



# Innspill landsdelsanalyse – 26/20078

Svar på invitasjon til å gi innspill til oppdrag 02-2025 til NTP 2029-2040

## Innhold

<b>1. Framkommelighet i transportsystemet.....</b>	<b>2</b>
a) Dagens tilstand og de største utfordringene i transportsystemet inkludert nullvekstmålet – se også egen levering fra byområde Grenland.....	2
Fylkesveg .....	2
Regional kollektivtrafikk .....	3
Persontransport på jernbane .....	4
Gods – utfordringer i dag og kort sikt framover.....	4
Areal – andre forhold .....	5
b) Forventet utvikling mot 2060 uten nye forsterkede tiltak – tilstand, kapasitet, nullvekstmålet, areal og evt. andre forhold .....	6
Fylkesveg .....	6
Kollektiv.....	6
Jernbane.....	7
Gods – mellom- og lang sikt.....	7
Areal – andre forhold .....	7
<b>2. Mobilitetsbehovet .....</b>	<b>8</b>
a) Områder/strekk som ikke har god nok mobilitet/ fremkommelighet.....	8
Fylkesveg .....	8
Kollektiv.....	8
E134.....	8
b) Områder som ikke har god nok trafiksikkerhet .....	9
Fylkesveg .....	9
<b>3. Transporttettersspørsmål mot 2060.....</b>	<b>9</b>
a) Næringsstruktur .....	9
Spesialisering og lokalisering.....	9
Fensfeltet.....	9
b) Ny teknologi .....	10
Tilgjengelig strøm og ladeinfrastruktur .....	10
Miljøvennlige energibærere i skipsfarten .....	10
Ny teknologi og mobilitetsbehov .....	10
<b>Innspill til andre utredningsoppdrag til NTP 2029-2040 .....</b>	<b>11</b>

# 1. Framkommelighet i transportsystemet

## a) Dagens tilstand og de største utfordringene i transportsystemet inkludert nullvekstmålet – se også egen levering fra byområde Grenland

### Fylkesveg

Fylkesvegnettet utgjør 1906 km og binder sammen hele fylket, fra byer til distrikt. Dagens situasjon er preget av:

- **Betydelig vedlikeholdsetterslep** på fylkesvegene, (anslått til 6,62mrd. 2025-kr), med varierende standard, redusert bæreevne, telehiv, slitasje på bruer og andre konstruksjoner og periodiske driftsbegrensninger. 43,8 % er vurdert å ha dårlig/ svært dårlig dekketilstand<sup>1</sup>. Dette påvirker framkommelighet og gir mindre forutsigbar reisetid.
- **Klimaendringer – mer ekstremnedbør, flom og skred.** Mange av våre fylkesveger går langs vassdrag og bratte dalsider og har mangelfull drenering. Det gir hyppigere stengninger, og i verste fall isolerte lokalsamfunn, med få eller ingen alternativer. Nær halvparten av fylkesvegnettet i Telemark ligger i utsatte områder for flomfare, ifølge NVE<sup>2</sup>.
- En enkeltværhendelse med styrtregn i 2024 kostet 95 mill. kr. Ved gjenoppbygging får man kun **erstatning** når vegen bygges tilbake til **opprinnelig standard og skjønnsmessig vurdert dekning på halvparten av kostnadene**. I stedet kunne man forsterket vegen og utbedret vannhåndtering for å forhindre tilsvarende skade senere. Å bekoste akutte tiltak går også utover planlagt langsiktig utbedringsarbeid for mer motstandsdyktig infrastruktur.
- I en mer alvorlig sikkerhetspolitisk situasjon og **beredskap** blir behovet for robuste transportårer bare sterkere. Fylkesvegene benyttes også av ambulanse, brann og politi, til evakuering og for tilgang til kritisk infrastruktur. Flere steder er fylkevegene eneste adkomstvei til bebyggelse.
- Det er **kapasitetsutfordringer i byområdene**, spesielt i Grenland, der perioder med kø og forsinkelser i rushtid gir sårbarhet ved selv mindre hendelser. Dette påvirker både kollektivtransport, pendlere og næringstransport. Det er særlig kø internt i byområdet og på innfartsveger fra E18. Fv. 32, fv. 59, fv. 357 er veger med store forsinkelser for kollektiv- og næringstransport. Disse fylkesvegene har mer eller like mye næringstransport, som riksvegene.
- **Trafikkveksten** i Telemark har vært økende siden 2021. I 2025 økte personbiltrafikken med 2 %. Våre modelleringer tilsier at det er vanskelig å snu trenden når kjøring med **elbil** er så økonomisk gunstig som i dag. Det er ikke midler til å løse veksten ved å stadig bygge ut veger – det er av helhetlige samfunnshensyn heller ikke ønskelig.
- **Stor bilavhengighet**, også i, men særlig utenfor byområdene. Kollektivtilbudet er relativt godt i Grenland, men tynt i distriktene og i stor grad innrettet mot skoleskys. **Manglende sammenheng i gang- og sykkelinfrastruktur** svekker både trafiksikkerhet og attraktivitet for gange og sykkel i en del by- og tettstedsområder. Dette forsterker bilavhengigheten på korte reiser som i prinsippet kunne vært løst mer bærekraftig.

