

«MOTTAKERNAVN»

«ADRESSE»

«POSTNR» «POSTSTED»

Deres referanse:

«REF»

Dato: **12.03.2026**Saksnr.: **2026/4729**Dok.nr.: **2**

Saksbehandler:

Gunnstein Flø

Rasmussen

NTP 2029-2040 - innspill til landsdelsanalysene

Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet har gitt transportvirksomhetene i oppdrag å starte arbeidet med Nasjonal transportplan 2029–2040. Som en del av dette skal det utarbeides landsdelsanalyser som beskriver utfordringene i transportsystemet mellom ulike landsdeler. Statens vegvesen leder arbeidet og har invitert fylkeskommunene og byområdene med byvekstavtaler til å komme med innspill. Dette notatet utgjør Rogaland fylkeskommunes administrative og faglige innspill. Fylkeskommunen takker for invitasjonen og bidrar gjerne med vurderinger av tilstand, utfordringer og forventet utvikling knyttet til framkommelighet og mobilitetsbehov fram mot 2060.

Dette er i utgangspunktet et stort spørsmål som ved å gå i dybden vil kreve en større prosess. Rogaland fylkeskommune har derfor valgt å løfte fram de langsiktige utviklingstrekkene i Rogaland slik det er kjent fra regionalplaner og tidligere vedtak i fylkestinget.

Om Rogaland

Rogaland er et fylke som transportmessig er prisgitt og definert topografiske forhold. Fylket deles naturlig av Boknafjorden og andre fjorder, de vestre delene av fylket er flate jordbruksområder, mens de østre delene domineres av fjellområder.

Rogaland har en svært eksportrettet industri, og er ifølge Eksportmeldingen for 2026 landets tredje største eksportfylke, selv når den dominerende næringen olje og gass holdes utenfor. Næringslivet i fylket er geografisk spredt i fylket, med blant annet tung maritim næring lengst vest langs kysten, og både bergverksnæring og kraftproduksjon i de indre delene av fylket. De produktive jordbruksområdene på Jæren og omegn omtales gjerne som Norges matfat, som signaliserer regionens viktige posisjon som matprodusent og dermed bidrag til landets matforsyningssikkerhet.

I sum gir dette behov for et godt og forutsigbart transportsystem til hele fylket. På riksvegsiden er fylket definert av en nord-sør-akse bestående av E39 og Rv13, samt av en øst-vest-akse bestående av den nasjonale øst-vest-forbindelsen E134. Fylkesvegnettet utgjør et helt essensielt samspill med dette nasjonale hovedvegnettet, i å både knytte de forskjellige delene av fylket sammen, men også i å knytte fylket sammen med resten av landet. Fylkesvegnettet i Rogaland er på 2500 kilometer og påvirkes av de topografiske forholdene med fjell og fjord. Dette gir en kostbar veginfrastruktur preget av tunneler, kaier, bruer og andre tyngre infrastrukturelementer. Mange av disse har nådd sin levealder og står foran betydelig vedlikeholds- eller nyinvesteringsbehov.

På jernbanesiden knytter Sørlandsbanen regionen til Kristiansand og videre til Oslo, mens den mest bynære delen av denne – Jærbanen – er en svært sentral del av byområdet kollektivtilbud.

Som nevnt over har Rogaland en svært viktig maritim næring, også i nasjonal målestokk. I 2025 landet hele 28 % av landets fiskefangst i havner i Rogaland. Egersund havn er en av Norges største fiskerihavner, Risavika i Sola kommune er en av landets største containerhavner og huser Nord-Europas største olje- og gassklynge, mens Husøy havn på Karmøy er den største godshavnen på Vestlandet målt i gods. Alle disse er nasjonale havner og har riksvegtilknytning. Luftfartstilbudet i fylket dekkes av Sola lufthavn og Helganes på Karmøy, også begge disse er tilknyttet riksvegnettet, via henholdsvis Rv509 og E134. Sola lufthavn har også en militær flyplassfunksjon.

