

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

Vår saksbehandler
Njål Nore

Telefon
22055609

Vår dato
25.06.2012

Deres dato

Vår referanse (oppgis ved svar)
2011/16119-29/67400/2012 EMNE N00

Deres referanse

Høringsuttalelse fra Akershus fylkeskommune til etatenes forslag til NTP 2014-2013

Fylkestinget i Akershus behandlet sak om etatenes forslag til NTP 2014-23 i møte 18. juni, og fattet følgende vedtak:

1. Akershus slutter seg til uttalelser fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen

Akershus fylkeskommune slutter seg til uttalelsene fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen som er oversendt direkte til departementet. Denne uttalelsen er i samsvar med disse, men går mer konkret inn på problemstillinger i hovedstadsområdet.

2. Overordnede synspunkter

Akershus fylkeskommune støtter samferdselsministerens ambisjon om et toppmoderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette vil kreve en målrettet og strategisk satsing, og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger, og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering av store vei- og jernbaneprosjekter vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser, støy og lokal luftforurensning.

Akershus fylkeskommune etterlyser et tydeligere internasjonalt perspektiv som avklarer koordinert utvikling av nordiske- og europeiske systemer for gods- og persontransport.

I Oslo og Akershus er det helt avgjørende at det satses mer på T-baner.

3. Utbygging av Inter-City-triangelet

Full utbygging av Inter-City-triangelet til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Follobanen må prioriteres for tidligst mulig ferdigstilling, jfr. ambisjonene i gjeldende NTP.

Rammene for programområdetiltak må være tilstrekkelige for å sikre kapasitetsøkende tiltak på de øvrige grenbanene i Osloområdet som vil bli hardt presset i kommende perioden med sterk vekst i person- og godstransport.

Gjennom Akershus går alle landets viktige jernbanestrekninger. Felles for dem alle er at de har store behov for oppgraderinger og vedlikehold, dette må også ivaretas i kommende NTP-behandling.

4. Investerings – og vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslepet i investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

5. Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling.

Hovedstadsområdet står i de kommende tiårsperiodene foran en historisk kraftig befolkningsvekst og vil frem til år 2030 vokse med en befolkning større enn Bergen. Transportveksten må løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler i stedet for vekst i biltrafikken.

Rundt 60 % av antall kollektivreiser i Norge foregår innenfor Ruters ansvarsområde. I 2030 vil det være behov for 2 mrd. kr i økte offentlig tilskudd til drift i tillegg til 3 mrd. kr i økte billettinntekter. Nødvendige oppgradering av Metrosystemet i Oslo/Akershus i form av fornyelse (nedslitte baner fra 1960/70-tallet), nye baner til Fornebu og A-hus, og ny fellestunnel vil kreve i størrelsesorden 25 mrd. kr i investeringer frem til år 2025. I tillegg kommer store investeringer knyttet til trikk, kollektivfelt og gange- og sykkel.

Etatenes forslag om 13,5 mrd. til en ny type belønningsordning for storbyområdene i Norge er langt fra tilstrekkelig, selv om også Oslopakke 3 vil yte et betydelig bidrag. Akershus fylkeskommune ber regjeringen avklare et fremtidsrettet finansieringsopplegg for å gjøre storbyene i stand til å løse befolkningsveksten på en miljøvennlig måte.

6. Riksvegene - Oslo-avet må utvikles som et samlet system

Staten må ta et større ansvar for finansiering av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

Vegkapasiteten gjennom Oslo sentrum er allerede i dag sterkt begrenset samtidig som pågående byutvikling gir behov for veiarealer til buss, trikk og myke trafikanter. Gods- og nyttetraffikk låses langsomt inn i det samme byområdet hvor det planlegges for tett arealbruk basert på miljøvennlige transportformer. Frem mot neste revisjon av NTP må det legges til grunn et nytt systemperspektiv fremfor dagens korridor-perspektiv med Oslo sentrum som origo for de fleste veikorridorer i Norge. De tunge vegtransportstrømmene må i fremtiden søkes ledet utenom den tette byen.

- *For riksvegprosjekter innenfor Oslopakke 3-området henvises til avklaring gjennom pågående revisjon av Oslopakke 3. Akershus fylkeskommune kommer med sitt innspill gjennom forslaget til ny Oslopakke 3 som fremmes parallelt med denne høringsuttalelsen.*
- *E18 fra Østfold grense–Vinterbro bør sikres finansiering i NTP og vurderes med en direkte kobling mot Oslofjordforbindelsen slik at E18 mellom Stockholm og Kristiansand kan i fremtiden ledes utenom Oslo.*
- *E16 Bjørum-Skaret er gitt lav prioritet (siste del av perioden i +45 % ramme), selv om prosjektet er foreslått innenfor gjeldende NTP 2010-19. Statens vegvesen har i brev til de to berørte kommunene 5/11-2010 anbefalt at prosjektet delfinansieres med bompenger, og at det ble dannet et bompengeselskap som skal sikre midler til*

gjennomføring og rask oppstart av planarbeidene for å sikre fremdrift iht. gjeldende NTP. På dette grunnlaget ble det stiftet et bompengeselskap våren 2011, og tatt opp lån for å ferdigstille planen i tide. Reguleringsplanene ventes ferdigbehandlet i kommunene våren 2013. Akershus fylkeskommune har påtatt seg en betydelig risiko og forventer at dette prosjektet prioriteres for gjennomføring i NTP 2014-2023, jfr. NTP 2010-2019.

- Rv 23 Oslofjordforbindelsen foreslås utbedret til firefelts vei under Oslofjorden fra kryss med E18 i Frogn basert på forlenget bompengeneinnkreving. Akershus fylkeskommune ber om at innkrevingen da også omfatter utbedring av to viktige tilførselsveger fra Frogn og Nesodden som bør tilpasses den nye veiløsning.

Ny Røykenvei, i forbindelsen mellom E18 og Rv 23, må løses i denne sammenheng

- Rv 2 Herbergåsen – Nybakk er prioritert (+ 20 % ramme). Akershus fylkeskommune mener det er viktig å få ferdig en god vegforbindelse mot Sverige via Kongsvinger.

7. **Godstransport**

Utviklingen av stadig økende andel godstransport på veg må snus.

Gjennom NTP 2014-23 må det settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem til neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Det er på sikt behov for supplerende terminaler til Alnabru knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo.

Gjennom NTP må det tilrettelegges for et samarbeid for tilpassede jernbaneinvesteringer mellom Sverige og Norge for å overføre langt mer av de tunge import/eksport-strømmene fra lastebil til jernbane. Dette gjelder spesielt den grensekryssende strekningen Halden-Trollhättan mellom Norge og Sverige.

Hvis utbedring av Alnabruterminalen fase I gis prioritet i NTP 2014-23, må denne inkludere bygging av en ny Bryndiagonal med kobling til ny Follobane slik at økte godsmengder på tog ikke baseres på dagens jernbanestrekning gjennom den tettbebygde delen av Follo.

8. **Lufthavner**

NTP må inkludere alle lufthavner – ikke bare de statlige - i sine analyser og perspektiver. Torp og Rygge ivaretar betydelige trafikkstrømmer, og NTP bør avklare langsiktige rammer for deres virksomhet.

9. **Innfasing av hydrogen og andre fossilfrie drivstoff**

NTP må sikre innfasing av fossilfri transport, i tråd med klimameldingen. Dette må skje gjennom utvikling av infrastruktur for elektromobilitet og fossilfritt drivstoff, og etablering av nye utslippsfrie transportløsninger. Prinsippene i regjeringens hydrogenstrategi innarbeides i planen.

Med vennlig hilsen

Thomas Tvedt
Assisterende fylkesdirektør seksjon
samferdsel og transport

Njål Nore
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Vedlegg: Saksprotokoll fra Fylkestinget 18. juni 2012.

Saksprotokoll i Fylkesting - 18.06.2012

Fylkesutvalgets innstilling:

- 1. Akershus slutter seg til uttalelser fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen**
Akershus fylkeskommune slutter seg til uttalelsene fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen som er oversendt direkte til departementet. Denne uttalelsen er i samsvar med disse, men går mer konkret inn på problemstillinger i hovedstadsområdet.
- 2. Overordnede synspunkter**
Akershus fylkeskommune støtter samferdselsministerens ambisjon om et toppmoderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette vil kreve en målrettet og strategisk satsing, og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger, og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering av store vei- og jernbaneprosjekter vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser, støy og lokal luftforurensning.

