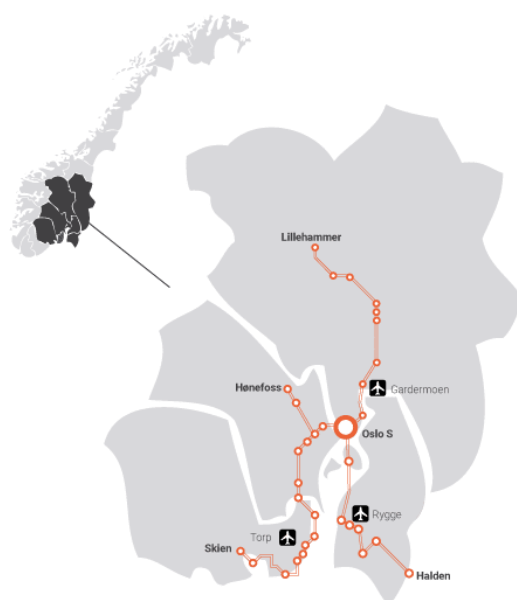


# Felles innspill fra Østlandssamarbeidet vedrørende utredningsoppdrag #2



# 1: Bakgrunn

Etter vedtak 24. februar i Østlandssamarbeidets politiske samferdselsgruppe gis det med dette et felles innspill fra fylkeskommunene på Østlandet til transportetatene vedrørende utredningsoppdrag #2, jf. invitasjonsbrev datert 21. januar 2026. Innspillet må ses i sammenheng med de respektive innspillene fra fylkeskommunene i landsdelen. Det vises også til felles skriftlig innspill fra Østlandssamarbeidet som ble oversendt transportetatene i etterkant av felles workshop for Østlandet 12. februar.

Med unntak av Oslo kommune er alle fylkeskommunene på Østlandet medlemmer av Østlandssamarbeidet. Østlandssamarbeidet har siden 1993 vært et regionalt politisk samarbeid for fylkeskommunene i landsdelen, med samferdsel og mobilitet som det viktigste samarbeidsområdet. I tidligere NTP-runder har fylkeskommunene vært tydelige på at InterCity-utbyggingen er det viktigste fellesprosjektet i landsdelen. Det siste året har fylkeskommunene på Østlandet også stått sammen i kravet om økte rammer til kollektivsektoren for å kunne opprettholde et forsvarlig kollektivtilbud i landsdelen. Tilsvarende har man understreket nødvendigheten av å redusere vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i landsdelen.

Ved innledningen til den nye NTP-prosessen (2029-2040) har Østlandssamarbeidet – i likhet med KS - vært tydelig på at fylkeskommunene må få en tydelig rolle i NTP-arbeidet.

Før sommeren 2025 sendte fylkeskommunene et felles brev til Samferdselsdepartementet (SD) med anbefaling om at Østlandet må defineres som et eget analyseområde i arbeidet med en ny NTP. Fylkeskommunene gjentok dette budskapet i møte med samferdselsministeren 20. november 2025. Det er positivt at transportetatene i sin rapport fra september 2025 gav tydelige anbefalinger om også å benytte landsdelene som analyseområder i transportplanleggingen, og at SD i utredningsoppdraget til transportetatene datert 23. desember sluttet seg til denne tilnærmingen.



I brevet fra SD peker man på at en geografisk inndeling i landsdeler vil være egnet til å gjøre analyser på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer. Videre pekes det på at regionale analyser, knyttet til blant annet befolkningens reisehverdag og effektive næringstransporter, vil kunne reflektere de ulike utfordringene man står overfor i ulike deler av landet.

Med Østlandet som egen analyseenhet er det naturlig med et felles overordnet innspill fra fylkeskommunene i landsdelen.

## 2: Østlandet som transportregion

### 2.1: Demografisk utvikling

Østlandet er Norges befolkningsmessige tyngdepunkt, med over halvparten av landets innbyggere. Ifølge SSB vil folketallet på Østlandet øke med om lag 355 000 innbyggere frem mot 2050, mens veksten i resten av landet vil være 165 000. Dette innebærer at 67 % av den nasjonale befolkningsveksten vil komme på Østlandet. Dette vil også medføre at Østlandet og hovedstadsområdet vil få en stadig større andel av nasjonens samlede *transportarbeid* med de konsekvenser dette vil få.

### 2.2: Kollektivtransportens betydning

Kollektivtransporten på Østlandet er allerede betydelig større enn i andre landsdeler. Befolkningsvekst og høy befolkningstetthet gjør at landsdelen har særskilt gode forutsetninger for å ta fremtidig transportvekst med kollektive løsninger. Dette forutsetter fortsatt videre satsing på kollektivtransport. Jernbanen er særlig viktig på Østlandet. Med fortsatt satsing på jernbane og InterCity er potensialet stort for ytterligere vekst i både person- og godstransport.

Et velfungerende samspill mellom tog og buss er svært viktig. Uten gode bussforbindelser til og fra knutepunktene svekkes passasjergrunnet på toget. Det er viktig at de reisende i større grad opplever vekslings mellom ulike transportløsninger som sømløs.



Fylkeskommunene må få bedre rammebetingelser slik at busstilbudet kan styrkes i årene som kommer. Prising av togreiser må bli langt mer dynamisk enn i dag.

Innfartsparkering er viktig for å utvide togets reelle nedslagsfelt og gjøre kollektivsystemet tilgjengelig for flere. Tilgangen til stasjonene er ofte det svakeste leddet i reisekjeden; når første delen av reisen ikke fungerer, svekkes effekten av investeringer i jernbane og kollektivtransport. I og rundt de største byene på Østlandet er det betydelige utfordringer med kapasitet og organisering av innfartsparkering. Det trengs derfor tydeligere rolle- og ansvarsdeling på tvers av forvaltningsnivåer, slik at nødvendig kapasitet kan etableres mer effektivt.

### 2.3: Klimagassutslipp i transportsektoren

Østlandet har de høyeste utslippene fra transportsektoren i landet. Ifølge Mdir/SSB står transportsektoren i landsdelen (inkludert Oslo) for litt over 50% av de totale utslippene fra veitrafikken i Norge. Med økende befolkning og transportarbeid kan utslippene øke. Samtidig ligger det godt til rette for store utslippsreduksjoner gitt at man får flyttet godstrafikk fra vei til bane, samtidig som man bygger ut infrastruktur og økt kapasitet for elektriske, hydrogen- eller biogassdrevne tyngre kjøretøy. Med store trafikkvolum innenfor et begrenset geografisk område er landsdelen også godt egnet for pilotering av ny teknologi som kan redusere klimagassutslipp og uttesting av innovative og fremtidsrettede mobilitetsløsninger.

### 2.4: Transportkorridorer, klimautfordringer og sikkerhet

Østlandet har en sentral beliggenhet og viktige transportkorridorer kobler regionen sammen med Sørlandet, Vestlandet og Trøndelag. Disse korridorene har stor betydning både for næringslivet og befolkningen i landsdelen.



Også viktige grensekryssende korridorer går gjennom Østlandet. En betydelig andel av landets internasjonale person- og godsstrømmer går på vei, bane, sjø og luft gjennom Østlandsområdet.

InterCity-prosjektet er spesielt viktig og må forsterkes som en del av den strategisk viktige nasjonale infrastrukturen, både for å frigjøre banekapasitet til gods og for å styrke koblingene mellom havner, terminaler, lufthavner og internasjonale korridorer. I en krevende sikkerhetspolitisk situasjon er det spesielt avgjørende at de viktigste transportkorridorene gjennom Østlandet er velfungerende og robuste.

Utfordringene knyttet til flom, ras og ekstremvær ventes å øke i årene som kommer. Rammes transportkorridorene på Østlandet, får det store konsekvenser også for transportstrømmene i resten av landet. Derfor er klimatilpasning og forebygging på Østlandet av nasjonal betydning.

## 2.5: Arealutfordringer

Fortetting og mer effektiv arealutnyttelse er avgjørende for at transportveksten kan tas med kollektivtransport, gange og sykkel. Dette vil bidra til bedre folkehelse, lavere utslipp, bedre fremkommelighet for næringslivet og mer effektiv bruk av statlige investeringer. For å lykkes må areal- og transportplanlegging skje samordnet på tvers av forvaltningsnivåer. Østlandet og hovedstadsområdet har samtidig større utfordringer knyttet til arealbruk og arealkonflikter enn resten av landet. Ifølge SSB er langt mer dyrkbar mark omdisponert her de siste ti årene enn i resten av landet. Å bygge tett med kvalitet kan være mer kostbart, men gir samtidig bedre måloppnåelse. Derfor bør regionale planer få en tydeligere rolle i arbeidet med å løse arealutfordringene.



## 3: Fylkeskommunenes viktige rolle

### 3.1 Fortsatt involvering av fylkeskommunene

Det er viktig å understreke at fylkeskommunene og det regionale nivået er helt avgjørende for at staten skal nå sine mål på samferdselsområdet. Det er derfor viktig med aktiv involvering gjennom hele NTP-prosessen.

I vår region – Østlandet – ser vi det som viktig at fylkeskommunene involveres i arbeidet med landsdelanalysene, ikke bare gjennom innspillsrunden, men også når virkemiddelbruken og prioriteringene skal drøftes. I denne sammenheng vil lokale og regionale planer være sentrale grunnlagsdokumenter.

### 3.2 NTP bør være en helhetlig plan

I tråd med innspillene fra flere fylkeskommuner på innspillsmøtet 12. februar er det viktig å understreke at NTP ikke *bare* bør være en plan for statlig infrastruktur, men en helhetlig plan på tvers av forvaltningsnivåene. Helhetlig planlegging og forpliktende samarbeid på tvers av forvaltningsnivåene bidrar til økt måloppnåelse, bedre ressursutnyttelse og større samfunnsnytte.

### 3.3 Finansiering og forutsigbarhet

Det er en utfordring at overordnede nasjonale transportmål bestemmes og fastsettes i NTP, mens den tilhørende finansieringen i hovedsak følger den statlige infrastrukturen. Dette oppleves som problematisk ettersom fylkeskommunene er landets største vegeier samtidig som man har ansvar for en stor andel av kollektivtransporten. I NTP forutsettes regionale bidrag (kollektiv, fylkesveier, kollektivknutepunkter, matebusser), samtidig som KDD/FIN ikke har noen forpliktelse til å finansiere tiltak i tråd med målene i NTP. Resultatet er fragmentering og manglende forutsigbarhet for fylkeskommunene. Et tydelig eksempel er fylkesveiene, som i dag er kraftig underfinansiert.



Oslo, 10. mars 2026

Iselin Vistekleiven

Leder for politisk samferdselsgruppe i Østlandssamarbeidet

