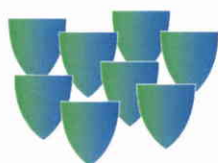


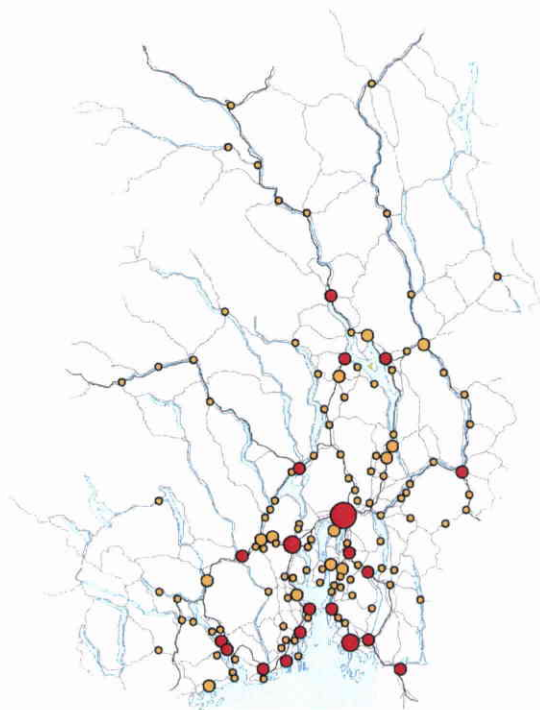
# Forsert samferdsels- utbygging på Østlandet

## ØSTLANDSPAKKA

Innspill til Nasjonal transportplan  
2002 - 2011



**ØstlandsSamarbeidet**  
Eastern Norway County Network





# **Forsert samferdsels- utbygging på Østlandet**

## ØSTLANDSPAKKA

Innspill til Nasjonal transportplan  
2002 - 2011

## Forord

Kontaktutvalget for fylkeskommunene på Østlandet (Østlandssamarbeidet) vedtok 6. november 1998 at det skulle utarbeides et forslag til en forsert samferdselsutbygging på Østlandet (Østlandspakka). Saken har vært opp til behandling i Kontaktutvalget flere ganger, og utkast til Østlandspakke har vært til kommentarer hos den enkelte fylkeskommune.

Østlandspakka er utarbeidet av de åtte fylkeskommunene på Østlandet. Forslaget er resultatet av en planprosess i Østlandssamarbeidet. En analyse av landsdelens sterke og svake sider og alternativer for den framtidige utvikling har stått sentralt.

Planarbeidet har pågått samtidig med arbeidet med Nasjonal transportplan 2002—2011 (NTP). De åtte fylkeskommunene har underveis avgitt uttalelser til de fylkesvise utfordringsdokumentene i NTP, der fylkeskommunenes synspunkter på hovedutfordringene for Østlandet er likelydende.

Østlandspakka er en oppfølging og konkretisering av disse hovedutfordringene. Østlandspakka har forslag til utbygging og finansiering av jernbane- og vegprosjekter på Østlandet i perioden 2002—2011. I tillegg gir Østlandspakka verbale tilrådinger innen sjøtransport og luftfart, samt organisering og finansiering av kollektivtrafikken.

Hensikten med å utforme en slik Østlandspakke er å:

- Skape en felles plattform for fylkeskommunenes innspill vedrørende plandokumenter og prosess knyttet til NTP.
- Påpeke Østlandets sentrale og viktige rolle i det totale nasjonale transportnett, blant annet som viktigste hovedport mot utlandet.
- Skape enighet blant fylkeskommunene om de viktigste investeringer og tiltak som trengs for samferdsel på Østlandet
- Understreke at samferdselstiltak er et vesentlig virkemiddel for å få til en balansert utvikling på Østlandet. Byer i en flerkjernestruktur kan fungere som en avlastning for Osloregionen.
- Bidra til at nødvendige samferdselstiltak kan gjennomføres innen 2011.

Under arbeidet med Østlandspakka er det ført samtaler med Jernbaneverket, NSB BA, Statens vegvesen, Transportbrukernes fellesorganisasjon, NHO og LO.

Forslaget til Østlandspakke slik den her presenteres, er resultatet av behandlingen i Kontaktutvalget 20. august 1999.

Østlandssamarbeidet,  
oktober 1999

Østfold fylkeskommune  
Akershus fylkeskommune  
Oslo kommune  
Hedmark fylkeskommune  
Oppland fylkeskommune  
Buskerud fylkeskommune  
Vestfold fylkeskommune  
Telemark fylkeskommune

# Innhold

<b>Forord</b>	<b>2</b>	<b>4 Utfordringer fra de store transportstrømmene på Østlandet</b>	<b>15</b>	<b>8 Politisk behandling i Østlandssamarbeidet</b>	<b>36</b>
<b>Innhold</b>	<b>3</b>				
<b>Sammendrag</b>	<b>4</b>				
<b>1 Innledning</b>	<b>6</b>				
Som Norges ledende region må Østlandet utvikles videre	6	Utfordringer både i tilflyttings og fraflyttingsområder	15		
Østlandspakka: Forsert samferdsels utbygging i landsdelen	6	Hovedtyngden av interne transporter på Østlandet er Oslo-rettet	15		
		Meget stort investeringsbehov på jernbanenettet	15		
<b>2 Strategi for regional utvikling</b>	<b>8</b>	<b>5 Strategi for Østlandspakka</b>	<b>18</b>		
Sterk vekst og konsentrasjon preger utviklingen	8	Hovedutfordringer	18		
Regional ubalanse og stor Oslo-dominans i dag	8	Hovedstrategi	18		
En flerkjernet bystruktur er best for Østlandet	8	Hovedgrep	18		
Ingen særnorsk idé	10	Tiltak	18		
Samferdsel er sentralt i den regionale strategien	10	<b>6 Tiltak i Østlandspakka</b>	<b>20</b>		
		Jernbanen	21		
<b>3 Østlandet har stor betydning i det nasjonale transportnettet</b>	<b>11</b>	Tiltak for kollektivtrafikk på veg	25		
Fokus på lange transporter på veg og jernbane	11	Tiltak på stamvegnettet	26		
Transportnettet på Østlandet er sentralt for hele landet	11	Tiltak på øvrige viktige riksveger utenom Østlandspakka	26		
De største transportstrømmene i Norge er knyttet til Østlandet	11	<b>7 Forslag til finansiering</b>	<b>30</b>		
Riksvegbevilgningene står ikke i forhold til Østlandets betydning	14	Finansieringsbehov på 50 milliarder kroner	32		
		Forsering av vegutbygging ved trafikantbetaling - økte statlige rammer til jernbanen	32		
		Finansiering av forsert jernbaneutbygging	32		
		Årlig trafikantbetaling blir mindre ved lengre finansieringsperiode	33		
		Trafikantbetaling - Alternative ordninger	35		

## Sammendrag

*Hovedutfordringer* for økt innsats i samferdselsutbyggingen på Østlandet er:

- Østlandets store betydning i det nasjonale transportnett må sikres
- Trenden med en voksende biltrafikk må brytes
- Næringslivets transporter må sikres god framkommelighet
- Utbygging av transportsystemet må brukes i en regional strategi for Østlandet
- Trafikkproblemene i Oslo-området som nav i transportsystemet må avhjelpes

Oslo er hovedstad og vil også i framtiden være dominerende i landsdelen. Men oppgradering av transportnett kan bidra til å styrke utvikling av byer i en flerkjernestruktur på Østlandet. Et slikt bymønster kan avlaste presset på Oslo og Akershus.

Østlandet, med Oslo i sentrum, fungerer som et nav i landets transportnett – både for jernbane, veg, sjø og luftfart. Østlandet fungerer også som en hovedport for Norge mot utlandet. Oppgradering av transportnett på Østlandet har derfor ringvirkninger for store deler av landet.

Østlandet har 49 prosent av befolkningen, 60 prosent av alle lange gods- og persontransporter, 54 prosent av transportarbeidet på riksveger, 55 prosent av folk som er svært

plaget av vegtrafikkstøy og 53 prosent av trafikkulykkene i landet. Likevel har landsdelen bare mottatt mellom 30 og 40 prosent av riksvegbudsjettet i perioden 1970—1997.

Hele 90 prosent av alle jernbanereiser i Norge foregår innen Østlandet, eller starter eller avsluttes på Østlandet. Behovet for modernisering av jernbanen i landsdelen er av Jernbaneverket anslått til mellom 38 og 47 milliarder kroner. Med dagens investeringsnivå vil dette innebære at et slikt utbyggingsprogram vil først være fullført omkring 2040—2050. Dette er uakseptabelt.

*Hovedstrategien* bak forslaget til Østlandspakka er:

- Samferdselsutbyggingen må forseres.
- Økte ressurser må tilføres gjennom større statlige rammer og gjennom trafikantbetaling

*Hovedgrepet* er utbedring av korridorer og tverrforbindelser:

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

*Jernbanen* har et betydelig potensiale for tilbudsforbedring og trafikkvekst på Østlandet. På reiser over 5—10 mil er jernbanen det transportmiddel som kan forbedre seg mest når det gjelder reisetid. Gardermobanen demonstrerer hva som er mulig å oppnå med store investeringer. Men også med et lavere investeringsnivå vil jernbanen være det transportmiddel som best kan krympe avstandene på Østlandet.

Jernbanen kan moderniseres raskere og rimeligere en tidligere antatt. I Østlandspakka foreslås det en ny strategi:

- Eksisterende infrastruktur utnyttes bedre ved å kombinere utbedring av kjøreveg, materiellanskaffelse og ruteopplegg på en optimal måte.
- Man går helt over til nytt, raskt krengetogmateriell med like fartsegenskaper som kan utnytte kapasiteten på kjørevegen og gilstive ruteplaner.

Hvis man gjennomfører denne strategien kan man i 2011 ha betydelig flere togavganger, 20—30 prosent redusert kjøretid og 50 prosent større setekapasitet i forhold til dagens tilbud. Dette kan innebære så stor effektiviseringsgevinst at driftskostnadene vil bli lavere enn i dag. I tillegg vil tilbudsforbedringen gi langt flere passasjerer og dermed høyere inntekter.

**Finansieringsbehovene i Østlandspakka består av følgende hoveddeler:**

- Jernbaneutbygging, inkl. forsert vedlikehold og jernbanedelen i Oslopakke 2	21	mrd. kr.
- Vegutbygging, inkl. forsert vedlikehold og Oslopakke 1 etter 2007	27	mrd. kr.
- Økte tiltak for kollektivtrafikk på veg	2	mrd. kr.
<b>Sum</b>	<b>50</b>	<b>mrd. kr.</b>

**Finansieringsforslaget i Østlandspakka består av følgende hoveddeler:**

Ordinære statlige midler til jernbane og veger	20	mrd. kr.
Ekstraordinær finansiering til jernbane og kollektivtrafikk	9	mrd. kr.
Trafikantbetaling til jernbane og veger	21	mrd. kr.
<b>Sum</b>	<b>50</b>	<b>mrd. kr.</b>

Hovedvegnettet på Østlandet har en rekke mangler så som varierende standard, bæreevneproblemer, køproblemer, trafikksikkerhetsproblemer, samt konflikter mellom gjennomgangstrafikk og lokalmiljø.

Hovedutfordringene er knyttet til å:

- redusere trafikkulykkene og miljøulempene fra vegtrafikken
- gi næringslivets transportere bedre framkommelighet
- redusere køproblemene i og rundt de største byene
- gi bedre tilgjengelighet for distriktene

Østlandspakka fokuserer på stamvegnettet, spesielt med tanke på å redusere næringslivets transportkostnader for å styrke konkurransevnen. Øvrige riksveger tar hvert enkelt fylke eller allianser av fylker ansvaret for. Det bør legges vesentlig vekt på samarbeid mellom fylke-

ne for å få sammenhengende gode vegløsninger.

Østlandspakka angir en strategi for utvikling av transportnettet på Østlandet. Den omfatter prosjekter og tiltak på hovedvegnett og jernbane. Pakka favner regionale bompengeprojekter som er under planlegging, eller som er vedtatt lokalt. Den supplerer disse med andre veg- og kollektivprosjekter for å oppnå helhet og effektivitet i transportnettet på Østlandet.

Oslopakke 1 og Oslopakke 2, Østfoldpakke fase 1 og Vestfold/Telemark-pakka er selvstendige samferdselspakker. Veg- og baneprosjekter i disse pakkene som er viktige i østlandssammenheng – som f.eks. jernbanedelen i Oslopakke 2 – er tatt med innenfor rammene av Østlandspakka.

Med bruk av ordinære statlige rammer alene, vil det ta 25 år å gjen-

nomføre prosjektene i Østlandspakka. Statlige rammer må økes. Men med det omfang Østlandspakka har, må man også inn med trafikantbetaling.

Østlandssamarbeidet foreslår at fylkeskommunene i fellesskap gjennomfører forhandlinger med staten om økte statlige rammer og mulige finansieringsmodeller for at gjennomføringen av Østlandspakka kan skje innenfor akseptable tidsrammer.

# 1 Innledning

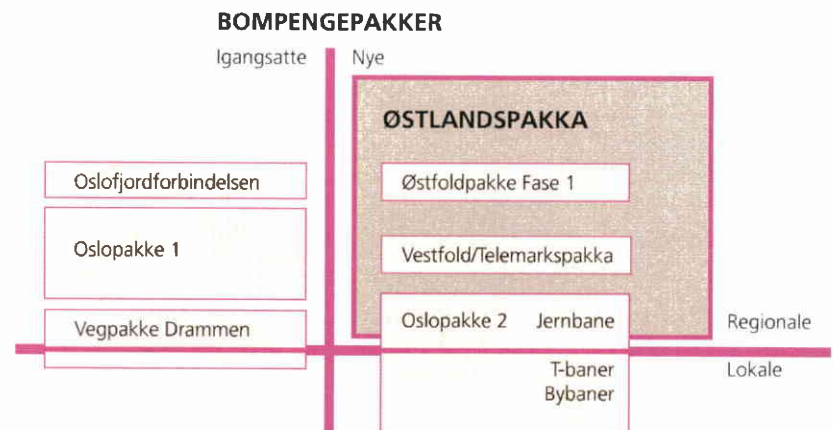
## Som Norges ledende region må Østlandet utvikles videre

Ett av Østlandssamarbeidets mål er å utvikle Østlandet som en internasjonal, konkurransedyktig region. I det nye Europa får regionene mer aktive roller. Den økonomiske veksten i landene er avhengig av hvordan hver region utnytter sine muligheter. Regionene kompletterer hverandre – og konkurrerer med hverandre. Det råder ikke tvil om at Østlandet er Norges *ledende* region.

Denne rollen stiller krav om oppgradering av transportnett, slik det blant annet skjer i Mälärregionen rundt Stockholm og Øresundsregionen.

Østlandet, med Oslo i sentrum, fungerer som et nav i landets transportnett – både for jernbane, veg, sjø- og luftfart. Østlandet er transittområde og hovedport for Norge mot utlandet. Oppgradering av transportnett har derfor ringvirkninger for store deler av landet.

Oslo med sin funksjon som hovedstad vil fortsette å være dominerende i landsdelen. Men oppgradering av transportnett kan bidra til å styrke utvikling av byer i en flerkjernestruktur på Østlandet. Et slikt bymønster kan avlaste presset på Oslo og Akershus.



Figur 1.1 Østlandspakka i forhold til andre bompengepakker på Østlandet

En utvikling av landsdelen og transportnett som her er beskrevet, krever innsats på alle nivåer – fra lokalt og regionalt til nasjonalt nivå. Det er i dette perspektivet at Østlandssamarbeidet legger fram forslaget om en Østlandspakke i forbindelse med Nasjonal transportplan 2002–2011.

## Østlandspakka: Forsert samferdsels- utbygging i landsdelen

Østlandspakka er utformet i tråd med nasjonale og regionale mål om bærekraftig utvikling. Den angir en strategi for utvikling av transportnett på Østlandet, og den omfatter prosjekter og tiltak på hovedvegnett og jernbane. Pakka favner regionale bompengeprosjekter som er under planlegging, eller som er vedtatt

lokal. Den supplerer disse med andre veg- og kollektivprosjekter for å oppnå helhet og effektivitet i transportnett på Østlandet. Østlandspakka omfatter ikke bompengeprosjekter for å løse lokale transport- og miljøproblemer i byområder.

Oslopakke 1 og Oslopakke 2, Østfoldpakke fase 1 og Vestfold/Telemark-pakka er selvstendige samferdselspakker. Veg- og baneprosjekter i disse pakkene som er viktige i østlandssammenheng – som f.eks. jernbanedelen i Oslopakke 2 – er tatt med innenfor rammene av Østlandspakka.

Foreliggende forslag til Østlandspakke har som formål å bidra til en avklaring av ambisjonsnivå og finansieringsprinsipper for en forsert veg- og kollektivtrafikkutbygging på Østlandet



**Finansieringsbehovene i Østlandspakka består av følgende hoveddeler:**

- Jernbaneutbygging, inkl. forsert vedlikehold og jernbanedelen i Oslopakke 2	21 mrd. kr.
- Vegutbygging, inkl. forsert vedlikehold og Oslopakke 1 etter 2007	27 mrd. kr.
- Økte tiltak for kollektivtrafikk på veg	2 mrd. kr.
<b>Sum</b>	<b>50 mrd. kr.</b>

Et første (og ufullstendig) utkast til en samferdselspakke ble behandlet av kontaktutvalget i møte 20.-21. mai 1999. Kontaktutvalget vedtok følgende anbefaling som grunnlag for det videre arbeid med Østlandspakka:

**Østlandspakka**

Kontaktutvalget mener at Østlandspakka må ta sitt utgangspunkt i hovedprinsippene om en balansert utvikling på Østlandet, med byer i en flerkjernestruktur og utbygging av viktige transportkorridorer. Dette vil fungere som en avlastning for Osloregionen.

**Satsing på banebaserte løsninger**

Banebaserte kollektivløsninger er et viktig virkemiddel for å nå de regionalpolitiske målsettinger som er nevnt innledningsvis. Østlandspakka vektlegger to viktige momenter. Det ene er en satsing på jernbaneutbygging i tilknytning til IC-triangelet. Det andre er tverrgående vegforbindelser nord og sør for hovedstadsområdet.

**Satsing på "stamvegnettet"**

Østlandspakka fokuserer i hovedsak "stamvegnettet" (de viktigste hovedveger) spesielt med tanke på å redusere næringslivets transportkostnader for å styrke konkurranseevnen. Øvrige riksveger tar hvert enkelt fylke eller allianser av fylker ansvaret for. Det bør legges vesentlig vekt på samarbeid mellom fylkene for å få sammenhengende gode vegløsninger.

**Finansiering**

Med det omfang som Østlandspakka har må man inn med brukerfinansiering, i tillegg til statlige midler, for å få gjennomført investeringsprogrammet innen akseptable tidsrammer. Oslopakke 1 og 2 kan eksempelvis være finansieringsmodeller som bør vurderes for gjennomføring av Østlandspakka.

**Økonomiske rammer**

I arbeidet for å presisere behovet for ekstra ressurser til Østlandsområdet bes sekretariatet å beskrive de landsomfattende transportoppgaver som blir løst i Østlandsregionen

**Organisering**

Bedre organisering av samferdselssektoren for å oppnå et helhetlig og samordnet transportopplegg. Det bør utredes forskjellige organisasjonsformer for finansiering og gjennomføring for prosjektene i Østlandspakka. Østlandsamarbeidet bør utrede mulighetene for å få til et kvalitativt bedre og sammenhengende kollektivtilbud på Østlandet.

## 2 Strategi for regional utvikling

### Sterk vekst og konsentrasjon preger utviklingen

Østlandet har i mange tiår hatt sterk vekst og rommer i dag nær halvparten av Norges innbyggere og arbeidsplasser. 45—50 prosent av dette finner man i Oslo og Akershus (hovedstadsområdet), 40—45 prosent på resten av det sentrale Østlandet (i tilknytning til InterCity-triangelet Skien-Lillehammer-Halden) og de resterende 10 prosent i distriktene (utenfor IC-triangelet).

Folk flytter fra distriktene til region-sentra og større byer. Bare siden 1990 har Østlandet fått ca 110.000 flere innbyggere, hvorav nesten 80.000 bare i hovedstadsområdet. Statistisk Sentralbyrå (SSB) venter en befolkningsvekst til Østlandet fram til 2015 på mellom 140.000 og 180.000 personer.

Hvor mye av veksten de neste femten år som vil komme til hovedstadsområdet og hvor mye til Østlandet ellers, er vanskelig å si. Det vil blant annet avhenge av om man kan lykkes i å legge om til en felles østlandsstrategi som kan gi en jevnere fordeling av veksten.

### Regional ubalanse og stor Oslo-dominans i dag

Det vanlige mønsteret for regioner med balansert byvekst, er at den største byen er dobbelt så stor som den nest største, tre ganger som så stor som den tredje største, osv. Folketallet i Oslo by og de tettbygde deler av forstadskommunene i Akershus, er hele åtte til tolv ganger større enn de nest største byområdene, som er Drammen og Fredrikstad.

At hovedstadsområdet relativt sett er blitt så stort, skyldes at det har en meget gunstig næringsstruktur med mange moderne vekstnæringer. Samtidig er det både hovedstad og landsdels-senter for den mest folkerike delen av landet. Når bystrukturen er blitt så skjev som på Østlandet, blir den også selvforsterkende. Det skal sterke krefter til for å endre et fastgrodd mønster.

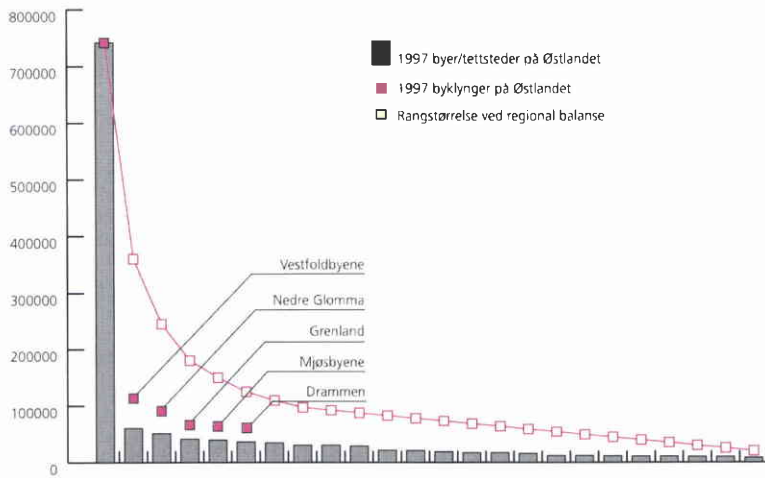
Samferdselsnettene har vært med på å forsterke denne skjevheten. Veger og jernbaner har historisk sett blitt bygget langs elver og daler inn mot Oslo og Oslofjorden. De er etter hvert blitt utbedret og modernisert. Tverrgående forbindelser av moderne standard mellom daler, over innsjøer og fjorder - og utenom Oslo, er ikke på langt nær utbygget i samme grad.

### En flerkjernet bystruktur er best for Østlandet

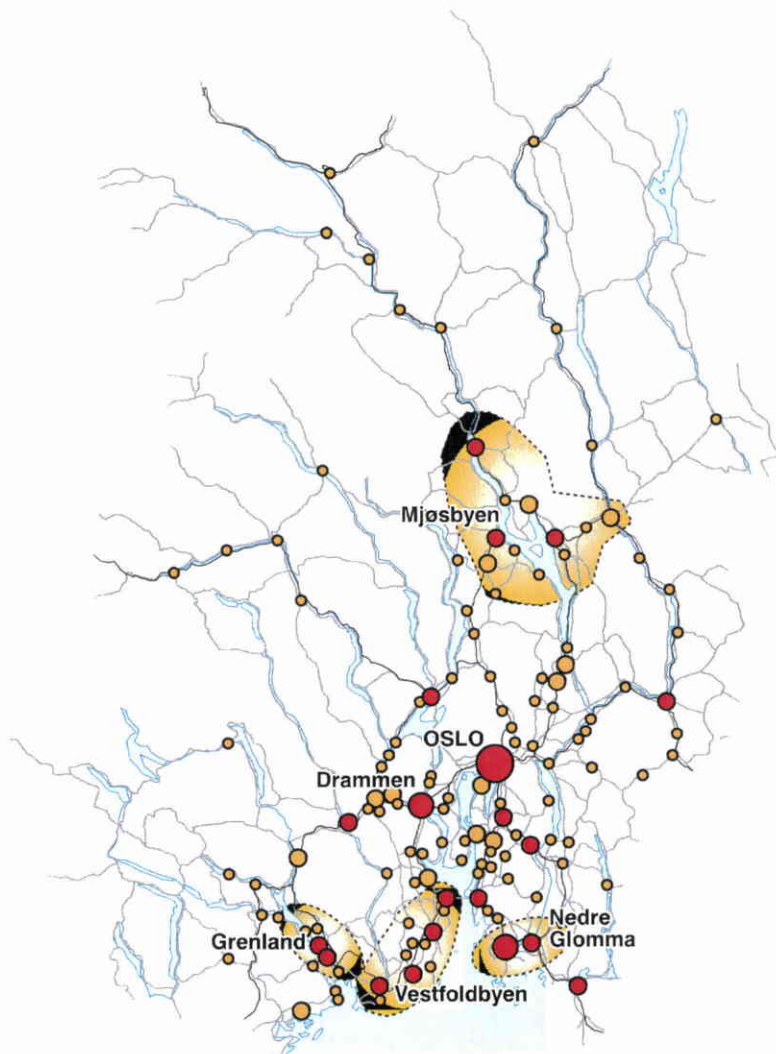
Den regionale ubalansen på Østlandet kan endres hvis noe av den veksten som nå går til hovedstadsområdet, i framtiden kunne gå til andre byregioner i landsdelen. Utredninger Østlandssamarbeidet har gjort, tilsier at en utvikling mot byer i en flerkjernetstruktur kan være fordelaktig med hensyn til miljø, arbeidsmarked, utdanning, service og samfunnsøkonomi. Det er først og fremst større byregioner eller klynger av byer utenfor dagpendlingsavstand fra Oslo som har mulighet til å supplere og delvis konkurrere med hovedstadsområdet: Vestfoldbyene, Nedre Glomma, Grenland og Mjøsbyen.

Oppbygging av en flerkjernetstruktur innebærer et trendbrudd. I flere perioder etter krigen har andre byer og tettsteder på Østlandet utenom hovedstadsområdet vært i vekst. Det burde være mulig å få til dette igjen. Befolkningsutviklingen de siste par årene viser at enkelte av byregionene utenfor hovedstadsområdet vokser, noe som er en forutsetning for en flerkjernetstruktur.

Dempingen av veksten i hovedstadsområdet kan redusere presset på tjenestetilbud, arealer og boliger som man nå opplever i Oslo og Akershus. Boligspørsmålet er meget dagsaktuelt. Kan man utvikle de fire



**Figur 2.1** Bystrukturen på Østlandet i forhold til rang-størrelses-regelen. Tettstedsbefolkningen 1997 i enkeltbyene i forhold til Oslo tettsted og tettstedsbefolkningen i byklynger i forhold til Oslo tettsted. (Kilder: Statistisk Sentralbyrå. Tor Selstad: Østlandets framtid)



**Figur 2.2** Flerkjernestruktur på Østlandet. De fire byklyngene utenfor dagpendlingsomlandet til hovedstadsområdet: Vestfoldbyene, Nedre Glomma, Grenland og Mjøsbyene (Kilde: Tor Selstad: Østlandets framtid)

byklyngene, kan prispresset på boliger i hovedstadsområdet dempes. En samordnet areal- og transportplanlegging, både regionalt og lokalt, kan også bidra til en mer balansert regional utvikling på Østlandet.

De fire byklyngene må utvikles som attraktive bo- og arbeidsregioner. De har mange muligheter for å tilby varierte boliger til priser som er overkommelige. De har mange tilbud av private og offentlige tjenester. Men de må skjerpe innsatsen i forhold til næringslivets lokaliseringskrav og gi flere og bedre tilbud til arbeidskraft med høyere utdanning. Disse byregionene kan også gi service- og sysselsettingsmuligheter for den befolkningen som velger å bo lenger ut i distriktene, men innenfor pendlingsavstand til byene.

En forutsetning for en slik utvikling over tid, er at regionene vil og klarer å skape en samlet strategi for sin nærings- og boligutvikling, kultur- og fritidstilbud og kunnskaps- og kompetansetilbud.

### Ingen særnorsk idé

Tanken om flerkjernestruktur for å skape bedre regional balanse er ingen særnorsk idé. Inspirasjonen har Østlandssamarbeidet hentet fra EUs nye planperspektiv "European Spatial Development Perspective" (ESDP), der EU anbefaler tre målsetninger for regionene i deres fysiske planlegging:

- Et balansert og flerkjernet system av byer
- Lik adgang til infrastruktur og kunnskapsressurser
- Varsom forvaltning og utvikling av natur- og kulturarven

Dette perspektivet legges også til grunn i regionale strategier som utvikles for Mälarenregionen (Stockholm) og Øresundsregionen.

### Samferdsel er sentralt i den regionale strategien

Transportnettet og utbyggingen av dette er en viktig faktor for næringslivets konkurransevne, og det påvirker bosettingsmønsteret. Med et effektivt transportnett internt på Østlandet vil arbeidspendlingen fungere bedre. Robuste regionale arbeidsmarkeder kan virkeliggjøres. Dette kan skape forutsetning for befolkningsøkning i regionens ulike deler.

For å utvikle en flerkjernestruktur kreves effektive transportforbindelser mellom de fire byklyngene og hovedstadsområdet. Helst bør jernbanen bygges ut først for å ta hånd om store persontrafikkstrømmer. Videre kreves gode transportforbindelser mellom regionens ulike deler og deres kjerner, slik at de kan samvirke og utvikle sine spesielle forutsetninger.

## 3 Østlandet har stor betydning i det nasjonale transportnettet

### Fokus på lange transporter på veg og jernbane

Østlandssamarbeidet har satt fokus på hovedvegnett og jernbane i landsdelen. Man understreker behovet for å legge til rette for lange transporter av personer og gods. Ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI) står transporter over 100 km for om lag 60 prosent av det innenlandske godstransportarbeidet målt i tonnkilometer, og 40 prosent av det innenlandske persontransportarbeidet målt i personkilometer. (figur 3.1)

Norge er svært avhengig av at lange transporter av personer og gods kan skje effektivt – både internt i landet og i samkvem med utlandet. På grunn av de store avstandene internt i Norge og til utlandet, har norske bedrifter ifølge NHO dobbelt så høye logistikkostnader som sine europeiske konkurrenter.

Den sterke transportveksten i både korte og lange reiser i Norge de siste 20 årene ventes å fortsette også i tiårene framover. De lange transportene vil vokse sterkest, og utgjøre en stadig større andel av transportarbeidet. Det må legges til rette for at viktige transporter av denne typen kommer raskt og effektivt fram. De må ikke hindres av lokale trafikkproblemer eller kapasitetsbrister i transportnettet.

### Transportnettet på Østlandet er sentralt for hele landet

Hele 90 prosent av alle jernbanereiser i Norge foregår innen Østlandet, eller starter eller avsluttes på Østlandet. Oslo er navet i det norske jernbanenettet. Det er vel kjent at forbedringer her har ringvirkninger for jernbanetrafikken i hele landet.

Østlandet med Oslo i sentrum fungerer også som nav for veg, sjø- og luftfart. Fem av de åtte transportkorridorene som er spesielt behandlet i Nasjonal transportplan (NTP), går gjennom Østlandet og har Oslo som utgangspunkt. Østlandet er transittområde og hovedport for Norge mot utlandet. Oslo er utpekt som et av hjørnene i det nordiske triangelet (Oslo-Stockholm-København) i EUs overordnede transportnett (Trans European Network - TEN). Oslo lufthavn Gardermoen har viktige transittfunksjoner både innenriks og mot utlandet for alle landsdeler.

Resten av landet benytter i stor grad Oslo for transitttransporter. Dette skyldes blant annet konsentrasjon av grossistvirksomhet i hovedstadsområdet, Oslo som landets største importhavn og Alnabru som største godsterminal, samt E6 og E18 som de to viktigste vegforbindelsene til utlandet.

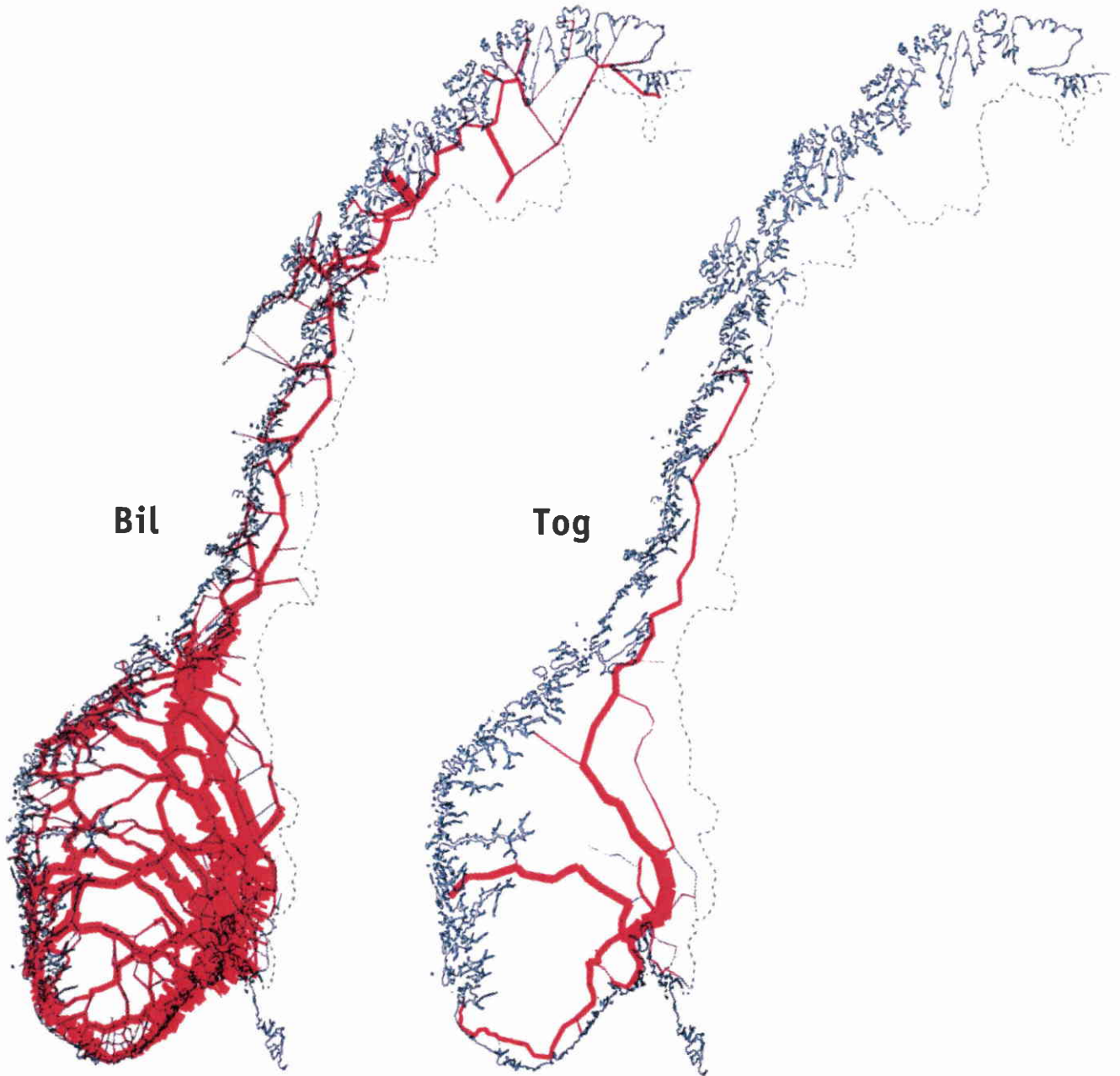
Trafikkhavnene i Oslofjorden håndterer 55 prosent av alt gods over norske havner eksklusive råolje og jernmal over Narvik. Oslofjorden er derfor den viktigste havneregion for sjøtransport i Norge.

### De største transportstrømmene i Norge er knyttet til Østlandet

For *utenriks* gods- og persontransport er Østlandet størst av de fem landsdelene. 36 prosent av all utenriks godstransport og drøyt 70 prosent av alle utenriks reiser i landet skal til/fra Østlandet. (figur 3.2)

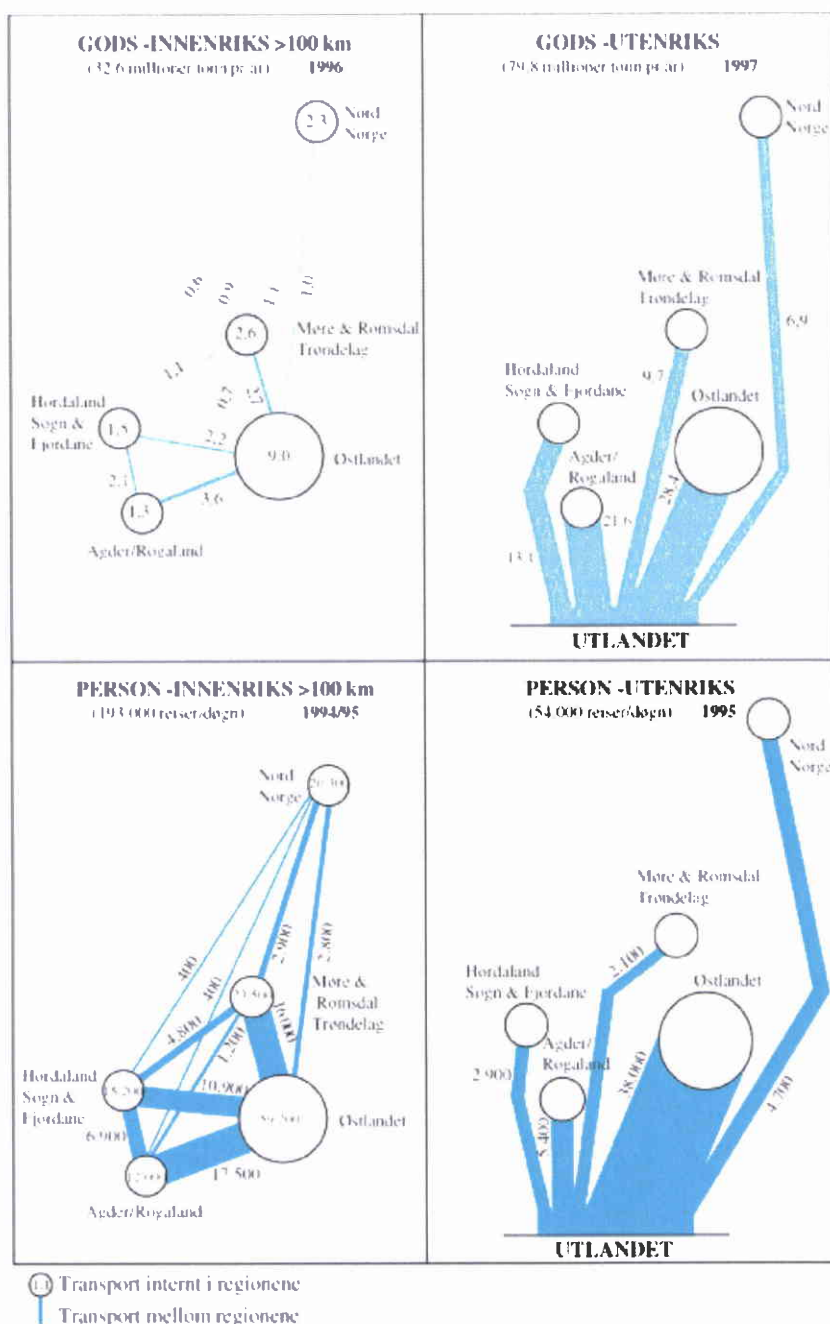
*Innenriks* dominerer Østlandet på samme måte. 37 prosent av alle lange godstransporter og 55 prosent av alle lange personreiser i landet foregår enten innenfor eller til/fra Østlandet.

Til sammen innebærer dette at 60 prosent av alle lange gods- og persontransporter i Norge er knyttet til Østlandet – halvparten internt i landsdelen og halvparten mellom Østlandet og andre landsdeler, samt utlandet.



**Figur 3.1** Lange persontransporter på hovedvegnett og jernbane i Norge 1996.

60 prosent av bilreisene og 90 prosent av jernbanereisene i landet er knyttet til Østlandet. I hele landet er 82% bilreiser, 8% togreiser og 5% bussreiser av de lange, landbaserte reisene (Kilde: NTP Nasjonalt transportnett)



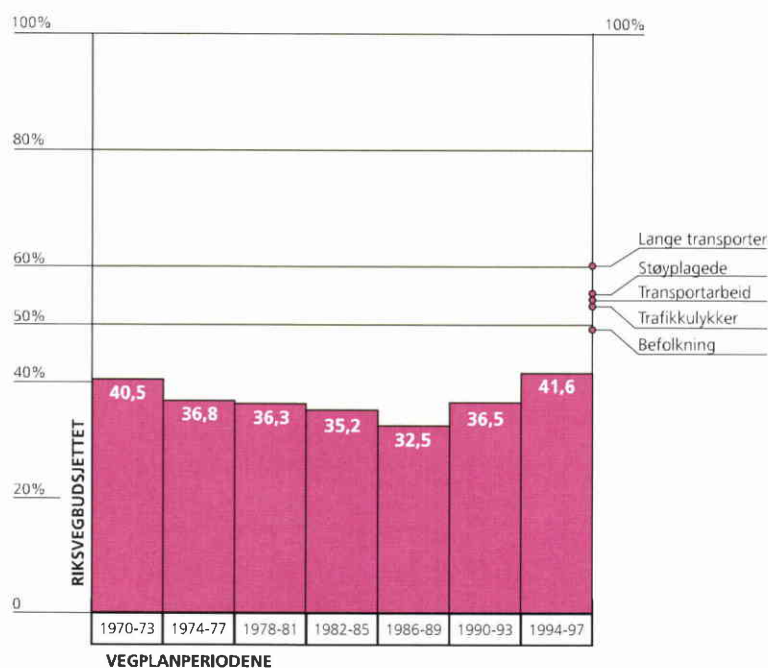
Figur 3.2 Lange gods- og persontransporter internt i landsdelene, mellom landsdelene og til/fra utlandet 1996 (Kilde: NTP Nasjonalt transportnett)

Når det gjelder det totale transportarbeidet på landets riksvegnett (kjøretøykilometer, person og gods, lange og korte turer), foregår 54 prosent av dette på Østlandet.

### Riksvegbevilgningene står ikke i forhold til Østlandets betydning

Østlandet har 49 prosent av befolkningen, ca 60 prosent av alle lange gods- og persontransporter, 54 prosent av transportarbeidet på riksveger, 55 prosent av folk som er svært plaget av vegtrafikkstøy og 53 prosent av trafikkulykkene i landet. Likevel har landsdelen bare mottatt mellom 30 og 40 prosent av riksvegbudsjettet i perioden 1970—1997. Dette gjelder hele riksvegnettet, også det som på 1990-tallet er skilt ut som stamvegnettet.

At Østlandet har fått så liten andel av riksvegbudsjettet står i skarp kontrast til det faktum at riksvegprosjektene på Østlandet gjennomgående har langt bedre samfunnsøkonomisk nytte enn riksvegprosjekter ellers i landet. I Vegdirektoratets prosjektdatabank for stamvegnettet foreligger det drøyt 400 prosjekter som ønskes bygget. Bare 130 av disse er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Av prosjektene på Østlandet er 6 av 10 lønnsomme - mot bare 2 av 10 ellers i landet.



**Figur 3.3** Østlandets andel av riksvegbevilgninger 1970-1997.

Østlandets andel av befolkningen, lange transporter, transportarbeid, svært støyplagede og trafikkulykker i landet i 1998.



## 4 Utfordringer fra de store transportstrømmene på Østlandet

### Utfordringer både i tilflyttings- og fraflyttingsområder

Vekst og sentraliseringen gir transportutfordringer både i tilflyttings- og fraflyttingsområdene:

- I tilflyttingsområdene fører den økte aktiviteten til større transportetterspørsel, som igjen gir kapasitets- og miljøproblemer. Dette gir først og fremst behov for utbygging og forbedring av transportens infrastruktur.
- I fraflyttingsområdene gir synkende befolkningsunderlag behov for god samordning av transporttilbudet. Videre trenger næringsliv og befolkning raske forbindelser til offentlig og privat servicevirksomhet i regionsentra og større byer.

Befolkningstettheten, de mange byområdene og den omfattende pendlingen mot Oslo, gjør at det ligger bedre til rette for kollektivbetjening på Østlandet enn i andre deler av landet. Potensialet for overføring fra bil til kollektiv øker jo nærmere Oslo man kommer. Køsituasjoner i rushtiden kan gi kollektivtrafikken konkurransefordeler, dersom forholdene legges til rette. Utenfor Oslo-regionen dominerer personbilen der veg og jernbane går parallelt. Det er derfor et betydelig potensiale for å

få overført en del av transportarbeidet til jernbane, i kombinasjon med buss.

### Hovedtyngden av interne transporten på Østlandet er Oslo-rettet

Godstransport internt på Østlandet går for det meste på veg og med betydelig konsentrasjon om de Oslo-rettede transportårene. Jernbanen har en begrenset markedsandel – høyeste nivå er rundt fem prosent på strekningen Oslo-Mjøsbyen.

Persontransport internt på Østlandet preges i stor grad av de daglige, korte reisene med høye trafikktopper i rushtidene og stor konsentrasjon om de Oslo-rettede transportårene.

Lange reiser internt på Østlandet er i gjennomsnitt fordelt med 85 prosent personbil, 10 prosent tog og 5 prosent buss. Reisemiddelfordelingen varierer på ulike strekninger. På Oslo-rettede reiser innenfor IC-triangelet har toget en høyere markedsandel; om lag 25 prosent til Grenland og Mjøsbyen og om lag 15 prosent til Vestfold og Østfold. På IC-strekningene har ekspressbusse under 5 prosent markedsandel.

