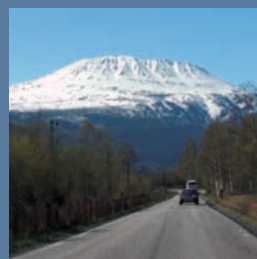


ØstlandsSamarbeidet
Eastern Norway County Network



Revidert Østlandspakke

- innspill til Nasjonal transportplan 2014 - 2023

juni 2011

Innhold

KONTAKTUTVALGETS VEDTAK	3
SAMMENDRAG	4
UTFORDRINGENE ER STORE	6
Transportsystemet på Østlandet - viktig for hele landet	6
Befolkningen på Østlandet vil øke sterkt	6
God transportinfrastruktur vil gi regionforstørring	7
Behov for utbygging både av jernbane og veg	8
Staten må ta ansvar for utbygging av jernbanen	8
Godstrafikken forventes å øke kraftig	8
UTBYGGING AV INTERCITY-TRIANGELET OG ANDRE JERNBANER	10
2.1 Utbygging av InterCity-triangelet	10
Østlandssamarbeidets mål er full utbygging innen 2023	10
Utbyggingsprogrammet i NTP 2010 – 2019	12
Revisjon av IC- strategien og høyhastighetsutredningen	12
Utbygging og finansiering	14
Vedtak om økt planleggingskapasitet senest i 2012	15
2.2 Bedre togtilbud på de øvrige banene i InterCity-området	16
Kapasitetsforbedringer prioriteres på kort sikt	16
Utbyggingsprogrammet i NTP 2010 – 2019	16
Busstilbud på strekningene	16
Utbygging og finansiering	16
Utbygging på lengre sikt – kortere reisetid	16
LANGT FRAM TIL FULLGOD STANDARD PÅ VEGENE	18
Statlige riksvegbevilgninger må trappes betydelig opp	18
Vegprosjekter i Oslopakke 3	19
Hovedprioriteringer i Østlandspakka	20
Finansieringen av fylkesvegene må bli bedre	20
KOLLEKTIVTRAFIKKEN MÅ FORDOBLES	22
Kollektivtrafikken bør doubles - fylkeskommunene vil invitere til økt samarbeid	22
Personbilen er dominerende i transportarbeidet	22
Ulike forutsetninger og roller for kollektivtransporten	22
Generelle og differensierte virkemidler er nødvendig	24
Mange nødvendige elementer i et godt kollektivtilbud	24
Knutepunkter er nødvendig for et effektivt kollektivtilbud	25
Samordnet utvikling krever klargjøring av ansvar og oppgaver	26
Lokal arealdisponering må bygge opp under tettsteds- og knutepunktsutvikling	26
Ekspressbussene – en viktig medspiller	27
Utbyggingen av statlig infrastruktur må være forutsigbar	27
Finansiering er den største utfordringen	27
MER GODSTRANSPORT MED BÅT OG BANE	28
Myndighetenes rolle	28
Godssystemet på Østlandet	28
Utvikling og endring i gods og logistikk	29
Staten må engasjere seg langt sterkere i tilrettelegging for godstransport	29
HELHETLIG OG EFFEKTIV PROSJEKTGJENNOMFØRING	30
Forenkling og reformering av plansystemet	31
Prosjektfinansiering	31
Selskapsorganisering	31
VEDLEGG	32
SEPARAT VEDLEGG:	
Fylkeskommunenes uttalelser til revidert østlandspakke	

Kontaktutvalgets vedtak til Revidert Østlandspakke etter behandling 10. juni 2011

Transport er hovedkilden til klimagassutslipp på Østlandet. Et godt transportsystem her, med bane som hovedstammen i persontransporten, vil være et tiltak som gir størst effekt med tanke på å innfri nasjonale mål for klimagassutslipp. Om 20 år vil det bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene. For å unngå store forsinkelser i transportsystemet – ikke bare på Østlandet, men i hele Norge - er det nødvendig med store investeringer både på veg, jernbane og øvrig kollektivtrafikk på Østlandet i årene som kommer.

Det er et hovedmål å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen Østlandet, gjennom utvikling av byer i flerkjernestruktur. Dette vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av landsdelen. Effektiv og helhetlig transportutvikling er også nødvendig for å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa.

Østlandssamarbeidet forutsetter at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009.

Stor befolkningsvekst og økning i transportbehovet, sammen med tidligere etterslep i investeringer, gjør at det i tillegg må tilrettelegges for følgende:

- InterCity-triangelet mellom Oslo og Halden, Skien og Lillehammer må bygges ut med dobbeltspor og høy hastighet innen 2023. Reisetilbudet på øvrige jernbaner må forbedres, i første omgang med bedre frekvens.
- Finansieringen av kollektivtrafikken – både investeringer og drift – må bli et hovedtema i NTP 2014-2023. Det må planlegges for en fordobling av antall kollektivreiser. Dette krever langsiktig og forutsigbar finansiering som premierer passasjervekst. I Oslo og Akershus – og i alle andre storbyregioner – vil en dobling av kollektivtrafikken også kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane.
- Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen.
- Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.
- Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.
- Grensekryssende transport på veg og bane, og spesielt godstransport, må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.
- Moderne godsterminaler med tilhørende adkomst må planlegges og utbygges for å få mer gods på båt og bane. Utbygging av dobbeltspor til utlandet, utnyttelse av de lokale havnene og elektrifiseringen av jernbanen vil være viktige virkemidler.
- Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring krever handlekraftig organisering og finansiering gjennom selskapsorganisering i Jernbaneverket og Statens vegvesen. Plansystemet for utbygging av jernbane og veg må forenkles og reformeres.

Sammendrag

Utfordringene er store

Østlandet er navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går gjennom landsdelen. Kapasiteten og effektiviteten i transportsystemet på Østlandet er av stor betydning både for næringsliv og befolkning i andre landsdeler.

Det er derfor avgjørende at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt ved Stortingets behandling i juni 2009. I tillegg må det tilrettelegges for ytterligere forbedringer og nye utfordringer.

De sentrale områdene på Østlandet vil stå overfor store utfordringer i form av sterk befolkningsøkning – 500.000 nye innbyggere fram til 2030. Et velfungerende transportsystem med tilstrekkelig kapasitet er avgjørende for en balansert og flerkjernet utvikling i landsdelen. Både jernbanenettet og vegene må bygges ut for å ta igjen etterslep og for å holde tritt med den sterke befolkningsveksten og de transportbehovene den generer.

Utbygging av jernbanen har høyest prioritet

Raskere jernbane vil skape grunnlag for større bolig-, arbeids- og serviceregioner. Dette betyr vesentlig bedre utnyttelse av infrastruktur og menneskelige ressurser og vil avlaste hovedstadsområdet. InterCity-triangelet – strekningene Oslo - Halden, Oslo - Ski og Oslo - Lillehammer – er kjernen i landets jernbanenett og porten til utlandet. Østlandssamarbeidet mener at InterCity-triangelet må bygges ut med dobbeltspor innen 2023 – som første del av en moderne jernbane i Norge. Strekningene må bygges for høy hastighet og alle byer som betjenes i dag, må fortsatt betjenes. Stortinget bør snarest fatte vedtak om økt planleggingskapasitet for å forsere utbyggingen av InterCity-triangelet.

Så snart det er mulig, må det innføres halvtimesruter på faste minuttall både på InterCity-strekningene og øvrige jernbaner på Østlandet. På jernbaner utenom InterCity-triangelet må kapasiteten først økes ved bygging av nye kryssingsspor, deretter må strekningene bygges ut for høyere hastigheter og kortere kjøretider.

Jernbaneutbyggingen må skje gjennom selskapsorganisering, og den må prosjektfinsieres.

Langt igjen til fullgod standard på vegene

Østlandet har tettest biltrafikk i Norge. De fleste vegstrekningene har bare to felt. Behovet for en rask utbygging av de viktigste vegstrekningene er avgjørende av hensyn til trafiksikkerhet og for å gi næringstrafikken og kollektivtrafikken på veg god framkommelighet.

På tross av de senere års utbygginger, øker gapet mellom behov og realisering. Statlige riksvegbevilgninger må trappes opp. Østlandssamarbeidets prioriteringer for riksveg er:

- Hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet
- Gode transportårer utenom Oslo
- Økte rammer for å styrke trafiksikkerhet

Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen. Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.

Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.



Rv 34 Ulefoss, foto: SVV

Kollektivtrafikken må fordobles

Finansieringen av kollektivtrafikken må få et sterkere fokus i NTP 2014-2023 enn i tidligere planer. Sterk økning i befolkning og reisebehov tilsier at det bør planlegges for en dobling av antall kollektivreiser, for å bedre framkommeligheten for næringslivets transporter og for å redusere utslippene til miljøet lokalt og globalt. Dette betinger en langsiktig og forutsigbar finansieringsordning som gir økonomi til å drifte økt kollektivtrafikk, og som premierer vekst i antall kollektivreiser.

Gode knutepunkter er avgjørende i et godt og effektivt kollektivnett. Fylkeskommunene vil bidra til å bygge ut moderne knutepunkter og lokal tilbringertjeneste, men er helt avhengig av samspill med andre offentlige aktører: kommuner, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom. Kommunene har et spesielt ansvar for å planlegge en arealutvikling som bygger opp under knutepunktene og dermed styrker grunnlaget for økt kollektivtrafikk.

Fylkeskommunene på Østlandet vil invitere andre offentlige og private aktører til nærmere samarbeid for i fellesskap å utvikle et bedre kollektivtilbud.



Nationaltheatret kollektivknutepunkt, foto: Ruter AS

Mer godstransport med båt og bane

Veksten i godstransport er en konsekvens av befolkningsvekst, økt levestandard og endret næringsstruktur. Fram til 2030 forventes godstrafikken på Østlandet å øke med 50 prosent eller mer. Grensekrysende godstransport på veg og bane må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner. Elektrifiseringen av jernbanen må fullføres. For godstransport på Østlandet er elektrifisering av Røros – Solør-banen viktig.

Alnabru sammen med Oslo havn er navet for godstransport på Østlandet og Norges viktigste omlastingssted for godstransport på jernbane. Skal jernbanen fortsatt spille en viktig rolle, må Alnabru settes i stand til å beholde denne rollen. Samtidig vil veksten i godstransporten være så sterk at kapasiteten om noen år vil være overskredet. Østlandssamarbeidet oppfordrer derfor staten til i NTP 2014-2023 å påbegynne arbeidet med en løsning som kan møte de framtidige behov. Alnabru supplert med 2-3 avlastningsterminaler et stykke utenfor Oslo kan være en aktuell løsning.

Helhetlig og effektiv gjennomføring er avgjørende

En betydelig økning av rammene i NTP er nødvendig og viktig, men samtidig ikke et tilstrekkelig svar på de oppgaver landet nå må løse for å rette opp forfall og utbyggingsbehov. Det er særlig på tre områder det er behov for systemendringer:

- Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år eller mer.
- Prosjektfinansiering, som har til hensikt å skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Begrunnelsen er behovet for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring.
- Selskapsorganisering, som skal legge grunnlag for at prosjekter kan vedtas som helhet med komplett finansiering fra dag én og sikre effektiv prosjektgjennomføring innen en vedtatt frist.

1

Utfordringene er store

Østlandet er navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går gjennom landsdelen. Kapasiteten og effektiviteten i transportsystemet på Østlandet er av stor betydning både for næringsliv og befolkning i andre landsdeler.

Et velfungerende transportsystem med tilstrekkelig kapasitet innen de åtte østlandsfylkene er avgjørende for en balansert og flerkjernet utvikling på Østlandet. Gode transportmuligheter vil gjøre at byene og distriktene utenom Oslo blir mer attraktive for næringsetablering og bosetting.

De sentrale områdene på Østlandet står overfor store utfordringer i form av sterk befolkningsøkning – 500.000 nye innbyggere fram til 2030. Samferdselsplanleggingen må ta langsiktige hensyn, selv om den konkrete planperioden for neste Nasjonal transportplan bare går fram til 2023.

Det er gjort forbedringer i transportinfrastrukturen på Østlandet de siste tiårene. Det er viktig at denne utviklingen fortsetter ved at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt. Både jernbanelinjet og vegene må bygges ut for å ta igjen etterslep og for å kunne holde tritt med den sterke befolkningsveksten og transportbehovene den generer. Potensialet for reisetidsreduksjoner er størst ved utbygging av jernbanen. En sterk satsing på jernbanen vil dessuten være ett av de viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren.

Transportsystemet på Østlandet - viktig for hele landet

Østlandet er navet i det nasjonale transportsystemet, og de viktigste forbindelsene mellom Norge og utlandet går gjennom landsdelen. Et velfungerende transportsystem på Østlandet er avgjørende for hele landet. Både for næringsliv og befolkning i de andre landsdelene vil kapasiteten i transportsystemet på Østlandet være av stor betydning. Flaskehalsen på Østlandet vil gi negative virkninger i form av lengre transporttid til og fra de andre landsdelene.

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

Befolkningen på Østlandet vil øke sterkt

SSBs befolkningsprognoser viser at det i 2030 vil bo ca. 3 millioner innbyggere innen de åtte Østlandsfylkene – en vekst på nesten 22 prosent – ca en halv million mennesker mer enn i dag. Veksten forventes å bli stor i hele InterCity-området og spesielt i InterCity-triangelet Lillehammer – Skien – Halden. I Oslo og Akershus forventes veksten å bli ca. 30 prosent.

Tabell 1: Framskrevet folkemengde basert på middels nasjonal vekst (alternativ MMMM)

	Absolutte tall			Prosentvis endring	
	2010	2023	2030	2010-2023	2010-2030
Østfold	271 662	305 026	323 721	12,3	19,2
Akershus	536 499	639 311	692 314	19,2	29,0
Oslo	586 860	710 149	765 649	21,0	30,5
Hedmark	190 709	199 565	206 266	4,6	8,2
Oppland	185 216	192 196	197 632	3,8	6,7
Buskerud	257 673	294 973	315 328	14,5	22,4
Vestfold	231 286	259 404	275 093	12,2	18,9
Telemark	168 231	175 462	180 837	4,3	7,5
Østlandet	2 428 136	2 776 086	2 956 840	14,3	21,8
Norge	4 858 199	5 476 889	5 802 268	12,7	19,4

Kilde: SSB/Statistikkbanken

God transportinfrastruktur vil gi regionforstørring

Østlandet består av en rekke ABS-regioner (Arbeid, Bolig, Service)¹ som utgjør kjerner innenfor en flerkjernet bolig-, arbeids- og servicestruktur på Østlandet. Hver av disse ABS-regionene kan bestå av flere kommuner. Eksempler er Drammensregionen, Nedre Glomma, Mjøsregionen, Vestfoldbyene og Grenland. Stor-Oslo er den største av disse kjernene og en viktig motor for utviklingen på Østlandet for øvrig.