Akershus fylkeskommune etterlyser et tydeligere internasjonalt perspektiv som avklarer koordinert utvikling av nordiske- og europeiske systemer for gods- og persontransport.

I Oslo og Akershus er det helt avgjørende at det satses mer på T-baner.
- 3. Utbygging av Inter-City-triangelet**
Full utbygging av Inter-City-triangelet til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Follobanen må prioriteres for tidligst mulig ferdigstillelse, jfr. ambisjonene i gjeldende NTP.

Rammene for programområdetiltak må være tilstrekkelige for å sikre kapasitetsøkende tiltak på de øvrige grenbanene i Osloområdet som vil bli hardt presset i kommende perioden

med sterk vekst i person- og godstransport.

4. Investerings – og vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslepet i investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

5. Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling.

Hovedstadsområdet står i de kommende tiårsperiodene foran en historisk kraftig befolkningsvekst og vil frem til år 2030 vokse med en befolkning større enn Bergen. Transportveksten må løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler i stedet for vekst i biltrafikken.

Rundt 60 % av antall kollektivreiser i Norge foregår innenfor Ruters ansvarsområde. I 2030 vil det være behov for 2 mrd. kr i økte offentlig tilskudd til drift i tillegg til 3 mrd. kr i økte billettinntekter. Nødvendige oppgradering av Metrosystemet i Oslo/Akershus i form av fornyelse (nedslitte baner fra 1960/70-tallet), nye baner til Fornebu og A-hus, og ny fellestunnel vil kreve i størrelsesorden 25 mrd. kr i investeringer frem til år 2025. I tillegg kommer store investeringer knyttet til trikk, kollektivfelt og gange- og sykkel.

Etatenes forslag om 13,5 mrd. til en ny type belønningsordning for storbyområdene i Norge er langt fra tilstrekkelig, selv om også Oslopakke 3 vil yte et betydelig bidrag. Akershus fylkeskommune ber regjeringen avklare et fremtidsrettet finansieringsopplegg for å gjøre storbyene i stand til å løse befolkningsveksten på en miljøvennlig måte.

6. Riksvegene - Oslovet må utvikles som et samlet system

Staten må ta et større ansvar for finansiering av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

Vegkapasiteten gjennom Oslo sentrum er allerede i dag sterkt begrenset samtidig som pågående byutvikling gir behov for veiarealer til buss, trikk og myke trafikanter. Gods- og nyttetraffikk låses langsomt inn i det samme byområdet hvor det planlegges for tett arealbruk basert på miljøvennlige transportformer. Frem mot neste revisjon av NTP må det legges til grunn et nytt systemperspektiv fremfor dagens korridor-perspektiv med Oslo sentrum som origo for de fleste veikorridorer i Norge. De tunge vegtransportstrømmene må i fremtiden søkes ledet utenom den tette byen.

- For riksvegprosjekter innenfor Oslopakke 3-området henvises til avklaring gjennom pågående revisjon av Oslopakke 3. Akershus fylkeskommune kommer med sitt innspill gjennom forslaget til ny Oslopakke 3 som fremmes parallelt med denne høringsuttalelsen.
- E18 fra Østfold grense–Vinterbro bør sikres finansiering i NTP og vurderes med en direkte kobling mot Oslofjordforbindelsen slik at E18 mellom Stockholm og Kristiansand kan i fremtiden ledes utenom Oslo.
- E16 Bjørum-Skaret er gitt lav prioritet (siste del av perioden i +45 % ramme), selv om prosjektet er foreslått innenfor gjeldende NTP 2010-19. Statens vegvesen har i brev til de to berørte kommunene 5/11-2010 anbefalt at prosjektet delfinansieres med bompenger, og at det ble dannet et bompengeselskap som skal sikre midler til gjennomføring og rask oppstart av planarbeidene for å sikre fremdrift iht. gjeldende NTP. På dette grunnlaget ble det stiftet et bompengeselskap våren 2011, og tatt opp lån

for å ferdigstille planen i tide. Reguleringsplanene ventes ferdigbehandlet i kommunene våren 2013. Akershus fylkeskommune har påtatt seg en betydelig risiko og forventer at dette prosjektet prioriteres for gjennomføring i NTP 2014-2023, jfr. NTP 2010-2019.

