

FYLKESTINGETS VEDTAK

Raskere frem, tryggere hjem

Handlingsprogram for samferdsel 2025–2028



Tittel: Raskere frem, tryggere hjem – Handlingsprogram for samferdsel 2025–2028

Type dokument: Handlingsprogram

Eier/virksomhet: Akershus fylkeskommune

Forfatter: Fylkesrådet i Akershus

Vedtatt av: Fylkestinget

Dato vedtatt: 12.12.2024

Saksnummer: 2024/21677



Innledning

Innbyggerne i Akershus skal ha mulighet til enkelt å forflytte seg mellom hjemmet, jobb, skole, venner, familie og fritidsaktiviteter. For å få til dette må det være effektivt, attraktivt, enkelt og billig å reise kollektivt. Det må også være trygt og effektivt å bruke et oppgradert og miljøvennlig veinett.

Fylkesveiene spiller en sentral rolle i folks hverdag. Fylkeskommunen skal gjennom sin rolle som veieier bidra til et transportsystem som er bærekraftig og trafikksikkert, og som møter innbyggernes og næringslivets behov for transport. Dette innebærer å ta vare på det vi har, ruste opp for å møte klimaendringene, minimere arealinngrep, bidra til å stanse tap av biologisk mangfold og legge til rette for at en langt større andel av reisene kan gjøres med sykkel, gange og kollektiv.

Som eier har fylkeskommunen ansvaret for at fylkesveiene er trygge å ferdes på. Fylkesrådet vil gjennomgående etterstrebe gode og konstruktive trafikkløsninger der dette er mulig. Godt samarbeid med kommunene er avgjørende for å sikre rask fremdrift og lave kostnader i prosjektene.

Mesteparten av klimagassutslippene i Akershus kommer fra transportsektoren. Det er også den sektoren der det er enklest å kutte utslipp raskt. Innen 2030 skal veitransporten i Akershus være utslippsfri. Dette krever en tydelig omstilling i hvordan vi planlegger, bygger, drifter, utvikler og prioriterer.

Handlingsprogram for samferdsel er den overordnede planen for samferdselsarbeidet i Akershus. Det skal fungere som et styrings- og prioriteringsverktøy for Akershus fylkeskommunes oppgaver på samferdselsområdet, innenfor rammene av fylkeskommunens økonomiplan.

Innhold

Innledning.....	2
Sammendrag	5
1 Bakgrunn.....	7
1.1 Ansvarsområder	7
1.2 Vedtatte føringer.....	8
1.3 Mål og satsningsområder	12
1.4 Økonomisk handlingsrom.....	13
1.5 Reisevaner og trafikkutvikling.....	17
2 Mobilitet og infrastruktur.....	22
2.1 Mobilitet og arealutvikling.....	22
2.2 Kollektivtransport	23
2.3 Siviltransportberedskap.....	32
2.4 Sykling og gåing	32
2.5 Trafikksikkerhet og ulykkesutvikling	33
2.6 Klima og miljø	37
2.7 Vedlikeholdsetterslep.....	39
2.8 Universell utforming.....	40
2.9 Forskning og utvikling (FoU), utredninger, kunnskapsgrunnlag og medlemskap	40
2.10 Ekstern utbygging på fylkesvei	41
3 Satsingsområder.....	42
3.1 Satsingsområdet <i>Prioritere kollektivtransport, sykling og gåing</i>	43
3.2 Satsingsområdet <i>Et robust fylkesveinett</i>	45
3.3 Satsingsområdet <i>Trafikksikkerhet</i>	46
3.4 Satsingsområdet <i>Fase ut fossile drivstoff</i>	47
3.5 Satsingsområdet <i>Miljøsmart forvaltning av fylkesveinettet</i>	48
4 Prioriteringer	49
4.1 Måloppnåelse	49

4.2	Bindinger	50
4.3	Prioriteringsmetode	50
4.4	Porteføljestyling	51
5	Utbyggings- og planleggingsporteføljer	52
5.1	Utbyggingsportefølje	53
5.2	Planleggingsportefølje	55

Sammendrag

Handlingsprogram for samferdsel er et styrings- og prioriteringsdokument for Akershus fylkeskommunes oppgaver innen samferdsel. Dokumentet inneholder to deler, der del 1 synliggjør dagens situasjon og føringer for hele handlingsprogramperioden, mens del 2 inneholder detaljerte prioriteringer innen investering. Porteføljene skal skape forutsigbarhet, men det vil likevel være fleksibilitet ved at prosjektene vil gjennomføres etter en porteføljemetodikk ut fra økonomiske rammer og utvikling innen det enkelte prosjekt. De endelige økonomiske rammene fastsettes gjennom den årlige behandlingen av årsbudsjett og økonomiplan.

Overordnede føringer

Bakgrunn for handlingsprogrammet er fylkeskommunens ansvarsområder på samferdselsfeltet, altså fylkesveier, kollektivtransport, løyver, transportberedskap, trafiksikkerhet og knutepunktutvikling. De overordnede føringene er regional planstrategi for Akershus 2024–2028, regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, Oslopakke 3 og byvekstavgift for Oslo-området 2019-2029 og plangrunnlag for areal og mobilitet i Viken. På bakgrunn av dette er det formulert tre overordnede mål for handlingsprogramperioden: Nullvekst i personbiltrafikken, nullvisjonen for drepte og hardt skadde, nullutslipp. Målene er videre operasjonalisert i satsingsområder.

De økonomiske rammene for Akershus fylkeskommune er nærmere beskrevet i økonomiplan og budsjettarbeidet. Til sammen vil det brukes om lag 22 milliarder på samferdselsområdet i handlingsprogramperioden. Det vil være vesentlige kostnader knyttet til både drift og investeringer av kollektivtransporten. Drift og vedlikehold og investering på fylkesvei vil nærme seg 3 milliarder hver i løpet av perioden. Det vil også arbeides videre med strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhet, forskning og samarbeid med andre aktører.

Akershus er det raskest voksende fylket i landet. Befolkningsøkningen vil resultere i flere reiser, og det er viktig at veksten blir tatt med kollektiv, sykkel og gange. Kollektivtransport er den største utgiftsposten for fylkeskommunen på samferdselsfeltet. Gjennom rollen som veieier vil fylkeskommunen også arbeide med fremkommelighet for buss på fylkesvei. Samferdselssektoren skal være utslippsfri innen 2030 og alle anskaffelser skal ha 35 % miljøvekting i anbudsrundene.

På trafiksikkerhetsområdet har vi de siste årene sett at selv om ulykkesutviklingen stort sett har gått riktig vei for bil, har det gått motsatt vei når det kommer til syklende, gående og motorsyklister. Når veksten i transporten skal tas med sykling og gåing er det avgjørende at det er en samordnet satsing på trafiksikkerhet. Fylkesrådet har igangsatt et arbeid med å identifisere hvilke skoleveier som bør utbedres med tanke på sykling og gåing, samt gir tilskudd til trafiksikkerhetsarbeid i kommunene i fylket.

Fylkesveiene i Akershus har et anslått samlet vedlikeholdsetterslep på om lag 4,5 milliarder kroner. Et økende etterslep kan medføre større risiko knyttet til ulykker, redusere fremkommeligheten og skape uforutsigbarhet for reisende. Fylkesrådet vil ha en ytterligere satsing på å ta igjen vedlikeholdsetterslepet de kommende årene.

Satsingsområder

For å tilnærme oss de overordnede målene er det formulert fem satsingsområder:



Hvert satsingsområde har tilhørende handlingspunkter for å oppnå målene om nullvekst, nullvisjon og nullutslipp. Prioritering av kollektivtransport, sykling og gåing innebærer at tiltakene fylkesrådet vil gjennomføre skal bidra til målet om nullvekst. Et stadig vanskeligere klima krever tilpasninger av fylkesveinettet, også for å ivareta beredskapen i fylket. Trafikksikkerhet handler om å forebygge ulykker og oppnå nullvisjonen for drepte og hardt skadde i trafikken. Kollektivtransporten i Akershus skal være utslippsfri innen 2030. Dette er et viktig bidrag i å fase ut fossile drivstoff. Det vil også stilles krav om flere utslippsfrie anleggs- og driftsmaskiner. Miljøsmart forvaltning av fylkesveinettet skal bygge opp under målene om en friskere Oslofjord og bidra til å opprettholde det biologiske mangfoldet. Det blir rettet særlig oppmerksomhet til rødlistede arter, gjennom blant annet bedre og riktigere kantslått og utbedring av fiskevandringshindre.

Konkrete prioriteringer

De konkrete prosjektene som skal gjennomføres på fylkesvei er beskrevet i del 2 av handlingsprogrammet. Prioriteringene er basert på innspill fra kommunene i Akershus. I all planlegging av tiltak på fylkesvei vil firetrinnsmetodikken («tenk nytt, optimer, bygg om, bygg nytt») ligge til grunn. Utbyggings- og planleggingsporteføljen viser prosjekter som blir planlagt og bygget i perioden og fordeler seg på fire tiltakstyper:

- Kollektivfremkommelighet
- Større utbyggingsprosjekt
- Tilrettelegging for gående og syklende
- Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer

Trafikksikkerhet ligger til grunn i alle prosjekter fylkeskommunen gjennomfører.

1 Bakgrunn

Handlingsprogram for samferdsel har mål og føringer fra flere overordnede dokumenter. Viktigst av disse er regional planstrategi for Akershus 2024–2028 og regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus, vedtatt 2015. Akershus har også forpliktet seg til mål gjennom Oslopakke 3 og Byvekstavtalen for Osloområdet 2019–2029, som igjen legger regional plan for areal og transport og Nasjonal transportplan til grunn.



1.1 Ansvarsområder

1.1.1 Fylkesveier

Fylkeskommunen er den største veieieren i Akershus, med ca. 2100 km fylkesvei og 350 km gang- og sykkelvei. Etter veiloven har fylkeskommunen ansvaret for at fylkesveiene driftes og vedlikeholdes, samt utbedring, planlegging og utbygging av fylkesveinettet. Det er en overordnet målsetting å skape størst mulig trygg og god avvikling av trafikken og ta hensyn til naboer, miljø og andre samfunnsinteresser. Fylkeskommunen utfører planlegging, bygging, drift, vedlikehold og forvaltning av fylkesveinettet.

1.1.2 Kollektivtransport

Fylkeskommunen har et lovpålagt ansvar for tilskudd til lokal rutetransport. Kollektivtrafikken administreres av Ruter AS. Fylkeskommunen har i tillegg ansvaret for skoleskyss for elever i grunnskolen og den videregående skolen i Akershus. Ruter AS planlegger og organiserer skoletransporten, og samordner denne med det ordinære kollektivtilbudet.

Akershus kollektivterminaler FKF (AKT) er et fylkeskommunalt foretak med ansvar for å drifte, forvalte og utvikle fylkeskommunens faste eiendommer knyttet til kollektivformål.

Stortinget har pålagt fylkeskommunene å ha et tilbud om tilrettelagt transport for personer med funksjonsnedsettelse, TT-ordningen.

1.1.3 Løyver

Fylkeskommunen er løyvemyndighet for persontransport med buss og drosjer, og kan behovsprøve eventuelle eneretter for drosjetransport i områder med svakt markedsgrunnlag, med kommunegrensene som enerettsområde.

1.1.4 Transportberedskap

Fylkeskommunen skal legge til rette for en nødvendig og regionalt tilpasset transportberedskap i regionen, i samarbeid med Oslo kommune. Det innebærer blant annet regelmessig kontakt med transportnæringen, eiere av infrastruktur, statsforvalteren, mv. Fylkeskommunen har en koordinerende rolle hvor Statens vegvesen, Akershus og Ruter AS har et omfattende planverk som skal forebygge og håndtere ulike uønskede hendelser. I det daglige arbeidet er det og eiere av infrastruktur, operatører og transportører som følger opp samfunnssikkerhet og beredskap.

1.1.5 Trafikksikkerhet

Fylkeskommunen har etter veglova og vegtrafikkloven et todelt ansvar for trafikksikkerhet. Som veieier har fylkeskommunen et ansvar for en så trygg og god avvikling av trafikken som mulig. I tillegg har fylkeskommunen et ansvar for å anbefale og samordne tiltak for å fremme trafikksikkerheten i fylket.

1.1.6 Knutepunktutvikling

Som regional myndighet har fylkeskommunen, sammen med kommunene og statlige instanser, ansvar for god knutepunktutvikling. Dette utøves gjennom fylkeskommunens rolle som regional planmyndighet og høringsinstans for kommuneplaner, som veieier og som ansvarlig for kollektivtransport.

1.2 Vedtatte føringer

1.2.1 Regional planstrategi for Akershus 2024–2028

Regional planstrategi er den sentrale prosessen for utforming av felles, langsiktige mål for fylket. Planstrategien skal vise hvilke regionale planer som er nødvendig for å nå de langsiktige målene.

Regional planstrategi for Akershus bygger på føringer fra FNs bærekraftsmål, nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging, statlige planretningslinjer og arven fra Viken.

Planstrategien inneholder seks innsatsområder, med 32 delmål:

- Livskvalitet, velferd og like muligheter
- Bærekraftig og rettferdig økonomisk system
- Landbruk og bærekraftig matsystem
- Klimavennlig energiomstilling
- Helhetlig by- og stedsutvikling
- Miljø, naturmangfold og bærekraftig arealbruk

Planstrategiens delmål som er relevante for samferdsel er:

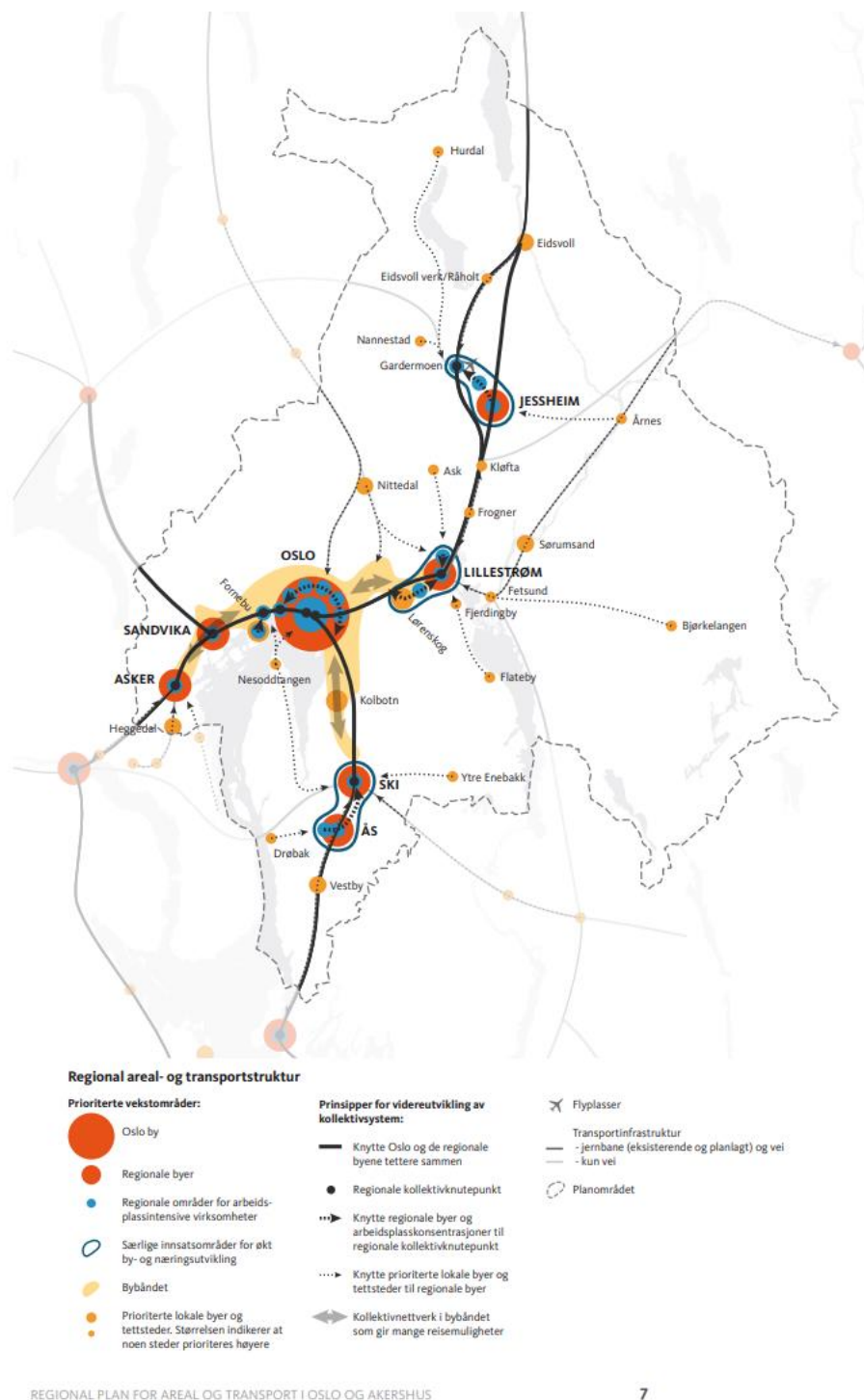
1A: I Akershus har vi god helse og livskvalitet i befolkningen, uavhengig av sosial bakgrunn.

1E: I Akershus har alle tilgang til et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem.4A: Akershus er et lavutslippssamfunn uten fossile utslipp. Klimagassutslippene er kuttet med minst 80 prosent innen 2030
5A: I Akershus utvikler vi attraktive, helsefremmende og klimavennlige byer og steder.
5D: I Akershus skal det være attraktivt å gå, sykle eller reise kollektivt til daglige aktiviteter.
6A: I Akershus skal vi arbeide sammen for å oppnå arealnøytralitet og bevare karbonrike områder og viktige naturtyper. Vi unngår unødvendig nedbygging av naturområder, matjord, kulturlandskap eller friluftsområder.

1.2.2 Regional plan for areal og transport/Regional plan for areal og mobilitet

Den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus har som hovedmål at Osloregionen skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa, med et arealeffektivt utbyggingsmønster og et effektivt, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem med lavest mulig behov for personbiltransport. Planen skal bidra til å oppfylle nasjonale og regionale klimamål og til økte andeler av persontrafikken med kollektivtransport, sykkel og gange. Planen har definert regional areal- og transportstruktur med prioriterte vekstområder i knutepunkt og bybånd.

[Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus \(afk.no\)](#) Se kart under:



1.2.3 Oslopakke 3 og byvekstavtale for Osloområdet 2019-2029

Oslopakke 3 er en overordnet plan for prioritering av kollektivtrafikk og veiltak i Oslo og Akershus, finansiert gjennom innkreving av bompenger. Byvekstavtalen er et virkemiddel for å nå nullvekstmålet for personbiltransport. Byvekstavtalen skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og tettstedssentre. Byvekstavtalen mellom Oslo kommune, Bærum kommune,

Lillestrøm kommune, Nordre Follo kommune, Akershus fylkeskommune og staten (Byvekstsamarbeidet) gjelder for 2019–2029. Oslopakke 3 er en del av Byvekstavtalen og gjelder for perioden 2008–2045. Oslopakke 3 er en lokalpolitisk avtale mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Det er separate avtaler og mål for Byvekstavtalen og Oslopakke 3. Det utarbeides årlig et felles handlingsprogram for Byvekstsamarbeidet og Oslopakke 3. Den samlede økonomiske rammen for perioden 2025–2028 i Oslo og Akershus er forventet å være om lag 38,8 mrd. kr. Oslopakke 3-avtalen ble reforhandlet i 2024.

Mål for byvekstavtalen

I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Mål for Oslopakke 3

Overordnet mål: Utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem.

Hovedmål:

- *God fremkommelighet for alle trafikanter, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk*
- *Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange*

Andre mål:

- *Sikkert og universelt utformet transportsystem*
- *Attraktivt kollektivtilbud*
- *Bidra til bedre miljø og by- og tettstedskvalitet*

For å nå disse målene prioriteres en rekke tiltak for å styrke kollektivtilbudet og gjøre det enklere å gå og sykle. Innkreving av bompenger er i seg selv et virkemiddel for å begrense bilbruken, og differensierte takster bidrar til utfasing av fossile kjøretøy. Måloppnåelsen vurderes gjennom en indeks for trafikkutviklingen, samt årlige reisevaneundersøkelser.

1.2.4 Plangrunnlag for areal og mobilitet i Viken (2023)

Plangrunnlag for areal og mobilitet i Viken ble vedtatt av Viken fylkeskommune høsten 2023. Fylkesrådet viderefører klimamålene definert i plangrunnlag for nye regionale planer.

Et sentralt mål i plangrunnlaget er at Akershus skal være et lavutslippssamfunn uten fossile utslipp, der det ikke slippes ut mer klimagasser enn det tas opp gjennom karbonfangst og naturlige prosesser. Omleggingen skal skje på en rettferdig og sosialt inkluderende måte. Klimagassutslippene skal kuttes med minst 80 prosent innen 2030 målt fra referanseåret 2016.

I Akershus skal vi redusere transportbehovet og legge om til grønn mobilitet. Vi skal øke bruken av gange, sykkel og kollektivtransport og fase ut fossile drivstoff.

1.3 Mål og satsningsområder

Med bakgrunn i nasjonale mål og retning i regional planstrategi for Akershus, regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus og Oslopakke 3/byvekstavtalen har fylkesrådet i Akershus formulert følgende mål for samferdselsområdet:

Nullutslipp

Vår region står for en stor andel av det nasjonale trafikkomfanget. Betydelige utslippskutt fra vårt område er helt avgjørende for at Norge skal nå sine forpliktelser om utslippskutt.

Transportsektoren står for de største utslippene i Akershus, men potensialet for utslippsreduksjon er også størst i sektoren. Målet om nullutslipp krever mindre bilkjøring (skjerpede nullvekstmål for personbil er nødvendig), færre fossilbiler og -lastebiler og økt bruk av biodrivstoff (alle sektorer), biogass og eventuelt hydrogen.

Nullvekst

For mye biltrafikk bidrar til kø, dårlig luftkvalitet og støy, beslaglegger store arealer og reduserer fremkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter. Fylkeskommunen skal bidra til å utvikle trygge og attraktive lokalsamfunn med god mobilitet og fremkommelighet, mindre lokal luftforurensning, støy og klimagassutslipp. Nullvekst i personbiltrafikken er et mål for å oppnå dette.

Nullvekstmålet er formulert slik: *Klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Nullvisjon

Nullvisjonen legger grunnlaget for alt trafikksikkerhetsarbeid i Norge. Det har vært en reduksjon i trafikkulykker over mange år, og risikoen for å bli drept eller hardt skadet i trafikken er langt lavere i dag enn den var da nullvisjonen ble innført for over 20 år siden. Nullvisjonen er brutt ned i etappemål som viser nødvendig progresjon for å nå målet om at ingen skal bli drept eller hardt skadd i trafikken i 2050. På fylkesnivå innebærer dette en årlig reduksjon i alvorlige trafikkulykker i Akershus slik at, i henhold til målkurven, maksimalt 34 skal bli drept eller hardt skadet i veitrafikken i Akershus i 2030, en halvering fra 2023.

1.3.1 Fra mål til satsingsområder

Det er valgt fem satsingsområder som skal bidra til å nærme oss de overordnede målene. De enkelte satsingsområdene er nærmere omtalt i kapittel 3.

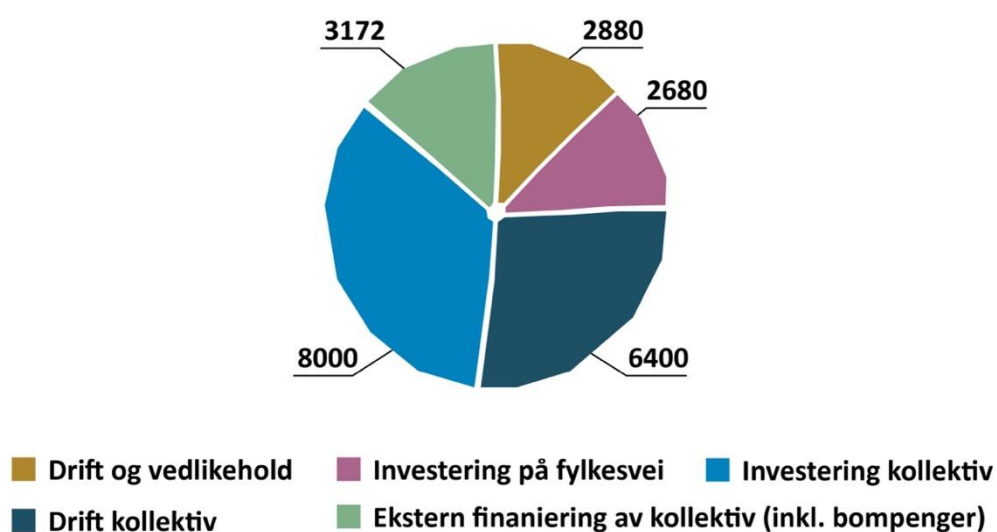


Figur 1: Oversikt over satsingsområder

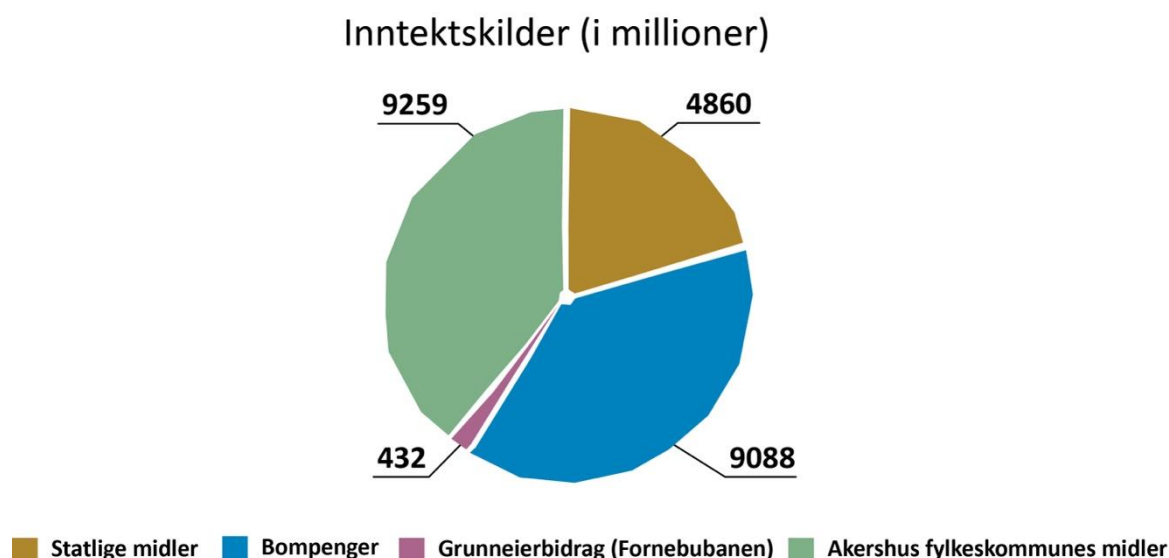
1.4 Økonomisk handlingsrom

Totalt i handlingsprogramperioden vil fylkesrådet bruke om lag 22,4 mrd. kr på samferdsel. 6,4 mrd. kr brukes på drift av kollektivtilbudet pluss ca. 2,4 mrd. kr fra Oslopakke 3 og byveksttalen, 2,8 mrd. kr på drift og vedlikehold av fylkesvei. Investeringsbudsjettet til fylkesvei er på om lag 2,8 mrd. kr. I tillegg brukes ca. 8 mrd. kr på kollektivinvesteringer, der Fornebubanen er det klart største prosjektet. Kollektivinvesteringene blir finansiert gjennom bompenger og statlige midler.

Totalte drifts- og investeringskostnader i handlingsprogramperioden (i millioner)



Figur 2: Totale drifts- og investeringskostnader i handlingsprogramperioden



Figur 3: Inntektskilder til drift og investering på samferdselsfeltet

1.4.1 Drift av kollektivtrafikken

Kollektivtrafikk utgjør i fylkeskommunens budsjett for 2024 drøyt 1,6 mrd. kr av et samlet driftsbudsjett for samferdsel på nær 2,5 mrd. kr. Tatt hensyn til at fylkeskommunen også disponerer bompenger og statlige tilskudd til drift av kollektivtrafikken, utgjør kollektivtrafikk 2,3 mrd. kr av en samlet ramme på 3,2 mrd. kr, altså rundt 70 %. Dette fordeler seg slik:

- Tilskudd Ruter AS 2160 mill. kr (AFK-midler 1518 mill. kr + bompenger 562 mill. kr + statlige belønningsmidler ca. 80 mill. kr)
- Drift av kollektivterminaler (tilskudd AKT) 53 mill. kr
- TT-ordningen 59 mill. kr

Kollektivformål utgjør i 2024-budsjettet drøyt 2 mrd. kr av et samlet investeringsbudsjett (inklusive bompenger) på rundt 2,5 mrd. kr, altså rundt 80 %. Fornebubanen utgjør ca. 1,7 mrd. kr.

Planlegging og organisering av kollektivtilbudet

Ruter AS administrerer det lokale kollektivtilbudet i Oslo og Akershus. Ruter AS har i oppgave å gi et best mulig tilbud innenfor tildelt inntektsramme (tilskudd og billettinntekter). Variasjoner i etterspørsel og økonomiske rammer kan gi behov for tilpasninger av tilbudet. Ruter AS kan årlig indeksregulere billettprisene, men det er Oslo kommune og Akershus fylkeskommune som i fellesskap må beslutte vesentlige endringer av takstene, i rollen som felles takstmyndighet.

Ruter AS planlegger rutetilbudet på grunnlag av løpende kartlegging og analyser (trafikkstrømmer og markedspotensialer) og kunnskap om ulike behov som skal ivaretas (blant annet skoleskyss), og ved samordning med det statlige togtilbudet. Ruter AS har egne medvirkningsprosesser mot kommunene ved utarbeidelse av nye trafikkplaner for de ulike markedsområdene (Follo, Romerike, Vest, m.fl.).

1.4.2 Drift og vedlikehold på fylkesveinettet

De faste driftskontraktene utgjør den største posten på driftsbudsjettet, mens utgifter til dekkefornyelse og asfaltering står for det meste av rammen til vedlikehold. Driftskontraktene representerer i hovedsak en bunden utgift i kontraktsperioden.

De faste kontraktene omfatter for det meste rutinemessige driftsoppgaver og mindre vedlikeholdsoppgaver på veinettet. Kontraktene omfatter også inspeksjon og registrering, planlegging av virksomheten, beredskap med hensyn til vinterdrift og generell trafikkavvikling, dokumentasjon, rapportering til fylkeskommunen, informasjon til publikum og andre oppgaver som er nødvendig for drift og vedlikehold av veinettet. I tillegg omfatter driftsrammen utgifter til strøm på vei, offentlige avgifter, drift av trafikkstyrings- og overvåkningsutstyr og andre mindre drifts- og serviceavtaler.

De senere årene har det skjedd en vesentlig økning i kostnadsnivået på driftskontraktene. Dette skyldes i hovedsak høyere miljø- og klimakrav i nye kontrakter, samt generell kostnadsøkning i markedet.

Fylkesrådet ønsker å prioritere bærekraftige og klimavennlige løsninger i fremtidige driftskontrakter. Innføring av andre og eventuelt mer kostnadskrevenne løsninger må vurderes i sammenheng med fylkeskommunens øvrige prioriteringer.

De senere årene er det gjennomført ulike forsøk på effektivisering av vinterdrift, gjennom bedre utnyttelse av data. Dette er områder det er verdt å utforske nærmere for å få til en bedre og mer forutsigbar drift av det totale veinettet.

Beredskap og fremkommelighet på fylkesveinettet blir ivaretatt gjennom driftskontraktene.

I tillegg til drift og vedlikehold av veinettet, prioriterer fylkesrådet også arbeid med å ta igjen vedlikeholdsetterslep på prioriterte veistrekninger på fylkesveiene, over investeringsbudsjettet.

1.4.3 Øvrige driftsoppgaver

Strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid

Det settes av midler til strategisk og holdningsskapende trafiksikkerhetsarbeid (ikke-fysiske tiltak). Prosjektene og tiltakene skal bidra til en bedre styring og utvikling av trafiksikkerhetsarbeidet, stimulere til sikker trafikantadferd, bidra til økt kunnskap, og nå målet om at minst 80 % av barn og unge uten rett til skoleskyss skal gå eller sykle til skolen.

Det avsettes ressurser til statistikk- og analysearbeid for å øke kunnskapen om trafiksikkerhetssituasjonen i fylket, og til formidling av dette. Midler skal gå til tiltak og prosjekter i kommunene, basert på kunnskap og dialog. En andel av midlene går til Trygg Trafikk Akershus for gjennomføring av en rekke tiltak på vegne av fylkeskommunen.

Forskning, pilotering og medlemskap

Det settes av midler til FoU, utredninger og samarbeid for kontinuerlig å utvikle og oppdatere kunnskapsgrunnlag for strategisk planlegging av samferdsel i Akershus.

Fylkesrådet undersøker kontinuerlig nye løsninger for å utnytte eksisterende infrastruktur, kapasitet og ressurser på en bedre og mer effektiv måte. Aktuelle områder er blant annet å fortsette arbeidet med proaktiv trafikkstyring for å bedre fremkommeligheten til kollektivtrafikken.

Utprøving av teknologi og ny bruk av data kan gi effektivisering av drift av veinettet og bedre informasjonstjenester til brukerne.

Ressursinnsatsen i de medlemskapene og samarbeidene fylkeskommunen er engasjert i vurderes fortløpende, og videreføres etter behov.

1.4.4 Investering på fylkesvei

De økonomiske rammene i forslag til økonomiplan 2025–2028 legges til grunn for handlingsprogrammet. De årlige rammene fastsettes etter behandling av budsjett og økonomiplan i desember. Det vil investeres i størrelsesorden 800 millioner kroner årlig i handlingsprogramperioden. I tillegg til fylkeskommunens egne midler, kommer andre finansieringskilder som bompenger fra Oslopakke 3 og belønningsmidler fra staten.

En del av investeringsrammen i kommende handlingsprogramperiode er bundet opp i allerede prioriterte prosjekter. Flere av prosjektene i handlingsprogrammet er ikke fullfinansiert i perioden og fullføres senere enn 2028.

Oslopakke 3 og Byvekstavtalen

Oslopakke 3 og Byvekstavtalen er viktige samarbeid og investeringskilder for å nå målene og styrke kollektiv- og sykkeltilbudet. Fylkeskommunen forventer at også staten tar sin del av ansvaret gjennom å bidra med nødvendige finansieringstilskudd. Fylkesrådet vil jobbe for å sikre finansiering av store kollektivprosjekter gjennom en videreføring av spleiselag med staten.

Prioritering av prosjekter for gjennomføring og årlige bevilgninger, avklares gjennom handlingsprogram for Oslopakke 3 og de årlige budsjettprosessene i Akershus fylkeskommune.

Pilotering av effektivisering i investeringsprosjekter

I handlingsprogramperioden vil fylkesrådet i Akershus teste ut metoder for å gjennomføre prosjekt på en raskere og mer effektiv måte. Dette vil gå ut på at det skal arbeides parallelt med planfasen og utbyggingsfasen, der byggeplanlegging kan startes før reguleringsplan er vedtatt. Ved å gjennomføre regulerings- og byggeplanlegging samtidig vil man kunne fremskynde grunnnerv og dermed også raskere bygging av prosjektet.

Det må vurderes nøye hvilke prosjekter som er egnet til en slik gjennomføring med bakgrunn i usikkerhet knyttet til politisk behandling og finansiering av prosjektene. Aktuelle prosjekter kan være kollektivfelt på Nordbyveien til Olavsgaard og gang- og sykkelvei langs Solheimsveien i Lørenskog.



1.5 Reisevaner og trafikkutvikling

Akershus er et av Norges minste fylker i areal, men har Norges største befolkning med 728 803 innbyggere per 01.01.2024.

Ifølge SSB kan Akershus fylke forvente en sterkere befolkningsvekst enn andre fylker, også frem mot 2050. Dette vil by på utfordringer knyttet til at reisebehovet vil øke raskere enn utviklingen av transportinfrastruktur er mulig å gjennomføre, både med tanke på økonomi og mulig gjennomføringstid. Gjennom mer samordnet areal- og transportplanlegging kan vi møte disse utfordringene, for eksempel med prinsippet om 15-minuttersbyen (15-minuttersbyen er at de fleste, om ikke alle, av en persons daglige aktiviteter kan utføres uten mer enn 15 minutters gange eller sykling). Samtidig ser vi at den mest effektive reisen er reisen som ikke blir gjort. Samkjøring til og fra kollektivknutepunkter kan bidra til bedre utnyttelse av transportsystemet.

Akershus fylkeskommune har ansvar for en betydelig del av veinettet i vårt område, ettersom det er om lag 2100 km fylkesvei og 350 km gang- og sykkelvei i Akershus. Til sammenligning er det ca. 1200 km riksvei i fylket. Flere av fylkesveiene har forholdsvis mye trafikk, der enkelte har en ÅDT (årsdøgnetrafikk) på rundt/over 20000.

1.5.1 Befolkning

Akershus kjennetegnes av en sterk befolkningsvekst, stor innenlands tilflytting og naturlig folketilvekst i nesten alle kommuner. 49 prosent av befolkningen i Akershus er bosatt i de fem mest sentrale kommunene i fylket. Disse kommunene utgjør sammen med Oslo kjernen i Norges største bo-, arbeids- og tjenesteregion. Befolkningsveksten er stort sett konsentrert i eller nær regionale byer og prioriterte lokale byer og tettsteder.

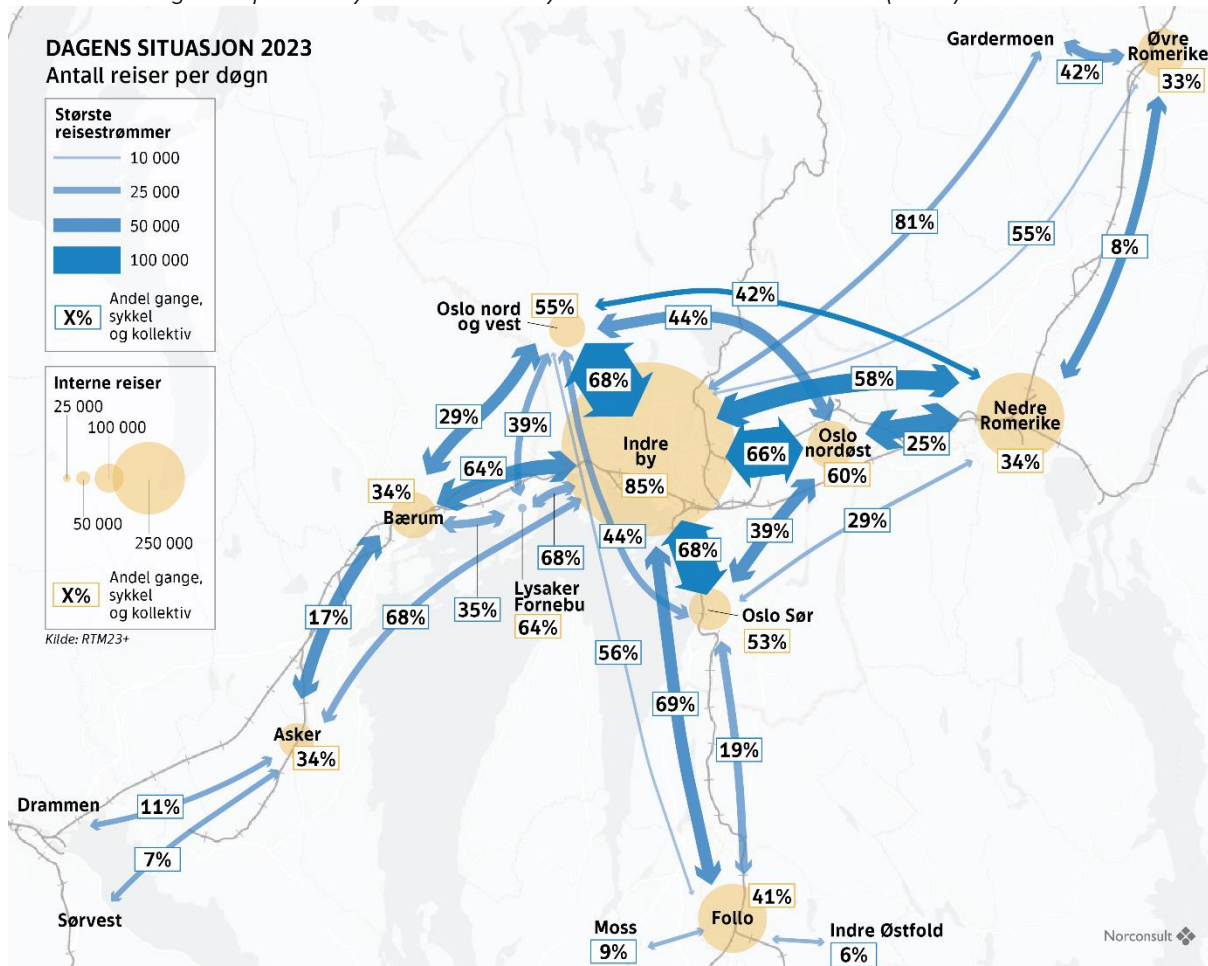
Transportbehovet henger tett sammen med befolkningsutviklingen. De siste 20 årene har folketallet i Oslo og Akershus vokst med omtrent 1,5 % per år, og gitt en vekst på over 300 000 innbyggere i perioden. Framskrivninger fra SSB tilsier 760 000 innbyggere i Akershus i 2030. Veksten i antall eldre vil være betydelig.

På bakgrunn av befolkningsveksten vil biltrafikken øke med om lag 17 % innen 2040, dersom det ikke blir gjennomført ytterligere restriktive tiltak på personbiltrafikken, samtidig som det blir gjennomført tiltak for å styrke konkurransekraften til andre transportformer.

1.5.2 Reisemiddelfordeling og pendlerstrømmer

De største reisestrømmene i regionen er til/fra Oslo indre by, samt interne reiser innen hvert område (storsoner). Det er også mange reiser mellom Oslo nordøst og Nedre Romerike, og mellom Asker og Bærum, se figuren under.

Kilde: Areal- og transportanalyser relatert til byvekstavgiften i Osloområdet (2023).