Østlandssamarbeidet er opptatt av å legge til rette for en flerkjernet utvikling som støtter opp under en videre utvikling av ABS-regionene. Dette forutsetter at det er god mobilitet mellom ABS-regionene, noe som igjen forutsetter et transportsystem med høy kvalitet. Dersom ulempene med hensyn til tiden det tar å reise mellom Stor-Oslo og de andre kjernene blir for store, vil både boliger og arbeidsplasser i økende grad lokaliseres i Stor-Oslo.

En god transportinfrastruktur vil skape grunnlag for regionforstørring der de ulike ABS-regionene bindes tettere sammen, og legge grunnlaget for større og mer mangfoldige arbeidsmarkeder innen store deler av Østlandsområdet. Dette vil bl.a. være et positivt bidrag til næringslivets konkurransekraft. Bedriftenes mulighet for å rekruttere den kompetansen de behøver, øker i takt med størrelsen på det markedet de rekrutterer i. Tilsvarende øker arbeidstakernes muligheter for å skaffe seg interessante jobber.



Oslo sentralstasjon, foto: JBV, Njål Svingeheim

¹ ABS-regioner tilsvarer EUs standardinndeling NUTS på nivå 3.

Behov for utbygging både av jernbane og veg

Det har de siste tiårene blitt gjort forbedringer i transportinfrastrukturen på Østlandet. Det er viktig at denne utviklingen fortsetter ved at utbyggingsplanene i Nasjonal transportplan 2010-2019 gjennomføres som forutsatt. I tillegg må det tilrettelegges for ytterligere forbedringer og nye utfordringer. Både jernbanenettet og vegene må bygges ut for å ta igjen etterslep og for å kunne holde tritt med den sterke befolkningsveksten og de transportbehovene den genererer. Potensialet når det gjelder reisetidsreduksjoner synes å være størst innenfor jernbanesektoren.

En sterk satsing på videre utbygging av kapasiteten på jernbane vil dessuten være ett av de viktigste tiltakene for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren. Utredningen Klimakur 2020 forutsetter bl.a. full utbygging av InterCity-triangelet på Østlandet. Utbygging av jernbaneinfrastrukturen på Østlandet vil være en avgjørende forutsetning for at Norge skal kunne nå sine nasjonale mål når det gjelder reduksjon i utslippene av CO₂ og redusere lokale miljølempere i form av NO_x, svevestøv og støy.

Etter forvaltningsreformen har fylkeskommunene overtatt deler av det som tidligere var statens ansvar, i og med at fylkeskommunene har fått ansvar for de fleste vegene som tidligere var riksveger. Finansieringen av transportsystemet skjer over statsbudsjettet, over fylkeskommunenes budsjett og via brukerbetaling på veg og innen kollektivtrafikken. Selv om ansvaret for transportsystemet er delt mellom flere aktører og nivåer, er det viktig at transportsystemet er helhetlig og fremstår som mest mulig "sømløst" sett fra et brukerperspektiv. Dette er særlig viktig med hensyn til å stimulere til økt bruk av kollektive transportmidler. Fylkeskommunene må legge til rette for at utbygging av jernbanetilbudet understøttes av matebusser, innfartsparkering og gode praktiske løsninger når det gjelder overgang mellom ulike transportarter. Både kommuner og fylkeskommuner har et ansvar for å sørge for effektive planprosesser som legger til rette for en raskest mulig utbygging av infrastruktur.

Staten må ta ansvar for utbygging av jernbanen

For å overføre hovedtyngden av trafikkveksten til kollektivtransport, er det avgjørende at staten tar ansvar for utbyggingen av jernbanetilbudet og sørger for både bedre infrastruktur og jernbanetransport med god regularitet, høy frekvens og større hastighet. I tillegg må Staten gjennom bedre økonomiske rammer bidra til at fylkeskommunene kan ta et tydelig ansvar for den øvrige regionale og lokale kollektivtrafikken. Den forventede vekst i vegtrafikken kan bare reduseres gjennom en sterk satsing på kollektivtransport kombinert med gang- og sykkeltrafikk.

Godstrafikken forventes å øke kraftig

Fram til 2030 forventes godstrafikken på Østlandet å øke med 50 prosent eller mer. Veksten i godstransport er en konsekvens av befolkningsvekst, økt levestandard og endret næringsstruktur. Hovedutfordringen er å redusere veksten i lastebiltransport og frakte mer gods på sjø og bane. Areal for jernbaneterminaler - inklusive arealer for samlastere, logistikkjenester og servicevirksomhet - bør bli en del av offentlig infrastruktur. I denne sammenheng er det avgjørende med statlig engasjement og deltakelse.

Tabell 2: Prognose for godstransport med bil, trafikkarbeid (mill kjøretøykilometer)

	Absolutte tall			Prosentvis endring	
	2010	2020	2040	2010-2020	2010-2040
Østfold	87	112	181	29,3	108,5
Akershus	156	202	319	29,0	103,7
Oslo	47	61	96	27,5	101,3
Hedmark	167	210	327	25,8	95,9
Oppland	125	154	230	23,3	84,7
Buskerud	116	144	217	24,1	86,2
Vestfold	76	95	141	23,8	84,4
Telemark	82	102	151	24,3	85,1
Østlandet	857	1 078	1 661	25,9	93,9
Norge	1 866	2 334	3 544	25,0	89,9

Kilde: TØI-rapport 1126/2011



Godstog Dovrebanen,
foto: JBV, Njål Svingeheim



E18 vest, morgenrush,
foto: SVV, Kristian Wærsted

2

Utbygging av InterCity-triangelet og andre jernbaner

InterCity-triangelet – strekningene Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer – er kjernen i landets jernbanenett og avgjørende for forbindelsene til utlandet. Dette jernbanenettet må bygges ut som basis for en moderne jernbane i Norge. Det vil gi vesentlig bedre utnyttelse av infrastruktur og menneskelige ressurser i de tilliggende områdene. Utbyggingen må skje gjennom selskapsorganisering, og den må prosjektfinsieres.

Stortinget bør snarest fatte vedtak om økt planleggingskapasitet for å forsere utbyggingen av InterCity-triangelet. Østlandssamarbeidet mener at InterCity-strekningene innen 2023 må bygges ut med dobbeltspor for vesentlig kortere kjøretider enn i dag. Det må innføres halvtimes ruter på faste minuttall så snart dette er mulig. Dette er nødvendig for å ha gode forbindelser for trafikken på jernbanen og for å være kjernen i en kraftig utvikling av kollektivtrafikken i østlandsfylkene gjennom faste korrespondanseopplegg i knutepunktene.

Strekningene bør bygges ut for tog med høy hastighet. Alle byer som betjenes i dag, må fortsatt betjenes. Jernbanen har potensial for betydelige reisetidsforkortelser og en utbygging vil utløse regionsforstørring på Østlandet. Eventuelle høyhastighetsbaner i Norge bør bygges som forlengelser av de utbygde InterCity-strekningene.

Tilbudet på de øvrige jernbanene på Østlandet må også styrkes. Kapasiteten må økes ved bygging av nye kryssingsspor slik at det kan kjøres halvtimes ruter på faste minuttall. Deretter bygges strekningene ut for høyere hastigheter og kortere kjøretider. Dette vil forsterke utviklingen av et helhetlig og effektivt kollektivtrafikksystemet.

2.1 Utbygging av InterCity-triangelet

Østlandssamarbeidets mål er full utbygging innen 2023

InterCity (IC)-triangelet omfatter strekningene Oslo - Halden, Oslo - Skien og Oslo - Lillehammer. Disse strekningene utgjør kjernen i Norges jernbanenett og må bygges ut som basis for en moderne jernbane i Norge og for forbindelsene til utlandet. Strekningene betjener også det viktige markedet på Østlandet.

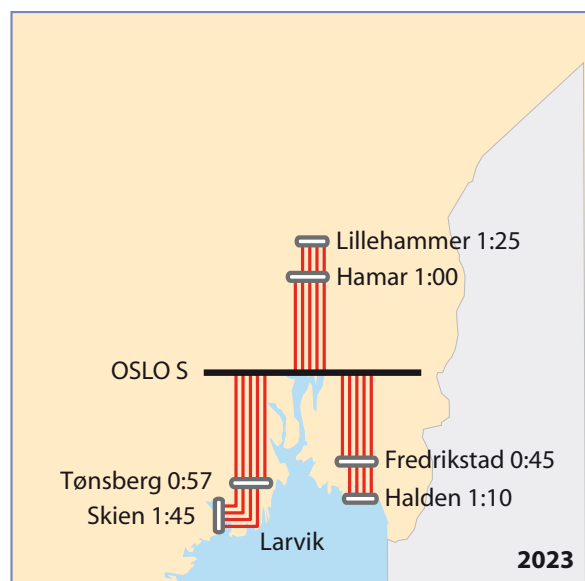
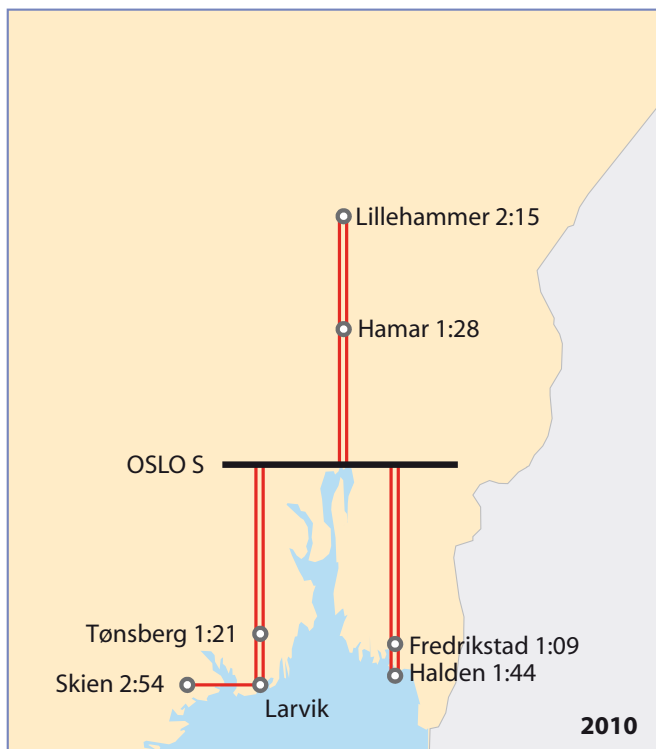
Østlandssamarbeidets mål er at disse strekningene innen 2023 skal være bygget ut med dobbeltspor for topphastighet på 250 km/t eller mer der det er mulig og ellers for 200 km/t. Dette vil gi grunnlag for en vesentlig tilbudsbedring både mht. reisetider, frekvens og punktlighet.

Østlandssamarbeidet mener at alle tre strekningene må ha halvtimes ruter med faste avgangstider gjennom det meste av driftsdøgnet. Dette må innføres så snart det er mulig. Halvtimes ruter med korte kjøretider er nødvendig for å ha gode forbindelser for trafikken på jernbanen, men også for å være basis for en kraftig utvikling av kollektivtrafikken i østlandsfylkene gjennom faste korrespondanseopplegg i knutepunktene. De viktigste knutepunktene er stasjonene i byene. I tillegg til IC-tog med halvtimes ruter må man ha raske IC-ekspresstog² med begrenset antall stopp i rushtidene.

En slik utbygging og et slikt trafikkmønster er avgjørende for utvikling av en godt fungerende flerkjernestruktur på Østlandet. Utbygging av nye dobbeltspor vil også gi en vesentlig bedre punktlighet i togtrafikken, fordi man får vesentlig bedre kapasitet og fordi strekningene får meget god vedlikeholdsstandard. I forhold til vegnettet vil jernbanen

- ha større hastighet
- knytte byene på Østlandet bedre sammen sentrum til sentrum
- sikre miljøvennlig og trafiksikker transport

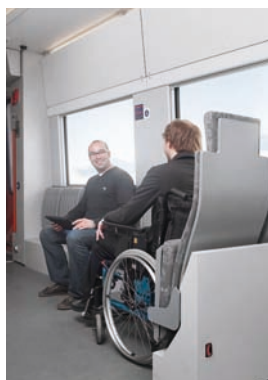
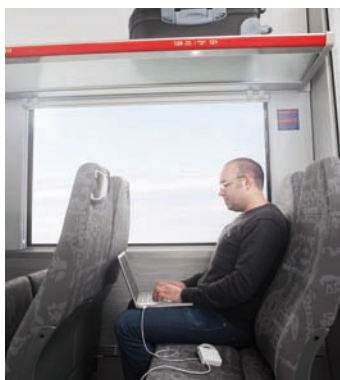
² IC-ekspresstog (ICE) er ekspresstog i rushtidene med få stopp. Kjøretid med ICE vil være kortere enn det som fremgår av figur 1.



Reisetid til Oslo S og frekvens i driftsdøgnet (kl. 05 - 23)

- 12 per dag
- 60 min mellom avgangene
- 30 min mellom avgangene
- 30 min mellom avgangene + 6 ICE - avganger

Figur 1: Illustrasjon av kjøretider og frekvenser på IC-triangelet 2010 og 2023



NSBs nye tog CLASS 74175, foto: NSB

Utbyggingsprogrammet i NTP 2010 – 2019

I dag er det bare strekningene Ski – Sandbukta, Sandvika – Asker, Kobbervik (rett sør for Drammen) – Holm og Oslo – Eidsvoll som er bygd ut med nye dobbeltspor. Videre kan strekningen Asker – Drammen brukes stort sett som den er. I 2011 blir det nye dobbeltsporet Lysaker – Sandvika – Asker bygget ferdig. Man får en betydelig kapasitetsøkning vest for Oslo, men kjøretidseffektene blir små.

I løpet av inneværende NTP- periode 2010 – 2019 er strekningene Oslo – Ski (24 km), Sandbukta – Moss – Kleberget – Såstad (10 km), Holm – Holmestrand – Nykirke (14 km), Barkåker – Tønsberg (6 km), Minnesund – Kleverud (17 km) og Larvik – Porsgrunn (23 km) planlagt ferdig utbygd. Dette vil koste noe over 30 mrd kr.

Østlandssamarbeidet forutsetter at de planlagte prosjektene i NTP 2010-2019 blir gjennomført i et raskere tempo en foreslått.

Tilbudseffektene av NTP 2010-2019 er forutsatt å bli:

- Øst: Kjøretid Oslo – Fredrikstad 0:52 (i stedet for 1:09) og to tog i timen.
- Vest: Kjøretid Oslo – Tønsberg 1:03 (1:21). To tog i timen pluss ett ekspresstog ("ICE") i timen i rushtidene. Oslo – Skien ca 2:00 (2:54) når Larvik – Porsgrunn bygges ferdig.
- Nord: Kjøretid Oslo – Hamar 1:18 (1:28). To tog i timen i rushtidene.

Man vil da ha bygd ut 264 km mens 245 km gjenstår å bygge. På Drammenbanen – Vestfoldbanen vil 113 km være utbygd (inklusive Larvik – Porsgrunn) mens 76 km gjenstår. På Østfoldbanen vil 68 km være utbygd mens 68 km gjenstår. På Dovrebanen vil 83 km være utbygd mens 101 km gjenstår.

I NTP 2010 – 2019 er det regnet med investeringer på til sammen noe over 30 mrd kr for å få bygget ut ovennevnte strekninger. For å få bygget ut resterende deler av IC- strekningene trengs det ytterligere ca 60 mrd kr. Med nåværende investeringstakt og kostnadsnivå vil alle strekningene først være ferdig utbygd etter 2040.

Det har vært en betydelig kostnadsøkning for jernbanebygging i de senere årene. Kostnadene pr km er i dag 2 – 3 ganger høyere enn det man regnet med for 10 – 15 år siden.

Dette skyldes:

- Staten har skjerpet en god del detaljerte krav til hvordan jernbaneanlegg skal planlegges og utføres.
- Det planlegges nå i en del tilfelle for hastigheter på 250 km/t mot før opp til 200 km/t. Dette gjøres blant annet for å kunne bruke strekningene som deler av eventuelle høyhastighetsbaner.
- Jernbaneanlegget utfører anleggene med høyere kvalitet enn før, blant annet for å minimalisere senere vedlikehold.

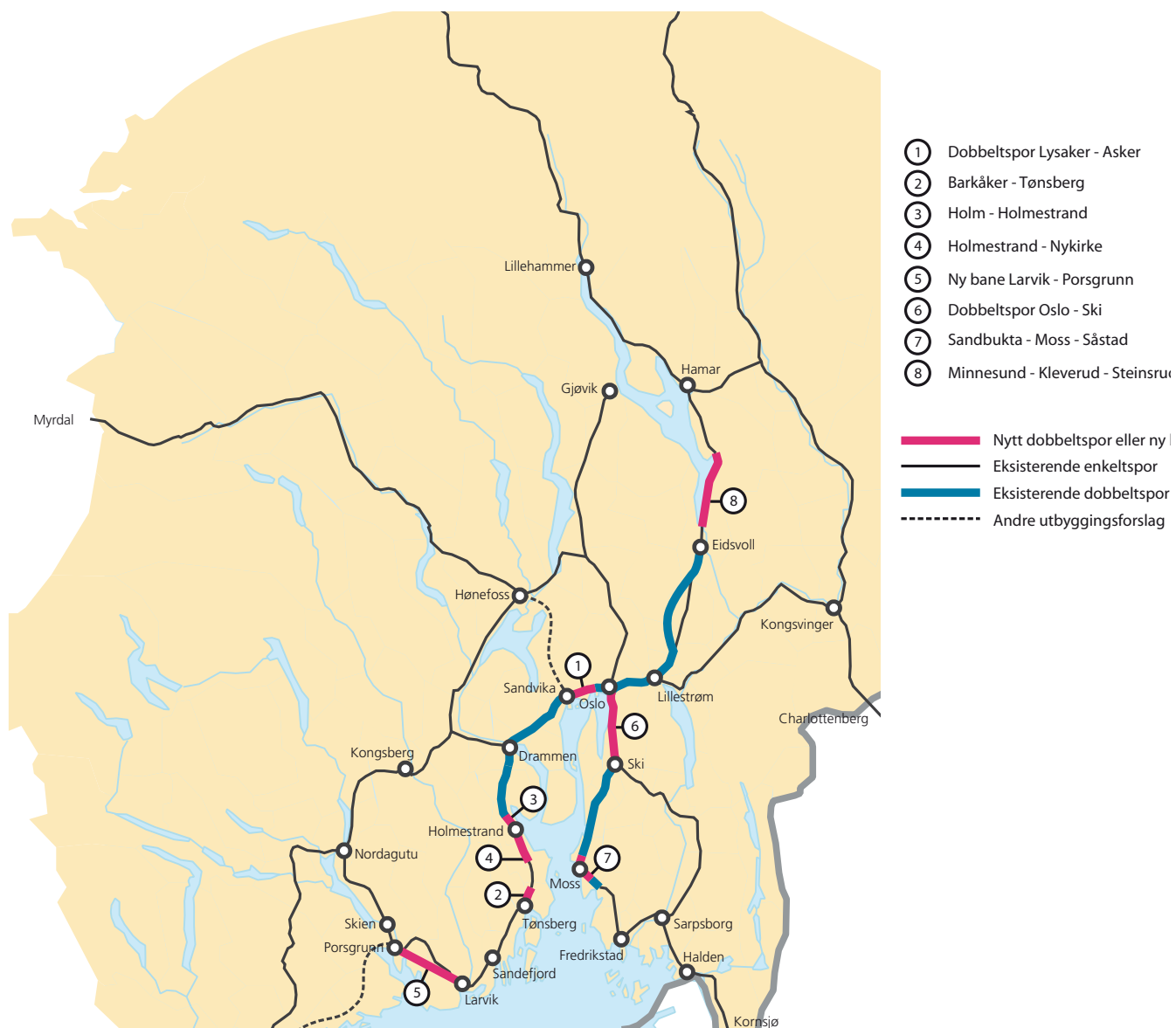
Revisjon av IC- strategien og høyhastighetsutredningen

Stortinget har bedt om en revisjon av IC-strategien. Dette går ut på å vurdere om det er hensiktsmessig å bygge strekningene slik at de på en god måte kan utgjøre deler av mulige kommende høyhastighetsbaner i Norge. Til nå er strekningene dimensjonert for hastighet opp til 200 km/t. Vurderingene går ut på å se på hvilke konsekvenser det vil ha om man hever hastigheten til 250 km/t eller mer. Man vil se på konsekvensene både for mulige høyhastighetsbaner og for hvordan man kan betjene IC-strekningene.

Jernbaneanleggets pågående høyhastighetsutredning omfatter følgende fire alternativer:

- 1.Referansealternativet, som er en videreføring av dagens jernbanepolitikk
- 2.En mer offensiv videreutvikling av eksisterende jernbaneinfrastruktur, også utenfor InterCity-området.
- 3.Høyhastighetskonsept som delvis bygger på eksisterende nett og InterCity-strategi.
- 4.Hovedsaklig separate høyhastighetslinjer.

Jernbaneanlegget har som en del av arbeidet med IC-strategien nå utført mulighetsstudier for strekningene Oslo - Skien og Oslo - Halden. Disse studiene antyder mulige traseer dersom man bygger ut for hastighet 250 km/t eller høyere. Mulighetsstudiene vil danne grunnlag for konseptvalgutredninger (KVU) for alle tre strekninger, også Oslo – Lillehammer. Jernbaneanlegget forutsettes å involvere berørte fylkeskommuner og kommuner i dette arbeidet. Utredningsarbeidet skal være ferdig tidsnok til at resultatene kan inngå i NTP 2014-2023.



Figur 2: Utbyggingsprogram for IC-triangelet i NTP 2010-2019

Det er avgjørende for Østlandssamarbeidet at de nye strekningene som bygges har stasjoner i alle byene som betjenes av jernbanen i dag. Videre må regionale flyplasser som Rygge og Torp betjenes. Dette er nødvendig for å ha god markedstilknytning for pendling og andre typer reiser, og for å få knutepunkter som gjør det mulig å utvikle kollektivtrafikken i fylkene. Dette er en betingelse for å kunne videreutvikle en slagkraftig flerkjernestruktur på Østlandet.

Østlandssamarbeidet mener at eventuelle høyhastighetsbaner i Norge og mot utlandet bør bygges som forlengelser av de utbygde IC-strekningene.

Østlandssamarbeidet mener at også Grenlandsbanen og Ringeriksbanen bør utredes på samme nivå som IC-strekningene. Dette kan gjerne gjøres som en del av Jernbaneverkets høyhastighetsutredning. Grenlandsbanen vil knytte Sørlandsbanen til den ombygde Vestfoldbanen og vil være en vesentlig del av en moderne jernbane til Agderfylkene og Rogaland. Den vil også gi grunnlag for videreutvikling av Grenlandsregionen og Sørlandet.

I 1992 bad Stortinget om at arbeidet med Ringeriksbanen skulle forseres "med sikte på oppstart i planperioden 1994-1997". Banen fra Sandvika til Hønefoss via Åsa vil redusere kjøretiden med tog mellom Oslo og Hønefoss og alle destinasjoner vestover med 1 time. Reistida Oslo-Hønefoss blir dermed 28 minutter. Flere utredninger viser at Ringeriksbanen vil ha stor betydning for utvikling av Ringeriksregionen, og for Norges største reiselivsregion Hallingdal. Det er viktig at det raskt trekkes konklusjoner i forhold til den utførte konseptvalgutredningen (KVU) for Ringeriksbanen og at prosjektet blir prioritert og ferdigbygd i løpet av planperioden.

Det er videre viktig at man tar stilling til hvordan man vil bygge ut strekningen til Sverige sør for Halden.

Østlandssamarbeidet vil også peke på at betydelig vekst i jernbanetrafikken på Østlandet vil bety at det må bygges en ny tunnel gjennom Oslo med tilhørende stasjoner. Dersom det blir bygget høyhastighetsbaner i Norge, vil dette bidra til økt behov for en slik tunnel. En ny Oslo-tunnel og stasjonsanlegg vil kunne koste flere titalls mrd kr.

I en vurdering av alternative løsninger for utvikling av person- og godstransporten i Sør-Norge, er en eventuell sammenkobling av Dovre- og Gjøvikbanen ett av alternativene. Utredning av eventuell sammenkobling bør skjer i tilknytning til pågående utredninger som Utviklingsplan for Gjøvikbanen, Revisjon av godsstrategien og Høyhastighetsutredningen. En eventuell sammenkobling har også et beredskapsmessig perspektiv.

Utbygging og finansiering

Østlandssamarbeidet mener at strekningene i InterCitytriangelet må være ferdig utbygget innen 2023. For å få til dette må man ha følgende:

- en egen dedikert utbyggingsorganisasjon
- en egen prosjektfinansiering

Erfaringene fra blant annet Gardermoen flyplass, Gardermobanen og Bybanen i Bergen viser at en egen dedikert planleggings- og byggherreorganisasjon får gode resultater med hensyn til fremdrift og kostnadskontroll. Utbyggingen av IC-triangelet vil være omfattende og komplisert. Det er derfor avgjørende at organisasjonen kan bygges opp og drives med bare ett formål for øye.

Det er videre avgjørende for et godt resultat at byggingen blir prosjektfinansiert. Jernbaneverket har i sammenheng med utbyggingen Lysaker – Asker påvist at en utbygging basert på årlige bevilgninger kan medføre betydelige ekstra kostnader. Alle de tre store prosjekter nevnt ovenfor var, i likhet med bompengeprojektene i Norge, prosjektfinansiert.

Østlandssamarbeidet forutsetter at Staten finansierer utbyggingen av jernbanen. Det er jernbanen som har størst potensial for betydelige reisetidsforkortelser, og som derved best kan bidra til regionsforstørring på Østlandet og redusert vekst i biltrafikken. Derved vil man få en vesentlig bedre utnyttelse av infrastruktur og menneskelige ressurser.

Utbyggingen kan finansieres med bevilgninger og/eller med lån. Hvis det benyttes lånefinansiering, må lånene være garantert av Staten for å holde rentene lave.

Det kan vurderes om noe av kostnadene kan dekkes ved brukerfinansiering. Ved høyere kvalitet i form av bedre reisetider, frekvens og punktlighet øker betalingsvilligheten. Dette bør utnyttes. Ulrikken-tunnelen og Lieråsen tunnel er eksempler på at passasjerene har betalt billettpriser for en lengre strekning når baner, og dermed reisetider, blir forkortet. Botniabanan i Sverige er tenkt delvis finansiert ved brukeravgifter.

Vedtak om økt planleggingskapasitet senest i 2012

Stortinget bør så snart som mulig – og senest i 2012 – fatte vedtak om økt planleggingskapasitet for å sikre hurtigere utbyg-

ging av InterCity-triangelet. Det er realistisk å kunne bygge ut IC-triangelet innen 2023 dersom man får endelige beslutninger som sikrer finansieringen i forbindelse med Stortingets behandling av NTP 2014 – 2023, og at man organiserer utbyggingen som beskrevet foran. Opptrappingen av investeringsnivået må skje raskt etter Stortingets beslutning. Det forutsettes at de berørte kommunene forplikter seg til å gjennomføre reguleringsplanarbeidet slik at dette ikke blir noen hindring, eller at det blir gjennomført statlig regulering.



Byggegrøp ved Lysaker stasjon, foto: JBV, Hilde Lillejord

2.2 Bedre togtilbud på de øvrige banene i InterCity-området

Det er et hovedmål å sikre en balansert og bærekraftig utvikling innen Østlandet, gjennom utvikling av byer i flerkjernestruktur. Dette vil minske presset på hovedstadsområdet (Oslo og Akershus) og styrke resten av landsdelen. Effektiv og helhetlig transportutvikling er også nødvendig for å videreutvikle Østlandet som en konkurransedyktig region i Europa.

Med øvrige baner menes her strekningene:

- Oslo – Gjøvik (Gjøvikbanen)
- Lillestrøm – Kongsvinger (Kongsvingerbanen)
- Drammen – Kongsberg (Sørlandsbanen)
- Ski – Mysen (Østfoldbanens østre linje)

Kapasitetsforbedringer prioriteres på kort sikt

Disse banene betjener byer og regioner som også er av stor betydning for utviklingen av Østlandet. Byene på disse strekningene inngår i den flerkjernestruktur som Østlandssamarbeidet vil videreutvikle.

Det er viktig med vesentlige tilbudsbedringer også på disse banene. Østlandssamarbeidet mener derfor, som et første trinn, at det må satses på en utbygging som gir:

- Halvtimestrafikk med stive ruter vesentlige deler av døgnet
- Økning av banenes kapasitet

For å oppnå dette er det nødvendig med utbygging av kryssingsspor for samtidig innkjør der det er rutemessige kryssinger og ellers noen mindre og relativt rimelige tiltak for kjøretidsforkortelser. Slike nye kryssingsspor vil også være av stor nytte for godstrafikken.

Med en slik moderat utbygging vil man styrke togtilbudet på banene og få mer trafikk. Man vil da også langs disse banene lage et grunnlag for utvikling av kollektivtrafikken basert på viktige knutepunkter.

På Gjøvikbanen må det bygges 6 - 7 lange kryssingsspor mens det på hver av de andre banene må bygges 2 eller 3 kryssingsspor. Dette vil komme på ca 1,5 mrd kr. Togene til Gjøvik vil få ca 6 minutter kortere kjøretid mens togene på de andre banene vil få ca 3 minutter kortere kjøretid. I tillegg må det settes av

pengen for andre tiltak som bedret strømforsyning, sanering av planoverganger, bedre publikumsforhold på stasjoner og lignende. Til sammen må det regnes med ca 2,5 mrd kr til første fase modernisering av de øvrige jernbanene på Østlandet.

Utbyggingsprogrammet i NTP 2010 – 2019

I NTP 2010 – 2019 er det ikke foreslått særlige investeringer for de øvrige banene på Østlandet. Det er likevel to prosjekter som gir effekter også for disse banene. Disse er:

- Nytt dobbeltspor Lysaker – Sandvika. Når dette er ferdig i 2011 vil det gi en kjøretidsreduksjon Oslo – Kongsberg på 3 minutter, fra 1:11 til 1:08.
- Nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Når dette er ferdig i 2018 vil det gi en kjøretidsreduksjon Oslo – Mysen på 8 minutter, fra 1:00 til 0:52.

Busstilbud på strekningene

På alle strekningene unntatt langs Gjøvikbanen kjøres det i dag ekspressbusser minst hver time. På noen strekninger kjøres det i tillegg ekspressbusser med få stopp og lave kjøretider deler av dagen. Her har bussen overtatt den rollen toget egentlig skulle ha.

Bussen vil ha kjøretider som er lengre enn toget selv om man i første omgang ikke bygger ut jernbanestrekningene for høyere hastigheter. Den har dessuten dårligere reisekomfort og kapasitet. Den kan derfor ikke erstatte banene.

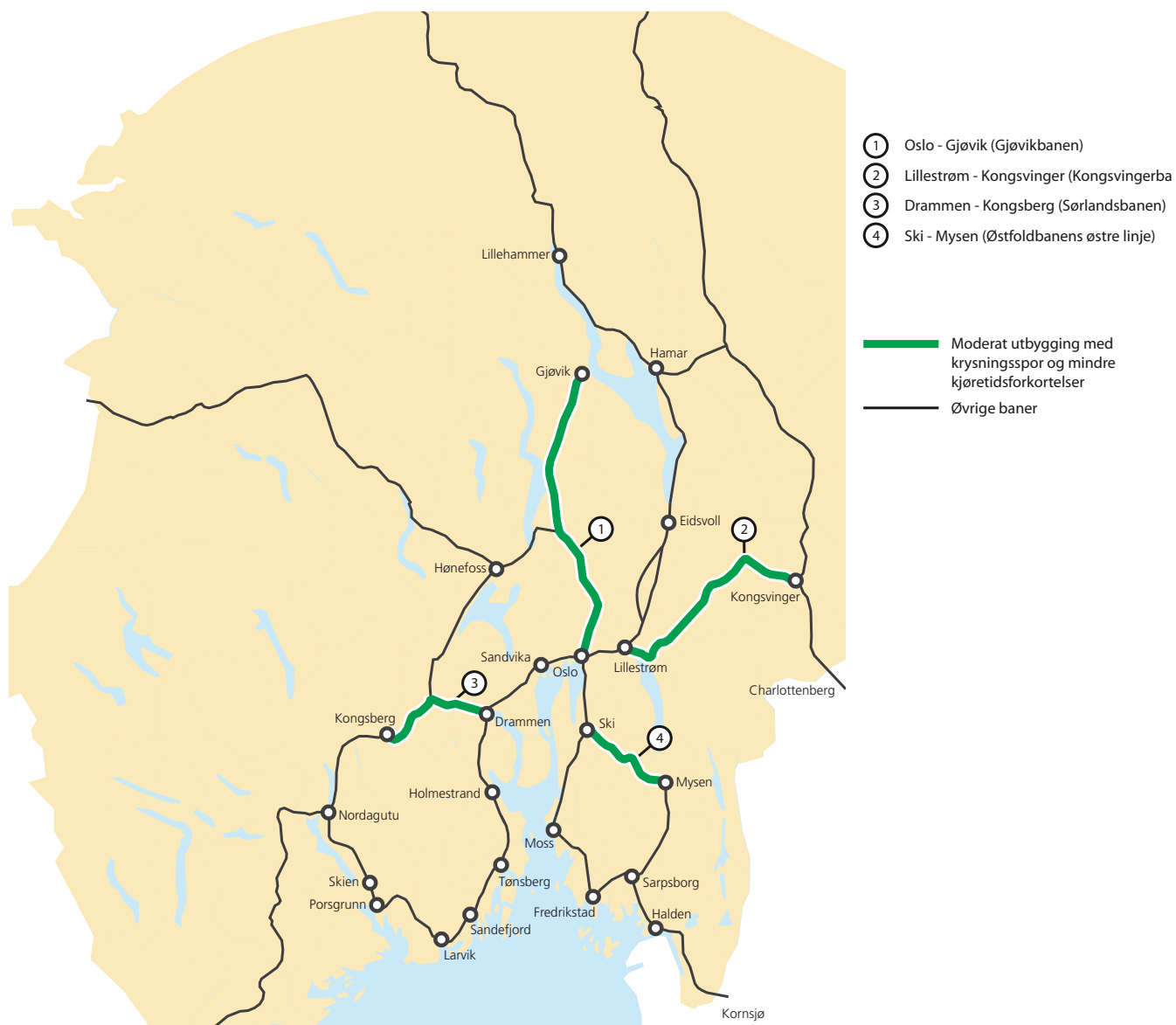
Utbygging og finansiering

Østlandssamarbeidet mener at det bør opprettes en egen planleggings- og utbyggingsorganisasjon for utbygging av IC-triangelet, og at det må lages en egen finansieringsordning basert på prosjektfinansiering for utbyggingen. Utbyggingen av de øvrige banene bør inngå i samme finansieringsordning og tas hånd om av samme utbyggingsorganisasjon.

Den foreslåtte utbyggingen av de øvrige banene for kjøring av halvtimes ruter må realiseres så raskt som mulig.

Utbygging på lengre sikt – kortere reisetid

Østlandssamarbeidet mener at banene som neste trinn må bygges ut for maksimale hastigheter på 160 – 200 km/t slik at kjøretidene forkortes vesentlig. En slik utbygging vil antagelig koste et sted mellom 30 og 60 mrd kr avhengig av om det bygges enkeltspor eller dobbeltspor og av utbyggingsstandard.



Figur 3: Oversikt over øvrige prioriterte jernbaner på Østlandet utenom IC-triangelet

Fordi det i dag ikke fins noe oppdatert planunderlag for ombygging av disse banene, er det vanskelig å si noe mer konkret nå om prioritering og gjennomføring av tiltak. Østlandssamarbeidet anmoder derfor Jernbaneverket om å lage oppdaterte planer som kan vise hva det vil koste å få til kjøretidsreduksjoner på disse banene. Når dette er bedre klarlagt, må det foretas en konkret prioritering av utbyggingstiltak.

3

Langt fram til fullgod standard på vegene

Østlandet har tettest biltrafikk i Norge. De fleste vegstrekningene har bare to felt. Behovet for en rask utbygging av de viktigste vegstrekningene er avgjørende av hensyn til trafikksikkerhet og for å gi næringstrafikken og kollektivtrafikken på veg god framkommelighet. Østlandet med Oslo er navet i det nasjonale hovedvegnettet, og framkommeligheten her har stor betydning for trafikken mellom øvrige landsdeler og til utlandet.

På tross av de senere års utbygginger, øker gapet mellom behov og realisering. Statlige riksvegbevilgninger må trappes opp. Østlandssamarbeidets prioriteringer når det gjelder riksveg er:

- Hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet
- Gode transportårer utenom Oslo
- Økte rammer for å styrke trafikksikkerhet

Utbygging av hovedvegene i de nasjonale transportkorridorene på Østlandet må fullføres av hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet. Staten må ta et større ansvar for finansieringen av stamvegutbyggingen. Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes.

Etter forvaltningsreformen er fylkeskommunene blitt landets største vegeier. Fylkeskommunene må settes økonomisk i stand til å ta igjen etterslep både i investering og vedlikehold av veger overtatt fra staten. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdelere og kollektivfelt.

Statlige riksvegbevilgninger må trappes betydelig opp

Målet for Østlandspakka må være firefelts motorveger som binder store deler av landsdelen sammen, mens øvrige deler av hovedvegnettet på Østlandet skal ha fullgod standard som tofelts veg. Behovet for rask utbygging er viktig av hensyn til trafikksikkerhet og for å gi næringstrafikken og kollektivtrafikken på veg god framkommelighet.

Østlandet har halvparten av landets innbyggere og tettest biltrafikk. Østlandet med Oslo er navet i det nasjonale hovedvegnettet og har betydelig gjennomgangtrafikk mellom øvrige landsdeler i Norge og til utlandet. Det gjelder ikke minst for den sterkt økende godstransporten på veg.

På tross av de senere års utbygginger, øker gapet mellom behov og realisering. Det har vært investert 1,7 mrd kr årlig til stamvegene på Østlandet de siste 10 år. Fylkeskommunene på Østlandet har gått svært langt i å foreslå delvis trafikantbetaling for å bygge ut riksvegene. De siste ti år har ca 60 % av de samlede riksveginvesteringene vært statlige bevilgninger og 40 % kommet fra bompenginntekter.

I første periode i gjeldende NTP, 2010-2013, forutsettes at bompenginntektene dekker 50 % av de samlede riksveginvesteringene på Østlandet (utenom Oslopakke 3) mot 30 % i resten av landet. Østlandssamarbeidet forutsetter at en slik skjevfordeling kompenseres ved en sterk statlig satsing på jernbaneutbygging i IC-området.

For flere av vegprosjektene i det sentrale Østlandsområdet er bompengandelen i NTP 2010-2019 anslått til 70-80 %. For både å få bompengandelen ned på slike prosjekt, og for at utbyggingmålene for veger i Østlandspakka skal nås innen 2023, må statlige riksvegbevilgninger trappes opp.

Ved kostnadsøkninger i vedtatte bompengeprosjekter må Statens forholdsmessige andel av finansieringen opprettholdes. På grunn av liten trafikk kan bilistene i de ytre områdene av Østlandet måtte betale urimelig store bompengebeløp pr tur. Staten må øke sin andel av finansieringen på disse riksvegene til et nivå på linje med utkantområder ellers i Norge.

Vegprosjekter i Oslopakke 3

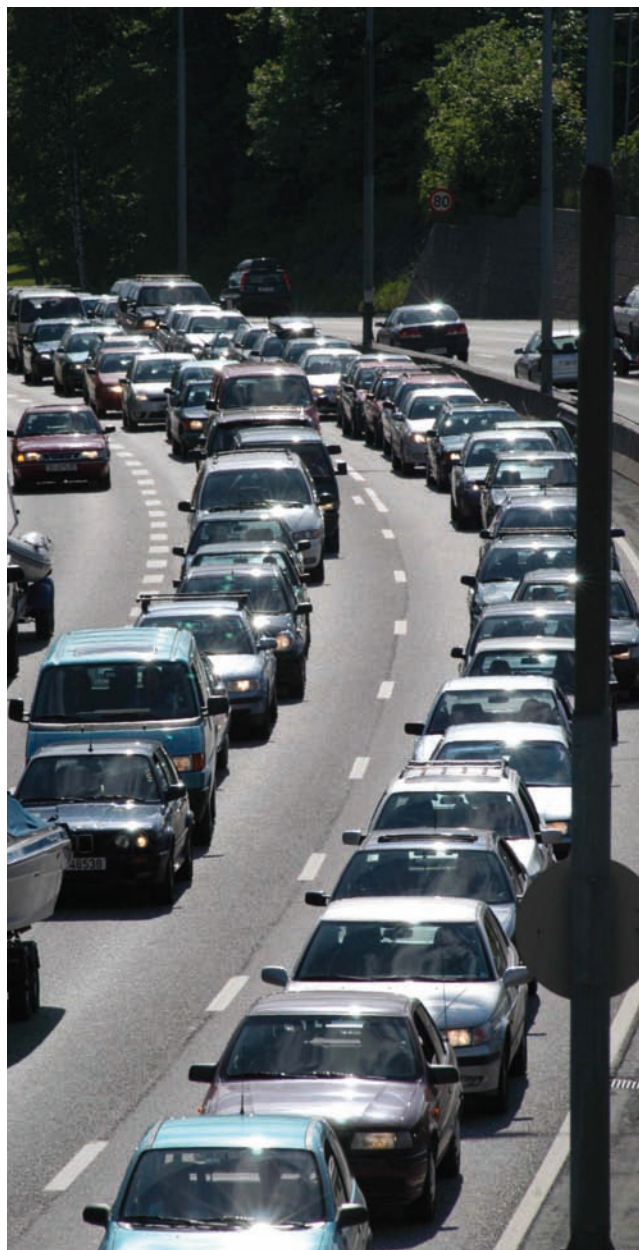
Oslopakke 3 er en finansieringspakke for raskere utvikling av transporttilbudet i Oslo og Akershus. Den finansieres i hovedsak av bompenger (75 %), men i tillegg brukes statlige midler til riksvegnettet i Oslo og Akershus, samt kommunale/fylkeskommunale midler i Oslo og Akershus.

Styringsgruppa for Oslopakke 3 har laget forslag til handlingsprogram for perioden 2011-2014 og arbeider videre med et plan- og utredningsprogram for de langsiktige prioriteringene etter 2014. En framskrivning av investeringsnivået til siste periode i gjeldende NTP, dvs. 2014-2019, resulterer i ca 2,4 mrd kr i statlige midler, 7,8 mrd kr i bompenger og til sammen 10,2 mrd kr.

De viktigste vegprosjekter i denne perioden vil være E18 Oslo-Asker, E16 og diverse riksvegtiltak (programområder).



Krysset ny E16 - Bærumsveien, illustrasjon fra rapporten "Vestkorridoren, E16 Kjørbo - Wøyen", Statens vegvesen



Morgenrushet inn til Oslo på E18 ved Høvik, foto: JBV, Kristian Borg

Hovedprioriteringer i Østlandspakka

Østlandssamarbeidet mener at hovedvegene i de fem nasjonale transportkorridorene gjennom Østlandet og gode transportårer utenom Oslo-området (dvs. tverrforbindelser nord og sør for Oslo) fortsatt må prioriteres. Det betyr at etterfølgende korridorer og tverrforbindelser prioriteres i NTP 2014-2023.

Riksgrensen/Ørje – Oslos grense: To parseller på E18 hlv ved riksgrensen og i Akershus med lav standard må fullføres slik at hele strekningen Oslo-Ørje får fullgod standard. Dette er det ene benet i Det Nordiske Triangel og Norges nest mest trafikkerte utenlandsforbindelse.

Riksgrensen/Ørje – Oslos grense: To parseller på E18 hlv ved fylkesgrensen til Akershus og fram til Vinterbru i Akershus samt parsellen riksgrensen-Ørje med lav standard må fullføres slik at hele strekningen Ørje-Oslos grense får fullgod standard. Riksvegtruta er det ene benet i Det Nordiske Triangel og Norges nest mest trafikkerte utenlandsforbindelse.

