



**Vestfold**  
FYLKESKOMMUNE

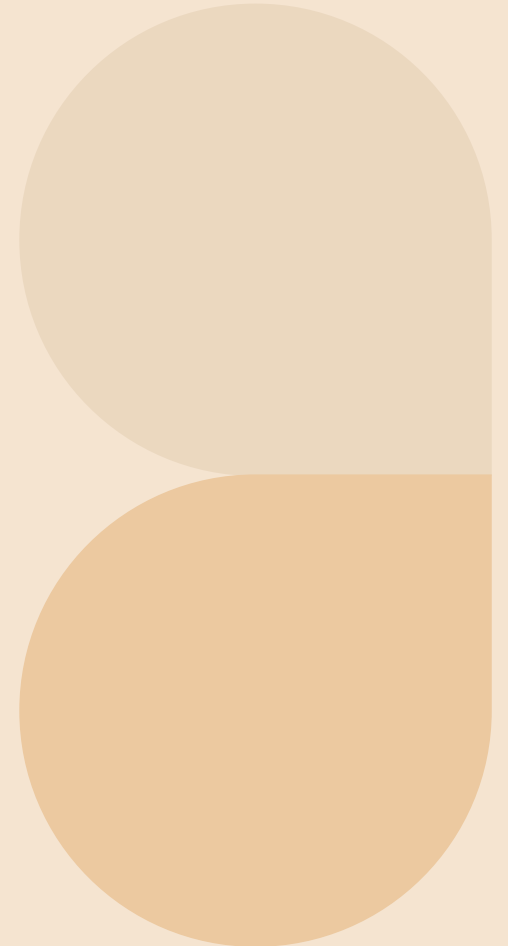
# Nasjonal transportplan 2029-2040 Løypemelding

Politisk partnerskap Vestfold 23.april 2026

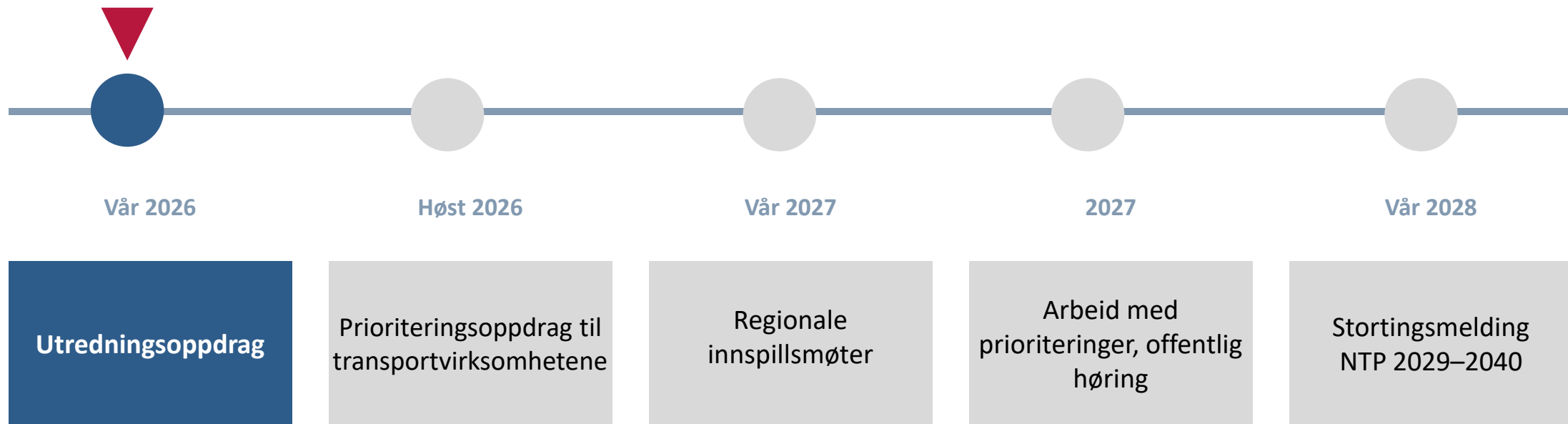
Gunnar Berg Treidene, Direktør sektor samferdsel

# Temaer

1. Status i prosessen og NTP som styringsverktøy
2. Nye signaler fra departementet
3. Vestfolds innspill
4. Stokke- Torp- Sandefjord (Kollektivstudien Østlandet)
5. Veien videre



# Hvor er vi i prosessen?





# NTP har møtt betydelig kritikk

## 1308 MRD på en plan som ikke fungerer er en tankevekker

Nyhetsanalyse | Nasjonal Transportplan

### Slik ble grunnen revet vekk under Nasjonal transportplan

I over 20 år har Nasjonal transportplan styrt vei- og jernbanebygging i Norge.



