

Analyseområder for transportplanleggingen

Leveranse 15. september 2025



1. Innledning	4
1.1. Anbefalinger	4
1.2. Struktur på rapporten	4
1.3. Kort historikk.....	5
1.4. Ulike analysebehov	5
1.5. Relevante pågående oppdrag	6
2. Forslag til analyseområder	7
2.1. Korridorer	8
2.2. Landsdeler.....	12
2.3. Regioner.....	15
3. Styrker og svakheter ved de ulike analyseområdene.....	15
3.1. Strategisk innretning på utvikling av transportpolitikken.....	15
3.2. Vurderinger på tvers av forvaltningsnivåer.....	16
3.3. Befolkningens reisehverdag	17
3.4. Næringslivets transportbehov.....	18
3.5. Internasjonale forbindelser	19
3.6. Klima og miljø.....	20
3.7. Samfunnssikkerhet og beredskap	20
3.8. Byområder.....	21
3.9. Relevante datakilder og behov for endringer av datafangst.....	21
3.10. Vurderinger på tvers av transportformer.....	21
4. Andre alternative inndelinger.....	22
5. Endelig anbefaling	24

1. Innledning

Samferdselsdepartementet (heretter: SD) og Nærings- og fiskeridepartementet (heretter: NFD) ba i et oppdrag datert 4. august 2025 Avinor AS, Bane NOR SF, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Nye Veier AS og Statens vegvesen (heretter: transportvirksomhetene) vurdere ulike alternative geografiske analyseenheter som best kan brukes for å kartlegge, beskrive og analysere grunnlaget for å utvikle transportpolitikken, herunder bidra til å løse transportutfordringene.

Det var ønskelig med bedre koordinering på tvers av transportformene og forvaltningsnivåene, og få en mer strategisk og helhetlig inngang på utviklingen av transportpolitikken. Målet er å få et bedre grunnlag for å treffe gode beslutninger og nå de overordnede målsettingene transportplanen fastsetter.

Frist for oppdraget ble satt til 15. september 2025.

1.1. Anbefalinger

Denne rapporten går igjennom dagens inndeling i korridorer og alternative geografiske inndelinger av analyseenheter. Transportvirksomhetene anbefaler en løsning hvor bruker følgende metode for å vurdere utfordringer i transportsystemet, istedenfor dagens inndeling i korridorer:

- **Nasjonale behov**
- **Regionale behov** (landsdeler)

Her kan det også være mulig å legge til interessegruppers behov, avhengig av hvor detaljerte analyser som skal gjennomføres. Til sammen vil dette kunne summeres opp i **prosjektutløsende behov** og **forslag til prioriteringer** av tiltak som kan være neste steg i analysene. Prosjektutløsende behov kan også være teknologitiltak og tiltak på eksisterende infrastruktur.

For å analysere vil det være viktig å ta utgangspunkt i utfordringsbildet og se på hva som er transportbehovet og hvordan det skal dekkes. Rapporten vil se nærmere på hvordan dette kan løses for både person- og godstransport.

Valg av analyseenhet er avhengig av hva som skal analyseres. I arbeidet har det kommet fram at transportvirksomhetene har ulike preferanser for valg av analyseenheter. Det er derfor viktig å presisere at anbefalingen i denne rapporten gjelder utredninger hvor formålet er analyser på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer.

1.2. Struktur på rapporten

Strukturen på rapporten er bygd opp slik at vi først omtaler bakgrunnen for oppdraget, før det gis en kort gjennomgang av historikken, og hva som isolert sett er den enkelte transportforms foretrukne analyseenhet.

Deretter har vi valgt ut tre ulike inndelinger som kan være aktuelle analyseenheter:

- **Alternativ 1 – Korridorer:** en videreføring av dagens løsning
- **Alternativ 2 – Landsdeler:** etter eksempel fra rapport utgitt av Oslo Economics (heretter: OE), på oppdrag fra Statens vegvesen¹
- **Alternativ 3 – Regioner:** etter eksempel fra rapport utgitt av Transportøkonomisk institutt (heretter: TØI), på oppdrag fra KS²

¹ Oslo Economics (2025): Fremtidig mobilitetsbehov på vei.

² Transportøkonomisk institutt (2025): Nasjonal Transportplan som mer strategisk og bedre styringsverktøy. Rapportnr. 2081/2025.

Inndelingene blir beskrevet før det gis en vurdering av styrker og svakheter ved de ulike alternativene ut fra sentrale elementer i oppdraget fra departementene. I tillegg har virksomhetene kommentert andre inndelinger, som vi mener er mindre aktuelle, eller som kan fanges opp i den anbefalte løsningen. Til slutt oppsummeres funnene i rapporten.

I arbeidet har transportvirksomhetene fått skriftlige innspill fra fylkeskommunene/KS. Det har ikke vært tid til involvering utover dette.

1.3. Kort historikk

I tidligere arbeid med Nasjonal transportplan har det vært ulike inndelinger i geografiske analyseområder. I utredningsgrunnlaget til NTP 2002-2011, som var den første felles transportplanen, ble det laget et eget utfordringsnotat fra fylkeskommunene, i tillegg til nasjonale vurderinger fra Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket og Statens vegvesen. Fra NTP 2006-2015 ble det laget en geografisk inndeling i åtte nasjonale og sju internasjonale korridorer. I de påfølgende rulleringene av NTP har denne inndelingen vært mye brukt. Statens vegvesen har inndelt de åtte korridorene i 18 ruter for mer detaljerte analyser på vei. I tillegg har det vært gjennomført tverretatlige utredninger for de fire største byområdene. I NTP 2025-2036 ble det laget en utfordringsrapport fra virksomhetene som tok for seg utfordringer nasjonalt, i korridorer, i de største byområdene, i det transeuropeiske transportnettverkets (TEN-T) kjernenettverk og per transportform.

Det har også vært gjennomført tverretatlige analyser som grunnlag for NTP som har sett på delområder. Eksempler på slike analyser er utredninger om øst-vest-forbindelser, felles konseptvalgutredninger for landsdeler som Nord-Norge eller knutepunkter som Oslo-navet, og case-studier som har sett på overganger mellom transportformer i utvalgte geografiske områder³.

Hver virksomhet gjør også egne analyser som har vært brukt som underlag til stortingsmeldingene om NTP, hvor de geografiske analyseenhetene kan variere. En vanlig inndeling er å se på utfordringer på lengre strekninger, og vurdere effekter og behov for tiltak ut fra dette. Dette har blant annet blitt vist på supersider som ble brukt til NTP 2025-2036.

1.4. Ulike analysebehov

Alle transportvirksomhetene ser et tydelig behov for å dele landet inn i geografiske analyseområder. Dette skyldes at transportbehovene varierer mellom ulike deler av landet, blant annet på grunn av ulik næringsstruktur og bosettingsmønstre. I tillegg påvirker klimatiske og topografiske forhold transportmulighetene på forskjellig måte i for eksempel Nord- og Sør-Norge.

De ulike transportformene dekker imidlertid ulike transportbehov, både alene og i samspill med hverandre, noe som gjør at det kan være hensiktsmessig å bruke ulike analyseenheter. Samtidig er det viktig å finne gode måter å se på transportkjeder og knutepunkter hvor det kan være kombinasjoner av transportformer, og hvor effektive bytter (intermodalitet) både for person- og godstransport blir sentralt.

Sjøtransporten er viktig langs kysten og har stor kapasitet til å frakte store godsvolum innen- og utenriks. God kunnskap om havnene og næringsklyngene langs kysten er viktig og store volumer fraktes til internasjonale markeder og gjør at sjøtransporten krever et mer globalt blikk. Det kan også være betydelig passasjertrafikk langs kysten med bruk av hurtigbåt, ferjer og cruisetransport. For Kystverket er derfor kysten rundt en naturlig analyseenhet.

Luftfarten er viktig for persontransport over lange distanser, mellom de største byene og regionalt i Nord-, Midt- og Vest-Norge. En stor andel av persontransporten er internasjonal,

³ Et eksempel er [Fra land til sjø. Case studier fra Ålesundsregionen](#). Analysen ble gjennomført av Møreforskning Molde til NTP 2006-2015. Arbeidsrapport M 0116.

sammenlignet med andre transportformer. Flyfrekvensen både innenlands og utenlands flyginger per innbygger er betydelig høyere i Norge enn i andre land. Flere lufthavner har også en viktig rolle som knutepunkter for flyreiser videre i Norge eller til/fra utlandet, og i særdeleshet Oslo lufthavn som nasjonalt knutepunkt. Flyfrakt utgjør en lav andel av det totale volumet av godstransport, men en betydelig høyere andel av verdien på godstransporten.

Luffarten er avhengig av andre transportmidler for tilbringertransport til lufthavnene. Ved Oslo lufthavn spesielt, men også Bergen og Trondheim, har bane en betydelig andel av tilbringertransporten i tillegg til vei, mens for de andre lufthavnene er det hovedsakelig veitransport (bil eller buss).

Jernbanen er kapasitetssterk, og kan frakte mange passasjerer og store godsmengder energi- og arealeffektivt. For store deler av person- og godstransporten er samspillet med andre transportformer avgjørende i endepunktene. I og inn mot de store byområdene, der jernbanen er særlig viktig for de daglige reisene, er arealbruk som minimerer behovet for tilbringertransport også en viktig faktor. Ferie- og fritidsreiser spiller en rolle i delmarkeder, og på godssiden er det attraktivt å frakte store volumer over lengre distanser. For det største persontransportmarkedet og der utfordringene også er størst, det vil si de daglige reisene på Østlandet og inn mot Oslo, vil det være best egnet å bruke landsdeler eller store regioner i analyse- og virkemiddelsammenheng. For daglige reiser inn mot de øvrige byene og for de lange persontogreisene antas korridorer og inndeling landsdeler å fungere tilnærmet like godt, da de fleste reisene vil foregå innenfor samme analyseenhet. For godstransporten på hovedstrekningene er korridorinndelingen godt egnet. Jernbanen er på samme måte som sjø- og lufttransport avhengig av gode intermodale terminaler og knutepunkter.

Veitransport kan være personbiler, busser og lastebiler, men også sykkelturet, gående, drosjer, bobiler og ulike tyngre kjøretøy. Det er en fleksibel transportform, men ikke så kapasitetssterk som f.eks. jernbanen eller luftfart. Det meste av veitransporten skjer lokalt og regionalt, men for en del viktige næringstransporter blir varer fraktet over lengre distanser. Personbilen er også mye brukt til ferie- og fritidsreiser på korte og lange turer. Det har derfor vært vanlig å bruke korridorer som analyseenheter for å se lengre strekninger under ett, men det er også nødvendig med regionale analyser, spesielt for å vurdere flaskehalsproblematikk eller bedre forbindelser lokalt, regional dekning av transportbehov, potensial for utvidede bo- og arbeidsmarkedsregioner med videre.

Dette viser at det ikke finnes én analyseenhet som fungerer godt for alle transportformene, og at det også brukes ulike analyseenheter innad i samme transportform. Det å finne en felles overordnet analyseenhet er derfor vanskelig, og det må derfor gjøres tilpasninger for å få fram et samlet utfordringsbilde for og på tvers av transportformene.

Slik oppdraget er beskrevet legger vi til grunn at analyseområdene som foreslås må være på et mer overordnet nivå enn prosjektoptaler og strekningsvise tiltak, selv om det vil være nødvendig å ha et detaljert grunnlag internt i virksomhetene. Hvordan den enkelte virksomhet utvikler et godt analysegrunnlag er underordnet i denne sammenheng, men datagrunnlaget må kunne aggregeres til de anbefalte analyseområdene.

Flere transportpolitiske mål fanges ikke nødvendigvis så godt opp i verken korridorer, landsdelsanalyser eller regionale analyser. Dette gjelder f.eks. transportsikkerhet, klimatilpasning og effektiv ressursbruk (blant annet gjennom drift og vedlikehold, digitalisering og ny teknologi). Det vil dermed fortsatt være behov for innledende nasjonale vurderinger.

1.5. Relevante pågående oppdrag

Det pågår flere oppdrag som kan påvirke hvilken analyseenhet som bør velges, eller som kan gi bedre datagrunnlag på tvers av transportformene eller forvaltningsnivåene.

Det mest sentrale oppdrag er et metodeoppdrag hvor virksomhetene skal vurdere måloppnåelse og framtidig transportetterspørsel gjennom framskrivning av transportetterspørsel gitt ulike utviklingstrekk. Virksomhetene skal også tilbakeskrive transportetterspørsel slik at det er mulig å identifisere tiltak og virkemiddelbruk som bidrar til å nå klimamålene. En viktig del av arbeidet er å utvikle metodikk og gjennomføre eksempelberegninger. Ut fra det som er gjort til nå mener vi at inndelingen i analyseområdene som foreslås i denne rapporten vil kunne brukes uavhengig av metode som skal benyttes i det øvrige analysearbeidet, som f.eks. decide-and-provide.

Fylkeskommunene, Nye Veier og Statens vegvesen utarbeider et felles grunnlag for å vurdere tilstand på riks- og fylkesveinettet. Dette arbeidet vil kunne gi bedre kunnskap om utviklingen av veinettet og gjøre det enklere å sammenligne tilstanden på tvers av veieier. Arbeidet vil kunne bli et viktig grunnlag for å lage et felles utfordringsbilde på riks- og fylkesvei. Datagrunnlaget vil kunne brukes som grunnlag i NTP-arbeidet uavhengig av hvilket analyseområde som brukes.

Jernbanedirektoratet er bedt om å vurdere en eventuell tilskuddsordning for langdistansebusser på forbindelser uten tog og tilsvarende kommersielle tilbud. Analysen skal gjøres i samråd med Statens vegvesen og med involvering av fylkeskommunene og andre berørte aktører. Formålet er å kunne tilby et busstilbud som binder byer og landsdeler sammen, på strekninger hvor øvrig kollektivdekning er mangelfullt. Alternativene skal vurderes opp mot den etablerte ansvars- og rollefordelingen i transportsektoren, og hovedprinsipper for finansieringa av kollektivtransport og relevant regelverk som statsstøtteregulverket.

Det pågår flere utredninger på jernbane som kan være interessante for vurderinger av utfordringsbildet fram mot 2050. To sentrale oppdrag går på utredninger av jernbanetilbudet mot 2050 for fjerntog, gods, og kollektivtilbudet på Østlandet. Fristen for oppdragene er satt til 1. april 2026.

Ny teknologi testes for å få større datafangst til reisevaneundersøkelsene. Her er formålet å kunne få mer presise analyser av transportbruk som ikke kan måles gjennom passasjer- og trafikktegninger eller markedsanalyser fra kollektivselskaper. Dette er spesielt viktig for kunnskap om myke trafikanter, som gående og syklister, fordi dette er vanskelig å fange opp godt på andre måter. En vanlig måte å gjennomføre undersøkelsene på har vært å bruke telefonintervjuer eller spørreskjemaer, mens det nå testes ut om dette kan erstattes med frivillig sporing gjennom mobil. Dette er viktige data som supplerer de tradisjonelle analysene som gjøres med transportmodellene.

Regjeringen la i 2025 frem en melding til Stortinget om droner og ny luftmobilitet hvor regjeringen signaliserte videre utredninger: *«Det er samtidig nødvendig å utrede hvordan nye typer luftfartøy kan utfylle og videreutvikle mobiliteten i det eksisterende transportnettet, og regjeringen vil derfor gi transportvirksomhetene i oppdrag å utrede dette i forbindelse med det videre arbeidet med langtidsplanlegging i transportsektoren.»* Valg av analyseenhet må hensynta behov for analyser av ny teknologi og nye mobilitetsformers rolle i fremtidens bærekraftige transportsystem.

2. Forslag til analyseområder

Denne rapporten har tatt utgangspunkt i tre ulike analyseområder: korridorer, landsdeler og regioner. Alternativene vi viser er eksempler som har blitt brukt i ulike rapporter og det er mulig å tenke seg andre varianter av disse inndelingene.

I omtalen av de ulike analyseområdene er det lagt vekt på fordeler og ulemper ved de ulike inndelingene på et overordnet nivå gjennom valg av sentrale temaer som er nevnt i oppdragsbestillingen. I en analyse av utfordringer kan det være andre tema som bør trekkes fram, i tillegg til eller i stedet for det som er nevnt her.

I innspillene fra Fylkeskommunekollegiet og KS ble det foreslått en kombinasjon mellom den tradisjonelle korridortilnærmingen med regional transport- og arealpolitikk. Dette forslaget vil bli nærmere omtalt i kapittel 4.

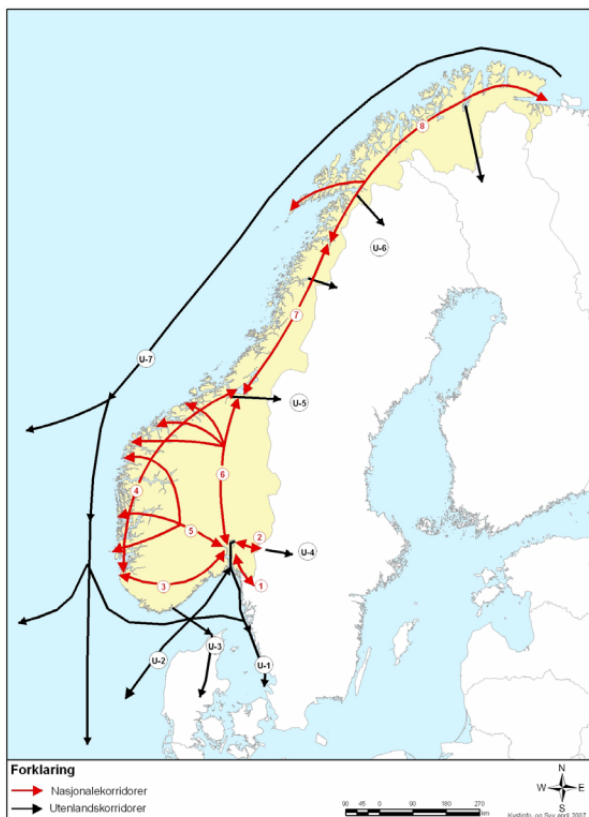
2.1. Korridorer

For å se på transportstrømmene og transportmiddelfordelingen har det vært vanlig å dele inn landet i åtte korridorer innenlands. Det har også vært en inndeling i sju utenlandskorridorer, men det har variert hvor mye disse har blitt brukt. Figur 1 viser hvordan nasjonale korridorer og utenlandskorridorer har blitt vist i arbeidet med NTP.

Analyseenhetene som har blitt brukt for den nasjonale transporten har tradisjonelt fulgt følgende inndeling i korridorer:

1. Oslo-Svinesund/Kornsjø
2. Oslo-Ørje/Magnor
3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger
4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim
5. Oslo-Bergen/Haugesund
6. Oslo-Trondheim
7. Trondheim-Bodø
8. Bodø-Tromsø-Narvik-Kirkenes

I transportvirksomhetenes grunnlagsmateriale har det også vært laget en «korridor 0» som er en oppsummering av status og utfordringer i Oslo-navet. Det gjør at deler av omtalen kan overlape med det som kommer fram i de fem korridorene som har Oslo som et endepunkt, men det er forsøkt å se spesielt på Oslo som et nasjonalt knutepunkt.



Figur 1 Oversikt over nasjonale korridorer og utenlandskorridorer brukt i Nasjonal transportplan

Det har blitt brukt ulike inndelinger av internasjonale korridorer, men varianter av denne inndelingen fra NTP 2010-2019 har blitt brukt ved senere rulleringer:

- U-1: til og fra Østlandsområdet i Norge langs vestkysten av Sverige til Sør-Sverige, Danmark og Østersjø-landene. Via Danmark til Europa og eventuelt videre til andre kontinenter.
- U-2: til og fra Østlandsområdet i Norge direkte til de store havnene i Vest-Europa for distribusjon, eller for videre transport til andre kontinenter.
- U-3: til og fra Kristiansand/Sørlandet direkte til Danmark og videre til Europa og eventuelt videre til andre kontinenter.
- U-4: til og fra Østlandsområdet direkte til Sverige (mot Stockholm) og eventuelt videre til Finland (Helsinki) og Baltikum.
- U-5: til og fra Midt-Norge og direkte til sentrale områder i Midt-Sverige. Eventuelt videre til Finland og Russland.
- U-6: til og fra Nord-Norge direkte til Sverige, Finland og Russland. Eventuelt videre til Øst- og Vest-Europa og derifra eventuelt til andre kontinenter.
- U -7: strekker seg langs hele Norskekystens vestsida. Skipene seiler til og fra Europa direkte, eller for distribusjon, og som matelinjer for omlastning for transport til andre kontinenter. Har også direkte forbindelseslinjer til USA, og Island fra Vestlandet. En del skip, spesielt bulktransporter, seiler direkte fra Norge til andre kontinenter via den engelske kanalen.

I grunnlagsarbeidet med NTP 2025-2036 ble det laget et utfordringsdokument for transportkorridorer og byområder⁴. Her ble det også gjort egne analyser av trender og utviklingstrekk nasjonalt for de transportpolitiske målene, for person- og godstransport og for de ulike transportformene. Utfordringene i transportkorridorene omfattet bare de nasjonale korridorene, men det ble gjort vurderinger for TEN-T-nettverket.

Hvordan kan en analyse i en korridor se ut?

