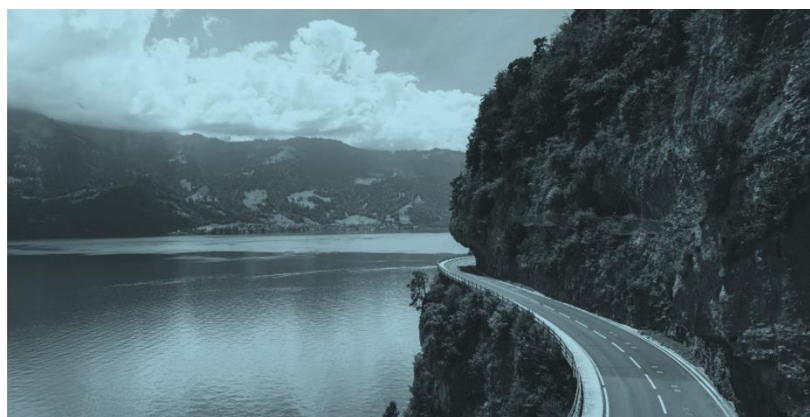
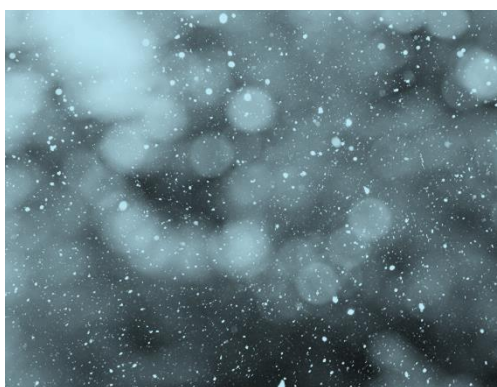


SKREDSIKRING

Nasjonal transportplan 2025-2036: Skredsikres riksveinettet?



Oktober 2024

Innhold

Kort om rapporten	1
Hovedfunn og oppsummering.....	2
Nasjonal transportplan 2025-2036.....	3
Riksveinettet og tilhørende prosjekter	4
Skred- og klimasikring.....	6
Topp fem fylker	9
Kostnader og finansiering	13
Topp tre fylker	16
Tidsrammer for prosjektene	18

Kort om rapporten

Denne rapporten er skrevet av NyAnalyse på oppdrag fra NAF. NyAnalyse AS er et uavhengig rådgivnings- og utredningsselskap med spisskompetanse innen samfunnsøkonomisk analyse, næringspolitikk, arbeidsliv og beregninger tilknyttet verdiskaping og ringvirkninger. Funn og konklusjoner i denne utredningen representerer NyAnalyse sine egne faglige vurderinger.

Rapporten er utarbeidet av:

Terje Strøm, sjeføkonom

Marte Sæther Ottesen, samfunnsøkonom

Mari Kristine Knutsen, analytiker

Hovedfunn og oppsummering



Nasjonal Transportplan 2025-2036 inkluderer **78 prioriterte veiprosjekter** langs riksveinettet i Norge. Disse prosjektene er fordelt på fylker og tar sikte på å forbedre både trafikksikkerhet og fremkommelighet, samtidig som de tar hensyn til fremtidige klimautfordringer.



I 2023 kartla Statens vegvesen totalt 255 skredutsatte punkter langs riksveinettet, hvorav **78 er klassifisert med høy risiko**. Disse punktene utgjør de mest kritiske områdene og krever umiddelbare sikringstiltak for å redusere skredfaren og sikre trygg ferdsel på veiene. tillegg er det **177 punkter med middels risiko**, som også er lovet fulgt opp.



18 av 78 riksveiprosjekter i NTP inkluderer skredsikring, noe som dekker nesten 100 skredpunkter. Dette utgjør **kun 39 prosent** av skredpunkter med høy eller middels risiko langs riksveinettet, noe som tyder på manglende satsing på skredsikring i forhold til politiske løfter.



Rundt halvparten av de skredutsatte punktene (middels og høy) befinner seg i Vestland fylke. Kun **45 prosent** av disse punktene befinner seg på strekninger omtalt i NTP 2025-2036.



Å sikre alle skredpunkt med middels og høy skredfaktorkategori langs riksveinettet **koster 32,1 milliarder kroner**. Å sikre de ti farligste skredpunktene på riksveinettet alene koster 12,3 milliarder kroner.



Kun **50 prosent** av riksveistrekningene som inkluderer skredsikring dekkes av NTP i de første seks år av perioden.

Nasjonal transportplan 2025-2036

Nasjonal transportplan (NTP) presenteres av regjeringen hvert fjerde år for å vise hvordan transportinfrastrukturen i Norge skal utvikles de neste 12 årene. NTP inneholder prioriteringer for veier, jernbane, flyplasser og havner, med mål om å sikre trygg, effektiv og miljøvennlig transport for både mennesker og gods. Planen tar hensyn til økonomiske, miljømessige og samfunnsmessige faktorer, og legger vekt på å forbedre fremkommelighet, redusere ulykker og fremme klimavennlige transportløsninger. Samtidig fungerer planen som et viktig verktøy for å fordele statlige midler til ulike prosjekter og initiativer over hele landet.

