gjeldende rammevilkår:
 - › Egenfinansiering dekker ikke behovet
 - › Låneopptak begrenset til 5 mrd. kroner
 - › Fraråder utbytte fra Avinor
 - › Statlige kjøp av regionale lufthavntjenester bør gjeninnføres





Flere investeringsområder



- Terminalutvidelser:
 - Terminal 2 på Oslo Lufthavn
- Banesystemer:
 - Tredje rullebane på Oslo Lufthavn - areal bør båndlegges
 - Betydelige myndighetspålagte investeringer på en rekke lufthavner
- Opptrapping av petroleumsaktiviteten i Barentshavet fører til behov for oppgradering av lufthavner i Finnmark
- Myndighetenes turismesatsning krever kapasitetstilpasning på lufthavnene



Oppsummering



- Vekstprognoser krever rekordstore investeringer i kapasitetstiltak
- Store investeringer på Oslo Lufthavn nødvendig - Terminal 2 og tredje rullebane. Areal må båndlegges i planperioden
- Avinors økonomiske rammevilkår ikke i samsvar investeringsbehovet
- Luftfarten må bedre miljøprestasjonene betydelig





FORSLAG TIL

Nasjonal transportplan

Jernbaneverkets prioriteringer

Jernbanedirektør Steinar Killi

17. januar 2008

2010=2019





Status for jernbanen i Norge i 2007

› Sikkerhet

Jernbanen nær nullvisjonen for antall drepte

› Trafikkutvikling

- Gods: Innenfor kombinerte godstransporter, som utgjør 85% av all godstransport på jernbanen, har det vært en økning på 70% fra 2002 til 2006 målt i antall containere. Høye markedsandeler: 80% Oslo - Bodø.
- Person: 54,6 millioner passasjerer i 2006. Vekst i persontrafikkarbeidet på 11% fra 2002-2006, og over 10% fra 2006 til 2007

› Kapasiteten sprengt på de mest trafikkunge strekningene, særlig kritisk for Oslo-området og med hensyn til en videre vekst i godstrafikken

› Punktlighet og regularitet

- Akutt behov for å fornye det eksisterende jernbanenettet, spesielt i trafikksterke områder

› Moderniseringen av dagens jernbanenett, bl.a med nye dobbeltspor, går for langsomt





Jernbaneverkets anbefaling innenfor planrammen

› Vedlikehold: 17 mrd.

- Økes med 30 prosent i forhold til inneværende NTP
- Raskere fornyelse for å oppnå bedre driftsstabilitet og høy punktlighet - særlig i Oslo-området

› Investering: 16 mrd.

- Redusert fra 24 mrd i Stortingets vedtak om inneværende NTP
- Mer midler til mindre investeringstiltak for god måloppnåelse på prioriterte områder (programområder):
 - › Kapasitetstiltak (+115%) for å tilrettelegge for en dobling av godstrafikken på hovedstrekningene fram mot 2020
 - › Stasjoner/universell utforming (+62%)
- Større investeringsprosjekter for å gjøre jernbanen mer attraktiv (flere tog og høyere hastigheter) må skyves ut i tid (-50%)





Jernbaneverkets anbefaling innenfor planrammen +20 prosent



› Vedlikehold: 17 mrd.

- Satsing på vedlikehold på samme nivå som innenfor planrammen

› Investering: 27 mrd.

- Mindre investeringstiltak for bedret kapasitet, stasjoner og sikkerhet øker noe
- Større utbyggingstiltak
 - › Utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski (ca 60% av prosjektet er finansiert i perioden)
 - › Videre utbygging på Vestfold- og Dovrebanen
 - › Dobbeltspor Ulriken tunnel ved Bergen
 - › Oppstart av Ringeriksbanen





Prosjektfinansiering



- Skal sikre en raskere, kostnadseffektiv og mer rasjonell utbygging
- Kan være aktuelt for prosjekter som ikke – eller kun delvis, inngår i planrammen, men som likevel har høy nytteverdi og prioritet
- Slike prosjekter kan være dobbeltsporene Oslo-Ski, Eidsvoll-Hamar og gjennom og sør for Moss, Ringeriksbanen og prosjektene på Vestfoldbanen
- Felles for disse prosjektene er at de kan inngå som en første del av en eventuell satsing på høyhastighetsbaner





Høyhastighet kan være lønnsomt



› VWI-gruppens analyser viser at:

