

Statens vegvesen  
Postboks 1010, Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vår ref.: 2025/39070-5

Deres ref.:26/20078

Dato: 10.03.2026

## Akershus fylkeskommunes innspill til utredningsoppdrag 2 til NTP 2029-2040

Det vises til brev av 21. januar 2026, der Akershus fylkeskommune bes om å belyse utfordringsbildet og mobilitetsbehovet frem mot 2060. Fylkeskommunen ser det som positivt at transportetatene involverer fylkeskommunene i en tidlig fase av utredningsarbeidet.

Akershus fylkeskommune avgir følgende uttalelse til utredningsoppdrag 2:

### Akershus i det nasjonale transportsystemet

Akershus er en integrert del av Norges største bo- og arbeidsmarked og utgjør sammen med Oslo kjernen i landets mest transportintensive region. Mobiliteten i hovedstadsområdet er avgjørende for verdiskaping, arbeidsdeltakelse og oppnåelse av nasjonale klima- og miljømål. Transportutfordringene i regionen er derfor av nasjonal betydning. Hovedstadsregionen er navet i nasjonale transportstrømmer for både gods og personer. Sårbarhet i infrastrukturen i denne regionen kan derfor påvirke forsyningssikkerhet, konkurransekraft og beredskap i hele landet.

Stor befolkningsvekst, økende transporttetter og økende press på arealer utfordrer fremkommelighet, pålitelighet og bymiljø. Samtidig er belastningen høy i de viktige hovedkorridorane allerede høy, og selv mindre avvik får store konsekvenser for pendlere, næringsliv og kritiske samfunnsfunksjoner.

Akershus fylkeskommune har ansvar for store deler av kollektivtransporten og fylkesveinettet i regionen. Dermed er fylkeskommunen en viktig aktør for at transportsystemet skal fungere som en helhet. Fylkeskommunen vil bidra til helhetlige løsninger gjennom styrking av kollektivtransporten, utvikling av effektive kollektivknutepunkt og bedre samspill mellom transportformer i tett samarbeid med stat og kommuner, med regional plan for areal og mobilitet som grunnlag for samordnet planlegging.

#### **SAMF strategi**

**Postadresse:** Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

**Besøksadresse:** Galleri Oslo Schweigaards gate 4, 0185 OSLO

**Telefon:** 22 05 50 00

**E-post:** post@afk.no

**Org.nr.:** 930580783

## Spørsmål 1 – Fremkommelighet i transportsystemet

- Tilstanden og de største utfordringene i dag (2025) inkl. nullvekstmålet i de største byområdene.
- Forventet utvikling frem mot 2060 (tilstanden på infrastrukturen, kapasiteten i transportsystemet, tilgang på arealer, inkl. nullvekstmålet)

Rundt 25 000 daglige reiser foretas mellom Oslo kommune og områder utenfor Oslo og Akershus, mens tilsvarende tall for Akershus utgjør om lag 150 000 reiser per døgn. Oslo og Akershus har en betydelig tiltrekningskraft på reisende fra omliggende regioner, og at bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet i stor grad er høyt integrert. Det forventes at denne integrasjonen vil styrkes i årene fremover, noe som vil øke den regionale tilgjengeligheten og legge til rette for ytterligere mobilitet.

Byutredningen viser at personbiltrafikken i fylket vil ligge om lag 13 prosent over nullvekstmålet i 2036 og 22 prosent over i 2050 med dagens planlagte virkemiddelbruk. Den absolutte trafikkveksten i Akershus er om lag seks ganger større enn i Oslo. Oslo-området har den høyeste andelen korte reiser blant norske byområder. Hele 17 prosent av reisene er under én kilometer, og 54 prosent er under fem kilometer. Det foreligger dermed et betydelig potensial for å øke andelen aktive reiser dersom forholdene legges bedre til rette.

Utviklingen viser tydelig at en intensivert virkemiddelbruk er nødvendig for å nå nullvekstmålet, redusere utslipp og sikre et bærekraftig mobilitetssystem i Akershus.

### Trafikkvekst øker presset i transportsystemet

Rushtidsperiodene på hovedveinettet i Oslo-området har økt rundt 15 prosent mellom 2014 og 2024, og byutredningen viser at trafikkveksten vil fortsette uten nye og forsterkede virkemidler. Denne utviklingen vil gi økt tidsbruk, redusert forutsigbarhet og svekket mobilitet for befolkningen i Akershus, hvor en stor andel av reisene er pendlingsreiser inn mot Oslo.