Her i stortingsalen ble det ifølge folkevalgte selv holdt en «hjemme alene-fest» midt i juni. Følgen av festen er at Norge står uten en Nasjonal transportplan (NTP) som et politisk flertall stiller seg bak. Foto: Torstein Bøe NTB / Scanpix

Publisert: 26.07.2021 09:01 | Oppdatert: 27.07.2021 12:19

Leder | Nasjonal Transportplan

### Aftenposten mener: NTP bør ikke brukes til å planlegge luftslott

Dagens lederartikkel



Kronikk | Nasjonal Transportplan

### Nasjonal transportplan: Det er et stort behov for å rydde i roller og strukturer

Silvia Olsen Avdelingsleder, Transportøkonomisk institutt

Bjørne Grimsrud Administrerende direktør, Transportøkonomisk institutt (TOI)



«Sannheten er at den var ute av kurs allerede da den ble behandlet i Stortinget sommeren 2021. Det var ikke samsvar mellom ønskene i planen og mulighetene for å finansiere disse. Det var heller ikke samsvar mellom målene og tiltakene i planen»



# TØI konkluderer med at NTP i liten grad fungerer som et strategisk styringsverktøy

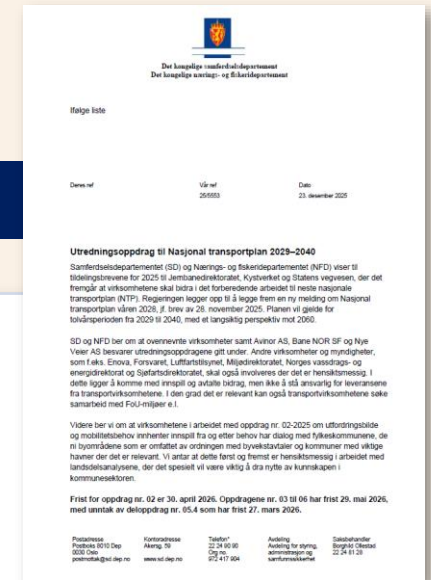
- Manglende flertall bak de to siste NTP-ene
- Korridortankegang treffer ikke hovedtyngden av trafikken (by/tettsted)
- Svak målstyring – bygger på historiske trender fremfor mål
- Portefølje av enkelttiltak (alle sloss for sine prosjekter, helheten taper)
- Utilstrekkelig representasjon - **regionalt nivå mangler**



# Positive signaler fra departementet

## Oppdragsbrevet (23.12.25) oppfattes som svar på kritikken og en klar retningsendring

- ✓ Endrede rammebetingelser krever **nytenkning og tydelige strategiske veivalg**
- ✓ **Helhetlig, tverrsektoriell tilnærming** med analyser på **landsdelsnivå**
- ✓ **Bedre målstyring** – tydelig kobling mellom mål, tiltak og effekt
- ✓ Økt **regional involvering** og åpen, forutsigbar prosess
- ✓ Styrket fokus på **motstandsdyktighet** (nytt NTP-mål)



# Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune invitert av SVV til å gi innspill til Landsdelsanalysen

## UTREDNINGSOPPDRAG

01-2024 Analyseområder og metodeoppdrag målstyring (levert 2025)

**02-2025 Utfordringsbilde og mobilitetsbehov**

03-2025 Mer for pengene

04-2025 Klima og miljø

05-2025 Motstandsdyktighet i transportsektoren

06-2025 Kompetansebehov i samferdselssektoren

01-2026 Indikatorer for nytt mål om motstandsdyktighet

02-2026 Bindinger, avtalemessige forpliktelser og krav

## 6 DELOPPDRAG I OPPDRAG 02-2025

1 Strategiske valg

2 Nasjonal analyse

**3 Landsdelsanalyse**

4 Grunnlag for å vurdere fremtidens transportsystem

5 Grunnlag for å vurdere måloppnåelse

6 Visuelle fremstillinger og supersider

Gjennom KS har fylkeskommunene gitt *felles innspill* til deloppdragene Strategiske valg og Nasjonal analyse under utredningsoppdraget 02-2025, samt til oppdragene 03–2025 til 06–2025.



# Økende regional deltakelse i NTP-prosessen via KS

## Kun fylkesvise innspill til landsdelsanalysen

---

Fylkeskommunene bedt om å gi fylkesvise innspill til landsdelsanalysen (Oppdrag 02-2025 – Utfordringsbilde og mobilitetsbehov)



## Plass i koordineringsgruppa

---

2 samferdselsdirektører (Akershus og Nordland) fikk plass i den sentrale koordineringsgruppa (KG) – ledet av SVV






## Innspill til alle oppdrag via KS

---

Åpnet for at fylkeskommunene kan gi samlet innspill til oppdrag 02-2025-06-2025 via KS og samferdselsdirektørene i KG



# NTP 2029-2040: viktige milepæler så langt

 Nasjonalt  Leveranser /frister  Vestfold

JAN 2025

23.12.25



Oppdragsbrev  
fra SD/NFD

02-2025  
03-2025  
04-2025  
05-2025  
06-2026

FEB 2025

22.1



Bestillings-  
brev SSV til  
Vestfold FK  
og Larvik  
kommune/  
havn

02-2025:  
Utfordringsbilde og  
mobilitetsbehov -  
Landsdelsanalyse

MARS 2025

12.2



Workshop  
Østlandet  
  
Deltakelse  
fra  
Vestfold FK  
og Larvik  
kommune/  
havn.

5.3



Kommune-  
møte om  
innspill fra  
Vestfold FK

10.3



Innsending  
Vestfold FK  
og Larvik  
  
Samlet  
innspill  
gjennom  
ØS og KS

APRIL 2025

27.3



KS mottar  
utkast til  
besvarelse  
fra SVV på  
oppdrag  
02-2025

9.4



3 utredninger  
fra JBD  
publiseres  
(Gods,  
fjerntog og  
kollektiv)



# Vestfolds tilnærming:

påvirke rammebetingelsene i viktig tidlig fase

Løfte diskusjonen til strategisk og overordnet nivå – i tråd med departementets intensjoner

01

## Helhet

NTP må dreies fra enkelttiltak til et strategisk styringsverktøy for et helhetlig mobilitetssystem – der statlig, regional og lokal mobilitet sees i sammenheng

02

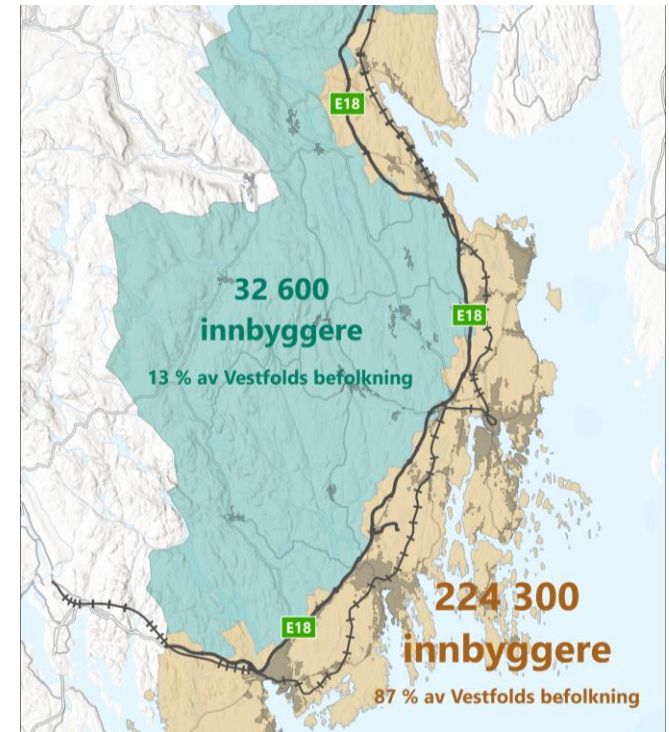
## Målstyring

Planleggingen må ta utgangspunkt i målene

03

## Vestfold har gode forutsetninger

Kompakt fylke, høy befolkningstetthet, jernbanen som ryggrad, viktig strategisk beliggenhet med internasjonale knutepunkter → stort potensial med riktige rammer



