



# Innspillsmøte NTP 2025–2036

Cecilie Knibe Kroglund, statssekretær i SD og  
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Kristiansand, 31. oktober 2023



# Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
  - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
  - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
  - Klimagassutslippene skal reduseres



# Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

## Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

## Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

## Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

## Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

## Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

## Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



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

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



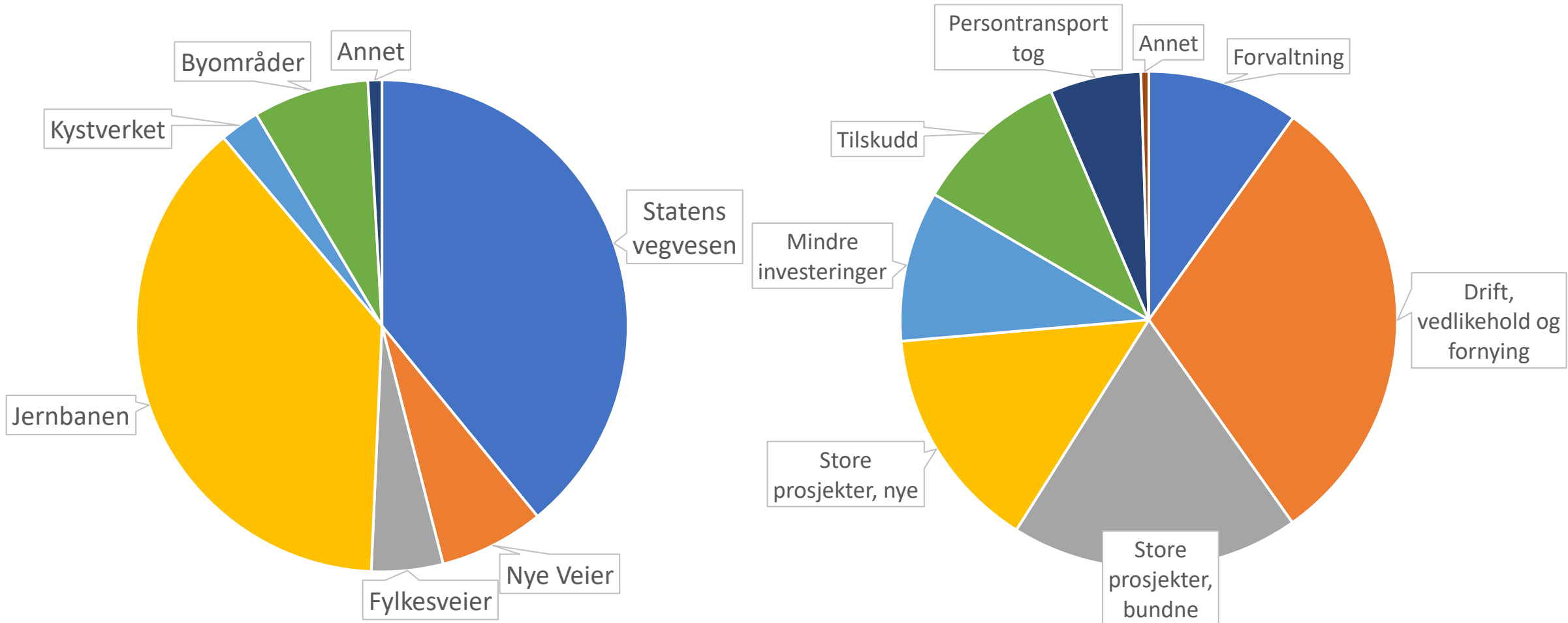
# Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
    - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
    - NATO-utvidelse stiller nye krav
  - Klimatilpasning
    - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
    - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



# Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut





Samferdselsdepartementet

# NTP 2025-2036

Bedrifter gir liv i bygd og by!





1 2 tog i timen  
Intercity Stokke-Sandefjord

2 E134 binder øst og vest

3 Torp stasjon



# Industrivei for hele Sørlandet

Robert Cornels Nordli, Ordfører



# Norges neste industrieventyr skjer nå!

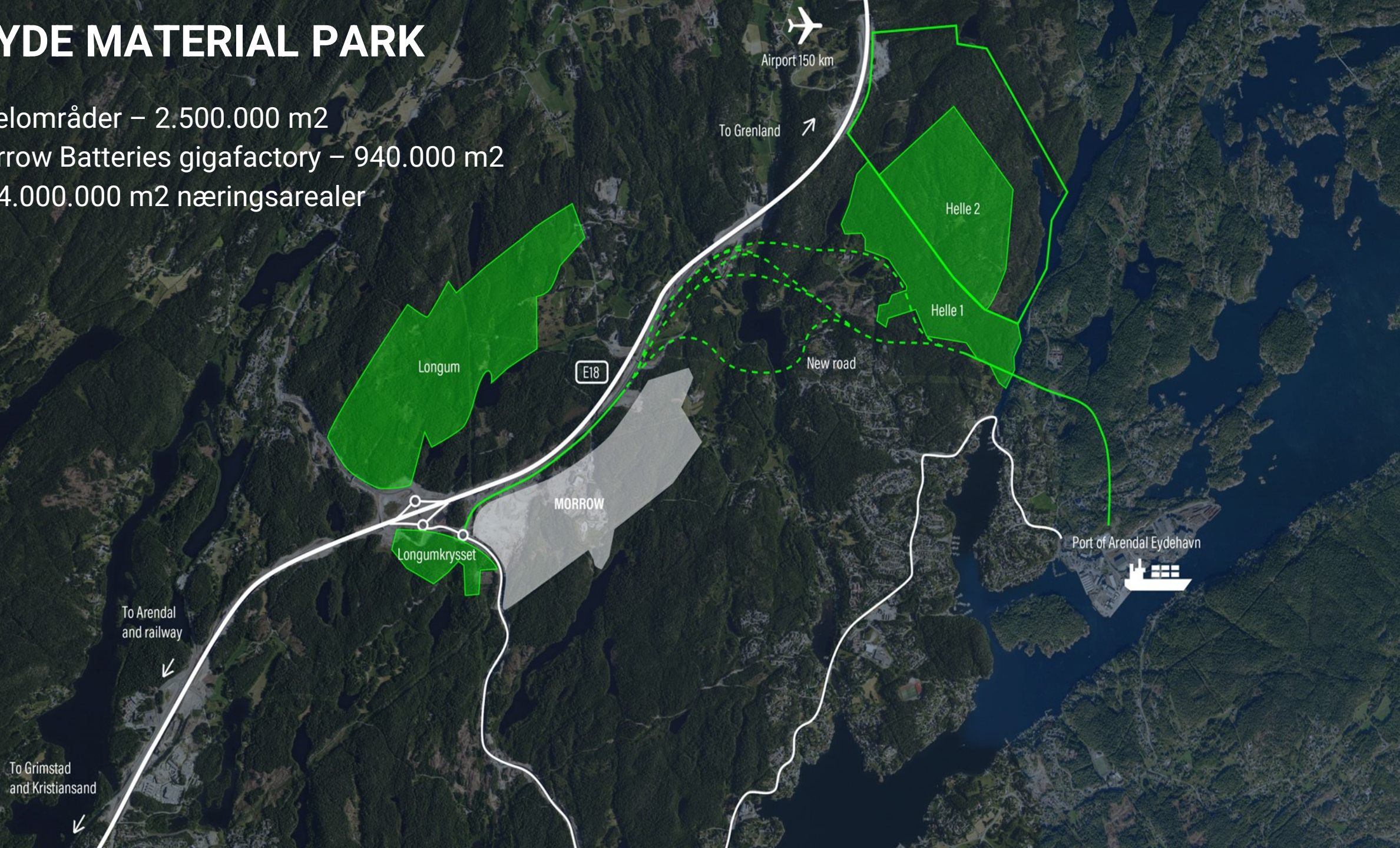


# EYDE MATERIAL PARK

4 delområder – 2.500.000 m<sup>2</sup>

Morrow Batteries gigafactory – 940.000 m<sup>2</sup>

Ca 4.000.000 m<sup>2</sup> næringsarealer



Airport 150 km

To Grenland

Helle 2

Helle 1

Longum

E18

New road

MORROW

Longumkrysset

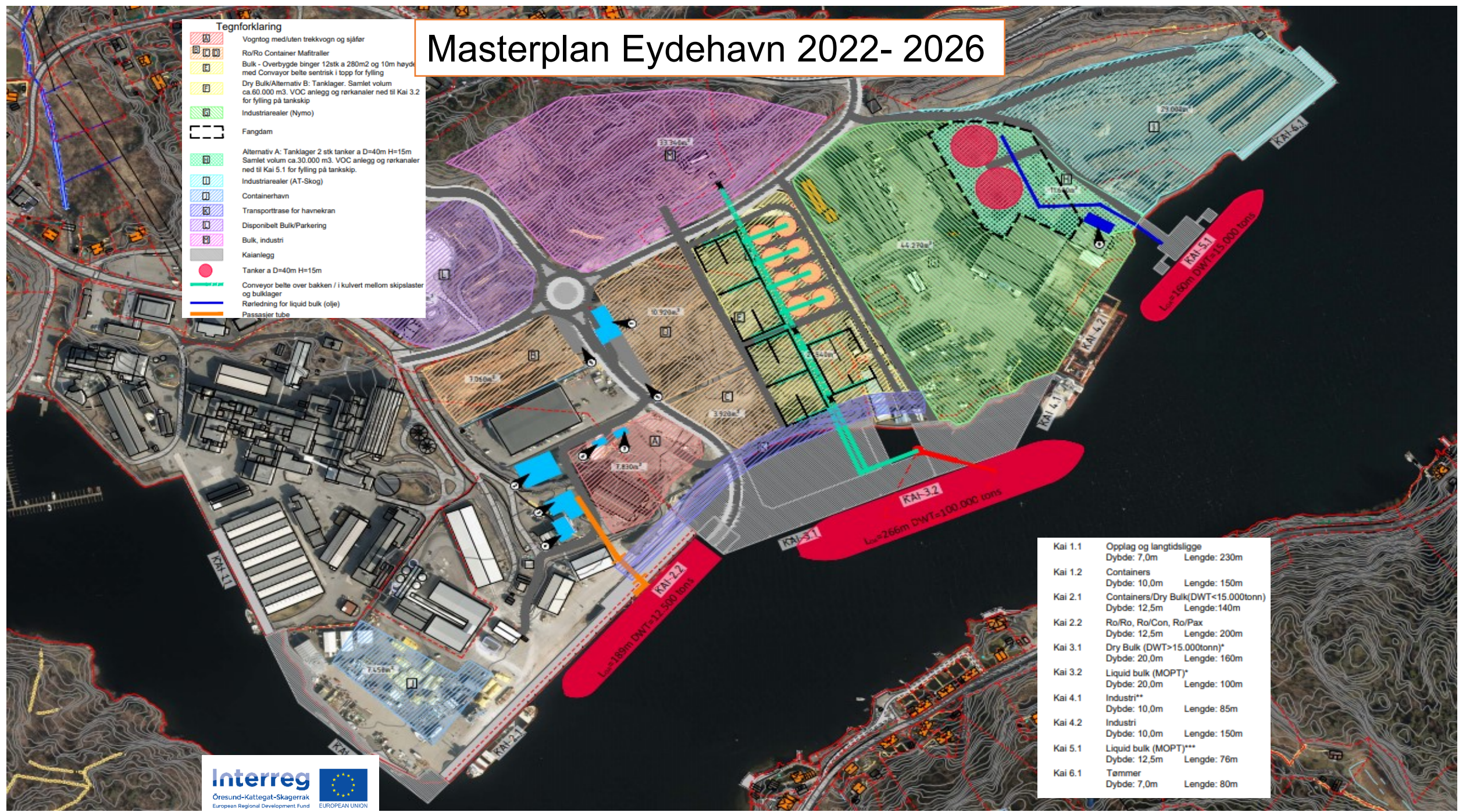
Port of Arendal Eydehavn

To Arendal  
and railway

To Grimstad  
and Kristiansand

# Masterplan Eydehavn 2022- 2026

- Tegnforklaring**
- Vogntog med/uten trekkvogn og sjåfør
  - Ro/Ro Container Mafftraller
  - Bulk - Overbygde binger 12stk a 280m2 og 10m høyde med Conveyor belte sentrisk i topp for fylling
  - Dry Bulk/Alternativ B: Tanklager. Samlet volum ca.60.000 m3. VOC anlegg og rørkanaler ned til Kai 3.2 for fylling på tankskip
  - Industriarealer (Nymo)
  - Fangdam
  - Alternativ A: Tanklager 2 stk tanker a D=40m H=15m Samlet volum ca.30.000 m3. VOC anlegg og rørkanaler ned til Kai 5.1 for fylling på tankskip.
  - Industriarealer (AT-Skog)
  - Containerhavn
  - Transporttrase for havnekran
  - Disponibelt Bulk/Parkering
  - Bulk, industri
  - Kaianlegg
  - Tanker a D=40m H=15m
  - Conveyor belte over bakken / i kulvert mellom skipslaster og bulklager
  - Rørledning for liquid bulk (olje)
  - Passasjer tube