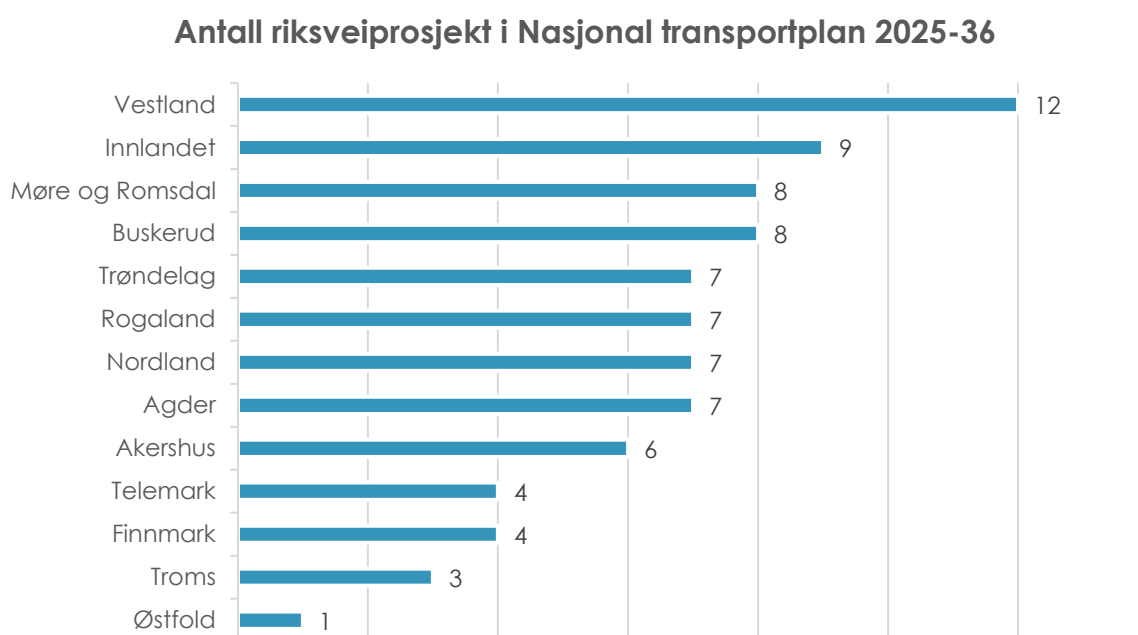
Nasjonal transportplan 2025–2036 ble lagt frem den 22. mars 2024 og vil gjelde fra den 1. januar 2025. Planen har spesielt fokus på bærekraftig transport, bedre infrastruktur og effektiv bruk av ressurser. Ettersom klimaendringer øker risikoen for naturhendelser som flom og skred har klimasikring blitt en viktig komponent i NTP. Økt frekvens og intensitet av ekstremvær, som følge av klimaendringer, gjør det nødvendig å implementere effektive sikringstiltak for å beskytte infrastrukturen. Investeringer i klimasikring bidrar til å opprettholde sikkerhet og effektivitet i transportsektoren, samt redusere potensielle kostnader knyttet til skader og avbrudd i transporttjenester.

I tillegg viser lekkasjer fra budsjettforslaget for 2025 at regjeringen setter av 10,8 milliarder kroner til drift og vedlikehold av riksveiene. Dette er en økning på 1,1 milliarder kroner sammenlignet med året før. Midlene skal brukes til ulike tiltak, som vintervedlikehold, ny asfalt og forbedring av veinettets kapasitet til å håndtere mer nedbør. Pengene er en del av regjeringens forslag til statsbudsjett for 2025, som legges frem den 7. oktober. Økningen på 1,1 milliarder kroner tilsvarer omtrent 11 prosent mer enn i 2024, noe som er betydelig høyere enn den ventede prisveksten. Vår gjennomgang i dette notatet viser likevel at satsingen må være langt høyere for å sikre bilister og innbyggere tilstrekkelig mot økt klimarisiko i de nærmeste årene.

Riksveinettet og tilhørende prosjekter

I Nasjonal transportplan 2025-36 prioriteres 78¹ veiprosjekter på riksveinettet. Figur 1 viser antall prosjekter langs riksveinettet fordelt på fylkene de ligger i. Vestlandet er det fylket med flest prioriterte prosjekter, der totalt 12 prosjekter inngår. Deretter følger Innlandet med 9 prosjekter, mens både Møre og Romsdal og Buskerud har 8 veiprosjekter. Troms har 3 prosjekter, og Østfold ligger lavest med kun ett planlagt prosjekt. Fordelingen viser tydelig hvilke fylker som er prioritert i Nasjonal transportplan.

Figur 1: Antall prosjekter tilknyttet riksveinettet i Nasjonal transportplan 2025-36, fordelt på fylke.²



I tillegg til de vedtatte prosjektene sikret SV flertall for flere prosjekter til NTP 2025-36. SV ble enige med Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre, Kristelig Folkeparti og Rødt om å inkludere ytterligere syv prosjekter i NTP. Dette gjelder Ringeriksbanen og ny E16 som et fellesprosjekt for å sikre økonomisk nytte og bærekraft, utbygging av dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord på Vestfoldbanen, økt finansiering av fylkesveier med

¹ Ifølge NTP er det 77 prosjekter på riksveiene, men vi teller prosjektet E6/E136 Otta–Dombås–Vestnes som to prosjekter med delprosjektene E6 Otta–Dombås og E136 Dombås–Vestnes, da de er oppgitt i oversikten som egne strekninger. Se Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, s. 175.

² Noen prosjekter og veistrekninger krysser fylkesgrenser og inngår dermed i flere fylker. Vi har valgt å oppgi prosjekt som går over flere fylker som ett prosjekt i hvert fylke. Antall prosjekter er derfor egentlig noe lavere samlet sett (78), men denne illustrasjonen viser likevel hvilke fylker som har prosjekt som inngår i NTP.

fokus på trafikksikkerhet og næringsveier, kapasitetsøkning på Ofotbanen, samt oppstart av riksvei 19 i Moss.³ Det ble også sikret statlig bidrag til Majorstua stasjon og fremskynding av riksvei 15 over Strynefjellet med arm til Geiranger.

Av totalt 78 prosjekter på riksveinettet er 18 under ansvaret til Nye Veier, mens Statens vegvesen har ansvaret for 60 prosjekter. Utbedringsstrekninger er veistrekninger hvor det gjennomføres tiltak for å forbedre eksisterende vei, som for eksempel forbedring av veidekket eller økning av trafikksikkerheten, og flesteparten av disse har aktivitet i dag som videreføres i planperioden. Utviklingsporteføljen inneholder prosjekter i tidlig planleggingsfase som vurderes for fremtidig investering. Prosjektene er ikke igangsatt, men prioriteres for videre planlegging. Mindre investeringer er en kategori som samler veiprojekter med kostnader under 1 mrd. kroner. Dette kan for eksempel gjelde mindre tiltak som skredsikring, kollektivfelt og generell planlegging, og alle disse prosjektene er aktuelle for oppstart i den første 6-årsperioden. Statens vegvesens planportefølje inneholder av prosjekter som er ferdig utredet og klare for gjennomføring, men som ikke har fått bevilgning eller vedtak om oppstart.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over antall prosjekter fordelt på prosjekttype og ansvarlig myndighet.

Tabell 1: Antall prosjekter på riksveinettet etter prosjekttype og ansvarlig myndighet.

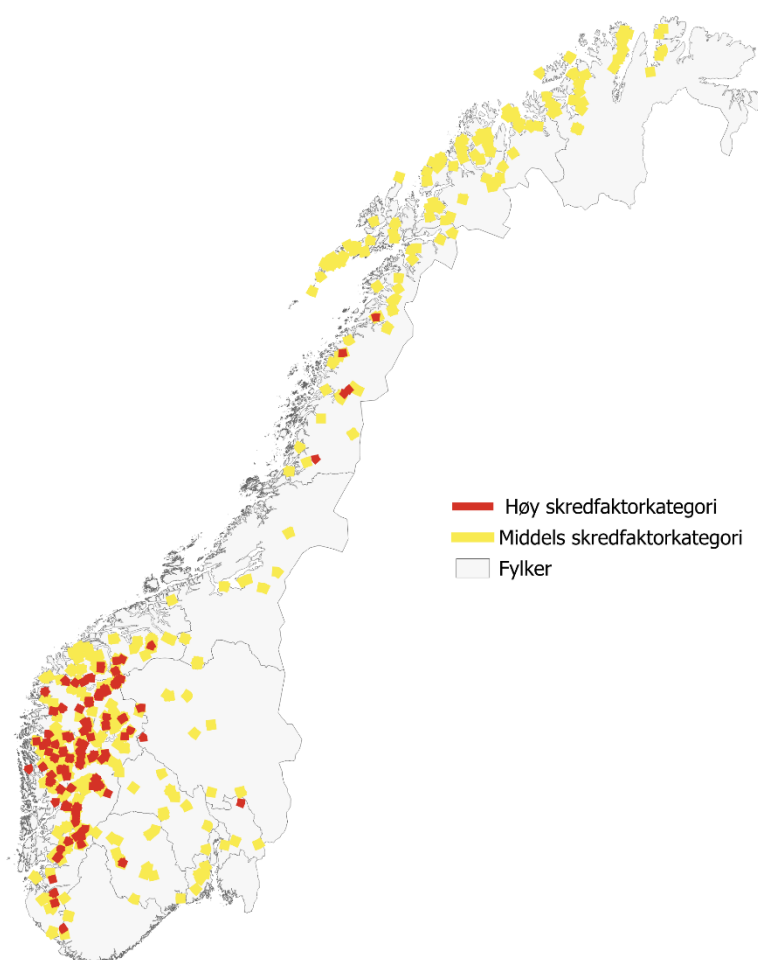
	Prosjekttype	Antall prosjekter
Statens Vegvesen	Utbedringsstrekninger	10
	Utviklingsportefølje	11
	Planportefølje	34
	Mindre investeringer	5
Nye Veier	Portefølje	18

³ Kilde: SV sikrer flertall for flere prosjekter i Nasjonal Transportplan, publisert 05.06.2024, sv.no.

Skred- og klimasikring

I årets transportplan er miljø og klimaberedskap integrert i alle sektorer, og spesielt for riksveinettet fokuserer regjeringen på fornyelse og oppgradering som en del av strategien for å forbedre infrastrukturen. Stortingsmelding 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn* gir sektorvise rammer for klimaberedskap, og her heter det at regjeringen vil «presentere en nasjonal gjennomføringsplan i Nasjonal transportplan 2025–2036 for ras- og skredsikring av alle riksveier og fylkesveier med høy og middels skredfakton».⁴

Figur 2: Kart over skredpunkter med høy og middels skredfaktorkategori. Kilde: Statens vegvesen