- Rv 23 Oslofjordforbindelsen foreslås utbedret til firefelts vei under Oslofjorden fra kryss med E18 i Frogn basert på forlenget bompengeneinnkreving. Akershus fylkeskommune ber om at innkrevningen da også omfatter utbedring av to viktige tilførselsveger fra Frogn og Nesodden som bør tilpasses den nye veiløsning.

Ny Røykenvei, i forbindelsen mellom E18 og Rv 23, må løses i denne sammenheng

- Rv 2 Herbergåsen – Nybakk er prioritert (+ 20 % ramme). Akershus fylkeskommune mener det er viktig å få ferdig en god vegforbindelse mot Sverige via Kongsvinger.

7. Godstransport

Utviklingen av stadig økende andel godstransport på veg må snus.

Gjennom NTP 2014-23 må det settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem til neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Det er på sikt behov for supplerende terminaler til Alnabru knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo.

Gjennom NTP må det tilrettelegges for et samarbeid for tilpassede jernbaneinvesteringer mellom Sverige og Norge for å overføre langt mer av de tunge import/eksport-strømmene fra lastebil til jernbane. Dette gjelder spesielt den grensekryssende strekningen Halden-Trollhättan mellom Norge og Sverige.

Hvis utbedring av Alnabruterminalen fase I gis prioritet i NTP 2014-23, må denne inkludere bygging av en ny Bryndiagonal med kobling til ny Follobane slik at økte godsmengder på tog ikke baseres på dagens jernbanestrekning gjennom den tettbebygde delen av Follo.

8. Lufthavner

NTP må inkludere alle lufthavner – ikke bare de statlige - i sine analyser og perspektiver. Torp og Rygge ivaretar betydelige trafikkstrømmer, og NTP bør avklare langsiktige rammer for deres virksomhet.

9. Innfasing av hydrogen og andre fossilfrie drivstoff

NTP må sikre innfasing av fossilfri transport, i tråd med klimameldingen. Dette må skje gjennom utvikling av infrastruktur for elektromobilitet og fossilfritt drivstoff, og etablering av nye utslippsfrie transportløsninger. Prinsippene i regjeringens hydrogenstrategi innarbeides i planen.

Utvalgets behandling:

Representanten Siri Hov Eggen (Ap) fremmet følgende tilleggsforslag:

Tillegg til punkt 3.

Det er viktig å se hele togsystemet på Østlandet i sammenheng. I tillegg til utbyggingen av IC-triangelet har Gjøvik-, Hoved-, og Kongsvingerbanen betydelig vedlikeholdsetterslep. Dobbeltspor på Hovedbanen bør vurderes for å sikre økt kapasitet og regularitet. I tillegg er det behov for nye kryssningsspor og stasjonsopprusting ved alle disse strekningene.

Hov Eggen gjenopptok samtidig fylkesrådmannens innstilling punkt 6, 4.avsnitt, 2.setning:
Det bør vurderes et eget bompengeselskap som kan finansiere Østfold grense – Vinterbro, samt diagonalen til Rv 23 ved Vassumkrysset.

Representanten Siri Engesæth (V) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av V:
Fylkestinget ber om at det i NTP 2014 – 2023 tas høyde for konklusjonene i KVVU for Oslofjordkryssing med bru eller tunnel.

Representanten Anette Solli (H) fremmet følgende tilleggsforslag på vegne av H, Frp, V og Krf:

Gjennom Akershus går alle landets viktige jernbanestrekninger. Felles for dem alle er at de har store behov for oppgraderinger og vedlikehold, dette må også ivaretas i kommende NTP-behandling.

Votering:

- Tilleggsforslaget fra Ap fikk 17 stemmer og falt (Ap, SV og Sp)
- Tilleggsforslaget fremmet av Solli på vegne av H, Krf, V og Frp ble enstemmig vedtatt.
- Aps gjenopptatte forslag fikk 17 stemmer og falt (Ap, SV og Sp)
- Tilleggsforslaget fra V fikk 8 stemmer og falt (V og Frp)
- Kulepunkt 4 om RV23 under punkt 6 i fylkesutvalgets innstilling ble vedtatt med 38 mot 5 stemmer (Frp).
- Øvrig innstilling fra fylkesutvalget ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

10. Akershus slutter seg til uttalelser fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen
Akershus fylkeskommune slutter seg til uttalelsene fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen som er oversendt direkte til departementet. Denne uttalelsen er i samsvar med disse, men går mer konkret inn på problemstillinger i hovedstadsområdet.

