

Innspill fra Østlandssamarbeidet til ny nasjonal transportplan 2022-2033 med InterCity i fokus



● Hovedutfordring

Bygge ut kapasitet og infrastruktur for å transportere mer gods og flere mennesker på Østlandet - og samtidig redusere klimaavtrykket.

● Strategi

«NTP er avgjørende for å nå klimamålene. FNs klimapanel har sagt hva som kreves for å begrense global oppvarming til 1,5 grad, og at det haster. Klimapanelets rapport peker på behovet for at alle nivåer må dra i samme retning; stat, fylkeskommuner og kommuner. Både i byområdene og nasjonalt er det satt ambisiøse klimamål.

Stortinget vedtok i juni 2017 et mål om at klimagassutslippene fra transportsektoren skal reduseres med 50% innen 2030. I hvilke grad prosjekter bidrar til å nå dette målet bør legges til grunn for prioritering av prosjekter i ny NTP.»

Innhold

Introduksjon

1 Miljø og mobilitet

2 Nasjonale og internasjonale korridorer

3 InterCity

4 Bærekraftige byer og byregioner

5 Finansiering

Utviklingstrekk og prioriteringer

InterCity er det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet i planperioden.

For å sikre bosetning og verdiskaping over hele landet, må det i ny Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033 legges til rette for effektivisering av gods- og persontransporten. Forutsigbarhet og kontinuitet i utbygging av prioriterte jernbane- og veiprosjekter er avgjørende.

Transportkorridorene på Østlandet er avgjørende for å binde sammen hele landet, og for å knytte Norge tettere til resten av Europa. Fortsatt utbygging av transportinfrastrukturen på Østlandet er derfor svært viktig for effektiv transport av mennesker og gods i Norge.

Når man i ny NTP skal prioritere mellom ulike tiltak, er det viktig å legge til grunn at infrastrukturinvesteringene i planperioden skal ha høyest mulig samfunnsnytte. Det er også viktig å prioritere tiltak som øker kapasiteten i kollektivtrafikken og som på en kostnadseffektiv måte bidrar til reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Dette er viktig i forhold til Norges internasjonale klimaforpliktelser.

InterCity er det viktigste fellesprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet i planperioden. Bygging av ny jernbanetunnell under Oslo er en forutsetning for å få full effekt av InterCity-utbyggingen.

Det legges til grunn at prioriteringene i gjeldende NTP 2018-2029, og som ble vedtatt av Stortinget i juni 2017, blir fulgt opp i ny NTP.

Prioriterte tiltak

Fylkeskommunene på Østlandet er enige om følgende prioriteringer i ny NTP 2022-2033.

- » InterCity - med mål om full utbygging med dobbeltspor til Skien, Halden og Lillehammer innen 2032/34 og oppstart av Ringeriksbanen til Hønefoss i 2021.
- » Byvekstavtaleordningen må suppleres med belønningsordninger som også omfatter de mellomstore byene og det foreslås at staten må bidra med minimum 50 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i byområdene.
- » Staten må etablere effektive incentivordninger for å flytte mer gods over fra vei til bane og/eller båt.
- » Vedlikeholdsetterslepet på fylkesveiene må tas inn gjennom et spleiselag mellom stat og fylkeskommuner.
- » Arbeidet med planlegging og finansiering av fremtidsrettede og effektive togforbindelser Oslo/Gøteborg og Oslo/Stockholm må prioriteres
- » Østlandssamarbeidet støtter utredning av vei-prising både som et trafikkregulerende tiltak og som virkemiddel for finansiering av nye utbyggingsprosjekter og økt kollektivsatsing.

Faglig underlag og bakgrunnsinformasjon til strategidokumentet er samlet i egne vedlegg.

PÅ EN REISE FRA
OSLO TIL BERGEN
ER TOG I GJENNOMSNITT

8,8x

MER MILJØVENNLIG
ENN FLY OG

6,8x

MER MILØVENNLIG
ENN BIL
NSB MILJØKALKULATOR





1 | Miljø og mobilitet

Klima og miljøperspektivet

Norge har gjennom Parisavtalen forpliktet seg til å redusere klimagassutslippene med 40 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. I transportsektoren skal utslippene kuttes med 50 prosent samtidig som nullvekst-målet innebærer at all vekst i persontrafikken i de store byene skal skje ved bruk av kollektiv, sykkel og gange. Flere av Østlandsfylkene har allerede satt svært ambisiøse klimamål for transportsektoren.

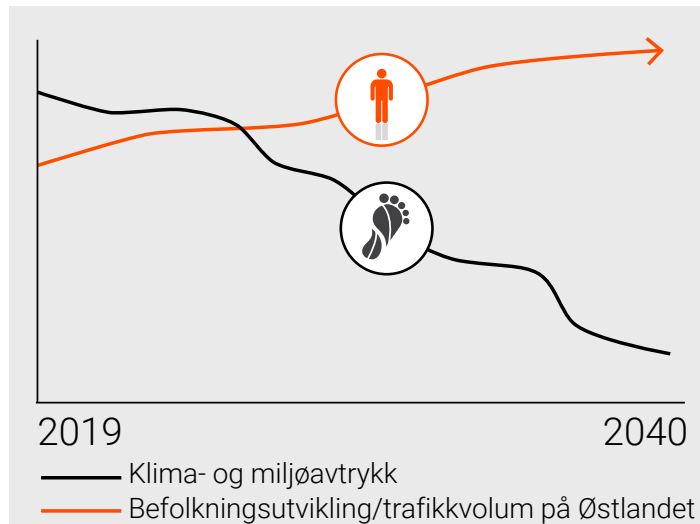
Frem mot 2040 forventes befolkningen i Norge å øke til i overkant av 6 millioner innbyggere. Sterkest vekst forventes på Østlandet med en økning på 462.000 innbyggere eller 17,3%. Tilsvarende økning i resten av landet er 11,4%. (SSB, 2018)

Sterk befolkningsvekst og økt pendling mellom byene på Østlandet vil generere en betydelig trafikkvekst i regionen. Ved å øke utbyggingstempoet for jernbane og annen bynær kollektivtrafikk på Østlandet vil man raskere få etablert en fremtidsrettet og bærekraftig infrastruktur, som på en effektiv måte kan bidra til at Norge når sine internasjonale klimaforpliktelser.

Mobilitet og teknologi

Den teknologiske utvikling på samferdselsområdet skjer i et høyt tempo. Digitalisering, automatisering og lavutslippsteknologi er ventet å føre til store endringer både for gods- og persontransport. Teknologiutvikling, nye miljøkrav og endrede transportbehov og reisevaner vil utfordre og stille nye krav til offentlige myndigheter. Fylkeskommunen er en viktig samferdselsaktør, og må gjennom sin rolle som utbygger, innkjøper og samfunnsutvikler settes i stand til å sikre fremtidsrettede investeringer i transportsektoren.

Fremtidens mobilitetsløsninger med tilhørende forretningsmodeller må utvikles og testes ut slik det er beskrevet i gjeldende NTP. Dette vil fortsatt kreve politisk vilje og økonomiske prioriteringer i de årlige budsjettene. Det må avsettes midler i ny NTP til testing og pilotering av nye teknologiske løsninger. Videre må fylkeskommunene settes i stand til å foreta nødvendig oppgradering og utbygging av fysisk og digital infrastruktur for en implementering av samvirkende ITS (intelligente transport-systemer) på aktuelle strekninger. Staten bør også inngå et spleiselag med fylkeskommunene og kommunene om



utbygging av energistasjoner for lavutslippskjøretøyer.

Sømløs mobilitet

Sømløs mobilitet skal bidra til at alle skal kunne planlegge og gjennomføre reiser på en så enkel måte som mulig. For kollektivreiser krever dette hyppige og koordinerte avganger, velfungerende knutepunkter og enkle betalings-systemer, hvor ett og samme betalingssystem fungerer på flere transportmidler. Å lykkes med sømløse reiser krever samarbeid mellom ulike aktører, og arbeidet med dette må intensiveres og prioriteres. Staten må ta et helhetlig ansvar for å sikre en digital samhandlingsplattform, dvs. en felles bestillings- og betalingsløsning for kombinerte mobilitetstjenester.

En stor befolkningskonsentrasjon og mange reisende innenfor et avgrenset geografisk område bidrar til å gjøre Østlandet svært godt egnet for testing og utvikling av nye mobilitetsløsninger, med fylkeskommunene som aktive samarbeidspartnere.