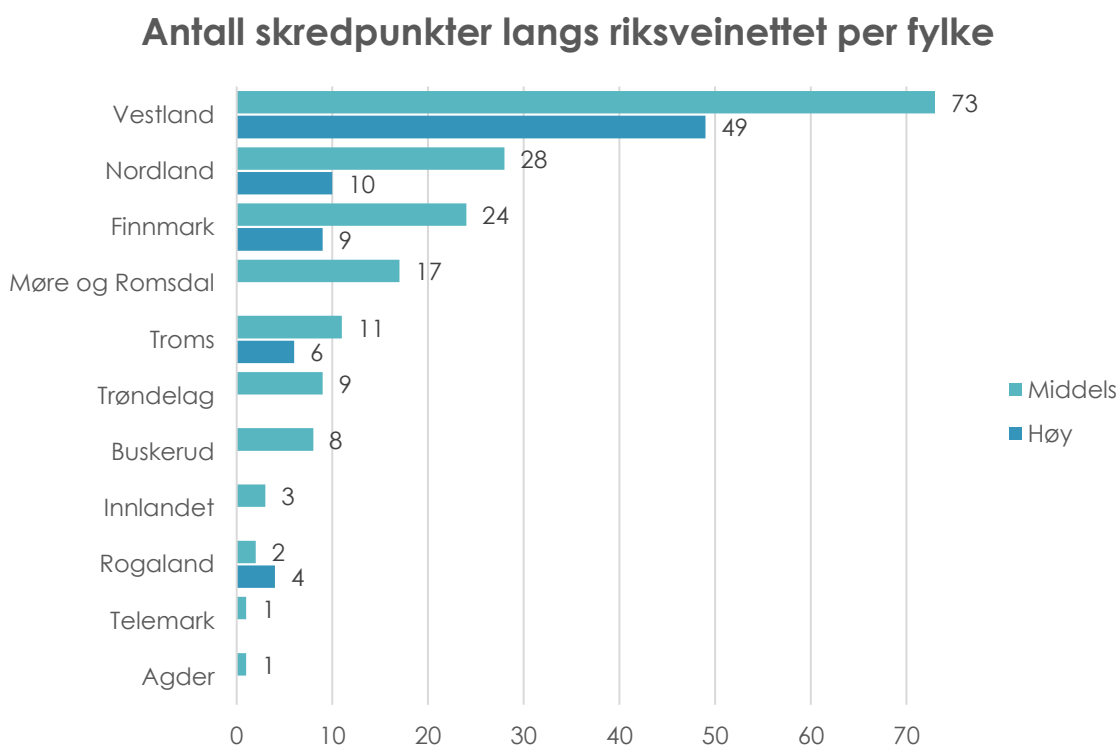


Som en del av arbeidet med Nasjonal Transportplan 2025-36 har Statens vegvesen kartlagt skredutsatte punkter langs veinettet i Norge, og oversikten viser totalt 461 skredutsatte punkter på riksveinettet. Av disse er 255 i høy og middels skredfaktorkategori. Skredfaktorkategori «middels» indikerer moderat skredrisiko, som kan kreve tiltak som regelmessig overvåkning og forebygging. Kategorien «høy»

⁴ Kilde: Meld. St. 26 (2022–2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*, s. 66

innebærer høy risiko, spesielt under ugunstige værforhold, med hyppigere skred. Dette krever omfattende tiltak for risikoreduksjon, som skredvoller, tunneler eller permanente stengsler. Langs riksveinettverket ligger 255 skredpunkter, der 177 er av skredfaktorkategori middels og 78 er av skredfaktorkategori høy.

Figur 3: Antall skredpunkter langs riksveinettet, fordelt på fylker etter skredfaktorkategori.



Figur 2 illustrerer hvordan skredpunktene med høy og middels skredfaktorkategori fordeler seg på kartet, og Figur 3 viser antall skredpunkter med høy og middels skredfaktorkategori langs riksveinettet fordelt på fylke. Vestland fylke har flest skredpunkter, omtrent halvparten av alle skredpunkter i høy og middels skredfaktorkategori totalt på riksveiene.⁵ Vestland har også flest skredpunkter med høy skredfare, der over 40 prosent av skredpunktene er av skredfaktorkategori høy. Videre har Nordland, Finnmark, Troms og Møre og Romsdal flest skredpunkter.

I NTP uttrykkes det at målet er å utbedre flest mulig av de kartlagte skredpunktene i middels og høy risikokategori, og på riksveiene vil flere store prosjekter fra Statens vegvesen bidra til å redusere skredfare⁶. Dette inkluderer strekningene E39 Klakegg–

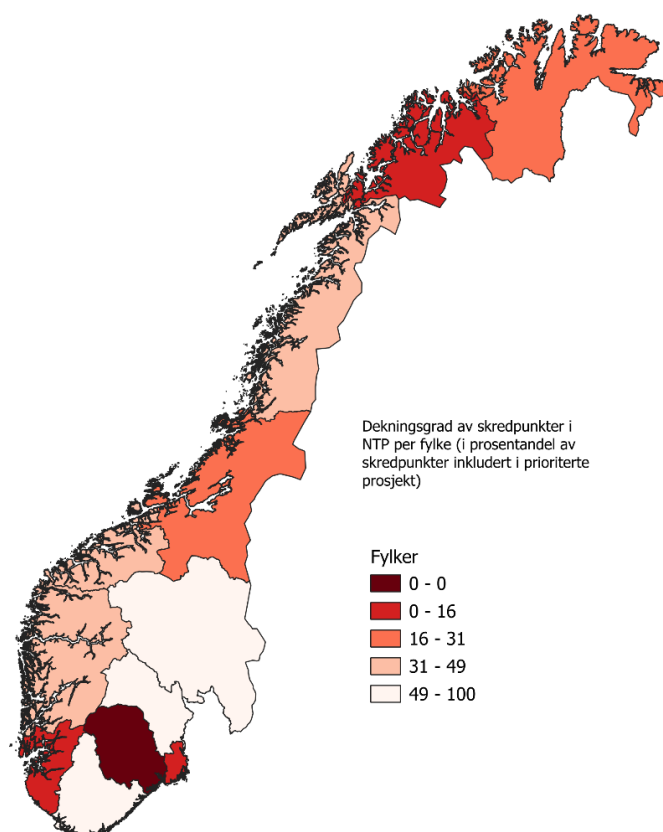
⁵ 47,8 prosent av alle skredpunkter (høy og middels skredfaktorkategori) ligger i Vestland fylke.