---

<sup>1</sup> Diverse samlet statistikk <https://www.ssb.no/statbank/table/11842>

<sup>2</sup> <https://kartkatalog.geonorge.no/metadata/flom-aktsomhetsomraader/60c5024f-bf93-4d7a-888a-5fe001427195>

- Det er også en **utfordring å begrense trafikkutviklingen**, når staten bygger nye motorveger og mye av arealutviklingen følger etter. Staten kunne med fordelt avklart mer **arealbruk** - samtidig med bygging av ny infrastruktur, særlig i kryss ved nye europaveger. Det hadde spart mye ressurser i mange etater som går med til innsigelsesprosesser i etterkant.
- **Telemark opplever store utfordringer med omklassifisering** i forbindelse med bygging av ny statlig infrastruktur (særlig europaveger). Ny infrastrukturen er jo i utgangspunktet etterspurt, men omklassifisering medfører økte utgifter til vegvedlikehold, inkludert bruer og tunneler, når man mottar flere veger uten nødvendig kompensasjon.
- **Vegelementer** som følger med omklassifisering er svært **kostnadsdrivende** på sikt – f.eks. vil overtagelse av et lite element som veglys koste ca. 1500 kr/lyspunkt i drift/vedlikehold per år. Det er heller ingen ordning for at veger som blir overtatt tilpasses ny funksjon kombinert med omkjøringsvei, f.eks. når det gjelder behov for høyere rekkverk for gående/syklende over Langangenbruene i Porsgrunn, nåværende E18, som er tiltenkt å bli fylkesveg. Drift og vedlikehold av bruelementer fra nåværende E18 vil på lengre sikt ta store innhogg i fylkeskommunens budsjetter.
- **Statlige vegmyndigheter har ikke satt krav om at nybygde høystandard 4 felts europaveger skal kunne benyttes til omkjøring med 2-veis trafikk i den ene kjørebanelen når den andre blir stengt**. Siden omfang av både planlagte og ikke-planlagte stengninger er omfattende, er det høyst mangelfullt at det ikke bygges signalanlegg og driftsåpninger som gjør det mulig å håndtere omkjøringer på eget europavegnett når det kunne vært mulig. I dag overføres dette ansvaret til fylkeskommuner, selv om omkjøringsvegen i noen tilfeller har som hovedfunksjon å være beredskapsveg for europavegnettet. **Omkjøringsproblematikk** er ytterligere beskrevet under «områder/strekninger» under pkt. 2a.
- **Mange parallelle veger med samme vegeier kan oppfattes som sløsing med offentlige ressurser**, når resultatet av omklassifisering og ny infrastruktur er mange parallelle veger, (ref. området Telemarksporten – Langangen, deler av ny E18 Gjerdemyra - Tangen) som i praksis betjener samme publikum. Det koster mer på lang sikt å drifte og vedlikeholde dette vegnettet sammenlignet med sanering, som kunne vært begrenset til en engangskostnad som en del av prosjektet som utføres.
- Det er utfordrende at **fylkesveger ikke er en del av transportmodellberegningene** som utføres i forbindelse med nasjonal transportplan. Slike beregninger kunne synliggjort behovene bedre i fylkesvegnettet, særlig med tiltak i europa- og riksvegnettet.