Figur 4: De største reisestrømmene i Oslo og Akershus. reiserelasjoner er vist med piler, og områdeinterne reiser er vist med bobler. Antall reiser er summen av alle transportmidler. Andel sum sykkel, gange og kollektivreiser er vist lyseblå. (RTM23+)

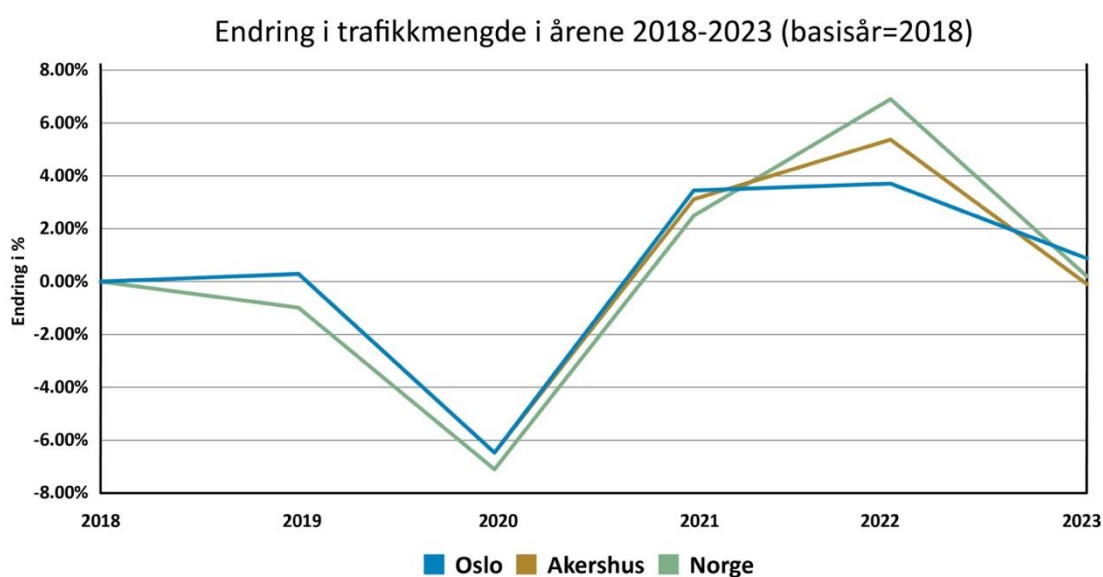
Andel sysselsatte bosatt i Akershus som pendler ut av fylkeskommunen er 63,5 %, og mer enn 40 % av bosatte i Akershus har sitt arbeid i Oslo. Ca. 49 000 personer pendler fra Lillestrømregionen til Oslo, ca. 42 000 fra Asker og Bærum og ca. 28 000 fra Folloregionen. Motsatt pendler ca. 51 000 personer fra Oslo til regionene i Akershus. I tillegg til dette er det betydelige pendlerstrømmer fra både Østfold, Buskerud, Innlandet og Vestfold, både til Oslo og til de nærliggende regionale byene rundt Oslo.

Utvikling i veitrafikken

Trafikken blir registrert kontinuerlig hver time hele året fra 56 tellepunkt i Oslo, 190 tellepunkt i Akershus og 1305 i Norge for øvrig. Akershus har hatt marginal trafikknedgang i 2023

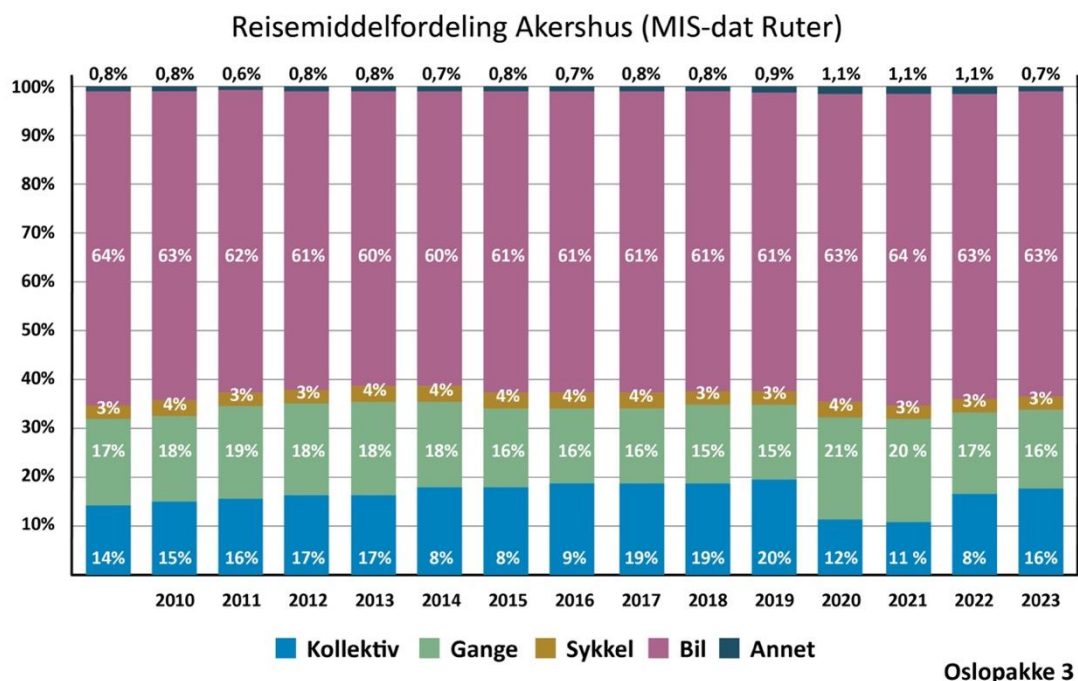
sammenlignet med 2018. I Oslo har trafikken økt med 0,2 % i gjennomsnitt, mens Norge samlet har hatt en trafikkøkning på 0,8 %.

År	Oslo	Akershus	Norge
2018	0	0	0
2019	-1,05 %	0,21 %	0,19 %
2020	-7,14 %	-6,57 %	-6,54 %
2021	2,54 %	3,20 %	3,41 %
2022	6,84 %	5,31 %	3,72 %
2023	0,19 %	-0,13 %	0,79 %



Transportmiddelfordeling

Ruter AS' markedsinformasjonssystem (MIS) er en kartlegging av hvordan innbyggere over 15 år i Ruter AS' markedsområder har reist på hverdager. For hver reise som kartlegges spørres det om geografisk start- og slutt punkt, tidspunkt, hensikt med reisen og hvilke fremkomstmiddel som benyttes. For kollektivreiser stilles det spørsmål om billettype.



Figur 5: reisemiddelfordeling på hverdager i Akershus, kilde MIS-data Ruter AS

Det store bildet for reisevanene i Akershus i perioden 2009–2023 er, ifølge Ruter AS' MIS-system:

- Andelen som går på hverdager, har holdt seg ganske stabilt på rundt 16 %
- Sykkelandelen var oppe i 4 % i 2020, men er nå tilbake på 3 %
- Kollektivandelen var nede i 12 % i 2020, men er nå tilbake på 18 %
- Andel bilbrukere sank fra ca. 64 til ca. 60 % mellom 2009 til 2013, men er i 2023 oppe på 63 %

Det er behov for mer og bedre data knyttet til sykkel og gåing. Å oppdrive gode data om sykkel og gåing har alltid vært en utfordring. Gjennom reisevanedata og bruk av sykkelparkering på kollektivknutepunkter kan vi si noe om sykkelandelen i de større byene, men i mindre byer og tettsteder er gode data på dette vanskelig å oppdrive med dagens innsamlingsmetoder. Ved for eksempel å legge til rette for flere tellepunkter, vil vi kunne få bedre innsikt i hvor og hvordan folk bruker sykkel.

Det er enda vanskeligere å få sikker kunnskap om gangtrafikk. De aller fleste kollektivreiser innebærer en gåtur til bussholdeplass, men omfanget utover kollektivtrafikken er vanskelig å si mye om utenfor de større byene.

1.5.3 Trafikkutvikling

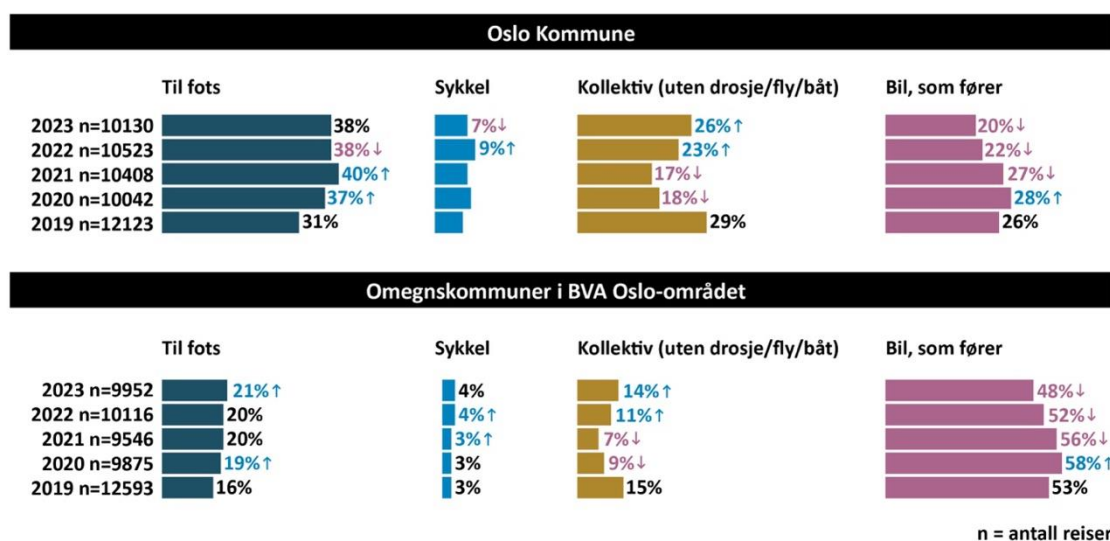
Figuren under viser utvikling for hovedtransportmiddel i Oslo og i kommunene i byvekstavtaleområdet eksklusiv Oslo kommune. Dette er omegnskommunene Vestby, Nordre Follo, Ås, Frogn, Nesodden, Bærum, Asker, Aurskog-Høland, Rælingen, Enebakk, Lørenskog, Lillestrøm, Nittedal, Gjerdrum, Ullensaker, Nes, Eidsvoll, Nannestad og Hurdal.

Dataene er hentet fra nasjonal reisevaneundersøkelse. For omegnskommunene i perioden 2019–2023 har andel fotgjengere økt fra 16 til 22 %, sykkelandelen har økt fra 3 til 4 %, kollektivtransport har gått ned fra 15 til 14% (11% i 2022), mens biltrafikk (fører) har gått ned fra 53 til 48 %.

Hovedtransportmiddel - utvikling, storby/omegn

Reiseformål: Alle

BVA Oslo-området



Kilde: Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion 2024

Som vist i figur over gikk kollektivandelen betraktelig ned gjennom pandemien. I 2023 er kollektivtrafikken på vei tilbake til 2019-nivå i både Oslo og Akershus. Bilandelen har gått tilbake 5–6 prosentpoeng i Oslo og Akershus. Måler man derimot antall reiser, har biltrafikken og kollektivtrafikken vokst omtrent like mye. Dette fordi biltrafikken utgjør en mye større andel av trafikken i utgangspunktet.

Biltrafikken ved Statens vegvesens tellepunkter i Akershus har i gjennomsnitt økt med 10,7 % de siste ti årene. Samtidig har det vært tilnærmet nullvekst på tellepunktene i Oslo, jf. figuren. Biltrafikken er redusert med 6,4 % over bomringen i Oslo.

Fremtidig transportbehov er avhengig av befolkningsveksten. Hvordan fremtidig transport vil fordele seg på ulike transportmidler er på sin side avhengig av areal- og samferdselspolitikken, samt teknologisk utvikling.



2 Mobilitet og infrastruktur

2.1 Mobilitet og arealutvikling

Sterk befolkningsvekst og utbygging legger stort press på naturverdiene og infrastruktur. Samordnet areal- og mobilitetsplanlegging kan redusere reisebehov, stimulere til et godt kollektivtransportsystem og legge grunnlaget for langsiktige avveininger mellom vekst og vern. Det er avgjørende at veksten baseres på gang- eller sykkelavstand mellom boligfelt og skoler, arbeidsplasser, handel, fritid og kollektivtransport.

Regional plan for Oslo og Akershus (RATP) fastsetter at 80–90 % av fremtidig bolig og næringsutvikling skal skje i byer og tettsteder. Det betyr at det i årene fremover vil være behov for å tilpasse veinettet i byer og tettsteder til nye funksjoner. En del av disse veiene er fylkesveier. God, samordnet areal- og transportutvikling i byer og tettsteder kan innebære redusert fartsnivå eller på enkelte strekninger å gi prioriterte transportformer, altså kollektivtransport, sykling og gåing, fortrinn. Eksempelvis kan det vurderes å erstatte gateparkering med sykkelfelt, innsnevring av veibaner, utvidelse av gang- og sykkelveier og visuelle virkemidler som beplantning. Fylkeskommunen vil vurdere enkelte strekninger for slike omdisponeringer i handlingsprogramperioden.

Mobilitet (bevegelse eller forflytning av varer, tjenester og mennesker) er avgjørende for at alle skal ha mulighet til reell deltagelse i samfunnet. Da må særlig hverdagsreisene kunne gjennomføres på en trygg, enkel og effektiv måte. Mobilitetstilbudet i fylket skal være klima- og miljøvennlig, helsefremmende og tilgjengelig for alle. Det å gå, sykle, reise kollektivt, benytte delingsmobilitet og reise med personbil skal utfylle hverandre i et helhetlig mobilitetstilbud. For å få til dette bør mobilitetsløsningene være enkle å forstå, samt at hele reisekjeder innpasses. Felles plattform for billettkjøp og delingsmobilitet er en viktig del av dette.

Et hovedmål for mobilitetsutviklingen i Akershus er å satse på vekst i kollektivtransport, sykling og gåing, for på denne måten å redusere behovet for personbil. Dette gjelder særlig i byer og tettsteder, hvor kollektivtilbudet er godt utbygget. Gjennom høy frekvens, konkurransekraft i form av reisetid og forutsigbarhet og et rimelig prisnivå, vil kollektivtilbudet fremstå som attraktivt. Et attraktivt kollektivtilbud bidrar i tillegg til å redusere kø, redusere miljøbelastninger og redusere utfordringer knyttet til trafiksikkerhet. Det vil også være formålstjenlig å utnytte personbiler mer effektivt enn i dag, gjennom for eksempel samkjøring. Dette vil avlaste kollektivtransporten i visse perioder og områder.

I distriktsområder vil personbilen fremdeles være den viktigste og mest effektive transportformen. I områder med spredt befolkning og store avstander vil det ikke være mulig å tilby et tilstrekkelig alternativ med kollektive transportformer. Privatbilen vil også være viktig som første ledd i en reisekjede i disse områdene. Flere av de kortere reisene i disse områdene kan like fullt gjøres med sykling og gåing der det ligger til rette for det.

For å nå nullvekstmålet må vi satse på kollektivtransport der vi kan få mest igjen for innsatsen, slik at behovet for bilbruk reduseres i byer og tettsteder. Det er behov for ekstra innsats i områder med mye køer og lokal miljøbelastning. Der må det jobbes videre med kapasitetssterk skinnegående transport, supplert med superbuss på utvalgte strekninger, fremkommelighet for buss og et sammenhengende tilbud for gående og syklende som er tilknyttet kollektivtilbudet. I tillegg må andel fossilfrie biler økes i hele fylket. Virkemidlene i Byvekstavtalen og Oslopakke 3 er viktige i denne forbindelse, i form av regulering av bomtakstene.

Ring 1 i Oslo vil være midlertidig stengt fra 2024 til sommeren 2027. Stengingen krever trafikkreduserende tiltak inn mot Oslo, som i stor graden påvirker trafikksituasjonen i Akershus. Fylkesrådet jobber for å bedre situasjonen for fylkets innbyggere, men opplever samarbeidet med statlige myndigheter som utfordrende.

2.2 Kollektivtransport

Ruter AS bruker årlig rundt 2,3 mrd. kr til kjøp av busstrafikk i Akershus. God fremkommelighet i veinettet for bussene har stor betydning for hvor stor nytte vi får av kollektivmidlene. Derfor er *Prioritere kollektivtransport, sykling og gåing* et eget satsingsområde i handlingsprogrammet.

2.2.1 Organisering

Ruter AS er felles administrasjonsselskap for kollektivtrafikken i Oslo kommune og Akershus fylke, og har ansvaret for å planlegge og drifte kollektivtransporten i Oslo og Akershus på grunnlag av billettinntekter og årlige tilskudd fra eierne. Ruter AS ivaretar samordning mot statlig togtilbud med en avtale for rute, pris- og billettsamarbeid. Ruter AS har også ansvaret for å administrere all skoleskyss, inkludert spesialskyss for elever med særskilte behov. Ruter ivaretar samordning mot statlig togtilbud med en avtale for rute, pris- og billettsamarbeid.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er takstmyndighet for all kollektivtrafikk i Ruters område, inkludert det statlige togtilbudet. Differansen mellom statlige takster og rimeligere Rutertakster reguleres gjennom avtale for rute, pris- og billettsamarbeid, og finansieres av fylkeskommunen i et økonomisk oppgjør mellom Ruter og Vy basert på reisestatistikk.

Akershus kollektivterminaler FKF (AKT) har ansvar for drift av bussterminaler, holdeplasser og fergeanlegg.

2.2.2 Skoleskyss

Skoleskyss er en lovpålagt oppgave for fylkeskommunen, og skal gi elever som har rett etter opplæringslovas regler gratis skoleskyss. Formålet med rett til gratis skyss er at reiseveien ikke skal være et hinder for at elever skal få oppfylt sin rett til opplæring. Fylkesrådet vil gjennomgå skoleskyssregelverket, med sikte på en kostnadseffektiv ordning som ivaretar elevenes rettigheter. Fylkeskommunen har i 2024 også fått hjemmel til selv å vurdere rabattordning som alternativ til gratis skyss i områder med godt utbygget kollektivtransport.

Fylkeskommunen har delegert ansvaret for gjennomføringen av skoleskyssen i Akershus til Ruter AS. Ruter AS behandler søknader og planlegger og organiserer all skoleskyss i grunnskolen og i de



videregående skolene. Unntaket er grunnskoleelever med særlig farlig- eller vanskelig skolevei som ikke oppfyller lovens avstandskrav, der ansvaret tilligger elevens bostedskommune. Transporten utføres fortrinnsvis med ordinær kollektivtransport. Andre alternativ er skolebusser, minibusser eller drosjer.

2.2.3 Planlegging av kollektivtilbudet

Ruter AS skal på vegne av eierne tilby et markedstilpasset kollektivtilbud innenfor de økonomiske rammene. Ruter AS planlegger rutetilbudet på grunnlag av løpende kartlegging og analyser av trafikkstrømmer og markedspotensialer og kunnskap om ulike behov som skal ivaretas, blant annet skoleskyss, og ved samordning med det statlige togtilbudet. Ruter AS har egne medvirkningsprosesser mot kommunene ved utarbeidelse av nye trafikkplaner for de ulike markedsområdene.

2.2.4 Utvikling av skinnegående tilbud

Togtilbudet

Togtilbudet i regi av staten sørger for rundt halvparten av kollektivtrafikken mellom Akershus og Oslo, og utgjør en stamme i det kollektivtilbudet som organiseres av Ruter AS. Staten bruker omtrent like mye på togkjøp i vårt område som fylkeskommunen gir i tilskudd/bompenger til Ruter AS. Det ville vært vanskelig å frakte så mange mennesker inn mot Oslo uten togtilbudet, og det ville i så fall krevd omfattende omprioritering av bussmateriell. Dagens relativt høyfrekvente busstilbud inn mot regionbyene i Akershus er gjort mulig gjennom langsiktig samordning med togtilbudet. Det er derfor særdeles viktig at togtilbudet er pålitelig og forutsigbart.

Flytoget frakter rundt halvparten av togpassasjerene som skal til/fra Oslo lufthavn, den andre halvparten fraktes av Vy, der de tyngste strømmene skjer på Ruter-billett innenfor Ruter-området. Staten har bestemt at Flytoget fra 2028 skal innlemmes i Vy sitt togtilbud, og har begrunnet dette med at et samlet tilbud kan øke utnyttelsen av svært begrenset skinnekapasitet gjennom Oslo. Fylkesrådet er likevel skeptiske til statens beslutning, ettersom Flytoget har god punktlighet og høy kundetilfredshet. Organiseringen av togtilbudet burde heller dreie seg om hvordan vi kan flytte flypassasjerene over på flytogene, slik at det blir bedre plass til pendlere på pendlertogene.

Ruter AS har et løpende samarbeid med jernbanesektoren om koordinering av linjer og rutetider.

Fylkesrådet ønsker at dagens jernbanesamarbeid med statlige etater skal utredes nærmere, herunder økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen av å innlemme Flytoget i Vy.

Jernbanedirektoratet skal frem til våren 2026 utrede jernbanens langsiktige rolle for kollektivtrafikken på det sentrale Østlandet. Rundt 80 prosent av passasjerstrømmene med tog på Østlandet har påstigning innenfor Ruter AS' område, og utredningen vil i stor grad berøre utviklingen av kollektivtilbudet i Akershus.

T-banen

T-banen utgjør en tilsvarende stamme som toget for kollektivreiser i Oslo og Østre Bærum. Kapasiteten får et løft i forbindelse med at ny bane til Fornebu i Bærum planlegges ferdigstilt i

2029, sammen med ombygging av Majorstua stasjon og innføring av nytt signalsystem. Ruter AS har beregnet at kapasiteten i dagens fellestunnel gjennom Oslo vil være sprengt rundt 2040. Det er under oppstart et utredningsarbeid for å finne alternative løsninger for å øke samlet kapasitet i T-banesystemet gjennom Oslo.