- Høyhastighet i Norge kan være lønnsomt mellom Oslo og hver av byene Trondheim, Bergen og Stavanger
- Fjernstrekningene kan bygges ut som enkeltspor dersom Intercity-strekningene bygges ut som planlagt

› Jernbaneverkets vurderinger:

- Høyhastighet i Norge kan være interessant
- Overordnede og grove analyser gir stor usikkerhet i kostnader, driftsopplegg og traseløsninger
- Jernbaneverket anbefaler videre utredning av driftsopplegg, markedspotensiale og de samfunnsøkonomiske virkningene
- Jernbaneverket anbefaler at det legges til rette for at Stortinget ved behandlingen av NTP i 2009 kan ta beslutning om omfang og retning på et eventuelt videre planarbeid





Planrammer og anbefalinger for planperioden 2010-2019

Tabell 2.2: Prioritering av investeringer innenfor basisramme og marginalvurderinger +/- 20. Mill. 2007-kr.

	Kostnad	Rest etter 2009	-20%	Planramme	+20%
Drift			21 000	21 000	21 000
Vedlikehold			17 400	17 400	17 400
Bundne investeringsprosjekter (bygging igansatt før 2010)					
Lysaker st.	1 100	10	10	10	10
Lysaker-Sandvika, nytt dobbeltspor	2 850	780	780	780	780
Sandnes-Stavanger (inkl. fornyelse), dobbeltspor	1 870	310	310	310	310
Bergen-Fløyen (inkl. fornyelse)	270	20	20	20	20
Alnåbru godsterminal	610	380	380	380	380
Fjernstyring Mosjøen-Bodø	580	130	130	130	130
Gevingåsen tunnel	630	460	460	460	460
Nye investeringsprosjekter (bygging ikke startet før 2010)					
Oslo-Ski inkl. Ski stasjon, nytt dobbeltspor	10 850	10 490		180	6 180
Barkåker-Tønsberg, dobbeltspor	1 370	1 280		1 280	1 280
Holm-Holmestrand, dobbeltspor	1 920			1 920	1 920
Farriseidet-Porsgrunn, ny enkeltsporet bane	3 200			750	1 800
Arna kryssningsspor	410			410	410
Ulriken tunnel (ekskl. Arna kryssningsspor), dobbeltspor	910				910
Eidsvoll-Hamar, dobbeltsporparceller	3 470			1 840	3 470
Ringeriksbanen (Åsa-alternativet)	6 800				4 50
Programområder					
Kapasitet/gods			1 350	3 900	4 200
Stasjoner og knutepunkter			1 000	2 500	3 000
Sikkerhet			900	1 400	1 500
Sum investeringer			5 340	16 270	27 200
Sum			43 740	54 670	65 600

Tall i kursiv: Prosjektet slutføres ikke i planperioden 2010-2019





FORSLAG TIL

Nasjonale transportplan

**Sjøtransporten – sikker seilas
i utfordrende farvann**

2010-2019







Status

› Kystverkets ansvarsområder

- Maritim infrastruktur
- Maritime tjenester
- Beredskap mot akutt forurensing
- Transportplanlegging og kystforvaltning





Hovedutfordringer for sjøtransporten

- Sikkerhet til sjøs
- Sjøtransport på vikende front møter økt konkurranse og nye miljøkrav
- Vedlikehold, fornyelsen og ny teknologi
- Beredskap ved akutt forurensing
- Avgifter og gebyrer for sjøtransport
- Nordområdene





Kystverkets planramme for NTP 2010-2019

- Kystverkets årlige planramme i perioden 1,2 mrd. kr
- Statlig finansiering utgjør ca 700 mill. Kr
- Planramme – opprettholder aktivitetsnivået innenfor alle virksomhetsområdene
- Marginalvurdering – 20 % betyr redusert:
 - › fiskerihavnutbygging
 - › vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner
 - › slepebåtberedskapen
- Marginalvurdering + 20 % betyr økt:
 - › farledsutbygging
 - › vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner
 - › trafikkovervåking





Hovedgrep

› Stamnett på sjø:

- Grunnlag for et effektivt, miljøvennlig og intermodalt transportsystem
- Kobling av stamnettet til sjøs med stamnettet på land via utpekte stamnetthavner
- Utbedre stamleden og forbedre innseilingen til viktige knutepunkts-/stamnetthavner

› Etterslep vedlikehold:

- Fornyning og utbedring av navigasjonsinstallasjoner
- Trafikksentraler trenger fornyelse

› Sjøsikkerhet og miljø:

- Oppmerking for hurtigbåt og egne leder for mindre fartøy
- Trafikksepareringssoner for risikotrafikk
- Ta i bruk ny teknologi for bedre trafikkovervåking
- God beredskap mot akuttforurensing



Stamnett



- Stamnetthavner
- Sjøverts stamnett

Stamnetthavner:

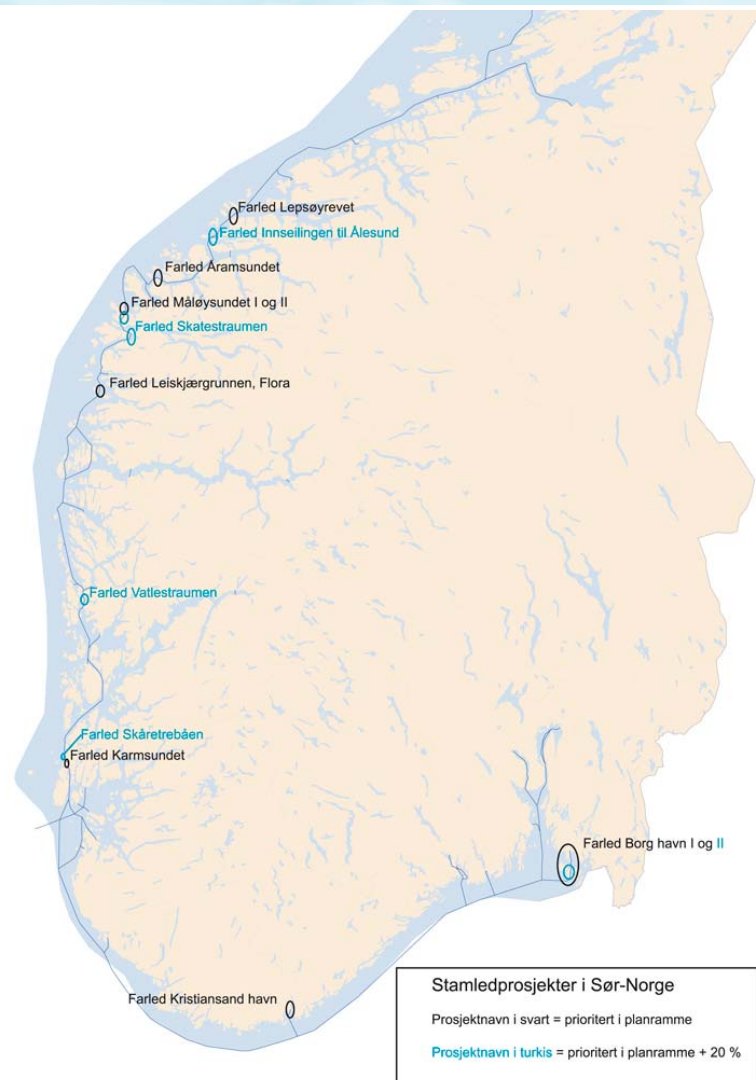
- › Borg, Øra
- › Oslo Sydhavna, Hjortnesterterminalen og Vippetangen
- › Drammen, Holmen
- › Larvik, Revet
- › Grenland, Brevikterminalen
- › Kristiansand, Kongsgård og Vestre havn
- › Egersund, Kaupanes
- › Stavanger, Risavika
- › Karmsund, Husøy
- › Bergen, Dokken/Nøstet
- › Flora, Flora havneterminal
- › Ålesund, Flatholmen
- › Kristiansund, Devoldholmen
- › Trondheim, Brattøra
- › Mo i Rana, Toraneset
- › Bodø, Bodøterminalen
- › Narvik, Fagernes
- › Tromsø, Breivika
- › Hammerfest, Polarbase
- › Kirkenes, Kirkenes havn

Sjø-sjø terminaler som inngår i stamnett:

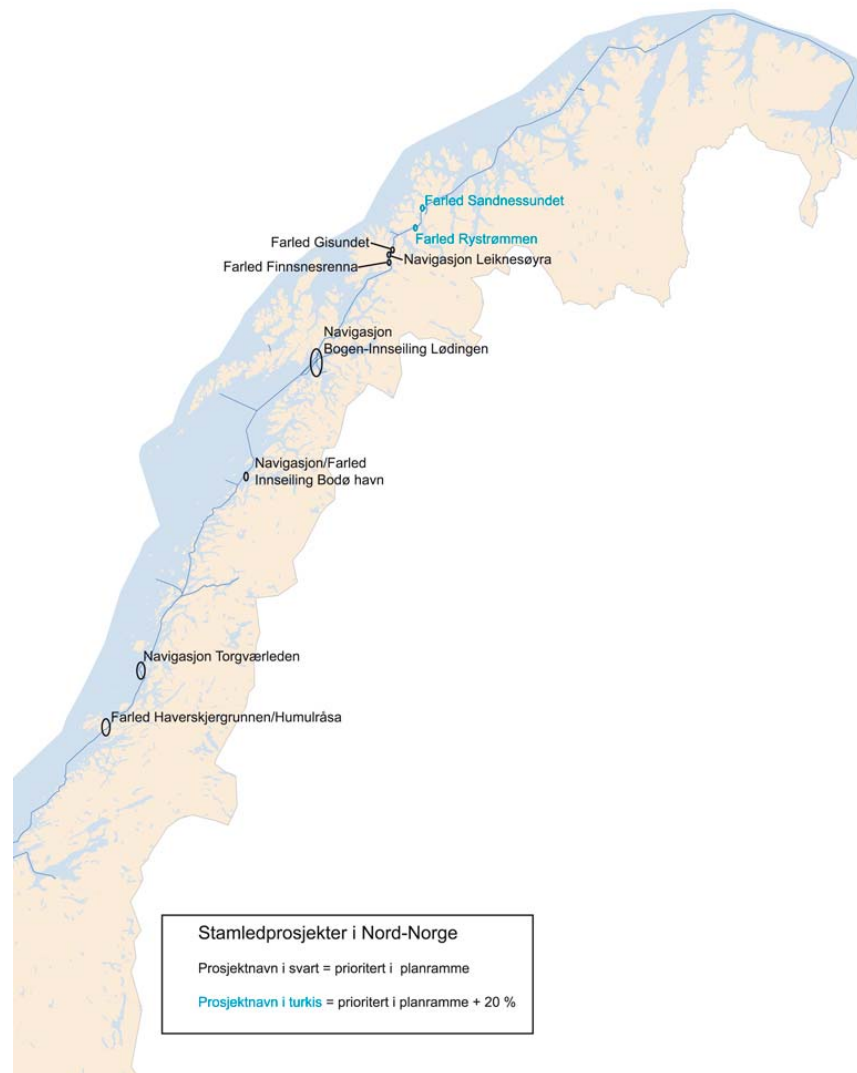
- › Tønsberg, Slagen
- › Tysvær, Kårstø
- › Øygarden, Sture
- › Lindås og Austerheim, Mongstad
- › Aure, Tjeldbergodden
- › Molde, Nyhamna
- › Hammerfest, Melkøya



Kystverkets prosjekter transportkorridor 1-6



Kystverkets prosjekter transportkorridor 7 og 8





FORSLAG TIL

Nasjonal transportplan

2010–2019

Krafttak for vegvedlikeholdet

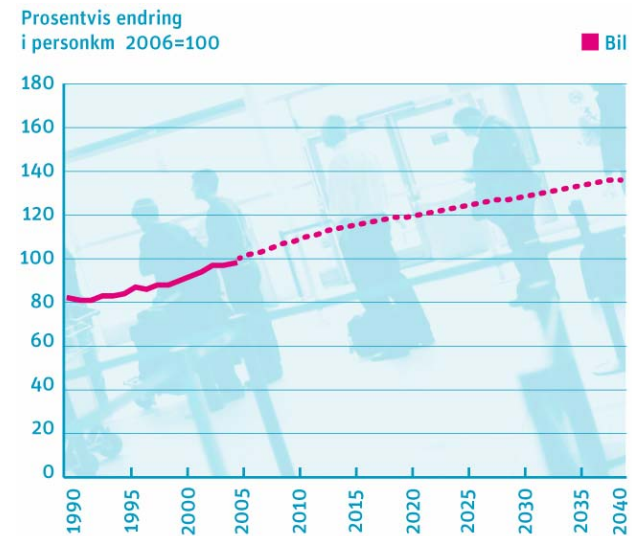
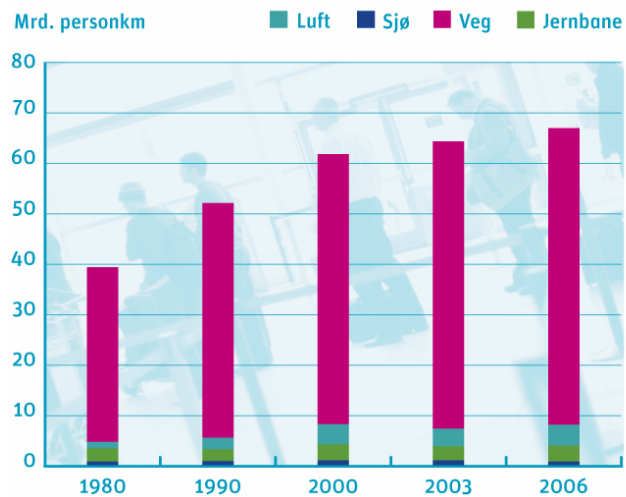
Terje Moe Gustavsen **VEGDIREKTØR**