## Regional kollektivtrafikk

### Buss

- Som ellers i landet har **kostnadsveksten** i busskontrakter vært enorm siste åra. I Telemark var økningen på 60% i siste inngåtte kontrakt. Det skyldes prisøkning på flere områder; personell, materiell, men også infrastruktur til elektrifisering av bussene<sup>3</sup>. Presset økonomi gir rutekutt og dyrere takster.
- Utvikling i kollektivbruk handler mye om **konkurransflater**. Så lenger elbil er billig og oppfattes best, kombinert med god parkering, blir det vanskeligere å få flere til å velge

---

<sup>3</sup> <https://kollektivtrafikk.no/app/uploads/2025/07/TOI-Rapport-Kostnadsutvikling-i-bussmarkedet.pdf>

bussen. Her kan **staten med fordel ta et valg om hva og hvilken transportform man vil prioritere å subsidiere.**

- En stor andel gratis, eller rimelige, parkeringsplasser i tilknytning til større arbeidsplasser bidrar også til en høy bilandel i forbindelse med jobbreiser.
- Prioritering av kollektivtrafikk gjennom etablering av kollektivfelt er kostbart og inngripende, og arealmessig begrenset i byområdet.

#### Ferger

- Systemet med finansiering gjennom **fergekriteriet** gir liten forutsigbarhet for fylkeskommunen. Om kriteriet i det hele tatt skal fortsette, eller om den samme potten fordeles ulikt fra år til år, gjør det vanskelig å planlegge for fremtiden. Ordning med **gratisferge** slår også negativt ut for Telemark, hvor billettinntekter har representert en større del av finansieringen. Overføringen fra staten til gratisferge dekker kun om lag 40% av inntektsbortfallet fra billettsalget.
- Vi er i gang med **fartøyfornyelse**, men mye gjenstår. Krav om nullutslipp er i utgangspunktet positivt, men medfører også nye og kostnadskrevende krav til kaier og infrastruktur.

#### Persontransport på jernbane

##### Vestfoldbanen og Bratsbergbanen

- I 2025 var det for første gang siden koronapandemien en **nedgang i reisende** til/fra Skien og Porsgrunn stasjoner på over 4%. I perioder har punktligheten vært lav, og det ble en lang periode med avvik og buss for tog høsten 2025 som trolig er forklaringen.
- Jernbane betyr mye for både lange og kortere reiser. I Grenland kunne enda flere reisende benyttet toget mellom byene om det lå bedre til rette for det. Timesfrekvens er lavt for å fange flere reiser, og **Skien har en usentralt plassert togstasjon**. Byområdet Grenland sier mer om det i sitt innspill.

##### Sørlandsbanen

- Tilbudet på Sørlandsbanen er midt i en **akutt og pågående krise** med bl.a. materiellhavari og begrensninger i infrastrukturen. Sørlandsbanen knytter sammen store befolkningssentra, og er i tillegg viktig for mellomtrafikk knyttet til pendling og skoleskys. Tilbudet betyr også mye for universitetet i Bø (USN) – og rett og slett det å kunne bo utenfor større byer i Norge. **Redusert antall stopp i Telemark** gir en selvforsterkende negativ spiral som reduserer tilbud og passasjertall ytterligere.

#### Gods – utfordringer i dag og kort sikt framover

Telemark har **teknologi- og industribedrifter med godsbehov** i store deler av fylket, og landets fremste industriklynge på Herøya. Grenland Havn er landets nest største havn for volum/bulk<sup>4</sup>. Det har vært en sterk vekst i tungtransporten på vei. Ved tellepunkt E18 Lanner har antallet lastebiler økt med 43 % på 10 år. Med videre utbygging av E18 (og E39) er det grunn til å tro at denne utviklingen vil fortsette. Dette utfordrer oss både på arealbruk, kapasitetsutfordringer gjennom bybåndet og tilrettelegging når det gjelder omstillingen av transportsektoren.

---

<sup>4</sup> [NTN\\_Transportstatistik\\_2025.pdf](#)

Det er et stort potensial for å **avlaste Oslo-avet** sin kapasitet innen godshåndtering. Det bør være et strategisk fokus i neste NTP, siden dette kan føre til en samfunnsmessig bedre utnyttelse av investeringsmidler. Det vil kreve en helhetlig tilnærming til utvikling av transportløsninger på både vei, sjø og bane. I et beredskapsperspektiv må **Jyllandskorridoren tas med** når man diskuterer grensekryssende transportkorridorer.

Det er naturlig at rv. 36 og hele E134 innlemmes i TEN-T-nettverket, ikke minst sett i lys av hvilke havner disse veiene knytter sammen.