Riksgrensen/Magnor – Kløfta: Parsell på Rv2 Slomarka – Nybakk med lav standard må fullføres slik at hele strekningen Kløfta – Kongsvinger får fullgod standard.

Oslo – Aust-Agder grense: Parsell på E18 i Bamble (Rugtvedt – Dørdal) og i Porsgrunn (Langangen-Rugtvedt) må bygges slik at hele strekningen av E18 fra Oslo til Aust-Agder grense får fullgod standard.

Drammen – Hordaland grense: Flaskehals på E134 forbi Kongsberg og ved Nutheimskleivene (Gvammen-Århus) må bygges ut.

Sandvika – Sogn og Fjordane grense: E16 fra Skaret bygges ut til fullgod standard (fire felt) til Hønefoss samt at strekninger i Buskerud og Oppland bygges ut til fullgod to felts standard.

Oslo – Sør-Trøndelag grense: E6 i fire felt fullføres fra Koloemoen til Lillehammer inklusive ny Mjøsbru, samt at strekningene Lillehammer – Øyer og Tretten – Otta bygges slik at E6 vil ha fullgod/brukbar standard fra Oslo til Otta. Rv4 fullføres fra Oslo til Lygna og fra Eina til Reinsvoll, og må senere bygges ut med fire felt fra Gjøvik til Mjøsbrua. Påbegynt utbygging av strekningen Løten – Elverum på Rv3 fullføres.

Tverrforbindelser vest og nord for Oslo: Rv35 Hokksund-Jessheim danner deler av en "Ring 4" rundt Oslo på vest- og

nordsiden. Deler av Rv35 og Rv2 forventes i 2011 å bli omklassifisert til E16 og inngå i en skandinavisk tverrforbindelse

øst-vest (E16 Gävle-Bergen). Strekninger med ikke brukbar standard må bygges ut til fullgod standard. Dette gjelder fullføring av parsellen Jevnaker-Olimb og strekningen Hokksund-Åmot i første omgang.

Tverrforbindelser sør for Oslo: Rv23 med Oslofjordforbindelsen ved Drøbak er også en del av "Ring 4" rundt Oslo. Lenke med ikke brukbar standard Dagslett – Linnestrand med tilknytning til E18 i Lier kommune må bygges ut til fullgod standard. Det samme gjelder Rv19 som tilførselsveg fra henholdsvis E18 til Horten og E6 til Moss. I Telemark er Rv36 Porsgrunn – Seljord en viktig tverrforbindelse mellom E18 og E134 som må utbedres

Vegprosjekter i Oslo og Akershus: I tillegg til opplistede vegprosjekter foran, kommer flere vegprosjekter i Oslo og Akershus som vil bli avklart i forbindelse med rulleringen av Oslopakke 3 og ny areal- og transportplan for Oslo og Akershus.

Disse prosjektene har til sammen en kostnad i størrelsesorden 50-60 mrd kr (sum bompenger og statlige midler).

På kartet er bare med vegprosjekter hvor det vil være gjennomført KS1 og/eller foreligger kommunedelplan innen 2012.

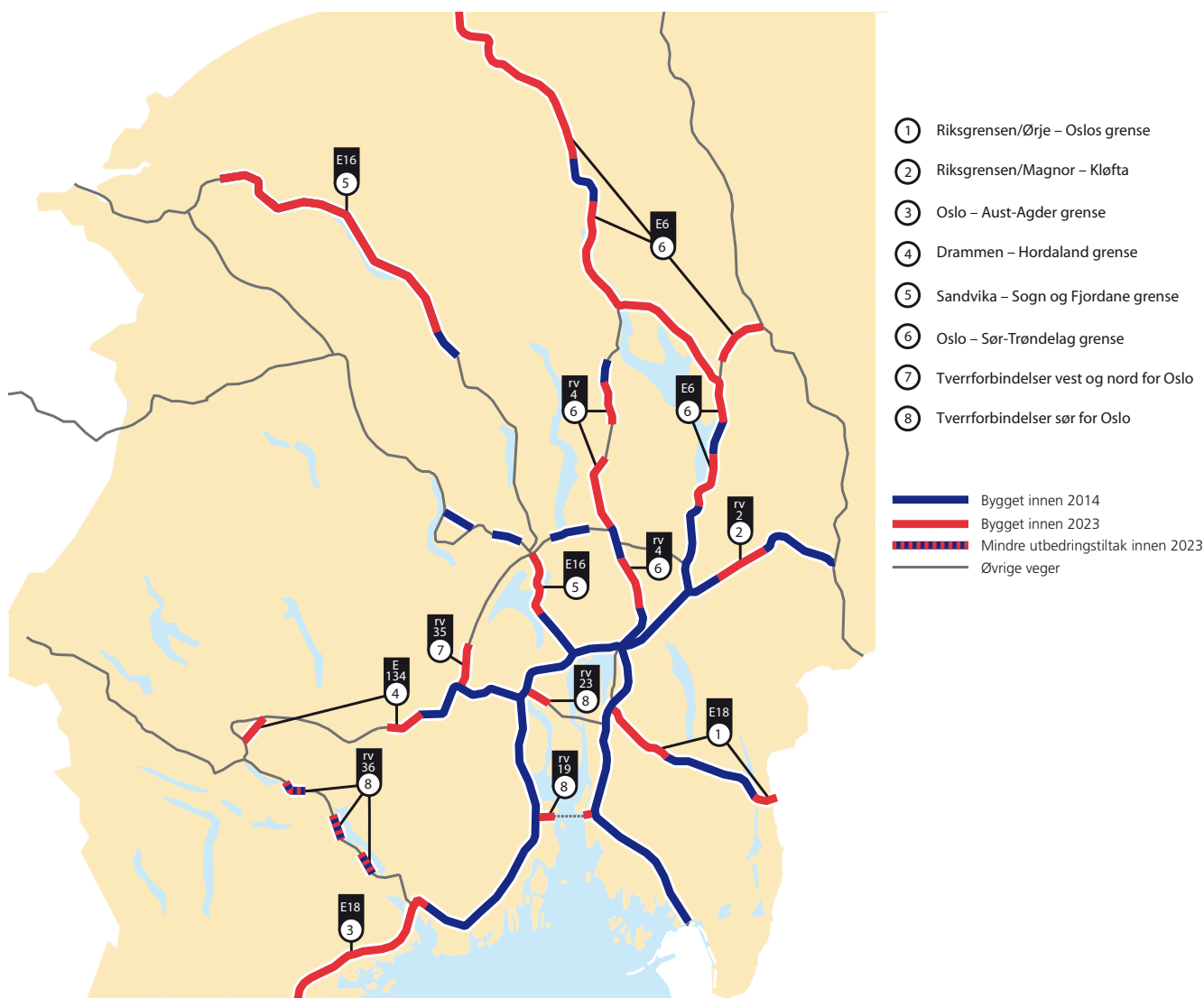
Det er også behov for økte rammer til programområder for trafiksikkerhet, spesielt med tanke på breddeutvidelser av smale riksveger med mye tungtrafikk (for eksempel Rv3 gjennom Østerdalen og Rv7 gjennom Hallingdal) og etablering av midtdele på tofelts veger som sikring mot møteulykker i påvente av full utbygging til firefelts veger som ligger et stykke fram i tid.

Finansieringen av fylkesvegene må bli bedre

Fylkeskommunene, som etter forvaltningsreformen er blitt største vegholder, trenger bedre rammebetingelser for kunne ivareta sitt ansvar for fylkesvegene. Det er nødvendig for å kunne ta igjen etterslep i både investeringer og vedlikehold og for å kunne møte framtidig transportbehov. Etterslepet vil kunne innebære behov for store strakstiltak for utbedring av tunneler, broer, brofundament etc., noe som kan ta store deler av årsbudsjettet for fylkesvegene. På fylkesveger med stor trafikk må det bli mulig å finansiere utbygging av midtdele og kollektivfelt.

En effektiv flerkjernestruktur for byene på Østlandet betinger også at fylkeskommunene får nødvendige midler for å oppruste tidligere riksveger i byene, blant annet for å sikre god framkommelig for busstrafikken.

3 Med fullgod standard menes vegnormalstandard



Figur 4: Bygget og foreslåtte prosjekter på riksvegnettet innen 2023

Østlandssamarbeidet forutsetter at staten tar sitt ansvar for tilstanden til vegnettet som er blitt overført til fylkeskommunene, og at staten sørger for en budsjettordning med en "buffer" for strakstiltak. Ordningen kan etableres på ulike måter: som en slags forsikringsordning eller som egen post på vegbudsjettet slik man har for rassikring.

4

Kollektivtrafikken må fordobles

Finansieringen av kollektivtrafikken må få et sterkere fokus i NTP 2014-2023 enn i tidligere planer. Sterk økning i befolkning og reisebehov tilsier at det bør planlegges for en dobling av antall kollektivreiser, for å bedre framkommeligheten for næringslivets transport og for å redusere utslippene til miljøet lokalt og globalt. Dette betinger en langsiktig og forutsigbar finansieringsordning som gir økonomi til å drifte økt kollektivtrafikk, og som premierer vekst i antall kollektivreiser.

Gode knutepunkter er avgjørende for at kollektivtrafikkens kunder skal få et best mulig tilbud, og for at ressursene i kollektivsektoren skal gi størst mulig effekt. Fylkeskommunene vil bidra til å bygge ut moderne knutepunkter og lokal tilbringertjeneste, men er helt avhengig av samspill med andre offentlige aktører: kommunene, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom.

Kommunene har et spesielt ansvar for å planlegge en arealutvikling som bygger opp under knutepunktene og dermed styrker grunnlaget for økt kollektivtrafikk. Tett utbygging ved knutepunktene er miljø- og samfunnsmessig lønnsomt.

Fylkeskommunene vil benytte handlingsrommet i ny planlov for å legge til rette for mer miljøvennlig transport, men er avhengig av midler til infrastruktur og drift fra staten for å lykkes. Fylkeskommunene på Østlandet vil invitere andre offentlige og private aktører til nærmere samarbeid for i fellesskap å utvikle et bedre kollektivtilbud, og herunder å vurdere alternative ordninger for øremerket finansiering.



Leskur ved Nationaltheatret stasjon, foto: Ruter AS

Kollektivtrafikken bør dobles - fylkeskommunene vil invitere til økt samarbeid

Sterk økning i befolkning og reisebehov tilsier at det bør planlegges for en dobling av antall kollektivreiser. Dette er nødvendig for å redusere veksten i biltrafikken og dermed bedre framkommeligheten for næringslivets transport og redusere utslippene av klimagasser og andre utslipp (NO_x og svevestøv), samt redusere trafikkstøy.

En slik målsettingen krever økt samhandling mellom alle berørte aktører. For å realisere ønsket kollektivsatsing i NTP 2014-2023, vil fylkeskommunene på Østlandet hver for seg og i fellesskap invitere statlige instanser og kommunene til å delta i en samordnet utvikling av rutetilbud og knutepunkter på Østlandet. Kommunene har en nøkkelrolle gjennom sin arealplanlegging. Jernbaneverket og NSB har ansvar for at jernbanen blir utviklet til å utgjøre ryggraden i kollektivtrafikken. Bare gjennom samordnet innsats, også inkludert private aktører, vil det være mulig å gjennomføre tiltak som dobler antall kollektivreiser.

Personbilen er dominerende i transportarbeidet

Personbilen står for ca 80 prosent av de motoriserte persontransportene i Norge (målt som transportarbeid), mens kollektive transportmidler - som buss, bane, fly, båt og drosje (bestillings-transport) - bare står for ca 20 prosent til sammen.

Økt mobilitet kombinert med en sterk befolkningsvekst vil øke transportbehovet betydelig. Arealmessige begrensninger og klimamessige hensyn gjør at trafikkveksten ikke kan avvikles ved økt bruk av personbil. Trafikkveksten må i størst mulig grad tas gjennom økt kollektivtransport kombinert med gang- og sykkeltrafikk.

Ulike forutsetninger og roller for kollektivtransporten

En generell begrunnelse for satsing på kollektivtrafikk er å sikre mobilitet for alle. De sterkeste begrunnelsene for økt kollektivtrafikken er imidlertid knyttet til lokalt miljø og klimaproblemer, arealbruk til transport, samt mulighetene for å forbedre samfunnets funksjonsevne ved å redusere bilkøene og dermed begrense reisemessig tidstap.

Kollektivtransport i distriktene har andre forutsetninger og utfordringer enn det vi finner i byene. Passasjergrunnlaget for ordinær kollektivtrafikk i distriktene er lavt og tidvist marginalt. Gjennom økt bruk av bestillingstransport gjøres det forsøk på et mer kundeorientert og kostnadseffektivt tilbud i distriktene,



Reisende ved Drammen stasjon, foto:JBV, Njål Svingheim

hvor lovpålagt skoleskysst ofte utgjør ryggraden i kollektivtilbudet. Inntil en generelt bedre finansieringsordning for drift av kollektivtrafikken kan komme på plass, må finansieringsordning "Kollektivtransport i distrikta (KID)" styrkes og gjøres mer målrettet og langsiktig.

Kollektivtrafikken i Oslo-området og byene ellers har andre utfordringer. Spesielt i Oslo-området står kollektivtrafikken overfor muligheter og utfordringer som skiller seg klart fra den typiske situasjon for landet for øvrig. Av totalt ca 480 mill. kollektivreiser i Norge i 2009 ble over halvparten gjennomført i Oslo og Akershus (ca 255 mill. reiser). I Oslo utgjør andelen kollektivreiser 42 prosent av de motoriserte reisene og i Akershus 17 prosent. Tilsvarende tall for resten av landet er ca 5 prosent.

Dersom all forventet vekst i biltrafikken i byene fram til 2023 skal tas med mer miljøvennlige transportmidler, må bilreiser overføres både til kollektivtransport og til gang/sykkel. Nesten halvparten av bilturene er under 5 km. På slike korte avstander er gang og sykkel viktigste alternativ til bruk av personbil. De fleste korte bilturene kan likevel ikke overføres til sykkel (ek-

sempelvis kjøring til barnehage), slik at teoretisk kan maksimalt ca 15 % av alle bilturer overføres. Et realistisk tall for Oslo kan være at 6 % overføres til sykkel og for mellomstore byområder (for eksempel Sarpsborg-Fredrikstad) 3 %. Skal resten av biltrafikkveksten tas kollektivt, vil dette innebære at kollektivtrafikken i Oslo og de nærmeste omegnskommunene må vokse med ca 70 %, mens den i mellomstore byområder må vokse med 150 %.

Hovedmålet for Oslopakke 3 er å sikre god framkommelighet for alle trafikantgrupper i hovedstadsregionen. I handlingsprogrammet for Oslopakke 3 fastslås det at veksten i biltrafikken må begrenses og andelen av reiser med kollektiv, sykkel og til fots må økes for å nå framkommelighetsmålene. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være en sentral premis for videre arbeid. I tillegg skal prosjektene i Oslopakke 3 bidra til å overholde lovfestede krav til luftforurensning og støy, redusere antall drepte og hardt skadde og etterleve lovens krav om universell utforming. For å nå de overordnede målene må prioriteringene i Oslopakke 3 samordnes med andre areal- og transportpolitiske virkemidler.

Generelle og differensierte virkemidler er nødvendig

For at flere skal reise kollektivt, må kollektivtilbudets konkurransekraft økes i forhold til personbilen. Kundeundersøkelser viser at frekvens og punktlighet er de viktigste faktorene for de reisende, dernest ventetid ved bytte mellom transportmidler, reisetiden fra dør-til-dør og pris på kollektivreisen. Et enkelt og attraktivt kollektivtilbud krever samspill mellom mange av aktørene i kollektivbransjen – fra bussjåfør til bestiller av kollektivtransport. I tillegg må politikere på alle nivåer sørge for at finansiering og andre rammebetingelser er tilfredsstillende.

Både utredninger og praksis viser at kombinasjonen av bilrestriktive tiltak og et godt kollektivtilbud gir vesentlig flere kollektivtrafikanter. I byområder som består av flere kommuner, forutsetter dette en felles regional parkeringspolitikk for å hindre konkurranse mellom kommunene om lokalisering av boliger og bedrifter. Det er også nødvendig at staten på sin side utreder muligheter og konsekvenser av en ny lovhjemmel for kommunene til å kunne pålegge handelsbedrifter (kjøpesentra og lignende) å ta parkeringsavgift på allment tilgjengelige parkeringsplasser, slik det er annonsert i siste stortingsmelding om NTP. Dette vil ikke bare bidra til å fjerne konkurransevridning i forhold til offentlige, avgiftsbelagte parkeringsplasser i bysentra, men også indirekte styrke kollektivtrafikkens konkurransevne i forhold til bilen.

Gjennom forvaltningsreformen og ny Plan- og bygningslov har fylkeskommunene fått en tydeligere rolle som planmyndighet. Østfold fylkeskommune har eksempelvis lagt dette til grunn i Østfold fylkesplan mot 2050. Fylkesplanens arealstrategi vil gi et trendbrudd for arealbruken i Østfold og gi høy transporteffektivitet, lavt arealforbruk og lave klimagassutslipp.

I flere byområder/regioner pågår arbeid med bypakker for bedre og mer miljøvennlig trafikkavvikling, eksempelvis i Grenlandsområdet, "Buskerudbyen", Nedre Glommaregionen (Sarpsborg og Fredrikstad) og Mosseregionen.

Mange nødvendige elementer i et godt kollektivtilbud

En effektiv jernbane er helt avgjørende for utvikling av et sammenhengende og godt kollektivtilbud på Østlandet. Jernbanen må utgjøre ryggraden for kollektivreiser gjennom flere fylker, og den er viktig for persontransporten mellom byer innen mange av fylkene og for lokaltrafikken til/fra Oslo. En velfungerende jernbane forutsetter at togoperatøren(e) har tilstrekkelig materiell, slik at passasjerene kan komme med toget.

En buss eller en trikk kan frakte like mange personer som det vi normalt finner i 40-50 biler. Samtidig er bilkøer ofte medvirkende til at kollektivtrafikken ikke kommer så raskt fram som den burde. Køfri framkommelighet for bussene sammen med signalprioritering, spesielt i rushtrafikken, må prioriteres høgt ved vegutbygging og trafikkregulering for å skape et attraktivt kollektivtilbud. Køfri framkommelighet er spesielt en utfordring i og tilknyttet byene, og krever aktiv innsats fra lokale myndigheter i samspill med regionale og nasjonale aktører.

Forsinkelser i kollektivtrafikken koster dyrt både for den enkelte trafikant og for samfunnet. En undersøkelse fra 2010, utført av Urbanet Analyse, viser at forsinkelser i Oslo og Akershus årlig koster trafikantene ca 3 milliarder kroner. Helseundersøkelser fra Sverige viser at byrdefull pendling med lang reisetid, forsinkelser og overfylte kollektivmidler øker stressrelaterede sykdommer blant trafikantene.

Undersøkelser viser at tilfredsheten med kollektivtilbudet er vesentlig større hos de som er regelmessig brukere av tilbudet, enn de som sjelden eller aldri benytter kollektivtransport. Det er således et generelt behov for bedre informasjon om dagens kollektivtilbud. Samtidig er det også betydelige forbedringspotensialer - vi må kunne tilby mer sømløse reiser gjennom:

- bedre regularitet
- bedre informasjon både før (reiseplanlegger) og under reisen
- billett som dekker hele reisen, selv om flere transportmidler må benyttes
- bedre og enklere overgangsmuligheter

I mindre urbane områder er det viktig med god samordning mellom ulike former for offentlig betalte transport. Østlands-samarbeidet oppfordrer Samferdselsdepartementet til å medvirke til bedre samordning mellom transport i helsesektoren og annen offentlig kjøpt transport.

Knutepunkter er nødvendig for et effektivt kollektivtilbud

Kollektivtransporten er i sin natur slik at den ikke kan tilby dør-til-dør transport for alle. Et godt kollektivtilbud må utvikles ved at flere linjer bindes sammen i knutepunkter. Det gir flere reisealternativer, hyppigere frekvens og et mer synlig kollektivtilbud. Knutepunktene gir tilgang til ulike kollektivtilbud (tog, buss, trikk, bane, båt, fly, drosje) eller overgangs-muligheter mellom ulike kollektivtilbud. Knutepunktene er helt avgjørende for at kundene skal få et best mulig tilbud, og for at de som tilrettelegger for kollektivtransport skal kunne utnytte transportressursene best mulig.

Dagens byer og tettsteder er viktige knutepunkter for kollektivtrafikken. Knutepunktene er derfor ikke bare byttepunkter, men også viktige start- og reisemål. Høy tetthet av boliger,

arbeidsplasser og servicetilbud i umiddelbar nærhet av knutepunkter bidrar til et godt markedsgrunnlag for kollektivtransporten. Liten ventetid og muligheter for å utnytte byttetiden er viktig for å redusere byttemotstanden. Så langt mulig bør det legges opp til samordning av ruter for ankomst og avgang fra et knutepunkt. Helsinki er et godt eksempel på god tilrettelegging for en kundesvennlig kollektivtrafikk.

Universell utforming er et prioritert tema i gjeldende NTP, med fokus på kollektivsystemet. Handlingsplanen "Norge universelt utformet 2025" setter opp et mål om at Norge skal være universelt utformet i 2025. Utbedring av eksisterende infrastruktur er både komplisert og kostbart. Fylkeskommunene vil ikke kunne realisere målsettingene om universell utforming uten betydelig statlig økonomisk medvirkning.



Nationalthetret kollektivknutepunkt, foto: Ruter AS

Samordnet utvikling krever klargjøring av ansvar og oppgaver

Utvikling av gode knutepunkter krever samarbeid mellom mange aktører, både offentlige instanser og private interessenter. På offentlig side vil alltid den eller de berørte kommunene være sentrale aktører for utvikling av et knutepunkt, sammen med fylkeskommunen, Statens vegvesen, Jernbaneverket, NSB og Rom Eiendom. Samferdselsdepartementet har gitt Rom Eiendom et spesielt ansvar for å medvirke til utvikling av knutepunkter tilknyttet jernbanen.

Utvikling av gode knutepunkter krever at alle berørte instanser blir involvert tidlig i plan- og utviklingsprosessen – også eventuelle private interesser. Alle involverte parter må "spille på lag". I mange tilfelle vil det være naturlig at fylkeskommunen, som regional utviklingsaktør og ansvarlig for lokalt og regional kollektivtilbud, tar initiativ til videreutvikling av knutepunkter. Det er dermed ikke gitt at fylkeskommunen bør ha hovedansvar for selve utviklingsprosjektet. Intensjonsavtale og senere utbyggingsavtale kan være viktige instrument for å klargjøre ansvars- og arbeidsdeling mellom involverte parter. Det er viktig med én hovedansvarlig. En vellykket utvikling krever også at partene kan delta med nødvendige ressurser samtidig.

Lokal arealdisponering må bygge opp under tettsteds- og knutepunktsutvikling

Det er både miljømessig og samfunnsøkonomisk lønnsomt å bygge tett rundt eksisterende infrastruktur. Vegbygging og parkering er arealkrevende, spesielt i byer og tettsteder. Gjennom tett arealutnyttelse ved knutepunkter og kollektivtrafikkårer kan sentrale arealer disponeres til arbeidsplasser, boliger og serviceformål, samtidig som grunnlaget for et godt kollektivtilbud styrkes. Kombinasjonen effektiv arealdisponering og et godt kollektivtilbud er viktig for å redusere miljøulemper fra transportsektoren gjennom lavere utslipp av CO₂, NO_x og svevestøv, noe som er viktig både lokalt og globalt.

Ås kommune, Miljøverndepartementet og Ruter As har fått utført beregninger for konkrete utbyggingsalternativer for Ås kommune i Akershus. Disse viser at CO₂-utslippene til transportrelatert virksomhet vil øke med 70-100 prosent ved spredt utbygging sammenlignet med konsentrert utbygging nær Ås stasjon.



Reisende ved Ullevål stadion stasjon, foto: Ruter AS

Ekspressbussene – en viktig medspiller

Stoppsteder og overgangsmuligheter til/fra ekspressbussene må så langt mulig samordnes med andre knutepunkter. Noen steder er dette imidlertid ikke mulig fordi ekspressbussene trafikkerer et hovedvegnett som etter hvert er blitt lagt utenom byer og tettsteder. Fylkeskommunene oppfordres til gjennom konsesjonsvilkår å bidra til best mulig samordning mellom stoppesteder for ekspressbussene og andre kollektive transportmidler, uten at dette reduserer reiseeffektiviteten til ekspressbussene.

Oslo sentrum er det aller viktigste målpunktet for langveisfarende kunder med ekspressbuss. Oslo Bussterminal er det nasjonale knutepunkt for ekspressbussene og for overgang mellom ekspressbuss og andre kollektive transportmidler. Selv om kapasiteten ved Oslo Bussterminal utvides gjennom bygging av ny gateterminal, er det avgjørende at det snart blir avklart hvor den framtidige bussterminalen skal være lokalisert. For kundene er beliggenhet nærmest mulig Oslo S, Jernbanetorget (trikk og T-bane) og lokal busstrafikk avgjørende for et sømløst reisetilbud.

Utbyggingen av statlig infrastruktur må være forutsigbar

De fleste knutepunktene på Østlandet finnes tilknyttet riksveg eller jernbane. Fylkeskommunene vil følge opp for bedre knutepunkter og lokal tilbringertjeneste, men det er samtidig avgjørende at staten sørger for den nasjonal infrastrukturen og kan angi når den kommer på plass. Mange av de viktige knutepunktene ligger ved jernbanen. Forutsigbare planer for utbygging av IC-triangelet og hvilke stoppesteder jernbanen vil satse på framover, er en avgjørende premisse for hvordan regionale og lokale myndigheter må tilpasse og tilrettelegge planleggingen for gode og funksjonelle knutepunkter.

Finansiering er den største utfordringen

I Oslo og Akershus – og i andre storbyregioner - vil en dobling av kollektivtrafikken kreve store investeringer i annen skinnegående transport, som T-bane.

Foruten at nødvendig infrastruktur må være på plass, krever økt kollektivtrafikk generelt mer midler til drift. Slik situasjonen er i dag, har ikke fylkeskommunene råd til å lykkes med å få mange flere til å reise kollektivt. Tidligere erfaringer tilsier at det er begrensede muligheter for økning av billettprisene uten at dette går på bekostning av antall reisende. En dobling av kollektivtrafikken antas å kreve bortimot en dobling av dagens driftstilskudd. For fylkeskommunene på Østlandet betyr det økte tilskudd i størrelse 2-3 mrd. kr årlig, noe fylkeskommunene ikke vil ha muligheter for å dekke innenfor dagens økonomi og finansieringsordninger.

Selv om det tilsynelatende er bred enighet om å satse på kollektivtrafikken, er de økonomiske rammebetingelsene blitt stadig dårligere:

- Kollektivtransporten hadde en betydelig kostnadsøkning i perioden 2004-2009.
- De statlige tilskuddene i denne perioden har ikke økt tilsvarende kostnadsveksten.
- Regjering og Storting har de senere årene gjennomført en rekke reformer, avgifts-endringer og pålegg som har bidratt til at fylkeskommunene har fått betydelig økte driftskostnader innen kollektivtransporten.

En bedre og mer langsiktig og forutsigbar finansieringsordning, som belønner fylkeskommuner som øker kollektivtrafikken, er nødvendig. Staten må sørge for at en slik finansieringsordning kommer på plass. Hovedprinsippet bør være at økte midler til kollektivtrafikk inngår i fylkeskommunenes rammetilskudd, men former for øremerket supplement bør kunne vurderes. Mulige kilder til supplerende finansiering kan være:

- bompenger og bompengelignende ordninger
- kollektivtrafikkavgift (etter mønster av fransk transport-skatt)
- øremerket påslag på drivstoffprisene
- øremerket påslag på parkeringsavgifter

Noen mulige supplerende finansieringskilder er nærmere omtalt i vedlegg, som grunnlag for videre diskusjon og eventuell utredning.

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene er et statlig virkemiddel for å stimulere til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene. Formålet er å dempe veksten i behovet for motorisert transport og å øke antallet kollektivreiser på bekostning av reiser med privatbil. Belønningsordningen inneholder positive elementer for styrket kollektivtrafikk, men forutsigbarheten er begrenset. Det er også en fare for at kollektivtilbudet må reduseres etter at tilskuddsperioden er slutt, da billettinntektene bare dekker deler av kostnadene ved økt kollektivtrafikk. Inntil en ny og bedre finansieringsordning kommer på plass, må eksisterende belønningsordning forbedres gjennom utvidelse av ordningens størrelse, varighet, hvilke byområder som omfattes og kriteriene for tildeling av midler.

5

Mer godstransport med båt og bane

Veksten i godstransport er en konsekvens av befolkningsvekst, økt levestandard og endret næringsstruktur. Fram til 2030 forventes godstrafikken på Østlandet å øke med 50 prosent eller mer. Hovedutfordringen er å redusere veksten i lastebiltransport og frakte mer gods på sjø og bane.

Grensekryssende godstransport på veg og bane må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.

Elektrifiseringen av jernbanen må fullføres. For godstransport på Østlandet er elektrifisering av Røros – Solør-banen viktig.

Alnabru sammen med Oslo havn er navet for godstransport på Østlandet og Norges viktigste omlastingssted for godstransport på jernbane. Skal jernbanen fortsatt spille en viktig rolle, må Alnabru settes i stand til å beholde denne rollen.

Samtidig vil veksten i godstransporten være så sterk at kapasiteten på Alnabru om noen år vil være overskredet. Østlandssamarbeidet oppfordrer derfor staten til i NTP 2014-2023 å påbegynne arbeidet med en løsning som kan møte de framtidige behov.

En "nav-satellitt"-strategi kan være en aktuell løsning, med Alnabru som hovedterminal supplert med to til tre godsknutepunkt med ulike funksjoner et stykke utenfor Oslo. Ved en slik løsning vil det være påkrevet å foreta strategiske lokaliseringsvalg innen rimelig tid, da aktuelle arealer med nødvendig størrelse raskt vil kunne bli disponert til andre formål.



Alnabru godsterminal, foto: CargoNet

Myndighetenes rolle

Offentlige myndigheter kan legge til rette for godstransporten, men kan i begrenset grad styre hvorvidt godstransportørene vil benytte seg av tilretteleggingen. Konkurranselovgivningen og EØS-avtalen legger betydelige begrensninger for hvilke tiltak som faktisk kan gjennomføres for å styre godstransporten, bl.a. for å flytte gods fra lastebil til sjø og bane. I stor grad er det positive og ikke negative virkemidler som må velges.

Kommunesektorens ansvar og rolle overfor godstransport er mindre sentral enn for persontransport, men med kommunene som arealmyndighet og fylkeskommunene som eier av et omfattende fylkesvegnett, vil likevel kommunesektoren kunne spille en viktig rolle framover.

Godssystemet på Østlandet

Norge har en relativt åpen økonomi med stor eksport og import. Industriprodukter eksporteres med skip i stor grad direkte fra produksjonsstedene på Vestlandet og ytre deler av Oslofjorden. Ferske varer inklusive sjømat transporteres til Europa med lastebil og litt med tog. Forbruksvarer og ferdigvarer importeres i stor grad til Osloområdet for videre distribusjon innenlands. Import fra Asia kommer sjøvegen. Import fra Øst-Europa kommer med lastebil gjennom Sverige. Innenlands i Norge går 90 % av godstransporten på land med lastebil, 10 % med tog. Hovedutfordringen for godssystemet på Østlandet er å redusere veksten i lastebiltransporten og overføre gods til sjø og bane.

Alnabru sammen med Oslo havn er et nasjonalt knutepunkt for både samlast, jernbane-transport og sjøtransport. Til Alnabru kommer 12-13 % av godset på jernbane og resten på lastebil. Den måten jernbanenettet i Norge er utformet på, medfører at Alnabru befinner seg i "navet". For å sikre mest mulig videre-transport på jernbane er Alnabru nærmest optimalt lokalisert. Det "optimale" skyldes også at de største samlastaktørene i landet (som sammenstiller gods fra ulike enheter til én enhet som igjen sendes til ulike mottakere et annet sted) er lokalisert i umiddelbar nærhet av jernbaneterminalen på Alnabru. I tillegg er det flere samlastterminaler i Fredrikstad-området og i Drammen, dels i tilknytning til havn og dels i tilknytning til jernbane. Det finnes flere samlastterminaler langs E6 både sørover i Follo og Østfold og nordover på Romerike.

Det er mange havner i Oslofjorden, både offentlig havner og industrihavner som betjener et lokalt godsgrunnlag. For Oslofjorden sett under ett er retningsbalansen ganske god, men det er relativt mer godseksport fra havnene i ytre del av Oslofjorden og mer import i indre del. Det er i dag noe samarbeid havnene

imellom, men det kreves mer av dette, så vel som samarbeid med statlige myndigheter, for å sikre at havnene finner sin naturlige rolle i det fremtidige transportsystemet, med jernbanetilnknytning og/eller gode tilførselsveger samt at kapasiteten i havnene blir godt utnyttet.

Engroshandelslagrene ligger i dag spredt rundt i varierende avstand fra Oslo, men med Oslo som tyngdepunkt. Pga. av knapphet på arealer i Oslo har store grossister gradvis flyttet ut av Oslo i retning sørøst og nordøst.

Utvikling og endring i gods og logistikk

Veksten i godstransport i Norge og på Østlandet er en konsekvens av befolkningsvekst, økt levestandard og endret næringsstruktur. Fram til 2030 vil befolkningen på Østlandet øke med ca 22 %. Godsvæksten vil ventelig bli på det dobbelte av dette. Øst-Europa og Sørøst-Asia blir stadig viktigere produksjonsland. Importen med lastebil gjennom Sverige til det sentrale Østlandet har økt med 52 % volumvekst i perioden 2003-2008 og vil ventelig fortsette å øke. Modulvogntog (opp til 25 m og 60 tonn) vil dominere godstransportene på vegene mot utlandet. Dette kan bli en stor utfordring for vegsystemet dersom man ikke lykkes med overføring av mer gods til sjø og bane.

Göteborg er en viktig havn for Østlandet, men per i dag er ikke godsstrømmene til Norge store nok og konsentrerte nok til å forsvare økt båt- eller jernbanetransport. En studie i regi av CO-INCO North viser imidlertid at det er et stort potensial for å etablere en såkalt "grønn fraktkorridor" (jf. EUs transportpolitikk), dersom det tilrettelegges langt bedre enn i dag for båt og bane. Økte restriksjoner for godstransport på veg kan også endre konkurranseforholdet i favør av miljøvennlig godstransport.

Vekst i godsvolum kombinert med arealpress i byene vil akselerere utflyttingen av det transport- og logistikkdrevne næringslivet fra sentrale byområder til mer spredtbygde omgivelser. Dette kan resultere i fri etablering der vareeierne og transportørene selv ønsker. Arealmyndighetene kan følge denne utviklingen eller komme i forkant med båndlegging og tilrettelegging av større arealer på strategiske steder i forhold til transportnettet.

Alle aktørene som befinner seg på Alnabru ønsker å utvide sine terminaler, mens andre aktører har Alnabru øverst på ønskeliste som lokaliseringssted. Både arealer og tilførselsveger har imidlertid begrenset kapasitet. Med større effektivitet i drift av terminalen vil arealbehovet kunne bli noe mindre, men det har uansett sin begrensning og en eller annen form for supplering vil være nødvendig.



Drammen havn, foto: Ingar Holm

Staten må engasjere seg langt sterkere i tilrettelegging for godstransport

Staten er eier av jernbanens kjøreveg og riksvegnettet, inklusive riksveg- og jernbane-tilknytninger til havner og terminaler, samt at Staten besitter økonomiske midler til investeringer. Staten er derfor en svært viktig aktør for godstransporten. Når mer av godset føres over på sjø og bane, vil kravene til omlasting øke. Behovet for større og flere jernbaneterminaler vil øke.

Staten bør spille en langt sterkere rolle framover enn den har gjort til nå når det gjelder godsknutepunkt, særlig mht. jernbanen. Elektrifiseringen av jernbanen må fullføres. For godstransport på Østlandet er elektrifisering av Røros – Solør-banen viktig.

Grønsekryssende godstransport på veg og bane må behandles langt mer omfattende i NTP 2014-2023 enn i tidligere transportplaner.

Staten må bevilge tilstrekkelig med midler til at Alnabru terminalen blir et enda mer effektivt knutepunkt for godstransporten og samtidig oppfyller EUs krav til standard for jernbaneterminaler.

Størrelse på terminalen, arealer og vegnett rundt setter imidlertid begrensninger på Alnabrus totale kapasitet. Staten må derfor nå ta initiativ til en langsiktig planlegging av en "navsatellitt" strategi med to til tre supplerende godsknutepunkt på Østlandet et stykke utenfor Oslo.

Østlandssamarbeidet tar på nåværende tidspunkt ikke stilling til størrelse og omfang av hver satellitt, rekkefølgen de eventuelt tenkes utviklet i eller den eksakte geografiske plasseringen, men peker i første rekke på at staten i NTP 2014-2023 må ta opp den utfordringen og påbegynne arbeidet med en løsning som kan møte de framtidige behov. Det vil være viktig å gjøre de nødvendige strategiske lokaliseringvalgene innen rimelig tid, da aktuelle arealer med nødvendig størrelse raskt vil kunne bli disponert til andre formål. I så måte likner denne situasjonen et stykke på veg situasjonen med hovedflyplassen for Østlandet på slutten av forrige århundre.

6

Helhetlig og effektiv prosjektgjennomføring

En betydelig økning av rammene i NTP er nødvendig og viktig, men samtidig ikke et tilstrekkelig svar på de oppgaver landet nå må løse for å rette opp forfall og utbyggingsbehov. Det er særlig på tre områder det er behov for systemendringer:

- forenkling og reformering av plansystemet
- prosjektfinansiering
- selskapsorganisering, bl.a. fristilling av Statens vegvesen og Jernbaneverket

Gjennom forenkling og reformering av plansystemet, og ved å kjøre flere av trinnene i prosessen parallelt, kan man korte ned plan- og gjennomføringstiden med 2-3 år eller mer.

Prosjektfinansiering har til hensikt å skjerme for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Begrunnelsen er behovet for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring.

Selskapsorganisering skal legge grunnlag for at prosjekter kan vedtas som helhet med komplett finansiering fra dag én og sikre effektiv prosjektgjennomføring innen en vedtatt frist.

Systemfeil

Den uakseptable situasjon landet har kommet i når det gjelder infrastruktur – langsom utbygging og stort etterslep i vedlikehold – er vel dokumentert. Det er videre en økende erkjennelse at dagens statsbudsjettfinansiering med sitt ettårige perspektiv, kontantprinsipp og mangel på skille mellom investering og drift, ikke er egnet til å ivareta investeringer i infrastruktur. Man står ovenfor en åpenbar systemfeil.

Både transportetater, fylkeskommuner og samfunnsorganisasjoner som LO, NHO og KS støtter en slik situasjonsbeskrivelse.

En betydelig økning av rammene i NTP er nødvendig og viktig, men samtidig ikke et tilstrekkelig svar på de oppgaver landet nå må løse for å rette opp forfall og utbyggingsbehov. Uten systemendringer vil man ikke kommet dit man må. Systemendringene bør inn i forbindelse med NTP 2014-2023. Gjennom utredningen "Nasjonalt løft for jernbane og veg" for Østlands-samarbeidet og NHO-utredningen "Raskere og smartere samferdselsutbygging" har man identifisert tre forhold der det er behov for systemendringer:

- Forenkling og reformering av plansystemet
- Prosjektfinansiering
- Selskapsorganisering

Vil ha raskere planlegging

■ Jens Stoltenberg: Dyrt å bygge vei i Norge

Det tar for lang tid å planlegge nye veier og jernbane, mener statsminister Jens Stoltenberg (A). Han vil finne måter å få bygging i gang raskere.

JOHN HULTGREN
SVEINUNG BERG BENTZRØD
STEIN J. BJØRGE (foto)

Statsministeren intervjues sjelden om samferdsel. Nå tar han imot til en utfyllende prat, etter at Aftenposten gjennom flere måneder har omtalt telehiv på nye motorveier, veimyndighetens triksing med trafikkberegninger og en planprosess for nye veier og jernbane som fremstår som et monster.

Ivrig legger Jens Stoltenberg frem planer som viser at hans



Fra Aftenposten 18. april 2011, foto: Stein J. Bjørge

Forenkling og reformering av plansystemet

Planlegging av veg- og jernbaneutbygging skal være et hjelpemiddel for å finne de beste løsninger, men systemet er blitt "et monster" i tidsbruk og utsettelse. Før anleggsmaskinene kan starte jobben, kan planprosessen ofte ta 7 – 10 år, av og til lenger. Prosessen er omfattende: Mulighetsstudier, konseptvalgutredning, kvalitetssikring i flere faser, planprogram, konsekvensutredning, kommunedelplaner, reguleringsplan, bompengeutredninger i flere faser, proposisjoner, byggeplanlegging samt innsigelser og klagebehandling i mange ledd. Da er det lett å forstå at tida går og handlekraften blir deretter. Det hender sågar at når et prosjekt endelig skal gjennomføres, er lokale premisser blitt endret, og nye planer må utarbeides. Den tidkrevende og omstendelige planprosessen virker som en rasjoneringsmekanisme i samferdselsbudsjettet. Det er et betydelig behov for forenkling og reformering av plansystemet.

Kvalitetssikring av konseptvalg (KS1) må ta hensyn til tidligere planlegging og politiske prosesser mellom stat, fylkeskommuner og kommuner som kan ha pågått over mange år for å nå fram til omforente løsninger. Kvalitetssikring er både rasjonelt og nødvendig, men må ikke lede til store forsinkelser slik man for eksempel ser i forbindelse med jernbanetunnelen gjennom Moss, som Stortinget besluttet gjennomført for mer enn ti år siden.

På den annen side bør staten i større grad vurdere å benytte seg av statlig regulering for å få gjennomført nye prosjekter for riksveger og jernbane på en rasjonell måte, slik det ble gjort ved for eksempel planprosessene for Gardermoen, Gardermobanen og nytt dobbeltspor Oslo-Ski. Et alternativ til dette kan være at berørte kommuner i utbyggingsprosjektet – som for eksempel kommunene langs Vestfoldbanen – forplikter seg til å holde en framdrift i kommunale plan- og vedtaksprosesser som går like raskt som ved en eventuell statlig reguleringsplanprosess.

Selv med mange trinn i planprosessen er det gode muligheter for å kjøre flere av trinnene parallelt og således korte ned plan- og gjennomføringstiden; blant annet parallellkjøring av konsekvensutredning, reguleringsplan og teknisk planlegging, parallellkjøring av anleggsarbeid og teknisk utrusting.

Prosjektfinansiering

Prosjektfinansiering benyttes som en fellesbetegnelse for finansieringsløsninger som har til hensikt å skjerme utvalgte prosjekter for usikkerheten knyttet til årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det er av underordnet betydning hvilke finansieringsformer som benyttes i prosjektfinansieringen – om det

skjer gjennom privat ordninger (for eksempel OPS) eller offentlige ordninger (flerårige budsjetter eller statlige lån). Alle disse ordningene har man erfaringer fra i Sverige, Danmark og Norge.

Begrunnelsen bak prosjektfinansiering er behovet for konsentrerte anleggsperioder og forutsigbare budsjetter for å få effektiv gjennomføring av igangsatte prosjekter. At gjennomføringen blir mer effektiv ligger bl.a. i lavere kostnader knyttet til prosjektorganisering, rigg og flytting av utstyr. En vel så viktig gevinst for samfunnet er en forkorting av tida trafikantene påføres ulemper på grunn av byggingen, og i at tidspunktet da trafikantene begynner å høste gevinstene av anlegget framskyndes.

Beregninger utført av Jernbaneverket for den nye strekningen Lysaker – Asker har vist at optimal byggetid ville vært 5 år i stedet for de 11 år man faktisk bruker. Fem års byggetid ville ha redusert byggekostnadene med 5-10 % eller 350-560 mill kr og økt samfunnsnyttene (fordi nytten kan hentes ut 5-6 år tidligere) med ca 1,1 mrd kr. Til sammen representerer dette 22-25 % av utbyggingskostnadene.

Selskapsorganisering

Fristilling av utbyggingsvirksomheten til Statens vegvesen og Jernbaneverket til egne statselskaper (som Avinor AS og Entra Eiendom AS) vil kunne sette dem i stand til både å ta opp lån og stå for rasjonell prosjektgjennomføring. Slik fristilling kan gjøres uavhengig av om de to statsetatene forblir separate eller slås sammen til én transportetat á la det som nylig har skjedd i Sverige.

Alternativet til fristilling kan være at større infrastrukturprosjekter eller pakker av prosjekter organiseres som egne selskaper med ansvar for utbyggingen. Jernbaneverket og Statens vegvesen vil stå som eiere og kan oppnevne styrene. Modellen tilsvarer prinsippene for utbygging av hovedflyplassen på Gardermoen og Gardermobanen. Modellen ble betegnet som en suksess av utvalget som evaluerte Gardermoutbyggingen (NOU 1999:28) og den ble anbefalt brukt i betydelig grad i tida framover.

Det sentrale ved selskapsorganisering er å legge et grunnlag for at prosjektet kan vedtas som helhet med komplett finansiering fra dag én og sikre effektiv prosjektgjennomføring innen en vedtatt frist.

Utbyggingselskapet må gis de nødvendige fullmakter til gjennomføring av hele prosjektet. Regjering og Storting vil kunne styre selskaper og ramme gjennom Nasjonal transportplan, definering av lånerammer og gjennom eierstyring og profesjonell bestillerrolle.

Vedlegg

Supplerende finansiering av kollektivtrafikken - mulige elementer

En bedre og mer langsiktig og forutsigbar finansieringsordning, som belønner fylkeskommuner som øker kollektivtrafikken, er nødvendig. Staten må sørge for at en slik finansieringsordning kommer på plass. Hovedprinsippet bør være at økte midler til kollektivtrafikk inngår i fylkeskommunenes rammetilskudd, men former for øremerket supplement bør kunne vurderes.

Slike supplerende finansieringsordninger er avhengig av at man greier å etablere bred politisk enighet, og at de blir akseptert av et flertall av innbyggerne som omfattes av ordningene. For at slike ordninger skal ha aksept i befolkningen og i næringslivet, er det viktig at de som betaler ekstra også høster gevinsten, i form av kortere reisetid og/eller et konkurransedyktig alternativ til bil.

Bompenger og bompengelignende ordninger

Bompenger

Stortinget vedtok våren 2008 en endring i veglovens § 27 som åpner for bruk av bompenger til drift av kollektivtrafikk. Bruk av bompenger til drift skal være basert på helhetlige planer vedtatt av lokalpolitiske myndigheter, og det er lagt til grunn at midlene skal brukes på en slik måte at de bidrar til at målene blir nådd, eksempelvis i Oslopakke 3. Intensjonen bak lovendringen er at bompenger brukt som økt tilskudd til kollektivtransport skal gi en reell styrking av kollektivtilbudet.

I grunnlagsarbeidene for lovendringen er det bl.a. vist til at fylkeskommunenes økonomi kan være utilstrekkelig til å gi det nødvendige løftet i kollektivtilbudet og til behovet for økt satsing på tiltak utover rene investeringer i kollektivtrafikken. Samtidig slås det fast at fylkeskommunene er ansvarlige for å finansiere drift av lokal kollektivtransport (unntatt jernbane), og at bruk av bompenger til drift av lokal kollektivtransport skal være et supplement til den ordinære innsatsen over offentlige budsjetter.

Oslopakke 3 er en overordnet plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Oslopakke 3 har en ramme på 59 milliarder kroner (2010-prisnivå) fram til 2028. Ved Stortingets behandling av Oslopakke 3, trinn 1, ble det forutsatt at minimum 25 prosent av de årlige bompenginntektene skal brukes til driftstiltak for kollektivtransport.

Vegprising – rushtidsavgift

Vegprising er etter vegtrafikkloven § 7a et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider. Formålet med

bestemmelsen er å regulere trafikken med sikte på å redusere lokale kø- og miljøproblemer. Bestemmelsen – forskrift om køprising – er per dags dato ikke satt i kraft.

Erfaringene fra trengselsskatten i Stockholm viste at en negativ holdning i befolkningen ble snudd til et klart flertall for denne skatten etter at forsøket ble iverksatt. Holdningsendringen skyldes for det første at effekten av trengselsskatten ble synlig fra dag én: Biltrafikken ble redusert med over 20 prosent i rushtiden, noe som nærmest ga fri flyt på veiene der det tidligere hadde vært betydelige køproblemer. For det andre ble det gjennomført en radikal tilbudsforbedring av kollektivtransporten i forkant av forsøket, noe som ga store deler av befolkningen et reelt alternativ til bil i rushtiden.

Køprising/rushtidsavgift vil gi mulighet til å nå målene om redusert biltrafikkvekst og flere kollektivreiser, men da må to forutsetninger være på plass:

- Avgiften må være tilstrekkelig høy til at køene i rushtiden blir redusert, slik at trafikantene som er nødt til å kjøre bil i rushtiden får en merkbar reisetidsgevinst.
- Inntektene fra avgiften må sikre at trafikantene får konkurransedyktige alternativer til bilen i rushtiden, slik at de som ikke må kjøre bil i rushtiden har en reell mulighet til å reise kollektivt eller gå/sykle. Også utbygging av innfartsparkering kan være en aktuell strategi for å gi grupper som er avhengig av bilen til for eksempel hente-/følgereiser mulighet til å sette fra seg bilen utenfor en avgiftssone.

“NHO mener veipricing er et virkemiddel som både bør brukes som trafikkregulerende virkemiddel i byene, et viktig miljøtiltak og som grunnlag for finansiering av samferdselstiltak. NHO vil understreke at veipricing må forankres lokalt. En ambisjon om at flere personer skal sette igjen bilen må ikke medføre at næringslivets tilgang til arbeidskraft reduseres. En forutsetning for å øke avgiftene for bilreiser i byene er derfor at det utvikles gode alternative tilbud innen kollektivtransport og gang-/sykkelløsninger.” (Fra SamferdselsLøftet)

Øremerket tillegg i drivstoffprisen

Veglovens § 27a åpner for bruk av geografisk avgrenset drivstoffavgift:

«Under spesielle geografiske tilhøve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn

finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.»

For at drivstoffavgift generelt skal kunne benyttes til drift av kollektivtrafikken kreves endring av loven: hva tilskuddsmidlene kan brukes til og kanskje også om geografisk virkeområde.

Reglen om at et godt finansieringssystem bør treffe så mange som mulig og ha lave innkrevningskostnader gjør at drivstoffavgifter er en effektiv finansieringskilde. Lokal drivstoffavgift ble benyttet i Tromsø i perioden 1990-2003, og den ble gjeninnført fra 1. juli 2004 for å delfinansiere «Tromsøpakke 2», som består av bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og kollektivtiltak og investeringer på vegnettet.

Kostnadene ved innkreving av driftstoffavgift er lave, fordi man kan «henge seg på» innkrevingen av øvrige drivstoffavgifter. I en evaluering av ordningen i Tromsø mener NORUT Samfunnsforskning at administrasjonskostnadene ved ordningen tilsvarer under 1 prosent av bruttoinntektene.

Spørsmålet om øremerket tillegg i drivstoffprisene har vært diskutert tidligere i Østlandssamarbeidet. ECON anslo i 2003 at en avgift på 27 øre per liter ville gi 600 millioner kroner i årlige inntekter, dersom drivstoffsalget i liten grad ble endret. Samme prispåslag på omsetningen av bensin og diesel i 2009 ville gitt 650 millioner kroner. For en bil med gjennomsnittlig årlig kjørelengde og et drivstofforbruk på 0,7 l/mil, ville en slik avgift innebære en økning i drivstoffkostnadene på under 75 øre per dag.

Det kan diskuteres hvorvidt avgift over hele Østlandet synes rettferdig, siden bilistene i ulik grad vil nyte godt av forbedringene i trafikksystemet. Utenfor byene er dessuten avgiftsnivået i utgangspunkt høyt sammenliknet med de marginale kostnadene ved økt bilbruk. En måte å møte dette på er å differensiere avgiften geografisk, slik at bilistene i de mest trafikkerte områdene betaler mest. Med utgangspunkt i drivstoffsalget i 2003, beregnet ECON at dersom omsetningen av bensin og diesel i liten grad påvirkes, så vil man kunne få en inntekt på 600 millioner kroner ved å differensiere avgiften fra 15 til 35 øre per liter slik at halvparten av omsetningen fikk en avgift på 35 øre/liter, 20 prosent av omsetningen fikk en avgift på 15 øre per liter, og resten av omsetningen fikk en avgift på 25 øre per liter.

Kollektivtrafikkavgift (etter modell av fransk transportskatt)

Versement de Transport (VT) er en fransk transportskatt som kan innkreves av kommuner eller kommuneforbund (kommuner som har et langsiktig samarbeid inne spesielle felter, f.eks. kollektivtrafikk). Skatten skal brukes til finansiering av kollektivtrafikk. Midlene kan brukes både til investeringer og drift.

Transportskatten ble innført som et forsøk i 1971 i Paris. I 1973 ble det åpnet adgang for slik skattlegging i alle byområder med mer enn 300.000 innbyggere. Frem til 1992 ble ordningen trinnvis utvidet til å gjelde alle kommuner med mer enn 20.000 innbyggere. Bakgrunnen for denne skattleggingen var resonnementer om at de som nyter godt av en forbedring av kollektivtrafikken skal være med på å betale. På dette grunnlaget rettet man skatten mot arbeidsgiverne fordi kunder og medarbeidere kan nå firmaene og institusjonene bedre når kollektivtrafikken fungerer godt. Da kan man unnlate å sørge for parkeringsplasser og spare kostnader for drift av filialer.

Arbeidsgiverne har akseptert skatten. Imdilertid ble et initiativ til å forhøye skatten nylig avvist av arbeidsgivereorganisasjonene.

Alle private og offentlige arbeidsgivere med mer enn 9 ansatte er skattepliktige. Versement de Transport regnes i forhold til sum lønn. Det er forskjellige maksimale skattesatser i forskjellige bytyper:

- I Ile-de-France, dvs. Paris-regionen, er maksimalsatsen 2,2 % av sum lønn.
- I byområder med mer enn 100.000 innbyggere er maksimalsatsen 1,05 %. Hvis byområdet har eller skal bygge et transportsystem på egen trase er maksimalsatsen 1,75 %. Med „egen trase“ menes skinesystemer som metro, lettmetro med små vogner og tog, sporvei/ bybane og også sporbussystemer.
- I byer med mindre enn 100.000 innbyggere er maksimalsatsen 0,55 %.

Kommunene eller kommuneforbundene beslutter om det skal innkreves en transportskatt og bestemmer skattesatsen (innenfor fastsatt maksimal sats). I 1995 var det slik skatt i 90 % av de til sammen 190 kommuneforbundene med anledning til skattlegging. I 1994 var bruttoinntektene i hele Frankrike 2,8 milliarder Euro. Til 2001 steg inntektene til litt over 4 milliarder Euro. Over halvparten av inntekten gjelder Paris-regionen. Sær-

lig de byregionene som har bygd nye bybanesystemer bruker tillatt maksimalsats. Dette gjelder f.eks. Grenoble, Strasbourg og Montpellier.

Som nevnt kan inntektene fra *Versement de Transport* også brukes til drift, f.eks. for å kjøre flere avganger. I praksis brukes noe over halvparten som tilskudd til drift. Det kan ikke påvises noen klar tendens til reduksjon av øvrige tilskudd til drift etter hvert som tilskuddene til drift fra VT har økt.

Til nå har staten bidratt med 30 % av investeringene i kollektivtrafikk. I den senere tiden er disse tilskuddene blitt redusert eller har falt bort. *Versement de Transport* har derfor fått økt betydning som viktigste finansieringskilde for investeringer i kollektivtrafikk. Det pågår diskusjoner rundt det totale skattesystemet i Frankrike, men det er ikke mulig å si noe klart om hvordan utviklingen vil bli og hvilke former for finansiering av kollektivtrafikk som blir aktuelle i fremtiden.

Øremerket tillegg på parkeringsavgifter

Det er ca. 300.000 avgiftsbelagte parkeringsplasser i Norge (byer, tettsteder og flyplasser) hvorav halvparten er kommunale og halvparten er eid av private parkeringsselskaper. Inntektene fra disse plassene beløper seg anslagsvis til mellom 5 og 10 mrd. kroner per år.

En kollektivtrafikkavgift (KTA) på 10 % vil kunne gi et bidrag på 0,5 til 1,0 mill. kroner per år til drift av kollektivtrafikk i norske byer og tettsteder. Med et tilsvarende bidrag fra staten vil man kunne ha både en og to kollektivtrafikkmilliarder ekstra til disposisjon. For Østlandet som kanskje har 2/3 av de avgiftsbelagte parkeringsplassene, vil dette innebære 0,7 til 1,4 mrd. kr. pr. år.



AKERSHUS FYLKESKOMMUNE
Postboks 1200 Sentrum,
N-0107 OSLO
Tel. +47 22 05 50 00
Fax +47 22 05 50 55
www.akershus.no



OPPLAND FYLKESKOMMUNE
Serviceboks,
N-2626 LILLEHAMMER
Tel. +47 61 28 90 00
Fax +47 61 28 94 95
www.oppland.org



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-3020 DRAMMEN
Tel. +47 32 80 85 00
Fax +47 32 80 85 08
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



HEDMARK FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-2325 HAMAR
Tel. +47 62 54 40 00
Fax +47 62 54 44 86
www.hedmark.org



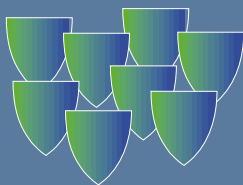
TELEMARK FYLKESKOMMUNE
Fylkeshuset,
N-3706 SKIEN
Tel. +47 35 58 42 00
Fax +47 35 52 99 55
www.telemark-fk.no



OSLO KOMMUNE
Rådhuset,
N-0037 OSLO
Tel. +47 02180
Fax +47 23 46 17 43
www.oslo.kommune.no



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE
Postboks 220,
N-1702 SARPSBORG
Tel. +47 69 11 70 00
Fax +47 69 11 70 70
www.ostfoldfk.no



ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

Postboks 1200 Sentrum, N-0107 OSLO, Tel. + 47 22 05 50 80, Fax + 47 22 05 50 88
E-mail: ostlandssamarbeidet@ostsam.no
www.ostsam.no