Kai 1.1	Opplag og langtidsligge	Dybde: 7,0m	Lengde: 230m
Kai 1.2	Containers	Dybde: 10,0m	Lengde: 150m
Kai 2.1	Containers/Dry Bulk(DWT<15.000tonn)	Dybde: 12,5m	Lengde:140m
Kai 2.2	Ro/Ro, Ro/Con, Ro/Pax	Dybde: 12,5m	Lengde: 200m
Kai 3.1	Dry Bulk (DWT>15.000tonn)*	Dybde: 20,0m	Lengde: 160m
Kai 3.2	Liquid bulk (MOPT)*	Dybde: 20,0m	Lengde: 100m
Kai 4.1	Industri**	Dybde: 10,0m	Lengde: 85m
Kai 4.2	Industri	Dybde: 10,0m	Lengde: 150m
Kai 5.1	Liquid bulk (MOPT)**	Dybde: 12,5m	Lengde: 76m
Kai 6.1	Tømmer	Dybde: 7,0m	Lengde: 80m

## Veitrafikk Pre-Morrow (målt 2020):

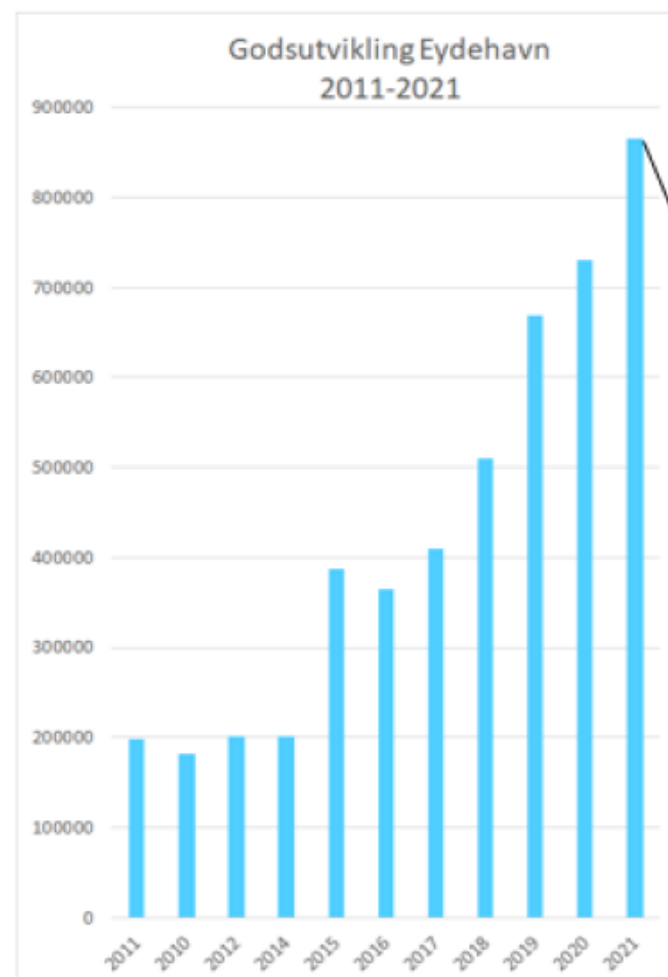
252 nyttekjøretøy i snitt per virkedag (kilde SVV)  
Årstrafikk = 65 000 kjøretøy

Morrow 2030: 74 880 nytte kjøretøy  
288 per virkedag

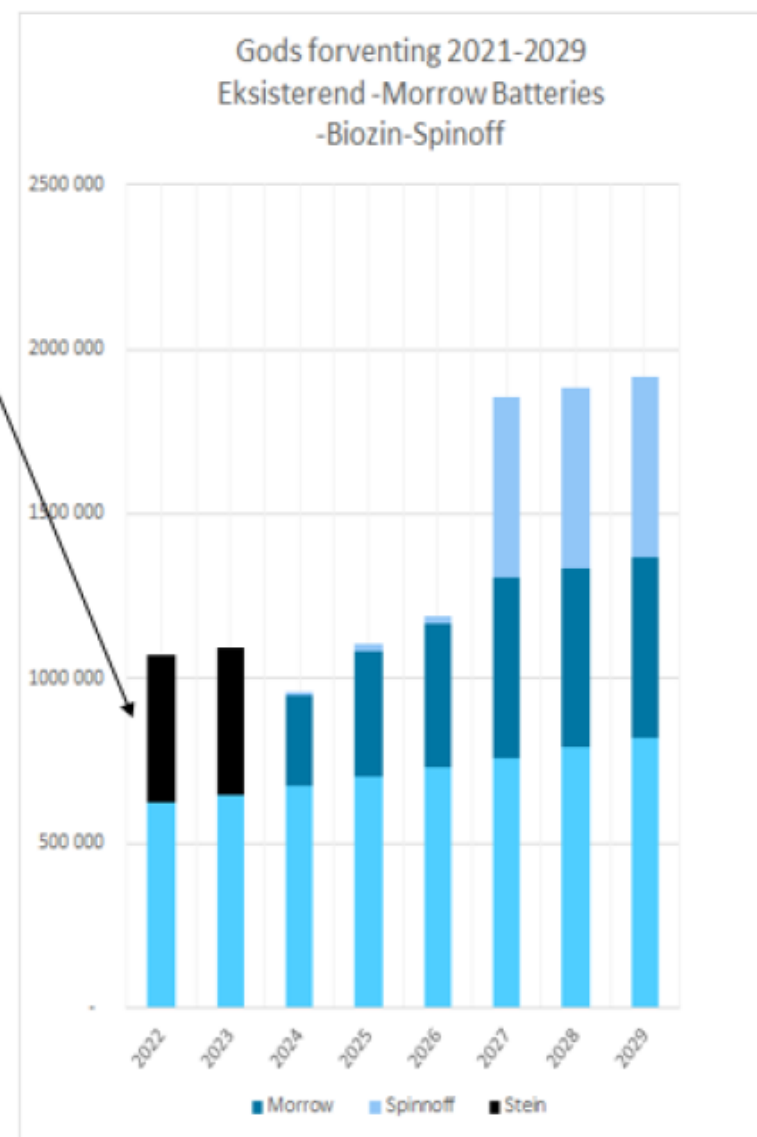
Andre 2030: 30 000 estimert  
115 per virkedag

2030 Forventet totalt;  
170 000 per år  
653 per virkedag  
27,2 lastebil per time 24/7

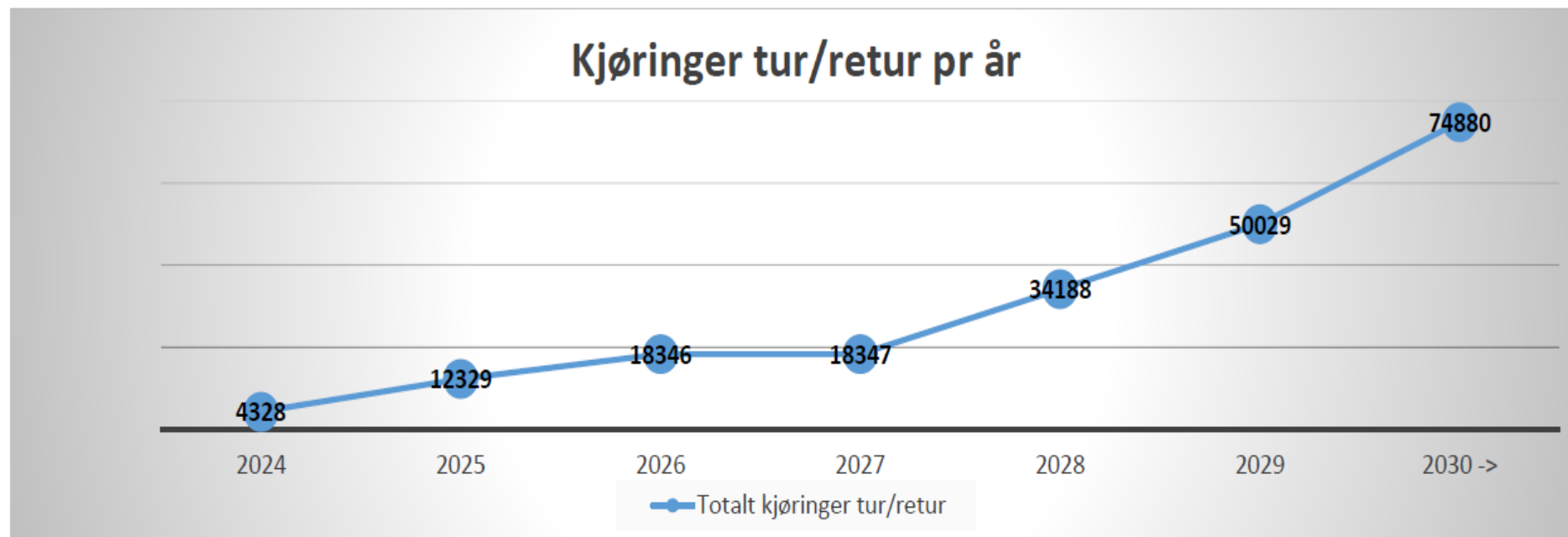
1 lastebil passerer i snitt hvert  
2min 12 sek



Gods framskrevet 2021-2022: (nåværende lastebil og lastebil) 2021-2023: økt steineksport / økt ferdigvare import 2023-2024: First battery / spin-off. Råvare, rara. 2026-2028: Biozin  
Kilde: European Battery Alliance til neste produksjon 125Ah  
Biosin: Estimert vedtatt utslipp  
AVP: vedtatt i transportplanen 2022-2032  
EU: Sustainable and smart mobility strategy



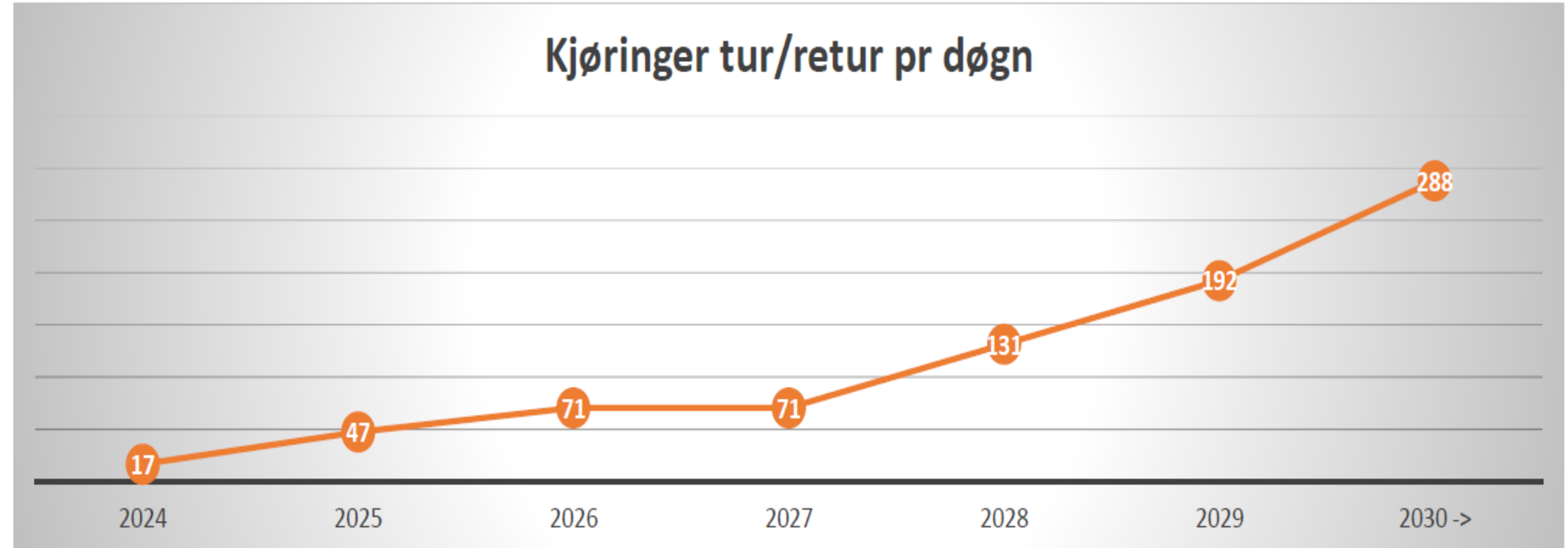
# TRANSPORT AV CONTAINER MELLOM EYDEHAVN TERMINAL OG MORROW



## Forutsetninger

Årlig	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030 ->	Kommentar
Kjøringer med fulle/tomme container	1152	5152	8160	8160	16080	24000	37440	Morrow prognose med optimal rettningsbalanse for tomme containere
Kjøringer uten container (henting)	1152	5152	8160	8160	16080	24000	37440	All henting med tom bil. Ingen full bil inn og full bil ut.
<b>Totalt kjøring tur/retur</b>	<b>4328</b>	<b>12329</b>	<b>18346</b>	<b>18347</b>	<b>34188</b>	<b>50029</b>	<b>74880</b>	

# TRANSPORT AV CONTAINER MELLOM EYDEHAVN TERMINAL OG MORROW



Forutsetninger: Kun Morrow

- Årlige forutsetninger (forgående slide)
- Kjøringer på hverdager - 260 dager/året 24/7



# Økonomi

AFK, fase 1 og 2	208.022
AK, fase 1	76.022
Stat	39.000
	323.044

Manglende finansering 500.000

Forventet statlig bidrag 261.000

Sum 823.045

ARENDAL





bring

# Dynamic Wireless Electric Roadways

## ENRX History:

1950

### FDF

The German FDF company launches an universal hardening machine. A new industrial innovator is born.