11. Overordnede synspunkter

Akershus fylkeskommune støtter samferdselsministerens ambisjon om et toppmoderne hovednett på veg og jernbane innen 20 år. Dette vil kreve en målrettet og strategisk satsing, og langt større økonomisk innsats enn tidligere. Stortinget må våren 2013 fatte vedtak om prosjektfinansiering av større utbygginger, og om mer effektive plan- og beslutningsprosesser. Selskapsorganisering av store vei- og jernbaneprosjekter vil være viktige grep. Satsing på kollektivtransport, gåing og sykling, samt mer godstransport på sjø og bane, vil være avgjørende for å redusere utslippene av klimagasser, støy og lokal luftforurensning.

Akershus fylkeskommune etterlyser et tydeligere internasjonalt perspektiv som avklarer koordinert utvikling av nordiske- og europeiske systemer for gods- og persontransport.

I Oslo og Akershus er det helt avgjørende at det satses mer på T-baner.

12. Utbygging av Inter-City-triangelet

Full utbygging av Inter-City-triangelet til Halden, Skien og Lillehammer er det viktigste samferdselsprosjektet i Norge for å løse transportutfordringene på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet – både for person- og godstransport. Det må fastsettes et tidspunkt for når utbyggingen skal være fullført. Follobanen må prioriteres for tidligst mulig ferdigstillelse, jfr. ambisjonene i gjeldende NTP.

Rammene for programområdetiltak må være tilstrekkelige for å sikre kapasitetsøkende tiltak på de øvrige grenbanene i Osloområdet som vil bli hardt presset i kommende perioden med sterk vekst i person- og godstransport.

Gjennom Akershus går alle landets viktige jernbanestrekninger. Felles for dem alle er at de har store behov for oppgraderinger og vedlikehold, dette må også ivaretas i kommende NTP-behandling.

13. Investerings – og vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegene

Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslepet i investeringer, drift og vedlikehold på fylkesvegene. Kartleggingen av hele vedlikeholdsetterslepet må fullføres og følges opp med statlige bevilgninger.

14. Trafikkveksten i byregionene

Veksten i persontransport i byregionene må løses med kollektivtransport, gåing og sykling.

Hovedstadsområdet står i de kommende tiårsperiodene foran en historisk kraftig befolkningsvekst og vil frem til år 2030 vokse med en befolkning større enn Bergen. Transportveksten må løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler i stedet for vekst i biltrafikken.

Rundt 60 % av antall kollektivreiser i Norge foregår innenfor Ruters ansvarsområde. I 2030 vil det være behov for 2 mrd. kr i økte offentlig tilskudd til drift i tillegg til 3 mrd. kr i økte billettinntekter. Nødvendige oppgradering av Metro-systemet i Oslo/Akershus i form av fornyelse (nedslitte baner fra 1960/70-tallet), nye baner til Fornebu og A-hus, og ny fellestunnel vil kreve i størrelsesorden 25 mrd. kr i investeringer frem til år 2025. I tillegg kommer store investeringer knyttet til trikk, kollektivfelt og gange- og sykkel.

Etatenes forslag om 13,5 mrd. til en ny type belønningsordning for storbyområdene i Norge er langt fra tilstrekkelig, selv om også Oslopakke 3 vil yte et betydelig bidrag. Akershus fylkeskommune ber regjeringen avklare et fremtidsrettet finansieringsopplegg for å gjøre storbyene i stand til å løse befolkningsveksten på en miljøvennlig måte.

15. Riksvegene - Oslo-avet må utvikles som et samlet system

Staten må ta et større ansvar for finansiering av riksvegene og opprettholde sin forholdsmessige andel av finansieringen ved uforutsette kostnadsøkninger.