Stadig økende rushperioder gir økt trengsel og flere forsinkelser i kollektivtrafikken, særlig for buss. Det er allerede fremkommelighetsutfordringer i alle korridorer inn mot Oslo sentrum og de regionale kollektivknutepunktene. Vedvarende kø svekker punktlighet og reduserer effektiviteten i kollektivtrafikken og vare- og tjenestetransporten.

### Arealbruk avgjør transportutviklingen

Akershus er landets høyest befolkede fylke og en sentral del av Norges største bo-, arbeids- og tjenesteregion. Fylket har samtidig den høyeste befolkningsveksten i landet. Fortetting og effektiv arealutnyttelse er avgjørende for å kunne ta veksten i transportbehov med kollektivtransport, sykling og gange. En slik utvikling vil også gi bedre folkehelse, bedre framkommelighet for næringslivet, lavere utslipp og mer effektiv bruk av statlige transportinvesteringer. Transportsystemet må planlegges samordnet på tvers av forvaltningsnivåer. Statlige investeringer og prioriteringer må bygge opp under regional plan for areal og mobilitet i Oslo og Akershus.

## **Nullvekstmålet er avgjørende for klima og bokvalitet**

Veitrafikken står for om lag halvparten av klimagassutslippene i fylket. Elektrifisering av bilparken reduserer klimagassutslippene, men løser ikke utfordringer knyttet til kjøp, arealbruk, støy, lokal luftforurensning og miljøbelastninger som avrenning og mikroplast.

Mange innbyggere i Akershus bor i støyutsatte områder og er tidvis utsatt for høy lokal luftforurensning. Å lykkes med nullvekstmålet er derfor avgjørende, ikke bare for nasjonale klimamål, men også for bokvalitet og folkehelse. For at fylket og kommunene skal fortsette å lykkes med nullvekstmålet, må staten bidra med forutsigbare rammer, tilstrekkelig finansiering og samordnede virkemidler som gjør det mulig å redusere bilbehovet og avlaste lokalmiljøene.

## **Kollektivtransport**

Kollektivtransporten i Akershus er preget av høy frekvens, integrasjon med Oslo (gjennom det felles administrasjonsselskapet Ruter) og stor vekst, men opplever også store utfordringer knyttet til kostnadsvekst og etterslep i finansieringen sammenlignet med resten av landet. Mens distriktene i Norge ofte sliter med lav frekvens, er utfordringen i Akershus å håndtere presset fra en raskt voksende befolkning og krav om hyppige avganger, spesielt inn mot Oslo. Akershus samarbeider tett med Oslo gjennom Ruter. Dette gir en sømløs integrasjon med t-bane, trikk og buss, noe få andre fylker kan tilby i samme skala. Akershus har et av landets tettste busstilbud. Ruter kjører ca. 16 000 bussavganger daglig, som er en betydelig andel av den totale kollektivtrafikken i Norge.

Men, kollektivsystemet er avhengig av velfungerende bane- og signalsystemer. Når kapasiteten reduseres eller strekninger stenges, svekkes regulariteten og forsinkelsene øker. Dette gir umiddelbare ringvirkninger for reisevaner og styrker bilens konkurransekraft, noe som gjør det mer krevende å nå nullvekstmålet i de største byområdene.

## **Jernbanens rolle i Akershus**

Jernbanen er ryggraden i kollektivsystemet i Oslo og store deler av Akershus, og er samtidig avgjørende for langdistansetransport av gods og passasjerer. Deler av jernbanenettet er allerede overbelastet. Dette gjelder blant annet Hovedbanen og Kongsvingerbanen, mens flere andre strekninger nærmer seg kapasitetsgrensen.

## **Vedlikeholdsetterslep**

Et betydelig vedlikeholdsetterslep på jernbanen svekker punktlighet og driftssikkerhet og begrenser muligheten til å utvikle tilbudet. Store deler av nettet er enkeltsporet og har for få og for korte kryssingsspor til å håndtere moderne godstog. Dette gir lav kapasitet, lengre transporttid og svekket konkurransekraft for godstransport på bane. Når kapasiteten er lav, får forsinkelser større konsekvenser for hele systemet. Kongsvingerbanen, som er en sentral forbindelse til Sverige og for godstransport til Nord-Norge, er derfor blant strekningene med lavest punktlighet på Østlandet. Det er store behov for vedlikehold og reinvesteringer i både fylkesveinettet og jernbanen. Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene er anslått til om lag 4,5

milliarder kroner. Etterslepet gir redusert framkommelighet, hyppigere driftsforstyrrelser og økt sårbarhet ved hendelser.

### **Sårbarhet og beredskap**

Sårbarhet i vei- og banenettet reduserer regionens evne til å håndtere uforutsette hendelser som ekstremvær, ulykker, tekniske feil eller større beredskapssituasjoner. Et robust transportsystem i Akershus er avgjørende for å sikre tilgang til kritiske samfunnsfunksjoner. I en region med høye trafikkvolumer og sentrale nasjonale funksjoner er økt driftssikkerhet og redundans nødvendig.

### **Aktiv mobilitet**

Sykkel og gange har et betydelig uutnyttet potensial i Akershus, særlig for korte og mellomlange reiser som i dag i stor grad gjennomføres med bil. I 2024 utgjorde gangandelen rundt 21 prosent i Akershus, mens sykkelandelen ligger rundt 4 prosent og har vært tilnærmet uendret de siste årene. Satsing på sammenhengende sykkelveinett, bedre vinterdrift, flere snarveier og trygge skoleveier er sentrale virkemidler.

Aktiv transport bidrar til nullvekstmålet, til bedre folkehelse, reduserte klimagassutslipp, mindre lokal luftforurensning, mindre støy og bedre by- og tettsteds kvalitet. Slike gevinster styrker hverdagsmobiliteten og attraktiviteten i lokalsamfunn.

Langsiktige og forutsigbare rammer er nødvendig for at tiltak kan gjennomføres og planlegges helhetlig. Det er samtidig behov for modernisering av lovverket, blant annet knyttet til fartsgrenser, ATK, parkering og skiltmyndighet.

### **Trafikksikkerhet**

Ulykkestallene for Akershus har holdt seg relativt stabile de siste 10 årene. Byutredningen viser til at mange av de mest virkningsfulle tiltakene, som sikkerhetsbeltepåbud, airbag og mobilforbud allerede er innført. Samtidig har Akershus opplevd en betydelig befolkningsvekst og en økende trafikkmengde. Videre nedgang krever økt kontrollvirksomhet, regelverksendring knyttet til fart og ATK, mer holdningsskapende arbeid og fysiske tiltak. Fylkeskommunen har hatt en gjennomgang av alle strekninger rundt grunnskolene i fylket. Arbeidet har avdekket et tilnærmet umettelig behov for infrastrukturiltak for å bedre trafikksikkerheten langs skoleveiene.

Underrapportering for myke trafikanter innebærer at både skadeomfang og risiko trolig er betydelig høyere enn hva enn hva ulykkesstatistikken gir inntrykk av. Et mer sammensatt trafikkbilde og nye mobilitetsformer skaper nye utfordringer for trafikksikkerheten. I skoleveiundersøkelsen gjennomført i Akershus og Buskerud 2025, oppgir 41 prosent av respondentene i Akershus at el-sparkesykler gjør skoleveien utrygg. Staten bør bidra med tydeligere prioritering av trafikksikkerhetstiltak som retter seg mot myke trafikanter og områder med sammensatte funksjoner.

## Logistikk

Oslo-området er et nasjonalt logistikknutepunkt. Driftsavbrudd eller kapasitetsproblemer i transportsystemet kan få direkte konsekvenser for forsyningsikkerhet, beredskap og kostnader i hele verdikjeden.

## Spørsmål 2 – mobilitetsbehovet (samlet vurdering av reisetid, infrastrukturens pålitelighet og transportkapasitet)

- Områder/strekninger som ikke har god nok mobilitet/fremkommelighet og/eller
- Områder som ikke har god nok trafiksikkerhet

### Vekst og pendling øker transportbehovet

Befolkningsveksten i Akershus er i stor grad konsentrert i og rundt regionale byer og prioriterte tettsteder. Dette gir økt press på naturverdier, arealbruk og transportinfrastruktur. Uten nye tiltak vil biltrafikken i Akershus stadig øke de neste tiårene, og det blir svært krevende å nå nullvekstmålet.