1981

### ELVA

ELVA Induksjon AS was born and introduces the Minac range of mobile frequency converters

1996

### EFD Induction

FDF and ELVA decide to merge and become EFD Induction.

1996

### IPT Technology

IPT Technology becomes Europe's first producer of solutions for wireless inductive charging and contactless power transmission.

2023

### ENRX

EFD and IPT create a powerhouse in induction heating, wireless inductive charging and contactless power supply for advanced

## ENRX proven track record in real-world applications:

- **2011:** First pilot with a bus in Augsburg, Germany
- **2014:** Two pilots with Bus in Lommel, Belgium, Concrete and Asphalt pavement
- **2016:** Two pilots with Scania Truck in Mannheim, Germany
- **2022:** Next GEN Project InductInfra in Aachen, Germany
- **2024:** **Next GEN: ASPIRE NSF Engineering Research Center – Demonstrator Center in Utah, USA**
- **2026:** **Project CFX - Implements 1,2 km 'Next GEN'electric roadway in State Route 516, Florida**



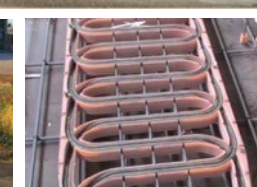
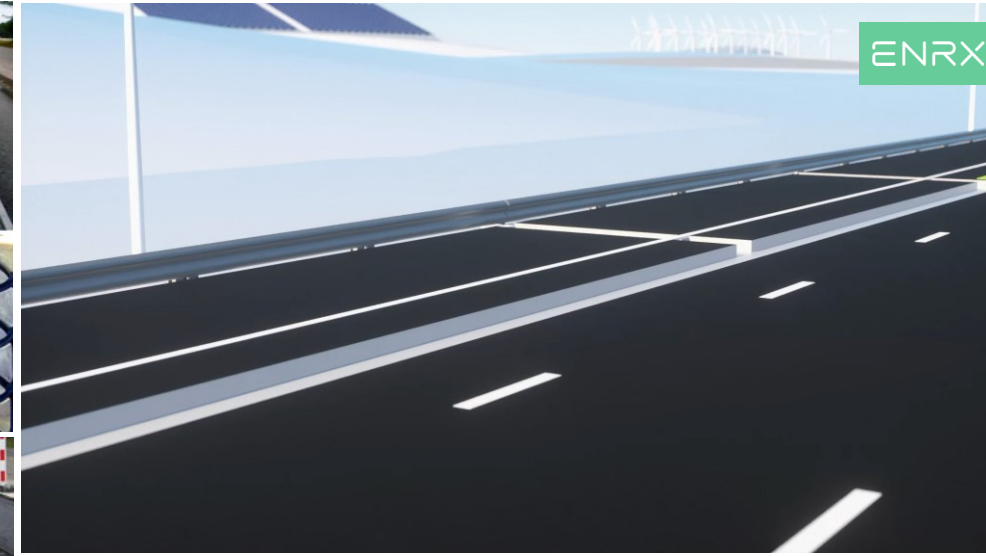
**180 kW**  
power



**80 km/h**  
speed



**>90 %**  
efficiency





eramet

# Samferdsel for industrien

- **Råvarer og ferdigvarer**
- **Støttefunksjoner og øvrig næringsliv**
- **Kompetanse**



# MORROW

## Batterifabrikk og havnelogistikk

### FAKTA

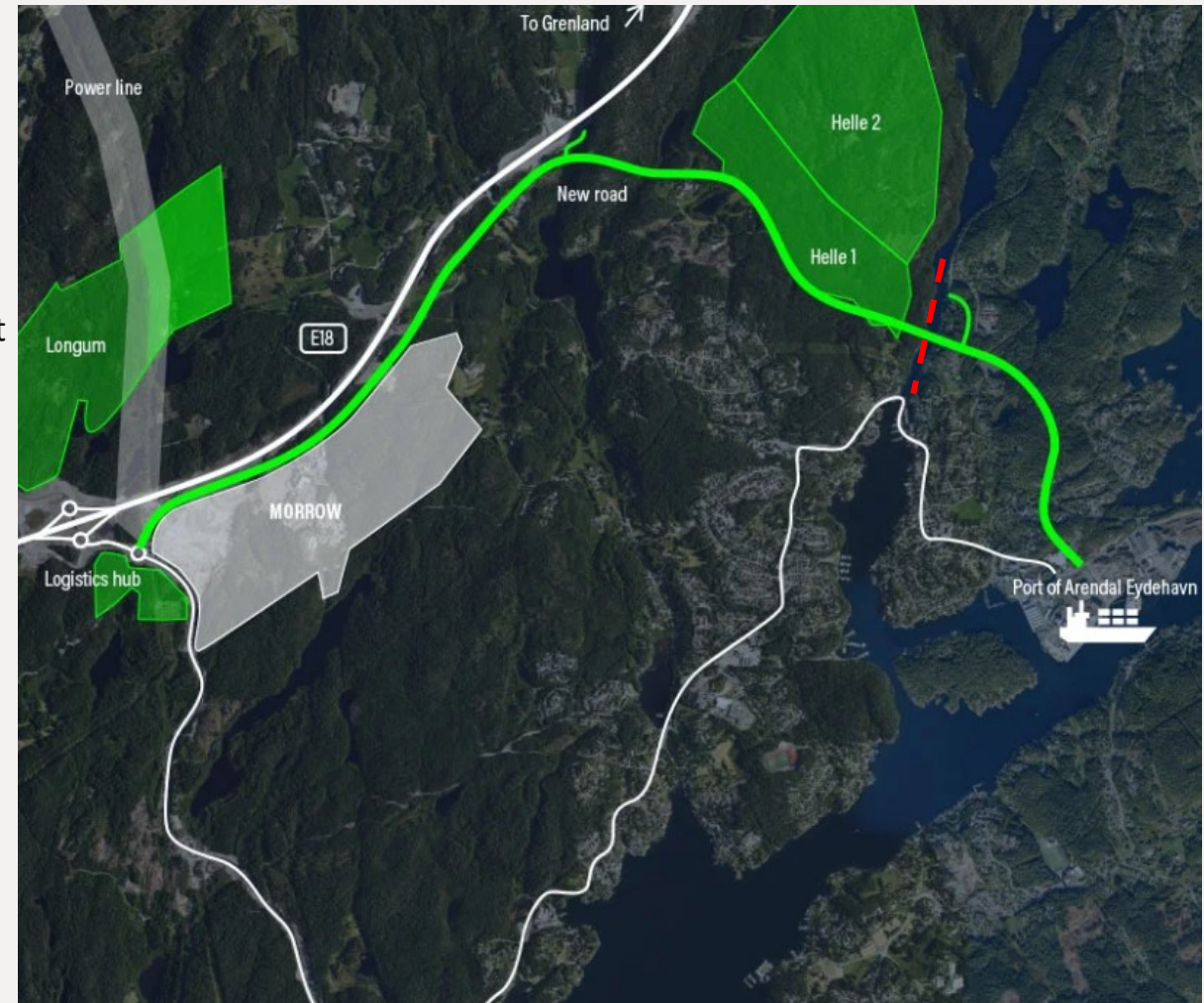
- Morrow Batteries bygger batterifabrikk i Eyde Energy Park med ~2500 ansatte i 2030.
- Store næringsarealer ferdig regulert i Eyde Material Park (grønne felt)
- Allerede stor trafikk til/fra Arendal Havn over eksisterende veinett (252 nyttekjøretøy per virkedag i 2020)

### UTFORDRINGER

- Eksisterende veinett er allerede presset (SVV)
  - Økt antall jobbreiser og næringstrafikk
- Tungtrafikk til/fra havn går gjennom tettbebygde strøk
- Forventet stor økning i tungtrafikk som følge av batterifabrikker
  - 85+ nye tungtransporter per virkedag, ekskl. leverandør/støtteindustri

### KOSTBESPARENDE LØSNINGER (I tillegg til ny veg)

- Veistandard/fart
- Regulatorisk sandkasse



# TORP Sandefjord Lufthavn

- Årlig 2 millioner pax – We're back 😊
- Omkring 750 ansatte
- Sysselsetter omkring 2.000 personer
- ISO14001 allerede i 2002 – først i Skandinavia
- Overordnet mål og forpliktelse mot ACI om klimanøytral lufthavndrift innen 2030
- Klimamålet inkluderer reduksjon av egne klimagassutslipp, samt tilrettelegge for reduksjon av utslipp fra passasjertjenester og flytrafikk
- Kollektivandel 26% (TRD 48% BGO 53% OSL 72%)
- **For å muliggjøre bærekraftig vekst, MÅ Intercity med integrert stasjon på TORP prioriteres inn i NTP**

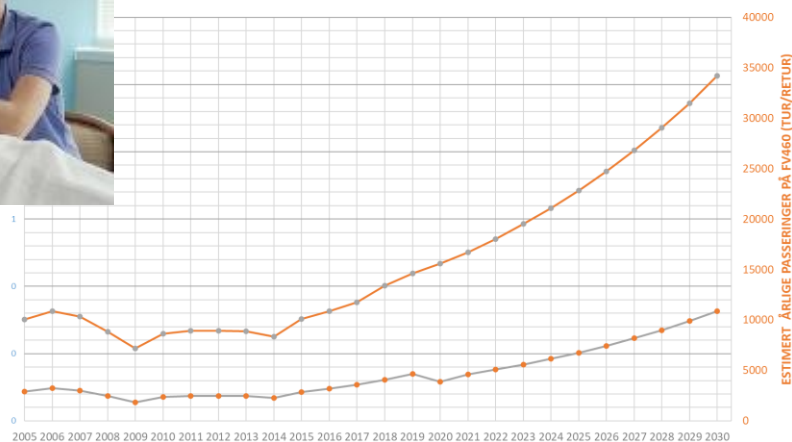


GE HealthCare har røtter tilbake til 1874, hjelper i dag 250.000 pasienter hver dag, og står med det for 2% av Norges fastlandseksport. Planene er å doble dette frem mot 2030.



Produksjon og Transport. 2005 - 2030

— Est. tot antall transporter — Antall trailere farlig gods + acetat



Nåværende FV460 har begrensninger som truer denne fremtiden, og det er derfor helt avgjørende at midler til industriveien 'Ny Fylkesvei 460' får høyeste høyeste prioritet i NTP.

- Manglende omkjøringsmuligheter
- Farlig skolevei. Går gjennom tettbygde områder med lokale trafikksikkerhetsutfordringer
- Dårlig fremkommelighet
- Brukes av ca 100 000 besøkende ut til Lindesnes Fyr hvert år





**Heidelberg  
Materials**



# Innspillsmøte NTP 2025–2036

Cecilie Knibe Kroglund, statssekretær i SD og  
Kristina Hansen, statssekretær i NFD

Kristiansand, 31. oktober 2023



# Velkommen til innspillsmøte!

- Ny NTP fremskyndet
- Transport er viktig for hele landet
- Hurdalsplattformen:
  - Infrastruktur er avgjørende for bosetting og arbeidsplasser i hele landet
  - Økt framkommelighet og bedre sikkerhet skal ligge til grunn
  - Klimagassutslippene skal reduseres



# Store bindinger og mange igangsatte prosjekter

## Nye Veier

budsjettfullmakt for fire år om gangen

## Veier – Statens vegvesen

Prosjekter med estimert behov mer enn 500 mill. kr fra 2025:

Rv. 555 Sotrasambandet

E10/rv. 85 Hålogalandsveien

E39 Rogfast

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E18 Lysaker–Ramstadsletta

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen

Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane

Rv. 555 Damsgård– og

Nygårdstunnelene

E16 Lærdalstunnelen

E136 Breivika–Lerstad

E16 Bjørum–Skaret

Rv. 706 Nydalsbrua med

tilknytninger, refusjon

E8 Sørbotn–Laukslett

E39 Betna–Vinjeøra–Stormyra

E134 Oslofjordforbindelsen,

byggetrinn 2

E6 Megården–Sommerset

E134 Røldal–Seljestad

## Store kollektivprosjekter

70 pst. tilskudd til:

Fornebubanen

Bussveien på Nord-Jæren

Metrobuss Trondheim

## Lufthavner

Bodø

Mo i Rana

## Jernbane

Fullføre tilbudsforbedringer på

- Østfoldbanen til Moss, inkl.

Sandbukta–Moss–Såstad

- Dovrebanen til Hamar, inkl. Sørli-

Åkersvika og Kleverud-Sørli

- Vestfoldbanen til Tønsberg, inkl.

Drammen-Kobbervikdalen og

Nykirke-Barkåker

- Nye tog på Østlandet, inkl. flere

mindre stasjonstiltak

- Nytt signalanlegg (ERTMS)

## Kyst

Stad skipstunnel

Bognes–Tjeldsund–Harstad

Innseiling Borg

Innseiling Mo i Rana

Husøy fiskerihavn

Kjøllefjord fiskerihavn

Forskutteringsavtaler fiskerihavner



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

Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Mer for pengene

Effektiv bruk av ny teknologi

Nullvisjon for drepte og hardt skadde

Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

1. Ta vare på det vi har

2. Utnytte eksisterende kapasitet bedre

3. Forenlig med klimamålene



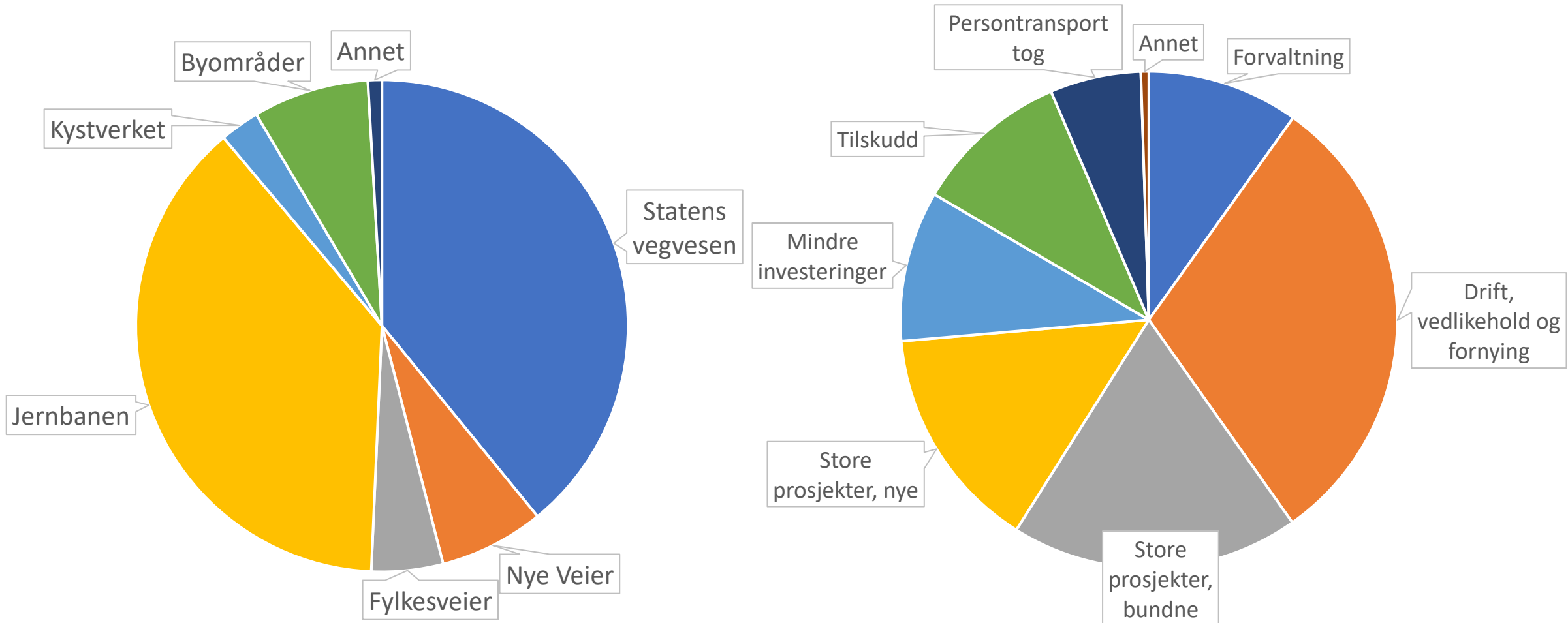
# Samfunnssikkerhet og klimatilpasning

- Samfunnssikkerhet
    - Kritisk infrastruktur og samfunnsfunksjoner
    - NATO-utvidelse stiller nye krav
  - Klimatilpasning
    - Mer ekstremvær, skred- og flomfare
    - Beredskap og redundante systemer om hendelser inntreffer
- Drift, vedlikehold og utbedringer er avgjørende

Foto: Forsvaret



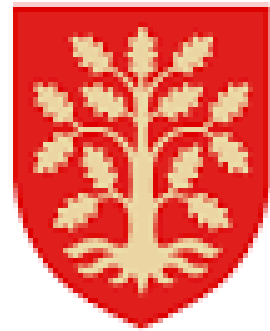
# Vi må prioritere: Skal noe inn, må noe annet ut





Samferdselsdepartementet





**AGDER**  
fylkeskommune

# NTP 2025-2036

## Telemark fylkeskommune



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



- Regionalt dialogmøte
- Kristiansand 31.10.23



Sven Tore Løkslid



# Fylkestingets enstemmige hovedprioriteringer NTP 2025 - 2036



- Videreutvikling av InterCity
- Utbygging av E134 må fortsette
- Byområdene
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei



# Transportinfrastrukturen i Telemark



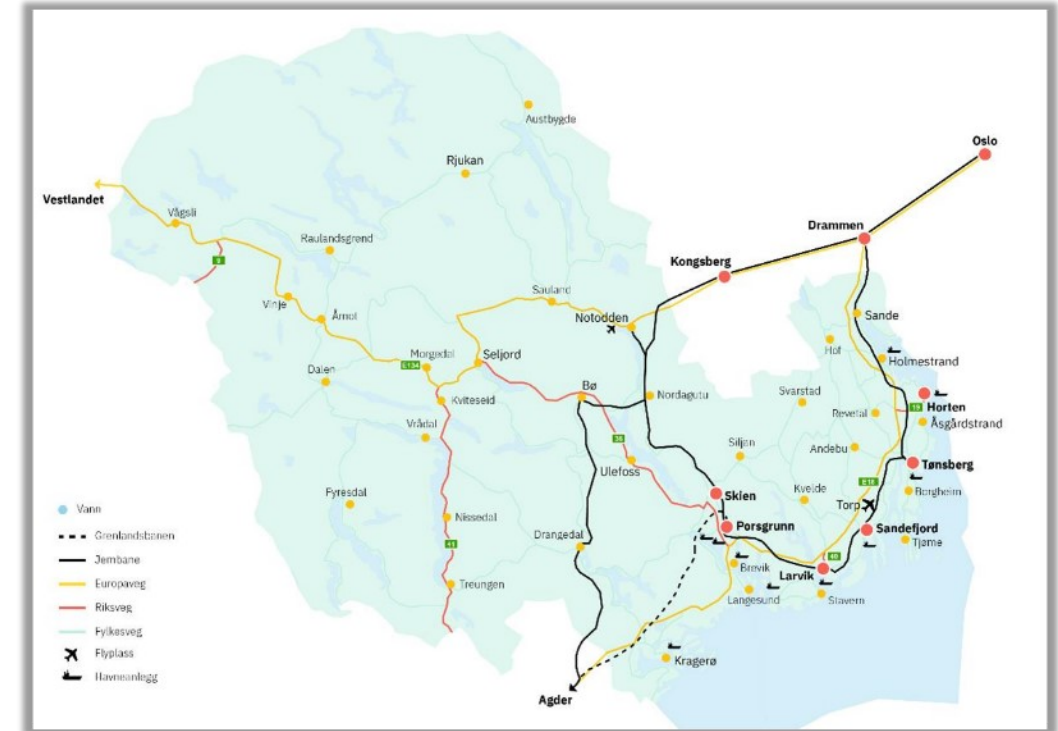
← E134 / Sørlandsbanen

← E18 / Vestfoldbanen



# Samferdselspolitikken er et verktøy for regional utvikling

- Redusere avstandsulemper.
- Vintersikker vei over fjellet.
- En jernbane som flytter mye folk – effektivt!
- Sikre arbeidsplasser og bosetting i hele fylket.
- Legge til rette for grønn omstilling.





# Statsbudsjettet ble som forventet

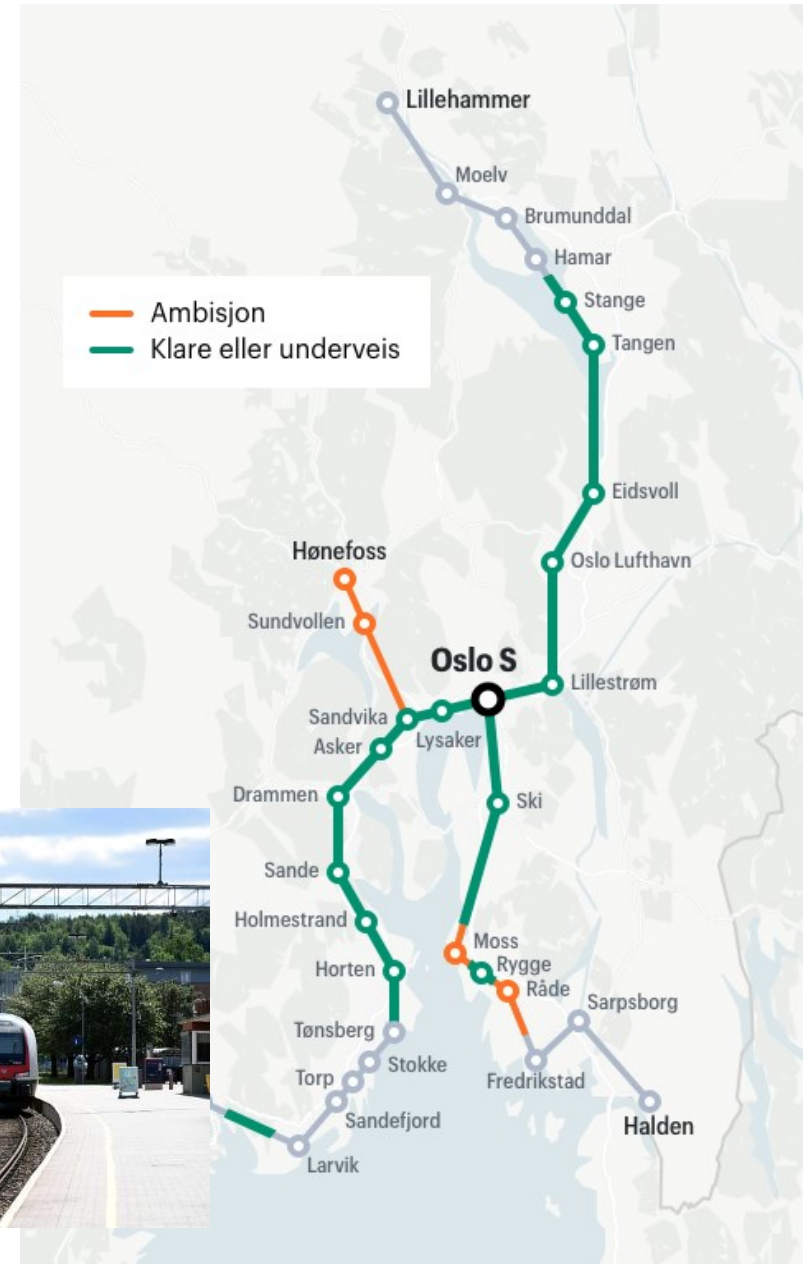


- Ingen videreutvikling av Vestfoldbanen sør for Tønsberg
- Positivt med varslet oppstart av tunnel Røldal og Seljestad på E134 over Haukeli i 2024
- Videreføring av midler til belønningsavtalen i Grenland
- Ikke løft for fylkesveiene



# Inter City Vestfoldbanen

Utvikling av Vestfoldbanen sør for Tønsberg er satt på vent





# IC Vestfoldbanen er viktig for Grenland/Telemark

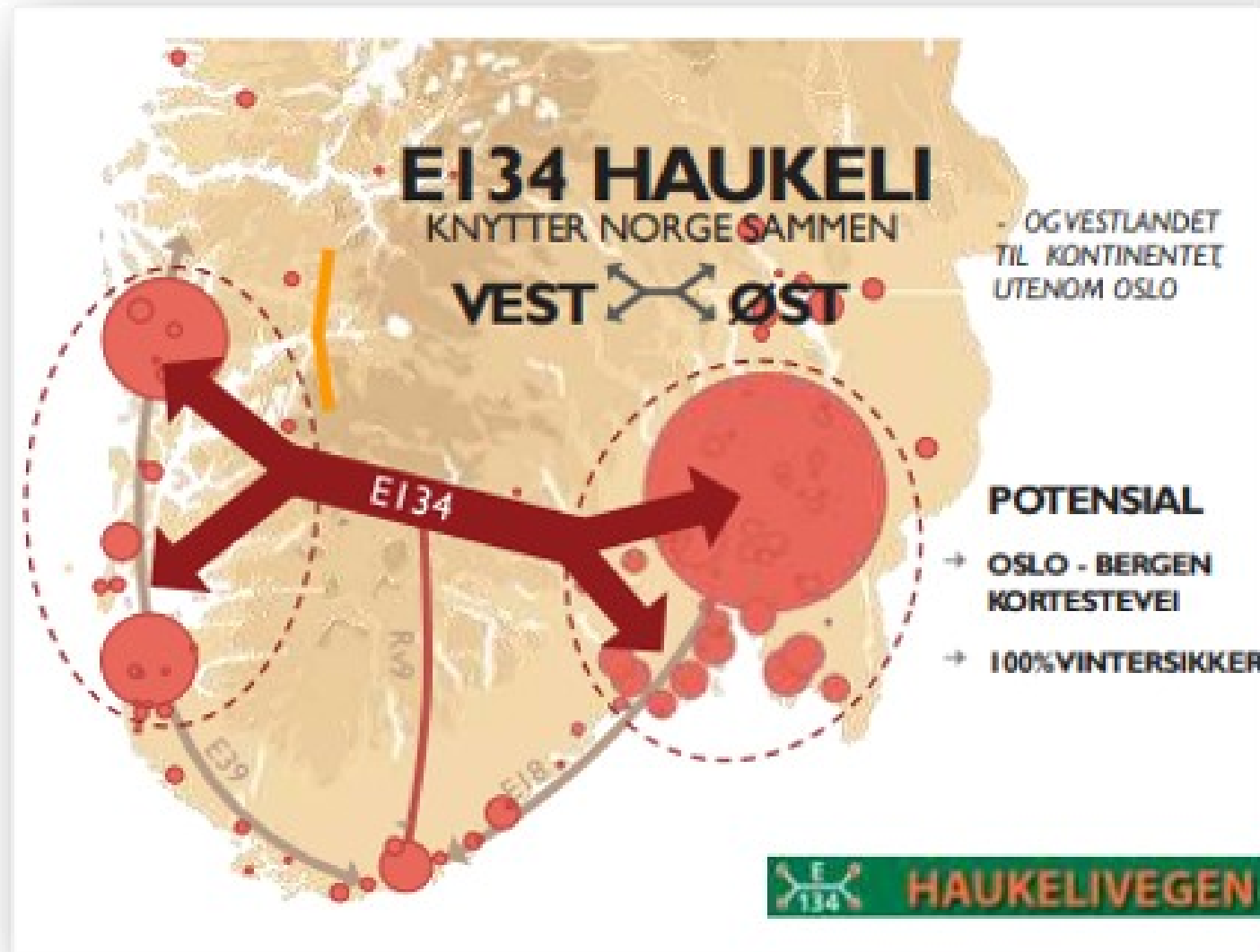
- Eidangerparsellen; +500 nye reisende hver dag
  - Klima
  - Persontransport
  - Grenland med sin sterke industri
  - Utnytte eksisterende kapasitet for å få gods på Vestfoldbanen
  - Båndlegging hemmer byutviklingen







# E134: Forbindelsen øst-vest





# Vintersikker E134 må på plass

- Haukeli må bli vintersikker
- Hele strekningen må bygges ut
  - Færre høydemeter
  - Mindre klimagassutslipp
  - Tryggere sjåførere
  - Færre utforkjøringar
- Røldal–Seljestad må fortsette, Seljestad – Vågslid må inn i første periode
- Saggrenda – Elgsjø og Elgsjø – Gvammen viktig fortsettelse fra Kongsberg



# Byområdet Grenland

– forpliktende samarbeid, spleiselag og avtaler virker!



Satsing på avtaler med byområdene er en god og kostnadseffektiv måte å løse framtidens utfordringer



NORGES MEST  
SKIEN OG  
ATTRAKTIVE  
PORSGRUNN  
BYER 2021



STATENS PRIS  
ATTRAKTIV BY  
TILDELT 2021  
SKIEN OG PORSGRUNN  
KOMMUNER  
FOR BÆREKRAFTIG BY- OG  
STEDSUTVIKLING

*Tvillingbyene Skien og Porsgrunn er fremragende eksempel på at virkemiddelapparatet virker når aktørene makter å samle innsatsen mot felles mål*

Juryens begrunnelse



*Juryen oppfatter at samarbeid over kommunegrensen, særlig gjennom Bypakke Grenland, har styrket begge byenes forutsetninger for videre utvikling.*





Fv. 32



## Bypakke fase 1

Totalt 3,1 mrd.kr  
(50% bompenger)

30 prosjekt bygget

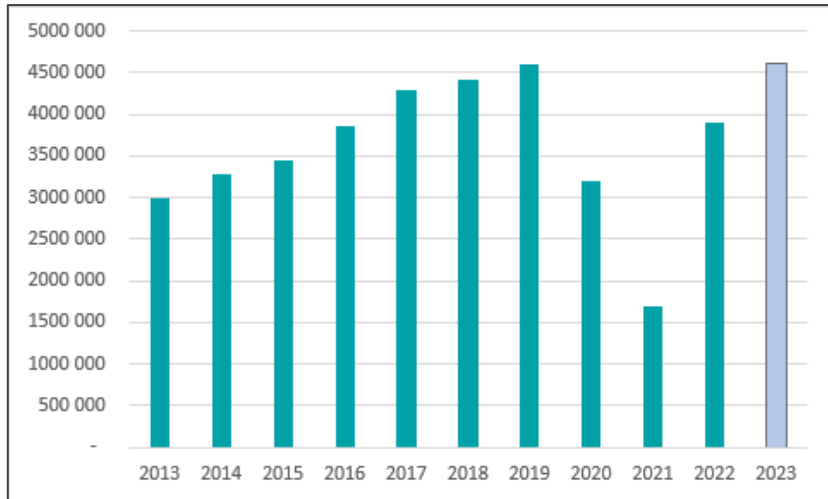
9 gjenstår



Rv. 36



# Et av Norges *beste* og *billigste* busstilbud



2023 er prognose for året

Priser pr 2023	Enkeltbillett (kr)		30 dagers billett	
	Voksen		Voksen	Barn/honnør
	App	Om bord		
Grenland	25	41	430	310
Drammen	25	45	853	407
Nedre Glomma	30	30	400	310
Kristiansand	35	57	655	285
Tønsberg	37	43	500	310
Oslo	40	59	853	407
Bergen	40	60	755	380
Tromsø	41	60	580	220
Stavanger/Sandnes	42	61	630	300
Trondheim	43	62	920	360
Bodø	44	62	830	470



- 35% passasjervekst fra 2013 til 2023
- Satsingen på buss i Grenland har pågått siden 2014, og hadde ikke vært mulig uten belønningsavtaler med staten



# Vi forbereder nå bypakke fase 2 og byvekstavtale

## Bypakke Grenland må videreføres



**Tom Erik Thorsen**  
Sjefredaktør, Varden



Felles politisk  
bestilling  
juni 2023

Fylkeskommunen  
Skien  
Porsgrunn  
Siljan

## Næringslivet i Grenland vil ha en ny bypakke!

**BYPAKKA HAR** læst store og viktige utfordringer for næringslivet i Grenland. Ingen seminareller kiler seg lenger fast i hårnålsvingene på riksveg 36 ved Brekka. Den nye fylkesveg 32 gjennom Porsgrunn sentrum gjør at trafikken flyter bedre ut til E18 og avlastar sentrum for trafikk. I Skien har Landmannstorget blitt et attraktivt knutepunkt for kollektivtrafikk og møtested for befolkningen. I Porsgrunn er Franklintorget forvandlet fra en grå asfaltflate til et attraktivt møtested.



FOTO: DAG JENSEN

**SMÅ OG** store tiltak i hele byområdet har bidratt til at flere i Grenland reiser greit. Byene har blitt mer attraktive for folk og næringsliv. En objektiv be-

godt ut av denne konkurransen er det

der. Bypakka er et kommunene, fylkiv forener krefter har gitt synlige resultater etter 2025. Det er videreføring av et utstillbud, den nye og andre tilbud finansierende samarbe-

ilkeveg 36 vil en ny g for å videreutvikle portnett. En fase 2 er attraktivt og miljøeringslivet støtter p om det pågående plass en ny bypak-

SVERRE GOTHAAS,  
adm.dir. Herya Industripark  
FRODE BJØRNES,  
Leder Norges Lastebileier-Forbund  
Telemark  
TORBEN JESSEN,  
havnedirektør Grenland/Hæren IKS  
METTE SANNERHOLT ANDERSEN,  
daglig leder Grenland Næringsforening  
KRISTIN SAGA,  
regiondirektør NHO Vestfold og Telemark  
KRISTIAN BOGEN,  
viserektor for aktersamarbeid,  
Universitetet i Sørøst-Norge  
IRENE BORDIER HAUKEDAL,  
regionleder LD Vestfold og Telemark  
HANS RØNNING,  
daglig leder Kjøbekk og Rindøy  
Interesseorganisasjon - KRIO  
TORE HAMMERSMARK,  
daglig leder Skien By  
STINE ELLINGSBERG,  
daglig leder Porsgrunn Min By

**PD** Prebensposten **Langsøunda Wind**  
**PORSGRUNNS DAGBLAD**  
LØRDAG 29. APRIL 2023 • JULE 17 • 138.044 • LØSSELSKIFTE 40,00  
TIPS TIL: PD-RING 95 22 70 37 • DAGNET RUNDT # pd.no



**DAMA OG**  
**MUSIKK FREDDA**  
**LIVET MITT!**

PD MENER:  
et godt samarbeid er viktig for næringslivet og byene i Grenland. Det er viktig å ha et godt samarbeid mellom kommunene og fylket for å sikre et godt næringsliv og attraktivt miljø.

SARA OG  
VIRBES BEAL  
SAMARBEIDE

**- Opplagt at elbiler må betale**

**BYPAKKE!** Lars Martin Staff er bypakkekomitémedlem og formaker å få bypakke til en bedre by. Han har trukket ut ett nye. For å sikre miljøet og fremtiden, er det viktig at elbiler må betale bompenger.  
SIDE 4 OG 5



# Nullvekstmålet gir mer attraktive og bærekraftige byer

I en byvekstavtale skal vi:



Utvikle knutepunkt med mange funksjoner og transportformer



Satse på sentrum med flere arbeidsplasser, boliger, handel, opplevelser og tjenester



Gjøre det enkelt, trygt og attraktivt å gå og sykle på korte reiser i hverdagen



Videreutvikle et effektivt transportnett



# Bedre framkommelighet gjennom optimalisering

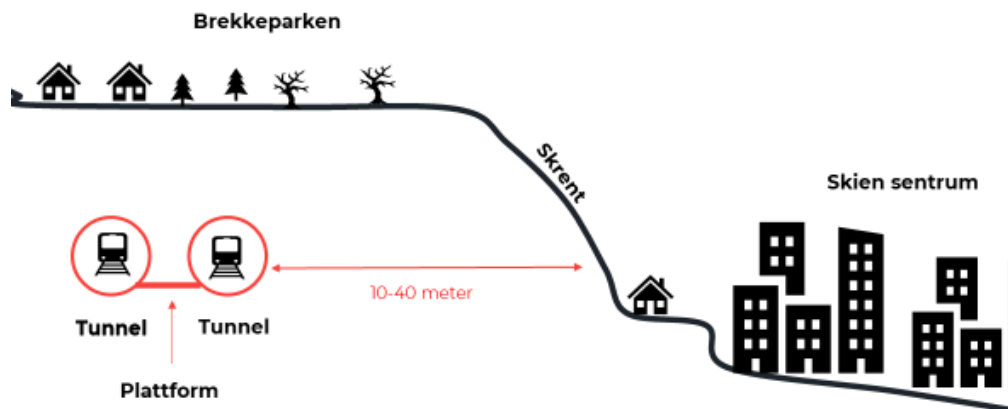
Staten må også bidra til:

- tiltak for næringstrafikken
- optimalisering av det overordna transportnett
- videre utvikling av riksveg 36



Grenland ønsker et bedre togtilbud i byområdet og vil lokalt satse på tiltak som øker kundegrunnlaget til tog.