# Hovedutfordringer som Vestfold løfter frem i Landsdelsanalysen



## System og rammer



**Ikke reelt styringsverktøy (jf. TØI):**

Plan for **statlig infrastruktur, portefølje av enkelttiltak**  
Bygger på fremskrivinger av historiske trender fremfor **målstyring**.

Fragmentert ansvar og manglende helhetlig planlegging på tvers av forvaltningsnivåer

**Uforutsigbarhet**

## Transportsystemet



Vestfold er et tett befolket fylke med **svært høye trafikkvolumer**, og transporten er bilbasert for både person- og godstransport.

**Forventet befolkningsvekst** vil øke trafikkbelastningen, utslippene, arealbehovet og presset på infrastruktur.

## Fylkesveinettet



Fylkesveinettet har høy slitasje og et betydelig vedlikeholdsetterlep og behov for å bedre standarden

**Svekket robusthet og beredskap** – forsterket av klimaendringene

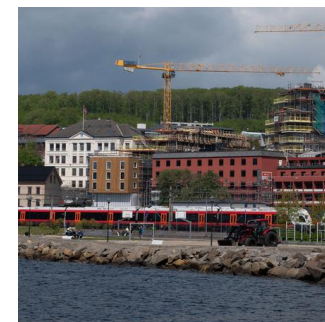
## Busstilbudet



Kollektivsystemet er nøkkelen i omstillingen, men står under sterkt økonomisk press og i fare for å bygges ned.

Ikke forenelig med nasjonale utslippsmål. Får konsekvenser for **mange samfunns mål, inkl sivil transportberedskap**.

## Byområder



**Særlige utfordringer i byområdene**, tidvis **kører og dårlig fremkommelighet**  
Kamp om **gatearealene**

**Tiltak er kostbare i byområder**, utilstrekkelige virkemidler for å overføre flere reiser fra bil til kollektiv, sykkel og gange

## Jernbanen



**Jernbanens potensial utnyttes ikke fullt ut for person og gods**, på grunn av lav frekvens og begrenset kapasitet, særlig sør i fylket, i en korridor som også knytter Vestfold til kontinentet via **Larvik havn** og ferjeforbindelsene over Skagerrak.

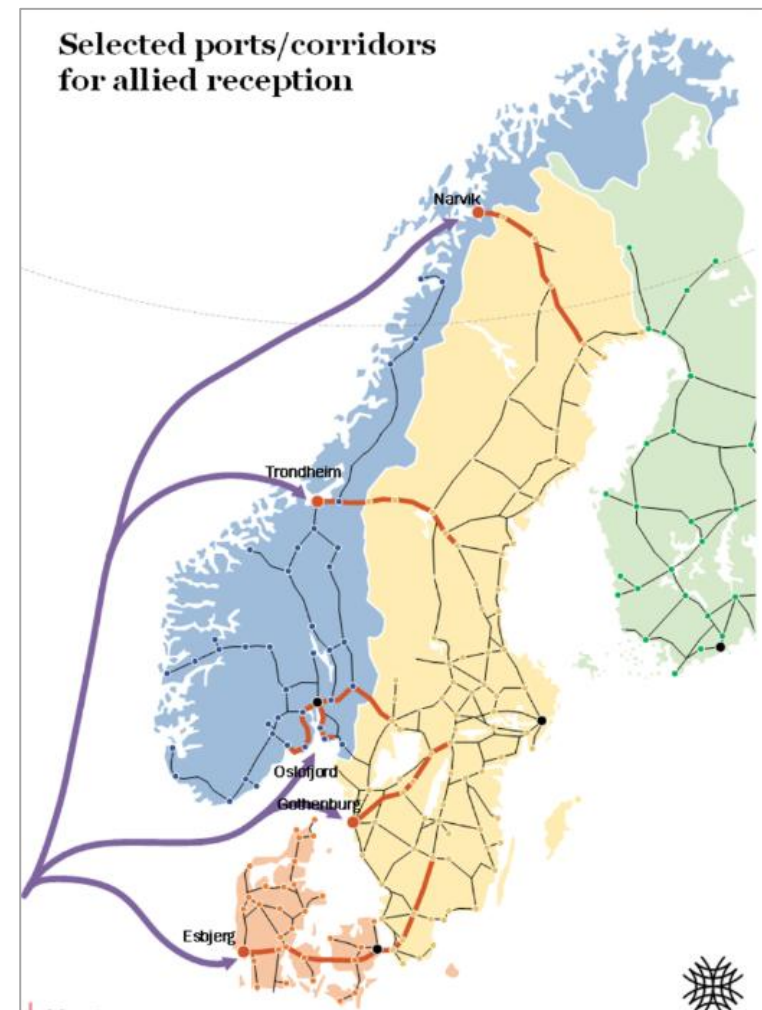
# Den sikkerhetspolitiske situasjonen skjerper kravene

