



ØstlandsSamarbeidet  
Eastern Norway County Network



# ØSTLANDSPAKKA 2008 - 2020

Investeringsnivået for veg og bane må dobles

Felles samferdselspolitisk grunnlag  
for fylkeskommunene på Østlandet

AKERSHUS  
BUSKERUD  
HEDMARK  
OPPLAND  
OSLO  
TELEMARK  
VESTFOLD  
ØSTFOLD



JERNBANEVERKET  
BIBLIOTEKET



103595

Oslo, november 2007

Eks. 1

g 711.7 Øst

**TILRETTELEGGING OG LAYOUT:**  
CIVITAS ved NJÅL ARGE og  
IN'BY ved HELENE THORSTENSEN

Omslagsfotografier av  
Jernbaneverket ved Mick Tully

## SAMMENDRAG

### Østlandet må få et godt transportnett innen 2020

1. Østlandet, med Oslo i sentrum, har sterk økonomi og gode levekår. Landsdelen er på størrelse med Stockholm med omland, Øresund og andre mellomstore regioner i Europa, som vi konkurrerer med. Hvis Østlandet på lengre sikt skal beholde sin internasjonale konkurransevne og ikke sakke akterut, må samspillet mellom Oslo, øvrige byer på Østlandet og deres omland styrkes.
2. Bedre transportmuligheter gjør at landsdelens samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning kan utnyttes mer effektivt. Dette krever store investeringer i transportinfrastruktur.
3. Det gamle, enkeltsporede jernbanenettet må moderniseres. Raske tog med hyppige avganger mellom byene er en forutsetning for utvikling av livskraftige og bærekraftige byområder.
4. Også stamvegnettet på Østlandet må bygges ut. Landsdelen har tette biltrafikk i Norge. De fleste vegstrekningene har bare to felt. Utbygging til fire felt er viktig for framkommeligheten, trafiksikkerheten og lokalmiljøet.
5. Østlandet og Oslo er "navet" i landets vegnett. Gode stamveger på Østlandet er til stor nytte for landet som helhet.
6. Hvis jernbanenettet på Østlandet ikke bygges ut, vil følgende skje: Reisetidene på jernbanen går ikke ned. Jernbanen får ikke nye kunder. Klimagassutslippene blir ikke redusert. Bil og ekspressbuss tar trafikkøkningen på 20 % som man vet kommer. Trafikkulykkene vil øke. Bilkøene inn mot Oslo blir lengre.

### Gapet øker og bevilgningene må doubles

7. Østlandspakka ble lansert i 1999. Den gang ble investeringsbehovet anslått til 50 mrd kr. Målet var at pakka skulle være gjennomført innen 2011.
8. Mye er bygget ut siden 1999, men enda mer gjenstår - spesielt på jernbanen. Samtidig øker standardkravene og anleggskostnadene både på bane og veg. Dessuten omfatter Østlandspakka nå flere vegprosjekter enn i 1999. Nødvendige investeringer fra og med 2008 utgjør mellom 80 og 90 milliarder kr.
9. Stortinget har økt jernbaneinvesteringene på Østlandet til 1,7 mrd kr pr år. Skal målene i Østlandspakka nås innen 2020, må de statlige bevilgningene til jernbane fordobles.
10. Det investeres 1,7 mrd kr årlig til stamvegene på Østlandet. Ca 60 % er statlige bevilgninger og 40 % bompenger. Skal utbyggingsmålene i Østlandspakka nås innen 2020 kreves også her at de statlige bevilgningene fordobles.

Østlandssamarbeidets politiske vedtak til Østlandspakka 2007 står på side 21

### **Østlandspakka: Et godt transportnett for mer enn halve Norge**

De åtte fylkeskommunene på Østlandet - Akershus, Buskerud, Hedmark, Oppland, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold – samarbeider for en best mulig utvikling av landsdelen.

*Mål: Østlandet skal være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa*

Østlandet rommer i dag halvparten av landets innbyggere og arbeidsplasser. Landsdelen har dobbelt så sterk vekst som landet som helhet. Sterkest vokser Oslo og Akershus.

Østlandet med Oslo i sentrum har en sentral rolle i det nasjonale transportsystemet. Her ligger også de viktigste hovedportene mot utlandet.

Østlandssamarbeidet har som mål å videreutvikle landsdelen som en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Samferdsel, som virkemiddel for en slik utvikling, er et hovedområde innen samarbeidet. Østlandspakka er et felles program for forsert samferdselsutbygging i landsdelen. Delmålene er:

- Tettere integrering av byer og regioner på Østlandet for å utnytte landsdelens samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning mer effektivt.
- En balansert og bærekraftig utvikling av landsdelen som en flerkjernet byregion.
- Et sikkert, miljøvennlig og raskt transportsystem til beste for landsdelen og landet som helhet.
- Gjennomføring innen 2020

Østlandspakka ble laget første gang i 1999, og den er siden blitt ajourført jevnlig. Den er fylkeskommunenes felles samferdselspolitiske grunnlag og innspill til arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019.

### **Østlandspakka 2007: Jernbane og stamveger**

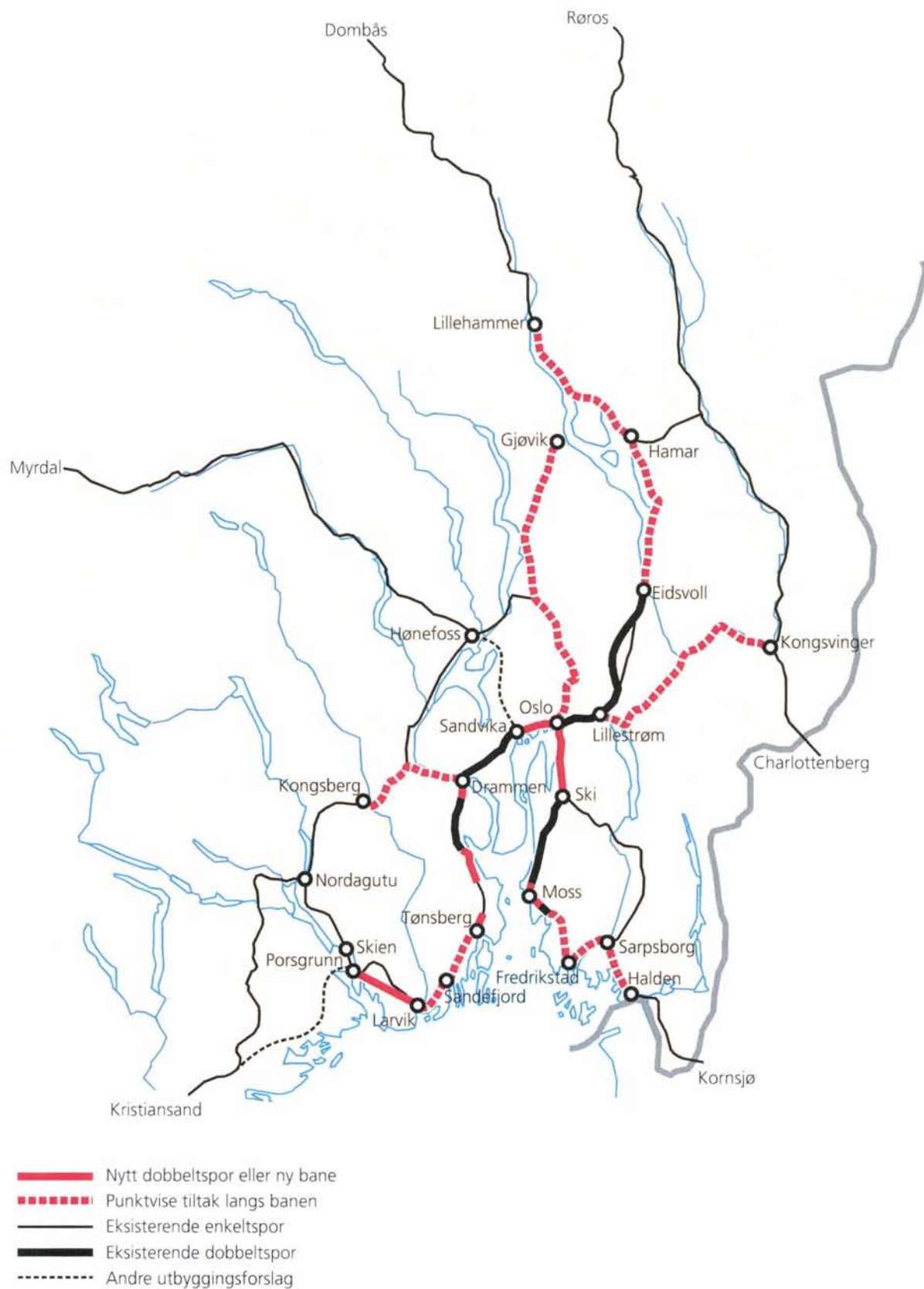
- Jernbanedelen av Østlandspakka 2007 omfatter de tiltak som er nødvendige for at jernbanen skal få en reisehastighet inklusive stopp på minimum 100 km/t. Dessuten skal jernbanen ha avganger hver halvtime på fleste strekninger.