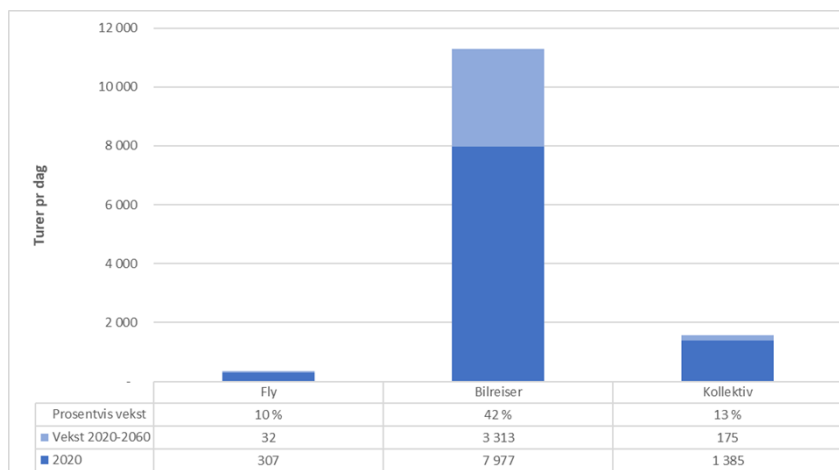
I utfordringsrapporten ble transportmodeller brukt for å vise fordelingen mellom de ulike transportmidlene fordelt på person- og godstransport og mellomlange distanser (over 70 kilometer) for hver korridor. For å vise hvordan en slik analyse kan se ut har vi valgt korridoren mellom Oslo og Ørje/Riksgrensen som går gjennom fire fylker: Oslo, Østfold, Akershus og Innlandet. Transportene dekker områdene nord-øst for Oslo, og eksempler på delmarkeder er Glåmdalen, indre Østfold og Hedemark. Transport mot Gardermoen og Alnabru tilhører en annen korridor og dekkes ikke her.

For persontransport er flyreiser mellom Oslo og Stockholm med, jernbanereiser på Kongsvingerbanen og bruk av buss og personbiler i hovedsak på E18 mot Ørje og rv. 2 mot Magnor. Turer på fylkesveier er ikke med, og båt- og passasjerferjetrafikk i korridoren er så liten at det synes ikke i figurene.

Tallene er oppgitt i andeler og antall turer, så det er mulig å få et visst overblikk over forventet utvikling på de utvalgte forbindelser. Det kan likevel være behov for mer kontekst for å få en bedre forståelse av hva som ligger i tallene, og de tar ikke hensyn til planlagte tiltak fram i tid.

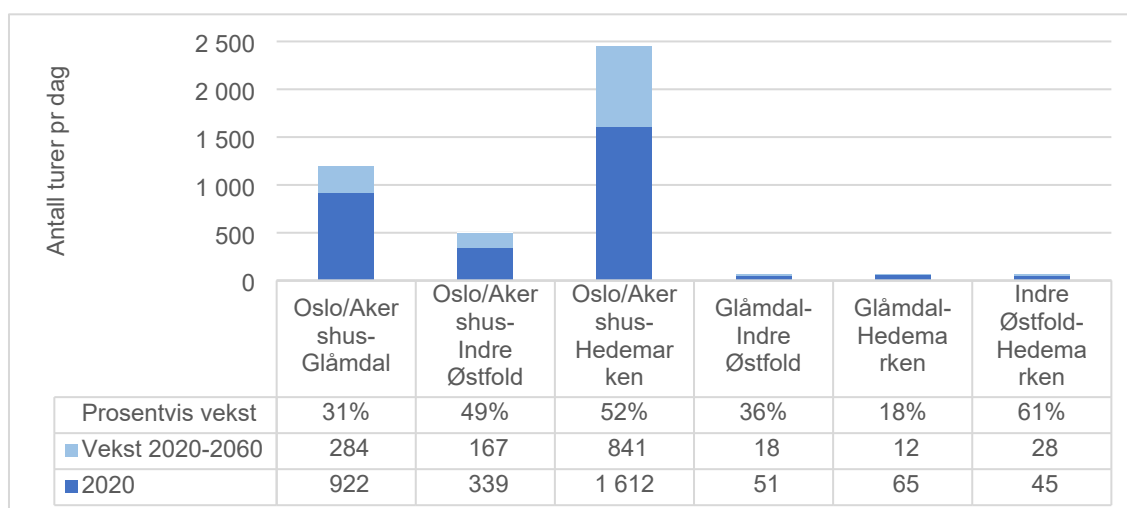
For å fange opp de mellomlange reisene har transportere over 70 kilometer blitt valgt som analyseenheter, som vist i figur 2. Hadde en annen enhet blitt valgt ville transportmiddelfordelingen sett annerledes ut. For eksempel ville andelen flyreiser ha vært høyere om en lengre distanse hadde blitt brukt, fordi flere av kollektiv- og personbilturene ville ha falt ut.

⁴ Transportvirksomhetene (2023): [Utfordringer i transportkorridorer og byområder](#).



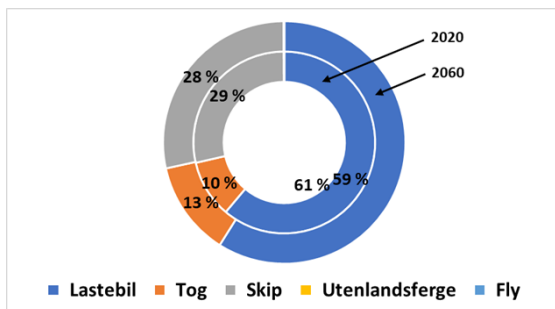
Figur 2 Transportmiddelfordeling for persontransport (antall turer over 70 km) per døgn i 2020 og 2060 i korridor 2

Bruk av fylkeskommunal statistikk må bearbejdes og kan til dels være vanskelig å bruke i enkelte korridorer, fordi det ikke er en sammenheng mellom korridorer og fylkesgrenser. Det som brukes i dagens analyser er delmarkeder som er hentet ut fra transportmodelldata som vist i figur 3. Det gir et bilde av hvor transportstrømmene er størst og hvor veksten er beregnet til å øke mest, bl.a. basert på befolkningsprognoser.

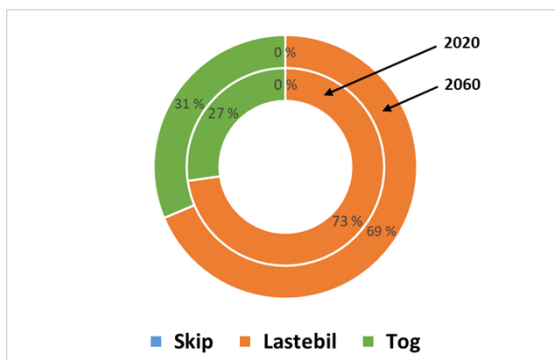


Figur 3 Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036 i korridor 2. TØI-rapport 1926/2022

For godstransport kan vi få ut den samme informasjonen, i tillegg til informasjon om varestrømmer for utvalgte varegrupper. Det er også mulig å skille mellom volumet som fraktes (antall tonn) og distanse (antall tonnkilometer). I en relativt kort korridor som denne vises det godt at sjøtransport kan frakte stort volum ved at skip har en stor andel av transporterte tonn, som vist i figur 4, mens det har få transporterte tonnkilometere, som vist i figur 5.

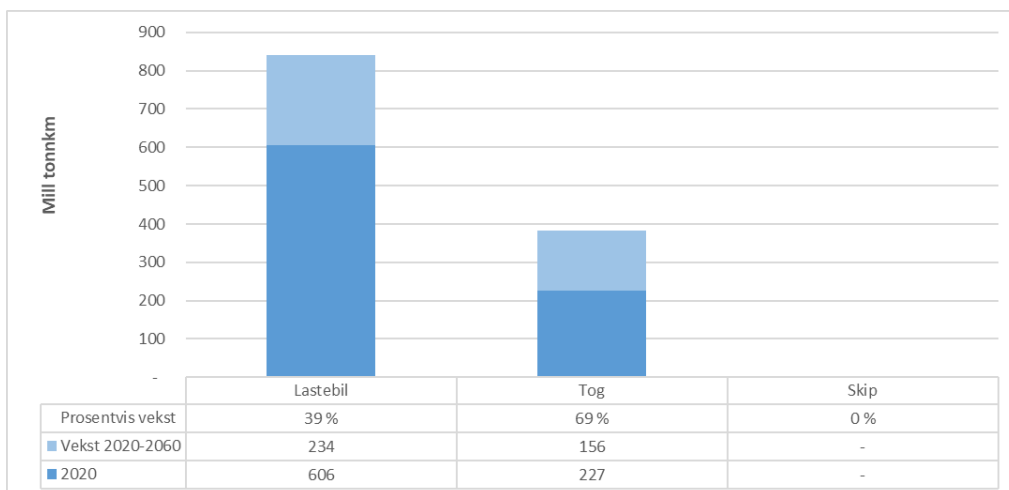


Figur 4 Transportmiddelfordeling for korridor 2, andel av antall tonn i 2020 og 2060



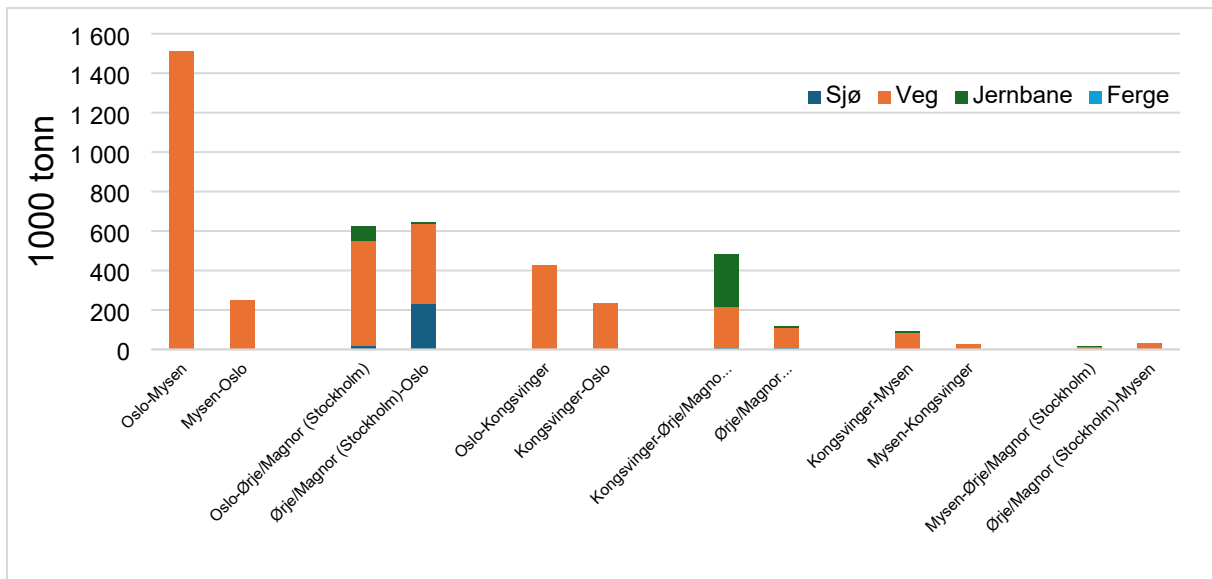
Figur 5 Transportmiddelfordeling i korridor 2 for godstransport, andel av antall tonnkm. 2020 og 2060

I korridorane vil frakt av gods med fly ofte utgå fra analysene fordi volumene er små, og dermed blir antall mill. tonnkm og antall 1 000 tonn ubetydelig. Dette vises godt i figur 6. Det er ofte varer med høy verdi, og selv om volumet er lavt er det interessant å se på hvordan veksten i enkeltmarkeder kan endre seg. Det er derfor vanlig med supplerende omtaler av dette, men ofte på nasjonalt nivå og ikke vist i en korridor.



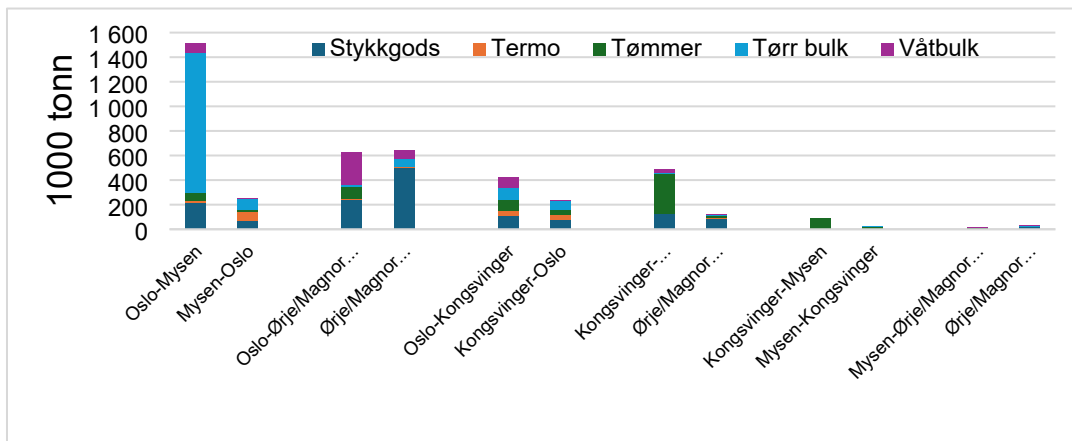
Figur 6 Transportmiddelfordeling for godstransport i korridor 2. Mill. tonnkm. per år i 2020 og 2060

Det gjøres også analyser av transportmiddelfordelingen i utvalgte relasjoner, som vist i figur 7. Her kommer det tydelig fram at sjøtransporten frakter større volum mellom Oslo og Stockholm, mens jernbanen frakter betydelige tonnmengder mellom Oslo/Kongsvinger og Stockholm. På de korte strekningene er det veitransport som dominerer.



Figur 7 Transportmiddelfordeling på utvalgte relasjoner i korridor 2. 1 000 tonn, 2020

Transportmodellene kan også brukes til å vise transport av ulike varegrupper på utvalgte relasjoner, som vist i figur 8. På strekningene hvor jernbanen er sterk fraktes det mye tømmer, mens det fraktes mye tørr bulk, våtbulk og stykk gods på strekningen hvor sjøtransporten står sterkt.



Figur 8 Utvalgte relasjoner i korridor 2 fordelt etter varegruppe. 1 000 tonn, 2020

Analysene som gjøres med transportmodeller og som er vist for korridorer kan også tas ut og brukes på andre geografiske inndelinger. Det vil dermed være mulig å hente ut tilsvarende datagrunnlag for de to neste geografiske analyseenhetene som vil bli vist i kapittel 2.2 og 2.3.

Utviklingsarbeid

Om korridorer fortsatt skal brukes som analyseenhet er det behov for å inkludere fylkesveier og fylkeskommunal kollektivtransport i analysene. Det er også nødvendig å se nærmere på hvordan de transportpolitiske målene i større grad kan omtales i korridoromtalen.

2.2. Landsdeler

Det er gjort ulike analyser med bruk av landsdeler som en geografisk analyseenhet. Den siste rapporten er utarbeidet av Oslo Economics (heretter: OE) på oppdrag fra Statens vegvesen. Analysene som ble gjort var overordnede og benyttet i stor grad eksisterende kunnskap. Det førte blant annet til at omtalen av Nord-Norge ble mer detaljert enn de øvrige

regionene, fordi analysene fra KVV Nord-Norge⁵ kunne gjenbrukes for denne landsdelen. Det kan dermed være hensiktsmessig å bruke erfaringer fra arbeidet med KVV transportløsninger for Nord-Norge for å få et bedre kunnskapsgrunnlag for de øvrige landsdelene.

«Fremtidig mobilitetsbehov på vei»

Oslo Economics utarbeidet på oppdrag fra Statens vegvesen en rapport om fremtidig mobilitetsbehov på vei. I rapporten ble inndelingen valgt ut fra geografiske og klimatiske forskjeller mellom regioner, ulikheter i befolknings- og næringsstruktur samt ulikheter i transportnettverket. Rapporten så spesielt på arbeidsmarkedet, persontransport og reiseliv, frakt av råvarer og innsatsfaktorer, samt leveranse av varer og tjenester. Overordnede temaer ble lagt til grunn, som klimaendringer, sentralisering, ny teknologi, demografi og samfunnssikkerhet og beredskap. Gjennom et utvalg av relevante temaer ble det gjort analyser av utfordringer, før det ble foreslått tiltak.

En mulig inndeling etter modell fra Oslo Economics kan være:

- Nord-Norge (Finnmark, Troms og Nordland)
- Midt-Norge (Trøndelag og Møre og Romsdal)
- Vest-Norge (Rogaland og Vestland)
- Sørøst-Norge (Agder, Telemark, Vestfold, Buskerud, Innlandet, Oslo, Akershus og Østfold)

I rapporten ble det brukt informasjon fra fylkeskommunale planer, i tillegg til analyser med bruk av transportmodeller. Et eksempel på hvordan transportmiddelfordelingen i Midt-Norge kan presenteres er vist i figur 9.



Figur 9 Eksempel på omtale av personreiser i Midt-Norge. Oslo Economics

Hvis landsdeler skal brukes som en enhet vil det være behov for å oppdatere analysene og ikke bare bruke eksisterende informasjon. Det er naturlig å gjøre en vurdering av hvilke temaer som bør omtales. Rapporten har også i stor grad brukt eksempler fra veisektoren, så det er nødvendig å ha flere analyser på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer. Vår

⁵ Her kan du lese hovedrapporter, høringsrapporter og delrapporter fra utredningene: [Hovedrapport KVV for transportløsninger i Nord-Norge med delrapporter og høringsrapport | Statens vegvesen](#)

omtale av rapporten fra OE er derfor ment som et eksempel som må bearbeides videre om landsdeler skal brukes som inndeling til NTP. Grenser mellom de ulike analyseenhetene (landsdelene) må i så fall vurderes nærmere, med utgangspunkt i samspillet mellom transportformene og de ulike transportformenes behov mv.

KVU for transportløsninger i Nord-Norge

Analysene som ble gjort i KVU Nord-Norge viser også hvordan en landsdelsinndeling kan gi nye og spennende analyser av transportsystemet. Det var et omfattende arbeid som gikk over to år, med stor grad av involvering og med bruk av scenarioer. Evalueringene viste at KVU-metodikken var krevende og ga urealistiske forventninger til hva som skulle oppnås i arbeidet, men at involveringen av interessenter ga nyttige perspektiver. Ulike undergrupper ble etablert for å se på spesifikke problemstillinger som f.eks. reindrift, godstransport og turisme. En del av dette arbeidet var nybrottsarbeid og egne analyser på utvalgte temaer ble bestilt. Dette ga ny informasjon, men vil kreve nye bestillinger om materialet skal oppdateres.

Det ble brukt underinndelinger av analyseområder som tilsvarte regionrådområdene, for å kunne beskrive transportområdene på en best mulig måte. Utfordringene i f.eks. Øst-Finnmark, Vest-Finnmark, Tromsø- og Saltenregionen er ulike, og dermed ble dette vurdert som en hensiktsmessig inndeling. Det er lite transport mellom de større regionsentrene, fordi transportutløsende behov i stor grad ble løst internt i regionen.

KVU Nord-Norge var et omfattende arbeid som har blitt brukt mye i andre analyser, som f.eks. rapporten fra OE. Det vil kunne være mulig å bruke en tilsvarende arbeidsmetode for andre landsdeler, selv om det er hensiktsmessig å redusere ambisjonsnivået for å kunne gjennomføre arbeidet på kortere tid. Innfallsvinkelen som ble brukt med KVU Nord-Norge var følgende:

- Nasjonale behov
- Regionale behov
- Interessegruppers behov

Ut fra dette ble det gjort en analyse av hva som skal være **prosjektutløsende behov**. Dette kan være et godt utgangspunkt for analyser av de ulike landsdelene.

Utviklingsarbeid

I rapporten fra OE var internasjonale forbindelser nevnt i liten grad og det vil også være behov for å omtale forbindelser mellom landsdeler, spesielt for sjø- og luftfart. Det vil derfor være behov for et utviklingsarbeid hvor disse transportstrømmene omtales på en god måte om denne inndelingen velges.

Med en slik inndeling vil byområdene være en naturlig del av landsdelsanalysene og det vil ikke være behov for egne omtaler som står for seg selv. Det kan dermed bli en mer helhetlig omtale hvor byområdene sees mer i sammenheng med omlandet rundt, og landsdelen som helhet. Det må likevel vurderes om det er behov for mer detaljerte omtaler av de største byområdene, slik at vi ikke mister vesentlig informasjon hvis analyseenheten endres.

Samtidig er det en fordel med bruk av landsdeler fordi de tar for seg store områder. Det kan dermed være enklere å få en overordnet analyse, som ikke er begrenset av at det geografiske analyseområdet som undersøkes er lite og at det blir vanskelig å se helheten i transporttilbudet. Det kan likevel være behov for å se mer på underenheter som f.eks. fylkeskommuner eller regionrådområder for å få med helt spesifikke behov. Hvordan dette løses vil være avhengig av omfattende analysene skal være.

Det er også behov for å vurdere hvordan fylkeskommunal infrastruktur og tjenestetilbud skal omtales, og eventuelt andre interessegruppers behov. Igjen vil dette henge sammen med hva analysene skal brukes til og hvor god tid det er til involvering.

2.3. Regioner

Det kan tenkes ulike regionale inndelinger for å fange opp utfordringene for transportsektoren. I rapporten som TØI skrev på oppdrag fra KS var de spesielt opptatt av hvordan NTP kan bli et bedre styringsverktøy og hvordan planen kan ivareta hele transportsystemet (både nasjonalt og regionalt) på en bedre måte. TØI foreslår både organisatoriske endringer av utredningsprosessen og endringer i analyseenheter. Deres forslag er en inndeling som følger statsforvalterembetet og gir følgende struktur:

- Østfold, Buskerud, Oslo og Akershus
- Innlandet
- Vestfold og Telemark
- Agder
- Rogaland
- Vestland
- Møre og Romsdal
- Trøndelag
- Nordland
- Troms og Finnmark

TØI foreslår at utredningene kan gjennomføres etter modell fra byutredningene, hvor det er stor grad av involvering fra ulike forvaltningsnivåer. Det trekkes fram at dette vil knytte NTP tettere sammen med regionale planer, slik at arealplanleggingen kommer sterkere fram. En viktig del av forslaget er å sørge for en mer strategisk styring: hvor det er de transportpolitiske målene som er styrende for aktivitetene som gjennomføres.

I denne rapporten har vi valgt å bruke TØIs forslag som et eksempel, men en inndeling i f.eks. fylkeskommuner vil ha omtrent samme styrker og svakheter som analyseområde.

Utviklingsarbeid

En slik inndeling tar ikke hensyn til internasjonale transportstrømmer eller forbindelser mellom regionene. Det vil være et behov for å se på hvordan disse transportstrømmene bør omtales. Dette gjelder spesielt for sjø- og lufttransport, men også transport over lengre strekninger på vei og jernbane.

3. Styrker og svakheter ved de ulike analyseområdene

For å vurdere styrker og svakheter ved de ulike analyseområdene har vi avgrenset analysen til å gjelde temaer som det ble spesielt bedt om å se på i oppdraget. Dette kan være eksempler på forhold som må vurderes i et utfordringsdokument, men det kan også være andre temaer som er aktuelle.

3.1. Strategisk innretning på utvikling av transportpolitikken

Korridoranalysene viser forventet utvikling på utvalgte forbindelser, hvor spesielt landbasert transport kan komme godt fram i analysene. De transportpolitiske målene er ofte vanskelige å trekke inn i analysen, uten at det blir generiske analyser som kan gå igjen i flere korridorer. For eksempel blir værutsatte områder med dårlig framkommelighet ofte en gjennomgående problemstilling.

Det å få fram de strategiske utfordringene er ofte enklest på et overordnet nivå. Samtidig er det en utfordring å vise transportstrømmene som ikke følger korridorinndelingene, men går på kryss og tvers. Dette gjelder spesielt sjøtransporten og luftfarten, som i stor grad også er internasjonal. Korridorinndelingen gjør det utfordrende å fange opp transport i transitt og andre komplekse transportmønstre.

I en landsdelsinndeling kan det være enklere å vise de spesifikke geografiske utfordringene, samtidig som det er mulig å trekke fram de viktigste utfordringene på et overordnet nivå. Det vil være mulig å få et mer helhetlig bilde, og det er god tilgang på statistikk, prognoser og annet utredningsgrunnlag. Om analysene ikke begrenses til et statsforvalternivå eller fylkesgrenser vil det være enklere å se på utviklingen av kollektivtransporttilbudet i en landsdel under ett. Det vil også kunne gi nytt blikk på langdistansetilbudet for buss som ikke konkurrerer med togtrafikk. Samtidig vil det være viktig å sørge for at det blir en balansert omtale, hvor det ikke bare blir de største transportstrømmene som blir omtalt, men at transportbehovet i hele landet ivaretas på en god måte.

En regional inndeling vil ha de samme utfordringene som korridortransporten ved at det kan bli vanskelig å følge komplekse transportmønstre. Det vil kunne gi gode analyser for et mindre område, men det vil være vanskeligere å se på utvikling på tvers av fylkesgrenser. Det kan være hensiktsmessig å slå sammen eller splitte regionene for å få hensiktsmessige bo- og arbeidsregioner ut fra reisemønstre. I en landsdelsinndeling vil dette bli mindre problematisk, fordi det er mulig å se på transportstrømmene innad og mellom fylkesgrensene.

TØI etterlyste analyseenheter som kunne bidra til en god samfunnsplanlegging hvor transportsystemet planlegges ut fra overordnede mål og at analyseenhetene må speile dette. I den praktiske oppfølgingen av utfordringsanalyser vil det likevel ofte være vanskelig å unngå helt en bottom-up analyse, fordi transportplanleggingen gjerne skjer i dialog med brukere og næringsliv. Spesielt Kystverket trekker fram dette som viktig i sin transportplanlegging.

Det er også vanskelig å se bort fra allerede inngåtte kontrakter eller utbyggingsklare prosjekter, spesielt for virksomheter med lang planleggingshorisont som jernbanen og til dels vei. Det kan føre til at handlingsrommet med å drive med samfunnsplanlegging på kort og mellomlang sikt kan være noe begrenset uavhengig av analyseenhet.

3.2. Vurderinger på tvers av forvaltningsnivåer

Korridorinndelingen følger ikke fylkesgrensene og det å ta inn regionale planer eller statistikk i analysene kan ikke gjøres direkte. Det har blitt gjennomført regionale møter med fylkeskommunene for å få inn innspill i ulike deler av utredningsarbeidet, hvor man har satt sammen analyser fra de relevante korridorene. Det er en måte å løse dette på, men kan være krevende for fylkeskommunen og kommuner å forholde seg til.

En analyse i landsdeler vil gi et overordnet og strategisk bilde over de største transportstrømmene. Fordi landsdelsinndelingen følger fylkesgrensene, vil det være enkelt for de ulike forvaltningsområdene å finne «sitt» område. Det vil også være enkelt å trekke inn analyser og regionale planer, og involvere ulike forvaltningsnivåer. Det vil fortsatt være behov for å vurdere eventuelle behov for «underenheter» og hvordan disse skal brukes i analysene. Samtidig er det viktig å sørge for at det er de nasjonale utfordringene som vurderes i et regionalt perspektiv, slik at vurderingene går på hvordan transportsystemet fungerer som helhet, heller enn en «kamp» mellom landsdeler eller transportformer. Transportvirksomhetene mener likevel at denne inndelingen vil gi den beste analysen på tvers av forvaltningsnivåene.

En inndeling i regioner vil være enkel for forvaltningsnivåene å forholde seg til, men kan fort bli kompleks. Det gjelder spesielt transportstrømmer inn og ut av regionene og over lengre distanser. Det er også en fare for at analysene av regioner, på samme måte som for korridorer, blir for snevre og at viktige forbindelser ikke blir analysert på en god nok måte fordi den ligger i en annen region.

I innspillet fra Fylkeskommunekollegiet og KS var det et ønske om å kombinere korridorinndelingen med en regional tilnærming for å knytte NTP tettere sammen med regionale planer. Virksomhetene mener at dette kan være mulig å få til ved å bruke

landsdeler som analyseenheter, fordi det blir en overordnet analyse som skal se på sammenhengen innad og mellom større enheter. Det vil være enklere å ta med regionale analyser og analysene kan suppleres med utfordringsbilder som er laget av andre forvaltningsnivåer, som ofte er på regionalt nivå.

3.3. Befolkningens reisehverdag

Korridorene er godt egnet til å beskrive trafikken på land mellom utvalgte byområder, spesielt langtransport på vei og jernbane. Det gir en god beskrivelse av reisekjedene i delmarkeder og mellom endepunkter, og bidrar til å se lange strekninger i sammenheng. De store transportstrømmene mellom sentrale byområder kan beskrives på en god måte og det er enkelt å vise konkurranseflatene mellom de ulike transportformene i korridoren.

På vei og jernbane har det vært mulig å lage relativt detaljerte analyser av utfordringer for god framkommelighet på hovedstrekninger, og det er enkelt å aggregere analysene til et nasjonalt nivå. Analyser av turer som går mellom korridorene er mer utfordrende, og det er vanskelig å fange opp eventuelle behov for bedre transporttilbud mellom de definerte korridorene. Dette er eksempelvis synlig i bo- og arbeidsmarkedene på Østlandet. Det kan tenkes at lokale og regionale turer kunne vært fanget opp bedre ved bruk av andre innretninger av analyseenheter.

Av alle reiser som foretas i en korridor, er det en liten andel som starter og slutter i endepunktene, men det er denne transporten som brukes for å vise utvikling i korridoren⁶. Hvordan transportformene samspiller og utfyller hverandre i et geografisk område har blitt godt belyst i byanalyser, men i mindre grad i korridoranalysene. Dette skyldes at de geografiske områdene er relativt avgrenset.

Analyser av situasjonen for gående og syklende blir omtalt i korridorer, men ganske overordnet. De beste tilgjengelige analysene finnes i de største byområdene, som gjør at dette blir bedre beskrevet her. Analyser av ulykkesutsatte strekninger og utviklingsarbeid for reisevaneundersøkelser kan gi informasjon om utsatte strekninger og behov for tiltak framover, og regionale planer for myke trafikanter kan supplere eksisterende analyser. Det kan derfor være at en endring av analyseenhet til landsdel eller regioner kan gi bedre analyser. Samtidig kan dette kreve mye manuelt arbeid, slik at her vil det være behov for et utviklingsarbeid.

For sjø- og luftfart er korridorene mindre egnet som analyseenheter. Sjøfart er begrenset til et fåtall korridorer innenriks og persontransporten er i liten grad omtalt. Passasjerferje- og hurtigbåttrafikken innenriks utgjør et lite volum i korridorene, og forhold for cruisetrafikken har ofte blitt omtalt i egne rapporter. Om fylkeskommunalt tilbud skulle vært en del av korridoromtalene ville det vært naturlig med en større omtale av ferje- og hurtigbåttrafikken i de relevante korridorene.

For luftfarten er det få forbindelser innad i en landsdel, med unntak av noe intraregional flyging i nord og vest. Luftfarten er i stor grad ende-til-ende-transport, med noen lufthavner som knutepunkt/hub for videre reiser med fly.

For luftfarten er reiser ut av landet sentralt og følger ikke nødvendigvis utenlandskorridorene. Det har derfor vært vanlig å omtale de største utfordringene for sjø- og lufttransport i egne omtaler i de siste rulleringene av NTP. Det kan gjøre at det blir vanskeligere å se utfordringene for den enkelte transportform i sammenheng med andre transportformer. For luftfarten er det spesielt viktig at tilbringertransporten til og fra lufthavnene analyseres på en

⁶ Se f.eks.: Transportvirksomhetene (2023): [Svar på utredningsoppdrag til Nasjonal transportplan 2025-2036](#) og TØI-rapportene 1926/2022 Framskrivninger av persontransport til NTP 2025-2036 og 1918/2022 Framskrivninger av godstransport til NTP 2025-2036.

god måte. Dette kan gjøres bedre i en regional- eller landsdelsanalyse, heller enn i en korridor, men kan håndteres i alle.

Togtilbudet i de ulike korridorene vil i mange tilfeller avhenge av hverandre fordi tilbudet skal korrespondere eller forbindelsen er gjennomgående. En endring i tilbudet i én korridor, vil påvirke hvilket tilbud som kan realiseres i en annen korridor. Korridorene kan derfor ikke ses uavhengige av hverandre.

En inndeling i landsdeler vil gi en overordnet og strategisk inngang på de største utfordringene i et større geografisk område. Uheldige grensesnitt kan i større grad unngås og det kan bli en bedre omtale av de daglige reisene, spesielt i byområdene. Det vil også gjøre det enklere å se på utvalgte bo- og arbeidsmarkeder i en region, i de tilfellene hvor de gikk utover korridorinndelingen.

Det vil være enkelt å hente fram data om bosettingsmønster, og få en oversikt over transportstrømmene og de viktigste forbindelsene. Det må gjøres en vurdering av arbeidsomfang og om det er ønskelig å bruke eksisterende statistikk og analyser, eller om det er behov for å utarbeide nytt materiell. I tillegg må det avklares om det er ønskelig å ha dialog med interessenter for å fange opp forhold som er vanskelig å få fram på andre måter. Det er naturlig at ambisjonsnivået for involvering må tilpasses tidsfristene som settes for et slikt arbeid.

Det vil være behov for en egen omtale av transport mellom landsdelene, spesielt på de lange strekningene. Det kan gjøres gjennom en omtale på nasjonalt nivå, som også kan ta for seg de viktigste internasjonale forbindelsene. Volumet av lange reiser med fly følger i stor grad dagens transportkorridorer, men kan like gjerne analyseres som reiser mellom landsdeler. For eksempel er flyrutene mellom Oslo og byene Bergen, Trondheim og Stavanger blant de største flyrutene i Europa som følge av at alternative reisemåter er vesentlig mer tidkrevende. Ved å bruke landsdeler som analyseområde, vil man kanskje i større grad være i stand til å se lufthavnstrukturen innenfor regionen mer i sammenheng, og vurdere transportmulighetene til og fra lufthavn. For eksempel fra bysentrum til lufthavn, eller fra omkringliggende byer og tettsteder inn til lufthavn. Med forbedret tilbringertransport og kortere reisetid til og fra lufthavn, kan man også vurdere lufthavnstrukturen og hvilken tetthet av lufthavner som er mest hensiktsmessig for å betjene transportbehovet.

En regional inndeling vil kunne gi en mer detaljert analyse av utfordringene for transportsektoren i området, men det kan også bli vanskelig å se på transportforbindelsene som går gjennom flere regioner.

3.4. Næringslivets transportbehov

Mye av de samme problemstillingene for framkommelighet for persontransport gjelder også for næringslivets transportbehov. Godstransport over lengre strekninger blir beskrevet godt i korridorene og er spesielt viktig for jernbane. Avhengig av aktørenes transportmiddel- og rutevalg, vil transporten i enkelte markeder foregå i ulike korridorer. I disse tilfellene kan man ikke se på korridorene isolert. Endepunktstrafikk for gods på vei er også viktig, men utgjør en liten andel av transporten. Næringslivet er også avhengig av effektive persontransporter.

Innenriks godstransport til sjøs er avhengig av etterspørselen og kan dermed ha store variasjoner i trafikkmengdene. Varestrømmene følger ikke nødvendigvis korridorinndelingene og utfordringene i industriklynger og funksjonelle logistikknodeer kan være vanskelig å få fram i en omtale av et begrenset geografisk område. Flyfrakt utgjør en lav andel av det totale volumet av godstransport, men en betydelig høyere andel av verdien på godstransporten. Slike analyser kan gjøres i alle de tre utvalgte analyseenehetene.

En landsdelsinndeling vil ikke nødvendigvis heller være godt egnet for sjøtransporten, men vil være bedre enn korridorinndeling. Det er spesielt viktig å få en struktur bygget på hovedhavner som logistikk-knutepunkt, næringsmessige verdikjeder og havnenes

geografiske influensområder. Det vil være viktig for å gi en planleggingsstruktur som er robust, fleksibel og godt tilpasset sjøtransporten og industriens behov, og som kan fremme samordnet utvikling og grønn omstilling av sjøtransporten. Hver stor havn har sitt geografiske influensområde basert på avstand til industri, tilgjengelig infrastruktur, og hvor varestrømmene naturlig samles. Slike funksjonelle områder går ofte på tvers av administrative grenser. For eksempel betjener Oslo havn store deler av Østlandet, mens Narvik er sentralt for transport mellom nordområdene/ Nord-Sverige og verden for øvrig.

På samme måte kan det være riktig å ta med et større geografisk omland til terminalene enn det en korridorinndeling tillater. Dette gjøres i dag gjennom egne analyser av godstransport, men kan på denne måten i større grad inkluderes i felles analyser. Dialog med interessenter og andre forvaltningsnivåer kan være viktig for å få fram behov som ikke allerede er identifisert. Det kan også være relevant for å fange opp ny teknologiutvikling eller andre forhold som kan løse transportutfordringer eller gi endrede behov.

Når regioninndelingen er grovmasket, kan tiltak rettes mot hele kyststrek, industribånd eller korridorer fremfor mange små tiltaksområder. Norge har sterke sjøbaserte logistikkforbindelser for både eksport og import, særlig fordi store foretak og ny industri etableres i nærheten av kysten og havner. Dette legger til rette for effektiv logistikk mellom produksjonssteder og globale markeder, uten identifiserte flaskehals i transportsystemet.

Når analysene bruker flere og mindre regioner, får man mer detaljerte data, men samtidig blir det vanskeligere å få oversikt over de store sammenhengene. Mange små regioner vil gi et grundigere lokalt innblikk, men kan gjøre det utfordrende å planlegge samlet og se de store strategiske linjene.

Analyser av pendlerreiser, tjenestereiser og turisme kan gjøres med bruk av alle de tre foreslåtte analyseenheter. Det er reisevaneundersøkelsene som fanger opp reisehensikt, slik at vi kan kjenne til formålet med reisene. Her er datagrunnlaget best i de største byområdene, fordi det er gjort tilleggsundersøkelser her, eller nasjonalt. Det er mulig å hente ut reisestrømmer i transportmodellene for helger, ferier og i ukedager, så det er mulig å anta hva som kan skyldes ferie- og fritidsreiser og hva som er pendling. Det er likevel en grov oversikt som kan si noe på et overordnet nivå. Hvis analysene suppleres med lokale analyser vil det gi et bedre bilde av disse turene, slik at en landsdelsinndeling kan være en god analyseenhet for pendlerreiser og turisme.

3.5. Internasjonale forbindelser

Utenlandskorridorer har i varierende grad blitt brukt ved rullinger av NTP, og det har blitt gjort et utvalg av korridorer til de mest sentrale markedene. Ofte har det vært fokusert på grensekryssende forbindelser på land, fordi det er her de største konkurranseflatene er. Dermed mister utenlandskorridorene noe av verdien for sjø- og lufttransport. Disse transportformene er i stor grad rettet mot internasjonale markeder.

I NTP 2025-2036 var det omtale av internasjonale forbindelser for den enkelte transportform, men det var ingen omtale av utenlandskorridorene. I utfordringsdokumentet som ble laget som et grunnlag til NTP var det en egen omtale av utfordringene i det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T). Det har også vært omtale av forbindelser til de viktigste internasjonale markedene i nasjonale omtaler av framkommeligheten for godstransport. Om utenlandskorridorene fortsatt skal brukes som en analyseenhet kan det være hensiktsmessig å slå sammen enkelte korridorer.

For internasjonal persontransport har luftfarten større betydning enn i mange andre land. Alternativene til fly er få og vesentlig mer tidkrevende. Flere norske lufthavner har internasjonal flytrafikk, både for forretnings- og fritidsreiser. Flertallet av de reisende ved Oslo lufthavn er utenlandspassasjerer. I tillegg er en høy andel av reisene ved Stavanger og Bergen lufthavner internasjonale reiser.

Om analyseenheten endres til landsdeler vil det være mulig å analysere ut fra knutepunktene eller grenseovergangene som trafikken går ut fra. Her kan det også være hensiktsmessig med et nasjonalt overblikk, før man ser nærmere på de mer regionale forholdene. Dette vil i større grad fange opp hvordan den internasjonale trafikken går for sjø- og lufttransport. Det vil også gi en god beskrivelse for grensekryssende vei- og jernbanetransport.

Om fylkesgrenser eller statsforvalternivået skal brukes som en analyseenhet vil det kunne gi kunstige inndelinger når man skal vurdere internasjonale forbindelser, fordi det er behov for å se større områder under ett. Det må derfor gjøres en jobb for å finne ut hvordan dette kan gjøres på en god måte ved en slik inndeling.

3.6. Klima og miljø

Det er ikke vanlig med større analyser av arealbruk i korridorene, utover det som gjøres i prosjektoptaler og kommer fram i samfunnsøkonomiske analyser. Lokale og regionale planer brukes i liten grad for å vurdere framtidige endringer i arealbruk, og er i liten grad tilpasset korridorinndelingen. Vurderinger av måloppnåelse på andre klima- og miljømål gjøres på nasjonalt nivå, fordi analyser på korridor-nivå blir for små. Arealbruk kan omtales bedre enn i dag, men det vil kreve en større innsats å omsette lokale og regionale planer til en relevant analyse av utfordringene i den enkelte korridoren.

En landsdelsinndeling vil gjøre det mulig å ta inn lokale og regionale arealplaner i større grad enn i dag. Samtidig er det ikke realistisk at transportvirksomhetene skal kunne ha oversikt og ta opp i seg ulike arealplaner i forkant av rulleringene av NTP. Virksomhetene vil dermed være avhengig av å bruke gjeldende modeller for arealbruk, som er utviklet i samarbeid med fylkeskommunene og Kommunal- og distriktsdepartementet. Det gjøres også et større utviklingsarbeid for å tilpasse modellene til å fange opp flere temaer innenfor klima og miljø.

For eksempel har energibruk blitt mer relevant for transportsektoren etter økende etterspørsel etter elektrisitet fra veisektoren, utbygging av tog-, trikk og t-banesystemer, samt antatt behov som følge av omstillingen av luft- og sjøfart. Det er laget en egen energimodell som fremskriver forventet behov for energi i transportsektoren, som vil være avhengig av hvilke tiltak som settes i gang. Energimodellen kan tilpasses alle de tre foreslåtte analyseområdene. Transportvirksomhetene har også utviklet en samlet oversikt over sammenfallende energibehov.

Regionale analyser som følger statsforvalternivået kan ta for seg regionale planer på en god måte, og vil kunne bruke analysene som gjøres i transportmodellene. Ulempen vil være å se areal- og miljøanalyser på tvers av fylkesgrenser, som kan gjøre at det blir en mindre helhetlig samfunnsplanlegging.

3.7. Samfunnssikkerhet og beredskap

I et samfunnssikkerhet- og beredskapsperspektiv er korridorer godt egnet som analyseenhet for frakt av gods som drivstoff, ammunisjon og militært materiell over lange avstander. Påkobling til havner kan være relevant i endepunkt. Det vil også være mulig å se på alternative transportløsninger innad i en korridor.

God beredskap krever alternative reiseruter eller at tilbudet kan gjenopprettes raskt. Ved å se på større områder vil det kunne være mulig å identifisere sårbarheter. Svakheter ved korridoranalyser er at det kan være relevant å se større områder i sammenheng, for å få gode vurderinger av alternative ruter. Det kan også være behov for å tenke alternative løsninger til økt kapasitet i infrastrukturen, som f.eks. bruk av teknologi eller kortvarig stengning av forbindelser for andre trafikanter. En landsdelsanalyse vil kunne gi et større overblikk, hvor man kan utnytte ressurser på tvers av transportformene og forvaltningsnivåene i et større område.

Om analyseenhetene skal være regioner vil det kunne bli snevert og kreve gode omtaler av transport mellom regionene. Selv om det kan gi detaljert informasjon innad i et fylke, vil det i et samfunnssikkerhet- og beredskapsperspektiv fort bli aktuelt å lage analyser som går på tvers av fylkesgrensene.

Det er laget egne vurderinger i et rammeverk om militære behov for transportinfrastruktur som skal oppdateres årlig. Innspillene er laget i et samarbeid mellom transportvirksomhetene, fylkeskommunene og Forsvaret, og resultatene fra arbeidet kan innarbeides i analysene uavhengig av analyseenheter som brukes.

3.8. Byområder

Korridorinndelingen kan gi utfordringer i endepunktene hvor flere korridorer møtes. Det gjelder spesielt Oslo, hvor det er laget en egen «korridor 0», men til dels også Bergen, Stavanger og Trondheim. Dette er løst med egne byanalyser hos transportvirksomhetene og byomtaler i stortingsmeldingen.

De mindre byområdene tilhører ofte en korridor og omtaler av delmarkeder kan gi en enkel omtale av utfordringene for disse geografiske områdene. Det er ikke gitt at en annen analyseenhet vil gi en endret omtale, hvis ikke det mindre byområdet ligger mellom korridorer. I slike tilfeller kan en større regioninndeling gi et mer samlet bilde av utfordringene i området. Samtidig er det lagt opp til at analysene skal være på et overordnet og strategisk nivå i NTP. Det kan dermed være mest hensiktsmessig med egne analyser for de mindre byområdene ved behov.

Byområdene vil kunne inngå i større landsdelsomtaler og behovet for egne omtaler kan falle bort. Det vil også gi en bedre kobling til omlandet rundt, slik at det blir mulig å se på utviklingen i et større geografisk område under ett. Skille mellom by og land kan dermed bli mindre skarpt, og det vil i større grad være mulig å se på hvordan omlandet kan utvikles i samspill med bysentraene.

En regional analyseenhet kan gi en god omtale av de største byområdene, og omlandet rundt. Svakheten kan være analyser mellom byområder, som f.eks. koblingen mellom større byer på Vestlandet.

3.9. Relevante datakilder og behov for endringer av datafangst

Det er et etablert system som ivaretar datafangst på en god måte og har relevante datakilder for analyser i korridorene. Ved rulleringer av NTP lages det egne prognoser for varestrømsanalyser for relevante varetyper for godstransport og av antall reiser for de ulike transportformene for persontransport fordelt på endepunkter og delmarkeder.

Samtidig kunne en annen inndeling gjøre det mulig å bruke data fra andre datakilder som i dag er vanskelig å bryte ned på korridornivå. Spesielt gjelder dette statistikk for kommuner og fylkeskommuner som kan inngå i flere korridorer, blant annet statistikk om arbeidspendling fra Statistisk sentralbyrå. Det er også vanskelig å bruke regionale og lokale planer med dagens korridorinndeling.

Forsøk på å bedre datagrunnlaget i reisevaneundersøkelsene vil også kunne føre til bedre analyser, men foreløpig er det mest relevant for nasjonale analyser, eller analyser i byområdene. De kan i liten grad brukes til regionale analyser, hvis det ikke gjøres egne tilleggsutvalg. Det gjør at reisevaneundersøkelsene foreløpig er dårlig egnet til annet bruk enn i byområder eller nasjonalt.

3.10. Vurderinger på tvers av transportformer

For å få helhetlig og sammenhengende analyser mellom transportformene er det viktig å få en god balanse mellom transportformenes særegne behov og møtepunktene hvor de samhandler med hverandre.

I kapittel 1.3 er det kort vist til at virksomhetene kan ha ulike analysebehov. Alle de tre alternative inndelingene som er analysert har fordeler og ulemper, og det vil være behov for å bearbeide analyseområdene uavhengig av hvilken enhet som velges.

For å få felles analyser på tvers av transportformene kan korridorinndelingen bli snever, spesielt for transport som går på tvers av inndelingene. Som vist i kapittel 2.1 har det i stor grad blitt brukt framskrivninger av transportbehov, noe som kan skjule regionale endringer som det kan være nødvendig å ta høyde for. Transportmodellberegningene må ta utgangspunkt i eksisterende infrastruktur og tilbud, slik at større endringer som forventes å komme i transportintensive industrier kan mangle i modellberegningene. Ofte vil dette ha lite å si fordi analysene er grove, men det vil påvirke korridorer ulikt ut fra hvor store volumer det er snakk om. En vurdering av konsekvenser i et område kan omtales kvalitativt, men det er ikke gitt at det er gjort en analyse av dette ut fra en korridortankegang.

En landsdelsinndeling vil etter transportvirksomhetenes mening gi en bedre analyse på tvers av transportformene, fordi analysen omfatter et større geografisk område. Det vil være enklere å omtale knutepunktene hvor det er viktig med god samhandling mellom transportformene, samtidig som det kan bli en bedre omtale av transportkjeder som ikke følger den tradisjonelle korridorinndelingen. En viktig del av analysene vil være å løfte blikket fra tradisjonelle investeringer i infrastruktur, til å se på transportbehovet og tenke alternative løsninger ved bruk av f.eks. teknologi, regulering eller prising. Her kan samarbeid med andre forvaltningsnivåer kunne gi ulike anbefalinger ut fra lokale ønsker og behov.

En regional inndeling vil kunne gi gode analyser internt, men vil være svakere på forbindelser mellom regionene.

4. Andre alternative inndelinger

Erfaringene med inndeling i analyseområder er at det er svakheter og styrker ved de ulike løsningene. Et godt bilde på dette er at det kan være ulike behov for person- og godstransportanalyser innenfor samme transportform, eller vurderinger av transport på korte og lengre strekninger. Bruk av korridoranalyser har derfor vært et kompromiss for å få analyser som fanger opp viktige utfordringer for de fleste transportformene, og som har blitt supplert med egne analyser der det har vært behov for det.

Det vil også være styrker og svakheter ved valg av andre analyseområder.

I arbeidet med regjeringen Solbergs regionreform⁷ ble det spilt inn ulike høringsforslag til inndelinger for å få en effektiv regioninndeling. Et eksempel på dette var å følge inndelingen til politidistriktene som består av tolv enheter⁸. Inndelingen følger ikke dagens fylkesgrenser, og deler spesielt byområdene inn i mindre enheter. En variant av en slik inndeling som er mer tilpasset transportstrømmene vil kunne gi en analyse av relevante bo- og arbeidsmarkedsregioner, men behovet for analyser på tvers av analyseområdene vil bli stor. Det vil også være mer krevende å bruke regionale planer og offentlig statistikk som ikke er på kommunenivå. Vi mener derfor at dette ikke er en hensiktsmessig inndeling for å analysere utfordringene for transportsektoren.

Et annet forslag var å bruke den tidligere regioninndelingen til Statens vegvesen, som består av fem regioner. Denne inndelingen ble brukt for å omtale utfordringer og behov i etatens gjennomføringsplan for de første seks årene av Nasjonal transportplan 2025-2036.⁹ Denne

⁷ Meld. St. 22 (2015–2016) Nye folkevalgte regioner – rolle, struktur og oppgaver

⁸ For nærmere informasjon se politiets nettsider om organisering av politidistriktene: [Organisasjonen - Politiet.no](https://www.politiet.no)

⁹ For nærmere informasjon se Statens vegvesens sider: [Gjennomføringsplan 2025–2030 | Statens vegvesen](https://www.vegvesen.no)

inndelingen ligner i stor grad på alternativet med fire regioner, hvor sør og øst er slått sammen til én region. Ettersom utfordringene er relativt like i de to områdene mener vi at det kan være mer hensiktsmessig at disse slås sammen.

Det er også mulig å se mer på transport i og mellom bo- og arbeidsmarkedsregioner (BA-regioner). Det kan være svært relevant i transportsammenheng fordi inndelingen legger vekt på forbindelser hvor det er næringsklynger og naturlige pendlerruter. Transportøkonomisk institutt har delt inn kommunene i 159 BA-regioner basert på kriterier om pendling og reisetid mellom kommuner i 2020¹⁰. Vi mener at en slik inndeling vil bli for kompleks i en overordnet og strategisk analyse, men at det er mulig å bruke grunnlagsdataene i større, regionale analyser.

Ettersom det er en forutsetning at analyseområdet skal bidra til å se på utfordringer på tvers av forvaltningsnivåene vil det være enklest å forholde seg til dagens fylkesinndeling i en eller annen form. Det hadde vært mulig å lage egendefinerte områder som tok for seg utfordringer på tvers av administrative inndelinger, men dette ville kreve større bearbeiding av data og svakere datagrunnlag. Det vil også være vanskeligere å ta inn regionale planer direkte. Transportformene kan også ha ulike behov for inndelinger, noe som kan føre til behov for tilleggsanalyser for å dekke opp svakheter. En slik løsning vil også innebære at det er vanskeligere å vurdere utfordringene for transportformene samlet sett. Vi har derfor valgt å ikke gå videre med å undersøke nye, egendefinerte geografiske analyseområder.

Inndeling i markedssegmenter

Et alternativ er å se bort fra geografi og se på markedssegmenter basert på reisehensikt. En slik inndeling kan hente data fra reisevaneundersøkelsen og kan for eksempel inkludere:

- Daglige reiser (for eksempel skole og pendling)
- Arbeidsreiser
- Handels- og servicereiser
- Omsorgs- og følgereiser
- Fritids- og besøksreiser

Dette er en inndeling som kan fungere godt som en nasjonal analyse, men hvor det mangler data for alle transportformene på et regionalt nivå. Hvis dette skal bli en analyseenhet, vil det kreve at reisevaneundersøkelsene får en større datafangst enn de har i dag.

Fordelen kan være å synliggjøre reelle utfordringer ved ulike typer reiser: Ved å fokusere på type reise eller transport, kan man lettere synliggjøre ulike brukergruppers utfordringer og behov. For eksempel har dagpendlere andre krav til frekvens/kapasitet og forutsigbarhet enn feriereisende, som kanskje prioriterer komfort og pris. En markedsbasert tilnærming kan gjøre det mulig å balansere disse hensynene på en mer systematisk måte. En stor geografisk region, kan være for grov til å synliggjøre mer lokale eller mindre regionale transportutfordringer. Selv om byvekstavtaler gir mer detaljert innsikt i større byområder, finnes slike avtaler ikke i mellomstore byer som Hamar, Haugesund og Ålesund. Markedsinndeling kan derfor bidra til å fange opp behov i dette "mellomsjiktet" mellom by og land.

Slike analyser kan også gi større tverrgeografisk innsikt ved at mange reisende krysser kommune- og fylkesgrenser. Et geografisk fokus kan derfor skjule viktige sammenhenger. For eksempel er Fredrikstad del av flere bo- og arbeidsmarkeder med daglige reiser både mot Oslo og mot "nedre Glomma"-regionen. En markedsbasert inndeling kan gjøre det lettere å analysere slike sammenhenger og planlegge transporttilbudet deretter.

Det kan også bidra til å tilby mer målrettet transportpolitikk: Ved å identifisere utfordringer og behov innenfor hvert markedssegment, kan man muligens utvikle flere treffsikre tiltak. For

¹⁰ Gundersen, Bøgh Holmen, Hansen (2019): Inndeling i BA-regioner 2020. TØI-rapport 1713/2019

eksempel kan man prioritere kapasitetsøkning i rushtiden for pendlere, mens man for fritidsreiser kan fokusere på fleksible billettordninger og sesongtilbud.

I tillegg kan det bidra til bedre sammenligning på tvers av transportformer: segmentinndelingen er ikke bare nyttig for jernbanen, men kan også være det for vei-, sjøtransport og luftfart. Innen luftfart kan man for eksempel skille mellom forretningsreiser og feriereiser, som har ulike krav til rutetilbud og service. Det kan også være mulig å supplere med bruk av transportmodellene som blant annet kan skille mellom korte og lange reiser, og ta ut data fra geografiske områder.

Selv om en inndeling etter markedssegmenter kan gi verdifull innsikt i ulike reiseformål, finnes det også potensielle ulemper ved denne tilnærmingen.

Markedssegmenter er ikke alltid klart avgrensede. Mange mulige tiltak dekker flere formål samtidig. Inndelingen kan også føre til at mer lokale eller regionale geografiske forhold og infrastrukturbehov undervurderes. Topografi, befolkningstetthet og eksisterende transporttilbud har stor betydning for hvilke løsninger som er realistiske og effektive. Det kan også være vanskelig å få direkte koblinger mellom ulike forvaltningsnivåer.

Kombinasjon av korridorinndeling og regional transport- og arealpolitikk

Fylkeskommunekollegiet og KS spilte inn et forslag hvor korridorinndelingen kombineres med analyser av regional transport- og arealpolitikk. Hovedhensikten slik vi tolker forslaget er at fylkeskommunal infrastruktur og tjenestetilbud i større grad skal omtales i analysene, og det var også ønskelig å bli involvert i NTP-arbeidet.

Transportvirksomhetene mener at det er mulig å oppnå en kombinasjon av korridorer og regional transport- og arealpolitikk ved å bruke landsdeler som analyseenhet. På denne måten er det mulig å både se på de sentrale forbindelsene som går over lengre strekninger, samtidig som regionale analyser kan trekkes inn.

5. Endelig anbefaling

Oppsummert anbefaler virksomhetene å bruke en todeling av analyser, hvor vi deler inn i en **nasjonal analyse** og en **landsdelsanalyse**.

Det vil være behov for å utvikle en analyseenhet basert på landsdeler, bl.a. å se på behov for eventuelle fininndelinger for å få tilstrekkelig detaljering av analysene. Det må også gjøres en vurdering av omfanget av en slik analyse: hvor tid- og ressursbruk og krav til involvering vil være sentralt.

Det vil være en fordel for alle transportformene med aggregerte analyseenheter til landsdeler eller store regioner, og ikke for små eller for komplekst inndelte enheter. Fordelene og ulempene ved de ulike inndelingene kan oppsummeres i denne tabellen:

Tabell 1 Styrker og svakheter ved tre analyseenheter for transportplanlegging: korridor, landsdel og region (rød farge: lite egnet, gul farge: egnet, grønn farge: godt egnet)

Analyseenhet	Korridor	Landsdel	Region
Strategisk innretning på utvikling av transportpolitikken	Gir gode analyser av transport over lengre strekninger. Mindre egnet til å fange opp transportstrømmer langs kysten og i knutepunkter som ikke inngår i en	Gir overordnede og strategiske analyser. Kan ta med ulike forvaltningsnivåer og se transportsystemet mer i sammenheng.	Gir gode regionale analyser, men kan være vanskeligere å få en helhetlig tilnærming. Kan også være utfordrende for transport over lengre strekninger, mot utlandet og i

	korridor, samt for kollektivtrafikken rundt Oslo (som omfatter flere korridorer).		områder der mange reiser går gjennom mange regioner.
<i>Analyser på tvers av forvaltningsnivåer</i>	Korridorene går på tvers av forvaltningsnivåene og det kan være vanskelig å innarbeide lokale og regionale planer.	Vil være enkelt å ta inn analyser på tvers av forvaltningsnivåer.	Tilpasset de ulike forvaltningsnivåene, men analysene kan bli snevre og ikke se utfordringene i en større sammenheng.
<i>Befolkningens reisehverdag</i>	Gode analyser av lengre forbindelser for persontransport, men vanskeligere med reiser på tvers mellom korridorer. De fleste reisene er korte og mellomlange, slik at det kan være vanskelig å få et samlet bilde uten egne analyser for de største knutepunktene.	Store geografiske områder gir rom for å bruke ulike datagrunnlag for gode analyser av reisehverdag. Lettere å se transport i sammenheng mellom by- og landområder.	Mer detaljert lokalt innblikk, men oversikten over de store sammenhengene kan bli svakere.
<i>Næringslivets konkurranseevne</i>	Dekker hovedsakelig landbasert transport og godstransport over lange strekninger, men lite egnet til å analysere sjøtransport og regionale logistikknoder, som ofte går på tvers av korridorer. Fanger i liten opp varetransport på korte og mellomlange strekninger	Kan fange opp industrielle klynger, noder og verdikjeder i større grad, som gir robust og fleksibel planlegging.	Mindre regioner gir mer lokale detaljer, men kan gi utfordringer med å identifisere strategiske linjer og viktige logistikkbånd på tvers av regioner.
<i>Internasjonale forbindelser</i>	Fanger opp grensekryssende vei- og jernbanetransport, men er mindre egnet for sjø- og luftfart som ofte har globale forbindelser som ikke følger korridorer.	Gir mulighet for nasjonalt overblikk og bedre omtale av knutepunkter og forbindelser til utlandet, spesielt for sjø- og luftfart.	Fylkes- eller regioninndeling gir ofte kunstige grenser ved vurdering av internasjonale forbindelser; behov for å se større områder under ett.
<i>Klima og miljø</i>	Klima- og miljøanalyser går sjelden dypt på korridornivå, da lokale og regionale arealplaner er vanskelig å bruke direkte.	Enklere å innarbeide lokale og regionale klimatiltak og arealplaner; store områder gir bedre helhet.	God bruk av regionale planer, men kan bli fragmentert for helhetlige miljøanalyser på tvers av fylkesgrenser.
<i>Samfunnssikkerhet og beredskap</i>	Velegnet for analyser av godsfrakt og militær transport over større avstander. Svakheten er manglende oversikt over alternative ruter og ressursutnyttelse på tvers av korridorer.	Gir et bredere overblikk og kan identifisere sårbarheter og ressursutnyttelse på tvers av transportformer og forvaltningsnivåer.	Snevre analyser gir detaljer per region, men svakere på tvers av regioner; transport mellom regioner krever egen omtale.

<i>Byområder</i>	Korridorinndelingen gir utfordringer for endepunktene der flere korridorer møtes, spesielt i Oslo og andre store byer. Mindre byområder omtales typisk som delmarkeder.	Byområdene integreres bedre med omlandet og analyser sees helhetlig i landsdelene; behovet for egne byanalyser reduseres.	Gir god omtale av de største byområdene og omlandet, men koblinger mellom større byer kan være utfordrende.
<i>Relevante datakilder og behov for datafangst</i>	Veletablerte datakilder for korridoranalyser, men lokale og regionale planer samt statistikk vanskelig å inkludere direkte.	Gir bedre grunnlag for å bruke data fra kommuner og fylkeskommuner, og enklere inkludering av regionale og lokale planer.	Enklere å bruke regionale data, men vanskeligere å aggregere og se nasjonale sammenhenger.
<i>Vurderinger på tvers av transportformer</i>	Kan bli snevert for transport på kryss av korridorer; intermodalitet og transportkjeder kan overses.	Gir bedre grunnlag for helhetlige analyser av samhandling mellom transportformer og knutepunkter i større geografiske områder.	Gode analyser internt, men svakt på forbindelser og samhandling mellom regionene og transportformene på tvers.

Samfunnsøkonomiske analyser er en sentral del av beslutningsunderlaget for prioritering av infrastrukturtiltak. Beslutninger i en nasjonal transportplan baseres på hvor tiltak gir størst effekt for landet som helhet og fanger opp transportstrømmer som går på kryss av fylkes- og regiongrenser.

Hvis planleggingen skal organiseres etter fylkesvise inndelinger, kan den nasjonale effekten svekkes og en kan miste helhetsperspektivet. Risikoen øker for at ressursene fordeles etter geografisk rettferdighet, heller enn samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

En kombinasjon av nasjonale samfunnsøkonomiske analyser og regionale vurderinger kan imidlertid gi et mer balansert planleggingsgrunnlag, der både nasjonale mål og lokale og regionale behov ivaretas. En grovmasket landsdelsinndeling anses best egnet til å bevare nasjonal strategisk styring.

Bruk av landsdeler som analyseenhet gir det beste kompromisset for transportplanlegging på nasjonalt nivå, særlig når målet er å sikre bred strategisk styring, møte nasjonale og regionale behov og samtidig involvere forvaltningsnivåene effektivt. Analyser på region- eller fylkesnivå er nyttige for spesifikke transportbehov og lokale utfordringer, men alene gir de ofte for snevre vurderinger og risikerer å overse de store transportstrømmene og nasjonale prioriteringene.

En todeling av analyser med en nasjonal og landsdelsbasert tilnærming gir etter transportvirksomhetenes oppfatning den beste plattformen for å prioritere tiltak strategisk, og ivareta både nasjonale og regionale hensyn på en effektiv måte.