### **Areal – andre forhold**

I Telemark bor 79 % av fylkets innbyggere i tettbygde områder (2024). I bykommunene Skien og Porsgrunn bor henholdsvis 91 % og 96 % av befolkningen innenfor den tettbygde delen av byområdet. Det er i byene og tettstedene vi har befolkningsvekst, mens andelen som bor spredtbygd har sunket jevnt siden slutten av 90-tallet.

Til tross for at de tettbygde områdene har hatt mest vekst, har Telemark **generelt lav tetthet** i byer og tettsteder. Dette gjelder også byområdet Grenland, som har lavere tetthet enn sammenliknbare byområder. Lav tetthet i kombinasjon med spredte målpunkt, bidrar til høy andel personbiltrafikk og lav andel miljøvennlig transport. Utvikling av kompakte byer og tettsteder, med fortetting med kvalitet innenfor sentrum/knutepunkt og tettsteder er krevende, men helt avgjørende for å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt på bekostning av bil.

Telemark er et stort **hyttefylke** med omtrent 34 000 fritidsboliger langs kysten og i fjellet. I fjellkommunene i Telemark er det dobbelt så mange hytter som boliger, og veksten i antall hytter er stor. Dette gir økt trafikk på fylkes- og riksvegnettet. Det har de siste ti årene blitt nesten 20 % flere hytter i fjellkommunene i Telemark, og fortsatt er det store planreserver i kommunene.

Gjeldende **regionale planer for samordna areal og transport** for Telemark og for byområdet Grenland inneholder begge en implementering av nasjonale forventninger og føringer for arealbruk og mobilitet. De regionale planene har retningslinjer og bestemmelser knyttet til senterstruktur og lokalisering av bolig-, handel- og næringsutvikling, med mål om å styre utbyggingen til byer og tettsteder gjennom fortetting i gang- og sykkelavstand og med god tilgjengelighet til kollektivtilbud. Begge disse planene skal revideres i løpet av 2026-2027.

**De regionale planene utfordres stadig**, særlig innenfor temaet senterstruktur og lokalisering av handel og næring. Utbygging på ubebygde areal er billigere enn fortetting i bysentra, og drivkreftene for næringsetableringer utenfor vedtatt senterstruktur er sterke. Det er en utfordring at klimagassutslipp og nedbygging av natur og jordbruksareal ikke har en prissatt kostnad.

En gjentakende utfordring er **spredning i arealbruk og bilbasert handel som en konsekvens av statlig vegutbygging**. Flere steder blir eksisterende by- og bygdesentrene i Telemark utfordret av større handels-, besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter utenfor sentrum, for eksempel langs E18 og annet overordnet vegnett. Denne arealspredningen påvirker transportbehovet i lang framtid, og medfører at handelen trekkes ut av bysentrene til områder utenfor gang-/ sykkel-avstand og med dårlig eller fraværende busstilbud. Det er **krevende å styre arealutviklingen etter nasjonale føringer når staten ikke regulerer arealer som grenser inn mot nye veger med avkjørsler** som f.eks. byggeforbudssoner.

Det er videre vanskelig å styre arealplanleggingen på bakgrunn av dagens rammer og arealformål i plan- og bygningsloven<sup>5</sup>. Formålene er utdaterte og utydelige, og fører til uforutsigbare plan- og innsigelsesprosesser. I tillegg er **en rekke statlige virksomheter lokalisert utenfor vedtatt senterstruktur, og i strid med statlige føringer**. Relokalisering av arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter vil være viktig i arbeidet med styre arealutviklingen i en bedre retning, og for at det offentlige skal kunne gå foran som et godt eksempel.

## **b) Forventet utvikling mot 2060 uten nye forsterkede tiltak – tilstand, kapasitet, nullvekstmålet, areal og evt. andre forhold**

### **Fylkesveg**

Dersom dagens politikk med rammeoverføringer, betingelser og investeringsnivå videreføres uten nye, forsterkede grep, er det grunn til å forvente følgende utviklingstrekk:

- **Klimarisiko** – som nevnt under dagens situasjon er fylkesvegene i økende grad utsatt for konsentrert nedbør og bortskylling av til dels hele vegkropper. Klimaprognoser tilsier at et mer uforutsigbart klima fører til økt risiko for ras, flom og skred i 2060.
- **Framkommeligheten på sentrale fylkesveger vil gradvis svekkes** som følge av økende vedlikeholdsetterslep, økt trafikkbelastning og mer ekstremvær. Dette vil særlig ramme kollektiv- og tungtransport, ved bl.a. økt bruk av aksellastretriksjoner. Også arbeidsreiser over lengre avstander og tilgangen til byområdene vil svekkes.
- **Beredskapsrollen til fylkesvegnettet blir viktigere**, både som omkjøringsnett ved hendelser på E18/E134 og som bærer av sivil og militær beredskap. Både nasjonale myndigheter og forsvarssektoren stiller forventninger til at viktige transportårer skal kunne håndtere militære forflytninger, forsyninger og evakuering ved kriser. Når fylkesvegene forfaller eller blir utsatt for hendelser påvirker dette samfunnsberedskapen direkte ved lengre utrykningstid for bl.a. blålystjenester, eller full stopp i framkommelighet på vegnettet. Fylkesvegene vil være en nødvendig støtte til hovedkorridorene og må vurderes og prioriteres deretter.
- **Eskalerende kostnader og forpliktelser** ved å eie infrastruktur, både vegkropp og tilbehør vil bli så krevende at det kan medføre økt omklassifisering til lavere vegkategori, til kommuner – som igjen kan nedklassifisere og føre til økt andel privatiserte veger.

### **Kollektiv**

- **Spredt bosettingsmønster** i store deler av fylket gjør det krevende å tilby kostnadseffektive kollektive løsninger. For mange arbeids- og servicereiser vil privatbil i overskuelig framtid være det dominerende transportmiddelet.
- **Presset økonomi i kollektivtransporten** vil gjøre matning til jernbane svært mangelfull og redusere reisemuligheter for dem uten bil og sertifikat.
- Stadig mer kostbare **investeringer i buss- og fergemateriell**, i tillegg til økt krav til teknisk kompetanse innenfor drift med elektriske busser, kan være utfordrende for de mindre

---

<sup>5</sup>[https://www.regjeringen.no/contentassets/d8a3c722093c4b789d8db05098bfa57d/civitas\\_lokalisering\\_handel.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/d8a3c722093c4b789d8db05098bfa57d/civitas_lokalisering_handel.pdf)

bussoperatørene. Dette kan på sikt gi en svekket konkurransesituasjon ved utlysning av bussanbud, og påfølgende økte kostnader.

### **Jernbane**

- Vestfoldbanen vil preges av kapasitetsproblemer – med lav frekvens og trengsel i vogner
- Sørlandsbanen vil ha mistet ytterligere konkurranseflate for gods og persontrafikk sammenlignet med veitransport på europaveier.

### **Gods – mellom- og lang sikt**

Sørlandsbanen er ikke prioritert med effektpakke i gjeldende NTP, mens hovedveger bygges ut parallelt, som vil svekke banens konkurransedyktighet for godstransport. Banen har stort potensiale for multimodale transporter mellom sjø og bane, over Kristiansand, Grenland og Larvik havner. Jernbane er kapasitetssterk og energieffektiv på lange transporter. Manglende tilrettelegging for intermodale transporter på sjø og bane vil medføre økt press på **utbygging av arealer til veibasert næringstransport**, med påfølgende kapasitetsproblematikk og behov for ytterligere investeringer i veinett. Dette er en utvikling som er i strid med flere nasjonale målsetninger innen arealforvaltning og «mer for pengene».

### **Areal – andre forhold**

I 2050 vil én av fire innbyggere i Telemark være 70 år eller eldre. Flere eldre, økte forskjeller, utenforskap, ensomhet og inaktivitet er **utfordringer som vil bli forsterket som følge av økt arealspredning** og manglende samordning av helhetlig virkemiddelbruk innenfor areal- og transportplanlegging. Spredt utbygging vil føre til et betydelig økt behov for transport og gjøre kollektiv-, service- og helsetjenester dyrere.

**Økt urbanisering sammen med byspredning** vil medføre at kapasitetsutfordringer i byområder øker. Fortsatt utflytning og spredning av handel, næring, arbeidsplasser og boligområder kombinert med økt framkommelighet på hovedveger, vil stadig øke pendlingsområdet som tilsvarende øker transportarbeidet. Trangere økonomi for kollektivtransporten med dyrere billetter og redusert rutetilbud vil forverre situasjonen.