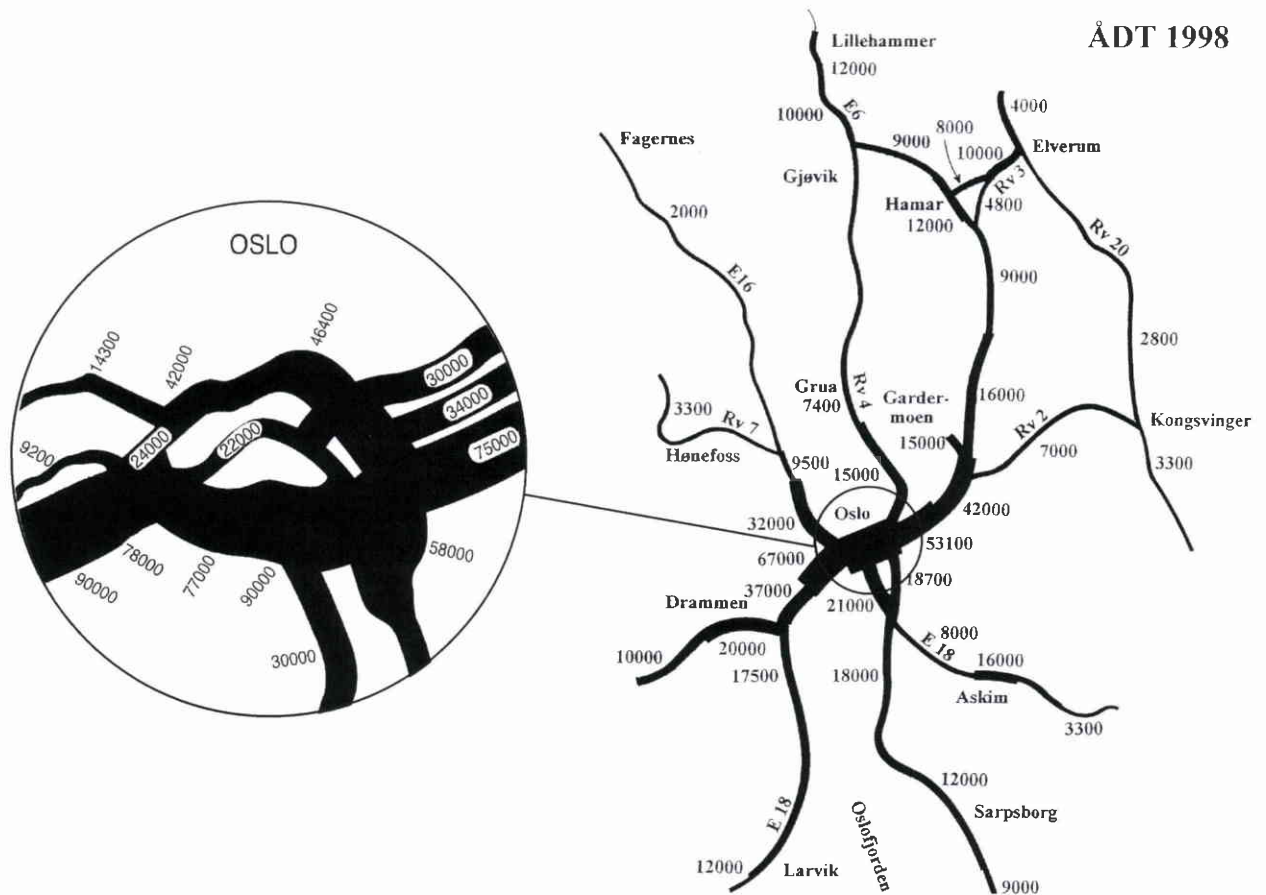
Deler av vegnettet på Østlandet har etter hvert fått betydelige kapasitets-

problemer, særlig i og rundt Oslo. I de siste fem årene har trafikkøkningen på riksveger i et flertall av østlandsfylkene ligget over landsgjennomsnittet. Trafikkveksten i Østfold, Akershus og Oslo har i mange år ligget betydelig over landsgjennomsnittet.

### Meget stort investeringsbehov på jernbanenettet

Mesteparten av jernbanenettet på Østlandet er enkeltsporet og med traseer som er bygget i forrige århundre. Fly, bil og buss har fått store forbedringer i hastighet og tilgjengelighet de siste tiårene. Forbedringene for toget har gått svært sakte i forhold til det forbedringspotensialet man vet toget har, ut fra erfaringer i andre land. Behovet for modernisering av jernbanen på Østlandet er meget stort.

For å gi en indikasjon av investeringsnivået, har Østlandssamarbeidet, basert på opplysninger i høringsutkastet til Norsk jernbaneplan (NJP) 1998—2007, gjort et anag over kostnadene for de kjørevestinvesteringene som Jernbaneverket har planer for i landsdelen. Selv har ikke Jernbaneverket laget et slikt kostnadsanslag. Planene i NJP 1998—2007 omfatter nye traseer med dobbelspor i Oslo og



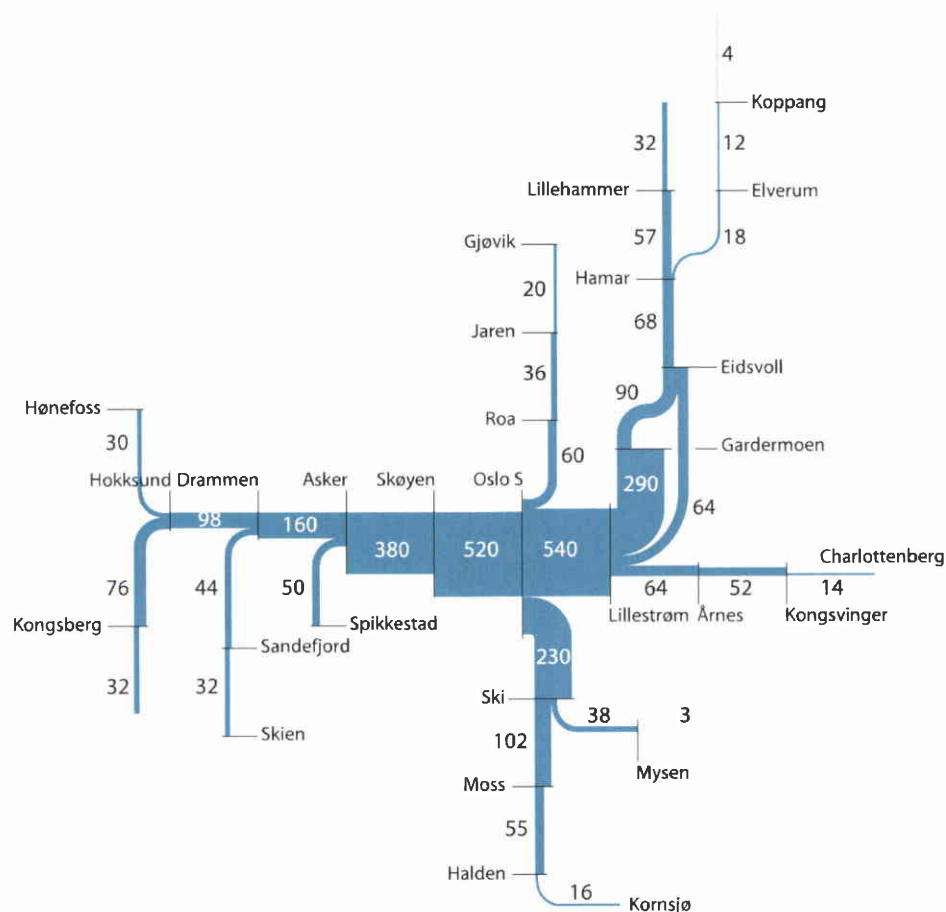
Figur 4.1 Gjennomsnittlig biltrafikk i kjøretøyer pr døgn på hovedveger på Østlandet 1998. (Kilde: Statens vegvesen)

Akershus, på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Hovedbanen til Hamar. Videre omfatter det opprusting av Kongsvingerbanen og Bergensbanen, samt de helt nye banene Ringeriksbanen og sammenknytning av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Gjøvikbanen og Rørosbanen

har Jernbaneverket ikke med blant disse planene.

Kostnadsanslagene for de enkelte strekningene er usikre Derfor blir summen for hele Østlandet omtrentlig - mellom 38 og 47 milliarder kroner. Med Jernbaneverkets gjeldende pla-

ner for kjørevegutbyggingen i NJP1998—2007 og dagens investeringsnivå på 1,2 mrd. pr. år, vil dette utbyggingsprogrammet være fullført omkring 2040 – 2050. Selv med doblet investeringsnivå vil det ta 20—25 år før moderniseringen er fullført.



Figur 4.2 Antall tog pr døgn på ulike banestrekninger på Østlandet. Ruteplan høsten 1999. (Kilde: NSB BA)

I Østlandspakka foreslås en ny strategi. Denne gir en langt rimeligere modernisering av jernbanen innen 2011:

- Eksisterende infrastruktur må utnyttes bedre
- Utbygging i tilknytning til IC-triangelen må prioriteres
- Man må gå helt over til nytt, raskt krengetogmateriell

Kostnaden for jernbanedelen i Østlandspakka er anslått til 21 milliarder kroner. (I dette beløpet inngår ikke Ringeriksbanen og sammenknytningen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen)

## 5 Strategi for Østlandspakka

### Hovedutfordringer

Fem hovedutfordringer danner de viktigste føringer for økt innsats i samferdselsutbyggingen på Østlandet:

- Østlandets store betydning i det nasjonale transportnett må sikres
- Trenden med en voksende biltrafikk må brytes
- Næringstlivets transporter må sikres god framkommelighet
- Utbygging av transportsystemet må brukes i en regional strategi for Østlandet
- Trafikkproblemene i Oslo-området som nav i transportsystemet må avhjelpes

### Hovedstrategi

- Samferdselsutbyggingen på Østlandet må forseres.
- Det må tilføres økte ressurser gjennom større statlige rammer og gjennom trafikantbetaling

### Hovedgrep

Hovedgrepet som ligger bak Østlandspakka er utbedring av korridorer og tverrforbindelser:

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

### Tiltak

1. **Modernisering av jernbanen** er et sentralt virkemiddel i den regionale utviklingsstrategien for Østlandet. Hyppige, punktlig og raske tog er den mest virkningsfulle måten "å krympe" Østlandet på. Toget kan gi de raskeste forbindelsene mellom Oslo-området og byregioner i en flerkjernestruktur. Så mye som mulig av veksten i persontransporten bør komme på jernbane for å frigjøre kapasitet til næringstransport på veg. Investeringer på vegsiden for økt kapasitet og framkommelighet bør vurderes skjøvet ut i tid på strekninger hvor man ønsker overgang til tog. Jernba-

nedelen av Oslopakke 2 inngår i Østlandspakka.

2. **Tverrgående forbindelser** skal først og fremst være ledd i utvikling av hovedveger utenom Oslo og mellom byregioner i en flerkjernestruktur. Vegforbindelsene nord og sør for Osloregionen har høy prioritet. De har nasjonal betydning for transporter til havn, til hovedflyplassen og som rask veg til utlandet over Oslofjorden. På lengre sikt kan de utvikles til en ytre ring rundt hovedstadsområdet. Denne vil kunne avlaste Oslo som nav i transportsystemet.
3. **Hovedvegutbedringen** er viktig spesielt med tanke på å redusere næringslivets transportkostnader innen området og til/fra utlandet. Østlandspakka fokuserer på stamvegnettet. Forsert hovedvegutbygging fram til 2007 i Oslo og Akershus (Oslopakke 1) inngår ikke i Østlandspakka, men er en sentral forutsetning i hovedvegutbedringen på Østlandet.
4. **Trafikkulykkene og miljøproblemen**e fra transport må reduseres. Østlandspakkas satsing på jernbane, annen kollektivtrafikk og ekstraordinært vegvedlikehold vil bidra til dette.
5. **Vedlikeholdet** av jernbanen og vegene må styrkes for å ta vare på de investeringer som er gjort.
6. **Finansiering av Østlandspakka:** Det er påkrevet med vesentlig større offentlige ressurser til



Figur 5.1 Hovedgrepet i Østlandspakka

samferdselsutbygging i landsdelen – spesielt til jernbanen. Samtidig erkjenner Østlandssamarbeidet at med det omfang Østlandspakka har, må man inn med trafikantfinansiering – i tillegg til statlige midler. Både bompenger og andre former for trafikantbetaling må vurderes.

7. **Samordning av trafikantbetalingene:** Østlandspakka favner flere regionale bompengeprosjekter. Den supplerer disse for å oppnå helhet og effektivitet i transportnettet på Østlandet. Det er viktig å få samordnet de tekniske og organisatoriske løsningene for trafikantbetalingen. Man må unngå for mange bomstasjoner og individuelle bompengeselskaper på Østlandet.

8. **Finansiering av kollektivtrafikkens driftsside:** En oppgradering av jernbanens og busstrafikkens infrastruktur er et nødvendig, men ikke tilstrekkelig virkemiddel for å sikre et trendbrudd med en voksende biltrafikk på Østlandet. Det krever også en målrettet tilskuddspolitikk for kollektivtrafikken for å sikre suksess. Østlandssamarbeidet vil arbeide for en offentlig planlegging og finansiering av kollektivtrafikken med langsiktige rammer.
9. **Organisering av kollektivtrafikkdirften:** Østlandssamarbeidet vil arbeide for felles takstsoner og samordning av ruteider i kollektivtrafikknettet på Østlandet. På sikt må ansvarsforde-

lingen for den lokale/regionale kollektivtrafikk endres. Fylkeskommunene bør overta ansvaret for planlegging, utbygging og drift av lokale/regionale baner og vegger. Dette vil lette og bedre samordningen av kollektivtilbudene og effektivisere bruken av offentlige ressurser.

10. **Samordning av areal- og transportplanleggingen:** Lokale og regionale myndigheter må ta ansvar for gjennomføring av en arealpolitikk som styrker kollektivtrafikken. Planleggingen må sikre helhetlige, regionale løsninger på tvers av administrative grenser.

## 6 Tiltak i Østlandspakka

### Jernbanen

#### Ny strategi med trendbrudd nødvendig for jernbanen

Jernbanen har et betydelig potensiale for tilbudsforbedring og trafikkvekst på Østlandet. På reiser over 5–10 mil er jernbanen det transportmiddel som kan forbedre seg mest når det gjelder reisetid. Gardermobanen demonstrerer hva som er mulig å oppnå med store investeringer. Men også med et lavere investeringsnivå vil jernbanen være det transportmiddel som best kan "krympe" avstandene på Østlandet.

For å få utløst forbedringspotensialet må det skje et trendbrudd i forhold til dagens strategi for modernisering av jernbanen og utvikling av tilbudet:

- Rammene til investering, drift av kjøreveg og vedlikehold må økes betydelig
- Klarere strategi som kombinerer utbedring av kjøreveg, materiellanskaffelse og ruteopplegg for en langt raskere tilbudsforbedring
- Raske krengetog med like fartsegenskaper. Togene utnytter kapasiteten på kjørevegen og gir stive ruteplaner (avganger på faste minuttall)
- Forbedret togtilbud og stive ruteplaner må følges opp med samordning og forbedring av lokale buss- og banetilbud.

- Forbedring av stasjoner/knutepunkter

Utgangspunktet for jernbanesatsingen er først å fastlegge målene for hvilket tilbud som skal gis en gang i framtiden. Hvor ofte skal togene gå? Hvilke krav skal stilles til punktlighet? Hvor lang tid bør toget bruke på strekningene? Hvilken standard skal vognene ha?

Når disse målene er fastsatt, må man finne ut hva dette krever av investeringer i dobbeltspor, krysningsspor, elektrotekniske anlegg, vognmaterieil og stasjoner.

#### Mål for reisetider og frekvenser

Østlandssamarbeidet har skissert mål for reisetider og frekvenser som bør oppnås i løpet av tidsrommet 2007-2011:

#### Lokaltog og lokaltogekspres

For å ta sin del av veksten i nærtrafikken i hovedstadsområdet, er det viktig med forbedring i *lokaltogtilbudet* innenfor strekningene Oslo til Ski-Asker-Lillestrøm. Bortsett fra på hovedbanen etter åpningen av Romeriksporten, er høyeste frekvens avgang hvert 30. minutt. Dette bør endres til hvert 15. minutt. Togene bør fortsatt stoppe på alle stasjoner og forbedringene i reisetid vil derfor bli ubetydelige.

*Lokaltogekspres* innenfor strekningene Oslo til Kongsvinger-Kongsberg-Eidsvoll-Jaren-Mysen-Moss-Spikkestad har i dag avgang hver time eller hver annen time. Dette bør endres til minimum hver time for alle strekningene og ned til 15 minutter for noen strekninger, der forholdene ligger til rette for det. Det bør være potensiale for reisetidsforbedringer på de ulike strekningene varierende fra 5 til 20 minutter

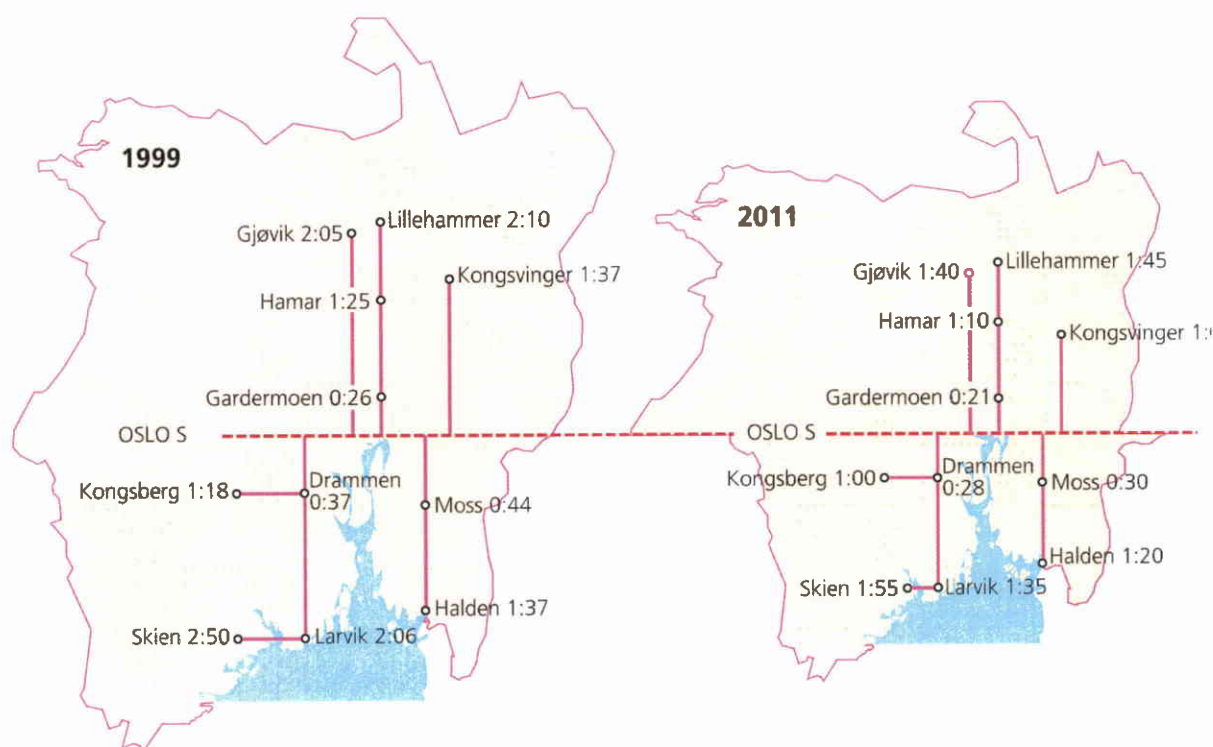
#### IC-tog og regiontog

Dagens høyeste frekvens for *IC-togene* på strekningene Oslo til Skien-Lillehammer-Halden er avgang hver time. Dette bør endres til hvert 30. minutt og reisetidsforbedringene bør kunne bli betydelige.

Dagens frekvens for *regiontogene* på strekningene Oslo til Bø-Geilo-Gjøvik-Kongsvinger er i gjennomsnitt avgang hver annen time. Dette bør endres til hver time og reisetidsforbedringene bør kunne bli betydelige.

#### Fjerntog

Fjerntogtrafikk er tog til og fra Østlandet, inkludert utenlandstrafikk til Stockholm, Göteborg og København. Dagens frekvens varierer fra 2 til 5 avganger pr. dag på de ulike strekningene. De nye ekspresstogsettene med krenkning som NSB nå kjøper, vil tilnærmet ha avgang hver annen time på hovedstrekningene i Norge. Dette bør etter hvert kunne økes til hver time i rushtiden. Reisetidsforbedringene bør kunne bli betydelige.



Figur 6.1 "Krymping" av Østlandet. Lengden på strekningene i IC-triangelen som uttrykk for reisetider i 1999 og mål for 2011.

Jernbanestrekning	Frekvens		Reisetid	
	Min. mellom avganger/Antall pr dag		Timer : minutter	
	1999	2007/2011	1999	2007/2011
Oslo-Lillehammer	60-120 min	30-60 min	2:10	1:45
Oslo-Skien	60-120 min	30-60 min	2:50	1:55
Oslo-Halden	60-120 min	30-60 min	1:50	1:20
Oslo-Kongsvinger	60 min	30 min	1:37	1:00
Oslo-Gjøvik	9 pr dag	60 min	2:05	1:40
Oslo-Kristiansand	5 pr dag	60-120 min	4:58	3:45
Oslo-Bergen	4 pr dag	60-120 min	6:55	4:20
Oslo-Trondheim	4 pr dag	60-120 min	6:55	5:20

Tabell 6.1 Målsatte forbedringer i frekvens og reisetid 1999 – 2007/2011 for et utvalg av IC-strekninger, regiontog og fjerntogstrekninger.

### Togmateriell og ruteopplegg

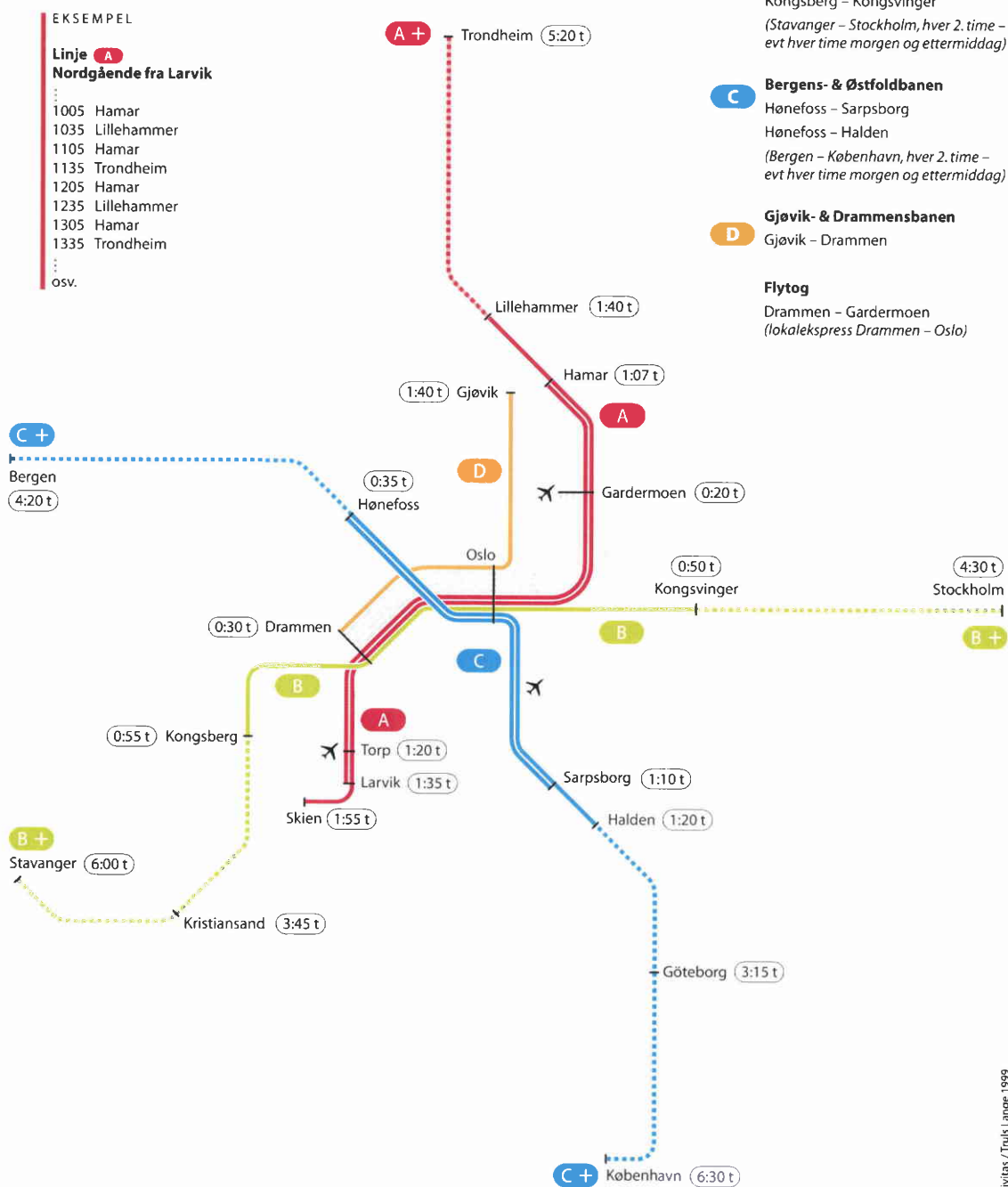
Østlandssamarbeidet har laget en skisse til ruteopplegg for å nå det

målsatte togtilbudet. Dette forutsetter bruk av nye motorvognsett i tilknytning til IC-nettet. Disse tillater høy fart og kregning. Vognene har

bred profil med mulighet for 5 sitteplasser i bredden. Når det gjelder de nye ekspressstogsettene med kregning som NSB nå kjøper, tenkes

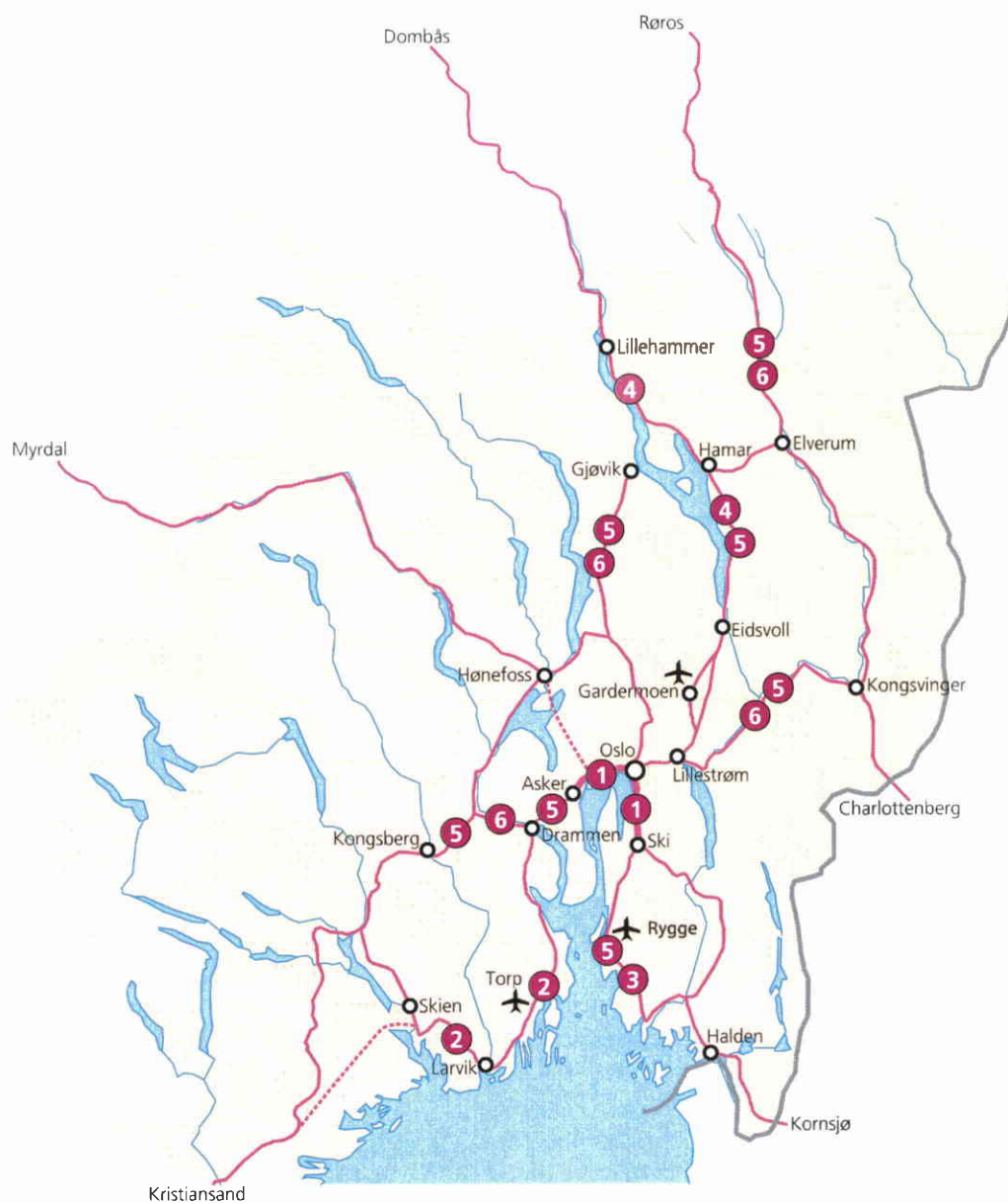
## Skisse til ruteplan for krengetog med banevis faste pendellinjer gjennom Oslo og avgang på faste minuttall

Antall avganger pr time



**Figur 6.2** Idéskisse til ruteopplegg med banevis pendling gjennom Oslo som kan gi målsatte tilbud 2007/2011 for IC-strekninger, regiontog og fjerntogstrekninger. (Ruteopplegget omfatter jernbanetiltak i Østlandspakka, samt Ringeriksbanen som forutsettes finansiert utenfor Østlandspakka. Skissen omfatter ikke andre jernbanestrekninger som også vil bli trafikkert, f.eks kan det komme et dieselkrengetogtilbud Hamar-Rena med timesfrekvens)





- 1 Jernbanedelen i Oslopakke 2. Nye dobbeltspor Skøyen - Asker, Oslo - Ski og supplerende tiltak
  - 2 Dobbeltsporparseller på Vestfoldbanen, Torp stasjon, Larvik - Porsgrunn
  - 3 Dobbeltsporparseller på Østfoldbanen
  - 4 Dobbeltsporparseller/krysningspor Eidsvoll - Lillehammer
  - 5 Fartsøkende tiltak på IC - og regionstogstrekninger
  - 6 Krysningspor ("samtidig innkjør"). Oppgradering og krengetogtiltak på øvrige baner utenom hovedstrekningene, Oslo - Bergen Trondheim Stavanger
- Eksisterende jernbanestrekninger  
 - - - - - Eventuelle nye jernbanestrekninger

Figur 6.3 Kart over jernbanenettet på Østlandet med foreslåtte jernbanetiltak i Østlandspakka

Nr. i fig 6.3 Jernbanetiltak		Kostn.anslag Mrd. kroner
1	Jernbanedelen i Oslopakke 2: Nye dobbeltspor Skøyen-Asker, Oslo S-Ski og supplerende tiltak	8,8
2	Dobbeltsporparseller på Vesfoldbanen, Torp stasjon, Larvik-Porsgrunn	4,2
3	Dobbeltsporparseller på Østfoldbanen	1,5
4	Dobbeltsporparseller/kryssningsspor Eidsvoll-Lillehammer	1,5
5	Fartsøkende tiltak på IC- og regiontogstrekninger	1,0
6	Kryssningsspor ("samtidig innkjør"). Oppgradering og krengetogstiltak på øvrige baner utenom hovedstrekningene Oslo-Bergen, Trondheim, Stavanger	1,3
-	Forbedring av stasjoner/knutepunkter	1,0
-	Supplerende tiltak/uforutsett	0,7
-	Forsert vedlikehold	1,0
<b>Sum jernbanetiltak</b>		<b>21,0</b>

Tabell 6.2 Oppsummering av jernbanetiltak i Østlandspakka med kostnadsanslag

disse benyttet på fjerntogstrekningene integrert i de skisserte ruteopp- legget. Skissen gir betydelig flere avganger, 20—30 prosent redusert kjøretid og 50 prosent større setekapasitet i forhold til dagens tilbud. Østlandssamarbeidet har fått gjort et foreløpig overslag over drifts- kostnader for denne skissen. Konklusjonen er at skissen innebærer så stor effektiviseringsgevinst at driftskostnadene ikke vil bli større enn i dag. Snarere vil de bli lavere, samt at trafikkøkningen vil gi høyere inntekter og muligheter for en langt mer solid økonomi for togdriften.

#### Foreslåtte jernbanetiltak

##### Materiellutskifting

Det nye materiellet vil kunne anskaffes innenfor den rammen som NSB likevel må investere for å

erstatte materiell som må utrange- res før 2011. Derfor er ikke materiellutskifting lagt inn som kostnad i Østlandspakka.

##### Investeringer i kjørevegen

Vurderingene av behovet for dobbeltsporparseller og kryssningsspor er ikke kommet så langt at det kan stedfesteres hvor disse vil ligge på de enkelte banestrekninger. Kostnadene for tiltakene er anslått relativt skissemessig etter kontakt med NSB BA og Jernbaneverket. Foreløpige anslag viser at de foreslåtte tiltakene beløper seg til 21 mrd. kroner for perioden 2002—2011.

##### Forsert vedlikehold

Blant tiltakene er det anslått et behov for forsert vedlikehold på jernbanens infrastruktur av hensyn til innføring av krengetog med høyere hastighet enn dagens. Forsert vedlikehold innebærer også utskif-

ting til moderne elektroteknisk anlegg som gjør det mulig å utnytte krengetogenes fartspotensiale. Noe av dette vil inngå i investeringsprosjekter og noe som forsert vedlikehold.

#### Utbyggingen må skje etter prinsipper som gir full effekt

##### Jernbanedelen i Oslopakke 2

inngår i Østlandspakka med prioritet nummer en. Oslo er navet i jernbanenettet på Østlandet og i Norge. Nye dobbeltspor på strekningene Oslo S-Ski og Skøyen-Asker vil utvide kapasiteten betraktelig, og gi mulighet for å skille lokaltog fra IC-tog, regiontog og fjerntog. Dette åpner for frekvensøkninger på alle togtyper og betydelige reduksjoner i reisetider for alle tog som trafikkerer Østlandet utenfor hovedstadsområdet.

### Videre utbygging innenfra og utover i tilknytning til IC-triangelet.

I Østlandspakka går man inn for en systematisk utbygging av dobbeltsporparseller og krysningsspor mellom enkeltsporstrekninger utenfor hovedstadsområdet. En mer eller mindre full utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Hovedbanen vil falle svært dyrt og ta uakseptabelt lang tid. I stedet går Østlandspakka inn for en strategi som kombinerer kjørevegutbedring, krengetogsanskaffelse og nytt ruteopplegg.

En slik strategi forutsetter imidlertid at utbyggingen skjer i en bestemt rekkefølge. Ellers vil man ikke få full effekt i frekvensøkning og reisetidreduksjoner. Ved en slik strategi må dobbeltsporparseller og krysningsspor bygges for én hel banestrekning ad gangen, eller så må de bygges på flere baner etter prinsippet *innenfra og utover*.

Utbygging for å nå det målsatte togtilbudet bør være *ferdig senest i 2011*. Det krever at persontrafikken på IC-, region- og fjerntogstrekningene kan trafikkeres med raske krengetog etter stive rutetider. Ruteplan og stoppmønster utenfor Oslo-områdets dobbeltsporstrekninger må være lokalisert slik at alle tog har faste krysningssteder.

### Samarbeide med Jernbaneverket og NSB BA i videreføringen

Østlandssamarbeidet har ført samtaler med Jernbaneverket og NSB BA om den nye strategien. En videre

konkretisering av målene og hvilke jernbanetiltak dette krever, må skje i nært samarbeide med de to jernbaneorganisasjonene. Konkretiseringen vil selvsagt måtte føre til justeringer og revisjoner etter hvert som man går mer i detalj.

### Jernbaneprosjekter som ikke inngår i Østlandspakka

Østlandssamarbeidet anser Bergensbanens forkortelse – Ringeriksbanen - som en viktig del av korridoren Oslo-Bergen og for lokaltrafikken Hønefoss-Oslo. Også sammenknytningen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen anses som viktig. Disse prosjekter har imidlertid ikke vært drøftet finansielt i Østlandspakka.

Krengetogstiltak på strekningene Oslo til Bergen-Trondheim-Stavanger-Stockholm-Cöteborg er en del av NJP 1998—2007 og holdes derfor også utenfor Østlandspakka.



### Tiltak for kollektivtrafikk på veg

Et kollektivsystem på Østlandet med jernbanen som hovedstamme må suppleres med et ekspressbusstilbud. I Norge er bussen velegnet som supplement til toget. Toget har lave enhetskostnader når det er mange passasjerer, stor hastighet og få stopp. Bussen er liten og tidsulempene ved mange stopp er langt mindre. Dette gir bedre flatedekning og høyere frekvens, men lavere reisehastighet. Der tog og buss kjører parallelt, kan bus-

sen også supplere med avganger mellom de faste togavgangene.

Begge langrutetilbudene må integreres med lokal kollektiv og individuell transport for å ivareta flatedekningen og dør-til-dør transporten. Funksjonelle holdeplasser og knutepunkter er viktige ledd - hele kollektivreisen sett under ett.

På Østlandet vil de større terminalene på lokal- og IC-strekningene være nærliggende satsingsobjekter for overganger mellom transportmidlene. Men det er også et stort behov for utbygging av holdeplasser og knutepunkter for langrutebussene. Her er tilretteleggingen meget mangelfull i dag. I enkelte tilfeller er det naturlig med felles knutepunkt for jernbane og buss, i andre tilfeller ikke.

For langrutebusser er det behov for å legge til rette for holdeplasser i sentrale kryss på hovedveger hvor det i dag er et langrutetilbud, eller hvor det kan tenkes opprettet et tilbud. En slik tilrettelegging vil sikre fleksibilitet mht. bruk av vegnettet til kollektivtrafikk i fremtiden. Holdeplassene må ha tilstrekkelig arealer for stopp av buss, for ventende lokalbusser og/eller privatbiler og drosjer, samt for venting og av/påstigning av passasjerer.

I Østlandspakka er det foreslått uspesifiserte tiltak for utbygging av knutepunkter (jernbane og buss), holdeplasser for buss på hovedvegnettet og andre infrastrukturtiltak for kollektivtrafikk på veg for 200 millioner kroner pr år, dvs. 2 mrd.

kroner i en 10-årsperiode. Dette er ca 10 prosent av det foreslåtte investeringsnivået for vegtiltak i Østlandspakka i samme tidsperiode. I den pågående hovedvegutbyggingen i Oslo og Akershus skal 20 prosent av investeringene anvendes til kollektivtiltak, men andelen som daglig reiser kollektivt er her dobbelt så høy som gjennomsnittet for Østlandet.



### Tiltak på stamvegnettet

#### Hovedutfordringer og hovedstrategi

Hovedvegnettet på Østlandet har en rekke mangler så som varierende standard, bæreevneproblemer, køproblemer, trafiksikkerhetsproblemer, samt konflikter mellom gjennomgangstrafikk og lokalmiljø. Hovedutfordringene er knyttet til:

- Redusere trafikkulykkene og miljøulempene fra vegtrafikken
- Gi næringslivets transportere bedre framkommelighet
- Redusere køproblemene i og rundt de største byene
- Gi bedre tilgjengelighet for distriktene
- Øke ressurstilgangen gjennom større statlige rammer og supplerende trafikantbetaling

Østlandspakka fokuserer på stamvegnettet, spesielt med tanke på å redusere næringslivets transportkostnader for å styrke konkurranseevnen.

Øvrige riksveger tar hvert enkelt fylke eller allianser av fylker ansvaret for. Det bør legges vesentlig vekt på samarbeid mellom fylkene for å få sammenhengende gode vegløsninger.

Det foreslås investeringer på i alt 27 milliarder kroner i vegnettet i perioden 2002—2011, inkludert 1 milliard kroner til forsert vedlikehold.

Kostnadsanslaget bygger på en oversikt over investeringsbehovet i høyt prioriterte vegprosjekter, laget i samarbeid med vegkontorene og fylkeskommunene. Kostnadsanslagene på de enkelte vegprosjekter er levert av vegkontorene og stammer fra våren 1999.

#### Forholdet til Oslopakke 1

På Østlandets transportkorridorer er trafikkmengdene og kapasitetsproblemene størst i Oslo og Akershus. Utbedring av flaskehalsen i dette området er viktig for resten av Østlandet - og for landet. Forsert hovedvegutbygging i Oslo og Akershus gjennom Oslopakke 1 skal avsluttes i 2007. Dette vil redusere problemene en god del. Men det gjenstår flere prosjekter i Oslopakke 1 som ikke er sikret full finansiering innen 2007. Disse prosjektene er tatt med i Østlandspakka.

#### Stamveger og andre hovedveger

De hovedvegene som er prioritert i Østlandspakka faller i hovedsak i den delen av vegnettet som Stortinget har klassifisert som stamveger. Men det er også framhevet tiltak på enkelte øvrige riksveger med stor viktighet i en østlandsammenheng.

Tiltak på disse vegene er svært viktig, men er ikke tatt med i finansieringsopplegget for Østlandspakka. Årsaken til dette ligger i at Østlandspakka er et forslag rettet til staten. Etter omorganiseringen av statens vegvesen på 1990-tallet er prioriteringer på stamvegnettet blitt statens ansvar ved Vegdirektorat, departement og Storting, mens prioriteringer på det øvrige riksvegnettet innen hvert fylke er overlatt vegsjefen og fylkeskommunen. Derfor har man i Østlandspakka overlatt til de enkelte fylkene selv å ta initiativ og eventuelt søke samarbeid med andre fylker for å få realisert slike viktige prosjekter på det øvrige riksvegnettet.

#### Strekningvis tiltak i Østlandspakka

Tiltakene er gitt en kortfattet beskrivelse som bygger på opplysninger fra fylkenes vegkontorer. Beskrivelsene er ikke fyllestgjørende og begrepene kan være brukt noe ulikt. Spesielt gjelder dette opplysningene om ulykkesbelastning, som ikke kan benyttes til sammenligning mellom prosjektene.



Figur 6.4 Kart over hovedvegnettet på Østlandet med foreslåtte vegtiltak i Østlandspakka

### Strekningsvise tiltak i Østlandspakka

#### Stamveggrute Riksgrensen/Svinesund – Oslo

- 1 *E6 gjennom Østfold* er hovedinnfartsveg til Norge fra Europa. Den er i dag tofelts motorveg bortsett fra ved Svinesund. I Østfoldpakke fase 1 foreslås hele strekningen på 64 km, inkludert ny bru over Svinesund, bygget ut til firefelts motorveg, dels som smal firefeltsveg og dels som ordinær firefelts motorveg på de sterkest trafikkerte strekningene. 50 prosent bompengefinansiering over 17 år.
- 2 *E6 i Akershus sør*- Strekningen Klemetsrud-Vinterbru er tofelts motorveg med store avviklingsproblemer. Samlet kostnadsanslag er 1.125 mill. kroner. Klemetsrud-Stenfjeldt i Oppegård (810 mill. kroner) inngår i Oslopakke 1 før 2007. Utvidelse av 3,7 km til firefelts motorveg Stenfjeldt-Vinterbru gjenstår etter 2007.

#### Stamveggrute Oslo-Trondheim

- 3 *E6 i Akershus og i Hedmark* fra Jessheim til Moelv er i dag 107 km smal tofelts med alvorlige møteulykker, og det er foreslått utvidelse av hele strekningen på til smal firefelts motorveg med delvis bompengefinansiering.
- 4 *E6 i Gudbrandsdalen* fra Øyer til Otta er tofeltsveg uten tilfredsstillende standard med ulykkespunkter, og det er foreslått utbygging til tofelts motorveg.

#### Stamveggrute Riksgrensen/Ørje-Oslo

- 5 *E18 gjennom Østfold* er viktigste hovedinnfartsveg til Norge fra Stockholm og midt-Sverige. Den er i dag tofeltsveg uten tilfredsstillende standard. I Østfoldpakke 1 foreslås hele strekningen bygget ut til tofelts motorveg med planskilte kryss og parallelle lokalveger. 50 prosent bompengefinansiering over 15 år.
- 6 *E18 i Akershus sørøst* har to trafikkulykkesutsatte plankryss som må bygges om til planskilte kryss. Prosjektene er med i Oslopakke 1, men ikke sikret finansiering før 2007.

#### Stamveggrute Oslo-Kristiansand

- 7 *E18 Bjørvika-tunnel i Oslo* er flaskehals i dag med to gjennomgående felt i hver retning. Nåværende motorveg er barriere mot videre byutvikling. Planer foreligger om senketunnel i Bjørvika med tre gjennomgående felt i hver retning.
- 8 *E18 vestkorridoren i Oslo og Akershus* har store framkommelighetsproblemer, støy og luftforurensing til bebyggelsen nær vegen. Det foreligger to hovedalternativer hvorav bare Akershus fylkeskommune har gått inn for det rimeligste:
  - 1) Ny E18 i tunneler til en pris av ca 7 mrd. kroner (5 mrd. i Akershus og 2 mrd. i Oslo)
  - 2) Nåværende E18 oppgraderes. Pris 4,3 mrd. kroner (2,9 mrd. Akershus og 1,4 mrd. Oslo)
- 9 *E18 Fusdalskrysset i Asker kommune i Akershus* trenger ombygging. Prosjektet er med i Oslopakke 1, men utbyggingsetappe 2 er ikke sikret finansiering før 2007.
- 10 *E18 i Buskerud* med tofelts motorvegbru gjennom Drammen og videre tofeltsveg til Eik står i ferd med å bli flaskehals når E18 nordre Vestfold og E134 Drammen-Mjøndalen står ferdig. Utvidelse til firefelts motorveg nødvendig.
- 11 *E18 i midtre og søndre Vestfold* har randbebyggelse langs deler av vegen med støy og forurensningsproblemer. Det er også alvorlige trafikkulykker og framkommelighetsproblemer. Halve strekningen er i dag tofelts motorveg. Det foreslås utbygging til firefelts motorveg Koppstad-Bommestad og tofelts motorveg fra sør for Farriseidet (Sky) til Telemark grense.

#### Stamveggrute Drammen-Haugesund

- 12 *E134 i Buskerud* har ulykkesstrekninger og flaskehals på strekningen Hegstad-Kongsberg, og ny veg er foreslått bygget.
- 13 *E134 Telemark*. Her skaper Nutheimkleivene betydelige problemer for tungtrafikken, spesielt om vinteren. Tunnel foreslås bygget. Ved Notodden skaper vegen miljø- og sikkerhetsproblemer og foreslås lagt i tunnel utenom bebyggelsen

#### Stamveggrute Sandvika-Bergen

- 14 *E16 i Akershus og Buskerud* har konflikter med randbebyggelsen og mange ulykker på to strekninger ved Sollihøgda og Sundvollen. Ny veg foreslås bygget. Strekningen i Akershus er med i Oslopakke 1, men ikke sikret finansiering før 2007.
- 15 *E16 i Oppland*. Enkelte strekninger gjennom Valdres har smale, svingete strekninger som foreslås utbedret.

Planstatus	Kostnadsoverslag
Forslag til bompengepakke vedtatt av Østfold fylkeskommune i 1999	2.940 mill. kroner.
Konsekvensutredning og fylkesdelplan vedtatt	315 mill. kroner.
Arbeid med melding og konsekvensutredning nylig startet opp	1.300 mill. kroner i Akershus og 1.208 mill. kroner i Hedmark.
Søndre del Øyer nord til Tretten sør med i NVVP 1998–2007. Delvis bompengefinansiering av Fåvang nord til Otta vedtatt av fylkeskommunen i 1998.	1.230 mill. kroner for hele strekningen Øyer-Otta.
Forslag til bompengepakke vedtatt Østfold fylkeskommune 1999	1.393 mill. kroner (I NTP opp justert til 1.850 mill. kroner, inkl. 115 mill. kroner til parallelle lokalveger).
Konsekvensutredning er til behandling	2 mrd. kroner. 1.250 forutsettes dekket gjennom Oslopakke 1 før 2007. Gjenstående 750 mill. kroner innenfor Østlandspakka.
Konsekvensutredning fase 1 godkjent. Det arbeides med fase 2.	4,9 mrd. kroner (2,9 mrd. kroner i Akershus og 2,0 mrd. kroner i Oslo) hvorav 600 mill. kroner forutsettes finansiert innenfor Oslopakke 1 før 2007. 4,3 mrd. kroner innenfor Østlandspakka. 171 mill. kroner
Prosjektet er med i NVVP 1998-2007	900 mill. kroner
Langåker-Bommestad er med i NVVP 1998-2007. Vestfold og Telemark fylkeskommuner arbeider med delvis bompengefinansiering av utbyggingen sett i sammenheng med utbygging av Vestfoldbanen.	3,2 milliarder kroner.
Godkjent plan	290 mill. kroner
Med i NVVP 1998-2007	900 mill. kroner
Konsekvensutredning er til behandling.	598 mill. kroner i Buskerud og 188 mill. kroner i Akershus.
Konsekvensutredning er til behandling.	145 mill. kroner

### Strekningsvise tiltak i Østlandspakka

#### Stamveggrute Riksgrensen/Magnor-Kløfta

- 16 Rv2 i Hedmark og Akershus - Kongsvinger-Kløfta - er del av tverrgående forbindelse nord for Oslo og forbindelse til Sverige. Vegen har varierende standard og konflikter med bebyggelsen. Dels ny og dels utbedring foreslås.
- 17 Rv20 i Hedmark - Kongsvinger-Elverum - er også del av rute 15. Vegen er stedvis ulykkesbelastet og foreslås utbedret.

#### Stamveggrute Kolomoen-Ulsberg

- 18 Rv3 gjennom Østerdalen i Hedmark er viktigste tungtrafikkgrute mellom Oslo og Trondheim. Vegen har ujevn standard. Rv3 foreslås dels utbedret og dels med ny veg.

#### Stamveggrute Jessheim-Hønefoss

- 19 Rv35 gjennom Oppland og Buskerud er en del av tverrforbindelsen nord for Oslo. Strekingen Lunner-Gardermoen er under bygging og det gjenstår parseller på strekingen Jevnaker-Nymoene. Det siste er omlegging av RV35 utenom Hønefoss by.

#### Stamveggrute Oslofjordforbindelsen

- 20 Rv23 i Buskerud - Linnes-Dagslett - er del av Oslofjordforbindelsen. Denne er tverrforbindelse sør for Oslo og er under bygging. Men forbindelsen til Drammen krever omkjøringsveger utenom bebyggelse som ikke er finansiert.

#### Rv4 Oslo - Oppland grense

- 21 Rv4 i Oslo og Akershus er med i Oslopakke 1, men er ikke sikret finansiering før 2007. Det foreslås ny veg fra Hakadal, gjennom Gjelleråsen og fram til Østre Aker vei i Oslo.

Sum strekningsvise tiltak innenfor Østlandspakka er 26.067 mill. kroner, derav 7.949 mill. kroner i Oslopakke 1 som ikke er sikret finansiering før 2007.

### Tiltak på øvrige viktige riksveger utenfor Østlandspakka

Som ledd i østlandsstrategien er det behov for strekningsvise tiltak på det øvrige riksvegnett for om lag 2,3 milliarder kroner som fylker eller allianser av fylker må søke å få finansiert utenfor Østlandspakka.

### Strekningsvise tiltak i Østlandspakka

#### Rv4 Oslo-Hadeland-Gjøvik-Mjøsbrua

Rv4 i Oppland er viktig for kontakten til Oslo og utlandet for industri, næringsliv og befolkning på Gjøvik-Tøten. Strekinger på Hadeland og ved Raufoss er ulykkesutsatt og i konflikt med bebyggelse. Omkjøringsveger er foreslått bygget

#### Rv19-Rv306 Moss-Horten

Dette er den andre tverrforbindelsen sør for Oslo med ferge Moss-Horten. Den forbinder E18 og E6 og er viktig for transporter til utlandet. Det foreslås ny Rv19 i tunnel gjennom Moss i Østfold og ny Rv306 utenom bebyggelsen på Skoppum i Vestfold.

#### Rv7 Sandvika-Bergen gjennom Buskerud

Rv7 fungerer som alternativ stamveg for E16 og vil også i framtiden ta mest trafikk. Nedkorting med 20 km Sokna-Ørgenvika er foreslått, samt omlegging av smal, svingete veg ved Ramsrudhellinga.

#### Rv36 Porsgrunn-Seljord

Rv36 forbinder E18 og E134 og er en viktig tverrforbindelse til Grenland havn. Vegen går stedvis gjennom bebyggelse og smal og svingete på enkelte strekinger. Det foreslås flere prosjekter med ny veg og nedkorting.



Planstatus	Kostnadsoverslag
Vedtak om delvis bompengefinansiering i begge fylkeskommunene. Prosjektet med i NVVP1998-2007. Prosjekter på Rv20 er med i NVVP1998-2007.	1,5 mrd. kroner 272 mill. kroner.
Konsekvensutredninger er under arbeide	1,75 mrd. kroner
Prosjektene er med i NVVP 1998-2007	190 mill. kroner i Oppland og 102 mill. kroner i Buskerud
Reguleringsplan er vedtatt.	200 mill. kroner
Prosjektene er med i NVVP 1998-2007	845 mill. kroner i Akershus og 1.280 mill. kroner i Oslo

Planstatus	Kostnadsoverslag
Prosjektene er med i NVVP 1998-2007	445 mill. kroner
Reguleringsplanen godkjent i Moss Kommune og til behandling i Rygge. Kommunedelplan for deler av strekningen i Vestfold	585 mill. kroner i Østfold og 150 mill. kroner i Vestfold
Konsekvensutredninger og kommunedelplaner under behandling	440 mill. kroner
Kommunedelplaner utarbeidet.	645 mill. kroner

## 7 Forslag til finansiering

### Finansieringsbehov på 50 milliarder kroner

Omfanget av Østlandspakka er om lag 50 milliarder kroner for tiårsperioden 2002-2011, inklusive forsert vedlikehold og de vegprosjekter fra Oslopakke 1 som ikke er fullfinansiert innen 2007. Finansieringsbehovene i Østlandspakka består av følgende hoveddeler: *(se tabell til høyre)*

I Nasjonal transportplan benyttes videreføring av 1999-budsjettet gjennom hele perioden 2002-2011 som planleggingsramme for investeringer. Østlandssamarbeidet har gjort anslag på Østlandets andel av 1999-nivået for jernbane og stamveger, og man er kommet til henholdsvis 11 milliarder og 9 milliarder kroner for en tiårsperiode - til sammen 20 milliarder kroner.

Med bruk av ordinære statlige rammer alene, vil det ta 25 år å gjennomføre prosjektene i Østlandspakka. Dette er uakseptabelt. Statlige rammer må økes. Men med det omfang Østlandspakka har, må man også inn med trafikantbetaling. Østlandssamarbeidet foreslår at fylkeskommunene i fellesskap gjennomfører forhandlinger med staten om økte statlige rammer og mulige finansieringsmodeller for at gjennomføringen av Østlandspakka kan skje innenfor akseptable tidsrammer.

### Forsering av vegutbygging ved trafikantbetaling - økte statlige rammer til jernbanen

Vegdelen i Østlandspakka krever 27 milliarder kroner. Med 9 milliarder i ordinære statlige stamvegmidler, blir det et udekket finansieringsbehov på om lag 18 milliarder kroner. Dette må finansieres ved trafikantbetaling hvis ikke den statlige rammen økes.

Østlandet har 60 prosent av de lange gods- og personturene som stamvegnettet primært skal betjene. Østlandets andel burde derfor vært betydelig høyere enn det nivået som ligger i 1999-budsjettet. 60 prosent ville innebære 11,7 milliarder kroner til stamveger over tiårsperioden. Når Østlandssamarbeidet i utgangspunktet likevel legger til grunn 9 milliarder kroner i stamvegmidler, er det ikke fordi det ikke er behov for betydelige økte stamvegmidler. Men fordi man prioriterer banebaserte løsninger, foreslår Østlandssamarbeidet at ekstraordinære statlige midler først og fremst går til jernbaneutbygging og til økte tiltak for kollektivtrafikk på veg.

### Finansiering av forsert jernbaneutbygging

Jernbanedelen av Østlandspakka krever totalt 21 milliarder kroner. Utbygging av jernbanens kjøreveg er et statlig ansvar. Staten bør derfor finansiere utbyggingen mest mulig med ordinære og ekstraordinære midler. Behovet for ekstraordinær innsats er 10 milliarder kroner.

Det er svært viktig at jernbaneforbedringene kommer så raskt som mulig i perioden 2002-2011. For å sikre den nødvendige forseringen, foreslår Østlandssamarbeidet en supplerende trafikantbetaling dels fra bompenger/avgifter på biltrafikken og dels fra påslag i billettavgifter for jernbanetrafikantene, til sammen 3 milliarder kroner.

Ekstraordinære statlige jernbanemidler på 7,0 milliarder kroner kan betraktes som en statlig motytelse til at forseringen av vegutbyggingen foreslås betalt av trafikantene. En finansieringsmodell for å forserer jernbaneutbyggingen består av følgende hoveddeler: *(se tabell til høyre)*

**Finansieringsbehovene i Østlandspakka**

- Jernbaneutbygging, inkl. forsert vedlikehold og jernbanedelen i Oslopakke 2	21 mrd. kr.
- Vegutbygging, inkl. forsert vedlikehold og Oslopakke 1 etter 2007	27 mrd. kr.
- Økte tiltak for kollektivtrafikk på veg	2 mrd. kr.
<b>Sum</b>	<b>50 mrd. kr.</b>

**En finansieringsmodell for å forsere jernbaneutbyggingen**

- Statlige rammer til jernbane over 10 år	11 mrd. kr.
- Spleiselag for å dekke behovet for ekstraordinær innsats på 10 mrd. kr.	
Statlig motytelse i form av ekstraordinære statlige midler	7 mrd. kr.
Trafikantbetaling fra biltrafikk og jernbanetrafikanter	3 mrd. kr.
<b>Sum jernbanedelen i Østlandspakka</b>	<b>21 mrd. kr.</b>

### Årlig trafikantbetaling blir mindre ved lengre finansieringsperiode

I utgangspunktet skal trafikantbetalingen i Østlandspakka dekke 21 milliarder kroner (3 + 18) til jernbane og vegger over en tiårsperiode.

Dette er 2,1 milliarder kroner pr. år. 1999-nivået for ordinære statlige investeringsrammer til vegger og

jernbane på Østlandet er 2,0 milliarder kroner (1,1 + 0,9), dvs. 20 milliarder over tiårsperioden: (se tabell under)

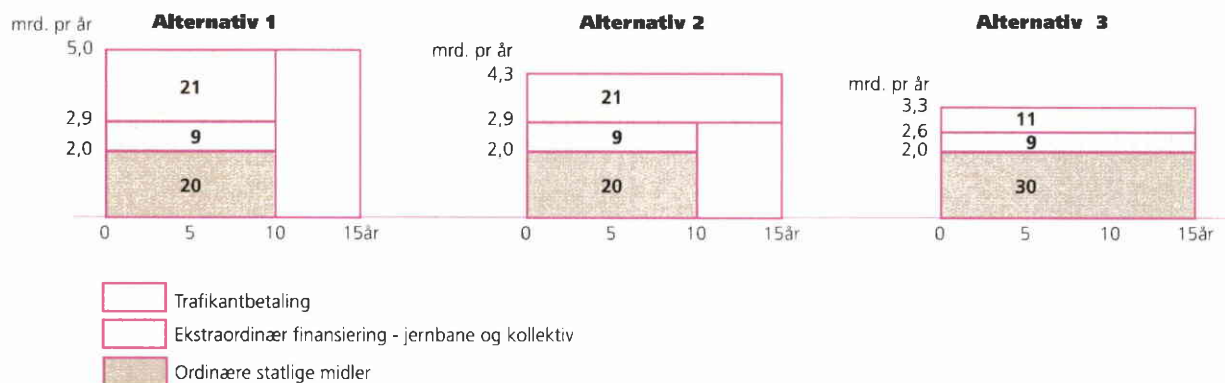
Ved å forutsette en lengre finansieringsperiode enn utbyggingsperioden, vil de årlige beløpene bli redusert. Mange bompengeprojekter gjør dette- 15-20 år er ikke uvanlig. I Østfoldpakka fase 1 foreslås for eksempel at finansieringen skal skje

over 15-17 år med både statlige midler og trafikantbetaling, mens prosjektene skal være ferdig utbygget i løpet av de første 5-7 år.

På neste side vises tre eksempler for hvordan finansieringen blir dersom antall år med trafikantbetaling og den statlige finansiering varierer.

**Årlig trafikantbetaling**

Ordinære statlige midler til jernbane og vegger	20 mrd. kr.
Ekstraordinære statlig finansiering jernbane og kollektivtrafikk	9 mrd. kr.
Trafikantbetaling til jernbane og vegger	21 mrd. kr.
<b>Sum Østlandspakka</b>	<b>50 mrd. kr.</b>



Figur 7.1 Tre eksempler for hvordan finansieringen blir dersom antall år med trafikantbetaling og statlig finansiering varierer.

<b>Alternativ 1</b>		<b>Finansieringsperioden er lik utbyggingsperioden på 10 år</b>	
Statlige rammer	10 år Pr. år: 2,0 mrd. kr	Totalbeløp	20 mrd. kr
Ekstraordinær statlig finansiering	10 år Pr. år: 0,9 mrd. kr	Totalbeløp	9 mrd. kr
Trafikantbetaling	10 år Pr. år: 2,1 mrd. kr	Totalbeløp	21 mrd. kr
		<b>Sum</b>	<b>50 mrd. kr</b>
<b>Alternativ 2</b>		<b>Finansieringsopplegget forutsetter statlige budsjettammer i 10 år, mens trafikantbetalingen skjer over 15 år</b>	
Statlige rammer	10 år Pr. år: 2,0 mrd. kr	Totalbeløp	20 mrd. kr
Ekstraordinær statlig finansiering	10 år Pr. år: 0,9 mrd. kr	Totalbeløp	9 mrd. kr
Trafikantbetaling	15 år Pr. år: 1,4 mrd. kr	Totalbeløp	21 mrd. kr
		<b>Sum</b>	<b>50 mrd. kr</b>
<b>Alternativ 3</b>		<b>Finansieringsopplegget forutsetter statlige budsjettammer i 15 år, mens trafikantbetalingen skjer over 15 år</b>	
Statlige rammer	15 år Pr. år: 2,0 mrd. kr	Totalbeløp	30 mrd. kr
Ekstraordinær statlig finansiering	15 år Pr. år: 0,6 mrd. kr	Totalbeløp	9 mrd. kr
Trafikantbetaling	15 år Pr. år: 0,7 mrd. kr	Totalbeløp	11 mrd. kr
		<b>Sum</b>	<b>50 mrd. kr</b>

## Trafikantbetaling - Alternative ordninger

**Bompengefinansiering** av vegprosjekter vedtas normalt i hvert enkelt tilfelle for å supplere offentlige midler. For å forsere utbyggingen tas det gjerne opp lån som tilbakebetales mens utbyggingen foregår og i nødvendig utstrekning også en tid etter at prosjektet er ferdig utbygget. Bompengeinnkrevningen skjer gjerne på vedkommande veg eller mest mulig i tilknytning til det vegprosjektet eller de prosjekter som skal finansieres. Østfoldpakke fase 1 og enkelte andre vegprosjekter som inngår i Østlandspakka vil trolig måtte finansieres på denne måten

**Bompenger** benyttes i dag i hovedstadsområdet, Bergen, Trondheim og Kristiansand, samt er også vedtatt av Stortinget for Nord-Jæren. Plasseringen av bomstasjoner i vegnettet er gjort ut i fra hva som er hensiktsmessig. Det er i mindre grad kopling mellom hvor pengene kreves inn og på hvilke prosjekter de anvendes. En viss andel av bompengeinntektene anvendes i disse byområdene også til infrastruktur for lokal kollektivtrafikk og til utbygging av sykkelveger.

**Oslopakke 2** er vedtatt lokalt, men ikke ferdigbehandlet sentralt. Oslo-pakke 2 retter seg bare mot infrastruktur for kollektivtrafikk. Her vil trafikantbetalingen dels skje som et påslag på bomringen i vegnettet og dels som påslag på kollektivtakstene. I forslaget til Oslo-pakke 2 er det

en del koplinger mellom hvor pengene kreves inn og hvor de anvendes. Påslag på kollektivtakster skal bare benyttes til innkjøp av vognmateriell på vedkommende kollektivmiddel og inntektene fra bilistene skal bare brukes til infrastruktur for lokal kollektivtrafikk (T-bane og bybane). Denne lokale brukerbetalingen forutsetter at Staten på sin side finansierer hele forseringen av jernbaneutbyggingen, fordi jernbanens kjøreveg anses for å være et rent statlig ansvar. Deler av Østlandspakka kan tenkes finansiert som en kombinasjon av prinsippene fra Oslo-pakke 1 og Oslo-pakke 2.

Hovedprinsippet det her tenkes på er innført i Stortingsproposisjonen for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren: Transportformene skal ses i sammenheng der det er relevant. Den lokale finansieringsandelen kan settes inn på tiltak som særlig bidrar til å løse hovedutfordringene på transportområdet, og som ut fra et helhetsperspektiv gir størst nytteeffekt, uavhengig av om tiltakene er tradisjonelle vegprosjekter, jernbaneprosjekter eller andre kollektivprosjekter.

**Bensinavgift** anvendes i Tromsø til supplerende finansiering av hovedvegutbyggingen. Tromsø kommune er stor i utstrekning med lange avstander til andre tettsteder slik at "bensinkjøps-lekasjen" er liten. Ordningen med bensinavgift er uten de relativt store innkrevingskostnadene som følger med de ulike bompengeordningene. Østlandspakka vil i teorien også kunne finansieres helt eller

delvis ved bensinavgift. Østlandet er også omgitt på alle kanter av relativt store, folketomme områder slik at "lekasjen" blir begrenset.

**Vegprising** har vært utredet i statlig regi. Regjeringen har sagt at den vil legge til rette for at vegprising kan tas i bruk som et trafikkregulerende virkemiddel, særlig i de større byene. Inntekter fra vegprising skal kunne fordeles mellom statlige og lokale myndigheter. På Østlandet er det riktignok bare i forbindelse med den betydelige køsituasjonen på vegnettet i Oslo-området at vegprising kan være hensiktsmessig. Her kan den imidlertid både ha en trafikkregulerende virkning og et inntekspotensiale som kan være interessant i et østlandspakke-perspektiv.

Østlandssamarbeidet har vedtatt å arbeide videre med spørsmålene omkring finansieringsløsninger for Østlandspakka.

## 8 Politisk behandling i Østlandssamarbeidet

Kontaktutvalget for fylkeskommunene på Østlandet vedtok 6. november 1998 at det skulle utarbeides en østlandspakke, og saken har vært opp til behandling og vedtak i Kontaktutvalget flere ganger. Utkast til Østlandspakka har også vært ute til kommentarer hos den enkelte fylkeskommune.

*Kontaktutvalget fattet i møte 20. august 1999 følgende vedtak:*

1. Kontaktutvalget legger med dette fram forslag til en samferdselspakke for Østlandet for perioden 2002-2011, hvor de viktigste elementene i en samlet samferdselsutbygging for Østlandet inngår, og hvor det pekes på hvordan de aktuelle tiltak kan finansieres for å realisere en slik "Østlandspakke". Pakka har en total kostnadsramme på ca 50 mrd. kroner til utbyggingstiltak vedr. veger, jernbane og andre kollektivtiltak.

Østlandspakka behandler både veg, jernbane, sjøfart, luftfart og kollektivtrafikk. I pakka fremmes forslag om investeringstiltak for de viktigste utbyggingsprosjektene på Østlandet innen veg, jernbane og kollektivtrafikk.

Flere av de utbyggingsprosjekter som er med i Østlandspakka inngår allerede i lokale/regionale samferdselspakker som er

under utredning eller er vedtatt lokalt.

Østlandspakka omfatter og supplerer disse pakkene for å presentere et samlet forslag til gjennomføring av de viktigste samferdselstiltak på Østlandet.

Oslopakke 1 og Oslopakke 2, Østfoldpakka (fase 1) og Telemark/Vesfold-pakka er selvstendige pakker. Kostnadene ved Oslopakke 1 og Oslopakke 2 (jernbanedelen), Østfoldpakke (fase 1) og Telemark/Vestfold-pakka er tatt med innenfor rammen for Østlandspakka.

2. Hensikten med å utforme en slik "Østlandspakke" er å:
  - a) Skape en felles plattform for fylkeskommunenes innspill vedr. plandokumenter og prosess knyttet til Nasjonal transportplan 2002-2011.
  - b) Påpeke Østlandsområdets sentrale og viktige rolle i det totale nasjonale transportnettet og skape enighet om de viktigste investeringer og tiltak som trengs på samferdselsområdet for at Østlandet skal kunne fylle sin rolle nasjonalt og som det viktigste transportknutepunkt fra/til utlandet.

c) Understreke at samferdselstiltak er et vesentlig virkemiddel i å få til en balansert utvikling på Østlandet, med byer i en flerkjernestruktur som kan fungere som en avlastning for Osloregionen.

d) Bidra til at nødvendige samferdselstiltak kan gjennomføres innen 2011

3. "Østlandspakka" vektlegger særlig følgende forhold:

a) Banebaserte kollektivløsninger er et viktig virkemiddel for å nå de regionalpolitiske målsettinger. Pakka gir derfor høy prioritet til forsert jernbaneutbygging i tilknytning til Inter-Citytriangelet (Skien-Oslo - Lillehammer - Halden.)

I tillegg kommer tilknytningen til Sørlandsbanen som viktig uten at dette har vært drøftet finansielt i Østlandspakken.

b) Når det gjelder veginvesteringer har en begrenset pakke til den del av vegnettet som er definert som stamvegnettet.

I tråd med den avlastningsstrategien som er lagt til

grunn er det også viktig å få fram tverrforbindelser som både avlaster hovedstadsområdet og binder Østlandet sammen. En vil da kunne ha behov for investeringer som omfatter riksveger som i dag ikke er stamveger. Østlands-samarbeidet vil understreke at disse vegprosjektene må tillegges stor vekt i framtidige investeringer. Her må imidlertid de enkelte fylker selv ta initiativ og eventuelt søke samarbeid med andre fylker for å få realisert disse prosjektene. Spesielt nevnes da følgende riksveger: Rv 19, Rv 306, Rv 4, Rv 7 og Rv 36.

Øvrige riksveger tar hvert enkelt fylke eller allianser av fylker ansvaret for.

- c) Et hovedmål er å redusere ulykkene og miljøproblemene knyttet til transport. Pakkas sterke satsing på jernbane og annen kollektivtrafikk vil bidra til dette.
- d) Organiseringen av ansvaret for den lokale/regionale kollektivtrafikk må på sikt endres, slik at fylkeskommunene overtar ansvaret for planlegging, utbygging og drift av lokale/regionale baner og veger.

- e) Vedlikeholdet av jernbanen og vegene må styrkes for å ta vare på de investeringer som er gjort. Østlandspakka foreslår for perioden 2 mrd. til ekstra vedlikehold til jernbane og vegene.

4. Kontaktutvalget viser til at et offentlig utvalg (Østmoeutvalget) har lagt fram sin innstilling om havnestrukturen i Oslofjordområdet. Kontaktutvalget mener at utvalgets forslag er et godt utgangspunkt for en drøfting av hvordan havnevirksomheten rundt Oslofjorden skal organiseres og vil anbefale at fylkeskommunene deltar aktivt i den videre prosess for å få dette til.
5. Kontaktutvalget støtter det initiativ som er tatt for å vurdere om Rygge flyplass kan utvikles til sivil luftfart. En utvikling av Rygge flyplass og Sandefjord Lufthavn Torp i samsvar med de lokale/regionale behov vil dempe behovet for de relativt lange reiser til Gardermoen fra de sørlige deler av Østlandet.
6. Staten har idag ansvaret for utbygging, drift og finansiering av jernbane, stamveger og riksveger. Østlandspakka viser at det er behov for investeringer og utbygginger av dette som langt overstiger de nåværende (1999)

statlige budsjett- rammer og som forutsetningsvis skal legges til grunn for planperioden 2002-2011.

Kontaktutvalget mener at de statlige budsjett-rammer for samferdselstiltak på Østlandet må økes i åra framover, spesielt for banebaserte løsninger.

Kontaktutvalget anbefaler dessuten at den del av samferdselstiltakene som ikke kan finansieres med ordinære statlige budsjettmidler i løpet av planperioden må søkes løst med alternative finansieringsløsninger. Både bompenger og andre former for bruker-/trafikanbetaling må vurderes. For å få gjennomført de prioriterte prosjektene vil Kontaktutvalget anbefale at finansieringsperioden om nødvendig forlenges utover tiårsperioden i NTP (2002-2011).

Alternative finansieringsløsninger vil bidra til at utbyggingsprosjektene kan skje raskere enn om tempoet måtte følge ordinære statlige budsjett-rammer. Dette vil også bidra til en mer effektiv framdrift av byggeprosjektene. Det bør også vurderes om utbyggingsprosjektene kan organiseres slik at en sikrer optimal planlegging, gjennomføring og finansiering.

Kontaktutvalget peker på at det vil være nødvendig å se utbyggingsprosjektene i sammenheng, både med hensyn til planlegging, gjennomføring og finansiering. Det er viktig å få samordnet de tekniske og organisatoriske løsninger for brukerbetaling.

7. Kontaktutvalget anbefaler fylkeskommunene å legge Østlandspakkas hovedinnhold til grunn for videre arbeid med samferdsels spørsmål på Østlandet og ved høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2002-2011.

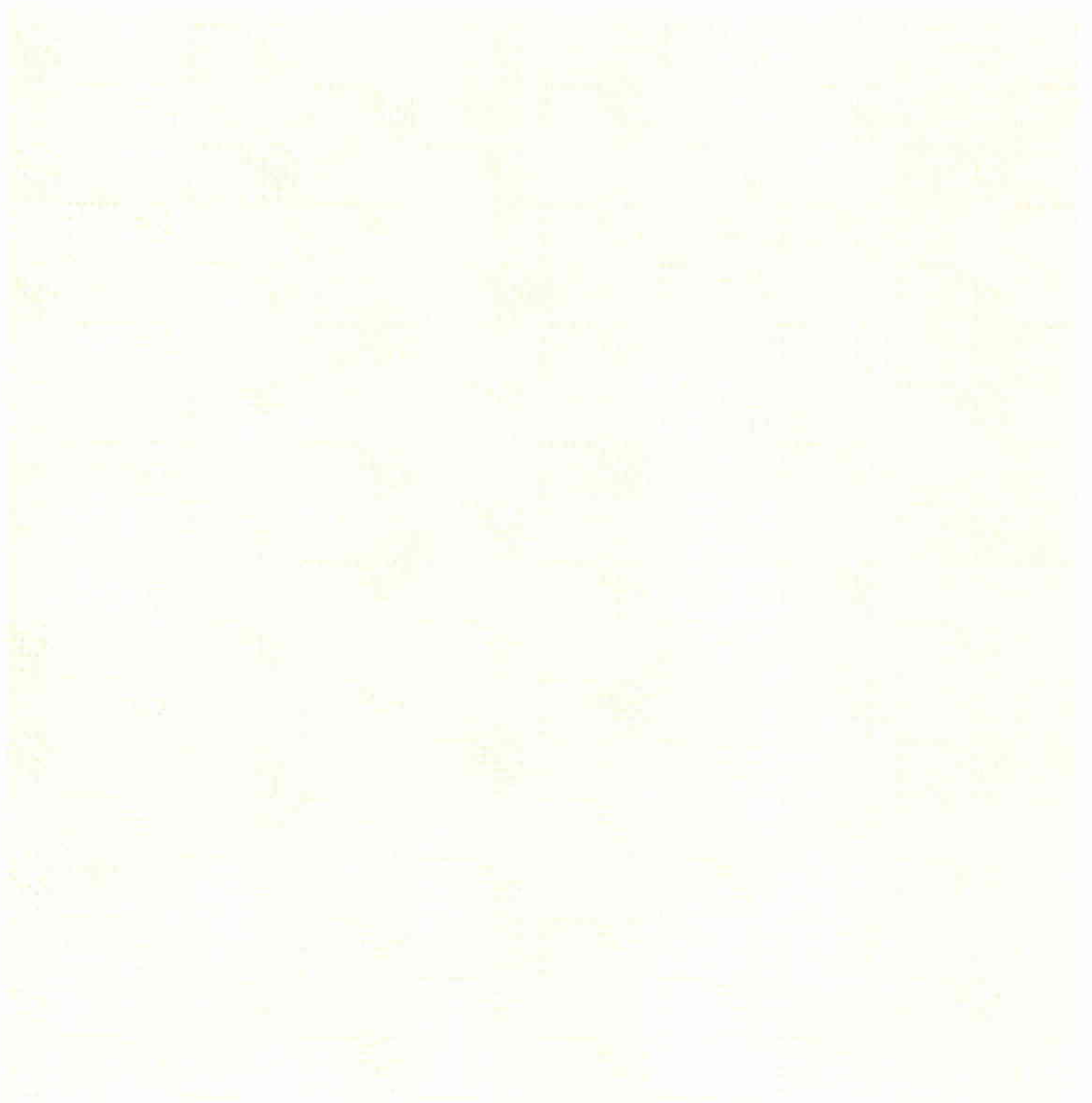
8. Kontaktutvalget ber rådmannsutvalget arbeide videre med pakka m.h.t.:

- Konkretisering av aktuelle utbyggingsparseller på jernbanen
- Vurdering av rekkefølgen av utbyggingsprosjektene
- Supplerende/alternative finansieringsløsninger for prosjektene og samordning av betalingsinnkrevningssystemer
- Organiseringen av utbyggingsprosjektene
- Organiseringen av den regionale forvaltning av samferdselsektoren

Rådmannsutvalgets leder bes om å forestå organiseringen av det videre arbeid, og herunder søke å trekke med aktuelle samarbeidspartnere.







Faglig innhold, tekst og redigering: **Sivilingeniør Njål Arge, AS Civitas**  
Grafisk tilrettelegging: **Klaus Brinkmann**