Det fylkeskommunale kollektivtilbudet i Rogaland er fortrinnsvis basert på busstransport, men de geografiske forholdene med fjorder og øyer gjør at det også er nødvendig med et betydelig ferje- og hurtigbåttilbud også. Dette er en kostnadmessig utfordring, særlig i møtet med det grønne skiftet og krav om nullutslippsteknologi.

Helhetlig samferdsel

Å tilrettelegge for framtidens transport handler om at transportsystemet skal være tilpasset behovene til framtidens befolkning og, for fylkeskommunen, bygge opp under målsetting om attraktive lokalsamfunn, tettsteder og byer. Samtidig handler det om at Rogaland skal ha et transportsystem som bidrar til å styrke sin konkurransedyktighet og vektlegging av næringslivets transportbehov. I tillegg skal det i byer og tettsteder være enkelt og attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

Det er avgjørende at transportsystemet fungerer også ved uforutsette hendelser. For Rogaland er både fylkesvegnettet og det statlige vegnettet avgjørende for å sikre framkommelighet ved hendelser som ekstremvær, ras, flom eller teknisk svikt. Mange strekninger er sårbare, og økende forfall – særlig på fylkesvegnettet – forsterker risikoen for stenginger. Når viktige veger faller ut, rammer det kritiske samfunnsfunksjoner, næringsliv, beredskapstjenester og kollektivtransporten.

Byområdene

I Rogaland er det to byområder, Haugesund-Karmøy og Nord-Jæren. For Nord-Jæren har Statens vegvesen utarbeidet en byutredning i samarbeid med administrasjonene i fylkeskommunen og kommunene. Byutredningen tilsier at byområdet ikke vil nå nullvekstmålet uten omfattende tiltak. I alternativet «ReferanseP 0+» modelleres det en forventet trafikkvekst på +14 % fra 2017 til 2036 og +20 % til 2050.

Det er identifisert ulike tiltak som kan bidra til å redusere personbiltransporten. Transportetatens modellapparat er benyttet for å analysere hvilken effekt som kan forventes dersom det gjennomføres mer kompakt arealbruk, styrking av tiltak for gåing/sykling/kollektivtransport, sterkere parkeringsrestriksjoner, eller økte bompenger. Resultatene viser at ingen av enkelt-tiltakene er sterke nok til å oppnå nullvekstmålet. Statens vegvesen konkluderer med at det er nødvendig å kombinere både arealbruk, investerings- og tilretteleggingstiltak - men også restriktive virkemidler overfor biltrafikken – dersom nullvekstmålet skal nås.

Bypakke Haugesund-Karmøy er en bompengepakke med nullvekst som overordnet målsetting, som skal finansiere utbygging av en rekke vei- og gateprosjekter, og gange- og sykkelprosjekter i Haugesund kommune og på fastlandsdelen av Karmøy kommune. Formålet er å styrke tilgjengelighet for alle trafikkgrupper, bidra til nullvekst i personbiltransport, sikre framkommelighet for næringstransport, og bedre trafikksikkerhet og bymiljø.

Staten, fylkeskommunene og bykommunene har en felles utfordring i byområdene. Vi har ikke hver for oss de virkemidlene som må til for å nå nullvekstmålene. Dette er en problemstilling som må adresseres slik at vi sammen klarer å nå målet.

Klimaendringer

Klimaendring påvirker transportsystemet i Rogaland på flere måter. Både fordi klimagassutslipp fra transportsektoren må reduseres og fordi det er nødvendig å sikre at samferdselsinfrastrukturen tåler fremtidens klima. I Rogaland er det blant annet ventet at klimaendringene gir flere skredhendelse.

Rogaland har betydelige utfordringer knyttet til skred. Dette gjelder både på riksveger og på fylkesveger. Et eksempel er E134 som per dags dato er stengt etter et større skred som gikk under vinterferien, med betydelige konsekvenser for både trafikkavvikling og beredskap. På jernbanen har strekningen gjennom Drangsdalen vært stengt flere ganger i lengre tid grunnet skred og utglidning, senest høsten 2025. Slike hendelser forventes å øke i omfang frem mot 2060.

Fylkesvegnettet

Rogaland fylkeskommune har et omfattende fylkesvegnett på omlag 2500 km, som spiller en avgjørende rolle for mobilitet, beredskap og fremkommelighet i vår landsdel. Fylkesvegnettet er viktig som omkjøringsvegnett ved hendelser på E39, E134 og rv. 13, og fungerer som redundans for hovedvegnettet.

Et helhetlig transportsystem, uavhengig hvem som er eier av de ulike transportsystemene, er en forutsetning. For å møte de fremtidige behovene innen person- og næringstransport, militære transporter, sikkerhet og klima må fylkesvegnettet sin rolle tydeliggjøres og styrkes.

Det er på fylkesvegnettet det meste trafikkarbeidet foregår og der de fleste trafikkulykkene skjer. I 2023 utarbeidet Rogaland fylkeskommune en rapport som viste at fylkesvegnettet hadde et samlet forfall og vedlikeholdsetterslep på ca. 15 mrd. 2023-kroner. Ved justering til 2025 kroner og med videre utvikling er etterslepet beregnet for utgangen av 2025 til 17 milliarder kroner.

På utbedring, drift og vedlikehold brukte Rogaland fylkeskommune 800 millioner kroner i 2025. Det er beregnet at etterslepet øker med omtrent 500 millioner i året. Ettersom etterslepet øker medfører det at vi også får stadig økende merkostnader knyttet til midlertidige løsninger, som f.eks. leie av midlertidige bruer og kaier. Fylkeskommunen har heller ikke handlingsrom til å prioritere tiltak som kunne bidra til miljøgevinster og lavere driftskostnader på lengre sikt, som f.eks. reasfaltering med en dyrere asfalt som har en lengre varighet, utskifting til LED-armatur på veglyset og eventuelt andre pilotprosjekter som kan bidra til mer effektive løsninger.

Kritisk infrastruktur som bru, tunneler og kaier med mer, begynner å bli gammelt og slitt. Nye forskrifter og nye strengere krav fra staten vil, sammen med et større behov for oppgradering og utskifting på gamle konstruksjoner, gi økte kostnader framover.

Tunnelsikkerhetsforskriften krever oppgradering av 24 fylkesvegtunneler i Rogaland innen 2040. Kostnadene er anslått til flere milliarder kroner, og manglende dekning av kostnadene gjennom rammeoverføringer til fylkeskommunen gjør det krevende å gjennomføre nødvendige tiltak. Ytterste

konsekvens er at tunneler mister sikkerhetsgodkjenningen og dermed brukstillatelsen.

Fylkeskommunen vil peke på rammevilkårene for det totale fylkeskommunale budsjettet. I gjeldende økonomiplan er det skrevet: *Det nye inntektssystemet, med sine ganske betydelige endringer i kostnadsnøkkelen (utgiftsutjevningen), ble innarbeidet i statsbudsjettet for 2024. For Rogaland fylkeskommune ga den nye kostnadsnøkkelen ganske store negative fordelingsvirkninger, spesielt knyttet til kollektivtransport. Med kollektivtransport siktes det til den nye delkostnadsnøkkelen for persontransport med buss, bane og hurtigbåt. Også for fylkesveger, videregående opplæring og tannhelse er det negative fordelingsvirkninger, mens delkostnadsnøkkelen for ferje ga mer nøytrale utslag.*

Rogaland fylkeskommune taper på at midler til opprusting og fornying av fylkesveger fordeles særskilt basert på anslått vedlikeholdsetterslep (4,4 pst. andel), og ikke etter objektivt utgiftsbehov (om lag 6,9 % andel i 2026). Det er ingen varig økning i den særskilte fordelingen til opprusting og fornying fra fjorårets statsbudsjett.

Kollektivtransport

Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet har nylig lagt fram en rapport om utviklingen i kostnader og tilbud, *“Fylkeskommunal kollektiv- og fergetransport. Kartlegging og analyse av utvikling i kostnader og tilbud, datert 15. februar 2026”*. Funnene i denne rapporten samsvarer godt med de utfordringer fylkeskommunen selv har avdekket. Rapporten beskriver at kostnadsindeksene i perioden har økt betydelig mer enn generell prisstigning, noe som bidratt til et betydelig høyere finansieringsbehov for fylkeskommunene i eksisterende kontrakter. Økte lønn- og drivstoffkostnader står for det største bidraget til vekst i kostnadsindeksene. I tillegg kommer kostnadsøkninger hos operatørene som ikke fanges opp av kostnadsindeksene, som gir økte kostnader for fylkeskommunene ved inngåelse av nye kontrakter. Økte materialpriser og økt risiko på grunn av geopolitisk uro, økte renter og lav kronekurs, bidrar også til betydelig kostnadsvekst i nye kontrakter.

I tillegg kommer statlige krav og regelverk, som både blir strengere og håndheves tydeligere. Overgangen til nullutslippsdrivstoff krever store investeringer i ladeinfrastruktur, særlig på kai. Selv om elektrisitet på sikt forventes å gi lavere driftskostnader enn fossilt drivstoff, er nettoeffekten i dag en betydelig kostnadsøkning.

Skal nullvekstmålet nås i byvekstavtaleområdene, krever det at kollektivtilbudet utvikles slik at det blir et attraktivt alternativ til bilen. Fylkeskommunene har fått statlige midler til økt satsing på kollektivtransport i de ni største byområdene

med byvekst- og belønningsavtaler. Analysene viser at det har vært en økt ruteproduksjon i disse byområdene, i tillegg til at man i flere av byområdene har tatt et større ansvar for et helhetlig mobilitetstilbud som inkluderer mer enn tradisjonell kollektivdrift, eksempelvis inkludering av delemobilitetsløsninger. Dette har bidratt til kostnadsøkningen.

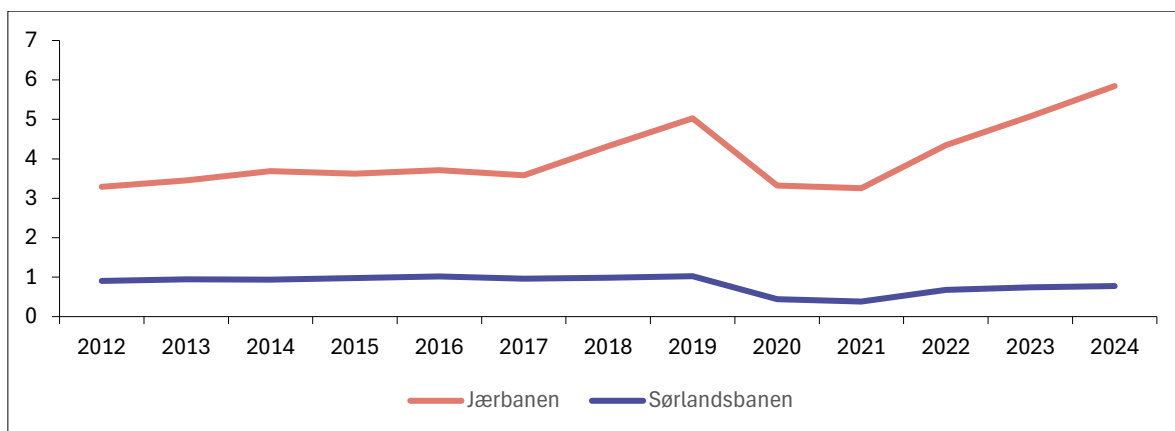
I de delene av Rogaland som ikke omfattes av belønningsavtalen for Nord-Jæren, det vil si Bypakkeområdet i Haugesund/Karmøy og i fylket ellers er det ikke på samme måte ekstra statlige midler til drift av kollektivtilbudet. Videre kostnadsøkninger i kommende buss- og båtanbud i disse områdene vil ventelig medføre minst like store kostnadsøkninger som allerede er en realitet i bussanbudene på Nord-Jæren, Jæren og Dalane fra sommeren 2026. Dette kan bli en betydelig økonomisk utfordring.