De viktigste vegprosjekter er utbygging av dobbeltspor på strekningene:

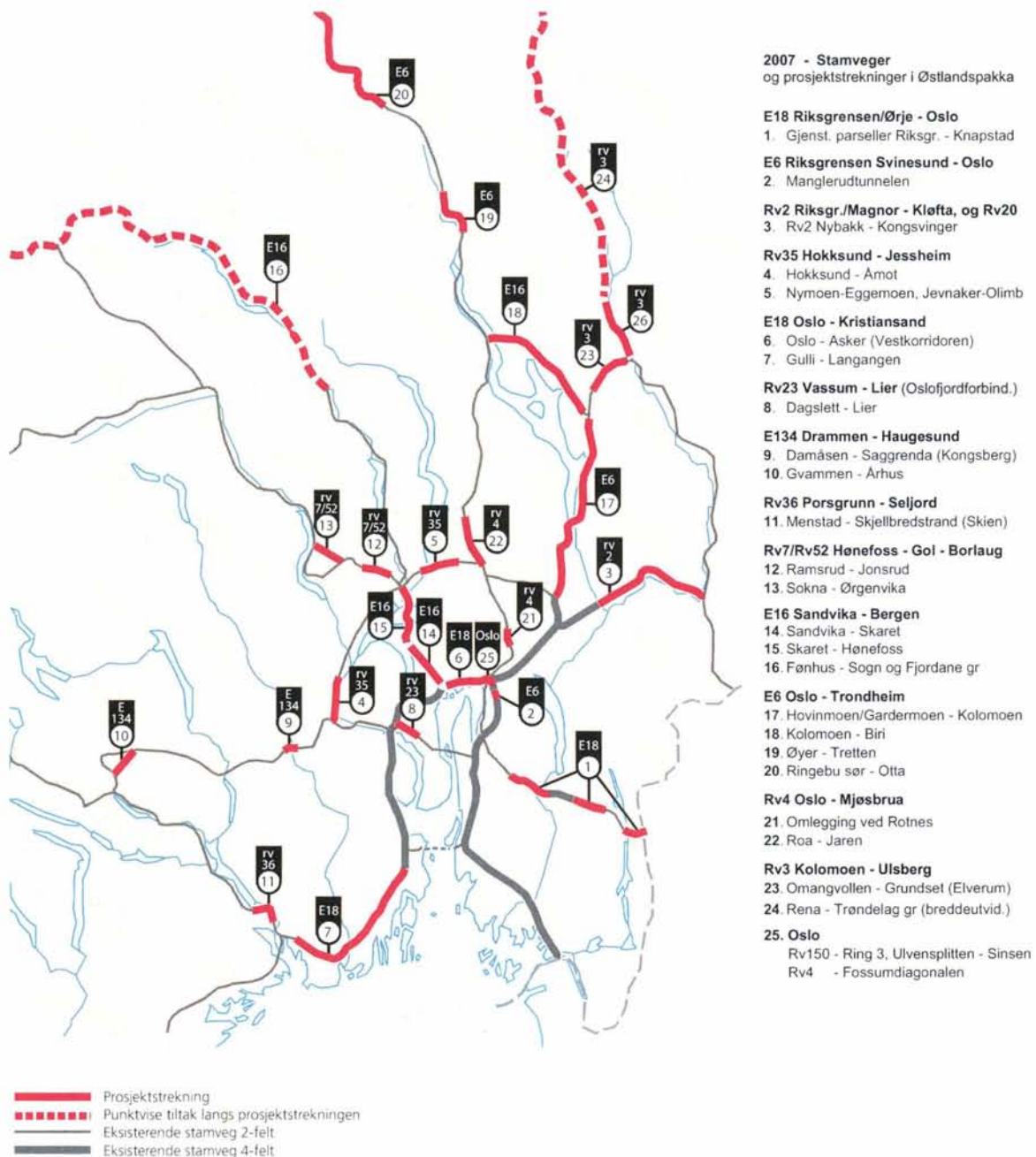
Lysaker – Asker, Holm – Holmestrand – Nykirke, Barkåker – Tønsberg, Oslo – Ski samt ny linje Farriseidet – Porsgrunn. Videre omfatter den en del avgrensede utbyggingstiltak på de øvrige enkeltsporede strekningene på Østlandet (se tabell side 7).

- Stamvegdelene av Østlandspakka 2007 omfatter de tiltak som er nødvendig for å fullføre utbyggingen av sammenhengende firefelts stamveger på det sentrale Østlandet.

De viktigste prosjektene er E18 Oslo – Riksgrensen/Ørje, E18 Tønsberg – Langangen (Telemark grense), Rv2 Kløfta – Kongsvinger, E16 Sandvika – Hønefoss og E6 Gardermoen – Moelv. Videre omfatter Østlandspakka en del store enkeltprosjekt på E6 i Gudbrandsdalen, Rv23 i Lier, E134, Rv7, Rv3, Rv35 og Rv36. I tillegg omfatter det E18-prosjektet Oslo – Asker (Vestkorridoren) og andre stamvegprosjekter som forventes å være en del av Oslopakke 3.



Figur 1. Østlandspakka 2007: Foreslåtte investeringer på jernbanenetet 2008 – 2020



Figur 2. Østlandspakka 2007: Foreslåtte prosjekter på stamvegnettet 2008 – 2020.

Tabellen under viser mål for kjøretider på de forskjellige jernbanestrekningene sammenlignet med dagens kjøretider. For å nå disse kjøretidene innen 2020 må investeringene fordobles. Høyre kolonne viser nødvendige investeringer på jernbanenettet 2008 – 2020.

	Østlandspakka 2007		
	Kjøretider fra Oslo 2006	Kjøretider fra Oslo 2020	Investeringsbehov (milliarder kr)
<b>Drammenbanen og Vestfoldbanen</b>			<b>9,0</b>
Til Drammen	0:38	0:28	4,2
Til Tønsberg	1:25	1:10	2,4
Til Larvik	2:02	1:35	0,5
Til Skien	2:46	1:55	1,9
<b>Østfoldbanen</b>			<b>7,3</b>
Til Ski	0:22	0:12	6,7
Til Moss	0:40	0:30	
Til Fredrikstad	1:05	0:53	0,3
Til Halden	1:42	1:20	0,3
<b>Dovrebanen</b>			<b>4,8</b>
Til Hamar	1:26	1:02	3,6
Til Lillehammer	2:15	1:45	1,2
<b>Kongsvingerbanen</b>			<b>2,4</b>
Til Kongsvinger	1:19	1:00	2,4
<b>Gjøvikbanen</b>			<b>1,6</b>
Til Gjøvik	2:00	1:40	1,6
<b>Sørlandsbanen</b>			<b>0,5</b>
Til Kongsberg	1:20	1:00	0,5
<b>Mindre tiltak</b>			<b>4,0</b>
<b>Sum</b>			<b>30</b>

I tillegg er det behov for ca 2 milliarder kroner til andre kollektivtiltak. Dette dreier seg først og fremst om utvikling av kollektivknutepunkter, egne kollektivfelt og andre framkommelighetstiltak for ekspressbusser og regionale busser.

Foreslåtte investeringer i Østlandspakka 2007 på stamvegnettet 2008 – 2020, millioner kroner.

Stamvegruter og prosjektstrekninger i Østlandspakka	Prosjektkostnad mill kr pr 2006	Investeringer 2008 - 2020 (**)	
		Prosjekter	Sum
E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo			3800
*Abildsø - Ryen (Manglerudtunnelen)	3800	3800	
Rv150 Ring 3 i Oslo			1290
*Ulvensplitten - Sinsen	1290	1290	
E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo			2150
*Gjenstående parseller Riksgrensen - Knapstad	2150	2150	
*Knapstad - Vinterbro 2)	1750		
*Herregårdskrysset - Bekkelaget (Mosseveitunnel) 2)	2000		
Rv2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilkn Rv20			
*Rv2 Kløfta - Kongsvinger	2640	2640	2640
Rv20 Kongsvinger - Elverum 2)	520		
Rv35 Hokksund - Jessheim			1530 - 2030
*Hokksund - Åmot	1000 - 1500	1000 - 1500	
Hønefoss - Roa	530	530	
E18 Oslo - Aust Agder grense			10270 - 12670
*Oslo - Asker (Bjørvika og Vestkorridoren) 1)	12300	5600	
*Gulli - Langangen	4670 - 7070	4670 - 7070	
Rv23 Vassum - Lier (Oslofjordforbindelsen)			3100
*Dagslett - Lier	3100	3100	
E134 Drammen - Hordaland grense			1750
*Damåsen - Saggrenda (Kongsberg)	1050	1050	
*Kongsberg-Notodden-Ørvella 2)	980		
Gvammen - Århus	700	700	
Rv36 Porsgrunn - Seljord			380
*Menstad - Skjellbredstrand	380	380	
*Gjenstående på strekningen X med E18 - Bø 2)	1980		
Rv7/Rv52 Hønefoss - Gol - Sogn og Fjordane gr			1680
Ramsrud - Jonsrud	580	580	
*Sokna - Ørgenvika	1100	1100	
E16 Sandvika - Sogn og Fjordane gr			5850
*Sandvika - Skaret	2330	2330	
*Skaret - Hønefoss	2210	2210	
Fønhus - Sogn og Fjordane grense	1310	1310	
E6 Oslo - Sør-Trøndelag grense			10620
*Hovinmoen/Gardermoen - Kolomoen	4200	4200	
*Kolomoen - Biri	2430	2430	
*Øyer - Tretten	860	860	
*Ringebu sør - Otta	3130	3130	
Rv4 Oslo - Mjøsbrua			1950
*Fossumdiagonalen	500	500	
*Omlagging ved Rotnes	300	300	
*Gjenstående Slattum - Oppland gr 2)	1500		
*Roa - Jaren	1150	1150	
Rv3 Kolomoen - Sogn og Fjordane gr			1460
Omangvollen - Grundset (Elverum)	1130	1130	
Grundset - Rena 2)	240		
Rena - Trøndelag gr (breddeutvidelser)	330	330	
<b>SUM (millioner kroner)</b>	<b>64140 - 67040</b>		<b>48470 - 51370</b>

\* innebærer finansiering gjennom delvis trafikanbetaling så langt man kjenner til i dag

\*\*\*) Prosjekter/delprosjekter som i Stamvegutredningen og/eller Oslopakke 3 foreslås bygget innen 2020

1) E18 Oslo - Asker som i Stamvegutredningen og Oslopakke 3 antas bygget delvis før og delvis etter 2020: 6.700 mill kroner

2) Prosjekter som i Stamvegutredningen og/eller Oslopakke 3 i sin helhet antas bygget 2020 - 2030  
Til sammen 8.970 mill. kroner



# 1. En konkurransedyktig og bærekraftig region

*Østlandet, med Oslo i sentrum, har sterk økonomi og gode levekår. Landsdelen er på størrelse med Stockholm med omland, Øresund og andre mellomstore regioner i Europa, som vi konkurrerer med. Hvis Østlandet på lengre sikt skal beholde sin internasjonale konkurransevne og ikke sakke akterut, må samspillet mellom Oslo, øvrige byer og deres omland styrkes.*

*Bedre transportmuligheter gjør at landsdelens samlede ressurser av arbeidskraft, næringsliv, utdanning og forskning kan utnyttes mer effektivt. Dette krever store investeringer i transportinfrastruktur. Raske tog med hyppige avganger mellom byene er en forutsetning for utvikling av livskraftige og bærekraftige byområder på Østlandet.*

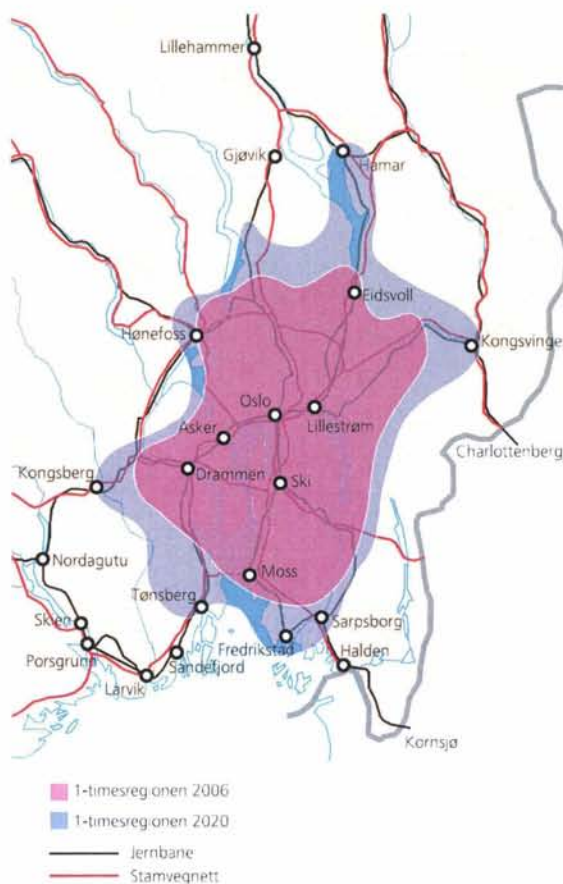
## Et godt transportnett øker konkurransevnen

Fylkeskommunene på Østlandet og Oslo kommune har som mål å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa. Knapphet på kompetent arbeidskraft er i dag en begrensende faktor i mange næringer på Østlandet. Med et effektivt transportnett vil arbeidspendlingen fungere bedre. Med kortere reisetider kan man pendle over lengre avstander. Dette vil gi både arbeidstakere og arbeidsgivere bedre muligheter til å utnytte de ressurser på arbeidsmarkedet som finnes i en stor Østlandsregion. Friheten til valg av bolig og arbeidssted blir større.

Østlandssamarbeidet har som mål å utvikle livskraftige byområder utenom Oslo. Raske tog med hyppige avganger mellom byene bidrar til utvikling av byer i en flerkjernestruktur på Østlandet. Byene utenom Oslo blir mer attraktive for næringsetablering og bosetting. En mer balansert utvikling på Østlandet understøttes og presset på Oslo og Akershus kan reduseres.

“1- times regionen” for dagpendling rundt Osloområdet strekker seg i dag blant annet til Holmestrand, Sarpsborg, Minnesund, Skarnes, Roa og Hokksund. Med en jernbane som gir en reisehastighet på minst 100 km/time (inklusive stopp) vil 1- timesregionen kunne strekke seg ytterligere til Tønsberg, Halden, Hamar, Kongsvinger, Jaren/ Brandbu og Kongsberg.

Østlandet med Oslo i sentrum er Norges sterkeste region og den eneste i landet som kan bli fullverdig konkurrent til europeiske storbyregioner. Innenfor IC-triangelet Skien-Lillehammer-Halden og 1-timesregionen rundt Oslo bor det i dag 2 millioner mennesker. Dette er en region som i størrelse og næringsmessig sammensetning er på linje med mellomstore europeiske regioner.



Figur 3. 1-times regionen rundt Oslo i dag og i 2020

### **Østlandet vokser sterkt**

Østlandet rommer i dag halvparten av landets befolkning og arbeidsplasser, og denne andelen vokser gradvis over tid. Østlandet har de siste ti år vokst nesten dobbelt så sterkt som resten av landet (8 prosent mot 4,5 prosent). Aller sterkest har veksten vært i Oslo og Akershus. Men også Vestfold, Østfold og Buskerud har vokst over landsgjennomsnittet. Det er særlig byene i de tre fylkene som vokser. Østlandssamarbeidets visjon om en flerkjernet utvikling synes altså mulig å realisere.

### **Bedre kollektivtilbud er nødvendig for en bærekraftig utvikling**

Østlandet er den landsdelen som har tettest biltrafikk i Norge. Fortsetter biltrafikken å vokse i samme grad som den har gjort de seneste årene, vil den i 2020 være ca 20 prosent høyere enn i dag. Resultatet vil bli flere trafikkulykker, lengre køer og større framkommelighetsproblemer, spesielt på vegene inn og ut av Oslo, samt større miljøbelastninger og utslipp av klimagasser.

En bilbasert utvikling av Østlandet kan gjøre det vanskelig å realisere en flerkjernet utvikling med en konsentrasjon av utbyggingen til byene. Et spredt utbyggingsmønster gir flere og lengre bilreiser. Dette vil lede i en mindre bærekraftig retning. Derfor er det så viktig at kollektivtrafikken, og først og fremst jernbanen, får spille hovedrollen i utviklingen av Østlandet.

Utbygging av kollektivtrafikken må kombineres med tilrettelegging for innfartsparkering ved kollektivknutepunkt og restriksjoner på biltrafikk i byene. For at hele reisen kan skje mest mulig miljøvennlig, er det viktig å sørge for utbygging av gode gang- og sykkelforbindelser til jernbanestasjoner og andre kollektivknutepunkter. Gang- og sykkelforbindelsene må også tilrettelegges for kortere arbeids- og servicereiser lokalt.

Østlandet har de beste muligheter i landet for å ta en stor del av veksten i reisevirksomhet med kollektivtransport. Mens kollektivandelen for motorisert reiser (bil, buss og tog) i de øvrige deler av landet i gjennomsnitt er 6 - 7 prosent, er den på Østlandet som helhet 14 prosent. Det er særlig i byene og i transportkorridorene til/ fra Oslo at kollektivmidlene konkurrerer godt med bil. Styrket konkurransekraft for kollektivtrafikken krever utbygging av jernbanenettet samt utbygging av egne bussfelt for å sikre kofri framkommelighet for busstrafikken til og fra Oslo og noen andre større byer på Østlandet.

## 2. Mye er gjort, men enda mer gjenstår

Siden 2002 er det bygget jernbane på Østlandet for ca 1 mrd kr pr år. Dette har først og fremst gitt bedre kapasitet på deler av Drammenbanen. På vegsiden er det bygget for ca 1,7 mrd kr pr år. Lengst er man kommet med utbygging av E6 i Østfold og E18 i Buskerud og Vestfold.

Østlandspakka 2007 videreføres med hovedstrategiene fra tidligere. I tillegg tas større hensyn til nye utviklingstrekk vedrørende tilgjengelighet for alle og klimautfordringene.

### Utbygging i de senere årene

**Jernbanen.** I perioden 2002 – 2007 har investeringene i nye jernbaneanlegg på Østlandet ligget på ca 1 mrd kr pr år. På landsbasis er investeringsnivået 1,5 mrd kr pr år. I denne perioden har man bygget ferdig nytt dobbeltspor Asker – Sandvika, inklusiv ombygging av begge disse stasjonene. Dette har bidratt til å øke kapasiteten på deler av Drammenbanen. Videre har man påbegynt utbyggingen av Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Lysaker. Også dobbeltsporparseller mellom Såstad og Haug på Østfoldbanen, ved Sande på Vestfoldbanen og nytt kryssingsspor på Nykirke på Vestfoldbanen er bygget ferdig i denne perioden.

**Stamvegene.** På vegsiden har man bygget for ca 1,7 mrd kr pr år. Man er kommet meget langt med 4 felt- utbyggingen av E6 gjennom Østfold. Videre har man bygget parseller av E18 i Østfold og Rv2 øst for Klofta. For E18 er man kommet meget langt med 4 felts-utbygging i Buskerud og til midtre Vestfold. Videre er E134 bygget ut mellom Drammen og Kongsberg og Rv4 Gjelleråsen – Nittedal, samt at parseller på E16 vest for Oslo er påbegynt. Enkelte andre kortere parseller på stamvegnettet er også bygget.

### Østlandspakka 2007: Hovedstrategiene videreføres

Østlandspakka 2007 bygger som før på tre hovedstrategier:

1. Modernisering av jernbanen i tilknytning til IC-triangelet Skien-Lillehammer-Halden og utvidelse av "1-times regionen" rundt Osloområdet
2. Gode transportårer utenom Oslo-området og mellom byregioner i en flerkjernestruktur.
3. Utbedring av stamvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet.



Figur 4. Strategiene i Østlandspakka: IC-triangelet og timesregionen på jernbanen, transportårer utenom Oslo, stamveger i de nasjonale transportkorridorer.

### Nye utviklingstrekk

**Tilgjengelighet for alle.** Universell utforming med tilgjengelighet for alle må, i følge kommende lov- og forskriftregler, legges til grunn for all kollektivtransport. Dette gir spesielle utfordringer både når det gjelder atkomst til stasjonene, plattformhøyder og gulvhøyder i jernbanevognene. Det vil i bestemte tilfeller føre til kostnadsøkninger.

Tilsvarende krav vil gjelde for busstrafikken. Dette gjelder både for materiell og ved utforming og anlegg av holdeplasser. For ekspressbussene må det etter hvert føre til en annen utforming av bussene. Her vil man i stor grad måtte følge internasjonal utvikling.

**Klimautfordringene.** En bærekraftig utvikling krever at trenden med voksende biltrafikk brytes og at trafikkulykkene og klimagassutslippene reduseres. Videre må trafikkproblemene og de lokale miljøproblemene reduseres. Dette gjelder særlig i hovedstaden. Det er da viktig med et godt kollektivtilbud kombinert med restriktive virkemidler mot privatbil i byene.

Internt i Oslo er T-bane, trikk og buss viktigst for kollektivtransporten. Utenom Oslo må jernbanen utgjøre ryggraden i kollektivtransporten på Østlandet. Jernbanen må virke i samspill med ekspressbusser og andre regionale busser. Gjennom sterk satsing på jernbanen legger Østlandspakka opp til et trendbrudd i forhold til dagens utvikling, ved at tog og buss sammen skal kunne ta en større del av trafikkveksten. En moderne jernbane er også avgjørende for å kunne overføre mer godstransport fra veg til bane. InterCity-triangelet Lillehammer – Skien – Halden utgjør hovedtyngden av satsingen. Østlandspakkas jernbanesatsing omfatter også tiltak på Gjøvikbanen, Kongsvingerbanen og Sørlandsbanen.

### 3. Utbygging og finansiering av jernbanen

*Østlandspakka forutsetter kortere kjøretider på Østlandet. Pågående utbygging er konsentrert om å bedre kapasiteten inn mot Oslo og handler i liten grad om kortere reisetider på Østlandet. Jernbaneverkets Stamnettutredning frem til 2040 fokuserer riktignok på slike kjøretidsforbedringer, men utbygging i forhold til denne planen vil ta alt for lang tid.*

*For å oppnå kjøretidsforkortelser tidlig, må man ha et vesentlig høyere bevilgningsnivå, bygge ut mange dobbeltsporstrekninger og forsere en del avgrensede utbyggingstiltak. Dette må også knyttes til visse forutsetninger etter hvilke ruteplaner man kjører togene.*

#### Jernbanen må bli konkurransedyktig

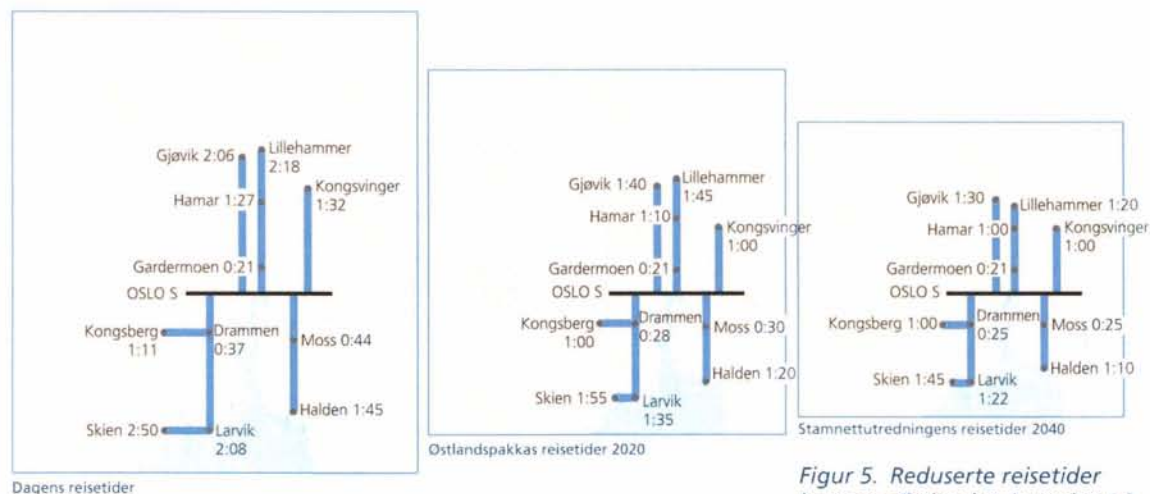
Jernbanen må opp i en hastighet på 100 km/time inklusive stopp. Man må ha faste timeavganger på alle strekninger og halvtimesavganger på strekningene nærmest Oslo. Først da får man til ønsket avlastning av vegene, bedre forhold for pendling og raske forbindelser mellom byene på Østlandet.

