



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår referanse: 25/00170-8
Arkivkode: ---
Saksbehandler: Anne Johanne Enger
Deres referanse:
Dato: 29.08.2025

Nasjonal transportplan 2029-2040: Innspill til oppdrag om analyseområder i transportplanleggingen

Bakgrunn og formål

Fylkeskommunene er opptatt av at neste NTP, i større grad enn tidligere skal bidra til å utforme flere sider ved den nasjonale transportpolitikken. Som et resultat av dette har fylkeskommunenes kollegiestruktur i regi av KS engasjert seg i denne saken på ulike måter. Blant annet har Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra KS utredet mulige strategiske grep i arbeidet med kommende Nasjonale transportplan (NTP) for perioden 2029-2040. Ett av innspillene gjelder utfordringer og forbedringsmuligheter ved bruk av korridorkonseptet som analyseenhet. Rapporten og perspektivene i denne saken er drøftet internt og tidligere formidlet til Samferdselsdepartementet. [Klikk på denne lenken for å se rapporten.](#)

Siden offentliggjøring av TØIs rapport (11.03.2025) har Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet i et eget oppdrag bedt transportvirksomhetene se på alternative geografiske analyseområder til NTP (04.08.2025). Det er i den forbindelse satt ned en arbeidsgruppe som skal gi en faglig anbefaling fra transportvirksomhetene (frist 15.09.2025). I tillegg til egne vurderinger foretatt av TØI, etterspør transportvirksomhetene i epost (11.08.2025) fylkeskommunenes og KS' skriftlige vurderinger til bruken av alternative geografiske analyseområder i tillegg til korridorer.

Vi takker for muligheten til å gi våre innspill i denne saken, og vi vil her komme med vår vurdering av anbefalingene i rapporten av TØI og sette dette i sammenheng med dagens korridorbaserte analyseområder. Innspillene er på kort varsel utformet og frankret i Samferdelsjefskollegiet, Fylkeskommunekollegiet og KS.

Bruk av korridorer som analyseenhet i NTP

Fylkeskommunene og KS har flere ganger påpekt at NTP i for stor grad preges av å være en plan for statlig infrastruktur og investeringer. Skal NTP lykkes som et nasjonalt styringsverktøy, bør det også reflekteres i analysegrunnlaget og organisering av prosessen.

Et av flere strategiske grep TØI anbefaler, er å utvide bruken av korridorer som grunnleggende analyseenhet og budsjettverktøy. Disse speiler i for liten grad de nasjonale utfordringene innenfor transportsektoren. Ser man på transportstrømmene, utgjør transporten innen, og inn og ut av byer og tettsteder de store transportvolumene av trafikken på en gitt veistrekning.

Vi viser derfor til TØIs kommentar om at bruk av korridorer som analyseenhet i NTP kan være en utfordring for kommuner og fylkeskommuner. De store transportvolumene både av personer og gods foregår i mer tettbygde områder.

Også mange av de store systemutfordringene er i stor grad knyttet til reisestrømmene inn og ut av byer og tettsteder, f.eks. kø, forurensning, støy, kollektivtransport, bompenger og arealkonflikter. Det er også her systemene henger sammen og må utvikles i sammenheng.

Vi ser at en regional inndeling av prioriteringene kan gi et noe skjevt bilde av hvilke behov transportinvesteringene er ment å dekke. På samme måte som korridorene som analyseenhet også kan gi sitt skjeve bilde. Utfordringene i utformingen av den nasjonale transportpolitikken er at vi nå må finne kombinasjoner av disse perspektivene. Det må vurderes nærmere hva en endret analyseenhet vil kunne bety for fylkeskommunene i praksis for NTP-arbeidet.

Korridorene synliggjør altså viktige transportårer for næringstransporter både nasjonalt og internasjonalt. Likevel vil et sterkere fokus på å planlegge i regioner slik TØI foreslår, være et nyttig korrektiv til dagens korridoranalyser. Fylkeskommunene har som regional planmyndighet en sentral rolle i å samordne areal- og transportplanleggingen. Som en del av denne rollen har fylkeskommunen også et ansvar for å ivareta dialogen med primærkommunene om samfunnsutvikling.

Ved å knytte NTP tettere sammen med regionale planer, vil man kunne få en tydeligere arealpolitikk inn i NTP, samtidig som transportpolitikken kommer tydeligere frem i arealpolitikken. Dette mener vi er avgjørende for å innfri klimamål, for å begrense naturtap og for å synliggjøre arealpolitikkenes betydning for transportbehovet. En regional tilnærming vil også gi en bedre oversikt over utfordringer og investeringsbehov i regionene. Regionale planer blir oppdatert jevnlig med detaljerte handlingsprogram og vil gi nyttig input til prosessen med NTP. Det må vurderes nærmere hvordan dette skal kunne skje i praksis.

Kollektivtransportens rolle regionalt

Bruken av regioner som analyseenhet vil også kunne synliggjøre kollektivtransporten som et avgjørende virkemiddel for å nå de fastsatt målene i NTP. De store reisestrømmene som fraktes med kollektivtransport skjer ikke mellom de store byene, men i og rundt byområdene. Som et eksempel foregår mer enn 90 % av alle kollektivreiser i Vestland fylke i Bergensområdet.

I analysene av nasjonale transportutfordringer ser vi fra fylkeskommunene også behov for å koble storbykommunene mer på NTP-prosessen. Ved å ta utgangspunkt i transportutfordringer der det bor flest folk gir vi vår fulle tilslutning til at NTP 2029-2040 gir økt oppmerksomhet til transporten inn og ut av byområdene.

Oppsummert

Inndeling av geografiske analyseområder for neste NTP er strategisk sett et viktig tema, slik at transportpolitikken i større grad kan omfatte hele nasjonens transportpolitiske utfordringer, mer uavhengig av forvaltningsnivå. Fylkeskommunene mener dette kan løses ved at man kan kombinere den tradisjonelle korridor-tilnærmingen med den regionale transport- og arealpolitikken.

Fylkeskommunene forventer en større grad av involvering enn hva som har vært tilfellet så langt. Vi er forberedt til å bidra inn denne og i påfølgende prosesser både hver for seg og samlet gjennom vår KS-organiserte kollegiestruktur.

Med hilsen

Carl-Jakob Midttun
Leder av Fylkeskommunekollegiet
/fylkeskommunedirektør i Trøndelag

Helge Eide
Områdedirektør for
Samfunn velferd og
demokrati i KS

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Mottakere:
STATENS VEGVESEN
STATENS VEGVESEN, Therese Ustvedt

Kopi:
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET