

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår saksbehandler  
Theis Juell Theisen

Vår dato  
17.06.2016

Vår referanse (oppgis ved svar)  
2014/21283-30/92240/2016 EMNE N00

Telefon

Deres dato

Deres referanse

## Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsuttalelse

Det vises til brev fra Statens vegvesen datert 29.2.2016, der transportetatene inviterer til uttalelser om grunnlagsdokumentet om Nasjonal Transportplan 2018-2029. Fylkestinget i Akershus vedtok i møte 13.6.2016 følgende uttalelse i tolv punkter:

### 1. **Akershus viser til uttalelser fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen**

*Akershus fylkeskommune viser til uttalelsene fra Østlandssamarbeidet og Osloregionen. Denne uttalelsen er i samsvar med disse, men går mer konkret inn på sentrale problemstillinger i Akershus og utfordringene knyttet til nullvekstmålet om at persontransportveksten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.*

### 2. **Overordnede synspunkter**

*Det legges i grunnlagsdokumentet for Nasjonal Transportplan (NTP) opp til en tydelig satsing på byregioner og ordningen med bymiljøavtaler. Akershus fylkeskommune støtter en slik satsing.*

*Fylkeskommunen ser det også som positivt at samfunnsøkonomisk nytte skal vektlegges sterkere, men peker på at i den konkrete prioriteringen mellom tiltak må det tas hensyn til at bl.a. byutviklings- og klimaeffekter kan være vanskelige å fange opp i beregninger av samfunnsøkonomisk nytte.*

*Transportetatene anbefaler en styrket samordning mellom fylkeskommunene og det nye jernbanedirektoratet, både om strategiske langtidsplaner og operative ruteplaner. Akershus fylkeskommune er enig i dette.*

*Akershus fylkeskommune etterlyser et tydeligere internasjonalt perspektiv som legger større vekt på en koordinert utvikling av nordiske og europeiske systemer for person- og godstransport.*

### 3. **Trafikkveksten i byregionene**

*Hovedstadsområdet står i planperioden foran en fortsatt kraftig befolkningsvekst og forventes fram til år 2030 å vokse med over 200 000 innbyggere, dvs. en befolkning større enn Trondheim. Transportveksten som følger av dette skal løses gjennom økte gange-, sykkel- og kollektivandeler, i stedet for vekst i biltrafikken.*

*Det vil i planperioden være behov for økte bevilgninger til kollektivtrafikken, til nye prosjekter og i særlig grad til drift og vedlikehold av etablerte tilbud. Det er positivt at behovet for økt støtte til drift av kollektivtilbudet løftes fram i grunnlagsdokumentet. Akershus fylkeskommune mener at det er nødvendig at Staten styrker fylkeskommunenes evne til å håndtere driftsutfordringene, og dette bør håndteres f.eks. gjennom rammetilskuddet.*

*Transportetatene har synliggjort Fornebu-banen og ny metrotunnel gjennom Oslo som viktige fylkeskommunale infrastrukturprosjekter som skal få statlig støtte med 50 % tilskudd gjennom en bymiljøavtale. Akershus fylkeskommune understreker at disse prosjektene er så sentrale at de må prioriteres innen alle rammealternativer. Fylkeskommunen peker på at en baneløsning for nedre Romerike vil være sentral for å oppnå ønsket utvikling i regionen, og prosjektet må derfor også få statlig tilskudd gjennom en bymiljøavtale når løsningskonsept er avklart.*

*For å nå nullvekstmålet i hovedstadsregionen må det i tillegg til de store prosjektene også gjennomføres betydelige investeringer knyttet til nytt signal- og sikringsanlegg på metrosystemet, tiltak for å sikre kollektivframkommelighet og tilrettelegging for gange- og sykling inn mot Oslo og mot prioriterte byer og tettsteder i Akershus. Tilstrekkelig tilgang til statlige programområdemidler, midler til sykkelekspressveier samt belønningssmidler vil være avgjørende for måloppnåelsen.*

#### **4. Jernbanesatsing på Østlandet**

*Akershus fylkeskommune ser positivt på at det er prioritert betydelige midler til jernbane både i middels og høy ramme, og at innerstrekingene i InterCity-utbyggingen er prioritert i alle rammealternativer. Av hensyn til øvrige grenbaner på Østlandet er det avgjørende at rammene for programområdene innen jernbane ikke reduseres. Det bør legges vekt på å prioritere investeringene som gir størst og raskest samfunnsøkonomisk og miljøøkonomisk effekt.*

*Et oppgradert og modernisert jernbanenett rundt Oslo er stammen i det regionale transportsystemet. CityLink (Østlandsstjerna) bør være strategien for jernbaneutbygging på Østlandet. Fullføring av hele InterCity-utbyggingen og Østlandsstjerna har stor betydning for å knytte byregionene i Osloregionen tettere sammen, til resten av landet og til utlandet. CityLink (Østlandsstjerna) består av indre InterCity til Hamar, Tønsberg og Fredrikstad, Ringeriksbanen og grenbanene Kongsbergbanen, Spikkestadbanen, Østfoldbanens østre linje, Kongsvingerbanen, Gjøvikbanen og Hovedbanen fra Lillestrøm til Dal/Eidsvoll og utgjør timesregionen rundt Oslo.*

*Tiltakene som muliggjør gjennomføring av Ruteplan 2027 må prioriteres. Det er avgjørende å øke kapasiteten gjennom Oslo, og anbefalingene i KVU OsloNavet om utbygging av nye jernbanetunneler Oslo S – Lysaker og Nationaltheatret – Økern må legges inn med optimal framdrift og samordnes med utbygging av ny T-banetunnel.*