For båt- og ferjetransporten er kravet til nullutslipp i offentlige anskaffelser av ferjer og ferjetjenester forventet å gi til dels store økte kostnader som følge av nødvendige oppgraderinger/nybygg av kaier for å tilrettelegge for ladeutstyr. Fremføring av strøm til lading vil også gi betydelige kostnader. Det har i tillegg kommet strengere krav til utforming av ferjekaier som også gir en stor kostnadsøkning i tiden fremover.

Befolkningsframskrivninger viser at andelen eldre vil øke betydelig frem mot 2060 og det vil påvirke kollektivtrafikken. Det er et mål at flere eldre skal bo lengre hjemme. Dette blir videre støttet opp under av ulike prosjekter i kommunene og strukturen i helsevesenet. Ved at flere eldre skal bo hjemme lengre vil gi potensielt et nytt transportbehov som vi ikke har i dag da eldre skal ha en annen type dagligdags transport enn det som er lagt til grunn i dagens kollektivsystem.

Jernbane

Jærbanen er en svært viktig del av den lokale kollektivtrafikken på Nord-Jæren og mellom Nord-Jæren, Jæren og Egersund. I tillegg betjenes fylket av regiontog mot Oslo som har en viktig funksjon for godstrafikken til vår region. Passasjerveksten på Jærbanen har vært betydelig, fra 3,3 mill. passasjerer i 2012 til 5,8 mill. i 2024, en økning på 82%.



Figur 1 Antall passasjerer på Jærbanen og Sørlandsbanen. Mill. passasjerer. 2012-2024. Kilde: SSB tabell 10484

Veksten i antall passasjerer på Jærbanen skyldes både åpning av dobbeltsporet mellom Stavanger og Skeiane i 2009, og takstsamarbeid med fylkeskommunen, slik at det er mulig å ta tog og buss med samme billett, som ligger betydelig lavere enn ordinære jernbanetakster.

Passasjerveksten har ført til at det i rushtidene er stor trengsel på togene i dag og at kapasitetsgrensen på Jærbanen er nådd som betyr at det er begrenset mulighet for å øke antall passasjerer i rushtiden uten å øke kapasiteten.

Resten av Sørlandsbanen i Rogaland har ikke hatt den samme veksten i antall passasjerer som Jærbanen.

Regulariteten på jernbanen, både for regiontog og lokaltog har gått ned betraktelige de senere årene.

Strekning (togtype)	2020-2024	2025
Oslo-Stavanger (regiontog)	70,2	66,3
Stavanger-Skeiane-Egersund (Lokaltog)	88,9	86,3

Tabell 1. Punktlighet på Jærbanen og Sørlandsbanen. Perioden 2020-2024 og 2025. Kilde: Bane Nor punktlighetsrapport

Det er flere grunner til dette. Både infrastruktur med dårlige og slitte spor, skredutsatte områder, enkeltspor og sprengt kapasitet på Stavanger stasjon, men også på tilgjengelig materiell og andre årsaker. Materiell-situasjonen har de siste par årene utviklet seg til å bli svært kritisk. Avganger innstilles hyppig grunnet feil på materiell og det materiellet som brukes er i mange tilfeller svært

nedslitt. Dagens togtilbud kan derfor ikke anses å holde et akseptabelt kvalitetsnivå.

Riksvegnettet

En helhetlig og god framkommelighet på hele E39 er vesentlig for Rogaland. Det er per dags dato utfordringer på hele E39 i fylket, med veistreknings som ikke er dimensjonert for framtiden.

På E39 fra sør i Rogaland fram til og med Rogfast er det enten igangsatte eller planlagte prosjekter på hele strekningen. Disse prosjektene ligger enten inne i bymiljøpakken eller som en del av Nye Veiers portefølje. Status på de ulike prosjektene som ennå ikke er igangsatte varierer. Rogaland fylkeskommune legger til grunn at prosjektene som ligger i bymiljøpakken og hos Nye Veier blir gjennomført. Dersom disse prosjektene realiseres, vil hovedvegnettet mellom Stavanger og Kristiansand ha færre utfordringer fram mot 2060. Nord for Rogfast vil det derimot forventes økt trafikk og et større press på vegnettet fram mot Vestland grense.