**Togstopp i Skien sentrum og knutepunktutvikling må prioriteres i en byvekstavtale og omtales i NTP.**

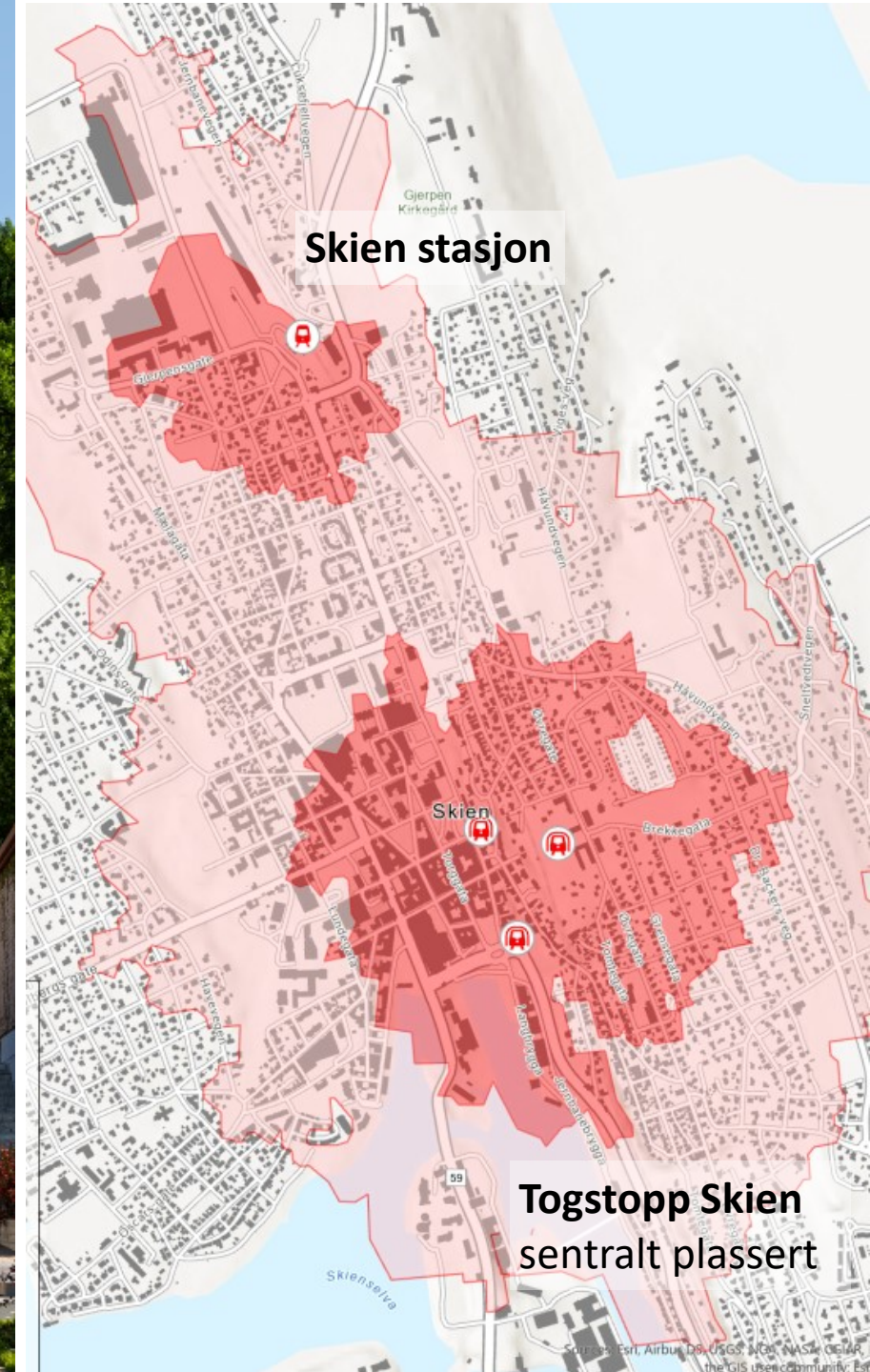


Tosporet løsning: 500-1200 mill.kr



# Hvorfor prioritere tog i Grenland?

- Nytt togstopp sentralt i Skien gjør at toget treffer et større marked umiddelbart
- Flere passasjerer gir økt nytte og effekt av eksisterende statlig infrastruktur
- Skaper mer attraktive byer og bidrar til nullvekstmålet



# Styringsmodell byvekstavtaler/bypakker

- Bypakke Grenland fase 1 har gitt oss nyttige erfaringer
- Porteføljestyringen må samordnes med lokal planlegging og byutvikling
- Faste møteplasser og tett dialog viktig

**Behov for fleksibilitet i statlige krav til styringsmodell for å sikre lokalpolitisk forankring.**



# Forhandling om byvekstavtale i 2025

Må ha nok midler til byvekstavtaler i NTP 2025-2035 – minimum nivå som i gjeldende NTP

## Byvekstavtale

Areal, transport og  
byutvikling  
Tog og knutepunkt

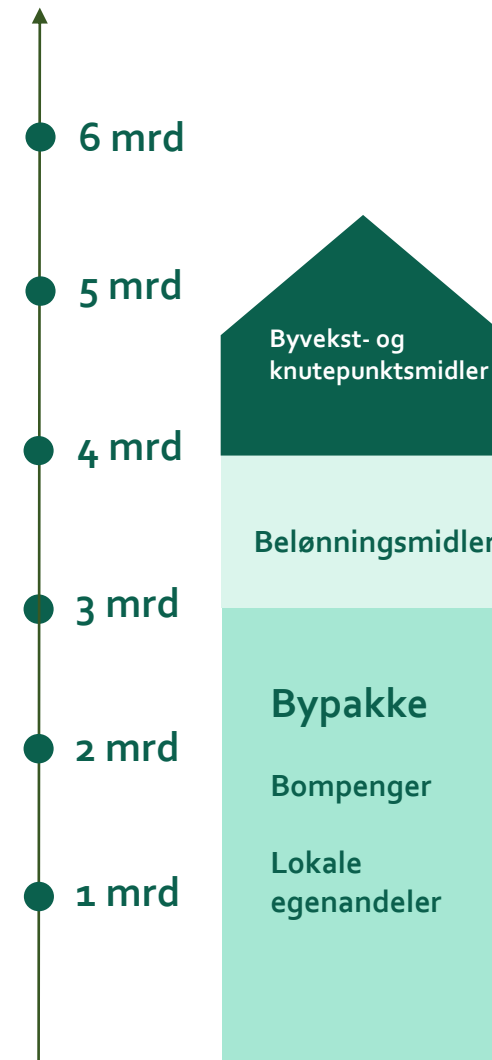


### Bypakke

Portefølje med  
investeringsprosjekt  
Fase 2



### Belønnings- midler



# Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei

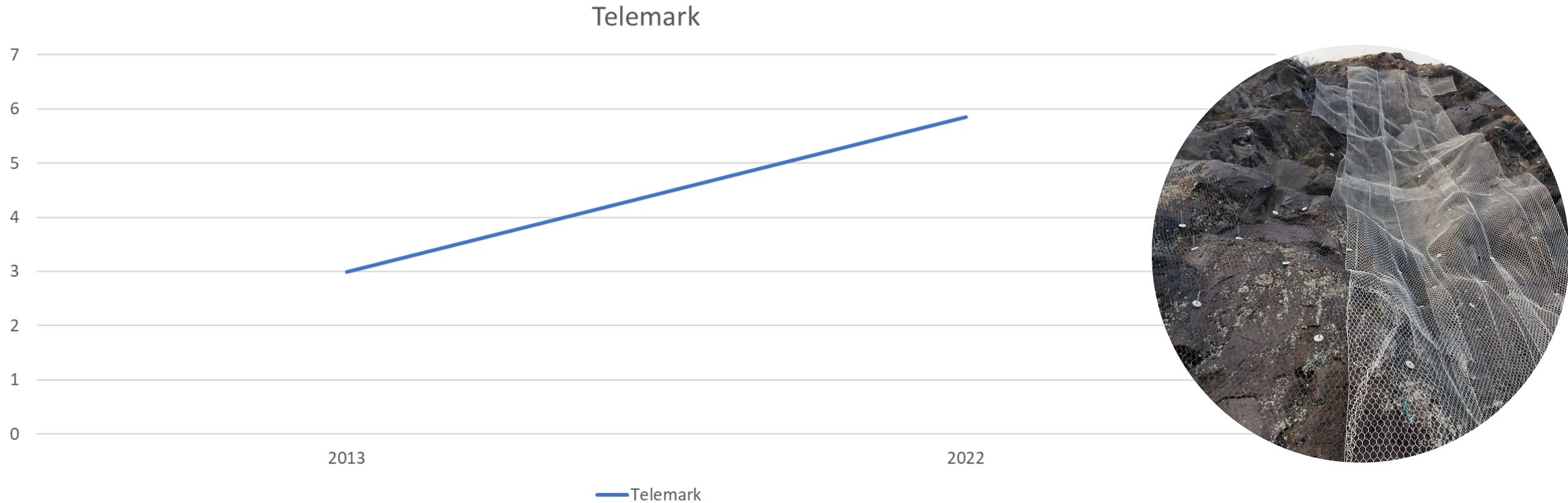


Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



Vedlikeholds-  
etterslep har en  
prislapp på  
**100 mrd kr**

# Økning i etterslep på fylkesveinettet





# Vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet

- Etterslep 5,85 milliarder kr
- Veinettet bærer preg av stort forfall
- Flere hendelser som ras, skred og flom krever høye driftsutgifter, og går på bekostning av veivedlikehold
- Reasfalteringstakten bør være 12-15 år. Med dagens bevilgninger tar det 80 år mellom hver gang en veistrekning blir reasfaltert.





# Vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet

- 9 av 10 ulykker skjer på fylkesvei
- Vi er en god veieier – brukt mer penger enn det som ligger i inntektssystemet
- Etterslepet øker betydelig år til år

**Vi krever en solid omtale av fylkesveier i NTP som gir et grunnlag for økte rammer i Statsbudsjettene!**



# Konsekvenser av fortsatt manglende innsats på fylkesveiene

- Økt risiko for **trafikkulykker**
- Redusert **fremkommelighet**
- Veinettets kvalitet reduseres ytterligere av økt **nedbør, ras og flom som følge av klimaendringer**
- Sikkerhets- og beredskapshensyn krever at fylkesveinettet kan fungere som **beredskapsnett for riksveinettet**. *Når fylkesveiforbindelser til samfunnskritiske funksjoner ikke sikres, øker samfunnets sårbarhet*
- Demper utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner og næringsutvikling





# Oppsummering

Fylkestingets enstemmige prioriteringer for NTP 2025-2036 gjelder også framover!