**Forpliktende avtaler** som kobler infrastrukturinvesteringer og arealbruk på tvers av aktører, også i mindre byer og bygdebyer, er nyttige verktøy for økt samordning av virkemidler. Telemark fylkeskommune har god erfaring med avtaler mellom offentlige aktører, og mener at alle slike avtaler bør innlemme rapportering på arealutvikling, på liknende vis som for byvekstavtaler. Byområdet Grenland rapporterer på boligutvikling i gjeldende belønningsavtale, men også øvrig arealbruk som lokalisering av besøksintensive virksomheter, kontorarbeidsplasser og næringsområder som påvirker transportbehovet bør vektlegges. I tillegg bør avtaler for klima- og miljøvennlig by- og stedsutvikling – og **samfunnsøkonomiske analyser** – i større grad omfatte hensyn og mål for grønnstruktur, folkehelse og trafiksikkerhet.

Telemark er et stort industrifylke, med blant annet mye prosessindustri med stort behov for tilgang til **fornybar kraft**. Det grønne skiftet vil føre til **økt press på arealer og infrastruktur** i årene framover. Eksempler på dette er utvikling av Fensfeltet i Nome, datasentre og behovet for fornybar kraft til industrien i fylket.

## 2. Mobilitetsbehovet

### a) Områder/strekk som ikke har god nok mobilitet/ fremkommelighet

#### Fylkesveg

- Som nevnt over er fylkesvegnettet **omkjørings- og reservevegnett** for bl.a. E18, E134 og rv. 36. Stadig flere riksveger har økt standard, som isolert sett er bra, men gjør at standardspranget til omkjøringsvegene blir større. Kun 33% av fylkesvegene har nok bredde til å ha gul midtstripe. Dette påvirker både **trafikksikkerhet og framkommelighet** særlig når tung gjennomgangstrafikk ledes over. Flere fylkesveger som blir omkjøringsveger har begrenset bæreevne, liten bredde, krevende kurvatur og bebyggelse tett på vegen. Vinterdriftsnivået på fylkesveg er heller ikke på nivå med riksvegene.
- Mange strekninger har få eller ingen reelle alternative ruter. Ved **flo, skred eller større hendelser** kan lokalsamfunn bli isolert, og utrykningsressurser får betydelig lengre omkjøringsveger. 12% av fylkesvegnettet i Telemark er blindveger. Dette er like mye et beredskaps- som et mobilitetsproblem.

#### Kollektiv

- Økt biltrafikk i byområdet Grenland reduserer framkommelighet for alle trafikanter, også kollektivtrafikken, som får lavere punktlighet og økt reisetid. Dette gir en negativ spiral som gjør at flere foretrekker å bruke egen bil. De senere årene har andelen **elbiler** økt voldsomt, og det er nærliggende å tenke at bruk av elbil er like miljøvennlig som å reise kollektivt. Det er grunn til å tro at bilandelen går noe ned når det innføres bompengerekkering for elbil i **Bypakke fase 2**, men hvor mye er usikkert.

#### E134

- E134 er definert av Stortinget som en hovedvei mellom øst og vest og den er utbedret siste år med noen få store prosjekter. Standardheving med mindre strekningsvise tiltak er positivt og man får relativt mye igjen for pengene. Flere strekninger på E134 er aktuelle for utbedring etter Valdresmodellen<sup>6</sup>.
- Det er nå tre store prosjekter under bygging – Rogfast, Røldalstunnelen og løp 2 i Oslofjordtunnelen – som alle vil få stor betydning for reisetid og trafikkvekst på E134. I tillegg ligger Saggrenda-Elgsjø an til byggestart i løpet av få år. Videre utvikling av E134 må bygge på oppdaterte og relevante prognoser for trafikk og kapasitet som tar høyde for ønsket utvikling av trafikkmønstre, arealbruk og næringsstruktur når de står ferdige – for at fremtidige investeringer på E134 skal følge opp mål og de faktiske behovene.
- **Villreinen** må hensyntas når man skal lande konsept for utvikling av veien over Haukelifjell. Det er sammenfallende mål for villrein og å sikre god vinterregularitet over Haukeli på den definerte stamveien sør for Hardangervidda.