Akershus er et av landets mest pendlerintensive områder. Bosetting og arbeidsplasser er geografisk ulikt fordelt, noe som skaper et omfattende daglig pendlingsbehov – særlig mot Oslo. Det er omtrent 180 000 som reiser inn til Oslo hver eneste dag fra Akershus. I 2024 hadde Akershus en generell vekst i antall påstigninger på 4 prosent, først og fremst på grunn av befolkningsveksten i fylket generelt, og særlig på steder som Lillestrøm og Lørenskog.

### Et sammensatt fylke med ulike mobilitetsutfordringer

Akershus har et sammensatt transportmønster. Sentrale deler av fylket er del av det tette bybåndet og har kapasitetssterke kollektivløsninger, ofte rettet mot Oslo. Ytre deler av fylket har mer spredt bebyggelse og er mer ressurskrevende å betjene med et attraktivt kollektivtilbud med god flatedekning, frekvens og reisetid. Tog og T-bane kan frakte mange passasjerer og har høy framføringskapasitet i egne traseer. Buss gir flatedekning og fleksibilitet, men har ofte framkommelighetsutfordringer, særlig inn mot viktige knutepunkt.

Høy utnyttelse av transportsystemet gjør det mer sårbart for avvik. Når forstyrrelser oppstår, kan dette gi skjev fordeling av passasjerer og svært høyt belegg på enkelte avganger. Kapasitetsanalyser viser at kollektivsystemet samlet sett har potensial til å ta imot flere reisende, og kapasiteten forventes å øke fremover som følge av forbedringer i tog- og T-banetilbudet.

Den største utfordringen er framkommelighet for buss og kapasitet for tog og bane. Kø og forsinkelser reduserer punktlighet og gjør kollektivtransporten mindre attraktiv. Tiltak for å redusere kø kan bedre framkommeligheten for buss, mens økt kapasitet for tog og bane krever kostbare investeringer. God framkommelighet inn mot knutepunktene er avgjørende for at systemet skal fungere effektivt.

## Reisetid

Byutredningen viser at gjennomsnittshastigheten på veinettet har vært relativt stabil over de siste ti årene, og lå i 2024 på samme nivå som i 2013. Det betyr at trafikkflyten i rushtid samlet sett er tilnærmet den samme i dag som i 2013. Samtidig viser dataene at rushtidsvarigheten har økt med om lag 15 prosent fra 2013 til 2024. Dette innebærer at tidsrommet med redusert hastighet har blitt lengre, selv om nivået på gjennomsnittshastigheten i rushtiden er uendret. Utviklingen kan beskrives som en gradvis utvidelse av perioden med lavere fremkommelighet.

## Områder og korridorer med mobilitetsutfordringer

### Nordøst-korridoren

På Romerike forventes den sterkeste befolkningsveksten og dermed størst økning i transportbehovet. Øvre Romerike har betydelig intern pendling, særlig mot Gardermoen, mens Nedre Romerike har et mer Oslo-rettet pendlingsmønster.

Det er framkommelighetsutfordringer for buss på flere innfartsveier mot Lillestrøm og Jessheim, samt langs E6 og rv. 22. Det er i tillegg kapasitetsutfordringer på busstilbudet fra Nedre Romerike til Oslo.

### Vestkorridoren

Befolkningsvekst i Asker og Bærum vil øke transportbehovet. Kollektivsystemet har kapasitet til å ta flere reisende, og kapasiteten vil styrkes ytterligere gjennom forbedringer i togtilbudet og ny T-baneforbindelse til Fornebu. Vestkorridoren har en stor andel bussreiser. God framkommelighet til og fra regionale knutepunkt er avgjørende for å utnytte kapasiteten i systemet. Deler av Vestkorridoren har framkommelighetsutfordringer for buss, særlig på fylkesveinettet.

### Sørkorridoren

I sørområdene forventes moderat befolkningsvekst og økt transportbehov. Togtilbudet har svært høy kapasitetsutnyttelse på enkelte avganger, noe som gir fulle tog og sårbarhet ved avvik. Buss har høy kapasitetsutnyttelse, og det er framkommelighetsutfordringer rundt viktige knutepunkt som Hauketo i Oslo, Ås og Ski. Samlet sett forventes kollektivkapasiteten å øke frem mot 2040, hovedsakelig som følge av forbedringer i togtilbudet.

## Bilen er fortsatt viktigst

Bilen er fortsatt det viktigste transportmiddelet i Akershus og gir raske reiser fra dør til dør. Samtidig er det nødvendig å innrette transportsystemet slik at veksten i mobilitet tas med kollektivtransport, sykling og gange der det er mulig, og at bilen brukes effektivt der den har sine fortrinn. Mindre kø gir bedre framkommelighet også for de som trenger å bruke bil.

## Nasjonal betydning og klimahensyn

Hovedstadsregionen står for en stor andel av det nasjonale transportomfanget. Utslippsreduksjoner her er avgjørende for at Norge skal nå sine klimaforpliktelser.

Transportsektoren står for 78 prosent av utslippene i Akershus, men har også det største potensialet for reduksjon. Redusert bilbruk, overgang til utslippsfrie kjøretøy og økt bruk av kollektivtransport, sykling og gange vil være avgjørende. I områder med mye kø og lokal miljøbelastning er det behov for en særlig innsats. Kapasitetssterk skinnegående transport, bedre framkommelighet for buss, sammenhengende gang- og sykkelløsninger og økt andel utslippsfrie kjøretøy vil være viktige tiltak.

## Togtilbudet

Hovedstadsområdet er navet i togtilbudet for Østlandet. Toget utgjør en stamme i kollektivsystemet og står sammen med buss for en stor del av reisene mellom Akershus og Oslo. Lillestrøm stasjon er blant landets mest trafikkerte stasjoner.

Uten togtilbudet ville det vært svært krevende å transportere like mange reisende inn mot Oslo. Et pålitelig og forutsigbart togtilbud er derfor avgjørende. Samtidig er det viktig å utnytte infrastrukturen på en måte som sikrer stabil drift og reduserer sårbarhet for driftsforstyrrelser.

En viktig forutsetning er å effektivt mate togtilbudet med passasjerer fra buss. Matestrategien innebærer å effektivisere busslinjenettet ved at flere busslinjer mater til skinnegående kollektivtilbud utenfor sentrum. Da kan ressurser omfordes fra busslinjer som kjører parallelt med det skinnegående tilbudet, til å styrke det lokale tilbudet inn mot knutepunktene. Dette vil gi et bedre lokalt tilbud samtidig som kapasiteten på hovedlinjene benyttes best mulig. Dette samspillet er helt sentralt for å få til en helhetlig, effektiv og miljøvennlig kollektivløsning for både Akershus og Oslo.

## Innfartsparkering

Akershus fylkeskommune vil styrke togets reelle nedslagsfelt og gjøre kollektivsystemet tilgjengelig for flere. Samtidig er tilgangen til stasjonene ofte det svakeste leddet i reisekjeden. Når den første delen av reisen ikke fungerer godt nok, svekkes effekten av investeringer i jernbane og kollektivtransport. Dette gjelder særlig i ytre deler av Akershus. Innfartsparkering, sykkelparkering og gode mateforbindelser gjør det mulig å kombinere arbeid, hverdag og kollektivreiser. Dette samtidig som presset på veinettet inn mot Oslo reduseres.

For Akershus fylkeskommune er det viktig å identifisere nye og bedre lokaliserte innfartsparkeringer i tett samarbeid med kommunene og staten. Tilbud om matebusser til tog, sykkelparkering og bilparkering i regionale kollektivknutepunkt må vurderes i sammenheng, i tråd med føringer i regional plan for areal og mobilitet. Dette er et grep for å styrke kollektivsystemets funksjon i en region med sterk vekst og høye klimamål.

### Spørsmål 3 – Transportteterspørselen (hvordan endringer kan påvirke transportteterspørselen frem mot 2060)

- Ny teknologi
- Næringsstruktur

#### Ny teknologi

Ny teknologi kan påvirke transportteterspørselen i regionen på flere måter. I en region med høye trafikkvolumer, stort arealpress og et omfattende transportsystem kan digitalisering, automatisering og nye mobilitetstjenester bidra til mer effektiv utnyttelse av eksisterende kapasitet. Samtidig kan teknologiutviklingen redusere kostnadene ved transport og gjøre transport mer tilgjengelig. Dette kan i seg selv føre til økt transportteterspørsel. Utviklingen av selvkjørende kjøretøy kan også påvirke reisemønstre. Dersom biltransport blir enklere og mer tilgjengelig for grupper som i dag ikke kjører bil, kan dette bidra til økt trafikk og påvirke etterspørselen etter kollektivtransport.