Pågående og planlagt jernbaneutbygging fokuserer i stor grad på å bedre kapasiteten

inn mot Oslo. Det er meget viktig å få økt kapasitet på disse strekningene, men det kan ikke erstatte reisetidsforkortelser.

I Stamnettutredningen frem til 2040 går Jernbaneverket inn for en omfattende utbygging av banene på Østlandet. Man vil bygge dobbeltspor på mange strekninger. Da får man et meget robust og kapasitetssterkt jernbanesystem. Utbyggingen blir imidlertid kostbar og det vil lang tid for den er gjennomført.

I Østlandspakka 2007 forutsettes det at man bygger planlagte dobbeltsporstrekninger, og at man også forserer en del avgrensede utbyggingstiltak utover i jernbanenetet. Dette kombineres med at man legger bestemte ruteplaner til grunn. Dersom man gjør det, kan man raskt oppnå vesentlige kjøretidsreduksjoner. Etter at Østlandspakkas mål er oppnådd, forutsettes det at man fortsetter med dobbeltsporutbyggingen. Østlandspakka blir derfor et trinn på veien til Stamnettutredningens linjenett. Det er en forutsetning at de mindre tiltakene i det alt vesentlige skal komme til nytte senere, når de nye dobbeltsporene blir bygget på vedkommende strekninger.



*Figur 5. Reduserte reisetider krymper Østlandet. Lengden på strekningene som uttrykk for reisetider fra Oslo S i 2006, 2020 og 2040*

Dersom man forbedrer enkeltsporede strekninger på denne måten, får man 1 minutt spart kjøretid for 100 - 150 mill kr. Med nye dobbeltsporete strekninger får man 1minutt spart kjøretid for 400 - 500 mill kr (jfr eksempler fra Jernbaneverkets Stamnettutredning). Med nye dobbeltspor får man som nevnt også en vesentlig økning av kapasiteten.

### **I NTP planlegges primært kapasitetsutbygging**

I NTP for perioden 2006 – 2015 satses det på å bygge ut kapasiteten rundt Oslo, men ikke i særlig grad på å øke hastigheten. Bevilgningsnivået frem til og med 2006 har ligget lavt. I 2007 ble investeringsnivået økt med 1 mrd kr på landsbasis. Dette betyr at det investeres ca 1,7 mrd kr i jernbaneutbygging på Østlandet. Dersom dette nivået holdes i de kommende årene, kan følgende bli bygget på Østlandet til 2015:

- Vest for Oslo kan nye dobbeltspor bli ferdig mellom:  
Lysaker – Asker  
Barkåker – Tønsberg  
Holm – Holmestrand – Nykirke  
Ny strekning Larvik – Porsgrunn kan bli ferdig.
- Sør for Oslo kan nytt dobbeltspor Kolbotn – Ski bli ferdig, nytt dobbeltspor Oslo- Kolbotn kan bli påbegynt og ny strekningen gjennom Moss kan delvis bli ferdig.
- Nord for Oslo kan 2 nye dobbeltsporsarseller bli bygget mellom Eidsvoll og Hamar.

Dette forutsetter at bevilgningsnivået for 2007 holdes i de kommende årene. Det forutsetter også at prisene i entreprenørmarkedet ikke stiger vesentlig.

Utbyggingen planlagt i NTP kommer så sent at bil og buss vil ta mye av trafikkøkningen. Fra 2012 blir det en klar bedring av tilbudet fra Oslo til Drammen og Vestfold/ Grenland. Forbedringen innebærer både økte frekvenser og reduksjoner i kjøretiden. På Østfoldbanen vil man ikke kunne få vesentlige tilbudsforbedringer før i 2018 – 2020 når hele dobbeltsporet fra Ski inn mot Oslo er ferdig.

Til Hamar og Lillehammer får man 5 – 7 min kortere kjøretider i 2015. På Kongsvinger-, Gjøvik- og Sørlandsbanen vil det ta meget lang tid før man får vesenlige forbedringer.

Jernbanen vil på mange strekninger ikke klare å hevde seg i konkurransen. Konsekvensen av dette er at det ikke blir vesentlig lettere å arbeidspendle på Østlandet, bortsett fra nedre Buskerud og Vestfold. Trafikken med bil vil øke og ekspressbuss vil konkurrere mer direkte med toget enn ønskelig.

### **Terminaler og kapasitet må sikres for godstrafikk på jernbane**

Godstrafikken på jernbane i Norge er inne i en kraftig omstilling. Det tidligere "vognlasttilbudet", der enkelte godsvogner ble kjørt mellom kundenes sidespor, er avviklet. Nå kjøres det "kombitransporter" med containere og semitrailere mellom et lite antall containerterminaler i landet. Videre kjøres det hele tog med for eksempel tømmer og flis for bestemte kunder. Disse kjøres mellom spesielle terminaler.

Kombitransportene opplever betydelig vekst og vil dominere i de kommende år. Det kan bli bruk for flere containerterminaler på Østlandet. Det er derfor viktig at det tas vare på tilstrekkelige arealer på strategiske steder for dette. Det er videre mulig at tømmer- og flistransportene vil bli utvidet i fremtiden. Det bør derfor også tas vare på arealer for flere slike terminaler.

For å kunne kjøre flere godstog, er det videre viktig at jernbanen bygges ut med kryssingsspor som har tilstrekkelig lengde.

### **Utenlandsforbindelsene vil bli forbedret**

Både gjennomføring av Østlandspakka og av Jernbaneverkets stamnettutredning vil gi forbedringer for utenlandsforbindelsene til Göteborg og Stockholm. Det vil imidlertid fremdeles være langt igjen før man får kjøretider som kan konkurrere med fly. Strekningen til Göteborg inngår for øvrig i den pågående utredning av høyhastighetsstrekninger.

## Utbygging av høyhastighetsbaner kan gi jernbanen et nytt løft

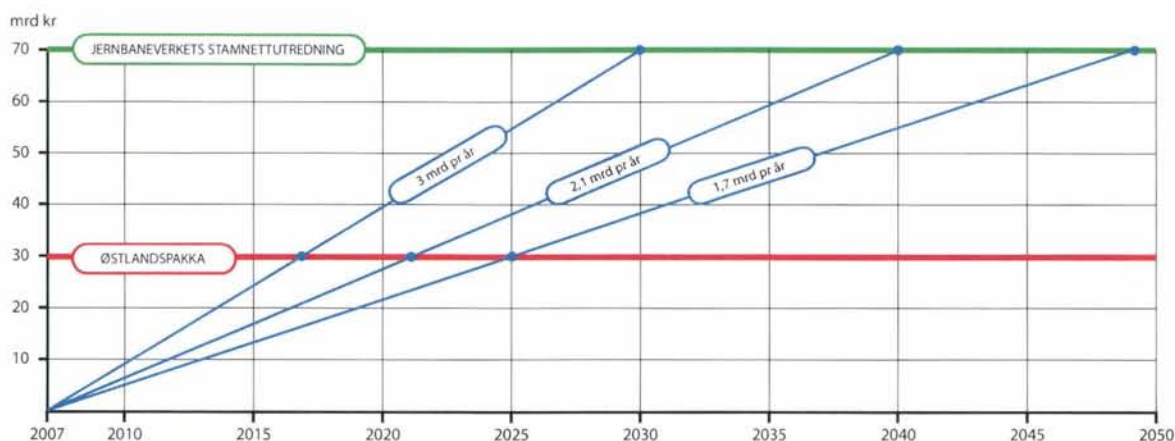
På oppdrag fra Samferdselsdepartementet er det nå utredet høyhastighetsbaner mellom Oslo og Göteborg, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. På grunn av den lave befolkningstettheten i Norge, baseres utredningene på at man bygger banene delvis enkeltsporede. Man vil også benytte de nye dobbeltsporene på IC-strekningen på Østlandet. Det er således i utgangspunktet ingen konflikt mellom jernbaneutbygging på Østlandet og høyhastighetsbaner. De nye dobbeltsporede strekningene må bygges ferdig innen man kan ta i bruk høyhastighetsstrekningene. De må så langt mulig bygges slik at de også å kunne trafikkeres med høyhastighetstog. Bygging av ny forbindelse Vestfoldbanen – Sørlandsbanen og Ringeriksbanen må ses i sammenheng med nye høyhastighetsbaner.