---

<sup>6</sup> [Valdresmodellen – ny vegutbedringsmetode som gir mer for pengene | Statens vegvesen](#)

## **b) Områder som ikke har god nok trafiksikkerhet**

### **Fylkesveg**

En stor utfordring i Telemark er høy andel utforkjøringsulykker, 42% på fylkesvegene siste fire år, av totalt 489 ulykker. Dette viser et generelt behov for mer vegrekkverk og utbedringer av sideterreng. På riks- og europaveier er det til sammenligning 22% utforkjøringsulykker av totalt 277 ulykker siste fire år. Det er også en høy andel møteulykker på fylkesveg med 23%. Det er stort behov for å redusere omfang av slike ulykker – noe kan tilskrives forfallet, annet krever mer reindyrka TS-tiltak. Ulykkestall er dessverre relativt stabile – og det trengs krafttak om man vil ha reduksjoner som monner. 60 % av ulykkene på fylkesveg skjer på fylkesvegene som utgjør det tidligere riksvegnettet, som ikke ble oppgradert ved overtakelse i 2010.

## **3. Transportetterspørsel mot 2060**

### **a) Næringsstruktur**

#### **Spesialisering og lokalisering**

Telemark har et næringsliv med et betydelig transportbehov – blant annet prosessindustri på Herøya i Porsgrunn kommune. I Bamble ved Frierfjorden ligger også industri, og Frier Vest er et stort område som vil utvikles på litt sikt. Industri- og lagervirksomheter er ofte ønsket etablert utenfor by- og boområder som bidrar til at transport til store arbeidsplasser blir bilbasert, da det er krevende å tilby kollektivtransport i spredtbygde områder når det samtidig er lett å parkere. Endringer i næringsstruktur, særlig innen spesialiserte og sirkulære industrimiljøer, vil stille større krav til både standard, kapasitet og regularitet på de sentrale fylkesvegene for både gods og arbeidskraft.

#### **Fensfeltet<sup>7</sup>**

Fensfeltet i Nome kommune er Europas største forekomst av sjeldne jordarter. Utviklingen av Fensfeltet har stor geopolitisk betydning og kan få omfattende konsekvenser for transportinfrastrukturen i Telemark, inkludert riksveger, fylkesveger, jernbane og havner. Det er derfor avgjørende at statlige myndigheter samarbeider tett og tar en aktiv rolle i prosessen, slik at nødvendige samferdselstiltak planlegges og gjennomføres på en helhetlig og koordinert måte. Det må legges vekt på løsninger som ivaretar innbyggernes interesser og sikrer et minimalt klima- og miljøavtrykk. Fensfeltet er såpass unikt at det bør omtales i neste NTP.

#### **Datasenter med tilhørende næringer**

Det er flere datasentre under bygging og planlegging i Telemark. Dette medfører stor belastning på eksisterende veinett i byggefase. Ønske om energieffektivitet, sirkularitet og utnyttelse av restvarme medfører potensial for andre næringer som vil lokaliseres nær/ved datasenteret. Dette gir igjen økt press på arealer og tilrettelegging av mer kapasitetssterk transportinfrastruktur.

---

<sup>7</sup> <https://www.nome.kommune.no/tjenester/fakta-om-fensfeltet-og-fensprosessen/rapporter-og-dokumenter>

Lokale arealdisponeringer til næring medfører behov for økte vedlikeholds- og driftskostnader, når aktiviteten medfører økt tungtrafikk. Særlig byggefaser medfører stor belastning på vegnettet og er ikke hensyntatt ved etableringsbeslutning. Staten tillater stadig høyere bruksklasse for lengre og tyngre kjøretøy, som sammen med mer vann i grunnen sliter i økende grad på fylkesvegene.

## b) Ny teknologi

### Tilgjengelig strøm og ladeinfrastruktur

**Elektrifisering av tyngre kjøretøy og varetransport** reduserer lokale utslipp og kan bidra til å oppfylle klima- og miljømål, men stiller krav om mer utbygging av ladeinfrastruktur langs viktige korridorer og på strategiske knutepunkt. Elektrisk tungtransport er fortsatt utfordrende i lys av energiknapphet, trafikkikkerhet, mikroplast og svevestøv sammenlignet med godstransport på bane. Et godt sjøgående eksempel er Yara Birkeland, er verdens første **helelektriske og autonome skip**, som frakter mineralgjødsel mellom Herøya og Brevik. Skipet reduserer transportbehovet på vei tilsvarende 40 000 lastebiler årlig.

Selv om det de siste årene er opparbeidet flere områder med mulighet for hvile og lading, er **tilgang på strøm** en helt fundamental utfordring. Det er avgjørende at statlige aktører er godt koordinerte slik at strøm er tilgjengelig når infrastrukturprosjekter realiseres, og at virkemiddelapparatet er innrettet på en forutsigbar måte og som gir en akseptabel risiko for utbygger.