## – belyses i innspill fra Vestfold FK og Larvik



- Skjerpede krav til, robusthet og redundans i transportsystemet
- Vestfold har en strategisk beliggenhet nær hovedstadsområdet, flere internasjonale knutepunkt, og tett samspill mellom jernbane, havner, lufthavn og godsterminaler:
  - Larvik havn er Norges største ferjehavn for gods og et sentralt intermodalt knutepunkt, med forbindelser til kontinentet via Hirtshals og Jyllandskorridoren.
  - Sandefjord Torp lufthavn er Norges tredje største lufthavn for utenlandstrafikk
  - I tillegg styrker ferjeforbindelsene Horten–Moss og Sandefjord–Strømstad koblingen mellom Vestfold, Østlandet og utlandet.
- Dette gir fylket stor betydning for godstransport, mobilitet, forsyningssikkerhet og beredskap.

Ikke åpnet for fylkesvise innspill i utredningsoppdrag 05-2025 Motstandsdyktighet i transportsektoren, men et felles innspill via KS



Kilde: Jernbanedirektoratet



# Hva kan mer helhetlig og målstyrt planlegging bety for Vestfold?

## Mål for NTP 2029-2040

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet					
Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet	En motstandsdyktig transportsektor som bidrar til Norges samlede forsvarsevne	Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål	Nullvisjon for drepte og hardt skadde	Mer for pengene	Effektiv bruk av ny teknologi

- **Regionalt og lokalt** nivå løftes (avgjørende for statlige mål)
- Reell satsing på **vedlikehold** og fornyelse av eksisterende infrastruktur
- Styrking av **buss og jernbane** (personer og gods)
- Tilstrekkelige virkemidler i **byområdene**



# Mobilitet = verdiskaping og effekter på mange samfunns mål

---

- Folkehelse • Inkludering • Næringsliv •
- Byutvikling • Beredskap • Effektiv arealbruk
- Miljø





## **Vestfold vil endre rammebetingelsene – etatene viderefører i stor grad dagens tilnærming**

---

Behov for videre press på at den strategiske intensjonen fra departementet faktisk preger prosessen videre, og at det regionale nivåets betydning for måloppnåelse løftes frem

**Stokke-Torp-Sandefjord:  
kan vi vente til 2052?**

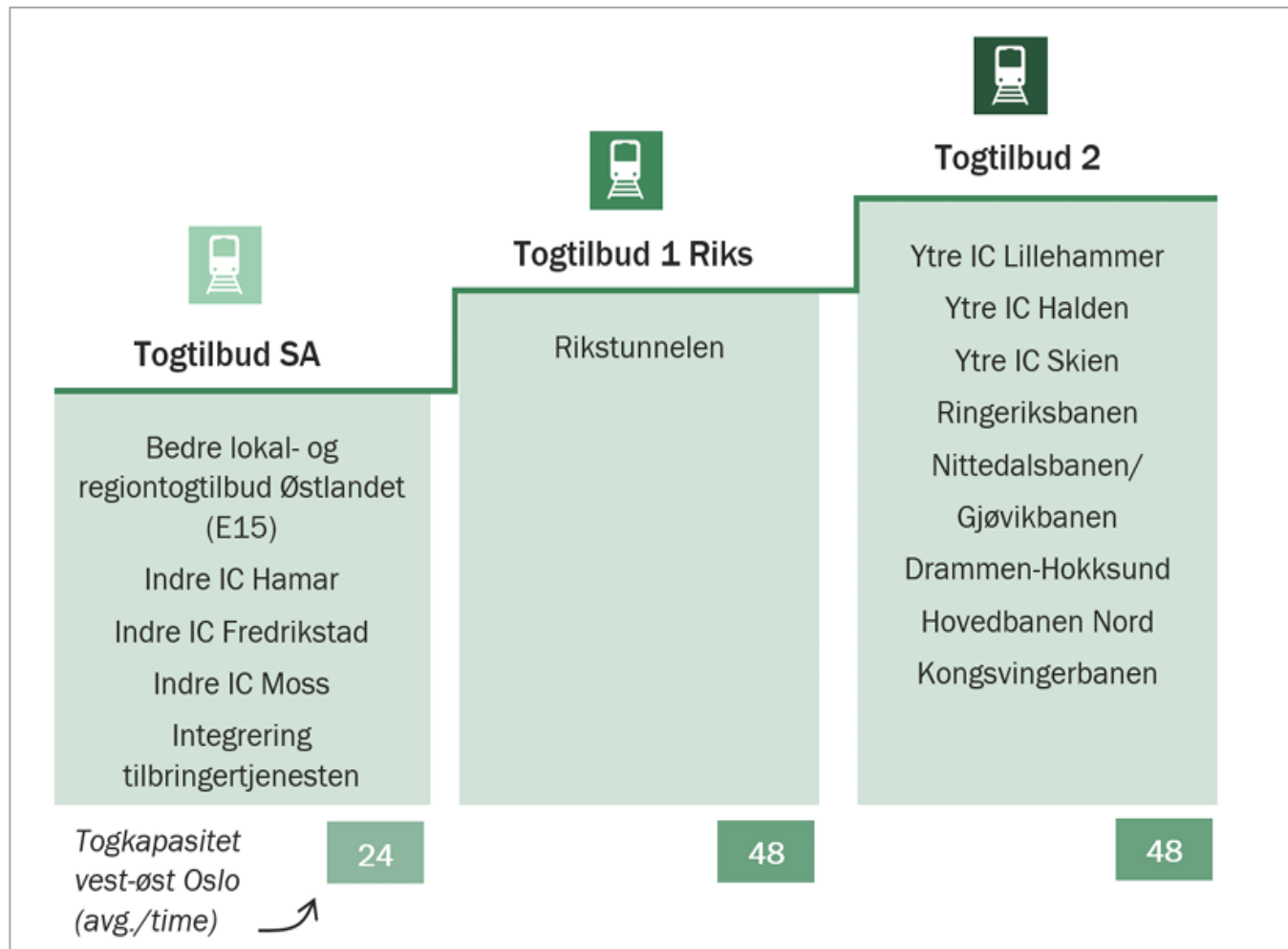


# Tre nye utredninger fra Jernbanedirektoratet er publisert





# Kollektivstudien anbefaler å realisere Stokke-Torp-Sandefjord etter 2052



## Anbefalt rekkefølge

1. Fullføre tiltakene i sammenlikningsgrunnlaget (SA)
  2. Realisere ny Rikstunnel
  3. Videre utvikling (ytre InterCity)
- Dobbeltspor og 4 tog i timen til/fra Tønsberg ligger inne SA
  - **Stokke – Torp – Sandefjord er ikke med i SA, anbefalt etter Rikstunnelen (2052)**

# Noen av momentene til høringsinnspill (frist 15.juni)

- Stokke – Torp – Sandefjord ligger ikke inne i SA til tross for **Stortingets vedtak** om at prosjektet skal prioriteres i første 6-årsperiode i NTP
- To tog i timen mellom Tønsberg og Skien **kan realiseres uten økt belastning av Oslotunnelen**
- Det **stilles spørsmål ved metodiske forhold** i analysene og beregning av reiseetterspørsel
- De **samfunnsøkonomiske analysene** inkluderer ikke arealutvikling, beredskapshensyn og regionale effekter
- Ny stasjon vil øke **kollektivandelen til Torp**
- Utdatert jernbane innebærer **risiko for uønskede hendelser og forsinkelser**
- Viktige **berøringspunkter med godsstrategien** - må ses i sammenheng