### Økt finansiering er nødvendig

I de siste årene det blitt vesentlig sterkere fokus på klimaspørsmålet. Internasjonale klimavedtak tas nå mer på alvor - både politisk og blant folk flest. Regjeringen har sagt at Norge skal overoppfylle sin del av Kyotoforpliktelsene med 10 prosent innen 2012. Videre er det et mål for Regjeringen at Norge skal forplikte seg til å kutte utslippene av klimagasser tilsvarende 30 prosent av Norges utslipp innen 2020. Hvis utslippene fra transportsektoren på Østlandet skal reduseres i samsvar med dette, vil det kreve omfattende satsing på jernbane.

Tid for realisering av en ønsket utbygging er selvfølgelig avhengig av de årlige bevilgninger. Mulig fremdrift kan illustreres med følgende tre alternativer:

- **Nåværende investeringsnivå.** I 2007 bevilges det 2,5 mrd kr pr år til jernbaneinvesteringer på landsbasis, hvorav ca 70 prosent, det vil si 1,7 mrd kr, brukes på Østlandet. Dette gir grovt sett ferdigstilling av Østlandspakka 2007 i 2025. Jernbaneverkets stamnettutredning vil med dette bevilgningsnivået ikke være ferdig før nærmere 2050.
- **Stamnettutredningens investeringsnivå.** Jernbaneverkets stamnettutredning forutsetter investeringer på 78 – 104 mrd kr på landsbasis, hvorav ca 55 – 70 mrd kr på Østlandet. For at stamnettutredningen skal realiseres innen 2040, må det bevilges i størrelsesorden 2,1 mrd kr til Østlandet (3,0 mrd kr på landsbasis) hvert år. Med denne bevilgningstakten vil Østlandspakka 2007 være ferdig i 2020.
- **Utviklings- og klimaalternativet.** For å oppnå et raskt og vesentlig skifte i reise-mønstrene og økt godstransport på jernbane på Østlandet, er det nødvendig med en vesentlig heving av investeringsnivået. Med 3 mrd kr årlig til Østlandet vil Østlandspakka 2007 være ferdig i 2017 og Jernbaneverkets stamnettutredning kan være fullført til 2030. Hvis man fortsatt regner med at 70 prosent av jernbaneinvesteringene brukes på Østlandet, betyr dette 4,3 mrd kr på landsbasis.



Figur 6. Tre mulige investeringsfremdrifter

For å oppnå ønsket trafikk- og regionutvikling er det nødvendig å få realisert Østlandspakka så tidlig som mulig. Det vil si før 2020. Hvis det går for lang tid, etablerer man et bilorientert utbyggingsmønster. Bevilgningsnivået bør heves så mye at man kan bruke 3 mrd kr årlig til jernbaneutbygging på Østlandet.

#### **Staten må øke bevilgningene**

Internasjonalt er det flere eksempler på andre finansieringsformer enn direkte statlige bevilgninger. Imidlertid kan verken jernbanebrukerne eller andre som vil nyte godt av en ny jernbane belastes med særlige ekstra bidrag til utbyggingen. Gjør man det, får man raskt færre passasjerer eller andre uønskede virkninger. Det er vanskelig å komme utenom at Staten må finansiere den største delen av kostnadene, enten når banene bygges eller som tilbakebetaling av lån.

#### **Midlene kan utnyttes bedre hvis prosjekter gjennomføres mer rasjonelt**

Det statlige årsbevilgningssystemet fører i en del tilfelle til dyrere anlegg. Beregninger utført av Jernbaneverket for den nye strekningen Lysaker – Asker har vist følgende:

*Optimal byggetid ville ha vært 5 år i stedet for de 11 år man faktisk bruker. 5 års byggetid ville ha redusert byggekostnadene med mellom 5 og 10 prosent eller 350 – 560 mill kr og økt samfunnsnyttene (fordi nytten kan hentes ut 5-6 år tidligere) med ca 1.100 mill kr.*

Særlig ved lave investeringsnivåer er det vanskelig å få til rasjonell prosjektfremdrift for de største prosjektene uten å ta i bruk en eller annen form for prosjektfinansiering. Regjeringen og Stortinget bør derfor på nytt vurdere prosjektfinansiering for å sikre en rasjonell og kostnadseffektiv gjennomføring av store jernbaneprosjekter.



## 4. Utbygging og finansiering av stamvegnettet

*Østlandspakka omfatter bare stamevegene. På disse vegene foreligger det i dag planer for enkelte nye prosjekter som i 1999 ikke var klare planmessig. Videre ble noen andre riksveger i 2002 oppgradert til stamveger. Dette er nå inkludert i Østlandspakka.*

*Behovet for en rask utbygging av de viktigste strekningene er stort. Fylkeskommunene på Østlandet har gått svært langt i å foreslå delvis trafikantbetaling for å bygge ut stamvegene. Til nå er 4 av 10 mrd kr av investeringene i stamveger på Østlandet bompengefinansiert siden 2002. For flere enkeltprosjekter er bompengandelen langt høyere. Grensen for trafikantbetaling er nådd. Østlandssamarbeidet forutsetter derfor at staten tar et større ansvar for stamvegutbyggingen framover.*

### **Nye stamveger inngår i Østlandspakka 2007**

Østlandspakka 1999 omfattet de viktigste tiltak på stamvegene samt Rv4 innenfor Oslo og Akershus. Når det gjaldt viktige tiltak på øvrige riksveger, ble det overlatt til det enkelte fylke å argumentere for disse. Dette gjaldt Rv4 i Oppland, Rv7-Rv52 i Buskerud, Rv36 i Telemark og Rv19 - Rv306 (forbindelsen mellom E6 og E18 via Moss-Horten). Bortsett fra den siste er alle disse riksvegene senere blitt omklassifisert til stamveger og er nå inkludert i Østlandspakka. Østlandssamarbeidet ønsker at også Rv19 - Rv306 omklassifiseres til stamveg i samsvar med hovedstrategiene i Østlandspakka.

### **Nye prosjekter og prosjekter med uavklart bompengefinansiering inngår**

På de opprinnelige stamvegene foreligger det i dag planer for enkelte nye prosjekter som i 1999 ikke var avklart. Dette gjelder blant annet utbygging av firefelts motorveg E16 Sandvika - Hønefoss, E134 i Kongsberg og Rv35 Hokksund-Åmot. Disse prosjektene er nå lagt inn i Østlandspakka 2007. For en rekke prosjekter er det forutsatt delvis bompengefinansiering i kombina-

sjon med statsmidler. Tidspunkt for når slike prosjekter kan gjennomføres er imidlertid ikke avklart. Det gjelder for eksempel E18 gjennom Østfold som del av Østfoldpakka. Denne type prosjekter er derfor også med i Østlandspakka 2007.