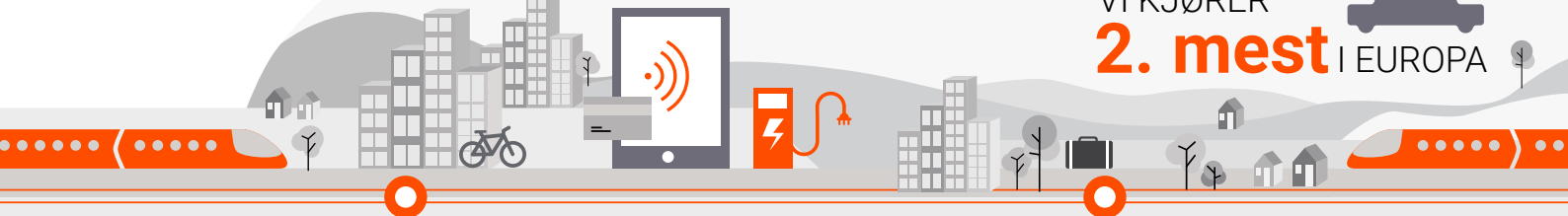
Les mer:

Vedlegg 1a: Befolkningsutvikling på Østlandet (prognoser)

ØSTLANDET 2040

 + 462.000

VI KJØRER
2. mest I EUROPA 





2 | Nasjonale og internasjonale korridorer

Jernbanen bør i fremtiden være ryggraden i det norske og nordiske transportsystemet.

Østlandet er geografisk plassert mellom kystfylkene i sør/ vest og Sverige i øst. Planlegging og utbygging av vei og bane internt på Østlandet vil derfor bidra til utvikling av effektive og velfungerende transportkorridorer – både nasjonalt og internasjonalt.

Nasjonale korridorer

Næringslivet i hele landet er avhengig av et effektivt og velfungerende transportsystem på Østlandet. Fortsatt jernbaneutbygging på Østlandet vil derfor være viktig for å knytte hele landet sammen i et helhetlig og effektivt transportnettverk både for gods- og persontrafikk. Samtlige planlagte InterCity-strekninger er i dag flaskehals i ulike nasjonale transportkorridorer. Det er derfor viktig med rask utbygging og ferdigstilling av interCity.

Grensekryssende korridorer

Jernbanen bør i fremtiden være ryggraden i det norske og nordiske transportsystemet. Planlegging av de fremtidsrettede og effektive togforbindelsene Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm må gis høy prioritet. Norske og svenske trafikkmyndigheter bør derfor snarest igangsette felles konseptvalgutredninger som bidrar til raskere planlegging og utbygging av jernbanen mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg.

I forbindelse med revisjon av TEN-T i 2021 er det viktig at norske myndigheter bidrar til at forbindelsen mellom Oslo og Stockholm inngår som prioritert strekning. Det europeiske kjernenettverket av veg og jernbane er forlenget til Hirtshals. Jyllandkorridoren er dermed en viktig avlastningskorridor for transport gjennom Sverige.

Godstrafikk fra vei til bane og sjø

Med befolkningsvekst og økonomisk vekst vil

godstrafikken og godsvolumene øke. Dersom man skal lykkes med å transportere mer gods på båt og/eller bane, må kapasiteten økes og regulariteten forbedres.

For å lykkes med å flytte godstrafikken i tråd med miljøpolitiske mål, er det på kort sikt svært viktig at man videreutvikler og forsterker insentivordningene for gods. Dette vil stimulere til igangsettelse av godsruiter med jernbane og/eller båt.

Tømmer

For å sikre gode rammebetingelser for skognæringa må staten i samarbeid med næringa og fylkeskommunene ta et overordnet ansvar for å legge til rette for effektiv transport av tømmer. Dette gjelder særlig utbygging av et sammenhengende, funksjonelt og elektrifisert jernbanenett med tømmerterminaler og tømmerhavner.

Les mer:

- Vedlegg 2a: Oslo-Trondheim
- Vedlegg 2b: Oslo-Bergen/Haugesund
- Vedlegg 2c: Oslo-Stavanger
- Vedlegg 2d: Oslo-Kongsvinger-Stockholm
- Vedlegg 2e: Oslo-Gøteborg
- Vedlegg 2f: Jyllandskorridoren

Næringslivet i hele landet er avhengig av et effektivt og velfungerende transportsystem på Østlandet.



GODSTRAFIKK PÅ BANE
ER MER TRAFIKKSIKERT
OG MILJØVENNLIG.





3 | InterCity

HVA ER INTERCITY?

InterCity er betegnelsen for utbyggingen av jernbanelinjene som binder Østlandet sammen med de viktige togstrekningene mot Bergen, Trondheim og Stavanger. InterCity omfatter Østfoldbanen, Vestfoldbanen, Dovrebanen og Ringeriksbanen.



InterCity vil bidra til å skape flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, spre veksten og knytte byområder sammen.



Med utbygging av InterCity vil det bli enklere å bo i en by og jobbe i en annen. Dette kan bety mer fritid og en enklere hverdag for pendlere.



REISETID MED FULLT UTBYGD INTERCITY



DAGENS REISETID

OSLO - SKIEN

1.36

2.15

OSLO - HALDEN

1.08

1.43

OSLO - LILLEHAMMER

1.20

2.06

OSLO - HØNEFOSS

00.37

1.30

0 0,5 time 1 time 1,5 time 2 timer 2,5 timer

InterCity – fylkeskommunenes førsteprioritet

InterCity-utbyggingen er av stor nasjonal betydning, og er et av Norges viktigste samferdselsprosjekt. Utbyggingen knytter sammen og øker kapasiteten på nasjonale og internasjonale korridorer, og vil danne grunnlaget for et effektivt transportsystem for reisende. Østlands-samarbeidet har derfor InterCity som førsteprioritet i ny NTP 2022-2033 – med mål om full utbygging med dobbeltspor til Skien, Halden og Lillehammer innen 2032/34 og oppstart av Ringeriksbanen til Hønefoss i 2021.

Rask fremdrift og kontinuitet i planlegging og utbygging av de ulike InterCity-strekningene er både rasjonelt og kostnadseffektivt. I tillegg til å være samfunnsøkonomisk fornuftig, vil sammenhengende planlegging og bygging være avgjørende for å kunne ferdigstille hele InterCity-utbyggingen med dobbeltspor innenfor de frister som Stortinget har vedtatt. Det er derfor viktig at:

- » Det settes av tilstrekkelige midler til planlegging og utbygging i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.
- » Departementet i ny NTP utarbeider en tidsplan for planlegging og utbygging av IC i hht Stortingets behandling av NTP 2018-2029.

Betydning for klima og miljø

InterCity vil muliggjøre økt flytting av person- og godstrafikk fra vei til bane i Norges tettest befolkede region. Dette vil vært svært viktig for å nå nullvekstmålet, og for å nå våre internasjonale klimaforpliktelser.

Økt kapasitet og fremkommelighet

Med økende befolkning i årene som kommer, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere. Ny InterCity vil løse de største trafikkutfordringene og sikre god fremkommelighet for en stadig voksende befolkning både i og rundt de mange byene og byområdene på Østlandet.

Balansert utvikling

Dersom det tar for lang tid å reise mellom hovedstadsområdet og de andre byene på Østlandet, vil både boliger og arbeidsplasser i økende grad lokaliseres i Stor-Oslo. Utbyggingen av InterCity er derfor svært viktig for å sikre en mer balansert utvikling i regionen.

Styrker næringsutvikling og verdiskaping

InterCity vil bidra til å skape flere attraktive bolig- og næringsområder på Østlandet, spre veksten og knytte byområder sammen. Et større bo- og arbeidsmarked kommer både næringsliv og arbeidstakere til gode ved at bedriftene får større tilgang på kompetanse, flere arbeidstakere og større kundegrunnlag. Tilsvarende får arbeidstakerne flere jobbmuligheter gjennom tilgang på flere arbeidsplasser. InterCity er derfor svært viktig for næringsutvikling og økt verdiskaping på Østlandet.

En enklere hverdag for pendlere

Reisetidene mellom byene på Østlandet vil bli sterkt redusert når InterCity står ferdig. Dermed vil det bli enklere

Med økende befolkning i årene som kommer, vil full utbygging av InterCity bli enda viktigere enn tidligere.

å bo i en by og jobbe i en annen. Dette kan bety mer fritid og en enklere hverdag for pendlere.

Behovet for planavklaring

Utbyggingen av InterCity vil påvirke planarbeidet i en rekke byer og kommuner på Østlandet. Mange kommuner er allerede kommet langt i planleggingen av hvordan InterCity skal bidra til byutvikling og regionforstørring, og i flere av byene er det store utfordringer knyttet til trasevalg og arealplanlegging. Det er derfor viktig med rask planavklaring slik at byer og kommuner langs IC-traseene unngår å måtte båndlegge store arealer i mange år fremover.