# Veien videre i NTP-prosessen

---

- Jobber videre med de øvrige fylkene gjennom **KS** med felles interesseområder
- Etablere dialog/samarbeid med **østlandsfylkene** etter oppløsning av Østlandssamarbeidet om landsdelsspesifikke utfordringer
- Dialog i **samarbeidsarenaer i fylket** med kommuner (administrativt og politisk), næringsliv og interesseorganisasjoner i Vestfold





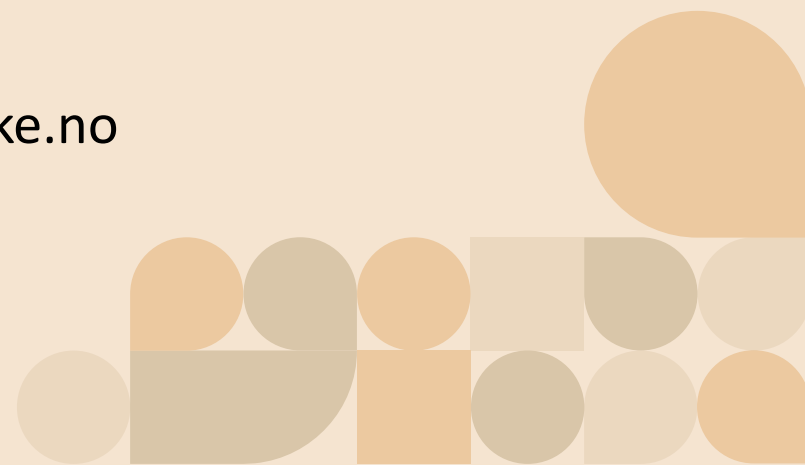
**Vestfold**

FYLKESKOMMUNE

**Takk for meg!**

[gunnar.berg.treidene@vestfoldfylke.no](mailto:gunnar.berg.treidene@vestfoldfylke.no)

[vestfoldfylke.no](http://vestfoldfylke.no)



# Godsstrategien og relevans for Vestfold



- **Transportkorridor 3 (Oslo–Kristiansand–Stavanger)**

- **Situasjon**

- Sterk konkurranse fra vei (E18/E39)
- Lav konkurransekraft for bane – men vekst i gods

- **Hovedutfordring**

- Ingen kapasitetsøkning i inneværende NTP
- Risiko: etterspørsel > kapasitet

- **Nøkkelgrep - Terminaler og havner er avgjørende**

- Viktige terminaler i Vestfold:
- Larvik havn: intermodalt knutepunkt mot Europa
- Ny godsterminal på Kopstad: potensial for å avlaste Alnabru (er nevnt – privat initiativ, staten må tilrettelegge)

- **Anbefaling i godsstrategien for transportkorridor 3**

- Utrede tiltak for: flere og lengre tog, økt kapasitet

- **Budskap: Korridoren har vekst og potensial – men mangler prioritering i NTP**





# Behov for å se kollektivstudien og godsstrategi på tvers

- Utnytte synergier mellom person- og godstransport på Vestfoldbanen, med særlig vekt på Larvik havn som intermodalt knutepunkt.
- Jernbanedirektoratet peker på havner og jernbane i Oslofjordområdet, med kobling mot svenskegrensen, som strategisk viktige for militær mobilitet. Vestfoldbanen og Larvik havn har en sentral rolle for forsyningssikkerhet, og kan også inngå i scenarier for militær mobilitet (NATO-forsterkninger).
- Investeringer i Vestfoldbanen gir en tydelig «dual use»-effekt: økt kapasitet og kvalitet for både sivile transportere (person og gods) og militære mobilitetsbehov.
- Samfunnsøkonomiske analyser må vektlegge at Vestfoldbanen inngår i en grensekryssende korridor (Grønn Jyllandskorridor), som øker samlet nytte av investeringer. Modernisering av strekningen Larvik–Tønsberg er særlig viktig for å øke kapasitet, frekvens og styrke den internasjonale koblingen.