

Nasjonal transportplan 2029-2040 og fylkeskommunenes rolle

Vår ref.: 2024/50986/14

Til samferdselsdepartementet v/statsråd Jon-Ivar Nygård

Bakgrunn

Det vises til dialogmøte med statsråden 20. november og til brev fra Østlandssamarbeidet 30. juni 2025 om Nasjonal transportplan (NTP) som strategisk styringsverktøy.

Østlandssamarbeidet takker for at fylkeskommunene på Østlandet fikk møte statsråden og presentere vårt budskap om fylkeskommunenes viktige rolle i NTP-arbeidet. Som avtalt oversender vi en oppsummering med våre viktigste innspill til arbeidet med NTP 2029-2040, gruppert i tre hoveddeler:

1. Fylkeskommunenes deltakelse i NTP-arbeidet
2. Nye analyseenheter
3. Bruk av målstyring i NTP-arbeidet

Bakteppet for arbeidet med en ny NTP er den alvorlige og krevende geopolitiske situasjonen i Europa og Norge, der hensynet til beredskap og sikkerhet må tas på stort alvor. Samtidig er det avgjørende at hensynet til klima, miljø og natur fortsatt må vektlegges når en ny NTP skal utformes. Dette krever at alle må tenke nytt slik at vi kan få mer igjen for pengene.

Østlandet har store utfordringer, men også store muligheter. Mer enn halvparten av landets befolkning bor i denne landsdelen og videre vekst er forventet. Østlandet står også



for over halvparten av Norges utslipp fra veitrafikk. Fylkeskommunene på Østlandet sitter dermed med nøkkelen for å nå nasjonale klimamål og nødvendig transportomstilling.

Landsdelen er sterkt eksponert for flom, ras og ekstremvær. Hendelser i transportsystemene på Østlandet kan ramme hele landet – både innen gods- og persontransport. Et robust transportsystem på Østlandet vil gi stor nasjonal gevinst og er viktig for å sikre framkommelighet og beredskap i både fred, krise og krig.

Fylkeskommunene på Østlandet er klare til å ta vår del av ansvaret for å nå nasjonale transport-, klima- og beredskapsmål. Men dette betinger at NTP-prosessen denne gangen får en annen innretning enn tidligere.

Fylkeskommunene må delta aktivt i NTP-arbeidet

Østlandssamarbeidet har sammenfallende synspunkter med KS og mener at fylkeskommunene må sikres en formell rolle, representasjon og medvirkning i NTP-arbeidet, i alle faser av NTP-prosessen. Dette handler om å gi fylkeskommunene *reell* medvirkning i arbeidet med ny NTP.

Fylkeskommunene har mange virkemidler og spiller en nøkkelrolle for at staten skal nå nasjonale mål. Med fylkeskommunene i en mer sentral rolle, vil man sikre at en ny NTP i større grad vil gi en mer helhetlig og bærekraftig transportpolitikk.

Kollektivkrise er et relevant eksempel her: Krisen vi står midt i, med færre ruter og dyrere billetter, svekker konkurransedyktig mating til jernbane og gjør det utfordrende å nå både klima- og nullvekstmål. Utenfor byområdene er det ikke lenger mulig å opprettholde et forsvarlig kollektivtilbud utenom skoleskyss. Dette vil ha svært store negative konsekvenser for både næringsliv, pendlere, ungdom og øvrig befolkning. Utilstrekkelig finansiering for kollektivtrafikken medfører økt veitrafikk, som igjen gir økt press på kapasitet, tilstand og standard på vegnettet.



De fleste brukerne av transportsystemet har ikke noe forhold til hvem som formelt har ansvar for ulike deler av transportsystemet. Det må derfor gjøres en grundig vurdering av hvorvidt innretningen på NTP kan/bør endres, slik at ny NTP kan omfatte all transport og ikke bare statlig infrastruktur. Siden transportsystemene henger tett sammen mener vi at det er nødvendig med en mer helhetlig vurdering av investeringer, tilskuddsmidler og rammeoverføringer på tvers av fylkeskommunale og statlige områder, eksempelvis når det gjelder fylkesveier vs. riksveier.

En samordnet satsing på kollektiv og jernbane i landsdelen, inkludert InterCity, gir også økt trafiksikkerhet på både riks- og fylkesvei. Færre tunge kjøretøy og personbiler på vei bidrar til nullvisjonen og gir samtidig langt bedre framkommelighet for annen næringstransport – og alle de som fortsatt må bruke veiene. Mer transport på bane og sjø er bra for klima og miljø – og med mindre utslipp til Oslofjorden. Det er selvsagt også langt billigere å forebygge og styrke transportinfrastrukturen enn å reparere skader senere.