⁶ Kilde: Meld. St. 14 (2023–2024) *Nasjonal transportplan 2025–2036*, s. 171

Byrkjelo, E16 Hylland–Slæen, E16/Vossebanen Arna–Stanghelle, rv. 5 Erdal–Naustdal, E10 Nappstraumen–Å, E45 Kløfta, E134 Røldal–Seljestad, E6 Megården–Sommerset–Mørsvikbotn og rv. 94 Saragammen–Rypefjord. Når disse prosjektene er ferdigstilt, vil 57 skredpunkter være eliminert. I tillegg gjennomføres mindre skredsikringsprosjekter og utbedringer på riksveinettet, både som egne prosjekter og som en del av andre investeringer. Nye Veier vil starte sikringstiltak på rv. 13 Skare–Sogndal i 2024/2025, og det er utfordringer med ras på E6/E136 Otta–Dombås–Vestnes som også vil bli håndtert.

Vår gjennomgang av prosjektene i NTP viser at **18 av 78 riksveiprosjekter** planlegger tiltak for skredsikring eller oppgir skred som konkrete utfordringer langs strekninger som skal utbedres. En sammenstilling av disse veistrekningene og Statens vegvesen sin oversikt over skredpunkter viser at **nesten 100 skredpunkter** dekkes av riksveiprosjekter i NTP, men dette **utgjør kun ca. 39 prosent av alle skredpunkter i Norge med høy eller middels skredfaktorkategori**. Dette tyder på for lite konkret satsing på skredsikring i Nasjonal transportplan opp mot politiske løfter på dette området.

Figur 4: Dekningsgrad av skredpunkter i prioriterte veiprosjekt (riksvei) i NTP. Kilde: Statens vegvesen



Topp fem fylker

De topp fem mest skredutsatte fylkene har nesten 90 prosent av alle skredpunkter med høy og middels skredfaktorkategori i Norge.⁷

Vestland

Videre gjennomgang av prosjektene i Vestland fylke viser at totalt 55 skredpunkter dekkes av de foreslåtte veiprosjektene, som utgjør 45 prosent av alle skredpunkter med høy og middels faregrad i Vestland fylke og over 21 prosent av alle skredpunkter på riksveinettet totalt sett.⁸ Gjennomgangen viser også at 67 skredpunkter i fylket ikke er nevnt i årets Nasjonal transportplan (NTP), og at totalt 58 skredpunkter i fylket ikke er omtalt i NTP, verken i nåværende eller tidligere utgaver. Av disse ikke-prioriterte punktene er 18 skredpunkter kategorisert med høy skredrisiko, noe som er spesielt bekymringsfullt med tanke på de alvorlige konsekvensene et eventuelt skred kan medføre. Dette peker på et tydelig behov for ytterligere tiltak for å sikre sårbare veistreknings i fylket.

Tabell 2: Antall skredpunkter i Vestland fylke omtalt i NTP 2025-2033, tidligere NTP-er, etter skredfarekategori. Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Antall skredpunkter	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	49	73	122
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	29	26	55
Uten NTP 2025-2033	20	47	67
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	2	7	9
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	18	40	58

Nordland

I Nordland er det totalt identifisert 38 skredpunkter. Av disse er 17 omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, mens 14 skredpunkter befinner seg på strekninger som

⁷ 89 prosent av alle skredpunkter (middels og høy) ligger i fylkene Vestland, Nordland, Finnmark, Troms og Møre og Romsdal.

⁸ For å anslå dette har vi gått gjennom hver veistrekning i prosjektene prioritert i NTP 2025-36 og registrert alle skredpunkter som ligger langs disse strekningene og/eller nevnes spesifikt som et utbedringspunkt. Vi tar forbehold om at antallet kan avvike fra de faktiske planene, men mener det gir et godt anslag på skredpunkter som planlegges utbedret i NTP 2025-36.

ikke er prioritert verken i denne transportplanen eller i tidligere planer. Når det gjelder skredpunkter med høy skredrisiko, er 7 av totalt 10 slike punkter inkludert i de prioriterte riksveiprosjektene som er planlagt i NTP. Dette betyr at en betydelig del av områdene med høy risiko vil få nødvendige tiltak, men det er fremdeles flere skredpunkter som står uten sikringsplaner, noe som kan representere en vedvarende trussel for trafikksikkerheten på enkelte veistrekninger.