Dersom de statlige planlagte prosjektene ikke gjennomføres, vil det skape store utfordringer på E39 sørover, blant annet i form av lavere framkommelighet og dårligere trafiksikkerhet.

Rogaland fylkeskommune legger til grunn at en helhetlig utbygging av E134 er valgt hovedkorridor for en øst-vest forbindelse. E134 har utfordringer knyttet til framkommelighet. Det er store utfordringer på regularitet, spesielt på vinteren med kolonnekjøring. I tillegg er det rasutsatt og jevnlig stengt. Veien er flere steder smal uten gul midtstripe og går gjennom en rekke tettsteder. Ved realisering av Rogfast vil disse utfordringene forsterkes videre da en kan forvente enda høyere trafikk på strekningen. Det vil videre gi nye utfordringer knyttet til også til trafiksikkerhet.

Ny teknologi og næringsstruktur

Når det gjelder spørsmålet om teknologiutvikling og næringsutvikling frem mot 2060, er det krevende å gi et presist og treffsikkert svar. På generelt grunnlag mener Rogaland fylkeskommune at det er viktig at all transportplanlegging må hensynta både sannsynlig fremtidig teknologi- og næringsutvikling, samt ikke minst demografiutvikling. Dette gjelder både samferdselsinfrastruktur, men også i planlegging av fremtidig kollektivtilbud.

Når vi skal elektrifisere transportsektoren vil det før eller senere gi utfordringer med strøm. Et viktig spørsmål vil være en å ha en tydelig avklaring på hvem

som har ansvaret for å tilrettelegge og legge fram ladeinfrastruktur for tungtransport.

Autonome kjøretøy, digitale mobilitetsløsninger og mer avanserte styringssystemer kan på sikt bidra til bedre kapasitetsutnyttelse, sikkerhet og regularitet. Samtidig vil slike teknologier kreve mye, i form av bl.a. kommunikasjons- og sensorløsninger, og det kan oppstå behov for nye reguleringer og tilrettelegging.

Oppsummering

Oppsummert vil Rogaland fylkeskommune trekke frem følgende punkt som særskilt viktige:

- Forutsigbarhet i både finansieringssystemene og infrastrukturutviklingen. Det er viktig at prosjekter som ligger inne i Nasjonal transportplan og/eller byvekstavtale og lignende blir gjennomført som forutsatt
- Fylkeskommunen må gjøres i stand til å løse våre oppgaver innenfor kollektivtrafikk og fylkesveg. Økende kostnader i kollektivsektoren gjør det krevende å opprettholde og videreutvikle et godt kollektivtilbud i både distriktene og byområdene. På Nord-Jæren nås ikke nullvekstmålet, og med dagens økonomiske rammer er det ikke mulig å tilby et kollektivtilbud som statens Byutredning viser at vi trenger for å nå målet i fremtiden. På infrastrukturens side er det med dagens rammeoverføringer ikke mulig for Rogaland å overholde nasjonale krav innenfor blant annet tunneloppgradering. Også andre tunge infrastrukturelementer som kaier, bruer og øvrige tunneler har kritisk oppgraderingsbehov. Forfallet på fylkesvegnettet er økende, noe som er utfordrende både for fremkommelighet, beredskap og trafiksikkerhet
- Pålitelighet og robusthet i transportsystemet. Det statlige transportsystemet i Rogaland er allerede i dag preget av manglende pålitelighet og robusthet, både innenfor vegsektoren og jernbanesektoren. Vegnettet har utfordringer med skred, vinterstenging, kø i de bynære områdene, samt generell standardmangel med manglende gul midtstripe og lignende. Disse utfordringene vil kunne forsterkes gjennom byggingen av Rogfast, som gir økt trafikk på både E39 og E134. Jernbanetilbudet i Rogaland har store utfordringer med regularitet, samt manglende kapasitet i de bynære områdene hvor Jærbanen spiller en svært viktig rolle for å nå nullvekstmålet

Hilsen

Stine Haave Åsland
samferdselsdirektør

Lisa Garpe
avdelingssjef

Kopi til:

Vedlegg:

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.