Vegkapasiteten gjennom Oslo sentrum er allerede i dag sterkt begrenset samtidig som pågående byutvikling gir behov for veiarealer til buss, trikk og myke trafikanter. Gods- og nyttetraffikk låses langsomt inn i det samme byområdet hvor det planlegges for tett arealbruk basert på miljøvennlige transportformer. Frem mot neste revisjon av NTP må det legges til grunn et nytt systemperspektiv fremfor dagens korridor-perspektiv med Oslo sentrum som origo for de fleste veikorridorer i Norge. De tunge vegtransportstrømmene må i fremtiden søkes ledet utenom den tette byen.

- *For riksvegprosjekter innenfor Oslopakke 3-området henvises til avklaring gjennom pågående revisjon av Oslopakke 3. Akershus fylkeskommune kommer med sitt innspill gjennom forslaget til ny Oslopakke 3 som fremmes parallelt med denne høringsuttalelsen.*

- *E18 fra Østfold grense–Vinterbro bør sikres finansiering i NTP og vurderes med en direkte kobling mot Oslofjordforbindelsen slik at E18 mellom Stockholm og Kristiansand kan i fremtiden ledes utenom Oslo.*
- *E16 Bjørum-Skaret er gitt lav prioritet (siste del av perioden i +45 % ramme), selv om prosjektet er foreslått innenfor gjeldende NTP 2010-19. Statens vegvesen har i brev til de to berørte kommunene 5/11-2010 anbefalt at prosjektet delfinansieres med bompenger, og at det ble dannet et bompengeselskap som skal sikre midler til gjennomføring og rask oppstart av planarbeidene for å sikre fremdrift iht. gjeldende NTP. På dette grunnlaget ble det stiftet et bompengeselskap våren 2011, og tatt opp lån for å ferdigstille planen i tide. Reguleringsplanene ventes ferdigbehandlet i kommunene våren 2013. Akershus fylkeskommune har påtatt seg en betydelig risiko og forventer at dette prosjektet prioriteres for gjennomføring i NTP 2014-2023, jfr. NTP 2010-2019.*
- *Rv 23 Oslofjordforbindelsen foreslås utbedret til firefelts vei under Oslofjorden fra kryss med E18 i Frogn basert på forlenget bompengerekrav. Akershus fylkeskommune ber om at innkrevningen da også omfatter utbedring av to viktige tilførselsveger fra Frogn og Nesodden som bør tilpasses den nye veiløsning.*

Ny Røykenvei, i forbindelsen mellom E18 og Rv 23, må løses i denne sammenheng

- *Rv 2 Herbergåsen – Nybakk er prioritert (+ 20 % ramme). Akershus fylkeskommune mener det er viktig å få ferdig en god vegforbindelse mot Sverige via Kongsvinger.*

16. Godstransport

Utviklingen av stadig økende andel godstransport på veg må snus.

Gjennom NTP 2014-23 må det settes fokus på utvikling av en hensiktsmessig terminalstruktur i Osloregionen. Det bør legges opp til en samordnet planprosess frem til neste rullering av NTP, der veg, bane, sjø og terminaler utredes i sammenheng, i nær dialog med logistikknæringen og berørte fylkeskommuner. Det er på sikt behov for supplerende terminaler til Alnabru knyttet til transportkorridorene inn mot Oslo.

Gjennom NTP må det tilrettelegges for et samarbeid for tilpassede jernbaneinvesteringer mellom Sverige og Norge for å overføre langt mer av de tunge import/eksport-strømmene fra lastebil til jernbane. Dette gjelder spesielt den grensekryssende strekningen Halden-Trollhättan mellom Norge og Sverige.

Hvis utbedring av Alnabruterminalen fase I gis prioritet i NTP 2014-23, må denne inkludere bygging av en ny Bryndiagonal med kobling til ny Follobane slik at økte godsmengder på tog ikke baseres på dagens jernbanestrekning gjennom den tettbebygde delen av Follo.

17. Lufthavner

NTP må inkludere alle lufthavner – ikke bare de statlige - i sine analyser og perspektiver. Torp og Rygge ivaretar betydelige trafikkstrømmer, og NTP bør avklare langsiktige rammer for deres virksomhet.

18. Innfasing av hydrogen og andre fossilfrie drivstoff

NTP må sikre innfasing av fossilfri transport, i tråd med klimameldingen. Dette må skje gjennom utvikling av infrastruktur for elektromobilitet og fossilfritt drivstoff, og etablering av nye utslippsfrie transportløsninger. Prinsippene i regjeringens hydrogenstrategi innarbeides i planen.