Tabell 3: Antall skredpunkter i Nordland fylke omtalt i NTP 2025-2033, tidligere NTP-er, etter skredfarekategori. Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Antall skredpunkter	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	10	28	38
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2036	7	10	17
Uten NTP 2025-2036	3	18	21
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	1	6	7
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	2	12	14

Finnmark

I Finnmark er det identifisert totalt 33 skredpunkter, hvorav 24 av disse er klassifisert i skredfaktorkategorien "middels" fare, og 9 av dem vurderes å ha "høy" skredfare. Ved gjennomgangen finner vi at kun 8 av disse skredpunktene er inkludert i årets Nasjonal transportplan (NTP), mens de resterende 25 punktene ikke er prioritert i NTP 2025-2036 eller tidligere. Av disse 25 punktene, som ikke er planlagt håndtert i den kommende NTP-perioden, er 5 kategorisert med høy skredfare, mens de resterende 20 har middels skredfare. Dette betyr at et betydelig antall skredutsatte områder i Finnmark fortsatt vil være uten sikringstiltak i de nærmeste årene, noe som kan innebære en vedvarende risiko for skredhendelser i disse områdene.

Tabell 4: Antall skredpunkter i Finnmark fylke omtalt i NTP 2025-2033, tidligere NTP-er, etter skredfarekategori. Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Antall skredpunkter	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	9	24	33
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	4	4	8
Uten NTP 2025-2033	5	20	25
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	0	0	0
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	5	20	25

Troms

I Troms har vi identifisert totalt 17 skredpunkter, hvorav 6 punkter er klassifisert med høy skredfare, mens 11 punkter har middels skredfare. Av disse er hele 25 skredpunkter ikke nevnt i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 eller i tidligere utgaver av planen. Blant de uprioriterte skredpunktene er 5 klassifisert med høy fare, og 20 vurderes som middels farlige. Dette viser at en betydelig del av områdene med både høy og middels skredrisiko fortsatt mangler nødvendige tiltak i transportplanene, noe som kan føre til vedvarende risiko for skredhendelser i disse områdene.

Tabell 5: Antall skredpunkter i Troms fylke omtalt i NTP 2025-2033, tidligere NTP-er, etter skredfarekategori. Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Antall skredpunkter	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	6	11	17
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	2	0	2
Uten NTP 2025-2033	4	11	15
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	0	1	1
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	4	10	14

Møre og Romsdal

I Møre og Romsdal er det identifisert totalt 17 skredpunkter, og samtlige av disse er klassifisert som "middels" skredfare. Av disse punktene er 7 omtalt i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, mens de resterende 10 skredpunktene ikke er nevnt, verken i den nåværende transportplanen eller i tidligere utgaver. Dette betyr at over

halvparten av skredpunktene i fylket ikke er inkludert i prioriterte riksveiprosjekt i NTP, noe som kan medføre en fortsatt risiko for skred på disse veistrekningene.

Tabell 6: Antall skredpunkter i Møre og Romsdal fylke omtalt i NTP 2025-2033, tidligere NTP-er, etter skredfarekategori. Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

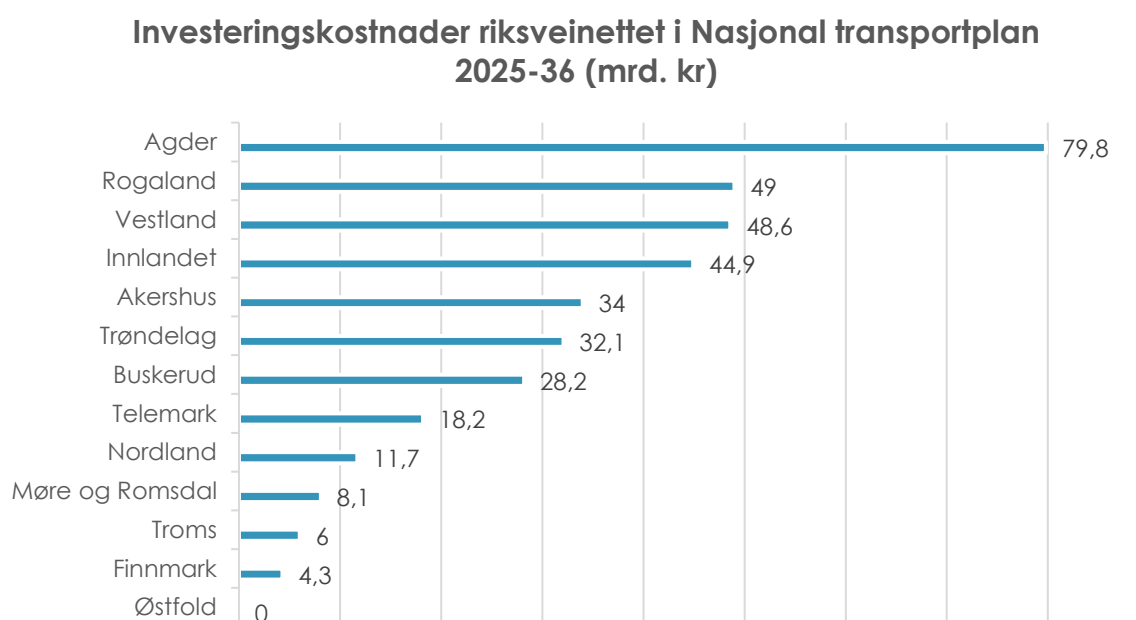
Antall skredpunkter	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	0	17	17
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2036	0	7	7
Uten NTP 2025-2036	0	10	10
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	0	0	0
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	0	10	10

Kostnader og finansiering

Nasjonal transportplan 2025-36 budsjetterer 1 308 milliarder kroner på veier, broer og jernbane og andre samferdselsprosjekter de neste tolv årene. Den statlige bevilgningen prioriterer riksveiene med 574 milliarder kroner, mens fylkesveiene får 65 milliarder. Jernbanen mottar 436 milliarder, og det settes av 34 milliarder til kystforvaltning. Byområdene tilgodeses med 88 milliarder, luftfarten får 5,5 milliarder, og 5 milliarder går til prosjekter på tvers av transportsektorer. Dette viser en tydelig vektlegging av riksveiene som hovedsatsing.