### Miljøvennlige energibærere i skipsfarten

Omstillingen stiller store krav til forutsigbarhet i statlige rammebetingelser. Det er krevende per i dag å vite hvilke energibærere/drivstoff som blir dominerende i framtiden. En potensiell problemstilling er havnenære arealer til produksjon og bunkring av disse, for å minimere transportbehovet for disse på vei. Videre må myndigheter og bransjen samarbeide om regelverk, sikkerhet og standardisering for å sikre en trygg og kostnadmessig overgang.

### Ny teknologi og mobilitetsbehov

Ny teknologi kan påvirke mobilitetsbehov både positivt ved å bidra til å utnytte infrastrukturen bedre og gi nye mobilitetsstilbud, eller redusere reisebehov ved f.eks. digitale løsninger. Negativ påvirkning kan være økt individuell mobilitet som sprenger kapasiteten i vegsystemet. Teknologi kan uansett ikke erstatte behovet for standardheving og klimatilpasning av vegnettet. Spesifikke forhold som kan endre mobilitets- og ressursbehov er:

- **Videre utvikling/ digitalisering av delings- og bestillingstjenester** (for eksempel fleksibel kollektivtransport, bildeling, samkjøring) kan gi bedre mobilitet i områder med spredt bosetting. **Autonome kjøretøy** kan bidra på mer spredte reiser, men må reguleres både med tanke på sikkerhet og kapasitet.
- **Gradvis innføring av mer avanserte førerstøttesystemer og på lengre sikt mer automatiserte kjøretøy**, som kan påvirke både sikkerhet, kapasitet og organisering av transport. I første omgang vil dette være mest aktuelt på høytrafikkerte korridorer. **Prioritering av trafikkstrømmer** – f.eks. gjennom grønne bølger i lyskryss. Det er også mulig å prioritere framkommelighet i lyskryss for kollektivtransport, eller gående/ syklende.

- **Ved økt bruk av sensorer** – kan man tilpasse aksellastbegrensninger avhengig av faktisk målt temperatur/ frost. Sensorer kan også benyttes til forenklet vedlikehold/ tilsyn av kummer og værforhold på vegbanen. **Kamerateknolgi** som teller antall personer i bil - kan gi spesielle fordeler e.l. (parkering, tilgang til kjørefelt osv.)

# Innspill til andre utredningsoppdrag til NTP 2029-2040

## 04-2025 Klima og Miljø

### 1. Bedre kunnskapsgrunnlag på natur- og miljøområdet

Forvaltning av veg er historisk rettet mot sikker og effektiv drift. På grunn av det store arealet er det stort potensial for artsrike veikantsoner med økologisk verdi. Pga. omfattende lengde og behov for lokale tilpasning kan kostnader bli høye, også grunnet endret drift og evt. annet utstyr.

Det mangler oversikt over hvor verdifulle artsrike veikantsoner finnes, og hvordan de påvirkes av infrastrukturen. Både kartlegging og på sikt overvåking må til for å få bedre oversikt over naturverdier. Det samme gjelder for vannkvalitet og fiskepassasjer. På mange områder er dagens situasjon lite kjent, og kartlegging og langsiktig overvåking er nødvendig for å forhindre ytterligere tap av kvaliteter.

Klimaendringer fører til kraftigere regnskyll som går utover kapasiteten til eksisterende avløpssystemer, og risiko for skader og ulemper øker. Samtidig er mye av overvannet forurenset. Uten fordrøyningskapasitet øker risikoen for skader og forurensning av miljøet rundt veien. Kapasitet og renseeffekt til eksisterende avløpssystemer bør kartlegges for å vurdere tiltaksbehov.

### Nr. 3 Kostnader knyttet til virksomhetenes klimamål og klima- og miljøkrav

I byområder er energiinfrastrukturen i mange tilfeller godt utbygd og det er mulig å kutte klimagassutslipp med alternative energikilder med lav-/ nullutslipp. I spredtbygde strøk er det generelt mangel på infrastruktur og begrenset tilgang på strøm. Kostnadene for lavutslippsprosjekter utenfor byområdene øker derfor betydelig. Det kan være aktuelt å vurdere om en midlertidig omfordeling av klimabudsjettet fra klimatiltak til klimatilpasning eller naturrestaurering gir mer samfunnsnytte.