Gjennom Oslopakke 3-avtalen 2025-2045 er det tatt høyde for å forlenge Furusetbanen til Lørenskog sentrum i siste del av perioden. Dette vil forutsette en løsning på kapasitetsutfordringene i Oslo sentrum. Gjennom Oslopakke 3 pågår en utredning for å avklare nærmere løsning i Lørenskog, fordi det er behov for å samordne kommende års arealbruk med en fremtidig T-baneforlengelse.

Trikketilbud til Bærum

Trikken er en effektiv måte å transportere mange mennesker over litt større avstander med god komfort. Trikken er derfor et populært transporttilbud også i Bærum.

Fylkesrådet jobber for å reetablere et trikketilbud til Bærum i samarbeid med berørte kommuner. En retablering må være godt utredet og basert på en varig og bærekraftig løsning.

2.2.5 Båttilbudet på Oslofjorden

Det er i dag tre helårsruter og to sommerruter på Oslofjorden. Helårsrutene dekker konkrete transportbehov og brukes særlig av arbeidspendlere. Rutene fra Nesoddtangen er spesielt viktige da det her ikke eksisterer et fullgodt alternativ. Sommerrutene er i større grad tilrettelagt for rekreasjon og sikring av allmenhetens tilgang til fjorden. Overgangen til utslippsfri drift av dagens linjer fullføres i løpet av 2025 ved bruk av ny teknologi som det er internasjonal oppmerksomhet rundt.

Fylkesrådet ser et potensial for å avlaste veinettet ved å ta i bruk Oslofjorden som en transportåre i større grad med et utvidet rutetilbud. Dagens fergekontrakter har begrensninger som gjør det vanskelig å utvide båttilbudet på fjorden. Fylkesrådet vil jobbe videre med å finne handlingsrom som kan gi flere avganger. Derfor skal fylkesrådet utrede hvordan fjorden kan utnyttes bedre som transportåre både på kort og lang sikt. Oslofjordens muligheter må sees i en helhetlig sammenheng med det landbaserte transportbehov og tilbud. Vi vil undersøke hvordan ny teknologi og autonome fartøy på sikt kan tas i bruk slik at transporten blir mer bærekraftig, samt energi- og kostnadseffektiv.

2.2.6 Fremkommelighet for buss

I tråd med regional plan for areal og transport vil befolkningsvekst konsentreres på prioriterte vekstområder med stort potensial for gange, sykkel og kollektivreiser. I Akershus omfatter dette de regionale byene i Akershus, bybåndet (sør, øst og vest) og de prioriterte lokale byene og tettstedene i Akershus. Utviklingen har de siste årene allerede ført til økt press på veinettet, spesielt på Romerike. Området har hatt den høyeste befolkningsveksten av alle landets regioner,



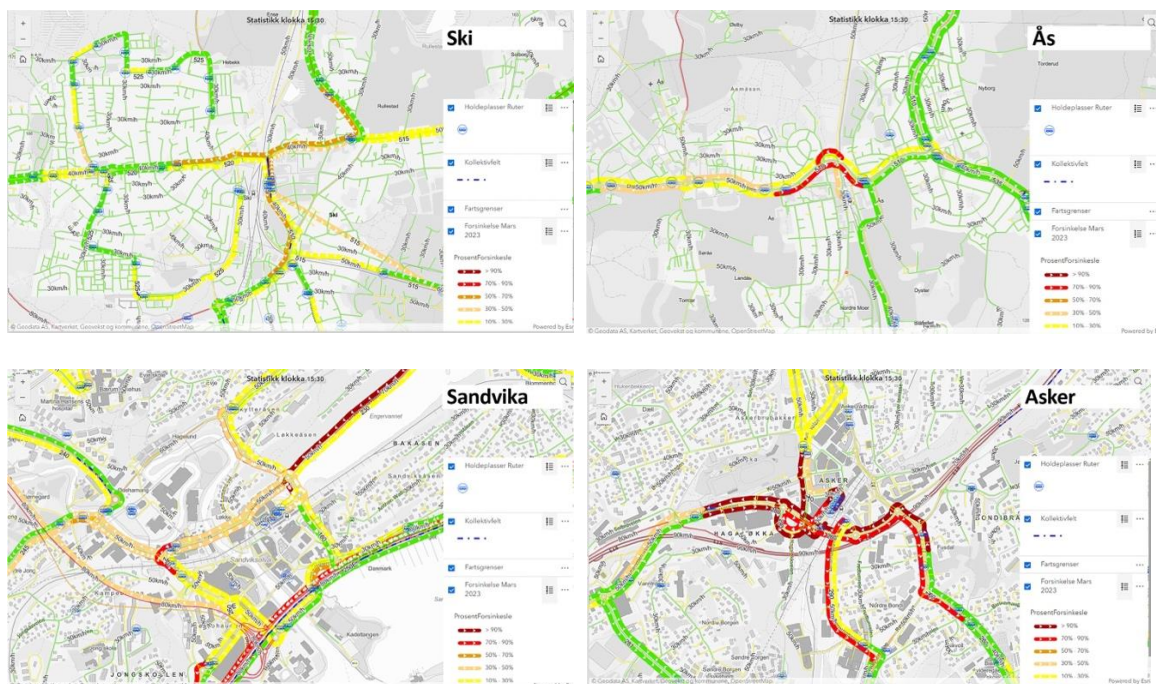
og veksten har vært større enn forventet. I de kommende årene vil befolkningsveksten fortsette med en prognose på 38 % vekst i bybåndet mellom Oslo og Lillestrøm i perioden 2022-2040 (SSB).

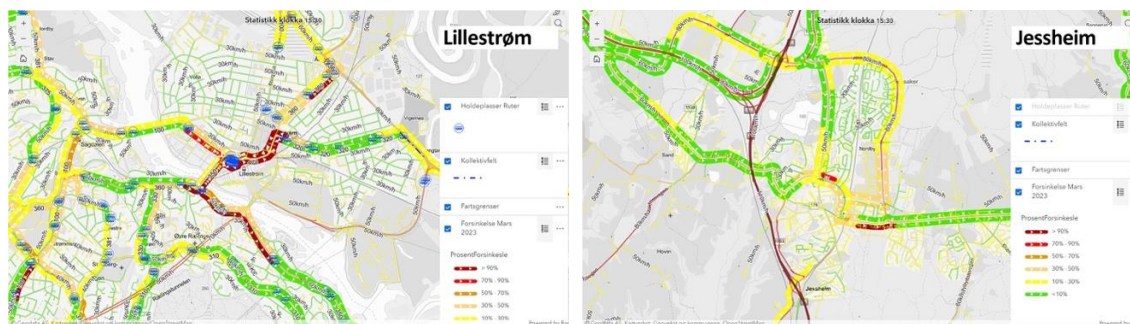
For å kunne håndtere tilhørende vekst i persontransport og opprettholde et velfungerende veisystem vil det være nødvendig å utnytte dagens veiareal på en mer effektiv måte. Alternativet, å bygge mer kapasitet, er en kostbar løsning som krever store inngrep i eksisterende bystruktur og natur, og som vil ha begrenset effekt over tid. Et attraktivt busstilbud har potensial til å frakte mange flere passasjerer per kvadratmeter veiareal enn privatbiler. Å øke andelen kollektivreiser og få flere til å velge buss er derfor et grunnleggende prinsipp for vekststrategien. God fremkommelighet for buss står sentralt for måloppnåelsen.

I Akershus er det et umiddelbart behov for økt kapasitet i kollektivtilbudet i de største reisestrømmene, arbeidsreiser inn til Oslo og byene i Akershus, samt behov for løsninger som gir god overflatedekning. Fleksibilitet er en av bussens største fordeler. Dette gjelder både kapasitet, beredskap ved hendelser på veinettet og utvikling av fremtidens teknologi. En satsing på buss er godt egnet til å møte dagens utfordringer og kan utgjøre en vesentlig forskjell for innbyggere på kort sikt.

2.2.7 Utfordringer på kollektivområdet

Det er i dag store fremkommelighetsproblemer i sentrale deler av veinettet, særlig i regionbyene og i bybåndet inn mot Oslo.





Figur 6: Forsinkelser langs busstraseer i kollektivknutepunktene Lillestrøm, Jessheim, Ski, Ås, Sandvika og Asker under ettermiddagsrush. Kilde: Ruter AS' analyseverktøy.

Forsinkelser gir allerede i dag store ulemper for busspassasjerene og for samfunnet:

- økt reisetid og dårlig forutsigbarhet er en stor ulempe for passasjerene
- dårlig pålitelighet vanskeliggjør bytting mellom transportmiddel og oppnåelse av «sømløse reiser»
- økte driftskostnader for fylkeskommunen (eller redusert tilbud), fordi det må settes inn flere busser for å oppnå samme antall avganger
- busstilbudet oppleves som ineffektivt (klumping)

Opplevde ulemper reduserer kollektivtraffikkens fortrinn, fører til en lav andel kollektivreiser, og gir dårlige utnyttelse av dagens veinett.

Tiltak for å bedre fremkommeligheten

For å oppnå størst effekt og gi best verdi for pengene, skal prioritering av tiltak ta hensyn eksisterende/planlagt rutetilbud, driftskostnader og markedspotensial. Fremkommelighetstiltak langs akser med høye driftskostnader og stort kundegrunnlag skal prioriteres høyest.

Fylkesveiene består i hovedsak av tofeltsveier, og bare unntaksvis er det egne kjørefelt for buss. Bygging av kollektivfelt over lengre strekninger er en mulig løsning, men er svært kostbart og ofte konfliktfylt, på grunn av arealinngrep. Erfaringer fra Akershus tilsier en kostnad på 50–100 mill. kr per kilometer.

Det finnes flere mulige tiltak for å bedre fremkommeligheten for buss, f.eks. korte kollektivfelt inn mot kryss, prioritering ved skilting og innovative løsninger som å gi bussene lysregulert tilgang til motgående kjørefelt på kø-belastede strekninger. Alle tiltak må vurderes i god dialog med kommunene.

Samarbeid om løsninger

Fremkommelighet for buss må løses med både trafikkregulering (f.eks. skiltvedtak) som prioriterer buss fremfor biltrafikk og med investeringstiltak (store og små). Dette krever samarbeid med Statens vegvesen (skiltmyndighet, ansvar for riksveier), kommuner

(trafikkregulering, arealplaner, ansvar for kommunale veier) og Ruter AS som har kunnskap om forsinkelser og planer for fremtidig linjenett.

Ruter AS foreslår å etablere et mer systematisk samarbeid mellom fylkeskommunen og berørte kommuner for raskere å kunne gjennomføre tiltak som ikke krever store investeringer.

I Akershus er det etablert et samarbeid om bussfremkommelighet i Asker kommune, og det er dialog med andre kommuner om konkrete prosjekter. Det er handlingsrom i budsjettet for mindre tiltak, mens kollektivfelt og andre større tiltak krever særskilte bevilgninger.

God fremkommelighet kan påvirkes av mange ulike faktorer, og det kan ofte være små endringer i trafikkforholdene som skaper utfordringer. Her kreves det god koordinering med kommunene om arealplanlegging, oppfølging av rekkefølgekrav og andre forhold som f.eks. parkeringsstrategier.

Høystandard kollektivtrasé

Prosjektet «Høystandard kollektivtrasé Oslo–Kjeller» er organisert som et samarbeid med kommunene Lørenskog og Lillestrøm, Ruter AS og Statens vegvesen, og målet er å skape en BRT-løsning (superbuss) langs den tyngste aksen for reisende på Nedre Romerike mellom Lillestrøm, Strømmen, Ahus, Lørenskog sentrum og videre mot Oslo. Traséen følger det eksisterende veinettet og skal forlenges til Kjeller i takt med fremtidig utbygging.

Målet for prosjektet er at bussen skal få bedre fremkommelighet, med prioritering fremfor andre trafikanter, langs traséen og i kryss. I utgangspunktet skal bussen ha eget kjøreareal. Dette betyr at det vil være behov for ombygging av kryss, trafikkregulerende tiltak, omdisponering av dagens veiareal til kollektivfelt, eller bygging av noen nye, korte strekninger kollektivfelt. De enkelte tiltakene må vurderes særskilt, i god dialog med kommunene.

Tiltakene vurderes i sammenheng som en del av et helhetlig konsept, men vil være tilpasset strekningens ulike kvaliteter, funksjoner og utfordringer for å gi best mulig måloppnåelse på mest effektiv måte. Prosjektet har en økonomisk ramme på rundt 300 mill. kr (bompenger) i perioden 2024–2027 og styres som en portefølje av tiltak med fokus på gjennomførbarhet og økt fremkommelighet på kort sikt.

Det tilrettelegges for innføring av nye dobbeltleddede busser langs traséen i neste kontraktperiode for Romerike, som starter i 2030.

2.2.8 Tilrettelagt transport (TT-ordningen) for de som ikke kan bruke ordinær kollektivtransport

TT-ordningen er en del av fylkeskommunens ansvar for kollektivtransport. TT-kort tildeles etter søknad til innbyggere som på grunn av varig funksjonsnedsettelse ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. I Akershus er det i dag 16 000 TT-brukere, noe som utgjør 2,25 % av innbyggerne. TT-brukerne får tildelt midler som gir i størrelsesorden 20 reiser med drosje i året som er ment som et bidrag til å dekke merkostnaden for transport for denne gruppen sammenliknet med øvrig befolkning.

Tilgang til kollektivtransport er viktig for innbyggernes livskvalitet. Alle skal kunne delta på lik linje i samfunnet, både gjennom de løsninger vi har i dag og de løsninger teknologien gir oss i fremtiden. Målet for kollektivtransporten i Akershus er at den skal være så universelt utformet at det skal være mulig å bruke for flest mulig av innbyggerne. Det er i dag fortsatt barrierer for å bruke kollektivtrafikken, og det er da viktig at vi har et godt bestillingstransporttilbud og TT-ordning som er tilpasset den enkeltes behov.

En statlig og utvidet TT-ordning administreres av Samferdselsdepartementet og kommer i tillegg til den fylkeskommunale ordningen. Denne ordningen skal øke tilskuddet til transport for brukere med særlige behov, det vil si rullestolbrukere og blinde/svaksynte. Kun de geografiske delene av Akershus som tidligere har tilhørt andre fylker (Jevnaker og Lunner kommuner, samt områdene Røyken, Hurum og Rømskog) er innlemmet i ordningen i dag. Fylkesrådet ønsker å arbeide for at hele Akershus skal innlemmes i ordningen. Den statlige TT-ordningen er nå under revisjon og det forventes nye retningslinjer for tildeling av TT-midler over statsbudsjettet trolig i løpet av 2025.

2.2.9 Bestillingstransport

Bestillingstransport er et fleksibelt kollektivtilbud som kan bli et viktig supplement til dagens rutesatte kollektivtilbud. Bestillingstransport kan gi en mulighet for å gi et tilbud i spredtbygde områder og er et tilbud i flere av kommunene i Akershus i dag. Tilbudet er åpent for alle uavhengig av alder, og er spesielt tilrettelagt for reisende med rullestol og rullator.

Fylkesrådet ønsker å styrke bestillingstransporttilbudet i distriktene, spesielt der rutebusstilbudet er begrenset, og for barn og ungdom. Vi trenger mer kunnskap om kostnader og effekter. Fylkesrådet vil samarbeide med Ruter AS for å videreutvikle tilbudet innenfor fylkeskommunens kollektivansvar.

2.2.10 Fremtidens kollektivtransport

Ruter AS har gjennom sin langsiktige strategi «Målbilde for bærekraftig bevegelsesfrihet» pekt på at kollektivtilbudet må fornyes for å kunne ta vesentlige nye markedsandeler fra biltrafikken. De argumenterer for å utvikle et mer individuelt og bestillingsbasert tilbud som bringer innbyggerne mer fleksibelt på kryss og tvers. Et tilbud som ligger tettere opp til dagens løsninger med personbil, bare at det skjer som delt transport (flere personer i hvert kjøretøy.)

Med delte løsninger basert på automatisert transport ser Ruter AS et potensial for å tilby løsninger på strekninger der tradisjonelle bussruter konkurrer dårlig mot privatbilen, og på strekninger hvor det er lavt passasjerbelegg og kostbart med busstilbud¹. Flere piloter er allerede gjennomført med første generasjons teknologi, og i 2024/2025 gjennomføres en større pilot i Groruddalen i Oslo for å teste ut et mer rendyrket bestillingstransportkonsept, etter hvert uten sikkerhetssjåfør.

¹ Sjåførkostnadene utgjør rundt halvparten av driftskostnadene i busstrafikken. Dette forklarer behovet for autonome løsninger for kollektivtilbud i mindre og mer fleksible kjøretøy, der sjåførkostnadene alternativt vil vært enda høyere enn for buss.

Hvis selvkjøringspilotene lykkes, kan løsningen gi et betydelig forbedret transporttilbud i regi av det offentlige. Samtidig utfordrer strategien etablert rolledeling mellom kollektivtransport og drosjenæringen, og vil trolig kreve en endring av lovverket som styrer offentlig kollektivtransport. Et grunnleggende spørsmål som må drøftes, og kanskje avklares, i handlingsprogramperioden er hvilken rolle det offentlige ønsker å ta i møte med selvkjøringsteknologien.

En utfordring Ruter AS har løftet frem er at selvkjøring kan bidra til betydelig økt biltrafikk hvis den skjer i en individuell form, slik som for dagens bruk av privatbil². Ruter AS argumenterer for delt selvkjøring i regi av det offentlige som en løsning på problemet. Det er behov for å vurdere løsninger der det offentlige også satser på å styre trafikkveksten gjennom generelle virkemidler, særlig prising av bruken av veinettet, slik at et tilbud i regi av privat sektor kan tilpasses på en tilsvarende måte, med økt personbelegg og lite tomkjøring.

2.2.11 Fremtidig pris- og sonemodell

Oslo og Akershus har gjennom Ruter AS et felles prissystem for kollektivtrafikken. Dagens takst- og sonemodell ble utformet etter at Ruter AS ble etablert i 2008, og har i hovedsak fungert bra. Det har allikevel vært utfordringer, blant annet som følge av at Oslo har ulike behov fra omlandet i Akershus:

- De fleste reiser for innbyggere i Oslo skjer innenfor sone 1, og hele kommunen er dekket av denne sonen.
- Selv ganske lokale reiser for innbyggere i Akershus skjer i større grad på tvers av sonegrenser, og flere av kommunene er delt opp i to soner. Asker er delt i tre soner.
- Oslo har i sin økonomiplan satt av betydelige midler til å redusere takstene, langt ut over det som er realistisk å finansiere i Akershus, og ønsker å kunne fastsette priser for Oslo uavhengig av prisene som gjelder i Akershus.

Det er satt i gang et arbeid med å vurdere endringer av dagens pris- og betalingsmodell. Arbeidet tar utgangspunkt i allerede gjennomført utredningsarbeid i regi av Ruter AS, Brakar og ØKT i 2021, men tilpasses de konkrete utfordringene som nå skal løses.

Fylkesrådet ønsker blant annet å få vurdert en distansebasert betalingsmodell, som kan redusere problemet med sonegrenser. Endringer av dagens pris- og betalingsmodell kan få store konsekvenser for innbyggerne og store økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen, og må derfor utredes grundig før et forslag legges frem for beslutning i fylkestinget. Fylkesrådet tar foreløpig sikte på å avklare en løsning som kan gjennomføres fra 2026.

² Eksempelvis kan selvkjøring gi disse effektene:

- Økt bilkjøring blant dagens bilbrukere. Du kan lese/prate/jobbe mens du kjører.
- Nye grupper. Trenger ikke egen bil eller førerkort, kanskje 15 åringer kan benytte tilbudet.
- Økt tomkjøring. Bilen kan kjøre «hjem» (uten passasjer) etter levering for å unngå kostbar parkering.

2.2.12 Holdeplasser og terminaler

Holdeplassene er inngangsporten til kollektivreisen. I knutepunktene er raske og effektive bytter mellom buss og tog eller båt viktig for at kollektivtilbudet skal være attraktivt. Mange av holdeplassene er ikke tilpasset nye busser, tilstrekkelig trafikk sikre eller universelt utformet. Det er etablert et holdeplassforum for prioritering av tiltak for å heve standarden.

Bussterminaler i de store knutepunktene utvikles i takt med busstilbudet. For eksempel ble den store bussterminalen i Lillestrøm for noen år siden supplert med gatestopp, slik at busser som går i rute gjennom sentrum ikke skal tape tid på å kjøre innom terminalen. Andre viktige behov er regulerings- og oppstillingsplasser for busser i tida mellom ankomst og avganger. Ombygging av bussterminalen på Lysaker (i regi av Statens vegvesen) skjer som ledd i en større omlegging av linjenettet i vest når Fornebubanen åpner, noe som gir raske forbindelser til mange målpunkter i Oslo slik at færre busser behøver å kjøre inn i Oslo sentrum.

Det pågår planlegging av større og mindre tiltak på flere andre bussterminaler, blant annet Lillestrøm, Bekkestua, Sandvika og Ås.