En rask summering av investeringskostnader i prosjektene knyttet til riksveinettet i NTP gir totalt 364,9 milliarder kroner, illustrert i Figur 5.⁹

Figur 5: Sum oppgitte kostnader for prosjekter knyttet til riksveinettet, fordelt på fylke.¹⁰



Investeringsaktivitetene totalt sett i Nasjonal transportplan omfatter mer enn de spesifikke prosjektene fra Statens vegvesen og inkluderer mindre tiltak som utbedring av veistrekninger, prosjekter under 1 milliard kroner, trafiksikkerhet, kollektivtilbud, gang- og sykkelveier, miljøtiltak, samt fornying av veier, bruer og tunneler.

⁹ Vi vil påpeke at investeringskostnadene kan strekke seg over lengre perioder, og ikke nødvendigvis er begrenset til 2024 og 2025. Denne summen er også lavere enn bevilgningen på 574 milliarder kroner til riksveiene, og fungerer derfor best som en illustrasjon av tilgjengelige midler per fylke.

¹⁰ Flere prosjekter er i planleggingsfasen uten en fastsatt eller oppgitt investeringskostnad, og flere prosjekter oppgir en total kostnad uten at det oppgis hvor mye som skal brukes i planens 6-årsperiode. Grafen inneholder dermed kun oppgitte kostnader.

Skredsikring er også en del av disse investeringene, selv om det ikke er eksplisitt nevnt.

Vi finner at dersom man skal sikre alle skredpunkter langs riksveinettet med høy skredfaktorkategori, vil den anslåtte kostnaden være 25 047 millioner kroner. Om alle skredpunkter med middels skredfaktorkategori skal sikres, koster det ytterligere 7 685 millioner kroner, ifølge Statens vegvesen.¹¹ **Dette gir en anslått totalkostnad på 32 732 millioner kroner.**

Riksveinettet kan videre deles inn i europavei og annen riksvei. Dersom man kun ser på skredpunkter langs europaveinettet anslås totalkostnaden å være rundt 12 831, med 6 780 for skredpunkter av middels skredfaktorkategori og 6 051 for skredpunkter av høy skredfaktorkategori. Langs annen riksvei blir den anslåtte totalkostnaden over 19 900 millioner kroner.

Tabell 7: Anslått kostnad skredsikring av skredpunkter langs riksveinettet (i millioner kroner). Kilde: Statens vegvesen

	Middels skredfaktorkategori	Høy skredfaktorkategori	Totalt
Skredpunkter europavei	6 780	6 051	12 831
Skredpunkter annen riksvei	905	18 996	19 901
Skredpunkter riksvei totalt	7 685	25 047	32 732

For flere skredpunkter er det foreslått to ulike sikringstiltak. Tabell 7 viser kostnaden Statens vegvesen har anslått for det primære sikringstiltaket, som er vurdert som det mest hensiktsmessige. Mange punkter anbefales sikret med aktive tiltak, hvor skredfaren overvåkes og veien stenges ved skred, eller ved kontrollert utløsning av skred. Aktive tiltak har ofte lavere investeringskostnader, men krever kontinuerlig oppfølging for å oppnå ønsket effekt. Dersom vi heller inkluderer den anslåtte kostnaden av de alternative sikringstiltakene får man en maksimal totalkostnad på 61,1 milliarder kroner for hele riksveinettet.¹²

¹¹ Kilde: Skredpunkt riksvei med mulig tiltak og anslått kostnad, delleveranse (Vedlegg 1) av Nasjonal transportplan 2025-2036: Prioriteringsoppdraget og oppfølging av prioriteringsoppdraget, Statens vegvesen 3. oktober 2023.

¹² NB. Ikke alle skredpunkter har et alternativt kostnadsanslag. Dersom man ser på totalkostnaden for alle skredpunkter, der det alternative tiltaket velges der det er mulig, får man en totalsum på 61 075 millioner kroner.

Figur 6 illustrerer den totale primærkostnaden for å sikre alle skredpunkter i høy og middels skredfaktorkategori i hvert fylke. Kostnaden er spesielt høy i Vestland fylke, hvor den anslås til 21,6 milliarder kroner. Dette er betydelig mer enn det fylket med nest størst kostnad, Nordland, som har en anslått sikringskostnad på 3,1 milliarder kroner. Dette store spriket viser hvor utfordrende og kostbart det er å sikre de skredutsatte områdene i Vestland sammenlignet med andre fylker.

Figur 6: Anslått kostnad ved sikring av skredpunkter med middels og høy skredfaktorkategori etter fylke.
Kilde: Statens vegvesen



Topp tre fylker

Vestland

Om vi ser spesifikt på Vestlandet, hvor omtrent halvparten av alle skredpunktene befinner seg, ligger kostnadene på tiltak for skredpunkter i prosjektene omtalt av NTP 2025-36 på over 19,4 milliarder kroner totalt. Skredpunkter med høy skredfare utgjør hele 17,3 milliarder kroner av dette totalbeløpet. Vi finner videre at skredpunkter av høy eller middels skredfare som **ikke** dekkes av NTP nå eller tidligere utgjør hele 1 265 millioner kroner.