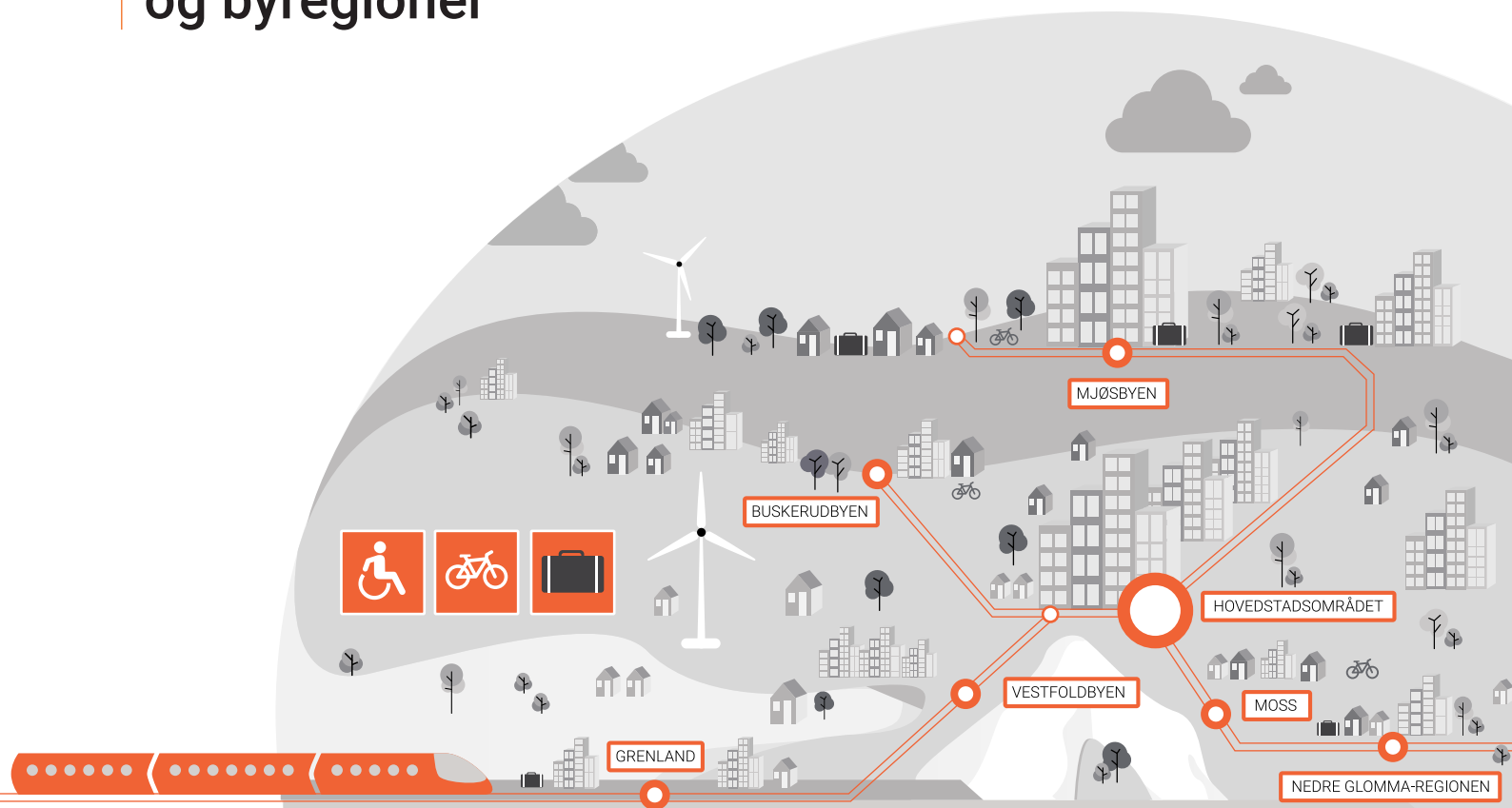
Økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo er helt vesentlig for å kunne utnytte potensialet i InterCity-utbyggingen fullt ut. Det er derfor viktig at arbeidet med Oslo-navet videreføres og at man får på plass de nødvendige planavklaringene så raskt som mulig.

Organisering av InterCity-prosjektet

Østlandssamarbeidet ser positivt på etableringen av en ny styringsstruktur for jernbanesektoren. Erfaringene så langt kan tyde på at den nye organiseringen ennå ikke har hatt den ønskede effekt. I større utbyggingsprosjekter som f.eks InterCity bør det derfor vurderes nærmere om dagens organisering er hensiktsmessig når det kommer til planlegging og utbygging. Erfaringene fra Nye Veger AS kan her være relevante.



4 Bærekraftige byer og byregioner



Byområdenes utfordringer knyttet til areal- og transport

Stadig flere byer på Østlandet opplever utfordringer knyttet til areal og transport. Det er viktig å sørge for at byene – store, mellomstore og små – er bærekraftige både økonomisk, sosialt og miljømessig. Bærekraftige byer krever at det tilrettelegges for næringsliv, verdiskaping og sysselsetting. Bedre infrastruktur og bedre fremkommelighet på vei og bane er i denne sammenhengen helt avgjørende, også i et klimaperspektiv.

Byvekstavtaleordningen må utvides

Bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene er nå i ferd med å samordnes til byvekstavtaler som skal sikre bedre kollektivløsninger og mer effektive trafikale knutepunkter. Staten skal (re-) forhandle byvekstavtaler med de 9 byområdene som i dag er inkludert i byvekstavtale-ordningen. I Østlandsområdet gjelder dette Oslo/Akershus, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

Flere av de andre mellomstore byområder opplever trafikale utfordringer, og kan vise til politisk vedtatte mål om nullvekst for persontransport med bil, samt langsiktig arbeid med samordnet areal- og transportplanlegging. For å videreutvikle vekstkraftige byområder i en flerkjernestruktur på hele Østlandet bør også de mellomstore

byområdene få tilgang til finansieringsordninger/ belønningsordninger som kan bidra til å møte vekstutfordringer med blant annet bedre kollektivløsninger. På Østlandet gjelder dette særlig Vestfoldbyen, Mjøsbyen og Mosse-regionen.

Bedre finansieringsordninger

Østlandssamarbeidet ser det som viktig at staten bidrar med minimum 50 prosent av investeringskostnadene i store kollektivutbygginger i byområdene. Den relative riksveg-andel varierer mellom de ulike byområdene, og ofte er det ikke langs disse vegene behovene for tilrettelegging for sykkel, gange og kollektiv er størst. De ulike finansieringsordningene bør derfor kunne brukes der behovet er størst, og ikke være for strengt knyttet opp til programområde riksveg.

Les mer:

- Vedlegg 4a: Hovedstadsområdet
- Vedlegg 4b: Buskerudbyen
- Vedlegg 4c: Mjøsbyen
- Vedlegg 4d: Nedre Glomma
- Vedlegg 4e: Moss
- Vedlegg 4f: Vestfoldbyen
- Vedlegg 4g: Grenland



5 | Finansiering

Østlandssamarbeidet ser positivt på at veiprising vurderes som alternativ til bompenger.



Veiprising - utredning

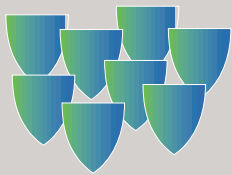
Østlandssamarbeidet ser positivt på at veiprising vurderes som alternativ til bompenger. Veiprising kan åpne for en riktigere fordeling av utgifter knyttet til utbygging og drift, samt bidra til en mer effektiv trafikkregulering.

Insentivordning for vedlikehold av fylkesveger

Østlandssamarbeidet vil peke på det store avviket mellom finansiering av drift og vedlikehold av riksvegene sammenlignet med fylkesvegene. Østlandssamarbeidet ønsker derfor en forsterket insentivordning hvor kommunenes og fylkeskommunenes satsing på å hente inn vedlikeholdsetterslepet følges av en tilsvarende finansiering fra staten.

Garantiansvar investeringer

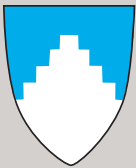
Det er en utfordring at det er fylkeskommunene som sitter med garantiansvar ved investeringer i riksveier. Østlandssamarbeidet mener at dette er en åpenbar systemsvikt som må endres ved at garantiansvaret legges til ansvarlig myndighet.



ØstlandsSamarbeidet

Eastern Norway County Network

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



AKERSHUS FYLKESKOMMUNE

Postboks 1200 Sentrum,
N-0107 OSLO
Tel. +47 22 05 50 00
postmottak@afk.no
www.akershus.no



OPPLAND FYLKESKOMMUNE

Postboks 988
N-2626 LILLEHAMMER
Tel. +47 61 28 90 00
postmottak@oppland.org
www.oppland.no



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Postboks 3563
N-3007 DRAMMEN
Tel. +47 32 80 85 00
postmottak@bfk.no
www.bfk.no



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

Postboks 2163
N-3103 TØNSBERG
Tel. +47 33 34 40 00
firmapost@vfk.no
www.vfk.no



HEDMARK FYLKESKOMMUNE

Postboks 4404 Bedriftssenteret
N-2325 HAMAR
Tel. +47 62 54 40 00
postmottak@hedmark.org
www.hedmark.org



TELEMARK FYLKESKOMMUNE

Postboks 2844
N-3702 SKIEN
Tel. +47 35 91 70 00
post@t-fk.no
www.telemark.no



OSLO KOMMUNE

Rådhuset,
N-0037 OSLO
Tel. +47 02180
postmottak@oslo.kommune.no
www.oslo.kommune.no



ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

Postboks 220,
N-1702 SARPSBORG
Tel. +47 69 11 70 00
sentralpost@ostfoldfk.no
www.ostfold-f.kommune.no

VEDLEGGSOVERSIKT

TIL STRATEGIDOKUMENT

Referanse til kapittel i strategidokument	Oversikt vedlegg
Kap. 1: Miljø og mobilitet	1a: Befolkningsutvikling på Østlandet (prognoser)
Kap. 2: Nasjonale og internasjonale korridorer	2a: Oslo-Trondheim 2b: Oslo-Bergen/Haugesund 2c: Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger 2d: Oslo-Kongsvinger-Stockholm 2e: Oslo-Gøteborg 2f: Jyllandskorridoren
Kap 3: InterCity	
Kap 4: Bærekraftige byer og byregioner	4a: Hovedstadsområdet 4b: Buskerudbyen 4c: Mjøsbyen 4d: Nedre Glomma 4e: Miljøløftet Moss 4f: Vestfoldbyen 4g: Grenland

VEDLEGG TIL KAP 1 – MILJØ OG MOBILITET

Vedlegg 1a: Befolkningsutvikling på Østlandet (prognoser)

Folkemengdene i fylkene i 2018 og 2040 (MMMM) og prosentvis vekst i perioden¹

	Folkemengde		Prosentvis vekst 2018-2040		
	Registrert 2018	Framskrevet 2040	I alt	Fra fødsels- overskudd	Fra netto- innflytting
Østfold	295 420	347 000	18	1	17
Akershus	614 026	749 000	22	7	15
Oslo	673 469	816 000	21	22	0
Hedmark	196 966	216 000	10	-4	14
Oppland	189 870	206 000	8	-3	11
Buskerud	281 769	328 000	16	3	14
Vestfold	249 058	288 000	16	0	15
Telemark	173 391	186 000	7	-2	9
Aust-Agder	117 222	136 000	16	3	13
Vest-Agder	186 532	219 000	17	9	8
Rogaland	473 526	537 000	13	12	1
Hordaland	522 539	599 000	15	10	5
Sogn og Fjordane	110 230	113 000	3	2	1
Møre og Romsdal	266 856	288 000	8	3	5
Trøndelag	458 744	520 000	13	7	6
Nordland	243 335	254 000	4	0	4
Troms - Romsa	166 499	177 000	6	4	2
Finnmark - Finnmarku	76 167	78 000	2	2	0
Hele landet	5 295 619	6 056 000	14	7	7

¹ Tallene er avrundet slik at folkemengde benevnes i hele tusen og prosentvis vekst i heltall. Summen av de ulike kildene til vekst stemmer ikke alltid med total vekst på grunn av avrunding.

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

Befolkningsprognoser(MMMMM) for de nye fylkene på Østlandet (kilde SSB)

	2018	2040	Økning	Prosent
Viken	1 191 215	1 424 000	232 785	19,5
Oslo	673 469	816 000	142 531	21,2
Vestfold og Telemark	422 449	474 000	51 551	12,2
Innlandet	386 836	422 000	35 164	9,1
Tot Øst	2 673 969	3 136 000	462 031	17,3

VEDLEGG TIL KAP 2 – NASJONALE OG INTERNASJONALE KORRIDORER

Vedlegg 2a: Oslo-Trondheim (NTP-korridor #6)

Beskrivelse av korridoren

Korridoren er hovedforbindelsen mot vest og nord; mot Vestlandet, Midt- og Nord-Norge. Den har koblinger til nasjonale terminaler som Oslo, Bergen og Trondheim havn, Alnabru og Gardermoen.

- **Bane:** Dovrebanen med arm til Raumabanen, Gjøvikbanen med arm til Bergensbanen, og Rørosbanen. Øvrige banestrekninger i korridoren er Hovedbanen, Gardermobanen og Solørbanen.
- **Veg:** E6 Oslo - Trondheim (Gudbrandsdalen), E16 Oslo - Fagernes - Bergen, E136 Dombås - Åndalsnes - Ålesund, Rv3 Kolomoen - Elverum - Ulsberg (Østerdalen), Rv4 Oslo - Gjøvik - Mjøsbrua og Rv15 Otta - Måløy.

Strategisk betydning for Østlandet

En stor andel av persontrafikken går mellom Oslo og Gardermoen, og mot Mjøsbyene. Mellom Oslo og Mjøsbyene har toget en markedsandel på ca. 12 % av persontrafikken (både Dovre- og Gjøvikbanen). Ca. 80 % av personreisene foretas med bil.

Persontogtilbudet; lokaltog mot Oslo og Trondheim, og fjerntog mellom Oslo og Trondheim.

Korridoren er svært viktig for eksportindustriens næringsliv i regionen. Den er også svært viktig for nasjonal godstransport. 70 % av de totale tonnmengdene fraktes med lastebil, 29 % fraktes med jernbane og 1 % med sjøtransport. For transport av stykkgoods har banetransporten markedsandel, 60 %. Retningsbalansen er skjev.

Utfordring / problemstilling

Prognosene tilsier stor vekst i godstransporten framover. Manglende kapasitet og innføring av kjøreavgift for tog, medfører overføring av transport fra bane til veg - på tvers av nasjonale mål.

- **Bane:** Det er behov for økt kapasitet både person- og godstransport. Rørosbanen er dieseldrevet.
- **Veg:** Manglende gjennomføring av ferdig planlagte tiltak. Næringslivets transportbehov -) manglende vegkapasitet – både på riks- og fylkesvegnettet (ikke overførbart til bane).
- **Bompenger:** Høye kostnader for næringslivet - avstandskostnader.

Investeringsbehov

Gjennomføre veg- og baneprosjektene som ligger i gjeldende NTP:

- E6; gjenstående prosjekter i Gudbrandsdalen
- Gjennomføre Rv3/Rv25 Ommangsvollen-Grundset/Basthjørnet
- Fortsette utbedringsarbeidet av Rv3 gjennom Østerdalen
- E16 gjennom Valdres
- Rv4; Oslo - Nittedal og Roa - Gran - Lygna
- Dovrebanen; dobbeltspor Kleverud - Hamar - Lillehammer
- Røros – Solørbanen; elektrifisering
- Gjøvikbanen; kapasitetsøkning Oslo – Nittedal – Roa/Hadeland

Dovrebanen IC Oslo - Lillehammer: KVU gjennomført, kommuneplan på deler av strekningen

Dovrebanen (Oslo) Lillehammer - Trondheim: Mulighetsstudie foreligger. 2-timers frekvens under arbeid i regi av Jernbanedirektoratet.

Gjøvikbanen Oslo - Roa - Gjøvik - Moelv: Mulighetsstudie foreligger. KVU og KS1 vurdert sammen med Rv4. E6: Kolomoen - Lillehammer - Øyer; reguleringsarbeid og bygging pågår.

Rv4: Jaren - Gjøvik - Mjøsbrua; KVU og KS1 foreligger. Oslo - Nittedal; Oslopakke 3.

Vedlegg 2b: Oslo-Bergen/Haugesund (NTP-korridor #5)

Beskrivelse av korridoren:

Oslo – Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Førde). I praksis utgjør korridoren et helt nettverk i Sør-Norge bestående av flere vegruter, jernbane, luft- og sjøtransport.

De viktigste delene av dette nettverket for Østlandssamarbeidet er:

Bane: Ringeriksbanen (Oslo - Hønefoss), Bergensbanen (Hønefoss – Bergen), Roa -Hønefossbanen, Randsfjordbanen (Hokksund – Hønefoss) Drammenbanen (Oslo S – Drammen), Sørlandsbanen (Hokksund-Drammen)

Veg: E134 Frogner - Drammen – Haugesund, Rv. 36 Seljord – Skjelsvik, Rv 41 Brunkeberg - Timenes, E16 Sandvika – Bergen, Rv 7 Hønefoss – Hardanger, Rv 52 Gol – Borlaug,

Strategisk betydning for Østlandet:

Nettverket av ruter i korridoren har stor betydning for alle typer transport mellom Østlandet og Vestlandet. På kortere reiser dominerer biltransport, tog har visse andeler internt i Hallingdal. Godstransporten mellom endepunktene Oslo og Bergen har høye andeler på jernbane, mens godstransporten på kortere strekninger domineres av transport på veg. En vintersikker vegforbindelse har stor betydning for reiseliv, øvrig næringsliv og bosetting i distriktene.

Det er store avstander mellom veienes endepunkter på vestsiden av korridoren, med Stavanger/Haugesund og Nordfjord som ytterpunkter. Vegene og banene i korridorens østlige del er viktig for de distriktene som infrastrukturen går gjennom. Disse betjener sentrale deler av Østlandet vest for Oslo, både til/fra distriktene og lokalt. Østlands-samarbeidet bør derfor være varsom med å vurdere korridorens vegger/fjelloverganger opp mot hverandre.

Utfordring/Problemstilling:

Fullføring av E134 fra E6 i Akershus til E18 i Buskerud (Oslofjordtunnelen) vil være viktig for å avlaste Oslo for gjennomgangstrafikk. Dette er viktig for god trafikkavvikling i korridorens østlige start.

For persontransporten: Ringeriksbanen og ny bane mellom Arna og Voss vil gi redusert reisetiden på Bergensbanen betydelig. Det er viktig å starte bygging av Ringeriksbanen i 2021. En sterk forbedring av togtilbudet på Bergensbanen vil gi mulighet til å overføre betydelig mengder trafikk til tog.

For godstransporten: Osloområdet mottar en del av den eksportrettede transporten fra Vestlandet. Skal Osloområdet avlastes er det nødvendig med effektive terminaler både for jernbane og sjøfarten. Staten må videre legge til rette slik at det er et reelt alternativ å velge bane fremfor vei for godstransport.

Vedlegg 2c: Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger (NTP-korridor #3)

Beskrivelse av korridoren:

Bane: Drammensbanen (Oslo-Drammen), Vestfoldbanen (Drammen-Skien), Grenlandsbanen (Porsgrunn-Brokelandsheia - ny bane for å koble sammen Sørlands- og Vestfoldbanen), Sørlandsbanen (Hokksund-Stavanger), Bratsbergbanen (Porsgrunn-Notodden), Arendalsbanen (Arendal-Tangen, matebane til Sørlandsbanen).

Veg: E18 Oslo Kr.-sand (Vestkorridoren, Telemark, Agder), E134 Oslofjordforbindelsen, E39 Kr.sand-Stavanger, Rv 282 Holmenbrua i Buskerud ??

Kyst: Larvik hamn, Grenland Hamn, innseiling Grenland og innseiling til Kragerø

Flyplasser: Torp Flyplass og Notodden flyplass

Strategisk betydning for Østlandet

Hovedvegforbindelse langs kysten mellom Oslo og Stavanger via Grenland og Kristiansand og knytter sammen en rekke større byområder, en lang rekke tilknytninger til havner, godsterminaler og lufthavner, og binder sammen regioner over nasjonsgrenser og regiongrenser. Flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengig av effektiv godstransport. Betydelig sjøtransport mellom Vest-Europa og Østlandet, Sørlandet og Rogaland. En betydelig del av det samlede persontransportarbeidet på jernbane går i denne korridoren. Bratsbergbanen er svært viktig for godstransport på bane fra Larvik havn, Grenland havn og Hærøya (Godskonsept V&T). Grenlandsbanen blir svært viktig for å binde landsdelen bedre sammen og gi et bærekraftig transportalternativ i denne delen av landet.

Utfordringer og problemstillinger

For å ferdigstille IC til Skien i 2032 er det viktig at planarbeidet mellom Tønsberg og Skien ikke stopper opp. Det haster med å få en planavklaring i byområdene for å komme videre med byutviklingen. Spesielt er det viktig å få på plass stekningen Stokke- Sandefjord, slik at det er mulig å utvide togtilbudet med to tog i timen til Skien i 2026/27. Dette betyr at reguleringsplanarbeidet må starte opp umiddelbart etter at kommunedelplanen for strekningen er vedtatt i juni 2019. Det må derfor settes av tilstrekkelig med planleggingsmidler til videre detaljplanarbeidet.

KL-anlegget på Bratsbergbanen må være dimensjonert for å håndtere fremføring av gods på bane (jf. godskonsept Vestfold og Telemark). Det er viktig at det blir en kobling mellom dobbeltsporet på Vestfoldbanen og havnesporet til Larvik og at dette ses på som en helhet.

KVU/KS1 for Grenlandsbanen må behandles av Regjeringen for å sikre arealer (båndlegging etter pbl) til anbefalt trase. Det er satt av 1,5 mrd i siste del av planperioden NTP 2018-2029. Planleggingen må i gang i første del av NTP 2022-2033 og byggestart i andre del av planperioden.

Det må sikres tilstrekkelig drifts og vedlikeholdsmidler til Sørlandsbanen slik at regulariteten opprettholdes i hht måltall.

For Buskerud er videre utbygging og ferdigstillelse av E-134 (tidligere rv.23) gjennom Røyken og Lier av avgjørende betydning. Dette er svært viktig lokalt, regionalt og nasjonalt. E-134 er tidlig valgt som en av de viktigste forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet, og manglende ferdigstillelse i Buskerud gjøre at vegen ikke vil oppfylle sin funksjon som hovedforbindelse mellom øst og vest.

Planlegging av E18 gjennom Telemark er godt i gang og byggestart er nært forestående. Planlegging videre fra Dørdal til Grimstad i Aust-Agder er lagt opp som et interkommunalt plansamarbeid og er i gang. Kommunedelplan med KU ventes på høring våren 2019.

Vedlegg 2d: Oslo-Kongsvinger-Stockholm

Beskrivelse av korridor

Korridoren består av grensekryssende jernbane og grensekryssende veger.

Kongsvingerbanen er en viktig jernbane både for person- og godstrafikk. Det transporteres gods på Kongsvingerbanen som skal til og fra Oslo og Sverige/Europa, men den er også viktig for gods som transporteres sør-nord i Norge. På svensk side heter strekningen Värmlandsbanan, og denne har tilknytning til store godsterminaler på svensk side.

E16 – som er foreslått overført til Nye Veiers portefølje - er viktig for den grensekryssende gods- og persontrafikken på veg. Her gjenstår det å bygge ut en parsell; Nybakk-Slomarka. At denne ikke bygges ut fører til at det vanskelig lar seg gjøre å hente ut den samfunnsøkonomiske gevinsten av resten av E16 som er utbygd mellom Kløfta og Kongsvinger..

Strategisk betydning for Østlandet

Prognosene sier at det vil være stor økning i godstransportarbeidet fremover. **Kongsvingerbanen** betjener lokaltog, regiontog og grensekryssende person- og godstrafikk. Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedringer av tilbudet. Det er av stor betydning for hele øst(landet) at kapasiteten på Kongsvingerbanen økes. Dette vil bidra til at det kan overføres mer gods fra veg til bane. En kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen vil også kunne bidra til at jernbanen kan konkurrere med fly på strekningen Oslo-Stockholm, og konkurrere med bil på deler av strekningen. En utbygging av Kongsvingerbanen vil kunne avhjelpe å nå regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken som er «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

E16 er den viktigste regionale forbindelsen mellom Kongsvinger/Glåmdalen og Oslo/Akershus. Det er også den naturlige ferdselsåren over grensen til Sverige fra Valdres, Gudbrandsdalen, Hallingdal og store deler av Østlandet. Strekningen Nybakk-Slomarka er ikke bygget ut til 4-felt. Dette gjør det vanskelig å hente ut den samfunnsøkonomiske gevinsten som ligger i utbygginga fra Kløfta til Nybakk og fra Slomarka til Kongsvinger. En utbygging av gjenstående parsell vil også gi ønskede effekter i forhold til regjeringens overordnede mål for transportpolitikken nevnt ovenfor.

Utfordringer og problemstillinger

Kapasitet på jernbanen

Kapasitet og bristende trafiksikkerhet på vegen som ikke er bygget ut.

Det trengs forbedringer på jernbanen på begge sider av grensen og at det må gis klarere føringer fra statlig hold om at man skal planlegge mer sammen på «tvers av grensen».

Det er igangsatt en konseptvalgutredning på **Kongsvingerbanen**.

For gjenstående parsell på **E16** er denne planlagt, men Nye Veier AS har fått i oppdrag å komme opp med alternative løsninger som gjør at vegen kan bygges billigere enn opprinnelig planlagt. For hele korridoren Oslo-Stockholm er det utarbeidet en «Åtgärdsvalsstudie».

Vedlegg 2e: Oslo-Gøteborg

Beskrivelse av korridoren

Korridoren strekker seg fra Oslo til Göteborg og videre mot kontinentet. Denne transportkorridoren er i dag den viktigste transportkorridoren for landbasert import og eksport fra Norge til utlandet. Hovedtransportmåten for personer og gods er via E6 (290 km) som i dag er utbygd til 4-felt. E6 har en markedsandel for persontrafikken på over 60 %, og på over 95 % for godstrafikk med lastebiler (2600 kjøretøyer/døgn). Persontransport med buss, tog og fly utgjør i størrelsesorden henholdsvis 20 %, 10 % og 15 %. Den grensekryssende togforbindelsen til Sverige ble bygd i 1879 og strekker seg over ca.350 km og er i dag enkeltsporet på store deler av strekningen fra Moss til Öxnered/Trollhättan. I Sverige ble det bygget ut til dobbeltspor fra Göteborg til Trollhättan i 2012. På norsk side er det, i InterCity sammenheng, lagt opp til utbygging av dobbeltspor fra Oslo til Sarpsborg innen 2029, og videre mot Halden med ferdigstillelse innen 2034. Etter utbyggingen av InterCity til Halden, gjenstår den grensekryssende enkeltsporede strekningen mellom Halden og Öxnered på 130 km (Missing Link). Her utgjør den norske delstrekningen mellom Halden og Kornsjø 30 km, mens det er 100 km på svensk med enkeltspor fram til Öxnered/Trollhättan. Kostnaden for å bygge ut strekningen mellom Halden og Öxnered i Sverige, ble i 2014 grovt anslått til ca. 20 milliarder kroner.

Strategisk betydning for Østlandet

Transportkorridoren fra Oslo til Göteborg gjennom Østfold er en viktig del av «Det Nordiske Triangel». Mange norske selskaper har lokaler/arbeidsplasser i Göteborg og det foregår en utstrakt arbeidspendling på akse mellom Oslo og Göteborg. Det ble påpekt i NTP 2018-29 at dette er den viktigste landbaserte utenlandsforbindelsen for norsk næringsliv. Nærmere 50 prosent av det landbaserte godset til og fra Norge passerer på E6 over Svinesund, men det er i dag kun ett godstog i døgnet med 40-50 containere som passerer riksgrensen til Sverige. Dette skyldes i hovedsak at godstransport med tog i dag ikke er konkurransedyktig. Dette er uheldig sett i lys av Parisavtalen /Norges miljømessige mål om at mer transport skal benytte jernbane og sjø, for å oppnå minst 40 % reduksjon av klimagassene innen 2030. Det er først når jernbanen på strekningen oppnår en standard som gjør den konkurransedyktig mot vei, at den vil kunne avlaste veiene på Østlandet.

Utfordringer og problemstillinger

En av hovedutfordringene i korridoren er at over størstedelen av person- og godstransporten benytter vei. Det kommer av at E6 over tid har fått en svært god standard. Jernbanen taper derfor i konkurransen til vei, både når det gjelder kapasitet og transporttid. Særlig gjelder dette lastebiltransport med utenlandske operatører. Utenlandsk lastebiltransport har også andre effekter som redusert trafikksikkerhet, trengselsproblematikk, kabotasjeproblematikk og sosial dumping.

EU har prioritert 9 TEN-T-korridorer. En av disse er ScanMed korridoren (Scandinavian Mediterranean) som strekker seg fra Oslo og sørover gjennom Sverige til Göteborg og videre gjennom Europa. OECD har også i en nylig utført analyse, påpekt at denne transportkorridoren «*utgjør en av de mest trafikkerte transportkorridorene i Europa – både i form av godstransport og passasjertransport- og at jernbanen gradvis har tapt i konkurransen med veitransport, særlig på strekningen Oslo-Göteborg*». (Referanse: <https://westernscandinavia.org/>)

Det er i NTP 2018-2029 lagt opp til at et sammenhengende dobbeltspor skal være ferdig utbygget til Halden innen 2034. Reisetiden mellom Oslo og Göteborg er i dag 3 timer og 40 minutter, og i 2034 vil derfor reisetiden etter utbyggingen av InterCity-systemet, redusere reisetiden til ca. 3 timer. Det er først når denne jernbanestrekningen er utbygd, at man har muligheter til å få en reisetid ned mot 2 timer og 30 minutter, mellom Oslo og Göteborg. En slik reisetid forutsetter tiltak også på svensk side, og vil gi jernbanen større konkurransekraft i forhold til vei.

Det er viktig at det utarbeides en KVVU for jernbanestrekningen i denne korridoren, da det er en forutsetning for å komme i betraktning når det gjelder statlig finansiering. Dette må gjøres i samarbeid med svenske transportmyndigheter, for å sikre en optimal løsning for begge land.

En satsing på å få mere trafikk over på kjøll og sjø er avhengig av godt fungerende havner. Utviklingen av Borg havn er avhengig av at mudring og utvidelse av farleden til Borg Havn gjennomføres som vedtatt. Moss Havn mangler jernbanespor for effektiv kobling mellom alternative transportformer og redusere tungtransporten på veiene.

Rygge sivile lufthavn ligger også i korridoren, men den har per i dag ikke sivil kommersiell drift. En gjenåpning vil kunne bedre mobiliteten i regionen, og redusere transportbehovet på vei til og fra andre lufthavner på Østlandet.

Vedlegg 2f: Jyllandskorridoren

Beskrivelse av korridor:

Jyllandskorridoren går fra Hirtshals/Fredrikshavn via Aalborg/Aarhus til Flensburg-Hamburg.

Strategisk betydning for Østlandet

Økt godstransport over havnene i nord-Danmark representerer et potensial for ny næringsvirksomhet i østlandsregionen. Korridoren er en del av EU's transportnettverk TEN-T og er av stor interesse for Vestfold og Telemark.

Vei- og banestrekninger nord for Århus, E39 til Hirtshals og E45 til Fredrikshavn inklusive jernbanestrukturen, er en del av EU's sentrale transportinfrastruktur. Spesielt fylkene Vestfold, Telemark og Vest-Agder ønsker å samarbeide med region Nord-jylland, og søker dette gjennom deltagelse i samarbeidsorganet Nordisk Transportpolitisk Nettverk.

Utfordringer og problemstillinger

- Samordnet politisk påvirkningsarbeid for å skape større forståelse for regionens potensial på transportpolitiske arenaer i Norge, Danmark/Nord-Tyskland.
- Samarbeid med Hirtshals/andre havner på nordspissen av Danmark.
- Formalisert samarbeid mellom f.eks. Larvik og Grenland havn vil kunne styrke konkurransevnen, øke synlighet, samle kompetansen og gi organisatoriskstyrke som kan styrke vårt områdes attraksjonskraft.
- Regionen vil kunne styrke sin posisjon som knutepunkt for gods over Jylland/kontinentet ved å samle seg om en felles terminal for stykkogds i Vestfold og Telemark.
- Korridoren Oslo – Larvik/Grenland – Hirtshals må synliggjøres som en del av utenlandskorridor3 (U3) i NTP
- Tilstrekkelig godsvolum
- Sikre forbindelse med godsspor fra det nye dobbeltsporet på Vestfoldbanen til Larvik Havn

VEDLEGG TIL KAP 4 BÆREKRAFTIGE BYER OG BYREGIONER

Vedlegg 4a: Hovedstadsområdet (Oslo og Akershus)

Avgrensning av byområdet	Oslopakke 3 omfatter geografisk Oslo og alle kommunene i Akershus. I Byvekstavtaleforhandlingene har staten definert partene som Staten, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Skedsmo, Oppegård og Bærum.
Beskrivelse av utfordringene og effekter	Oslo og Akershus opplever befolkningsvekst og har behov for at flere reiser tas med kollektiv, sykkel og gange for å redusere klimagassutslipp og lokale utslipp samt legge til rette for et effektivt transportsystem med god fremkommelighet. Tiltakene vil bidra til å styrke kollektivtransporttilbudet og til å hindre vekst til biltrafikken.
Planstatus	Vedtatt Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus Oslopakke 3- samarbeidet siste gang revidert 6. juni 2016 Byvekstavtale i forhandling
	<p>Regional plan for Oslo og Akershus har følgende mål knyttet til transport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transportsystemet skal på en rasjonell måte knytte den flerkjernet regionen sammen, til resten av landet og til utlandet. Transportsystemet skal være effektivt, miljøvennlig, med tilgjengelighet for alle og med lavest mulig behov for biltransport • Næringslivets konkurransekraft bedres, ved at transporttilbudet for arbeids- og fritidsreiser samt varestrømmer (logistikk) forbedres. • Investeringer og prioriteringer i transportsystemet understøtte utviklingen av en effektiv arealbruk, og økte andeler av persontrafikken med kollektive transportmidler, sykkel og gange. <p>Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i tillegg felles mål om å halvere klima-utslippene innen 2030.</p> <p>Oslo pakke 3 har følgende mål</p> <ul style="list-style-type: none"> • God fremkommelighet for alle trafikantgrupper, prioritere kollektivtrafikk, næringstrafikk samt gang- og sykkeltrafikk • Ta veksten i persontransport med kollektivtransport, gåing og sykling • Sikkert og universelt utformet transportsystem • Attraktivt kollektivtilbud • Bidra til bedre miljø og by- og tettsteds kvalitet
Aktuelle tiltak	Tiltak infrastruktur (Fornebu-bane, ny sentrumstunnel, kollektivløsning Nedre Romerike). Anskaffelse av nye trikker, vegprosjekter og styrket kollektivtilbud. Lokale tiltak i form av sykkelveger og kollektivtiltak
Kostnader og finansiering	Tiltakene finansieres av bompenger, kollektivtrafikantene, statlige midler, fylkeskommunale midler, midler fra Oslo kommune og grunneierbidrag.