2.2.13 Elektrifisering og bygging av nye bussanlegg

Lokalisering av bussanlegg (garasjer, vaskehall, sjåførfasiliteter, mv.) har stor betydning for effektiv drift av busstilbudet, særlig for å unngå unødig tomkjøring. Tidligere var det operatørene som hadde ansvaret for bussanlegg, men det jobbes for å gradvis bygge ut operatørnøytrale bussanlegg som eies av det offentlige og leies ut til operatørene. Akershus fylkeskommune eier i dag to store bussanlegg på Romerike som utgjør første trinn i arbeidet med «Strategi for bussanlegg». En begrunnelse for ny struktur var å gi mer likeverdige konkurranseforhold, slik at ikke anbudskonkurransene svekkes av at operatørene har ulik tilgang på bussanlegg. Pågående elektrifisering av bussparken forsterker behovet for operatørnøytrale anlegg, fordi det må investeres i ladeinfrastruktur som ellers ville gitt store bindinger i fremtidige anbudskonkurranser.

Det er behov for gradvis å trappe opp årlige tilskudd fra Akershus fylkeskommune til et nivå på rundt 150 mill. kr høyere enn i dag når hele bussflåten er elektrifisert i løpet av de neste fem årene. Dette for å kunne finansiere økte leiekostnader som følge av elektrifisering og mer kostbare bussanlegg, samt at miljøkrav vil øke driftskostnadene fremover.

2.2.14 Drosjer

Etter dereguleringen av drosjenæringen i 2020 er antall drosjeløyer i fylket øket fra ca. 800 til 2300. For å styrke seriøsiteten i næringen er det innført nye krav om bl.a. bankgaranti, dokumentasjon på fagkompetanse og krav til sentraltilknytting. Flere krav er under vurdering av et offentlig utvalg, se <https://drosjeutvalget.no/>.

Fylkeskommunen har mulighet til å tildele eneretter for drosjetransport i områder der det kan forventes at markedet ikke tilbyr et tilstrekkelig drosjetilbud på kommersielle vilkår. Behovet for eneretter vurderes fortløpende. For fylkesrådet er det en verdi i seg selv å la drosjemarkedet være så fritt som reguleringene tillater. Konkurransen skaper innovasjon og tilpasser seg markedsgrunnlaget.

2.3 Sivilt transportberedskap

Akershus fylkeskommune har ansvar for å sikre og tilrettelegge for en nødvendig og regionalt tilpasset sivil transportberedskap. Det skal skje i samarbeid med statsforvalteren, politi, transportnæringen og andre sivile og militære myndigheter for å sikre best mulig koordinert sivil transportberedskap. Dette koordineringsarbeidet må ajourføres etter etableringen av Akershus fylkeskommune.

Ruter AS er forpliktet overfor Akershus fylkeskommune og Oslo kommune til å yte beredskapsarbeid. Ruter AS har en koordinerende rolle på tvers av kollektivtrafikkaktørene og myndigheter ved uønskede hendelser som medfører konsekvenser for kollektivtrafikken, og ved befolkningsevakuering.

Ruter AS er midt i en omstilling til klimavennlig kollektivtransport der busstransport i løpet av få år vil være drevet av utslippsfri energi, i hovedsak elektrisitet. I forhold til tradisjonelle diesellusser har elektriske busser vesentlig kortere rekkevidde og er avhengig av tilpassede ladestasjoner. Dette gjør det teknisk utfordrende å opprettholde transportberedskap på dagens nivå. Imidlertid arbeides det kontinuerlig med forbedringer av teknisk materiell, herunder batteri, rekkevidde og videreutvikling av bussanlegg og ladestasjoner. Ruter AS vil i noen år til ha diesellusser i kombinasjon med elektriske busser, noe som ivaretar beredskapshensyn og gir tid til videreutvikling til utslippsfri kollektivtrafikk i fylket.



2.4 Sykling og gåing

Et avgjørende premiss for å nå målene om nullvekst og nullutslipp er at langt flere enn i dag går og sykler. Dette vil også være positivt for folkehelsen. De aller fleste reiser i Akershus er under 5 km, så potensialet er stort, særlig etter elsykkelens inntog. Å få flere til å gå eller sykle har derfor vært et satsingsområde gjennom flere år. Vi har et nasjonalt mål om at sykkelandelen skal utgjøre 8 % av alle reiser, men sykkelandelen i Akershus har ligget på rundt 3-4 % på hele 2000-tallet. Vi er altså ikke nærmere målet nå enn da det ble formulert for 20 år siden. I samme periode har Akershus hatt en stor trafikkvekst. Manglende måloppnåelse innebærer derfor ikke at satsingen har vært forgjeves – uten den ville sykkelandelen mest sannsynlig ha sunket – men det innebærer at en ren videreføring av dagens praksis ikke vil være tilstrekkelig for å nå målet.

Det er en gjensidig avhengighet mellom målet om nullvekst og målet om økte gange- og sykkelandeler. Mye biltrafikk gjør det mindre attraktivt og gå å sykle, og så lenge bilen er lett tilgjengelig og infrastrukturen tilrettelagt for bilbruk, vil bilen fortsatt være det foretrukne valget. Det er heller ikke plass til nye separate anlegg for gående og syklende over alt, og fylkeskommunen har hverken kapasitet eller økonomi til å bygge egne anlegg for syklende og gående langs hele fylkesveinettet. Fylkeskommunen må derfor se på alternative løsninger i samarbeid med kommunene og Statens vegvesen. Aktuelle tiltak kan være å utvide veiskulder, regulere delstrekninger til enveiskjørt eller til gjennomkjøring forbudt, omdisponere veiareal, redusere fartsnivået, etablere hjertesoner rundt skoler og barnehager, sikre farlige kryss, senke fartsgrenser i tettsteder og rundt barneskoler osv. Ekstra innsats på skoleveier og til fritidsarenaer kan gi barn og unge gode vaner, og øke trafikksikkerheten ved å minske foreldrekjøring.

Dersom sykkel skal være et reelt alternativ til personbil på korte reiser, må fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende prioriteres langt høyere enn i dag. Sykkelinfrastrukturen må være trygg, forutsigbar og sammenhengende. Skilting og oppmerking er viktig for trafiksikkerheten, og gjør sykkelinfrastrukturen synlig og lett tilgjengelig. God helårsdrift og trygge og tilgjengelige sykkelparkeringer er viktige elementer i satsingen.

Hensynet til fotgjengere må løftes. Fylkeskommunen må i samarbeid med kommunene sørge for at gangtraseer holdes åpne, bidra til å oppgradere stier og snarveier og jobbe holdningsskapende. Bærekraftige transportformer må ikke settes opp mot hverandre – et nytt sykkelanlegg skal for eksempel ikke redusere trafiksikkerheten eller fremkommeligheten for fotgjengere. Trygge og effektive gangtraseer til kollektivtilbud, skole og barnehage må prioriteres.

Lave fartsgrenser kan være et virkemiddel for å prioritere myke trafikanter. Tiltaket øker trafiksikkerheten, reduserer støy og lokal forurensning og bidrar til økt trivsel for de som bor i området og de som ferdes der på sykkel eller til fots. I byer gir lav fart økt fremkommelighet og konkurransekraft for kollektivtrafikken. I Norge og ellers i Europa går det en diskusjon om fartens betydning for byliv, og hvor vidt det er riktig at fartsgrensen i byer og tettsteder skal være høyere enn hva man som myk trafikanter vil overleve i sammenstøt med bil. Flere europeiske byer innfører derfor 30 km/t som generell fartsgrense. Fylkeskommunen følger nøye med på denne utviklingen.

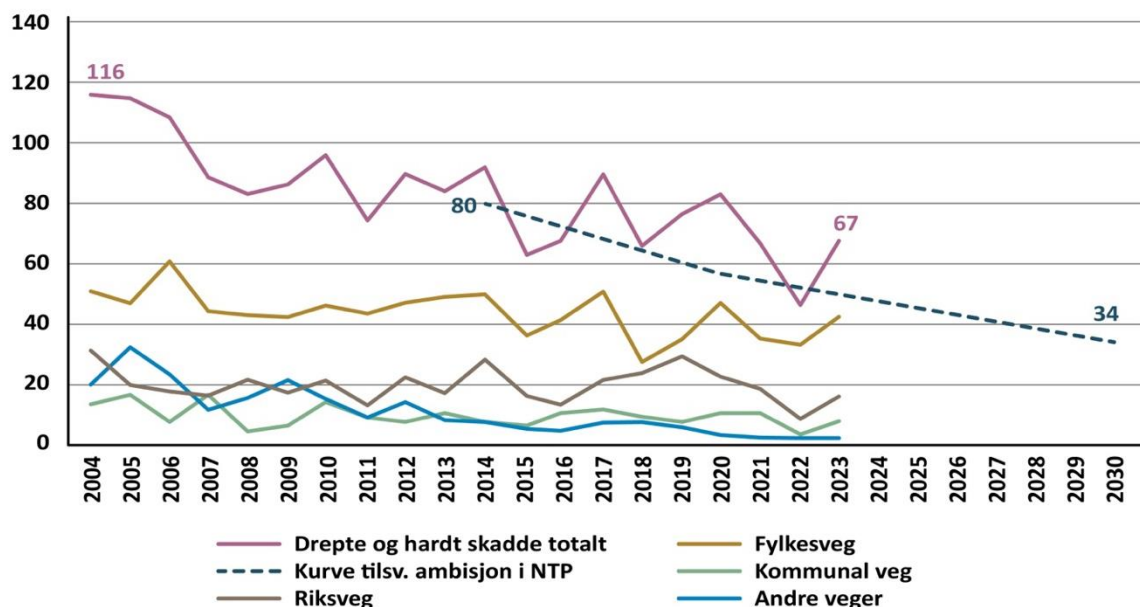
Det er behov for en temastrategi for aktiv mobilitet for økt kunnskap og bedre målstyring, og for å sikre riktige prioriteringer på riktig sted.

2.5 Trafiksikkerhet og ulykkesutvikling

Trafiksikkerhetsarbeidet i Norge bygger på visjonen om at ingen skal bli drept eller hardt skadet i veitrafikken. Å nå dette målet krever et godt samarbeid mellom myndigheter og de ulike trafiksikkerhetsaktørene, og en samordnet innsats som både innebærer fysiske, trafikantertede og strategiske tiltak. Fylkeskommunen har et stort ansvar for trafiksikkerhetsarbeidet, både som veieier, skoleeier, innkjøper, planmyndighet og folkehelseaktør.



Det har vært en markant nedgang i trafikkuulykker siden 1990-tallet, i Akershus som i resten av landet. Ulykkesutviklingen i fylket ligger noe over målkurven, men selv om antall alvorlige ulykker svinger en del fra år til år, er totalbildet at utviklingen går i riktig retning. Dette til tross for trafikkveksten vi har hatt i regionen.



Figur 7 Utvikling i antall drepte og hardt skadde i Akershus. Registrert situasjon for perioden 2004-2023 og kurve som angir ambisjon for utvikling frem til 2030. Statens vegvesen.

Det er flest bilførere som blir drept eller skadet i trafikken, men skaderisikoen er høyest for førere av lett motorsykkel, etterfulgt av tung motorsykkel, moped og sykkel. Det er flest utforkjøringsulykker i Akershus, i 2022 utgjorde utforkjøringsulykkene 23 % av alle trafikkuulykker. Dette er allikevel en mindre andel enn ellers i landet. Det er betydelige kjønnsforskjeller i ulykkesstatistikken. I Akershus er det omtrent dobbelt så mange menn som kvinner som blir drept eller hardt skadet i trafikken hvert år.

2.5.1 Trafikksikkerhet for myke trafikanter

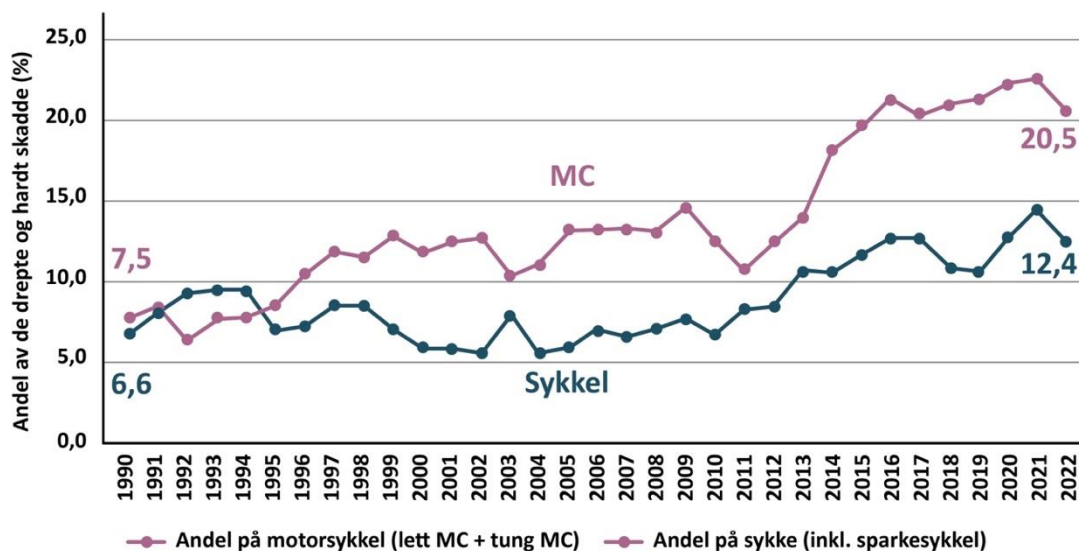
Ulykkesutviklingen for gående og syklende er ikke like positiv som for bilister. Alvorlige sykkelulykker utgjør en økende andel av de totale ulykkene, til tross for at sykkelandelen ikke har økt. Dette betyr ikke at flere syklist blir skadet nå enn tidligere, men at det er bilister som har hatt størst gevinst av trafikksikkerhetsarbeidet. Risikoen for å bli drept eller hardt skadd per kilometer er ca. fem ganger høyere for fotgjengere og ca. ti ganger høyere for syklist, sammenliknet med bilførere, basert på politirapporterte personskadeulykker (beregninger gjennomført av Transportøkonomisk Institutt). Det er store mørketall i den offisielle ulykkesstatistikken for gående og syklende. Den reelle forskjellen i risiko er derfor betydelig større. De aller fleste dødsulykker som involverer myke trafikanter skjer på strekninger med fartsgrense 50 km/t.

Det er en potensiell målkonflikt mellom nullvisjonen og målet om nullvekst i personbiltrafikken. Ulykkesutviklingen for gående og syklende viser at dersom vi skal nå begge målene, må virkemiddelbruken intensiveres og trafikksikkerhet for myke trafikanter prioriteres høyt.

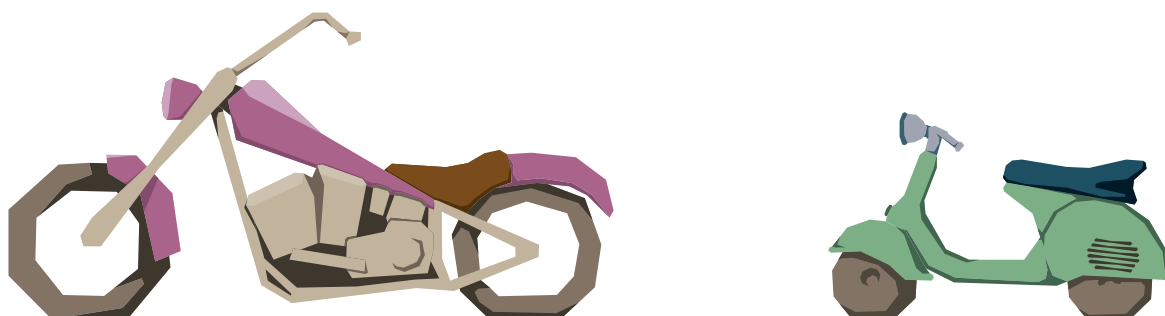
Utbygging av sammenhengende infrastruktur for gående og syklende og sikring av krysningspunkter er svært viktig i denne sammenheng, men også andre type virkemidler er viktige, slik som informasjon og opplæring, skilting og oppmerking, fartsreducerende tiltak, trafikkreducerende tiltak, god belysning, regulatoriske tiltak osv. Tiltak som begrenser biltrafikken vil også bedre trafiksikkerheten, og gjøre det mer attraktivt å gå og sykle.

2.5.2 MC-sikkerhet

Risikoen for å bli drept eller hardt skadd er om lag ni ganger høyere per km for moped, om lag 18 ganger høyere for tung motorsykel og 50 ganger høyere for lett motorsykel, sammenliknet med bilførere (Utredningsoppdraget til NTP 2025-2036, SVV). Risikoen er redusert, men andelen drepte og hardt skadde motorsyklister er økende. En viktig årsak er at langt flere kjører MC nå enn tidligere. Det er derfor behov for å ha fokus på denne gruppen. Aktuelle trafiksikkerhetstiltak er fysiske tiltak som underskinner, tilrettelegging for tilgivende sideterreng osv., kontrolltiltak, spre kunnskap og øke førerkompetanse og holdningsskapende arbeid. Fylkeskommunen sitter ikke med alle virkemidlene, men samarbeider med andre aktører gjennom Nasjonalt forum for MC-sikkerhet som ledes av SVV.



Figur 8 Utvikling i andel av de totale ulykkene med drepte og hardt skadde for sykkel og mc (Trafiksikkerhetsutviklingen 2022, SVV)



2.5.3 Et samordnet trafikksikkerhetsarbeid

«Den norske samarbeidsmodellen» er en av suksessfaktorene bak den store reduksjonen i trafikkulykker de siste 30 årene. Formålet med det tverrsektorielle samarbeidet er å utnytte aktørenes ulike virkemidler, og å jobbe koordinert og samordnet med nullvisjonen. Fylkeskommunen har et lovfestet ansvar for å tilrå og samordne trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Fylkeskommunens samordningsansvar er formalisert gjennom Akershus sitt trafikksikkerhetsutvalg (ATU). ATU er et rådgivende utvalg som foreslår og tar initiativ til tiltak og samarbeid. Utvalget ledes av fylkesråd for samferdsel og består av fem fylkestingsmedlemmer, samt rådgivere fra Statens vegvesen, Øst politidistrikt, Utrykningspolitiet og Trygg Trafikk. Akershus fylkeskommune har også ansvar for å følge opp forpliktelser i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei.

Andre viktige samordningsarenaer er Mobilitetsnettverket for Akershus, Østfold og Buskerud (nærmere omtalt i kap. 3.7) og Nasjonalt trafikksikkerhetsforum.

Trafikksikker kommune er en godkjenningsordning utviklet av Trygg Trafikk. Ordningen definerer kriterier for et systematisk trafikksikkerhetsarbeid som kommunens virksomheter må oppfylle. Transportøkonomisk institutt har undersøkt hvilke følger det har for kommunal trafikksikkerhetskultur å bli godkjent som trafikksikker kommune. Studien viser svært positive effekter på trafikksikkerhetskultur, økt fokus på trafikksikkerhet i eget arbeid og egen trafikksikkerhetsatferd i arbeidet (TØI-rapport 1853/2021, *Trafikksikker kommune* som tiltak for å utvikle kommunal trafikksikkerhetskultur).

Akershus fylkeskommune ønsker at alle kommunene skal bli sertifisert som trafikksikker kommune, og bidrar til dette gjennom samarbeid med Trygg Trafikk og gjennom fylkeskommunens tilskuddsordning for trafikksikkerhet. Akershus har også igangsatt prosess med å bli trafikksikker fylkeskommune.

2.5.4 Trafikksikkerhet, folkehelse og opplevd trygghet

Transportsystemene er en av grunnpilarene i lokalsamfunnet. At disse systemene er trygge og tilgjengelige for alle er viktig for folkehelsen. Fylkeskommunen har et pådriver- og samordningsansvar for det brede folkehelsearbeidet i regionen, og et særlig ansvar for å understøtte kommunene i deres arbeid. Fylkeskommunen skal videre holde oversikt over helsetilstand og påvirkningsfaktorer som har betydning for folkehelsen i regionen. Skade som følge av trafikkulykker er et folkehelseproblem og har en høy samfunnsøkonomisk kostnad.

Følelse av utrygghet i trafikken har også en kostnad og medfører et betydelig velferdstap, for eksempel ved at folk avstår fra å gå eller sykle fordi de opplever utrygghet på grunn av mye biltrafikk og manglende fysisk tilrettelegging (Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014). Fylkeskommunens trafikksikkerhetsarbeid skal fremme både attraktive og trygge løsninger.

2.5.5 Skolevei

Vi har et nasjonalt mål om at minst 8 av 10 barn uten rett til skoleskyss skal gå eller sykle til skolen. Resultatene fra reisevaneundersøkelsen gjennomført på barneskolene i Viken i 2022, viser at 42 % av barneskoleelevene i Akershus opplever at skoleveien er utrygg.

De fleste elevene går eller sykler til skolen (ca. 7 av 10, gjennomsnitt sommer og vinter), men det er fortsatt en del barn som blir kjørt. Mange oppgir farlig skolevei som en av årsakene til at barnet blir kjørt, men andre årsaker knyttet til hverdagslogistikk og tidsklemme ser ut til å spille en større rolle, fylket sett under ett. Fylkeskommunen har begrensede virkemidler, og et godt samarbeid internt i fylkeskommunen og med kommuner og skoler er avgjørende for å nå målene om aktiv skolevei. Det er også store lokale forskjeller, både mellom kommuner og skolekretser. Det er derfor viktig at tiltak for å øke andelen som går og sykler er lokalt tilpasset.

En oppdatert handlingsplan for trygging av skoleveier i Akershus er under arbeid. Videre vil pilotering av tiltak for å stimulere elever til å gå eller sykle, tilskudd til kommunene, samt nye skoleveiundersøkelser for å øke kunnskapen om skoleveiene og for å måle utviklingen over tid, være viktige virkemidler i arbeidet.

At skoleveien er trygg og tilrettelagt for gåing og sykling er viktig for lokalmiljøet. En analyse av gangavstandssoner rundt barneskolene i Viken viser at de fleste funksjoner vi bruker i det daglige, som bolig, dagligvarebutikk, arbeid og barnehage, befinner seg innenfor 2 km fra en barneskole ([Forskning og rapporter | Mobilitet og samfunn \(arcgis.com\)](#)). En fortsatt satsning på trygge og gode skoleveier kommer derfor alle innbyggere til gode.

2.5.6 Tilskudd til trafikksikkerhetsprosjekter i kommunene

Fylkeskommunen gir tilskudd til trafikksikkerhetsprosjekter i kommunene. I tråd med nasjonale målsettinger har fylkesrådet i Akershus ambisjoner om at:

- alle kommuner i Akershus har gyldige trafikksikkerhetsplaner
- alle kommuner i Akershus er sertifisert som trafikksikker kommune
- 80 % av barn og unge uten rett til skoleskyss går eller sykler til skolen

Prosjektstøtte til trafikksikkerhetstiltak i kommunene går til aktiviteter og tiltak som bidrar til å oppnå disse ambisjonene. I 2024 er det gitt tilsagn om prosjektmidler til trafikksikkerhet i kommunene for 5,8 mill. kr. Tilskuddet vil øke i 2025.

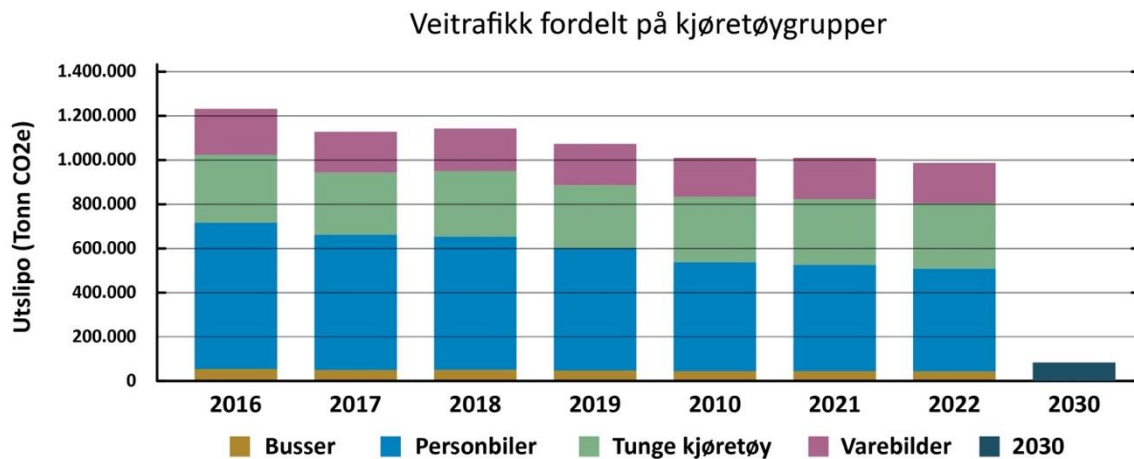
2.6 Klima og miljø

2.6.1 Klima

Akershus skal være et klimapolitisk foregangsfylke, og har mål om 80 % utslippskutt i alle sektorer, innen 2030. For å nå klimamålet må sektoren veitrafikk redusere utslippene med 93 % innen 2030 (Tiltaksanalyse for Viken 2021 og Miljødirektoratets utslippsstatistikk).

Veitrafikk, som er den største utslippskilden i Akershus, har redusert utslippene sine betraktelig siden 2016, og utslippene har holdt seg stabile selv etter Covid-pandemien. Se figur under med

veitrafikk fordelt på kjøretøygrupper. Utslipp fra personbiler er redusert med 32 % sammenlignet med 2016, antakelig som følge av overgang til elektriske kjøretøy. Utslippene fra busser er redusert med 7 % sammenlignet med 2016.



Figur: Viser utviklingen i utslippene for veitrafikk fordelt på de ulike kjøretøygruppene 2016 - 2022. Siste stolpe viser hvor store utslippene, målt i CO2e, kan være i 2030 i Akershus. Kilde: Miljødirektoratet

Utviklingen er positiv, men går ikke raskt nok. Takten må øke for å nå målet. For kategoriene varebiler og tyngre kjøretøy har imidlertid utslippene økt noe siden 2020. Dette vitner om behov for andre virkemidler.

Klima og miljø skal vektes 35 % i Akershus fylkeskommunes anskaffelser, som vil innebære en omlegging til fossilfri drift og utbygging av fylkesveier. Hovedandelen av klimagassutslipp fra drift av fylkesveier stammer fra kjøretøy og maskiner til bruk i driften, særlig oppgaver i vinterdriften som brøyting og strøing. Omleggingen til fossilfrie kjøretøy vil skje gradvis over tid i forbindelse med fornying av driftskontraktene.

Prosjektet «Grønne energistasjoner» startet opp i 2022 og er et samarbeid mellom Osloregionen og Østlandssamarbeidet. Hensikten med prosjektet er å bidra til raskere etablering av energistasjoner som tilbyr ladeinfrastruktur og fyllestasjoner for biogass og hydrogen til de tyngre kjøretøyene. Det er utarbeidet en veileder for etablering av energistasjoner for tungtransport.

Et godt utbygd og fossilfritt kollektivtilbud er viktig for å kutte klimagassutslipp, og for å sikre innbyggerne enkel hverdagstransport. Viken fylkeskommune gjennomførte et scenarioprojekt for å vurdere usikkerhet knyttet til utslippsfri kollektivtrafikk og prioritering av energikildene biogass, hydrogen og elektrisitet. Funn i prosjektet er at nullutslipp ikke nødvendigvis krever økning av vognparken, og at batterielektrisk er det alternativet med lavest forventet kostnad per km. Akershus fylkeskommune og Ruter AS har målsetning om at kollektivtrafikken i fylket er utslippsfri innen 2030.

Akershus fylkeskommune deltar i prosjektet «Helhetlig bylogistikk» (BYLO) sammen med flere kommuner i Akershus og Oslo kommune. Hensikten er å finne gode løsninger for effektiv, miljøvennlig og trafikksikker varelevering i byer og tettsteder. Tilhørende prosjekter er «MOVE21» og «Varelogistikk i vestkorridoren».

Bygging av vei kan ha betydelige negative konsekvenser for klimaet. Bygging av veier fører til utslipp av klimagasser, særlig fra produksjon av materialer som asfalt og betong. Utslipp fra anleggsarbeid og transport av materialer bidrar også til klimagassutslipp. Dersom veier bygges gjennom karbonrike arealer som myr, kan det føre til store utslipp av klimagasser. Fylkeskommunen skal prioritere jordvern og restaurering av natur og landbruksjord i sine samferdselsprosjekter.

En viktig faktor for å redusere utslippene ytterligere er at kommunene legger størstedelen av ny utbygging til prioriterte tettsteder og i tilknytning til eksisterende kollektivforbindelser.

2.6.2 Miljø

Biologisk mangfold, matjord, vassdrag, strandsonen og kulturarven må bevares for fremtidige generasjoner. Sterk befolkningsvekst og utbygging legger stort press på naturverdiene. Samordnet regional areal- og mobilitetsplanlegging legges til grunn i Akershus for å redusere reisebehov, stimulere til høy kollektivandel og legge grunnlaget for langsiktige og gode avveininger mellom vekst og vern.

Avrenning fra veinettet bidrar til spredning av forurensning, og salting av veier kan medføre utfordringer for trær og vassdrag langs veinettet. Miljøsmart og effektiv drift av veinettet er viktige virkemidler for å redusere forurensning. Eksempler på tiltak som også har en miljøeffekt er renhold av veinettet, tømning av sandfang, håndtering av snø og bruk av salt.

Artsrike veikanter er flotte å se på. Fylkesveinettet inneholder store mengder kantarealer som kan være habitat for både fremmede arter som lupiner, rødlista arter og ulike pollinatorer. Riktig skjøtsel og kartlegging av slike arealer er viktig for å ivareta sårbar natur og sikre biologisk mangfold. Driftsavdelingen må balansere behovet for å begrense spredning av fremmede arter opp mot behovet for å ivareta sårbare arter, samtidig som sikt og trafiksikkerhet skal ivaretas.

Fylkeskommunen bygger også nye veier, og disse prosjektene kan påvirke både klima, natur og matjord. Når et veiprojekt går gjennom natur- eller jordbrukslandskap, er det krevende å ivareta nullvisjonen om tap av biologisk mangfold og matjord. Disse prosjektene kan også generere et masseoverskudd. Generell anleggsvirksomhet vil kunne ha vesentlige klimagassutslipp, og det samme vil transport av masser. Det er derfor viktig, men krevende, å etterstrebe en massebalanse i prosjekter.

2.7 Vedlikeholdsetterslep

Vedlikeholdsetterslep uttrykt i kroner er et ustandardisert begrep som knyttes til kostnaden ved å ta igjen forsømt vedlikehold, det vil si vedlikehold som burde vært gjennomført i henhold til fastsatte krav i en gitt vedlikeholdsstandard, men som ikke er blitt gjennomført.

I Statens vegvesen rapport nr. 183 (2012) ble vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet estimert til om lag 45–75 mrd. kr. Daværende Akershus fylkeskommune sin andel ble estimert til omtrent 1–1,6 mrd. kr. I 2022 utarbeidet Statens vegvesen en rapport i samarbeid med fylkeskommunene for å vurdere utviklingen av etterslepet i perioden 2014–2021.



Her ble Viken fylkeskommune sitt samlede etterslep estimert til om lag 10 mrd. kr i 2022 (prisjustert til 11 mrd. kr i 2023). Akershus sin andel ble estimert til om lag 2,3 mrd. kr.

Fylkeskommunene har i sitt innspill til rapporten påpekt mangler og en betydelig usikkerhet ved metoden som er benyttet i kartleggingen, hvilket gjør at vi mener omfanget av etterslepet sannsynligvis er betydelig underestimert. Undersøkelser gjort av Møre og Romsdal fylkeskommune viser at etterslepet kan være på om lag det dobbelte som den skjematiske framskrivningen viser. I tillegg tar de fremskrevne estimatene for utviklingen i etterslepet utgangspunkt i fylkesgrensene før regionreformen i 2020. Det innebærer at fylkesveistrekingene som nå er overført til nye Akershus fylkeskommune, etter oppsplitting av Viken, ikke er tatt med i beregningene. Fylkeskommunens vurdering er derfor at det totale etterslepet i Akershus ligger vesentlig høyere enn 2,3 mrd. kr, og et sted mellom 4 og 5 mrd. kr.

Et stadig økende vedlikeholdsetterslep kan bidra til å øke risikoen for alvorlig ulykker, redusere fremkommeligheten og skaper uforutsigbarhet for trafikantene. Det er derfor en fastsatt politisk målsetting å stanse og innhente vedlikeholdsetterslepet.

2.8 Universell utforming

Bevegelsesfrihet er et samfunnsgode fylkeskommunen skal legge til rette for. Et trygt og universelt utformet transportsystem, samt godt vedlikehold året rundt, bidrar til at barn, eldre og mennesker med funksjonsnedsettelse kan leve aktive liv på egne premisser.

All ny transportinfrastruktur blir i dag bygget etter prinsipper for universell utforming, men det meste av infrastrukturen er allerede bygget. Mye av eksisterende infrastruktur er ikke universelt utformet, for eksempel viser kartlegging at kun et fåtall av fylkets holdeplasser tilfredsstiller kravene. Det gjennomføres flere tiltak for å oppgradere holdeplasser, blant annet gjennom programmet for stasjons- og knutepunktutvikling i byvekstsamarbeidet, men det behov for en mer helhetlig tilnærming til universell utforming som ser på hele reisekjeden fra dør til dør. Fylkesrådet vil vurdere om en egen temastrategi for universell utforming skal utarbeides.

Ruter AS og Akershus kollektivterminaler FKF har som en del av sitt oppdrag en vesentlig satsing på universell utforming av sitt tilbud.

2.9 Forskning og utvikling (FoU), utredninger, kunnskapsgrunnlag og medlemskap

Samfunnsplanleggingen i Akershus må bygge på et oppdatert og godt kunnskapsgrunnlag for å sikre at det vi gjør, fører oss dit vi ønsker. Samfunnet er i en omstillingsprosess som krever koordinering og nytenkning. Innenfor samferdselsområdet skal en økende befolknings behov for mobilitet imøtekommes samtidig som vi kutter utslipp, minimerer areal- og ressursbruk, ivaretar sikkerheten og bidrar til gode og bærekraftige lokalsamfunn. Fylkeskommunen har et særegent ansvar i denne omstillingsprosessen som forvalter, samfunnsutvikler, pådriver, og som veieier. I dette bildet er det viktig med stadig oppdatert kunnskap og at ny kunnskap blir tatt i bruk. En felles dataportal kan bidra til dette.

Gjennom forskning, utvikling, utredning og samarbeid suppleres kunnskapsgrunnlaget for strategisk planlegging av samferdsel i Akershus. Dette innebærer forskningssamarbeid nasjonalt og internasjonalt samt pilotering, inklusiv nye teknologiske løsninger som kan løse mobilitetsutfordringer. Andre sentrale områder er reisevaneundersøkelser.

Reisevaneundersøkelser (inkludert skoleveiundersøkelse) med tilhørende analyser er viktig for å få innsikt i behov for fremtidige mobilitetstjenester. Fylkeskommunen er medlem i PROSAM, et faglig samarbeid innen transportstatistikk i Oslo-området. En sentral oppgave er å utvikle og vedlikeholde et felles datagrunnlag og nødvendig prognoseverktøy for Osloregionen. Det gir de deltagende parter mulighet til å beregne transport- og trafikkmessige konsekvenser av tiltak innenfor vei- og kollektivsektoren, samt arealbruk.

Det arbeides kontinuerlig i samarbeid med flere forskningsmiljøer, der blant annet prosjektet som omhandler nedsatt generell fartsgrense i byer har fått stor oppmerksomhet. I samarbeid med Statens vegvesen og Vegdirektoratet pågår det også arbeid med skilt og trafikkstyring som regulerende virkemiddel.

Data og kunnskap om mobiliteten i Akershus er samlet på mobilitetsportalen, [Mobilitet og samfunn \(arcgis.com\)](https://mobilitetog.samfunn.arcgis.com). Her er kunnskapen samlet i form av kartløsning, mobilitetsregnskap, rapporter og mobilitetsprosjekter kommunene selv har gjennomført. Portalen driftes som et samarbeid mellom Akershus, Buskerud og Østfold fylkeskommuner. Det settes av midler til drift av portalen.

Akershus fylkeskommune er medlem i en rekke organisasjoner, organer og samarbeid. Eksempler på dette er Østlandssamarbeidet, internasjonale samferdselsorganer og -samarbeider, jernbanefora, ITS Norge mfl. Andre samarbeid ledes av fylkeskommunen, slik som Trafikksikkerhetsutvalget i Akershus og Mobilitetsnettverket for Akershus, Buskerud og Østfold. Noen samarbeid er politiske, mens andre har faglig kunnskapsdeling, forskning og utvikling som formål. Disse samarbeidene gir merverdi og støtter opp under fylkesrådets strategiske mål. Midler og partnerskap innen trafiksikkerhet inngår også her.

Mobilitetsnettverket ble opprettet i Viken fylkeskommune 2021 og er et fagnettverk for trafiksikkerhet, sykkel og gange, ledet av fylkeskommunen. Nettverket har ca. 150 medlemmer fra alle kommunene i Akershus, Østfold og Buskerud, samt fylkeskommunene, Statens vegvesen og Trygg Trafikk. Formålet med Mobilitetsnettverket er å skape en felles plattform for kunnskapsdeling, informasjons- og erfaringsutveksling, diskusjon og nettverksbygging, samt skape en felles forståelse av utfordringsbildet og målsettinger innenfor mobilitetsområdet. Gjennom 3-7 årlige samlinger presenteres ny forskning, teknologi, piloteringer, prosjekter, erfaringer og temaer medlemmene ønsker informasjon om eller diskusjon rundt. For enkelte arrangementer, slik som den årlige mobilitetskonferansen, inviteres alle kommunene i tillegg til mobilitetsnettverkets medlemmer.

2.10 Ekstern utbygging på fylkesvei

Mange tiltak på fylkesvei utløses av privat bolig- og næringsutvikling. Rekkefølgekrav til tiltak på fylkesvei gjennomføres av både private og offentlige utbyggere (omtales som eksterne utbyggere, og er andre enn fylkeskommunen selv). Fylkeskommunen stiller krav til standard på veianlegget, samt at anlegget følges opp av fylkeskommunale byggeledere. Anlegget overtas som en del av

fylkesveinettet og inngår deretter i vårt drift- og vedlikeholdsansvar. Utbedring av fylkesveinettet fører til at veikapitalen for veieier øker.

Rekkefølgekrav er knyttet til nødvendighetskrav i plan- og bygningsloven og innebærer at det må være et behov for det konkrete tiltaket. I tillegg kreves en sammenheng mellom den konkrete utbyggingen og det rekkefølgekravet som stilles. Eksempler på dette kan være rekkefølgekrav om bygging av gang- og sykkelvei langs fylkesvei for boligutbygging eller utbedring av kryss for næringsutbygging.

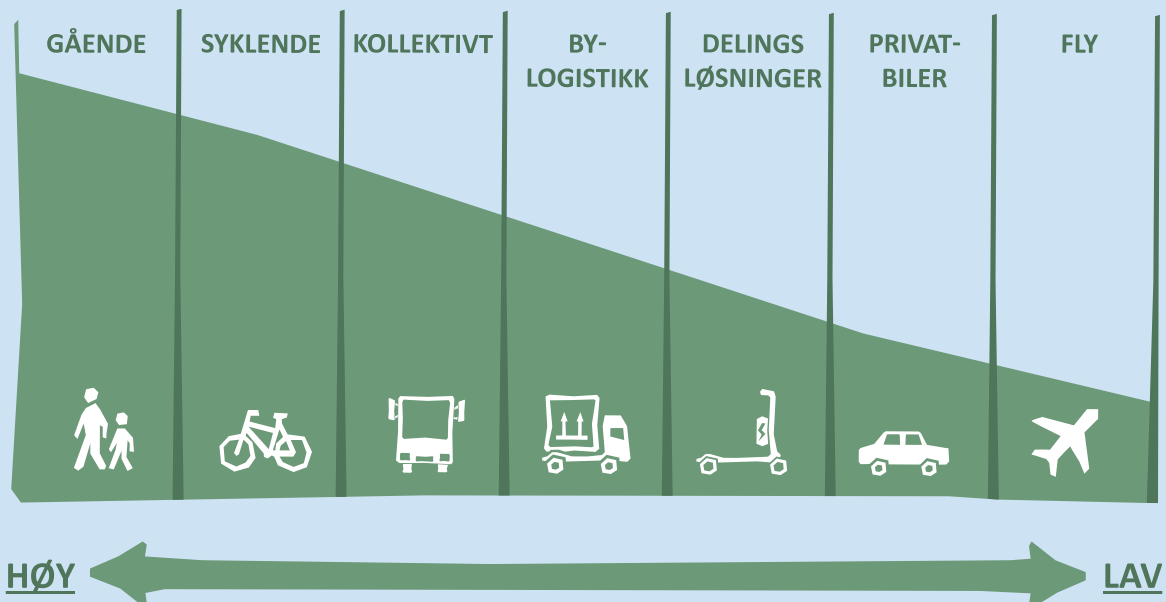
Utbyggingsavtaler er et virkemiddel for offentlig-privat samarbeid knyttet til gjennomføringen av arealplaner, og er en avtale mellom kommuner og private utbyggere. Fylkeskommunen er ikke part i utbyggingsavtaler, men rekkefølgekrav på fylkesvei kan omfattes av avtalene. Noen kommuner i Akershus har også tatt i bruk områdemodeller/finansieringsmodeller som et områdegrep for hvordan felles offentlig infrastruktur skal finansieres, og der tiltak på fylkesvei er inkludert. I tillegg til krav om nødvendighet, stilles det krav om forholdsmessighet i utbyggingsavtaler og finansieringsmodeller. En privat utbygger kan ikke pålegges å betale for mer enn den belastningen utbyggingen påfører det offentlige veinettet (og annen offentlig infrastruktur). Forholdsmessighetskravet gjelder også fordelingen mellom privat finansiering og offentlig finansiering for offentlig infrastruktur. I disse tilfellene vil det være behov for delvis finansiering over fylkesveibudsjettet for tiltak/prosjekt det er knyttet rekkefølgekrav til, som må inn i handlingsprogrammet.



3 Satsingsområder

Investeringsbehovet er langt større enn de økonomiske rammene. Skal vi nå målene om utslippskutt, bedre trafiksikkerhet og mer aktiv transport, må vi derfor se etter alternative løsninger og benytte hele virkemiddelapparatet. Tiltak som kan bidra til måloppnåelse innenfor de økonomiske rammene kan være bruk av ny teknologi, omdisponering av veiareal, redusert fart osv. Et godt samarbeid med offentlige og private aktører er avgjørende for å lykkes. Utvikling og deling av kunnskap er også viktig for å utnytte potensialet i ny teknologi og for å sikre at det vi gjør effektivt bidrar til måloppnåelse.