Digital logistikk og sanntidsstyring gjør det mulig å utnytte kapasiteten bedre. For regionen kan dette redusere unødvendig transport og avlaste veinettet. Uten tydelige rammer vil økt effektivitet også føre til mer transport og hyppigere leveranser. Selvkjørende kjøretøy og platooning (elektronisk sammenkoblede kjøretøy som følger hverandre svært tett) kan bidra til bedre utnyttelse av veikapasiteten da det vil være mulig å holde kortere avstand. Dette kan samtidig medføre mer transport med mer støy og forurensing.

Automatiserte lager- og distribusjonsløsninger og mer døgnkontinuerlig logistikkflyt vil kunne endre når trafikken skjer. I en region der rushtidsbelastningen allerede er kritisk, kan forskyving av transport til kvelds- og nattperioder gi bedre kapasitetsutnyttelse. Samtidig vil dette kunne være utfordrende ut fra støyhensyn og bymiljø.

Elektrifisering av vare- og tungtransport har stort potensial i Akershus, men vil øke behovet for energikapasitet og ladeinfrastruktur langs hovedkorridorene i regionen. Tilgang på effekt og areal til energiinfrastruktur kan bli en flaskehals for næringsutvikling og transportflyt, og løsninger bør vurderes nærmere.

Datadrevne mobilitetstjenester og mer sømløs integrasjon mellom transportformer kan styrke kollektivtransportens konkurransekraft og bidra til at veksten i persontransport tas med bærekraftige løsninger. Dette er avgjørende for regionen der nullvekstmålet ligger til grunn.

I en region med sterk befolkningsvekst og høyt press på transportsystemet vil utviklingen av kollektivtransporten fortsatt være avgjørende. Ny teknologi kan styrke kollektivtransportens konkurransekraft gjennom bedre trafikkstyring, sanntidsinformasjon, mer fleksible mobilitetstjenester og sømløs integrasjon mellom transportformer. Samtidig vil økt transportteterspørsel og større mobilitetsmuligheter kunne forsterke presset på eksisterende kollektivkapasitet. For Akershus vil det derfor være nødvendig med videre utvikling av kollektivinfrastruktur. Dette gjelder blant annet kapasitet i jernbane- og bussystemer,

fremkommelighetstiltak og gode knutepunkter. Det vil legge til rette for effektive bytter mellom transportformer. En styrket kollektivstruktur er en forutsetning for at teknologiske løsninger faktisk bidrar til å nå nullvekstmålet og til å avlaste veinettet i en region med høye trafikkvolumer.

For Akershus handler teknologiutviklingen om evnen til å styre veksten i et presset transportsystem. Riktig bruk av teknologi kan gi bedre kapasitetsutnyttelse og redusert kjøpress. Rollen til veierne inn i en ny tid med mange flere autonome kjøretøy og en mer tjenestebasert mobilitet

Utviklingen av autonome kjøretøy og overgangen fra privat bileierskap til mobilitet som tjeneste vil endre grunnleggende premisser for transportsystemet. I et slikt skifte utfordres dagens ansvarsfordeling mellom statlige og fylkeskommunale veieiere, og det blir nødvendig å vurdere hvordan eierskapet til infrastrukturen kan få en ny og mer aktiv rolle i styringen av mobiliteten.

Sentrale hensyn som vil måtte vurderes nærmere:

- Fra privateide biler til transport som tjeneste: Når biltransport i økende grad tilbys som tjeneste – gjennom selvkjørende kjøretøy som opereres av profesjonelle aktører – vil behovet for privat bil falle.
- Nye roller og nye krav til veieierne: Autonome kjøretøy krever nye og høye standarder for både fysisk og digital infrastruktur.
- Det økonomiske potensialet ved mobilitet som tjeneste: Når personbiltransport blir en kommersiell tjeneste, åpner det for helt nye økonomiske modeller som ikke eksisterer i dagens system basert på privat eie. For staten og fylkeskommunene betyr dette at transport ikke lenger bare er en velferdstjeneste som finansieres over skatteseddelen – det kan også bli et marked hvor infrastrukturbruk og mobilitetstjenester genererer inntekter som kan bidra til drift og investeringer.
- Endrete virkemidler for veieier: Når transport leveres som tjeneste får veieier mulighet til å regulere og styre hvordan veinettet brukes. Det kan være dynamisk prising av infrastruktur, operatørlisenser, ulik prioritering av tjenester, datadeling, ulike finansieringsmodeller mv. Alle disse momentene er det behov for å utrede nærmere, gjerne i et bredt samarbeid.