*Dobbeltspor til Gøteborg er viktig for å binde Oslo-området tettere til Sverige og kontinentet, og for å få mer gods over fra vei til bane og sjø. Rapporten Oslo – Gøteborg, utvikling av jernbanen i korridoren må følges opp, slik at man har en moderne Europabane utbygget rundt 2030. En godskobling mellom Østfoldbanen og Alnabru må realiseres.*

#### **5. Riksveier**

*Veikapasiteten gjennom Oslo 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. De tunge veitransportstrømmene må i fremtiden i større grad søkes ledet utenom den tette byen.*

*For riksveiprosjekter 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 er planlagt fremmet parallelt med denne høringsuttalelsen.*

*E18 fra Østfold grense–Vinterbro må sikres finansiering, slik at det kan gjennomføres i planperioden. Utfordringen med å sette opp bommer for finansiering av prosjektet uten at det får store konsekvenser for det lokale veisystemet gjør at høy andel statlig midler må vurderes.*

*E6 kryssløsning V23 (næringsparkkrysset) er et sentralt prosjekt for å sikre utvikling av Gardermoen næringspark i samsvar med nasjonal- og regionale målsettinger og planer. Akershus fylkeskommune mener tiltaket må prioriteres i Nasjonal Transportplan for gjennomføring i første del av planperioden.*

*I den fremforhandlede avtalen er E18 Lysaker – Drengsrud et sentralt riksveiprosjekt, det samme er rv4 Kjul – Rotnes og ny Hagatunell på samme vei.*

*E16 Bjørum-Skaret, Rv 22 Glommakryssing, og E16 Herbergåsen – Nybakk er alle viktig prosjekter for å utvikle det regionale hovedveinettet inn mot storbyområdet. Akershus fylkeskommune er tilfreds med at gjennomføring av disse tiltakene er høyt prioritert. Akershus mener det er viktig å se på tiltak for å avlaste hovedveinettet inn mot hovedstaden, og ønsker at det gjennomføres en mulighetsstudie for transportårene mellom Østfold og Romerike, der man ser fv. 120 og rv 111 rv 22 i sammenheng.*

## **6. Fylkesvegene – innhenting av vedlikeholdsetterslep**

*Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslepet på veinettet vi overtok fra Staten. Det gjelder både rammer til investeringer, drift og vedlikehold på fylkesveiene, og transportetatene peker på muligheten for å etablere et eget statlig program for fornyelse av denne del av veinettet. Akershus fylkeskommune mener dette vil kunne være et riktig grep.*

## **7. Godstransport**

*Utviklingen av transportinfrastrukturen må bygge opp under at en størst mulig del av godstransporten kan gå på bane eller sjø. I et slikt perspektiv mener Akershus fylkeskommune at det er viktig at det nå prioriteres nødvendige tiltak på Alnabruterminalen i Oslo. Samtidig avventer fylkeskommunen konklusjonene fra arbeidet med konseptvalgutredningen for terminalstruktur i Oslofjordområdet. Med utgangspunkt i den struktur som velges må staten sette av midler til å sikre arealer og gjennomføre nødvendige tiltak i aktuelle avlastningsterminaler.*

## **8. Klima**

*Akershus fylkeskommune støtter den foreslåtte ambisjon om 50 % reduksjon av klimagasser i transportsektoren innen 2030, og at det settes ambisiøse, kvantitative mål om årlig utslippsreduksjon fra anleggsdrift. NTP bør programmere en kostnadsberegning for overgang til hydrogen som drivstoff, og synliggjøre hvordan ENOVA kan bidra til at klimamålene kan bli nådd gjennom bl.a. å sette av midler til infrastruktur for utslippsfri/karbonsøytral transport.*

### **9. Trafikksikkerhet**

*Akershus fylkeskommune mener at i forhold til trafikksikkerhet er det behov for at NTP i større grad tydeliggjør føringer og virkemidler rettet mot trafikanter og kjøretøy, samt virkemidler som ikke ligger hos samferdselsmyndigheten.*

### **10. Ladestasjoner**

*Akershus fylkeskommune mener Nasjonal transportplan må inneholde en klar plan for utbygging av ladestasjoner langs riksveiene.*

### **11. Finansiering i byene**

*Akershus fylkeskommune mener byene må få dekket minst 70 prosent av kollektivinvesteringene sine.*

### **12. Klimamålsettinger**

*Akershus fylkeskommune mener klimamålsettingene i nasjonal transportplan må oppdateres i tråd med de skjerpede klimamålsettingene i Paris.*

I arbeidet med denne høringsuttalelsen har Akershus fylkeskommune mottatt innspill fra Ruter og fra de fire regionrådene innen fylket (Follorådet, Samarbeidsrådet for Nedre Romerike, Øvre Romerike Utvikling og Vestregionen). Disse innspillene vedlegges.

Med vennlig hilsen

Thomas Tvedt  
fylkesdirektør seksjon samferdsel og  
transport

Theis Juell Theisen  
spesialrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Kopi til:  
NTP-sekretariatet

Vedlegg

- 1 Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsinnspill fra Ruter
- 2 Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsinnspill Follorådet
- 3 Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsinnspill Vestregionen
- 4 Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsinnspill Øvre Romerike Utvikling
- 5 Grunnlag for Nasjonal transportplan 2018-2029 - Høringsinnspill Samarbeidsrådet for Nedre Romerike