- Videreutvikling av InterCity
- Utbygging av E134 må fortsette
- Byområdene
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei



# Hva oppnår vi?

Våre hovedprioriteringer bidrar til å nå nasjonale mål om:

- Klima
- Smartere og mer effektive byer
- Redusere trafikkulykkene
- Ta vare på hovedårer som våre fylkesveier





# Takk for oppmerksomheten



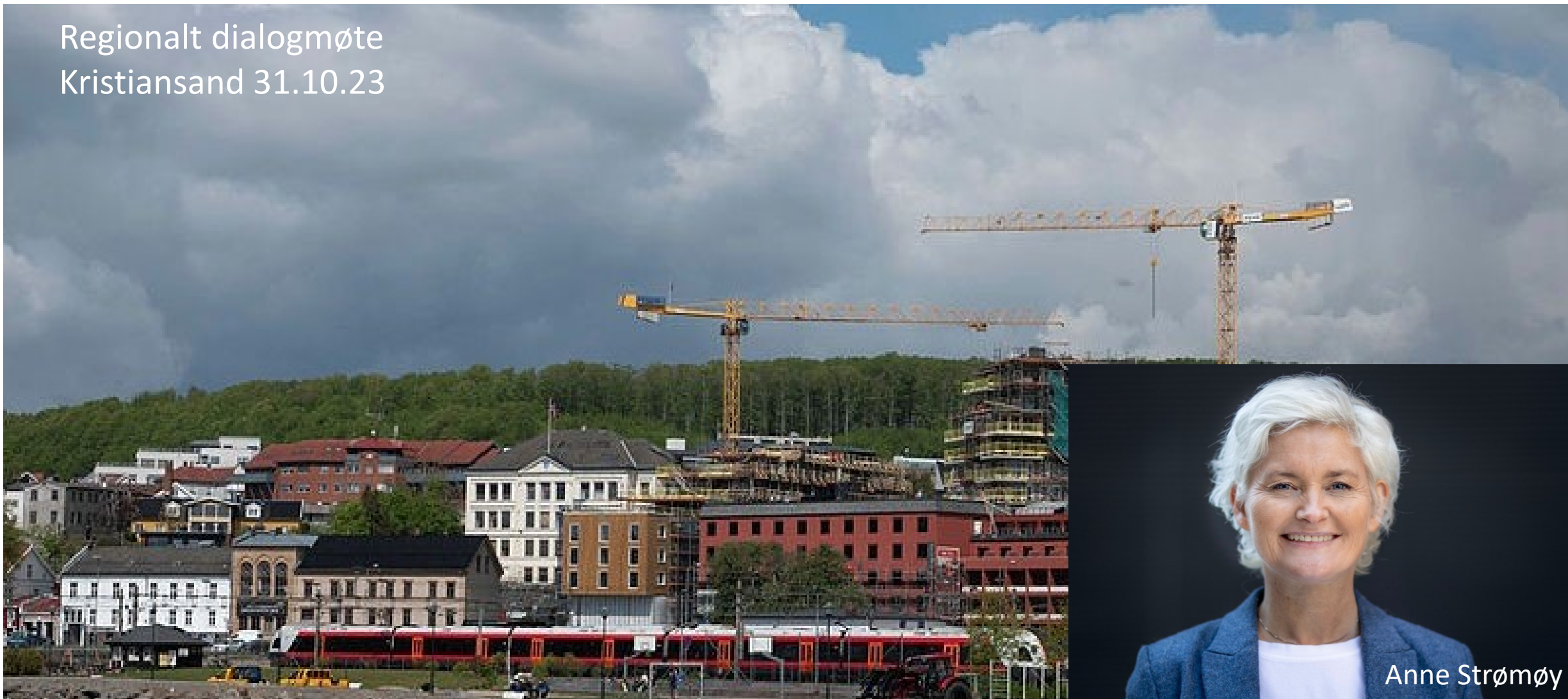
# NTP 2025-2036

## Vestfold fylkeskommune



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE

Regionalt dialogmøte  
Kristiansand 31.10.23



Anne Strømøy



# Fylkestingets enstemmige hovedprioriteringer NTP 2025 - 2036

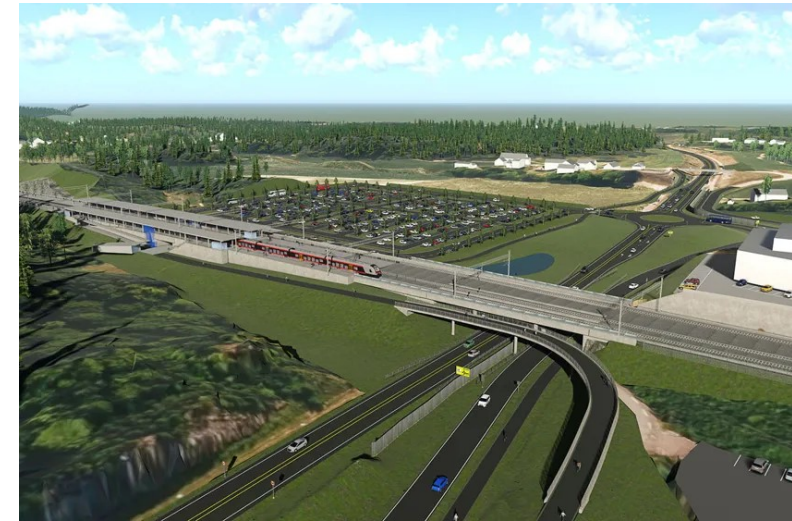


- Videreutvikling av InterCity
- Byområdene
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei
- Utbygging av E134 må fortsette



# Fylkestingets vedtak - Vestfoldbanen

- a) For Vestfold og Telemark fylkeskommune har videre utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen og videre utvikling av togtilbudet klart høyest prioritet inn mot NTP 2025-36
- b) Planlegging av strekningen Stokke – Sandefjord prioriteres umiddelbart for å sikre planavklaring med tanke på videre by og knutepunktutvikling
- c) Planlegging av strekningen Sandefjord – Kleivertunellen må prioriteres umiddelbart for å sikre planavklaring med tanke på videre by og knutepunktutvikling i Larvik
- d) Utbygging av dobbeltsporparsellen Stokke – Sandefjord må prioriteres i første periode av NTP 2025-36 og med ny stasjon på Sandefjord Lufthavn Torp
- e) Ambisjonen om dobbeltspor på Vestfoldbanen sør for Tønsberg må opprettholdes
- f) Sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen via Grenlandsbanen må prioriteres for å nå målene om flere reisende og mer godstrafikk på jernbane

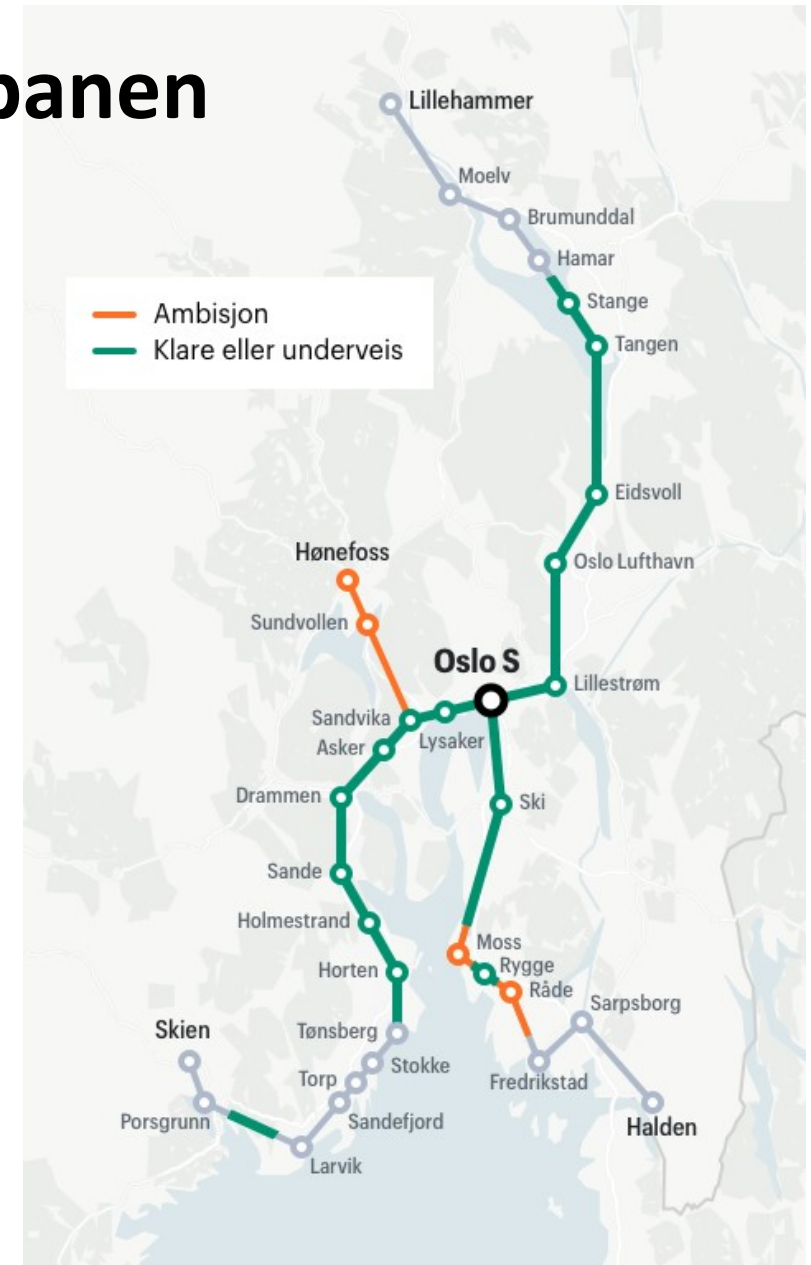


Illustrasjonsbilde Horten stasjon hentet fra Banenor.no



# Hvorfor er videre utbygging av IC Vestfoldbanen viktig?

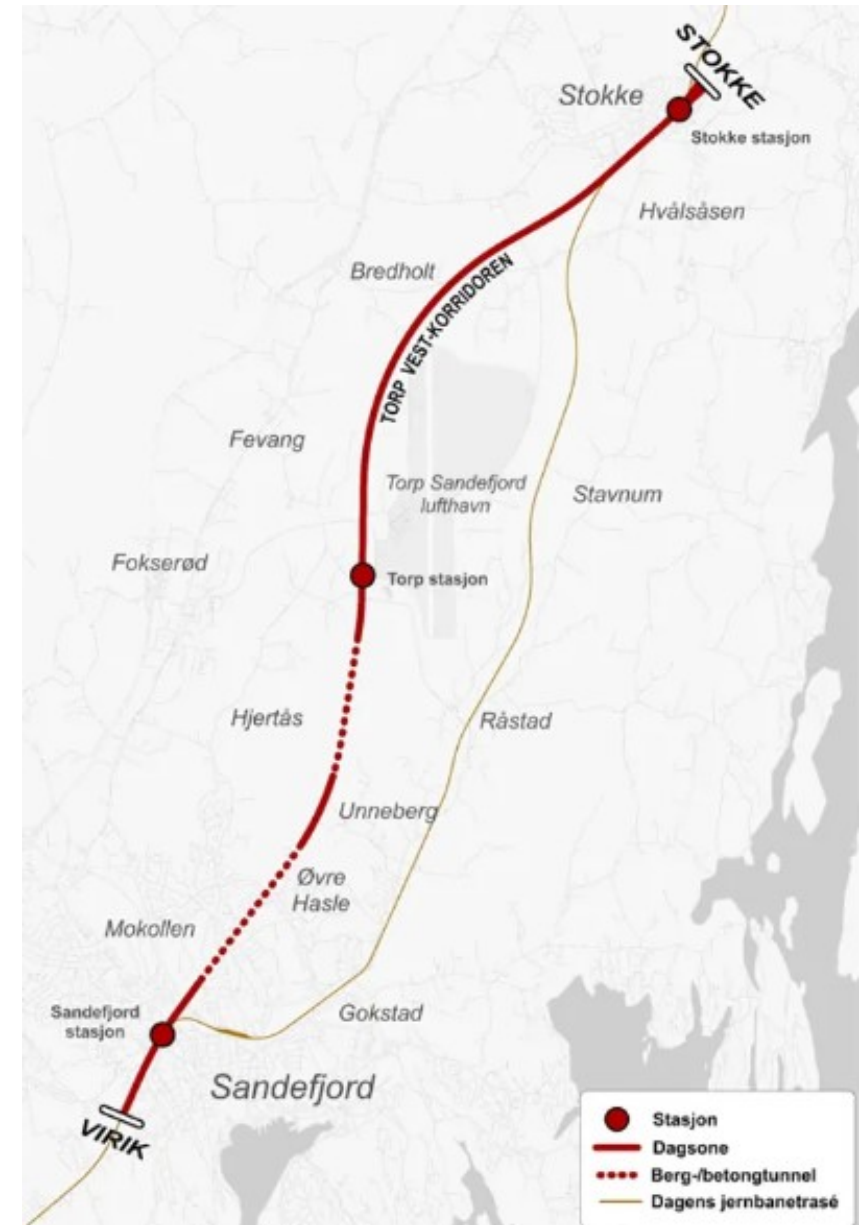
- Utbyggingen av Vestfoldbanen er svært gunstig fra et klima- og miljøperspektiv
- Det er i tillegg samfunnsøkonomisk lønnsomt
- IC bidrar til regional utvikling og verdiskaping





# Strekningen Stokke – Sandefjord

- Østlandets mest attraktive næringsområde
- Knutepunktutvikling Sandefjord sentrum





# Dobbeltspor kontra kryssningsspor

- I Jernbanedirektoratets prioriteringsoppdrag (3.10) foreslås det kun å bygge kryssningsspor mellom Stokke og Sandefjord
- Får ikke etablert nye stasjoner ved terminalen på Torp og i Sandefjord
- Eksisterende bane er utdatert
- Kryssningsspor og forsinkelser
- Stortinget vedtok i NTP 2022-2033 at ambisjonene om full IC-utbygging opprettholdes



Illustrasjon av hvordan ny Sandefjord stasjon kan se ut.

FOTO: Bane NOR



# Hvorfor nå?

- Behovet for klimatiltak med gevinster øker
- Prosjektorganisasjonen er på plass
- Nødvendige arealer er båndlagt
- Prosjektet er gryteklart



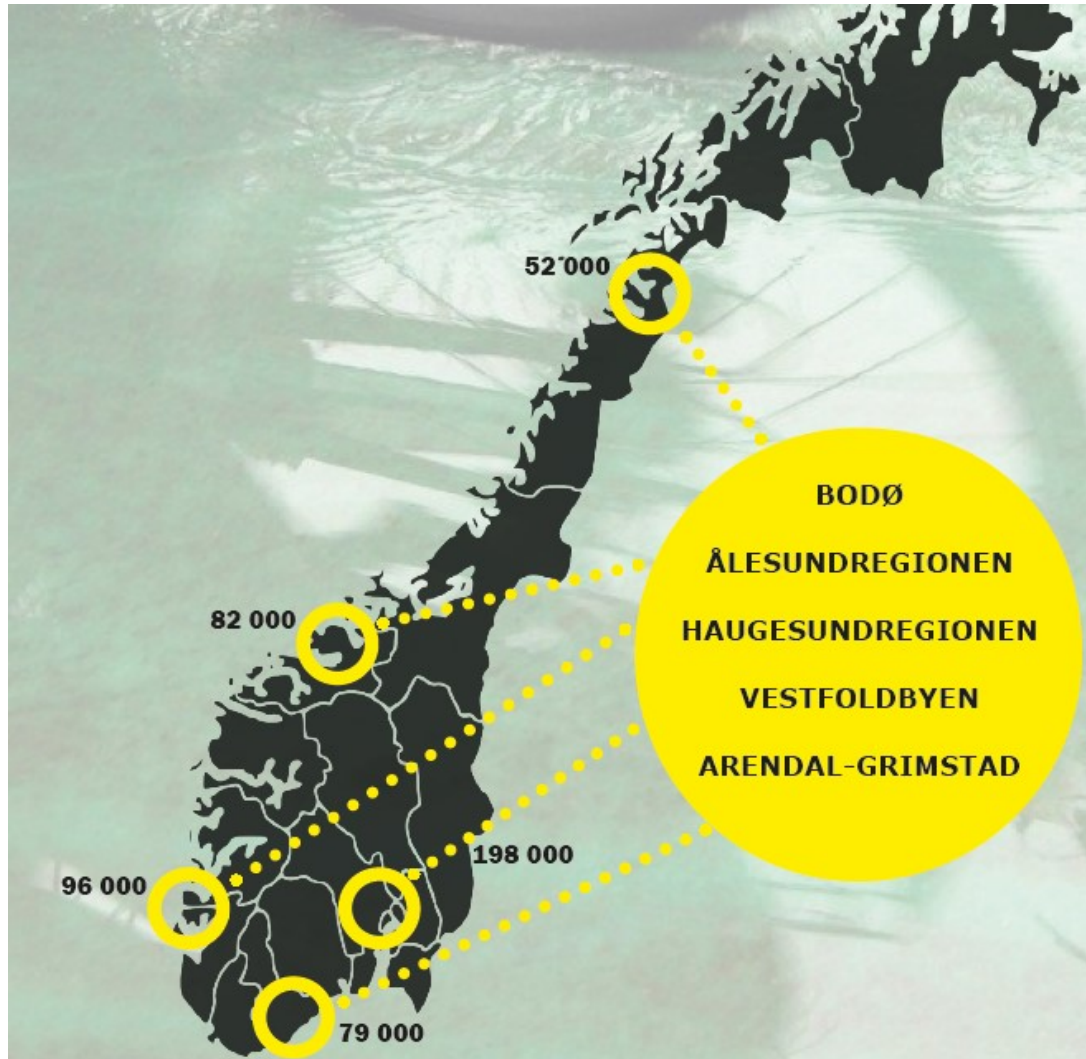


# Gods på bane - Jyllandskorridoren

- Snarveien til kontinentet
- Kortere transportrute for gods som skal i sør-nordlig retning, med potensial til å begrense klimagassutslipp og miljøbelastning
- Avlaste Alnabru og den «østlige korridoren over Sverige»
- Det må sikres en helhetlig jernbanetilknnytning til Larvik havn og Kopstad godsterminal



# Forpliktende samarbeid vil gi stor effekt i Vestfoldbyen





Larvik



Sandefjord

Byene er i ulike faser – stort behov for forutsigbarhet!

Vestfoldbyene	Innbyggere
Tønsberg og Færder	86 000
Sandefjord	65 500
Larvik	48 000



Tønsberg



## Vi forventer:

- At vi kan stole på staten som samarbeidspartner
  - *Gjensidig forpliktelse*
  - *Forutsigbarhet*
  - *Langsiktighet*
- At ordningen som et minimum videreføres på samme nivå eller forsterkes i NTP 2025-2036

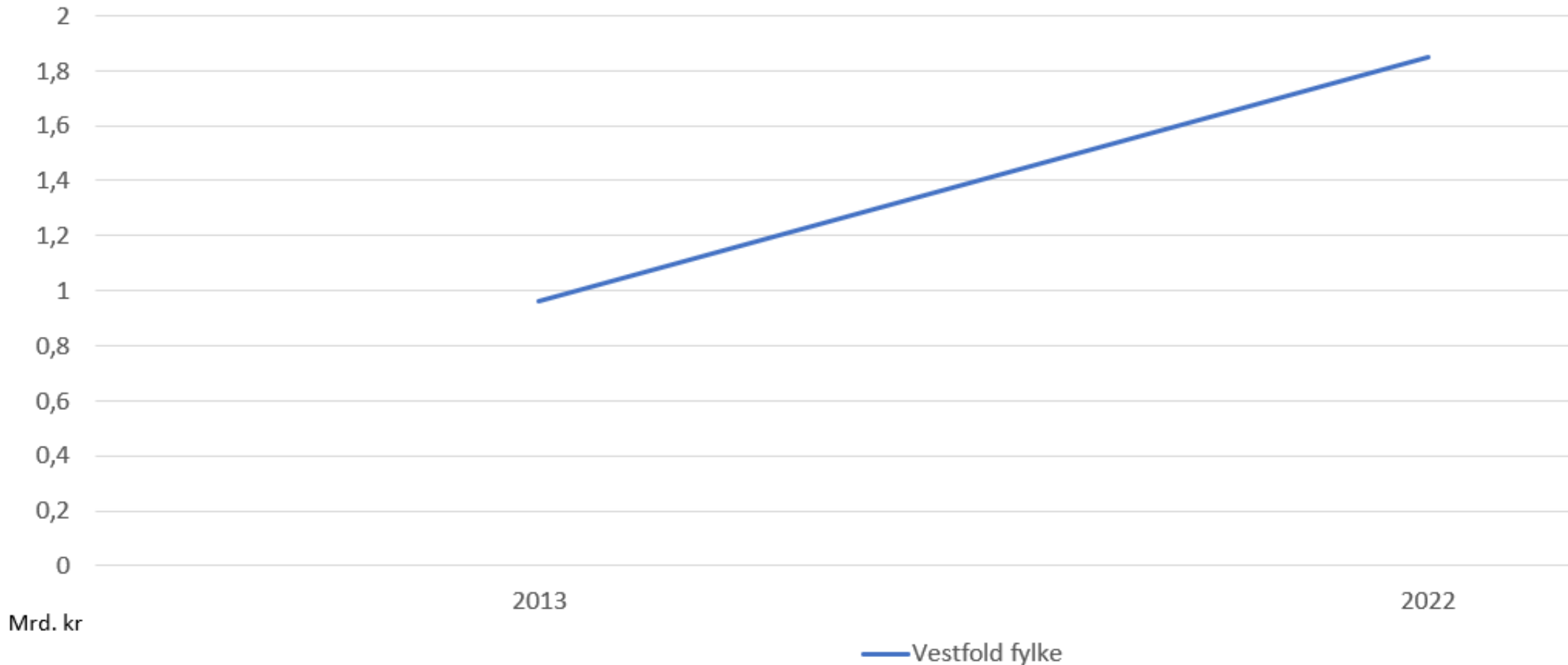


# Økning i etterslep på fylkesveinettet



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE

Vestfold fylke



# Etterslep på fylkesveinettet

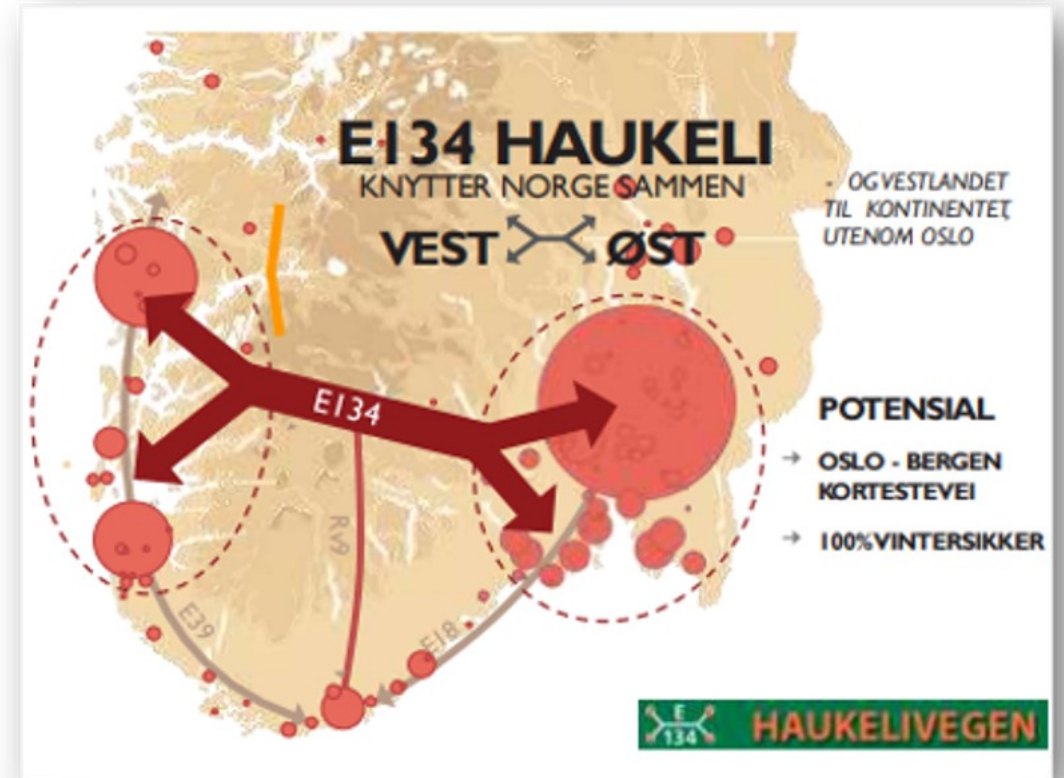
- Etterslep 1,85 milliarder kr
- Veinettet er ikke bygget for dagens trafikk tall
- Vi er en god veieier – brukt mer penger enn det som ligger i inntektssystemet
- Etterslepet øker betydelig år til år

**Vi krever en solid omtale av fylkesveier i NTP som gir et grunnlag for økte rammer i statsbudsjettene**



# Korridor E134 fra vest til øst

- Korridor fra Bergen til Europa gjennom Vestfold og Telemark
- Viktig for næringslivet
- Miljøveien E134
- Behov for helhetlig planlegging og utbygging





# Fullføre E18 gjennom Agder



● Forberedende arbeid ● Prioritert for utbygging ● Utbygging pågår ● Åpnet vei



# Fylkestingets enstemmige prioriteringer for NTP 2025-2036 gjelder også framover

- Videreutvikling av InterCity
- Byområdene
- Vedlikeholdsetterslep på fylkesvei
- Utbygging av E134 må fortsette



# Våre hovedprioritering bidrar til å nå nasjonale mål om:

- Det grønne skiftet
- God samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Smartere og mer effektive byer
- Redusere trafikkulykkene
- Økt verdiskapning og næringsutvikling



# Takk for oppmerksomheten



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE

