

Til:
Møre og Romsdal fylkeskommune

4. mars 2026

Sunnmøre regionråd er samarbeidsorgan for kommunane Fjord, Giske, Haram, Hareid, Herøy, Sande, Stranda, Sula, Sykkylven, Ulstein, Vanylven, Volda, Vestnes, Ørsta og Ålesund. Selskapet skal bidra til at kommunane på Sunnmøre jobbar saman for å styrke regionen sin attraktivitet og konkurransekraft.

Selskapet skal på vegne av deltakarkommunane vere ein aktiv pådrivar for å fremje regionen sine interesser overfor regionale, nasjonale og internasjonale mynde, og vere eit bindeledd mellom politikk, næringsliv og offentlege styringsorgan. Sunnmøre regionråd skal vektlegge partnerskap mellom kommunar og næringsliv.

Uttale til Landsdelsanalyse NTP 2029–2040 frå Sunnmøre regionråd

Innleiing

Sunnmøre regionråd viser til førespurnad frå fleire kommunar om å samordne eit fagleg fundert og politisk forankra innspel til landsdelsanalysen for Nasjonal transportplan (NTP) 2029–2040, basert på invitasjon frå Møre og Romsdal fylkeskommune.

Regionrådet vil understreke at denne fasen av arbeidet gjeld det overordna utfordringsbiletet og utviklingstrekk fram mot 2060. Det er avgjerande at analysen gir ei presis og heilskapleg beskriving av tilstanden i transportsystemet, før ein i seinare fasar diskuterer konkrete tiltak og prioriteringar.

Landsdelsanalysen vil danne ein viktig del av kunnskapsgrunlaget for prioriteringar i komande Nasjonal transportplan. Det er derfor avgjerande at analysen gir eit realistisk bilete av transportsystemet i regionar med krevjande geografi, høg eksportaktivitet og stor avhengigheit av samanhengande transportkorridorar.

For Møre og Romsdal er transportsystemet tett knytt til både nasjonale og internasjonale transportstraumar. Analysen bør derfor i størst mogleg grad ta utgangspunkt i funksjonelle transportkorridorar og faktiske mobilitetsbehov, snarare enn berre administrative inndelingar.

Møre og Romsdal er ei av dei mest eksportintensive regionane i landet, med store næringar innan sjømat, maritim sektor, industri, energi og reiseliv. Verdiskapinga er i stor grad avhengig av effektive og føreseielege transportløysingar. Samstundes er fylket prega av krevjande topografi, spreidd busetnad og låg redundans i transportsystemet. Dette gjer oss meir sårbare for avbrot enn mange andre delar av landet.

Regionrådet vil særleg peike på Møre og Romsdal sin sterke transportmessige integrasjon mot:

- Vestlandet langs kystaksen
- Austlandet gjennom aust–vest-forbindingane
- Internasjonale transportkorridorar gjennom hamner og sjøbasert transport mot Europa og globale marknader

Desse korridorane må vurderast som delar av eitt samla transportsystem. Ei analyse som i for stor grad tek utgangspunkt i administrative landsdelsgrenser, kan risikere å undervurdere denne systemfunksjonen.

Fleire kommunar i regionen har i sine innspel peikt på konkrete strekningar og flaskehalsar i transportsystemet. Desse illustrerer korleis transportsystemet i Møre og Romsdal er bygd opp rundt eit samspel mellom fleire viktige korridorar – både langs kysten og aust–vest mot Austlandet og Innlandet. Regionrådet meiner dette understrekar behovet for å sjå transportsystemet i fylket som eit samla funksjonelt system, der ulike samband utfyller kvarandre og er avgjerande for mobilitet, verdiskaping og beredskap.

Sunnmøre regionråd ønskjer med dette å bidra til ei samla framstilling av utfordringsbiletet for transportsystemet i regionen, basert på innspel frå kommunane og på ei vurdering av transportsystemet si rolle for mobilitet, verdiskaping og samfunnstryggleik i Møre og Romsdal.

1. Framkome i transportsystemet

Tilstand og største utfordringar i transportsystemet i dag (2026)

Transportsystemet i Møre og Romsdal er kjenneteikna av:

- Eit omfattande fylkesvegnett som fungerer som første ledd i nasjonale og internasjonale transportkorridorar
- Betydeleg vedlikehaldsetterslep på fylkesvegane
- Mange tunnelar og bruer med aukande oppgraderingsbehov
- Låg redundans – få reelle omkøyringsalternativ ved stenging
- Stor avhengigheit av ferjesamband
- Eit nett av regionale flyplassar med viktige funksjonar for næringsliv og mobilitet
- Ei rekke hamner og kystbasert infrastruktur som er sentrale knutepunkt for eksport, sjøtransport og logistikk

Den maritime infrastrukturen spelar også ei viktig rolle for nasjonal forsyningstryggleik og beredskap, særleg i regionar der sjøtransport er ein sentral del av transportsystemet.

Sårbarheita er særleg tydeleg der enkeltstrekningar eller ferjesamband er einaste samband mellom regiondelar eller mot resten av landet.

Klimaendringar med meir ekstremnedbør, flaum og skred aukar risikoen for avbrot. Samstundes opplever fleire byområde og knutepunkt aukande trafikkbelastning, noko som gir utfordringar knytt til framkome og trafiksikkerheit.

Ei hovudutfordring er at fylkesvegane, som ofte er starten på eksportkjedene, ikkje har tilstrekkeleg standard og robustheit samanlikna med den nasjonale verdiskapinga dei betener.

I fleire delar av fylket finst det i dag strukturelle flaskehalsar og strekningar med stor trafikkbelastning, høg tungtransportandel og avgrensa alternativ ved avbrot. Dette gjeld både langs akse nord–sør langs kysten og på dei viktigaste aust–vest-forbindingane mot Austlandet. Desse utfordringane illustrerer korleis transportsystemet fungerer som eit integrert korridorsystem, der svake punkt i éin del av nettet får konsekvensar for mobiliteten i heile regionen.

Forventa utvikling fram mot 2060 i fråvær av nye tiltak

Dersom ein legg til grunn at det ikkje kjem vesentlege forsterkingar i infrastruktur, kapasitet eller vedlikehaldsinnsats, vil utfordringane forsterkast fram mot 2060:

- Auka transportbehov knytt til næringsliv og arbeidsmarknadsintegrasjon
- Større slitasje på eksisterande infrastruktur
- Meir hyppige avbrot grunna naturhendingar
- Auka press på sentrale knutepunkt og gjennomfartsårer
- Svekt konkurransekraft for eksportnæringane

Manglande fornying og vedlikehald vil kunne gi redusert regularitet og føreseielegheit, noko som særleg vil ramme tidskrisiske næringar.

2. Mobilitetsbehovet

Område eller strekningar der mobilitet, framkome eller trafiksikring ikkje er tilfredsstillande i dag

Utfordringane knytt til mobilitet og trafiksikkerheit er samansette:

- Strekningar med låg standard og manglande midtrekkverk eller sikring
- Bruer og tunnelar med teknisk oppgraderingsbehov
- Gjennomgangstrafikk gjennom sentrumsområde

- Knutepunkt der kollektivtransport konkurrerer med biltrafikk om same kapasitet
 - Ferjesamband med avgrensa kapasitet eller regularitet

Manglande omkøyringsalternativ gjer at sjølv mindre hendingar kan få store konsekvensar for mobilitet og samfunnsfunksjonar.

I mange delar av fylket er vegnettet prega av ei samansetting av tungtransport, lokaltrafikk, turisttrafikk og mjuke trafikantar på same strekningar. Kombinasjonen av aukande transportvolum og låg vegstandard skaper både framkomst- og trafikksikkerheitsutfordringar.

I fleire delar av fylket gir reiselivet store sesongvariasjonar i trafikkbelastninga. Dette gjeld særleg kyst- og fjordområde med høg turisttrafikk. Slike sesongtoppar kan skape betydelege framkomst- og trafikksikkerheitsutfordringar på vegstrekningar som i utgangspunktet er dimensjonert for langt lågare trafikk.

For ein region med låg redundans i transportsystemet er det særleg viktig at hovudkorridorane fungerer stabilt. Både kystaksen og aust–vest-forbindingane spelar ei nøkkelrolle for å sikre tilgang til nasjonale transportårer, eksportmarknader og kritiske samfunnsfunksjonar. Dette gjeld både for næringstransport, dagleg mobilitet og for sivile og militære beredskapsbehov.

Overordna vurdering av utvikling fram mot 2060

Fram mot 2060 vil mobilitetsbehovet truleg auke, både som følgje av:

- Auka integrasjon av bu- og arbeidsmarknader
- Utvikling i eksportnæringar
- Reiseliv
- Endra demografi med fleire eldre og større behov for tilgjengelege transportløyningar

Samtidig vil krava til beredskap og samfunnssikkerheit bli skjerpa. Transportsystemet må fungere både i normalsituasjon og under kriser.

Dersom transportsystemet ikkje blir styrka og modernisert, vil gapet mellom behov og faktisk kapasitet auke.

3. Transportteterspurnad

Kva endringar i teknologiutvikling og/eller næringsstruktur/samfunnsutvikling vil påverke transportteterspurnaden fram mot 2060

Regionrådet legg til grunn at følgjande utviklingstrekk vil påverke transportteterspurnaden:

Næringsstruktur

- Vidare vekst i eksportretta næringar
- Auka krav til effektiv logistikk og leveringspresisjon
- Auka behov for robuste aust–vest- og nord–sør-samband

Samfunnsutvikling

- Arbeidsmarknadsintegrasjon på tvers av kommunar
- Auka pendling
- Endra demografi

Teknologiutvikling

- Elektrifisering av transport
- Digitalisering og meir effektiv trafikkstyring
- Mogleg bruk av autonome løysingar

Transporttetterspurnaden i Møre og Romsdal vil i stor grad bli påverka av utviklinga i næringsstruktur, demografi, teknologi og regionale arbeidsmarknader.

Fylket er blant dei mest eksportintensive regionane i landet, med næringar innan sjømat, maritim sektor, industri, energi og reiseliv. Desse næringane er transportintensive og i stor grad avhengige av effektive og tidskrisiske transportløyningar. Transporttetterspurnaden vil difor i stor grad vere knytt til eksportretta verdikjeder og logistikk mot nasjonale og internasjonale marknader.

Vegtransport, sjøtransport og hamner fungerer i denne samanhengen som integrerte delar av same transportsystem, og er viktige knutepunkt mellom sjøtransport og landbasert transport. Store delar av varetraumane til og frå dei sjøbaserte næringane blir handtert gjennom det regionale vegnettet før vidare transport til nasjonale og internasjonale marknader. Utviklinga i sjøtransport og eksportnæringane vil difor ha direkte betydning for kapasitets- og framkomstkrava i vegsystemet.

Samstundes er Møre og Romsdal prega av fleire bu- og arbeidsmarknader som i aukande grad er integrerte på tvers av kommunegrenser. Pendling og mobilitet mellom kommunar vil truleg auke fram mot 2060, noko som vil bidra til høgare transporttetterspurnad både for persontransport og næringstransport.

Reiselivet representerer også ein viktig del av transporttetterspurnaden i fylket. Fleire område opplever store sesongvariasjonar i trafikkbelastninga, knytt til nasjonale turistvegar, fjorddestinasjonar og naturbaserte reisemål. Slike sesongtoppar kan gi betydeleg auka trafikk på vegstrekningar som i utgangspunktet er dimensjonerte for langt lågare trafikkvolum.

I mange delar av fylket skjer trafikken på vegstrekningar der tungtransport, lokaltrafikk, turisttrafikk og mjuke trafikantar deler same infrastruktur. Kombinasjonen av aukande transportvolum, låg vegstandard og blanda trafikk skaper utfordringar både for framkome og trafikksikkerheit.

Teknologiutvikling vil også påverke transportetterspurnaden. Elektrifisering av transportsektoren, digitalisering og nye transportløysingar kan bidra til meir effektiv bruk av infrastrukturen. Samstundes vil slike endringar kunne stille nye krav til energiforsyning, ladeinfrastruktur og teknisk standard på transportsystemet.

Samla sett er det grunn til å forvente at transportetterspurnaden i fylket vil auke fram mot 2060, driven av primært næringsutviklinga, arbeidsmarknadsintegrasjonen og reiselivet. Dette vil stille auka krav til eit transportsystem som er robust, føreseieleg og tilpassa både regional og nasjonal mobilitet.

Sjølv med teknologisk utvikling vil behovet for robuste fysiske transportårer bestå. Teknologi kan effektivisere og optimalisere, men ikkje erstatte den grunnleggande infrastrukturen.

Avslutning

Regionrådet meiner landsdelsanalysen må gi ei realistisk framstilling av transportsystemet i Møre og Romsdal som eit samanhengande korridorsystem. Fylket er ein del av både kystaksen på Vestlandet og dei viktige aust–vest-forbindingane mellom landsdelane.

For ein eksportintensiv region med krevande geografi og låg redundans i transportsystemet er det avgjerande at desse sambanda blir vurderte i samheng. Landsdelsanalysen må difor spegle både den naturlege orienteringa langs kysten og dei sterke transportkoplingane mot Austlandet og Innlandet.

Ein heilskapleg analyse av desse samanhengane er avgjerande for at Nasjonal transportplan skal kunne bidra til eit robust, effektivt og framtidretta transportsystem for regionen og for landet som heilskap.

Sunnmøre regionråd meiner landsdelsanalysen må gi ei heilskapleg framstilling av Møre og Romsdal si rolle i det nasjonale transportsystemet.

Fylket er:

- Ein sentral eksportregion
- Eit bindeledd mellom landsdelar
- Eit område med låg redundans og høg sårbarheit
- Ein region der fylkesveg og riksveg fungerer som eitt integrert system

Analysen må derfor sjå transportsystemet i samanheng – geografisk, funksjonelt og beredskapsmessig.

Nasjonal transportplan må vere ein heilskapleg nasjonal plan som tek omsyn til både riksveg, fylkesveg, sjøtransport, lufttransport og kollektivtransport som delar av eitt samla system, og som reduserer gapet mellom samfunnets behov og transportsystemets faktiske robustheit.

Med helsing

Sverre Øvrelid Steen (sign)
dagleg leiar

Kenneth Langvatn (sign)
styreleiar