Tabell 8: Kostnader knyttet til skredpunkter i Vestland fylke etter skredfaktorkategori og omtale i NTP.
Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Kostnader	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	18 651,5 mill. kr.	2 977 mill. kr.	21 628,5 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	17 285,5 mill. kr.	2 154 mill. kr.	19 439,5 mill. kr.
Uten NTP 2025-2033	1 366 mill. kr.	823 mill. kr.	2 189 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	847 mill. kr.	77 mill. kr.	924 mill. kr.
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	519 mill. kr.	736 mill. kr.	1 265 mill. kr.

Som nevnt tidligere gjelder dette kun primære, eller aktive, sikringstiltak der situasjonen overvåkes, veien stenges ved skred eller der man utløser skred kontrollert. Aktive tiltak krever kontinuerlig oppfølging, og andre alternativer som utbedring av vei, bygging av tunneler, montering av isnett og lignende har gjerne høyere investeringskostnader. Dersom man skulle gjennomføre alternative sikringstiltak i Vestland fylke ville det alene kostet over 31 milliarder kroner.

Nordland

I Nordland er det beregnet at det ville kostet totalt 3 164 millioner kroner å sikre alle skredpunktene langs riksveinettet. For de skredpunktene som er inkludert i riksveiprosjektene prioritert i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, vil sikringskostnadene være 1 414 millioner kroner. De skredpunktene som ikke er omtalt i NTP, verken i nåværende eller tidligere utgaver, har en samlet sikringskostnad på 1 737 millioner kroner. Dette viser at en betydelig investering fortsatt er nødvendig for å

sikre de gjenværende skredutsatte områdene som ikke er inkludert i nåværende planer.

Tabell 9: Kostnader knyttet til skredpunkter i Nordland fylke etter skredfaktorkategori og omtale i NTP.
Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Kostnader	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	1 242 mill. kr.	1 922 mill. kr.	3 164 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	1 227 mill. kr.	187 mill. kr.	1 414 mill. kr.
Uten NTP 2025-2033	15 mill. kr.	1 735 mill. kr.	1 750 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	0 mill. kr.	13 mill. kr.	13 mill. kr.
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	15 mill. kr.	1 722 mill. kr.	1 737 mill. kr.

Finnmark

I Finnmark anslår vi at det vil koste totalt 1 415 millioner kroner å sikre alle skredpunktene langs riksveinettet. For de skredpunktene som er inkludert i Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036, er den samlede kostnaden beregnet til 905 millioner kroner. For å sikre de skredpunktene som ikke er prioritert i NTP, verken i den nåværende eller tidligere planer, vil det kreve en investering på 510 millioner kroner. Dette understreker behovet for ytterligere midler for å kunne sikre alle utsatte veistreknings i fylket.

Tabell 10: Kostnader knyttet til skredpunkter i Nordland fylke etter skredfaktorkategori og omtale i NTP.
Kilde: Statens vegvesen | NyAnalyse

Kostnader	Høy-skredfare	Middels-skredfare	Totalt
Alle skredpunkter	1 137 mill. kr.	278 mill. kr.	1 415 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i NTP 2025-2033	905 mill. kr.	0 mill. kr.	905 mill. kr.
Uten NTP 2025-2033	232 mill. kr.	278 mill. kr.	510 mill. kr.
Skredpunkter omtalt i tidligere NTP	0 mill. kr.	0 mill. kr.	0 mill. kr.
Skredpunkter uten omtale i NTP nå eller tidligere	232 mill. kr.	278 mill. kr.	510 mill. kr.

Tidsrammer for prosjektene

En foreløpig gjennomgang av prosjektene viser at omtrent 51 prosjekter ikke har noen fastsatt tidsramme eller er aktuelle i den nåværende planperioden. Av disse er 13 prosjekter en del av Nye Veiers planportefølje. Nye Veier opererer med en 20-årshorisont, med en avtaleperiode som strekker seg frem til 2044. Det fremgår imidlertid ikke av Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 om disse 13 prosjektene vil være aktuelle for oppstart i løpet av denne perioden, selv om majoriteten av dem befinner seg i planleggingsfasen. Videre er 11 prosjekter en del av utviklingsporteføljen til Statens vegvesen. Det er imidlertid ikke rom for å realisere disse prosjektene i sin nåværende form innenfor tolvårsperioden som dekkes av Nasjonal transportplan (NTP). Dette innebærer at prosjektene i Statens vegvesens utviklingsportefølje må vente på ytterligere finansiering eller planrevideringer før de kan gjennomføres.

Av prosjektene uten fastsatt oppstart eller som ikke er aktuelle i planperioden er rundt 9 riksveiprosjekter på skredutsatte strekninger.

Videre står 14 prosjekter oppført som aktuelle i planperioden eller aktuelle i de første 6 årene av planperioden, hvor 7 er på skredutsatte strekninger. Rundt 11 prosjekter har oppstart i perioden 2024-2026, er allerede under utbygging, eller står oppført som utbedringsstrekning i Statens vegvesens portefølje. På utbedringsstrekninger er det som regel pågående aktivitet som videreføres og utvikles i første del av perioden. Av disse er 3 prosjekter på skredutsatte strekninger.

Totalt har vi kartlagt 18 prosjekter med skredutsatte strekninger. Med dette dekkes kun potensielt halvparten av riksveistrekningene med skredfare i de første seks år av perioden.