Vedlegg 4b: Buskerudbyen

Avgrensning av byområdet	Buskerudbysamarbeidet består av de fem kommunene Lier, Drammen, Nedre Eiker, Øvre Eiker og Kongsberg i tillegg til Buskerud fylkeskommune, Fylkesmannen i Buskerud, Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet. Buskerudbypakke 2 omfatter bybåndet som strekker seg fra Lier til Hokksund.
Beskrivelse av utfordringene og effekter	<p>Buskerudbyen er et av byområdene i Norge med størst befolkningsvekst. Om det ikke gjøres nye tiltak, viser beregninger at vegtrafikken vil øke med 22 %. Dette vil medføre mer kø, dårligere luftkvalitet, økte klimagassutslipp, svekket konkurransekraft for næringsliv og mindre attraktive byer og tettsteder. Buskerudbysamarbeidet planlegger og koordinerer tiltak for hvordan befolknings- og trafikkveksten kan møtes på best mulig måte. Med Buskerudbypakke 2 er målet både å begrense bilbruk og klimagassutslipp og å sikre god mobilitet i framtiden.</p> <p>I sum bidrar tiltakene i Buskerudbypakke 2 til enklere og raskere reiser i Buskerudbyen og til/fra Oslo. Analyser viser at innføring av bompenger gir en vesentlig reduksjon i trafikk i hele byområdet. De trafikale analysene av Buskerudbypakken viser at en kan nå nullvekstmålet når en legger Areal- og transportplan Buskerudbyen 2013–23 til grunn.</p>
Planstatus	<p>Buskerudbypakke 2 er nå til KS2. KS2 skal fullføres innen 1 mars 2019. Stortinget kan fatte endelig vedtak om iverksettelse av Buskerudbypakke 2 tidligst våren 2019.</p> <p>Buskerudbypakke 2 kan i første omgang vedtas som en ordinær bypakke. I tråd med lokalpolitiske vedtak og statlige føringer, ønsker man å starte forhandlinger med staten om en byvekstavtale som gir rom for å finansiere ytterligere tiltak. Bypakken vil da inngå i den nye avtalen. Ambisjonen er forhandlinger om byvekstavtale høsten 2018, stortingsbehandling i 2019 og oppstart av bypakka i 2020.</p>
Mål	<p>Målene for Buskerudbysamarbeidet er følgende:</p> <ul style="list-style-type: none">• Nullvekst i personbiltrafikken. For at dette skal være mulig, må andelen som går, sykler og reiser kollektivt øke betydelig.• Utbyggingsmønster og transportsystem skal være klimavennlig.• Transportsystemet skal være effektivt og rasjonelt for alle brukere.• Det skal legges til rette for attraktive byer og tettsteder i alle kommuner.• Det skal legges til rette for godt samarbeid med tilgrensende kommuner og regioner.
Aktuelle tiltak	Virkemidlene i Buskerudbypakke 2 er bompenger, styrket busstilbud, vegprosjekter både for bil og buss, utbygging av gang- og sykkelvegnett og pendlerparkering.
Kostnader og finansiering	Anslått totalkostnad for alle prioriterte tiltakene i porteføljen til Buskerudbypakke 2 er på om lag 14,3 mrd. kr. Følgende finansieringskilder er lagt til grunn for BBP2; årlige bidra fra kommuner og fylkeskommune, statlige midler til tiltak ihht. NTP 2018-2029, Belønningsmidler, tilbakeføring av mva.-kompensasjoner for tiltakene i pakken fra kommuner og fylkeskommune, bompenginntekter.

Vedlegg 4c: Mjøsbyen

Avgrensning av byområdet	Deltagende kommuner er Østre Toten, Vestre Toten, Gjøvik, Lillehammer, Øyer, Ringsaker, Hamar, Stange, Løten og Elverum.
Beskrivelse av utfordringene – og effekter	<p>Momenter som drøftes i forbindelse med utarbeidelse av en areal- og transportstrategi for Mjøsbyen er:</p> <ul style="list-style-type: none">• Hvordan fremme bærekraftig vekst og utvikling i hele Mjøsbyen.• Utvikle Mjøsbyen som et internt bo- og arbeidsmarked.• Hvordan fremme bærekraftig arealbruk, bl.a. gjennom jordvern og kulturmiljøer.• Vektlegge prinsippene om rett virksomhet på rett sted for næringslokalisering.• Utvikle et arealeffektivt utbyggingsmønster kombinert med miljøvennlige transportløsninger.• Utvikle transportnett med sterk fokus på jernbanen for å binde bolig- og arbeidsmarkedene tettere sammen.• Legge til rette for klimavennlige transportformer – med sikte på klimanøytral region.• Legge grunnlaget for en framtidig byvekstavtale for mjøsbyene med statlige midler til bl.a. infrastruktur og kollektivtransport.• Utvikling av gode trafikale knutepunktsløsninger i alle mjøsbyene.• Utvikle en infrastruktur knyttet til kollektivknutepunkt og vegsystemene, som støtter opp under strategien om at framtidig trafikkvekst skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk.
Planstatus	Areal- og transportstrategien for Mjøsbyen er under utarbeidelse og er sendt ut på høring. Det er et mål at strategien skal vedtas av fylkestingene og kommunene før sommeren 2019.
Mål	<p>Hovedmål for felles areal- og transportstrategi for Mjøsbyen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Utvikle Mjøsbyregionen til en mer konkurransedyktig og bærekraftig region.• Utvikle Mjøsbyregionen til et mer attraktivt og funksjonelt bo- og arbeidsmarked.• Transportsystemet skal knytte den flerkjernet regionen bedre sammen, til resten av landet og med grensekryssende linker.• Strategien skal legge vekt på arealeffektiv og universell knutepunktutvikling som bidrar til enkle overganger mellom transportmidler, sykkel og gange.• Strategien skal bidra til å oppfylle målet om klimanøytralitet innen 2025 (Oppland) / 2030 (Hedmark). <p>En felles areal- og transportstrategi skal bidra til mer samordnet areal- og transportutvikling i regionen og gi større gjennomslag for regionens samferdselsprioriteringer.</p> <p>Utviklingsarbeidet skal føre til felles forståelse og kunnskapsgrunnlag for samordnet areal- og transportplanlegging.</p>
Aktuelle tiltak	Vil bli synliggjort i strategiens handlingsprogram.
Kostnader og finansiering	Ikke avklart.

Vedlegg 4d: Bypakke Nedre Glomma

Avgrensning av byområdet	Nedre Glomma-regionen, som består av byene Sarpsborg og Fredrikstad, og geografien mellom disse
Beskrivelse av utfordringer og effekter	Det er trenghetsproblematikk i bysentraene, bilandelen på fylkesvegene er høy, kollektivandelen og antall gående/syklende er lav
Planstatus	Innføring av bompengeneinnkreving er fasedelt. Slik det ser ut nå så vil bompengeneinnkrevingen i Fredrikstad starte høsten 2019, mens den vil starte i Sarpsborg i 2022. Staten har invitert til byvekstavtale-forhandlinger, men disse har enda ikke kommet i gang.
Mål	Hovedmålet for Bypakke Nedre Glomma å bidra til å utvikle regionen som en attraktiv og konkurransedyktig region på en bærekraftig måte, basert på virkemidler innen areal- og transportsektoren. Nullvekstmålet for Nedre Glomma er definert som at veksten i persontrafikk skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing.
Aktuelle tiltak	<ol style="list-style-type: none">1. Planlegging av fv.109 Råbekken – Alvim (SVV)2. Utbygging av rv.110 Ørebekk – Simo (SVV)3. Kollektivfelt på rv. 111 over Årumbrua (SVV)4. Kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad (Fredrikstad kommune)5. InterCity, rv. 110 og fv. 118 inkl. rv. 111 (Bane NOR)6. Etablering av kollektivfelt/sambruksfelt på strekningen Hafslund (x Fv581) - Dondern (SVV)7. Gjennomføring av plan for hovedsykkelveier og sykkelprosjekt8. Gjennomføring av parkeringsutredning9. Nytt rutetilbud
Kostnader og finansering	Tiltakene i Bypakke Nedre Glomma kommer til å koste 10-12 milliarder kroner. Tiltakene finansieres av staten, fylkeskommunen, kommunene og brukerne av veien (bompenger).