Hele mobilitetssystemet må etterstrebe å være trafiksikkert, universelt utformet og fremkommelig for alle reisende. Det gir bedre forutsetninger for verdiskaping, øker muligheten for aktiv samfunnsdeltakelse for alle, og bygger opp under målene om mer aktiv transport. Disse hensynene skal prioriteres gjennomgående i handlingsprogrammet.



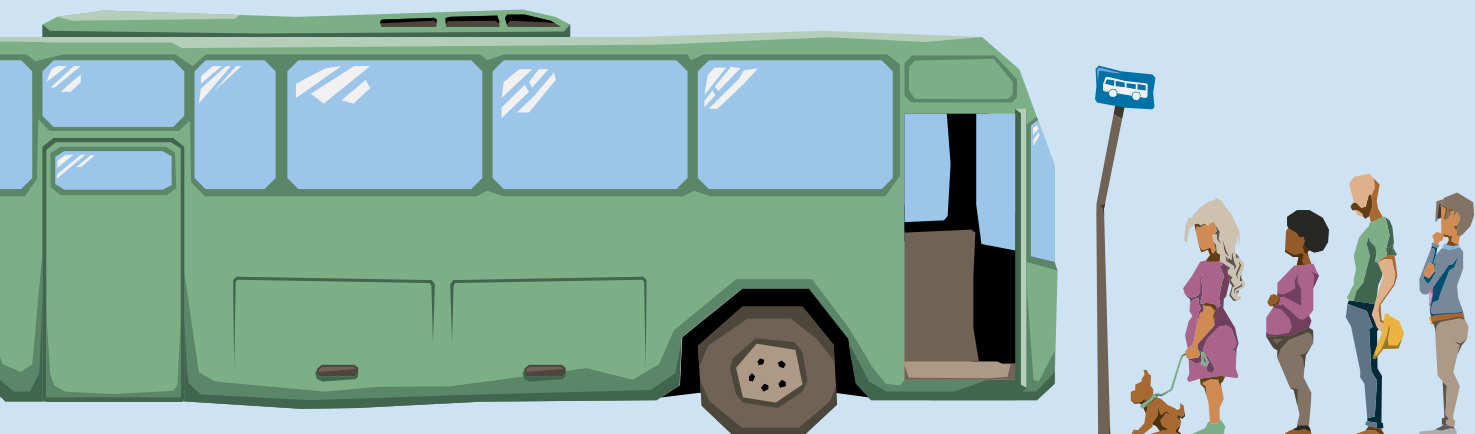
Figur 9: Gåing, sykling, kollektivtransport og delingsmobilitet er prioritert over personbiltransport og flyreiser.

3.1 Satsingsområdet

Prioritere kollektivtransport, sykling og gåing

Satsingsområdet omfatter:

For å øke kollektivtransportens attraktivitet, må god bussfremkommelighet sikres. Her kan teknologisk trafikkstyring være et mulig virkemiddel. Gode sykkelanlegg frem til høyfrekvente kollektivtilbud, med tilhørende sykkelparkering, legger til rette for «sykling til stasjonen». Sammenhengende sykkelveinett må på plass for å komplettere fremkommelighet og trafiksikre ferdelsårer for sykling.



Tilsvarende må det satses på gåing til skole, arbeid, fritid, hverdagsærender og kollektivtilbudet. Videre er det behov for målrettet satsing på vedlikehold og helårsdrift langs gang- og sykkeltraseene. Omgivelsene, opplevelse av trygghet, komfort og fremkommelighet viktig når vi går og sykler. Gode snarveier og sammenhengende gang- og sykkeltraseer med god helårsdrift, vil fremme gåing. Arbeid med å redusere fartsnivå og trafikkbelastning inngår i satsingsområdet, i første rekke i byer, tettsteder og langs skoleveier.

Innfartsparkeringer gjør det enklere å kombinere privatbil med kollektivreiser. Målet med innfartsparkeringene er å samle reisende, som gjerne bor steder unna kollektivtransporten, for å effektivt kunne frakte dem inn mot viktige knutepunkter. Fylkesrådet mener at innfartsparkeringer kombinerer friheten innbyggerne har ved å bruke egen bil, samtidig som det fremmer kollektivreiser.

Satsingsområdet bygger opp under at stadig flere velger kollektivtransport, sykling og gåing i hverdagen – og at privatbilandelen går ned. Prosjekter som alene fremmer personbiltransport, blir ikke prioritert i handlingsprogrammet.

Dagens utfordring:

I Akershus gjennomføres ca. 63 % av arbeidsreisene med bil, samtidig som vi har et fylkesveinett med mye biltrafikk morgen og ettermiddag. Bussene står i samme kø som bilene. Spesielt inn mot knutepunkter og togstasjoner, er det utfordrende med store bussforsinkelser i rush. Det å måtte bytte transportmiddel (typisk buss-tog) er i utgangspunktet ikke ønskelig for trafikantene. Kollektivknutepunktene må derfor utvikles for raske bytter, være trafiksikre og universelt tilgjengelige. Innfartsparkering er et av flere virkemidler for å gjøre kollektivtilbudet mer tilgjengelig. I prioriteringen av hvor innfartsparkering bør etableres, må man både vurdere arealbruk og antallet reisende tilbudet er aktuelt for. Dette gjør at det særlig er jernbanestasjoner utenfor bykjerner som er de mest aktuelle stedene for å etablere innfartsparkeringsplasser.

Sykling og gåing er helsefremmende, miljøvennlig og billig. Utfordringen er å utnytte eksisterende infrastruktur effektivt, slik at det blir enklere å velge gåing og sykling i hverdagen. Sykkelandelen i Akershus har stått stille på ca. 3-4 % de siste årene. Det er derfor behov for en tydelig satsing på sykkeltilrettelegging i handlingsprogramperioden. Byer og tettsteder er tettest befolket og har de korteste avstandene mellom hjem, skole, jobb og sentre – og derved størst potensial for større andel gåing og sykling. Det er behov for både nyanlegg, manglende lenker, oppgradering av eksisterende tilbud og omdisponering/regulering av eksisterende veiareal.

Innenfor satsingsområdet *Prioritere kollektivtransport, sykling og gåing* prioriterer vi:

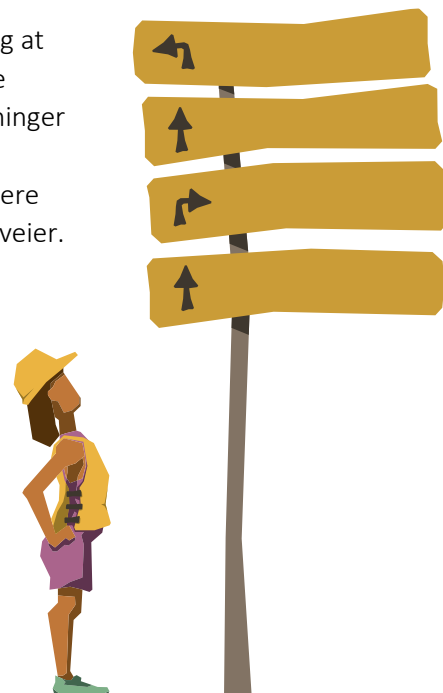
- Videreutvikle kollektivtilbudet til et effektivt nettverk, tilgjengelig med delingsmobilitet, sykling og gåing
- Forbedre fremkommeligheten for prioriterte trafikantgrupper, særskilt busser, gjennom tiltak i veinettet og tilpasset vinterdrift. Omdisponering av veiareal vurderes
- Utforske mulighetsrommet innen skilting og trafikkstyring i samarbeid med Statens vegvesen og kommunene
- Legge til rette for innfartsparkering for bil i områder med begrenset busstilbud, fortrinnsvis ved jernbanestasjoner i starten av reisekjeden. Parkeringstilbudet skal ses i sammenheng med ulike typer delingsmobilitet og baseres på en behovsvurdering
- Sikre at det avsettes areal til bussanlegg med ladefasiliteter
- Følge opp rapport «Erfaring med nedsatt generell fartsgrense» og Vegdirektoratets gjennomgang av regelverk knyttet til fartsgrenser og skilt i byområder
- Etablere, oppgradere og drifte infrastruktur tilrettelagt for gåing og sykling, spesielt inn mot skoler, fritidsarenaer og kollektivtransport
- Arbeide målrettet med sammenhengende hovedsykkelveinett, med god atkomst til kollektivsystemet, i samarbeid med Statens vegvesen og kommunene
- Etablere samarbeid med Ruter AS om fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken
- Utrede handlingsrommet for bedre utnyttelse av Oslofjorden som ferdselsåre
- Sikre godt datagrunnlag innen alle transportformer
- Utrede, med sikte på å innføre, gratis reisekort for ungdom i videregående opplæring, i stedet for skoleskysskort som har tidsbegrensning

3.2 Satsingsområdet *Et robust fylkesveinett*

Satsingsområdet omfatter:

Et robust fylkesveinett innebærer at veiene skal tåle ras og steinsprang, og at transportberedskapen ivaretas. I takt med klimaendringene har vi de siste årene sett hyppigere eksempler på at veier står under vann, masseutglidninger og at det går ulike typer ras langs fylkesveiene. For å sikre liv og helse, fremkommelighet for næringstransport, kollektivtransport og for innbyggere som er avhengig av privatbil er det derfor viktig å sørge for robuste fylkesveier.

En viktig del av å satse på et mer robust fylkesveinett er å prioritere drift og vedlikehold som sikrer at veier oppfyller sin tiltenkte funksjon med forutsigbar reisetid for alle, samt at veikapitalen ivaretas i et langsiktig perspektiv. Det er over tid bygget seg opp et betydelig vedlikeholdsetterslep på fylkesveinettet, sett opp imot anbefalt standard for drift og vedlikehold. Et stort vedlikeholdsetterslep gjør at mange fylkesveier ikke oppfyller funksjonen de er ment å ha. I tillegg vil økte nedbørsmengder medføre at veinettet må tilpasses et endret klima og gjøres mer motstandsdyktig mot ekstremvær som ras og flom. Vedlikehold av veinettet samt arbeid med å stanse



og innhente vedlikeholdsetterslepet, vil gjennomgående være en prioritert kjerneoppgave for fylkeskommunen i hele planperioden. Fylkeskommunen vil ha en satsing på innhenting av vedlikeholdsetterslepet i handlingsprogramperioden.

3.2.1 Dagens utfordring:

I takt med klimaendringene ser vi stadig oftere ekstreme værhendelser. Dette medfører utfordringer når det kommer til fremkommelighet mens det står på, samt en økning i masseutglidning, ras- og skredhendelser. Det er umulig å gardere seg mot alle slike hendelser, men vi kan motvirke ødeleggelsene ved å tilpasse infrastrukturen til å tåle mer av slike belastninger. Samtidig har vi de siste årene sett en økning i vedlikeholdsetterslepet på fylkesvei. Et stadig økende vedlikeholdsetterslep bidrar til å øke risikoen for alvorlig ulykker, reduserer fremkommeligheten og skaper uforutsigbarhet for trafikantene. I Akershus er vedlikeholdsetterslepet anslått å være på om lag 4,5 mrd. kr.

Innenfor satsingsområdet Et robust fylkesveinett prioriterer vi:

- Arbeide aktivt med rassikring, samt kartlegge hvilke fylkesveistrekkninger som er særskilt rasutsatt
- Innhente vedlikeholdsetterslep og prioritere veier med en viktig funksjon og strekninger med særlig kritisk forfall. Det skal også utarbeides egen plan for innhenting av vedlikeholdsetterslep
- Ivareta beredskap på fylkesveier
- Utvide driftskontraktene for vei til å omfatte flere vedlikeholdsoppgaver
- Utarbeide fagkontrakter for blant annet dekke, veioppmerking, bruvedlikehold og ras- og skredsikring
- Videreutvikling av øvrig vedlikehold, gjennom forsterking av infrastruktur og utskifting av veiutstyr med mer.
- Utarbeide et bruprogram for systematisk vedlikehold av bruer
- Tilpasse fylkesveinettet til å tåle belastningen av ekstremvær og klimaendringer

3.3 Satsingsområdet Trafikksikkerhet

Satsingsområdet omfatter:

Nullvisjonen er styrende for alt vi gjør på samferdsel. Trafikksikkerhet utgjør en stor del av fylkeskommunens arbeid og innbefatter både fysiske, organisatoriske og holdningsskapende tiltak. Det samordnede trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har redusert ulykkesrisikoen betydelig. Det gode arbeidet med trafikksikkerhet må fortsette.

Dagens utfordring:

Selv om risikoen for myke trafikanter har gått ned, er ikke reduksjonen i antall ulykker for denne trafikantgruppen på langt nær like stor som for bilister. Det er særlig utviklingen for syklister som gir grunn til



bekymring. Den offisielle ulykkesstatistikken viser at alvorlige trafikkulykker med syklist utgjør en økende andel av de totale ulykkene. Samtidig er det betydelige mørketall for denne trafikantgruppen. Både ulykkesutviklingen og målene om mer aktiv transport tilsier at det er behov for å løfte trafikksikkerheten for myke trafikanter særskilt.

Innenfor satsingsområdet *Trafikksikkerhet for myke trafikanter* prioriterer vi:

- Utarbeide og følge opp rapport for trygging av skoleveier i Akershus
- Sikre viktige/farlige krysningspunkter for fotgjengere og syklist
- Sikre fremkommelighet på gang- og sykkelveier, også om vinteren
- Bli sertifisert som Trafikksikker fylkeskommune
- Støtte og oppmuntre kommuner og frivillige organisasjoner til å gjennomføre tiltak som gir økt trafikksikkerhet langs skoleveier og i nærmiljøet
- Gi tilskudd til kommunalt trafikksikkerhetsarbeid
- Systematisk oppfølging av fylkeskommunens tiltak i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei
- Formidle ny kunnskap og relevante prosjekter både internt i fylkeskommunen og ut mot kommunene, for eksempel gjennom mobilitetsnettverket

3.4 Satsingsområdet *Fase ut fossile drivstoff*

Satsingsområdet omfatter:

Veitrafikk alene står for over 50 % av fylkets totale klimagassutslipp hvor den største delen kommer fra personbiler (Miljødirektoratets utslippsstatistikk).. Redusert transportbehov og økt bruk av gange, sykkel og kollektiv vil redusere en del av klimagassutslippene. Resten må tas ved å gjøre næringstransport, kollektivtransport og persontransport fossilfritt. Fylkesrådet har stilt krav om fossilfri drift av kollektivtilbudet innen 2030.

Hydrogen, elektrisitet og biogass er prioritert som energikilder i fylkesrådets strategi for å bli en utslippsfri region innen 2030. Fokuset på hydrogen, elektrisitet og biogass reflekterer også en strategi for å fremme teknologier som har potensial for å møte fremtidens strenge klimamål og støtter opp om at Akershus skal bli en utslippsfri region innen 2030.

Dagens utfordring:

Det finnes per i dag ikke veletablerte teknologiske løsninger og infrastruktur tilpasset utslippsfri/fossilfri drift av fylkesveinettet, med de behovene vi har til beredskap og krav til driftsstandard. Elektriske busser har, i forhold til tradisjonelle dieselbusser, vesentlig kortere rekkevidde og er avhengig av tilpassede ladestasjoner. Dette gjør det teknisk utfordrende å opprettholde transportberedskap på dagens nivå. Det arbeides kontinuerlig med forbedringer av teknisk materiell, herunder batteri, rekkevidde og videreutvikling av bussanlegg og ladestasjoner. I en overgangsperiode vil Ruter AS benytte både diesel og elektriske busser, for å gi tid til videreutvikling og sikre ivaretagelse av tilbudet frem til 2030 hvor kollektivtilbudet i Akershus skal være fossilfritt.



Innenfor satsingsområdet *Fase ut fossile drivstoff* prioriterer vi å:

- Fase ut fossile energikilder i kollektivtransporten gjennom anbud
- Følge opp prosjektet «Grønne energistasjoner» for å øke andelen fossilfrie lastebiler
- Ta i bruk verktøy som utarbeides i prosjektet «Helhetlig bylogistikk» og «varelogistikk i vestkorridoren», for å ivareta bylogistikk i areal- og mobilitetsplanlegging
- Sørge for at klima og miljø vektes 35% i anskaffelser for å bidra til omlegging til fossilfrie anleggsmaskiner

3.5 Satsingsområdet *Miljøsmart forvaltning av fylkesveinettet*

Satsingsområdet omfatter:

Miljøsmart forvaltning av fylkesveinettet innebærer å ta vare på det vi allerede har, og motvirke natur- og miljøskadene som drift, vedlikehold og utbygging medfører på nærområdene. Det vil også innebære å utbedre skader som allerede er påført naturen.

Drift og utbygging har stor påvirkning på biologisk mangfold og tap av natur. For å ivareta rødlistede arter, hindre spredning av uønskede arter og forhindre forurensning ved avrenning fra veinettet, er det viktig å sørge for miljøsmart drift og investering på fylkesvei.

Dagens utfordring:

Bygging av vei kan ha betydelige miljø- og klimakonsekvenser, særlig knyttet til arealbeslag og klimagassutslipp. Veiinfrastruktur kan også ha stor innvirkning på plante- og dyreliv i nærmiljøet og ødelegge matjord. Ved å ha en satsing på miljøsmart forvaltning på fylkesveinettet ønsker fylkeskommunen å bidra til bedre vilkår for naturen i fylket.

Innenfor satsingsområdet *Miljøsmart forvaltning av fylkesveinettet* prioriterer vi:

- Legge firetrinnsmetodikken til grunn i all planlegging av infrastruktur (jf. Kapittel 4.1, s. 38)
- Forhindre spredning av forurensning
- Bidra i Oslofjordsatsingen
- Minimere og kompensere for negative konsekvenser knyttet til prosjekter
- Innhente oversikt over artsrike veikanter og naturverdier langs fylkesveiene
- Gjenbruk av masser i veiprosjekter
- Ta i bruk ny teknologi innen asfaltering
- Skifte til LED-belysning og vurdere smartbelysning langs fylkesveier
- Redusere bruk av veisalt og gjenbruke strømasser
- Se på muligheten for utnyttelse av solkraft i samferdselsprosjekter
- Ta i bruk innovative offentlige anskaffelser innenfor drift og vedlikehold av fylkesveier
- Se på mulighetene for å avgiftsbelegge fylkeskommunale parkeringsplasser



4 Prioriteringer

4.1 Måloppnåelse

Investeringer på fylkesveinettet skal bidra til å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken, nullutslipp og visjonen om null drepte og hardt skadde i veitrafikken. Det legges også vekt på tiltak som bidrar til bærekraftige lokalsamfunn.

Investering i infrastruktur innebærer å bygge noe nytt eller å oppgradere eksisterende infrastruktur til en høyere standard enn det den opprinnelig var bygd for. Bygging av ny vei vil i liten grad være aktuelt i handlingsprogramperioden, både av hensyn til økonomi, inngrep og målet om nullvekst i personbiltrafikken.

I alle enkeltprosjekter vurderes omdisponering av eksisterende vei- og gateareal til syklist og fotgjengere og utbedring av eksisterende infrastruktur før store investeringstiltak.

Firetrinnsmetodikken legger til rette for å gjøre slike vurderinger.

4.1.1 Firetrinnsmetodikken

Før ombygging eller nybygging settes i gang skal fylkeskommunen vurdere om det finnes alternative tiltak som kan avbøte eller løse problemet på en rimeligere og mer målrettet måte, for eksempel ved å redusere transportbehovet. Firetrinnsmetodikken innebærer å se på muligheter for å redusere behovet eller å møte behovet uten investeringstiltak, før mindre og eventuelt større utbyggingstiltak vurderes. Kunnskap om bruk av ny teknologi og erfaringer ved pilotering av løsninger kan inngå i vurderingene.

Firetrinnsmetodikken er en metode innen utredning og planlegging, for å sikre at det vurderes løsninger på alle nivå; enkle løsninger, helt nye løsninger og helt nye kombinasjoner av løsninger. Kort beskrevet innebærer metodikken at man skal velge den første aktuelle løsningen av: 1. finne alternativer, 2. optimere, 3. ombygging, 4. nybygging.



Figur 10 Illustrasjon av firetrinnsmetodikken

4.2 Bindinger

I handlingsprogrammet er det tatt hensyn til bindinger, dvs. prosjekter som er vedtatt startet i foregående handlingsprogramperiode med behov for midler etter 2024. For handlingsprogramperioden legges følgende definisjon av økonomiske bindinger til grunn:

- Påbegynte utbyggingsprosjekter sluttføres
- Utbyggingsprosjekter som allerede har fått bevilgning gjennom vedtak videreføres
- Inngåtte kontrakter innenfor planlegging og drift videreføres

4.3 Prioriteringsmetode

I forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet ble kommunene i Akershus, Ruter AS, Akershus kollektivterminaler og organisasjoner i fylket invitert til å komme med innspill til prosjekter på fylkesvei som burde gjennomføres. Kommunene er bedt om å prioritere i henhold til de overordnede målene og har i stor grad forholdt seg til dette.

Prosjekter som har ligget inne i Viken sitt handlingsprogram for samferdsel blir i all hovedsak videreført. Dette er viktig for å sikre at fylkeskommunen skal kunne bygge opp under målene de første årene. Prosjektene som videreføres treffer godt på de overordnede mål og satsingsområder.