### **Restprosjekter fra Oslopakke 1 og nye stamvegprosjekter i Oslo**

Østlandspakka 1999 omfattet enkelte stamvegprosjekter i Oslo og Akershus som det ikke ville bli plass til i Oslopakke 1 ("restprosjekter"). Oslopakke 1 skal etter planen avløses av Oslopakke 3, som er vedtatt lokalt. Oslopakke 3 er en egen finansieringsplan for veg og kollektivtransport i Oslo og Akershus, men har også stor betydning for Østlandet og landet for øvrig. En egen proposisjon vil bli fremmet for Stortinget høsten 2007. Østlandspakka 2007 inneholder fortsatt restprosjektene fra Oslopakke 1, hvorav enkelte har fått en betydelig kostnadsøkning pga endrede planer. Dette gjelder spesielt E18 Oslo - Asker (Vestkorridoren). I tillegg kommer enkelte nye prosjekter på stamvegnettet gjennom Oslo, først og fremst "Manglerudtunnelen" på E6.

### **Oslopakke 3 omfatter både vegutbygging og kollektivtransport**

Gjennom en ny satsing på samferdselstiltak og arealplanlegging i Oslopakke 3, skal det gjennomføres en rekke vegprosjekter, miljø-tunneler, nye løsninger for T-bane, bybane og trikk, kollektivfelt, innfartsparkering og trafikksikring i alle deler av Oslo og Akershus. En viktig del av denne tiltakspakken vil være en betydelig overføring av driftsmidler til kollektivtrafikken. Dette er under forutsetning av lovendring. Oslopakke 3 har en samlet kostnadsramme på 53 mrd kr. Forslaget viser hvordan man regionalt er villig til å ta en politisk belastning med omfattende trafikantbetaling for å få realisert nødvendig utbygging av veg og kollektivtrafikk samt til driften av kollektivtrafikken.

### **Nullvisjonen øker kostnadene**

På vegsiden er en viktig endring i forutsetningene fra 1999 at planlagte tofeltsveger ut fra trafiksikkerhetsmessige grunner (nullvisjonen) blir erstattet av smale firefelts motorveger med midtdeler. Det gjelder E18 fra Vinterbro til øst for Mysen og Rv2 Kløfta – Kongsvinger. Kostnadsøkningen er i størrelsesorden 50 prosent.

### **Staten har ansvar for utbygging av stamvegene**

I perioden 2002 – 2007 ble det brukt 10 mrd kr på utbygging av stamvegnettet på Østlandet. Dette er ca 1,7 mrd kr pr år, hvorav 60 prosent er dekket av statlige bevilgninger og 40 prosent av bompenger. Østlandspakka 2007 omfatter utbyggingsbehov på 48 – 51 mrd kr. fram til 2020, og ytterligere 10 -15 mrd kr i prosjekter som er påbegynt før 2020.

Hvis man legger nåværende investeringsnivå til grunn, vil utbyggingen ta over 30 år. Dersom dette skal bygges innen 2020, trengs det grovt sett en dobling av det årlige investeringsnivået.

Investeringer i stamvegene er et statlig ansvar. Manglende statlig satsing innen samferdselssektoren gjør det nødvendig med ekstra engasjement lokalt og regionalt. Fylkeskommunene på Østlandet har gått svært langt i å foreslå trafikantbetaling. Grensen for trafikantbetaling er nådd. Østlands-samarbeidet forutsetter derfor at staten tar et større ansvar for stamvegutbyggingen framover.

## 5. Kollektivtransporten må vektlegges mer

*Østlandssamarbeidet har arbeidet aktivt for bedre kollektivtransport. Det er laget en egen Strategisk kollektivplan for Østlandet. Det er også laget en egen utredning om ekspressbussene. Den peker på hvordan man bør legge forholdene til rette for utvikling av ekspressbussnettet på Østlandet. Det er videre viktig at man legger til rette for best mulig tilgjengelighet til og kollektivbetjening av flyplassene.*

*De felter der man er kommet lengst er utvikling av felles billettsystem og felles informasjonssystem for kollektivtrafikken på Østlandet. Dette er felter der fylkene selv har ansvar og muligheter for å gjennomføre tiltak.*

### Strategisk kollektivplan for Østlandet gir anbefalinger

Østlandssamarbeidet har utarbeidet en Strategisk kollektivplan for Østlandet. Her har man satt fokus på interregionale reiser. Det er reiser som krysser fylkesgrensene og er over 40 km. Strategisk kollektivplan fungerer som et felles grunnlag innen Østlandssamarbeidet. Det ser ut som om også eksterne samarbeidspartnere legger planen og underlagsdokumentene til grunn. Østlandssamarbeidet har klart å sette kundene i sentrum og medvirke til en positiv utvikling av tilbudet med buss og tog.

Utfordringer og anbefalinger med basis i kollektivplanen er:

- Kollektivtransporten må tillegges større vekt.
- Jernbanen må være ryggraden i kollektivtrafikken.
- Ekspressbussene utgjør et viktig supplement.
- Det er gevinster å hente ved en bedre organisering.
- Det er nødvendig med en bedre og mer forutsigbar finansiering.
- Felles innsats for universell utforming er nødvendig.

Østlandssamarbeidet har kommet lengst på områder der fylkeskommunene har ansvar og også kan gå inn og gjøre noe. Dette gjelder primært felles billettsystem og felles informasjonssystem:

- NSB, Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk forbereder innføring av et felles billettsystem for Oslo og Akershus basert på en bestemt type elektronisk kort. Østlandssamarbeidet har medvirket til at man etter hvert kan bruke det samme elektroniske kortet i alle fylker på Østlandet. Både Vestviken Kollektivtrafikk og Hedmark - Oppland har nå innført systemer der dette kortet brukes.
- Fra januar 2006 har det vært mulig for trafikantene å få felles ruteinformasjon for seks av de åtte fylkene på Østlandet: Akershus, Buskerud, Oslo, Telemark, Vestfold og Østfold. I løpet av 2007 forventes felles ruteinformasjon for hele Østlandet å bli en realitet.

### **Ekspressbussene får økt betydning**

Sammen med jernbanen er ekspressbussene en viktig del av kollektivtilbudet på Østlandet. For områder uten jernbanetilbud utgjør ekspressbussene et selvstendig og nødvendig tilbud. Ekspressbussenes tilbud er blitt vesentlig bedre de senere år; både gjennom flere ruter, hyppigere avganger, raskere framføring på nye motorvegstrækninger og bedre holdeplasser. Det er laget en egen utredning om ekspressbussene på Østlandet i samarbeid med ekspressbussoperatørene, fylkeskommunene, administrasjonsselskapene og Statens vegvesen. Utredningen har sett buss og tog i sammenheng. Den har sett spesielt på forholdene for ekspressbussene gjennom Akershus og inn til Oslo sentrum.

God tilrettelegging av infrastruktur er viktig for å få til et kundevennlig og effektivt ekspressbusstilbud. Det er viktig at Statens vegvesen engasjerer seg i denne sammenheng. Dette engasjementet må økes ytterligere:

- Både kollektivtrafikken generelt og ekspressbussene spesielt bør vies større oppmerksomhet ved revisjon av Nasjonal transportplan
- Tilrettelegging av holdeplasser og framkommelighet for ekspressbussene generelt er meget viktig.
- I Oslo er det spesielt viktig med samarbeid mellom Staten og Oslo kommune om framkommelighet til og fra Bussterminalen.
- Tilstrekkelig kapasitet i Bussterminalen, inklusive nødvendige oppstillingsplasser, er oppgaver av nasjonal karakter. Staten bør derfor bidra finansielt.

### **Flyplassene på Østlandet må ha god tilgjengelighet og et godt kollektivtilbud**

Det er tre internasjonale flyplasser på Østlandet etter at Rygge flyplass er åpnet. Gardermoen er eiet av Avinor, mens Torp og Rygge har andre eiere.

Gardermoen er hovedflyplassen for Østlandet og for Norge. Gardermoen er i dag flyplass nummer to i Norden, etter Kastrup, men foran Arlanda. Gardermoen er økonomisk "motor" for det nasjonale nettet av flyplasser og har i tillegg betydelige næringsmessige ringvirkninger for Østlandet.

For utvikling av Østlandet som en konkurransedyktig region, bør mulighetene for nødvendig kapasitetsutvidelse holdes åpne ved alle tre flyplassene dersom trafikkmengdene skulle kreve det. Av bærekraftsyn må det utvikles et mest mulig miljøvennlig tilbringersystem til flyplassene. Dette må kombineres med en bevisst parkeringspolitikk.

