



## Notat

4. mars 2026

### **Nasjonal transportplan 2029-2040. Svar på brev fra Statens vegvesen om utfordringsbilde og mobilitetsbehov datert 21. januar 2026**

#### Innledning

##### **1. Innledning**

Buskerud fylkeskommune ble opprettet fra 1. januar 2024 etter delingen av Viken. Buskerud har om lag 270 000 innbyggere og 18 kommuner som tilhører fire kommuneregioner. Buskerudbyen (kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg) er et av de ni største byområdene i Norge.

Med bakgrunn i Regional planstrategi for Buskerud 2024-2027 utarbeider fylkeskommunen «Buskerudplanen» som skal bli en helhetlig og tverrfaglig regional plan for hele Buskerud. Planen ventes vedtatt i 2026.

Det er lang tradisjon i Buskerud for medvirkning med kommuneregioner og kommuner om viktige spørsmål. Dette følger vi opp ved denne NTP-revisjonen.

Utfordringsbildet for NTP er forankret i tidligere Viken fylkesting og fulgt opp av nye Buskerud. I tillegg ble fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel 2025-2029 vedtatt av fylkestinget i juni 2025. Handlingsprogrammet omfatter all aktivitet på samferdselsområdet i fylkeskommunen.

Arbeidet med NTP 2029-2040 i fylkeskommunen legges fram til politisk behandling og avklaringer i flere omganger.

Innholdet i dette dokumentet er vedtatt av hovedutvalget for samferdsel i møte 4. mars 2026.

##### **2. Framkommelighet i transportsystemet**

- Tilstanden og de største utfordringene i dag (2025) inkl. nullvekstmålet i de største byområdene.

- Forventet utvikling fram mot 2060 (tilstanden på infrastrukturen, kapasiteten i transportsystemet, tilgang på areal, inkl. nullvekstmålet.

### Utfordringer ved at transportsystemet framstår som fragmentert. Nasjonal transportplan må bli en samlet plan for all transport

Transportsystemet framstår i dag som fragmentert, særlig kollektivtrafikken. Å oppnå et mer helhetlig transportsystem er en stor utfordring. For å oppnå dette må bl.a. riksveier og fylkesveier i større grad sees i sammenheng, utvikling av nett for gående og syklende i byområder med omland må koordineres mellom ulike veieiere og ansvar for riksveiruter for syklende må avklares. Statlig og fylkeskommunal kollektivtrafikk må samordnes bedre.

Mer sømløse kollektivreiser og bedre kapasitetsutnyttelse av materiell og infrastruktur vil bidra til et mer effektivt og konkurransedyktig kollektivsystem. Statens virkemidler bør også være bedre koordinert, mer fleksible og balansere hensyn mellom nasjonale og regionale målsettinger. Eksempler er prioritering av gjennomfartstrafikk på hovedveinettet opp mot behovet for bilrestriktive tiltak i byområder og prioritering av punktlighet for togreiser opp mot stoppmønster og kapasitet i regionale togtilbud.

Et mer helhetlig transportsystem blir viktigere de kommende årene på grunn av utfordringer knyttet til klima, samfunnssikkerhet og beredskap. Tilgangen til elektrisitet er en del av utfordringene for framkommelighet i transportsystemet.

Nasjonal transportplan må bli en samlet plan for all transport på tvers av forvaltningsnivåer, transportselskaper og andre aktører og ikke bare en plan for statens investeringer innenfor samferdsel.

### Utfordringer med å nå Norges klima- og miljømål: Klimagassutslipp, forurensning, naturinngrep og tap av kulturlandskap

Transportsektoren står for om lag en tredel av Norges klimagassutslipp. Utbygging, drift og vedlikehold transportinfrastruktur fører også til støy, luftforurensning, påvirkning på drikkevann og inngrep i natur og kulturlandskap. Nasjonal transportplan 2025-2036 har som mål å oppfylle Norges klima- og miljømål. Det er fortsatt utfordringer knyttet til å oppnå disse målene.

Ved transportsektorens grønne omstilling er mange kjøretøy drevet av fossilt drivstoff byttet ut med elektriske kjøretøyer. Det er flere departementer, planer og forskrifter som til sammen skal sikre transportberedskapen der strømforsyningen inngår. Dette gjør det utfordrende å koordinere og tydeliggjøre ansvaret. Forskriftene og planene reflekterer ikke at det foregår en storstilt og rask, grønn omstilling av transportsektoren. Det er derfor avgjørende at regelverket oppdateres og samordnes

slik at transportberedskapen bidrar til en raskere omstilling i stedet for å bli en barriere.

Overgangen til nullutslipp for lette kjøretøyer har skjedd gjennom betydelige økonomiske insentiver fra staten. Omstillingen til ny teknologi for tunge kjøretøyer må følges opp med finansieringsordninger i en overgangsfase.

Transportsektorens behov for tilgang til elektrisitet var et viktig tema i NTP 2025-2036 og må følges opp videre. Buskerud fylkeskommune forutsetter at lade- og fyller tilbudet utvikles både for personer og godstrafikk, og viktige fylkesveier må inngå i denne infrastrukturen.

På rv. 7/Hardangervidda er det særskilte utfordringer for villreinstammen.

### Samfunnsutviklingen fører til endrede mobilitetsbehov

Samfunnet utvikles på en måte som gir økende etterspørsel etter transport. En utvikling mot større bolig- og arbeidsmarkeder gir lengre reiser og sentralisering av viktige funksjoner gir økt daglig transportbehov. Byområdene har utviklet seg fra tette bystrukturer og utvikling langs kollektivakser, til mer spredt utbygging som både gir økt transportbehov som er ressurskrevende å dekke med kollektiv transport. Stor økning i antall og også endret bruk av fritidsboliger i distriktene, gir stor økning i trafikk på veinett som ikke er egnet for å avvikle slike trafikkmengder.

Befolkningsutvikling, endret alderssammensetning, nye preferanser og teknologisk utvikling påvirker mobilitetsbehovene. Digitalisering og endringer i varehandel gir økt varetransport og flere leveranser. Endringer i næringslivet og etterspørsel etter arbeidskraft kan raskt endre lokale transportbehov. Lokalisering av lade- og energiinfrastruktur påvirker rutevalg og tettstedsutvikling.

Teknologiske og kjøretøyrelaterte endringer påvirker også mobilitetsbehovet. Lengre vogntog og større busser kan øke transporteffektiviteten, men medfører økt belastning og behov for tilpasninger i veinettet. Nye mobilitetsformer som elsykler, elsparkesykler og delingsløsninger endrer trafikkbildet og skjerper kravene til fysisk tilrettelegging for både gående og syklende.

Utviklingen har også en folkehelsemessig side. Mer stillesittende hverdag og økt bruk av motorisert transport reduserer fysisk aktivitet og påvirke befolkningens helse negativt.

### Godstransportens rolle i fylket

Buskerud er et fylke med gjennomgangstransport mellom øst og vest, og mellom nord og sør. Det er knyttet utfordringer til framkommelighet i disse korridorene. Behovet for robuste og trygge løsninger for godstransporten bør derfor løftes fram.

### Tilstand fylkesveinettet i Buskerud

#### *Status for vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene i Buskerud*

Fylkesveinettet i Buskerud er på om lag 1750 km og utgjør om lag halvparten av det offentlige veinettet i fylket. Fylkesveinettet i Buskerud er over fem ganger så langt som riksveinettet.

Fylkesveiene knytter Buskerud sammen og er av stor betydning for innbyggere, næringslivet og besøkende. Både standard og trafikkmengde varierer mye. Mens noen av fylkesveiene fungerer som regionale hovedveier, benyttes andre primært til korte og lokale reiser.

Som andre fylkeskommuner har Buskerud et stort vedlikeholdsetterslep. I 2024 gjennomførte fylkeskommunen en systematisk kartlegging av forfallet på fylkesveiene i Buskerud. Vedlikeholdsetterslepet ble estimert til om lag 4,7 mrd. kr (prisnivå 2024). Kartleggingen viser at det største behovet er knyttet til veifundament og veidekke (2,9 mrd. kr). Deretter kommer veiutstyr (0,6 mrd. kr), bru og kai (0,5 mrd. kr) og drenering (også 0,5 mrd. kr). Vedlikeholdsetterslepet knyttet til tunneler er estimert til kun 30 mill. kr. Vedlikeholdsetterslepet omfatter også gang- og sykkelveier og fortau i og utenfor tettbygde områder.

#### *Særskilt om bruene*

I Buskerud er det 537 bruer på fylkesveinettet, hvorav 386 veibruer. Bruer omfatter også kulverter og rør med et tverrsnitt på over 2,5 m. Om lag 60 pst. av bruene er eldre enn 50 år, og bruer bygd før 1990-tallet har en beregnet brukstid på 50 – 60 år. Bruer som er bygd senere er dimensjonert for en brukstid på 100 år.

Bruene har et stort vedlikeholdsbehov og i noen grad et standardsetterslep i forhold til dagens krav. På bakgrunn av alder må man forvente at uforutsette forhold kan oppstå, og at fylkeskommunen på relativt kort varsel kan bli tvunget til å gjennomføre akutte tiltak. Konsekvensene kan bli stengning med til dels lange omkjøringsveier.

Det er utfordringer knyttet til ekstremvær ut fra manglende vannføringskapasitet, massetransport og økt risiko for erosjonsskader. Det blir etter hvert behov for å utbedre eller skifte ut de eldre bruene da det ikke lenger vil være tilstrekkelig med ordinære vedlikeholdstiltak.

### *Utfordringer framover*

Statkraft planlegger en stor utvidelse av kraftverkene ved Nore. Dette vil føre til behov av store og tunge transportere. Fylkeskommunen har prioritert flere tiltak på fv. 40 i Numedal de kommende årene. Buskerud fylkeskommune bruker allerede en stor del av investeringsbudsjettet på Grettefoss bru og planlegging, men fylkeskommunen kan ikke alene finansiere alle nødvendige tiltak på fv. 40 i Numedal. Fylkeskommunen vil være i dialog med Statkraft om dette.

De senere årene har ekstremvær skapt utfordringer for transportnettet. Fylkeskommunen arbeider med forebygging for ekstremvær på fylkesveiene. Preventive tiltak skal gjennomføres i handlingsprogramperioden 2026-2029. Helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyser skal avdekke sårbarhet og konsekvenser ved alternative omkjøringsveier.

Tilstanden på fylkesveiene er viktig for bl.a. trafikkikkerhet, samfunnssikkerhet og transportkostnader. I tråd med vedtatt handlingsprogram for samferdsel 2026-2028 arbeider Buskerud fylkeskommune systematisk med tiltak for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på kortere strekninger, men Buskerud fylkeskommune har ikke økonomiske rammer til å hindre at vedlikeholdsetterslepet øker. Utfordringene øker tilsvarende. Økt nedbør, ras og flom som følge av klimaendringer fører til at utfordringene på fylkesveiene blir større. Dette må følges opp av statlige myndigheter gjennom finansieringsordninger.

I handlingsprogrammet for samferdsel 2026-2029 er det en målsetting om å vedlikeholde og utvikle fylkesveiene som allerede finnes, framfor å bygge nye. Fylkeskommunen har dessuten ikke økonomi til å gjennomføre større prosjekter.

### Den økonomiske situasjonen for fylkeskommunal kollektivtrafikk

Et godt kollektivtilbud er viktig for å nå flere mål, bl.a. mål for klimagassutslipp og nullvekstmålet for byområdene, et forsvarlig kollektivtilbud i distriktene, skoleskyss og tilrettelagt transport. De siste årene tid har det vært en betydelig kostnadsutvikling for fylkeskommunal kollektivtransport, fordi prisen på innsatsfaktorene har økt raskere enn inflasjonen i resten av samfunnet. Fylkeskommunene må få tilstrekkelige og forutsigbare rammer til å imøtekomme utfordringene i kollektivsektoren. Samtidig bør staten ta en lederrolle for å finansiere økt sømløshet mellom buss og tog i hele landsdelen gjennom gode takstsamarbeidsavtaler.

### Utfordringer i byområdene

Byområdene har komplekse utfordringer som krever samarbeid på tvers av virksomheter og forvaltningsnivåer for å nå overordnede mål. Utfordringene i byområdene var et viktig tema ved forberedelsen av Nasjonal transportplan 2025-

2036. Statens finansieringsordninger for byområdene er viktige for å nå nasjonale mål og bør styrkes.

Statens satsing på byområdene gjennom belønningsordninger og byvekstavtaler bærer preg av å være samferdeselsdrevet. Samferdselsdepartementet har ansvaret, mens Kommunal- og distriktsdepartementet og Klima- og miljødepartementet er lite involvert. Statens vegvesen er tungt inne, mens jernbanesektoren er mindre involvert.

Det er et stort behov for takstsamarbeid mellom jernbanen og fylkeskommunal kollektivtrafikk. Et takstsamarbeid må omfatte reiser både innenfor og til byområdene. Staten må ta ansvaret for å få dette på plass på Østlandet.

Buskerudbyen er Norges femte største byregion med om lag 160 000 innbyggere. Buskerudbyområdet inkluderer Drammen tettsted med om lag 125 000 innbyggere og Kongsberg tettsted med om lag 24 000 innbyggere. Den tredje største byen i Buskerud er Hønefoss med om lag 17 000 innbyggere.

Buskerudbyen har i mange år hatt et formalisert samarbeid om å løse fells utfordringer innen by- og tettstedsutvikling knyttet til mobilitet, arealbruk, miljø og klima. Buskerudbyen har i en årrekke hatt belønningsavtale med staten. Det gjennomføres nå en utredning basert på et utredningsprogram som er vedtatt av kommunestyrene og fylkestinget. Her inngår et alternativ med bompenger slik statsråden har satt som forutsetning for å forhandle om en byvekstavtale. Utredningen skal være grunnlag for en beslutning om veien videre, som tas etter kommune- og fylkestingsvalget høsten 2027.

I Buskerudbyen er det krevende å nå nullvekstmålet. Mobilitetsmessig er det en rekke utfordringer i Buskerudbyen:

- Framkommelighet for buss.
- Langsiktig og forutsigbar finansiering av busstilbudet.
- Toget fyller ikke sin rolle.
- Nettet for gående og syklende er ikke sammenhengende og har ikke tilstrekkelig kvalitet.
- Luftforurensning og støy.
- Manglende samarbeid om arealutviklingen og restriktive tiltak for personbiltransport.
- Framkommeligheten for gående og syklende vinterstid er fortsatt ikke tilfredsstillende.

Forutsigbare økonomiske rammer vil være viktig for å møte utfordringene.

Selv om det er i mindre målestokk, har mindre og mellomstore byer mange av de samme utfordringene som storbyområdene. I Buskerud gjelder dette Hønefoss som også har også trafikkutfordringer, samt manglende tilrettelegging og prioritering for

myke trafikanter. Fylkeskommunen har ambisjoner om å styrke samarbeidet med kommunen og relevante aktører om en helhetlig og effektiv virkemiddelbruk. Kommunen har utarbeidet forslag til en temaplan som tar opp viktige utviklingstrekk og strategier for å tilpasse seg framtiden og øke attraktiviteten. Det er viktig at staten støtter opp under dette arbeidet med økonomiske virkemidler.

### Utfordringer knyttet til arealbruk

Det mangler en effektiv politikk, på tvers av kommuner, for å hindre byspredning. Mulige virkemidler er pris på natur/ubebygd areal og/eller krav om arealnøytralitet. Ref. klimavotesystemet.

Buskerud fylkeskommune utarbeider nå «Buskerudplanen» som er på høring fram til 24. april 2026. Dette skal bli en overordnet regional plan med areal og mobilitet som ett av temaene i planen. Buskerudplanen ventes vedtatt av fylkestinget i 2026.

I handlingsprogrammet for samferdsel står det: «Lokalisering av boliger og arbeidsplasser i forhold til sentrum, tjenestetilbud og kollektivsystem er avgjørende for utvikling av mobilitetsbehov og reisevaner.». Det oppstår utfordringer når nærliggende kommuner har svært ulik lokaliseringspolitikk.

Utredningen for Buskerudbyen, jf. ovenfor, skal vurdere hvordan arealbruk og arealpolitikk kan videreutvikles. Det skal også vurderes om de ulike konseptene gir behov for nye felles strategier eller planer for arealbruk og hvilke slike som kan være aktuelle.

### Problemstrekninger på riksveiene

På workshop/innspillsmøte 12. februar 2026 presenterte Statens vegvesen noen problemstrekninger i Buskerud. Disse var på ganske detaljert nivå. Buskerud fylkeskommune vil komme tilbake til disse på et senere tidspunkt i NTP-prosessen.

Vi viser til at det flere steder er behov for gang- og sykkelveier langs riksveiene. Der syklende ikke kan benytte riksveien, skal det være et sammenhengende, alternativt «riksveinett for syklende».

### Utfordringer ved at planlagte prosjekter på jernbane og riksvei ikke blir gjennomført

Flere prosjekter i Buskerud på vei og jernbane som har vært prioritert i Nasjonal transportplan i en årrekke er ikke gjennomført. Planlegging og /forberedelser til anleggsstart går svært sakte. Dette skaper problemer for framkommelighet, trafikkikkerhet og lokalmiljø, samt manglende forutsigbarhet for framtidig utvikling. Vi

viser spesielt til området Ringerike/Hole der det er investert flere milliarder kr i påvente av Ringeriksbanen og E16. Dette skaper nødvendigvis utfordringer for kommunene, næringslivet og innbyggerne.

### **3. Mobilitetsbehovet (samlet vurdering av reisetid, infrastrukturens pålitelighet og transportkapasitet)**

#### Områder/strekninger som ikke har god nok mobilitet/framkommelighet

##### *Utfordringer for jernbanen med lav frekvens og mangelfull pålitelighet*

Utvikling av jernbanen har potensiale til å redusere klimagassutslippene, håndtere befolkningsveksten og gjøre tog mer konkurransedyktig overfor privatbilisme. I vårt område er det vedtatt å satse på jernbanen som ryggraden i kollektivtrafikken, men lav frekvens eller manglende togtilbud medfører mye parallellkjøring langs jernbanen. I dag sliter jernbanen med manglende pålitelighet. Samtidig er vi bekymret for at hensynet til punktlighet skal gå utover togtilbudet ved at man reduserer stoppfrekvensen for å gi en mer robust ruteplan.

Buskerud er et fylke med mye jernbanespor, men der vi ikke får brukt de hensiktsmessig til intern flyt, inn- og utpendling. Eksisterende spor må kunne utnyttes bedre. Jernbanen må bli den ryggraden i kollektivtilbudet det er ment å være knyttet til arbeidspendling, men også til de kommende demografiendringene med stor økning av eldre framover.

Jernbanen fanger ikke i tilstrekkelig grad opp samfunnets behov for endringer i transport. Det nye sykehuset i Drammen og utviklingen på Kongsberg i forbindelse med utviklingen av forsvarsindustrien er viktige eksempler.

##### *Ulik tilgang til mobilitet*

Mobilitet er et samfunnsgode som er ulikt fordelt og kan forsterke sosiale ulikheter, samt bidra til utenforskap. Å utvikle mobilitetsløsninger som gir mer innenforskap er viktig. Mer innenforskap er et av hovedmålene for Buskerudplanen som er på høring.

For kollektivreisende er det store forskjeller i tilbud avhengig av hvor og når du reiser. I distriktene i store deler av Buskerud består kollektivtilbudet stort sett av skoleskysst.

##### *Områder som ikke har god nok trafikksikkerhet.*

De siste ti årene er det i snitt registrert 9 drepte og 240 skadde i Buskerudtrafikken hvert år. De reelle skadetallene er over fem ganger så høye. Fallulykker for gående kommer i tillegg.

De høye mørketallene for trafikkskadde er en stor utfordring. Mørketallene er skjevfordelt og gir trolig omfattende følgefeil i prioritering av tiltak. Det er nødvendig å forsterke innsatsen for å få bedre skadestatistikk gjennom tydeligere og forpliktende samarbeid med helsesektoren.

Risikoen for død eller alvorlig skade per kjøretøykilometer er vesentlig høyere på fylkesveinettet enn på riksveinettet. Fylkesveinettet i Buskerud består av svært mange kilometer vei med lav sikkerhetsstandard i forhold til fartsnivå, og ulykkesbildet preges av alvorlige utforkjørings- og møteulykker. Selv om fylkeskommunen søker å forbedre sikkerhetsstandarden med tilgjengelige virkemidler, er handlingsrommet for målrettede trafikksikkerhetstiltak er begrenset.

I byområdene har utviklingen i antall hardt skadde eller drepte i trafikkulykker flatet ut eller vist tegn til en negativ utvikling de siste årene og særlig syklende utsettes for uforholdsmessig stor risiko i trafikken. Det er behov for bedre tilrettelegging for myke trafikanter gjennom sammenhengende og separate anlegg, tilstrekkelig drift og vedlikehold, samtidig som biltrafikken tilpasses myke trafikanters sikkerhet og behov.

Av hensyn til folkehelse og trafikksikkerhet er det særlig viktig å sikre skoleveier og legge til rette for aktiv mobilitet blant barn og unge i by- og tettstedsområder. Tiltak for denne gruppen bidrar også til bedre nærmiljøer for voksne og understøtter grep for bedre folkehelse i alle livsfaser. Mangelfull tilrettelegging for gående og syklende er en barriere for aktiv mobilitet og medfører økt bruk av privatbil, også på korte reiser.

#### **4. Transportetterspørsel (hvordan endringer kan påvirke transportetterspørselen mot 2060)**

##### Ny teknologi

Utviklingen i samfunnet og i transportsektoren går raskt. Buskerud fylkeskommune vil tilpasse seg dette gjennom utvikling og innovasjon i egne ansvarsområder, til det beste for Buskerudsamfunnet. Gjennom å bygge kunnskap og kompetanse i egen organisasjon vil fylkeskommunen utnytte ressursene på en bedre måte.

I fylkeskommunens handlingsprogram for samferdsel 2026-2029 er de teknologiske endringene som vil prege transportsektoren framover inndelt i fire hovedtrender:

- Automatisering og autonomi.
- Delingsmobilitet.
- Samhandlende intelligente transportsystemer.
- Elektrifisering og nullutslippsmobilitet.

Det vil bli en rekke utfordringer ved å møte utviklingen. Den teknologiske utviklingen og utviklingen av regelverk må skje parallelt.