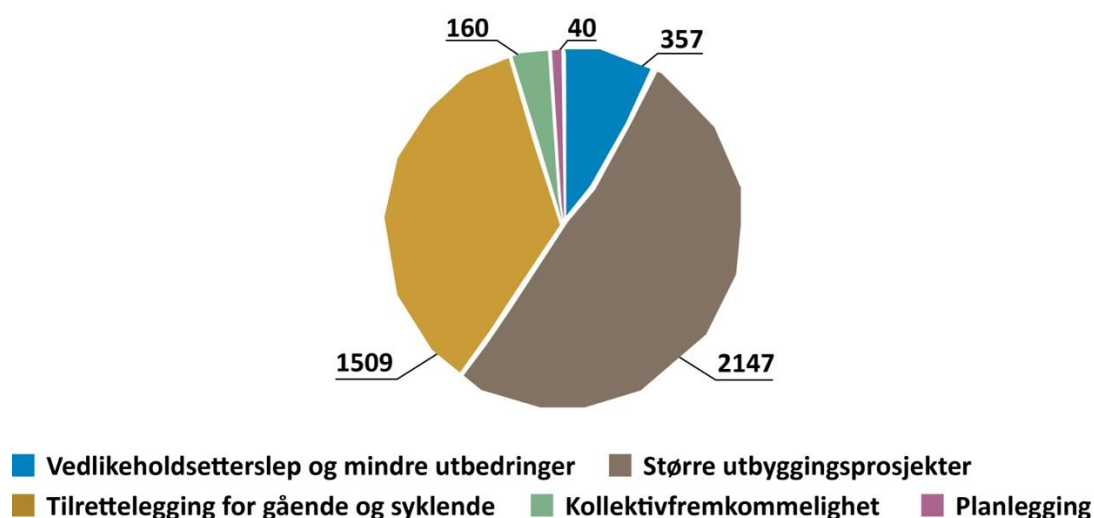
Utover prosjektene fra forrige handlingsprogram, er kommunenes egen prioritering i hovedsak lagt til grunn. Fylkeskommunen går bort fra denne der kommunenes prosjektforslag ikke treffer mål og satsingsområder i tilstrekkelig grad. På strekninger der det er et eksisterende tilbud for gående og syklende er det vurdert mindre viktig å utvide tilbudet til tosidig.

Videre er det tatt høyde for en geografisk fordeling i fylket, slik at gode prosjekter blir planlagt eller gjennomført i hele fylket.

Prosjektene fordeler seg på følgende måte innen fire tiltakstyper:

- Tilrettelegging for gående og syklende – 48
- Kollektivfremkommelighet – 24
- Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer – 9
- Større utbyggingsprosjekter – 5

Kostnadsoverslag for utbyggingsprosjekter og planlegging (i millioner)



Figur 11: antall prosjekter på planlegging, større utbygging, tilrettelegging for gående og syklende, kollektivfremkommelighet og vedlikeholdsetterslep og mindre utbedring

4.4 Porteføljestyring

I handlingsprogrammet er det lagt opp til porteføljestyring av plan- og utbyggingsprosjekter. Dette innebærer at pågående og besluttede prosjekter samles i porteføljer der styring skjer på porteføljenivå. Handlingsprogram for samferdsel omtaler prosjektporteføljer for fireårsperioden innenfor planlegging og utbygging. Oppstart og fremdrift i det enkelte prosjekt kan justeres både ut fra planstatus, fremdriften generelt, gjennomføringskapasitet og økonomiske rammer i handlingsprogramperioden. Dette vil redusere risikoen for at forsinkelse i et enkeltprosjekt fører til underforbruk og forsinkelse for porteføljen som helhet.

Ved å styre etter porteføljestyringsprinsipper vil prosjektene i porteføljen ikke bli i prioritert rekkefølge. Alle samferdselsprosjekter har en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, for eksempel som følge av lang behandlingstid i kommunen for reguleringsplaner. For å sikre framdrift og takt i utbyggingen er det derfor nødvendig at det i dagens porteføljer er noen flere prosjekter enn den økonomiske rammen åpner for. Denne usikkerheten håndteres gjennom revidering av handlingsprogrammets porteføljer ved behov.

Prioritering av utbyggingsprosjekter gjøres årlig gjennom arbeidet med budsjett og økonomiplan. Hvilke reguleringsplanprosjekter som skal igangsettes hvert år blir gjort i samråd med fylkesråd for samferdsel.

5 Utbyggings- og planleggingsporteføljer

Prosjektlistene er delt inn i to ulike nivåer, utbyggingsportefølje og planleggingsportefølje.

Prosjektene som er listet opp i utbyggingsporteføljen er de prosjektene som er prioritert for utbygging i handlingsprogramperioden. Disse prosjektene ligger innenfor antatt økonomisk ramme. Flere av prosjektene mangler vedtatt reguleringsplan, og dette må komme på plass før utbygging kan starte.

Oversikt over planleggingsprosjekt er prosjekter som vil ha oppstart av planlegging. Fremdrift, økonomi og kapasitet vil påvirke planaktiviteten og hvilke prosjekter som prioriteres. Noen av prosjektene i planleggingsporteføljen kan bli tatt ut, dersom planarbeidet ikke anbefaler en videreføring.

I prosjektlistene blir det synliggjort hva prosjektene dreier seg om og hvilke tiltakstyper de tilhører. Det er fire tiltakstyper: tilrettelegging for gående og syklende, kollektivfremkommelighet, vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer, større utbyggingsprosjekt.

Prosjekter som i dag ligger i planporteføljen kan flyttes til utbyggingsporteføljen i planperioden, som en del av porteføljestyringen.

Prosjekter i tidlig fase kan vise seg å ikke møte målene godt nok og dermed ikke bli tatt videre.

I tillegg til prosjektene i porteføljene er det lagt opp til to samleposter, en på vedlikehold og en på investering. Innen disse samlepostene kan det være aktuelt å øremerke deler av midlene til spesifikke behov, eksempelvis «kraftfulle kollektivfremkommelighetstiltak», «hovedsykkelveinett» og «miljøtiltak». De økonomiske rammene for samleposter vurderes årlig, i budsjettprosessen.

Fylkeskommunen ønsker å se på muligheter for raskere gjennomføring av tiltak, fra oppstart regulering til ferdig bygd. Det er aktuelt å plukke ut noen tiltak til testing av hurtigløp for en slik gjennomføring. Det kan være både fordeler og ulemper med en slik gjennomføring. Forutsigbarhet og rask behandling i kommunen er en forutsetning for valg aktuelle tiltak og for å kunne lykkes med en slik gjennomføring.

Fylkesrådet er i gang med revidering av rapport for trygging av skolevei. En rekke tiltak som er trygging av skolevei ligger inne i handlingsprogrammet. Når ny rapport ferdigstilles vil det bli aktuelt å gå videre med enkelte tiltak i inneværende handlingsprogramperiode.

5.1 Utbyggingsportefølje

Tiltak	Type tiltak	Kommune
Bruprogram (vedlikehold av bru)	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer	Alle
Bussframkommelighet Asker, Slemmestadveien og Røykenveien	Kollektivframkommelighet <i>Mindre framkommelighetstiltak for buss på Slemmestadveien og Røykenveien</i>	Asker
Fv. 167 Bleikerveien Kryssutbedring	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Rundkjøring og bedre kryssingsmuligheter for gående og syklende</i>	Asker
Fv. 167 Bleikerveien over E18 og fv. 1446 Drengsrud over E18	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer	Asker
Fv. 1436 Engelsrud terrasse–Buskerud grense	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Manglende lenke i hovedsykkelveinettet. 570m i Akershus. Sees sammen med videreføring i Lier</i>	Asker
Fv. 168 Griniveien, Nordveien–Hosletoppen	Tilrettelegging for gående og syklende	Bærum
Fv. 2517 Snurondell Lommedalen	Kollektivframkommelighet <i>Bedre snumuligheter for buss</i>	Bærum
Fv. 33 GSV Feiring sentrum	Tilrettelegging for gående og syklende <i>850 m gang- og sykkelvei langs skolevei til Feiring skole.</i>	Eidsvoll
Fv. 33 Skreikampen (bompengeprosjekt)	Større utbyggingsprosjekt <i>Rassikring og tunnel på til sammen ca. 1300m</i>	Eidsvoll
Fv. 181 Ny Eidsvoll bru over jernbanen	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Ny 120 m bru over jernbanen</i>	Eidsvoll
Fv. 505 Nyvegen: Bønsmoen skole– Bønsdalvegen	Tilrettelegging for gående og syklende <i>570 m gang- og sykkelvei langs del av skolevei til Bønsmoen skole</i>	Eidsvoll
Fv. 1590 Sundbyveien bru: Utskifting av bru	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Ny bru over E6</i>	Eidsvoll
Fv. 156 Bråtan–Tusse (bompengeprosjekt)	Større utbyggingsprosjekt <i>Ny tunnel på cirka 1,4 km som ny adkomstvei til Nesodden</i>	Frogn
Fv. 120 Gjerdrumsvegen: Klampenborg–Leikvoll	Tilrettelegging for gående og syklende <i>2,1 km gang- og sykkelvei. Manglende lenke</i>	Gjerdrum
Fv. 158 Kollektivfelt Olavsgaard - Nordbyveien	Kollektivframkommelighet <i>Kollektivfelt på en strekning med betydelig forsinkelse. Langs Nordbyveien og mindre tiltak ved Kjellerholen</i>	Lillestrøm
Fv. 1481 Eidsvegen: Meieriveien - Blaker kirke	Tilrettelegging for gående og syklende <i>350 m fortau fra Blaker kirke til Meieriveien</i>	Lillestrøm
Fv. 1533 Sagdalen– Nitelva bru Strømsveien (Sagdalen) Kollektivfelt og GSV	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Kollektivfelt og sykkelvei med fortau til Nitelva bru.</i>	Lillestrøm
Fv. 159 Blåkollen tunnelrehabilitering	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Tunnelrehabilitering</i>	Lørenskog
Fv. 1519 Solheimveien, Lørenskog, kollektivfelt	Kollektivframkommelighet	Lørenskog

	<i>Nødvendige tiltak for å gjøre en permanent omlegging av bilfelt til kollektivfelt</i>	
Fv. 120 Mauravegen: Maura/Bispli–Stensgårdvegen	Tilrettelegging for gående og syklende <i>940 m sykkelvei med fortau</i>	Nannestad
Fv. 527 Austaddalsvegen til Kringler/Slattum skole	Tilrettelegging for gående og syklende <i>400 m gang- og sykkelvei mot Maura skole</i>	Nannestad
Fv. 157 Flaskebekk–Granholt	Tilrettelegging for gående og syklende <i>940 m sykkelvei med fortau</i>	Nesodden
E6/fv. 152 Stenfelt–Greverud	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei som bidrar til sammenhengende nett</i>	Nordre Follo
Fv. 152 Kirkeveien i Ski	Større utbyggingsprosjekt <i>Ombygging av fylkesvei til bygate med fremkommelighet for kollektiv og myke trafikanter</i>	Nordre Follo
Fv. 1372 Oppegårdveien: Dalstunet–Langhusveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau på strekning uten tilbud for gående og syklende som gir trygg skolevei.</i>	Nordre Follo
Fv. 120 Kollektivfelt langs Nedre Rælingsveg mot kryss rv. 159	Kollektivfremkommelighet <i>Kollektivfelt inn mot kryss med rv. 159.</i>	Rælingen
Fv. 120 Proaktiv trafikkstyring Nedre Rælingvei	Kollektivfremkommelighet <i>Pilotprosjekt for kollektivprioritering.</i>	Rælingen
Fv. 1496 Trondheimsveien, Cathinka Guldbergs vei–Gotaasalleen–fv. 178 Storgata	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Tosidig sykkelvei langs Trondheimsveien inn mot Jessheim sentrum, gjennom transformasjonsområde.</i>	Ullensaker
Fv. 179 GS-vei langs Hauersesterveien: Hauersester bru–Nordkisa	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei mellom Hauersester stasjon og Nordkisa som også er del av skolevei.</i>	Ullensaker
Fv. 152 Gateterminal Ås	Kollektivfremkommelighet <i>Ny gateterminal for buss i Ås.</i>	Ås
Fv. 152 Ås sentrum–NMBU	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Sykkelvei med fortau fra Ås sentrum til NMBU</i>	Ås
Fv. 1382 Hogstvetveien: kvikkleire/erosjonssikring	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Utbedring og erosjonssikring.</i>	Ås

5.2 Planleggingsportefølje

Tiltak	Type tiltak	Kommune
Fv. 165 Bussterminal Blakstad	Kollektivfremkommelighet <i>Bedre løsning for buss ved Blakstad terminal</i>	Asker
Fv. 165 Slemmestadveien ved Rortunet, holdeplass (bidrag)	Kollektivfremkommelighet <i>Utvidet holdeplass for flere busser ved Rortunet.</i>	Asker
Fv. 165 Slemmestadveien, støttemur Leangbukta	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Utbedre mur som glir ut og vurdere tiltak for bussfremkommelighet</i>	Asker
Fv. 167 Ny Røykenvei	Større utbyggingsprosjekt <i>Mulighetsstudie</i>	Asker
Fv. 1436 Drammensveien, Ånnerudveien–Borgenveien	Kollektivfremkommelighet <i>Kollektivfelt/fremkommelighetstiltak på deler av strekning med betydelige forsinkelser</i>	Asker
Fv. 1436 Lenken bru, kollektivfremkommelighet	Kollektivfremkommelighet <i>Vurdere muligheter for kollektivfelt ved Lenken bru</i>	Asker
Fv. 2688 Bøveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau langs del av skolevei</i>	Asker
Innfartsparkering Asker	Kollektivfremkommelighet	Asker
Fv. 125 Hemnesveien: Hemnes–Furulund	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau langs del av skolevei</i>	Aurskog-Høland
Fv. 236 Nordre Mangen: Lierfoss–Haneborg skole	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei langs del av skolevei. Må se på alternative løsninger.</i>	Aurskog-Høland
Fv. 1424/1648 Vesttunnelen, Sandvika	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Nødvendig vedlikehold av tunnel i Sandvika</i>	Bærum
Fv. 1623 Stasjonsveien–Dragveien–Høvikveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Manglende lenke i hovedsykkelveinett. Kryssombygging og sykkelfelt</i>	Bærum
Fv. 1692 Vollsveien, fortau mellom Granstubben–Lillengveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau frem til bussholdeplass</i>	Bærum
Fv. 33 Byrudberga (bompengeprojekt)	Større utbyggingsprosjekt <i>Utbedring og rassikring av 2,4 km rasutsatt fv.</i>	Eidsvoll
Fv. 506 Dønnumskia: kryss fv. 181/Eidsvollvegen–kryss Vegamotrabben	Tilrettelegging for gående og syklende <i>100 m fortau til eksisterende gang- og sykkelvei. Del av skolevei</i>	Eidsvoll
Fv. 1584 Hjeravegen, Eidsvoll	Tilrettelegging for gående og syklende <i>650 m gang- og sykkelvei langs del av skolevei til Dal skole</i>	Eidsvoll
Krysset fv. 120 og fv. 155, Tangen og området rundt	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Utbedring av kryss med prioritering av gående og bussholdeplass</i>	Enebakk
Fv. 156 Tusse–Dal skole (del av Bråtan–Tusse)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Ca. 2 km gang- og sykkelvei, manglende lenke.</i>	Frogn
Innfartsparkering Frogn	Kollektivfremkommelighet	Frogn
Fv. 180 Østsidevegen–Hurdal skole	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei med etappevis planlegging og vurdering. Del av trygging av skolevei</i>	Hurdal

Bussterminal Jevnaker sentrum	Kollektivfremkommelighet <i>Utbedring av bussterminal i Jevnaker. Vurdere behov og løsning</i>	Jevnaker
Fv. 120 og fv. 1496 kollektivtiltak Skedsmokorset	Kollektivfremkommelighet <i>Ulike fremkommelighetstiltak vurderes, inkludert proaktiv trafikkstyring</i>	Lillestrøm
Fv. 158 Fjellhammerveien og Sagbruksveien, Blåkollen–Strømsveien (Høystandard sykkelforbindelse)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Hovedsykkelfrute rundt Strømmen. Utrede løsning for å skille sykkelrute fra kollektivtrassen</i>	Lillestrøm
Fv. 1519 Strømsveien gjennom Strømmen sentrum	Kollektivfremkommelighet <i>Kollektivprioritering og tilrettelegging for dobbeltleddet buss</i>	Lillestrøm
Fv. 2280–fv. 2290 GSV Rådhuset–Bergekrysset–Solvang	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau langs deler av skolevei. Utrede løsning og etapper</i>	Lunner
Fv. 2300 Roalinna–Roa stasjon	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau langs hovedvei til Roa stasjon.</i>	Lunner
Fv. 1517 Solheimsveien/Karihaugveien: Oslos grense–Røykåsveien (Høystandard sykkelforbindelse)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Sykkelvei med fortau og utbedring av holdeplasser</i>	Lørenskog
Fv. 1519 Solheimveien: Røykåsveien–Nordliveien vest, Kollektivtiltak og sykkelvei med fortau	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Sykkelvei med fortau og utbedring av holdeplasser</i>	Lørenskog
Fv. 1519 og fv. 1524 Kollektivtrasé Ahus, Lørenskog kommune	Kollektivfremkommelighet <i>Kollektivtrasé gjennom Ahus tilrettelagt for dobbeltleddet buss</i>	Lørenskog
Fv. 1522 Fjellhamarveien. Ny bru tilrettelagt for gående og syklende og kollektivtrafikk	Vedlikeholdsetterslep og mindre utbedringer <i>Ny bru for gående, syklende og kollektivtrafikk.</i>	Lørenskog
Fv. 1523 Ahus–Fjellhamar (Høystandard sykkelforbindelse)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Hovedsykkelfrute med kobling Ahus-Fjellhamar</i>	Lørenskog
Kollektivstrengen fra Oslo til Kjeller	Kollektivfremkommelighet <i>Behov for langsiktig prioritering og planlegging</i>	Lørenskog
T-baneforlengelse av Ellingsrudbanen til Lørenskog sentrum	Kollektivfremkommelighet <i>Behov for langsiktig prioritering og planlegging</i>	Lørenskog
Fv. 120 Bjørke kirke–kryss E16	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Ca. 1300 m gang- og sykkelvei</i>	Nannestad
Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 1 (nord)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Ca. 2200 meter gang- sykkelvei og fortau på deler av skolevei til Kringler/Slattum skole</i>	Nannestad
Fv. 1603 Åsvegen, GSV etappe 2 (sør)	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei langs del av skolevei mot Kringler/Slattum skole.</i>	Nannestad
Innfartsparkering Nannestad	Kollektivfremkommelighet	Nannestad
Fv. 175 Haugenundergangen	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Ny undergang under jernbanen på Nedre Hagavei.</i>	Nes

Fv. 177 Vormsundveien bru over Glomma g/s-løsning	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Utrede muligheter for bedre løsning for gående og syklende på bru</i>	Nes
Fv. 156 Ombygging av Oksvalkrysset, trafikksikring	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Kryssutbedring og vedlikehold av fylkesvei med overvannsproblematikk.</i>	Nesodden
Fv. 157 Gang og sykkelvei Holenveien–Toveien:	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Trygging av skolevei. Bistand med kompetanse og ressurser</i>	Nesodden
Innfartsparkering Nesodden	Kollektivfremkommelighet <i>Fremkommelighetstiltak for buss</i>	Nesodden
Fv. 1543 Sagstuveien, Nittedal	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei langs deler av skolevei mellom Hakadal stasjon og Hakadal skole.</i>	Nittedal
Fv. 152 Kolbotn (delvis rekkefølgekrav i reguleringsplan)	Kollektivfremkommelighet <i>Vurdere behov for å bistå for å sikre gjennomføring av tiltak som skal bedre bussens fremkommelighet, blant annet i rundkjøring ved krysset Kolbotnveien/Skiveien.</i>	Nordre Follo
Fv. 152 Åsveien i Ski	Kollektivfremkommelighet <i>Fremkommelighetstiltak for kollektiv langs Åsveien.</i>	Nordre Follo
Fv. 1367 Skotbuveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei/fortau fra Røys bussholdeplass til Skotbu stasjon</i>	Nordre Follo
Fv. 1368 Kråkstadveien: Åsveien–Ellingsrudveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei eller annen løsning langs Kråkstadveien fra eksisterende gang- og sykkelvei fra Kråkstad frem til Åsveien i Ski.</i>	Nordre Follo
Fv. 1373 Sanderveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Spleiselag</i>	Nordre Follo
Fv. 120 Nedre Rælingsvei. Nordby–Flateby	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei eller annen løsning langs eldre grusvei.</i>	Rælingen
Fv. 1559 Holtegutua	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Fortau langs del av skolevei til Hovin skole</i>	Ullensaker
Fv. 1496 GS-vei langs Trondheimsveien, Gamleveien–Lindebergveien	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei langs manglende lenke mellom Kløfta og Lindeberg.</i>	Ullensaker
Fv. 1058 Brevikveien. Gang- og sykkelvei Ishusveien–Store Brevikvei	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Manglende lenke på ca. 250 m</i>	Vestby
Fv. 1356 Erikstadveien. Gang- og sykkelvei Vestby kirke–Risilveien.	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Gang- og sykkelvei mellom Vestby kirke og Pepperstad skog</i>	Vestby
Fv. 152 Korsegården/Brønnerud	Tilrettelegging for gående og syklende <i>Trygging av eksisterende gang- og sykkelvei ved Korsegården forbi bensinstasjon</i>	Ås
Fv. 152 x fv. 1385 – Meierikrysset	Kollektivfremkommelighet <i>Tiltak for prioritering av buss gjennom kryss.</i>	Ås