### **Kontaktutvalgets vedtak til Østlandspakka 2007**

Kontaktutvalget behandlet 1. juni 2007 forslag til revidert Østlandspakke – Østlandspakka 2007. Samtidig som dette er en ajourføring av fylkeskommunenes felles samferdselspolitiske grunnlag, er det også et innspill til arbeidet med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2010 – 2019. Etterfølgende vedtak ble fattet:

1. *Østlandet har en sentral og viktig rolle i det nasjonale transportnettet. Østlandet, med Oslo i sentrum, fungerer som et nav i landets transportnett og er den viktigste hovedporten mot utlandet. Bedre framkommelighet på stamveger og jernbane på Østlandet vil være til nytte for gods- og persontransporten i store deler av Norge.*

*Østlandssamarbeidet har som mål å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa, samt å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen regionen gjennom utvikling av byer i flerkjernestruktur. Dette vil minske presset på hovedstadsområdet og styrke resten av regionen. Realisering av Østlandspakka vil i tillegg bidra til reduksjon i trafikkulykker og miljøulemper, samt bedre framkommelighet for næringslivets transporter for hele landet.*

2. *Den reviderte versjon av Østlandspakka – Østlandspakka 2007 – legger til grunn de nasjonale samferdselsmål om framkommelighet og reduserte avstandskostnader, om transportsikkerhet, miljø og tilgjengelighet for alle. Østlandspakka 2007 viser at økte krav til trafiksikkerhet, miljø og tilgjengelighet gjør at kostnadene ved mange prosjekter øker sterkt. Uten tilsvarende økning i midler til investeringer, betyr dette at utbyggingene stadig forskyves i tid. Økte ressurser er nødvendig for at Østlandspakkas mål skal nås innen 2020.*

3. *Østlandspakkas forslag om en sterkere satsing på jernbane – både for gods- persontransport – i kombinasjon med satsing på annen kollektivtransport og utbedringer av stamvegene, vil kunne gi et vesentlig bidrag til reduserte utslipp av klimagasser.*

*Østlandssamarbeidet forventer at kollektivtrafikken blir tillagt større vekt enn tidligere i forslag til Nasjonal transportplan 2010 – 2019. Dette vil være helt nødvendig for å redusere veksten i biltrafikken. Ekspressbussene utgjør både et selvstendig tilbud og er et viktig supplement til jernbanen i det regionale kollektivtilbudet. Statens engasjement for tilrettelegging av kollektivtransporten må styrkes.*

*I Oslo-området, som er navet for all kollektivtransport, er det spesielt viktig med et nært samarbeid mellom Staten og regionale myndigheter for å tilrettelegge for adkomst og overganger mellom ulike transportformer.*

4. *Gjennom en sterk satsing på kollektivtrafikken legger Østlandspakka opp til et trendbrudd i forhold til dagens utvikling. Kollektivtrafikken – med jernbanen som ryggrad – må ta en større del av trafikkveksten. En moderne jernbane er også avgjørende for å kunne overføre mer godstransport fra veg til bane. Kapasiteten på jernbanen på Østlandet er sprengt, og det kreves store utbygginger før vi får markante bedringer i tilbudet.*

5. *Skal jernbanen kunne få den tiltenkte rolle i forhold til klimautfordringene og den regionale utviklingen på Østlandet, må utbyggingen skje vesentlig raskere enn det dagens investeringsnivå gir muligheter for. Østlandssamarbeidet mener at investeringene til jernbaneformål på Østlandet må økes til ca 3 mrd kr årlig for å få et tilfredsstillende tilbud innen 2020.*

*Framtidige utbygginger må så langt mulig planlegges med sikte på også å kunne trafikeres med høyhastighetstog.*

6. *Rasjonell prosjektgjennomføring gir sparte kostnader og framskynder den samfunnsmessig nyttegevinst. Spesielt for de store jernbaneprosjektene synes det å være et betydelig innsparingspotensiale, som ikke kan utnyttes uten økte bevilgninger eller nye grep for prosjektgjennomføring. Østlandssamarbeidet oppfordrer Regjeringen og Stortinget til på nytt å vurdere prosjektfinansiering som virkemiddel for en mer effektiv og rasjonell gjennomføring av store utbyggingsprosjekter.*
7. *Stamvegene gjennom Østlandet har en avgjørende rolle i det nasjonale transportsystemet og som forbindelser til utlandet. Selv med en sterk satsing på jernbanen, er det av hensyn til næringslivets transporter, trafikksikkerhet og miljø nødvendig med en rask utbygging av stamvegnettet på Østlandet. Utbygging av høgtrafikkerte veger med mange ulykker og køproblemer bør prioriteres.*
8. *Investeringer i stamvegene er et statlig ansvar. Manglende statlig satsing innen samferdselssektoren gjør det nødvendig med ekstra engasjement lokalt og regionalt. Fylkeskommunene på Østlandet har gått svært langt i å foreslå trafikantbetaling for å medvirke til finansiering av utbyggingen av hovedvegene, men forutsetter at Staten i sterkere grad tar dette ansvaret framover.*

*Forslaget til Oslopakke 3, som er en finansieringsplan for utbygging av hovedveger og kollektivnett i Oslo og Akershus, viser hvordan regionale myndigheter velger å ta belastningen med å foreslå svært omfattende trafikantbetaling for å få realisert nødvendig utbygging av hovedveger og samtidig styrke driften av kollektivtrafikken. Et velfungerende transportsystem i navet er viktig for resten av Østlandet og store deler av det øvrige Norge. Østlandssamarbeidet ser derfor at gjennomføringen av Oslopakke 3 er viktig for hele Østlandet.*

9. *Tverrforbindelser som kan avlaste hovedstadsområdet og binde Østlandet sammen er en viktig del av den regionale strategien for utvikling av konkurransedyktighet. Tverrforbindelsen mellom E6 og E18 via Moss – Horten (Rv 19 og Rv 306) bør omklassifiseres til stamveger i samsvar med strategiene i Østlandspakka.*



# ØstlandsSamarbeidet

## Eastern Norway County Network

Schweigaardsgate 4, N-0185 OSLO Tel. + 47 22 05 50 80 Fax +47 22 05 56 92

E-mail: [ostlandssamarbeidet@ostsam.no](mailto:ostlandssamarbeidet@ostsam.no)

[www.ostsam.no](http://www.ostsam.no)



### AKERSHUS FYLKESKommUNE

Schweigaardsgate 4,  
N-0185 OSLO  
Tel. +47 22 05 50 00  
Fax +47 22 05 50 55  
[www.akershus-f.kommune.no](http://www.akershus-f.kommune.no)



### OPPLAND FYLKESKommUNE

Serviceboks,  
N-2626 LILLEHAMMER  
Tel. +47 61 28 90 00  
Fax +47 61 28 94 95  
[www.oppland.org](http://www.oppland.org)



### BUSKERUD FYLKESKommUNE

Fylkeshuset,  
N-3020 DRAMMEN  
Tel. +47 32 80 85 00  
Fax +47 32 80 85 08  
[www.bfk.no](http://www.bfk.no)



### VESTFOLD FYLKESKommUNE

Svend Foynsgate 9,  
N-3126 TØNSBERG  
Tel. +47 33 34 40 00  
Fax +47 33 31 59 05  
[www.vfk.no](http://www.vfk.no)



### HEDMARK FYLKESKommUNE

Fylkeshuset,  
N-2325 HAMAR  
Tel. +47 62 54 40 00  
Fax +47 62 54 44 86  
[www.hedmark-f.kommune.no](http://www.hedmark-f.kommune.no)



### TELEMARK FYLKESKommUNE

Fylkeshuset,  
N-3706 SKIEN  
Tel. +47 35 58 42 00  
Fax +47 35 52 99 55  
[www.telemark-fk.no](http://www.telemark-fk.no)



### OSLO KkommUNE

Rådhuset,  
N-0037 OSLO  
Tel. +47 23 46 16 00  
Fax +47 23 46 17 43  
[www.oslo.kommune.no](http://www.oslo.kommune.no)



### ØSTFOLD FYLKESKommUNE

Postboks 220,  
N-1702 SARPSBORG  
Tel. +47 69 11 70 00  
Fax +47 69 11 74 83  
[www.ostfold-f.kommune.no](http://www.ostfold-f.kommune.no)