17. januar 2008





Flere personbiler på vegene

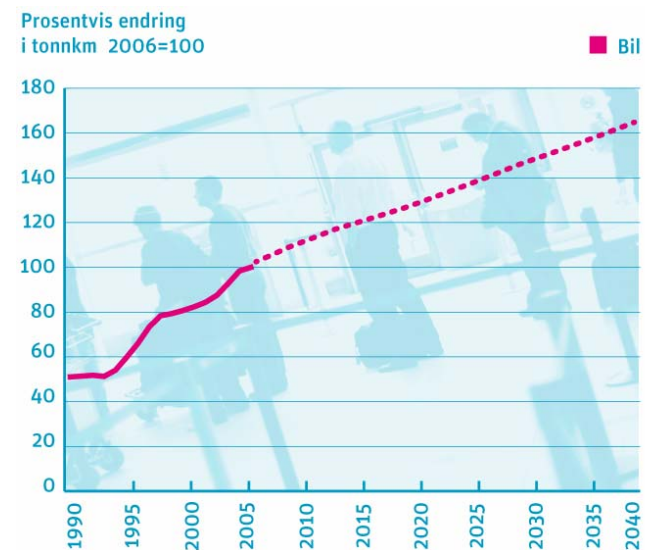
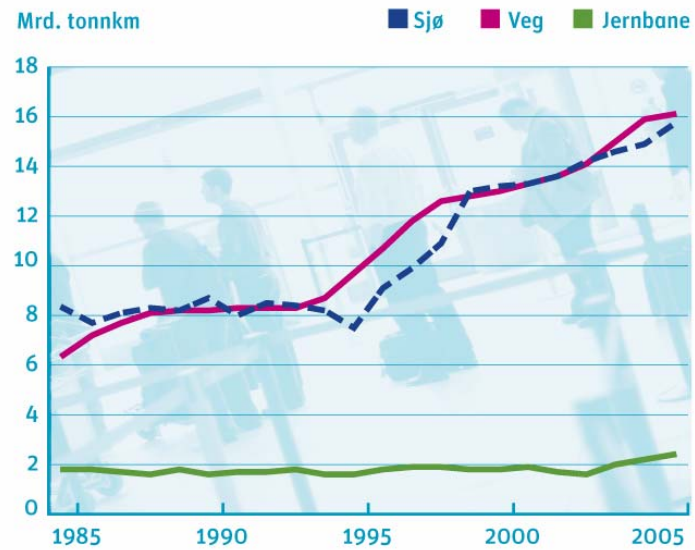


Innenlands persontransport





Mer gods på vegene



Innenriks godstransport





Klimautfordringen



- › Stor økning i utslipp på vegsiden gir behov for tiltak:
 - › Kollektivsatsing
 - › Sykkel og gange
 - › Kjøprising
 - › Arealbruk
 - › Mer miljøvennlige biler og bruk av biodrivstoff





Plassmangel i byene



› Befolkningsvekst og mer transport på veg gir plassmangel

- Økt satsing på kollektivtrafikk kombinert med køprising
- Økt satsing på sykkel og gange
- Universell utforming. Økt satsing på holdeplasser og terminaler





Utfordringer i distriktene



E39 i Sør-Trendelag

- › Statlige investeringer nødvendig
- › Styrket ferjetilbud
- › Nasjonale turistveger
- › Rassikring
- › Drift og vedlikehold prioriteres i hele landet