Vedlegg 4e: Miljøløftet Moss

Avgrensning av byområdet	Moss og Rygge.
Beskrivelse av utfordringer og effekter	I dag opplever trafikanter daglige kødannelser gjennom Moss, på hovedveinettet og i tilstøtende gater i sentrale deler av Moss og visse deler av Rygge. Kapasitetsproblemer i kryssene forsterkes av fergetrafikken, spesielt i rushtiden. De store trafikkutfordringene har konsekvenser for byutvikling og lokalmiljøet. Det er en stor andel som velger privatbil som framkomstmiddel til tross for at Moss er en kompakt by med korte avstander til sentrum og kollektivknutepunkt. Det er imidlertid relativt dårlig tilrettelagt for sykkel og gange. Bussene står i samme køene som privatbilene i rush, noe som gjør tilbudet lite forutsigbart og attraktivt.
Planstatus	For å løse trafikkproblemene gjennom Moss planlegges en ny riksvei (rv.) 19. Arbeidet med et planprogram igangsettes våren 2019. I påvente av ny rv.19 har partene i Samarbeidsavtalen for areal og transportutvikling i mosseregionen utarbeidet en tiltaksplan som skal avbøte trafikksituasjonen i Moss. Dette er en tiltakspakke som er utarbeidet av partene i samarbeidsavtalen.
Mål	Målet for samarbeidet er å utvikle Mosseregionen som en attraktiv og konkurransedyktig region basert på bærekraftige virkemidler innen areal- og transportsektoren. Det er et mål å overføre en større del av persontransport fra bil til mer miljøvennlige transportformer for å nå samarbeidsavtalens 0-vekstmål.
Aktuelle tiltak	Gjennomføring av dobbeltsporet jernbane. Planlegging og utredning av ny rv.19. Gjennomføring av felles sykkelplan for Moss og Rygge. Planlegge og gjennomføre tiltakspakke utarbeidet på tvers av forvaltningsnivåene. Tiltaksplanen prioriterer tiltak for å øke framkommeligheten for kollektivtransporten samt tilrettelegging for sykkel og gange. Bilrestriktive tiltak er også en del av tiltakspakken. Fremtidige restriktive tiltak med bompenger er knyttet til fremdrift på rv 19.
Kostnader og finansering	Behov for statlige tilskuddsordninger, fylkeskommunale midler, kommunale midler og eventuelle bompenger

Vedlegg 4f: Vestfoldbyen

Avgrensning av byområdet	Tønsberg-regionen, Sandefjord og Larvik. Vestfoldbyen har 198 000 innbyggere, og er Norges 5. største byområde.
Beskrivelse av utfordringer og effekter	<p>Risiko og sårbarhet i transportsystemet. I Tønsberg-regionen betyr det behov for en robust og samfunnsikker fastlandsforbindelse fra Færder som sikrer viktige samfunnsfunksjoner. Vestfoldbyen har i dag høy bilførerandel, noe som gir køutfordringer i rushperioden.</p> <p>Det er et stort behov for oppgradering av jernbane internt i Vestfoldbyen, men også nordover mot Buskerud/Oslo og sørover mot Grenland/Telemark.</p> <p>Fylkesveinettet i Vestfoldbyen har stedvis veldig høy ÅDT. Fv.308 Kanalbrua i Tønsberg har ÅDT på 33 000. Dette kan sammenlignes opp mot E18 Bjørvikatunnelen (38 000) og E18 Drammensbrua (37 000), som begge er riksveier. Vestfoldbyen er et sammenhengende bo- og arbeidsmarked, der 94 % av pendlingen i Vestfoldbyen, skjer mellom de tre byene. Dette krever et forutsigbart og effektivt transportsystem, spesielt hvis det skal være mulig å ta trafikkveksten med kollektiv, gange og sykkel. Vestfoldbyen mangler statlige incitamenter for økonomisk samarbeid gjennom byvekstavtale for å nå nasjonale mål om nullvekst.</p>
Planstatus	Det pågår revidering av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, som er et langsiktig planverk for arealutvikling. Regional transportplan (RTP) er et langsiktig planverk for transportutvikling. Begge disse planene sluttbehandles i Fylkestinget sommeren 2019. Det er gjennomført mulighetsanalyse i Larvik og KVVU i Tønsberg. Dette har ført til bypakke i Tønsberg, som er i prosess samt oppstartsak om bypakke i Larvik som er vedtatt.
Mål	<p>Regionale og lokale vedtak om nullvekst i personbiltrafikken. Mange mål knyttet til arealutvikling, transportutvikling og klima- og energi i følgende sentrale, fylkeskommunale planer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regional plan for bærekraftig utvikling - Regional transportplan - Regional plan for klima og energi <p>Bypakke Tønsberg-regionen har mål om å bygge et transportsystem som er miljøvennlig, robust og effektivt.</p>
Aktuelle tiltak	<p>Planlegging og gjennomføring av dobbeltsporet jernbane. Tiltak i bypakke Tønsberg-regionen for overgang til miljøvennlig transport og redusere risiko og sårbarhet. Ny fastlandsforbindelse fra Færder. Gjennomføre tiltak i de ulike gatebruksplanene, for å stimulere til attraktive byer og tettsteder.</p> <p>Styrket kollektivtransport, gange og sykkel i og mellom byene. Fremtidige restriktive tiltak med bompenger som delvis finansieringskilde. Fortsatt stor satsing på trafiksikkerhet og gange- og sykkel.</p>
Kostnader og finansiering	Bompenger, fylkeskommunale midler, kommunale midler, eventuelle statlige tilskuddsordninger

Vedlegg 4g: Grenland

Avgrensning av byområdet	<p>Bystrategi Grenland-samarbeidet er det regionale samarbeidet om areal, transport og klima mellom de fire Grenlandskommunene Skien, Porsgrunn, Siljan og Bamble, Telemark fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Telemark.</p> <p>Bystrategi-samarbeidet har siden 2008 jobbet aktivt for å få på plass felles styringsdokument, avtaler med staten og siden 2015 – gjennomføring av Bypakke Grenland fase 1. Bamble kommune er del av samarbeidet, men er per i dag ikke part i belønningsavtalen eller i Bypakke Grenland fase 1.</p>
Beskrivelse av utfordringene og effekter	<p>Grenland er et sammenhengende bo- og arbeidsmarked, med felles bybånd fra Gulset til Langesund. Bybåndet er langstrakt og har lav arealtetthet, som gir en bilbasert transportmiddelfordeling. Det er behov for å styrke bysentraene som målpunkt og knutepunkt, bedre trafikk-løsninger i sentrumsområdene, legge til rette for sykkel og gange og å styrke jernbanens rolle.</p> <p>Byvekstavtalen skal bidra til å begrense bilbruk og klimagassutslipp og sikre god og effektiv mobilitet i fremtiden. Analyser viser at Grenland vil fortsette å opprettholde nullvekst i personbiltransporten ved gjennomføring av tiltakene i Bypakke Grenland fase 1 og forslag til tiltak i kommende byvekstavtale.</p>
Planstatus	<p>Gjennom 2018 har samarbeidet utarbeidet forslag til grunnlag for forhandlinger om en byvekstavtale for Grenland. Eksisterende Bypakke Grenland fase 1 legges til grunn for avtalen, i tillegg til tiltak og prosjekter for sykkel, gange og kollektivtransport finansiert gjennom statlige midler. Ved første revisjon av avtalen i 2022 har Grenland mulighet til å justere og endre rammene for tiltakspakken.</p> <p>Grunnlaget for forhandlinger om byvekstavtale skal behandles lokalt vinteren 2019, med sikte på forhandlinger med staten og fremforhandlet avtale innen sommeren 2019.</p>
Mål	<p>Målene for Grenland:</p> <ul style="list-style-type: none">• Grenland skal være et attraktivt sted å bo med levende bysentra og gode transportløsninger• Regionen skal være attraktiv for et mangfoldig næringsliv og høykompetent arbeidskraft• Veksten i persontransporten skal tas med sykkel, gange og kollektivtransport
Aktuelle tiltak	<p>Bypakke Grenland fase 1 består av tiltak og prosjekter for å styrke busstilbudet, tilrettelegging for sykkel og gange, vegprosjekter for å bedre fremkommelighet for næringslivet, samt bompenger.</p> <p>I forslag til byvekstavtale er det lagt inn ytterligere tiltak for å skille gående og syklende, videreutvikle buss- og togtilbudet, planlegging av knutepunktutvikling jernbane og prosjekter som skal gjennomføres etter 2022.</p>
Kostnader og finansiering	<p>Bypakke Grenland fase 1 har en totalramme på 3,3 mrd. kr, inkludert fireårig belønningsavtale med staten. Finansiering av tiltak og prosjekter foreslått i byvekstavtalen er grunnlag for kommende forhandlinger med staten.</p>