En slik utredning vil gi et nødvendig beslutningsgrunnlag for hvordan Norge best kan møte overgangen til autonome kjøretøy og tjenestebasert mobilitet – og sikre at veieierskapet blir en aktiv og strategisk del av framtidens transportsystem.

### **Næringsstruktur**

Akershus og Oslo utgjør Norges største bo- og arbeidsmarked og er landets sentrale logistikknutepunkt. Endringer i næringsstruktur slår derfor raskere og sterkere ut i transportetterspørselen her enn i andre deler av landet.

Regionen vil få en økende konsentrasjon av lager- og logistikkvirksomhet langs hovedkorridorene mot Gardermoen, Alnabru, Moss, Buskerud/Vestfold og Oslo havn. Dette styrker rollen som nasjonalt distribusjonssenter og gir økt godstransport på innfartsårer og tverrforbindelser i regionen. Åpningen av Femern Bælt-tunnelen etter 2030 vil redusere transporttid fra Østlandet til Tyskland og fører til ekstra godstransport.

Hvis jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Göteborg oppgraderes, vil jernbane bli konkurransedyktig mot lastebil til Göteborg og videre til København/Malmö-regionen og Tyskland, og persontrafikk med jernbane vil også bli mer attraktivt. Dette kan dempe vekst i tungtransport på vei.

Veksten i netthandel og hjemlevering merkes særlig i regionen, primært rundt hovedstadsområdet. Økt vareflyt til husholdninger gir flere leveranser med mindre volum, mer trafikk i boligområder og økt press på terminalkapasiteten. Uten bedre samordning og tilrettelegging vil dette forsterke kø, arealkonflikter og svekket bymiljø i regionen.

Samtidig skaper blant annet grønn industri og behov for energiinfrastruktur økt transportbehov i randsonene rundt hovedstadsområdet. Dette vil stille større krav til robuste transportkorridorer og effektive knutepunkt.

For Akershus betyr dette at transporttettersspørselen frem mot 2060 i økende grad drives av distribusjon, regional vareflyt og arbeidsreiser i et integrert storbyområde. Hvordan arealbruk og knutepunktutvikling styres, på alle forvaltningsnivåer, vil være avgjørende for om veksten gir økt kø og arealpress, eller styrket konkurransekraft og bærekraftig mobilitet.

## **Andre relevante faktorer frem mot 2060**

### **Luftfart**

Gardermoen, Norges største flyplass for både passasjertrafikk og frakt, ligger i Akershus. Flytrafikk spiller en viktig rolle nasjonalt, og både innenriks- og utenrikstrafikken forventes å øke. Dette skaper behov for mer transportkapasitet til og fra flyplassen og oppgradering av infrastrukturen, spesielt Romeriksporten, Rikstunnelen og på sikt en tredje rullebane. Økte CO<sub>2</sub>-avgifter vil trolig bremse, men ikke stoppe, veksten og bidra til raskere overgang til mer bærekraftige drivstoff. Utslipp fra luftfarten antas å gå ned gjennom økt bruk av bærekraftig flydrivstoff (SAF). Nullutslippsfly vil kreve ny infrastruktur på flyplassen, men vil kun dekke korte ruter. På lang sikt kan bedre jernbaneforbindelser til København og Stockholm redusere flytrafikken betydelig. Flytrafikk knytter i Østlandet til resten av landet og verden, mens det i dag nesten ikke finnes kommersiell flytrafikk internt i regionen. Fremtidig bruk av kommersielle droner kan endre dette, avhengig av rammebetingelsene.

Vennlig hilsen

Håkon Snorheim

Fylkesråd for samferdsel

Dokumentet er elektronisk godkjent