Trafikksikkerhet på veg

Drepte eller hardt skadde i vegtrafikken



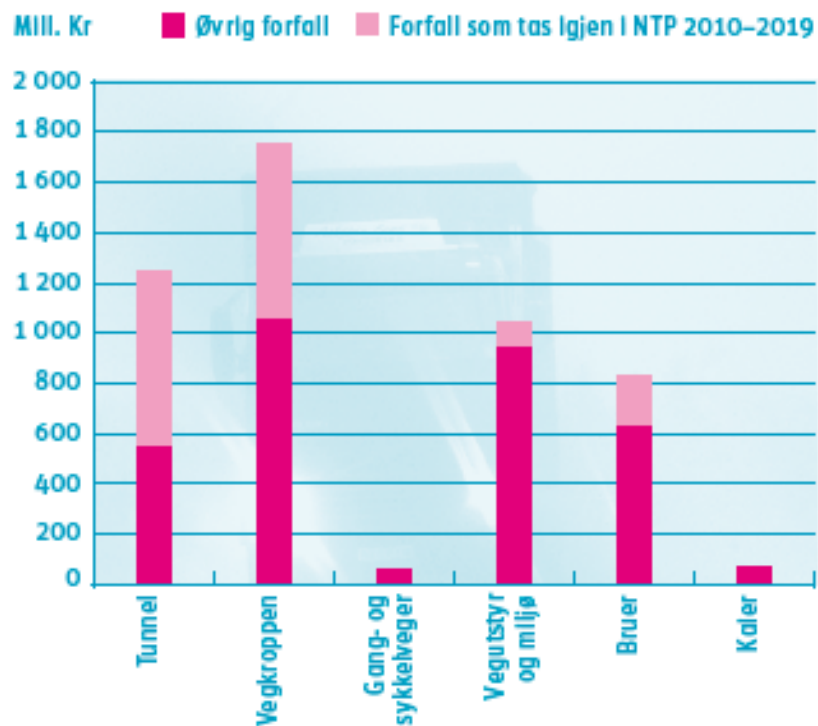
› Minst en tredel færre drepte eller hardt skadde i 2020, til tross for trafikkvekst

- Kraftig opptrapping av mindre trafikksikkerhetstiltak (550 km nye midtdele, bredt midtfelt, midtmarkering)
- Bredt samarbeid mellom alle sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet (økt innsats fra politiet og stor regional innsats nødvendig)

Mål om maksimalt 800 drepte eller hardt skadde i 2020 redusert fra 1200 i 2010



Forfall i vegnettet



- › Vedlikeholdet har vært for lavt prioritert i mange år
- › Synlig forfall, blant annet asfalt, skilt, og annet utstyr langs vegene
- › Det usynlige forfallet i tunneler og bærende konstruksjoner i bruene





Statens vegvesen hovedprioriteringer

- › 30 prosent mer midler til drift- og vedlikehold for å stoppe forfallet, og for optimal drifting av et mer komplisert vegnett med mer trafikk.
- › Mer midler til spesielle investeringstiltak for god måloppnåelse på prioriterte områder (i forhold til handlingsprogrammet for stamveg 2006 – 2009):
 - › Trafikksikkerhetstiltak (+ 45 prosent)
 - › Gang- og sykkelveger (+ 100 prosent)
 - › Kollektivtiltak (+ 380 prosent)
 - › Miljø og servicetiltak (+ 230 prosent)
 - › Mindre utbedringer (+ 190 prosent)
- › Mindre til tradisjonelle store vegprosjekter, dvs strekningsvise investeringer
- › Ferjetilbudet foreslås styrket
- › Bedre publikumsservice
- › Forvaltningsreformen innebærer overføring av ansvar til nye regioner





Finansiering og nye kontraktsformer



- › Statlig fond for utvikling av regionalt vegnett
- › Prosjektfinansiering anbefales
- › Ny entrepriseform bør utredes. Lengre strekninger der drift, vedlikehold og mindre investeringer samles i en langtidskontrakt (10 – 15 år)
- › Vi vil få bedre veger med maksimalt uttak av bompenger der potensialet er stort nok





Prioriteringer ved endret rammenivå

- Nivået til drift- og vedlikehold, samt mindre investeringsprosjekter prioriteres høyt og omtrent likt i alle rammenivåer
- Størst endring i midler til store investeringsprosjekter
- Stamvegnettet kan bygges ut i løpet av drøyt 30 år med statlige bevilgninger lik planrammen +20 prosent og bompenger

Forslag til investeringer ved ulike rammenivåer:

	-20%	Planramme	+20%
Total investeringsramme	10 400	26 900	43 200
Mindre tiltak	4 400	13 400	15 000
Store prosjekter	6 000	13 500	28 200
«Bundne» prosjekter	6 000	11 000	11 000
Nye prosjekter	0	2 500	17 200