Nye analyseenheter kan styrke NTP-arbeidet

Østlandssamarbeidet mener at det bør bli en bedre balanse mellom analyseenheter (analyseområder), slik at byområder og regioner vektlegges på lik linje med korridor-perspektivet, som tradisjonelt har vært benyttet i NTP-arbeidet. Prognosene peker i retning av en klar økning i veitrafikk i og rundt byområdene på Østlandet. Norge når ikke nasjonale mål innen klima, natur eller transportpolitiske mål uten å lykkes med å utvikle mer effektive og robuste transportsystemer på Østlandet. Landsdelen må derfor vurderes som én integrert transportregion i neste NTP, som gir mange fordeler, slik som vist i etatenes leveranse om *Analyseområder for transportplanleggingen*.

Samtidig må man ned på fylkesnivå for å sikre kobling til regionale arealplaner: Arbeidet med ny NTP kan med fordel ses i sammenheng med byutviklingsstrategier og regionale planer i fylkeskommunene, for på denne måten å sikre en bedre kobling mellom transport- og arealplanlegging.



Det er fortsatt nødvendig med et korridorperspektiv for de lange reisene (InterCity, gods, personer). I tillegg bør ny NTP i større grad ta hensyn til de grensekryssende, multimodale transportkorridorer på vei, sjø og bane i og med at det er store transportvolum langs disse korridorene. Synliggjøring av de grensekryssende transportårene i ny NTP vil være viktig for analyseformål og for prioritering av tiltak, slik at man kan ivareta hensynet til beredskap, forsyningssikkerhet og konkurransekraft på en bedre måte.

Samordning med regionale planer vil være en fordel også for den nasjonale korridorutviklingen, da statlig infrastruktur fra start vil kunne planlegges i tråd med statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet. Slik samordning vil også gjøre det enklere å følge opp regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging. Et eksempel på slik samordning er at fylkeskommunene og de statlige transportetatene kunne samarbeide mer målrettet for å bygge opp et bedre kundegrunnlag for jernbanen.

Målstyring bidrar til økt måloppnåelse

I vårt brev til Samferdselsdepartementet 30. juni ble det pekt på at ny NTP bør styre etter nasjonale og regionalt forankrede mål, fremfor å legge til grunn framskrivning av historiske trafikktrender. Dette handler om at investeringer og drift på samferdselsområdet også må bidra til å utvikle framtidsetta og bærekraftige samfunn som kan tåle klimaendringer og redusere nedbygging av natur.

Et godt eksempel på at mål må henge sammen med virkemidler er den mye omtalte kollektivkrise – der kommunesektorens andel av statsbudsjettet i dag følger generell kostnadsvekst, og i liten grad tar utgangspunkt i transportpolitiske mål som f.eks. nullvekstmål. Her er det et stort potensial for å tenke nytt og for bedre samordning av samferdselspolitikken.

Flere fylkeskommuner har erfaring med å bruke porteføljestyring, der man må prioritere tiltak og prosjekter innenfor en gitt økonomisk ramme, for å nå f.eks. nullvekstmålet. Østlandssamarbeidet ser positivt på at man i større grad satser på og tar i bruk



byvekstavtaler og andre utviklingsavtaler i flere byer og tettsteder. Dette vil bidra til at statlige, regionale og kommunale virkemidler kan sees i sammenheng.

Østlandssamarbeidet ser at det er behov for å vurdere målkonflikter og vidtrekkende samfunnskONSEKVENSER ytterligere fram mot neste NTP, men vil fremheve at forpliktende samarbeid og avtaler er politikk som virker – og gir mer måloppnåelse igjen for pengene – på mange ulike samfunnsområder.

Videre dialog

For Østlandssamarbeidet har samferdsel vært det viktigste politikkområdet siden oppstarten i 1993. Det er bred enighet blant fylkeskommunene på Østlandet om at tiden nå er kommet til å tenke nytt når ny NTP 2029-2040 nå skal utarbeides.

Fylkeskommunene på Østlandet er klare til å ta vår del av ansvaret, og vi ser frem til en konstruktiv dialog med Samferdselsdepartementet og statsråden videre framover i arbeidet med planlegging og gjennomføring av NTP 2029-2040. Det vil nå være viktig å få avklart hvordan et forsterket partnerskap mellom statlig og regionalt nivå kan bidra til økt måloppnåelse og mer effektiv ressursbruk.

Med vennlig hilsen

Iselin Vistekleiven

Leder for politisk samferdselsgruppe i Østlandssamarbeidet

